

Información Importante

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

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

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

Bibliotecas Bucaramanga

Universidad Santo Tomás

Plan de Movilidad para el Centro Histórico de Pamplona,
Norte de Santander

Wilson Efraín Gutiérrez Cañón

Director
Jemay Mosquera Téllez
Post Doctor en Arquitectura

Universidad Santo Tomas, Bucaramanga
Maestría en Ordenamiento Territorial
Facultad de Arquitectura
2016

Tabla de Contenido

INTRODUCCION	¡Error! Marcador no definido.
CAPITULO I	16
CONCEPTULIZACION PRELIMINAR	16
1. Conceptualización preliminar	17
1.1 La problemática de movilidad en los centros históricos	17
1.2 Principales problemas producidos por el tráfico en los centros históricos.	22
1.3 Nociones teóricas y conceptuales sobre movilidad y planes de movilidad.	23
1.4 Tendencias urbanísticas relacionadas con la formulación de planes de movilidad en centros históricos.....	24
1.5 Normativa general relacionada con la movilidad y los planes de movilidad en centros históricos. Constitución política, leyes y decretos nacionales.....	28
Síntesis de los aspectos negativos y positivos más importantes del capítulo 1	31
CAPITULO II	32
DIAGNOSTICO TERRITORIAL	32
2. Diagnóstico Territorial	33
2.1 Antecedentes históricos de la ciudad de Pamplona.....	36
2.2.1 La fundación de la ciudad	37
2.1.2 Teorías e Influencias de la Ciudad en América.....	38
2.1.3 La Estructura Urbana Original de Pamplona.....	39
2.1.4 Ubicación de Órdenes religiosas.	43
2.2 La Ciudad Colonial 1549-1810.....	43
2.2.1 El Sistema de Espacio Público	44
2.3 Componentes característicos urbanos arquitetônicos de Pamplona (N. de Santander)	45
2.3.1 Arquitectura colonial.....	45
2.3.1.1 Trazado.	45
2.3.1.2 Relación lleno y vacío.....	47
2.4 Configuración de la manzana según el trazado de las vías	48
2.4.1 El espacio público.....	49
2.4.1.1 plazas, plazuelas y plazoletas	49
2.5 La Plaza.....	54

2.5.1 Ubicación en la ciudad.....	54
2.5.2 Escala de cerramiento.....	54
2.6 Edificios más importantes a escala urbana.....	55
2.6.1 Ubicación.	55
2.6.2 Función.....	55
2.6.3 Recursos para singularizarlos.....	56
2.7 La modernidad del siglo XX	56
2.7.1 La Ciudad de los 80's y 90's.....	62
2.8 Árbol de causas y consecuencias de la congestión en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, Norte De Santander	65
8.1 Causas	66
8.1.1 Ubicación del Centro Administrativo	66
2.8.2 Consecuencias:	68
Síntesis de los aspectos negativos y positivos más importantes del segundo capítulo	72
CAPITULO III.....	73
FORMULACION DE LA PROPUESTA	73
3. Formulación de la Propuesta	74
3.1 Principios y estrategias generales de intervención	74
3.1.1 Formulación.....	74
3.1.2 Principios	74
3.1.2.1 Principio Cultural	76
Valoración:	76
Recuperación.....	77
Fortalecimiento.	77
3.1.2.2 Principio Social.....	78
3.1.2.3 Principios de Sostenibilidad Ambiental	80
3.2 Propuesta plan de movilidad.....	81
3.2.1 Ciclorruta.....	85
3.2.2 Ciclovía.....	87
3.2.3 Vías segregadas en Póvoa de Varzim, Portugal.	88
3.2.4. Vías integradas (calles compartidas).....	89
3.2.5 Senderos para bicicletas.	90

3.2.6 Ciclovías recreativas	90
3.2.7 Bahías de estacionamiento.....	92
3.2.8 Intersección vial.....	93
3.3 Vías a intervenir	93
Síntesis de los aspectos negativos y positivos más importantes del segundo capítulo	94
CONCLUSIONES	95
RECOMENDACIONES	98
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	99
INFOGRAFÍA	¡Error! Marcador no definido.

Lista de Figuras

Figura 1. Límite de Centro Histórico de Pamplona	
Figura 2. Trazado de la retícula del centro histórico.....	35
Figura 3. Ubicación principales vías del Centro Histórico de Pamplona.....	36
Figura 4. Modelos de asentamientos utilizados en la fundación de ciudades americanas	38
Figura 5. Centro histórico de Pamplona, relacionada con las primeras iglesias	40
Figura 6. Estructura organizacional de la ciudad desde la plaza central.....	41
Figura 7. Sistema jerarquizado de espacios públicos en las entradas de la ciudad.	41
Figura 8. Plano hipotético de las manzanas que conformaban el área urbana original de la ciudad del Siglo XVI y XVIII. Realizado en base al encontrado en el PEMP de Pamplona, 2005.....	42
Figura 9. Ubicación de Órdenes religiosas, tomado del PEMP de Pamplona 2005.	43
Figura 10. Plano de plazas, plazoletas, atrios e iglesias que estructuraban el espacio público de la ciudad en el siglo XVI Y XVII.....	44
Figura 11. Estructura de las calles en Damero y entradas a la ciudad que coinciden con las calles principales.....	45
Figura 12. Esquina Calle real	46
Figura 13. Esquina de la Favorita Entrada de Bogotá	46
Figura 14. Entrada a Pamplona desde Cúcuta.....	46
Figura 15. Vacíos generados por las plazas y atrios	47
Figura 16. Plano 1947. Llenos y vacíos.	48
Figura 17. Parque principal en la colonia y Parque principal en la republica.....	49
Figura 18. Casa de Mercado y Palacio Arzobispal	51
Figura 19. Plano Hidrografía Pamplona.....	51
Figura 20. Ubicación Cementerio del Humilladero	52
Figura 21. Construcción de Acueducto Pamplona y Los Tanques.....	52
Figura 22. Parque Águeda Gallardo (Republicano).....	53
Figura 23. Ubicación de los edificios.....	56
Figura 24 . Teatro Jáuregui y Teatro Cecilia	57
Figura 25. Casa Lamus	57
Figura 26. Molinera de Herrán.....	58
Figura 27. Bavaria.....	58
Figura 28. Escuela Normal Superior de Pamplona	60
Figura 29. Colegio Provincial San José	60
Figura 30. Expansión de la Ciudad hacia los Cerros.....	61
Figura 31. Expansión de la Ciudad hacia los Cerros.....	61
Figura 32. Central de Abastos de Pamplona	63
Figura 33. Comando de Policía Pamplona	63
Figura 34. Terminal de Transporte de Pamplona	63
Figura 35. Árbol de causa y consecuencias de la Congestión en el Centro Histórico.....	65
Figura 36. Centro administrativo.....	66
Figura 37. Cruce de la Vía Nacional	66

Figura 38. Aumento de Población Flotante	67
Figura 39. Aumento de Tráfico Vehicular.....	67
Figura 40. Dinámicas Comerciales.....	68
Figura 41. Movilidad Reducida.....	68
Figura 42. Caos Vehicular.....	69
Figura 43. Aglomeración de Personas.....	69
Figura 44. Inseguridad.....	70
Figura 45. Crecimiento de la Accidentalidad	70
Figura 46. Diagrama dirección del flujo vehicular de las carreras actuales.....	71
Figura 47. Diagrama dirección del flujo vehicular de las calles actuales.	71
Figura 48. Estrategias.....	76
Figura 49. Optimización de la movilidad.....	78
Figura 50. Reducción de gases contaminantes	80
Figura 51. Implantación de Áreas Verdes	80
Figura 52. Detalle textura de piso 1 y Detalle textura de piso 2.....	82
Figura 53. Detalle señalización táctil para limitados visuales	83
Figura 54. Baldosas Podo táctiles.....	83
Figura 55. Detalle Sardinell en concreto reforzado	84
Figura 56. Ciclo rutas	85
Figura 57. Bahía de estacionamiento temporal	91
Figura 58. Intersección vial	92
Figura 59. Vías a intervenir	93

Resumen

Este Trabajo es resultado de las experiencias vividas en los recorridos hechos por los centros históricos de dos ciudades, en dos países de Latinoamérica: Rio de Janeiro en Brasil y Ciudad de México DF, en México, en donde se realizó un análisis visual del entorno de las dinámicas urbanas y de las intervenciones realizadas al espacio público, de la participación activa en la revisión y ajuste al Plan Básico de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Pamplona y de la comparación con ciudades históricas que, como Pamplona en Colombia, ricas en patrimonio histórico arquitectónico en donde se evidencian dinámicas urbanas particulares, en lo que a movilidad y transporte público se refiere.

Es interesante observar como el abandono de los edificios y las áreas históricas, después de evidenciar que no resultan “rentables” para los gobiernos o propietarios particulares, prefieren dejarlos deteriorar y la repercusión en la movilidad de estos sectores en su mayoría, similar en varios países.

Se realizó un recorrido documental fotográfico del estado actual de las ciudades mencionadas para establecer un paralelo del estado de los centros históricos y de la importancia del transporte público y la movilidad encontrada en cada una de ellas.

PALABRAS CLAVE: Movilidad; Centro Histórico; Patrimonio; Cultura.

Abstrac

This work is a result of experiences during the tours made by the historic centers of two cities, two countries in Latin America: Rio de Janeiro in Brazil and City of Mexico City in Mexico, from active participation in the review and adjustment Basic Land Management plan of the city of Pamplona and comparison with historical cities like Pamplona in Colombia, rich in architectural heritage where dynamic urban individuals are evident in terms of mobility and public transport is concerned.

It is interesting to observe how the abandonment of buildings and historic areas, after evidence that are not "profitable" for governments or private owners prefer to let them deteriorate and the impact on the mobility of these sectors mostly similar in several countries.

A photographic documentary tour of the current state of the cities mentioned to establish a parallel state of historic centers and the importance of public transport and mobility found in each was made.

KEYWORDS: mobility; Historical Center; Heritage; Culture.

Introducción

A lo largo de la historia, las ciudades fueron proyectadas y construidas con funciones específicas, y es el mismo tiempo, y diferentes factores; quienes las van moldeando y modificando, pero dentro de esos factores el más relevante puede ser, la necesidad de responder a los cambios de uso, costumbres y una demografía que crece velozmente; derivando en la mayoría de los casos: en el caos y en la obsolescencia de la función para la que originariamente fue proyectada.

Es en los centros históricos, o en los centros fundacionales de las ciudades, sobre todo de aquellas que ya han crecido fundamentalmente, en donde se aprecian estos cambios, observándose, a veces, claramente algunas casonas en otrora viviendas, convertidas hoy en oficinas o comercio, escenario diario del caos vehicular y peatonal diurno y laboral, para cambiar de uso en la noche con otros habitantes o dormirse en la calma y ausencia de los transeúntes.

Son estos mismos centros de ciudad, víctimas de la densificación, que trae con ella la desintegración y la contaminación: ambiental, auditiva, visual, haciendo evidente, en algunos casos el deterioro de la ciudad y la falta de atención a aspectos importantes dentro de la misma, como la seguridad, la movilidad y la protección de la historia.

Cuando estos conflictos se hacen visibles, es posible que el deterioro del centro de la ciudad ya esté avanzado, haciéndose necesario un estudio concienzudo de la teoría y la historia de la conformación de la ciudad, y sus protagonistas: que desde la trama urbana, los andenes, los edificios bienes de interés cultural, hasta esos elementos naturales que haciendo parte del paisaje, han sido fieles testigos del crecimiento de la ciudad de la que hacen parte y que ahora les afecta. Es necesario entonces, revisar otros casos, modelos de mejoramiento que faciliten hacer un diagnóstico y una apropiación del problema para poder generar una posición teórica propia

respecto al tema, y proponer una solución que respete los inmuebles y demás elementos de interés cultural, incluyendo los naturales; sin dejar de lado la aproximación física la cual nos permite dar un diagnóstico confiable y fidedigno con relación al conflicto actual, para de esta manera empezar a decantar las fórmulas por medio de las cuales se podría subsanar la problemática detectada.

La ciudad de Pamplona, ha sufrido una serie de transformaciones dadas las dinámicas que se suceden en el centro histórico, manifestados en cambios arquitectónicos que han alterado el componente espacial en la mayoría de las edificaciones coloniales, republicanas y que han transformado todos los escenarios urbanos en cuanto a imagen y movilidad actual en el centro histórico.

El congestionamiento que se presenta en el centro histórico de la ciudad de Pamplona en Norte de Santander, producto de la circulación de automóviles, motocicletas y población endémica y flotante, además de las actividades comerciales predominantes en este sector y la presencia del centro administrativo, hace que la movilidad sea caótica, por lo que se hace necesario formalizar un plan de movilidad para que armonice el patrimonio histórico y permita descongestionar el centro de la ciudad, mejorando así la movilidad del sector. Dicho plan de movilidad, debe estar soportado mediante la realización de un diagnóstico del estado actual de la movilidad en el centro histórico de la ciudad de Pamplona en cuanto a rutas, conexiones, normativa vigente, hitos, nodos y dinámicas urbanas; y la evaluación de las potencialidades del contexto patrimonial y conflictos de uso, ocasionados por la congestión vehicular.

Además, se hace necesario, definir principios y estrategias urbanísticas de intervención, que deberán articularse con el plan que mejore la movilidad en el centro histórico de la ciudad de Pamplona.

Para el efecto, se planteó la siguiente pregunta problematizadora ¿Cómo realizar un plan de movilidad que cumpla con las expectativas referentes al patrimonio, que no vaya en contravía de los lineamientos de conservación patrimonial que sea incluyente que además sea sostenible y sustentable en el tiempo y amigable con el medio ambiente?

Es por esto que se aborda el objetivo principal del trabajo de grado: PLAN DE MOVILIDAD PARA EL CENTRO HISTÓRICO DE PAMPLONA, en donde se pretende poner en marcha estrategias tendientes al mejoramiento no solo de la movilidad sino la calidad de vida de los habitantes del sector tanto en la movilidad como en los aspectos visuales, atmosféricos, etc.

Para lograrlo es necesario tener en cuenta los objetivos específicos los cuales darán un valor agregado a la propuesta y a su vez complementa la propuesta organizándola de tal forma que se apreciará el cambio en el entorno inmediato entre los cuales tenemos:

- Identificar los conceptos y tendencias que soportan los procesos de optimización de la movilidad en centros históricos de ciudades con menos de cien mil (100.000) habitantes.
- Diagnosticar el estado actual de la movilidad en el centro histórico de la ciudad de Pamplona en cuanto a rutas, conexiones, normativa vigente, hitos, nodos y dinámicas urbanas; potencialidades del contexto y conflictos de uso ocasionados por la congestión vehicular.
- Definir principios y estrategias urbanísticas de intervención para el mejoramiento de la movilidad en el centro histórico de la ciudad de Pamplona
- Elaborar un plan de movilidad que apunte al mejoramiento de las dinámicas urbanas en el centro histórico de la ciudad de Pamplona.

El trabajo se organizó de acuerdo a una secuencia lógica de desarrollo procedimental en tres fases. En la primera fase, se abordó la problemática de movilidad en centros históricos; se

llevó a cabo la fundamentación teóricas, conceptual y normativa del proyecto, relacionada con la formulación de planes de movilidad en centros históricos. A través de planos, documentos históricos y fotografías de varios periodos, se llevó a cabo la recolección de documentos que se encuentran en las diferentes entidades gubernamentales, eclesiásticas y privadas; de tal forma que se pudo establecer el estado del arte.

En la segunda fase, para el diagnóstico territorial planteado, se realizó una recaudación y revisión de la información primaria y secundaria encontrada, (en la primera fase) y se hizo una evaluación organización y priorización de los aspectos clave, a partir de también de herramientas metodológicas, tales como talleres participativos, encuestas y entrevistas con la comunidad, lo cual permitió retroalimentar los avances del proceso. Para el trabajo de campo se planteó el diligenciamiento de fichas, se realizaron levantamientos de algunos predios de las treinta y ocho manzanas que comprenden el centro histórico para establecer el uso del suelo, las alturas, etc. y comparar con el estado de las edificaciones del año 2008 a la fecha.

En la tercera fase, se procedió, a partir de los resultados obtenidos en las fases anteriores, a la formulación de la propuesta mediante la definición de los principios y estrategias urbanísticas de intervención que sustentan el plan de movilidad; posteriormente, se realizó la exploración y definición de los componentes estructurales del plan entorno al mejoramiento de las dinámicas urbanas en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, en Norte de Santander.

Esta propuesta está basada en fichas elaboradas a partir de los levantamiento de las edificaciones de cada una de las manzanas, que se afectan en el diseño del proyecto de movilidad, en el centro histórico del municipio de Pamplona en Norte de Santander, lo cual permitió caracterizar e identificar el problema, formular la solución mediante planimetría aplicada y dar lineamientos que conlleven al mejoramiento de esta.

Es importante aclarar, que en este proceso del trabajo de patrimonio, la divulgación del mismo juega un papel relevante, ya que las estrategias utilizadas para su anunciación son de utilidad para identificarlo, socializarlo y nombrarlo.

Este proyecto ofrece un plan que busca dinamizar la movilidad del centro histórico, interconectando el patrimonio histórico, con las nuevas dinámicas de la ciudad.

De acuerdo con lo anterior, el trabajo fue desarrollado en tres capítulos básicos; en el primer capítulo, se expone la problemática de movilidad en centros históricos; contextualizada en posiciones teóricas, conceptuales y normativas relacionadas con la formulación de planes de movilidad en centros históricos.

En el capítulo dos, se identifican los problemas más importantes del centro histórico de Pamplona, desde la reconstrucción, análisis y diagnóstico de aspectos históricos, urbanísticos, culturales, sociales, económicos y normativos del municipio

Finalmente, en el último capítulo se presenta la propuesta del plan de movilidad para el centro histórico de Pamplona, con sus respectivos principios y estrategias generales de intervención, definidos desde el trabajo de diagnóstico del contexto, evidenciado a su vez en fichas analíticas y resultados de talleres participativos, entre otras herramientas de recolección y análisis de información.

Es ideal que la administración municipal acoja la idea planteada para mejorar en gran medida la movilidad del centro histórico y la imagen de la ciudad, haciendo la difusión del proyecto en talleres participativos para que la ciudadanía opine y haga los aportes respectivos para así lograr un proyecto de inclusión en toda la extensión de la palabra.

CAPITULO I
CONCEPTULIZACION PRELIMINAR

1. Conceptualización preliminar

1.1 La problemática de movilidad en los centros históricos

Es tan antigua la necesidad de construir, como la de conservar los bienes contruidos por los antepasados. Por lo tanto, negar nuestro pasado es en cierta forma destruir la memoria colectiva, mientras que al salvaguardar el patrimonio se está dando identidad a un lugar y a las personas que lo habitan.

La preservación de la identidad consiste en la interiorización por un grupo dado de que posee formas de vida específicas y la memoria, en su sentido de facultad de reproducción de los gestos aprendidos, es uno de los pilares de la existencia humana. Teniendo en cuenta que la memoria colectiva, la memoria individual y la memoria histórica, se construyen desde la experiencia, el presente trabajo se fundamenta en la noción de experiencia, a partir de la tradición y la costumbre. La identidad, entonces, se construye en el contraste cultura, a partir de la memoria, de reflexiones sobre patrimonio e identidad, sobre el pasado y la realidad presente.

Hay cosas que nos parece importante preservar para las generaciones futuras. Su importancia puede deberse a su valor económico actual o potencial, pero también a que provocan una cierta emoción o hacen sentir que pertenecemos a algo, un país, una tradición o un modo de vida. Puede tratarse de objetos que poseer o edificios que explorar, de canciones que cantar o relatos que narrar. Cualquiera que sea la forma que adopten, estas cosas son parte de un patrimonio y este patrimonio exige que nos empeñemos activamente en salvaguardarlo. (<http://www.unesco.org/culture/ich/doc/src/01851-ES.pdf>). El contenido de la expresión “patrimonio cultural” ha cambiado bastante en las últimas décadas, debido en parte a los instrumentos elaborados por la UNESCO. Respecto al patrimonio urbano, se define, como el

conjunto de edificaciones y espacios públicos cuya forma constitutiva es expresión de la memoria colectiva, arraigada y transmitida, los que en forma individual o en conjunto, revelan características culturales, ambientales y sociales que expresan y fomentan la cultura y el arraigo social.

Para mantenerse vivo, el patrimonio cultural debe seguir siendo pertinente para una cultura y ser practicado y aprendido regularmente en las comunidades y por las generaciones sucesivas en actual desarrollo.

Por su lado, la movilidad es una condición inherente al desarrollo urbano de las ciudades, se gesta históricamente desde que se establece el trazado para determinar la morfología urbana a través de cuarteles o cuadras en la época de la fundación y su evolución y desarrollo están en relación directa con la dinámica urbana. El agente primario de la movilidad es el ser humano, primero como gestor y luego como actor, bien sea como peatón o mediante la utilización de medios de locomoción y transporte que van desde el caballar hasta el vehicular de cuatro o más ejes. Los lugares donde se ejerce con mayor énfasis la movilidad son las vías que se sirven de los puentes, como conectores que son, para el cruce de los ríos. Los ríos, los cerros y las intersecciones de caminos Inter-regionales son elementos estructurantes de ciudad. Así también, Gutiérrez (s.f) cita:

...los principales problemas de movilidad y accesibilidad en los centros de las ciudades históricas son: La posición central del centro de la ciudad, las características especiales de las vías, la concentración en los centros históricos de actividades terciarias particularmente de tipo administrativo y comercial, la presencia en estos centros de los principales edificios del patrimonio histórico de la ciudad” y “Los principales problemas producidos por el tráfico rodado en los centros históricos son: contaminación atmosférica, contaminación acústica, impacto visual, efectos sobre desplazamientos peatonales, las calles y las plazas como lugares de paso, otros efectos (vibraciones por transporte motorizado)”.

La movilidad peatonal se da a partir de la decisión de viajar de los individuos para suplir sus intereses o necesidades de carácter familiar, social y cultural. La ciudad en la última década ha entrado en una sinergia de devolver sus espacios públicos a los peatones, invirtiendo recursos para el mejoramiento de la infraestructura viaria y sus modos de transporte. Expidiendo decretos, tales como: el 1660 del Ministerio de Transporte, y el 1538 del Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial y las normas NTC que ayudan a que la movilidad peatonal urbana sea una realidad.

Es importante, resaltar, que más allá de la investigación o descubrimiento e intervención de elementos del Patrimonio Cultural en general, dicho patrimonio necesita también una adecuación y mantenimiento para su accesibilidad y disfrute por parte de la sociedad. Es aquí donde la labor de puesta en valor, la divulgación y la rentabilización del Patrimonio Cultural resulta imprescindible.

Cuando se habla de movilidad en centros históricos necesariamente debemos entablar una relación entre: tecnología, movilidad, transporte, ambiente y patrimonio; pues los cinco factores son objeto de análisis para lograr una movilidad sostenible en el centro histórico de la ciudad. Según Martínez & Aguilar (s.f) en “Movilidad, ambiente y centros históricos” al referirse al tema de movilidad y transporte que se ha tratado de manera sectorial, se atienden sólo temas de oferta y demanda de transporte, la gestión de flujos de tránsito, un modelo donde predomina el vehículo particular y un esquema de operación de transporte colectivo ineficiente.

Como posible solución, algunas administraciones (ejemplo básico, la administración de Bogotá), se enfocaron en crear cambios en la movilidad: espacio público peatonal, construcción de infraestructura vial y ciclo rutas, mecanismos para desincentivar el uso del vehículo e implementar el uso de la bicicleta y el sistema de transporte masivo; para presentar al ciudadano

un concepto ligado a la “nueva movilidad” planteada para las ciudades colombianas: sostenibilidad.

Si bien, la OEA (2002), la movilidad sostenible: Permite que las necesidades básicas de acceso de las personas se cumplan de manera segura y consistente con la salud; es alcanzable, opera razonablemente, ofrece escogencia modal y soporta una economía en crecimiento; limita las emisiones y los desperdicios dentro de la habilidad del planeta para absorberlos; optimiza el consumo de recursos (no renovables y renovables); reutiliza y recicla sus componentes; y minimiza el uso de la tierra y la producción de ruido y contaminación visual.

En este sentido, si los modos de transporte se clasificaran en motorizados (automóvil particular, transporte público colectivo e individual, transporte masivo, etc.) y no motorizados (peatones, bicicletas, etc.), la movilidad y el desarrollo sostenible harían más énfasis en los no motorizados en la medida en que no consumen combustible y por tanto no emiten contaminantes, además de ser lo más apropiado para un centro histórico, sin dejar de lado la posibilidad al vehículo de dirigirse de manera más pausada a su lugar de destino; generando así inclusión para los dos en diferentes escalas.

Los centros históricos presentan específicos problemas de movilidad y accesibilidad que se ven ligados a diferentes causas. (Alonso y otros, 1993):

Las características de las vías: Las vías de los centros históricos muchas veces son trazados tortuosos y estrechos, tanto para el vehículo como para el peatón, el acceso a las calles y plazas es lento e incómodo, gracias a la herencia medieval de los perfiles viales.

La concentración en los centros históricos de actividades terciarias, particularmente de tipo administrativo y comercial: El centro histórico alberga la administración de la ciudad y

mayor actividad comercial, por lo cual se convierte en el espacio que más atrae personas residentes del resto de la ciudad.

La presencia en estos centros de los principales edificios del patrimonio histórico de la ciudad: El turismo como elemento perturbador, ya que la mayoría de los turistas insisten en acceder en medios de transporte propio, lo más cerca posible de los espacios que quieren visitar.

La equidad para los habitantes del sector, la inclusión para que la totalidad de los transeúntes puedan acceder a todos los espacios urbanos, son necesarias para que los principios antes mencionados sean aplicables, no solo a un grupo mayoritario de personas, sino que por el contrario la totalidad de la población se vea beneficiada sin distinciones de clase social, condición física o creencias religiosas.

De esta manera las intervenciones realizadas en el espacio público será para todos redundando en apropiación ciudadana, apropiación del espacio público, apropiación cultural, que al lograr el balance de estas alternativas se valorará en gran medida el espacio público al ver que el común de la gente se apropia de este.

Es importante resaltar el derecho constitucional que tiene la gente a disfrutar de la ciudad, de poder acceder a los diferentes espacios que nos brinda la ciudad libremente, en condiciones aceptables sin distinciones de condición social, creencias religiosas o segregaciones raciales, de esta forma podemos recorrer nuestro municipio conociendo su historia, sus creencias, su cultura su pasado, su presente para así salvaguardar el enorme patrimonio que alberga Pamplona.

1.2 Principales problemas producidos por el tráfico en los centros históricos.

El tráfico es uno de los principales causantes del deterioro ambiental, pues trae consigo, contaminación atmosférica, contaminación acústica, impacto visual, excesivo consumo de espacio.

Contaminación atmosférica: Se produce un aumento considerable anual, sobre los niveles de contaminación atmosférica en los centros históricos, lo que afecta a la población residente y a la población de paso.

Contaminación acústica: El transporte constituye el principal foco de contaminación en materia de ruidos, y si los perfiles viales del centro histórico son estrechos produce mayores molestias al peatón.

Impacto visual: Grandes vallas de publicidad, transporte ilegal en las calles del casco histórico, producen al transeúnte incomodidad al pasar por las calles estrechas, pues no hacen parte del paisaje urbano de la ciudad.

Desplazamientos peatonales: Las altas intensidades de tráfico suponen un condicionante negativo, especialmente en los desplazamientos peatonales, que resultan poco atractivos en las calles congestionadas al encontrar un ambiente general poco agradable e incluso peligroso.

Si bien, una solución a los problemas de movilidad estaría relacionada con la prioridad al peatón y la disminución de los carriles de acceso al casco histórico, considerándolo como un acceso un poco más pausado pero no lento; sin embargo, la protección del peatón apunta directamente a la moderación del tráfico. Hay que señalar la importancia de aplicar también en los centros históricos un conjunto de técnicas destinadas a la amortiguación de la velocidad de los vehículos.

En conclusión, en lugar de centrarse obsesivamente en las ventajas o en los inconvenientes de las áreas peatonales, se debe abrir la perspectiva hacia las políticas más de fondo que explican las transformaciones de los centros históricos. Incluso en el caso de las políticas de tráfico, la peatonalización debe convertirse en un punto de partida para adentrarse en la consideración general de las necesidades de movilidad y accesibilidad y en la compatibilidad entre el automóvil y la ciudad.

1.3 Nociones teóricas y conceptuales sobre movilidad y planes de movilidad.

Movilidad. Según Fernández (s.f), la movilidad, como concepto relacionado con los núcleos urbanos, emergió durante los últimos años del siglo pasado y todo apunta a que será uno de los elementos clave en este siglo XXI, debido a que los índices de motorización son cada vez mayores, el incremento del transporte de mercancías es imparable y la saturación del espacio aéreo va en crecimiento, estas son muestras de cómo la sociedad en la que nos desarrollamos basa buena parte de su actividad y dinamismo en el movimiento de personas y mercancías en unos mercados cada vez más globales y en un mundo más abierto donde todo está más cerca.

La ciudad es el lugar de nacimiento de todas las virtudes, defectos y rutinas de la circulación de vehículos y personas. Las ciudades, en general, sufren un alto grado de indisciplina en el tráfico y en el aparcamiento, y en general no tienen suficiente transporte público para ofrecer una alternativa real y eficiente al uso del transporte privado. Ante esta realidad, resulta imprescindible la aplicación de unos criterios de movilidad urbana básicos que sean el pilar para propiciar un cambio de actitudes en la movilidad diaria de las personas.

Esta eclosión de la movilidad, ha convertido al transporte en una de las fuentes principales de contaminación atmosférica, de siniestralidad y de emisiones de gases de efecto

invernadero. Cada uno de estos impactos tiene unos altísimos costes económicos, sociales, sanitarios y ambientales. En el origen de estos problemas está una política de transporte de personas y mercancías, que ha considerado como objetivo central la estimulación de la máxima movilidad, por medio del incremento de infraestructuras al servicio del transporte privado, y de un modelo de transporte dependiente de los combustibles fósiles.

Como expresa Serrano (s.f.) en su artículo, “Hacia una conceptualización integral de la movilidad urbana”, es importante y se tiene en cuenta en la intervención del patrimonio y centros históricos aspectos importantes como: Oferta de transportes alternativos, la consolidación de la red como sistema de comunicaciones físicas y atributo estructurante de la ciudad, la restitución de la movilidad en la morfología urbana, la potencialización del espacio público y la nueva concepción de la infraestructura.

1.4 Tendencias urbanísticas relacionadas con la formulación de planes de movilidad en centros históricos.

1.4.1 Dos ciudades latinoamericanas; una mirada comparativa desde la movilidad y el patrimonio. El imaginario del colectivo en general, es pensar en el patrimonio como un edificio “viejo” en el cual se debe intervenir con miras a cambiarle el uso o reprogramar sus actividades, lo cual es totalmente erróneo. Además, se posee el pensamiento errado de modificar los perfiles viales originalmente trazados, en pro del mejoramiento de la movilidad a partir de la circulación del peatón, del transporte público y el transporte particular. Se hace necesario concienciar a todos los habitantes y visitantes de una ciudad que cuenta con la fortuna de tener un centro histórico sobre la necesidad de la conservación del patrimonio histórico, sin competir con la movilidad, aprovechando al máximo los usos del suelo, dinamizando y haciendo rentables y sostenibles estos elementos patrimoniales.

Las estrategias utilizadas a lo largo de la historia para permitir la optimización de la movilidad en los centros históricos y generar espacios multimodales, son tendencias que han dejado de ser factibles y deben incluir tácticas para convertirlos en espacios unimodales, los cuales tengan a lo largo de su recorrido un mismo código ya sea visual, icónico, táctil, etc.

El reconocimiento de la identidad cultural, la conservación del patrimonio histórico y su legado a las futuras generaciones, son importantes en la gestión patrimonial para proponer estrategias gubernamentales en pro de la conservación. El reconocimiento de las realidades antepasadas en cuanto a su arquitectura, la cultura y el patrimonio intangible, es primordial para su restitución además de poder lograr un entorno amigable entre el patrimonio y la movilidad sin competencias ilógicas o absurdas en donde siempre terminara perdiendo el patrimonio.

El espacio urbano y en particular el espacio de los centros históricos están colmados de mobiliario bancas, bolardos, señalización sonora y visual, comercio informal, materas, parqueaderos para bicicletas, sitios de permanencia, elementos para movilidad incluyente (rampas, semaforización), postes de iluminación, etc. Todos estos elementos no hacen otra cosa que competir seriamente con el patrimonio y la cultura de un pueblo, introduciendo cosas de la “modernidad” que van en detrimento del reconocimiento y del amor que deberíamos profesarle a este legado tan importante para conocer a posteriori del diario quehacer de nuestros antepasados.

El aumento de la problemática por la falta de planificación urbana en los centros históricos y el compartir el espacio entre peatones, vehículos y bienes de interés cultural, hace necesario plantear políticas que permitan el coexistir de estos elementos haciendo un diagnóstico acertado del problema y el planteamiento de la solución integral del mismo sin perturbar el contexto ya existente.

Con el comparativo de la movilidad en centros históricos de las ciudades analizadas (Ciudad de México y Río de Janeiro) a partir de los conceptos de patrimonio y movilidad se

observa la diferencia en la congestión vehicular, el flujo peatonal y los conflictos de usos que suceden en ciudades con estas características, en donde puedo evidenciar que compiten todos ellos para la dinamización de la ciudad. (Ver en cuadro en anexos)

A pesar de ser la gestión del patrimonio un tema relativamente nuevo, es importante que en ciudades como Rio de Janeiro, Ciudad de México, Bogotá y Pamplona (Norte de Santander), se creen leyes más estrictas en lo que a conservación del patrimonio se refiere. Además, las entidades que tengan competencias deben establecer directrices sobre las herramientas de gestión en las áreas patrimoniales, considerando los agentes inmediatos involucrados, (transeúntes, habitantes, ecosistema, ambiente, etc.).

Se hace necesario entender que los centros históricos, están siendo intervenidos para “optimizar” la movilidad en ellos. Para esto, las ciudades que gozan de este privilegio han establecido estrategias que en nada benefician el patrimonio cultural de las ciudades.

El instalar objetos de mobiliario urbano como bolardos, luminarias, canecas, y demás artefactos para permitir o no el paso de vehículos, regulariza el paseo peatonal, la dualidad del uso de espacios y evita que se conviertan en conflicto en donde compiten el vehículo, el peatón y el patrimonio cultural. De esta forma, es posible ordenar el territorio a partir de la movilidad en centros históricos, creando estrategias donde no se compita entre sus autores, donde el vehículo no cruce por las estrechas vías de los centros históricos y así evitar que su vibración deteriore sus estructuras, además del deterioro visual y auditivo al que se están sometiendo estos sectores.

La materialidad utilizada en las intervenciones para la movilidad debe estar en concordancia con la utilizada en la época de la colonia, o por lo menos con materiales que no estén en contra versión a los utilizados en la construcción de los edificios de época.

Al hacer propuestas que sean amigables con el patrimonio podemos crear estrategias sostenibles para hacer de los centros históricos lugares transitables peatonalmente, desviando el

tráfico vehicular, e implementando lugares turísticos en donde se muestre el patrimonio tangible e intangible de las ciudades podemos llegar a hacer perdurable este recurso.

Si restringimos el acceso de vehículos a los centros históricos podemos contribuir a la preservación de los mismos, ya que está comprobado que la vibración producida por los vehículos, hace que el deterioro de los bienes inmuebles se aceleren dado a que la estructura que los soporta no es la adecuada para los edificios que se encuentran sometidos a esta vibración.

Se hace necesario crear estrategias que protejan el patrimonio histórico, que nos permitan hacer de estos bienes inmuebles un mejor escenario y que se conjuguen con la movilidad tan reducida en estos tiempos y que se hace necesario ampliar cada día más pero respetando la historia, la cultura y las costumbres de los pueblos.

Existen leyes en cada uno de los países para proteger el patrimonio, para proyectar la movilidad en los centros históricos, pero en muy pocas ocasiones las respetamos, debemos velar por que todas estas leyes establecidas se cumplan, hacerlas más duras en pro de la protección de la identidad cultural.

Se debe reconocer particularidades de los territorios para poder proyectar acertadamente los espacios públicos haciendo de estos unos proyectos viables y con las condiciones adecuadas a las ciudades.

Es inconcebible que en centros históricos se observe una repetida dinámica sobre los bienes de interés cultural, por cuanto se observa el deterioro en que se encuentran los bienes patrimoniales, las grandes inversiones de dinero que tiene que inyectarse para recuperarlos, para luego poder disfrutarlos, se observó la penosa dinámica en los recorridos realizados a los centros históricos de ciudades como Bogotá, rio de Janeiro, Ciudad de México y en todos se evidencia como la precariedad invade estos territorios, en donde muchas veces se convierten en centros de venta de sustancias alucinógenas, en morada de habitantes de la calle y por ende la recuperación

de estos sitios se convierte en un dolor de cabeza para las administraciones debido a que la cifra es exorbitante.

Inicialmente, la ubicación de los centros administrativos de las ciudades en sus puntos de origen dinamizan estos sectores, pero una vez se presenta la expansión urbana y se hace necesario trasladar estos centros administrativos, los centros históricos se convierten en un caos, al no regular sus usos, su movilidad y peor aún el no regular la conservación del patrimonio.

1.5 Normativa general relacionada con la movilidad y los planes de movilidad en centros históricos. Constitución política, leyes y decretos nacionales

1.5.1 Ley 163 de 1959 (diciembre 30). Por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación.

Artículo 6º.- Derogado por el art. 26, Ley 1185 de 2008. “El Consejo de Monumentos Nacionales, previo estudio de la documentación correspondiente, podrá proponer la calificación y declaración de otros sectores de ciudades, zonas o accidentes geográficos o inmuebles como Monumentos Nacionales, lo cual se hará mediante decretos emanados del Ministerio de Educación Nacional”.

1.5.2 Decreto 264 de 1963 (febrero 12). Por el cual se reglamenta la Ley 163 de 1959 sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación.

Artículo 4º.- En virtud de la autorización conferida por el artículo 6 de la Ley 163 de 1959, y sin perjuicio de otras reservas que puedan decretarse en el futuro, se incluyen en las

reservas especificadas en el artículo 4 de dicha Ley los sectores antiguos de Bogotá, Socorro, San Gil, Pamplona, Rio negro (Antioquia), Marinilla y Girón.

Parágrafo.- Para los efectos de la declaratoria a que se refieren este artículo y el 4 de la mencionada Ley, se entenderá por sectores antiguos las calles, plazas, plazoletas, murallas y demás inmuebles originarios de los siglos XVI, XVII, XVIII y principios del XIX.

1.5.3 Resolución número 2111 de 2009 (14 de octubre de 2009). “Por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección del Sector Antiguo de Pamplona, declarado como Bien de Interés Cultural de Ámbito Nacional”.

Considerando: Que el literal a) del artículo 8º de la Ley 397, modificado por el Artículo 5º de la ley 1185 de 2008, determina:

Que el Artículo 11 de la ley 397 de 1997, Ley General de Cultura, modificado por el artículo 7 de la Ley 1185 de 2008, señala el régimen especial de protección de los bienes de interés cultural y determina que la declaratoria de un Bien de Interés Cultural -BIC- incorporará un Plan Especial de Manejo y Protección –PEMP- cuando se requiera de conformidad con lo definido en esta ley;

Que el mismo artículo 11, establece que el PEMP indicará el área afectada, la zona de influencia, el nivel permitido de intervención, las condiciones de manejo y el plan de divulgación que asegurará el respaldo comunitario a la conservación de estos bienes;

Que consecuentemente el Decreto 763 de 2009, reglamentó lo pertinente sobre los PEMP de bienes inmuebles, en el Título III, capítulos II, III parte I y IV;

Que el artículo 16 del Decreto 763 de 2009, establece que los bienes del grupo urbano del ámbito nacional y territorial declarados Bienes de Interés Cultural con anterioridad a la ley 1185 de 2008 requieren en todos los casos la formulación del PEMP;

Que el Artículo 31 del Decreto 763 de 2009, indica:

“Competencias para la formulación de los PEMP. Para los bienes del Grupo Urbano y los Monumentos en Espacio Público, la formulación del PEMP corresponde a las autoridades Distritales o Municipales del territorio donde estos se localicen”.

Que el numeral 1.5 del Artículo 11 de la ley 397 de 1997, modificado por el Artículo 7 de la Ley 1185 de 2008, así como el artículo 5 del Decreto 763 de 2009 establece: “Prevalencia de disposiciones sobre patrimonio cultural. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 de la ley 1185 de 2008, numeral 1.5 y con lo preceptuado en la ley 388 de 1997 o las normas que los modifiquen o sustituyan, las disposiciones sobre conservación, preservación y uso de las áreas e inmuebles declaradas como BIC prevalecerán al momento de adoptar, modificar o ajustar los Planes de Ordenamiento Territorial de municipios y distritos”.

Síntesis de los aspectos negativos y positivos más importantes del capítulo 1

Aspectos Positivos:

- Ampliación de conciencia de salvaguardar el patrimonio histórico.
- Importancia de incluir el patrimonio en una de las instancias: Municipal, Departamental y

Nacional.

- Tendencia de conservación del patrimonio.
- Mejoramiento de la movilidad en centros históricos.

Aspectos Negativos:

- La demolición de inmuebles con declaratoria de patrimonio.
- Cambio de perfiles en los centros históricos.
- Falta de inversión económica gubernamental y privada en inmuebles de Interés cultural.
- Falta de voluntad política en la conservación patrimonial.

CAPITULO II

DIAGNOSTICO TERRITORIAL

2. Diagnóstico Territorial

El devenir arquitectónico y el cambio en las tradiciones constructivas durante el presente siglo, han hecho que la mayoría de las edificaciones coloniales, republicanas y los principales escenarios urbanos hayan modificado la actual imagen y la memoria histórica de Pamplona, Norte de Santander.

El centro histórico, en principio colonial, en el cual convergen las vías principales, el centro administrativo de la ciudad, el mismo parque central Águeda Gallardo, como uno de los contados puntos verdes, con sus prados, y árboles que alguna vez fueron palmas, y de la mano de la Calle real han sufrido una serie de intervenciones en sus diferentes sistemas y componentes constructivos, cambios de espacialidad y muy seguramente su concepto original, para finalmente no dar respuesta al desarrollo de una cultura que le solicita de manera urgente espacio para sus habitantes propios y visitantes; para aquellos que vienen a estudiar en la universidad; a veces con sus familias, incrementando además de la población; las dinámicas comerciales y vehiculares.

Es insuficiente y carente el espacio para esos transeúntes desvalidos que no encuentran espacios para caminar sin ser atropellados por los que van de prisa, en medio del caos vehicular y la inseguridad que a veces propicia la aglomeración. No existen espacios adecuados en la calle para los niños, para las mamás con sus coches. Y es que si el mismo espacio urbano no está diseñado para el vehículo ni para el peatón, también le estaría dando la espalda a la cultura de Pamplona con sus fiestas del 4 de Julio con sus carrozas y al paso de las tradicionales procesiones de semana santa con esos magnos pasos que tuvieron que cambiar su acostumbrado recorrido porque los nuevos diseños han ido recortando sus espacios.

Es primordial el estudio urbano en el centro histórico de Pamplona, desde sus antecedentes históricos, su crecimiento como ciudad pequeña, su comunidad y manifestaciones

culturales, su transformación interna para finalmente formular una postura arquitectónica que responda positivamente a una secuencia lógica de lo que se ha venido desarrollando, cumpliendo con los parámetros, acciones y procesos que permitan mantener vivo el centro, haciéndolo funcional y habitable, mientras se proyecta en el tiempo, dando testimonio de tres escenarios: pasado, presente y futuro.

En el centro histórico del municipio de Pamplona, Norte de Santander, se presenta congestión por la circulación de automóviles, motocicletas y población endémica y flotante, que buscan realizar actividades relacionadas con la compra/venta de bienes y prestación de servicios y asuntos concernientes a procesos institucionales/administrativos. La inexistencia de directrices que regulen la movilidad en el centro histórico, en combinación con los aspectos arriba enunciados y la creciente informalidad del sector de transporte y comercio, hacen que esta la circulación sea caótica y traumática.

La ubicación del centro administrativo de la ciudad, el tráfico vehicular, las dinámicas comerciales del sector, el trazado de la vía nacional que conecta a Bucaramanga con San José de Cúcuta, y la matrícula de estudiantes en la Universidad de Pamplona, que año tras año va en crecimiento, trae consigo congestión vehicular, aglomeración de personas, caos en la movilidad dados los perfiles viales planteados actualmente, etc.

Al respecto, se plantea la siguiente pregunta:

¿Cómo realizar un plan de movilidad para el centro histórico del municipio de Pamplona en Norte de Santander, que permita conectar el patrimonio histórico de la ciudad y descongestionar este sector del municipio?

En el municipio de Pamplona, según datos de la Inspección de Tránsito y Transporte de Pamplona, se encuentran matriculados diez mil vehículos y dos mil ciento catorce motos (Secretaría de Tránsito y Transporte, 2015), que en casi su totalidad circulan por el centro

histórico de la ciudad. De otro lado, en el caso urbano residen catorce mil estudiantes que se encuentran matriculados en la Universidad de Pamplona (Oficina de registro y control, UNIPAMLONA, 2015) que se consideran población flotante y cincuenta y seis mil novecientos ochenta y tres habitantes (DANE, Proyección al 2014). Además, en su calidad de centro de provincia, la ciudad cuenta con un centro administrativo, la ubicación del centro de abastos, la gran dinámica comercial de la Calle Real (con perfiles viales reducidos y cambio de usos del suelo de residenciales a comerciales y mixtos) y las instituciones educativas, los cuales se congregan en un sector que abarca treinta y ocho manzanas y hacen que el tramo sea altamente congestionado por la interacción de estos elementos en un espacio tan reducido.

Es por esto que se hace necesario formular un plan de movilidad para el centro histórico del municipio de pamplona que permita descongestionar el sector, ordenando el territorio a partir de la movilidad peatonal y vehicular.

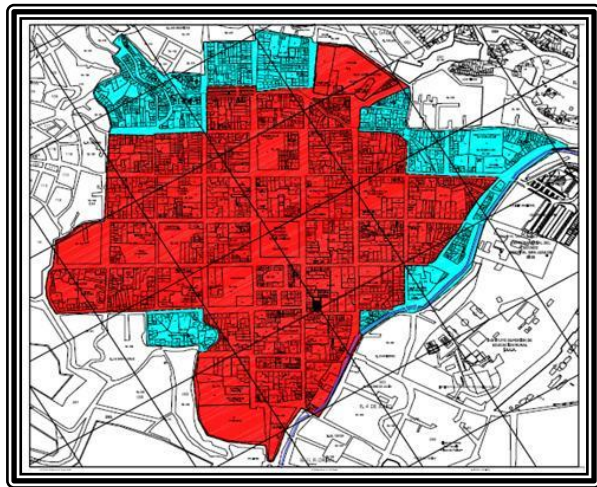


Figura 1. Límite de Centro Histórico de Pamplona

Fuente: Realizado a partir del PEMP Pamplona.



Figura 2. Trazado de la retícula del centro histórico

Fuente: Realizado a partir de Google.

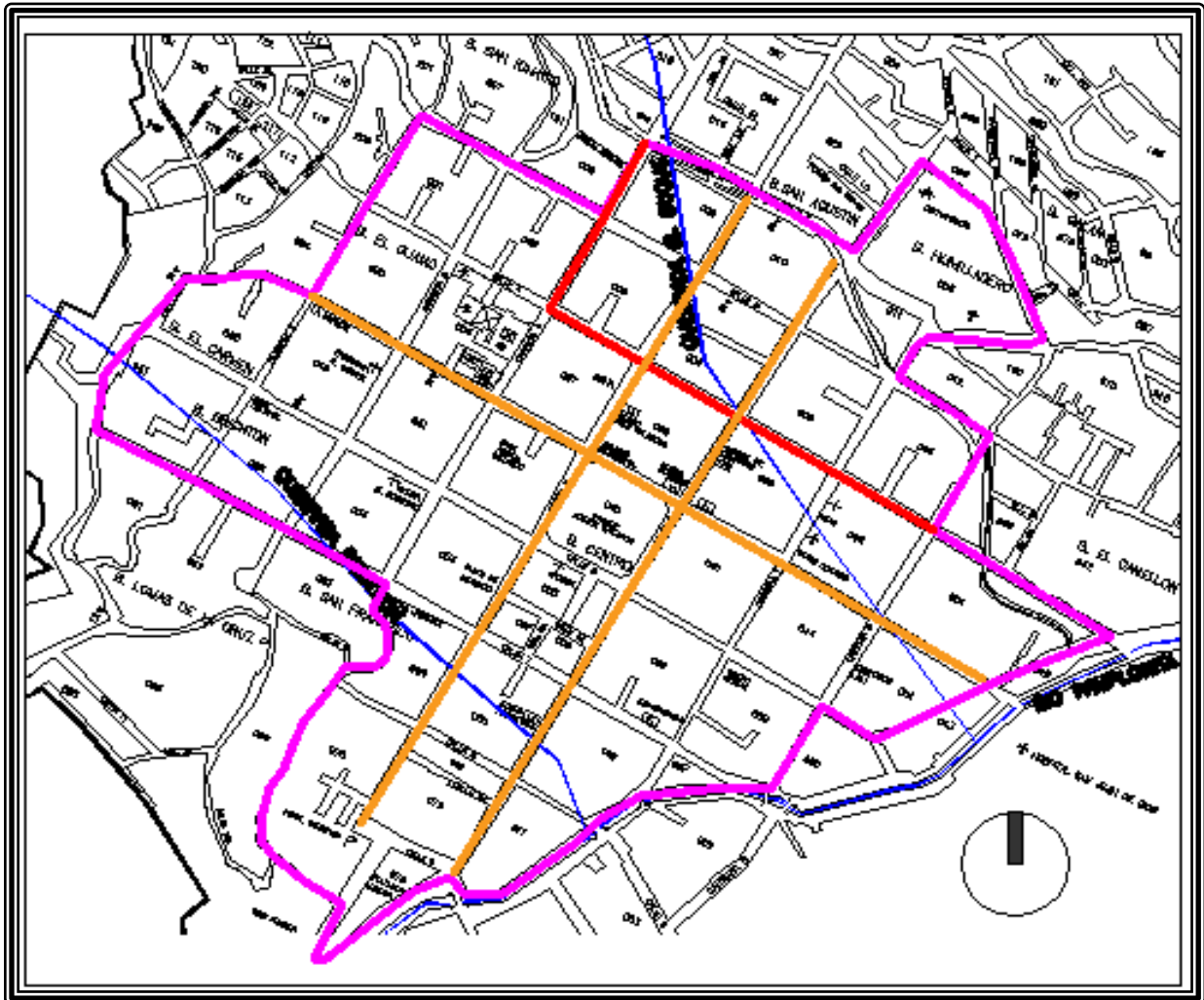


Figura 3. Ubicación principales vías del Centro Histórico de Pamplona

2.1 Antecedentes históricos de la ciudad de Pamplona.

Pamplona, Norte de Santander, fue fundada por Pedro de Ursúa junto con Ortún Velasco el día 1 de noviembre de 1549, el cual “por haber sido descubierto en víspera de Pentecostés le llamaron del “Espíritu Santo”. Su aspecto melancólico, su naturaleza serena, (...) dio motivo para fundar la Nueva Pamplona” Maldonado (1983:37). Un año más tarde se estableció una audiencia, hecho que sumado a los descubrimientos de oro de Vetas en 1551, permitió el

despegue económico de la región. Desde entonces, por su localización estratégica sobre la ruta del lago Maracaibo hacia Santafé, Pamplona se constituyó en centro económico y político durante los siglos XVII y XVIII. Más tarde, Pamplona se consolidó como centro político administrativo de la autoridad real hasta los inicios del periodo de emancipación, dándose en este municipio, el grito de independencia, el 4 de julio de 1810.

Ya en el siglo XIX decae la ciudad debido principalmente a la llegada de la economía cafetera al país, hecho que relegó no solo a Pamplona, sino también, al departamento a un segundo plano.

En la actualidad Pamplona se consolida como centro de prestación de servicios estatales para la provincia cuya economía se asienta en la exportación agropecuaria y en la actividad comercial relacionada con su localización fronteriza con República Bolivariana de Venezuela.

2.2.1 La fundación de la ciudad. La fundación de Pamplona, como ciudad colonial, en general y en concordancia con el PEMP (<http://www.mincultura.gov.co>), se inicia con la elección del sitio, el cual tiene que cumplir algunas condiciones tales como una ubicación estratégica (para su defensa), dominio visual y recursos de agua, adicionalmente la presencia de poblaciones indígenas, abundancia de recursos naturales y un clima saludable.

Posteriormente, se hace la toma de posesión del lugar escogido en nombre y a servicio de las más altas potestades: Dios y el Rey. Se nombra y elige el cabildo, se fijan los términos de la jurisdicción, el nombre y el santo patrono.

En este orden, se procede al trazado del pueblo, en el cual se delimita la plaza en la que se establecían los edictos y funcionaba como cadalso público y se adjudicaban los solares, entre los cuales se tienen en cuenta: el solar de la iglesia, el solar para el cabildo y los encomenderos, el cual se ubicaba junto con la plaza, la iglesia, el ayuntamiento y las casas capitulares conformando el germen ordenador del espacio urbano y finalmente los solares para los vecinos.

El cabildo repartía los solares entre los vecinos en orden de importancia y mando dentro de la campaña fundacional. La ceremonia de fundación terminaba con una acción de gracias, que solía ser la celebración de la eucaristía al pie de la cruz que se había erigido en el solar señalando la iglesia.

2.1.2 Teorías e Influencias de la Ciudad en América. La larga tradición en la conquista de territorio en la fundación de ciudades, generó un modelo de asentamiento utilizado en la fundación de las ciudades americanas. Ver figura 4.

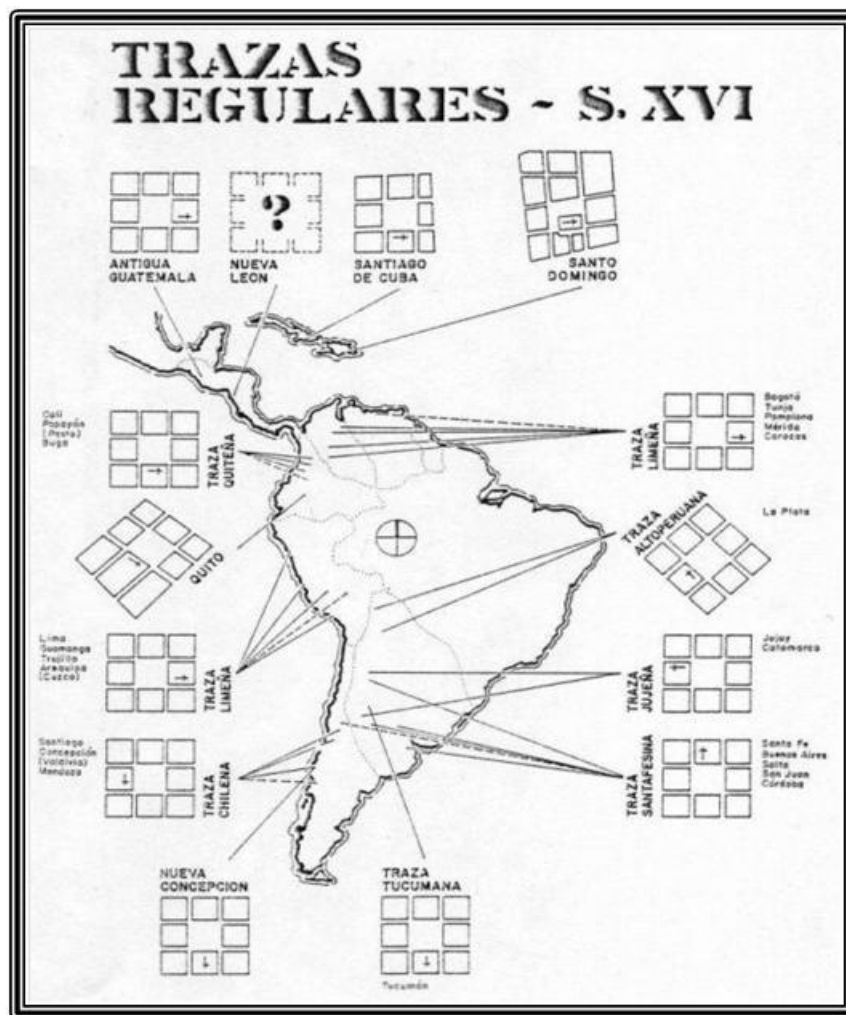


Figura 4. Modelos de asentamientos utilizados en la fundación de ciudades americanas

Fuente: Realizado a partir del PEMP Pamplona, 2005.

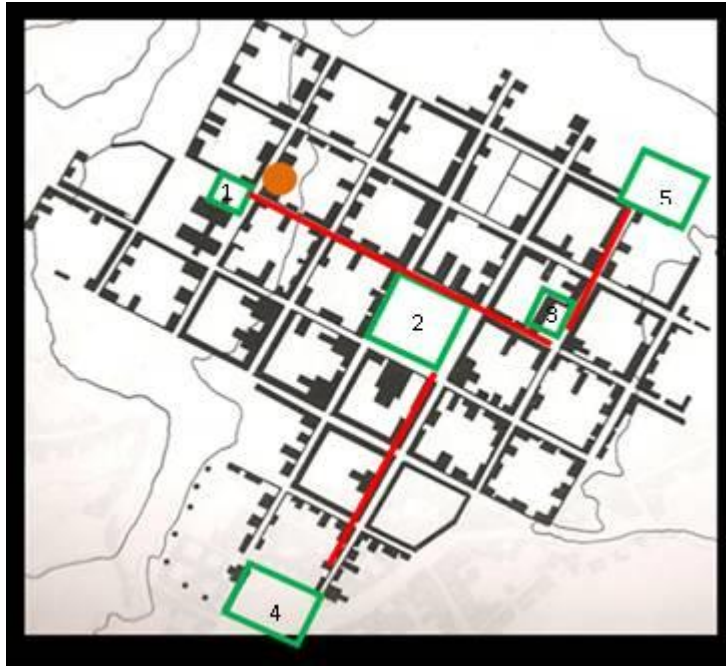
Las principales características urbanísticas en la fundación de las villas fueron:

- Calles rectas y generalmente continuas
- Manzanas cuadradas o rectangulares
- Plaza Mayor cercana al puerto.
- Iglesia Mayor, orientada y exenta, al lado de la plaza sin dar su fachada a la plaza
- El ayuntamiento en la plaza mayor, cerca de la iglesia.

Con lo anterior, los españoles generaron las bases físicas, socio-económicas, políticas y regionales, que garantizaron el éxito de su proyecto de conquista, ya que el dominio del nuevo territorio, no tenía solo un objetivo comercial, sino buscaba consolidar colonias, constituidas en asentamientos definitivos.

Inicialmente la conquista se centró en las islas del Caribe, donde se fundaron las primeras ciudades (La Habana 1514 y Santo Domingo en 1579 y Santiago de Cuba, entre otras); posteriormente, fundaron enclaves estratégicos en las zonas costeras (caso de Cartagena en 1533, Santa Marta en 1525 y Veracruz 1600), finalmente se adentraron en el continente fundando Bogotá en 1538, Popayán 1536 y Tunja 1539, en donde capitalizaron aún más su proyecto de conquista con el descubrimiento de ricos yacimientos de oro y plata como el caso de Pamplona, fundada en el año de 1549.

2.1.3 La Estructura Urbana Original de Pamplona. Estructura del espacio público, relacionada con la ubicación de las primeras iglesias.



1. Iglesia del Carmen.
2. Parque Águeda Gallardo.
3. Antiguo Atrio Iglesia de las Nieves.
4. Plazuela Almeida.
5. Atrio de la Iglesia del Humilladero.

Figura 5. Centro histórico de Pamplona, relacionada con las primeras iglesias

Fuente: PBOT de Pamplona, 2001.

La forma de la ciudad estuvo y está marcada por la plaza la cual se ubica en el centro del valle y desde ella se estructura la ciudad, utilizando la retícula como elemento ordenador. En su mayoría, las manzanas se hallan conformadas por cuadrados de 110mts x 110mts y son de las más grandes que aún existen en el país.

Centro histórico de Pamplona. Estructura organizacional de la ciudad desde la plaza central, se organizan manzanas cuadradas. Ver Figura 6

La importancia de los solares disminuye en forma inversamente proporcional a la distancia respecto a la plaza. En el siglo XVI, Las iglesias y los conventos configuran cuatro ejes principales que desembocan en la plaza y a partir de esta ubicación se conformó un sistema jerarquizado de espacios públicos en las entradas de la ciudad.



Figura 6. Estructura organizacional de la ciudad desde la plaza central

Fuente: PBOT de Pamplona 2001. PEMP Pamplona, 2005.



Figura 7. Sistema jerarquizado de espacios públicos en las entradas de la ciudad.

Fuente: PEMP Pamplona, 2005.

La estructura urbana de Pamplona, se clasifica entre las de traza regular; La Plaza Mayor de Pamplona, corresponde a un centro geométrico del cual se desprenden 2 anillos de manzanas cuadradas; el 3er anillo, empieza a tomar de algunos puntos la forma irregular determinada por

las condicionantes físico-naturales (Ver imagen 7). Este centro funcional, se encuentra determinado por las montañas circundantes, en los costados norte y oriente, y bordeado por el Río Pamplonita al Sur y al Oriente y al Norte por el Río Chiquito. La regularidad del damero se extiende en cantidad de tres manzanas perfectas casi hasta dichos límites. De esta forma podemos reconstruir hipotéticamente, las 38 manzanas a las que hacen referencia las crónicas fundacionales. Estas manzanas trazadas hace más de 450 años por los conquistadores, son las que hoy siguen determinando la estructura de la ciudad.

El valle del Río Pamplonita ofrecía las mejores condiciones para la fundación de la nueva villa; bajas pendientes, rodeado por todos sus costados de verdes montañas que hoy día siguen siendo un marco natural de valor paisajístico, que amerita ser realzado y conservado, adicionalmente contaba con dos cauces de agua natural, el Río Chiquito y el Río Pamplonita; un clima saludable, abundante mano de obra indígena disponible para el duro trabajo de las encomiendas, tierras de alta calidad para la producción agrícola y ganadera y ricas vetas de oro y plata en sus áreas aledañas.

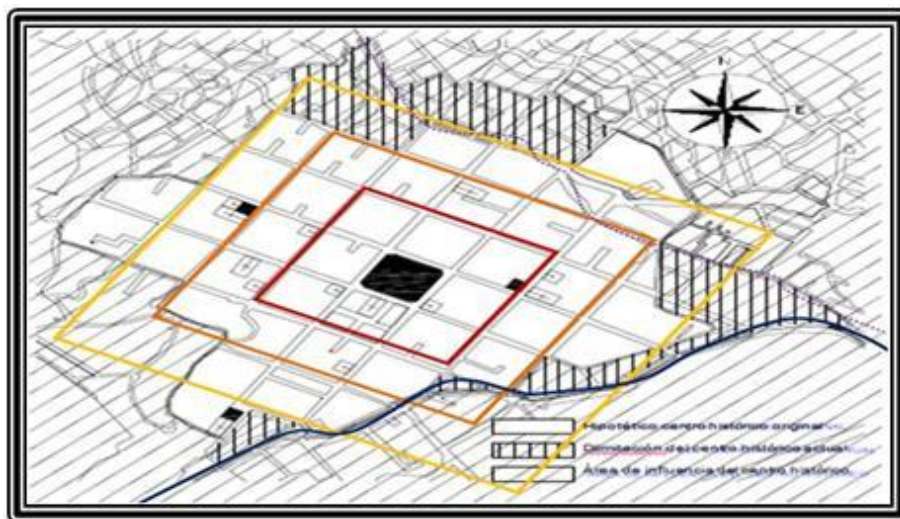
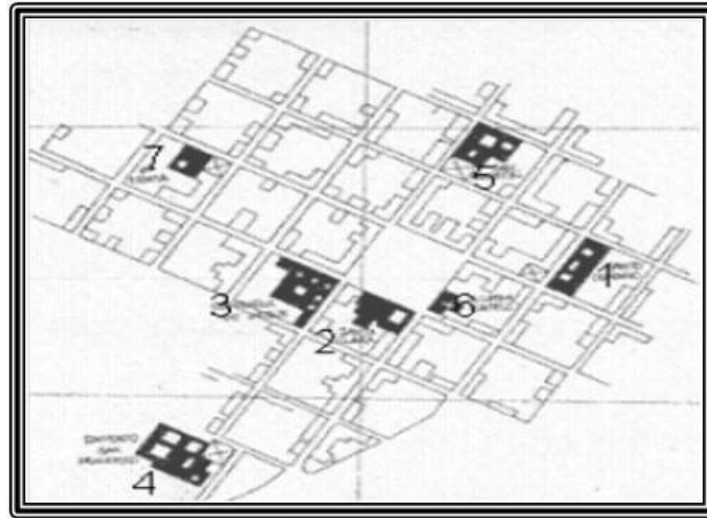


Figura 8. Plano hipotético de las manzanas que conformaban el área urbana original de la ciudad del Siglo XVI y XVIII. Realizado en base al encontrado en el PEMP de Pamplona, 2005

2.1.4 Ubicación de Órdenes religiosas. Hacia 1600, en Pamplona se habían establecido las siguientes órdenes religiosas:



- 1 Santo Domingo
- 2 Santa Clara
- 3 Compañía de Jesús
- 4 Santa Francisco
- 5 San Agustín
- 6 Iglesia matriz
- 7 La ermita de las nieves

Figura 9. Ubicación de Órdenes religiosas, tomado del PEMP de Pamplona 2005.

Fuente: PEMP de Pamplona 2005.

2.2 La Ciudad Colonial 1549-1810

La arquitectura colonial en todas las ciudades en América, Arango (1989), adoptó los patrones constructivos de la península ibérica, especialmente del sur de España. Estas técnicas y patrones constructivos fueron adaptados a la mano de obra y materiales locales. Este tipo de arquitectura se expresó en edificaciones cuya distribución espacial, se basaba en claustros en forma de L, C y O, un corredor perimetral alrededor del patio, Zaguán, Patio de servicios y las pesebreras. A nivel formal, había asimetría en la composición de la fachada, muros limpios sin decoración, el acceso estaba definido por portales en Piedra, balcones corridos, aleros y pinturas murales. A nivel de materiales y técnicas constructivas, este tipo de arquitectura se caracterizó,

por sus pisos empedrados y el uso del tablón cerámico, los muros en tapia pisada, puertas y ventanas en madera, entresijos en madera y armadura de cubiertas de madera a la vista.

2.2.1 El Sistema de Espacio Público



Figura 10. Plano de plazas, plazoletas, atrios e iglesias que estructuraban el espacio público de la ciudad en el siglo XVI Y XVII

Fuente: PEMP de Pamplona 2005.

La ciudad colonial presentaba un sistema estructurante de espacios públicos, había una relación directa entre los sitios de entrada y salida de la ciudad, como nos lo indica el PEMP de Pamplona, con unas plazoletas pequeñas presididas por iglesias, que articulaban y dirigían al peatón hacia la plaza mayor. (Imagen 10) Las plazoletas que estructuraban la ciudad en los siglos XVI Y XVII, se encontraban sobre los ejes que articulan la plaza principal con otros puntos del asentamiento urbano. Hacia el sur, estaba la plazoleta de San Francisco que precedía el templo y el convento de la misma orden y que funcionaba como punto de salida hacia Bucaramanga; hacia el oriente se encontraba la plazoleta de Santo Domingo, ubicada una cuadra abajo del Cabildo y que enfrentada al templo de Santo Domingo, marcando la salida hacia Santafé de Bogotá; En el

costado occidental encontramos la plazoleta de la Ermita, más conocida hoy como plazoleta del Carmen, punto de salida hacia otras poblaciones provinciales como Mutiscua y Silos; y finalmente hacia el norte se encontraba el Atrio del Humilladero, que precedía el templo del mismo nombre, marcaba la salida hacia Cúcuta y Venezuela. De esta forma el espacio público se extendía a través de calles rectas, que desde la plaza principal se irradiaban hacia los puntos de acceso y salidas de Pamplona, en donde se ubicaban los claustros de las órdenes religiosas. Lo anterior marcaba una característica de realzar, y era que la iglesia precedía sus templos con atrios y plazoletas y en segundo lugar, dejaba ver, como la iglesia determinaba a través de sus edificaciones, la estructura urbana en un alto porcentaje y con ello, los puntos de relevancia cultural y social, de la época.

2.3 Componentes característicos urbanos arquitectónicos de Pamplona (N. de Santander)

2.3.1 Arquitectura colonial.

2.3.1.1 Trazado. El trazado colonial de damero o retícula ortogonal, implantado por los colonizadores españoles, constituye un sistema ordenador y articulador para la ciudad (tensión, articulación). La calle colonial sirve de paseo longitudinal y marca las entradas de la ciudad.

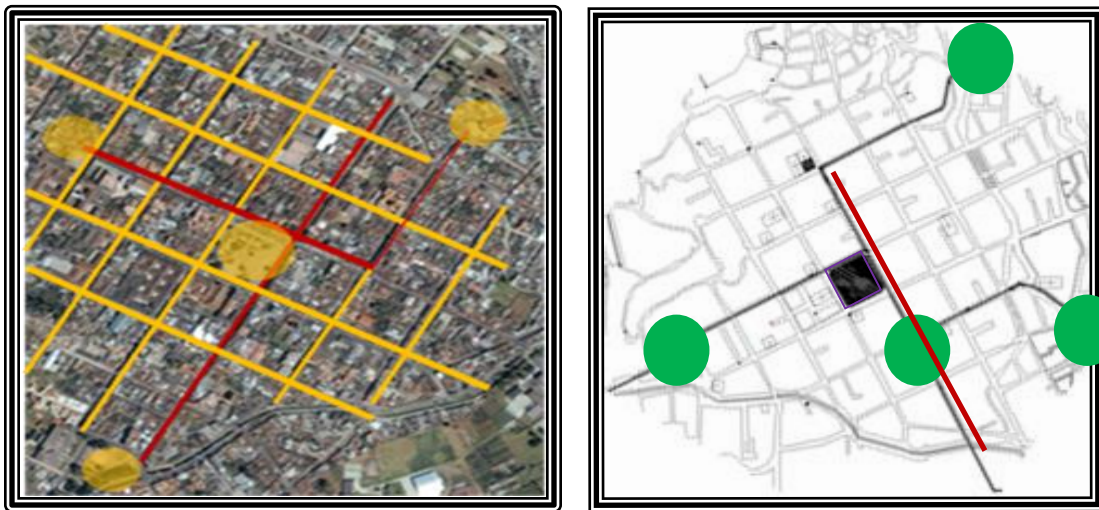


Figura 11. Estructura de las calles en Damero y entradas a la ciudad que coinciden con las calles principales

Fuente: PEMP de Pamplona 2005.



Figura 12. Esquina Calle real



Figura 13. Esquina de la Favorita Entrada de Bogotá



Figura 14. Entrada a Pamplona desde Cúcuta

Fuente: Fotografías tomadas del museo Casa Colonial Pamplona

2.3.1.2 Relación lleno y vacío. En el lenguaje de la colonia se encuentran los siguientes manejos del vacío a escala urbana:

- El vacío de la plaza mayor (centralidad, jerarquía, hito)
- El vacío de las plazoletas asociadas con construcciones religiosas: iglesias, capillas, monasterios, conventos etc. (poli nucleación, jerarquía por escala y posición)
- El vacío de la red vial (homogeneidad, formalismo, Semiformalismo)
- El vacío que rodea al casco urbano (concentración, dispersión)

Vacíos generados por las plazas y atrios, siendo estos en su sector pequeños núcleos (conformando una estructura poli nucleada), las plazas se vuelven puntos de tensión jalonando el crecimiento de la ciudad.



Figura 15. Vacíos generados por las plazas y atrios

Fuente: PEMP de Pamplona 2005.

En el lenguaje republicano se encuentran los siguientes manejos de vacío a escala urbana:

- El vacío del parque principal (jerarquía)
- El vacío de las plazas menores, plazoletas y plazuelas (Pluralidad, jerarquía, orden, escala, progresión).

- El vacío de los pequeños parques

- El vacío de los parques - bosques (jerarquía, Marginalidad, borde)
- El vacío de la estructura vial (pluralidad, superposición, rotación, jerarquía, hegemonía)

2.4 Configuración de la manzana según el trazado de las vías

Las manzanas partieron de un rígido patrón de damero (formalismo), y posteriormente fueron adaptándose a las condiciones geográficas del lugar, generando estructuras menos rígidas (Semiformalismo), que finalmente generan las tramas que constituyen la ciudad.

Plano 1947. Llenos y vacíos. (Predominan como vacíos el parque principal y pequeñas plazas, y la retícula que configuran las vías).

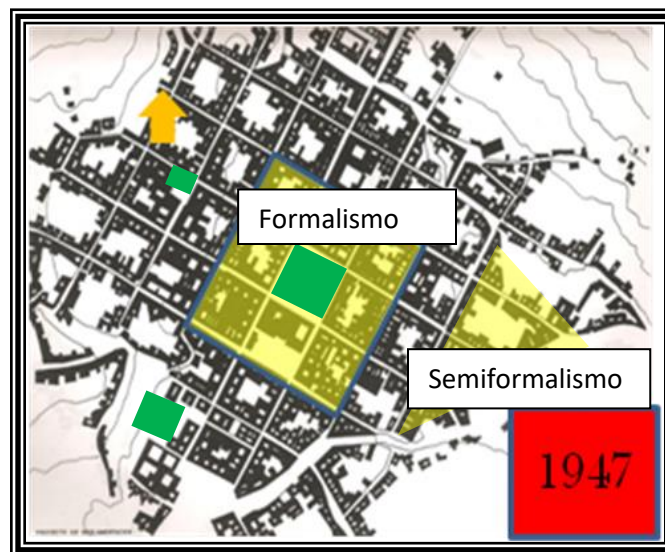


Figura 16. Plano 1947. Llenos y vacíos.

Fuente: PEMP de Pamplona 2005.

2.4.1 El espacio público

2.4.1.1 plazas, plazuelas y plazoletas. La plaza mayor colonial se caracteriza por:

- Localizarse de manera “central”. (jerarquía)
- Ser una estructura simétrica radial y dura.
- Tener recorridos abiertos o no controlados
- ser un sitio destinado al encuentro, a la expresión ciudadana, al lento discurrir.
- Tener una fuerte carga simbólica: escenario de la comunidad. (Colectividad)
- estar enmarcada por edificaciones de alta significación política, religiosa, económica y social. (concentración, carácter)
- ser poli funcional, y tener un uso cíclico.



Figura 17. Parque principal en la colonia y Parque principal en la republica



Fuente: Fotografías tomadas del museo Casa Colonial Pamplona

Bajo el dominio del lenguaje republicano: Los centros urbanos y comerciales, que constituían las capitales de provincia y los polos de desarrollo durante la colonia, fueron progresivamente desplazados por otros poblados después de la Independencia. De esta manera, las ciudades de Girón y Pamplona que ya venían en declive, acentuaron su decadencia después de 1820, para dar paso a los nuevos centros económicos e industriales constituidos por Bucaramanga y Cúcuta, que durante dos siglos no fueron más que pequeños poblados de unas cuantas chozas habitadas por indios encomendados a los vecinos de Girón y Pamplona, pero cuyo vertiginoso desarrollo durante el siglo XIX las llevó a ser las modernas ciudades de hoy (PEMP de Pamplona, 2005).

Paulatinamente se fueron introduciendo en la ciudad, transformaciones a nivel tipológico y morfológico en las construcciones, reflejándose en los siguientes aspectos.

En relación a las tipologías, el patio siguió siendo el elemento ordenador de la vivienda y de las construcciones públicas, pero sus proporciones fueron más pequeñas y alargadas; también el repertorio formal de la arquitectura cambió; los seculares balcones continuos fueron reemplazados por balcones puntuales tipo tribuna, las nuevas fachadas buscaban la simetría y fueron decoradas con cornisas, guirnaldas, columnas, frontones, rosetones y otros elementos que se adosaban a la construcción; los aleros fueron reemplazados por áticos y los interiores bellamente decorados con pinturas murales y con armadura de cubiertas a la vista, fueron reemplazados por yeserías y cielorrasos de latón repujado importados. Son de resaltar, ejemplos significativos de la arquitectura Republicana, caso del Palacio Arzobispal, y la Casa de Mercado. (Ver figura 17).



Figura 18. Casa de Mercado y Palacio Arzobispal

Fuente: Fotografías tomadas de EMPOPAMPLONA

A nivel urbano, la estructura urbana de cuadrados perfectos establecida por los españoles, siguió predominando y determinando el crecimiento de la ciudad. La cuadrícula urbana se consolidó en este periodo, las calles se homogeneizaron con construcciones de mejor factura. Hacia la periferia, la cuadrícula empezó a sobrepasar el límite natural de los ríos Pamplonita por el sur-orientes y el Río Chiquito por el norte. Las dinámicas socio-políticas y socio-económicas, empezaron a impulsar el crecimiento urbanístico de Pamplona, acompañado de un mejoramiento significativo de la infraestructura de la ciudad.

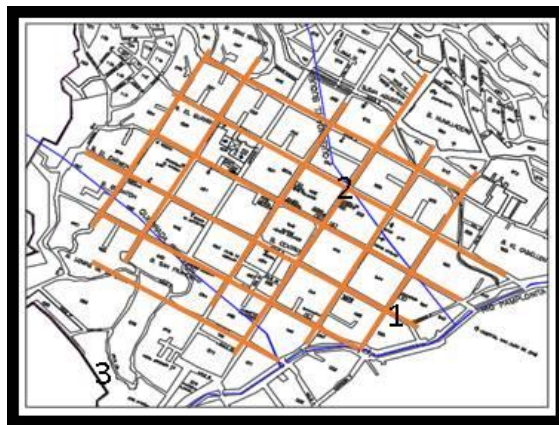


Figura 19. Plano Hidrografía Pamplona

Fuente: Elaboración a partir del P.B.O.T.

A nivel urbanístico durante el Siglo XIX se generaron transformaciones contundentes, consecuencia de los hechos políticos y económicos. Debido a la influencia de la Revolución Industrial, aparece en la estructura urbana el Cementerio junto a la Ermita del Humilladero, se mejora el alcantarillado municipal mediante la construcción de grandes túneles de bóveda, obra relevante a nivel ingenieril, hechos que marcaron pautas significativas en el desarrollo urbanístico de Pamplona.

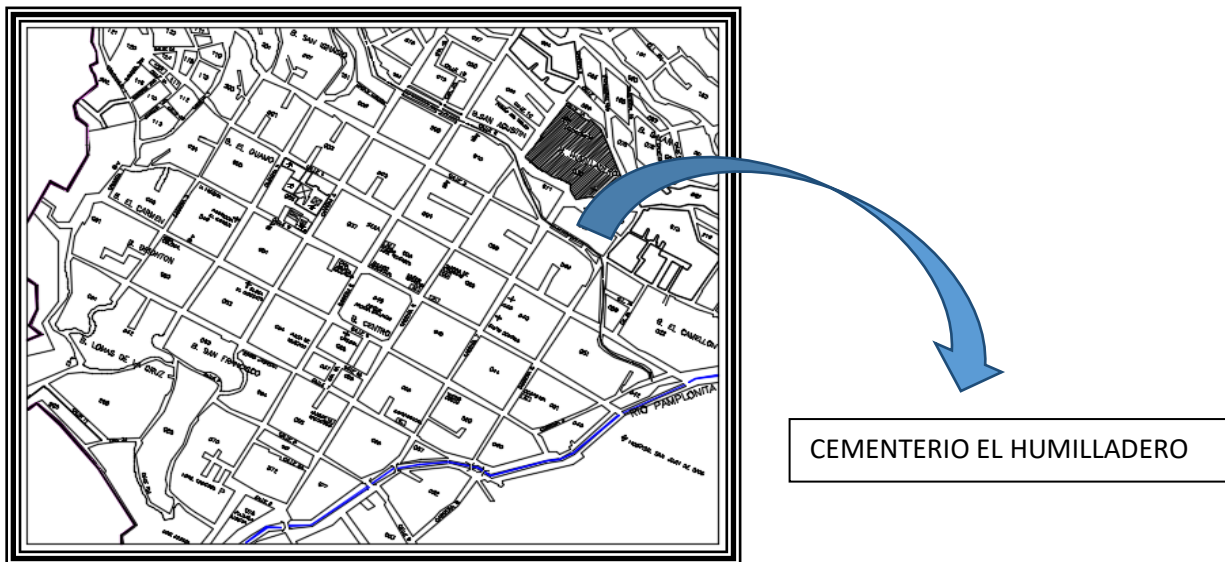


Figura 20. Ubicación Cementerio del Humilladero

Fuente: Elaboración a partir del P.B.O.T.



Figura 21. Construcción de Acueducto Pamplona y Los Tanques

Fuente: EMPOPAMPLONA

Paralelamente se suceden otros hechos que ameritan ser mencionados, la fundación del Banco de Pamplona en 1887, y el desarrollo de una industria, aunque incipiente; se cambia la imagen de la Plaza mayor por la de parque, conservando su relevancia y significancia urbana, pero asignándose una función de centro urbano y de hito y nodo aglutinador de dinámicas sociales y comerciales, y la ciudad empieza a demandar otras funciones urbanas, con sus consecuencias en los cambios de usos de los predios que bordeaban el parque principal.

- La Ciudad, conserva su carácter central, a pesar de la aparición de nuevas plazas de diversa jerarquía.
- La plaza “dura” se transforma en parque: con zonas blandas y duras.
- el diseño interior del parque evidencia los conceptos de centralidad, simetría y radialidad.
- El parque es un ámbito controlado con recorridos definidos.
- El parque es un sitio destinado a socializar, contemplar o Permanecer.
- la polifuncionalidad es modificada debido al traslado del mercado, a un escenario propio.



Figura 22. Parque Águeda Gallardo (Republicano)

Fuente: EMPOPAMPLONA

2.5 La Plaza.

2.5.1 Ubicación en la ciudad. La plaza y el parque, manejan conceptos de ubicación “central”, lo cual necesariamente no está vinculado con la geometría. La centralidad está referida a la significación estos espacios se caracterizan por ser singulares, aunque sus modelos son repetitivos cada uno tiene un carácter que lo particulariza, de acuerdo con las necesidades a las cuales responde como marcar la entrada o salida de la ciudad.

- Función de los edificios que la configuran
- Desde la colonia, los edificios que configuran la plaza buscan con su presencia en ella trascender a escala urbana, con el fin de marcar la jerarquía política, económica, religiosa y social.

En el periodo republicano, con la aparición de diversos niveles de plazas, se consolida la jerarquía de la plaza principal, con la fuerte presencia de los nuevos edificios institucionales, mientras que en torno a los nuevos núcleos se desarrollan principalmente significados sociales, y también religiosos de otro nivel menor.

2.5.2 Escala de cerramiento. La escala de cerramiento se refiere a la relación proporcional entre la distancia de paramento a paramento y la altura de los volúmenes que conforman la vía. Se expresa como un par cartesiano (x, y) La jerarquización vial de la colonia se daba más por localización y vínculos que establecen, que por escala de cerramiento (monotonía). La escala de cerramiento de las calles coloniales es muy alta, (1:1; 1:2) y responden exclusivamente a necesidades funcionales, y no a patrones estéticos y/o de espacialidad preconcebidos.

La jerarquización vial del lenguaje republicano, se da tanto por localización como por escala, la cual está asociada a una fuerte carga simbólica. La escala de cerramiento de las calles

del periodo republicano es mucho más baja, (1:5, 1:7, 1:10), debido a que tanto las calzadas como los andenes son fuertemente ampliados.

2.6 Edificios más importantes a escala urbana

Dentro de este grupo, se destacan los edificios institucionales, los cuales tienen el doble compromiso significacional de cumplir con un “uso” y de ser capaces de representar los anhelos de una colectividad. Para lograrlo, se valen de una serie de significantes que se verán a continuación.

2.6.1 Ubicación. Desde la colonia los edificios institucionales se aglomeran en torno a la plaza o parque principal, en una relación simbiótica de jerarquización. Con el crecimiento poli nucleado de la ciudad, tal jerarquía adquiere diversos matices de escala; sin embargo persiste el patrón de ubicar lo más importante del sector en torno al nuevo núcleo creado. Sin embargo, se hicieron también edificios institucionales sobre otras vías trazadas durante la colonia, extendiendo el concepto de centralidad más allá del perímetro de la plaza.

Los edificios institucionales se aglomeran en torno a la plaza, pero con el crecimiento poli nucleado de la ciudad (varios centros), aparecen para enmarcar estos espacios. Ver5 figura

2.6.2 Función

- La función que cumplen los edificios institucionales además de ser la propia (para lo que se es diseñado), cumplen la función de significar el orden, el sentido de comunidad y de lo colectivo.



Figura 23. Ubicación de los edificios

Fuente: PEMP de Pamplona 2005.

2.6.3 Recursos para singularizarlos. Los edificios institucionales se jerarquizan más por la escala y localización que por su lenguaje.

2.7 La modernidad del siglo XX

La época denominada de transición, marca la pauta de cambio entre el lenguaje Republicano y lo Moderno. A nivel arquitectónico, se reflejó especialmente en las fachadas y los interiores de las edificaciones, ya que esta tendencia eliminó toda la ornamentación y transformó la morfología características de la arquitectura de las épocas anteriores. La composición de la fachada sigue utilizando en un alto porcentaje la simetría, sin embargo empezaron a darse algunos gestos para romperla.

Los primeros ejemplos de esta arquitectura se dan en la expresión popular hacia 1900 y se concreta en edificios importantes durante la década de los años 30"s, años en los cuales aparecen los teatros muy representativos del desarrollo urbanístico de la ciudad, como el "Teatro

Cecilia” y el “Teatro Jáuregui” en el año de 1932. Un ejemplo destacado de arquitectura doméstica es la Casa Lamus, ubicada sobre el marco de la plaza al frente de la Alcaldía de Pamplona, construida en el año de 1936.



Figura 24 . Teatro Jáuregui y Teatro Cecilia



Figura 25. Casa Lamus

Fuente: PEMP de Pamplona 2005.

Simultáneamente en este período se sucedieron hechos relevantes en la historia del desarrollo urbanístico de la ciudad. En 1920, se construye la Plaza de mercado en el sitio donde existió el Convento de los Jesuitas, edificación republicana, hoy elevado a monumento Nacional; la Casa de Juana Rangel de Cuellar, ubicada en el costado Nor-occidental de la plaza fue transformada, para albergar el Palacio Arzobispal. Dicha edificación de características coloniales fue Republicanizada, en la segunda década del Siglo XX. A nivel industrial es de realzar la construcción de la edificación del Molino de trigo conocido como la Molinera de Herrán en el año de 1926.

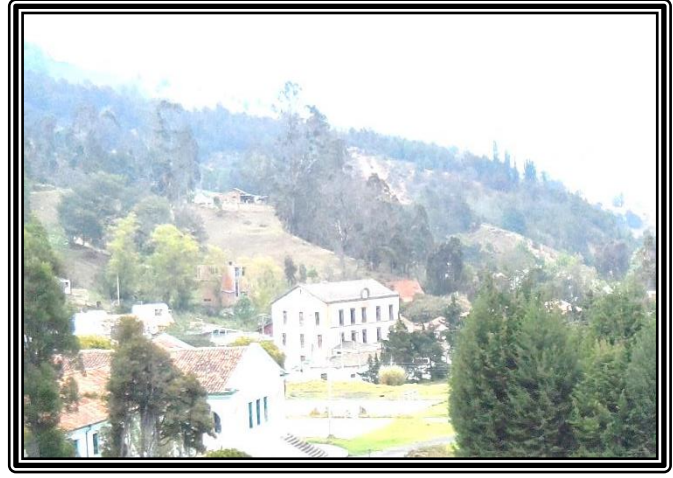


Figura 26. Molinera de Herrán

Fuente: PEMP de Pamplona 2005.



Figura 27. Bavaria

Fuente: PEMP de Pamplona 2005.

A nivel urbanístico, aparecen edificaciones de gran significancia económica, por fuera del centro urbano, caso de las Cervecería Bavaria y la Molinera de Herrán, desbordándose los límites físicos de la ciudad, Colonial y Republicana, para generar desarrollos en las afueras de la ciudad. Algo similar sucedió con los colegios caso de la sede de la Normal de Varones diseñada en 1940, por el Arquitecto alemán Leopoldo Rother y el Colegio San José Provincial de esta misma época, edificaciones que no sólo afianzaron la vocación educativa que en la década de los 40's se empieza a dar en Pamplona, sino que su localización por fuera de los límites físicos de la ciudad consolidada, jalonaron el desarrollo hacia su costado sur.

En relación al desarrollo de edificaciones educativas, cabe resaltar la gran importancia que tuvo la educación en la ciudad de Pamplona. Son de realzar los colegios Betlemitas, Colegio del Rosario, San José Provincial, la Normal Superior, constituyéndose en instituciones de gran nombre no sólo regional, sino internacional, altamente competitivos, los cuales en la década de los 40's y 50's, posicionaron a Pamplona, como una ciudad educativa por excelencia. Los planos de evolución de la ciudad en 1931, 1947, 1959, 1978, 1989, dejan ver el proceso de desarrollo urbanístico. Al respecto se podrían anotar algunas transformaciones y tendencias. La ciudad mantuvo su estructura original, hasta mediados del siglo XIX. La planimetría deja ver que hasta 1947 (Ver aerofotografía y panorámicas de Pamplona en la siguiente página), se guardaba la ocupación del Valle del río Pamplonita, sin embargo, en este momento, ya se empezaban a dar desarrollos en los cerros aledaños; caso de las tendencias de ocupación que se empezaban a generar sobre el eje de salida hacia Bucaramanga, en dirección a las zonas que hoy son ocupados por la Universidad de Pamplona y sobre las áreas noroccidentales de la ciudad y Sur-Occidente, caso del Barrio los olivos de arquitectura popular, asentamiento de principios del siglo XX, los barrios Libertadores, Santa Marta en el costado occidental y Galán, Cristo Rey en el costado

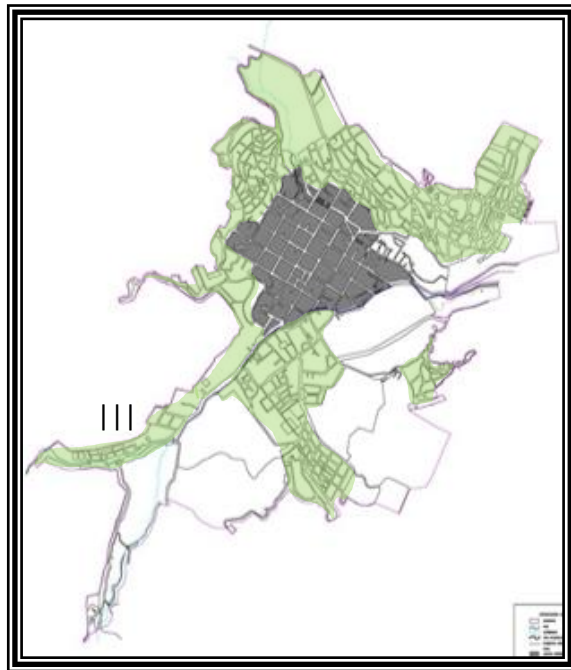
norte y hacia el sur como se ha anotado, las zonas ocupadas por los desarrollos industriales y las edificaciones educativas.



Figura 28. Escuela Normal Superior de Pamplona



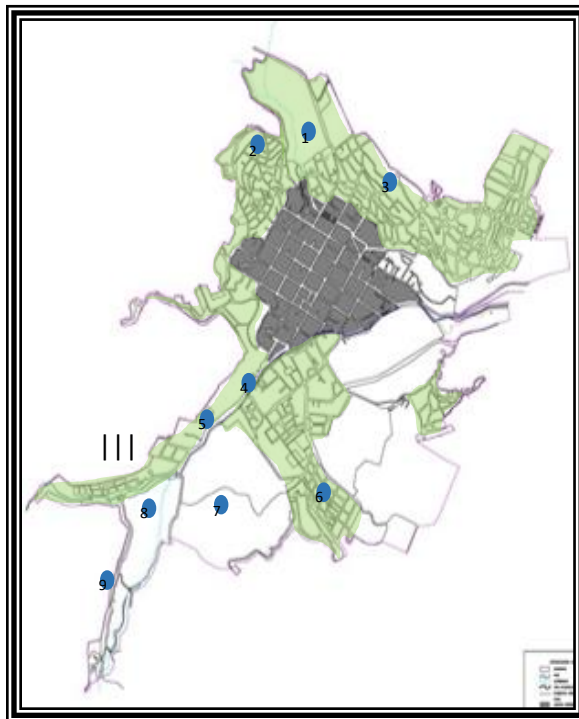
Figura 29. Colegio Provincial San José



Expansión de la ciudad
hacia los cerros

Figura 30. Expansión de la Ciudad hacia los Cerros

Fuente: Elaborado a partir del P.B.O.T.



1. Universidad de Pamplona
2. Santa Martha
3. Cristo Rey
4. Colegio Provincial San José
5. Coliseo Chepe Acero
6. Seminario Mayor
7. Batallón García Rovira
8. Normal de Varones
9. Los Tanques

Figura 31. Expansión de la Ciudad hacia los Cerros

Fuente: Elaborado a partir del P.B.O.T.

La ciudad Moderna a partir de la década de los 50's marcó cambios muy importantes. La ciudad empieza a demandar una serie de nuevas funciones urbanas. De una parte se afianza su vocación educativa con la construcción del Seminario Mayor y el Seminario Menor en la década de los 60's; la construcción del polideportivo Municipal, y obviamente se empieza a hacer evidente. La necesidad de suelo urbano, para los nuevos desarrollos, por fuera de la ciudad consolidada, y se generaron nuevas tendencias de expansión hacia las zonas sur-orientales con asentamientos como La Romero, Rafael Afanador y Cadena, y el barrio Cote Lamus. Posteriormente en la década de los 70's se originaron nuevos desarrollos por fuera de la ciudad consolidada, caso de la ocupación de los predios de la margen derecha del Río Pamplonita, sector oriental, con la construcción del hospital y el Instituto Superior de Educación Rural ISER. La cuadrícula ortogonal desaparece en los nuevos asentamientos, consecuencia de la topografía y condiciones naturales de las nuevas zonas de expansión.

2.7.1 La Ciudad de los 80's y 90's. Este período se caracterizó por transformaciones simultáneas tanto a nivel del casco antiguo como a nivel de los nuevos asentamientos. Es de resaltar la construcción de la Universidad de Pamplona, con consecuencias a nivel urbanístico, jalonando el desarrollo urbano en sentido Norte y afianzando la vocación educativa de Pamplona como centro educativo. El auge estudiantil, empezó a generar una gran demanda por vivienda y usos complementarios que día a día se viene incrementando, con sus consecuencias en el deterioro de la ciudad consolidada. Adicionalmente continúa el desarrollo urbanístico sobre la margen derecha del Río Pamplonita, con la construcción del Centro de Acopio, la Terminal de transporte y el comando de la Policía Nacional, en la década de los 90's. Al interior de la ciudad consolidada se dieron transformaciones desafortunadas, demoliciones de edificaciones que

simbolizaron un momento histórico, y representativas para la población, con el ánimo de albergar nuevos usos, también se incrementaron las densificaciones mediante la construcción en altura o la subdivisión predial, y se empezaron a gestar, deformación de las manzanas originales, destruyendo el legado que por más de 400 años, ha caracterizado la ciudad.



Figura 32. Central de Abastos de Pamplona



Figura 33. Comando de Policía Pamplona



Figura 34. Terminal de Transporte de Pamplona

Hoy, la ciudad actual, presenta una gran cantidad de problemas que se sintetizan en la pérdida del legado que ha dejado la historia desde su fundación. El proceso de desarrollo y expansión urbanística se viene reflejando en un incremento acelerado de transformaciones de la ciudad consolidada, consecuencia de la ausencia de políticas que busquen posibilitar el desarrollo, con criterios de protección del legado histórico-cultural. La escasez de suelo urbano apto para los nuevos desarrollos, incrementado por la falta de responsabilidad con el patrimonio existente, han llevado a que Pamplona hoy, a pasos agigantados, destruya sus huellas fundacionales, Coloniales y Republicanas, sin que la arquitectura contemporánea, supere en calidad, lo que se está destruyendo.

La trama original, la morfología y tipología se han transformado. La subdivisión predial se incrementa cada día más, con demoliciones y transformaciones tipológicas y morfológicas. Sin embargo aún quedan grandes valores, dignos, de conservar, proteger y recuperar.

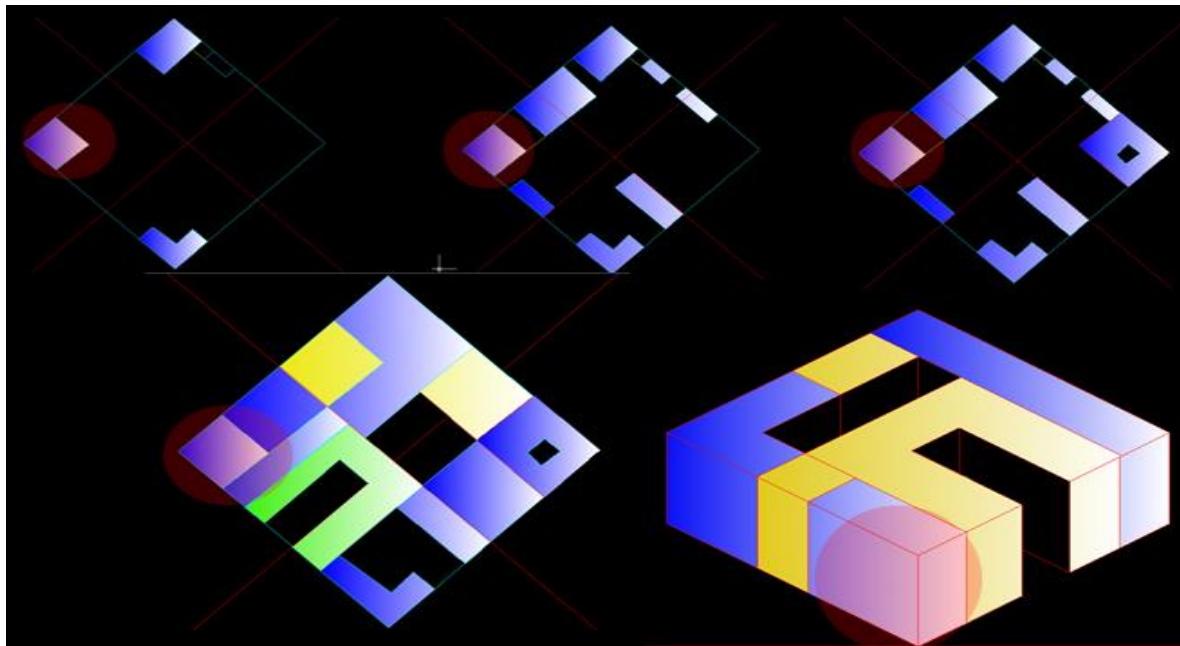


Figura 34. Hipótesis de la deformación de las manzanas originales.

Fuente: autor

2.8 Árbol de causas y consecuencias de la congestión en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, Norte De Santander



Figura 35. Árbol de causas y consecuencias de la Congestión en el Centro Histórico

8.1 Causas

8.1.1 Ubicación del Centro Administrativo



Figura 36. Centro administrativo

En la fundación de la ciudad se ubicó el área administrativa de la ciudad, -lo que hoy se mantiene- en donde están asentadas las oficinas de la alcaldía, notarias, iglesias, museos, centros educativos, etc.

 Ruta vial que de Bucaramanga va hacia Cúcuta

 Ruta vial que de Cúcuta ó Bucaramanga conduce a Arauca, conectando a Casanare y Bogotá

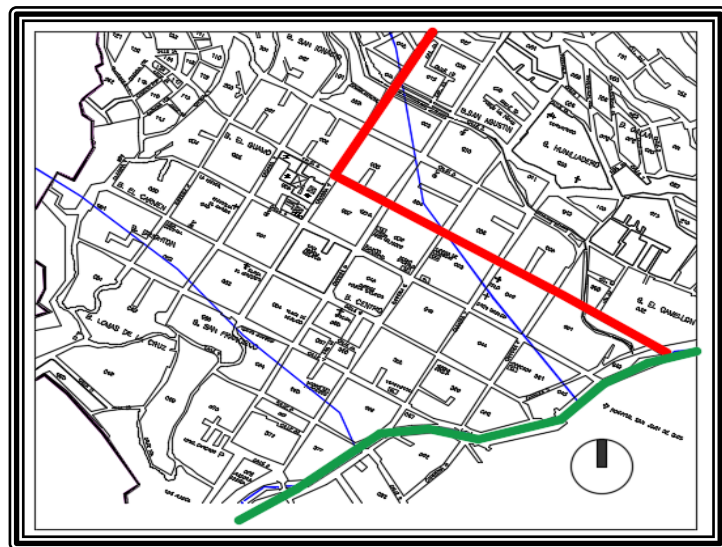


Figura 37. Cruce de la Vía Nacional



Figura 38. Aumento de Población Flotante

El aumento de la población universitaria dado el incremento de programas educativos, el costo de vida y otros factores, hacen que año tras año se eleve el número de personas que van de paso por Pamplona, haciendo más evidente la congestión y la falta de áreas peatonales.



Figura 39. Aumento de Tráfico Vehicular

Las vías de la ciudad de pamplona no fueron diseñadas para soportar el trafico automotor actual, este es uno de los factores por los cuales se viene deteriorando el patrimonio cultural; las

vibraciones producidas por el parque automotor hace que se venga a menos el patrimonio arquitectónico y aumente la congestión vial.



Figura 40. Dinámicas Comerciales

El auge comercial en el centro histórico se ha dado desde su fundación en la ciudad de Pamplona, actualmente el principal eje comercial es la calle real sin dejar de lado la calle del mercado (calle 6) y alrededor del parque principal.

2.8.2 Consecuencias:



Figura 41. Movilidad Reducida.

El aumento del parque automotor, de la población flotante y nativa, hace que los perfiles viales sean objeto de reducción en la movilidad.



Figura 42. Caos Vehicular

La basta cantidad de vehículos matriculados en la ciudad de Pamplona, diez mil. (10.000), el incremento del parque automotor en lo que a motocicletas se refiere, los perfiles viales inadecuados para albergarlos produce el caos vehicular per cápita más elevado de Norte de Santander.



Figura 43. Aglomeración de Personas

La densificación de la ciudad, dadas las dinámicas de empleo, comerciales formal e informal, la migración nacional e internacional hacia el municipio de Pamplona por ser centro de provincia, hace que la parte histórica se vea saturado de personas.



Figura 44. Inseguridad

Al incrementar la población flotante y la migración poblacional se ha visto el repunte de la inseguridad en la ciudad cosa que ha producido un aumento del pie de fuerza pública.



Figura 45. Crecimiento de la Accidentalidad

Al aumentar el parque automotor se incrementó la accidentalidad atribuido según la oficina de tránsito por imprudencia de conductores y peatones además del exceso de velocidad de conductores de transporte pesado, liviano y motocicletas.

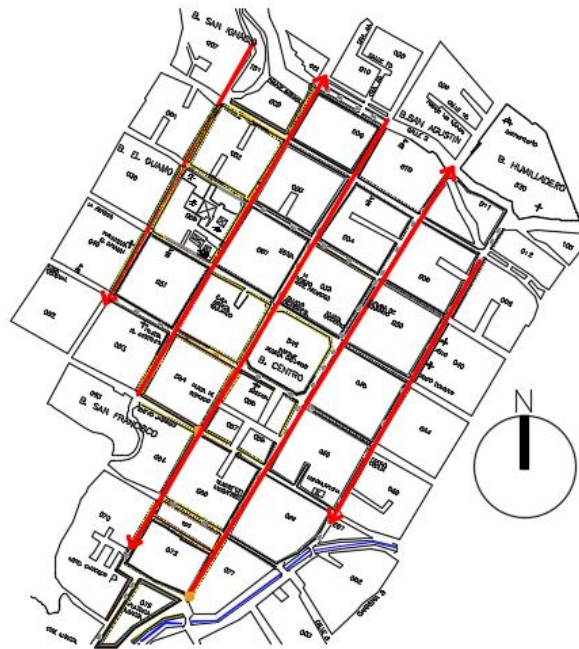


Figura 46. Diagrama dirección del flujo vehicular de las carreras actuales.

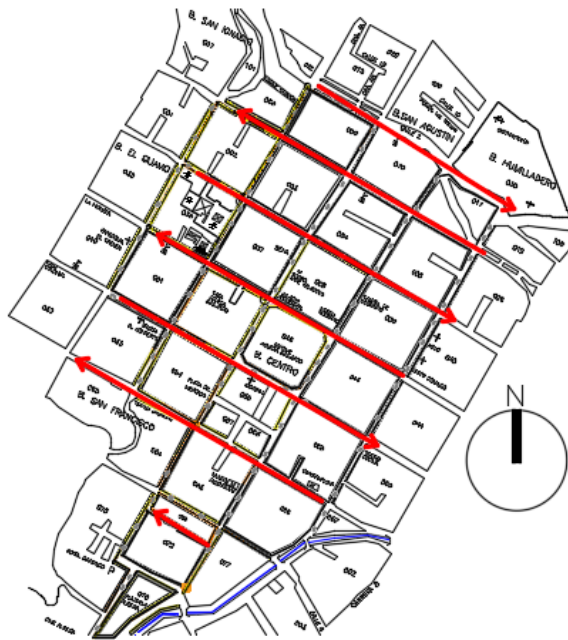


Figura 47. Diagrama dirección del flujo vehicular de las calles actuales.

Síntesis de los aspectos negativos y positivos más importantes del segundo capítulo

Aspectos Positivos:

- Ubicación del Centro Administrativo.
- Trazado ortogonal de la malla vial de la ciudad.
- Expansión de la ciudad hacia los cerros.
- Construcción de la central de abastos fuera de centro histórico.
- Construcción de la estación de la Policía fuera de centro histórico.
- Construcción del terminal de transporte fuera de centro histórico.

Aspectos Negativos:

- Aumento del parque automotor en centros históricos.
- Desaciertos en la configuración de las nuevas manzanas en su sub división.
- Congestión peatonal y vehicular.
- Aumento anual de la población flotante por las dinámicas universitarias.
- Trazado de la vía nacional el cual cruza por el centro histórico.

CAPITULO III

FORMULACION DE LA PROPUESTA

3. Formulación de la Propuesta

3.1 Principios y estrategias generales de intervención

3.1.1 Formulación. La formulación de la propuesta se realiza mediante la definición de los principios y estrategias urbanísticas de intervención que sustentan el plan de movilidad, la exploración y definición de los componentes estructurales del plan entorno al mejoramiento de las dinámicas urbanas en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, en Norte de Santander.

Este trabajo está basado en información recopilada a partir de los levantamiento de las edificaciones de cada una de las manzanas, que se afectan en el diseño del proyecto de movilidad, en el centro histórico del municipio de Pamplona, para analizar la problemática y darle solución mediante un plan que integre todos los actores y sectores involucrados en la cotidianidad de la ciudad de Pamplona.

3.1.2 Principios

1. **Apropiación Cultural.** Está enfocado a la salvaguarda y puesta en valor de los elementos patrimoniales del centro histórico

2. **Equidad Social.** Se direcciona a la generación de igualdad de condiciones para la movilidad y accesibilidad de todas las personas a las diferentes edificaciones espacios del centro histórico.

3. **Sostenibilidad Ambiental.** Está orientado a asegurar condiciones ambientales favorables, no solo para el presente, sino también para el futuro del centro histórico.



Figura 49. Principios en los que se basa la

Estrategias.

Las estrategias responden a cada principio y buscan generar condiciones favorables de intervención del centro histórico y se enfocan en tres componentes fundamentales para el mejoramiento de la movilidad:

Valoración

Recuperación

Fortalecimiento



Figura 48. Estrategias

3.1.2.1 Principio Apropiación Cultural

Valoración: Se tendrán en cuenta la declaratoria de los 44 inmuebles como de interés cultural en el municipio de Pamplona, además de los inmuebles que no se encuentran incluidos en dicha declaratoria pero que se encuentran ubicados en el centro histórico del municipio de acuerdo al Plan Especial de Manejo y Protección.

Los componentes histórico, arquitectónico y cultural son los aspectos a tener en cuenta en esta propuesta.

Los recorridos establecidos en las rutas de la semana santa, en los múltiples desfiles en los que intervienen bandas marciales de los colegios y que su trazado es el centro histórico.

Recuperación. Es prioridad del proyecto la recuperación no solo de los inmuebles que se encuentran en el centro histórico de la ciudad de Pamplona sino de los valores culturales y desde luego la recuperación de la movilidad de esta área de la ciudad.

Es imprescindible la recuperación del espacio público y de las áreas peatonales dándole prioridad al peatón, creando estrategias de recuperación, como las áreas de rehabilitación integral que van desde la calle 2 hasta la calle octava y desde la carrera segunda y hasta la carrera octava.

La invasión al espacio público evidenciado con el parqueo automotor establecido ilegalmente en la mayoría de las calles y carreras del centro histórico, al igual que el comercio informal que ha ido creciendo en la mayoría de las calles de Pamplona pero que se agudiza en el área de la casa de mercado.

Fortalecimiento. Al asegurar la valoración y la recuperación del patrimonio histórico, tanto en su parte cultural y arquitectónica se fortalece la movilidad del centro de Pamplona y de paso se mejora la movilidad peatonal, salvaguardando los elementos considerados patrimonio.

Es importante para esta etapa la revisión de las políticas en materia de conservación patrimonial, la participación ciudadana y el involucrar a todos los actores que intervienen en la convivencia del espacio público en espacial del centro histórico.

La ampliación de las áreas peatonales, la arquitectura incluyente propuesta, con rampas para limitados físicos, la señalización táctil, la creación de ciclo rutas, la reducción de calzadas vehiculares y la ampliación de áreas verdes hacen de este proyecto una propuesta sostenible en el tiempo, amigable con el medio ambiente y que contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y visitantes de Pamplona.

3.1.2.2 Principio Social

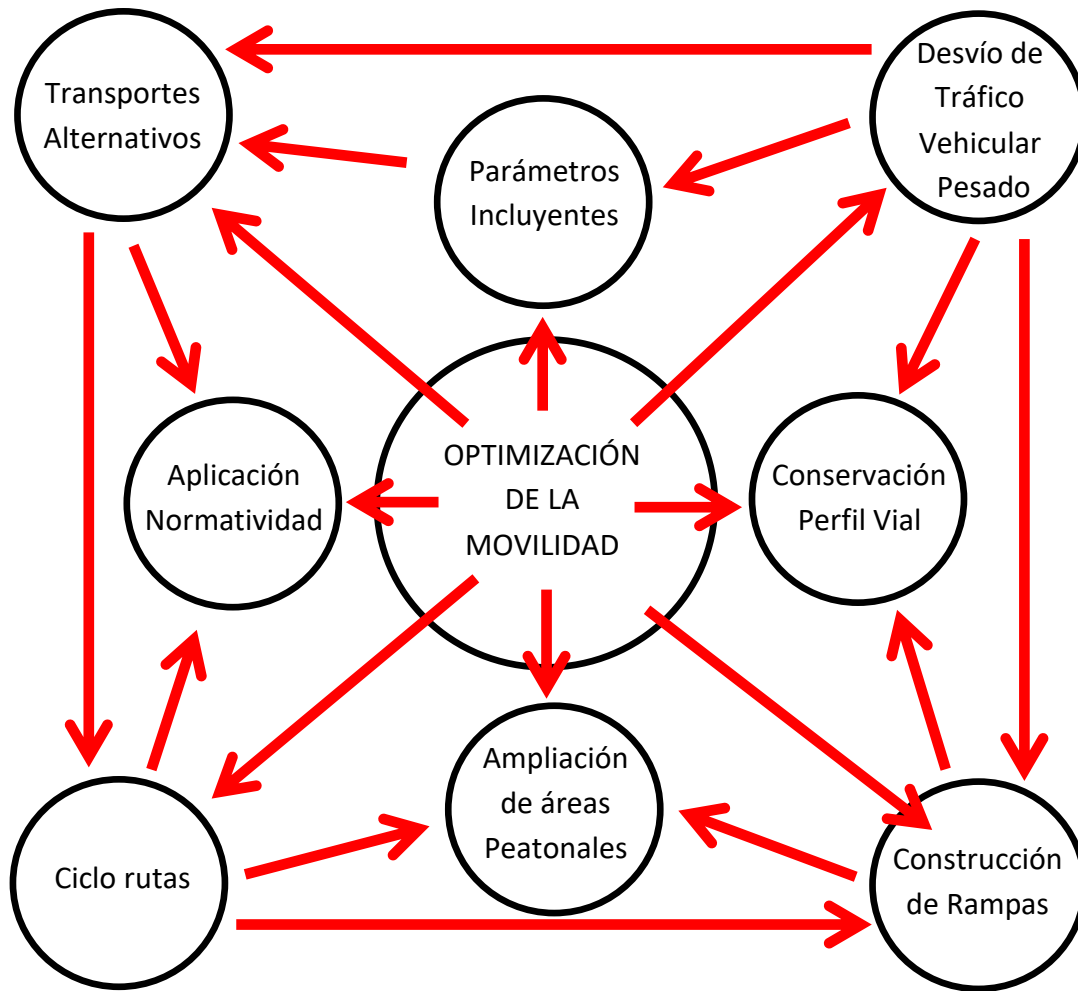


Figura 49. Optimización de la movilidad

Conservación Perfiles Viales. Es necesario continuar con los perfiles viales existentes dado que uno de los principios es la conservación, además de los costos que implica la compra de predios para ampliación de los perfiles, pero haciendo una reducción de la calzada para que los vehículos que transiten se limiten en su capacidad y peso.

Ampliación Áreas Peatonales. Dado que la mayoría de los habitantes del municipio de Pamplona se movilizan a pie, dado la cercanía para la adquisición de las cosas de primera necesidad, es necesario ampliar estas para darle prioridad al peatón.

Aplicación de Normatividad. Las Normas están establecidas, pero es primordial aplicarlas para que la ciudadanía la cumpla, hacer cumplir más rigurosamente el código de policía, para impedir la invasión al espacio público y evitar parquear en áreas no autorizadas.

Parámetros Incluyentes. La arquitectura incluyente vela para que todos los espacios sean utilizados por todas las persona sin distingo de sus condiciones físicas, sociales, económicas, etc. La construcción de rampas, la utilización de señales sonoras, táctiles, para que sea utilizado por todas las personas que tengan algún grado de limitación.

Transportes Alternativos. La tendencia mundial de utilizar transportes alternativos, que reduzcan la emisión de gases contaminantes que permitan la reducción de vibraciones en su transitar por el centro histórico y que no entre en conflicto con el peatón ni con el tránsito vehicular.

Creación de Ciclo rutas. El masificar el uso de la bicicleta y desincentivar el uso del carro, permite el mejoramiento de la movilidad del centro histórico.

Desvío de tráfico Vehicular Pesado. El aprovechamiento del proyecto que permitirá el desvío del tráfico automotor pesado por un anillo vial que iría desde la curva del campus universitario y hasta la curva de los adioses descongestiona en gran medida el centro histórico.

3.1.2.3 Principios de Sostenibilidad Ambiental



Figura 50. Reducción de gases contaminantes

La reducción de las emisiones de gases contaminantes por el desvío del tránsito automotor pesado, el desincentivar del uso del vehículo en el centro histórico de la ciudad de Pamplona mejoran la calidad del aire, la ampliación de las áreas peatonales motivan a las personas a caminar lo que redunda en beneficios en términos de salubridad y el uso de transportes alternativos hace una realidad el mejoramiento de la movilidad y por ende mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y visitantes.

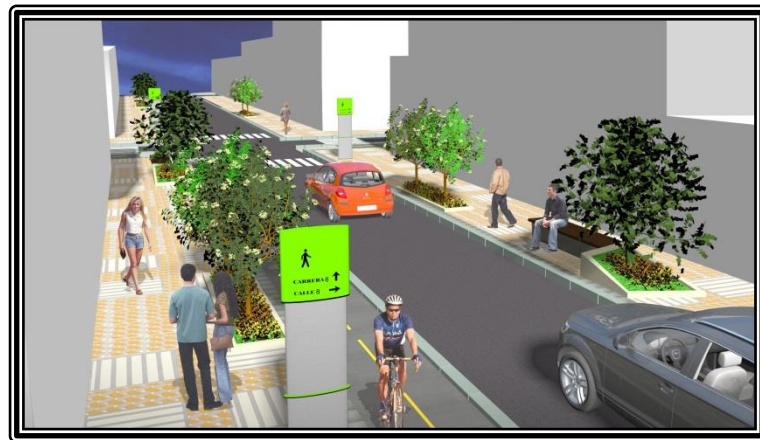


Figura 51. Implantación de Áreas Verdes

Al aumentar las áreas verdes y disminuir la emisión contaminante se mejora la calidad del aire.

3.2 Propuesta plan de movilidad

Realizar un a propuesta de movilidad en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, teniendo en cuenta los antecedentes, su lugar en la historia, no solo en la ciudad, departamento, sino además en el país, su población propia y flotante, el tráfico vehicular, el patrimonio, etc.; se hace necesario plantear un proyecto armonioso, para todas las personas que lo habitan.

La gran mayoría de personas que lo habitan son peatones, pero también en el centro histórico se apostó el centro administrativo de la ciudad y el comercio.

Es por esto que no podemos desconocer ninguno de estos aspectos, porque el peatón quiere circular libremente, el comerciante quiere que la población llegue hasta la parte más cercana a su negocio para adquirir sus productos y además para cargue y descargue de mercancías e insumos.

La propuesta que realizo a continuación es el resultado del estudio que minuciosamente se hizo en la parte inicial del presente documento, en donde se tienen en cuenta todos los aspectos anteriormente descritos.

Teniendo en cuenta que es un hecho que la vía nacional que comunica a la ciudad de San José de Cúcuta con la ciudad de Bucaramanga y que cruza Pamplona por el centro histórico fue replanteada a partir de un anillo vial que va desde la Universidad de Pamplona hasta el sitio denominado “La Curva de los Adioses”, propongo reducir las calzadas de la carrera 2 y hasta la carrera octava A (calle de los Miserables) y de las calles que van desde la segunda hasta la calle octava; en donde estas calzadas contarán con cuatro metros de ancho, permitiendo la ampliación de los andenes.

Estos andenes tendrán texturas que asemejará un tejido de los indios Chitareros, (ver detalle 1 y 2) contará además con señalización táctil para limitados visuales, (ver detalle 3).

Sardineles en concreto reforzado (ver detalle 4), ciclo ruta (ver vista en planta ciclo ruta), con un ancho variable de acuerdo al perfil vial de cada calle o carrera y bahía de parqueo temporal (ver Vista en planta bahía de estacionamiento temporal)

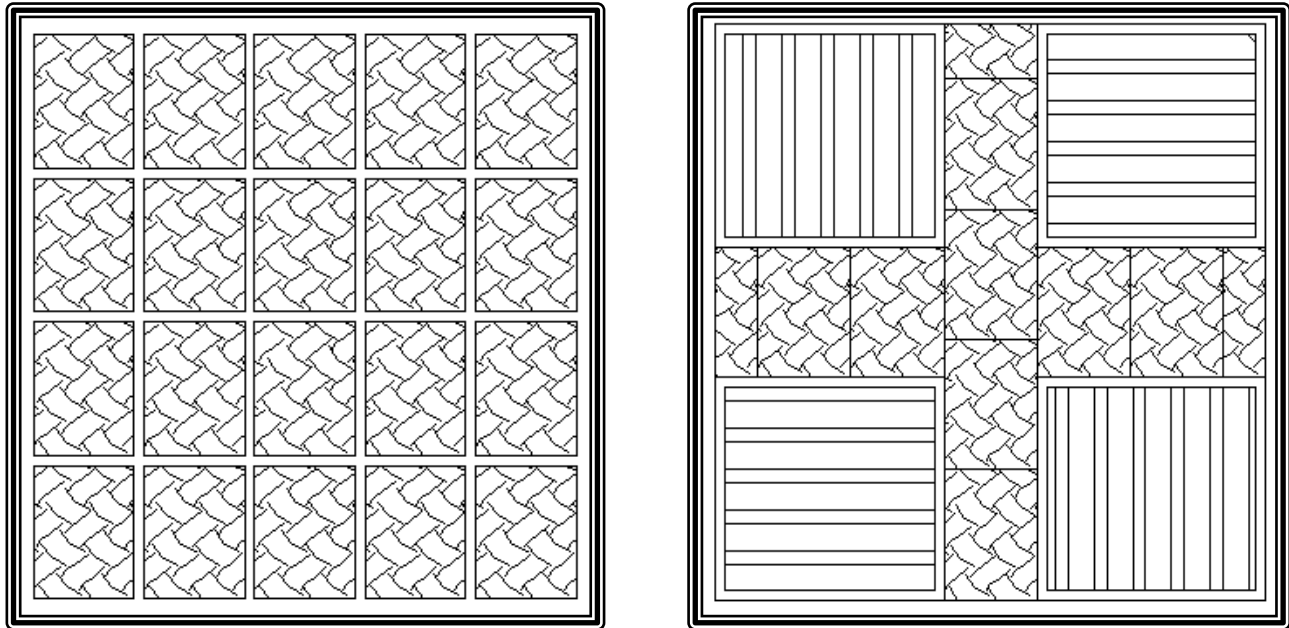


Figura 52. Detalle textura de piso 1 y Detalle textura de piso 2

El diseño de la textura de las losas de concreto para las áreas peatonales está inspirado en los tejidos de los indios Chitareros en donde plasmaban figuras entrelazadas, combinándose con figuras geométricas simples y se intercalaran para crear sensaciones táctiles y visuales (ver figura 54)

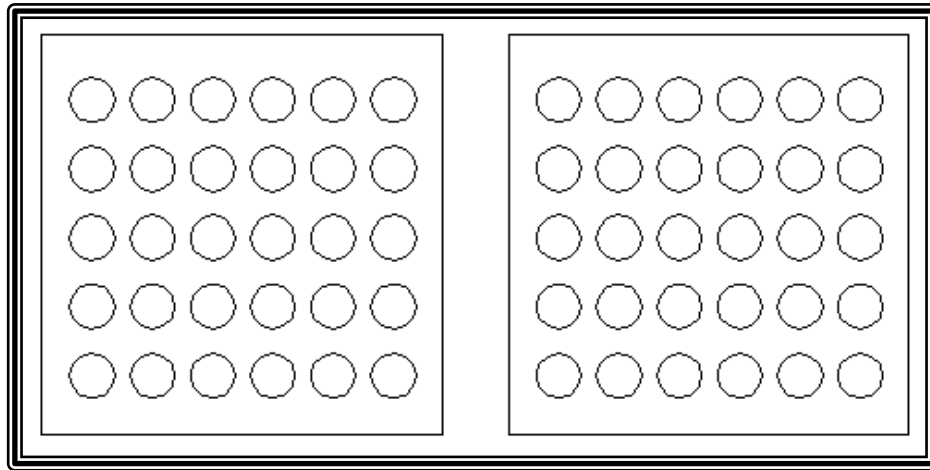


Figura 53. Detalle señalización táctil para limitados visuales



Figura 54. Baldosas Podo táctiles

Las Baldosas Podo táctiles son sistemas esenciales que advierten a personas invidentes o con poca visibilidad de los principales riesgos que plantea cruzar una calle, acceder al transporte público, ingresar a centros comerciales, estacionamientos e infraestructura de acceso (veredas, escaleras, rampas, etc.).

Signo Vial se complace en anunciar que las Baldosas Podo táctiles han sido instaladas con éxito en centros comerciales, y en espacio público permitiendo transitar con seguridad a todos.

Las baldosas podotáctiles cuentan con tecnología de detección acústica, diseñada para amplificar el sonido y su amplia configuración lineal en forma de domos, facilita el desplazamiento a los transeúntes: peatones, sillas de rueda, personas con bastón, etc... Disponible en <http://www.signovial.pe/blog/baldosas-podotactiles-transito-seguro-para-todos-ahora-en-el-c-c-real-plaza-salaverry>.

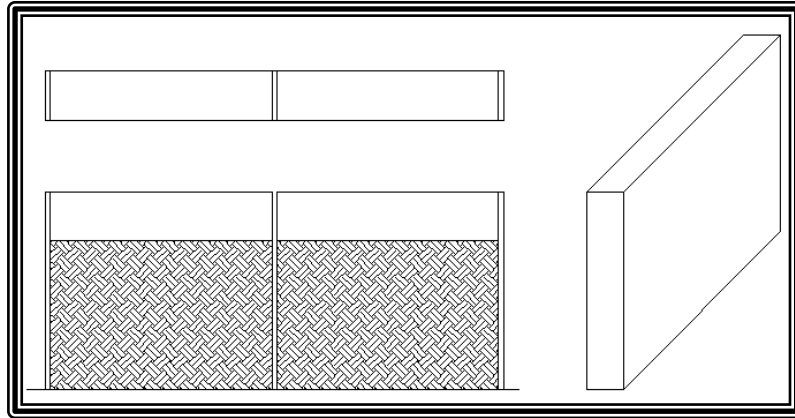


Figura 55. Detalle Sardinel en concreto reforzado

Los sardineles o bordillos se construirán con una mezcla homogénea de agregados, agua y cemento Portland tipo I, suministrada por una planta mezcladora de concreto que garantice una resistencia mínima a la compresión de 17,5 MPa. (2500psi) y un tamaño máximo de agregado de 25 mm (1"). En los casos en los que por la dimensión del elemento no sea factible el suministro

de mezcla de planta, se puede permitir elaborar el concreto en sitio previa aprobación por parte del contratante.

Se construirán en los sitios indicados en los planos, o donde indique el Interventor, de acuerdo con los alineamientos y pendientes mostrados en planos y detalles.

En el caso de los sardineles, la cara adyacente al andén será vertical y la adyacente a la calzada será inclinada. La arista externa superior se hará redondeada con un radio de 2,5 cm. Tomado de http://www.idrd.gov.co/especificaciones/index.php?option=com_content&view=article&id=738&Itemid=657.

3.2.1 Ciclorruta

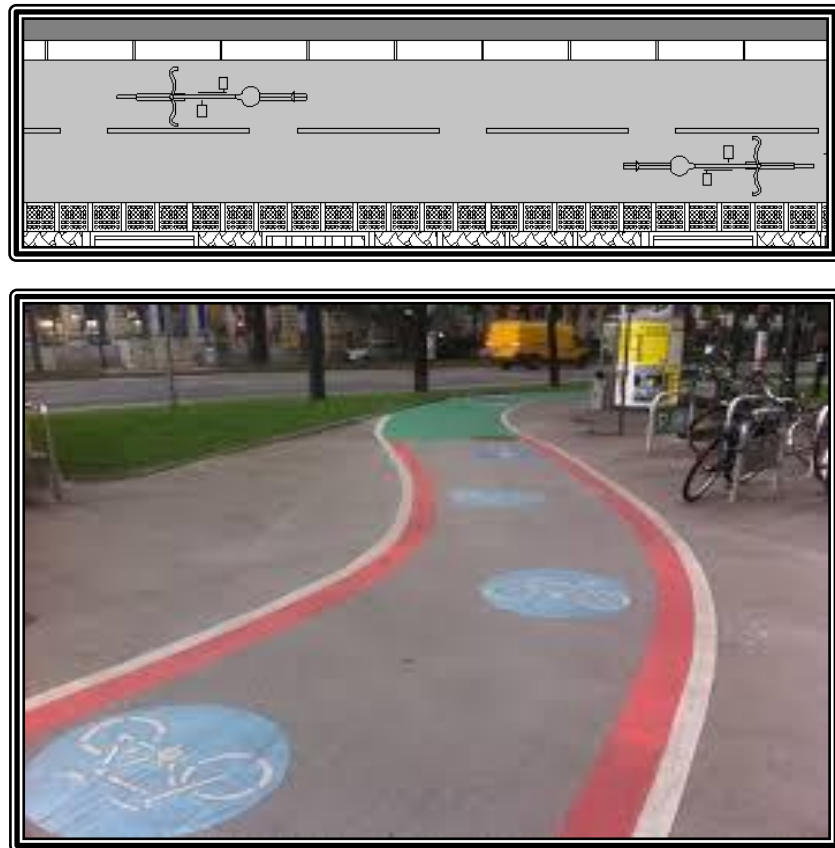


Figura 56. Ciclo rutas

Ciclo vía, carril bici, bici carril, bici senda, ciclorruta, vía ciclista, o ciclo pista, es el nombre genérico dado a parte de la infraestructura pública u otras áreas destinadas de forma exclusiva o compartida para la circulación de bicicletas.

La ciclo vía puede ser cualquier carril de una vía pública que ha sido señalado apropiadamente para este propósito o una vía independiente donde se permite el tránsito de bicicletas.

A finales del siglo XIX, el ciclismo fue creciendo a partir de una afición a una forma establecida de transporte. Los ciclistas hicieron campaña para mejorar las existentes, a menudo mal asfaltadas, carreteras y caminos. Un grupo de EE.UU. era el Good Roads Movement (Movimiento de los buenos caminos). En el Reino Unido, Cyclists' Touring Club (CTC), (los Ciclistas Touring Club) distribuye un tratado titulado Roads (Caminos): Su construcción y mantenimiento. En los Países Bajos la bicicleta se introdujo en 1870 y la década de 1920 fue el modo más popular de transporte (alrededor del 75%). El primer camino para bicicleta fue un tramo pavimentado de 1.4 km construido con dos carriles para bicicletas al costado de la carretera adoquinada Breda - Tilburg.

Después de esta exitosa instalación numerosos senderos para bicicletas separados de la carretera fueron construidos por las asociaciones de ciclistas de ruta en Alemania, surgieron preocupaciones respecto a los conflictos entre los ciclistas, el tráfico de caballos y peatones, que conduce a la modernización de secciones de las rutas para proporcionar superficies más lisas y porciones separadas para los diferentes grupos.

Un ejemplo temprano de una instalación de vías ciclistas segregadas estadounidense fueron los carriles exclusivos del California Cycleway de nueve millas construido en 1897 para conectar Pasadena, California, a Los Ángeles. Su derecho de paso siguió el cauce del Arroyo

Seco, que requiere de 1.250.000 de pies tablares (2.950 m³) de pino para la construcción. El peaje fue de 10 centavos (EE.UU.) de ida, o 15 centavos de ida y vuelta y fue iluminado con luces eléctricas a lo largo de toda su longitud. La ruta no tuvo éxito, y el derecho de paso más adelante se convirtió en la ruta para el Arroyo Seco Parkway, una autovía que fue inaugurada en los años 1940.

La terminología usada generalmente es ambigua, cambia en los diferentes países, y con frecuencia comunica poca información sobre las características de la vía.

3.2.2 Ciclo vía. Es el término genérico y el más utilizado en Hispanoamérica. Generalmente se utiliza para caminos de bicicleta totalmente separados de la carretera principal. Carril bici o acera bici es la expresión utilizada en España para las vías ciclistas segregadas implicando la primera que forman parte de la calzada (a un lado de la misma) y la segunda que consiste en una porción del acerado peatonal destinado a la circulación de bicicletas.

En Colombia la expresión ciclo vía se utiliza para referirse a las vías vehiculares en las que durante los fines de semana se impide el tráfico motorizado por unas horas para permitir su uso exclusivo para ciclistas. En Chile se reserva el término ciclovía para las vías permanentemente segregadas. Básicamente se le da el surgimiento del término ciclovía a Bogotá (Colombia), que es la ciudad pionera en su uso.

Existen otras diferencias regionales: bisisenda es el nombre que se le da a la ciclo vía en Argentina. (Aunque en Buenos Aires y Córdoba, se la denomina ciclo vía).

Ciclorruta es el término utilizado en Colombia para referirse a la red urbana de caminos para bicicleta, separada de la red vial urbana cuando esta se ubica sobre las aceras, mientras que

cuando se ubica en una porción de calle separada exclusivamente, la cual antes se usaba para los vehículos, se le denomina bicicarril.

En España se denominan vías verdes a los antiguos trazados ferroviarios en desuso acondicionados como infraestructuras para desplazamientos sin tráfico motorizado para ciclistas y peatones.

En el País Vasco (España) existe el término local bidegorri para referirse a los carriles bici. Esta palabra significa en lengua vasca camino rojo y se debe a que los primeros carriles bici fueron identificados siendo pintados de este color, costumbre que en buena parte sigue manteniéndose. La palabra en cuestión se ha convertido en la palabra comúnmente utilizada en esta región para denominar este tipo de vías, también al hablar en español.

Son aquellas rutas y caminos en los que se permite, además del tránsito de peatonal, la circulación de bicicletas, pero no la de automóviles, ni en ocasiones, otros vehículos de motor. Ejemplos de vías reservadas son las vías verdes y las ciclo vías a través de parques. En ciudades, las calles y espacios peatonales en los que esté permitida la circulación de bicicletas no pueden considerarse vías reservadas (a bicicletas) puesto que prevalece en todo caso el derecho de los viandantes.

3.2.3 Vías segregadas en Póvoa de Varzim, Portugal. Son aquellas que transcurren a lo largo de una ruta en la que también circulan vehículos de motor (carril-bici) o peatones (acera-bici) y que pretenden delimitar una porción específica del ancho de la vía para las bicicletas. Son muchos los estudios que muestran que las vías segregadas, a pesar de la percepción generalizada de seguridad que ofrecen, aumentan de hecho el peligro para los ciclistas en algunos cruces. Su construcción suele estar basada en la creencia de que aumentan el uso de la bicicleta; la Red para

Ciclistas de la Ciudad de Buenos Aires, Sevilla,... y muchas ciudades españolas y portuguesas, se desarrolla bajo ese supuesto.]

3.2.4. Vías integradas (calles compartidas). Son aquellas vías ciclistas que no están segregadas del tráfico, Son vías en las que los usuarios de bicicleta y los de vehículos de motor circulan por el mismo espacio, de acuerdo con las normas del tráfico comunes a todos los vehículos. Las vías integradas pueden recibir un tratamiento propio (señalización específica, calmado de tráfico, etc.) para facilitar la circulación de las bicicletas. Las vías integradas ofrecen una interacción con el resto de vehículos según la lógica del tráfico, es decir, que se comporta como otro carril más de tráfico

La aplicación de vías integradas se pone en práctica cuando las calles no son suficientemente anchas para la continuidad de un carril asignado para bicicletas, los ciclistas les es permitido usar legalmente las calles, pero acorde a un plan regulado en el que ambos puedan compartir las vías. Bajo esa lógica, los ciclistas sólo podrían circular por algunas calles, en las que los autos tendrían que viajar a una velocidad prudente, en este caso los ciclistas deben cumplir con los mismos derechos y responsabilidades que los conductores de vehículos y motocicletas. Para que un sistema donde autos y ciclistas anden por las calles funcione, es necesario que éstos transiten a velocidades menores a los 30 km/h (~19 mph),¹⁰ así como zonas urbanas concebidas antes de los 1950 cuya dependencia del automóvil fue menor.

Un concepto similar, originario de Holanda y Alemania, y tal vez en menor medida, Dinamarca fue desarrollado en la década de 1970 y es muy implementada en zonas históricas y ciudades compactas, la mayor parte de las calles céntricas de Ámsterdam, por ejemplo, son vías

integradas por las que bicicletas, coches así como peatones circulan compartiendo el espacio, gracias a un diseño urbano que impide la velocidad excesiva de los vehículos a motor.

3.2.5 Senderos para bicicletas. Los senderos para bicicletas (bike trails en inglés) están completamente separados de las calles. Estos caminos que siguen sus propias rutas dentro de las ciudades, o con mayor frecuencia en las zonas rurales, se crearon a partir de rutas, carriles y caminos de arrastre de canales abandonados. La mayoría tienen fines recreativos, aunque en algunos países, como los Países Bajos y Gran Bretaña, forman parte de una red de transporte que une ciudades. La mayoría de los senderos rurales son compartidos con peatones.

Estos caminos separados para las bicicletas comenzaron a crearse poco después de que se empezó a usar la bicicleta. Antes de fines del siglo XIX, se habían construido ejemplos de sendas para bicicletas en los Países Bajos, Alemania y en Brooklyn, Nueva York.

En Europa actualmente existe una red de senderos de larga distancia para ciclistas y peatones conocido como Senderos Europeos de Gran Recorrido.

Por lo general, se requieren bicicletas resistentes y livianas. Deberá transportar el peso del ciclista y su equipaje. Las mountain bike son muy apropiadas por su robustez y flexibilidad. Los neumáticos dependerán del recorrido: si es ruta asfaltada, camino de ripio o pisos blandos.

3.2.6 Ciclovías recreativas. Ciclovía recreativa en el centro de Bogotá. Las «ciclovías recreativas» o «calles abiertas» (Open Streets o Ciclovía en inglés) es un movimiento internacional por la cual las calles son libres de vehículos motorizados que permiten, durante varias horas del día, principalmente los domingos y días festivos, el paseo gratuito y seguro en bicicleta, a pie o en patines, de miles de personas.

Concepto originario de Bogotá Colombia a principios de 1980, las ciclovías recreativas ya suman miles de kilómetros en todo el mundo de calles abiertas a personas y familias que piden más espacios de recreación. Todas estas actividades se caracterizan por ser gratuitas, estar destinadas a personas de todas las edades y condiciones, no solicitar inscripción y otorgar beneficios a la salud, al medio ambiente y a la promoción del encuentro ciudadano.

A lo largo de la ciclovía, también se lleva a cabo otro tipo de eventos recreativos y de entretenimiento como son clases y campeonatos de ejercicios aeróbicos, deporte extremo, yoga y eventos musicales y artísticos, etc. Bogotá, es pionero en este modelo de recreación denominado ciclovía, siendo el país, y en este caso Bogotá es la ciudad con la red de ciclovías más grande de América latina.

La ciclovía en Bogotá cuenta con 100 km y se lleva a cabo los domingos y festivos desde las 7 hasta las 14 horas. Para algunos festivos especiales como el día de la noche de Navidad la ciclovía se organiza hasta la medianoche.

Cabe destacar que una de las primeras ciudades en implementar el cierre de tránsito motorizado para disfrute de sus ciudadanos fue Nueva York en 1966, cuando el alcalde de dicha ciudad inició una prohibición de automóviles los fines de semana en el Parque Central. Tomado de <https://es.wikipedia.org/wiki/Ciclov%C3%ADa>

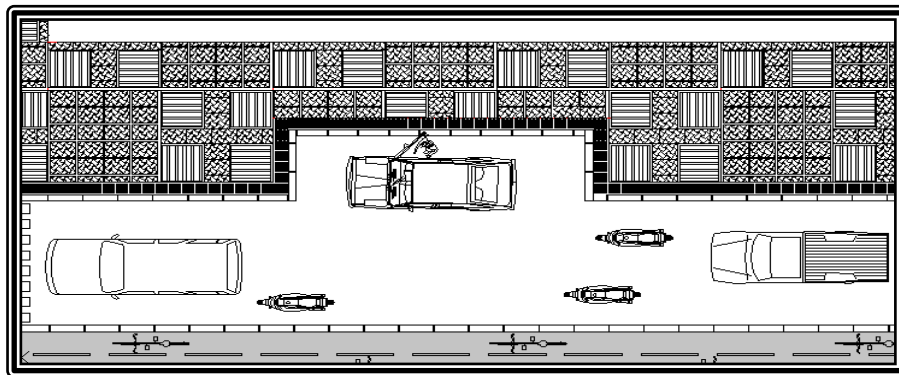


Figura 57. Bahía de estacionamiento temporal

3.2.7 Bahías de estacionamiento. Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos. Tomado de <http://www.transitopereira.gov.co/web/glosario>

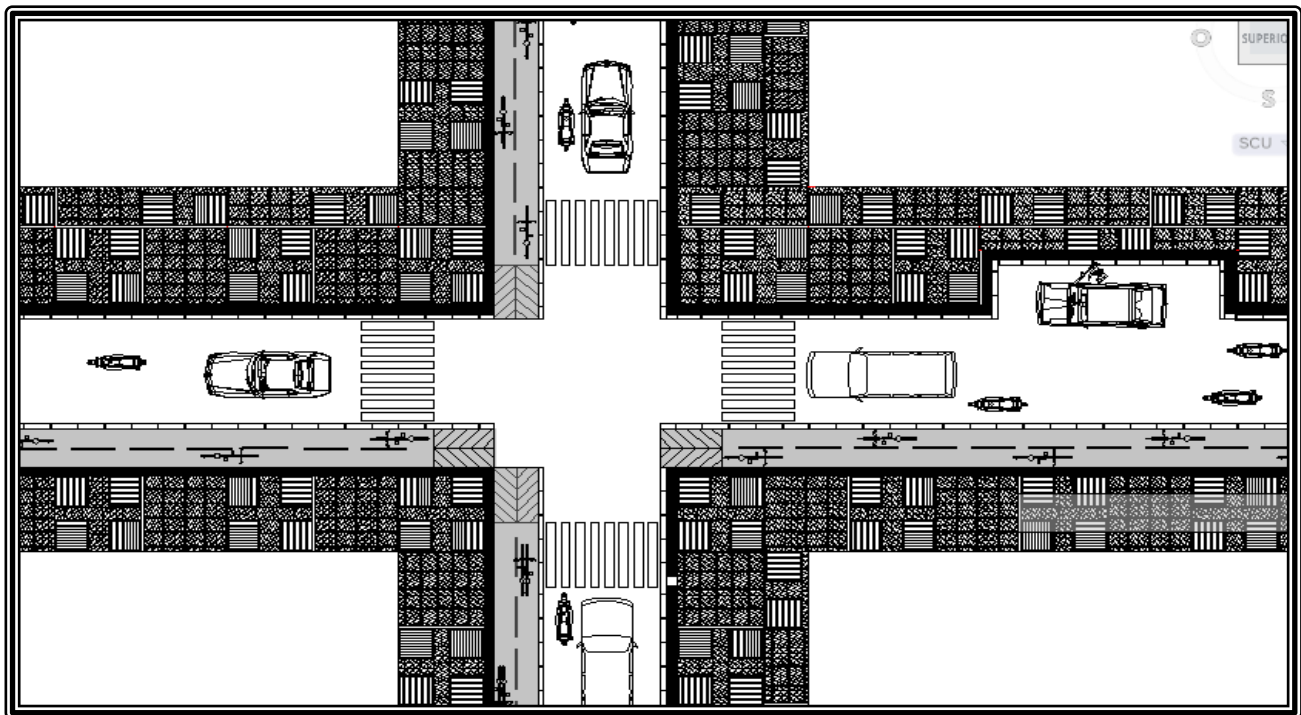


Figura 58. Intersección vial

3.2.8 Intersección vial. La propuesta incluye tratamiento especial para las intersecciones de tal forma que sea incluyente para que todos los usuarios de las vías, senderos peatonales, ciclo rutas, áreas verdes, etc. Hagan uso de estos espacios, reduciendo la accidentalidad, organizando el tráfico vehicular pequeño, incluyendo señal vial, sonora, táctil, visual.

Es importante la colocación de semáforos Visuales y sonoros, rampas para circulación ininterrumpida de la ciclo ruta, pasos de cebra, señalización vial con pintura.

3.3 Vías a intervenir

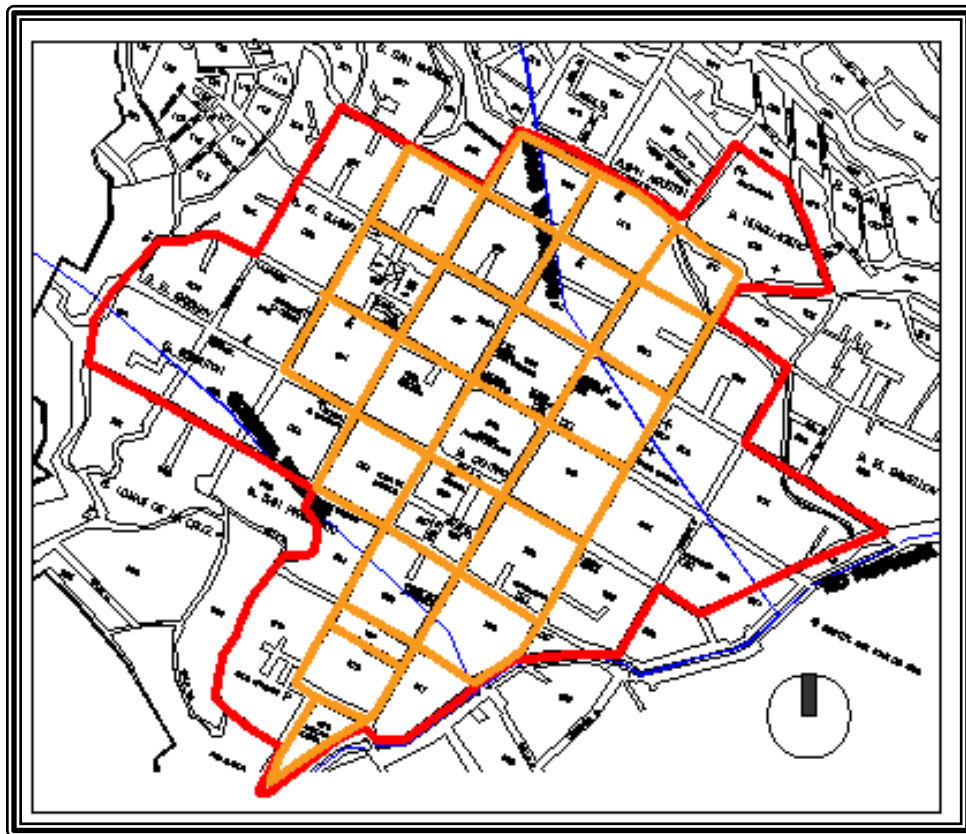


Figura 59. Vías a intervenir

Síntesis de los aspectos negativos y positivos más importantes del segundo capítulo

Aspectos Positivos:

- Implementación de arquitectura incluyente.
- Inclusión de aspectos sociales, culturales y ambientales.
- Estrategias utilizadas de valoración, recuperación y fortalecimiento.
- La propuesta de optimización de la movilidad.
- La ampliación de las áreas peatonales.

Conclusiones

Al diagnosticar el estado actual de la movilidad en el centro histórico de la ciudad de Pamplona en cuanto a rutas, conexiones, normativa vigente, hitos, nodos, dinámicas urbanas y conflictos de uso ocasionados por la congestión vehicular, se sentaron las bases para la formulación de un plan de movilidad acertado, incluyente y de acuerdo a las verdaderas necesidades de los habitantes de Pamplona.

Al identificar los conceptos y tendencias que soportan los procesos de optimización de la movilidad en centros históricos de medianas ciudades, se concluye que las estrategias utilizadas no son las más adecuadas para el mejoramiento de la movilidad de la ciudad de Pamplona, es necesario establecer normas, fortalecer las existentes para así llegar a un consenso para que los peatones, los conductores, vendedores informales, etc. Puedan convivir en comunidad sin perjudicar uno al otro.

Se observa la importancia de la preservación del patrimonio cultural y arquitectónico, sin ir en contravía de la movilidad urbana. La aglomeración de personas y la congestión vehicular se dan principalmente por la escasa planificación territorial, la falta de visión de la movilidad no solo a futuro inmediato y que a corto plazo sea planificado, sin olvidar las necesidades de las personas y las futuras generaciones en lo que a movilidad y a mejoramiento de la calidad de vida se refiere.

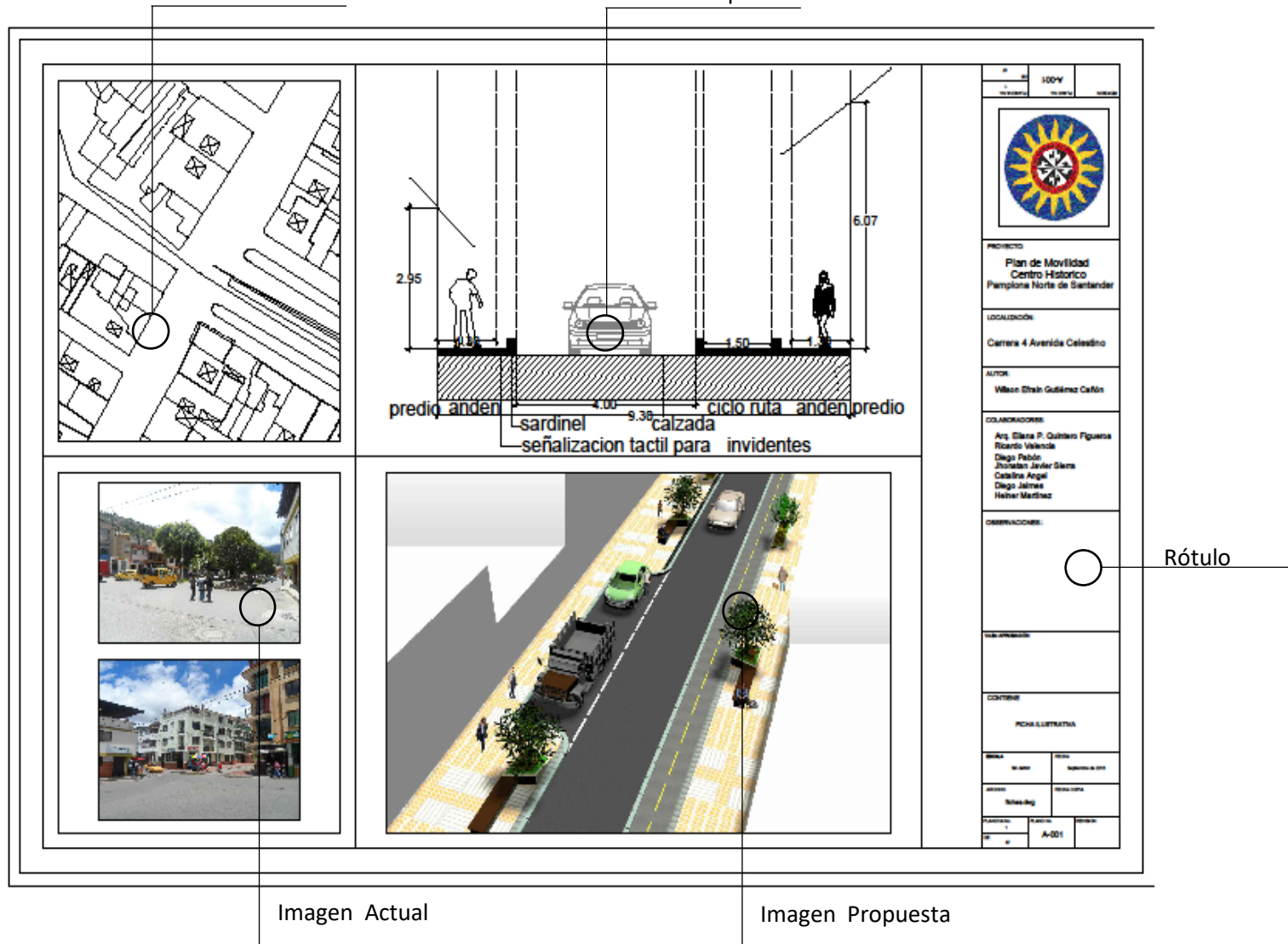
Realizar el plan de movilidad en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, puso en evidencia realidades y necesidades sentidas de la población, no solo flotante, sino de la

población nativa de esta ciudad, en tanto al igual que otros centros históricos de ciudades que presentan esta connotación cultural y patrimonial, refleja aspectos negativos, como por ejemplo: en su afán por dinamizar las dinámicas urbanas, se generan intervenciones desacertadas en sus calles y edificios, pero que al darse cuenta de la degradación del patrimonio y de la importancia de éste, se pretende rescatar muchas veces creando falsos históricos que van en contravía con las creencias, cultura y valores de la población.

Es importante renovar el plan de movilidad de la ciudad de Pamplona, toda vez que el diagnóstico realizado evidencia las fallas propias del sistema utilizado actualmente.

La formulación de un plan de movilidad para un centro histórico, no debe tener en cuenta solo aspectos directamente relacionados con la salvaguarda del patrimonio cultural material e inmaterial, sino también aspectos sociales y ambientales, por medio de los cuales se asegure una movilidad incluyente y equitativa para todos los habitantes y se sienten las bases para garantizar el derecho constitucional de todos los colombianos a un ambiente sano, derecho que cubre no solo a las actuales, sino también a las futuras generaciones de habitantes y visitantes de la ciudad de Pamplona.

Perfil Propuesto



Recomendaciones

Al hacer esta intervención se deben ampliar los andenes para que la capacidad de peatones sea mayor, el tránsito automotor sea menor, contribuyendo con esto a la preservación y conservación de inmuebles, ya que inicialmente las vías del centro histórico no fueron diseñadas para soportar el tráfico pesado actual y por ende las estructuras de las edificaciones no fueron diseñadas para soportar las vibraciones propias del transporte pesado.

Al mismo tiempo con las ciclo rutas se debe generar un transporte alternativo, amigable con el medio ambiente, la salud visual de los transeúntes al realizar una limpieza de fachadas limitando y reglamentando el número y la calidad de los avisos publicitarios de los locales comerciales.

Los postes de energía eléctrica deben ser retirados para que los cables sean instalados en forma subterránea, evitando de esta manera la invasión al espacio público y evitando de esta manera que se instalen “parásitos” en las fachadas de los inmuebles.

Las antenas de televisión deben ser retiradas de las fachadas e instaladas de tal forma que no compitan con el aspecto colonial y republicano de los inmuebles.

De la misma forma, es importante recomendar la creación de la oficina de movilidad para el Municipio de Pamplona dado que es un tema que atañe no solo al centro histórico de la ciudad sino que a todo el municipio y a los habitantes, propios y foráneos que habitan en ella.

Referencias Bibliográficas

ACOSTA MOHALEM, José de Jesus. Historia de la iglesia en Pamplona siglos XVI, XVII y XVIII. Pamplona: Ideas litográficas, 1999. p. 207. Pamplona, mi ciudad y sus templos. Pamplona: Carrera 7ª, 2000. p. 32.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C, Manual d especificaciones técnicas de diseño y construcción de parques y escenarios públicos de Bogotá D.C. Recuperado de: <http://www.idrd.gov.co/especificaciones/index.php>

ALONSO, J. M., Y OTROS, Plan Especial de Ordenación, Mejora y Protección del Casco Antiguo de Cuenca y sus Hoces. (1993)

ARANGO, Silvia. Historia De La Arquitectura En Colombia. Bogotá: empresa editorial universidad nacional de Colombia, 1989. p. 291.

BEATRIZ MARTÍNEZ DE MARÍA DEL PILAR (noviembre 30 de 2007). Artículo: Movilidad, ambiente y centros históricos: Una reflexión a propósito del sector de la candelaria, Bogotá D. C., Colombia, Recuperado de: www.revistas.unal.edu.co/index.php/gestion/article/view/1440.

CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA DE 1991

DECRETO 264 DE 1963 (febrero 12) por el cual se reglamenta la Ley 163 de 1959 sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación.

DECRETO 264 DE 1963 (febrero 12) por el cual se reglamenta la Ley 163 de 1959 sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación. Artículo 4.

DECRETO NÚMERO 1538 DE 2005, (mayo 17 de 2005), “por el cual se reglamenta parcialmente la ley 361 de 1997” Ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial

DECRETO NÚMERO 1660 DE 2003 (16 junio de 2003) Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad. Ministerio de Transporte.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (DANE), Investigación, Proyecciones municipales edad sexo (2014). Recuperado de http://www.dane.gov.co/files/investigaciones/poblacion/proyepobla06_20/MProyeccionesMunicipalesedadsexo.pdf.

FERNÁNDEZ BERMEJO M. EULALIA, (Enero 24 de 2010), Movilidad, Arquitecta de GRarquitectos, concepto en auge, Recuperado de: granadablogs.com/gr-arquitectosmovilidad-concepto-en-auge.

GARCÍA BENÍTEZ Javier (Navarra – España), “la movilidad sostenible y accesible en el patrimonio cultural”, 2011.

GUTIÉRREZ Javier, artículo para la Universidad Complutense de Madrid en España. Impresor. Bucaramanga: 1983. p. 142.

GUTIÉRREZ, A. “Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial”. En: Scripta Nova, vol. XIV, No. 331 (86). Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona, (2010).

LEY 163 DE 1959 (diciembre 30) Reglamentada por el Decreto Nacional 264 de 1963 por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación.

LEY 163 DE 1959 (diciembre 30) Reglamentada por el Decreto Nacional 264 de 1963 por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación. Artículo 6°.- Derogado por el art. 26, Ley 1185 de 2008.

LEY 388 del 18 de julio de 1997 (LEY DE DESARROLLO TERRITORIAL). Presidencia de la República, Congreso de la República. Clasificación del territorio, contenidos de los P.O.T. y plusvalía. Contiene los parámetros para orientar y dirigir el desarrollo de las entidades territoriales. Incluye el patrimonio cultural como determinante de los componentes general, urbano y rural de los Planes de Ordenamiento Territorial.

LEY 397 del 7 de agosto de 1997 (LEY DE CULTURA). Presidencia de la República, Congreso de la República. Creación del Ministerio de Cultura. Normas sobre patrimonio cultural (Título II), fomento y estímulo a la cultura. LEY 400 de 1997. Decreto 33 de 1998. Normas colombianas de diseño y construcción sismo resistente. NSR-10. Tomo 1.

LEY 99 del 22 de diciembre de 1993 (LEY DEL MEDIO AMBIENTE). Presidencia de la República, Congreso de la República. Creación del Ministerio del Medio Ambiente, organización del Sistema Nacional Ambiental, ordenamiento ambiental del territorio.

LEY 9ª de 1989 (LEY DE REFORMA URBANA). Presidencia de la República, Congreso de la República. Legislación sobre Planes de Desarrollo Municipal, compraventa y expropiación de bienes.

LEY 9ª de 1989 (LEY DE REFORMA URBANA). Presidencia de la República, Congreso de la República. Legislación sobre Planes de Desarrollo Municipal, compraventa y expropiación de bienes.

MALDONADO PULIDO, J.I., TAMAYO HERNÁNDEZ, A., BERNAL VILLA, M. Pamplona, perspectivas en su estudio. 1 Ed. El Impresor, Bucaramanga, Colombia. (1983).

MALDONADO, José Iván y otros. Pamplona, perspectivas en su estudio. El impresor. Bucaramanga: 1983. p. 142.

MARTÍNEZ, B. ET AL.,. La movilidad y el transporte en la construcción de imagen de ciudad: el sector de San Diego. Instituto de Estudios Ambientales. Universidad Nacional de Colombia. Bogotá, D.C. 2003.

MENDOZA, Consuelo. Plan Especial De Protección De Pamplona (PEMP 2005).

MINISTERIO DE VIVIENDA Y URBANISMO, Definición de Patrimonio Urbano, Definición patrimonio urbano. Recuperado de: www.minvu.cl/opensite_20061113163034.aspx.

NORMA TÉCNICA NTC COLOMBIANA 4904, ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO. ESTACIONAMIENTOS ACCESIBLES. (Diciembre 15 de 2000) .Editada por el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC) Bogotá, D.C.

RESOLUCIÓN NÚMERO 2111 DE 2009 (14 de octubre de 2009). “Por la cual se aprueba el Plan Especial de Manejo y Protección del Sector Antiguo de Pamplona.

SECRETARÍA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, Pamplona, Norte de Santander. Trámites, (2015). Recuperado de: http://pamplona-nortedesantander.gov.co/tramites.shtml?scl=1104&apc=eaxx-1-&scr_1104_Go=2.

SERRANO ROMERO RONALD ORLANDO, Universidad Piloto de Colombia, Pontificia Universidad Javeriana. HACIA UNA CONCEPTUALIZACIÓN INTEGRAL DE LA MOVILIDAD URBANA: Primera Aproximación a la Construcción de Instrumentos de Planificación Para la Integración y Consolidación del Espacio Público en la Movilidad Urbana. Recuperado de http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/16009/094_BGT_Serrano_Ronal.pdf?sequence=1

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA (Oficina de registro y control, (2015). Recuperado de: <http://www.unipamplona.edu.co/registroycontrol>

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA. XVI, XVII y XVIII. Pamplona: Ideas litográficas, 1999. p. 207. Pamplona, mi ciudad y sus templos. Pamplona: Carrera 7ª, 2000. p. 32.

ANEXOS

Resumen de la Propuesta

Problematización

El congestionamiento que se presenta en el centro histórico de la ciudad de Pamplona en Norte de Santander, por la circulación de automóviles, motocicletas y población endémica y flotante, además del comercio predominante en este sector y la presencia del centro administrativo, hace que la movilidad sea caótica, por lo que se hace necesario formalizar un plan de movilidad para que armonice el patrimonio histórico y a la vez descongestione el centro de la ciudad, mejorando así la movilidad del sector.

Las bases de datos compuestas por bibliografía de patrimonio histórico contienen documentación gráfica, planimetría, y archivos recopilados por diferentes instituciones cuyo trabajo gira en torno al patrimonio y será utilizado como insumos para la caracterización del proyecto y posterior propuesta.

Es importante en este proceso del trabajo de patrimonio la divulgación del mismo ya que las estrategias utilizadas para su anunciación son de utilidad para identificarlo, socializarlo y nombrarlo.

La ciudad de Pamplona, ha sufrido una serie de transformaciones dadas las dinámicas que se suceden en el centro histórico, sus cambios arquitectónicos y dinámicas de movilidad, lo que alteró su parte espacial, por lo que la gran mayoría de las edificaciones coloniales, republicanas y en general todos los escenarios urbanos hayan modificado la imagen y la movilidad actual en el centro histórico.

Este proyecto pretende realizar un plan que dinamice la movilidad del centro histórico, interconectando el patrimonio histórico, con las nuevas dinámicas de la ciudad.

Descripción del Proyecto

En el centro histórico del municipio de Pamplona, Norte de Santander, se presenta congestionamiento en la circulación de automóviles, motocicletas y población endémica y flotante, que buscan realizar actividades relacionadas con la compra/venta de bienes y prestación de servicios y asuntos concernientes a procesos institucionales/administrativos. La inexistencia de directrices que regulen la movilidad en el centro histórico, en combinación con los aspectos arriba enunciados y la creciente informalidad del sector de transporte y comercio, hacen que esta la circulación sea caótica y traumática. La problemática enunciada es producto de (causas: relacionadas con lo que va a proponer) y trae consigo (consecuencias: afectaciones y afectados)

Al respecto, se plantea la siguiente pregunta:

¿Cómo realizar un plan de movilidad para el centro histórico del municipio de Pamplona en Norte de Santander y que permita conectar el patrimonio histórico de la ciudad y descongestionar este sector del municipio?

Justificación

En el municipio de Pamplona, se encuentran matriculados diez mil vehículos los que en casi su totalidad circulan por el centro histórico de la ciudad, además de los catorce mil estudiantes que se encuentran matriculados en la Universidad de Pamplona (población flotante), los cincuenta y seis mil novecientos ochenta y tres habitantes, las dos mil ciento catorce motos, además de ser el centro administrativo de la ciudad, la ubicación del centro de abastos, la dinámica comercial de la calle real, sus perfiles viales, el cambio de usos del suelo (de residenciales a mixtos y comerciales) y las instituciones educativas en un sector que abarca treinta y ocho manzanas hacen que el tramo sea altamente congestionado por la interacción de estos elementos en un espacio tan reducido.

Es por esto que se hace necesario formular un plan de movilidad para el centro histórico del municipio de Pamplona que permita descongestionar el sector, ordenando el territorio a partir de la movilidad peatonal y vehicular.

Marco Teórico

Es tan antigua la necesidad de construir como la de conservar los bienes contruidos por los antepasados. Negar el pasado es en cierta forma destruir la memoria colectiva, si se preserva el patrimonio se otorga identidad a un lugar y a las personas que lo habitan.

La definición de patrimonio urbano como el conjunto de las edificaciones y los espacios públicos cuya forma constitutiva es expresión de la memoria colectiva, arraigada y transmitida, los que en forma individual o en conjunto, revelan características culturales, ambientales y sociales que expresan y fomentan la cultura y el arraigo social, sin olvidar que el patrimonio no puede comprenderse sin los conceptos de identidad, memoria, arraigo, tradición; entre otros; abarcados dentro del gran concepto de la cultura humana, modificado también según la pérdida o transformación de los significados.

Se hace necesario preservar la identidad que consiste en la interiorización por un grupo dado de que posee formas de vida específicas. La identidad, entonces, se construye a partir de la memoria, en el contraste cultural. Patrimonio e identidad son reflexiones sobre el pasado y la realidad presente.

La memoria en su sentido de facultad de reproducción de los gestos aprendidos es uno de los pilares de la existencia humana.

Según Gutiérrez (1982:142) “los principales problemas de movilidad y accesibilidad en los centros de las ciudades históricas son: La posición central del centro de la ciudad, las características especiales de las vías, la concentración en los centros históricos de actividades terciarias particularmente de tipo administrativo y comercial, la presencia en estos centros de los principales edificios del patrimonio histórico de la ciudad” y “Los principales problemas producidos por el tráfico rodado en los centros históricos son: contaminación atmosférica, contaminación acústica, impacto visual, efectos sobre desplazamientos peatonales, las calles y las plazas como lugares de paso, otros efectos (vibraciones por transporte motorizado), y García Benítez (2011)., utiliza términos acorde con el tema en particular como:

Patrimonio urbano, el cual comprende las edificaciones y los espacios públicos cuya forma constitutiva es expresión de la memoria colectiva, arraigada y transmitida, los que en forma individual o en conjunto, revelan características culturales, ambientales y sociales que expresan y fomentan la cultura y el arraigo social.

Patrimonio Intangible. Constituye el patrimonio intelectual: es decir, las creaciones de la mente, como la literatura, las teorías científicas y filosóficas, la religión, los ritos y la música, así como los patrones de comportamiento que se expresan en las técnicas, la historia oral, la música y la danza. Es posible conservar trazas materiales de este patrimonio en los escritos, las partituras musicales, las imágenes fotográficas o las bases de datos informáticas, pero no resulta tan fácil cuando se trata, por ejemplo, de un espectáculo o de la evolución histórica de un determinado estilo de representación o de interpretación".

Patrimonio Tangible. Se compone de los bienes inmuebles, como son los monumentos, edificios, lugares arqueológicos, conjuntos históricos, y los elementos "naturales", como los árboles, grutas, lagos, montañas y otros, que encarnan importantes tradiciones culturales, y los bienes muebles; que engloban las obras de arte, los objetos de interés arqueológico, los que reflejan técnicas tal vez desaparecidas y los objetos de la vida cotidiana, como pueden ser los utensilios, los vestidos y las armas.

Bien Patrimonial. Los bienes, básicamente y en cuanto a quién detenta su propiedad, pueden ser de dominio público o de propiedad privada. Los bienes del Estado, se consideran clasificados en bienes patrimoniales o fiscales del Estado y bienes de uso público. Integran la categoría de "Bienes patrimoniales o fiscales del Estado", aquellos cuya titularidad corresponde siempre a una persona jurídica de derecho público de carácter nacional, departamental o municipal, y que sirven como medios necesarios para la prestación de las funciones y los servicios públicos.

Restauración. Describe un proceso de restauración de una estructura, esta fase abarca una gran parte de actividades, desde la limpieza de la fachada exterior hasta la consolidación de los cimientos. La Restauración es una operación que debe guardar un carácter excepcional. Tiene como fin el conservar y revelar los valores estéticos e históricos del Monumento y se fundamenta en el respeto de los elementos antiguos y de los documentos auténticos.

Conservación. Impone el cuidado permanente de los monumentos, es decir es una operación básicamente preventiva. El estado de conservación es el indicador que refleja la probabilidad que tiene una especie de seguir existiendo en el corto o largo plazo. Se basa en las características de la población actual y en las tendencias exhibidas a lo largo del tiempo.

Memoria. La memoria en su sentido de facultad de reproducción de los gestos aprendidos es uno de los pilares de la existencia humana, nos remite paralela o simultáneamente a la capacidad de recordar, al conjunto de los recuerdos y al lugar o los lugares donde éstos quedan asentados.

Memoria Individual. Existe, pero ella se enraíza dentro de los marcos de la simultaneidad y la contingencia. La rememoración personal se sitúa en un cruce de relaciones de solidaridades múltiples en las que estamos conectados. Nada se escapa a la trama sincrónica de la existencia

social actual, y es de la combinación de estos diversos elementos que puede emerger lo que llamamos recuerdos, que uno traduce en lenguaje.

Memoria Colectiva. En tanto que ésta se opone (enfrenta) a la memoria colectiva, es una condición necesaria y suficiente para llamar al reconocimiento de los recuerdos. Nuestra memoria se ayuda de otras, pero no es suficiente que ellas nos aporten testimonios. Creemos que la memoria colectiva, la memoria individual y la memoria histórica, se construyen desde la experiencia. En este sentido nos apoyamos en la noción de experiencia, a partir de la tradición y la costumbre.

Tradicición. La cultura, las formas de vida material, social e ideaciones de las sociedades, los pueblos y los grupos sociales, es a la vez universal y particular, múltiple y diversa en la experiencia humana.

Identidad. El patrimonio son las formas de vida que expresan la identidad de los grupos humanos. Y la identidad consiste en la interiorización por un grupo dado de que posee formas de vida específicas. La identidad, entonces, se construye a partir de la alteridad, en el contraste cultural.

Movilidad. Por movilidad se entiende el conjunto de desplazamientos, de personas y mercancías, que se producen en un entorno físico. Cuando hablamos de movilidad urbana nos referimos a la totalidad de desplazamientos que se realizan en la ciudad. Estos desplazamientos son realizados en diferentes medios o sistemas de transporte: coche, transporte público... pero también andando y en bicicleta. Y todos con un claro objetivo: el de salvar la distancia que nos separa de los lugares donde satisfacer nuestros deseos o necesidades. Es decir, facilitar la accesibilidad a determinados lugares: a pesar de ciertas campañas de publicidad pocas personas disfrutan por el simple hecho de desplazarse.

Movilidad Peatonal. La movilidad peatonal se da a partir de la decisión de viajar de los individuos para suplir sus intereses o necesidades de carácter familiar, social y cultural. La ciudad en la última década ha entrado en una sinergia de devolver sus espacios públicos a los peatones, invirtiendo recursos para el mejoramiento de la infraestructura viaria y sus modos de transporte. Expidiendo decretos, tales como: el 1660 del Ministerio de Transporte, y el 1538 del Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial y las normas NTC que ayudan a que la movilidad peatonal urbana sea una realidad.

Movilidad Vehicular. La movilidad es una condición inherente al desarrollo urbano de las ciudades. Se gesta históricamente desde que se establece el trazado para determinar la morfología urbana a través de cuarteles o cuadras en la época de la fundación y su evolución y desarrollo están en relación directa con la dinámica urbana. El agente primario de la movilidad es el ser humano, primero como gestor y luego como actor, bien sea como peatón o mediante la utilización de medios de locomoción y transporte que van desde el caballar hasta el vehicular de cuatro o más ejes. Los lugares donde se ejerce con mayor énfasis la movilidad son las vías que se sirven de los puentes, como conectores que son, para el cruce de los ríos. Los ríos, los cerros y las intersecciones de caminos Inter-regionales son elementos estructurantes de ciudad.

Movilidad Libre. Es el grado en el que todas las personas pueden utilizar un objeto, visitar un lugar o acceder a un servicio, independientemente de sus capacidades técnicas, cognitivas o físicas. Es indispensable e imprescindible, ya que se trata de una condición necesaria para la participación de todas las personas independientemente de las posibles limitaciones funcionales que puedan tener.

Movilidad Limitada. Es aquella que tiene permanente o temporalmente limitada la capacidad de moverse sin ayuda externa. Es un concepto muy utilizado en accesibilidad, ya que es más amplio que la sola consideración de los discapacitados. El grupo de PMR se compone tanto de aquellos que tienen una discapacidad relacionada con la movilidad (paraplejía, tetraplejía, problemas óseos, etc...) como de quienes tienen dificultades por otros motivos (ancianos, embarazadas, personas con niños pequeños, etc...). Al mismo tiempo, no todos los discapacitados son personas de movilidad reducida. La definición de qué personas son de movilidad reducida puede cambiar según la normativa de la que se trate.

Autenticidad. La correspondencia entre autenticidad y patrimonio cultural es tan trascendental que se debe destacar toda una serie de reglas y derivaciones que coexisten en torno al tema. La autenticidad es lo que permite creer en una obra que corresponde al patrimonio cultural. El Manual para el manejo de los sitios del Patrimonio Cultural Mundial, plantea que en cuanto un monumento o sitio histórico concebido como una obra de arte, el ser auténtico puede interpretarse en relación con el proceso creativo que lo produjo como un producto genuino de su tiempo, e incluye los efectos del paso del tiempo histórico.

Preservación. Puede desarrollarse en diversos ámbitos y de distintas formas para conservar las cualidades o la integridad de las cosas. Existen, por ejemplo, varias normas y leyes de preservación que buscan proteger los atractivos naturales y los edificios históricos.

Inventario. Piedra fundamental en toda acción de preservación. “El inventario constituye un instrumento fundamental toda vez que permite conocer, cualitativa y cuantitativamente, los bienes que integran el patrimonio de la nación y posibilita el diseño y planificación de las políticas, normativas y acciones respectivas”. Constituye una herramienta que permite localizar, controlar e informar sobre los bienes patrimoniales, estableciendo su clasificación y permitiendo a posteriori la realización de catálogos y registros para facilitar su conocimiento, protección y difusión. No constituye un fin en sí mismo sino que permite desarrollar estrategias y políticas de gestión en torno al patrimonio cultural.

Objetivo General

Formular un plan de movilidad para el centro histórico de la ciudad de Pamplona en Norte de Santander, que contribuya a conectar el patrimonio histórico de la ciudad y descongestionar este sector del municipio.

Objetivos específicos:

- Identificar los conceptos y tendencias que soportan los procesos de optimización de la movilidad en centros históricos de ciudades con menos de cien mil (100.000) habitantes.

- Diagnosticar el estado actual de la movilidad en el centro histórico de la ciudad de Pamplona en cuanto a rutas, conexiones, normativa vigente, hitos, nodos y dinámicas urbanas; potencialidades del contexto y conflictos de uso ocasionados por la congestión vehicular.
- Definir principios y estrategias urbanísticas de intervención para el mejoramiento de la movilidad en el centro histórico de la ciudad de Pamplona
- Elaborar un plan de movilidad que apunte al mejoramiento de las dinámicas urbanas en el centro histórico de la ciudad de Pamplona.

Metodología Propuesta

La metodología se realizará en tres fases así:

Fase 1: Documentación: sondeo y consulta de archivos documentales. La recolección de documentos que se encuentran en las diferentes entidades gubernamentales, eclesiásticas y privadas, tales como, plan básico de ordenamiento territorial vigente, plan especial de manejo y protección, decretos, estadísticas, planimetría, libros, revistas, fotografías, entre otros que permitan establecer el estado del arte.

Fase 2: Caracterización y análisis: clasificación y sistematización y jerarquización del material recolectado. Recaudación y revisión de la información primaria y secundaria encontrada, evaluación organización y priorización de los aspectos clave. Realización de talleres participativos, encuestas y entrevistas con la comunidad para retroalimentar los avances del proceso

Fase 3: Formulación: propuesta. Formulación de la propuesta mediante la definición de los principios y estrategias urbanísticas de intervención que sustentan el plan de movilidad, la exploración y definición de los componentes estructurales del plan entorno al mejoramiento de las dinámicas urbanas en el centro histórico de la ciudad de Pamplona.

Cronograma de actividades.

FASE	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov
I	X	X					
II		X	X	X			
III				X	X	X	X