

**Diseño de un parque urbano para la comuna de Río Frío en Floridablanca,
Santander, Colombia**

Daniel Steven Jerez Hurtado

Trabajo de grado para optar el título de Arquitecto

Director

Edwin Ríos Vargas

Magister en Arquitectura

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

División de Ingenierías y Arquitectura

Facultad de Arquitectura

2022

Contenido

Introducción	13
1. Problemática.....	14
2. Justificación.....	16
3. Objetivos	17
3.1 Objetivo general	17
3.2 Objetivos específicos.....	17
4. Marco referencial	18
4.1 Marco conceptual	18
4.1.1 Propuesta	18
4.1.2 Diseño	19
4.1.3 Parque urbano	19
4.2 Marco legal	21
4.2.1 Decreto 1538 2005.....	21
4.2.2 Ley 361 1997.....	21
4.2.3 NTC 6047.....	21
4.2.4 Ley 388 1997.....	21
4.2.5 Acuerdo N° 35 de 2018.....	22
5. Marco histórico	22
6. Metodología	22
7. Estudios tipológicos	24

7.1 Parque de los Sueños, Real de Minas, Bucaramanga	24
7.1.1 Contexto del proyecto	24
7.1.2 Planos generales del proyecto	25
7.1.3 Red de equipamientos urbanos públicos	26
7.1.4 Programa urbano y zonificación	27
7.2 Parque de las cigarras, ciudadela Real de Minas, Bucaramanga.....	31
7.2.1 Contexto general del proyecto	31
7.2.2 Planos generales del proyecto	33
7.2.3 Sistemas estructurantes del proyecto.....	34
7.2.4 Programa urbano y zonificación	36
8. Cuadro de áreas	38
9. Propuesta de lugar de implantación	39
9.1 Terreno tras el centro departamental de emergencias CEGIRD	39
10. Análisis del lugar de implantación	41
10.1 Análisis físico y normativo.....	41
10.1.1 Lugar de implantación.....	41
10.1.2 Usos del suelo	43
10.1.3 Sistema de espacio público y equipamientos	44
10.1.4 Categorías de protección.....	45
10.1.5 Sistema de infraestructura vial	46
10.1.6 Perfiles viales.....	47
10.1.7 Análisis proyecto de intercambiador PQP	48

10.2 Análisis determinantes físicas	51
<i>10.2.1 Dirección y velocidad de vientos</i>	51
<i>10.2.2 Precipitaciones</i>	53
<i>10.2.3 Asoleamiento</i>	53
<i>10.2.4 Vegetación</i>	55
<i>10.2.5 Topografía</i>	56
<i>10.2.6 Cota de inundación</i>	59
10.3 Análisis contexto	59
<i>10.3.1 Contexto urbano general</i>	59
<i>10.3.2 Hitos del sector</i>	62
<i>10.3.3 Nodos del sector</i>	68
<i>10.3.4 Accesibilidad al predio</i>	74
<i>10.3.5 Morfología urbana</i>	76
Referencias	81

Lista de tablas

Tabla 1. *Comparativa entre de áreas de las tipologías y las propuestas para el proyecto.....* 38

Lista de figuras

Figura 1. <i>Ficha arquitectónica general del proyecto “Parque de los sueños”</i>	25
Figura 2. <i>Plano con convenciones de usos del sector</i>	25
Figura 3. <i>Gráfico porcentaje de predios según uso</i>	26
Figura 4. <i>Ubicación de los parques en el sector</i>	26
Figura 5. <i>Zonificación parque de los sueños, cuadro de áreas y convenciones</i>	27
Figura 6. <i>Gráfico de porcentajes de áreas del proyecto según uso</i>	28
Figura 7. <i>Fotografía aérea entorno del parque</i>	28
Figura 8. <i>Movimiento cultural “Skills MIC” ubicado en parque</i>	29
Figura 9. <i>Integración en el ágora del parque</i>	29
Figura 10. <i>Fotografía aérea parque de los sueños</i>	30
Figura 11. <i>Zona de juegos infantiles del parque</i>	30
Figura 12. <i>Fotografía general del parque de las cigarras</i>	31
Figura 13. <i>Fotografía aérea nocturna del parque</i>	32
Figura 14. <i>Fotografía cenital del parque</i>	33
Figura 15. <i>Zonificación de usos del sector y convenciones</i>	33
Figura 16. <i>Planta sistemas de movilidad estructurantes del sector</i>	34
Figura 17. <i>Perfil vial de la vía colindante al parque</i>	35
Figura 18. <i>Plano de zonificación según usos del parque de las cigarras</i>	36
Figura 19. <i>Gráfico de porcentaje de áreas del proyecto</i>	36
Figura 20. <i>Molino ubicado a un costado del parque</i>	37
Figura 21. <i>Ágora fuente del parque</i>	37
Figura 22. <i>Zona de servicios del parque</i>	38

Figura 23. <i>Planta general de implantación del proyecto parque Río Frío.</i>	40
Figura 24. <i>Planta de implantación del proyecto.</i>	42
Figura 25. <i>Planta sistema de espacio público y equipamientos</i>	43
Figura 26. <i>Zonificación de predios del sector según su uso</i>	44
Figura 27. <i>Planta sistema de espacio público y equipamientos</i>	45
Figura 28. <i>Planta categorías de protección</i>	46
Figura 29. <i>Planta de sistema de infraestructura vial</i>	46
Figura 30. <i>Perfil vial autopista Floridablanca-Bucaramanga sentido sur-norte</i>	47
Figura 31. <i>Perfil vial autopista Floridablanca-Bucaramanga sentido norte-sur</i>	47
Figura 32. <i>Perfil vial calle 200 – calle 5 costado oriente del puente vehicular</i>	48
Figura 33. <i>Perfil vial calle 200 – calle 5 costado occidente del puente vehicular</i>	48
Figura 34. <i>Planta general intercambiador PQP</i>	49
Figura 35. <i>Espacio de cesión puente peatonal costado este</i>	50
Figura 36. <i>Detalle perfil peatonal 1</i>	50
Figura 37. <i>Detalle perfil peatonal 2</i>	51
Figura 38. <i>Mapa dirección de vientos hacia el sector de implantación</i>	52
Figura 39. <i>Rosa de los vientos Floridablanca</i>	52
Figura 40. <i>Precipitaciones mensuales en Floridablanca</i>	53
Figura 41. <i>Asoleamiento en junio a las 9:00</i>	54
Figura 42. <i>Asoleamiento en junio a las 15:00.</i>	54
Figura 43. <i>Asoleamiento en diciembre a las 9:00</i>	54
Figura 44. <i>Asoleamiento en diciembre a las 15:00</i>	55
Figura 45. <i>Planta ubicación de la vegetación y renders generales del proyecto</i>	55

Figura 46. <i>Planta general topográfica.</i>	56
Figura 47. <i>Modelado general topográfico</i>	57
Figura 48. <i>Planta topográfica terreno de implantación</i>	57
Figura 49. <i>Corte topográfico terreno de implantación</i>	58
Figura 50. <i>Modelado 3d terreno de implantación.</i>	58
Figura 51. <i>Planta ubicación cota inundación</i>	59
Figura 52. <i>Tipología de casas del Casco Antiguo con rasgos coloniales.</i>	60
Figura 53. <i>Edificaciones que difieren de la formalidad tipo.</i>	60
Figura 54. <i>Zona de establecimientos comerciales en Cañaverál.</i>	61
Figura 55. <i>Sector de conjuntos residenciales de casas</i>	61
Figura 56. <i>Barrios residenciales de casas con comercio local.</i>	61
Figura 57. <i>Conjunto residencial de edificios.</i>	62
Figura 58. <i>Urbanizaciones de casas</i>	62
Figura 59. <i>Fotografía de Papi Quiero Piña en sus inicios</i>	63
Figura 60. <i>Fotografía de Papi Quiero Piña antes de las obras del intercambiador</i>	64
Figura 61. <i>Ubicación del parador Papi Quiero Piña</i>	64
Figura 62. <i>Fotografía Papi Quiero Piña, iniciadas las obras del puente peatonal</i>	65
Figura 63. <i>Fotografía aérea del parque Santander</i>	66
Figura 64. <i>Ubicación del parque Santander</i>	66
Figura 65. <i>Fotografía del parque Santander y su entorno social</i>	67
Figura 66. <i>Fotografía del parque Santander en actividad</i>	67
Figura 67. <i>Plano ubicación de nodos en el sector de implantación.</i>	68
Figura 68. <i>Bahía Papi Quiero Piña sentido norte</i>	69

Figura 69. <i>Bahía Papi Quiero Piña sentido sur</i>	70
Figura 70. <i>Cra. 8 con Cll. 6</i>	71
Figura 71. <i>Entradas USTA-Agustiniano</i>	71
Figura 72. <i>Calle 200 zona comercial</i>	72
Figura 73. <i>Extremo este del puente peatonal</i>	72
Figura 74. <i>Plaza de mercado de Floridablanca</i>	73
Figura 75. <i>Planta sistema de movilidad</i>	75
Figura 76. <i>Accesibilidad peatonal al predio</i>	76
Figura 77. <i>Plano morfología y trazado urbano de la comuna Río Frío</i>	77
Figura 78. <i>Plano morfología urbana del Casco Antiguo</i>	79

Lista de apéndices

(Ver apéndices en archivo externo)

Apéndice A. *Memoria determinantes del lote*

Apéndice B. *Memoria esquemática de diseño*

Apéndice C. *Memoria arquitectónica de diseño*

Apéndice D. *Memoria de materialidad*

Apéndice E. *Planta arquitectónica nivel superior*

Apéndice F. *Planta arquitectónica nivel inferior*

Apéndice G. *Cortes y renders generales del proyecto*

Apéndice H. *Planta detalles 1: batería de baños y perfil peatonal*

Apéndice I. *Plano detalles 2: detalle constructivo local snacks*

Resumen

En este documento se realiza un análisis urbano y social a la comuna de Río Frío, en Floridablanca, para así identificar características y determinantes del sector tales como: sistemas estructurantes urbanos; relación entorno-población; configuración, funcionamiento y estado físico del urbanismo del sector. Posterior a este análisis se detecta una carencia de espacio público efectivo para la población del sector, lo cual conlleva problemas relacionados con la movilidad peatonal, invasión del espacio público, carencia de actividades de esparcimiento y entretenimiento y vitalidad urbana. En búsqueda de una solución para este problema de espacio público efectivo se plantea un proyecto urbano que consta de un parque que se integre con el proyecto urbanístico reciente del puente peatonal de Papi Quiero Piña y el nuevo corredor urbano que se proyecta desde la calle 200, pasando por este puente, hasta la calle 5 del Casco Antiguo de Floridablanca. El parque a realizar tiene como objetivo, además de suplir la carencia de espacio público, integrar los movimientos culturales del sector que actualmente no cuentan con una infraestructura para realizar sus actividades, haciendo enfoque en el impacto cultural del urbanismo dentro de un contexto social específico.

Palabras clave: análisis urbano, espacio público efectivo, vitalidad urbana, corredor urbano, impacto cultural

Abstract

In this document, an urbanistic and social analysis is performed to the Rio Frio commune, in Floridablanca, to identify the characteristics and determinants of this sector, such as: urban structuring systems; environment-population relation; sector's urbanism configuration, functioning and physical condition. After this analysis, a lack of effective public space for the people is detected, which brings about problems related to pedestrian mobility, public space invasion, lack of entertaining and recreation activities, and urban vitality.

In the search for a solution to this effective public space problem an urban project is posed, which consist of a park that integrates the new urban project Papi Quiero Piña's pedestrian bridge and the new urban corridor which one extends from 200th street, through the bridge, ending at the Floridablanca old town 5th street. The proposal of this project is, along with supplying the lack of public space, to integrate the cultural movements of this sector which ones still doesn't have an adequate facility to make their activities, focusing on the cultural impact of the urbanism in this context.

Keywords: urban analysis, effective public space, urban vitality, urban corridor, cultural impact

Introducción

El municipio de Floridablanca ha experimentado un aumento poblacional de 243.000 personas en el año 2000, hasta llegar a las 266.600 personas, la expansión demográfica ha causado la formación de nuevas áreas urbanas en las diversas comunas del municipio. Sin embargo, al momento de implantación de estas nuevas áreas urbanas no se tuvo en cuenta la necesidad de espacio público que complemente e integre las edificaciones con el sistema natural existente, todo lo contrario, se tuvo como única prioridad el construir de manera masificada y económica. Esto se puede corroborar con la desproporción de la gran cantidad de vivienda seriada existente, tanto edificios como casas, y el casi inexistente espacio público presente en Floridablanca correspondiendo, en datos concretos, a 3,78 metros cuadrados por habitante, estando muy por debajo del estándar establecido por la ONU 9 m²/hab. La proyección de un equipamiento urbano es algo necesario en este municipio, y más concretamente en la comuna de Río Frío, zona que se ha consolidado como mayormente residencial, ya que con este proyecto se supliría la necesidad de la población de un espacio urbano que complemente e integre los núcleos residenciales con zonas de esparcimiento y recreación, además de contribuir en el aumento de metros cuadrados de zona verde del sector.

1. Problemática

En una ciudad, municipio o pueblo existen una serie de elementos que conforman su extensión, tales como: las edificaciones privadas, los equipamientos edificados públicos, las vías, la naturaleza y el espacio público. La importancia de todos y cada uno de estos elementos es equivalente entre sí, pero si se realiza una observación analítica a la estructura urbana, se llega a la conclusión de que todo está estructurado y conectado por el espacio público, y esto se ve corroborado por la normativas de ordenamiento territorial, la cual se refiere al espacio público como “Elemento estructurante del territorio, jerarquiza y articula dentro del área municipal los bienes públicos, los elementos arquitectónicos privados y los elementos naturales privados con los componentes de la estructura ecológica principal.” (Acuerdo No. 35 de 2018, p.46). Además de su rol como elemento estructurante, es el espacio en el cual se realizan la mayoría de las actividades de esparcimiento y socialización, siendo estas actividades vitales para la salud mental y física de los humanos.

La vida en las ciudades y las crecientes presiones derivadas de la comercialización masiva, la disponibilidad de productos comestibles malsanos y el acceso a la automatización y al transporte influyen sobre el modo de vida y afectan directamente a la salud. (...) la Organización Mundial de la Salud ha elegido como tema "Urbanización y salud" con la intención de poner de relieve el efecto de la urbanización sobre la salud colectiva global y la salud de cada persona. El objetivo es despertar el interés mundial por el tema relativo a la urbanización y la salud, y alentar la participación de los gobiernos, las organizaciones internacionales, las empresas y la sociedad civil en un esfuerzo común por poner las cuestiones concernientes a la salud en el centro de la política urbanística. (Organización Mundial de la Salud, 2014)

Tomando en cuenta esta introducción que esclarece la importancia del espacio urbano público en un contexto general, es crucial entender el contexto del municipio de implantación del proyecto. Floridablanca es un municipio del departamento de Santander, Colombia. Su extensión corresponde a 98,68 km² de los 1479 km² de toda el área metropolitana de Bucaramanga, equivalente al 6,59% de su extensión total. Se encuentra ubicado a 7 km de Bucaramanga.

El municipio tiene un déficit de espacio público, zonas verdes y vías, en los últimos años ha tenido lugar una pérdida de la calidad ambiental acompañada de una densificación de parte del casco urbano que ha producido la saturación de los equipamientos comunitarios, la falta de una política ecológica clara ha generado también en el casco contaminación de aguas, contaminación por metales pesados en el aire, la falta de vías y el crecimiento del parque automotor genera trancones y mala circulación vehicular en el casco del municipio, problemas frecuentes en un municipio que se desarrolló rápidamente en las últimas décadas. (Alcaldía de Floridablanca, 2010).

El déficit de espacio público que se presenta en el municipio es muy alto y se ve empeorado por la condición en la que se encuentran tanto los equipamientos urbanos como los perfiles viales existentes. Observando el contexto específico de la comuna de Río Frío se evidencia que el sector está consolidado en un uso residencial, y que, en su calle principal, la calle 200, se localiza la zona de comercio que suple la necesidad de abastecimiento básico de las personas del sector. Sin embargo, al solo existir un predio destinado a consolidación dotacional recreativo (polideportivo localizado en el punto final del barrio Villas de San Diego) la existencia de espacios públicos que conecten con el principal flujo peatonal del sector el cual es la calle 200, es nula, lo cual produce: Invasión de los perfiles viales debido a la localización de establecimientos informales de comercio; obstrucción de las circulaciones peatonales debido a la inexistencia de espacios de esparcimiento;

deterioro de las circulaciones peatonales debido al estacionamiento de automóviles sobre los andenes y jardines; percepción de inseguridad en los transeúntes por la calle 200, esto debido al carácter netamente comercial que se presenta sobre la calle 200 que provoca que la actividad urbana se vea limitada por los horarios de atención de los negocios, lo cual en horas de la noche suprime todo rastro de vitalidad urbana sobre la circulación peatonal.

Además, existen actividades recreativas gestionadas y realizadas por la alcaldía, las cuales se realizan en espacios no adecuados, un ejemplo de esto es la utilización de vías terciarias dentro de los diferentes barrios para dichos eventos, provocando obstrucciones y congestión en la circulación vehicular, además de la perturbación de la tranquilidad de las zonas residenciales que provocan estas actividades. Esto no sólo afecta a los residentes de esta zona, también afectan a grupos culturales informales que no disponen de espacios multifuncionales en los cuales puedan realizar conciertos y se ven en la necesidad de ocupar zonas no aptas para la realización de estas actividades, exponiéndolos a desalojamiento, rechazo y estigmatización por parte de la población.

2. Justificación

Debido a la condición desfavorable del espacio público urbano, la propuesta de un parque urbano situado en la comuna de Río Frío del municipio de Floridablanca es una propuesta viable y fundamentada, debido a que se reforzaría el uso dotacional recreacional en la comuna de Río Frío, provocando un cambio en la actividad urbana y por tanto aumentando la vitalidad del sector. Esto es crucial en un contexto de barrios residenciales que se encuentran en estratos del 2 al 4, es muy importante generar espacios comunes que brinden sensación de seguridad y de actividad humana en el sector. El equipamiento urbano se complementaría con el uso mixto que se presenta en la gran franja de comercio localizado sobre la calle 200, conectándose por el nuevo corredor

peatonal que generó el recién construido puente peatonal de Papi Quiero Piña, funcionando como un lugar de esparcimiento al cual los habitantes del sector acuden a consumir productos adquiridos en la zona comercial colindante. Además de habilitaría la posibilidad de organizar eventos públicos de cultura y recreación para la gente de la comuna, produciendo un ambiente de convivencia, recreación y esparcimiento que potenciaría la actividad urbana, vitalizando el aspecto urbano de la comuna de Río Frío.

3. Objetivos

3.1 Objetivo general

Diseñar un parque urbano para la comuna de Río Frío en Floridablanca, Santander, vitalizando y promoviendo la actividad urbana en el sector, con la finalidad de mejorar el bienestar social, la salud y las condiciones ambientales.

3.2 Objetivos específicos

- Diagnosticar y analizar las actividades y los flujos de personas del sector, para zonificar el predio según los usos del entorno.
- Caracterizar las actividades de integración realizadas por la alcaldía de Floridablanca; y las presentaciones y conciertos de grupos culturales informales, con el fin de integrarlas con el parque urbano propuesto.
- Considerar el impacto de la obra del intercambiador de Papi Quiero Piña (PQP), para visualizar en qué sectores debería aislarse el parque del sistema vial y en qué sectores debería abrirse a este.

- Consultar e Interpretar la normativa del Plan de Ordenamiento (POT) de Floridablanca, con la finalidad de adaptar el diseño del parque a la normativa.
- Generar los criterios urbanísticos con los cuales se orientará de manera adecuada el diseño del parque urbano de la comuna de Río Frío.

4. Marco referencial

4.1 Marco conceptual

En este punto de este libro del proyecto urbano parque para la comuna de Río Frío en Floridablanca se procederá a desglosar el título en conceptos fundamentales para el entendimiento del proyecto y profundizar en ellos bajo el contexto específico de este.

Propuesta de diseño de un parque urbano para la comuna de Río Frío en Floridablanca.

1 2 3 4

4.1.1 Propuesta

4.1.1.1 Definición 1. Aquel significa “puesta adelante” y es fruto de la suma de dos componentes claramente delimitados: -El prefijo “pro-”, que puede traducirse como “hacia adelante”. - “Posita”, que es equivalente a “puesta”. El concepto refiere al ofrecimiento, el convite o el pensamiento que se expresa ante una persona con un cierto objetivo. (Real academia española).

4.1.1.2 Definición 2. En esta etapa se inician los planos que representan al proyecto arquitectónico y ejecutivo, con los que se permitirá su autorización y construcción. Primeramente,

se comienza con la zonificación, para después llegar a un partido arquitectónico, y a partir de éste, comenzar con la elaboración de los planos. (Moreno, 2011, p.1).

4.1.2 Diseño

4.1.2.1 Definición 1. Del italiano disegno, la palabra diseño se refiere a un boceto, bosquejo o esquema que se realiza, ya sea mentalmente o en un soporte material, antes de concretar la producción de algo. El término también se emplea para referirse a la apariencia de ciertos productos en cuanto a sus líneas, forma y funcionalidades. (Real academia española).

4.1.2.2 Definición 2. En el proceso de diseño la creatividad juega un papel nuclear porque es expresión de la complejidad del mismo proceso dado que el trabajo es asignado por un cliente o profesor, según sea el caso, pero la persona que interviene debe, desde su propia multidimensionalidad y complejidad, dar respuesta a la propuesta planteada, tomando en consideración todos los elementos que confluyen en esa obra. (González, 2008, p.7)

4.1.3 Parque urbano

4.1.3.1 Definición 1. Del francés parc, un parque es un terreno que está destinado a árboles, jardines y prados para la recreación o el descanso. Suelen incluir áreas para la práctica deportiva, bancos para sentarse, bebederos, juegos infantiles y otras comodidades. Los parques, por lo general, constituyen los principales espacios verdes dentro de una ciudad o asentamiento urbano. (Real academia española).

4.1.3.2 Definición 2. “El parque público se nos presenta como un elemento ambiental activo en el ecosistema urbano, realizando una serie de funciones que son verdaderos servicios a las ciudades asignando a los municipios su cuidado, promoción y construcción.” (García, 1989, p.105).

4.1.3.3 Definición 3. Áreas de articulación y encuentro destinadas a suplir las necesidades de recreación pasiva y activa, con buenas condiciones ambientales, mobiliario adecuado y fortalecimiento del deporte y la cultura para los habitantes. Tienen cobertura de varias comunas o de ciudad por los servicios y equipamientos que lo conforman. Cuentan con áreas mayores a dos hectáreas y menores o iguales a cinco hectáreas. (Acuerdo No. 35 de 2018, p.111)

4.1.4 Comuna

4.1.4.1 Definición 1. Comuna es un término usado en Colombia para referirse a una unidad administrativa en la cual se subdivide el área urbana de una ciudad media o principal del país, que agrupa barrios o sectores determinados. La mayoría de las ciudades capitales de departamentos están divididas en comunas. (Fajardo, 2006).

En conclusión, profundizando en los conceptos individuales del título, el proyecto a realizar es un parque urbano del cual se realizarán distintos esquemas y bocetos para llegar a la representación gráfica del parque, especificando todos los aspectos tanto técnicos como de diseño. Además, el término *parque urbano* da a entender el alcance que se quiere tener con este proyecto y las actividades que a las que debe suplir, siendo respectivamente urbano y recreación activa y pasiva.

También se ve justificado por la normativa POT Floridablanca 2018 la necesidad de un lote de dimensiones mayores a las 2 hectáreas y que se encuentre en un punto central de la comuna de Río Frío.

4.2 Marco legal

4.2.1 Decreto 1538 2005

Por la cual se garantiza que el parque en la comuna de Río Frío va a contar con las condiciones de accesibilidad adecuadas para la usabilidad de personas con discapacidad motora, cognitiva, mental o de cualquier tipo.

4.2.2 Ley 361 1997

Por la cual se establecerán mecanismos de integración social para las personas con discapacidad de cualquier tipo dentro de las actividades realizadas en el parque proyectado.

4.2.3 NTC 6047

Por la cual se establecen los estándares en cuanto a dimensión, materialidad, contraste visual y tecnológico para garantizar la accesibilidad al medio público.

4.2.4 Ley 388 1997

Por la cual se realizó el ordenamiento del territorio en el cual se implantará el proyecto y a la que estará sujeta

4.2.5 Acuerdo N° 35 de 2018

Por el cual se conocerán todos los artículos y párrafos que hacen referencia a todos los aspectos de ordenamiento territorial al cual estará ceñido el diseño del parque.

5. Marco histórico

Floridablanca es un municipio fundado en 1817, implantado sobre un territorio que en la época prehispánica pertenecía al cacique Guane, al igual que Bucaramanga y Piedecuesta. En 1543 Martín Galeano conquistó estas tierras, sacando a los Guanes y a los Muisca del sector. Posterior a la época de la independencia, en Bucarica, lugar en donde habitaban terratenientes, colonos y arrendatarios, se reunieron para discutir acerca de la conveniencia de implantar una parroquia, la cual en esa época era la forma de crear legalmente un pueblo en Colombia. Fueron apoyados por el cura Eloy Valenzuela, Juan Agustín de la Parra, Juan Agustín de los Reyes y Pedro de Uribe Martilla de los Ríos, todos estos curas párrocos de distintos pueblos. Hasta 1818 se firmó el poder de compromiso con la nueva parroquia y sus gastos, por 51 propietarios y arrendatarios del sector.

En 1822 fue nombrado primer párroco el cura José Elías Puyana. En 1823 se realizó la construcción de la capilla de Santa Bárbara y en 1823 la iglesia de San Juan de Nepomuceno, la cual es la que se encuentra frente al parque municipal de Floridablanca.

6. Metodología

Para la realización de la metodología del proyecto urbano parque en la comuna de Río Frío se realizará una serie de actividades que generarán productos que esclarecerán las determinantes de implantación del proyecto, sus dimensiones, características y alcance.

En primera instancia se realizará una consulta y posteriormente un análisis las fichas de áreas de actividad del plan de ordenamiento territorial de Floridablanca (POT), con el fin de establecer un polígono de acción que determine los barrios a los cuales suplirá el parque urbano propuesto. Estas actividades requerirán insumos tales como tiempo de trabajo, disponibilidad económica, normativa correspondiente (POT), medios informáticos y planimetrías del municipio de Floridablanca. Este análisis producirá los siguientes elementos: un mapa que delimite un polígono de acción urbana, el cual representará gráficamente el alcance del parque; y una ficha de conclusiones que resumirá los datos encontrados y tendrá recomendaciones para la hora de diseñar.

Posteriormente se analizará y diagnosticará las actividades y flujos de los habitantes del sector; las determinantes físicas del lote; y los sistemas estructurantes viales y peatonales de la comuna para orientar el diseño del parque al contexto urbano actual del lote y del sector. Los resultados de estos análisis servirán para generar los siguientes productos: diagramas de flujos peatonales y vehiculares; esquemas de ruido; zonificación por áreas de actividad del sector y una ficha de conclusiones.

Consultar y aplicar las normativas competentes, con la finalidad de diseñar el parque de manera coherente con las normas y regulaciones establecidas, las cuales son: el plan de ordenamiento territorial de Floridablanca, el manual de espacio público de Bucaramanga, las cartas catastrales del sector y las leyes de accesibilidad. El resultado de esta consulta de las normas y aplicación será: un documento de texto que reúna todos los datos normativos del sector; esquemas de normativa urbana que presenten gráficamente la información y una ficha de conclusiones que sintetice el análisis realizado.

Y para concluir se realizará la formulación de los criterios urbanísticos con los cuales se orientará el diseño del parque, generando como producto final esquemas y fichas de diseño urbano que sintetizen todo el contenido de los análisis realizados anteriormente.

7. Estudios tipológicos

7.1 Parque de los Sueños, Real de Minas, Bucaramanga

7.1.1 Contexto del proyecto

El sector de Real de Minas existe un gran número de conjuntos residenciales privados que proponen un proyecto arquitectónico y urbanístico que se cierra al entorno urbano público. Sin embargo, en este sector existe una tipología de conjunto residencial abierto al público, el cual es plaza mayor. Este proyecto propone un espacio en primera planta totalmente público, mezclando establecimientos de comercio liviano con una plaza, lo cual genera un espacio público que actualmente es un hito urbano del sector de Real de Minas, esto debido a su condición de centralidad y la posibilidad de formar parte de la actividad urbana del sector.

Es importante mencionar el contraste entre tipologías residenciales, ya que si el conjunto residencial deja su urbanismo y espacios verdes para uso público la actividad urbana en el sector se verá potenciada y las calles servirán para algo más que sólo desplazarse entre puntos.

El proyecto urbano parque de los sueños, emplazado en la esquina de la calle 56 con diagonal 14, en la comuna 7 ciudadela Real de Minas, Bucaramanga, tuvo como principal objetivo brindar, por medio de su diseño, un espacio que fomentara la actividad urbana dentro de un entorno

tan residencial y educativo, integrándose con los equipamientos urbanos ya existentes, armando una red urbana y construyendo un tejido social en el sector.

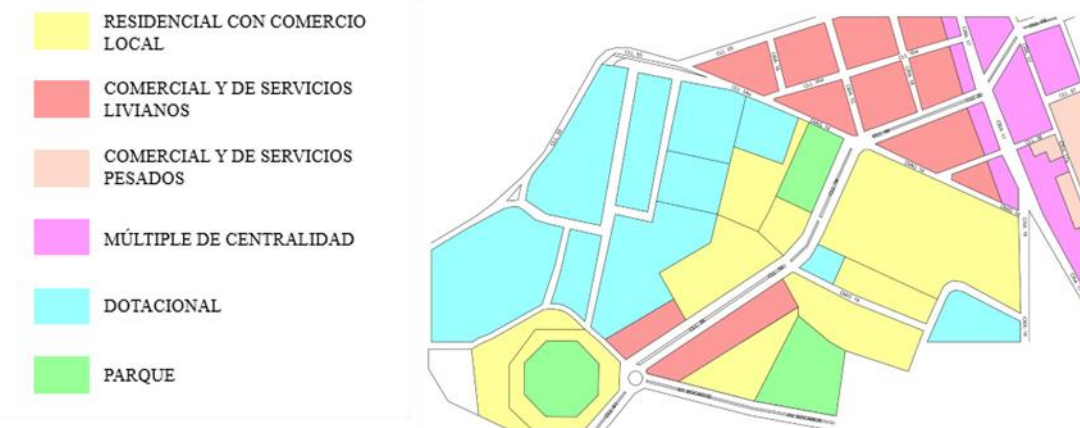
Figura 1. Ficha arquitectónica general del proyecto “Parque de los Sueños”



Tomado de version antigua Bucaramanga, (2017).

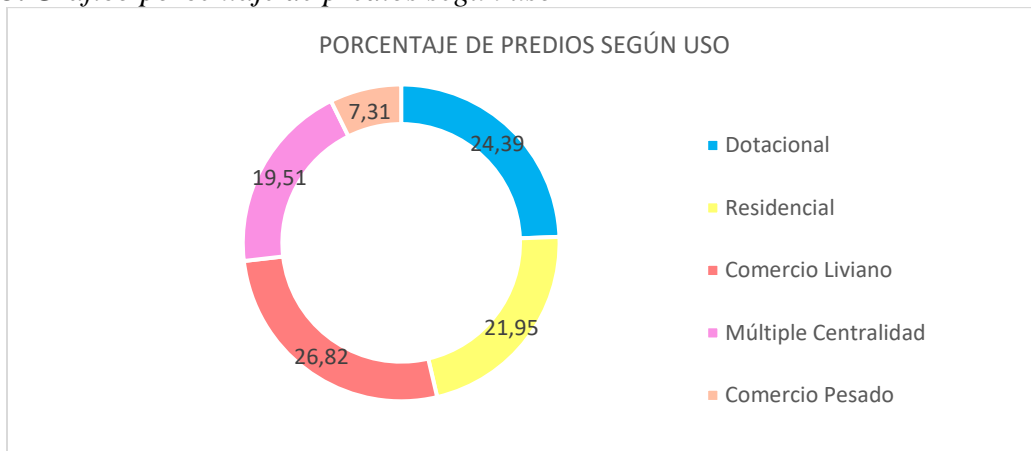
7.1.2 Planos generales del proyecto

Figura 2. Plano con convenciones de usos del sector



El entorno que rodea el parque consta principalmente de conjuntos residenciales privados, colegios y comercio liviano. Está cerca de un gran núcleo de instituciones educativas (calle de los estudiantes).

Figura 3. Gráfico porcentaje de predios según uso



7.1.3 Red de equipamientos urbanos públicos

Existen varios equipamientos urbanos en este sector. El patrón de ubicación corresponde a los límites barriales. Existe un parque cada uno o dos barrios.

Figura 4. Ubicación de los parques en el sector



Tomado de Google maps, (2019).

La cantidad de parques que existen y la cercanía que tienen, además de la cantidad de usos complementarios al residencial, y la condición y planeamiento de los sistemas estructurantes generales hacen de Real de Minas un sector con una actividad urbana que resulta cómoda y atractiva para la población; dotan de un tejido social activo y saludable; y el factor paisajístico se ve potenciado.

7.1.4 Programa urbano y zonificación

Figura 5. Zonificación Parque de los Sueños, cuadro de áreas y convenciones

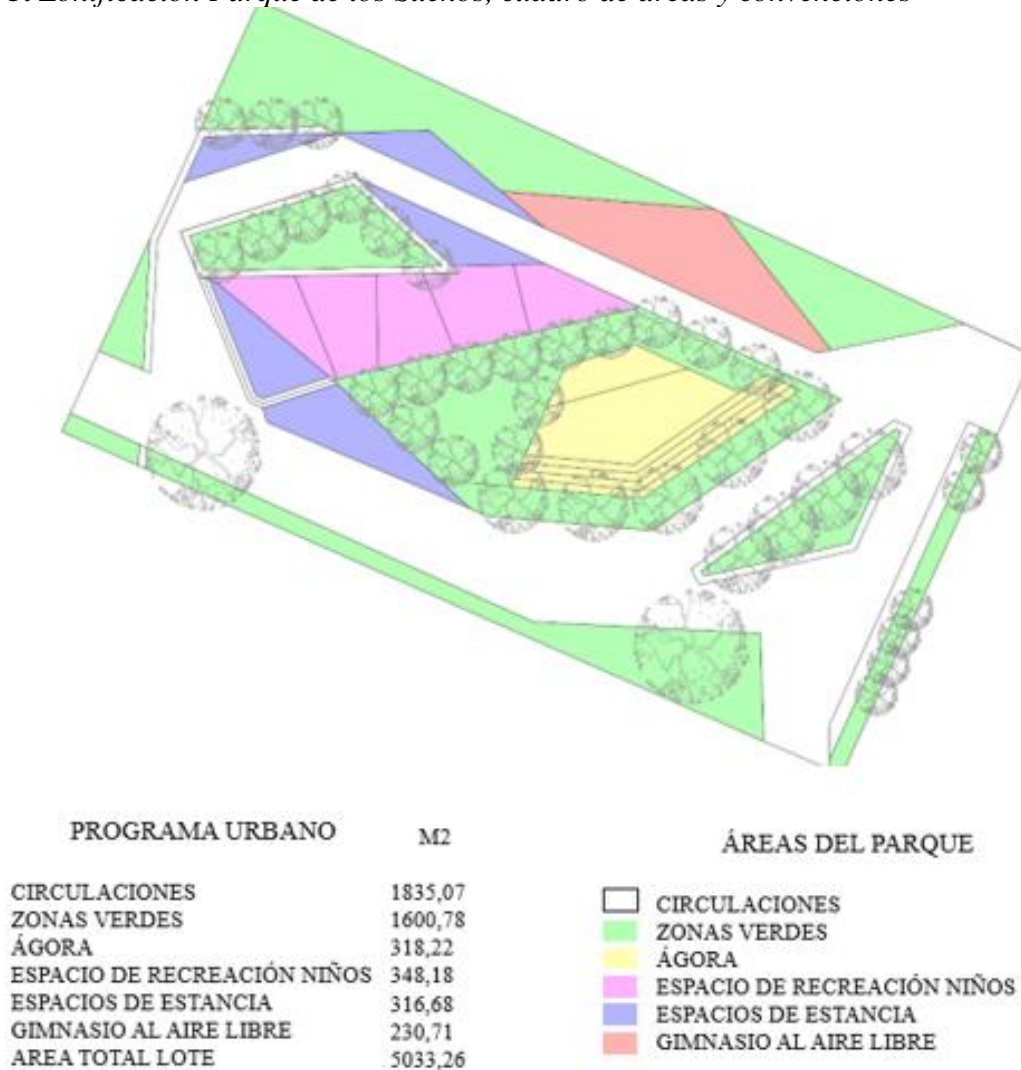


Figura 6. Gráfico de porcentajes de áreas del proyecto según uso

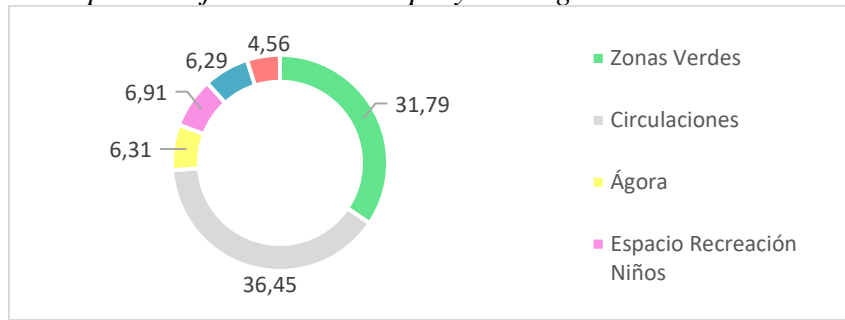


Figura 7. Fotografía aérea entorno del parque



Tomado de alcaldía de Bucaramanga, (2017).

El parque fue implantado en un lote vacío próximo a un conjunto residencial y un hogar geriátrico. Su cercanía con la calle de los estudiantes hace que en gran parte del tiempo el parque esté siendo utilizado por jóvenes en sus tiempos de ocio. Esto causó que en este parque se ubicaran grupos de cultura juvenil, un ejemplo de esto es la competencia de rap freestyle Skills Mic, que realiza algunas de sus actuaciones al aire libre en el ágora de este proyecto urbano.

Figura 8. *Movimiento cultural “Skills MIC” ubicado en parque*



Tomado de Youtube, (2018).

Figura 9. *Integración en el ágora del parque*



Tomado de Youtube, (2018).

Figura 10. *Fotografía aérea parque de los sueños*



Tomado de alcaldía de Bucaramanga, (2017).

Figura 11. *Zona de juegos infantiles del parque*



Tomado de alcaldía de Bucaramanga, (2017).

7.2 Parque de las Cigarras, Real de Minas, Bucaramanga

7.2.1 Contexto general del proyecto

El parque de las cigarras, implantado en Real de Minas, Bucaramanga, Santander, es un parque de un gran valor histórico. Inicialmente implantado sobre un espacio que era utilizado para la mala disposición de los residuos de la población. En 1986 fue adaptado como escenario para una eucaristía dada por el papa Juan Pablo II.

El parque desde su inicio fue pensado más como un espacio de esparcimiento y convivencia entre familias y sus vecinos que como un espacio de recreación y actividad física como podría ser un polideportivo.

Su nombre se debe a un verso de una canción popular que habla acerca de Bucaramanga y sus costumbres, el cual está inscrito en una placa cercana a la plaza central. Con el tiempo las personas vieron la importancia del parque dentro del contexto urbano y social, así que fueron instalándose puestos de venta informal de comida y demás elementos de consumo.

Figura 12. *Fotografía general del parque de las cigarras*



Tomado de Rincones Santander, (2015).

También se empezó a realizar eventos culturales realizados por el estado y por los mismos ciudadanos, aprovechando la amplia plaza con la que cuenta en el centro de su extensión. De esta manera el equipamiento adquirió un carácter cultural que además está abierto para el uso público de cualquier ciudadano.

Figura 13. *Fotografía aérea nocturna del parque*



Tomado de Pinterest, (2021)

La morfología del parque consta de circuitos peatonales que giran en torno a una plaza central, existiendo espacios de estancia dispersos por las circulaciones, en los cuales hay mobiliario urbano como bancas, depósitos de basura, luminarias, gimnasios públicos, fuentes, ágoras pequeñas y estacionamientos de bicicletas.

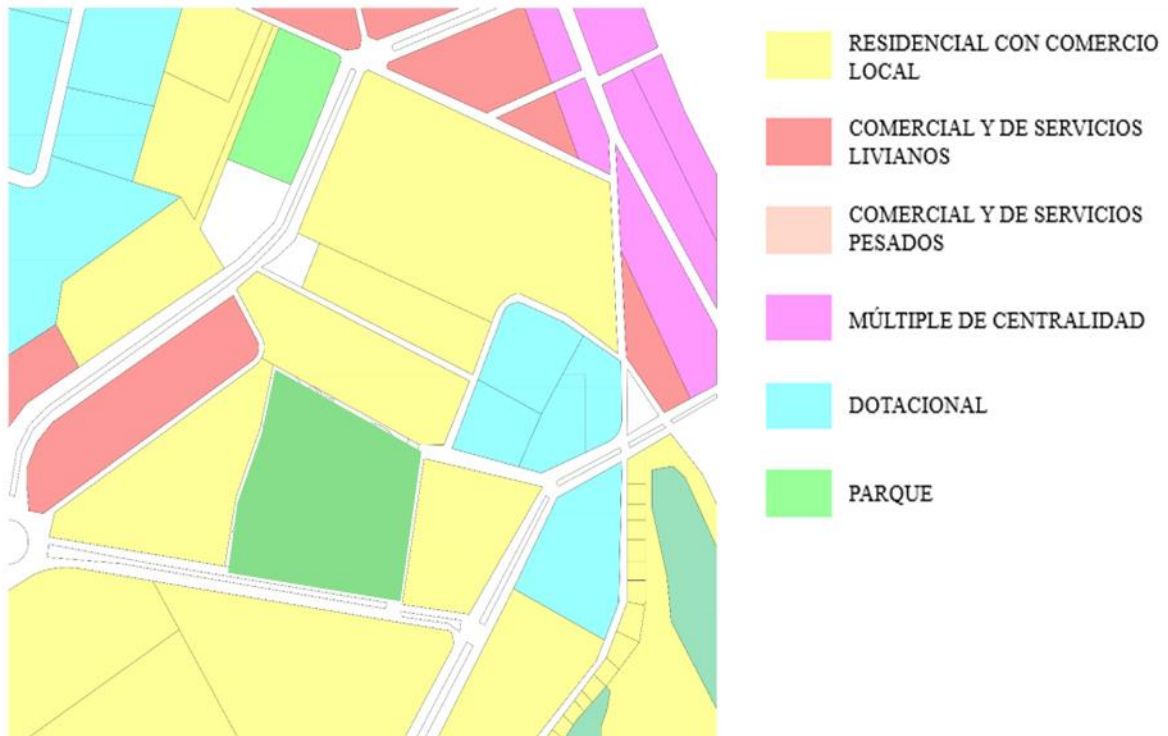
Figura 14. *Fotografía cenital del parque*



Tomado de Youtube, (2018).

7.2.2 Planos generales del proyecto

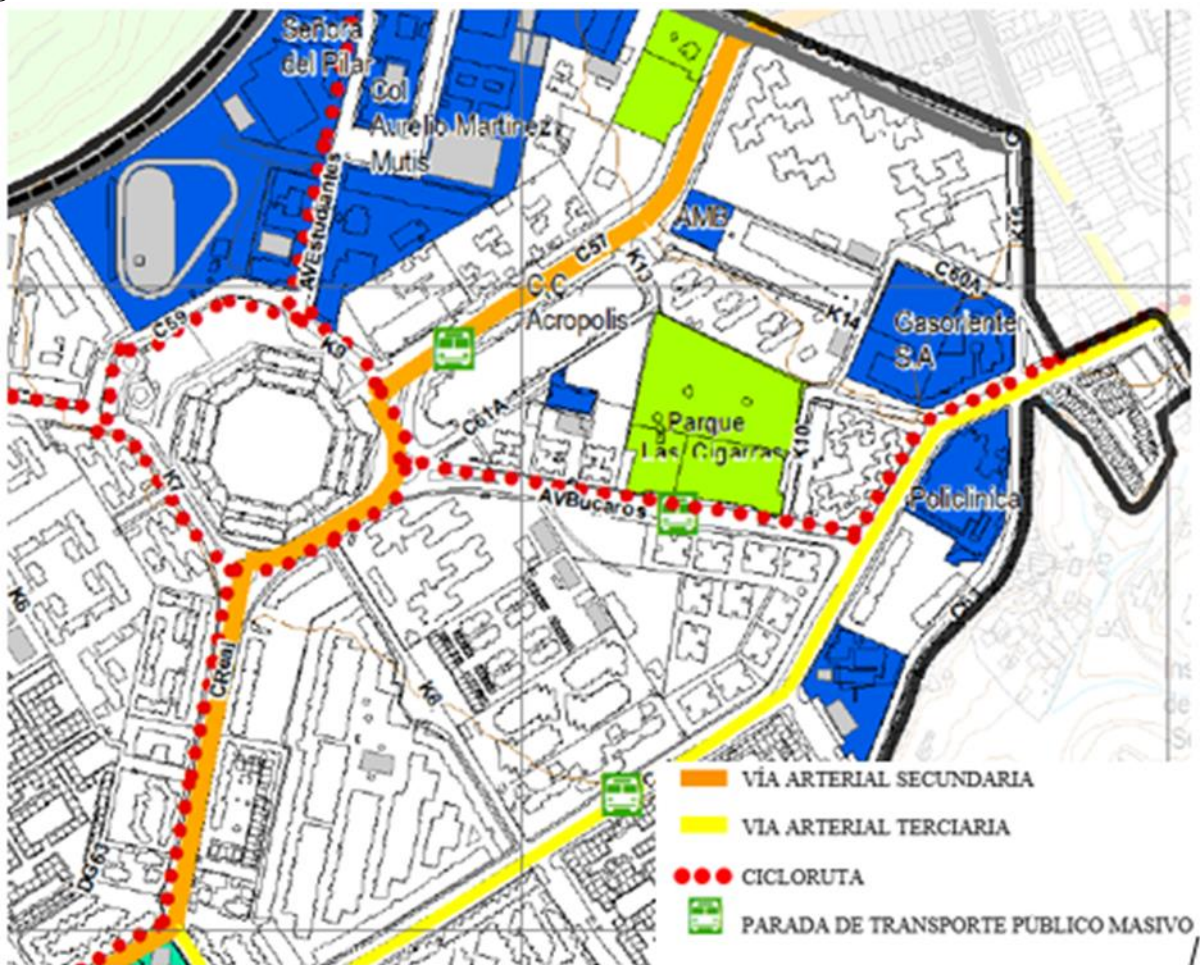
Figura 15. *Zonificación de usos del sector y convenciones.*



El Parque de las Cigarras está rodeado por cuatro conjuntos residenciales privados de vivienda en altura. Por este motivo se implantó este parque urbano de dimensiones amplias, para complementar el uso residencial con la actividad urbana que genera este parque. Además, con respecto al sistema estructurante general, el parque se encuentra sobre la cual es la avenida Búcaros, que recibe flujo vehicular de las vías arteriales secundaria y terciaria calle 57 y 64 respectivamente.

7.2.3 Sistemas estructurantes del proyecto

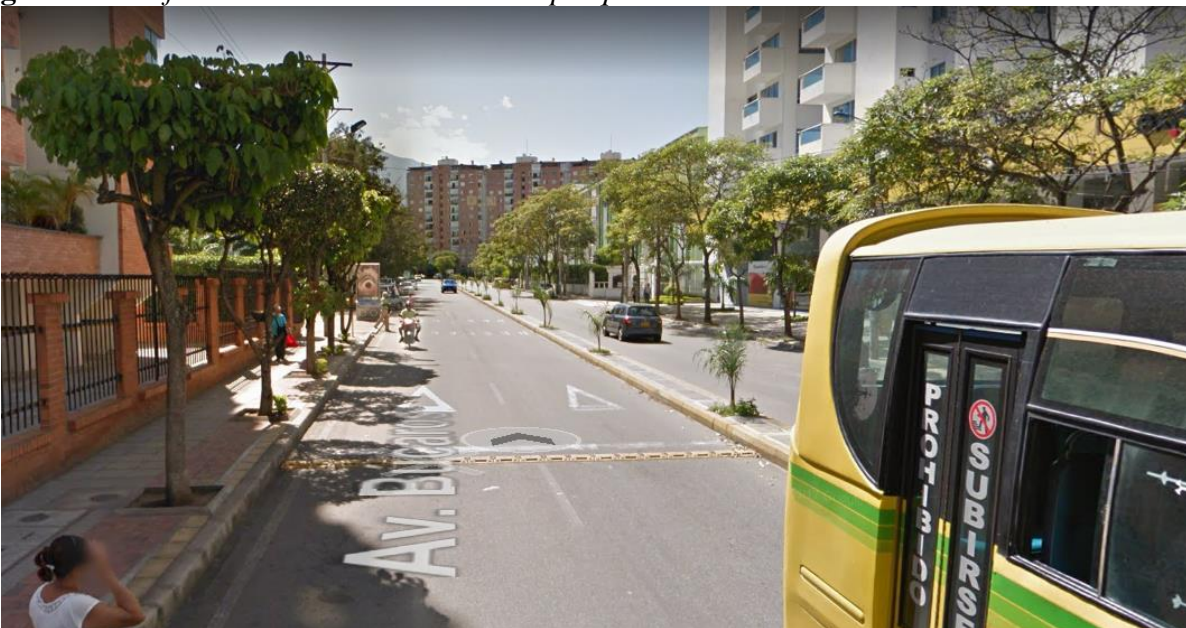
Figura 16. Planta sistemas de movilidad estructurantes del sector



Adaptado de plan de ordenamiento territorial de Floridablanca, Alcaldía de Floridablanca, (2018).

Como se puede observar en el plano del POT de Bucaramanga, comuna 7 Ciudadela, más específicamente en el sector de Plaza Mayor, la movilidad gira en torno a dos arterias viales que vienen desde la vía al Terminal de Transportes, continuando hasta llegar a la cra. 15 en la puerta del sol, por lo tanto, el parque se encuentra entre dos vías de alto flujo vehicular y de gran relevancia dentro del sistema vial. El parque no fue ubicado sobre una vía principal sino en una que cruza en sentido transversal entre las dos. Este planteamiento urbanístico responde a la necesidad de brindar seguridad y tranquilidad en la circulación peatonal, ya que al existir este equipamiento urbano de gran importancia el sector presentará mucho tráfico peatonal. Respondiendo a esta condición, en la avenida Búcaros se ubican elementos de reducción de velocidad vehicular para garantizar una vía de tráfico lento que sea menos agresiva con los peatones que concurran el sector.

Figura 17. Perfil vial de la vía colindante al parque



Tomado de Google maps, (2019).

7.2.4 Programa urbano y zonificación

Figura 18. Plano de zonificación según usos del Parque de las Cigarras.



Figura 19. Gráfico de porcentaje de áreas del proyecto

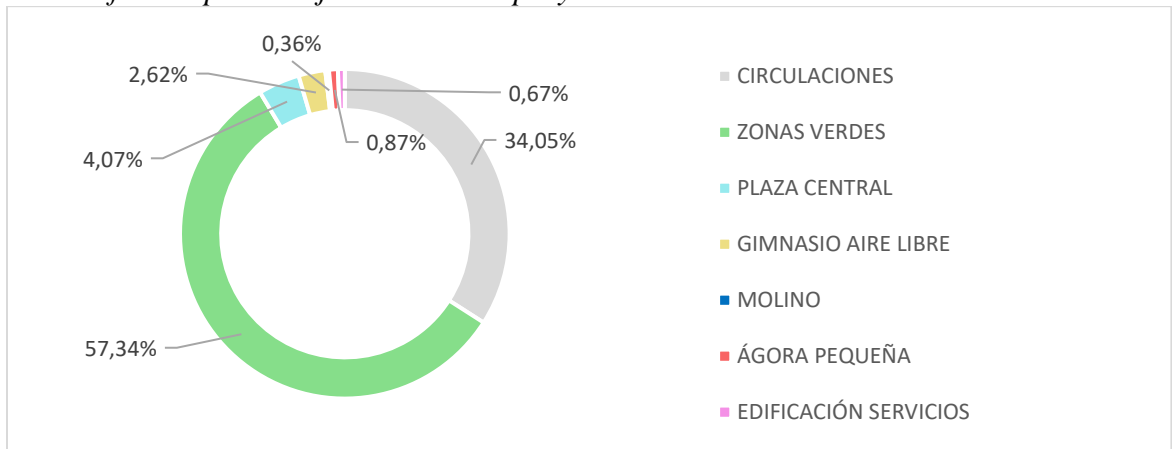


Figura 20. *Molino ubicado a un costado del parque.*



Tomado de ruta ludopedagógica, (2011).

Figura 21. *Ágora fuente del parque*



Tomado de Vanguardia, (2010).

Figura 22. Zona de servicios del parque



Tomado de Youtube, (2019).

8. Cuadro de áreas

Tomando en cuenta las tipologías ya analizadas a nivel funcional y social, se procede a realizar un cuadro de áreas que sea coherente con las áreas de las tipologías, manteniendo proporción en la zonificación y adecuando dimensiones dependiendo de la escala del parque.

Tabla 1. Comparativa entre de áreas de las tipologías y las propuestas para el proyecto.

	Tipología1	Tipología2	Propuesta
Lote de implantación			
Área del lote (m ²)	5033.2	15600	2806
Clasificación parque	Local	Zonal	Local
Zonas de esparcimiento			
Ágoras	318.2	136.4	100
Plazoleta principal	X	635.7	100
Plazas secundarias	X	113.6	90
Áreas de estancia	316.6	Disperso ¹	230
Zonas de recreación	348.1	X	120
Gimnasio urbano	230.7	409.2	100
Zona de circulación			
Circulaciones	1835	5312.8	500
Zonas verdes	1600	8945	1200
Zonas de servicios			
Baños públicos	X	X	50
Estacionamiento	X	38.36	150
Locales	X	105.94	100
Zonas de consumo	X	X	90

	Tipología1	Tipología2	Propuesta
Zona técnica			
Depósitos	X	X	30

Nota: Los valores de las áreas de las tipologías son valores aproximados calculados por medio de medición de las plantas generales. Su función dentro de esta tabla es el de ayudar a dimensionar valores aproximados para la propuesta del parque de Río Frío.

¹ Hace alusión a que dicha área se encuentra dispersa en toda la superficie del proyecto.

9. Propuesta de lugar de implantación

9.1 Terreno tras el centro departamental de emergencias CEGIRD

Tras el centro departamental de emergencias CEGIRD se encuentra un espacio verde inutilizable debido a su topografía y a su abandono por parte del estado y de la comunidad, siendo actualmente un lugar en el que se arrojan escombros y basuras por parte de la población del sector. A pesar de esto, este lugar se ha consolidado dentro de su entorno como un nodo urbano de gran importancia, conteniendo en él la llegada del tramo norte del puente peatonal de Papi Quiero Piña; funcionando como zona de desembarco del terminal informal de transportes que anteriormente operaba sobre la bahía frente al histórico hito urbano Pare Papi Quiero Piña, el cual recibe viajeros de distintas partes del departamento de Santander. Además de los aspectos mencionados anteriormente, este lote se encuentra ubicado entre la transición de la comuna Río Frío y la comuna Casco Antiguo. Sin embargo, esta transición actualmente está pobremente planteada y ejecutada, ya que a pesar de que recientemente se construyó un puente peatonal, este intento de mejorar el urbanismo del sector se limitó a generar una circulación peatonal que además presenta pendientes muy pronunciadas, tampoco se integró un espacio público con la llegada de este puente, lo cual es incoherente con la magnitud del flujo de personas que traería un puente peatonal que comunica dos comunas y que además atraviesa una autopista nacional.

10. Análisis del lugar de implantación

Se realizaron tres tipos de análisis al lugar de implantación para poder comprender sus aspectos físicos, naturales y urbanos.

10.1 Análisis físico y normativo

Este análisis busca identificar las determinantes físicas, naturales y normativas del terreno de implantación, para posteriormente generar conclusiones y, por medio de estas, tomar decisiones de diseño que sean coherentes a dichas determinantes.

10.1.1 Lugar de implantación

El proyecto será implantado en el terreno que se ubica entre la parte trasera del centro departamental de emergencias CEGIRD y el sector este del puente peatonal de Papi Quiero Piña, en Floridablanca.

Figura 24. Planta de implantación del proyecto.



Nota: rojo: espacios de cesión dentro del proyecto intercambiador PQP; naranja: terreno planteado para implantación del proyecto. Área: 3679.34 m².

Se propone este terreno para la implantación el cual, actualmente, es un espacio de cesión en el que solo se encuentra vegetación y escombros, Se planea terrazear el terreno y reubicar la vegetación actual, esto con la intención de proponer un equipamiento urbano de mayor dimensión que logre suplir la gran carencia de espacio público y corresponda a la magnitud del flujo de personas que recorren y habitan este sector.

Figura 25. *Planta sistema de espacio público y equipamientos*

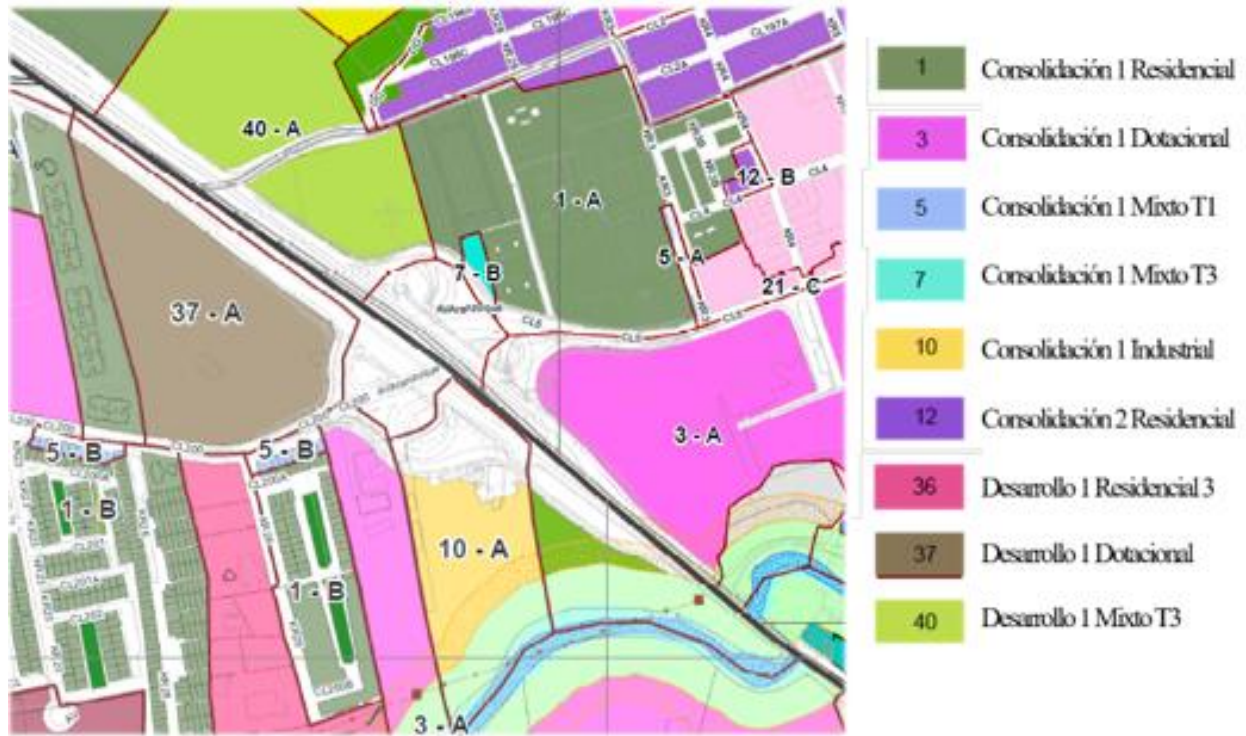
Tomado de plan de ordenamiento territorial de Floridablanca. Alcaldía de Floridablanca, (2018).

10.1.2 Usos del suelo

Como el proyecto no se planea implantar sobre un lote en concreto sino en un espacio de cesión, no existe un uso determinado para el lugar de implantación, por lo tanto, se tendrá en cuenta, en su lugar, los usos de las edificaciones y predios colindantes.

La zona que rodea el sector del lugar de emplazamiento se caracteriza por su variedad de usos, ya que es un punto de intersección entre la comuna de Río Frío y la de Casco Antiguo. El uso residencial se va consolidando a medida que se aleja de las vías principales.

Figura 26. Zonificación de predios del sector según su uso



Adaptado de plan de ordenamiento territorial de Floridablanca. Alcaldía de Floridablanca, (2018).

10.1.3 Sistema de espacio público y equipamientos

En el sector colindante al lugar de emplazamiento se caracteriza por la gran aglomeración de equipamientos dotacionales sobre la autopista principal. Sin embargo, en el aspecto recreacional no existe ningún equipamiento destinado a este uso. Hay gran carencia de zonas verdes y parques, siendo el único parque el ubicado en el Casco Antiguo de Floridablanca.

Dentro del POT se proyecta un parque lineal que se implantará sobre la extensión de la quebrada, pero que, sin embargo, a día de hoy no ha sido construido.

Figura 27. Planta sistema de espacio público y equipamientos



Adaptado de plan de ordenamiento territorial de Floridablanca. Alcaldía de Floridablanca, (2018).

10.1.4 Categorías de protección

El lugar de implantación no se encuentra dentro de alguna zona de protección ni ninguna infraestructura de sistemas de servicios públicos que cause que se prohíba la construcción en esta zona. Además, la existencia de cuerpos hídricos no amenaza con crecientes en el caudal ya que está canalizada por medio de rondas hídricas de protección.

Figura 28. *Planta categorías de protección*

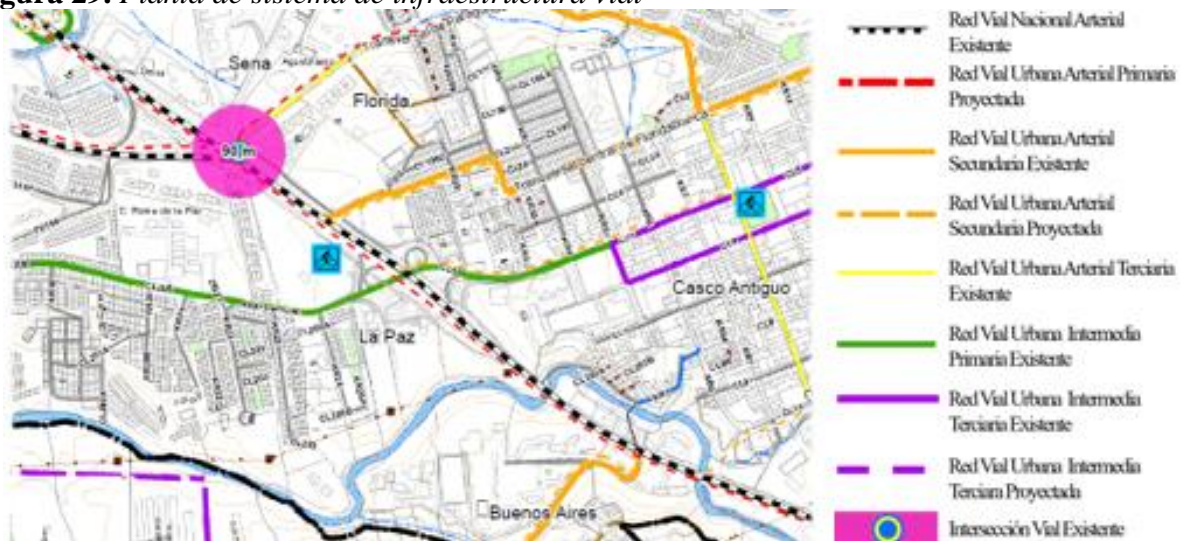


Adaptado de plan de ordenamiento territorial de Floridablanca. Alcaldía de Floridablanca, (2018).

10.1.5 Sistema de infraestructura vial

Referente al aspecto de la configuración vial y cómo funciona, se observa que las vías de este sector se ramifican desde la autopista Floridablanca-Bucaramanga, la cual es una red vial nacional arterial, esta red vial se ve intersecada por otra red vial nacional la cual es el Anillo Vial, las cuales se unifican en este punto.

Figura 29. *Planta de sistema de infraestructura vial*



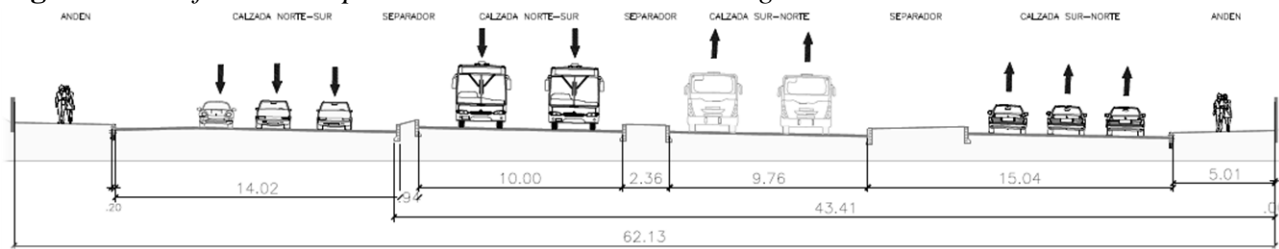
Adaptado de plan de ordenamiento territorial de Floridablanca. Alcaldía de Floridablanca, (2018).

10.1.6 Perfiles viales

Los perfiles viales a revisar son los que corresponden a la autopista Floridablanca-Bucaramanga y los de la calle 200 y la calle 5.

10.1.6.1. Autopista Floridablanca V-1 costado Norte.

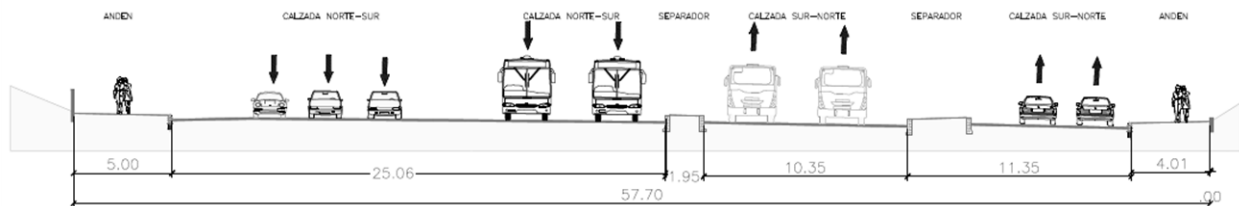
Figura 30. Perfil vial autopista Floridablanca-Bucaramanga sentido sur-norte



Tomado de planos del intercambiador PQP. (Facultad arquitectura USTA, 2019).

10.1.6.2 Autopista Floridablanca V-1 costado Sur.

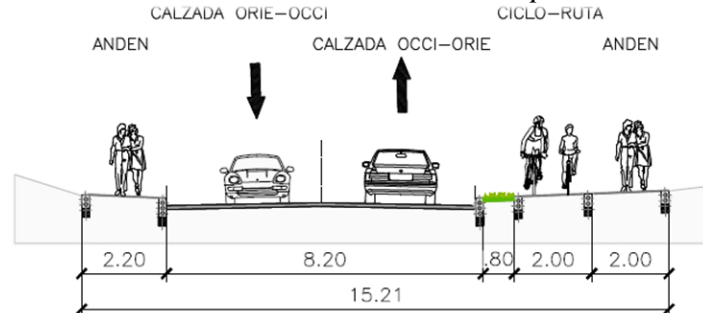
Figura 31. Perfil vial autopista Floridablanca-Bucaramanga sentido norte-sur



Tomado de planos del intercambiador PQP. (Facultad arquitectura USTA, 2019).

10.1.6.3 Cll. 200 V-5c costado Oriente.

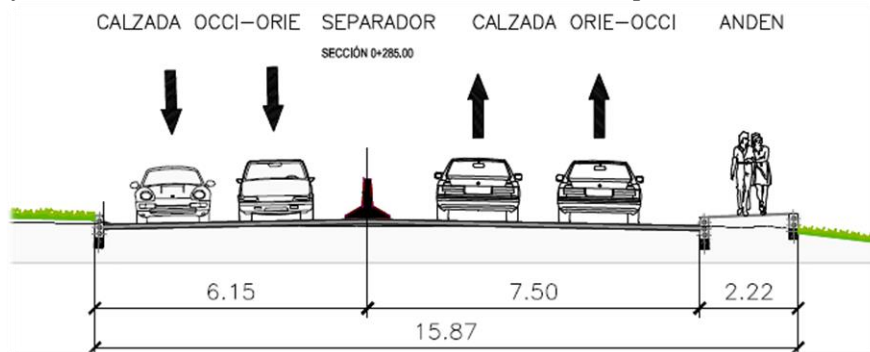
Figura 32. Perfil vial calle 200 – calle 5 costado oriente del puente vehicular



Tomado de planos del intercambiador PQP. (Facultad arquitectura USTA, 2019).

10.1.6.4 Cll. 200 V-5c costado Occidente.

Figura 33. Perfil vial calle 200 – calle 5 costado occidente del puente vehicular



Tomado de planos del intercambiador PQP. (Facultad arquitectura USTA, 2019).

10.1.7 Análisis proyecto de Intercambiador PQP

En el proyecto del Intercambiador de PQP se plantea la intervención urbana de todas las zonas peatonales colindantes a las vías que comprenden este proyecto, comprendiendo espacios como andenes, cruces peatonales y las zonas verdes que quedan delimitadas por las vías (sus cuatro retornos, las zonas verdes que están en los extremos del puente peatonal y las demás zonas verdes.)

En las zonas verdes de los cuatro retornos se plantean espacios de estancias cortas o espera con

zonas duras y vegetación. Sin embargo, estas intervenciones no fueron realizadas, existiendo únicamente en los planos del proyecto, actualmente son zonas verdes en las cuales no existe diseño urbano, ni mobiliario, ni se aprovecha su condición de centralidad dentro del espacio urbano.

En conclusión, es acertado decir que el urbanismo planteado en este proyecto no se enfocó en proponer espacios verdes efectivos para la población, sino que se limitó a rellenar las zonas residuales con césped y algunos árboles, desaprovechando por completo la posibilidad de establecer un urbanismo que se integre con los actuales proyectos de movilidad urbana.

Figura 34. *Planta general Intercambiador PQP*



Tomado de planos del Intercambiador PQP. Facultad arquitectura USTA, (2019).

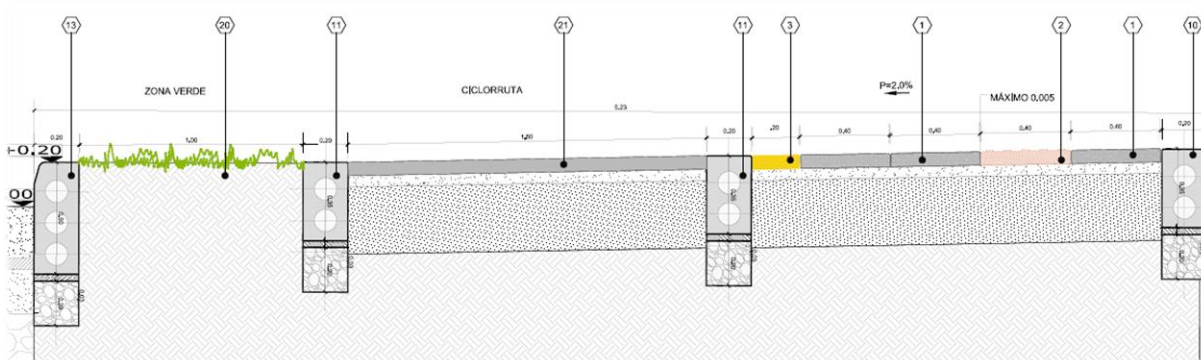
Figura 35. *Espacio de cesión puente peatonal costado este*



Tomado de planos del Intercambiador PQP. Facultad arquitectura USTA, (2019).

Las circulaciones peatonales proyectadas para los espacios circundantes del intercambiador PQP se propusieron dos tipologías de perfil peatonal. El primer tipo es un perfil peatonal de 5.23 m de sección transversal, compuesta por una zona verde 1.00 m, una ciclorruta 1.50 m, y una circulación peatonal de 1.80 m. La separación de las franjas se realiza por medio de los sardineles que tienen 0.20 m de ancho.

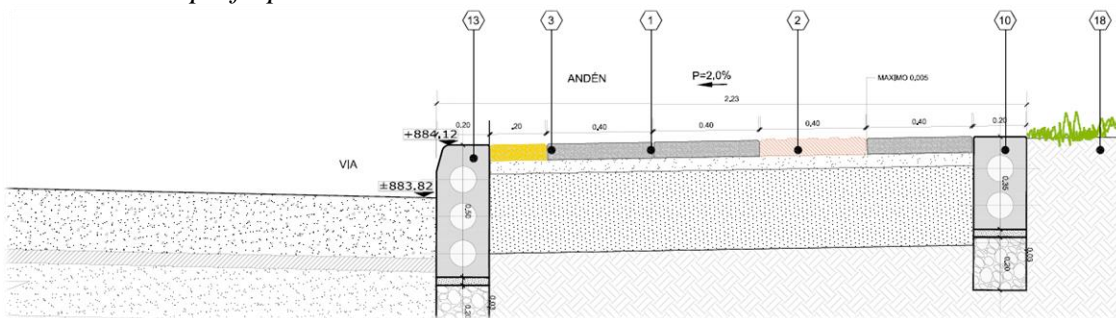
Figura 36. *Detalle perfil peatonal 1*



Tomado de planos del Intercambiador PQP. Facultad arquitectura USTA, (2019).

La segunda tipología de perfil peatonal proyectado para el Intercambiador PQP fue pensada para sectores en los que no se tuviese la posibilidad de implantar un perfil amplio, limitándose a su franja esencial, la cual es la circulación peatonal. En este caso consta de 1.80 m en su sección transversal. La separación de la calzada y del antejardín se realiza por medio de sardineles de 0.20 m de ancho.

Figura 37. *Detalle perfil peatonal 2*



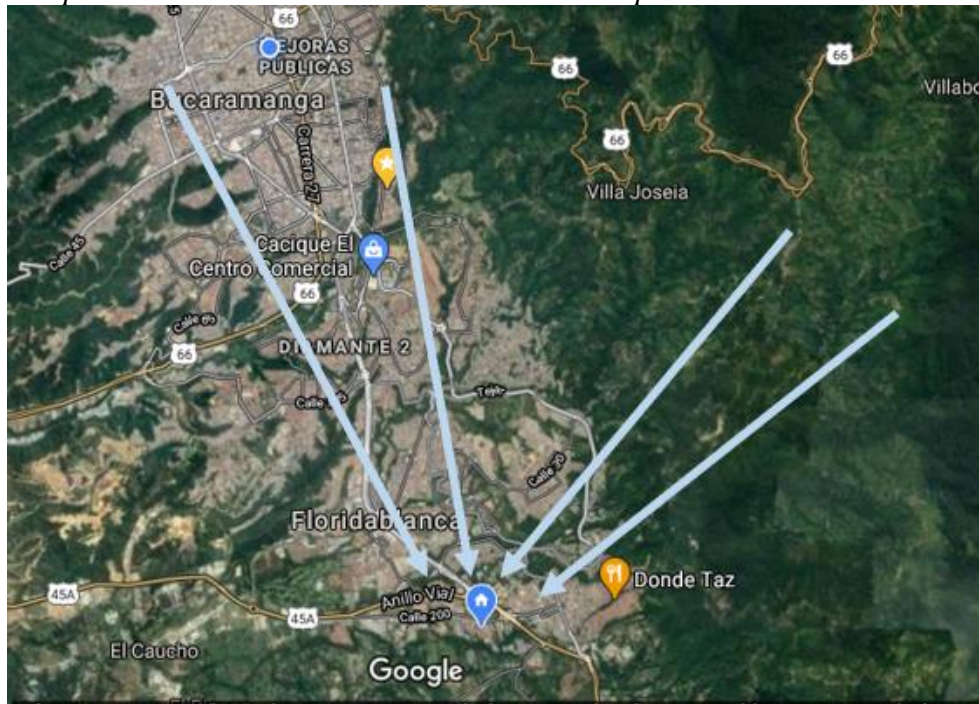
Tomado de planos del intercambiador PQP. Facultad arquitectura USTA, (2019).

10.2 Análisis determinantes físicas

10.2.1 Dirección y velocidad de vientos

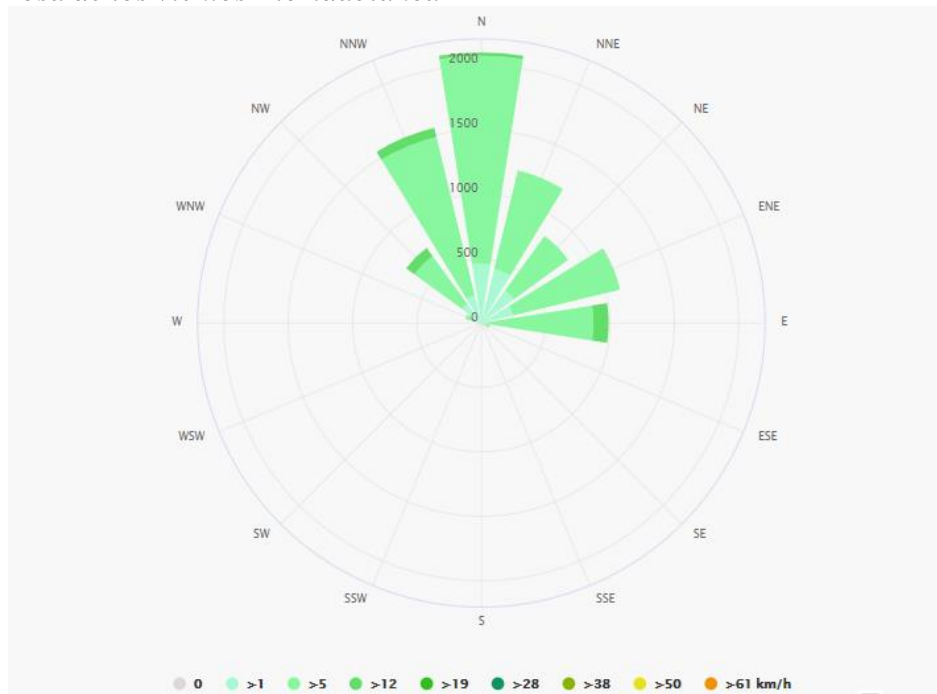
En Floridablanca la gran mayoría de los vientos vienen del norte, llegando a velocidades máximas de 19 a 27 km/h. Sobre la implantación del proyecto, los vientos tomarían la dirección de la autopista Floridablanca-Bucaramanga. También se presentan vientos que llegan desde los cerros y bajan por el Casco Antiguo hasta este lugar.

Figura 38. Mapa dirección de vientos hacia el sector de implantación



Adaptado de Google maps, (2021).

Figura 39. Rosa de los vientos Floridablanca

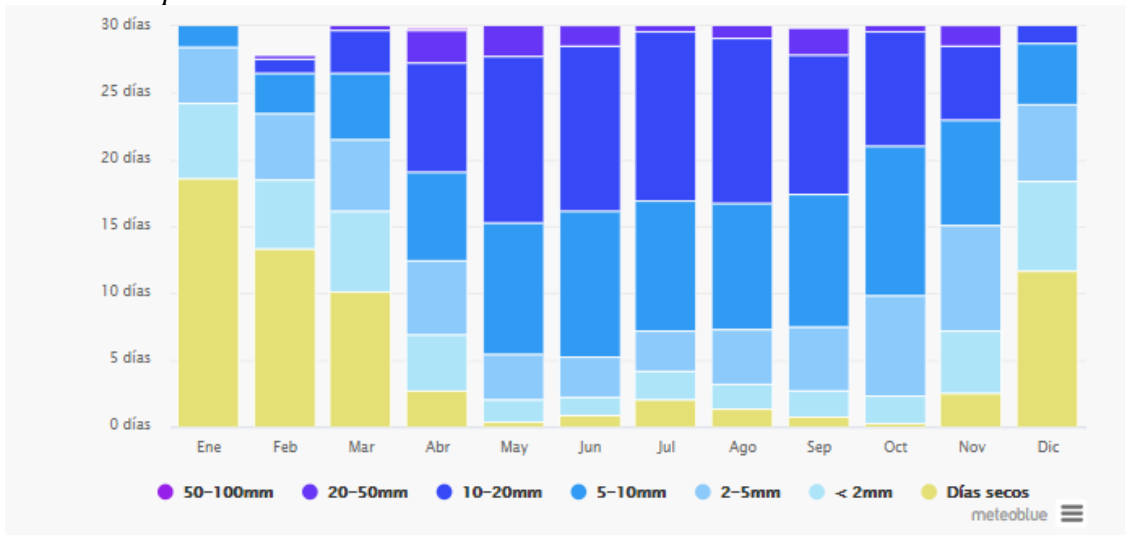


Tomado de Meteoblue, (2021).

10.2.2 Precipitaciones

En el gráfico se puede apreciar que los meses con mayor número de precipitaciones son desde mayo hasta octubre, con excepción de julio. Los meses de sequía son desde diciembre hasta marzo. Abril y noviembre son meses con precipitaciones moderadas.

Figura 40. *Precipitaciones mensuales en Floridablanca*

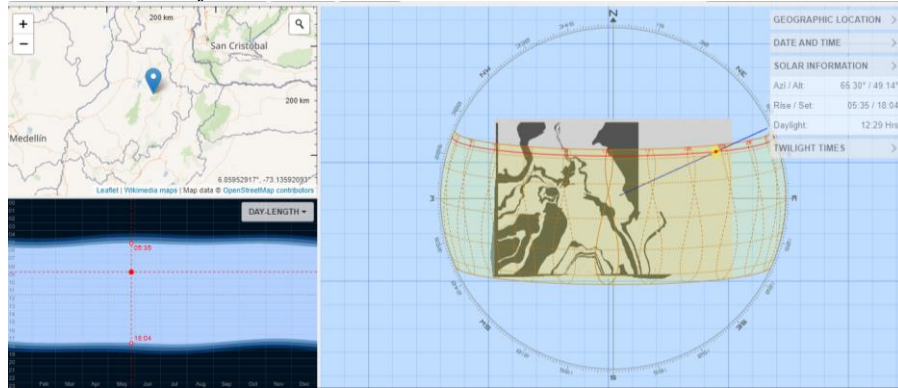


Tomado de Meteoblue, (2021).

10.2.3 Asoleamiento

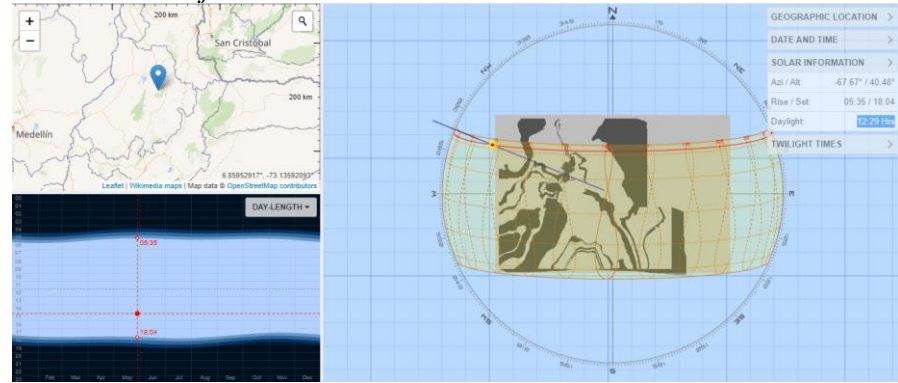
Para el análisis del asoleamiento se tomaron en cuenta los puntos en los que la incidencia solar es más crítica, siendo esto en los meses de junio y diciembre, a las 9:00 y a las 15:00.

Figura 41. Asoleamiento en junio a las 9:00



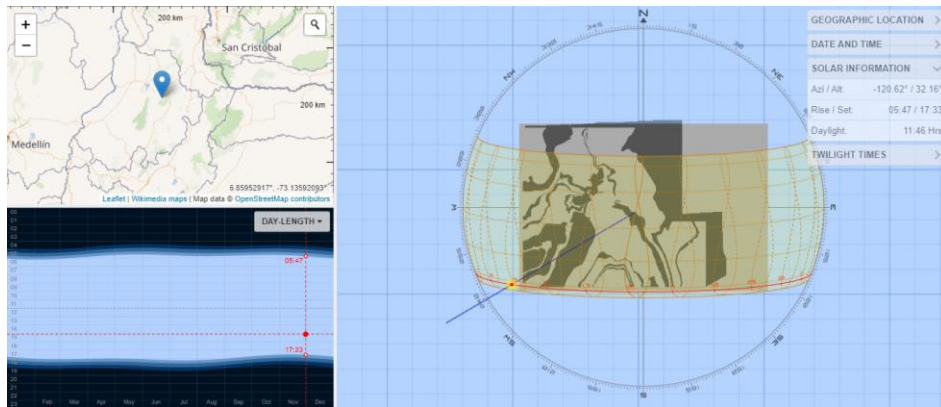
Tomado de 3DSunpath, (2021).

Figura 42. Asoleamiento en junio a las 15:00.



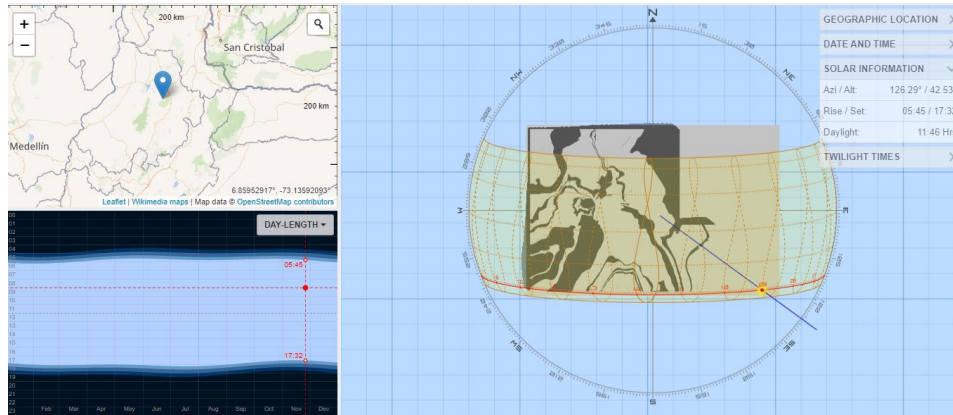
Tomado de 3DSunpath, (2021).

Figura 43. Asoleamiento en diciembre a las 9:00



Tomado de 3DSunpath, (2021).

Figura 44. *Asoleamiento en diciembre a las 15:00*



Tomado de 3DSunpath, (2021).

10.2.4 Vegetación

La información de vegetación encontrada, al tratarse de un proyecto en construcción como lo es el Intercambiador de PQP, fue extraída de la planta general del proyecto, en el que únicamente se muestra la ubicación de los árboles y arbustos. No especifica especies.

Figura 45. *Planta ubicación de la vegetación y renders generales del proyecto*

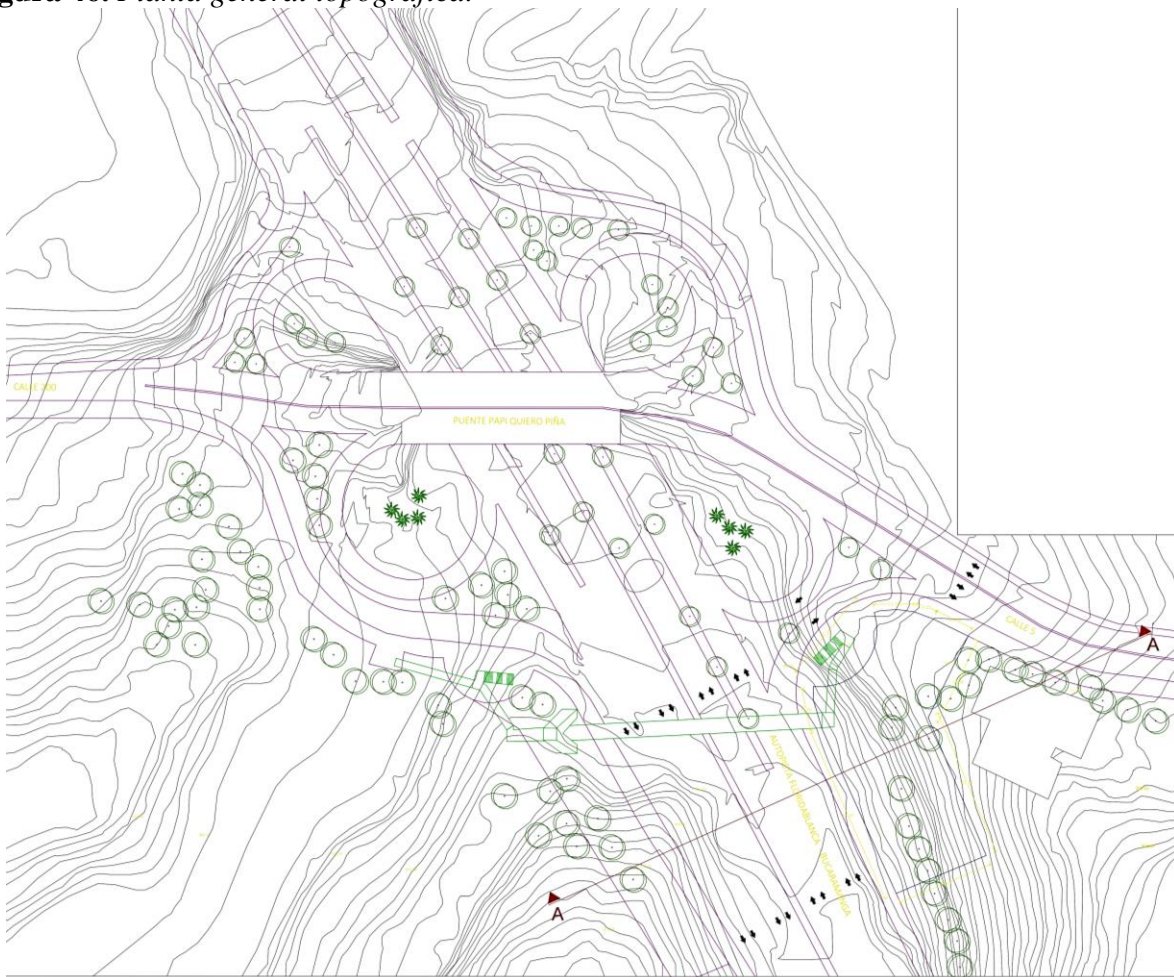


Tomado de planos del Intercambiador PQP. Facultad arquitectura USTA, (2019).

10.2.5 Topografía

Las curvas de nivel están trazadas cada 0.5m de altura. En este sector, el terreno asciende en altura hacia el este y oeste, y desciende hacia el norte y el sur. Las zonas verdes a los costados del puente peatonal presentan pendientes bastante pronunciadas, mientras que las de las rotondas suelen tener una parte plana que luego asciende para formar un talud que termina en el puente vehicular del intercambiador.

Figura 46. Planta general topográfica.



Nota: rojo: línea de corte del terreno de implantación. Las curvas de nivel suben 2.5 metros.

Figura 47. Modelado general topográfico

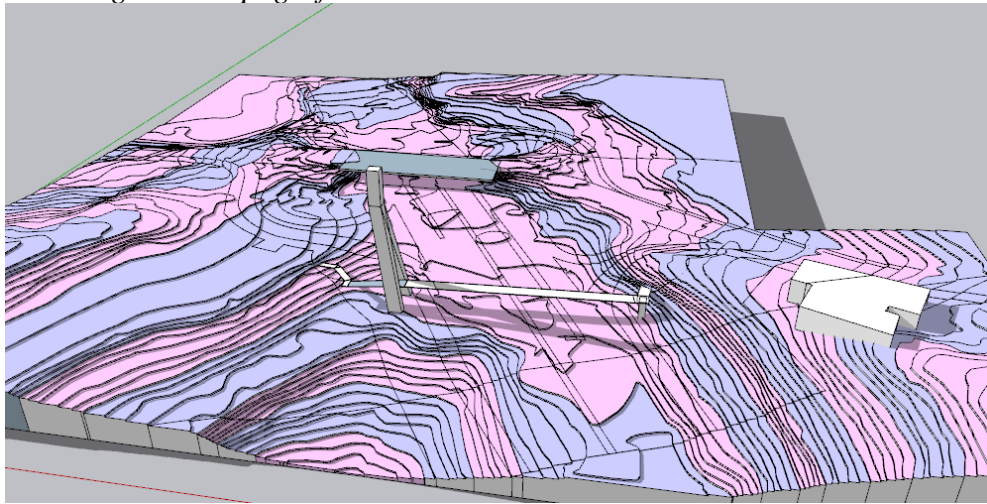
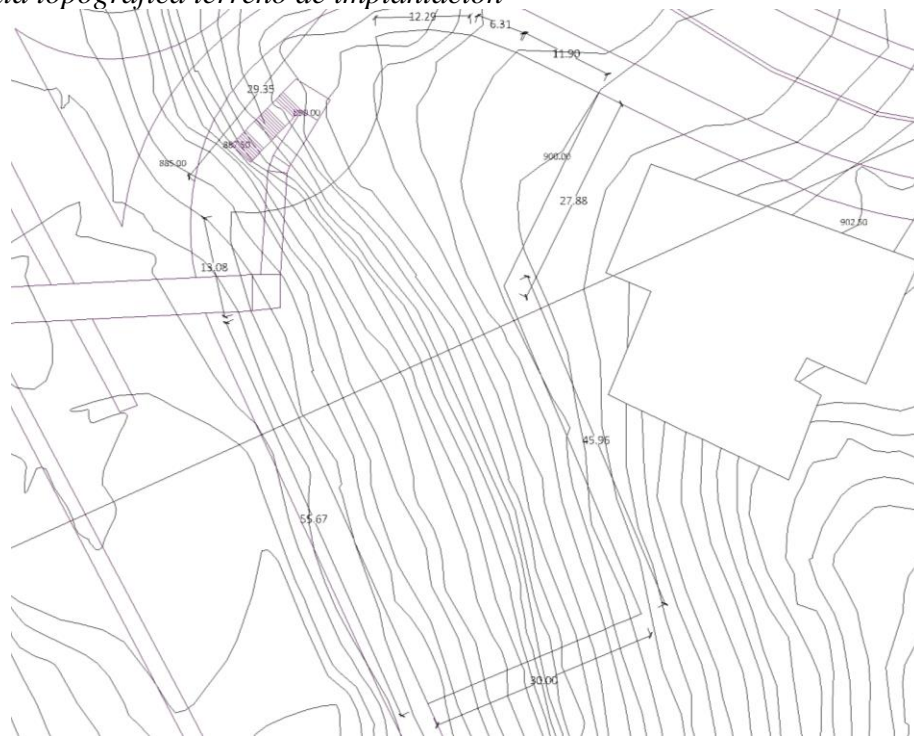
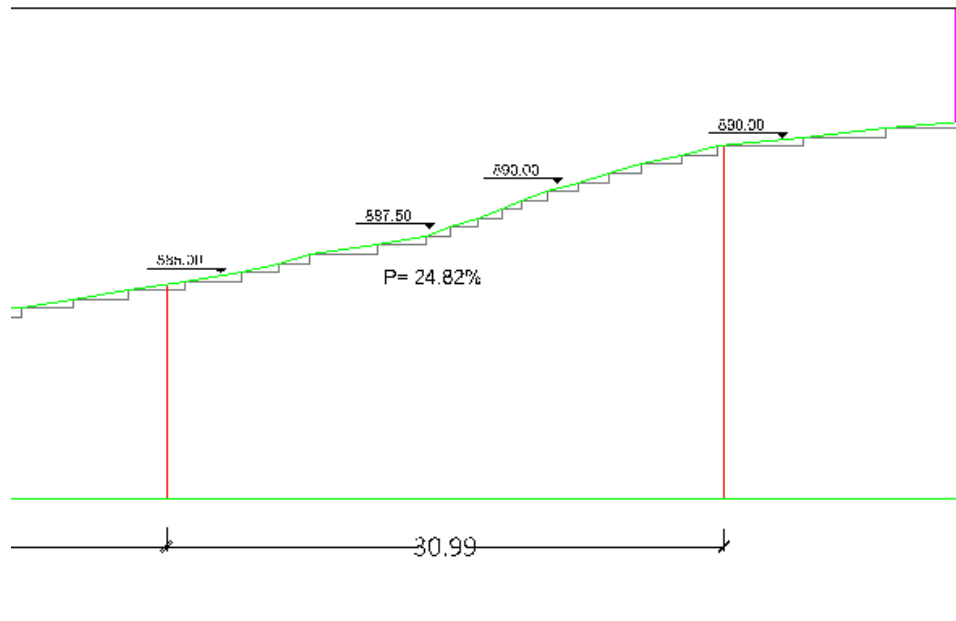


Figura 48. Planta topográfica terreno de implantación



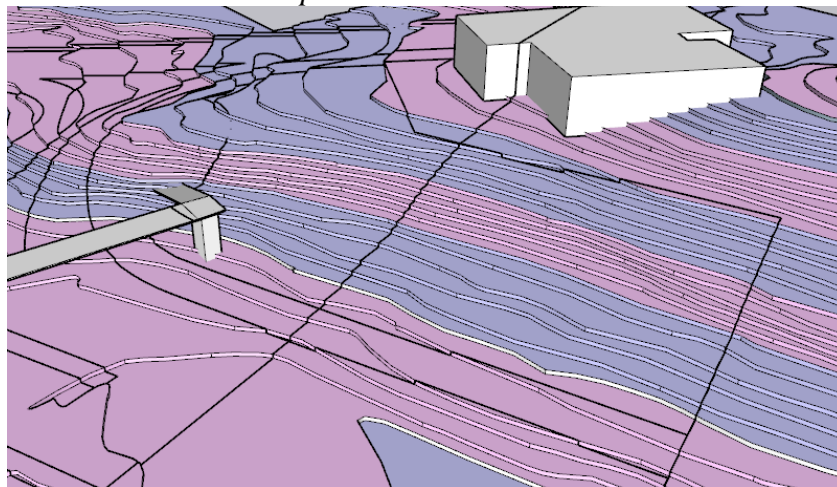
Nota: el terreno tiene 24.82% de pendiente, la cual se va reduciendo a medida que se acerca a la calle 200. Las curvas de nivel suben 2.5 metros.

Figura 49. Corte topográfico terreno de implantación



Nota: en rojo: líneas perimetrales del terreno.

Figura 50. Modelado 3d terreno de implantación.



La topografía en el lugar donde se planea implantar el proyecto, siendo este el terreno que colinda con el extremo este del puente peatonal de Papi Quiero Piña, es bastante pronunciada llegando a subir 10 metros en 30 metros de longitud.

10.2.6 Cota de inundación

La cota de inundación está establecida justo al terminar las rondas hídricas de la quebrada Pavas. Este cuerpo hídrico está ya canalizado controlado, debido a que, para la proyección del parque lineal propuesto en el POT, el tratamiento a este cuerpo hídrico era crucial.

Figura 51. Planta ubicación cota inundación



Nota: azul oscuro, cota de inundación; amarillo oscuro: espacios de cesión del intercambiador. Adaptado de plan de ordenamiento territorial de Floridablanca (Alcaldía de Floridablanca, 2018).

10.3 Análisis contexto

10.3.1 Contexto urbano general

El municipio de Floridablanca tiene una extensión aproximada de 97 km², el cual presenta el fenómeno de conurbación con Bucaramanga. Municipio en el que el desarrollo urbano ha estado en constante expansión en los últimos años, alcanzando sectores más allá del Casco Antiguo del municipio, el cual ha sido el principal punto de desarrollo cultural del municipio.

Se le conoce a Floridablanca como la ciudad dulce, debido a la gran variedad de establecimientos de postres y dulces ubicados en el Casco Antiguo, además de tener otros puntos de interés tales como el Jardín Botánico, la Casa Paragüitas y el cerro del Santísimo.

Las edificaciones del Casco Antiguo, por lo general, no exceden los dos y tres pisos, y algunas conservan sus características formales de arquitectura colonial (ver figura 52).

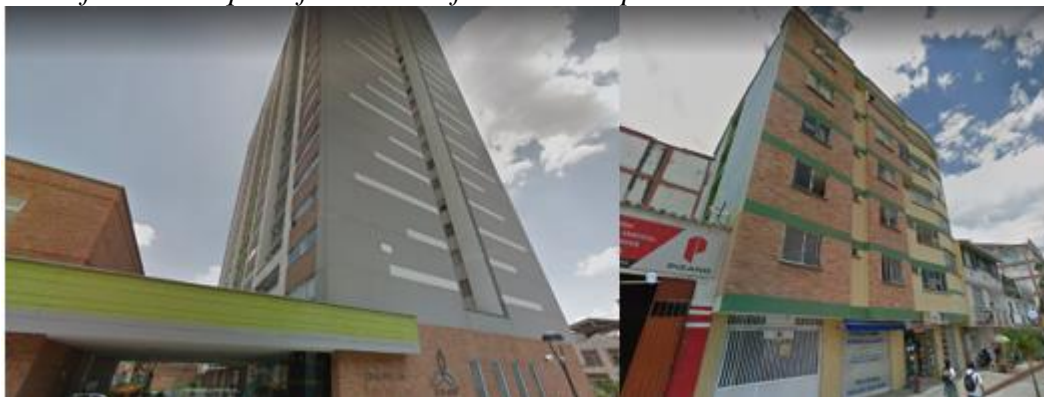
Aunque, dentro del mismo Casco Antiguo existen edificaciones que rompen totalmente con esta estética (ver figura 53). Sin embargo, en otros sectores de Floridablanca cambia mucho el panorama urbano, existiendo una zona de centros comerciales y establecimientos de consumo (Cañaveral), conjuntos residenciales de casas (Las Llaves y cercanos), barrios residenciales con comercio local (Lagos, Villabel, etc.), conjuntos residenciales de edificios (Versalles, Olimpo, etc.) y urbanizaciones de casas (Villas de San Diego, Baviera, Villa Claver).

Figura 52. *Tipología de casas del Casco Antiguo con rasgos coloniales.*



Tomado de Google maps, (2021).

Figura 53. *Edificaciones que difieren de la formalidad tipo.*



Tomado de Google maps, (2021).

Figura 54. Zona de establecimientos comerciales en Cañaverál.



Tomado de Google maps, (2021).

Figura 55. Sector de conjuntos residenciales de casas.



Tomado de Google maps, (2021).

Figura 56. Barrios residenciales de casas con comercio local.



Tomado de Google maps, (2021).

Figura 57. *Conjunto residencial de edificios.*

Tomado de Google maps (2021).

Figura 58. *Urbanizaciones de casas*

Tomado de Google maps, (2021).

10.3.2 Hitos del sector

Cuando se habla de hitos urbanos se hace referencia a edificaciones, estatuas, plazas, parques o cualquier elemento arquitectónico o espacio que, por su ubicación dentro del contexto urbano y la concurrencia de personas en este espacio, se convierte en un punto de referencia para las direcciones o indicaciones, además de ser un punto de encuentro. En el sector cercano al lugar de se encuentran los siguientes hitos.

10.3.2.1 Papi Quiero Piña. El principal hito sobre la autopista Floridablanca-Bucaramanga es Papi Quiero Piña, el cual era un antiguo establecimiento comercial que

inicialmente vendía piña de manera ambulante. Con el tiempo, gracias a que cercano al hito quedaba un peaje, el lugar fue cobrando reconocimiento por la gente que transitaba la autopista. El establecimiento se fue formalizando, al punto de construir una caseta que sirviera como local para el negocio, convertirse en un terminal informal de transportes y convertirse en un hito. Hoy en día, el establecimiento ya no existe, pero el hito de Papi Quiero Piña sigue permaneciendo de manera intangible en el lugar en donde solía emplazarse.

Figura 59. *Fotografía de Papi Quiero Piña en sus inicios*



Tomado de Vanguardia (s.f).

Figura 60. Fotografía de Papi Quiero Piña antes de las obras del intercambiador



Tomado de Chicamocha news, (2020).

Figura 61. Ubicación del parador Papi Quiero Piña



Tomado de Google maps, (2021).

Figura 62. *Fotografía Papi Quiero Piña, iniciadas las obras del puente peatonal*



Tomado de Vanguardia, (2019).

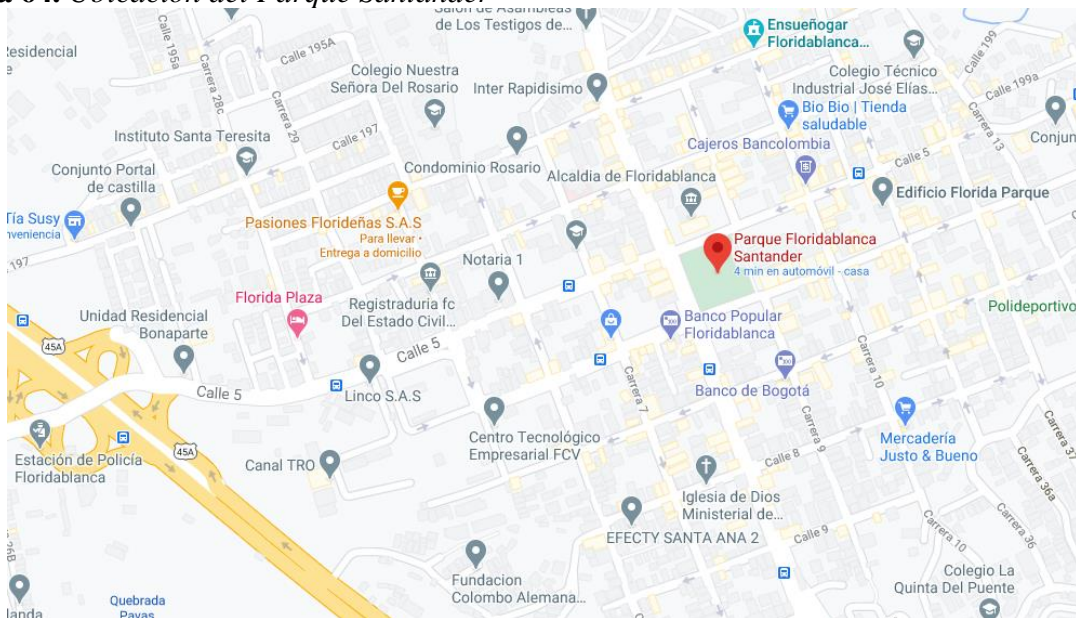
10.3.2.2 Parque Santander. Construido en 1939, ubicado entre las calles 5 y 6 con carreras 8 y 9, frente a la parroquia San Juan Nepomuceno. Es el parque principal del Casco Antiguo de Floridablanca y unos de los pocos equipamientos recreacionales del sector. Su ubicación, siendo este el punto central del Casco Antiguo y trayecto final de la carretera antigua de Bucaramanga-Floridablanca hacen que este sector sea de gran concurrencia y, además, al ser el único equipamiento de espacio público del sector, lo vuelve un punto de referencia y de encuentro en su contexto urbano.

Figura 63. *Fotografía aérea del Parque Santander*



Tomado de Alcaldía de Bucaramanga, (s.f)

Figura 64. *Ubicación del Parque Santander*



Tomado de Google Maps, (2021).

Figura 65. *Fotografía del Parque Santander y su entorno social*



Tomado de Periódico 15, (2020).

Figura 66. *Fotografía del Parque Santander en actividad*

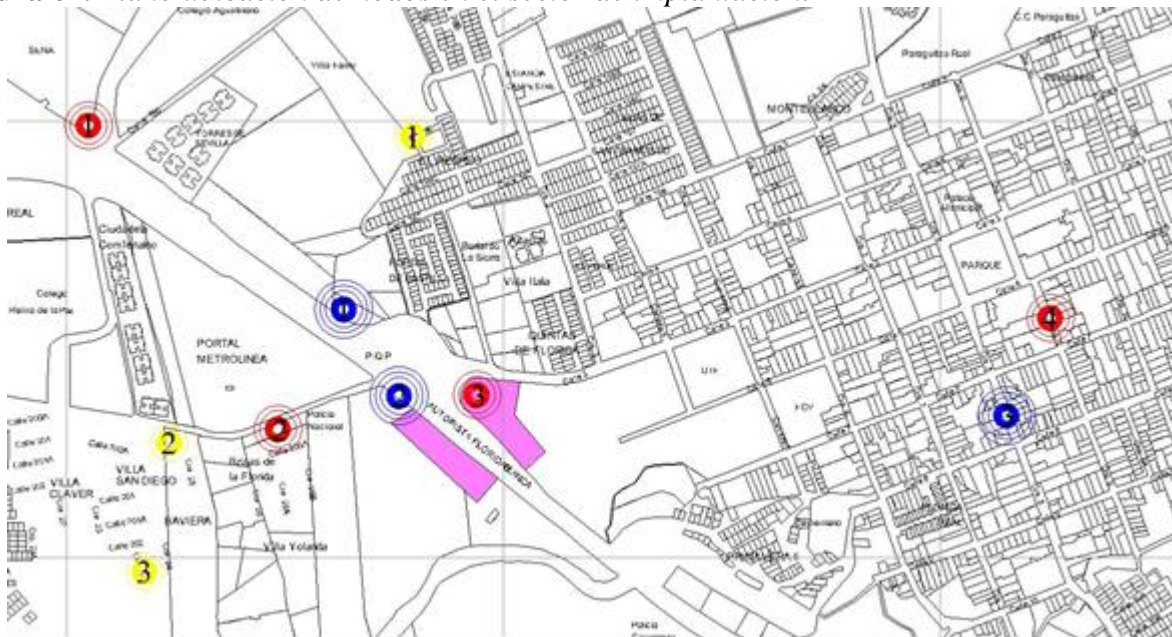


Tomado de Wikiloc, (s.f).

10.3.3 Nodos del sector

Cuando una calle, una acera, una esquina, un espacio verde, un espacio en general, es un punto de interés y reunión de personas se convierte en un nodo. Por lo general, la causa de que estos espacios adquieran esta característica es debido, o a su proximidad con edificaciones de usos de alto impacto social, o a que en el sistema de movilidad se produce un punto de alto tráfico, esto puede deberse a la convergencia de caminos o sendas, puntos cruciales del sistema de transporte, o espacios de transición de una edificación a otra. En el sector cercano al lugar de se encuentran los siguientes nodos.

Figura 67. Plano ubicación de nodos en el sector de implantación.



Nota: en azul: nodos municipales; en rojo: nodos locales; en amarillo: nodos barriales.

1.3.3.1 Nodos municipales.

10.3.3.1.1 Bahía Papi Quiero Piña (sentido norte). Lugar de gran tráfico peatonal debido a que es tanto parada de Metrolínea, como terminal informal de busetas intermunicipales. Además, el transporte informal utiliza esta bahía como punto para ofrecer sus servicios.

Figura 68. Bahía Papi Quiero Piña sentido norte



Tomado de Google maps, (2021).

10.3.3.1.2 Bahía Papi Quiero Piña (sentido sur). Además de ser un hito urbano, Papi Quiero Piña es un nodo, ya que es lugar de partida de busetas intermunicipales, estación de Metrolínea, parador turístico, y punto de desvío de la autopista de Floridablanca-Bucaramanga hacia las comunas de Río Frío y Casco Antiguo. Actualmente, con la construcción del puente peatonal, se convirtió en un punto de alto flujo peatonal.

Figura 69. Bahía Papi Quiero Piña sentido sur



Tomado de Google maps (2021).

10.3.3.1.3 Cra. 8 (desde cll. 5 hasta cll. 9). La carretera antigua, en este punto, se convierte en una centralidad que dispone de una variedad de usos tales como: comercial, de servicios, cultural, dotacional y administrativo, los cuales suplen a todo su área local e incluso municipal, ya que hay equipamientos tales como el tránsito de Floridablanca, la alcaldía de Floridablanca y la fiscalía de Floridablanca. En aspectos de movilidad, es la proyección de la carretera antigua que ingresa sobre el Casco Antiguo, la cual, en este punto, cuenta con un perfil vial con grandes franjas peatonales, lo cual es coherente con su condición de centralidad.

Figura 70. Cra. 8 con Cl. 6



Tomado de Google maps, (2021).

10.3.3.2 Nodos locales.

10.3.3.2.1 USTA-SENA-Agustiniano. Nodo de alto tráfico peatonal debido a que convergen las salidas de estas tres grandes instituciones educativas, además de que existe una parada cercana de Metrolínea y es un extremo del puente peatonal de La Riviera.

Figura 71. Entradas USTA-Agustiniano



Tomado de Google maps, (2021).

10.3.3.2.2 Calle 200. Zona de gran impacto social debido a la ubicación de establecimientos de consumo y abastecimiento, los cuales complementan al uso residencial que se establece a medida que se baja hacia las carreras, llegando a los distintos barrios de esta zona, los cuales convergen con la calle 200.

Figura 72. *Calle 200 zona comercial*



Tomado de Google maps, (2021).

10.3.3.2.3 Extremo este del puente peatonal PQP. Punto crucial del sistema de movilidad, conectando las circulaciones peatonales de la comuna de Río Frío con la comuna de Casco Antiguo, además de conectar con el hito Papi Quiero Piña.

Figura 73. *Extremo este del puente peatonal.*



Tomado de Google maps, (2021).

10.3.3.2.4 Plaza de mercado Floridablanca. Establecimiento de abastecimiento, rodeado por una zona de uso comercial y de servicios. Alto tráfico peatonal y vehicular particular y de carga, suele presentarse atascamiento en las vías por la carga y descarga de productos.

Figura 74. Plaza de mercado de Floridablanca



Tomado de Google maps, (2021).

10.3.3.3 Nodos barriales.

10.3.3.3.1 Cancha de futbol El Recreo. Equipamiento recreacional que suple a los barrios aledaños

10.3.3.3.2 Calle 200 con cra. 23. Núcleo de comercio básico que suple barrios aledaños, entrada del Colegio Reina de la Paz

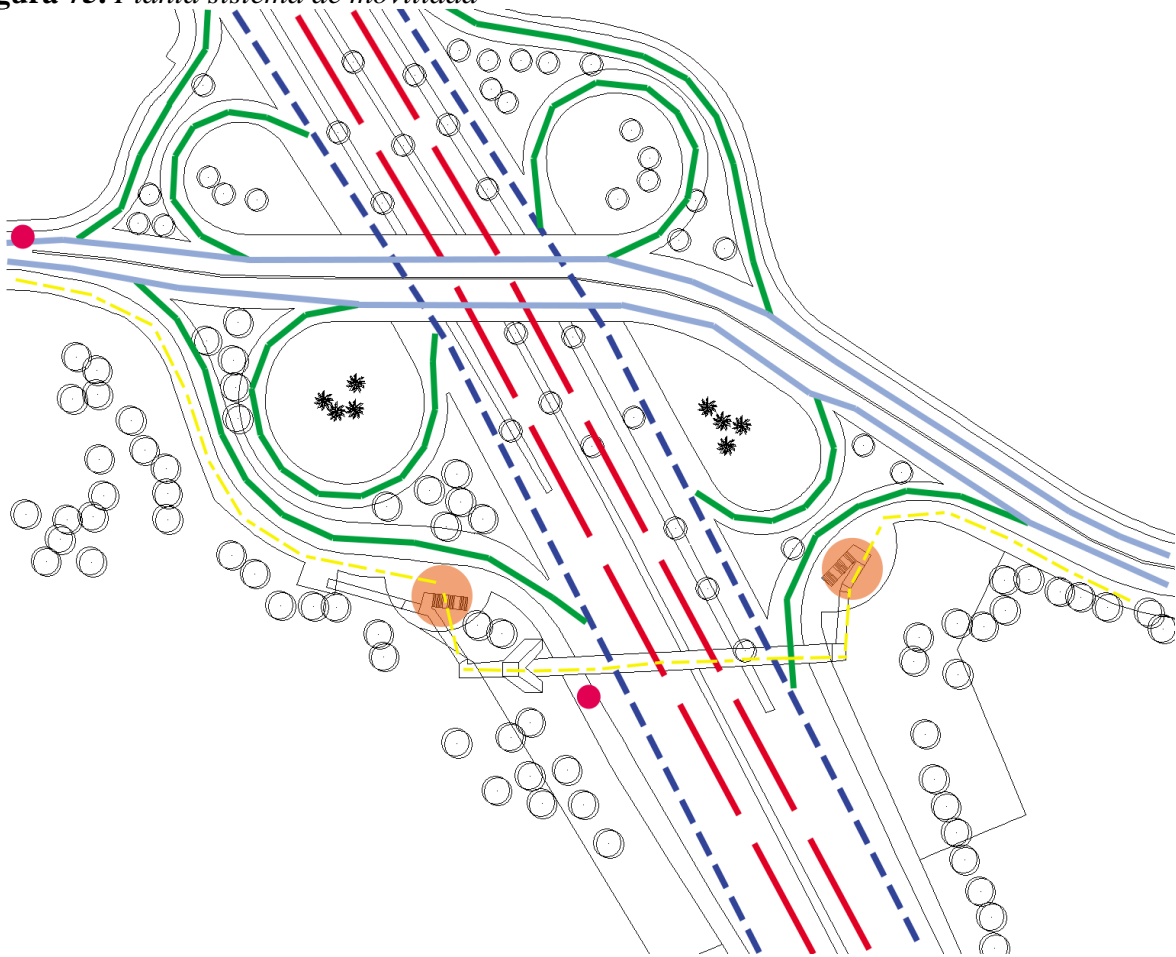
10.3.3.3.3 Polideportivo Villas de San Diego. Equipamiento recreacional y de esparcimiento al servicio de los barrios aledaños.

10.3.4 Accesibilidad al predio

La accesibilidad al lugar de implantación va ligada a las características de las vías que lo rodean, el sistema de transporte, el sistema de movilidad peatonal, la infraestructura de los perfiles viales. Este sector colinda con una vía arterial nacional (autopista Floridablanca-Bucaramanga) y una vía intermedia urbana (calle 200), por lo tanto, se encuentra entre dos vías de alto flujo vehicular, haciendo que el tránsito peatonal se vea bastante condicionado. Debido a esto, existen pocos ejes de circulación peatonal, relegándose a las circulaciones peatonales que existen alrededor del intercambiador, que conectan el Casco Antiguo, con la comuna de Río Frío y la zona de la USTA. El eje peatonal que se encuentra más cercano al lugar de implantación es el que se proyecta por la calle 200, cruzando la autopista por el puente peatonal y llegando a la zona verde que colinda con el CEGRID. Estos hechos ayudan a esclarecer los puntos cruciales de este eje de circulación peatonal, siendo estos ambos costados del puente peatonal.

En cuanto al sistema de transporte, en este sector hay pocas paradas de Metrolínea debido a que al ser un sector en el que predominan las vías de gran flujo vehicular, existiendo dos paradas y una estación, esta última se encuentra en la bahía del sector noreste del intercambiador Papi Quiero Piña.

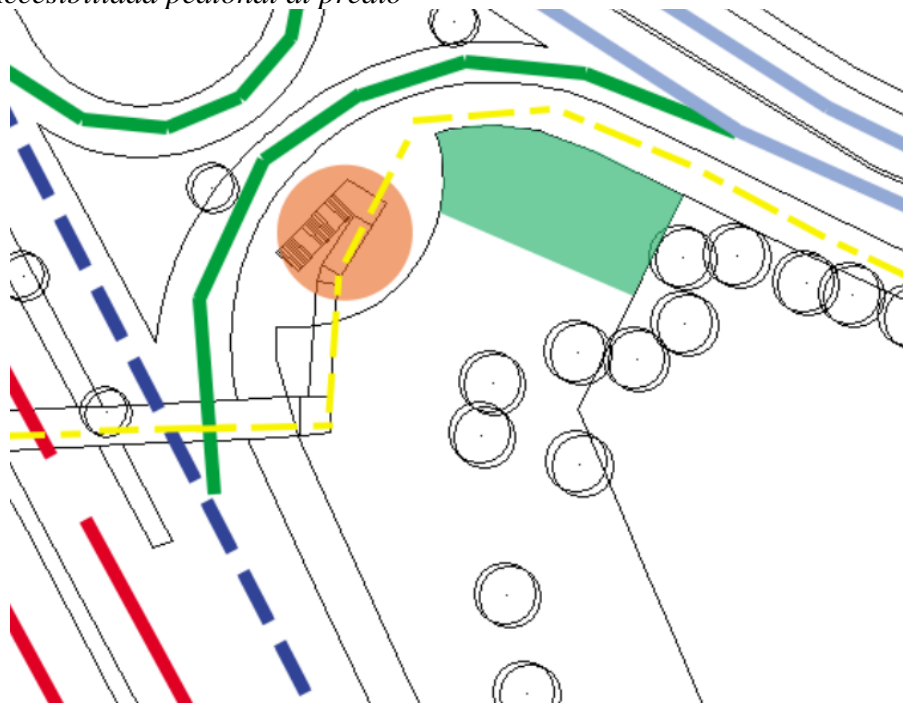
Figura 75. *Planta sistema de movilidad*



Nota: rojo: vía arterial nacional; azul: vía paralela arterial nacional; celeste: vía urbana intermedia; verde: desvíos y retornos; amarillo: eje vial peatonal principal; naranja: nodos peatonales principales; magenta: parada de Metrolínea.

En base a estos datos mencionados anteriormente es correcto afirmar que, para un equipamiento urbano tal y como es el proyecto a desarrollar, se busca que la accesibilidad al espacio sea mediante el paramento del terreno que tenga mayor protección al peatón y que esté más próximo a los nodos principales peatonales. La accesibilidad en un parque se traduce en la implantación de una plaza o plazoleta en este punto que permita recibir grandes masas de transeúntes para posteriormente desprender circulaciones de esta hacia los distintos puntos del parque.

Figura 76. *Accesibilidad peatonal al predio*



Nota: verde claro: punto mejor accesible del terreno del costado este del puente peatonal.

Tras la evaluación de las características del sistema de movilidad, se llega a la conclusión que los puntos mejor accesibles de cada terreno son aquellos que quedan cercanos al acceso del puente y, si es posible, que se ubiquen lo más lejos posible de la autopista nacional.

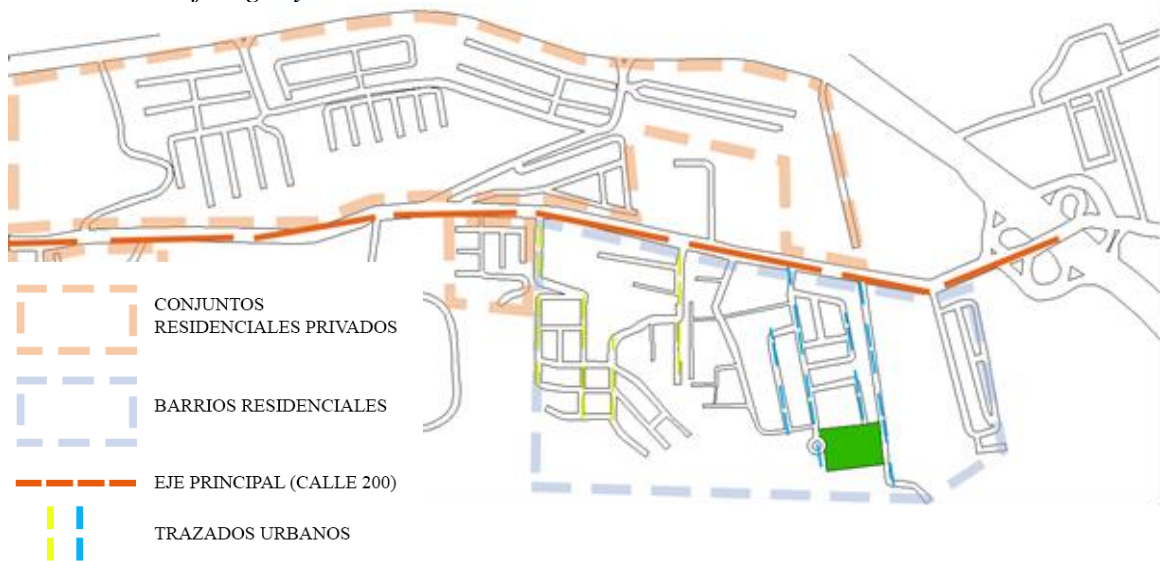
10.3.5 Morfología urbana

El sector en el que se ubica el lugar de implantación del proyecto tiene la particularidad de quedar entre dos sectores de Floridablanca muy distintos, siendo uno la comuna Casco Antiguo y el otro la comuna Río Frío, por lo tanto, no existe una morfología urbana uniforme para el sector a analizar. Debido a esto se toman ambos sectores, se observan y se deduce el porqué de sus trazados y morfología urbana.

10.3.5.1 Comuna Río Frío. Al costado oeste del intercambiador de Papi Quiero Piña, extendiéndose a lo largo de la vía intermedia urbana calle 200, se encuentra la comuna de Río Frío, la cual tiene dos sectores bastante opuestos en cuanto a estructura urbana, siendo el sector más cercano al intercambiador el que se estudiará para este proyecto.

La estructura urbana esta comuna se ordena a ambos lados de la calle 200, esto quiere decir que todos los barrios y conjuntos residenciales inician en esta calle y se extienden hacia el norte o sur. Tenemos casos como los de los barrios Baviera, Villas de San diego y Villa Claver, que tienen su acceso únicamente por esta calle, continuando su extensión hacia abajo por la topografía del sector, la cual a medida que descende en altura se acerca más a la quebrada.

Figura 77. Plano morfología y trazado urbano de la comuna Río Frío



Como se puede observar, el trazado urbano de este sector no es uniforme, esto se debe a que los barrios que lo conforman se fueron construyendo progresivamente, sin un planeamiento urbano general que acogiera todos y cada uno de estos barrios, produciendo así desconexión entre estos mismos, y provocando que la única conexión que tengan es la calle 200, causando que esta

sea el gran nodo de los barrios de este sector, esto se puede ver reflejado en la concentración del uso comercial y de servicios que se encuentra sobre el perfil vial de la calle 200.

Sin embargo, si se sigue avanzando hacia el oeste, el panorama cambia radicalmente, pasando de un contexto urbano de barrios residenciales que se conectan por un gran nodo lineal de uso comercial y de servicios, a un contexto de conjuntos residenciales privados que realizan su desarrollo urbano hacia el interior (ver figura 62). Ejemplos de esta morfología urbana son Versalles II, Altos de Aranjuez, Versalles real, etc.

La morfología urbana de estos conjuntos residenciales privados no responde a ningún tipo de planeamiento general ni ejes urbanos del sector, sus espacios comunes son de uso privado y todos cierran sus perímetros al contexto urbano que los rodea, causando así que las calles de este sector no tengan actividad urbana, trayendo consigo muchos problemas de inseguridad y de carencia de espacio público.

10.3.5.2 Comuna Casco Antiguo. Por otra parte, al costado este del intercambiador, se ubica la zona urbanizada más antigua de Floridablanca, el Casco Antiguo, el cual responde a la época en la que fue proyectado, ya que conserva algunas de las características morfológicas que tenían los pueblos en la época colonial.

El centro del pueblo estaría conformado por un espacio público al que, en uno de sus costados, se ubicaría la iglesia del pueblo, ambos en predios de forma cuadrada.

Estos dos elementos proyectarían el cardo y el decumanus, elemento de planeación romano que se heredaría por la arquitectura colonial, resultando así en un trazado urbano regido por una cuadrícula que nace en torno al parque y la iglesia del Casco Antiguo de Floridablanca.

Figura 78. Plano morfología urbana del Casco Antiguo

Una de las vías atraviesa este sector es la cra. 8, la cual es una proyección de la carretera antigua, es una vía de gran importancia ya que ordena los usos del sector, bajo la lógica de, entre más cercano a la vía principal más establecido estará el uso comercial, resultando en un gran eje de establecimientos de comercio y servicios que suplen las necesidades de la comuna e incluso de otras comunas. Esto se debe a que este lugar es una centralidad, lo cual significa que es una zona en la que se encuentran aglomerados varios usos y equipamientos, por lo tanto, es correcto afirmar que habitantes de otros sectores se dirigen al Casco Antiguo para hacer uso de estos equipamientos y abastecerse.

La cra. 8 y la cll. 6 son los principales ejes viales del Casco Antiguo, y por lo tanto los predios que los colindan corresponden al uso comercial en toda su extensión, esto causa que estas zonas del Casco Antiguo tengan una actividad urbana muy fuerte en gran parte del día.

Existe un problema que se percibe a simple vista es la incoherencia de la actividad urbana con la infraestructura urbana, ya que, por lo general, estas calles se ven sumamente congestionadas

por la estrechez de los perfiles viales y el alto flujo de personas, que además debe sumársele la invasión de espacio público que se produce por los puestos de comercio informal que se asientan sobre las aceras y las carreteras.

A grandes rasgos, de la morfología y contexto urbano del Casco Antiguo, se puede afirmar que su trama urbana se rige a una cuadrícula que fue proyectada desde la fundación del pueblo y que, con el tiempo, por el desarrollo económico del pueblo y la conexión de la carretera antigua con el Casco Antiguo, la cra. 8 se volvió una centralidad que recibe gente de otras comunas e incluso municipios, lo cual provocó que la infraestructura planteada desde un inicio se quedase corta para la magnitud de flujos que maneja este sector, a esto se le añade su condición de patrimonio, que vuelve muy complicado y poco viable una actualización de la infraestructura, por lo que estos problemas de congestión tanto peatonal como vehicular se mantendrán.

Referencias

Alcaldía de Bucaramanga (2017) *Parque de los Sueños..* [Fotografía]
https://www.bucaramanga.gov.co/galeria_obras/parque-de-los-suenos/

Alcaldía de Bucaramanga. (2017). *Fotografía aérea del parque de los Sueños. Parque de los Sueños* [Fotografía]. https://www.bucaramanga.gov.co/galeria_obras/parque-de-los-suenos/

Alcaldía municipal de Bucaramanga. (2014, 12 de diciembre). *Plan de ordenamiento territorial de segunda generación del municipio de Bucaramanga 2014-2027*. Página web de la alcaldía de Bucaramanga. <https://www.bucaramanga.gov.co/bucaramanga-avanza/archivo-pot/>

Alcaldía municipal de Floridablanca (2018, 4 de octubre). *Acuerdo No. 35 de 2018*.
Alcaldía municipal de Floridablanca. www.floridablanca.gov.co

Alcaldía municipal de Floridablanca. (2014). *Actualización del plan de gestión integral de residuos sólidos para el municipio de Floridablanca*. Alcaldía municipal de Floridablanca.

Aramburu, M. (2008). Usos y significados del espacio público. *Revista ACE: Arquitectura, ciudad y entorno*. 8. 143-151.

Ardila, L. y Duarte, A. (2005) *Manual para el diseño y construcción del espacio público de Bucaramanga*. Oficina asesora de planeación Bucaramanga.
<https://curaduria1bucaramanga.com.co/>

Asoleamiento en el mes de junio a las 9:00. (Consultado el 25 de marzo de 2021). SunPath.
<http://andrewmarsh.com/apps/staging/sunpath3d.html>

BGA Te Activa (2019, 23 de mayo) *Parque Las Cigarras BGA* [video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=agaBR1HiwIQ>

Borja, J. y Muxí, Z. (2003). El espacio público, ciudad y ciudadanía. *Editorial Electa Chicamocha News*. (s.f). En “Papi Quiero Piña” habrá terminal satélite para facilidad de los usuarios del transporte público [Fotografía] <https://www.chicamochanews.net/2020/09/en-papi-quiero-pina-habra-terminal.html>

Fajardo D. y Alejandro. J (2006) *Diccionario de Colombia*. Editorial Norma.

Gamboa, P. (2003) El sentido urbano del espacio público. *Revista Bitácora*. 7(1), 13-18

García, A. (1989). El parque urbano como espacio multifuncional: origen, evolución y principales funciones. *Revista Paralelo 37°*. 13, 105-111.

García, S. (2017) Diseño urbano y espacio público en contextos de regeneración urbana integrada: conceptos, marco institucional y experiencias recientes. *Revista ZARCH*. 8(1), 214-227.

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. (J. Décima, trad.). Ediciones Infinito. (Trabajo original publicado en año 2010).

González, L. (2008, abril) El proceso creativo en el diseño arquitectónico. *Revista universidad autónoma de Madrid*. 1-8

Google Maps. (Consultado en 2020) *Streetview, sector del parque, se muestra el perfil vial de la vía que colinda con el parque*. [Fotografía] <https://www.google.com/maps/@7.1030855,-73.1212665,3a,75y,296.99h,85.85t/data=!3m6!1e1!3m4!1sHFEeJ9eCHYQO80ckgcL51g!2e0!7i13312!8i6656?hl=es>

Google Maps. (Consultado en 2020). *Municipio de Floridablanca*. . [Mapa] <https://www.google.com/maps/@7.0808237,-73.0961175,9363m/data=!3m1!1e3?hl=es>

Google Maps. (Consultado en 2020). *Parques en Real de Minas* [Mapa]. <https://www.google.com/maps/search/parques+real+de+minas/@7.1041799,-73.1263932,15.25z?hl=es>

Google Maps. (Consultado en 2021). *Ubicación de Papi Quiero Piña..*
<https://www.google.com/maps/@7.061383,-73.0922121,17z?hl=es>

Google Maps. (Consultado en 2021). *Ubicación parque Santander.* [Mapa]
<https://www.google.com/maps/@7.061718,-73.0857701,16.25z?hl=es>

Media Drone Colombia. (2018, 18 de Agosto). *Parque de las Cigarras (Real de Minas) - Bucaramanga, Santander | Media Drone Colombia (SIN EDICIÓN).* [video]. YouTube.
<https://www.youtube.com/watch?v=ztdyxBf1WfQ>

MINVAH, MINAE y PNUMA. (2006). *Perspectivas del medio ambiente urbano. Gran área metropolitana del valle central de Costa Rica.*

Molino ubicado a un costado del parque. (2011). [Fotografía]. <https://panabucensb2011.blogspot.com/2011/11/parque-de-las-cigarras.html>

Moreno, P. (2011). *Propuesta de parque de barrio para el norponiente de la ciudad de Hermosillo, Sonora, con aplicación de principios de sustentabilidad.* [Trabajo de grado, Arquitectura] Universidad de Sonora. Biblioteca digital.
<http://tesis.uson.mx/digital/tesis/docs/21971/Capitulo4.pdf>

Ovalle, J. y Páez, A. (2017). Equipamiento urbano en la reconstrucción de vínculos comunitarios. *Revista Arquitecturas del Sur.* 35(51) 42-55.

Parra, D. (2015) *Fotografía aérea del Parque de las Cigarras.* [Fotografía]
<https://rinconessantander.wordpress.com/parques/parque-delas-cigarra/>

Periódico 15 (2020) *Círculo* [Fotografía] <https://www.periodico15.com/parque-santander-la-joya-de-floridablanca/circulo-16/>

Prensa alcaldía de Bucaramanga. (2018, 18 de abril) *Integración comunitaria en el Parque de los Sueños* [video]. YouTube. www.youtube.com/watch?v=UnZ_IcpD8II

Promedio de precipitaciones mensuales municipio de Floridablanca. (Consultado en 2021). Meteoblue.

https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/floridablanca_colombia_3682385

Ramírez, P. (2015). Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México. *Revista mexicana de sociología*. 77(1), 7-36.

Roa, J. (s.f) *Vista nocturna del parque de las cigarras en Bucaramanga.* [Fotografía] <https://co.pinterest.com/pin/338262621993052491/>

Rosa de los vientos Floridablanca. (Consultado el 25 de marzo de 2021). Meteoblue. https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/floridablanca_colombia_3682385

STRIKE Battles. (2018, 16 de junio) *¿DECISIÓN INJUSTA? NEAVE vs PABLEKOCO // Skills MIC™* [video]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=Tnzp3Z09c40>

Upegui, O. (s.f) *Parque Santander – Floridablanca* [Fotografía] https://s2.wklcdn.com/image_15/472831/16210240/10158341Master.jpg

Valdez, C. y Ortega, C. (2018). Lecturas sobre el paisaje urbano y el espacio público de Santo Domingo. *Revista Arquitexto*. 100. 34-47.

Vanguardia (2010) *Fotografía parque de las Cigarras.* [Fotografía] <https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/ila-ciudad-de-los-parques-EXVL72170>

Vanguardia Liberal. (2019). *El paradero de ‘Papi Quiero Piña’, en Floridablanca, durante muchas décadas, fue estratégico para los usuarios del transporte.* [Fotografía]

<https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/floridablanca/habra-o-no-terminalito-en-papi-quiero-pina-FF777052>

Vanguardia Liberal. (s.f). *Adiós a 'Papi Quiero Piña', luego de 45 años de historia.*

[Fotografía] <https://www.vanguardia.com/area-metropolitana/bucaramanga/adios-a-papi-quiero-pina-luego-de-45-anos-de-historia-FCVL451657>.