

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 del CRAI-USTA y el Repositorio Institucional en la página Web de la CRAI-USTA, 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.”

**Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación, CRAI-USTA
Universidad Santo Tomás, Bucaramanga**

**Lineamientos para la formulación de un proyecto de regeneración urbana en el paseo
del comercio del centro de Bucaramanga**

María Alejandra Quintero Rangel

Trabajo de grado para optar el título de Arquitecto

Director

Jorge Alberto Narváez Manrique

Arquitecto

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

División de Ingenierías y Arquitectura

Facultad de Arquitectura

2020

Agradecimientos

Con la pronta culminación de este proceso, llegan recuerdos de cada esfuerzo, sacrificio y alegrías que nos acompañaran a culminar esta meta propuesta para el inicio de nuestra vida profesional.

Quisiera agradecer a mis padres por el esfuerzo, cariño y apoyo; sin ellos esto no hubiera sido posible, quienes con su manera de lucha constante han demostrado que así se alcanzan las metas. A Francis Rueda por su colaboración en el proceso investigativo para el proyecto. A mi asesor Jorge Narváez por la confianza brindada, por haber tenido la paciencia y perseverancia para resolver el proyecto, despejando las inquietudes que surgían durante el desarrollo de cada objetivo, por compartir su conocimiento y experiencia y por su manera de hacernos ver los errores.

Gracias infinitas a Julio Flórez y a cada una de las personas que hicieron parte de esta etapa, por el amor brindado y las voces de aliento en momentos de complejidad.

A Dios por darme la sabiduría, fortaleza y serenidad para continuar y culminar el proyecto de grado, propuesto como el final de mi vida estudiantil y el inicio de la vida profesional.

Tabla de contenido

	Pág.
Introducción.....	22
1. Propuesta de regeneración urbana del tramo que comprende la calle 35 entre carreras 15 y 16 del paseo del comercio del centro de Bucaramanga.....	23
1.1 Justificación.....	23
1.2 Objetivos.....	24
1.2.1 Objetivo general.....	24
1.2.2 Objetivos específicos.....	24
2. Marco referencial.....	25
2.1 Marco teórico.....	25
2.1.1 Rem Koolhaas.....	26
2.1.2 Jan Gehl.....	26
2.2 Marco conceptual.....	31
2.2.1 Espacio público.....	31
2.2.2 Regeneración urbana.....	31
2.2.3 Renovación urbana.....	31
2.2.4 Sostenibilidad.....	32
2.2.5 Urbanismo.....	32
2.3 Marco legal.....	32
2.4 Marco histórico.....	35
3. Metodología.....	41
4. Resultados.....	43

4.1	Análisis de la teoría.....	43
4.1.1	Jan Gehl.....	43
4.1.2	Rem Koolhaas.....	45
4.2	Selección de los indicadores.....	48
4.3	Análisis a diferentes escalas.....	49
4.3.1	Escala municipal (Bucaramanga).....	49
4.3.1.1	Indicador del espacio público.....	49
4.3.1.2	Indicador de alturas.....	52
4.3.1.3	Indicador de ventas informales.....	54
4.3.1.4	Indicador de usos.....	56
4.3.1.5	Indicador bioclimático.....	58
4.3.1.6	Indicador del estado de las edificaciones.....	62
4.3.1.7	Conclusiones con respecto a la regeneración.....	64
4.3.2	Escala comunal (comuna 15).....	66
4.3.2.1	Indicador del espacio público.....	66
4.3.2.2	Indicador de alturas.....	67
4.3.2.3	Indicador de ventas informales.....	69
4.3.2.4	Indicador de usos.....	71
4.3.2.5	Indicador bioclimático.....	73
4.3.2.6	Indicador del estado de las edificaciones.....	76
4.3.2.7	Conclusiones con respecto a la regeneración.....	77
4.3.3	Escala zonal (eje peatonal).....	80
4.3.3.1	Indicador del espacio público.....	83

4.3.3.2 Indicador de alturas.....	84
4.3.3.3 Indicador de ventas informales.....	85
4.3.3.4 Indicador de usos.....	86
4.3.3.5 Indicador bioclimático.....	87
4.3.3.6 Indicador del estado de las edificaciones.....	88
4.3.3.7 Conclusiones con respecto a la regeneración.....	89
4.3.4 Escala por tramos individuales.....	92
4.3.4.1 Tramo 1.....	94
4.3.4.2 Tramo 2.....	96
4.3.4.3 Tramo 3.....	98
4.3.4.4 Tramo 4.....	99
4.3.4.5 Tramo 5.....	101
4.3.4.6 Tramo 6.....	103
4.3.4.7 Tramo 7.....	104
4.3.5 Escala predio a predio.....	107
4.3.5.1 Predios del tramo 1.....	107
4.3.5.2 Predios del tramo 2.....	116
4.3.5.3 Predios del tramo 3.....	126
4.3.5.4 Predios del tramo 4.....	135
4.3.5.5 Predios del tramo 5.....	142
4.3.5.6 Predios del tramo 6.....	148
4.3.5.7 Predios del tramo 7.....	156
4.3.5.8 Conclusiones con respecto a la regeneración.....	164

4.4	Tipologías de ejes peatonales.....	166
4.4.1	Tipología de peatonalización del Time Square planteada por Jan Gehl.....	167
4.4.2	Tipología de peatonalización de Copenhagen.....	172
4.4.3	Tipología de peatonalización de la carrera séptima de Bogotá.....	176
4.4.4	Conclusiones de las tipologías.....	181
4.5	Directrices y planteamiento de diseño.....	183
4.5.1	Directrices a corto plazo.....	184
4.5.2	Directrices a mediano plazo.....	188
4.5.3.	Directrices a largo plazo.....	193
4.6	Planteamiento de mobiliario según sus características.....	201
4.6.1	Soluciones para la implementación del mobiliario.....	201
5.	Conclusiones.....	204
	Referencias bibliográficas	206

Lista de figuras

	Pág.
<i>Figura 1.</i> Paseo del comercio en el 1900. Foto producida por Gavassa e hijo.....	38
<i>Figura 2.</i> Paseo del comercio en el año 1970. Foto tomada por Carlos A. Eslava Flórez, Gavazza. Cortesía del sr Edmundo Gavassa.....	39
<i>Figura 3.</i> Paseo del comercio, comparativo entre 2006 y 1970. Foto tomada por Carlos A, Eslava Flórez y Gavassa. Cortesía del sr Edmundo Gavassa.....	40
<i>Figura 4.</i> Mapa conceptual explicativo de los pasos a seguir para la regeneración urbana.....	43
<i>Figura 5.</i> Descripción de las fases en la metodología.....	43
<i>Figura 6.</i> Premisas establecidas por Jan Gehl para la generación de un eje peatonal, aplicadas en la peatonalización de time square.....	43
<i>Figura 7.</i> Antes y después de la Calle 35 con carrera 15 según las premisas de Jan Gehl.....	44
<i>Figura 8.</i> Gráfico que demuestra el orden y las relaciones propuestas por Rem Koolhaas.....	46
<i>Figura 9.</i> Imágenes comparativas del espacio público en una ciudad moderna vs el paseo del comercio de la calle 35.....	47
<i>Figura 10.</i> Interrelación entre las ideas principales de los autores y los indicadores a analizar...	49
<i>Figura 11.</i> Mapa indicadores actuales de espacio público por comuna. Extraído del plan maestro del espacio público.....	50
<i>Figura 12.</i> Cuadro número 35 del manual del espacio público.....	51
<i>Figura 13.</i> Mobiliario gastado o en deterioro presente en Bucaramanga.....	52
<i>Figura 14.</i> Mapa de ubicación de las principales alturas de la ciudad, las circulaciones vehiculares y sus puntos de unión.....	53
<i>Figura 15.</i> Cuadro con los edificios más altos de Bucaramanga en orden.....	54

<i>Figura 16.</i> Mapa que presenta la cantidad de vendedores ambulantes en Bucaramanga y sus lugares de concentración.....	55
<i>Figura 17.</i> Vendedores ambulantes presentes en la carrera 33.....	56
<i>Figura 18.</i> Vendedores ambulantes distribuidos dentro de un parque.....	56
<i>Figura 19.</i> Mapa de usos presente en el P.O.T. se señala la zona con mayor cantidad de usos....	57
<i>Figura 20.</i> Panorámica de la vista del centro de la ciudad.....	58
<i>Figura 21.</i> Mapa extraído del manual del espacio público en donde se identifican los riesgos topográficos y las zonas húmedas.....	59
<i>Figura 22.</i> Mapa humedad relativa anual en Bucaramanga.....	60
<i>Figura 23.</i> Temperatura media mensual presente en Bucaramanga.....	60
<i>Figura 24.</i> Dirección del viento mensual en Bucaramanga.....	61
<i>Figura 25</i> Carta solar de la ciudad de Bucaramanga según la latitud 7.....	61
<i>Figura 26.</i> Sensación de confort a través del año.....	62
<i>Figura 27.</i> Mapa de localización de las obras de construcción que se están llevando a cabo en Bucaramanga.....	63
<i>Figura 28.</i> Edificaciones con patrimonio histórico restauradas en Bucaramanga.....	64
<i>Figura 29.</i> Esquema de comportamiento del viento a través de las edificaciones.....	65
<i>Figura 30.</i> Nuevas edificaciones construidas por una empresa a través de los años.....	65
<i>Figura 31.</i> Mapa localización de espacio público y sus interconexiones.....	66
<i>Figura 32.</i> Mobiliario destruido en la comuna 15 por su ubicación o el paso del tiempo.....	67
<i>Figura 33.</i> Mapa de alturas de la comuna 15 extraído del P.O.T.....	68
<i>Figura 34.</i> Imágenes de los edificios más altos presentes en la comuna 15.....	69

<i>Figura 35.</i> Mapa de las ubicaciones ideales según planeación de Bucaramanga para los vendedores ambulantes.....	70
<i>Figura 36.</i> Imágenes del mes de septiembre de 2018, con la primera reubicación de vendedores ambulantes.....	71
<i>Figura 37.</i> Mapa de usos extraído del P.O.T.....	72
<i>Figura 38.</i> Imágenes de usos dotacionales y comerciales presentes en la comuna.....	73
<i>Figura 39.</i> Mapa de los parques y zonas verdes cercanos a la comuna.....	74
<i>Figura 40.</i> Imágenes de los 5 parques delimitantes de la zona.....	75
<i>Figura 41.</i> Mapa con la ubicación de edificios históricos que han sido declarados patrimoniales..	76
<i>Figura 42.</i> Imágenes de espacios privados renovados para el enriquecimiento cultural.....	77
<i>Figura 43.</i> Caos vehicular en el centro de Bucaramanga.....	78
<i>Figura 44.</i> Imágenes de la plaza del centro que aún no ha sido restaurada.....	79
<i>Figura 45.</i> Mapa del paseo del comercio que demarca las principales carreras y los puntos neurálgicos.....	80
<i>Figura 46.</i> Mapas con las rutas más usadas por los vehículos para atravesar el eje peatonal.....	81
<i>Figura 47.</i> Mapas con las rutas más usadas por los peatones para atravesar el paseo comercial...	81
<i>Figura 48.</i> Mapa con la ruta del principal medio de transporte público. Metrolínea.....	82
<i>Figura 49.</i> Topografía y niveles del eje peatonal del paseo del comercio.....	82
<i>Figura 50.</i> Mapa que muestra las zonas donde el mobiliario se presenta a través del eje.....	83
<i>Figura 51.</i> Mapa de las alturas presentes a través del paseo del comercio.....	84
<i>Figura 52.</i> Mapa de los vendedores informales presentes a través del paseo del comercio.....	85
<i>Figura 53.</i> Mapa de los usos presentes a través del paseo del comercio.....	86
<i>Figura 54.</i> Mapa de los árboles presentes a través del paseo del comercio.....	87

<i>Figura 55.</i> Árboles presentes en la comuna 15 que podrían usarse en el eje peatonal.....	88
<i>Figura 56.</i> Mapa del estado de las edificaciones presentes a través del paseo del comercio.....	89
<i>Figura 57.</i> Imágenes del inicio y fin del paseo comercial, carrera 12 y 19.....	90
<i>Figura 58.</i> Imágenes de una posible regeneración que atrae y distribuye mejor el espacio público y privado.....	91
<i>Figura 59.</i> Imagen de la incidencia del sol frente a una edificación protegida por un árbol.....	92
<i>Figura 60.</i> Esquema de cortes y señalización del número de tramos en el eje peatonal.....	93
<i>Figura 61.</i> Estaciones de metrolínea presentes en la carrera 15 del centro.....	94
<i>Figura 62.</i> Cortes A-A` correspondientes al primer tramo.....	94
<i>Figura 63.</i> Perfil vial de la carrera 19, sentido sur-norte.....	95
<i>Figura 64.</i> Cortes B-B` correspondientes al segundo tramo.....	96
<i>Figura 65.</i> Perfil vial de la carrera 18, sentido sur-norte.....	97
<i>Figura 66.</i> Cortes C-C` correspondientes al tercer tramo.....	98
<i>Figura 67.</i> Perfil vial de la carrera 17, sentido sur-norte.....	99
<i>Figura 68.</i> Cortes D-D` correspondientes al cuarto tramo.....	99
<i>Figura 69.</i> Perfil vial de la carrera 16, sentido sur-norte.....	101
<i>Figura 70</i> Cortes E-E` correspondientes al quinto tramo.....	101
<i>Figura 71.</i> Perfil vial de la carrera 15, sentido sur-norte.....	102
<i>Figura 72.</i> Cortes F-F` correspondientes al sexto tramo.....	103
<i>Figura 73.</i> Perfil vial de la carrera 14, sentido sur-norte.....	104
<i>Figura 74.</i> Cortes G-G` correspondiente al séptimo tramo.....	105
<i>Figura 75.</i> Perfil vial de la carrera 13, sentido sur-norte.....	105
<i>Figura 76.</i> Perfil vial de la carrera 12, sentido sur-norte.....	106

<i>Figura 77. Ficha tramo 1 eje peatonal.....</i>	<i>107</i>
<i>Figura 78. Ficha predio #001.....</i>	<i>108</i>
<i>Figura 79. Ficha predio #002.....</i>	<i>108</i>
<i>Figura 80. Ficha predio #003.....</i>	<i>109</i>
<i>Figura 81. Ficha predio #004.....</i>	<i>109</i>
<i>Figura 82. Ficha predio #005.....</i>	<i>110</i>
<i>Figura 83. Ficha predio #006.....</i>	<i>110</i>
<i>Figura 84. Ficha predio #007.....</i>	<i>111</i>
<i>Figura 85. Ficha predio #008.....</i>	<i>111</i>
<i>Figura 86. Ficha predio #009.....</i>	<i>112</i>
<i>Figura 87. Ficha predio #010.....</i>	<i>112</i>
<i>Figura 88. Ficha predio #011.....</i>	<i>113</i>
<i>Figura 89. Ficha predio #012.....</i>	<i>113</i>
<i>Figura 90. Ficha predio #013.....</i>	<i>114</i>
<i>Figura 91. Ficha predio #014.....</i>	<i>114</i>
<i>Figura 92. Ficha conclusiones tramo 1.....</i>	<i>115</i>
<i>Figura 93. Ficha tramo 2 eje peatonal.....</i>	<i>116</i>
<i>Figura 94. Ficha predio #015.....</i>	<i>117</i>
<i>Figura 95. Ficha predio #016.....</i>	<i>117</i>
<i>Figura 96. Ficha predio #017.....</i>	<i>118</i>
<i>Figura 97. Ficha predio #018.....</i>	<i>118</i>
<i>Figura 98. Ficha predio #019.....</i>	<i>119</i>
<i>Figura 99. Ficha predio #020.....</i>	<i>119</i>

<i>Figura 100.</i> Ficha predio #021.....	120
<i>Figura 101.</i> Ficha predio #022.....	120
<i>Figura 102.</i> Ficha predio #023.....	121
<i>Figura 103.</i> Ficha predio #024.....	121
<i>Figura 104.</i> Ficha predio #025.....	122
<i>Figura 105.</i> Ficha predio #026.....	122
<i>Figura 106.</i> Ficha predio #027.....	123
<i>Figura 107.</i> Ficha predio #028.....	123
<i>Figura 108.</i> Ficha predio #029.....	124
<i>Figura 109.</i> Ficha predio #030.....	124
<i>Figura 110.</i> Ficha conclusiones tramo 2.....	125
<i>Figura 111.</i> Ficha tramo 3 eje peatonal.....	126
<i>Figura 112.</i> Ficha predio #031.....	127
<i>Figura 113.</i> Ficha predio #032.....	127
<i>Figura 114.</i> Ficha predio #033.....	128
<i>Figura 115.</i> Ficha predio #034.....	128
<i>Figura 116.</i> Ficha predio #035.....	129
<i>Figura 117.</i> Ficha predio #036.....	129
<i>Figura 118.</i> Ficha predio #037.....	130
<i>Figura 119.</i> Ficha predio #038.....	130
<i>Figura 120.</i> Ficha predio #039.....	131
<i>Figura 121.</i> Ficha predio #040.....	131
<i>Figura 122.</i> Ficha predio #041.....	132

<i>Figura 123. Ficha predio #042.....</i>	<i>132</i>
<i>Figura 124. Ficha predio #043.....</i>	<i>133</i>
<i>Figura 125. Ficha predio #044.....</i>	<i>133</i>
<i>Figura 126 Ficha conclusiones tramo 3.....</i>	<i>134</i>
<i>Figura 127. Ficha tramo 4 eje peatonal.....</i>	<i>135</i>
<i>Figura 128. Ficha predio #045.....</i>	<i>136</i>
<i>Figura 129. Ficha predio #046.....</i>	<i>136</i>
<i>Figura 130. Ficha predio #047.....</i>	<i>137</i>
<i>Figura 131. Ficha predio #048.....</i>	<i>137</i>
<i>Figura 132. Ficha predio #049.....</i>	<i>138</i>
<i>Figura 133. Ficha predio #050.....</i>	<i>138</i>
<i>Figura 134. Ficha predio #051.....</i>	<i>139</i>
<i>Figura 135. Ficha predio #052.....</i>	<i>139</i>
<i>Figura 136. Ficha predio #053.....</i>	<i>140</i>
<i>Figura 137 Ficha conclusiones tramo 6.....</i>	<i>141</i>
<i>Figura 138. Ficha tramo 5 eje peatonal.....</i>	<i>142</i>
<i>Figura 139. Ficha predio #054.....</i>	<i>143</i>
<i>Figura 140. Ficha predio #055.....</i>	<i>143</i>
<i>Figura 141. Ficha predio #056.....</i>	<i>144</i>
<i>Figura 142. Ficha predio #057.....</i>	<i>144</i>
<i>Figura 143. Ficha predio #058.....</i>	<i>145</i>
<i>Figura 144. Ficha predio #059.....</i>	<i>145</i>
<i>Figura 145. Ficha predio #060.....</i>	<i>146</i>

<i>Figura 146.</i> Ficha predio #061.....	146
<i>Figura 147</i> Ficha conclusiones tramo 5.....	147
<i>Figura 148.</i> Ficha tramo 6 eje peatonal.....	148
<i>Figura 149.</i> Ficha predio #062.....	149
<i>Figura 150.</i> Ficha predio #063.....	149
<i>Figura 151.</i> Ficha predio #064.....	150
<i>Figura 152.</i> Ficha predio #065.....	150
<i>Figura 153.</i> Ficha predio #066.....	151
<i>Figura 154.</i> Ficha predio #067.....	151
<i>Figura 155.</i> Ficha predio #068.....	152
<i>Figura 156.</i> Ficha predio #069.....	152
<i>Figura 157.</i> Ficha predio #070.....	153
<i>Figura 158.</i> Ficha predio #071.....	153
<i>Figura 159.</i> Ficha predio #072.....	154
<i>Figura 160</i> Ficha conclusiones tramo 6.....	155
<i>Figura 161.</i> Ficha tramo 7 eje peatonal.....	156
<i>Figura 162.</i> Ficha predio #073.....	157
<i>Figura 163.</i> Ficha predio #074.....	157
<i>Figura 164.</i> Ficha predio #075.....	158
<i>Figura 165.</i> Ficha predio #076.....	158
<i>Figura 166.</i> Ficha predio #077.....	159
<i>Figura 167.</i> Ficha predio #078.....	159
<i>Figura 168.</i> Ficha predio #079.....	160

<i>Figura 169.</i> Ficha predio #080.....	160
<i>Figura 170.</i> Ficha predio #081.....	161
<i>Figura 171.</i> Ficha predio #082.....	161
<i>Figura 172</i> Ficha predio #083.....	162
<i>Figura 173.</i> Ficha conclusiones tramo 7	163
<i>Figura 174.</i> Ficha conclusiones finales alturas y usos.....	164
<i>Figura 175.</i> Ficha conclusiones finales estado de las edificaciones y bioclimática.....	165
<i>Figura 176.</i> Ficha conclusiones finales mobiliario urbano y vendedores ambulantes.....	166
<i>Figura 177.</i> Área afectada por la peatonalización en el Time Square.....	167
<i>Figura 178.</i> Intervención en los 5 tramos de la peatonalización del Time Square.....	168
<i>Figura 179.</i> Nuevo eje peatonal del Time Square.....	169
<i>Figura 180.</i> Comportamiento de los transeúntes luego de la peatonalización.....	169
<i>Figura 181.</i> Espacios para ubicar el mobiliario urbano dentro del espacio público.....	170
<i>Figura 182.</i> Tipo de mobiliario flexible dentro del eje, usado como espacios de sociabilizació..	171
<i>Figura 183.</i> Nueva circulación peatonal y zonas de circulación lenta para el mobiliario urbano	171
<i>Figura 184.</i> Antes y después de la peatonalización en Copenhague.....	172
<i>Figura 185.</i> Vías principales de Copenhague	173
<i>Figura 186.</i> Evolución de la peatonalización.	174
<i>Figura 187.</i> Expansión del diseño de espacio público en zonas residenciales	175
<i>Figura 188.</i> Localización y estado actual del eje peatonal	176
<i>Figura 189.</i> Área total afectada por la peatonalización de la séptima	177
<i>Figura 190.</i> Vista del fin de la peatonalización de la carrera séptima	177
<i>Figura 191.</i> Parte de la ciclo ruta incluida dentro del eje peatonal	178

<i>Figura 192.</i> Vista aérea de la peatonalización completa	178
<i>Figura 193.</i> Esquema de directrices para la planeación del eje peatonal	179
<i>Figura 194.</i> Propuesta del deprimido para la carrera séptima de Bogotá	180
<i>Figura 195.</i> Propuesta de las zonas verdes sobre el deprimido	181
<i>Figura 196.</i> Tipología de piso inteligente para el eje peatonal	181
<i>Figura 197.</i> Zona del eje para el planteamiento del espacio público a corto plazo.....	184
<i>Figura 198.</i> Visualización en plante del mobiliario propuesto.	185
<i>Figura 199.</i> Alzado del mobiliario propuesto	186
<i>Figura 200.</i> Especie elegida para la implantación en el eje	187
<i>Figura 201.</i> Bolardos propuestos para la protección del peatón	187
<i>Figura 202.</i> Visualización del eje con la franja de mobiliario central.....	188
<i>Figura 203.</i> Pasaje comercial planteado entre carreras 14 y 15.....	189
<i>Figura 204.</i> Liberación del predio intermedio y generación del pasaje comercial.....	190
<i>Figura 205.</i> Imagen aproximada de un pasaje comercial	191
<i>Figura 206.</i> Corte del pasaje comercial	191
<i>Figura 207.</i> Espacio público regenerado en la carrera 33	192
<i>Figura 208.</i> Alzado longitudinal del eje con la liberación predial.....	193
<i>Figura 209.</i> Nueva normatividad para el sector 6 del P.O.T.....	194
<i>Figura 210.</i> Visualización en planta de la nueva tipología edificatoria, tramo calle 34 y 35 entre carreras 14 y 15	195
<i>Figura 211.</i> Soluciones a tener en cuenta en el planteamiento.....	196
<i>Figura 212.</i> Alzado del módulo edificatorio con relación al eje.....	197

<i>Figura 213.</i> Conexión y visualización de los ciudadanos con respecto al espacio público.....	198
<i>Figura 214.</i> Alzado del nuevo planteamiento edificatorio visto desde la carrera 15.....	199
<i>Figura 215.</i> Nuevo sistema subterráneo de transporte público.....	199
<i>Figura 216.</i> Corte del paso subterráneo y el paso a nivel para los peatones.....	200
<i>Figura 217.</i> Esquema de sombras generados por el Oití.....	201
<i>Figura 218.</i> Esquemas de comportamiento de las luminarias en espacio público.....	201
<i>Figura 219.</i> Luminaria que cuenta con los Watts necesarios para alumbrar el espacio público...	202
<i>Figura 220.</i> Espacios establecidos entre luminarias para garantizar la luz continúa durante el eje de la noche.....	202
<i>Figura 221.</i> Esquema del sol dentro del tramo para las zonas verdes.....	203

Lista de Apéndices

Apéndice A. Mapa conceptual y metodología de análisis para los lineamientos.....	206
Apéndice B. Análisis de los referentes teóricos.....	207
Apéndice C. Análisis a escala municipal.....	208
Apéndice D. Análisis a escala comunal.....	209
Apéndice E. Análisis del eje peatonal.....	210
Apéndice F. Análisis de los tramos correspondientes al eje.....	211
Apéndice G. Lineamientos para un planteamiento de diseño a corto plazo.....	212
Apéndice H. Mobiliario y alzado del diseño a corto plazo.....	213
Apéndice I. Lineamientos para un planteamiento de diseño a mediano plazo.....	214
Apéndice J. Lineamientos para un planteamiento de diseño a largo plazo.....	215
Apéndice K. Acciones tomadas para la intervención a largo plazo.....	216
Apéndice L. Visualización de los principios a corto plazo.....	217
Apéndice M. Visualización de los principios a mediano plazo.....	218
Apéndice N. Visualización de los principios a largo plazo.....	219

Resumen

Para Abordar los lineamientos de regeneración urbana de la calle 35 entre carrera 12 a 19 del barrio centro de la ciudad de Bucaramanga, se tuvieron en cuenta dos referentes teóricos como Rem Koolhaas y Jan Gehl, autores de los libros la ciudad genérica y ciudades para la gente, respectivamente.

A partir de estos autores se sintetizaron las ideas mas importantes que permitieron contextualizar indicadores como: la dimensión humana y la escala destruida; complementando el análisis multinivel, es decir de la carrera 12 a la 19, para consolidar la caracterización general; definiendo, a partir de esta, una cuadra o tramo para la propuesta de intervención.

Teniendo en cuenta que este proyecto fue parte de un trabajo investigativo en equipo, cada integrante de acuerdo a la caracterización y las carencias de los tramos analizados y diferenciados, se plantean acciones diferentes por tramo elegido para plantear un ejemplo de regeneración por etapas.

De esta forma, se proponen tres niveles de regeneración urbana a corto, mediano y largo plazo; se pretende observar el espacio publico que cuenta con mayores conflictos y por lo cual se selecciona el tramo que se encuentra presente en la calle 35 entre carrera 14 y 15. Con el fin de generar un cambio de modelo que permita recuperar la función principal y su condición de espacio público, promoviendo un ambiente sano, seguro, vital y sostenible para un desarrollo integro de la ciudad.

Palabras clave: Regeneración, espacio público, sostenible.

Abstract

In order to approach the urban regeneration guidelines of 35th Street between road 12 and 19 of Bucaramanga city neighborhood “Centro”, two theoretical references were taken into account, such as Rem Koolhaas and Jan Gehl, author of the books *The Generic City* and *Cities for People*, respectively.

From these authors, the most important ideas were synthesized, which allow to contextualize indicators such as: human dimension and destroyed scale; allowing to complement the multilevel analysis, namely: analysis of the city, the area, the axis and sections or blocks.

Furthermore, an study of each one of the indicators from the total axis were made, from 12 to 19 road to consolidate a general characterization, defining from this one a block or a section to apply the intervention proposal.

Taking into account that this project was part of a group research project, each member apply different actions according to the characteristics including lacks of the analyzed and differentiated sections, different actions were proposed in order to present a regeneration example by phases.

In this way, three regeneration levels are proposed in short, medium and long term, the intention is to select the public space that shows the highest troubles and that is why the Street 35 between 14 and 15 avenue is chosen. In order to generate a model change that allows the main function and its conditions as a public space to be recovered, promoting a healthy, safe, vital and sustainable city for the full development of Bucaramanga's society.

Keywords: Regeneration, public space, sustainable.

Introducción

El paseo del comercio se encuentra ubicado en el barrio centro de la ciudad de Bucaramanga, en donde desde hace tiempo se ha venido presentando un gran impacto en el espacio público, dado que fue una ciudad que partió su nacimiento a partir del desarrollo económico en el eje.

A lo largo de los años esta calle ha tenido transformaciones que han llevado al paseo del comercio a pasar de una vía vehicular a ser un eje peatonal que tenía como fin potencializar la economía del sector.

Con el tiempo se ha venido evidenciando la falta de cultura y atención de planeación por la parte administrativa, por esto el eje ha venido sufriendo un deterioro que conlleva a la baja calidad del espacio público. La falta de cultura ha generado que este eje se encuentre obstaculizado por vendedores informales, vehículos estacionados, mobiliario urbano en mal estado y escasas zonas verdes.

Por esto se realizará un planteamiento a partir de los lineamientos dados por Rem Koolhaas y Jan Gehl para realizar una regeneración urbana.

Teniendo en cuenta los principios como base se procede a desarrollar los indicadores urbanos para realizar el análisis y generar estrategias de regeneración para el espacio público que generara la calidad físico-espacial que determina el diseño del suelo, mobiliario urbano, zonas verdes, circulaciones y puntos de encuentro.

Al finalizar se selecciona el tramo con mayores oportunidades de plantear una regeneración en el cual se realiza un planteamiento en tres momentos diferentes.

1. Propuesta de regeneración urbana del tramo que comprende la calle 35 entre carreras 14 y 15 del paseo del comercio del centro de Bucaramanga

1.1 Justificación

El paseo del comercio siendo un eje peatonal el cual se extiende por la calle 35 entre carreras 12 y 19, que cuenta con una amplia multiplicidad de usos, fue diseñado principalmente como un paso vehicular, pero con el tiempo se fue haciendo más evidente la necesidad de convertirse en un eje peatonal hacia 1991, siendo de gran relevancia para el crecimiento de la ciudad.

La ciudad de Bucaramanga surgió de la actividad comercial por esto se planteó la peatonalización en este eje, ello con el fin de brindar un espacio para el ocio, entretenimiento e integración dedicado al comercio, regalando un espacio para que los ciudadanos disfruten del espacio público; sin embargo esto no es evidente puesto que se observan varias problemáticas como el comercio informal, la poca zona verde, la inseguridad, el mobiliario urbano, el estado de las edificaciones, la invasión vehicular y la interrupción del eje por el sistema arterial vial.

Se realizó el análisis del proyecto con base a las estrategias planteadas por los referentes teóricos, buscando realizar un planteamiento que optimice la calidad del espacio público para de este modo generar un recorrido agradable en el cual los usuarios puedan tomar el espacio y hacer parte de su esencia, reactivando la zona que es de gran relevancia por la calidad de su valor histórico, económico y cultural, funcionando como un eje conector que articula la plaza cívica Luis Carlos Galán por la carrera 12 y el parque Santander por la carrera 19, en donde se abarca el palacio de justicia, la iglesia san Laureano, el edificio la triada, el club del comercio y la catedral de la sagrada familia.

Con las directrices dadas por los referentes teóricos se tiene como fin reactivar el sector implementando estrategias de desarrollo para tres momentos diferentes que mejoren primeramente el eje peatonal con la implementación de mobiliario urbano y arborización, posteriormente se la intervención predial con la nueva tipología edificatoria.

Se realizará una profundización en las soluciones que podrán mejorar el espacio público en general y lo que se requiere para realizar una regeneración urbana a partir de las directrices y los resultados de los análisis.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo general. Proponer unos lineamientos de diseño para realizar una regeneración urbana que ayude a mejorar el estado del espacio público del eje peatonal de la calle 35 entre carreras 12 y 19 del barrio centro de la ciudad de Bucaramanga, a partir del análisis y compendio de lo que Rem Koolhaas y Jan Gehl entienden por espacio público y urbanismo, para crear un ideal del tramo comprendido en la calle 35 entre carreras 14 y 15.

1.2.2 Objetivos específicos

- Analizar las teorías de Rem Koolhaas y Jan Gehl respecto a cómo debería ser el espacio público y los indicadores a tener en cuenta para hacer el análisis.
- Analizar el eje peatonal de la calle 35 del barrio centro de Bucaramanga en las diferentes escalas a partir de la síntesis de los indicadores propuestos por los teóricos.
- Realizar una comparación entre las estrategias de regeneración concluidas de los referentes teóricos y lo planteado en el plan de ordenamiento territorial.

- Plantear unas directrices para el diseño del eje peatonal tomando los lineamientos seleccionados y teniendo en cuenta los componentes urbanos, funcionales, formales y técnicos.
- Realizar una propuesta de diseño para el tramo ubicado en la calle 35 entre carreras 14 y 15.

2. Marco referencial

2.1 Marco teórico

Para el marco teórico se seleccionaron 2 diferentes teorías del espacio público y de cómo debería funcionar para garantizar el confort y la seguridad de la ciudadanía.

Según Rem koolhaas; en el libro de la ciudad genérica, enfatizan en cuan poderosa es la identidad, más aprisionas, más se resiste a la expansión, la interpretación, la renovación y la contradicción.

- La identidad centraliza: A medida que se expande la esfera de influencia, en donde la zona caracterizada por el centro se vuelve más y más grande, diluyendo irremediabilmente tanto la fuerza como la autoridad del núcleo.

Cuando la distancia entre el centro y la periferia aumenta tanto se genera una ruptura.

La periferia es una zona de gran valor potencial, dado que es visto como un submódulo repetitivo que se multiplica y genera un estatus por las actividades que se pueden generar en él.

El centro es demasiado pequeño para cumplir con las obligaciones asignadas, puesto que el centro es un núcleo de gran valor y significado, por esto debe ser modernizado, ya que está cargado de un gran valor histórico, económico y cultural.

Cuando se habla del centro de la ciudad de Bucaramanga la primera imagen que se viene a la mente es la inseguridad, falta de sanidad y predios en estado de abandono, pero esto debería ser todo lo contrario, debería ser dinámico, sufrir adaptaciones más intensas y constantes, realizando transformaciones irreconocibles, pero es todo lo contrario, es la zona a la que menos atención le presta planeación.

Los espacios que han sido abandonados y que han ido perdiendo su esencia, se han tomado y cambiado su uso, realizando una reinauguración hasta la implacable conversión del espacio utilitario en espacio público, la peatonalización, la creación de nuevos parques, las plantaciones, los puentes, la exhibición y la sistemática restauración de la mediocridad histórica.

La ciudad genérica es una ciudad que ha sido liberada de la cautividad del centro, rompiendo con el ciclo destructivo de la dependencia.

La ciudad genérica es lo que queda después de que grandes sectores de la vida urbana se pasaran al ciberespacio, esta es un fractal interminable de repetición del mismo modulo estructural simple.

Cuando se habla del urbanismo en la ciudad genérica se observa lo que significa la calle para los romanos; un ágora griega, un centro comercial.

Rem Koolhaas nos dice que la peatonalización está pensada para conservar canalizando el flujo de los condenados a destruir con sus pies el objeto de su presunta veneración. La arquitectura paso de desarrollarse de manera horizontal a la verticalidad con una densidad aislada de lo ideal.

Jan Gehl. En el libro ciudades para la gente, enfatizan en la importancia de las calles, las plazas y el espacio público, los cuales definen las funciones culturales, sociales, económicas y políticas; siendo parte del estatus que tienen las ciudades.

El espacio público de calidad ayuda a generar conectividad, acceso físico, protección del crimen, cobijo del clima, aislamientos del tránsito, descanso y trabajo; haciendo que es este se fomenta la interacción social, el intercambio económico y la expresión cultural; reviviendo la dimensión humana de los asentamientos urbanos.

El espacio público tiene como principal objetivo incrementar la tolerancia, mejorar la calidad de vida y crear prosperidad para todos. Por esto se crean senderos y pasos destinados al usuario haciendo de la ciudad un espacio vital, sostenible, sano y seguro.

Con el tiempo se ha perdido la noción del espacio público y la importancia que este tiene, se ha comenzado a desarrollar edificaciones en gran altura sin tener en cuenta la dimensión humana, esta se ha visto descuidada, eliminada e ignorada. Debido al poco espacio que se deja para el peatón se pone en riesgo las funciones tanto sociales como culturales que se desarrollan en los espacios públicos.

A partir de 1960 con la llegada de los automóviles se deja de un lado los peatones para darle prioridad a los vehículos, justo en ese momento comienzan a aparecer espacios basura, caminos marginales y sin planificar, por esto no queda espacio para la infraestructura y los servicios.

Según Jan Gehl lo que sería un buen patrón para diseñar calles sería:

- Desarrollo de infraestructura.
- Mejora la sostenibilidad ambiental.
- Mayor productividad.
- Enriquece la calidad de vida.
- Promueve la equidad e Inclusión social.

Al momento de diseñar se debe tener en cuenta que estos espacios deben ser multifuncionales, dando espacio para que los usuarios puedan interactuar, expresarse culturalmente y realizar intercambios económicos.

La calidad del espacio público se evidencia cuando se revive la dimensión humana de los asentamientos urbanos. El espacio público es de vital importancia ya que este sirve para incrementar la tolerancia, mejorar la calidad de vida y crear prosperidad para todos.

Es necesario tener espacio dedicados para los ciudadanos, para que estos puedan salir de sus viviendas y apropiarse del espacio público, creando caminatas, por esto se deben crear propuestas de ciudades que puedan ser: vitales, seguras, sanas y sostenibles.

- Dimensión humana: A partir de la creación de las edificaciones en altura se comenzó a perder los espacios para la interacción de los usuarios. Dado al poco espacio que se deja para el peatón se pone en riesgo las funciones: sociales, culturales, las cuales cumplen con los espacios públicos.

Surge la necesidad de una nueva dimensión del planteamiento.

Cuando aumenta el parque automotor de forma acelerada, la competencia por el metro cuadrado se va intensificando. Por esto las ciudades deben crear propuestas que se conviertan en políticas públicas, capaces de contribuir en el desarrollo de las ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras. Una sociedad sostenible es una comunidad abierta y democrática.

- Ciudad vital: Es la que convence a los peatones a que caminen, usen la bicicleta y resida dentro de la porción urbana de la ciudad, generando oportunidades para encuentros sociales y ofrecer propuestas culturales.

- Ciudad segura: Es cuando aumenta la cantidad de población que reside y circula dentro del espacio urbano, alentando a los peatones con sitios atractivos.

- Ciudad sostenible: Enfatiza en la movilidad verde, incentivando a los transeúntes a que usen el sistema de transporte público, caminen o usen la bicicleta.

El transporte ofrece beneficios a la economía y al medio ambiente ya que reducen el consumo de recursos, limitan las emisiones de carbono y disminuyen los niveles de ruido.

- Ciudad sana: Es cuando la salud se beneficia si un individuo tiene la posibilidad de circular caminando o con una bicicleta para realizar sus actividades diarias.

“El interés por una dimensión humana dentro del planteamiento es el reflejo de que existe una demanda por mejor calidad urbana” (Gehl, 2014)

- Primero moldemos a las ciudades y luego ellas nos moldean a nosotros: El planteamiento urbano y los patrones de uso que se plantean son para invitar al usuario a recorrer la ciudad.

A lo largo del siglo xx con el propósito de hacerle frente al intensivo y cada vez más difundido el uso del automóvil, se empezó a destinar todo espacio libre para el tránsito y el estacionamiento.

La conexión entre el uso que la gente le da al espacio urbano, la calidad de ese espacio y el grado de interés por la dimensión humana es un patrón generalizado que puede verse en todas las escalas.

- La ciudad como lugar de encuentro: una característica común de la vida dentro de un entorno urbano es la versatilidad y complejidad de las actividades donde muchas veces se producen entrecruzamientos entre los recorridos peatonales eventuales y los que son necesarios como:

- Detenciones
- Descansos
- Conversaciones
- Permanencias en el lugar.

La versatilidad de la vida urbana depende en gran medida de lo amable que esta sea.

Los sentidos y las escalas:

1. Los sentidos y la escala: El punto lógico de partida es concentrarse en la movilidad y los sentidos del hombre dependiendo de: comunicación, comportamiento y las actividades dentro del espacio público.
2. Los sentidos y la comunicación: Al realizar un recorrido a gran distancia captamos un gran volumen de información, mientras que al embarcarse en trayectos cortos, las impresiones sensoriales se tornan más intensas y significativas.
3. La escala destrozada: Después de proceder en ciudad que han sido materializadas en una escala acorde con los sentidos de los seres humanos.

El conocimiento empírico que se tenía de la escala y la proporción se ha ido perdiendo, lo que ha resultado en áreas urbanas construidas en dimensiones tales que los ciudadanos tienden a sentirse incómodos y ajenos.

La irrupción del automóvil y el tráfico vehicular se han visto afectados por diferentes factores decisivos para crear confusión en base a los conceptos de la escala y proporciones de las ciudades.

La creación de espacios públicos para la gente se crea una sociedad sostenible, una comunidad abierta y democrática.

La ciudad vital se crea convenciendo a los usuarios que salgan a recorrerla, use la bicicleta y resida dentro de la porción urbana de la ciudad, segura al aumentar la cantidad de población que resida y circula dentro del espacio urbano. Sostenible enfatizando en la movilidad “verde” dándole uso al sistema de transporte público, caminando o usando la bicicleta. Sana cuando la salud se beneficia si un individuo tiene la posibilidad de circular caminando o con una bicicleta para realizar sus actividades diarias.

“El interés por una dimensión humana dentro del planteamiento es el reflejo de que existe una demanda por mejor calidad urbana” (Gehl, 2014).

2.2. Marco conceptual

Se expanden los conceptos principales en los que se basa la propuesta de regeneración urbana para el paseo del comercio

2.2.1 Espacio público. Es el espacio intermedio entre el urbanismo y edificación; el cual se debe maximizar. Koolhaas R. (1997) La ciudad genérica. GG mínima.

2.2.2 Regeneración urbana. Espacio generado para entornos degradados por la acción destructora del tiempo malgastado y las economías malversadas, o el declive industrial en zonas de actividades productivas obsoletas. Ziarrusta, V. Gaztañaga, L. (2015) Memoria de un arquitecto: Aldo Rossi. Revista de antropología experimental. 28/20/2018

2.2.3 Renovación urbana. Es aquel que está orientado a los sectores localizados en las zonas centrales del suelo urbano por haber sufrido grandes procesos de deterioro en su espacio público y por la obsolescencia de sus inmuebles, requieren de acciones integrales para su reconstrucción, incluyendo la modificación de su sistema predial y la generación adicional de espacio público. Implica modificaciones de la división predial, a nivel de manzana. 2003. Plan de ordenamiento territorial. Litografía la bastilla Ltda.

2.2.4 Sostenibilidad. (Huella ecológica) planteado para espacios de expansión como solución, dedicada al peatón, al espacio público y transporte llevando a la vitalidad. Aldo Rossi.

2.2.5 Urbanismo. Es el entorno que rodea las edificaciones, el que tiene por función dar el orden al caos que es la ciudad contemporánea con sus edificios de diferentes estilos. Constituye la presencia de crear ciudad a partir de módulos (manzanas) que se alinean para formar las calles, debe ser completamente accesible y tener una conexión con la moralidad, debe poseer un significado que coexistan los edificios entre ellos. Koolhaas R. (1997) La ciudad genérica. GG mínima.

2.3. Marco legal

Es en el cual se contemplan las normas que rigen las directrices actuales para el diseño e implementación del paseo del comercio:

- **Ley 388 de 1997:** Por el cual se reglamenta la implementación de los planes de ordenamiento territorial para las ciudades de Colombia
- **Acuerdo No. 034 de septiembre 25 de 2000:** Por el cual se adopta el primer plan de Ordenamiento Territorial para el municipio de Bucaramanga
- **Decreto 0798 de 2012:** Ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo. Las disposiciones contenidas en el presente decreto reglamentan los estándares urbanísticos básicos para el desarrollo de la vivienda, los equipamientos y los espacios públicos, necesarios para su articulación con los sistemas de movilidad, principalmente con la red peatonal y de ciclo rutas que complementen el sistema de transporte y se establecen las condiciones mínimas de los perfiles viales al interior del

perímetro urbano de los municipios y distritos que hayan adoptado el plan de ordenamiento territorial, en los términos del literal a del artículo 9 de la Ley 388 de 1997

- **Manual para el diseño y construcción del espacio público de Bucaramanga:** Alcaldía de Bucaramanga, oficina asesora de planeación. Este manual es un instrumento que define los parámetros y elementos para el diseño y la construcción de los componentes básicos del espacio público de la ciudad de Bucaramanga

- **Decreto 1538 del 2005:** Ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial. Las disposiciones contenidas en el presente decreto serán aplicables para:

- a) El diseño, construcción, ampliación, modificación y en general, cualquier intervención y ocupación de vías públicas, mobiliario urbano y demás espacios de uso público.

- b) El diseño y ejecución de obras de construcción, ampliación, adecuación y modificación de edificios, establecimientos e instalaciones de propiedad pública o privada, abiertos y de uso al público.

- **Ley estatutaria 1618 del 2013:** El congreso de Colombia. El objeto de la presente ley es garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, mediante la adopción de medidas de inclusión, acción afirmativa y de ajustes razonables y eliminando toda forma de discriminación por razón de discapacidad, en concordancia con la Ley 1346 de 2009

- **Ley 1346 de 2009:** Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. El propósito de la presente convención es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente.

- **Decreto 1504 de 1998:** El presidente de la república de Colombia. Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial.
- **NTC 6047:** Icontec internacional. La presente norma técnica establece los criterios y los requisitos generales de accesibilidad y señalización al medio físico requeridos en los espacios físicos de acceso al ciudadano, en especial, a aquellos puntos presenciales destinados a brindar atención al ciudadano. En construcciones nuevas y adecuaciones al entorno ya construido.
- **Plan municipal de discapacidad 2013-2022:** Para dar cumplimiento el artículo 4 de la ley 1346 de 2009 donde se deben adoptar todo lo estipulado en esa ley y garantizar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad.
- **POT Bucaramanga 2013-2027:** El componente urbano se ocupa del modelo urbano de ocupación del territorio, los sistemas estructurantes urbanos, las normas específicas de uso y ocupación del suelo, las normas comunes a todos los tratamientos urbanísticos y las restricciones a la ocupación del suelo. Adicionalmente se presentan aquellos análisis que representan el soporte técnico de la presente propuesta que hace referencia a las normas urbanísticas generales, es decir, aquellas relacionadas con los tratamientos urbanísticos y las áreas de actividad, con base en lo cual se estructuran las normas que regulan las intervenciones en predios y edificaciones.
- **Plan maestro de movilidad área metropolitana de Bucaramanga 2011-2030:** Por el que se precisan las bases para la consolidación de un sistema de movilidad eficiente, democrático, equitativo y amigable con el medio ambiente, que facilite la articulación y la integración de los municipios del área metropolitana de Bucaramanga.

2.4.Marco histórico

El territorio conocido como Bucaramanga hoy en día ha sufrido transformaciones tanto sociales, como políticas y económicas; que se han visto registradas en la configuración estructural de la ciudad, tanto de sus vías como de sus equipamientos. Por ello se va a revisar un poco de la historia, para poder entender la importancia de este paseo del comercio en Bucaramanga a través de los años.

Inicialmente, Bucaramanga en la época colonial fue un área limítrofe entre las comunidades indígenas existentes en la zona, tales como los Yariguíes, los Chitareros y los Guanes. El primer asentamiento humano que existió en la zona consistía en rancherías indígenas bajo el dominio español, de allí que surja el nombre de Bucaramanga, una palabra chitarera en el año 1552. Aunque el pueblo como tal no fue concebido hasta el año 1622, con la creación de la primera capilla para las personas que laboraban allí a manos del presbítero de Trujillo y el juez poblador, Andrés Paez Sotomayor.

Aunque el pueblo inicialmente fue concebido como un asentamiento humano itinerante para las personas no deseadas de la época colonial apenas llegando en sus picos de población a 214 habitantes; el asentamiento sobrevivió, y por la mitad del siglo XVIII empezó a expandirse, con la llegada de familias españolas y criollas apareciendo las primeras casas de teja en el 1750 y una población de más de 2000 habitantes; todo esto surgiendo por propósitos económicos.

El asentamiento fue creciendo al punto de catalogarse como villa en 1810, pero esto solo fue provisional, ya que en 1821 algunos bumangueses, encabezados por Don Enrique Puyana, solicitaron que se reconociera su carácter de municipalidad, ya con más de 5000 habitantes. Cuerpo de leyes de la república de Colombia de 1821.

Aún si esto no se hubiera dado, luego de la independencia y de la salida de los proyectos republicanos como una nueva organización política administrativa, ocasionó cambios territoriales en el nororiente de Colombia, haciendo mella en la política y la economía de municipios antes importantes por ser centros coloniales como Velez, Pamplona, Socorro y Girón; y el surgimiento de nuevos centros urbanos como Bucaramanga y Cúcuta, enfocados en el desarrollo económico.

Luego de superar guerras y epidemias, Bucaramanga obtuvo la designación de capital del estado soberano de Santander en la asamblea constituyente reunida en Pamplona, mediante la ley 24 de noviembre de 1857.

Desde entonces la ciudad ha tenido un proceso lento de progreso durante los siglos XIX y XX, para catalogarse como la 2 ciudad más importante en el nororiente colombiano después de Cúcuta; todo comenzando por la imposibilidad de que la nobleza instalada en Girón pudiera expandirse hacia el occidente y usaran las tierras de oriente (Bucaramanga) para instalar sus cultivos de algodón, cacao, caña y tabaco; volviéndolo un punto económico intermedio entre municipios aumentando así su importancia.

Durante el siglo XIX, hubo un auge de sombreros jipijapa, famosos tanto en la ciudad como para importar al exterior, y toda esta actividad comercial se llevó a cabo en la calle del comercio donde se llevaron a cabo las mayores transacciones comerciales y la mayor fuente de riqueza de la ciudad.

En 1840, la ciudad era tan próspera, que el comercio de importación y exportación presentaba un gran avance con la llegada de inmigrantes alemanes; entre ellos cabe destacar Leo Von Lengerke; llegando con nuevas técnicas de comercio y proyectos ambiciosos. La centralidad político administrativa se materializó también este año con la creación del tribunal de Guanentá, convertido en un referente urbanístico junto con la plazuela.

A inicios del siglo XX teniendo siempre como punto de partida la iglesia y la plaza, la ciudad fue expandiéndose hacia el oriente siguiendo 2 ejes principales: la “calle de la iglesia” (calle 37) y la “calle del comercio” (calle 35), conformando 2 zonas características resultantes del desarrollo comercial y la zona de influencia de la parroquia San Laureano (1778, patrimonio de Bucaramanga) donde se edificaron los primeros edificios culturales como la biblioteca pública, el teatro Peralta, el colegio San Pedro Claver, entre otros, rodeados por zonas residenciales.



Figura 1. Paseo del comercio en el 1900. Gavassa, E. (1900). Bucaramanga: su historia y sus principales problemas de pobreza y miseria [Documento Web]. Recuperado de <https://www.alainet.org/es/articulo/169239>.

En años posteriores los centros de atracción para formar zonas residenciales, se trasladaron a los parques nuevos; como la plaza Belén (hoy parque Santander) junto con la construcción de la iglesia de la sagrada familia, que, con un intenso proceso de urbanificación, perdió su característica centralidad heredada de la colonia.

Este lapso de tiempo transforma el centro de la ciudad por 2 hechos importantes; su función comercial hace que vayan disminuyendo los espacios culturales y de encuentro social, deshumanizando la ciudad; y la aparición de comercio al menudeo y la pequeña industria que empieza a identificar los cambios sociales y la cultura de la ciudad.

La importancia del paseo del comercio está muy definida por su uso, y hace que se desarrollen espacios como hoteles, cafeterías, pensiones, entre otros. Que apoyan la llegada del campesino a la ciudad para comerciar sus productos.



Figura 2. Paseo del comercio en el año 1970. Foto tomada de Federación Santandereana de comerciantes e industriales- Reseña histórica 1938-2011. Fenalco. Enero de 2012.

A finales de los 80's la federación santandereana de comerciantes e industriales Fenalco, tuvo la idea de volver el paseo del comercio que conectaba la plaza Luis Carlo Galán con el parque Santander, un eje peatonal; ya que la cantidad de vendedores ambulantes y de transeúntes que pasaban por ella generaban tanto tráfico que impedía la movilidad vehicular.

En 1989 una comisión integrada por los comerciantes Alberto Alfonso Villareal, Guillermo Prada Otálora, Hernán Cárdenas González, Hernando Rueda Forero, Gustavo Galvis, el fotógrafo Edmundo Gavassa Villamizar, el director de planeación Gabriel Hernández, Guillermo Vargas de la Empresa de desarrollo urbano EDUB y Miguel José Pinilla de la asociación bancaria; viajaron a Caracas, Venezuela, para entender el funcionamiento de zonas peatonales en el centro y así implementar un eje peatonal en la calle 35. Las obras iniciaron en la alcaldía de Alberto Montoya Puyana y en 1990 la alcaldía de Alfonso Gómez Gómez la inauguró.

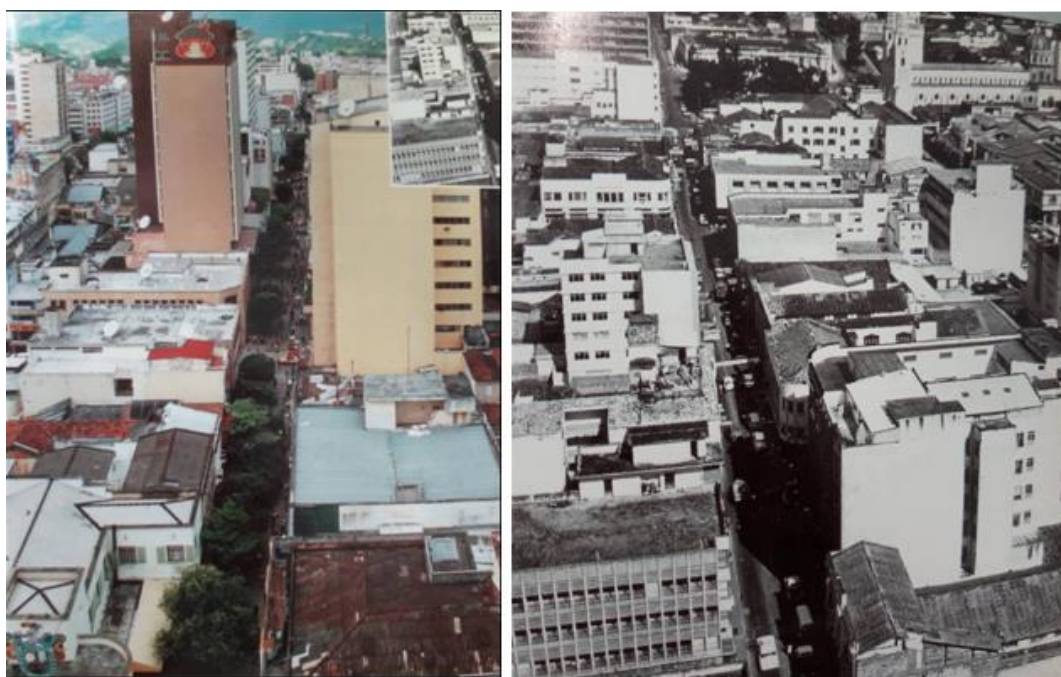


Figura 3. Paseo del comercio, comparativo entre 2006 y 1970. Foto tomada de Federación Santandereana de comerciantes e industriales- Reseña histórica 1938-2011. Fenalco. Enero de 2012.

Su uso del suelo como comercial se ha visto tan marcado durante tanto tiempo que su condición de espacio público al crearse el eje peatonal, se ha visto eclipsada y se han generado una gran

cantidad de problemas de seguridad, sociales, de sanidad y de movilidad, que impiden su plurinacionalidad.

- 1700: Bucaramanga ha surgido y se ha desarrollado gracias a la actividad comercial como nodo entre las tierras altas y bajas de Santander. empezando desde la producción y el intercambio de productos locales como el cacao, caña, algodón y tabaco. hasta la exportación de productos y llegadas de comerciantes extranjeros.
- 1800: hay un auge comercial en torno a la calle 35, debido a los famosos sombreros de jipijapa. Las mejores transacciones comerciales se dan en esta calle.
- 1821: encabezados por Enrique Puyana donde se solicita que se reconozca su carácter municipal a Bucaramanga. Enfocado al desarrollo económico.
- 1900: teniendo siempre como punto de partida la iglesia y la plaza, la ciudad fue expandiéndose hacia el oriente siguiendo dos ejes principales: la calle “calle de la iglesia” (calle 37) y “la calle del comercio” (calle 35), conformando dos zonas características resultantes del desarrollo comercial.
- 1989: la federación santandereana de comerciantes e industriales Fenalco tuvo la idea de devolver el paseo del comercio en un eje peatonal, por la cantidad de vendedores ambulantes. Se envía una delegación a Caracas (Venezuela) para entender el funcionamiento.
- 1990: las obras iniciaron en la alcaldía de Alberto Montoya Puyana y se inauguraron en la Alcaldía de Alfonso Gómez Gómez.
- 1997: surge la ley 388, que establece que se desarrolle un P.O.T para Bucaramanga.
- 2002: decreto 236, donde se establece el P.O.T de primera generación de Bucaramanga, la calle 35 se forma a partir del uso del suelo comercial, como un eje peatonal.

- 2014: Acuerdo 011, por el cual se adopta el P.O.T de segunda generación de Bucaramanga, su uso.

3. Metodología

Se van a realizar varios pasos para poder regenerar el paseo del comercio; primero se van a clarificar los conceptos a través de diferentes teorías, a partir de estas se sacarán conclusiones para analizar tanto el eje peatonal como sus contrapartes tipológicas existentes. Finalmente se escogerán

las mejores ideas para generar directrices y una imagen ideal de un tramo terminado.

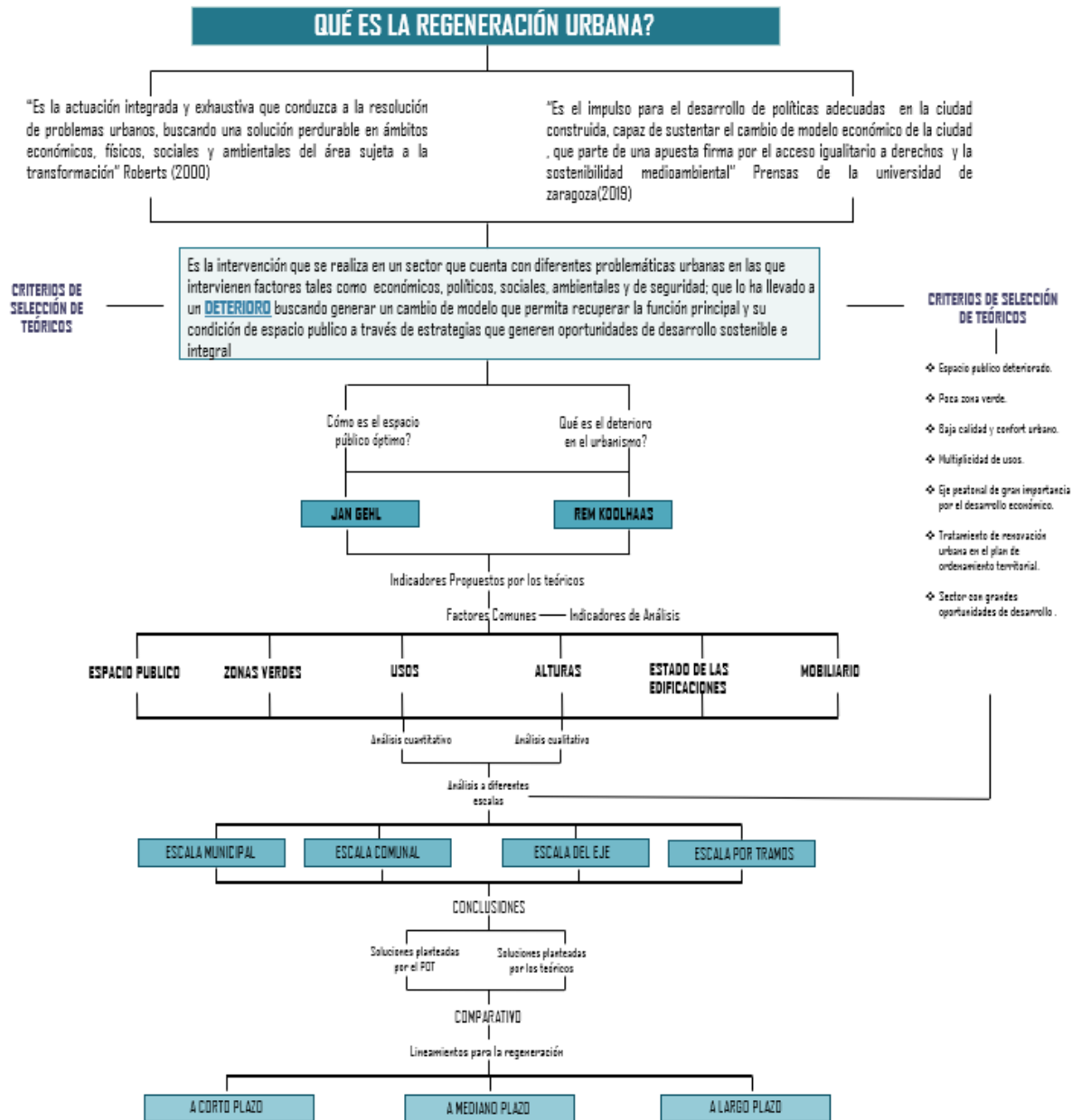


Figura 4. Mapa conceptual explicativo de los pasos a seguir para la regeneración urbana.

La metodología estará formada en 5 fases que van a generar unas directrices de diseño que se podrán utilizar en todo el paseo del comercio. Aunque se van a analizar las ideas de 4 diferentes

puntos de vista, 2 de estos puntos de vista van a tomar especial fuerza para diseñar un ideal de un tramo del eje peatonal.

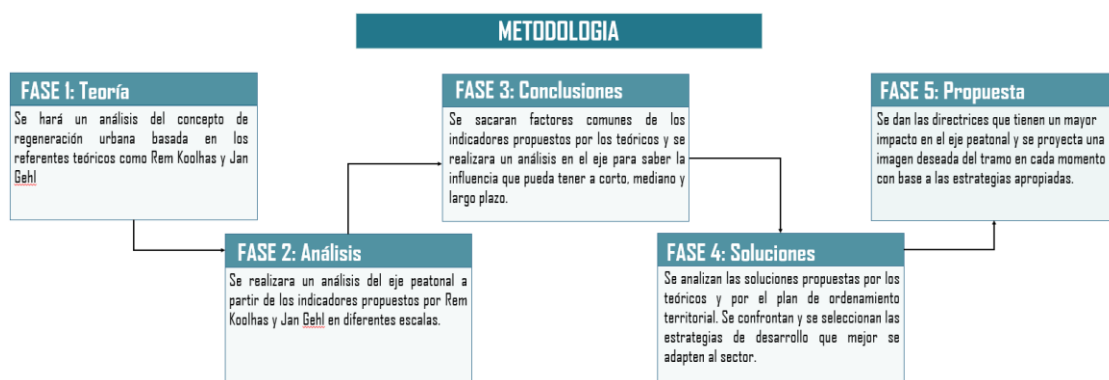


Figura 5. Descripción de las fases en la metodología.

4. Resultados

4.1 Análisis de la teoría

4.1.1 Jan Gehl: Para un sociólogo, es importante establecer vínculos con nuestros semejantes y con el territorio. De ahí el hecho que surjan las 3 premisas con respecto al espacio público:



Figura 6. Premisas establecidas por Jan Gehl para la generación de un eje peatonal, aplicadas a la peatonalización de Time Square. Adaptada de <http://www.arquitecturaviva.com/es/Info/News/Details/10108>.

La intención de la peatonalización del paseo del comercio de la calle 35 entre carreras 12 y 19, según las premisas propuestas por Jan Gehl:

El paso vehicular primaba sobre el peatón, contrario a lo propuesto por Jan Gehl, ya que no cuenta con barreras de protección para la circulación continua; e implementaron un puente que no funciona bien y que cuenta con las características mínimas de seguridad para la ciudadanía.

Planearon la peatonalización con restricción al paso vehicular tratando de aumentar la seguridad del peatón, pero esto se vio impedido ya que no existe un control, ya que al realizar el recorrido por el eje se pueden encontrar vehículos estacionados y otros transitando por él.

Se implementó la franja ambiental para aumentar el confort, compuesta por cierta cantidad de árboles con un orden aleatorio, pero esta no disminuye la sensación térmica.



Figura 7. Antes y después de la Calle 35 con carrera 15 según las premisas de Jan Gehl. Foto Adaptada de Federación Santandereana de comerciantes e industriales- Reseña histórica 1938-2011. Fenalco. Enero de 2012.

El espacio público se debe intervenir cuando se pueda observar que esté generando segregación social y espacial, la privatización de los bienes comunes y del espacio público. También cuando se haya tratado de priorizar al peatón, pero no haya funcionado.

Los principales indicadores a tener en cuenta para medir el deterioro serán:

- Percepción de seguridad
- Movilidad
- Vías peatonales
- Espacio público
- Zonas verdes
- Confort climático

4.1.2 Rem Koolhaas: En el urbanismo de Koolhaas se hace énfasis en 2 puntos importantes a tener en cuenta en el espacio público:

Dar orden al caos de las diferentes fachadas y estilos arquitectónicos de las edificaciones.

La ciudad se divide en 3 puntos importantes; la calle, el edificio y la naturaleza.

Se debe maximizar el espacio público en la ciudad; para que se vuelva un punto de interconexión entre la calle y las edificaciones.

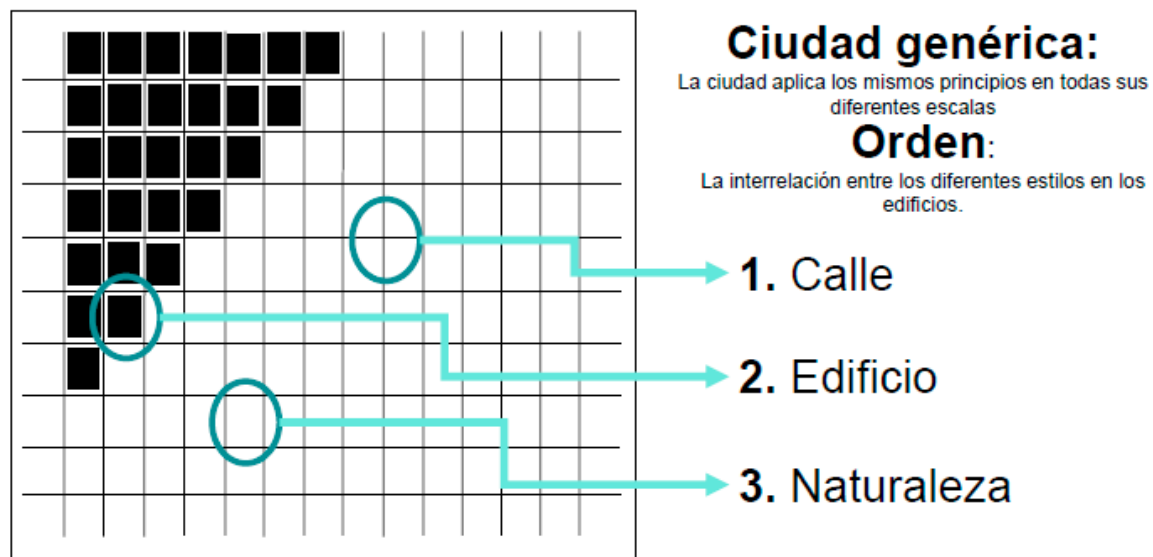


Figura 8. Gráfico que demuestra el orden y las relaciones propuestas por Rem Koolhaas.

La peatonalización está pensada para conservar, ya que canaliza el flujo de los condenados a destruir con sus pies el objeto de su presunta veneración.

La intención de la peatonalización del paseo del comercio de la calle 35 entre carreras 12 y 19, según las premisas propuestas por Rem Koolhaas; se pierde porque el eje peatonal se ha convertido en un eje de comercio informal, en donde los vendedores ambulantes se apropian del suelo para la exposición de sus productos, generando caos y pérdida del uso inicial por el cual fue diseñado; que sería el de espacio público.



Figura 9. Imágenes comparativas del espacio público en una ciudad moderna vs el paseo del comercio de la calle 35. Adaptada de <http://folio.news/construccion/espacio-publico-espacio-comun-1/>, 2018.

El espacio público se debe intervenir cuando haya perdido su propósito de espacio público, al sucumbir a las marcas y volviéndose un espacio basura, solo para el ocio y el consumo.

Los principales indicadores a tener en cuenta para medir el deterioro serán:

- Perfiles viales
- Mobiliario urbano
- Invasión del espacio público
- Percepción ambiental
- Movilidad
- Uso del suelo
- Espacios verdes
- Acceso a parques

4.2 Selección de los indicadores

Para realizar el análisis se tuvieron en cuenta 2 premisas importantes; la primera es la ciudad genérica propuesta por Rem Koolhaas, la cual propone que todo lo que sucede a nivel general en la ciudad, el mismo comportamiento sucederá en lo particular dentro de esta.

Debido a ello, se va a realizar un análisis a 5 diferentes escalas:

- Municipal
- Comunal
- Zonal
- Por tramo
- Predio a predio

Esto con el fin de entender el comportamiento y el desarrollo que se va a dar dentro de la ciudad, y poder contar con una guía para señalar los puntos que se puedan dar como directrices de la regeneración.

La segunda premisa trata sobre buscar indicadores que puedan analizarse a través de esas escalas y que funcionen como guías para las directrices de regeneración. Teniendo en cuenta los factores comunes entre 2 los autores, se escogieron los 6 indicadores base para llevar a cabo el análisis (Véase la figura 13); estos indicadores se van a repetir a través de las diferentes escalas, y mostrarán las problemáticas que deben tratarse para propiciar la regeneración.



Figura 10. Interrelación entre las ideas principales de los autores y los indicadores a analizar.

4.3 Análisis a diferentes escalas

4.3.1 Escala municipal (Bucaramanga)

4.3.1.1 Indicador del espacio público: En este indicador de escala municipal de Bucaramanga se tendrá en cuenta el espacio público por m² con el que cuenta cada ciudadano por comuna, para tener conocimiento sobre las zonas que requieren una intervención con mayor necesidad para realizar una regeneración.

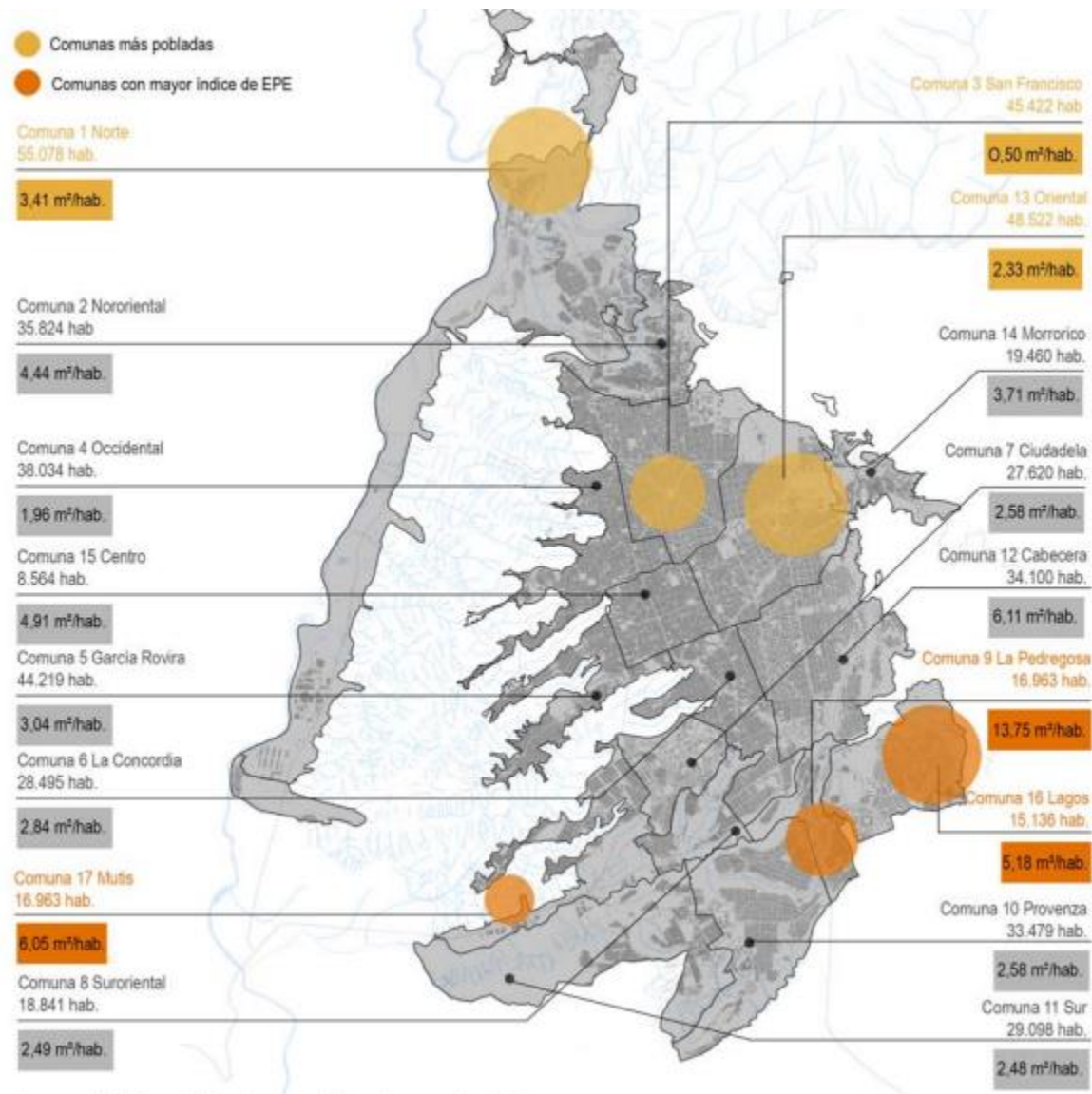


Figura 11. Mapa indicadores actuales de espacio público por comuna. Tomado del plan maestro del espacio publico Bucaramanga. Universidad Pontificia Bolivariana. Alcaldía de Bucaramanga. Abril de 2018.

En este plano se evidencia que no existe ninguna comuna con los 15m²/hab que se exigen en la comunidad internacional para poder disfrutar del espacio público dentro de la ciudad. Entre las 17 comunas, más de la mitad no cuentan ni con la mitad necesaria; lo que hace de gran importancia plantear una regeneración del espacio público en la ciudad de Bucaramanga.

En el espacio público se tiene en cuenta el espacio dedicado a los andenes, esto hace necesario saber qué cantidad de espacio público está planeado para este sector de la ciudad (Ver figura 15)

Cuadro N° 35. Dimensiones mínimas de andenes

ÁREA DE ACTIVIDAD		DIMENSIÓN TOTAL MÍNIMA	COMPONENTE	
			Franja Ambiental y/o amoblamiento (incluye servidumbre de vía)	Franja de circulación
RESIDENCIAL	Circulación mínima + servidumbre de Vía	2.00 m	0.40 m	1.60 m
	Circulación + Servidumbre + Mobiliario/Arborización	3.00 m	1.40 m	1.60 m
	Circulación óptima + Servidumbre + Mobiliario/Arborización	3.40 m	1.40 m	2.00 m
COMERCIAL Y DE SERVICIOS, MÚLTIPLE, INDUSTRIAL, DOTACIONAL	Circulación mínima + servidumbre de Vía	3.00 m	0.40 m	2.60 m
	Circulación + Servidumbre + Mobiliario/Arborización	4.00 m	1.40 m	2.60 m
	Circulación óptima + Servidumbre + Arborización	4.40 m	1.40 m	3.00 m

Nota. En vías existentes estas dimensiones pueden variar dependiendo del perfil vial y perfil total disponibles.

Figura 12. Cuadro N°35 del manual del espacio público. Tomado de Manual del espacio público de Bucaramanga. Alcaldía de Bucaramanga, 2018.

Uno de los espacios principales dedicados al espacio público se da en los andenes, por esto se revisa el plan de ordenamiento territorial para saber qué área corresponde para este sector de la ciudad.

Aparte de los andenes, otra de las zonas complementarias que aumenta el porcentaje de espacio público de la ciudad es son los parques, ejes peatonales y plazas, que tienen como función brindar espacios para el esparcimiento de los ciudadanos.

Gráfica N° 70. Situación actual: inadecuado ubicación de mobiliario y arborización



Fuente: Plan de Movilidad de Bucaramanga



Figura 13. Mobiliario gastado o en deterioro presente en Bucaramanga. Adaptada del Plan de Movilidad de Bucaramanga, 2018.

El mobiliario como parte fundamental del espacio público hace que este funcione o no, ya que da oportunidad según sus condiciones al ciudadano para apropiarse de este.

4.3.1.2 Indicador de alturas: El análisis de las alturas evidencia la evolución que ha tenido la ciudad, de pasar de desarrollarse de manera horizontal a darse de manera vertical, esto porque con el tiempo la ciudad se ha quedado sin espacio para su crecimiento.

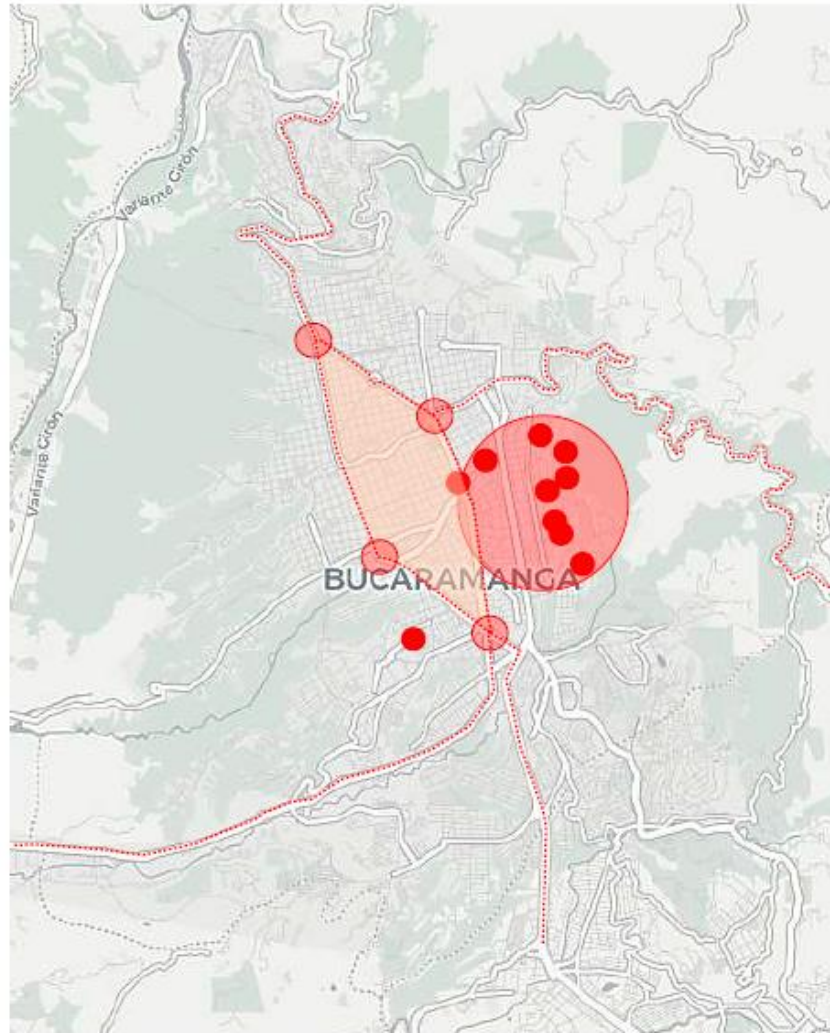


Figura 14. Mapa de ubicación de las principales alturas de la ciudad, las circulaciones vehiculares y sus puntos de unión. Tomado del plan maestro del espacio público Bucaramanga. Universidad Pontificia Bolivariana. Alcaldía de Bucaramanga. Abril de 2018.



Figura 15. Cuadro con los edificios más altos de Bucaramanga en orden. Tomado de <http://labucarahoy.blogspot.com/2014/07/los-edificios-mas-altos-de-la-ciudad.html>.

Se puede ver que hay un crecimiento en altura hacia esta zona, expandiéndose hacia el oeste rodeado del sistema arterial vial.

4.3.1.3 Indicador de ventas informales: Las ventas informales se encuentran en toda la ciudad ya que esto no ha sido regulado por las autoridades. Pero el ex alcalde de Bucaramanga el Ing Rodolfo Hernández realizó un plan para el espacio público para intentar dar orden con la distribución de los vendedores ambulantes, según una cantidad de espacio público establecido por persona.

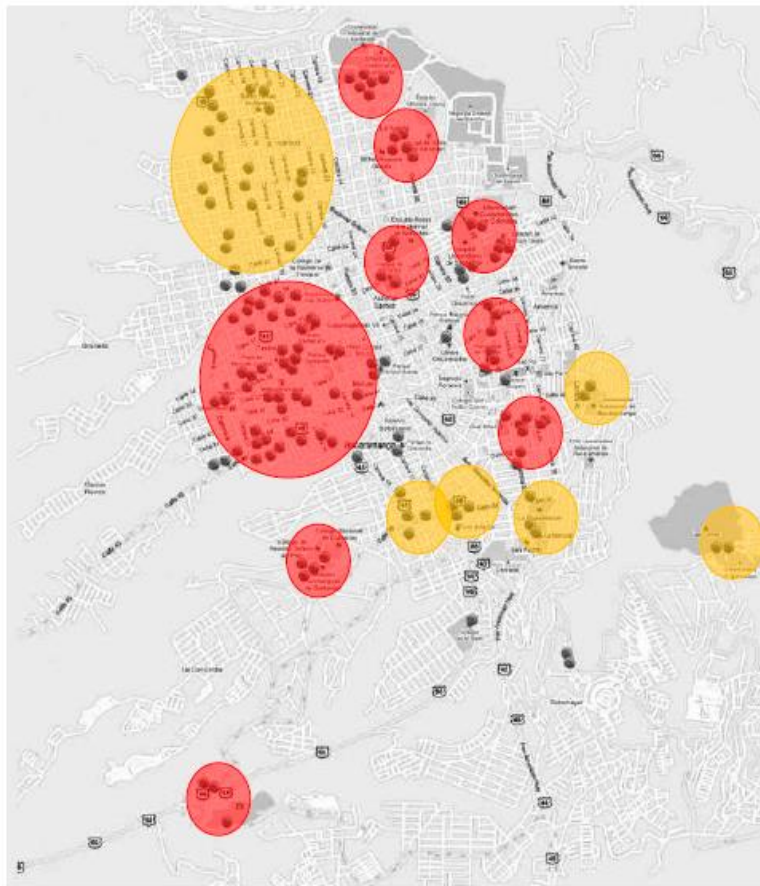


Figura 16. Mapa que presenta la cantidad de vendedores ambulantes en Bucaramanga y sus lugares de concentración. Tomado del plan maestro del espacio público Bucaramanga. Universidad Pontificia Bolivariana. Alcaldía de Bucaramanga. Abril de 2018.

Hay puntos específicos de la ciudad en donde se evidencian en mayor concentración los vendedores ambulantes, algunos de estos puntos son la carrera 33(cabecera) y la carrera 15 (centro).



Figura 17. Vendedores ambulantes presentes en la carrera 33. Adaptada de <https://www.gentedecabecera.com/2013/02/una-recuperacion-pacifica/>.

En la ciudad no existe un espacio adecuado o realizado con el fin de dar orden a los vendedores informales.



Figura 18. Vendedores ambulantes distribuidos dentro de un parque. Adaptada de <https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/de-donde-vienen-los-vendedores-ambulantes-de-bucaramanga-CEVL435632>.

4.3.1.4 Indicador de usos: La ciudad no cuenta con una zonificación definida, se observa que los usos se dan de manera aleatoria, aunque se evidencian zonas con usos muy marcados como el de la vivienda, mixto y dotación.

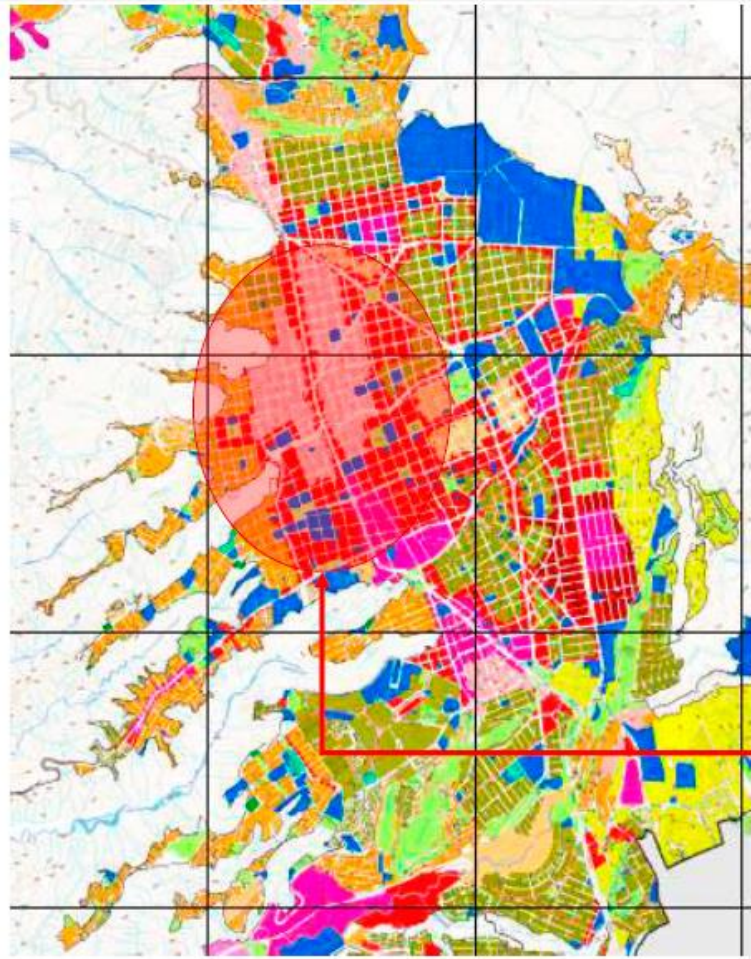


Figura 19. Mapa de usos presente en el P.O.T. se señala la zona con mayor cantidad de usos.

Tomado del Plan de Ordenamiento territorial. Alcaldía de Bucaramanga.

En la zona centro se encuentra que hay variedad de usos, pero la que prima en mayor cantidad es el comercio.



Figura 20. Panorámica de la vista del centro de la ciudad. Se aprecia la diversidad de usos

La multiplicidad se aprecia a simple vista, ya que el estilo arquitectónico responde al uso de cada predio.

4.3.1.5 Indicador bioclimático: las zonas verdes son necesarias para garantizar el confort térmico de los ciudadanos, puesto que esto genera satisfacción al momento de recorrer el espacio público.

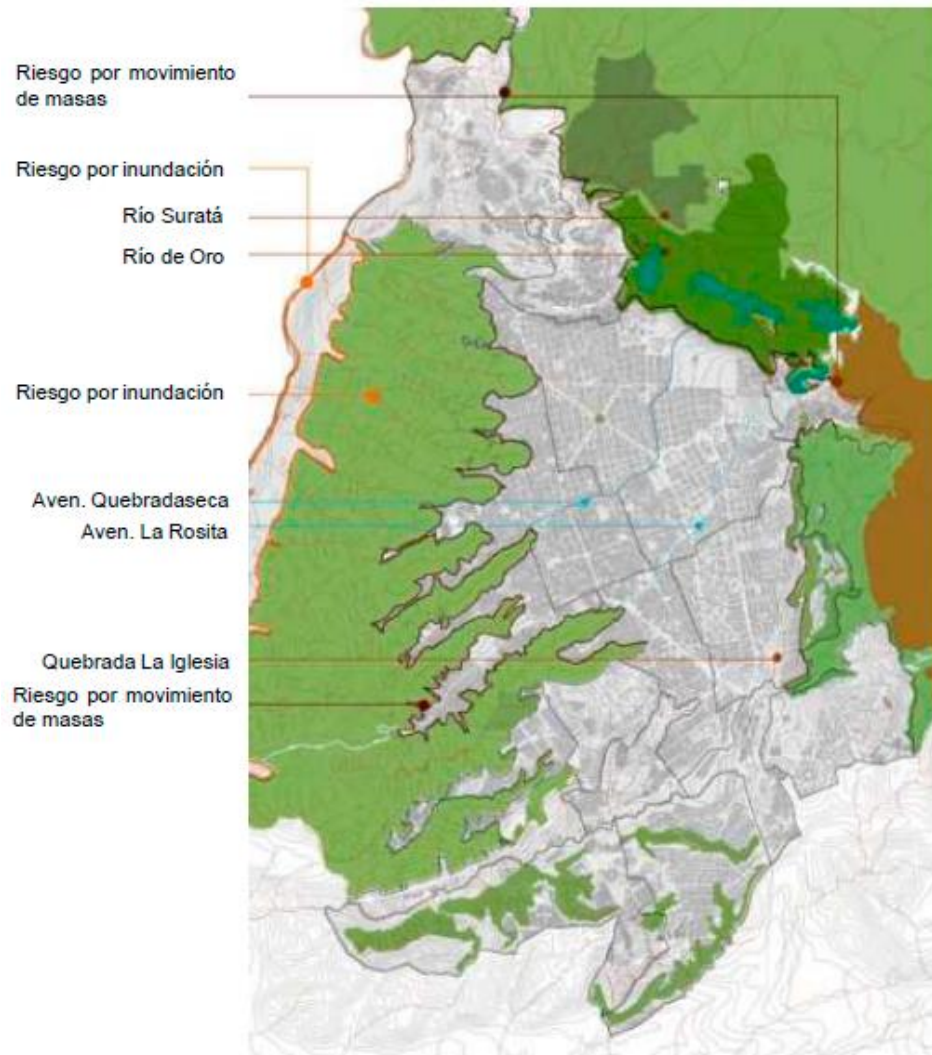


Figura 21. Mapa extraído del manual del espacio público en donde se identifican los riesgos topográficos y las zonas húmedas. Tomado del plan maestro del espacio público Bucaramanga. Universidad Pontificia Bolivariana. Alcaldía de Bucaramanga. Abril de 2018.

- Datos generales con respecto a la bioclimática presente en la ciudad de Bucaramanga.
- Clima: Cálido-húmedo
- Velocidad del viento: 5 m/s (variando según el microclima presente en la ubicación)
- Dirección del viento: Noreste

- Altitud: 959 msnm
- Temperatura media: 24 °C (variando según el microclima presente en la ubicación)
- Humedad relativa media: 80%
- Meses calurosos: Diciembre, enero, febrero y marzo

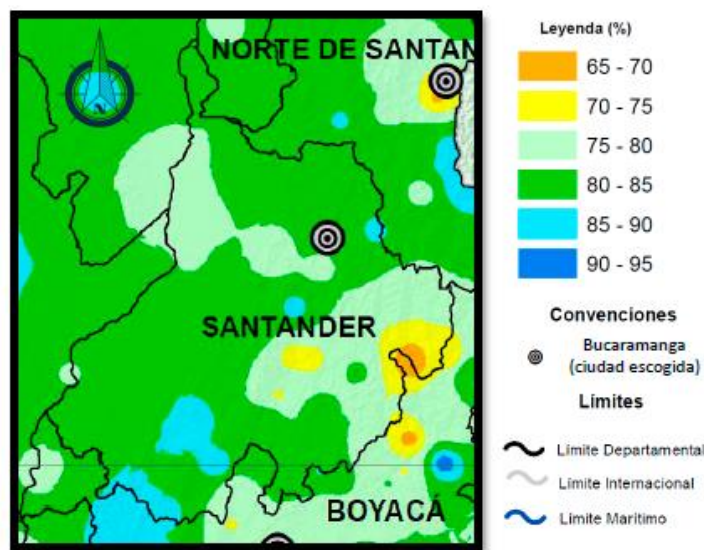


Figura 22. Mapa humedad relativa anual en Bucaramanga.

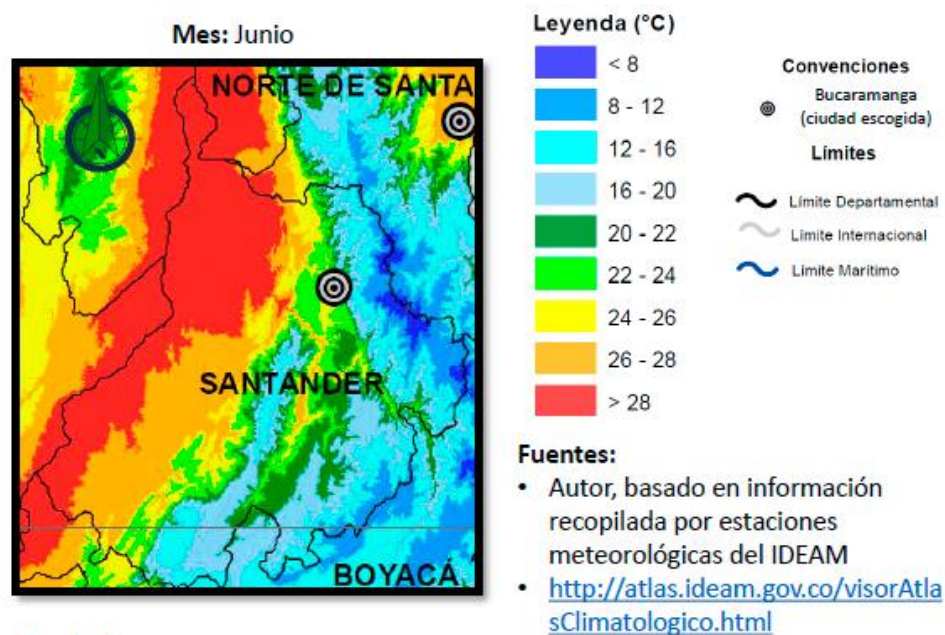


Figura 23. Temperatura media mensual presente en Bucaramanga.

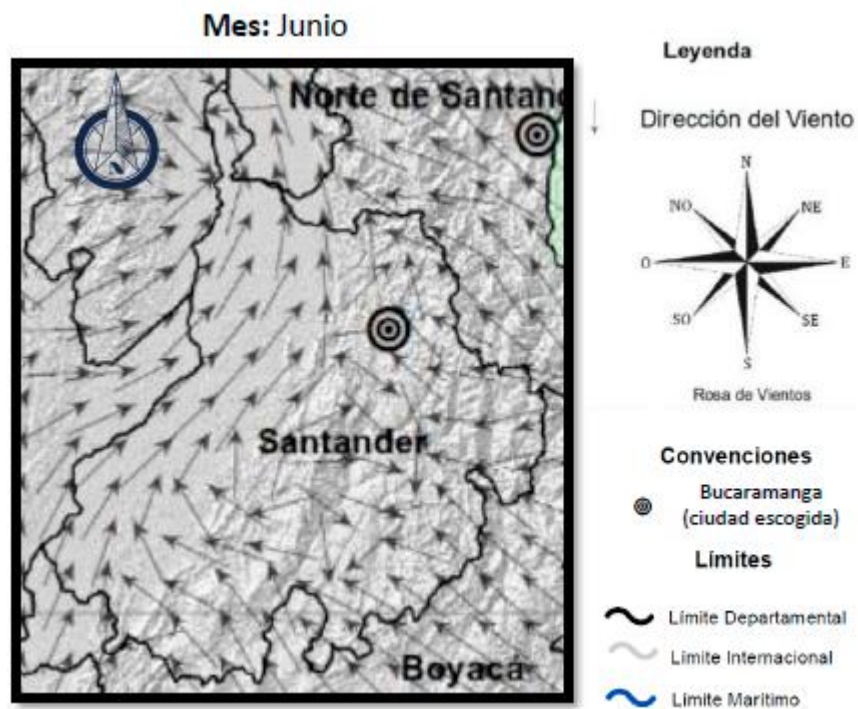


Figura 24. Dirección del viento mensual en Bucaramanga.

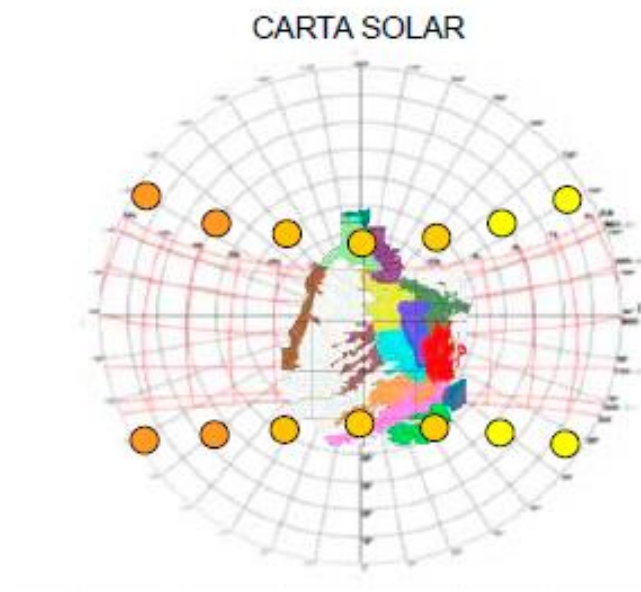


Figura 25. Carta solar de la ciudad de Bucaramanga según la latitud 7.

A pesar de tener un clima promedio casi constante, la sensación de confort en la ciudad tiene cambios lo suficientemente bruscos para notarlo, en especial en ciertos meses en los que el sofoco puede desanimar la intención de los peatones a usar el espacio público.

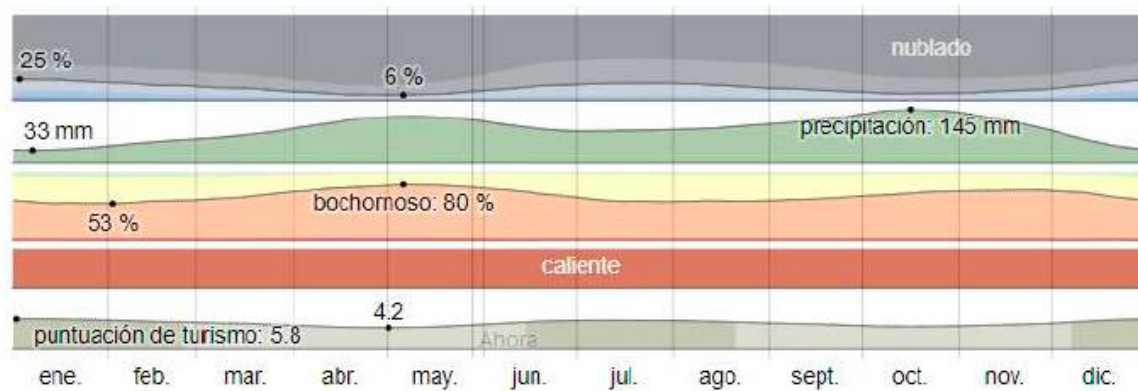


Figura 26. Sensación de confort a través del año.

4.3.1.6 Indicador del estado de las edificaciones: Es importante tener presente el estado de las edificaciones, ya que, si se evidencia que se han estado realizando renovaciones en estos, da cabida a realizar una regeneración.

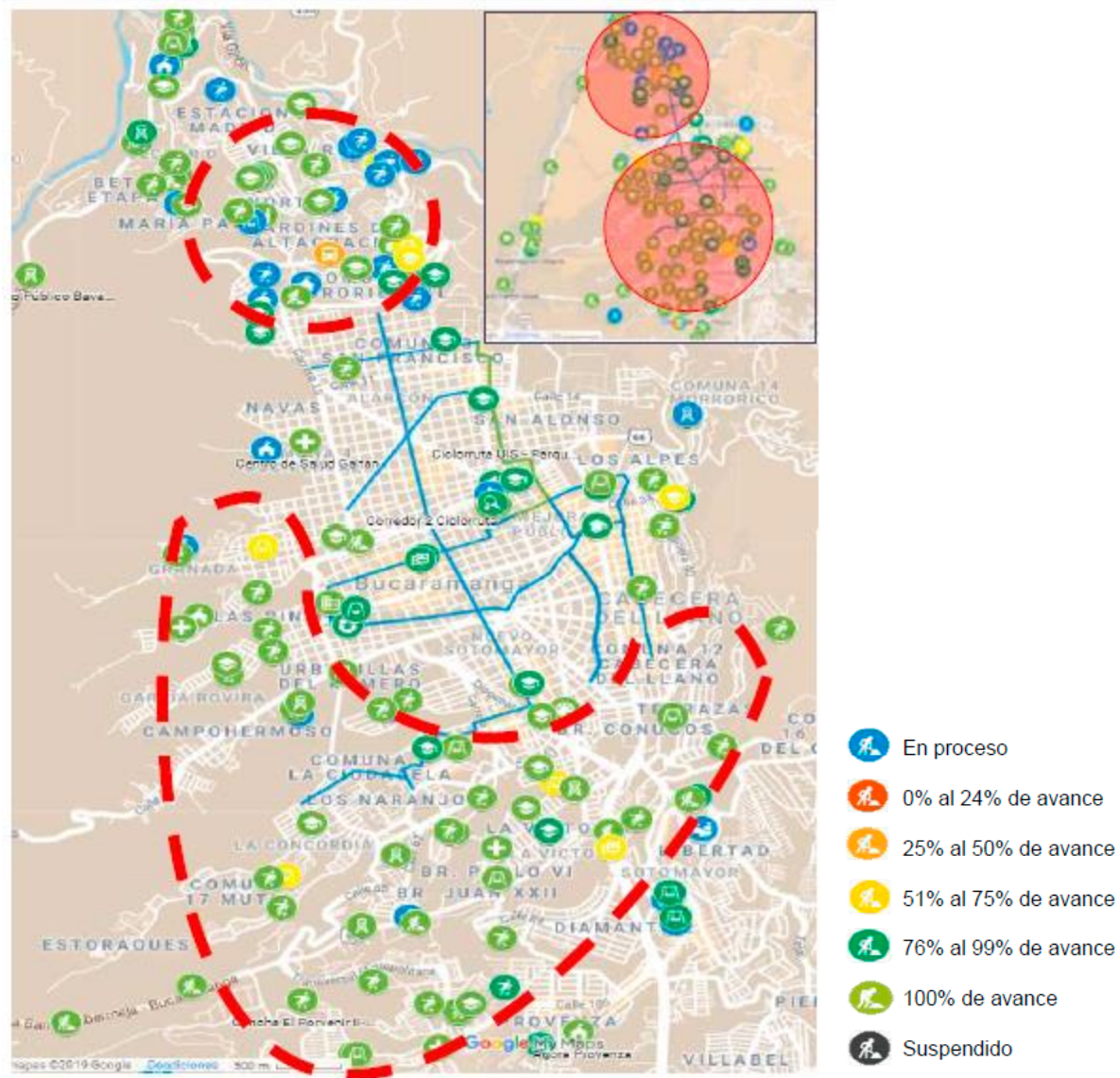


Figura 27. Mapa de localización de las obras de construcción que se están llevando a cabo en Bucaramanga. Tomado del plan maestro del espacio público Bucaramanga. Universidad Pontificia Bolivariana. Alcaldía de Bucaramanga. Abril de 2018.

Las edificaciones históricas y representantes de la ciudad, han venido pasando por procesos de restauraciones para conservarlas y darle cambios de uso según las necesidades de los ciudadanos.

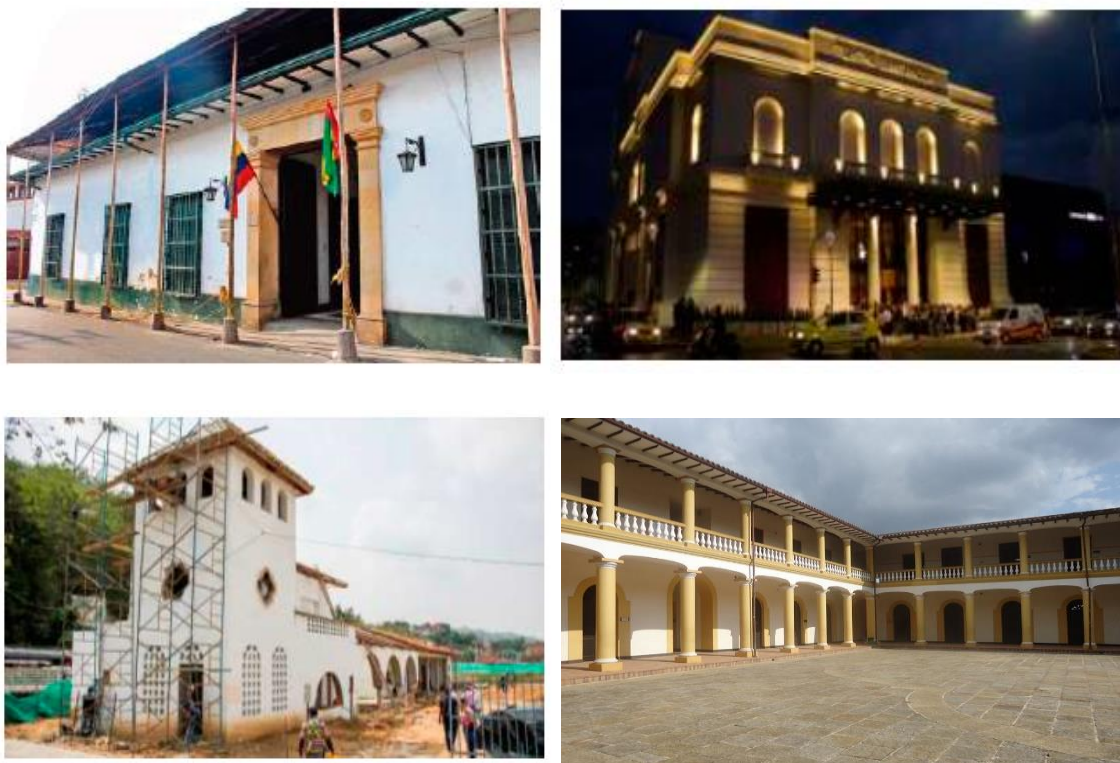


Figura 28. Edificaciones con patrimonio histórico restauradas en Bucaramanga. Adaptado de <https://www.bucaramanga.gov.co/el-mapa/sitios-a-visitar/>.

La restauración de las edificaciones se ha venido presentando por parte del estado, deteniendo los niveles de deterioro con los que ya cuentan algunos, en su mayoría estos espacios se han convertido en sitios de apoyo para para el funcionamiento privado del ámbito público.

4.3.1.7 Conclusiones con respecto a la regeneración: Al observar la ciudad de Bucaramanga se evidencia que esta cuenta con algunas problemáticas, sobre todo en el ámbito urbano, su espacio público se encuentra deteriorado.

La zona de Bucaramanga que tiene las características necesarias para realizar una regeneración urbanas, por su importancia historia, cultural y económica es el centro, ya que ahí es de donde partió la ciudad con su potencia económica, la multiplicidad de usos y la influencia sobre la ciudad.

También las arterias de circulación principal demarcan una zona donde se va a presentar la mayor aglomeración de personas diariamente.

El clima en Bucaramanga es constante durante el año, los primeros meses del año es bastante caluroso, pero hay que revisar los microclimas que se generan a través de las diferentes zonas debido a las edificaciones, las zonas verdes y la cantidad de transeúntes en el espacio público.

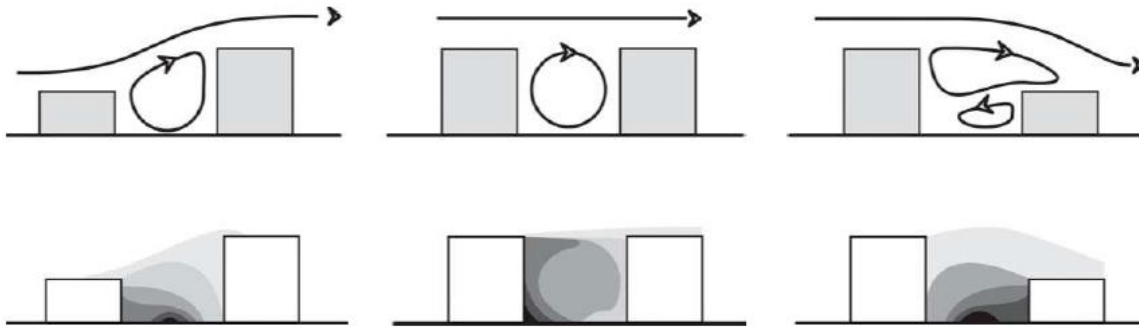


Figura 29. Esquema de comportamiento del viento a través de las edificaciones.

Aunque el estado de las edificaciones presentes en cualquier parte de la ciudad se puede ver afectado por el deterioro, hay una mayor proliferación de renovación en la zona suroriental de estas, tendencia que puede irse expandiendo al resto de la ciudad.



Figura 30. Nuevas edificaciones construidas a través de los años.

Tomado de <https://www.bucaramanga.com/articulo/las-edificaciones-mas-modernas-de-bucaramanga.html>.

4.3.2 Escala comunal (Comuna 15)

4.3.2.1 *Indicador del espacio público*

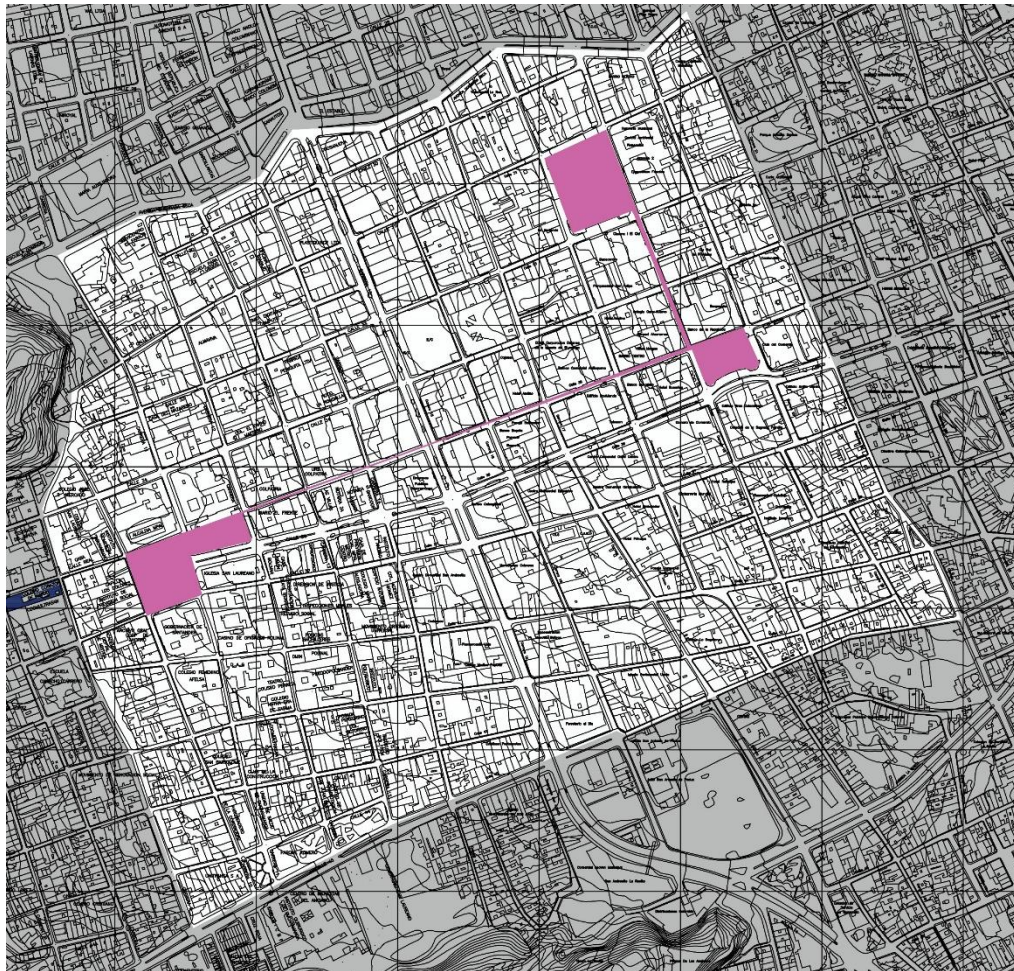


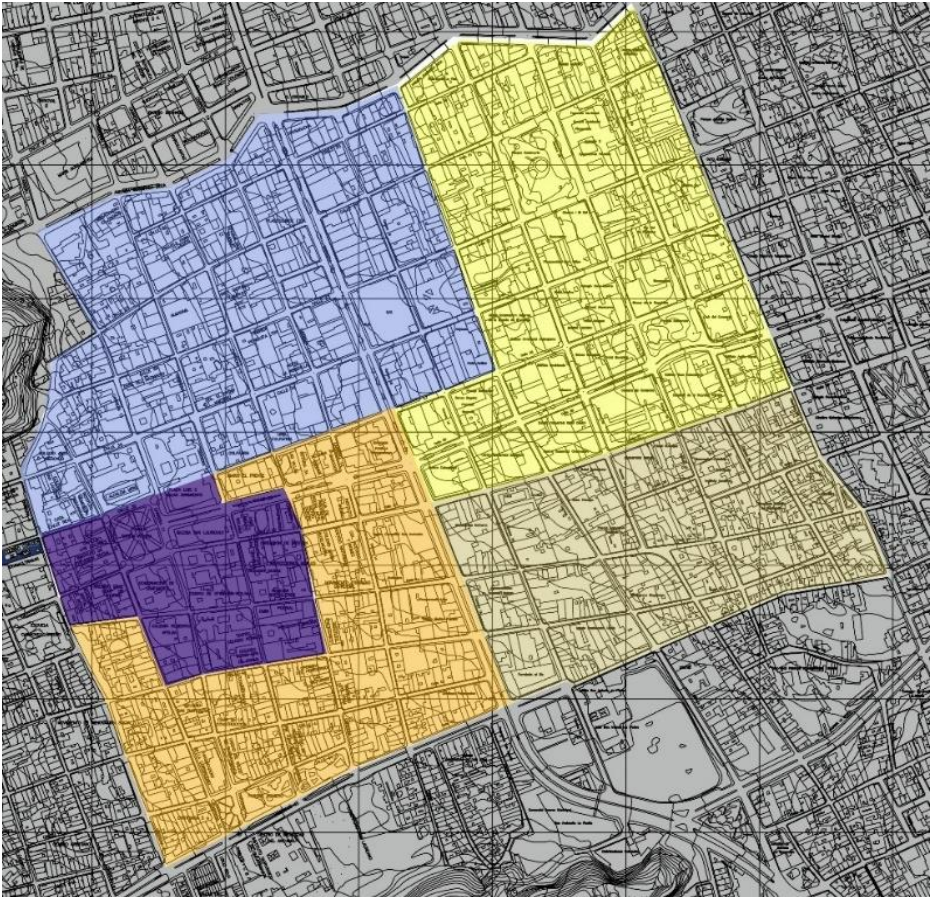
Figura 31. Mapa localización de espacio público y sus interconexiones.

Los espacios que aportan mayor área de espacio público a la comuna 15 pertenecen a los parques como el Custodio García Rovira, la plaza Luis Carlos Galán Sarmiento, el parque Santander y el parque Centenario; tienen como características el que estén conectados por ejes viales de gran magnitud por el tránsito constante de peatones.



Figura 32. Mobiliario destruido en la comuna 15 por su ubicación o el paso del tiempo.

4.3.2.2 Indicador de alturas: Las alturas de las edificaciones son directamente responsables de los microclimas presentes dentro de la comuna; también nos dan a entender el comportamiento de crecimiento existente y también el tipo de renovación que se está dando.



EDIFICABILIDAD ZONAL SUMATIVA II											
SECTOR											
SUBSECTOR	6-A				6-B				6-C		
FRENTES	Frente ≤ 12 m	Frente > 12 m y ≤ 15 m	Frente > 15 m y ≤ 30 m	Frente > 30 m	Frente ≤ 12 m	Frente > 12 m y ≤ 15 m	Frente > 15 m	Proyecto Mz ó Frente de Mz	Frente < 10 m	Frente 210 m	Proyecto Mz ó Frente de Mz
INDICE OCUPACION	0,70	0,70	0,65	0,65	0,70	0,70	0,65	0,65	0,70	0,60	0,50
INDICE CONST.	2,10	3,00	4,50	5,00	2,10	3,00	4,00	5,00	2,10	3,60	5,00
ALTURA MAXIMA PERMITIDA (Pisos)	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE	3	6	LIBRE
TIPOLOGIA EDIFICATORIA	Continua		Aislada desde el 4º piso con plataforma		Continua		Aislada desde el 4º piso con plataforma		Continua		
NOTAS											

SECTOR	SECTOR 1				SECTOR 4		
SUBSECTOR	1 - A				4 - A		
FRENTES	Frente ≤ 40m	Frente > 40 m	Proyecto Mz. ó Frente de Mz.	Proyecto Mz. ó Frente de Mz.	BIC	Todos los predios sector urbano especial	
INDICE OCUPACION	0,70	0,65	0,65	0,50	El del BIC	El actual del inmueble	
INDICE CONST.	2,10	4,00	5,00	5,00			
ALTURA MAXIMA PERMITIDA (Pisos)	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE			
TIPOLOGIA EDIFICATORIA	Continua	Aislada desde el 4º Piso con plataforma		Aislada			
NOTAS					NOTA: 05, 04 y 05		

Figura 33. Mapa de alturas de la comuna 15 extraído del P.O.T. Adaptado del plan de ordenamiento territorial. Alcaldía de Bucaramanga. Abril de 2018.

Las alturas varían de acuerdo al tamaño de los lotes, lo que prima para que los predios puedan desarrollarse en altura es el frente extenso.



Figura 34. Imágenes de las edificaciones presentes en la comuna 15.

Las edificaciones de gran altura que se encuentran presentes en la comuna 15 evidencian que con la renovación y el desarrollo vertical se implementa más espacio público para el disfrute de los ciudadanos.

4.3.2.3 Indicador de ventas informales: Las ventas informales y la ubicación que estos escogen crean un problema, ya que se hacen en zonas muy transcurridas por los peatones, esto hace que se obstruya el paso fluido y todo esto es porque el sector es bastante activo comercialmente.

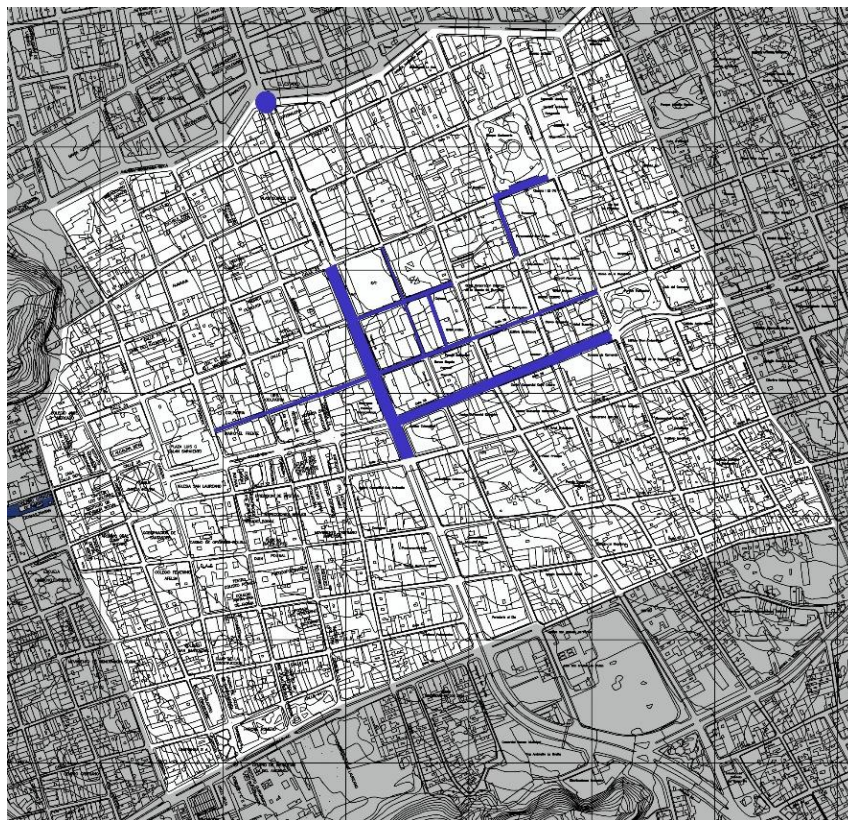


Figura 35. Mapa de las ubicaciones ideales según planeación de Bucaramanga para los vendedores ambulantes.

Los sectores como el parque Custodio García Rovira, el parque Santander y el eje peatonal son espacios en donde los vendedores informales a partir de septiembre del 2018 comenzaron a ser ubicados por planeación.



Quebradaseca con 15



Parque Centenario

Figura 36. Imágenes del mes de septiembre de 2018, con la primera reubicación de vendedores ambulantes. Adaptado de <https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/alcaldia-de-bucaramanga-cobrara-a-ambulantes-por-utilizar-el-espacio-publico-BBVL223376>.

El plan diseñado para la reubicación de los vendedores informales se empleó para el mes de octubre, pero este no progresó y los vendedores informales regresaron a su ubicación anterior.

4.3.2.4 Indicador de usos: El principal uso que se genera en toda la comuna 15 es el comercio, es por esto que durante el día da la acogida a gran cantidad de ciudadanos.

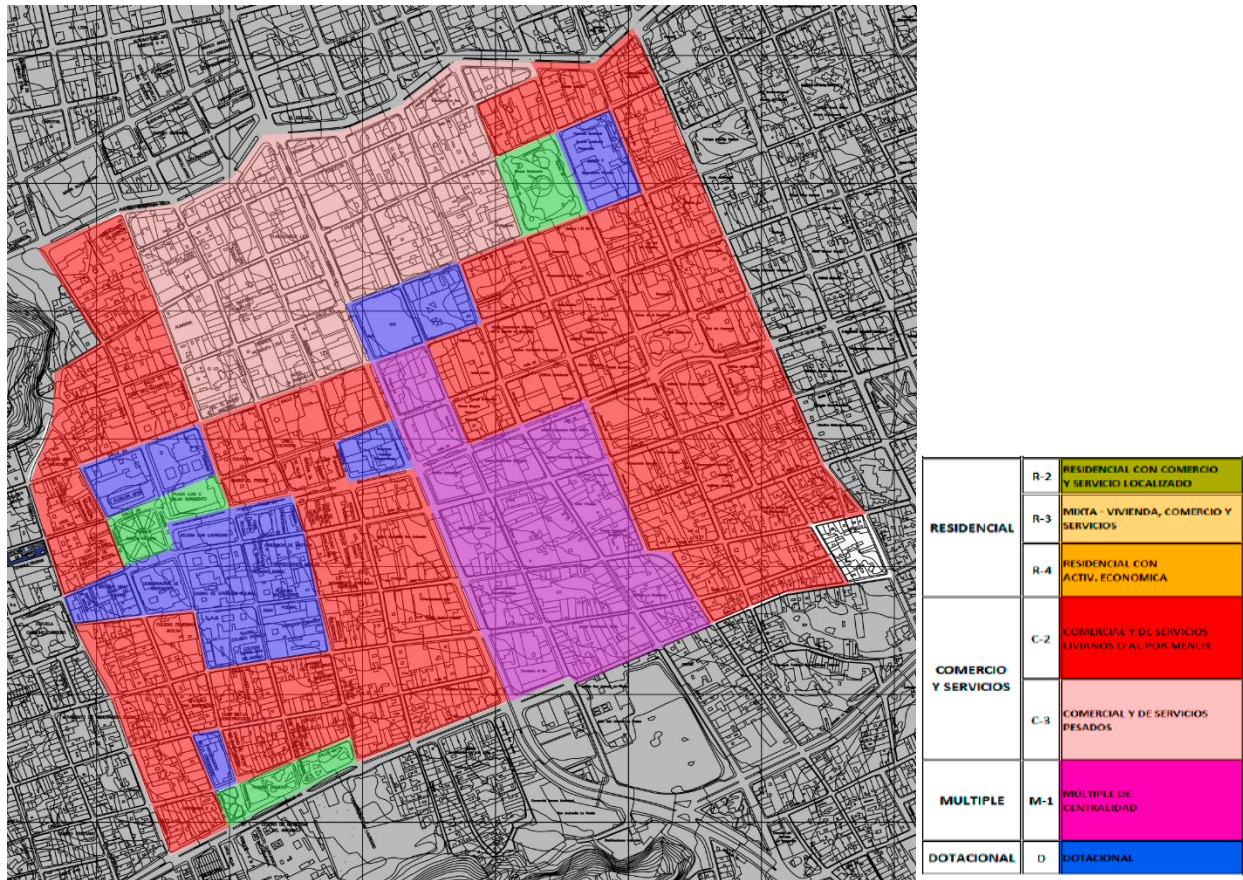


Figura 37. Mapa de usos extraído del P.O.T. Adaptado del plan de ordenamiento territorial.

Alcaldía de Bucaramanga.

La gran cantidad de ciudadanos que acoge día a día el paseo del comercio hacen que se genere una sensación de calor, esta es una de las causas por las cuales los transeúntes no pueden gozar del espacio público en su totalidad.

COMERCIO



DOTACIONAL



Figura 38. Imágenes de usos dotacionales (gobernación y alcaldía) y comerciales (paseo del comercio y plaza de mercado) presentes en la comuna.

La zona comercial es la que más atrae a los ciudadanos, pero son los predios de dotacional, los que cuentan con mayor porcentaje de espacio público.

4.3.2.5 Indicador bioclimático: Unas de las cosas que hace que los ciudadanos se converjan en un sitio, es el confort climático que se presenta, por esto es que se pueden encontrar usuarios en parques y zonas verdes.



Figura 39. Mapa de los parques y zonas verdes cercanos a la comuna.

La comuna tiene 7 parques que funcionan como zonas verdes dentro del sector; 5 de estos parques enmarcan la zona delimitada en la imagen (figura 39).

Parque García Rovira**Parque Bolívar****Parque Centenario****Parque Santander****Parque Antonia Santos**

Figura 40. Imágenes de los 5 parques delimitantes de la zona. Adaptado de <https://www.facebook.com/vanguardiacom/posts/10152531877254154/>.

Los parques que se encuentran en la comuna 15 como (*figura 46*) crean un perímetro, que es visto por los peatones como una zona de descanso y confort climático.

4.3.2.6 Indicador del estado de las edificaciones: en esta comuna, se encuentran edificaciones de gran valor histórico, como también se pueden encontrar zonas de renovación con edificaciones modernas de gran altura.



Figura 41. Mapa con la ubicación de edificios históricos que han sido declarados patrimoniales.

Las edificaciones históricas de la zona del centro en su mayoría han sido restauradas, las edificaciones modernas son las que se encuentran en mejor estado y estas en su mayoría son de grandes alturas.

4.3.2.7 Conclusiones con respecto a la regeneración: según los indicadores que se analizaron de los referentes teóricos, el espacio público de esta zona cuenta con varias problemáticas y esto hace que el espacio público no pueda suplir su principal función, esta zona tiene gran potencial, por la multiplicidad de usos, la importancia histórica de la zona y el flujo comercial, con base en esto se puede tomar cada problemática, solucionarlas y potencializar el sector planteando una regeneración urbana.

En el espacio comprendido por la comuna 15 se encuentran varios parques, entre ellos existen unos ejes peatonales que permiten la conexión entre amplias zonas verdes y los ciudadanos.

Hay 2 calles principales que es donde nace la ciudad de Bucaramanga, haciéndola rica culturalmente.



Figura 42. Imágenes de espacios privados renovados para enriquecimiento cultural. Adaptada de <https://www.radionacional.co/noticia/teatro-santander/teatro-santander-a-punto-de-subir-telon-su-larga-lucha-sobrevivir>.

Durante el recorrido por el eje peatonal se encuentran tramos en los que se presenta bastante inseguridad para los peatones, ya hay vehículos estacionados obstaculizando o transitando por el eje establecido únicamente para la circulación peatonal.



Figura 43. Caos vehicular en el centro de Bucaramanga. Adaptado de

<https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/el-caos-rodea-las-plazas-de-mercado-de-bucaramanga-CEv1430277>.

En este sector el sistema vial estructurantes es bastante complejo, hay nodos muy transcurridos que se convierten en puntos neurálgicos, en esta zona prima el vehículo sobre el peatón, como consecuencia, el espacio público es mínimo y se encuentra en mal estado.

En esta comuna se encuentran varias edificaciones consideradas patrimoniales, algunas de ellas son el teatro Santander, la plaza de mercado san mateo, el hotel Bucarica, el centro Cultural del Oriente, la casa Bolívar y la sede administrativa de la cervecería Clausen, algunas de estas han sido restauradas y han pasado por un cambio de uso, pero esto no cuenta como una regeneración ya que han cambiado el uso para el cual fueron diseñadas.



Figura 44. Imágenes de la plaza del centro que aún no ha sido restaurada. Adaptado de <https://www.periodico15.com/la-antigua-plaza-san-mateo-de-bucaramanga-se-convertira-en-patrimonio-vivo/>.

4.3.3 Escala zonal (Eje peatonal)



Figura 45. Mapa del paseo del comercio que demarca las principales carreras y los puntos neurálgicos.

El eje peatonal se encuentra ubicado en la calle 35 entre carreras 12 y 19, a través de este se encuentran varios puntos neurálgicos, ya que se generan encuentros entre los pasos vehiculares

con el eje peatonal, a pesar de que en algunas carreras se hallan instalado semáforos, algunos vehículos no lo respetan y genera inseguridad para los peatones.

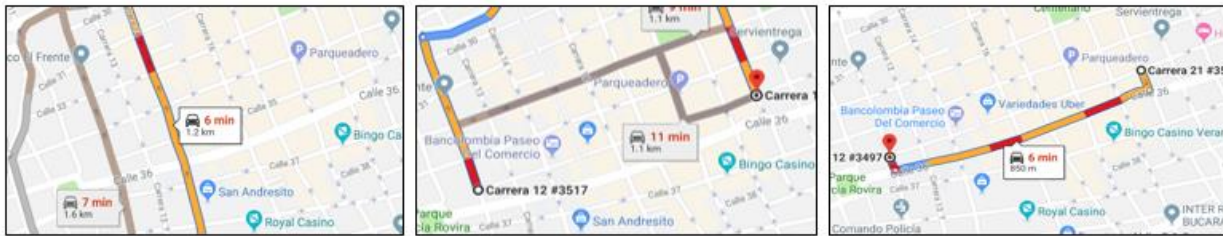


Figura 46. Mapas con las rutas más usadas por los vehículos para atravesar el eje peatonal.

Adaptado de Metrolínea.

En el eje hay restricción vehicular, pero solo algunos vehículos cuentan con el permiso para transitar en él, como lo son los vehículos de valores y los que corresponden a la corporación autónoma regional para la defensa de la meseta de Bucaramanga, sin embargo, se evidencia la falta de cultura y respeto hacia el peatón, dado que se pueden encontrar vehículos estacionados en algunos tramos, sobre todos los que corresponden a la calle 35 entre carreras 12 y 15.

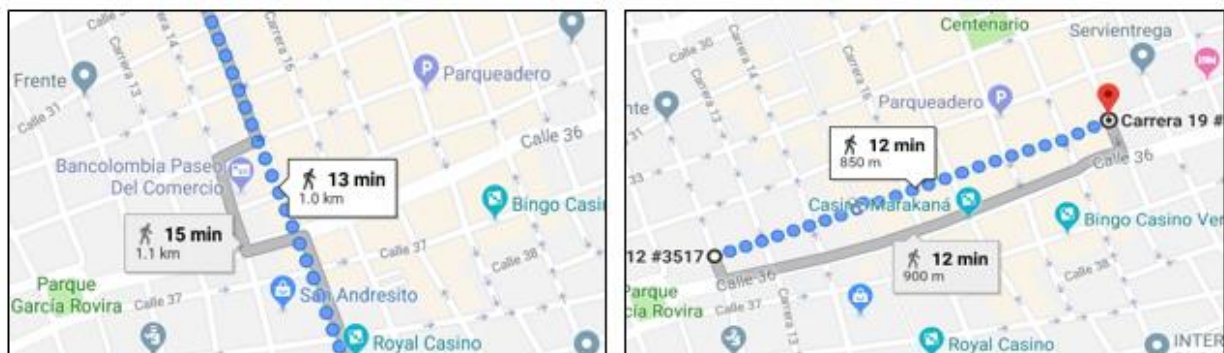


Figura 47. Mapas con las rutas más usadas por los peatones para atravesar el paseo comercial.

Adaptado de Metrolínea.

El eje cuenta con circulación secundarias, esto dado por pasajes comerciales que se han creado con la renovación de algunos predios, esto funciona para potencializar toda la zona comercial.

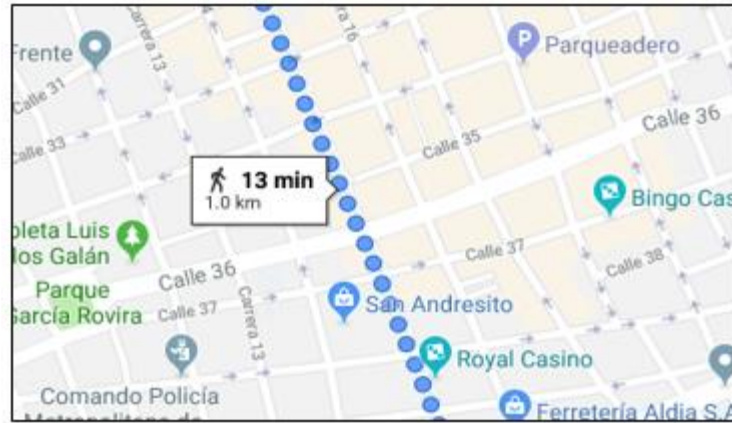


Figura 48. Mapa con la ruta del principal medio de transporte público. Adaptado de Metrolínea.

Una de las vías arteriales primarias pasa por esta zona, y es la carrera 15, esta permite únicamente el paso del sistema de transporte público masivo, sin tener en cuenta que la interceptación con el eje peatonal.



Figura 49. Topografía y niveles del eje peatonal del paseo del comercio.

El porcentaje de pendiente con el que cuenta el eje peatonal hace que todo este sea accesible, permitiendo que los peatones realicen el recorrido con total fluidez.

4.3.3.1 Indicador del espacio público: Para este indicador se va a tener en cuenta si los tramos poseen o no el mobiliario urbano necesarios para cada tramo.

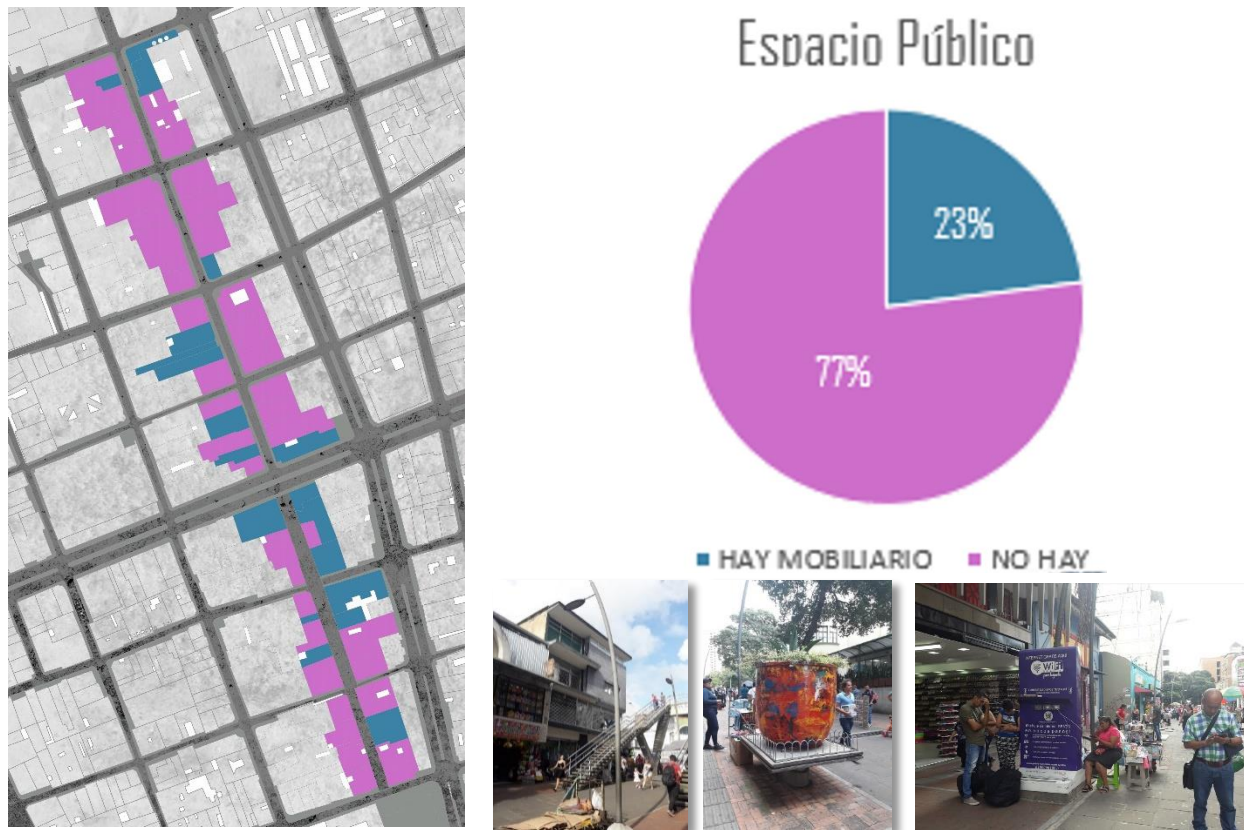


Figura 50. Mapa que muestra las zonas donde el mobiliario se presenta a través del eje.

En el eje hay poco mobiliario urbano, en cuanto a iluminación corresponde, lo poco que hay no funciona, ya que cuando es momento de encenderse, solo iluminan algunas partes del trayecto permitiendo el paso a la inseguridad de los peatones.

En los nodos del eje, se presenta caos, ya que no en todos los cruces se cuenta con la semaforización respectiva, por esto es necesario implementarlos para darle seguridad al peatón que transita por el eje.

El eje tiene una deficiencia grande en lo que corresponde al mobiliario, en lo que respecta a la zona que brinda descanso al peatón, es deficiente; actualmente se encuentran unas plataformas que

fueron instaladas para la exposición de unos objetos culturales, que con el tiempo se deterioraron y fueron sustraídas, los peatones se apropiaron de ellas y actualmente son tomadas como espacio para el descanso y exposición de sus productos.

4.3.3.2 Indicador de alturas: Las alturas que se encuentran colindantes con el eje, en su mayoría son de baja altura, las edificaciones que cuentan con más de 5 plantas se encuentran ubicadas entre carreras 15 y 19, estas responden al uso comercial, de oficinas o vivienda. Estas edificaciones de también aportan confort climático a los transeúntes.

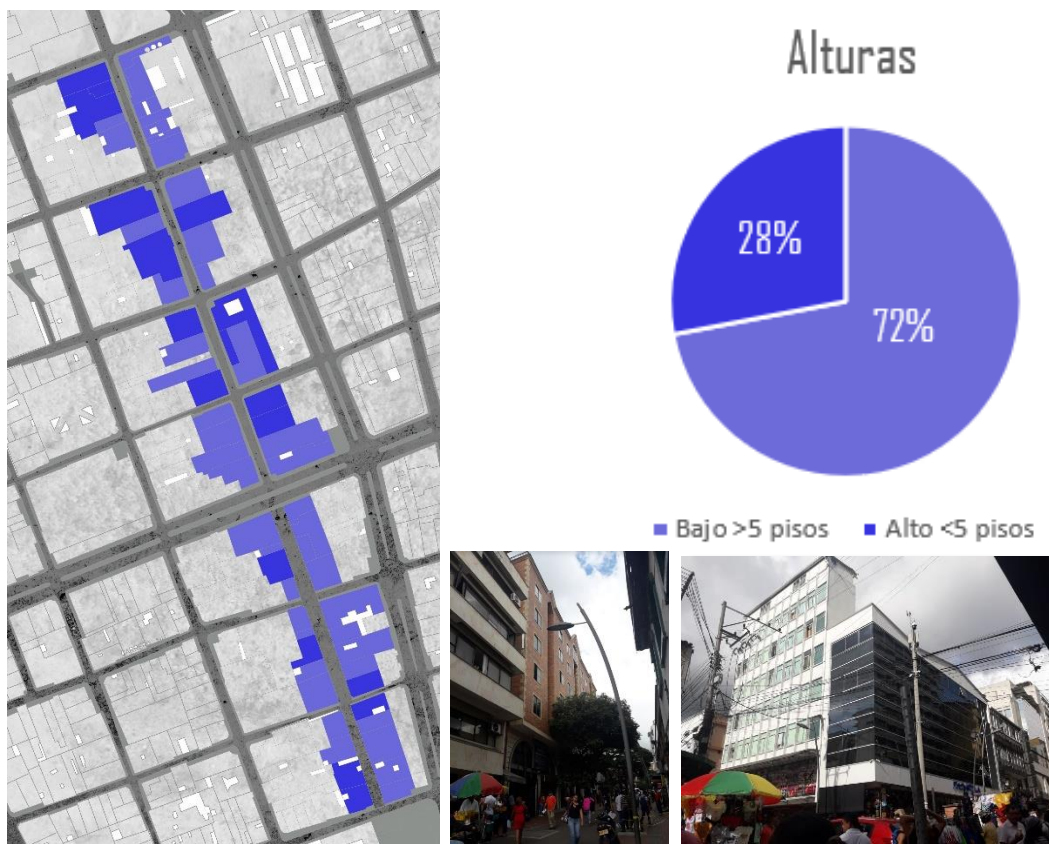


Figura 51. Mapa de las alturas presentes a través del paseo del comercio.

Con este análisis, se observa que las alturas que priman en el eje son las que tienen menos de 5 plantas y en su mayoría están ubicadas entre carreras 12 y 15 con un porcentaje de 72%.

4.3.3.3 Indicador de ventas informales: En el tramo se evidencia gran cantidad de vendedores ambulantes, estas ventas responden al uso que se genera en las edificaciones.

Entre carreras 15 y 19 es donde más concentración de ventas informales se puede encontrar, esto dificulta el paso de los transeúntes, puesto que se congregan la mayoría en toda la circulación peatonal.

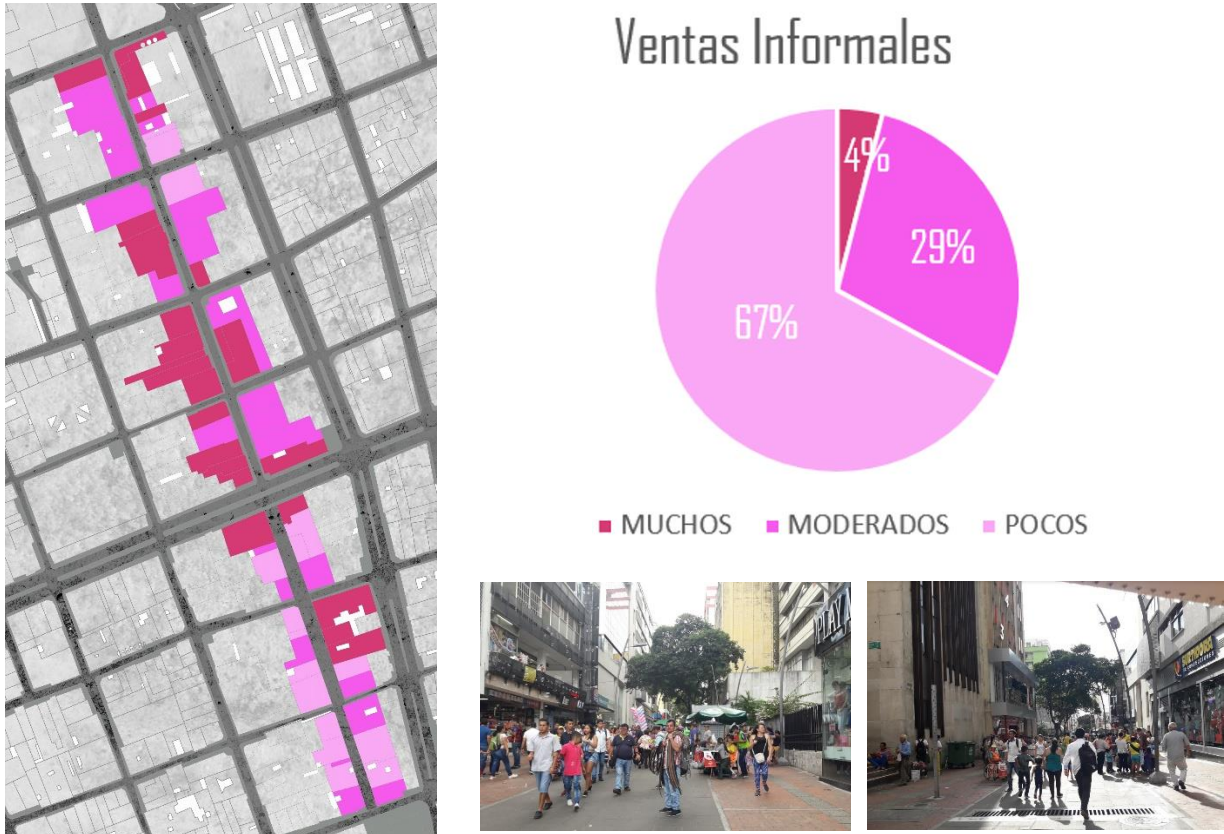


Figura 52. Mapa de los vendedores informales presentes a través del paseo del comercio.

El tramo que constantemente cuenta con mayor presencia de ventas informales, es el tramo que se encuentra entre la carrera 16 y 17, allí el flujo peatonal se torna más denso, por lo que se dificulta el paso.

4.3.3.4 Indicador de usos: En esta zona es evidente la multiplicidad de los usos, el uso que predomina en esta zona es el comercial, atrayendo a gran cantidad de transeúntes.

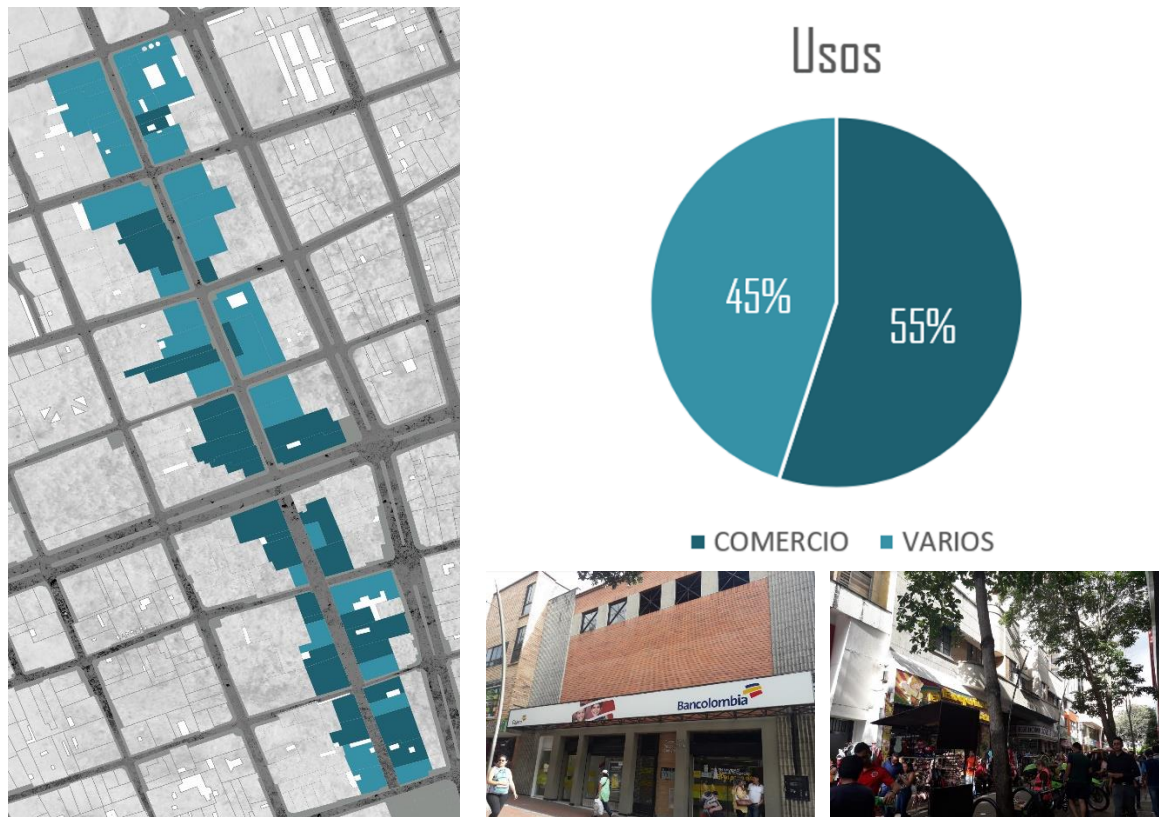


Figura 53. Mapa de los usos presentes a través del paseo del comercio.

El uso predominante en el eje es el comercial con un 55% y en el valor restante se presenta una multiplicidad de usos (oficinas-comercio).

El comercio local al por menor es el que tiene mayor presencia en esta zona, con los alimentos y textiles. El comercio textil es de los usos que más atrae a los transeúntes, por eso entre las carreras 15y 19, es donde se observa la mayor concentración de peatones.

4.3.3.5 Indicador bioclimático: En este indicador no solo se debe tener en cuenta la arborización presente en el eje, sino que también observar indicadores como el de alturas y los usos que puedan tener las edificaciones.

Son de vital importancia las alturas, porque estas generan espacios con microclimas, regulando la circulación de los vientos, y los usos con los que cuentan las edificaciones, ya que dependiendo de este, es la cantidad de flujos de usuarios que recurren al tramo, esto hace que no fluyan los vientos y se sientan olas de calor.

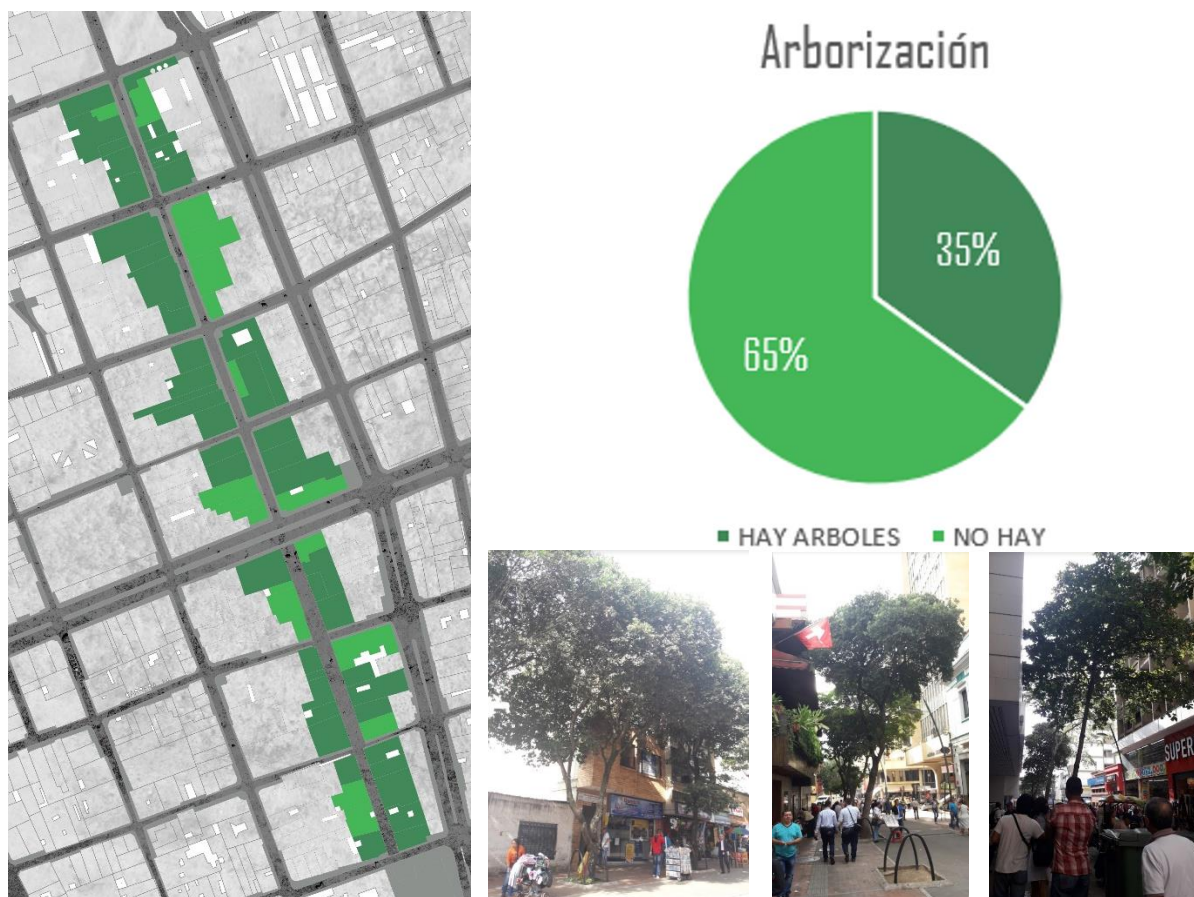


Figura 54. Mapa de los árboles presentes a través del paseo del comercio.

Es necesario implementar más arborización, ya que los que se encuentran presentes en el eje no son capaces de generar un confort térmico al peatón.



Figura 55. Árboles presentes en la comuna 15 que podrían usarse en el eje peatonal.

Adaptado de Manual del espacio publico Bucaramanga. Alcaldía de Bucaramanga.

Las especies arbóreas que cuentan con las mejores características para implantar en la zona centro sin llegar a generar interrupción en el eje. (figura 55)

4.3.3.6 Indicador del estado de las edificaciones: Las edificaciones en mal estado tienen una oportunidad para ser restauradas, pero los propietarios no las realizan ya que tendrían que adaptarse a la normativa vigente, en él que esta propuesto ceder el 22% del predio para el espacio público.

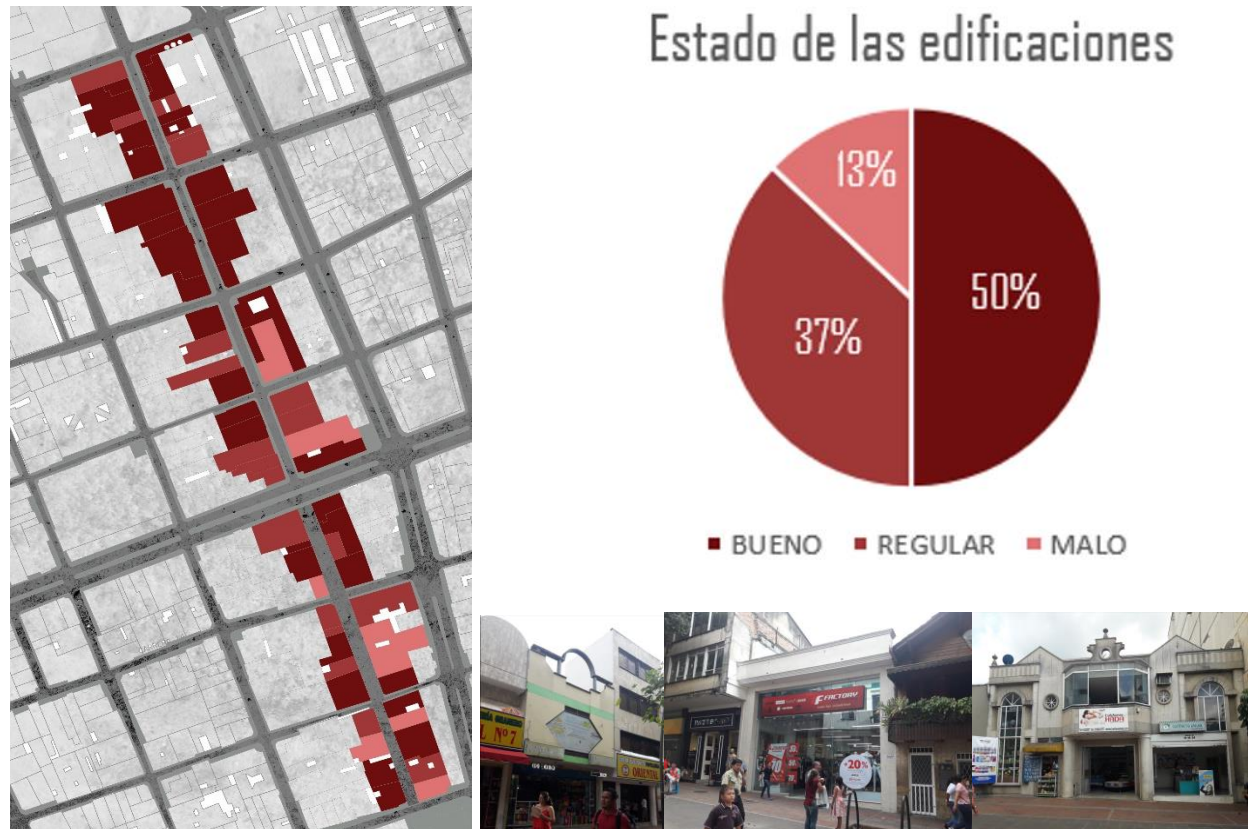


Figura 56. Mapa del estado de las edificaciones presentes a través del paseo del comercio.

Las edificaciones en su mayoría se encuentran en buen estado, estas pertenecen al eje presente entre carreras 15 y 19. Las edificaciones que mejor estado tienen son las que han sido renovadas para generar edificios modernos y con multiplicidad de usos.

4.3.3.7 Conclusiones con respecto a la regeneración: El análisis que se ha realizado al eje en base a los indicadores propuestos por los referentes teóricos, ponen en evidencia el estado de deterioro. El espacio público que pertenece al eje y el que se encuentra en su entorno, ha perdido su esencia, puesto que es tomado para realizar transacciones económicas, para estacionamiento de vehículos y no cuenta con mobiliario urbano.

A causa de la inseguridad que se presenta en el eje, no hay un momento en el que el peatón se detenga a disfrutar y vivenciar el espacio público, los transeúntes ingresan al eje únicamente porque tienen una necesidad, al realizarla proceden a irse y esto es porque no cuentan con un espacio dedicado para ellos finalmente.

Las problemáticas que se encuentran en el eje varía bastante, a pesar de ser uno solo; en la calle 35 entre carreras 12 y 15 las edificaciones son de baja altura, se encuentran en mal estado y el uso que se genera en esta parte corresponde al comercio de útiles escolares, mientras que entre las carreras 15 a 19 las edificaciones son de gran altura, se encuentran en buen estado, la multiplicidad de usos es más amplia y la sensación térmica es bastante alta.



Figura 57. Imágenes del inicio y fin del paseo comercial, carrera 12 y carrera 19. Adaptado de Google maps.

A pesar de tener problemáticas, las características del sector se ven como una oportunidad de desarrollo y potencialización en general.



Figura 58. Imágenes de una posible regeneración que atrae y distribuye mejor el espacio público y privado. Tomada de <https://mxcity.mx/2020/01/este-espacio-publico-paso-de-ser-gran-canal-a-ser-un-increible-parque-urbano/>.

Cerca al eje hay edificaciones de valor patrimonial, las cuales pueden ser restaurados para mantenerlos en buen estado.

La distribución de la poca zona verde no genera la protección necesaria al peatón. Esto hace necesario implementar la arborización durante todo el recorrido del eje.

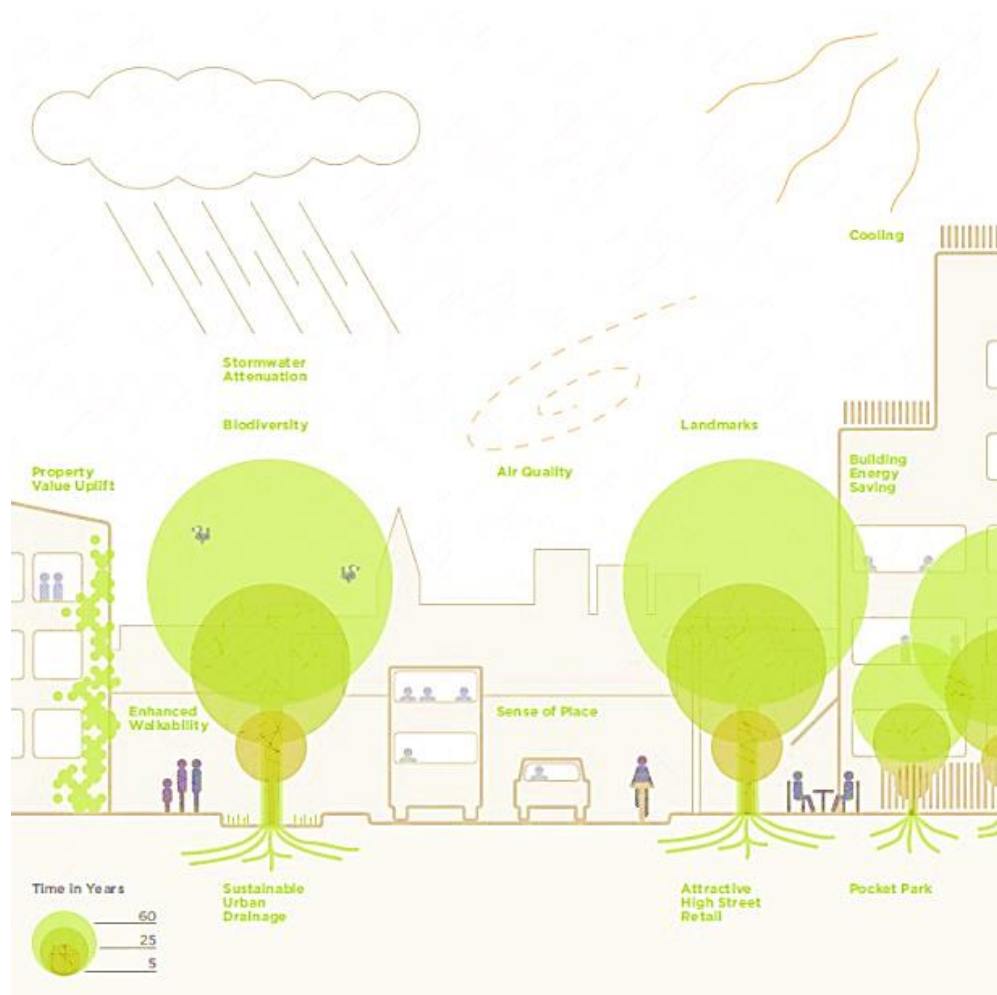


Figura 59. Imagen de la incidencia del sol frente a una edificación protegida por un árbol.

4.3.4 Escala por tramos individuales: El análisis se realizó a través de cortes transversales de cada tramo. En la (figura 60) se podrá visualizar el comportamiento de cada tramo, la relación de alturas con el espacio público y la implantación de las zonas verdes.



Una de las problemáticas que se observa en el recorrido es la conexión del eje, ya que se encuentra dividido por la carrera 15, puesto que allí se da el paso del sistema de transporte masivo y una de las estaciones más concurridas del sistema.

En el momento, en la carrera 15 se encuentra ubicado un puente peatonal en malas condiciones, no es accesible y esto hace que los peatones no continúen por el eje o busquen otra alternativa para realizar el cruce, por ello los peatones se encuentran en mayor concentración entre las carreras 15 y 19.

La zona centro es la que cuenta con mayor número de estaciones del sistema de transporte masivo, para dar respuesta a la gran cantidad de ciudadanos que día a día recurren al centro.

Figura 60. Esquema de cortes y señalización del número de tramos en el eje peatonal.

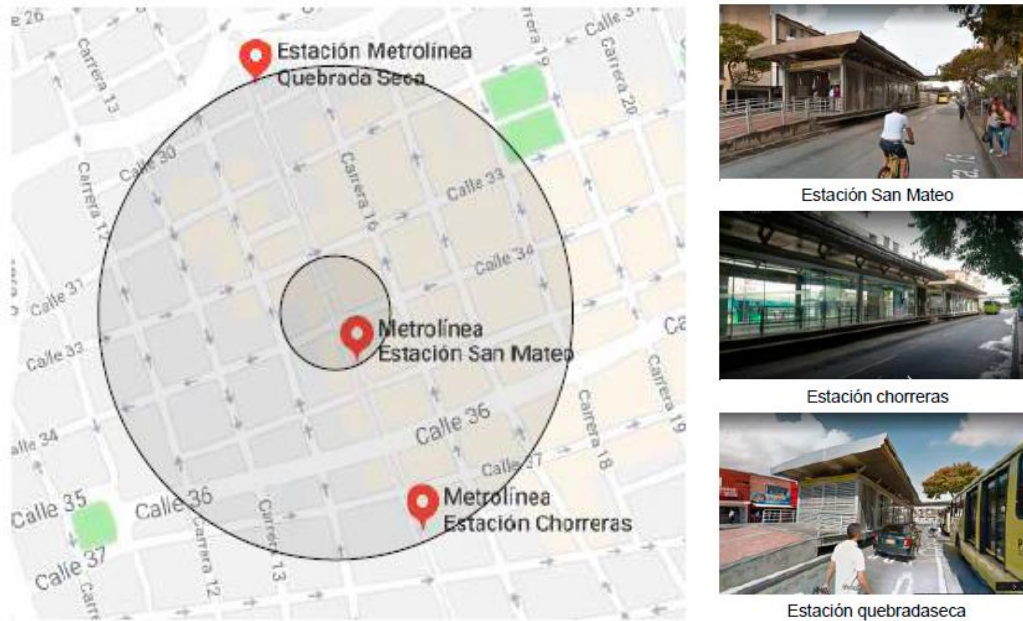


Figura 61. Estaciones de Metrolínea presentes en la carrera 15 del centro.

La zona centro cuenta con varias estaciones para el sistema de transporte masivo, la que acoge y transporta un gran número de ciudadanos es la estación San Mateo, precisamente la que se encuentra ubicada en la calle 35 con carrera 15.

4.3.4.1 Tramo 1: El tramo que comprende la calle 35 entre carreras 19 y 18.

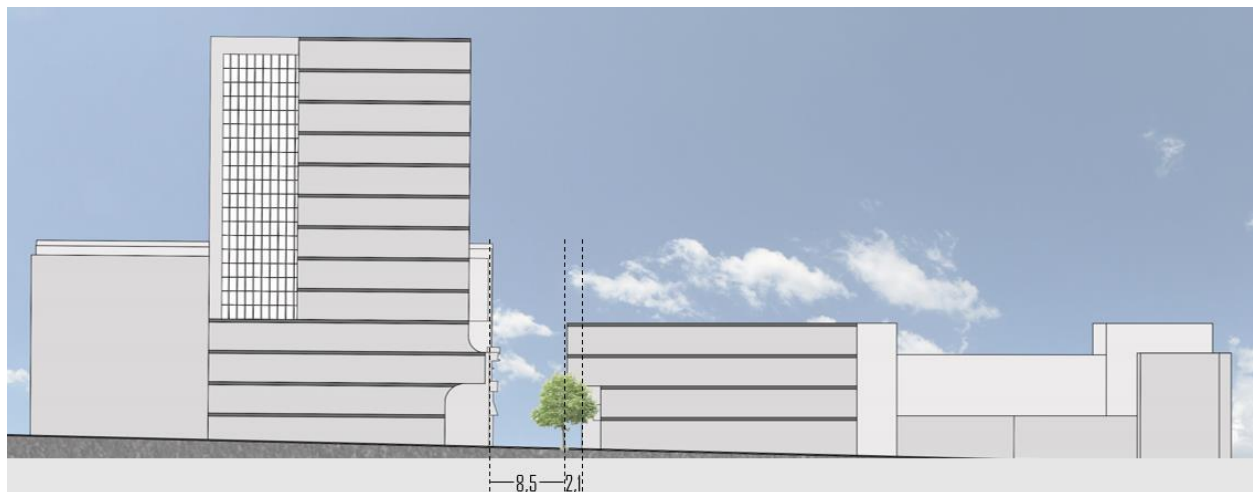


Figura 62. Cortes A-A' correspondientes al primer tramo.

Observacion del Tramo entre carreras 19 y 18:

- No hay mobiliario urbano, las pocas luminarias que hay, solo se encuentran en unas partes del tramo, lo que hace que en horas de la tarde los ciudadanos se sientan inseguros y se de espacio para la delincuencia.
- Esta tramo cuenta con una conexión directa con el parque santander, en el se encuentran implantados varios arboles, esto combinado con las alturas de las edificaciones generan un microclima agradable para el peaton.
- Este tramo cuenta con multiplicidad de usos, pero entre ellos no predomina el comercio, es por esto que no hay gran flujo peatonal.
- Predominan las edificaciones de baja altura y en su mayoría se encuentran en buen estado.
- El uso que se da en este tramo no atrae a los vendedores informales, y la poca cantidad que se encuentra estan ubicados hacia los extremos del tramo.
- En este tramo se presenta el paso vehicular, poniendo en riesgo la seguridad del peaton,

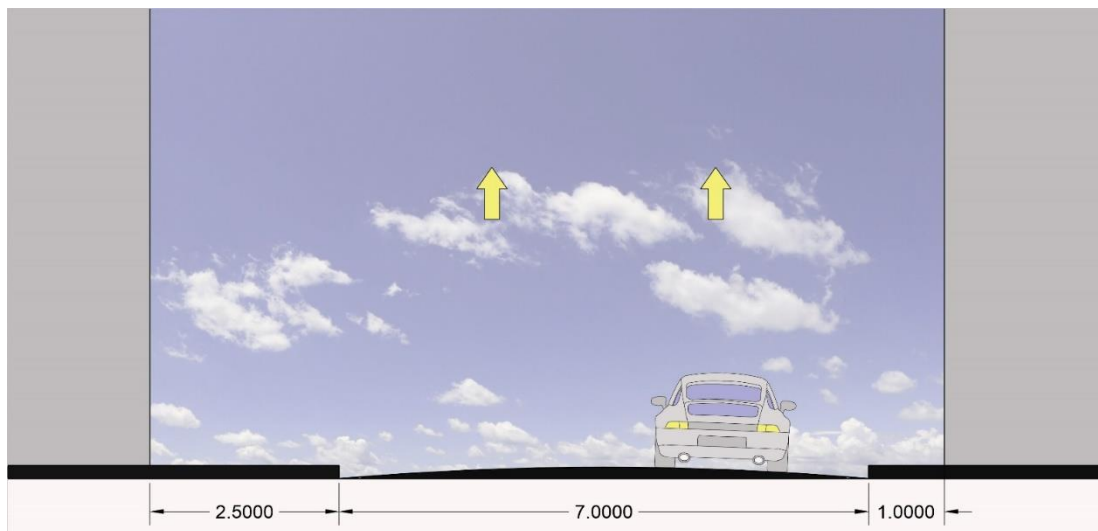


Figura 63. Perfil vial de la carrera 19, sentido sur-norte.

En la carrera 19 no hay espacio suficiente para la circulación de los peatones, por esto no hay mobiliario ni espacio para la implantación de zonas verdes.

4.3.4.2 Tramo 2: El tramo que comprende la calle 35 entre carreras 18 y 17.



Figura 64. Cortes B-B` correspondientes al segundo tramo.

Observacion del tramo entre carreras 18 y 17:

- La circulación de los peatones es menos fluida, ya que por el uso de las edificaciones se observa la instalación de las ventas informales. Hay unas plataformas que anteriormente fueron propuestas para la exhibición de objetos culturales y actualmente los transeúntes las toman como espacio para el descanso.

Cuenta con el pasaje Colon, lo que hace se potencialice la zona comercial del sector.

- Se encuentran implantados varios árboles que junto con las grandes alturas hace que el confort térmico del tramo sea bastante agradable.
- Hay multiplicidad de usos, primando el comercio local al por menor, en base en esto la circulación y el flujo de los peatones aumenta.

- Hay un equilibrio entre las alturas de las edificaciones y en general se encuentran en muy buen estado.
- Las ventas informales se encuentran en mayor proporción, disminuyendo la fluidez del eje peatonal.

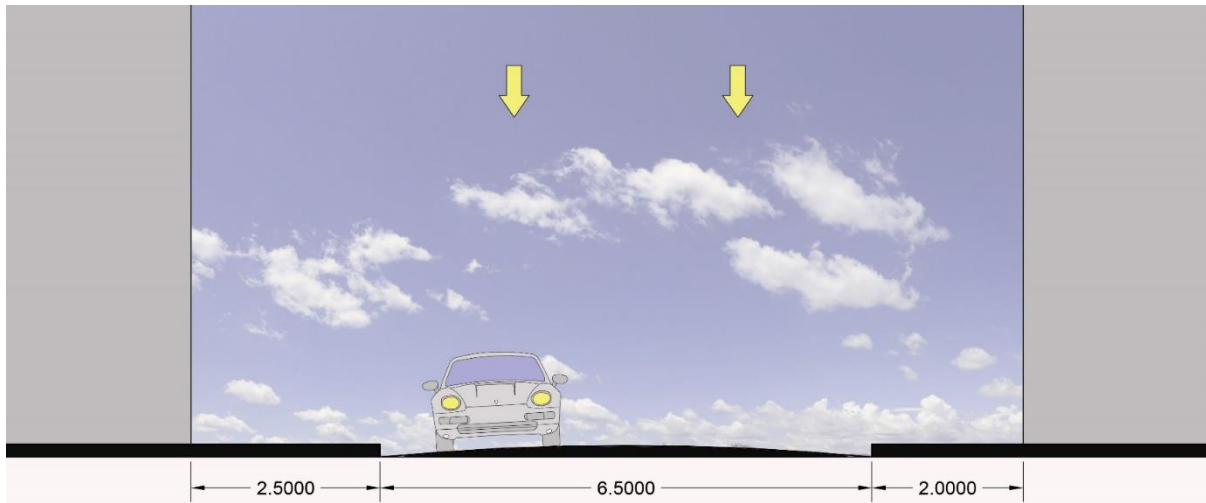


Figura 65. Perfil vial de la carrera 18, sentido sur-norte.

El perfil vial correspondiente a la carrera 18 evidencia el poco espacio público que se brinda para la circulación de los peatones, por el poco espacio que hay no se encuentra espacios verdes y el mobiliario urbano, en este tramo prima el paso vehicular sobre el peatonal.

4.3.4.3 Tramo 3: El tramo que comprende la calle 35 entre carreras 17 y 16.

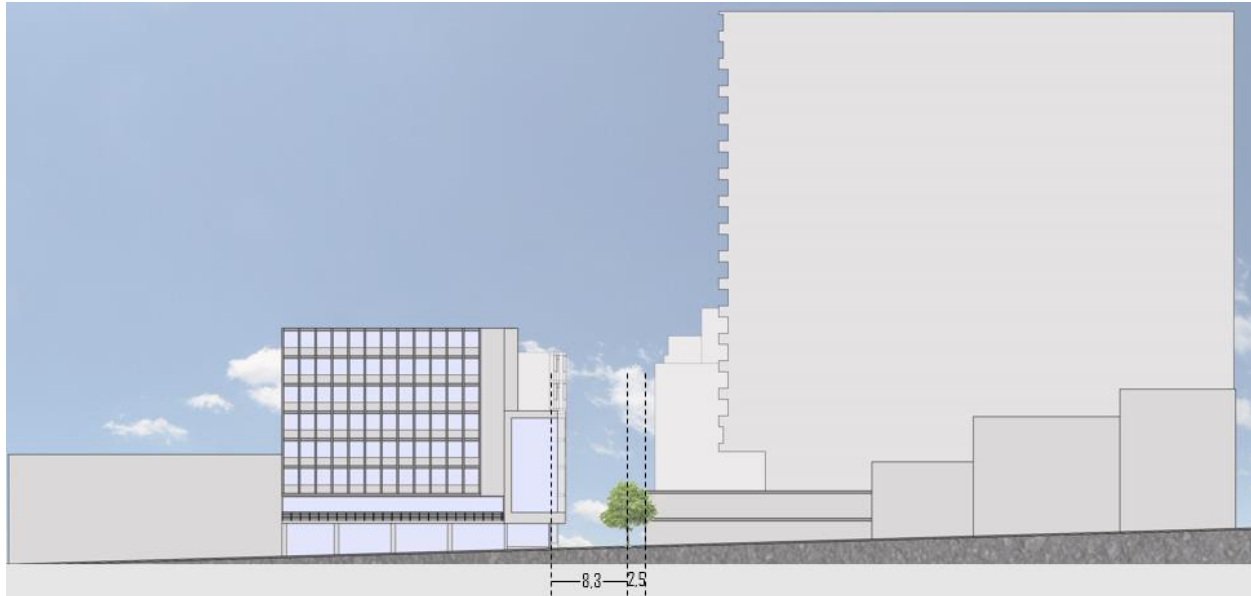


Figura 66. Cortes C-C` correspondientes al tercer tramo.

Observaciones del tramo correspondiente entre carreras 17 y 16:

- Este tramo es el que presenta mayor concentración de peatones, por ello es el tramo con mayor número de vendedores informales, quienes obstaculizan el paso y hace que se vuelva caótico. Este tramo según el análisis realizado es que genera más potenciación económica, ya que cuenta con 2 pasajes comerciales (pasaje Santander y pasajes Aurelio Martínez Mutis) y reactivan la zona en general.
- La zona verde es escasa, pero los predios que se encuentran en este tramo son de gran altura, entonces se genera un microclima agradable por el cruce de los vientos entre los pasajes comerciales.
- La multiplicidad de usos atrae a gran cantidad de peatones, sin embargo este tramo no cuenta con el mobiliario urbano adecuado para que los ciudadanos se detengan a disfrutar de las actividades y usos que hay en él.

- En general predominan las grandes alturas y las edificaciones que se encuentran colindantes al eje están en buen estado.

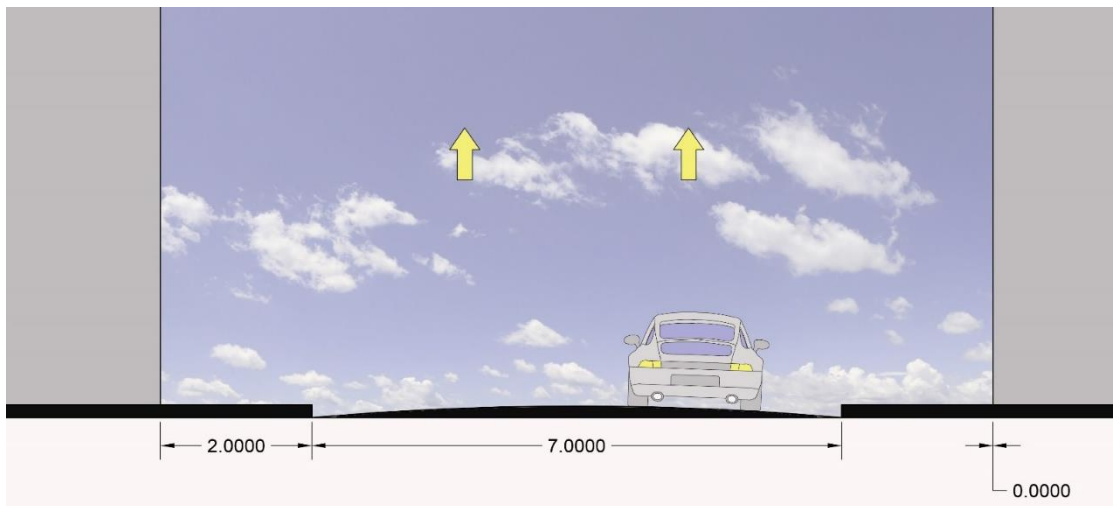


Figura 67. Perfil vial de la carrera 17, sentido sur-norte.

El perfil vial evidencia la poca circulación que hay para los peatones, haciendo poco accesible el paso para las personas con discapacidad. No hay espacio para la disposición de una franja para el mobiliario y arborización.

Es claro que en este tramo prima el paso vehicular sobre el paso peatonal.

4.3.4.4 Tramo 4: El tramo que comprende la calle 35 entre carreras 16 y 15.

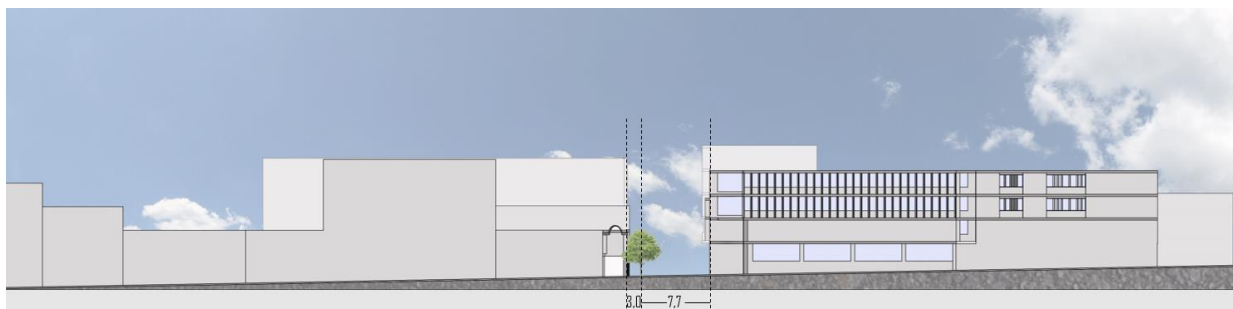


Figura 68. Cortes D-D' correspondientes al cuarto tramo.

Observaciones del tramo correspondiente a las carreras 16 y 15:

- Hay presencia de una gran cantidad de peatones por el uso de las edificaciones presentes en el tramo, por cercanía a la estación de servicio público y la conexión con la plaza de mercado central. Este al igual que todos los tramos pertenecientes del eje cuentan con deficiencia de mobiliario urbano, cohibiendo al peatón del disfrute del espacio urbano.
- Hay pocas zonas verdes que se encuentran aisladas y ubicadas hacia la carrera 15, teniendo en cuenta la carencia de arborización y la baja altura de las edificaciones este tramo se torna caluroso.
- Hay multiplicidad de usos.
- En su mayoría las edificaciones presentes son de menos de 5 niveles y en su mayoría se pueden encontrar en buen estado.
- Las ventas informales se encuentran en un porcentaje bastante grande, ellos se instalan en la zona central del tramo, ocasionando que el paso peatonal sea menos fluido y bastante complejo.
- El pasaje cadena ayuda en gran medida a descongestionar y generar circuitos potencializando el uso comercial del sector.

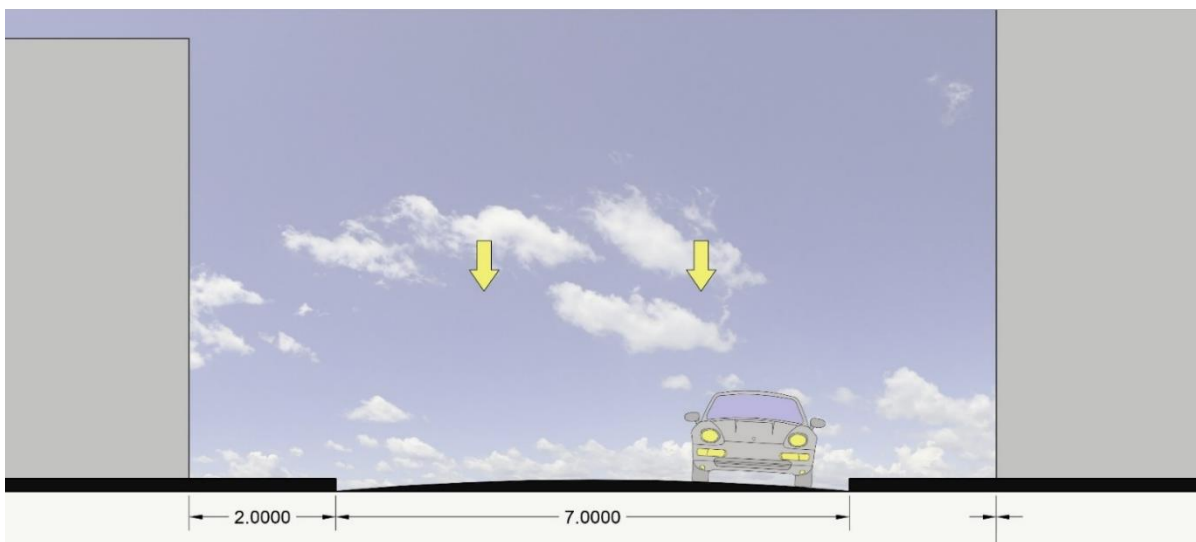


Figura 69. Perfil vial de la carrera 16, sentido sur-norte.

El perfil vial muestra el insuficiente espacio que tiene el peatón, con la longitud que tiene esta carrera difícilmente podría generar un paso accesible y seguro para los peatones, en ninguna de las 2 franjas hay espacio para plantear una zona de arborización y mobiliario.

El peatón no puede circular con total seguridad ya que esta carrera al estar contemplada como una vía arterial secundaria demanda el paso constante de vehículos, ocasionando que en todo se presente una discusión entre quien tiene mayor prioridad.

4.3.4.5 Tramo 5: El tramo que comprende la calle 35 entre carreras 15 y 14.

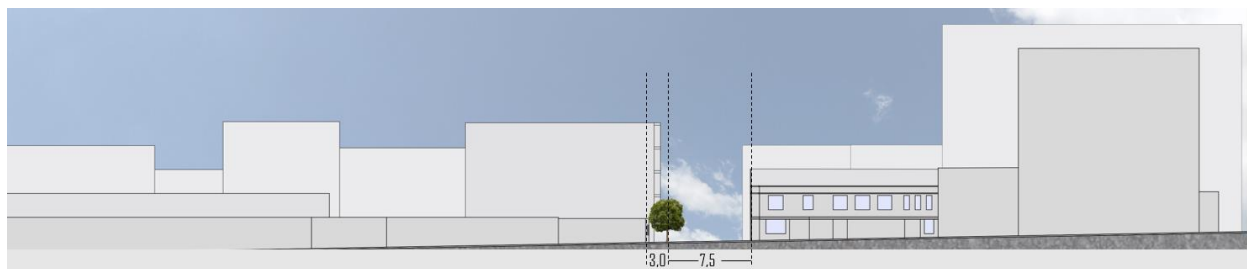


Figura 70. Cortes E-E` correspondientes al quinto tramo.

Observaciones del tramo correspondiente entre carreras 15 y 14:

- En este tramo solo se acoge a una gran cantidad de peatones durante unas épocas específicas, como las temporadas escolares.
- Este tramo cuenta con algunas luminarias, pero estas no son capaces de suplir la necesidad del tramo, dando cabida a que se genere inseguridad.
- La zona verde es poca y aunque se encuentre más allí que en otros tramos, por las bajas alturas de las edificaciones se torna una sensación calurosa.

- El comercio que se genera en este tramo no tiene tanta demanda, porque se da por épocas específicas.
- Las edificaciones en su mayoría se encuentran en buen estado y las alturas no pasan de los 5 niveles.
- Los vendedores ambulantes corresponden al uso específico que se genera en los predios, ellos se apropian de unas zonas de la circulación para exhibir sus productos, obstaculizando el paso de los peatones. Los vendedores informales se encuentran ubicados hacia las zonas excentricas de los tramos por la alta afluencia de vehículos y peatones.

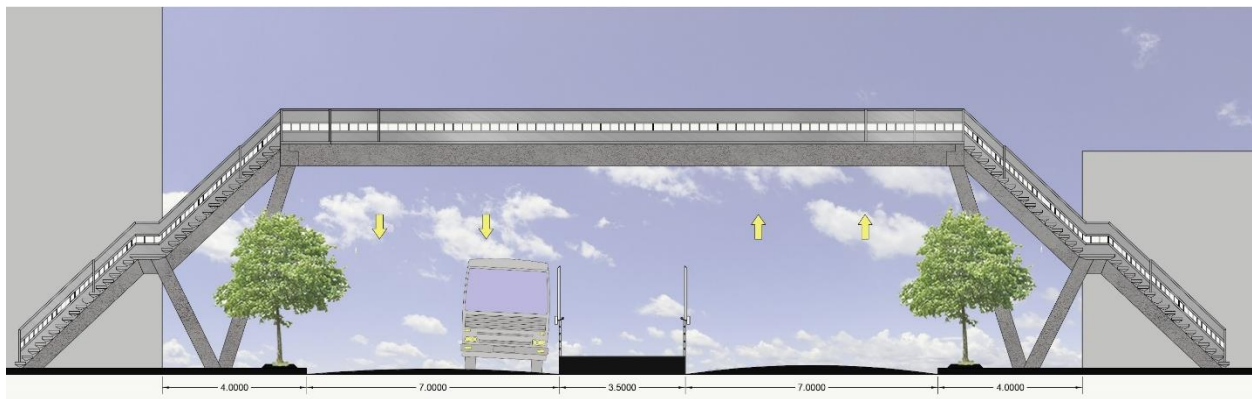


Figura 71. Perfil vial de la carrera 15, sentido sur-norte.

El perfil vial de la carrera 15 cuenta con el espacio suficiente para que el peatón pueda circular con total seguridad, brindando espacios accesibles, y cediendo espacios para la implementación de franjas de arborización y mobiliario urbano. Esta vía está destinada exclusivamente para el paso del sistema de transporte masivo contando con la estación San Mateo.

4.3.4.6 Tramo 6: El tramo que comprende la calle 35 entre carreras 14 y 13.

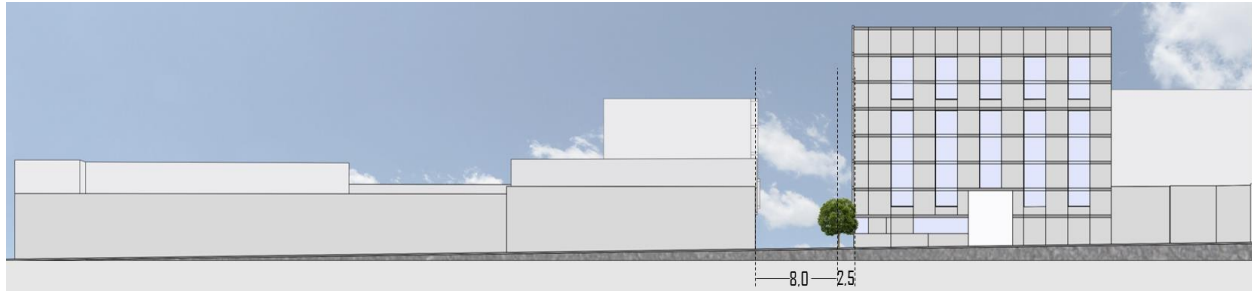


Figura 72. Cortes F-F` correspondientes al sexto tramo.

Observaciones del tramo que corresponde entre carreras 14y 13:

- El espacio público carece de mobiliario urbano, ya que no hay zonas para el descanso, ni iluminación, esta última es de vital importancia, porque brinda seguridad al peatón durante la circulación en horas de la noche. Por otra parte, el paso del peatón no es tan fluido por la ubicación de los vendedores informales en la parte central del tramo.
- La zona verde que se encuentra en el tramo es poca, agregando a esto las bajas alturas hace que se genere islas de calor.
- El uso que se da en este tramo no atrae tanto a los ciudadanos, como consecuencia se observa poco flujo peatonal, algunos usuarios toman el eje como estacionamiento sin respetar su principal función.
- Las alturas de las edificaciones son bajas y se encuentran en mal estado, esto hace que la poca calidad de espacio público que pierda su calidad.
- En este tramo hay mayor concentración de vendedores informales que en otros, se encuentran ubicados en las zonas excentricas de los tramos con alta demanda de peatones en las arterias viales.

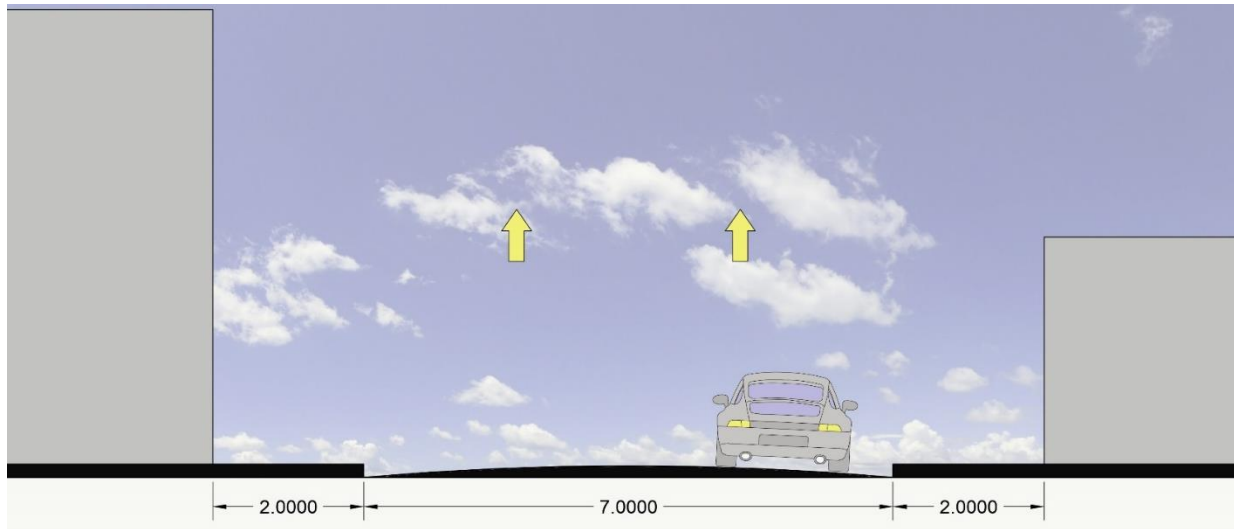


Figura 73. Perfil vial de la carrera 14, sentido sur-norte.

El perfil vial de la carrera 14 reafirma que hay una prioridad por el paso vehicular sobre el peatonal. La franja destinada para el paso peatonal con cuenta con el espacio para la implementación de luminarias y mobiliario. La longitud destinada a los andenes para el paso peatonal es poca, por ende, no es accesible.

4.3.4.7 Tramo 7: El tramo que comprende la calle 35 entre carreras 13 y 12.

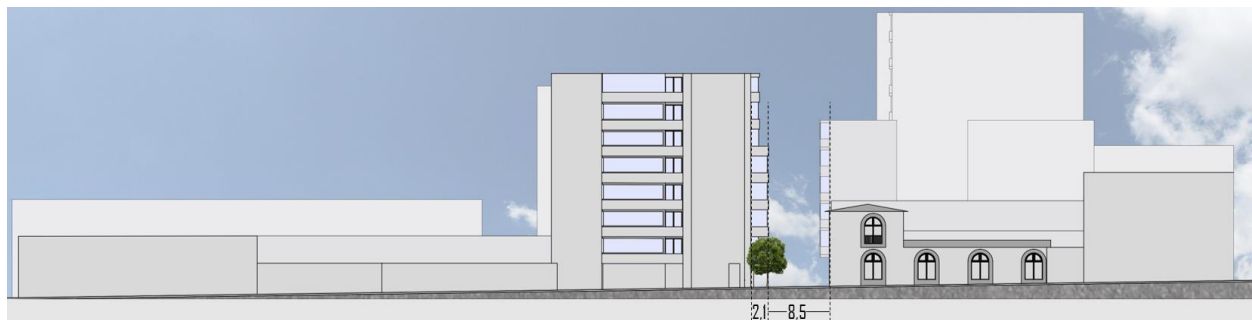


Figura 74. Cortes G-G` correspondientes al séptimo tramo.

Observacion del tramo correspondiente entre carreras 13 y 12:

- El espacio público de este tramo ha tomado otro uso, perdiendo su esencia, ya que al realizar un recorrido por el se observa que muchas personas estacionan los vehiculos sin respeto alguno por el peaton.
- La zona verde de este tramo se encuentra distribuida, junto con la altura de las edificaciones crea un microclima caluroso.
- Hay poca actividad comercial y lo poco que hay no atrae a los peatones.
- Hay pocos vendedores ambulantes, es el tramo en el que hay menor concentracion se genera, y se encuentran ubicados en las zonas excentricas del tramo.

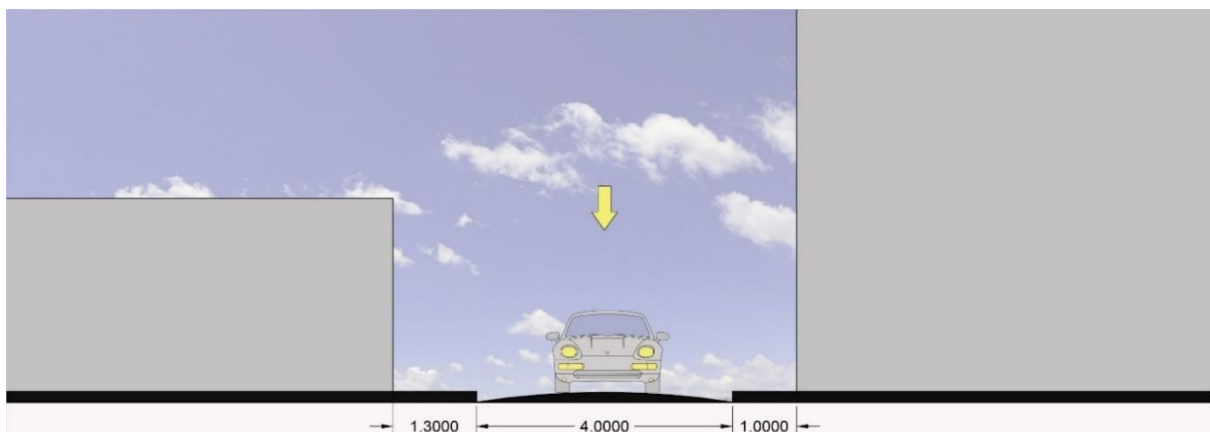


Figura 75. Perfil vial de la carrera 13, sentido sur-norte.

El perfil vial de la carrera 13 tiene un equilibrio del espacio público entre el peatón y la circulación vehicular. Sin embargo, el área con el que cuenta las franjas ambientales no permite que se genere una franja ambiental o de mobiliario urbano.

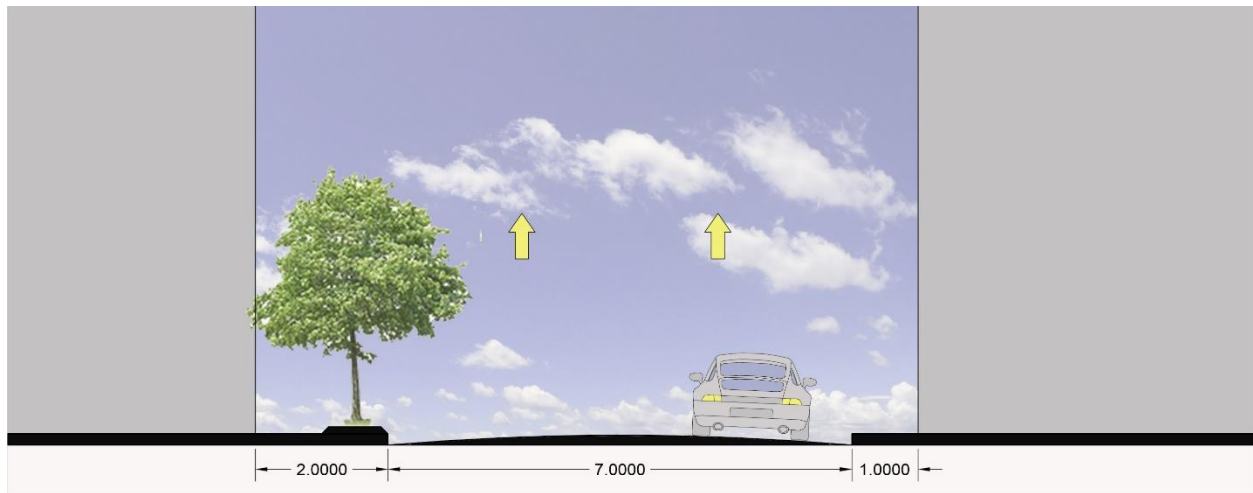


Figura 76. Perfil vial de la carrera 12, sentido sur-norte.

El perfil que corresponde a la carrera 12, cuenta con una franja peatonal pequeña, que apenas y da paso para que dos peatones transiten, haciendo que este impida el paso de un peatón y una persona en condición de discapacidad al tiempo.

Por el otro lado la franja peatonal es accesible por la dimensión que tiene, hay una franja de arborización, que protege al peatón y le genera una sensación térmica más agradable.

4.3.5 Escala predio a predio

4.3.5.1 Predios del tramo 1

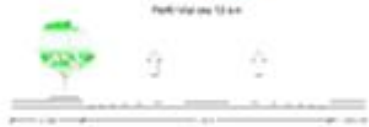
Estado actual:		
Localización:		Dirección:
		Perfil vial: Cra 12 
Zonas verdes: <u>Oiti</u> : Es una especie recomendada para zonas con tráfico vehicular alto, debido a su gran abundancia en la ciudad se debe limitar su siembra solo para estos sitios.		
		
Conclusiones: En esta parte del eje se puede observar que el uso <u>mas</u> predominante es el de oficinas y comercio, existe una zona ambiental y junto a ella se encuentran organizados los vendedores informales.		
Normatividad:		
Imagen sistema estructural: 	Información: 	Perfil vial: (POT) Cra 12 
Conclusiones: El proyecto cuenta con vías secundarias y terciarias, por lo cual no son muy transitadas y sus perfiles viales fueron desarrollados para el tránsito de dos vehículos. En los perfiles planteados por el plan de ordenamiento territorial se observa una franja de arborización, lo cual hace falta debido a la escasa arborización que hay en la zona y las islas de calor que se generan.		

Figura 77. Ficha tramo 1 eje peatonal.

Predio #: 001		Dirección: Cll 35 #12-07	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 8	Usos del suelo: Oficinas y comercio	Estado de la edificación: Bueno	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 1	
Conclusiones: El comercio ayuda a integrarse con el espacio público			
Normatividad:			
			
			
			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 78. Ficha predio #001.

Predio #: 002		Dirección: Cll 35 #12-15	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 7	Usos del suelo: Oficinas y comercio	Estado de la edificación: Bueno	
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 0	
Conclusiones: El comercio no ayuda a integrarse con el espacio público			
Normatividad:			
			
			
			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 79. Ficha predio #002.

Figura 80. Ficha predio #003.

Figura 81. Ficha predio #004.

Predio #: 005		Dirección: Cll 35 #12-59																																	
Estado actual:		Localización:																																	
																																			
# de pisos: 1	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Malo																																	
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 0																																	
Conclusiones: El comercio no ayuda a integrarse con el espacio público																																			
Normatividad:																																			
																																			
Aislamiento frontal 4.00																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="2">C.C.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">FRONTERO</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> </tr> <tr> <td>12 m</td> <td>12 m</td> <td>12 m</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">INTERIORES</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> </tr> <tr> <td>12 m</td> <td>12 m</td> <td>12 m</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">INTERIORES</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> </tr> <tr> <td>12 m</td> <td>12 m</td> <td>12 m</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">INTERIORES</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> </tr> <tr> <td>12 m</td> <td>12 m</td> <td>12 m</td> </tr> </tbody> </table>				SUBSECTOR		C.C.		FRONTERO	Frontal	Frontal	Frontal	12 m	12 m	12 m	INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal	12 m	12 m	12 m	INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal	12 m	12 m	12 m	INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal	12 m	12 m	12 m
SUBSECTOR		C.C.																																	
FRONTERO	Frontal	Frontal	Frontal																																
	12 m	12 m	12 m																																
INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal																																
	12 m	12 m	12 m																																
INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal																																
	12 m	12 m	12 m																																
INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal																																
	12 m	12 m	12 m																																
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																			

Figura 82. Ficha predio #005.

Predio #: 006		Dirección: Cll 35 #12-61																																	
Estado actual:		Localización:																																	
																																			
# de pisos: 1	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Malo																																	
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 0																																	
Conclusiones: El comercio no ayuda a integrarse con el espacio público																																			
Normatividad:																																			
																																			
Aislamiento frontal 4.00																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="2">C.C.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">FRONTERO</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> </tr> <tr> <td>12 m</td> <td>12 m</td> <td>12 m</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">INTERIORES</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> </tr> <tr> <td>12 m</td> <td>12 m</td> <td>12 m</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">INTERIORES</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> </tr> <tr> <td>12 m</td> <td>12 m</td> <td>12 m</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">INTERIORES</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> <td>Frontal</td> </tr> <tr> <td>12 m</td> <td>12 m</td> <td>12 m</td> </tr> </tbody> </table>				SUBSECTOR		C.C.		FRONTERO	Frontal	Frontal	Frontal	12 m	12 m	12 m	INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal	12 m	12 m	12 m	INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal	12 m	12 m	12 m	INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal	12 m	12 m	12 m
SUBSECTOR		C.C.																																	
FRONTERO	Frontal	Frontal	Frontal																																
	12 m	12 m	12 m																																
INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal																																
	12 m	12 m	12 m																																
INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal																																
	12 m	12 m	12 m																																
INTERIORES	Frontal	Frontal	Frontal																																
	12 m	12 m	12 m																																
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																			

Figura 83. Ficha predio #006.

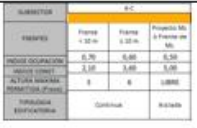
Predio #: 007		Dirección: Cll 35 #12-71	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 1	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Regular	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 0	
Conclusiones: El comercio se integra con el espacio público			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 84. Ficha predio #007.

Predio #: 008		Dirección: Cll 35 #12-75	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 1	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Regular	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2	
Conclusiones: El comercio no ayuda a integrarse con el espacio público			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 85. Ficha predio #008.

Predio #: 009	Dirección: Cll 35 #12-03															
Estado actual:		Localización:														
																
# de pisos: 2	Usos del suelo: Notaría- Administrativo	Estado de la edificación: Malo														
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 1														
Conclusiones: El comercio no ayuda a integrarse con el espacio público																
Normatividad:																
																
Aislamiento frontal 4.00																
																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>SUBSECTOR</th> <th>U.S.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FRONTERO</td> <td>BC</td> </tr> <tr> <td>INTERIORES</td> <td>BC</td> </tr> <tr> <td>FRONTERO</td> <td>BC</td> </tr> <tr> <td>INTERIORES</td> <td>BC</td> </tr> <tr> <td>FRONTERO</td> <td>BC</td> </tr> <tr> <td>INTERIORES</td> <td>BC</td> </tr> </tbody> </table>			SUBSECTOR	U.S.	FRONTERO	BC	INTERIORES	BC	FRONTERO	BC	INTERIORES	BC	FRONTERO	BC	INTERIORES	BC
SUBSECTOR	U.S.															
FRONTERO	BC															
INTERIORES	BC															
FRONTERO	BC															
INTERIORES	BC															
FRONTERO	BC															
INTERIORES	BC															
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																

Figura 86. Ficha predio #009.

Predio #: 010	Dirección: Cll 35 #12-16															
Estado actual:		Localización:														
																
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Regular														
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 0														
Conclusiones: El comercio promueve la circulación vehicular																
Normatividad:																
																
Aislamiento frontal 4.00																
																
<table border="1"> <thead> <tr> <th>SUBSECTOR</th> <th>U.S.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FRONTERO</td> <td>BC</td> </tr> <tr> <td>INTERIORES</td> <td>BC</td> </tr> <tr> <td>FRONTERO</td> <td>BC</td> </tr> <tr> <td>INTERIORES</td> <td>BC</td> </tr> <tr> <td>FRONTERO</td> <td>BC</td> </tr> <tr> <td>INTERIORES</td> <td>BC</td> </tr> </tbody> </table>			SUBSECTOR	U.S.	FRONTERO	BC	INTERIORES	BC	FRONTERO	BC	INTERIORES	BC	FRONTERO	BC	INTERIORES	BC
SUBSECTOR	U.S.															
FRONTERO	BC															
INTERIORES	BC															
FRONTERO	BC															
INTERIORES	BC															
FRONTERO	BC															
INTERIORES	BC															
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																

Figura 87. Ficha predio #010.

Predio #: 011	Dirección: Cll 35 #12- 30																								
Estado actual:		Localización:																							
																									
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Malo																							
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 0																							
Conclusiones: El comercio no ayuda a integrarse con el espacio público																									
Normatividad:																									
																									
Aislamiento frontal 4.00																									
																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="3">U.C.</th> </tr> <tr> <th>Frontal + 12 m</th> <th>Frontal + 12 m</th> <th>Frontal de Bici</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INDICADOR DE CALIDAD</td> <td>0.75</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>INDICADOR DE CALIDAD</td> <td>0.75</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>INDICADOR DE CALIDAD</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0.000</td> </tr> <tr> <td>INDICADOR DE CALIDAD</td> <td>Continúa</td> <td>Continúa</td> <td>Continúa</td> </tr> </tbody> </table>			SUBSECTOR	U.C.			Frontal + 12 m	Frontal + 12 m	Frontal de Bici	INDICADOR DE CALIDAD	0.75	0.50	0.50	INDICADOR DE CALIDAD	0.75	0.50	0.50	INDICADOR DE CALIDAD	0	0	0.000	INDICADOR DE CALIDAD	Continúa	Continúa	Continúa
SUBSECTOR	U.C.																								
	Frontal + 12 m	Frontal + 12 m	Frontal de Bici																						
INDICADOR DE CALIDAD	0.75	0.50	0.50																						
INDICADOR DE CALIDAD	0.75	0.50	0.50																						
INDICADOR DE CALIDAD	0	0	0.000																						
INDICADOR DE CALIDAD	Continúa	Continúa	Continúa																						
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																									

Figura 88. Ficha predio #011.

Predio #: 012	Dirección: Cll 35 #12- 40																								
Estado actual:		Localización:																							
																									
# de pisos: 3	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno																							
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 2; basura, base escultura	# Vendedores ambulantes: 0																							
Conclusiones: El comercio ayuda a integrarse con el espacio público																									
Normatividad:																									
																									
Aislamiento frontal 4.00																									
																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="3">U.C.</th> </tr> <tr> <th>Frontal + 12 m</th> <th>Frontal + 12 m</th> <th>Frontal de Bici</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INDICADOR DE CALIDAD</td> <td>0.75</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>INDICADOR DE CALIDAD</td> <td>0.75</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>INDICADOR DE CALIDAD</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0.000</td> </tr> <tr> <td>INDICADOR DE CALIDAD</td> <td>Continúa</td> <td>Continúa</td> <td>Continúa</td> </tr> </tbody> </table>			SUBSECTOR	U.C.			Frontal + 12 m	Frontal + 12 m	Frontal de Bici	INDICADOR DE CALIDAD	0.75	0.50	0.50	INDICADOR DE CALIDAD	0.75	0.50	0.50	INDICADOR DE CALIDAD	0	0	0.000	INDICADOR DE CALIDAD	Continúa	Continúa	Continúa
SUBSECTOR	U.C.																								
	Frontal + 12 m	Frontal + 12 m	Frontal de Bici																						
INDICADOR DE CALIDAD	0.75	0.50	0.50																						
INDICADOR DE CALIDAD	0.75	0.50	0.50																						
INDICADOR DE CALIDAD	0	0	0.000																						
INDICADOR DE CALIDAD	Continúa	Continúa	Continúa																						
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																									

Figura 89. Ficha predio #012.

Predio #: 013		Dirección: Cra 35 #12- 76	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos:	Usos del suelo:	Estado de la edificación:	
3	Comercio y vivienda	Malo	
Ambiente:	Mobiliario urbano:	# Vendedores ambulantes:	
Sin zona verde	0	2	
Conclusiones: El comercio no ayuda a integrarse y la vivienda no debería estar en esa zona			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 90. Ficha predio #013.

Predio #: 014		Dirección: Cra 13 Cra 35	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos:	Usos del suelo:	Estado de la edificación:	
10	Oficinas	Bueno	
Ambiente:	Mobiliario urbano:	# Vendedores ambulantes:	
Sin zona verde	0	1	
Conclusiones: No existe casi relación con el espacio público			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 91. Ficha predio #014.

Número de tramo:	1; Calle 35 entre carreras 12 y 13			Clasificación para el estado de la edificación		
Número catastral de la Manzana:	157			Bueno:5	Regular:3	Malo:1
Numeración de los predios:	Del 1 al 14					
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
1	8	Comercio y oficinas	5	0	0	1
2	7	Comercio y oficinas	5	1	0	0
3	1	Comercio	3	1	0	1
4	1	Comercio	3	1	0	1
5	1	Comercio	1	1	0	0
6	1	Comercio	1	1	0	0
7	1	Comercio	3	0	0	0
8	1	Comercio	3	0	0	2
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	3	Comercio	3	5	0	5
Conclusiones:	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Regular, se puede mejorar o quitar	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Se debe pensar en una solución para que este número no aumente
Número catastral de la Manzana:	158					
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
9	2	Administrativo	1	0	0	1
10	2	Comercio	3	0	0	0
11	2	Comercio	1	0	0	0
12	3	Comercio	5	0	2	0
13	3	Comercio y vivienda	1	0	0	2
14	10	Oficinas	5	0	0	1
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	4	Comercio	3	0	2	4
Conclusiones:	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Regular, se puede mejorar o quitar	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Se debe pensar en una solución para que este número no aumente

Figura 92. Ficha conclusiones tramo 1.

4.3.5.2 Predios del tramo 2

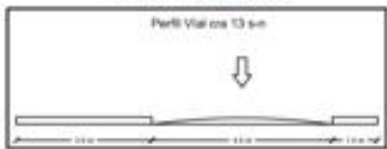
Estado actual:		
Localización:	Dirección:	
	Perfil vial: Cra 13 	
Zonas verdes: Gusanero: es un Árbol que alcanza a medir hasta 30 m de altura. Es una especie arbórea recomendada para zonas de restauración secas degradadas, es de fácil propagación, puede utilizarse en parques y zonas verdes, es una especie muy melífera. 		
Conclusiones: En este tramo del eje peatonal se puede encontrar una mixtura de usos como dotacional, vivienda y comercio dedicado a la venta de útiles escolares. Hay vendedores ambulantes los cuales toman el mobiliario puesto anteriormente para exhibir sus productos.		
Normatividad:		
Imagen sistema estructurante:	Información:	Perfil vial:
		Cra 13 
Conclusiones: Este tramo cuenta con dos pasos vehiculares, en la carrera 13 y 14 los cuales están establecidos en el plan de ordenamiento territorial como unas vías secundarias y terciarias. Los perfiles son muy angostos, pero establecieron una franja de arborización necesaria para brindarles confort a los peatones.		

Figura 93. Ficha tramo 2 eje peatonal.

Figura 94. Ficha predio #015.

Figura 95. Ficha predio #016.

Figura 96. Ficha predio #017.

Figura 97. Ficha predio #018.

Predio #: 019		Dirección: Cll 35 # 13-37																								
Estado actual:		Localización:																								
																										
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio y oficina	Estado de la edificación: Regular																								
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2																								
Conclusiones: La fachada no concuerda con el eje																										
Normatividad:																										
																										
Aislamiento frontal 4.00																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="3">C-2</th> </tr> <tr> <th>Parcela + 20 m</th> <th>Parcela + 20 m</th> <th>Parcela No + 20 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INDICE OCUPACION</td> <td>0.70</td> <td>0.80</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>INDICE COMERCIAL</td> <td>0.10</td> <td>0.10</td> <td>0.10</td> </tr> <tr> <td>ACTIVIDADES PERMITIDAS</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>LIBRE</td> </tr> <tr> <td>TIPOLOGIA EDIFICATORIA</td> <td>Continua</td> <td>Continua</td> <td>Continua</td> </tr> </tbody> </table>				SUBSECTOR	C-2			Parcela + 20 m	Parcela + 20 m	Parcela No + 20 m	INDICE OCUPACION	0.70	0.80	0.50	INDICE COMERCIAL	0.10	0.10	0.10	ACTIVIDADES PERMITIDAS	1	1	LIBRE	TIPOLOGIA EDIFICATORIA	Continua	Continua	Continua
SUBSECTOR	C-2																									
	Parcela + 20 m	Parcela + 20 m	Parcela No + 20 m																							
INDICE OCUPACION	0.70	0.80	0.50																							
INDICE COMERCIAL	0.10	0.10	0.10																							
ACTIVIDADES PERMITIDAS	1	1	LIBRE																							
TIPOLOGIA EDIFICATORIA	Continua	Continua	Continua																							
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																										

Figura 98. Ficha predio #019.

Predio #: 020		Dirección: Cll 35 # 13-41																								
Estado actual:		Localización:																								
																										
# de pisos: 2	Usos del suelo: Restaurante	Estado de la edificación: Bueno																								
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 0																								
Conclusiones: No hay relación entre público y privado, dificultando la entrada por el nivel																										
Normatividad:																										
																										
Aislamiento frontal 4.00																										
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="3">C-2</th> </tr> <tr> <th>Parcela + 20 m</th> <th>Parcela + 20 m</th> <th>Parcela No + 20 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INDICE OCUPACION</td> <td>0.70</td> <td>0.80</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>INDICE COMERCIAL</td> <td>0.10</td> <td>0.10</td> <td>0.10</td> </tr> <tr> <td>ACTIVIDADES PERMITIDAS</td> <td>1</td> <td>1</td> <td>LIBRE</td> </tr> <tr> <td>TIPOLOGIA EDIFICATORIA</td> <td>Continua</td> <td>Continua</td> <td>Continua</td> </tr> </tbody> </table>				SUBSECTOR	C-2			Parcela + 20 m	Parcela + 20 m	Parcela No + 20 m	INDICE OCUPACION	0.70	0.80	0.50	INDICE COMERCIAL	0.10	0.10	0.10	ACTIVIDADES PERMITIDAS	1	1	LIBRE	TIPOLOGIA EDIFICATORIA	Continua	Continua	Continua
SUBSECTOR	C-2																									
	Parcela + 20 m	Parcela + 20 m	Parcela No + 20 m																							
INDICE OCUPACION	0.70	0.80	0.50																							
INDICE COMERCIAL	0.10	0.10	0.10																							
ACTIVIDADES PERMITIDAS	1	1	LIBRE																							
TIPOLOGIA EDIFICATORIA	Continua	Continua	Continua																							
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																										

Figura 99. Ficha predio #020.

Figura 100. Ficha predio #021.

Figura 101. Ficha predio #022.

Predio #: 023		Dirección: Cll 35 # 13-62																																		
Estado actual:		Localización:																																		
																																				
# de pisos: 4	Usos del suelo: Comercio y oficina	Estado de la edificación: Regular																																		
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 4																																		
Conclusiones: El comercio empieza a invadir el espacio público																																				
Normatividad:																																				
	<table border="1"><tr><td>COMERCIO Y SERVICIOS</td><td>C-2</td><td>COMERCIO Y SERVICIOS</td></tr><tr><td></td><td>C-3</td><td>COMERCIO Y SERVICIOS</td></tr></table>	COMERCIO Y SERVICIOS	C-2	COMERCIO Y SERVICIOS		C-3	COMERCIO Y SERVICIOS		<table border="1"><tr><td>Aislamiento frontal</td><td>4.00</td></tr></table>	Aislamiento frontal	4.00		<table border="1"><tr><td rowspan="2">SUBSECTOR</td><td colspan="3">C-2</td></tr><tr><td>Piso 1 a 2 m</td><td>Piso 2 a 3 m</td><td>Piso 3 a 4 m</td></tr><tr><td>INDICE OCUPACION</td><td>0.75</td><td>0.60</td><td>0.50</td></tr><tr><td>INDICE COCINA</td><td>0.10</td><td>0.05</td><td>0.05</td></tr><tr><td>ALTA DENSIDAD</td><td>0</td><td>0</td><td>0.000</td></tr><tr><td>FORMA DENSIDAD</td><td>Continua</td><td>Continua</td><td>Continua</td></tr></table>	SUBSECTOR	C-2			Piso 1 a 2 m	Piso 2 a 3 m	Piso 3 a 4 m	INDICE OCUPACION	0.75	0.60	0.50	INDICE COCINA	0.10	0.05	0.05	ALTA DENSIDAD	0	0	0.000	FORMA DENSIDAD	Continua	Continua	Continua
COMERCIO Y SERVICIOS	C-2	COMERCIO Y SERVICIOS																																		
	C-3	COMERCIO Y SERVICIOS																																		
Aislamiento frontal	4.00																																			
SUBSECTOR	C-2																																			
	Piso 1 a 2 m	Piso 2 a 3 m	Piso 3 a 4 m																																	
INDICE OCUPACION	0.75	0.60	0.50																																	
INDICE COCINA	0.10	0.05	0.05																																	
ALTA DENSIDAD	0	0	0.000																																	
FORMA DENSIDAD	Continua	Continua	Continua																																	
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																				

Figura 102. Ficha predio #023.

Predio #: 024		Dirección: Cll 35 # 13-73																								
Estado actual:		Localización:																								
																										
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio y restaurante	Estado de la edificación: Regular																								
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 1; base escultura	# Vendedores ambulantes: 0																								
Conclusiones: El comercio no se relaciona con el espacio público por el nivel																										
Normatividad:																										
																										
Aislamiento frontal 4.00																										
<table><tr><th rowspan="2">SUBSECTOR</th><th colspan="3">PISO</th></tr><tr><th>Piso 1 a 2 m</th><th>Piso 2 a 3 m</th><th>Piso 3 a 4 m</th></tr><tr><td>INDICE OCUPACION</td><td>0.75</td><td>0.60</td><td>0.50</td></tr><tr><td>INDICE COCINA</td><td>0.10</td><td>0.05</td><td>0.05</td></tr><tr><td>ALTA DENSIDAD</td><td>0</td><td>0</td><td>0.000</td></tr><tr><td>FORMA DENSIDAD</td><td>Continua</td><td>Continua</td><td>Continua</td></tr></table>				SUBSECTOR	PISO			Piso 1 a 2 m	Piso 2 a 3 m	Piso 3 a 4 m	INDICE OCUPACION	0.75	0.60	0.50	INDICE COCINA	0.10	0.05	0.05	ALTA DENSIDAD	0	0	0.000	FORMA DENSIDAD	Continua	Continua	Continua
SUBSECTOR	PISO																									
	Piso 1 a 2 m	Piso 2 a 3 m	Piso 3 a 4 m																							
INDICE OCUPACION	0.75	0.60	0.50																							
INDICE COCINA	0.10	0.05	0.05																							
ALTA DENSIDAD	0	0	0.000																							
FORMA DENSIDAD	Continua	Continua	Continua																							
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																										

Figura 103. Ficha predio #024.

Figura 104 Ficha predio #025.

Figura 105. Ficha predio #026.

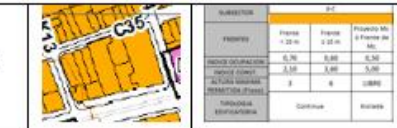
Predio #: 027		Dirección: Cll 35 #13-21	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos:	Usos del suelo:	Estado de la edificación:	
2	Comercio	Malo	
Ambiente:	Mobiliario urbano:	# Vendedores ambulantes:	
Sin zona verde	0	0	
Conclusiones: El edificio se está deteriorando y usa cambios de nivel con el espacio público			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 106. Ficha predio #027.

Predio #: 028		Dirección: Cll 35 #13-36	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos:	Usos del suelo:	Estado de la edificación:	
1	Comercio	Malo	
Ambiente:	Mobiliario urbano:	# Vendedores ambulantes:	
Sin zona verde	0	3	
Conclusiones: El edificio se está deteriorando y usa cambios de nivel con el espacio público			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 107. Ficha predio #028.

Predio #: 029		Dirección: Cll 35 #13-41	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Malo	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 1; Basura	# Vendedores ambulantes: 3	
Conclusiones: El edificio se está deteriorando y agrietando en algunas partes			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 108. Ficha predio #029.

Predio #: 030		Dirección: Cra 14 # 35-02	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 5	Usos del suelo: Comercio y vivienda	Estado de la edificación: Regular	
Ambiente: 2 árboles	Mobiliario urbano: 2; Basuras, 1; zona wifi	# Vendedores ambulantes: 4	
Conclusiones: El edificio se está deteriorando y agrietando en algunas partes			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 109. Ficha predio #030.

Número de tramo:		2; Calle 35 entre carreras 13 y 14		Clasificación para el estado de la edificación		
Número catastral de la Manzana:		146		Bueno:5	Regular:3	Malo:1
Numeración de los predios:		Del 15 al 30				
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
15	2	Comercio	3	0	0	0
16	1	Comercio	5	0	1	0
17	1	Comercio	3	0	0	0
18	3	Comercio	5	0	0	1
19	2	Comercio y oficinas	3	0	0	2
20	2	Comercio	5	0	0	0
21	6	Oficinas	3	0	0	0
22	3	Comercio y vivienda	3	0	0	4
23	4	Comercio y oficinas	3	0	0	4
24	2	Comercio	3	0	1	0
25	2	Comercio	3	0	0	0
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	3	Comercio	4	0	2	11
Conclusiones:	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Regular, se puede mejorar o quitar	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Es importante pensar en una solución para disminuirlo
Número catastral de la Manzana:		147				
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
26	8	Oficinas	5	1	0	1
27	2	Comercio	1	0	0	0
28	1	Comercio	1	0	0	3
29	2	Comercio	1	0	1	3
30	5	Comercio y vivienda	3	2	2	4
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	4	Comercio	2	3	3	11
Conclusiones:	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Regular, se puede mejorar o quitar	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico	Hay mobiliario, pero es tan poco que no es suficiente para el flujo de personas	Es importante pensar en una solución para disminuirlo

Figura 110. Ficha conclusiones tramo 2.

4.3.5.3 Predios del tramo 3

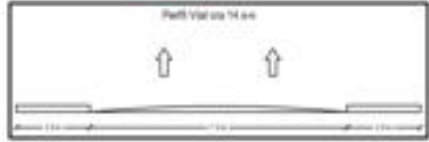
Estado actual:		
Localización:		Dirección:
		Perfil vial: Cra 14 
Zonas verdes: El Oiti: Es una de las especies arbórea que más se encuentra presente en la ciudad, su siembra está limitada a las zonas de la ciudad con mayor congestión y es en estas donde más debe estar implantados. 		
Conclusiones: Este tramo comunica con una vía arteria primaria y por ende es donde más peatones se pueden observar, cuenta con arborización e iluminación, el uso que se da en este tramo responde comercialmente al flujo de materiales escolares.		
Normatividad:		
Imagen sistema estructural: 	Información: 	Perfil vial: Cra 14 
Conclusiones: Las vías que pasan por este tramo son vías secundarias y terciarias, cuentan con un perfil vial para 2 vehículos al momento y un eje peatonal que funciona como eje articulador.		

Figura 111. Ficha tramo 3 eje peatonal|.

Figura 112. Ficha predio #031.

Figura 113. Ficha predio #032.

Figura 114. Ficha predio #033.

Figura 115. Ficha predio #034.

Predio #: 037		Dirección: Cll 35 #14-61																																
Estado actual:		Localización:																																
																																		
# de pisos: 4	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Regular																																
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 1; puesto comercial	# Vendedores ambulantes: 3																																
Conclusiones: No hay relación entre privado y espacio público																																		
Normatividad:																																		
	<table border="1"> <tr> <td>MULTIPLE</td> <td>MA-3</td> <td>RESIDUAL DE COMERCIALIZACIÓN</td> </tr> <tr> <td>DOTACIONAL</td> <td>D</td> <td>RESIDUAL</td> </tr> </table>	MULTIPLE	MA-3	RESIDUAL DE COMERCIALIZACIÓN	DOTACIONAL	D	RESIDUAL		 Aislamiento frontal 4.00	 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">P.D.</th> </tr> <tr> <th>Frontal p < 12 m</th> <th>Frontal + Lateral p < 20 m</th> <th>Frontal + Lateral p < 30 m</th> <th>Frontal p < 30 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FRONTERO</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td>0.80</td> <td>0.80</td> </tr> <tr> <td>INTERIORES</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>TRANSICIÓN</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> </tbody> </table>	SUBSECTOR	P.D.				Frontal p < 12 m	Frontal + Lateral p < 20 m	Frontal + Lateral p < 30 m	Frontal p < 30 m	FRONTERO	0.70	0.70	0.80	0.80	INTERIORES	0.50	0.50	0.50	0.50	TRANSICIÓN	0.50	0.50	0.50	0.50
MULTIPLE	MA-3	RESIDUAL DE COMERCIALIZACIÓN																																
DOTACIONAL	D	RESIDUAL																																
SUBSECTOR	P.D.																																	
	Frontal p < 12 m	Frontal + Lateral p < 20 m	Frontal + Lateral p < 30 m	Frontal p < 30 m																														
FRONTERO	0.70	0.70	0.80	0.80																														
INTERIORES	0.50	0.50	0.50	0.50																														
TRANSICIÓN	0.50	0.50	0.50	0.50																														
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																		

Figura 118. Ficha predio #037.

Predio #: 038		Dirección: Cll 35 #14-08																																
Estado actual:		Localización:																																
																																		
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Regular																																
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 1; basura	# Vendedores ambulantes: 1																																
Conclusiones: Hay rotura en la relación público - privado por un desnivel																																		
Normatividad:																																		
	<table border="1"> <tr> <td>COMERCIO</td> <td>C-2</td> <td>COMERCIO DE SERVICIOS</td> </tr> <tr> <td>COMERCIO</td> <td>C-3</td> <td>COMERCIO Y DE SERVICIOS</td> </tr> </table>	COMERCIO	C-2	COMERCIO DE SERVICIOS	COMERCIO	C-3	COMERCIO Y DE SERVICIOS		 Aislamiento frontal 4.00	 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">P.D.</th> </tr> <tr> <th>Frontal p < 12 m</th> <th>Frontal + Lateral p < 20 m</th> <th>Frontal + Lateral p < 30 m</th> <th>Frontal p < 30 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FRONTERO</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td>0.80</td> <td>0.80</td> </tr> <tr> <td>INTERIORES</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> <tr> <td>TRANSICIÓN</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> <td>0.50</td> </tr> </tbody> </table>	SUBSECTOR	P.D.				Frontal p < 12 m	Frontal + Lateral p < 20 m	Frontal + Lateral p < 30 m	Frontal p < 30 m	FRONTERO	0.70	0.70	0.80	0.80	INTERIORES	0.50	0.50	0.50	0.50	TRANSICIÓN	0.50	0.50	0.50	0.50
COMERCIO	C-2	COMERCIO DE SERVICIOS																																
COMERCIO	C-3	COMERCIO Y DE SERVICIOS																																
SUBSECTOR	P.D.																																	
	Frontal p < 12 m	Frontal + Lateral p < 20 m	Frontal + Lateral p < 30 m	Frontal p < 30 m																														
FRONTERO	0.70	0.70	0.80	0.80																														
INTERIORES	0.50	0.50	0.50	0.50																														
TRANSICIÓN	0.50	0.50	0.50	0.50																														
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																		

Figura 119. Ficha predio #038.

Figura 120. Ficha predio #039.

Figura 121. Ficha predio #040.

Predio #: 041		Dirección: Cll 35 #14-38	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 4	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 0	
Conclusiones: Se rompe la relación público – privado con el desnivel			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 122. Ficha predio #041.

Predio #: 042		Dirección: Cll 35 #14-44	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Regular	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 0	
Conclusiones: Se rompe la relación público – privado con el desnivel			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 123. Ficha predio #042.

Predio #: 043		Dirección: Cll 35 #14-52	
Estado actual:			Localización:
			
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 1; base escultura	# Vendedores ambulantes: 0	
Conclusiones: El comercio trata de formar parte del espacio público			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 124. Ficha predio #043.

Predio #: 044		Dirección: Cll 35 #14-52	
Estado actual:			Localización:
			
# de pisos: 4	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno	
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 2; banco, basura	# Vendedores ambulantes: 3	
Conclusiones: Trata de relacionarse público y privado; pero no lo logra			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 125. Ficha predio #044.

Número de tramo:		3; Calle 35 entre carreras 14 y 15		Clasificación para el estado de la edificación		
Número catastral de la Manzana:		135		Bueno:5	Regular:3	Malo:1
Numeración de los predios:		Del 31 al 44				
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
31	1	Parqueadero	1	1	0	1
32	6	Comercio	3	1	0	1
33	2	Comercio	5	2	0	0
34	5	Comercio	5	1	0	1
35	2	Comercio	5	1	0	1
36	3	Comercio	3	0	0	0
37	4	Comercio	3	0	1	3
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	3	Comercio	4	6	1	7
Conclusiones:	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Regular, se puede mejorar o quitar	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Se debe pensar en una solución para que este número no aumente
Número catastral de la Manzana:		136				
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
38	2	Comercio	3	0	1	1
39	3	Banco	5	0	1	0
40	4	Comercio	5	0	1	0
41	4	Comercio	5	0	0	0
42	2	Comercio	3	0	0	0
43	2	Comercio	5	0	1	0
44	4	Comercio	5	1	2	3
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	3	Comercio	4	1	6	4
Conclusiones:	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Bueno	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	Hay mobiliario, pero es tan poco que no es suficiente para el flujo de personas	Se debe pensar en una solución para que este número no aumente

Figura 126. Ficha conclusiones tramo 3.

4.3.5.4 Predios del tramo 4

Estado actual:		
Localización:		Dirección:
		Perfil vial: Cra 15 
Zonas verdes: Como una de las especies de fauna y flora que más podemos encontrar durante el recorrido del eje es el oiti , y no solo es allí, sino en toda la ciudad. Estos árboles están planteados en zonas de alta congestión vehicular. 		
Conclusiones: Este tramo tiene una conexión directa con una arteria principal, por esto mismo es el tramo con mayor actividad comercial, arborización, mobiliario público y peatones, la alcaldía instaló un par de casetas que se encuentran en la conexión creada para generar la continuación del eje. Hay varios árboles y todos estos son oitis , se han desarrollado centros comerciales, creando una conexión directa con el eje.		
Normatividad:		
Imagen sistema estructurante: 	Información: 	Perfil vial: Cra 15 
Conclusiones: Este tramo tiene una conexión peatonal directa con la carrera 36 y sus vías colindantes responden a una arteria secundaria y terciaria, durante estos pasajes se encuentran espacios comerciales y sus perfiles viales son pequeños.		

Figura 127. Ficha tramo 4 eje peatonal.

Figura 128. Ficha predio #045. Elaboración propia.

Figura 129. Ficha predio #046. Elaboración propia.

Predio #: 047		Dirección: Cll 35 #15-17	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 3	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Regular	
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 3	
Conclusiones: El comercio se expande al espacio público			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 130. Ficha predio #047.

Predio #: 048		Dirección: Cll 35 #15-31	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 5	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 1; puesto comercial	# Vendedores ambulantes: 6	
Conclusiones: El comercio se expande al espacio público por el mobiliario urbano			
Normatividad:			
			
Aislamiento frontal 4.00			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 131. Ficha predio #048.

Predio #: 049	Dirección: Cll 35 #15-37																																					
Estado actual:		Localización:																																				
																																						
# de pisos: 3	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno																																				
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2																																				
Conclusiones: El comercio se expande al espacio público, aunque hay división por el nivel																																						
Normatividad:																																						
	<table border="1"> <tr> <td>MULTIPLE</td> <td>MA-3</td> <td>USOS DEL SUELO</td> </tr> <tr> <td>DOTACIONAL</td> <td>D</td> <td>COMERCIO</td> </tr> </table>	MULTIPLE	MA-3	USOS DEL SUELO	DOTACIONAL	D	COMERCIO	  Aislamiento frontal 4.00	 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">S.O.</th> </tr> <tr> <th>Fronte 1-12 m</th> <th>Fronte + (Cm + Fronte) + 20m 1-12 m</th> <th>Fronte 1-12 m</th> <th>Fronte 1-12 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INDICE OCUPACION</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td>0.80</td> <td>0.80</td> </tr> <tr> <td>INDICE COBERTURA</td> <td>2.27</td> <td>0.80</td> <td>4.70</td> <td>0.80</td> </tr> <tr> <td>ALTAURA MAXIMA</td> <td>3</td> <td>LIBRE</td> <td>LIBRE</td> <td>LIBRE</td> </tr> <tr> <td>PROTECCION EDIFICACIONAL</td> <td>Continua</td> <td colspan="3">Acordado desde el 1º piso con proyección</td> </tr> </tbody> </table>	SUBSECTOR	S.O.				Fronte 1-12 m	Fronte + (Cm + Fronte) + 20m 1-12 m	Fronte 1-12 m	Fronte 1-12 m	INDICE OCUPACION	0.70	0.70	0.80	0.80	INDICE COBERTURA	2.27	0.80	4.70	0.80	ALTAURA MAXIMA	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE	PROTECCION EDIFICACIONAL	Continua	Acordado desde el 1º piso con proyección		
MULTIPLE	MA-3	USOS DEL SUELO																																				
DOTACIONAL	D	COMERCIO																																				
SUBSECTOR	S.O.																																					
	Fronte 1-12 m	Fronte + (Cm + Fronte) + 20m 1-12 m	Fronte 1-12 m	Fronte 1-12 m																																		
INDICE OCUPACION	0.70	0.70	0.80	0.80																																		
INDICE COBERTURA	2.27	0.80	4.70	0.80																																		
ALTAURA MAXIMA	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE																																		
PROTECCION EDIFICACIONAL	Continua	Acordado desde el 1º piso con proyección																																				
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																						

Figura 132. Ficha predio #049.

Predio #: 050	Dirección: Cll 35 #15																																					
Estado actual:		Localización:																																				
																																						
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno																																				
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 4																																				
Conclusiones: El comercio se expande al espacio público, aunque hay división por el nivel																																						
Normatividad:																																						
	<table border="1"> <tr> <td>MULTIPLE</td> <td>MA-3</td> <td>USOS DEL SUELO</td> </tr> <tr> <td>DOTACIONAL</td> <td>D</td> <td>COMERCIO</td> </tr> </table>	MULTIPLE	MA-3	USOS DEL SUELO	DOTACIONAL	D	COMERCIO	  Aislamiento frontal 4.00	 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">S.O.</th> </tr> <tr> <th>Fronte 1-12 m</th> <th>Fronte + (Cm + Fronte) + 20m 1-12 m</th> <th>Fronte 1-12 m</th> <th>Fronte 1-12 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INDICE OCUPACION</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td>0.80</td> <td>0.80</td> </tr> <tr> <td>INDICE COBERTURA</td> <td>2.27</td> <td>0.80</td> <td>4.70</td> <td>0.80</td> </tr> <tr> <td>ALTAURA MAXIMA</td> <td>3</td> <td>LIBRE</td> <td>LIBRE</td> <td>LIBRE</td> </tr> <tr> <td>PROTECCION EDIFICACIONAL</td> <td>Continua</td> <td colspan="3">Acordado desde el 1º piso con proyección</td> </tr> </tbody> </table>	SUBSECTOR	S.O.				Fronte 1-12 m	Fronte + (Cm + Fronte) + 20m 1-12 m	Fronte 1-12 m	Fronte 1-12 m	INDICE OCUPACION	0.70	0.70	0.80	0.80	INDICE COBERTURA	2.27	0.80	4.70	0.80	ALTAURA MAXIMA	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE	PROTECCION EDIFICACIONAL	Continua	Acordado desde el 1º piso con proyección		
MULTIPLE	MA-3	USOS DEL SUELO																																				
DOTACIONAL	D	COMERCIO																																				
SUBSECTOR	S.O.																																					
	Fronte 1-12 m	Fronte + (Cm + Fronte) + 20m 1-12 m	Fronte 1-12 m	Fronte 1-12 m																																		
INDICE OCUPACION	0.70	0.70	0.80	0.80																																		
INDICE COBERTURA	2.27	0.80	4.70	0.80																																		
ALTAURA MAXIMA	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE																																		
PROTECCION EDIFICACIONAL	Continua	Acordado desde el 1º piso con proyección																																				
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																						

Figura 133. Ficha predio #050.

Predio #: 051		Dirección: Cll 35 #15																																					
Estado actual:		Localización:																																					
																																							
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno																																					
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 1; base escultura	# Vendedores ambulantes: 3																																					
Conclusiones: El edificio se cierra al espacio público																																							
Normatividad:																																							
	<table><tr><td>MULTIPLE</td><td>MA-3</td><td>RESIDENCIAL DE COMERCIALIZACIÓN</td></tr><tr><td>DOTACIONAL</td><td>D</td><td>COMERCIAL</td></tr></table>	MULTIPLE	MA-3	RESIDENCIAL DE COMERCIALIZACIÓN	DOTACIONAL	D	COMERCIAL	  Aislamiento frontal 4.00	 <table><tr><th colspan="5">SUBSECCIONES</th></tr><tr><th></th><th>Parcela</th><th>Parcela + 20%</th><th>Parcela + 20% + 10%</th><th>Parcela + 20% + 10% + 10%</th></tr><tr><td>INDICE DE COBERTURA</td><td>0.70</td><td>0.70</td><td>0.60</td><td>0.60</td></tr><tr><td>INDICE COMPLETO</td><td>3.00</td><td>3.00</td><td>4.50</td><td>3.00</td></tr><tr><td>ALCANTARILLADO</td><td>1</td><td>1.000</td><td>1.000</td><td>1.000</td></tr><tr><td>INDICADORES</td><td>Continúa</td><td>Continúa</td><td>Continúa</td><td>Continúa</td></tr></table>	SUBSECCIONES						Parcela	Parcela + 20%	Parcela + 20% + 10%	Parcela + 20% + 10% + 10%	INDICE DE COBERTURA	0.70	0.70	0.60	0.60	INDICE COMPLETO	3.00	3.00	4.50	3.00	ALCANTARILLADO	1	1.000	1.000	1.000	INDICADORES	Continúa	Continúa	Continúa	Continúa
MULTIPLE	MA-3	RESIDENCIAL DE COMERCIALIZACIÓN																																					
DOTACIONAL	D	COMERCIAL																																					
SUBSECCIONES																																							
	Parcela	Parcela + 20%	Parcela + 20% + 10%	Parcela + 20% + 10% + 10%																																			
INDICE DE COBERTURA	0.70	0.70	0.60	0.60																																			
INDICE COMPLETO	3.00	3.00	4.50	3.00																																			
ALCANTARILLADO	1	1.000	1.000	1.000																																			
INDICADORES	Continúa	Continúa	Continúa	Continúa																																			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																							

Figura 134. Ficha predio #051.

Predio #: 052		Dirección: Cll 35 #15-52																																					
Estado actual:		Localización:																																					
																																							
# de pisos: 3	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Malo																																					
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2																																					
Conclusiones: El edificio está sin uso por el momento, cerrado al espacio público																																							
Normatividad:																																							
	<table border="1"><tr><td>MULTIPLE</td><td>MA-3</td><td>RESIDENCIAL DE COMERCIALIZACIÓN</td></tr><tr><td>DOTACIONAL</td><td>D</td><td>COMERCIAL</td></tr></table>	MULTIPLE	MA-3	RESIDENCIAL DE COMERCIALIZACIÓN	DOTACIONAL	D	COMERCIAL	 Aislamiento frontal 4.00	 <table border="1"><thead><tr><th colspan="5">SUBSECCIONES</th></tr><tr><th></th><th>Parcela</th><th>Parcela + (20% + 10%)</th><th>Parcela + (20% + 10%)</th><th>Parcela + (20% + 10%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>INDICE DE COBERTURA</td><td>0.70</td><td>0.70</td><td>0.60</td><td>0.60</td></tr><tr><td>INDICE COMPLETO</td><td>3.00</td><td>3.00</td><td>4.50</td><td>3.00</td></tr><tr><td>ALCANTARILLADO</td><td>1</td><td>1.000</td><td>1.000</td><td>1.000</td></tr><tr><td>INDICADORES</td><td>Continúa</td><td>Continúa desde el 4º piso con gradiente</td><td></td><td></td></tr></tbody></table>	SUBSECCIONES						Parcela	Parcela + (20% + 10%)	Parcela + (20% + 10%)	Parcela + (20% + 10%)	INDICE DE COBERTURA	0.70	0.70	0.60	0.60	INDICE COMPLETO	3.00	3.00	4.50	3.00	ALCANTARILLADO	1	1.000	1.000	1.000	INDICADORES	Continúa	Continúa desde el 4º piso con gradiente		
MULTIPLE	MA-3	RESIDENCIAL DE COMERCIALIZACIÓN																																					
DOTACIONAL	D	COMERCIAL																																					
SUBSECCIONES																																							
	Parcela	Parcela + (20% + 10%)	Parcela + (20% + 10%)	Parcela + (20% + 10%)																																			
INDICE DE COBERTURA	0.70	0.70	0.60	0.60																																			
INDICE COMPLETO	3.00	3.00	4.50	3.00																																			
ALCANTARILLADO	1	1.000	1.000	1.000																																			
INDICADORES	Continúa	Continúa desde el 4º piso con gradiente																																					
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																							

Figura 135. Ficha predio #052.

Predio #: 053		Dirección: Cll 35 #17-25																																											
Estado actual:		Localización:																																											
																																													
# de pisos: 10	Usos del suelo: Comercio y vivienda	Estado de la edificación: Regular																																											
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2																																											
Conclusiones: El comercio trata de incorporarse al espacio público																																													
Normatividad:																																													
	<table border="1"> <tr> <td>MULTIPLE</td> <td>MI-3</td> <td>RESIDENCIAL DE COMERCIALIZACIÓN</td> </tr> <tr> <td>DOTACIONAL</td> <td>B</td> <td>RESIDENCIAL</td> </tr> </table>	MULTIPLE	MI-3	RESIDENCIAL DE COMERCIALIZACIÓN	DOTACIONAL	B	RESIDENCIAL		 Aislamiento frontal 4.00		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">P-3</th> </tr> <tr> <th>Parcela < 12 m</th> <th>Parcela > 12 m < 15 m</th> <th>Parcela > 15 m < 30 m</th> <th>Parcela > 30 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PROTECCIÓN</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> </tr> <tr> <td>PROTECCIÓN OCUPACIONAL</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> </tr> <tr> <td>PROTECCIÓN AMBIENTAL</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> </tr> <tr> <td>PROTECCIÓN SOCIAL</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> </tr> <tr> <td>PROTECCIÓN EDUCACIONAL</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> <td>0.30</td> </tr> </tbody> </table>	SUBSECTOR	P-3				Parcela < 12 m	Parcela > 12 m < 15 m	Parcela > 15 m < 30 m	Parcela > 30 m	PROTECCIÓN	0.30	0.30	0.30	0.30	PROTECCIÓN OCUPACIONAL	0.30	0.30	0.30	0.30	PROTECCIÓN AMBIENTAL	0.30	0.30	0.30	0.30	PROTECCIÓN SOCIAL	0.30	0.30	0.30	0.30	PROTECCIÓN EDUCACIONAL	0.30	0.30	0.30	0.30
MULTIPLE	MI-3	RESIDENCIAL DE COMERCIALIZACIÓN																																											
DOTACIONAL	B	RESIDENCIAL																																											
SUBSECTOR	P-3																																												
	Parcela < 12 m	Parcela > 12 m < 15 m	Parcela > 15 m < 30 m	Parcela > 30 m																																									
PROTECCIÓN	0.30	0.30	0.30	0.30																																									
PROTECCIÓN OCUPACIONAL	0.30	0.30	0.30	0.30																																									
PROTECCIÓN AMBIENTAL	0.30	0.30	0.30	0.30																																									
PROTECCIÓN SOCIAL	0.30	0.30	0.30	0.30																																									
PROTECCIÓN EDUCACIONAL	0.30	0.30	0.30	0.30																																									
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																													

Figura 136. Ficha predio #053.

Número de tramo:		4; Calle 35 entre carreras 15 Y 16		Clasificación para el estado de la edificación		
Número catastral de la Manzana:		123		Bueno:5	Regular:3	Malo:1
Numeración de los predios:		Del 45 al 53				
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
45	2	Comercio	3	2	0	4
46	2	Comercio	3	2	1	3
47	3	Comercio	3	1	0	3
48	5	Comercio	5	0	1	6
49	3	Comercio	5	0	0	2
50	2	Comercio	5	0	0	4
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	3	Comercio	4	5	2	22
Conclusiones:	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Regular, se puede mejorar o quitar	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Es importante pensar en una solución para disminuirlo
Número catastral de la Manzana:		124-125				
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
51	2	Comercio	5	1	1	3
52	3	Comercio	1	0	0	2
53	10	Comercio y vivienda	3	0	0	2
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	5	Comercio	3	1	1	7
Conclusiones:	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Regular, se puede mejorar o quitar	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Se debe pensar en una solución para que este número no aumente

Figura 137. Ficha conclusiones tramo 6.

4.3.5.5 Predios del tramo 5

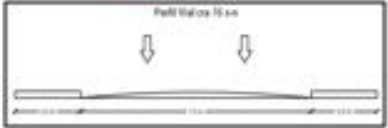
Estado actual:		
Localización:	Dirección:	
	Perfil vial: Cra 16 	
Zonas verdes: La fauna y flora presente en este eje no es muy variada, es escasa, hay aproximadamente 4 árboles por manzana y en su mayoría son los oiti. Los cuales se encuentran bien ubicados ya que el centro de Bucaramanga se torna conflictivo por la cantidad de tráfico vehicular. 		
Conclusiones: Este tramo es bastante concurrido, responde a la actividad bancaria y es por esto que se puede observar más flujo peatonal y así mismo el comercio ilegal. Dentro de él hay un pasaje comercial desarrollado por un centro comercial ahí presente.		
Normatividad:		
Imagen sistema estructural:	Información:	Perfil vial: Cra 16
		
Conclusiones: Este tramo del eje es donde se evidencia mayor flujo peatonal, se encuentra mayor cantidad de ventas informales que en cualquier otro tramo, en su uso hay una mixtura que va desde lo comercial, dotacional y vivienda, como respuesta a establecimiento bancario en ocasiones se observa el paso de los carros de valores lo cual genera caos con el comercio informal.		

Figura 138. Ficha tramo 5 eje peatonal.

Predio #: 054	Dirección: Cll 35 #16-03	
Estado actual:		Localización:
		
# de pisos: 8	Usos del suelo: Comercio y oficina	Estado de la edificación: Bueno
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 5
Conclusiones: El comercio trata de incorporarse al espacio público		
Normatividad:		
		
Aislamiento frontal 4.00		
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple		

Figura 139. Ficha predio #054.

Predio #: 055	Dirección: Cll 35 #16-19	
Estado actual:		Localización:
		
# de pisos: 4	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Regular
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 1; base escultura	# Vendedores ambulantes: 3
Conclusiones: El edificio no se relaciona con el espacio público		
Normatividad:		
		
Aislamiento frontal 4.00		
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple		

Figura 140. Ficha predio #055.

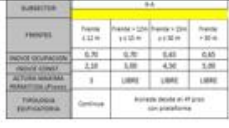
Predio #: 056	Dirección: Cll 35 #16-47	
Estado actual:		Localización:
		
# de pisos: 5	Usos del suelo: Comercio - oficinas	Estado de la edificación: Bueno
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 1; base escultura	# Vendedores ambulantes: 6
Conclusiones: El edificio se cierra al espacio público, aunque permite relación		
Normatividad:		
		
Aislamiento frontal 4.00		
		
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple		

Figura 141. Ficha predio #056.

Predio #: 057	Dirección: Cll 35 #16-61	
Estado actual:		Localización:
		
# de pisos: 7	Usos del suelo: Comercio - vivienda	Estado de la edificación: Bueno
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 4
Conclusiones: El comercio del edificio se cierra al espacio público		
Normatividad:		
		
Aislamiento frontal 4.00		
		
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple		

Figura 142. Ficha predio #057.

Predio #: 058	Dirección: Cl# 35 #16-11				
Estado actual:	Localización:				
					
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Malo			
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2			
Conclusiones: El comercio del edificio empieza a invadir el espacio público					
Normatividad:					
			 Aislamiento frontal 4.00		
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple					

Figura 143. Ficha predio #058.

Predio #: 059	Dirección: Cll 35 #16-32																																		
Estado actual:	Localización:																																		
																																			
# de pisos: 19	Usos del suelo: Banco, oficinas, comercio	Estado de la edificación: Bueno																																	
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 3																																	
Conclusiones: El comercio del edificio empieza a invadir el espacio público																																			
Normatividad:																																			
					<table border="1"><thead><tr><th colspan="5">R-1</th></tr><tr><th>FRENTE</th><th>LADO</th><th>CALLE + CALLE + 20m</th><th>TRASERO</th><th>OTROS</th></tr></thead><tbody><tr><td>5.70</td><td>5.70</td><td>5.00</td><td>5.00</td><td></td></tr><tr><td>5.10</td><td>5.10</td><td>4.50</td><td>5.00</td><td></td></tr><tr><td>3</td><td>1.000</td><td>1.000</td><td>1.000</td><td></td></tr><tr><td colspan="2">CANTIDAD DE PLANTAS</td><td colspan="3">Máximo de 10 m² por lote</td></tr></tbody></table>	R-1					FRENTE	LADO	CALLE + CALLE + 20m	TRASERO	OTROS	5.70	5.70	5.00	5.00		5.10	5.10	4.50	5.00		3	1.000	1.000	1.000		CANTIDAD DE PLANTAS		Máximo de 10 m ² por lote		
R-1																																			
FRENTE	LADO	CALLE + CALLE + 20m	TRASERO	OTROS																															
5.70	5.70	5.00	5.00																																
5.10	5.10	4.50	5.00																																
3	1.000	1.000	1.000																																
CANTIDAD DE PLANTAS		Máximo de 10 m ² por lote																																	
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																			

Figura 144. Ficha predio #059.

Predio #: 060		Dirección: Cll 35 #16-52																														
Estado actual:		Localización:																														
																																
# de pisos: 6	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Regular																														
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 4																														
Conclusiones: El edificio se cierra al espacio público por el comercio																																
Normatividad:																																
																																
Aislamiento frontal 4.00																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">C.A.</th> </tr> <tr> <th>Parcela x 12 m</th> <th>Parcela + 12m x 12 m</th> <th>Parcela + 12m x 15 m</th> <th>Parcela x 15 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ÁREAS DE OCUPACIÓN</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td>0.60</td> <td>0.60</td> </tr> <tr> <td>ÁREAS DE OCUPACIÓN</td> <td>2.10</td> <td>2.10</td> <td>2.10</td> <td>2.10</td> </tr> <tr> <td>ÁREAS DE OCUPACIÓN</td> <td>3</td> <td>LIBRE</td> <td>LIBRE</td> <td>LIBRE</td> </tr> <tr> <td>ÁREAS DE OCUPACIÓN</td> <td>Continúa</td> <td colspan="3">Área de libre uso de suelo con zonificación</td> </tr> </tbody> </table>				SUBSECTOR	C.A.				Parcela x 12 m	Parcela + 12m x 12 m	Parcela + 12m x 15 m	Parcela x 15 m	ÁREAS DE OCUPACIÓN	0.70	0.70	0.60	0.60	ÁREAS DE OCUPACIÓN	2.10	2.10	2.10	2.10	ÁREAS DE OCUPACIÓN	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE	ÁREAS DE OCUPACIÓN	Continúa	Área de libre uso de suelo con zonificación		
SUBSECTOR	C.A.																															
	Parcela x 12 m	Parcela + 12m x 12 m	Parcela + 12m x 15 m	Parcela x 15 m																												
ÁREAS DE OCUPACIÓN	0.70	0.70	0.60	0.60																												
ÁREAS DE OCUPACIÓN	2.10	2.10	2.10	2.10																												
ÁREAS DE OCUPACIÓN	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE																												
ÁREAS DE OCUPACIÓN	Continúa	Área de libre uso de suelo con zonificación																														
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																

Figura 145. Ficha predio #060.

Predio #: 061		Dirección: Cra 17 Cll 35																														
Estado actual:		Localización:																														
																																
# de pisos: 6	Usos del suelo: Banco, oficinas	Estado de la edificación: Bueno																														
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 1																														
Conclusiones: El edificio se cierra al espacio público por el comercio																																
Normatividad:																																
																																
Aislamiento frontal 4.00																																
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">C.A.</th> </tr> <tr> <th>Parcela x 12 m</th> <th>Parcela + 12m x 12 m</th> <th>Parcela + 12m x 15 m</th> <th>Parcela x 15 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ÁREAS DE OCUPACIÓN</td> <td>0.70</td> <td>0.70</td> <td>0.60</td> <td>0.60</td> </tr> <tr> <td>ÁREAS DE OCUPACIÓN</td> <td>2.10</td> <td>2.10</td> <td>2.10</td> <td>2.10</td> </tr> <tr> <td>ÁREAS DE OCUPACIÓN</td> <td>3</td> <td>LIBRE</td> <td>LIBRE</td> <td>LIBRE</td> </tr> <tr> <td>ÁREAS DE OCUPACIÓN</td> <td>Continúa</td> <td colspan="3">Área de libre uso de suelo con zonificación</td> </tr> </tbody> </table>				SUBSECTOR	C.A.				Parcela x 12 m	Parcela + 12m x 12 m	Parcela + 12m x 15 m	Parcela x 15 m	ÁREAS DE OCUPACIÓN	0.70	0.70	0.60	0.60	ÁREAS DE OCUPACIÓN	2.10	2.10	2.10	2.10	ÁREAS DE OCUPACIÓN	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE	ÁREAS DE OCUPACIÓN	Continúa	Área de libre uso de suelo con zonificación		
SUBSECTOR	C.A.																															
	Parcela x 12 m	Parcela + 12m x 12 m	Parcela + 12m x 15 m	Parcela x 15 m																												
ÁREAS DE OCUPACIÓN	0.70	0.70	0.60	0.60																												
ÁREAS DE OCUPACIÓN	2.10	2.10	2.10	2.10																												
ÁREAS DE OCUPACIÓN	3	LIBRE	LIBRE	LIBRE																												
ÁREAS DE OCUPACIÓN	Continúa	Área de libre uso de suelo con zonificación																														
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																

Figura 146. Ficha predio #061.

Número de tramo:		5; Calle 35 entre carreras 16 y 17		Clasificación para el estado de la edificación		
Número catastral de la Manzana:		112		Bueno:5	Regular:3	Malo:1
Numeración de los predios:		Del 54 al 61				
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
54	8	Comercio y oficinas	5	0	0	5
55	4	Comercio	3	0	1	3
56	5	Comercio y oficinas	3	0	1	6
57	7	Comercio y vivienda	5	0	0	4
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	6	Comercio y oficinas	4	0	2	18
Conclusiones:	No se puede derrumbar	Flujo moderado de personas, se debe pensar en mejorar la franja de circulación peatonal	Regular, se puede mejorar o quitar	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Es importante pensar en una solución para disminuirlo
Número catastral de la Manzana:		113-114				
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
58	2	Comercio	1	0	0	2
59	19	Comercio y oficinas	5	1	0	3
60	6	Comercio	3	1	0	4
61	6	Banco y oficinas	5	0	0	1
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	8	Comercio	4	2	0	10
Conclusiones:	No se puede derrumbar	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Regular, se puede mejorar o quitar	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Es importante pensar en una solución para disminuirlo

Figura 147. Ficha conclusiones tramo 5.

4.3.5.6 Predios del tramo 6

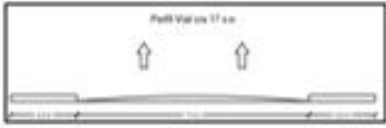
Estado actual:		
Localización:		Dirección:
		Perfil vial: Cra 17 
Zonas verdes: En este tramo podemos observar que se encuentra presente el oiti, ya que este tiene unas ventajas puesto que funciona como barrera contra el ruido, retención de contaminantes, barrera rompe vientos, sombra y alimento para la fauna. 		
Conclusiones: Este tramo <u>esta</u> ubicado colindante a un espacio comercial con una demanda alta y genera que los peatones se desplacen hacia este, el uso de este tramo es más variado, encontramos espacios educativos, equipamientos y comercio.		
Normatividad:		
Imagen sistema estructurante:	Información:	Perfil vial: Cra 17
		
Conclusión: Para acceder a él cuenta con vías peatonales, secundarias y terciarias, tiene conexión con la ciudad ya que cuenta con todos los servicios, el perfil del planteamiento de ordenamiento territorial <u>esta</u> implementando una franja de arborización la cual es necesaria, puesto que la implantación de espacios verdes es muy poca y realmente es necesaria.		

Figura 148. Ficha tramo 6 eje peatonal.

Predio #: 062	Dirección: Cll 35 #17-01							
Estado actual:		Localización:						
								
# de pisos: 2	Usos del suelo: Banco	Estado de la edificación: Bueno						
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2						
Conclusiones: El edificio se cierra al espacio público								
Normatividad:								
	<table border="1"> <tr> <td>COMERCIO Y SERVICIOS</td> <td>C-1</td> <td>Comercio y servicios generales, de carácter urbano</td> </tr> <tr> <td></td> <td>C-2</td> <td>Comercio y servicios generales, de carácter urbano</td> </tr> </table>	COMERCIO Y SERVICIOS	C-1	Comercio y servicios generales, de carácter urbano		C-2	Comercio y servicios generales, de carácter urbano	  Aislamiento frontal 4.00
COMERCIO Y SERVICIOS	C-1	Comercio y servicios generales, de carácter urbano						
	C-2	Comercio y servicios generales, de carácter urbano						
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple								

Figura 149. Ficha predio #062.

Predio #: 063	Dirección: Cll 35 #17-09							
Estado actual:		Localización:						
								
# de pisos: 1	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno						
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2						
Conclusiones: El edificio Tiene un desnivel que separa lo público de lo privado								
Normatividad:								
	<table border="1"> <tr> <td>COMERCIO Y SERVICIOS</td> <td>C-1</td> <td>Comercio y servicios generales, de carácter urbano</td> </tr> <tr> <td></td> <td>C-2</td> <td>Comercio y servicios generales, de carácter urbano</td> </tr> </table>	COMERCIO Y SERVICIOS	C-1	Comercio y servicios generales, de carácter urbano		C-2	Comercio y servicios generales, de carácter urbano	  Aislamiento frontal 4.00
COMERCIO Y SERVICIOS	C-1	Comercio y servicios generales, de carácter urbano						
	C-2	Comercio y servicios generales, de carácter urbano						
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple								

Figura 150. Ficha predio #063.

Figura 151. Ficha predio #064.

Figura 152. Ficha predio #065.

Predio #: 066	Dirección: Cll 35 #17-45					
Estado actual:		Localización:				
						
# de pisos: 2	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno				
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 10				
Conclusiones: El comercio se mezcla con el espacio público						
Normatividad:						
	<table border="1"> <tr> <td>C-1</td> <td>COMERCIO Y SERVICIOS</td> </tr> <tr> <td>C-2</td> <td>COMERCIO Y SERVICIOS</td> </tr> </table>	C-1	COMERCIO Y SERVICIOS	C-2	COMERCIO Y SERVICIOS	  Aislamiento frontal 4.00 
C-1	COMERCIO Y SERVICIOS					
C-2	COMERCIO Y SERVICIOS					
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple						

Figura 153. Ficha predio #066.

Predio #: 067	Dirección: Cll 35 #17-67					
Estado actual:		Localización:				
						
# de pisos: 3	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Bueno				
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 3				
Conclusiones: El comercio se mezcla con el espacio público						
Normatividad:						
	<table border="1"> <tr> <td>C-1</td> <td>COMERCIO Y SERVICIOS</td> </tr> <tr> <td>C-2</td> <td>COMERCIO Y SERVICIOS</td> </tr> </table>	C-1	COMERCIO Y SERVICIOS	C-2	COMERCIO Y SERVICIOS	  Aislamiento frontal 4.00 
C-1	COMERCIO Y SERVICIOS					
C-2	COMERCIO Y SERVICIOS					
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple						

Figura 154. Ficha predio #067.

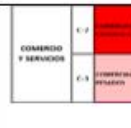
Predio #: 068		Dirección: Cll 35 #15-71	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 15	Usos del suelo: Comercio, oficinas	Estado de la edificación: Bueno	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2	
Conclusiones: El comercio se mezcla con el espacio público e interfiere en la circulación			
Normatividad:			
			
COMANDO Y SERVICIOS		Aislamiento frontal 4.00	
			
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	
C-3		C-3	

Figura 155. Ficha predio #068.

Predio #: 069		Dirección: Cll 35 #17-15																																			
Estado actual:		Localización:																																			
																																					
# de pisos: 3	Usos del suelo: Comercio	Estado de la edificación: Regular																																			
Ambiente: 2 árboles	Mobiliario urbano: 1; caseta comercial	# Vendedores ambulantes: 4																																			
Conclusiones: El comercio aún no se mezcla con el espacio público pero no se relacionan																																					
Normatividad:																																					
																																					
Aislamiento frontal 4.00																																					
																																					
<table><tr><th rowspan="2">SUBSECTOR</th><th colspan="4">C-3</th></tr><tr><th>Parcela x 12 m</th><th>Parcela x 12 m x 12 m</th><th>Parcela x 12 m x 12 m</th><th>Parcela x 12 m</th></tr><tr><td>INDICE OCUPACION</td><td>0.75</td><td>0.75</td><td>0.80</td><td>0.80</td></tr><tr><td>INDICE COMERT</td><td>2.00</td><td>2.00</td><td>2.00</td><td>2.00</td></tr><tr><td>ALCANTARILLADO</td><td>1</td><td>1.000</td><td>1.000</td><td>1.000</td></tr><tr><td>RESECCION (Pisos)</td><td>3</td><td>3.000</td><td>3.000</td><td>3.000</td></tr><tr><td>Formación Edificatoria</td><td>Continua</td><td colspan="3">Intermite desde el 4º piso con proyección</td></tr></table>				SUBSECTOR	C-3				Parcela x 12 m	Parcela x 12 m x 12 m	Parcela x 12 m x 12 m	Parcela x 12 m	INDICE OCUPACION	0.75	0.75	0.80	0.80	INDICE COMERT	2.00	2.00	2.00	2.00	ALCANTARILLADO	1	1.000	1.000	1.000	RESECCION (Pisos)	3	3.000	3.000	3.000	Formación Edificatoria	Continua	Intermite desde el 4º piso con proyección		
SUBSECTOR	C-3																																				
	Parcela x 12 m	Parcela x 12 m x 12 m	Parcela x 12 m x 12 m	Parcela x 12 m																																	
INDICE OCUPACION	0.75	0.75	0.80	0.80																																	
INDICE COMERT	2.00	2.00	2.00	2.00																																	
ALCANTARILLADO	1	1.000	1.000	1.000																																	
RESECCION (Pisos)	3	3.000	3.000	3.000																																	
Formación Edificatoria	Continua	Intermite desde el 4º piso con proyección																																			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																					

Figura 156. Ficha predio #069.

Predio #: 070	Dirección: Cll 35 #17-34																																																																																					
Estado actual:	Localización:																																																																																					
																																																																																						
# de pisos: 5	Usos del suelo: Banco, oficinas	Estado de la edificación: Bueno																																																																																				
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 5																																																																																				
Conclusiones: El edificio se separa del espacio público y no permite interrelación																																																																																						
Normatividad:																																																																																						
																																																																																						
Aislamiento frontal 4.00																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">ZONA</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Mancha 1.12 m</th> <th>Mancha + 1.12 m 1.12 m</th> <th>Mancha + 1.12 m 1.12 m</th> <th>Mancha + 1.12 m 1.12 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INDICES</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE OCUPACION</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE COMERCIO</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE SERVICIOS</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE EDUCACION</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE CULTURA</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE RECREACION</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE SALUD</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE SEGURIDAD</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE TRANSPORTES</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE VIVIENDA</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE OTROS</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> </tbody> </table>			SUBSECTOR		ZONA						Mancha 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m	INDICES		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE OCUPACION		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE COMERCIO		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE SERVICIOS		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE EDUCACION		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE CULTURA		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE RECREACION		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE SALUD		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE SEGURIDAD		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE TRANSPORTES		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE VIVIENDA		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE OTROS		0.75	0.75	0.75	0.75
SUBSECTOR		ZONA																																																																																				
		Mancha 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m																																																																																	
INDICES		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE OCUPACION		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE COMERCIO		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE SERVICIOS		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE EDUCACION		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE CULTURA		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE RECREACION		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE SALUD		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE SEGURIDAD		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE TRANSPORTES		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE VIVIENDA		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE OTROS		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																																																																						

Figura 157. Ficha predio #070.

Predio #: 071	Dirección: Cll 35 #17-56																																																																																					
Estado actual:	Localización:																																																																																					
																																																																																						
# de pisos: 15	Usos del suelo: Banco, oficinas	Estado de la edificación: Bueno																																																																																				
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2																																																																																				
Conclusiones: El edificio se separa del espacio público y no permite interrelación																																																																																						
Normatividad:																																																																																						
																																																																																						
Aislamiento frontal 4.00																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">ZONA</th> </tr> <tr> <th colspan="2"></th> <th>Mancha 1.12 m</th> <th>Mancha + 1.12 m 1.12 m</th> <th>Mancha + 1.12 m 1.12 m</th> <th>Mancha + 1.12 m 1.12 m</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>INDICES</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE OCUPACION</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE COMERCIO</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE SERVICIOS</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE EDUCACION</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE CULTURA</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE RECREACION</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE SALUD</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE SEGURIDAD</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE TRANSPORTES</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE VIVIENDA</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>INDICE OTROS</td> <td></td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> <td>0.75</td> </tr> </tbody> </table>			SUBSECTOR		ZONA						Mancha 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m	INDICES		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE OCUPACION		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE COMERCIO		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE SERVICIOS		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE EDUCACION		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE CULTURA		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE RECREACION		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE SALUD		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE SEGURIDAD		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE TRANSPORTES		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE VIVIENDA		0.75	0.75	0.75	0.75	INDICE OTROS		0.75	0.75	0.75	0.75
SUBSECTOR		ZONA																																																																																				
		Mancha 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m	Mancha + 1.12 m 1.12 m																																																																																	
INDICES		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE OCUPACION		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE COMERCIO		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE SERVICIOS		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE EDUCACION		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE CULTURA		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE RECREACION		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE SALUD		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE SEGURIDAD		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE TRANSPORTES		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE VIVIENDA		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
INDICE OTROS		0.75	0.75	0.75	0.75																																																																																	
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																																																																						

Figura 158. Ficha predio #071.

Predio #: 072		Dirección: Cra 18 #35-08	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos:	Usos del suelo:	Estado de la edificación:	
3	Banco, oficinas	Bueno	
Ambiente:	Mobiliario urbano:	# Vendedores ambulantes:	
1 árbol	0	0	
Conclusiones: El edificio se separa del espacio público y no permite interrelación			
Normatividad:			
			
			
			
			

Figura 159. Ficha predio #072.

Número de tramo:	6; Calle 35 entre carreras 17 y 18			Clasificación para el estado de la edificación		
Número catastral de la Manzana:	102			Bueno:5	Regular:3	Malo:1
Numeración de los predios:	Del 62 al 72					
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
62	2	Banco	5	0	0	2
63	1	Comercio	5	0	0	2
64	1	Comercio	5	0	0	2
65	7	Comercio	5	0	0	5
66	2	Comercio	5	0	0	10
67	3	Comercio	5	0	0	3
68	15	Comercio y oficinas	5	0	0	2
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	4	Comercio	5	0	0	26
Conclusiones:	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Bueno	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Es importante pensar en una solución para disminuirlo
Número catastral de la Manzana: 103						
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
69	3	Comercio	3	2	1	4
70	5	Bancos y oficinas	5	1	0	5
71	15	Bancos y oficinas	5	1	0	2
72	3	Bancos y oficinas	5	1	0	0
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	7	Bancos y oficinas	5	5	1	11
Conclusiones:	No se puede derrumbar	Flujo moderado de personas, se debe pensar en mejorar la franja de circulación peatonal	Bueno	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Es importante pensar en una solución para disminuirlo

Figura 160. Ficha conclusiones tramo 6.

4.3.5.7 Predios del tramo 7

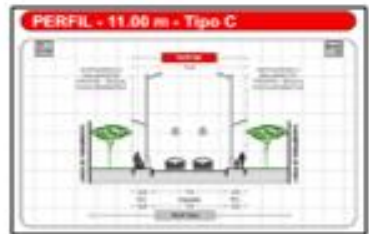
Estado actual:		
Localización:	Dirección:	
	Perfil vial: Cra 18 	
Zonas verdes: El oiti es una excelente especie para la implantación durante este eje, porque es una barrera contra el ruido y sirve para retener la contaminación.  		
Conclusiones: Se encuentran varios espacios tomados por los vendedores ambulantes para la exposición de sus productos, este eje tiene una mixtura de usos y cuenta con un módulo comercial planteado por la alcaldía.		
Normatividad:		
Imagen sistema estructurante: 	Información: 	Perfil vial: Cra 18 
Conclusiones: Según lo planteado en el plan de ordenamiento territorial este eje tiene un uso establecido para los peatones con algunas aceptaciones de paso vehicular para los carros de valores, el aseo y la policía, las vías colindantes son arterias secundarias y terciarias desarrollo a partir del eje peatonal.		

Figura 161. Ficha tramo 7 eje peatonal.

Figura 162. Ficha predio #073.

Figura 163. Ficha predio #074.

Predio #: 075		Dirección: Cll 35 #18-45	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 4	Usos del suelo: Comercio, vivienda	Estado de la edificación: Regular	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 0	# Vendedores ambulantes: 2	
Conclusiones: El edificio trata de cerrarse al espacio público			
Normatividad:			
			
Aislamiento frente 4.00			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 164. Ficha predio #075.

Predio #: 076		Dirección: Cll 35 #18-75	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 6	Usos del suelo: Comercio, vivienda	Estado de la edificación: Bueno	
Ambiente: Sin zona verde	Mobiliario urbano: 1; escultura	# Vendedores ambulantes: 3	
Conclusiones: El edificio trata de integrar el comercio del espacio público y volverlo privado			
Normatividad:			
			
Aislamiento frente 4.00			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 165. Ficha predio #076.

Figura 166. Ficha predio #077.

Figura 167. Ficha predio #078.

Predio #: 079		Dirección: Cll 35 #18-22																																					
Estado actual:		Localización:																																					
																																							
# de pisos:	Usos del suelo:	Estado de la edificación:																																					
3	Vivienda	Regular																																					
Ambiente:	Mobiliario urbano:	# Vendedores ambulantes:																																					
1 árbol	0	1																																					
Conclusiones: El edificio se cierra al espacio público y no guardan relación																																							
Normatividad:																																							
																																							
																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">U.S.</th> </tr> <tr> <th colspan="2">FRONTERO</th> <th>FRONTERO + 12M</th> <th>FRONTERO + 12M</th> <th>FRONTERO + 12M</th> <th>FRONTERO + 12M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ÁREA DE OCUPACIÓN</td> <td>0,70</td> <td>0,70</td> <td>0,60</td> <td>0,60</td> <td>0,60</td> </tr> <tr> <td>ÁREA DE OCUPACIÓN</td> <td>2,20</td> <td>2,20</td> <td>4,50</td> <td>4,50</td> <td>4,50</td> </tr> <tr> <td>ÁREA DE OCUPACIÓN</td> <td>3</td> <td>1000</td> <td>1000</td> <td>1000</td> <td>1000</td> </tr> <tr> <td>ÁREA DE OCUPACIÓN</td> <td>Continúa</td> <td colspan="4">Área de 40 m² por cada plataforma</td> </tr> </tbody> </table>				SUBSECTOR		U.S.				FRONTERO		FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M	ÁREA DE OCUPACIÓN	0,70	0,70	0,60	0,60	0,60	ÁREA DE OCUPACIÓN	2,20	2,20	4,50	4,50	4,50	ÁREA DE OCUPACIÓN	3	1000	1000	1000	1000	ÁREA DE OCUPACIÓN	Continúa	Área de 40 m² por cada plataforma			
SUBSECTOR		U.S.																																					
FRONTERO		FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M																																		
ÁREA DE OCUPACIÓN	0,70	0,70	0,60	0,60	0,60																																		
ÁREA DE OCUPACIÓN	2,20	2,20	4,50	4,50	4,50																																		
ÁREA DE OCUPACIÓN	3	1000	1000	1000	1000																																		
ÁREA DE OCUPACIÓN	Continúa	Área de 40 m² por cada plataforma																																					
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																							

Figura 168. Ficha predio #079.

Predio #: 080		Dirección: Cll 35 #18-30																																					
Estado actual:		Localización:																																					
																																							
# de pisos:	Usos del suelo:	Estado de la edificación:																																					
3	Comercio, restaurante	Bueno																																					
Ambiente:	Mobiliario urbano:	# Vendedores ambulantes:																																					
1 árbol	0	1																																					
Conclusiones: El edificio se cierra al espacio público incluyendo rejas																																							
Normatividad:																																							
																																							
																																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">SUBSECTOR</th> <th colspan="4">U.S.</th> </tr> <tr> <th colspan="2">FRONTERO</th> <th>FRONTERO + 12M</th> <th>FRONTERO + 12M</th> <th>FRONTERO + 12M</th> <th>FRONTERO + 12M</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ÁREA DE OCUPACIÓN</td> <td>0,70</td> <td>0,70</td> <td>0,60</td> <td>0,60</td> <td>0,60</td> </tr> <tr> <td>ÁREA DE OCUPACIÓN</td> <td>2,20</td> <td>2,20</td> <td>4,50</td> <td>4,50</td> <td>4,50</td> </tr> <tr> <td>ÁREA DE OCUPACIÓN</td> <td>3</td> <td>1000</td> <td>1000</td> <td>1000</td> <td>1000</td> </tr> <tr> <td>ÁREA DE OCUPACIÓN</td> <td>Continúa</td> <td colspan="4">Área de 40 m² por cada plataforma</td> </tr> </tbody> </table>				SUBSECTOR		U.S.				FRONTERO		FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M	ÁREA DE OCUPACIÓN	0,70	0,70	0,60	0,60	0,60	ÁREA DE OCUPACIÓN	2,20	2,20	4,50	4,50	4,50	ÁREA DE OCUPACIÓN	3	1000	1000	1000	1000	ÁREA DE OCUPACIÓN	Continúa	Área de 40 m² por cada plataforma			
SUBSECTOR		U.S.																																					
FRONTERO		FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M	FRONTERO + 12M																																		
ÁREA DE OCUPACIÓN	0,70	0,70	0,60	0,60	0,60																																		
ÁREA DE OCUPACIÓN	2,20	2,20	4,50	4,50	4,50																																		
ÁREA DE OCUPACIÓN	3	1000	1000	1000	1000																																		
ÁREA DE OCUPACIÓN	Continúa	Área de 40 m² por cada plataforma																																					
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple																																							

Figura 169. Ficha predio #080.

Figura 170. Ficha predio #081.

Figura 171. Ficha predio #082.

Predio #: 083		Dirección: Cra 19 #35-18/50	
Estado actual:		Localización:	
			
# de pisos: 4	Usos del suelo: Hotel	Estado de la edificación: Bueno	
Ambiente: 1 árbol	Mobiliario urbano: 1; caseta comercial	# Vendedores ambulantes: 4	
Conclusiones: El edificio se relaciona con lo público dándole espacio intermedio			
Normatividad:			
			
			
Conclusiones: Gran parte de la norma no se cumple			

Figura 172. Ficha predio #083.

Número de tramo:	7; Calle 35 entre carreras 18 y 19		Clasificación para el estado de la edificación			
Número catastral de la Manzana:	91		Bueno:5		Regular:3	
Numeración de los predios:	Del 72 al 83		Malo:1			
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
73	13	Comercio y oficinas	5	1	0	2
74	2	Comercio y hotel	5	0	0	2
75	4	Comercio y vivienda	3	0	0	2
76	6	Comercio y vivienda	5	0	1	3
77	6	Comercio, vivienda,ban	3	0	0	5
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	6	Comercio y vivienda	4	1	1	14
Conclusiones:	No se puede derrumbar	Flujo moderado de personas, se debe pensar en mejorar la franja de circulación peatonal	Bueno	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Es importante pensar en una solución para disminuirlo
Número catastral de la Manzana:	92					
# de predio	# de pisos	Usos del suelo	Estado de la edificación	Franja ambiental	Mobiliario urbano	# vendedores ambulantes
78	4	Banco	3	1	0	0
79	3	Vivienda	3	1	0	1
80	3	Comercio	5	1	0	1
81	1	Comercio	5	0	0	0
82	3	Comercio y oficinas	3	1	0	2
83	4	Hotel	5	1	1	4
Resultados:	Promedio de pisos	Uso más frecuente	Estado de la manzana	Total de árboles	Total de mobiliario	Total de vendedores
	3	Comercio	4	5	1	8
Conclusiones:	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Regular, se puede mejorar o quitar	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Es importante pensar en una solución para disminuirlo

Figura 173. Ficha conclusiones tramo 7.

4.3.5.8 Conclusiones con respecto a la regeneración

Alturas			Usos		
# de tramo	# de manzana		# de tramo	# de manzana	
	Manzana 157	Manzana 158		Manzana 157	Manzana 158
1	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	1	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal
	Manzana 146	Manzana 147		Manzana 146	Manzana 147
2	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	2	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal
	Manzana 135	Manzana 136		Manzana 135	Manzana 136
3	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	3	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal
	Manzana 123	Manzana 124-125		Manzana 123	Manzana 124-125
4	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	4	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal
	Manzana 112	Manzana 113-114		Manzana 112	Manzana 113-114
5	No se puede derrumbar	No se puede derrumbar	5	Flujo moderado de personas, se debe pensar en mejorar la franja de circulación peatonal	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal
	Manzana 102	Manzana 103		Manzana 102	Manzana 103
6	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	No se puede derrumbar	6	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal	Flujo moderado de personas, se debe pensar en mejorar la franja de circulación peatonal
	Manzana 91	Manzana 92		Manzana 91	Manzana 92
7	No se puede derrumbar	Si se puede derrumbar una parte de la manzana, pero toca identificar cuales son los edificios que pasan el promedio y que son patrimoniales para no tumbarlos	7	Flujo moderado de personas, se debe pensar en mejorar la franja de circulación peatonal	Flujo constante de personas, es muy importante agrandar y mejorar el espacio de circulación peatonal

Figura 174. Fichas conclusiones finales alturas y usos.

Estado de las edificaiones			Franja ambiental		
# de tramo	# de manzana		# de tramo	# de manzana	
	Manzana 157	Manzana 158		Manzana 157	Manzana 158
1	Regular, se puede mejorar o quitar	Regular, se puede mejorar o quitar	1	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico
	Manzana 146	Manzana 147		Manzana 146	Manzana 147
2	Regular, se puede mejorar o quitar	Regular, se puede mejorar o quitar	2	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico
	Manzana 135	Manzana 136		Manzana 135	Manzana 136
3	Regular, se puede mejorar o quitar	Bueno	3	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico
	Manzana 123	Manzana 124-125		Manzana 123	Manzana 124-125
4	Regular, se puede mejorar o quitar	Regular, se puede mejorar o quitar	4	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico
	Manzana 112	Manzana 113-114		Manzana 112	Manzana 113-114
5	Regular, se puede mejorar o quitar	Regular, se puede mejorar o quitar	5	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico
	Manzana 102	Manzana 103		Manzana 102	Manzana 103
6	Bueno	Bueno	6	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico
	Manzana 91	Manzana 92		Manzana 91	Manzana 92
7	Bueno	Regular, se puede mejorar o quitar	7	Necesita de una franja ambiental, para mejorar el confort térmico	La franja existe, pero hace falta complementarla para mejorar el confort térmico

Figura 175. Fichas conclusiones finales estado de las edificaciones y bioclimática.

Mobiliario urbano			Vendedores ambulantes		
# de tramo	# de manzana		# de tramo	# de manzana	
	Manzana 157	Manzana 158		Manzana 157	Manzana 158
1	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	1	Se debe pensar en una solución para que este número no aumente	Se debe pensar en una solución para que este número no aumente
	Manzana 146	Manzana 147		Manzana 146	Manzana 147
2	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Hay mobiliario, pero es tan poco que no es suficiente para el flujo de personas	2	Es importante pensar en una solución para disminuirlo	Es importante pensar en una solución para disminuirlo
	Manzana 135	Manzana 136		Manzana 135	Manzana 136
3	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	Hay mobiliario, pero es tan poco que no es suficiente para el flujo de personas	3	Se debe pensar en una solución para que este número no aumente	Se debe pensar en una solución para que este número no aumente
	Manzana 123	Manzana 124-125		Manzana 123	Manzana 124-125
4	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	4	Es importante pensar en una solución para disminuirlo	Se debe pensar en una solución para que este número no aumente
	Manzana 112	Manzana 113-114		Manzana 112	Manzana 113-114
5	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	5	Es importante pensar en una solución para disminuirlo	Es importante pensar en una solución para disminuirlo
	Manzana 102	Manzana 103		Manzana 102	Manzana 103
6	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	6	Es importante pensar en una solución para disminuirlo	Es importante pensar en una solución para disminuirlo
	Manzana 91	Manzana 92		Manzana 91	Manzana 92
7	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	No hay el mobiliario necesario para un espacio público	7	Es importante pensar en una solución para disminuirlo	Es importante pensar en una solución para disminuirlo

Figura 176. Fichas conclusiones finales mobiliario urbano y vendedores ambulantes.

4.4 Tipologías de ejes peatonales

Se realiza el análisis de diferentes tipologías para poder entender el concepto del espacio público y la estrategia de intervención que tienen en cuenta al momento de escoger un sector y peatonalizarlo. Como solución se observarán 2 propuestas internacionales realizadas por el

arquitecto danés Jan Gehl y por otro lado es una tipología que cuenta con características similares que ha sido implementada en el centro de la ciudad de Bogotá.

4.4.1 Tipología de peatonalización del Time Square planteada por Jan Gehl: La peatonalización surge para darle un espacio al peatón donde pueda interactuar con la ciudad, todo ello tratando de interferir lo menos posible con la movilidad vehicular. También al hacer esto el espacio privado tiene la oportunidad de una mayor interacción con el espacio público.

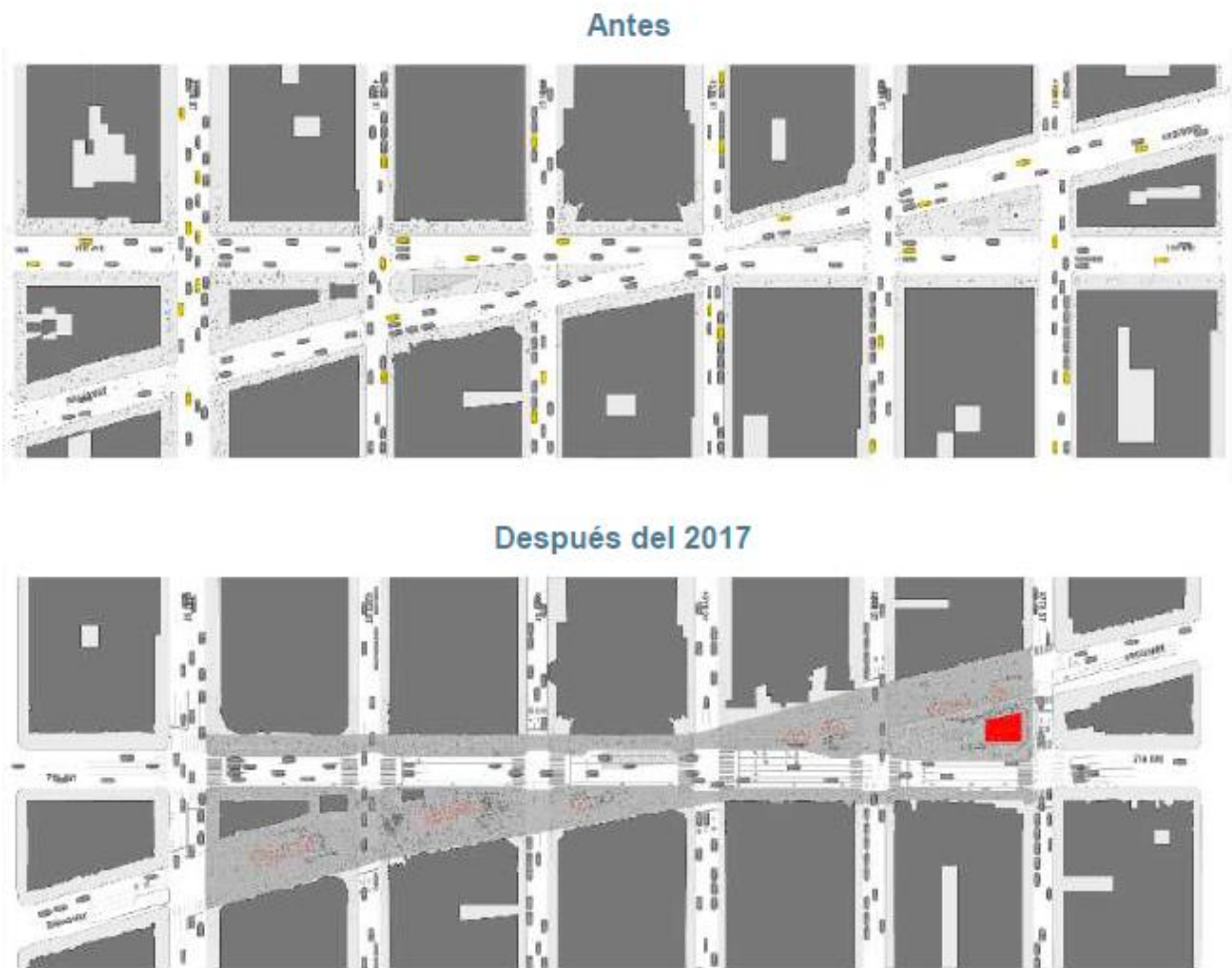


Figura 177. Área afectada por la peatonalización en el Time Square. Recuperado de <http://www.arquitecturaviva.com/es/Info/News/Details/10108>.

La peatonalización fue propuesta en el 2009 por el exalcalde de Nueva York Michael Bloomberg, abarca desde la avenida Broadway entre las avenidas 42 y 47, se intervinieron cerca de 130.000 m² y se plantearon a través de 5 plazas. Acoge a cerca de 400.000 peatones y fue diseñado por Snohetta.

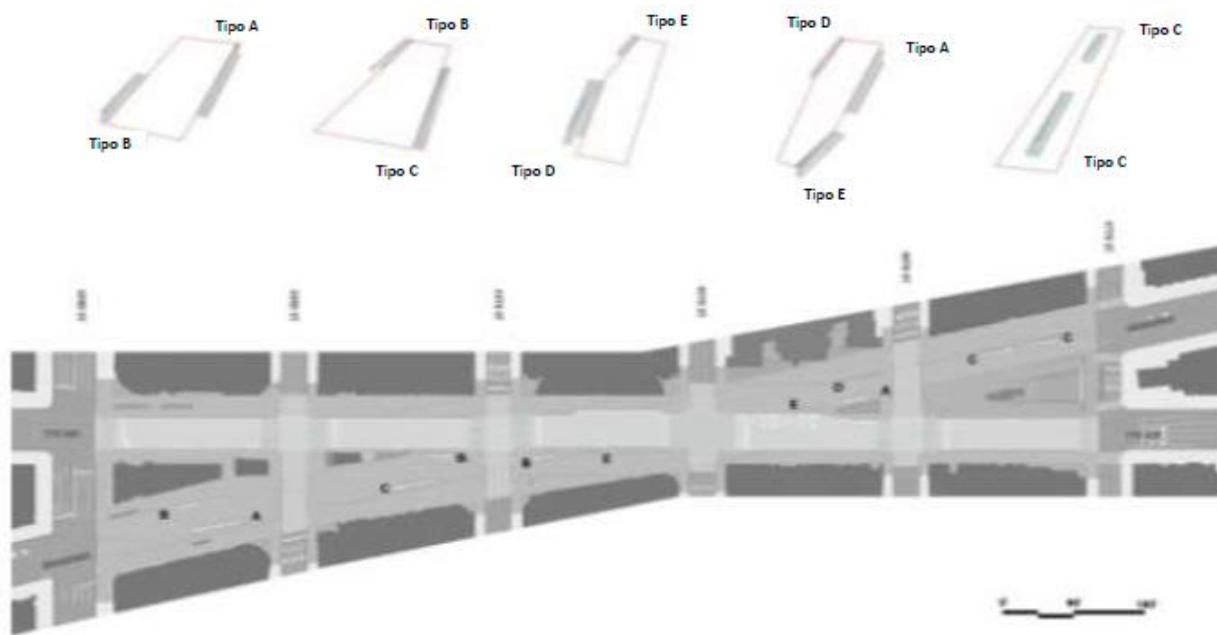


Figura 178. Intervención en los 5 tramos de la peatonalización del Time Square. Recuperado de <http://www.arquitecturaviva.com/es/Info/News/Details/10108>.

Se decidió cerrar la avenida Broadway para vehículos, instalando plazas transitorias teniendo como objetivo aumentar la seguridad para los peatones, disminuyendo la congestión vehicular.



Figura 179. Nuevo eje peatonal del Time Square. Recuperado de <http://www.arquitecturaviva.com/es/Info/News/Details/10108>.

La propuesta se centra en establecer vínculos en el espacio público para priorizar el peatón y pueda tener espacios culturales, sociales y ambientales. Revitalizar el espacio para los transeúntes. Para ello, se establecieron espacios donde los peatones puedan detenerse a disfrutar del espacio, socializar y observar del paisajismo que se desarrolla durante el recorrido.



Figura 180. Comportamiento de los transeúntes luego de la peatonalización. Adaptado de https://www.eldiario.es/cv/Aceras-pequenas-ciudad-pequena-grandes_0_814368667.html.

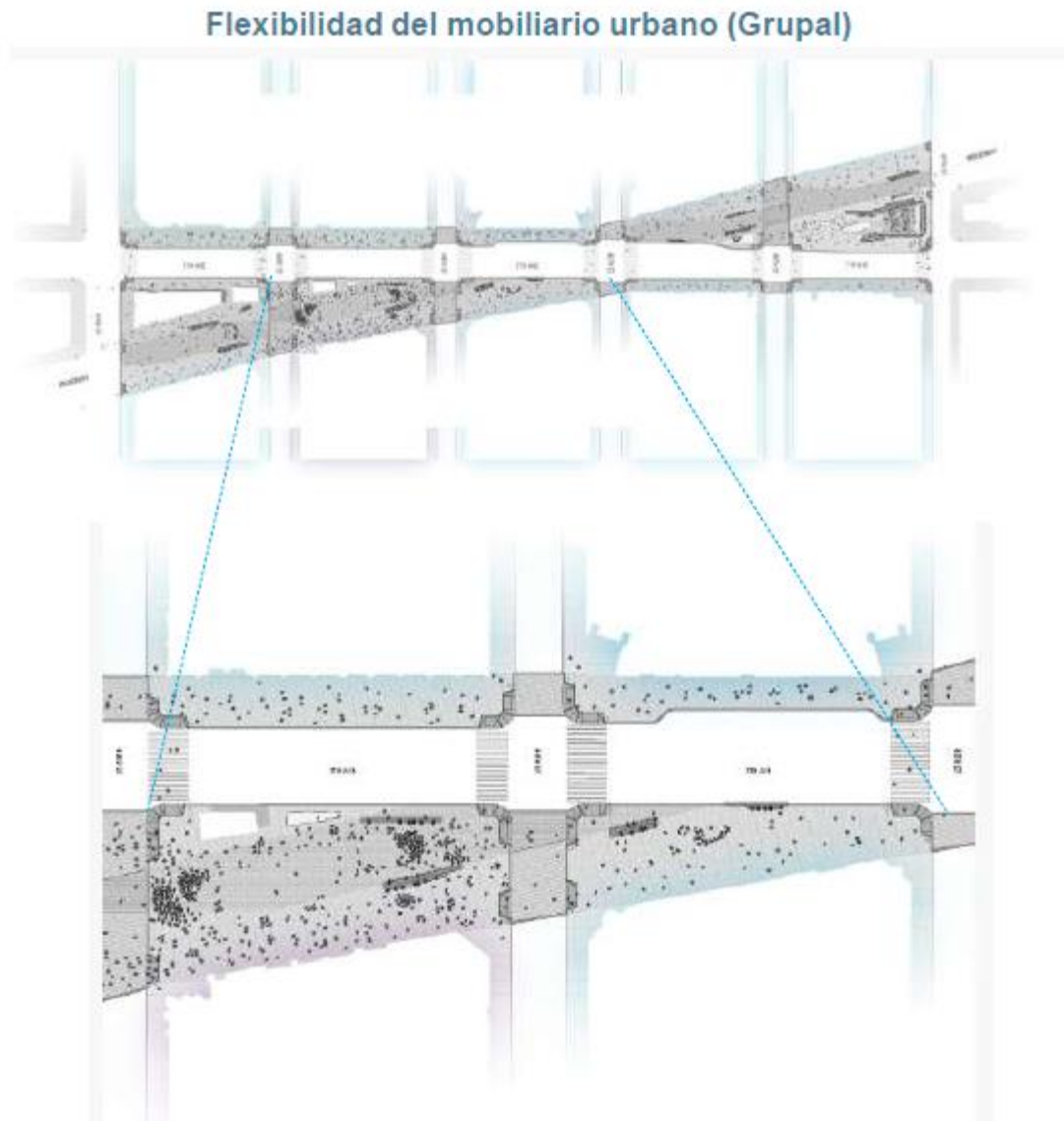


Figura 181. Espacios para ubicar el mobiliario urbano dentro del espacio público. Recuperado de <http://www.arquitecturaviva.com/es/Info/News/Details/10108>.



Figura 182. Tipo de mobiliario flexible dentro del eje, usado como espacios de sociabilización. Recuperado de <http://www.arquitecturaviva.com/es/Info/News/Details/10108>.

Observando la propuesta establecida en Times Square el grupo Snohett, según Jan Gehl erró al plantear toda la franja peatonal como una zona dura, sin tener en cuenta la arborización para brindar las condiciones ambientales sustentables que generen condiciones seguras y que brinden igualdad.



Figura 183. Nueva circulación peatonal y zonas de circulación lenta para el mobiliario urbano. Recuperado de <http://www.arquitecturaviva.com/es/Info/News/Details/10108>.

4.4.2 Tipología de peatonalización de Copenhague: Esta tipología es observada ya que ocupa las primeras posiciones del ranking sobre las ciudades de mejor calidad, basada en la reconversión de su espacio público.



Figura 184. Antes y después de la peatonalización en Copenhague. Recuperado de <https://blogfundacion.arquia.es/2017/01/el-arquitecto-en-las-nuevas-grandes-ciudades-peatonalizadas/>. Septiembre de 2018.

Desde 1960 se han estado realizando planteamientos innovadores para recuperar el espacio público del casco antiguo de Copenhague, en el cual se han ido peatonalizando calles y plazas para darle protección a los ciudadanos, desplazando el automóvil.

La idea de Jan Gehl fue intentar que los ciudadanos regresaran al centro, después de haber sido desplazados a la periferia por el uso de los automóviles. por eso planteo un “reconquista” de la

zona centro, interviniendo los espacios que generen: interacción social, intercambio económico y expresión cultural.

En Copenhague para su protección en encontraba una muralla representando el ciclo medieval por el que paso la ciudad, contaba con 2 accesos, uno por el oriente y el otro por el occidente.

Las vías principales se encuentran entrelazan los principales espacios públicos de la ciudad como las plazas de las iglesias de Nuestra señora y la iglesia de San Nicolás, así como el centro neurálgico formado por la nueva plaza de mercado que hoy día conforma una unidad.

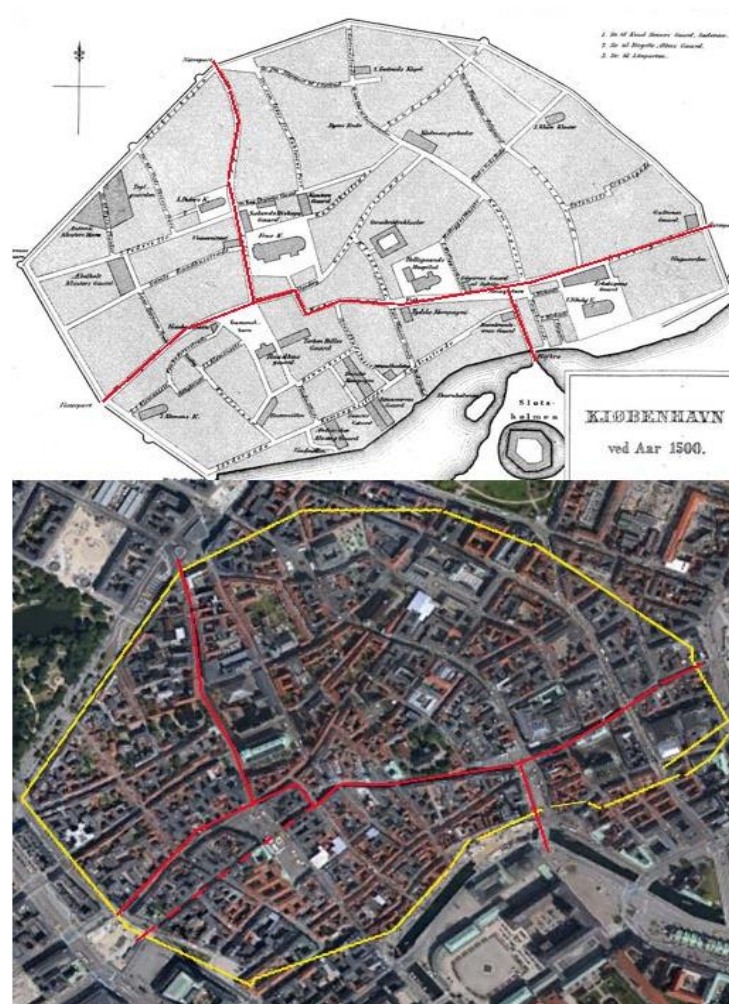


Figura 185. Vías principales de Copenhague. Recuperado de <http://urban-networks.blogspot.com/2015/06/el-renacimiento-del-espacio-urbano-la.html>, 2018.

A partir de 1962 se comenzó a desarrollar experimentos sobre la peatonalización.

La definitiva expulsión de los vehículos del centro genero mucha polémica, y los ciudadanos que estaban en contra dieron varios argumentos, el arquitecto se sustentó que si no se realizaba la peatonalización el comercio estaría destinado a cerrar.



Figura 186. Evolución de la peatonalización. Recuperado de <http://urban-networks.blogspot.com/2015/06/el-renacimiento-del-espacio-urbano-la.html>, 2018.

Gehl advirtió que era muy importante la vida social, ya que esta marca una configuración sobre el espacio público y el efecto que tiene en el sostenimiento de la vida comunitaria.

Una de las iniciativas para la peatonalización fue la importancia que tenía para Gehl, siendo Dinamarca su ciudad natal, para ello también conto con el apoyo de los políticos que estuvieron al mando en la segunda mitad del siglo XX. Era necesario recuperar el protagonismo del espacio urbano y ver el impacto que tendría.

El modelo que se planteó en el centro tiende a expandirse en las áreas residenciales que se han desarrollado en Copenhague desde el planteamiento inicial, mostrando con orgullo la calidad de su espacio público.

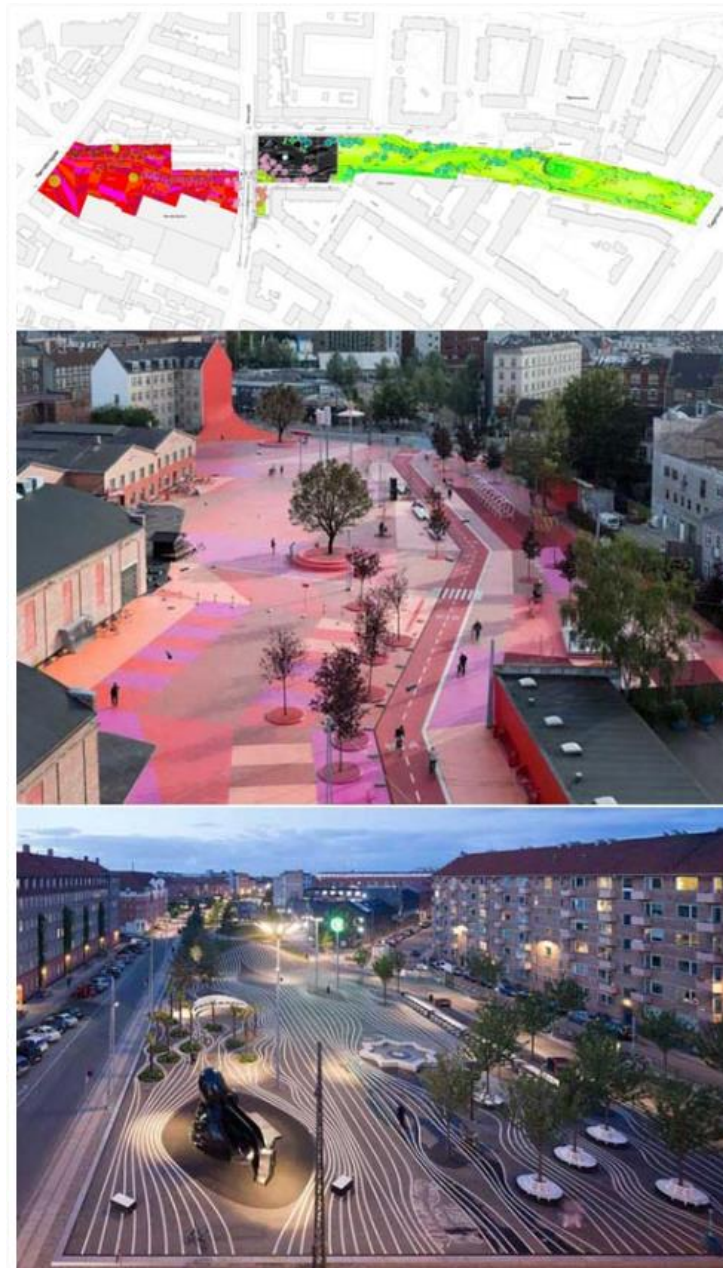


Figura 187. Expansión del diseño de espacio público en zonas residenciales. Recuperado de <http://urban-networks.blogspot.com/2015/06/el-renacimiento-del-espacio-urbano-la.html>, 2018.

4.4.3 Tipología de peatonalización de la carrera séptima de Bogotá: En esta tipología se observa como aplican la normativa de una ciudad colombiana para generar un eje peatonal, y cómo se entiende el desarrollo del espacio público.



Figura 188. Localización y estado actual del eje peatonal. Recuperado de <http://portfolios.uniandes.edu.co/gallery/21633655/Concurso-de-ideas-Una-Calle-Real-para-Bogota>, 2018.

La peatonalización de la carrera séptima fue propuesta por la alcaldía de Bogotá y abarca la carrera 7 entre calles 10 y 26. Se intervinieron cerca de 1,4 km y se plantearon 3 tramos; diariamente se acogen alrededor de 1.600.000 ciudadanos. Fueron intervenidos a través de la alcaldía mayor de Bogotá y costó alrededor de 40.000 millones de pesos.



Figura 189. Área total afectada por la peatonalización de la séptima. Recuperado de <http://portfolios.uniandes.edu.co/gallery/21633655/Concurso-de-ideas-Una-Calle-Real-para-Bogota>, 2018.

El proyecto de peatonalización de la carrera séptima hace parte del plan de revitalización del centro de Bogotá que adelanta el distrito, con la que se ampliará la zona peatonal de este corredor dejada por la administración anterior.

Este eje peatonal planteado en 3 fases responderá a trabajar con los perfiles viales, mobiliario urbano, invasión del espacio público, interrelaciones entre el espacio público y las edificaciones.



Figura 190. Vista del fin de la peatonalización de la carrera séptima. Recuperado de <https://www.archdaily.co/co/805383/guia-de-arquitectura-en-bogota-21-lugares-que-todo->

arquitecto-debe-conocer/58a39be7e58ecedc81000049-guia-de-arquitectura-en-bogota-21-lugares-que-todo-arquitecto-debe-conocer-imagen?next_project=no, 2018.



Figura 191. Parte del ciclo ruta incluida dentro del eje peatonal. Recuperado de http://ambientebogota.gov.co/archivo-de-noticias//asset_publisher/5PPa/content/peatonalizacion-en-tramo-de-la-carrera-7-disminuyo-los-niveles-de-ruido, 2018.



Figura 192. Vista aérea de la peatonalización completa. Adaptada de <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=411318&page=49>, 2018.

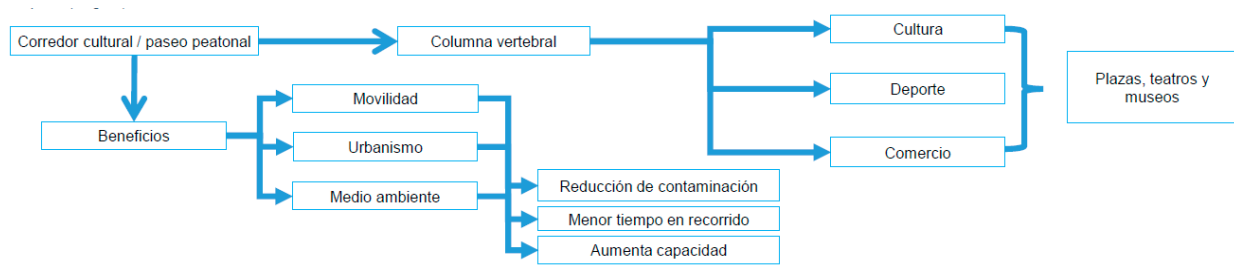


Figura 193. Esquema de directrices para la planeación del eje peatonal.

Pero aunque se haya producido la peatonalización, la ciudadanía junto a planeación se han dado cuenta que sus esfuerzos necesitan de una modificación para poder disfrutar de mejor manera el espacio público. Para ello llevaron a cabo un concurso para revitalizar este eje peatonal.

El concurso de “Ideas una Calle Real para Bogotá” nace como una iniciativa de la facultad de arquitectura de la Universidad de los Andes, en compañía de Gabriel Cure. En respuesta a la polémica generada por la peatonalización de la carrera séptima de Bogotá. El objetivo era brindar ideas sobre la posible estrategia urbana que diera paso al diseño de esta carrera.



Figura 194. Propuesta del deprimido para la carrera séptima de Bogotá. Recuperado de <http://portfolios.uniandes.edu.co/gallery/21633655/Concurso-de-ideas-Una-Calle-Real-para-Bogota>, 2018.

Una de las propuestas principales es el deprimido para la continuación de la circulación vehicular continua a través del eje; que se vio interrumpida por el planteamiento anterior del eje peatonal.

Se propusieron 3 acciones principales para el eje:

- Generar un perfil verde
- Hacer un deprimido para los vehículos
- Caracterizar las actividades de la noche con un piso interactivo

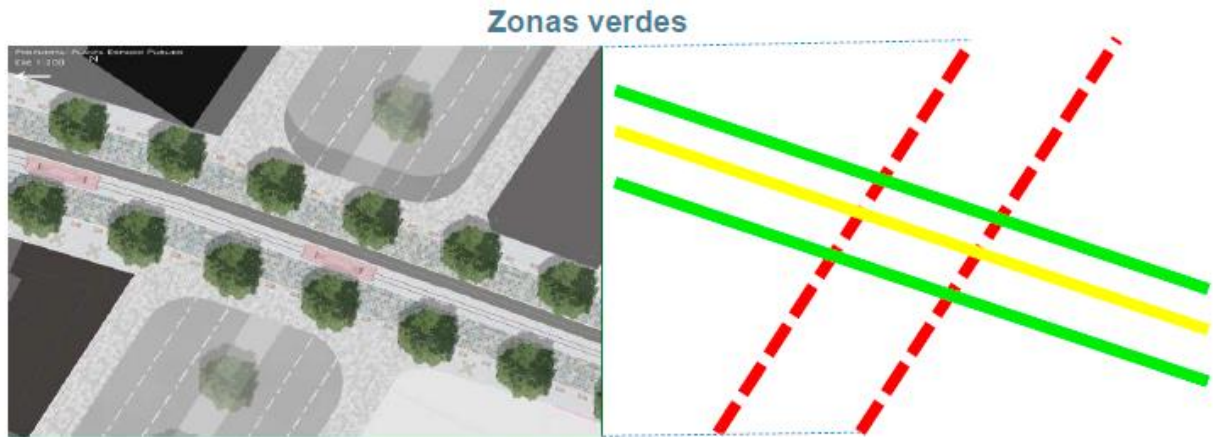


Figura 195. Propuesta de las zonas verdes sobre el deprimido. Adaptado de <http://portfolios.uniandes.edu.co/gallery/21633655/Concurso-de-ideas-Una-Calle-Real-para-Bogota>, 2018.



Figura 196. Tipología de piso inteligente para el eje peatonal. Adaptado de <http://portfolios.uniandes.edu.co/gallery/21633655/Concurso-de-ideas-Una-Calle-Real-para-Bogota>, 2018.

4.4.4 Conclusiones de las tipologías: Se tienen en cuentas las directrices y características de las zonas que deciden intervenir. Para Jan Gehl para realizar una peatonalización se debe a tener en cuenta:

- Se debe implementar en el centro de las ciudades que se han ido abandonando, reactivándola mediante ejes peatonales.
- Dar prioridad al peatón sobre el paso vehicular, así la actividad comercial de la zona se reactivará.
- Es necesario darle prioridad al peatón, evitando que se generen cruces entre los pasos peatonales y vehiculares.
- Plantear mobiliario para que los peatones puedan detenerse a tomar un descanso y disfrutar del espacio público.
- Un buen patrón a tener en cuenta al momento de diseñar el espacio público es: el desarrollo de la infraestructura, enriquecer la calidad de vida, mejorar la sostenibilidad ambiental y aumentar la productividad.

Según la peatonalización planteada en la carrera séptima de Bogotá:

- El eje peatonal cuenta con mobiliario para el disfrute de los peatones, esto hace que los ciudadanos se detengan.
- No hay implementación de arborización y aunque esta zona sea bastante frasca se podría plantear un eje central que de confort al peatón en épocas de alta incidencia solar.
- La carrera séptima es una zona potencial bastante activa e importante para la ciudad, ya que cuenta con zonas históricas y culturales importantes para la ciudad.
- El corredor cultural del centro cuenta con un espacio participativo, colaborativo e incluyente.
- Se realizó un concurso en el que plantearon un deprimido como solución para la circulación constante de los peatones, como la demanda del sistema de transporte público.

- Jan Gehl acoge los espacios de la ciudad y buscar convertirlos en espacios públicos y plazas que definan la función de lo cultural, social, económico y político.

4.5 Directrices y planteamiento de diseño

Al momento de realizar una regeneración urbana se debe tener en cuenta las características con las que cuenta el sector, las acciones que se vayan a tomar deben dar respuesta a las funciones culturales, sociales, económicas y políticas.

Las acciones a tener en cuenta parten de los indicadores propuestos por los teóricos:

- Mejoramiento del espacio público.
- Implementación de zonas verdes.
- Usos.
- Alturas.
- Estado de las edificaciones.
- Vendedores ambulantes.

Por esto se plantea una intervención en 3 momento diferentes:

- Corto plazo (1-2 años).
- Mediano plazo (5-10 años).
- Largo plazo (10-20).

4.5.1 Directrices a corto plazo: En este primer planteamiento se realizan acciones mediáticas en las edificaciones, solo se intervendrá el espacio público, implementando mobiliario que dé respuesta a las directrices planteadas por los referentes teóricos.

La idea principal es generar un espacio público de calidad abordando la conectividad, el acceso físico, la protección del crimen, cobijo del clima, aislamiento del tránsito, generar espacios para el descanso y el trabajo.

Se implementarán 3 estrategias de diseño que mejore las condiciones actuales y generen un espacio público de calidad para los peatones.



Figura 197. Zona del eje para el planteamiento del espacio público a corto plazo.

Fuente: Elaboración propia.

1. Mejoramiento del espacio público: Como idea principal se requiere implementar de zonas que generen áreas multifuncionales dedicadas a la interacción social, el intercambio económico y la expresión cultura.

1.1 Mobiliario: Con este se tiene el propósito de facilitar y implementar sitios para que los peatones tengan un espacio para detenerse, descansar, conversar y permanecer en el lugar.

Se realiza una zonificación en la zona central del tramo para el confort del peatón. Los ángulos que se pueden evidenciar en el mobiliario diseñado para el descanso genera la sensación de acogida y recibimiento.

La materialidad también responde al confort del peatón, por ello la zona de apoyo se da en madera, puesto que este recurso no concentra la energía.

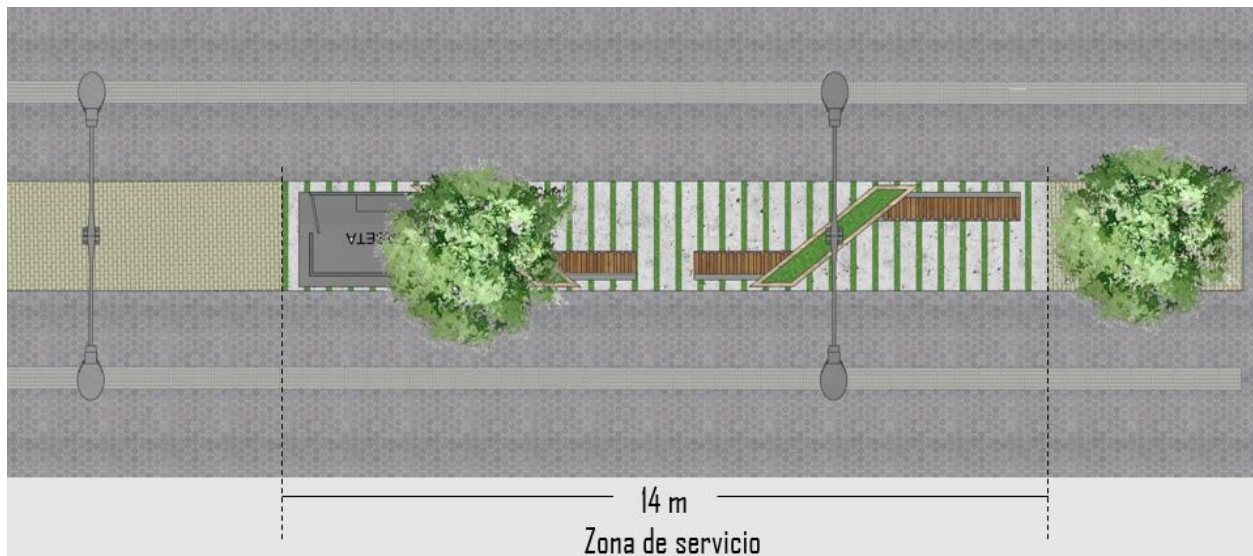


Figura 198. Visualización en plante del mobiliario propuesto.

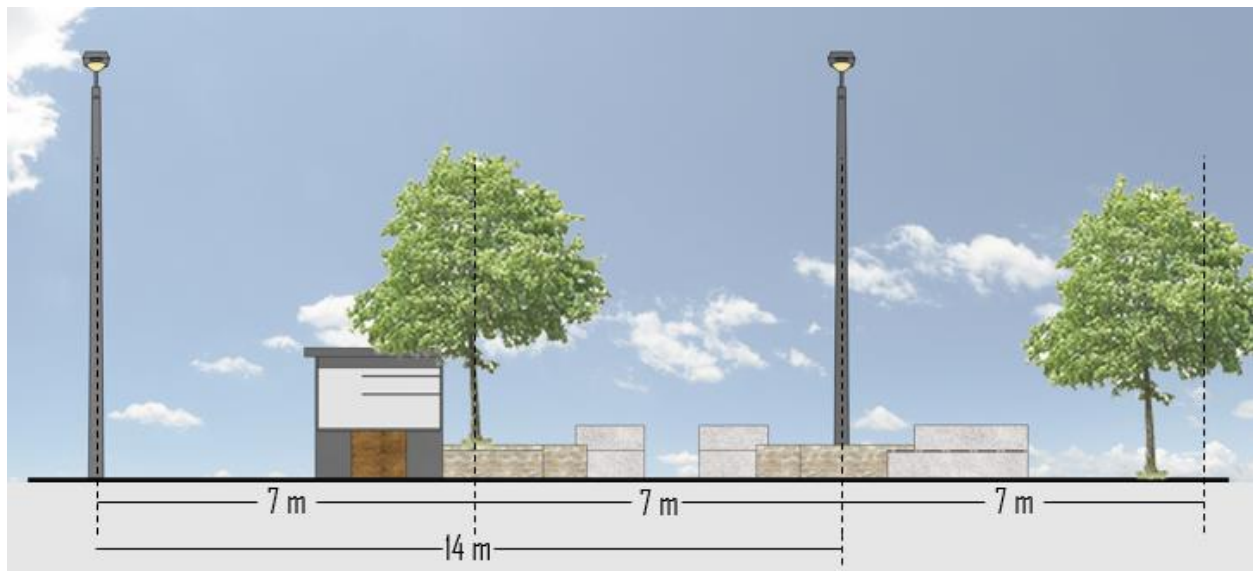


Figura 199. Alzado del mobiliario propuesto.

El mobiliario del planteamiento este compuesto por unos submódulos cada 7 metros, esta estrategia está basada en la ubicación de la arborización según su crecimiento y las luminarias en base a su área de proyección.

Los módulos de venta que se implementaron en la franja central para potenciar y aumentar el flujo peatonal.

Dado que actualmente no funciona el puente peatonal, se planteo un paso a nivel para los peatones, teniendo prioridad el peatón sobre vehículo.

2. Zonas Verdes: para la implementación de la arborización se tuvo presente la especie arbórea que tenga las mejores características y brinde más confort al peatón.

El oiti es el árbol que cuenta con mejores condiciones, ya que constantemente es implantado en zonas con gran afectación vehicular.

**DITI**

- Altura Máxima: 15m
- Amplitud de copa: 7-14m
- Longevidad: >60 años
- Requerimiento de luminosidad: alto

Figura 200. Especie elegida para la implantación en el eje.

3. Protección al peatón: Dado que actualmente se encuentran vehículos estacionados en el eje, se plantea como cerramiento y protección bolardos en las zonas excéntricas que colindas con las carreras, estos bolardos también proyectaran luz.



Figura 201. Bolardos propuestos para la protección del peatón.



Figura 202. Visualización del eje con la franja de mobiliario central.

4.5.2 Directrices a mediano plazo. En las actuaciones que corresponden al planteamiento de mediano plazo, se intervendrán los predios correspondientes a la zona media del tramo, creando pasajes comerciales, ampliando el espacio público, generando espacio de calidad para la población en general y organizando las ventas informales que constantemente se encuentran en el tramo.

Con la propuesta de los pasajes comerciales se pretende potencializar el sector en general.



Figura 203. Pasaje comercial planteado entre carreras 14 y 15.

Con la propuesta planteada aparte del pasaje comercial, en el medio se crea una plazoleta como complemento, para generar espacio público para los peatones, dándoles cobijo, seguridad; permitiendo encuentros sociales.

Se da prioridad al peatón con la restricción de los pasos vehículos en las carreras 13 y 14, permitiendo que los usuarios tengan total tranquilidad al momento de realizar el recorrido por el eje.

Se observa el estado y la conexión de que desarrolle el predio para tener conocimiento de la circulación lineal que se puede emplear.



Figura 204. Liberación del predio intermedio y generación del pasaje comercial.

Los pasajes comerciales aparte de generar espacio de calidad para los transeúntes, también están planteados como una solución para la organización de vendedores informales, así aumentar y beneficiar la actividad económica de cada ciudadano que tenga conexión directa con el eje comercial.



Figura 205. Imagen aproximada de un pasaje comercial.

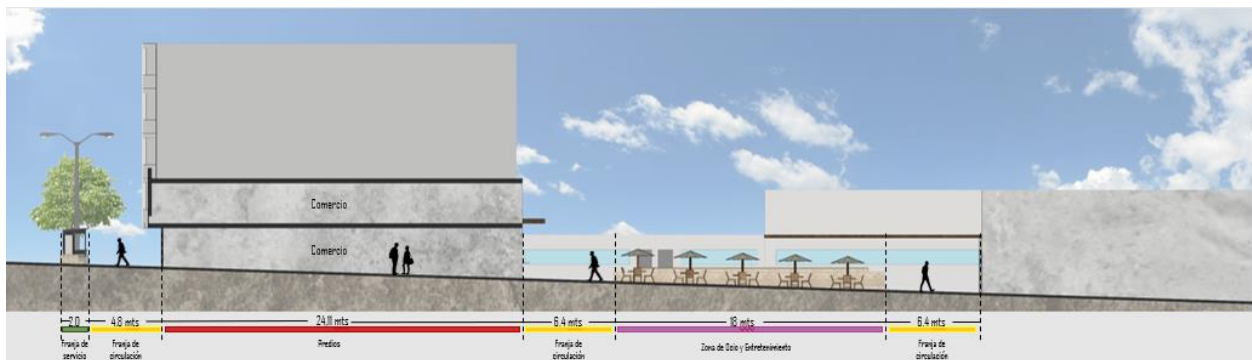


Figura 206. Corte del pasaje comercial.

En la ciudad se ha estado empleando espacios de calidad para el peatón, mediante la liberación del espacio público, empleando circulaciones peatonales de calidad, con franjas de arborización y mobiliario; apoyando las teorías de urbanistas en donde prima el peatón sobre el paso vehicular.

Un ejemplo de esto es la carrera 33 del sector de cabecera, que sufrió un proceso de cambio, con la ampliación de la franja de circulación peatonal. Al comienzo se generó mucha controversia, pero al final los ciudadanos entendieron las razones de esta implementación.



Figura 207. Espacio público regenerado en la carrera 33.

En los pasajes comerciales no se requiere implementar arborización, debido a la liberación de la zona media se genere ventilación cruzada, creando un microclima agradable para el peatón.

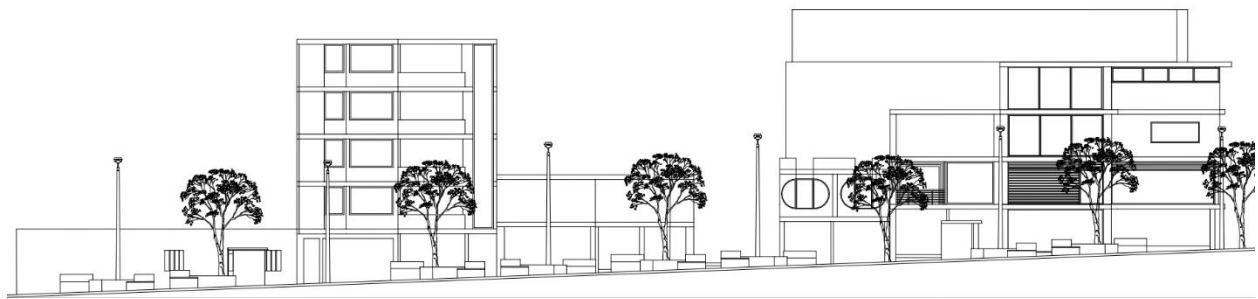


Figura 208. Alzado longitudinal del eje con la liberación predial.

4.5.3 Directrices a largo plazo: Las estrategias que se tienen en cuenta en este planteamiento es la intervención predial, en base a lo establecido por el plan de ordenamiento territorial y las directrices propuestas por Jan Gehl, como la dimensión humana y la escala destrozada.

Este planteamiento tiene como idea principal crear caminatas basadas en:

- Ciudades vitales.
- Sostenibles.
- Sanas.
- Seguras.

Este plazo demuestra directrices establecidas en plan de ordenamiento territorial y las estrategias que mejor se adapten a la zona.

Se evidencia las características que se plantean en la nueva tipología definitoria, en la que se puede observar el englobe de predios, la liberación del espacio público, la multiplicidad de usos, la dimensión humana, la escala destrozada y los pasajes comerciales pasajes comerciales.

Sector	Sector 6	
Subsector	6A	
Frentes	Frente Mín. 15 m	Frente >15 y < 45
I.O.	0,4	0,4
I.C.	5,0	6,5
Altura máxima	10 pisos	Libre
Tipología edificatoria	Aislada	Aislada

Figura 209. Nueva normatividad para el sector 6 del P.O.T. Tomado del plan de ordenamiento territorial. Alcaldía de Bucaramanga, 2018.



Figura 210. Visualización en planta de la nueva tipología edificatoria, tramo calle 34 y 35 entre carreras 14 y 15.

La nueva tipología edificatorio tiene como función principal potencializar el espacio público y dar confort al peatón, no solo con los espacios a nivel de planta, sino que también en altura.

Desde el comienzo de la modernidad, con la llegada de las edificaciones en altura se dejó de lado la dimensión humana, dejando poco espacio para el peatón y poniendo en riesgo las funciones que cumple el espacio público.

La tipología edificatoria cuenta con plantas libres, generación de pasajes comerciales.

La idea principal de la nueva tipología es disminuir el índice de ocupación y aumentar el índice de construcción, aprovechando mejor el valor predial que presenta en esta zona.

<u>SOLUCIONES</u>		
	LARGO PLAZO	
TIEMPO	10-20 AÑOS	
ALCANCE	POR TRAMO (PREDIOS)	EN EL EJE
Soluciones	❖ Aumento del índice de construcción y disminución del índice de ocupación.	❖ Se crea un deprimido para el paso del sistema de transporte masivo que va desde la calle 36 hasta quebradaseca. ❖ Creación de un eje peatonal a través de la carrera 15 sobre el deprimido para la potencialización del comercio y seguridad del peatón.

Figura 211. Soluciones a tener en cuenta en el planteamiento.

La última directriz, se va a enfocar a la nueva distribución de la circulación vehicular, ya que al ser una zona centro es imposible no contar con el espacio para el transporte público que atraviesa el paseo comercial.

1. En la nueva tipología tiene en cuenta la cantidad de niveles que conectan directamente con el eje peatonal, respetando las sensaciones percibidas por los transeúntes al momento de realizar un recorrido por el eje:

- El modulo colindante al eje peatonal tendrá una altura de 5 plantas y el modulo mas alejado contarán con 10 plantas.

- En la primera planta se establece una zona comercial, la segunda esta destinada a para oficinas y de la tercera planta en ascenso será residencial.
- Uno de los principales factores que se tuvieron en cuenta para la creación de esta tipología con el planteamiento de la zona residencial, es la permanencia de los ciudadanos en el sector, así se disminuye la inseguridad presente de la zona.



Figura 212. Alzado del módulo edificatorio con relación al eje.

La idea de la tipología edificatoria planteada esta sustentada en el análisis realizado por el arquitecto Jan Gehl, compuesta por llenos y vacíos. El módulo de conexión directa con el eje, genera un contacto entre el edificio y la calle, pero esto solo se es posible si la edificación cuenta con 5 plantas.

Mas allá de este nivel, se va disipando el contacto con la ciudad, siendo reemplazado por un entorno visual al horizonte.

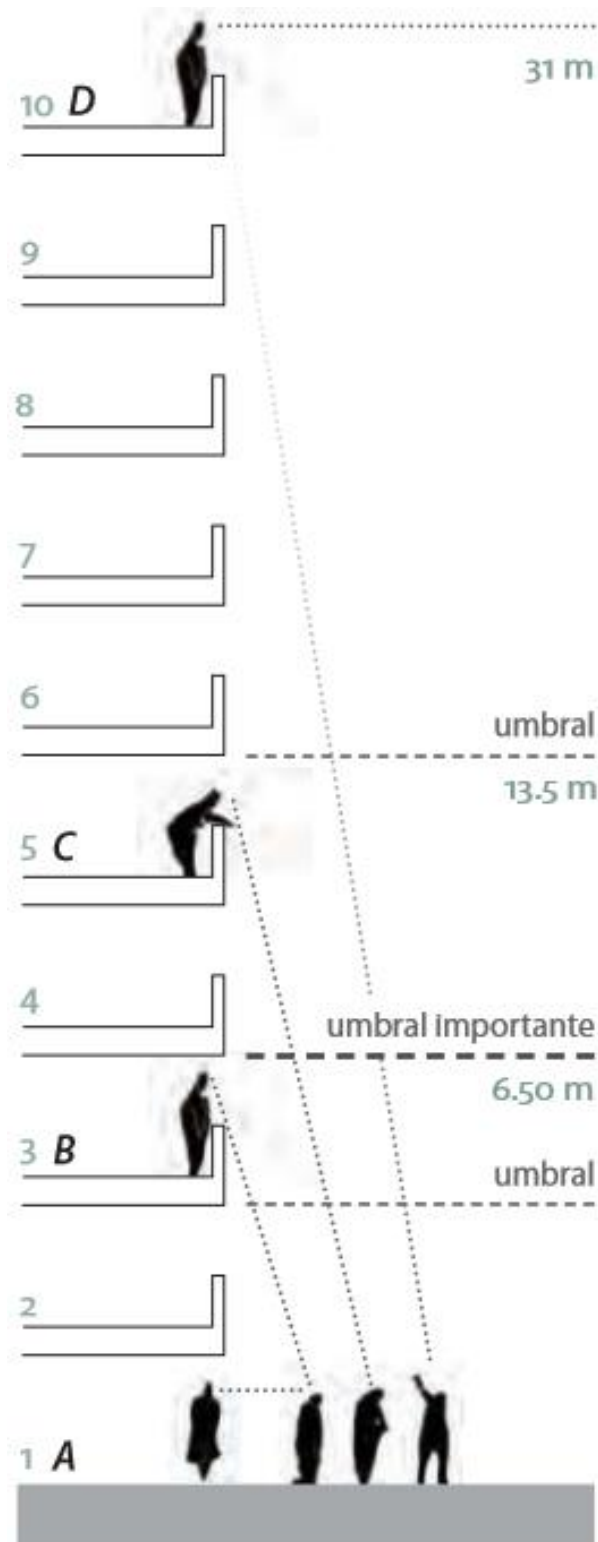


Figura 213. Conexión y visualización de los ciudadanos con respecto al espacio público.

Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente.

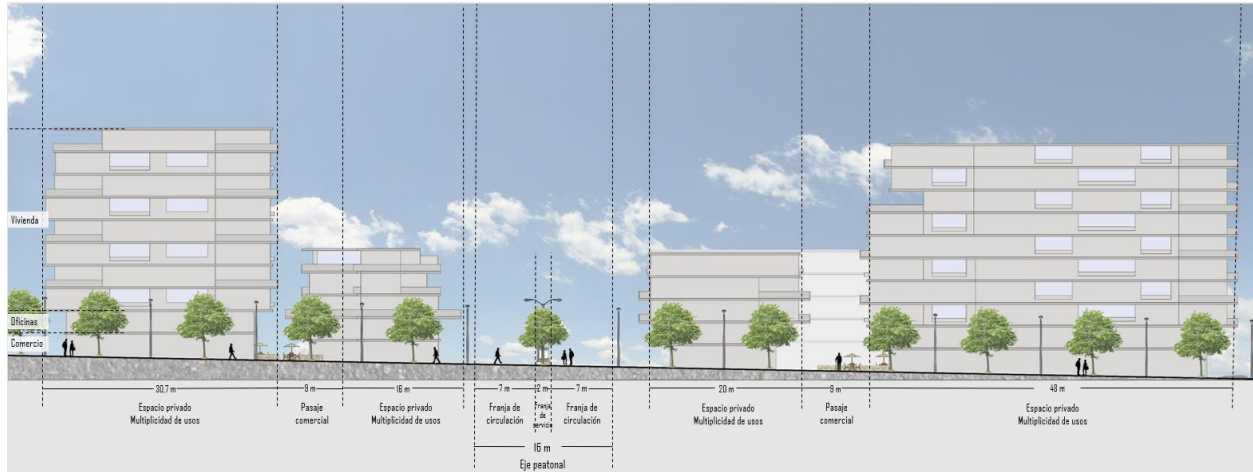


Figura 214. Alzado del nuevo planteamiento edificatorio visto desde la carrera 15.

Para lograr el interés principal y fortalecer el espacio público, se crea un paso a desnivel para el sistema de transporte masivo, que abarca la calle 36 hasta la avenida quebradaseca, lo que haría que en el eje de la carrera 15 que se encuentra a nivel, se cree un eje peatonal para potencializar el comercio.



Figura 215. Nuevo sistema subterráneo de transporte público.

La idea principal del paso a desnivel es darle la prioridad que merece el peatón, generando una ciudad sostenible, con mayor productividad, que enriquezca la calidad de ciudad de los ciudadanos que constantemente se encuentran en el sector.

La calidad del espacio público, ayuda a revivir la dimensión humana de los asentamientos urbanos, promoviendo la equidad y la inclusión social.

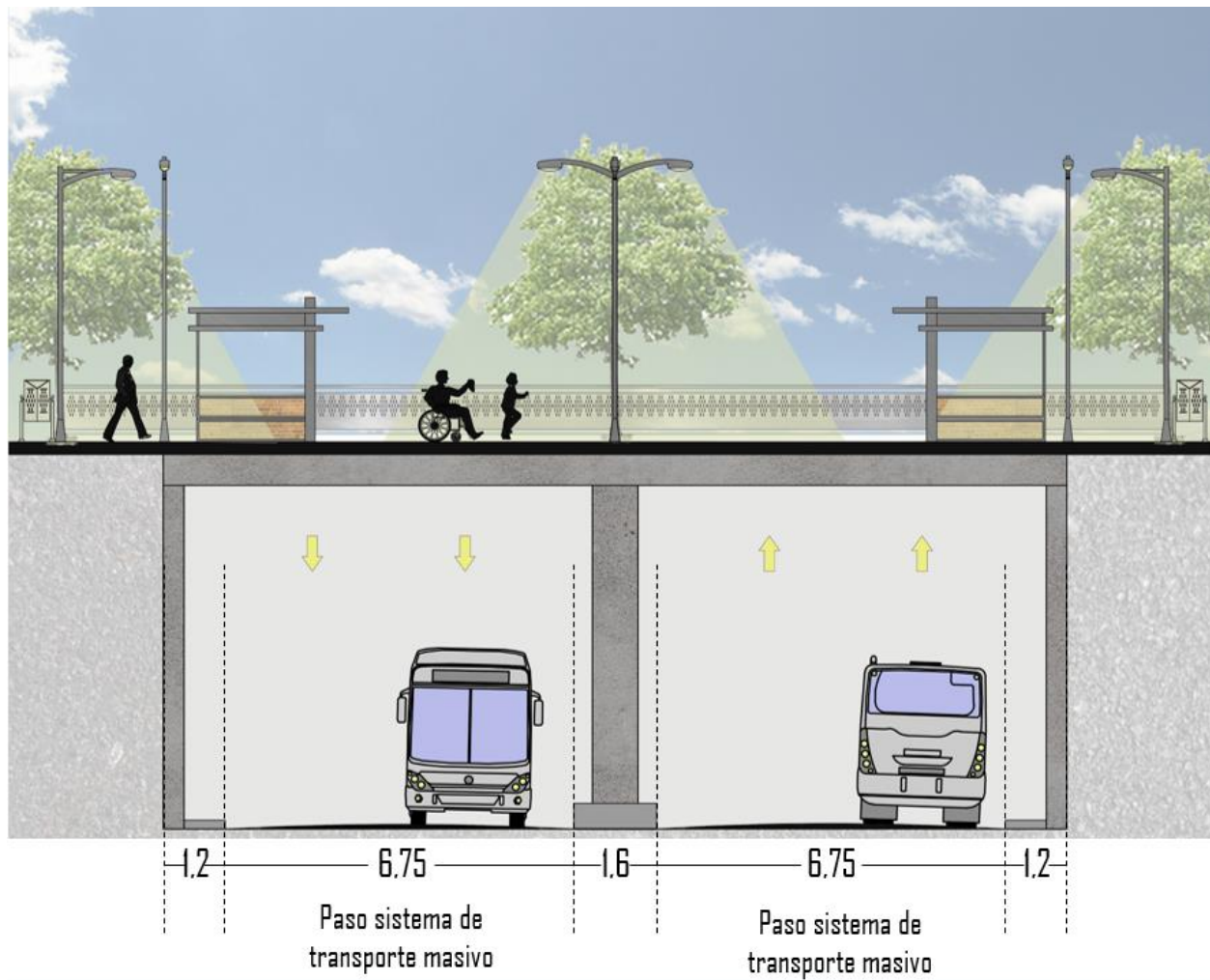


Figura 216. Corte del paso subterráneo y el paso a nivel para los peatones.

4.6. Planteamiento de mobiliario según sus características:

4.6.1. Soluciones para la implementación del mobiliario:

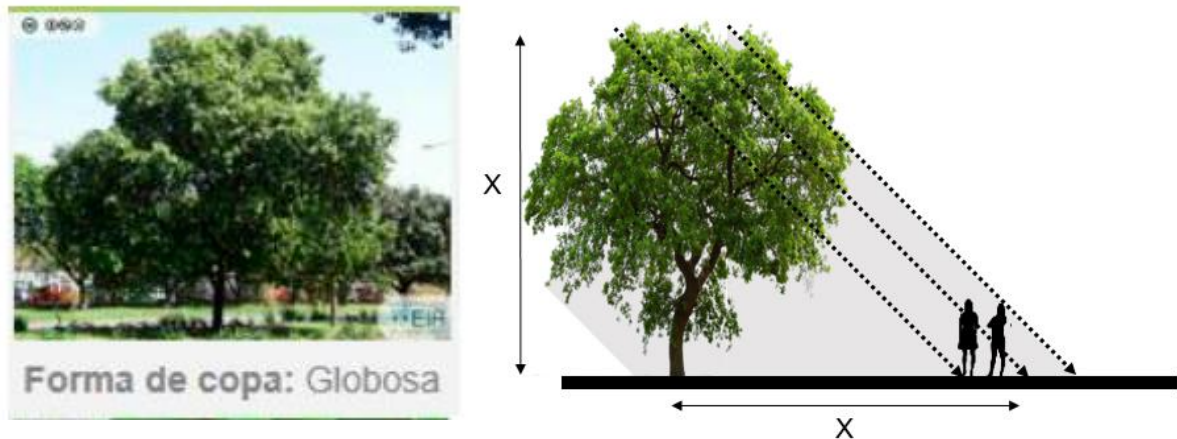


Figura 217. Esquema de sombras generados por el Oití.

La implementación de las luminarias es necesaria para garantizar la seguridad de los peatones que transitan y tienen actividad durante la noche, por esto se buscan las características d

Aunque la sombra es importante para garantizar el confort al transitar durante el día, se espera que el eje peatonal tenga actividad durante la noche; para ello se debe pensar en la luminaria.



Figura 218. Esquemas de comportamiento de las luminarias en espacio público. Tomado de Sylvania, F. (2016). Luminarias Led Catalogo 2016.

Las luminarias deben ser propicias para mantener una iluminación constante del espacio público durante la noche. Para ello su selección debe ser pensada

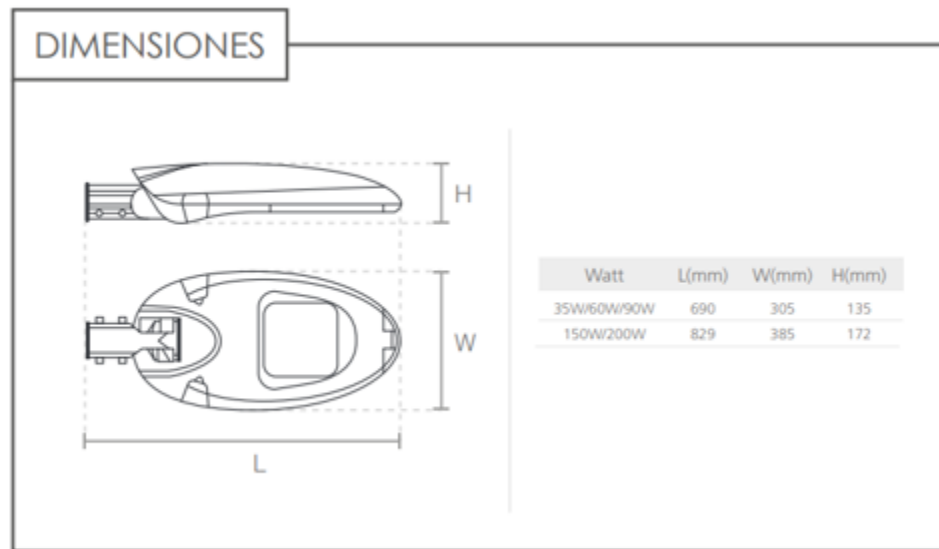


Figura 219. Luminaria que cuenta con los Watts necesarios para alumbrar el espacio público.

Tomado de Sylvania, F.(2016). Luminarias Led Catalogo 2016.

La luz de una luminaria pública se proyecta hasta los 45° con la ayuda de la reflexión en el suelo, por ello se utiliza un espacio de 1,5 mayor a la altura del poste para la división entre luminarias.

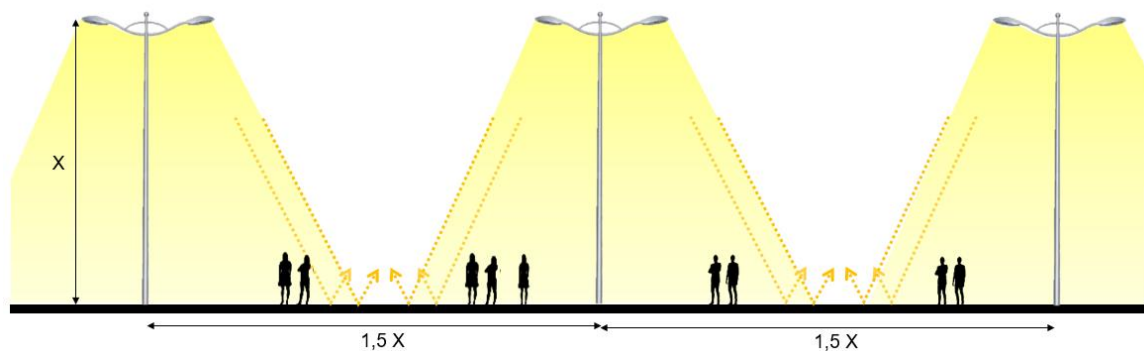


Figura 220. Espacios establecidos entre luminarias para garantizar la luz continúa durante el eje de la noche.

Fuente: Elaboración propia.

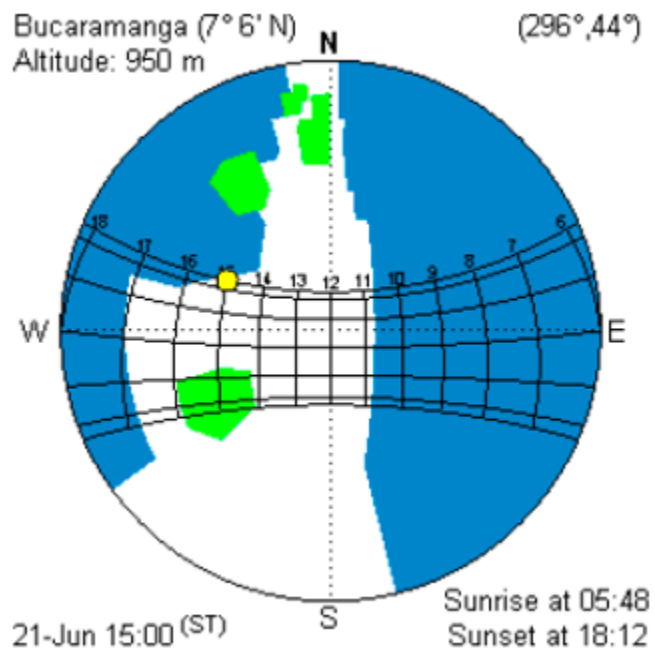


Figura 221. Esquema del sol dentro del tramo para las zonas verdes

5. Conclusiones

El rango de alcance de las directrices para la propuesta de regeneración urbana del espacio público tiene tres momentos diferentes de crecimiento progresivo.

Se planteo una regeneración urbana, ya que el sector cuenta con diferentes problemáticas urbanas en las que intervienen factores económicos, políticas, sociales, ambientales y de seguridad que lleva al sector a un deterioro, con las soluciones de están problemáticas se puede realizar un cambio de modelo que ayudara a potenciar no solo el eje peatonal, sino que la zona en general.

La regeneración tiene como función principal generar estrategias para desarrollar un modelo sostenible e integro.

Con los 3 momentos de implementación progresiva para realizar la regeneración urbana del paseo del comercio, se podría tomar el modelo propuesto y replicarlo en la totalidad del eje, garantizando un espacio público de calidad que genere: conectividad, acceso físico, protección del crimen, cobijo del clima, aislamiento del tránsito, zonas de descanso y trabajo.

Como planteamiento para la solución de la calidad que requiere el eje peatonal, se tiene como respuesta un ideal del eje ubicado entre las calles 34-36 entre carreras 14 y 15, el cual permite no solo el mejoramiento del eje, con la implementación de zonas verdes, luminarias, bancas, circulación de vientos cruzados, entradas de luz, mejoramiento del clima; sino que propone nuevas formas de interacción entre, las edificaciones, el espacio público y los ciudadanos(objeto, sujeto, entorno); generando plazoletas interconectadas por pasajes comerciales con el eje, para desarrollar de manera adecuada el uso comercial y la disposición de los vendedores informales en los pasajes comerciales a mediano plazo.

En la escala de mayor incidencia, el análisis de los autores junto con las conclusiones, genera unos indicadores que pueden mejorar la calidad del espacio público. El planteamiento que se realizó en este último desarrollo interviene los predios colindantes al eje peatonal, convirtiendo el diseño en una respuesta a la necesidad y seguridad que el peatón requiere.

Así finalmente se generarían unas áreas multifuncionales dedicadas para la interacción, intercambio económico y la expresión cultural, resolviendo las problemáticas del sector y potencializando a partir de ellas.

Este patrón abarcara finalmente el desarrollo de la infraestructura con el cambio de tipología edificatoria, el paso a desnivel para el sistema de transporte; mejora de la sostenibilidad ambiental con la implementación de arborización; mayor productividad con la mejora de los espacios comerciales; enriqueciendo la calidad de vida y la inclusión social.

Con la regeneración urbana se dará solución a los factores característicos de la zona y tendrá el estatus que requiere por su valor histórico, cultural y económico que merece.

“El interés por una dimensión humana dentro de un planteamiento es el reflejo de que existe una demanda por mejor calidad urbana” (Gehl,2014).

Referencias bibliográficas

- Alcaldía de Bucaramanga. (2018) *Plan maestro del espacio público*. Editorial Universidad Pontificia Bolivariana. Medellín. Primera Edición.
- Alcaldía de Bucaramanga. *Plan de ordenamiento territorial 2014-2027 – Perfiles peatonales*. Información obtenida el día 14 de septiembre de 2018.
- Blasco, J. (2015). *El renacimiento del espacio urbano: la experiencia de Copenhague*. [Documento en línea]. Consultado el 14 de septiembre de 2018, <http://urban-networks.blogspot.com/2015/06/el-renacimiento-del-espacio-urbano-la.html>.
- Concurso de ideas “Una Calle Real para Bogotá”. Recuperado el 18 de septiembre de 2018, <http://portfolios.uniandes.edu.co/gallery/21633655/Concurso-de-ideas-Una-Calle-Real-para-Bogota>.
- Duque, H. (2015). *Bucaramanga: Su historia y sus principales problemas de pobreza y miseria*. [Pagina Web]. Recuperado el 12 de julio de 2018, <http://alainet.org/es/articulo/169239>.
- El renacimiento del espacio urbano: la experiencia de Copenhague*. (s.f) Recuperado el 18 de septiembre de 2018, <http://urban-networks.blogspot.com/2015/06/el-renacimiento-del-espacio-urbano-la.html>.
- Evolución de las ciudades-La calle para los peatones*. (s.f) Recuperado el 14 de septiembre de 2018, <http://integraldesignfactory.net/2018/01/03/evolucion-de-las-ciudades-la-calle-para-los-peatones/>.
- Gavassa, E. (2012) *Federación santandereana de comerciantes e industriales - Reseña histórica 1938-2011*. Bucaramanga. Editorial Fenalco. Primera Edición.

Gehl, J (2014) *Ciudades para la gente*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Editorial Infinito. Primera Edición.

Koolhaas, R (2006) *La ciudad genérica*. Barcelona. Editorial Gustavo Gili. Primera Edición.

Martínez, C. (2014). *Peatonalización de Times Square estaría lista en 2016*. [Documento en línea]. Consultado el 14 de septiembre de 2018, <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/04/14/peatonalizacion-de-times-square-estaria-lista-en-2016/>.