

Información Importante

La Universidad Santo Tomás, informa que el(los) autor(es) ha(n) autorizado a usuarios internos y externos de la institución a consultar el contenido de este documento a través del Catálogo en línea del CRAI-Biblioteca y el Repositorio Institucional en la página Web de la CRAI-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.”

Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación, CRAI-Biblioteca

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

INTERVENCIÓN URBANA

**EJE DE INTERCONEXIÓN Y REVITALIZACIÓN ENTRE EL PARQUE
SANTANDER Y EL PARQUE CENTENARIO EN EL CENTRO DE
BUCARAMANGA – SANTANDER, COLOMBIA.**

Natalia Andrea Cadena Casadiego

Trabajo de grado para optar el título de Arquitecto

Director

Diana Carolina Sevilla Torres

PhD en Urbanismo

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

División de Ingenierías y Arquitectura

Facultad de Arquitectura

2018

INTERVENCIÓN URBANA

Dedicatoria

A Dios por el regalo de la vida, a mis padres porque sin ellos no estaría aquí, en especial a mi madre pues su apoyo incansable y entrega han hecho posible este gran logro y a mi esposo porque su amor ha sido mi motor día a día.

Agradecimientos

Agradezco a los profesores que hicieron posible la culminación de este trabajo durante todas las etapas de su elaboración: la profesora Ivonne Duque durante su nacimiento, la profesora Catalina Rodríguez por su apoyo y asesoría constante, la profesora Diana Sevilla quien como docente y tutora me acompañó en su elaboración, al docente Jorge Narváez que hizo posible su consolidación y, por último, al docente Claudio Mantilla por su orientación en la etapa de formulación de la propuesta.

Contenido

	pág.
1. Introducción	14
2. Problema	16
3. Justificación	17
4. Objetivos.....	19
4.1. Objetivo General	19
4.2. Objetivos específicos	19
5. Localización.....	20
5.1. Delimitación Geográfica del proyecto.....	21
5.1.1. Área de cobertura del proyecto.....	21
5.1.2. Zona de estudio.	22
6. Intervención Propuesta.....	24
6.1. Zona de Intervención.	24
6.2. Marco Conceptual	25
6.2.1. Nociones abstractas.....	26
6.2.2. Nociones técnicas.....	31
6.3. Marco normativo y legal	33
6.3.1. Marco normativo.	33
6.3.2. Marco legislativo: Compilación y síntesis de las leyes vigentes aplicadas a zona de estudio y su influencia en el planteamiento del proyecto.....	37
7. Antecedentes históricos	39
7.1. Marco Histórico Herramientas de Ordenación	39
7.2. Ocupación histórica Centro de Bucaramanga de 1908-1965.....	40
7.3. Línea del tiempo, parques del centro de Bucaramanga	41
7.4. Impacto del transporte público masivo en la zona centro	42
8. Contexto	43
8.1. Sector Centro	43
8.1.1. Plano nollí	45
8.1.2. Plano vial	46
8.1.3. Plano sistema de transporte	47

INTERVENCIÓN URBANA

8.1.4. Plano Cobertura de equipamientos	47
8.2. Zona de intervención.....	50
8.2.1. Plano de alturas.	51
8.2.2. Plano de usos:	52
8.2.3. Plano de edificaciones patrimoniales.	54
9. Estado Actual.....	55
10. Referente teórico.....	59
10.1. Comparativo metodologías de Kevin Lynch, Salvador Rueda y Jan Gehl.	59
10.2. Descripción del método seleccionado	62
10.3. Aplicación de las Herramientas Metodológicas de Gehl	63
11. Formulación de la propuesta	70
11.1. Espacio Público.....	71
11.1.1. Mobiliario musical.	72
11.1.2. Mobiliario multifuncional.	72
11.1.3. Arborización.	72
11.1.4. Luminaria.	73
11.1.5. Banca.	73
11.2. Interconexión	74
11.2.1. Sector Centro	74
11.3. Revitalización	79
12. Conclusión	81
Referencias bibliográficas.....	84
13. Glosario	88

Lista de tablas

	pág.
Tabla 1. <i>Marco Normativo</i>	33
Tabla 2. <i>Marco Legislativo</i>	37
Tabla 3. <i>Comparativo metodologías de Kevin Lynch, Salvador Rueda y Jan Geh.</i>	60

Lista de figuras

	pág.
<i>Figura 1.</i> Árbol de problemas.....	16
<i>Figura 2.</i> Localización del proyecto.....	20
<i>Figura 3.</i> Área de cobertura del proyecto.....	22
<i>Figura 4.</i> Zona de estudio. Allí se observa la demarcación de la zona de estudio, las vías principales, y los parques que se encuentran dentro de esta zona.	23
<i>Figura 5.</i> Zona de Influencia, red de parques. Muestra la conexión entre los parques y la identificación de los mismos.....	24
<i>Figura 6.</i> Eje de Intervención, carrera 19 entre calles 31-36.....	25
<i>Figura 7.</i> Crecimiento histórico centro de Bucaramanga.....	40
<i>Figura 8.</i> Línea del tiempo, parques del centro de Bucaramanga.....	41
<i>Figura 9.</i> Sector Centro. Aquí se muestra el sector centro, las manzanas de estudio tenidas en cuenta para el análisis del eje y el eje de intervención.	44
<i>Figura 10.</i> Plano nollí.....	45
<i>Figura 11.</i> Plano vial.....	46
<i>Figura 12.</i> Plano sistema de transporte.....	47
<i>Figura 13.</i> Plano Cobertura de equipamientos.....	48
<i>Figura 14.</i> Plano Cobertura de parques.....	49
<i>Figura 15.</i> Parque Santander.....	49
<i>Figura 16.</i> Parque Centenario.....	49
<i>Figura 17.</i> Zona de intervención.....	50
<i>Figura 18.</i> Plano de alturas.....	51
<i>Figura 19.</i> Plano de usos.....	53
<i>Figura 20.</i> Edificaciones patrimoniales.....	54
<i>Figura 21.</i> Estado actual eje de estudio.....	56
<i>Figura 22.</i> Perfiles eje de estudio.....	57
<i>Figura 23.</i> Estado actual, aplicación POT y Manual del espacio público.....	58
<i>Figura 24.</i> Interrogantes propuestos por Gehl en su metodología.....	62
<i>Figura 25.</i> Herramientas propuestas por Jan Gehl en su metodología.....	63
<i>Figura 26.</i> Resultados: Counting, Eje de Estudio.....	64

INTERVENCIÓN URBANA

<i>Figura 27.</i> Resultados: Counting, Cra 19 entre calles 35 – 33.	65
<i>Figura 28.</i> Comparación resultados de conteo por edad en la Carrera 19 con calle 36. Entre el 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, respectivamente.....	66
<i>Figura 29.</i> Comparación resultados de conteo por edad en la carrera 19 con calle 31. Entre el 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, respectivamente.....	66
<i>Figura 30.</i> Comparación de resultados de conteo por edad en la Carrera 19 con calle 35. Entre el 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, respectivamente.....	67
<i>Figura 31.</i> Comparación de resultados de conteo por edad en la Carrera 19 con calle 33. Entre el 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, respectivamente.....	67
<i>Figura 32.</i> Resultados aplicación herramienta Tracing en el eje de estudio, aplicada el 23 de diciembre de 2017.....	68
<i>Figura 33.</i> Resultados aplicación herramienta Tracing en el eje de estudio, aplicada el 01 de enero de 2018.....	69
<i>Figura 34.</i> Ejes de trabajo.....	70
<i>Figura 35.</i> Espacio público. Elementos de configuración.....	71
<i>Figura 36.</i> Render eje de Intervención.	73
<i>Figura 37.</i> Sistema vial.....	75
<i>Figura 38.</i> Usos predominantes.....	76
<i>Figura 39.</i> Zonas Verdes.	77
<i>Figura 40.</i> Propuesta de Sistemas por Escalas.	78
<i>Figura 41.</i> Paralelo ideal y reinterpretación Super Manzana.	79
<i>Figura 42.</i> Póster Virtual.....	82

INTERVENCIÓN URBANA

Apéndices

(Ver apéndices en medio magnético)

- A. Síntesis del proyecto
- B. Objetivos, conceptos clave y localización
- C. Referente Teórico
- D. Antecedentes
- E. Estado Actual I
- F. Estado Actual II
- G. Cuadro comparativo: Estado actual, POT, Manual del espacio público
- H. Contexto: Sector Centro I
- I. Contexto: Sector Centro II
- J. Contexto: Zona de Intervención
- K. Aplicación de las Herramientas de Jan Gehl
- L. Ejes de Trabajo
- LL. Espacio Público I
- M. Espacio Público II
- N. Interconexión I
- Ñ. Interconexión II
- O. Interconexión III
- P. Revitalización
- Q. Planta Eje de Intervención
- R. Planta 1: Parque Centenario I
- S. Planta 1: Parque Centenario II
- T. Planta 2: Eje carrera 19 entre calles 33 y 35 I

INTERVENCIÓN URBANA

U. Planta 2: Eje carrera 19 entre calles 33 y 35 II

V. Planta 3: Parque Santander I

W. Planta 3: Parque Santander II

INTERVENCIÓN URBANA

Resumen

La intervención urbana propuesta entre el parque Santander y el parque Centenario ubicado en el Eje de la carrera 19 entre calles 31 y 36 del Centro de Bucaramanga, busca la creación de una red que interconecte y revitalice el espacio público, además de permitir el reconocimiento de un patrimonio existente dentro de los límites establecidos en el proyecto, bajo el referente teórico de Jan Gehl.

El proyecto enlaza una visión retrospectiva del lugar generando una propuesta actual, que pretende responder a las transformaciones que ha experimentado este sector históricamente y que son reconocidas por estudiosos de la ciudad, como lo es su expansión no planificada y las actividades que lo convierten en un foco administrativo y comercial, que al mismo tiempo deterioran el espacio público.

Palabras Clave: Sector Centro, Intervención Urbana, Interconectar y Revitalizar.

Abstract

The proposed urban intervention between Parque Santander and Parque Centenario located on the axis of the 19th street between streets 31 and 36 of the Bucaramanga downtown, seeks the creation of a network that interconnects and revitalizes the public space, as well as allowing the recognition of an existing heritage within the limits established in the project, under the theoretical reference of Jan Gehl.

The project links a retrospective view of the place generating a current proposal, which aims to respond to the transformations that the sector has experienced historically and which are recognized by scholars of the city, such as its unplanned expansion and the activities that make it an administrative and commercial focus, which at the same time deteriorate the public space.

Key Words: Downtown, Urban Intervention, Interconnect and Revitalize.

1. Introducción

La intervención urbana propuesta en el centro de Bucaramanga busca la interconexión y revitalización del eje que comunica al Parque Santander (1914) con el Parque Centenario (1910), localizado en la Carrera 19 entre Calles 31 y 36. Las transformaciones experimentadas por la expansión no planificada y las actividades albergadas en el sector, lo convirtieron en un foco administrativo y comercial que generó el deterioro del espacio público.

En consecuencia, se escoge al arquitecto urbanista Jan Gehl, como referente teórico por su concordancia entre la metodología que expone y el objetivo del proyecto, el autor indaga a cerca de la interacción entre las personas y el espacio público a través del planteamiento de ocho herramientas (Counting, Mapping, Tracing, Tracking, Looking for traces, Photographing, Keeping a diary, Test Walks) basadas en la observación, que logran la formulación de propuestas que mejoran las cualidades físico-espaciales y responden a la relación entre el usuario y el lugar.

Este ejercicio académico surge a partir de cuatro objetivos iniciando con una Conceptualización en la cual se esclarece la pertinencia y el planteamiento del proyecto; seguido de una Caracterización del marco histórico que se enfoca en la problemática del sector Centro y las dinámicas que han modificado el objeto de estudio, unido a esto tenemos el marco normativo y legislativo que regula la elaboración del diseño, así como la identificación de la zona de influencia e intervención, en este orden de ideas, esta información se traduce en el Análisis y Diagnóstico que determinan los insumos para la Formulación de la propuesta.

Para el logro de estos objetivos se llevó a cabo la siguiente metodología; como primer acercamiento al tema, se generó una matriz de conceptos de diversos autores estudiosos de la ciudad, permitiendo sintetizar conclusiones propias referentes a la propuesta. A su vez, se investiga la bibliografía de Jan Gehl para la comprensión de su metodología y reinterpretación de la misma como herramienta implementada en la identificación de la zona de intervención. De la misma forma, por la localización del proyecto en el Centro Histórico de la ciudad, por la edificaciones patrimoniales e hitos arquitectónicos encontrados en el eje, se recrea históricamente la génesis del lugar, además de realizar un expediente urbano para el reconocimiento actual de los predios involucrados. Esta información podrá cuantificar las características del lugar y generar los insumos que conciban el diseño del eje a intervenir.

El resultado final es el planteamiento de una propuesta urbana bajo una mirada integradora del lugar con una visión histórica del contexto actual, priorizando la revitalización del espacio público desde la perspectiva de quien lo habita, el ciudadano.

2. Problema

Es importante mencionar que Bucaramanga ha venido experimentando en su sector centro (delimitado por la avenida Quebrada Seca al norte, al sur con la avenida La Rosita, al occidente con la carrera 9 y al oriente con la carrera 27) una serie de transformaciones en relación a su expansión (dada por el aumento de la población) y la no planeación de la misma, sin embargo, estos cambios han ocasionado un notable deterioro en la configuración y las características físico – espaciales del espacio público en este sector de la ciudad, afectando su articulación y la posibilidad de mejorar aquellos lugares de disfrute público.

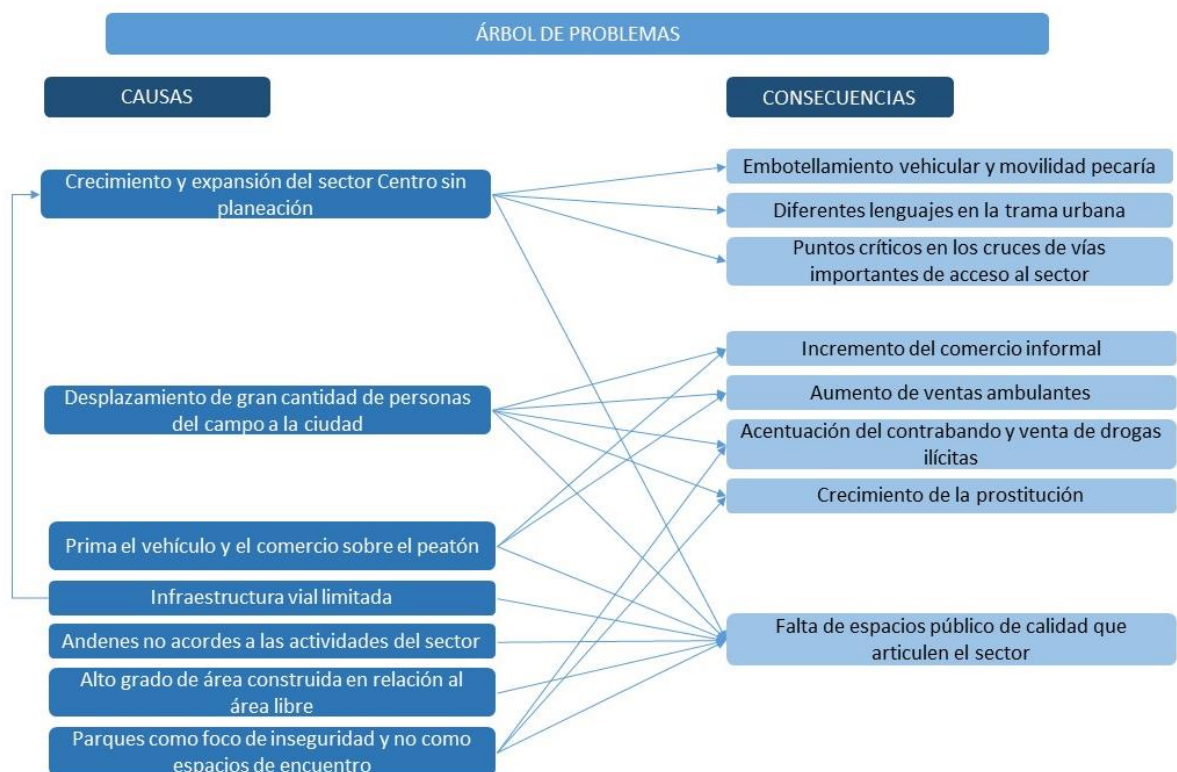


Figura 1. Árbol de problemas

Elaborado por la Natalia Cadena, con base en la información analizada de la búsqueda bibliográfica para los marcos teóricos, históricos y normativos.

El árbol de problemas desglosa las transformaciones reconocidas en el sector, determinando las causas y consecuencias, que permiten identificar la problemática más relevante en relación a las cualidades físico – espaciales del espacio público: la falta de espacios públicos de calidad que articulen el sector.

Desde la arquitectura, dentro del ámbito del urbanismo se aborda la solución a la problemática desde tres hipótesis:

1. ¿Es el espacio público un elemento que articule y logre transformar el sector centro de Bucaramanga?
2. ¿Es por medio de la intervención urbana de tipo operación estratégica como se busca revitalizar un punto específico que logre un impacto en el sector?
3. ¿Es el sector centro un lugar de amplia conectividad vehicular y peatonal que no se ve reflejado en la calidad del espacio público?

3. Justificación

Teniendo en cuenta el deterioro del espacio público en el centro urbano de Bucaramanga, por el aumento en la población, y al observar el proceso de expansión que experimentó la ciudad en sus inicios (1778 – 1938), se plantea una propuesta que logre el mejoramiento de la configuración físico - espacial del eje de estudio: que comunica el parque Santander con el parque Centenario, ubicados en la carrera 19 entre calles 31-36.

Con relación a lo anterior, el Plan de Ordenamiento Territorial – POT actualmente denota un modelo y visión, donde se destaca: “El espacio público como eje articulador”. Esto permite evidenciar la necesidad de realizar una intervención urbana con el fin de mejorar las

condiciones del sector y la consolidación de este elemento como interconector que tendrá repercusiones no solo en el sector centro y el municipio de Bucaramanga, sino en el Área Metropolitana de Bucaramanga – AMB (comprendida por los municipios de: Bucaramanga, Floridablanca y Piedecuesta), por la cobertura de servicios que este presta a la comunidad, en relación a entidades gubernamentales: el Banco de la Republica; comerciales: la Cámara de Comercio; centro de negocios: la Triada; educativos: el Antiguo Hotel Bucarica y culturales y recreativos: el Centro Cultural del Oriente, el Teatro Santander y el Club del Comercio.

El tipo de intervención urbana que se llevara a cabo es la operación estratégica, que según la Secretaria de Planeación de Bogotá es un instrumento de planeación que logra un mejor uso del suelo con el fin de organizar y conectar el territorio en el ámbito físico, ambiental, social y económico, esta se realiza en una zona específica para que genere un mayor impacto, e impulse el potencial del sector. (Secretaria Distrital del Planeación, 2015, Ordenamiento Territorial/ Operaciones Estratégicas, 18 párr.. 1-2)

En consecuencia, esta intervención urbana se realizará en el sector Centro comprendido entre la carrera 27 y la carrera 9 y la Avenida Quebrada Seca y la Av. La Rosita dentro del cual se determina el área de intervención: la red de parques que comprende la conexión entre: el parque García Rovira, el parque Romero, el parque Centenario, el parque Santander, el parque Antonia Santos, el parque Bolívar y el Parque de los Niños, sin embargo la propuesta se desarrolla en el eje que une el parque Santander y el parque Centenario; en la carrera 19 entre calles 31 y 36. Esta intervención busca interconectar y revitalizar el espacio público, para mejorar la calidad y la configuración físico espacial dentro del eje, que a su vez responda a su contexto y lo articule dentro del sector en el que se desarrolla.

Para llevar a cabo el diseño de la intervención urbana, se propone hacer una investigación preliminar sobre las concepciones teóricas en el planteamiento del arquitecto y urbanista Jan Gehl, y políticas como el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de movilidad, pues se considera que este análisis previo es fundamental como punto de partida, para el diseño de la propuesta, que permita la transformación del espacio urbano.

4. Objetivos

4.1. Objetivo General

Diseñar una propuesta de intervención urbana en el eje de la carrera 19 entre calles 31 y 36 del sector centro de Bucaramanga, que interconecte y revitalice el espacio público. Bajo el referente teórico de Jan Gehl.

4.2. Objetivos específicos

4.2.1. Conceptualizar las definiciones de espacio público y la metodología de estudio del mismo descrita por Jan Gehl para determinar su validez como herramienta para la caracterización de la zona de estudio.

4.2.2. Caracterizar multi-temporalmente las transformaciones del espacio público en el centro de Bucaramanga.

4.2.3. Analizar y diagnosticar la información obtenida en la caracterización.

4.2.4. Formular el diseño de una intervención urbana en el sector propuesto a partir de la caracterización, análisis y diagnóstico realizados.

5. Localización

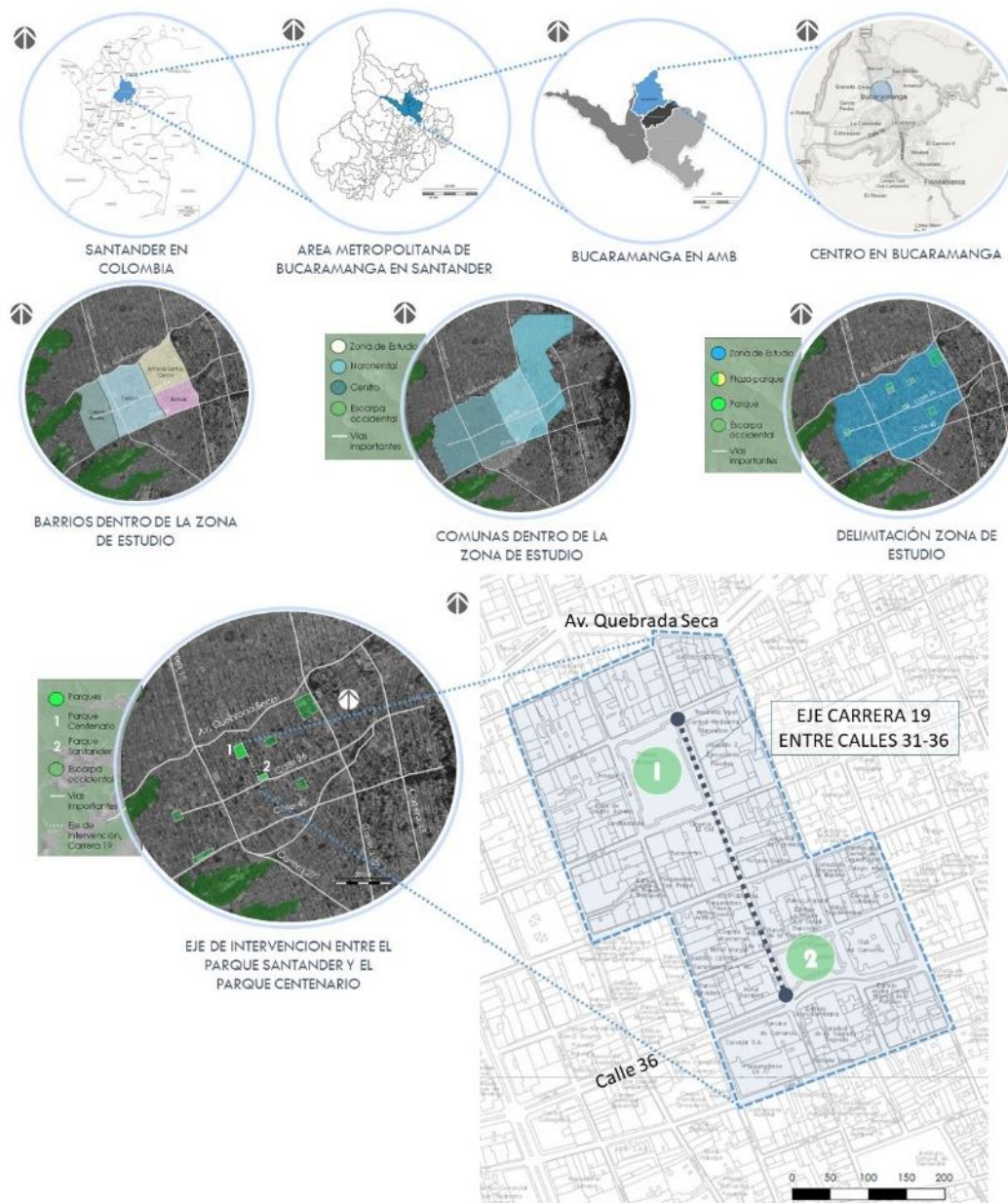


Figura 2. Localización del proyecto. Elaborado: Natalia Cadena.

Fuente: Las imágenes utilizadas fueron tomadas de las siguientes fuentes, como aparecen de izquierda derecha y de arriba hacia abajo. Tomado el 09/03/2017 a las 9:30 pm <http://d-maps.com/m/america/colombia/colombie/colombie22.gif> . Tomado el 09/03/2017 a las 9:57 pm <http://www.esacademic.com/pictures/eswiki/77/MunsSantander-MetroBucaramanga.png> Tomado el 09/03/2017 a las 10:00 pm <http://www.concejodebucaramanga.gov.co/articulos/image15112013.png>. Acuerdo 011, 2014, Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga, 2014, (Consejo Municipal de Bucaramanga)

El proyecto se encuentra localizado en el departamento de Santander – Colombia, dentro del Área Metropolitana de Bucaramanga, en el municipio de Bucaramanga en su Zona Centro, conformado por las comunas: Centro; con los barrios Centro y García Rovira, y Nororiental conformada por los barrios Antonia Santos y Bolívar. Estos barrios a su vez demarcan la Zona de Estudio, entendida como Sector Centro, dentro del cual se interviene el eje de la Carrera 19 entre calles 31 – 36 que comunican al parque Santander (2) con el parque Centenario (1). Ver figura 1.

5.1. Delimitación Geográfica del proyecto

5.1.1. Área de cobertura del proyecto. Dada la ubicación en el sector Centro de Bucaramanga, y las edificaciones culturales que se encuentran en el eje de intervención como: el Banco de la República, el Club del Comercio, el Centro Cultural del Oriente y el Teatro Santander. Edificaciones dotacionales que no solo generan un impacto tanto en la población de Bucaramanga sino también en su área Metropolitana, por su carácter, envergadura e historia, además conforman el eje que comunica al parque Santander con el Parque Centenario, siendo el primero uno de los focos administrativos más significativo del sector y el segundo un punto que se ha ido transformando hacia un carácter cultural pero sin dejar de un lado su valor como punto de llegada a la ciudad desde los municipios del norte del departamento de Santander. Ver figura

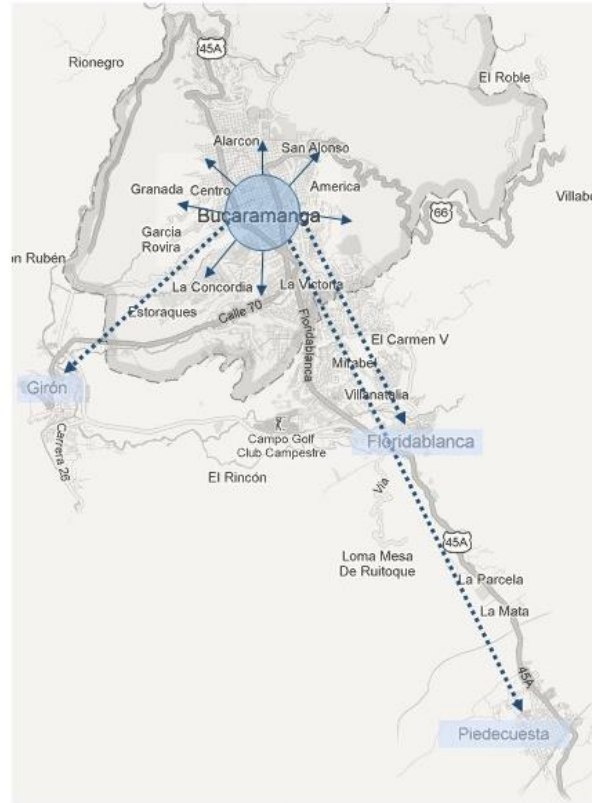


Figura 3 Área de cobertura del proyecto. Elaborado por Natalia Cadena Casadiego.

Fuente: Tomada el 22/12/17 a las 2:31pm http://www.vanguardia.com/sites/default/files/mapas/mapas/news/mapa0_5.png.

5.1.2. Zona de estudio. Se encuentra dentro del sector delimitado al norte por la Avenida Quebrada Seca, al este con la carrera 27, al sur con la Avenida La Rosita y al oeste con la carrera novena (Sector Centro).

Esta zona se escoge por su desarrollo histórico y por ser un lugar de constante flujo peatonal durante las horas del día, factor que se reduce en la noche puesto que, aunque existe mixtura de usos, las dinámicas se transforman y la seguridad disminuye. Esto hace que la complejidad de la zona sea mayor, variable que además exalta su importancia con respecto a la cobertura de servicios y equipamientos que brinda tanto al municipio como a su área metropolitana. Sin embargo, a pesar de la relevancia de la zona existe un desequilibrio marcado en la relación entre el espacio público y el construido.

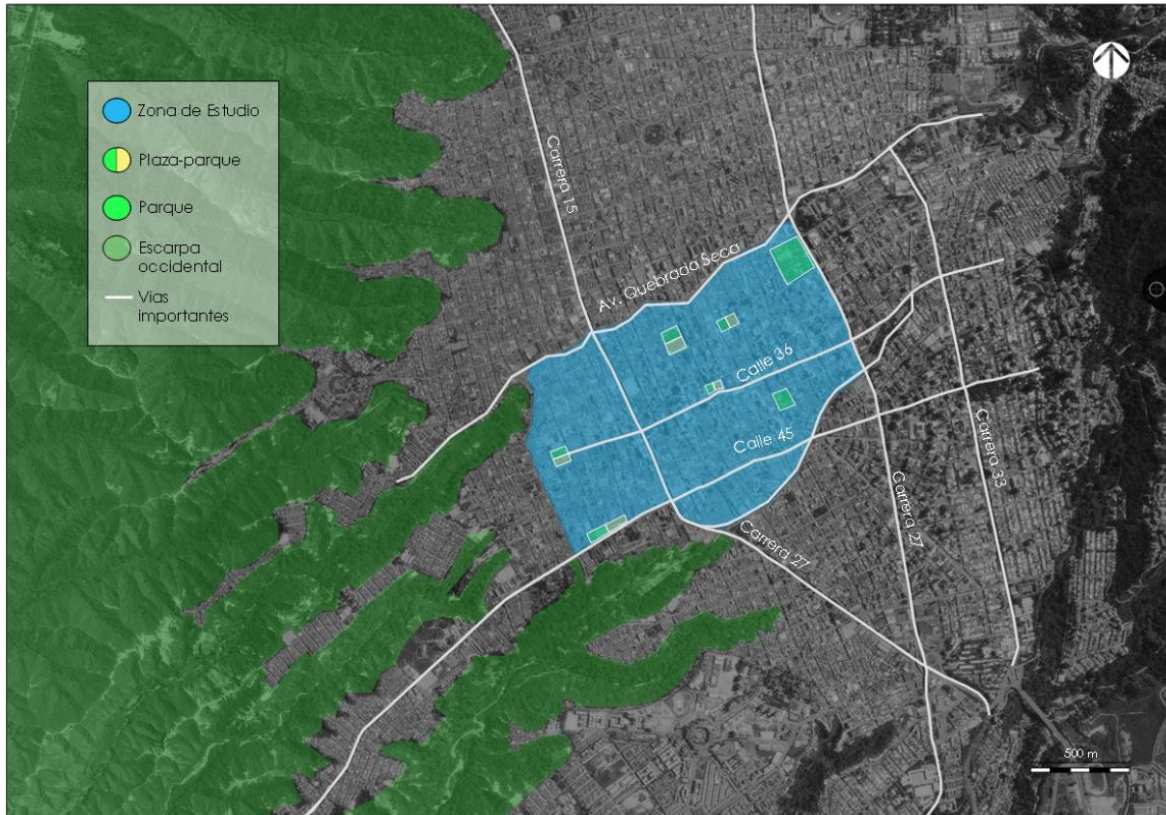


Figura 4. Zona de estudio. Allí se observa la demarcación de la zona de estudio, las vías principales, y los parques que se encuentran dentro de esta zona. Elaborada: Natalia Cadena.

Dentro de la zona de estudio se analiza a su vez la red de parques del sector centro, dentro de los cuales esta: parque García Rovira, Romero, Bicentenario, Santander, Antonia Santos, Bolívar y el Parque de los niños.

Estos a su vez se conectan de norte a sur de la siguiente manera: parque García Rovira y Romero; conectados por la carrera 11, entre calles 37 – 44, Bicentenario y Santander; conectados por la carrera 19, entre calles 33-36, Antonia Santos y Bolívar; conectados por la carrera 22, entre calles 33-37 y el Parque de los niños.

Y de este a oeste así: desde la carrera 11 en el parque García Rovira hasta la carrera 22, conectando por la calle 35, pasando por el parque Santander. En la calle 33, entre carreras 19 -

21, enlazando el parque Centenario y Antonia Santos. En la carrera 19 partiendo del parque Centenario hasta la carrera 26 rematando en el Parque de los niños uniendo por la calle 31.



Figura 5. Zona de Influencia, red de parques. Muestra la conexión entre los parques y la identificación de los mismos. Elaborado: Natalia Cadena

6. Intervención Propuesta

6.1. Zona de Intervención.

Abarca desde el Parque Centenario en la calle 31, hasta el Parque Santander en la calle 36, a lo largo de la carrera 19 contemplando los predios a lado y lado de la misma en este segmento.



Figura 6. Eje de Intervención, carrera 19 entre calles 31-36. Elaborado: Natalia Cadena

6.2. Marco Conceptual

Se desarrolla en dos partes, en la primera se explican las nociones abstractas vinculadas a la percepción del usuario en el espacio público y su interacción con el mismo; y la segunda son aquellas nociones técnicas que permiten entender los elementos físicos, que conforman el espacio público y lo definen, tales como: diseño universal del espacio público, patrimonio cultural, parque, plaza y plaza arbolada.

Para el desarrollo de este marco se realizó una tabla comparativa que recopila varias definiciones de diversos autores para la síntesis y apropiación de los conceptos.

Este apartado se realizó en conjunto con las estudiantes Daniela Mantilla y Ashly Roa, así como el marco histórico, el normativo y el legislativo, ya que la localización de los dos

proyectos se desarrolla en el sector centro de Bucaramanga y ambos proyectos tienen como objeto el estudio del espacio público, este encuentro se dio en la asignatura de Técnicas de Investigación, donde se llevaron a cabo los marcos de referencia del proyecto.

6.2.1. Nociones abstractas

6.2.1.1. Espacio Público. Según Habermas, enfatiza en que la ciudad es el espacio público donde lo “común” se vuelve material, pero dejando claro que la “cosa pública” no sólo se materializa de manera tangible (ya sea en bibliotecas, parques, calles, andenes, etc.) sino que también se hace visible mediante el poder colectivo. (s.f.)

Para Jordi Borja: comprender el espacio público actual es captarlo a través de tres aspectos: dominio público (qué tan accesible es este a los ciudadanos), uso social colectivo (cómo es su calidad y la de las relaciones que éste forja) y, por último, su multifuncionalidad (cuál es su capacidad para crear unión entre los diversos grupos sociales y la integración cultural). Es sólo en el espacio público donde se logra la convergencia de lo diferente; por esta razón, estos lugares colectivos dejan de verse, únicamente, como áreas físicas y geométricas. No sólo el uso de los inmuebles públicos es importante; también, son relevantes los sentimientos, las diferencias, los discursos y, en general, todos aquellos procesos de socialización convergentes, creando así una cultura ciudadana común que le dé cabida a las diferencias. (s.f.)

Gareth A. Jones: Si los espacios públicos tienen este carácter al actuar como lugares en donde se exponen, comunican, concilian y reconocen las identidades.

El espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por naturaleza, usos o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de los habitantes. El espacio público es el lugar que hace posible el encuentro cotidiano entre personas,

quienes mediante su acción crean su propia historia y cultura. Tiene su origen en Grecia con el Ágora, en Roma con el Foro; espacios que posteriormente pasaron al servicio de la comunidad. Estas eran las plazas de carácter cívico en donde se desarrollaba la vida social, política y económica. (Organización de Estado Iberoamericanos para la Educación la Ciencia y la Cultura, s.f.)

En conclusión, al observar las diferentes concepciones sobre el espacio público, se encuentra la constante en cuanto a dos componentes que constituyen estos espacios, el medio físico como elemento tangible y el elemento intangible referente a las relaciones entre los usuarios, aquel lugar que posibilita el encuentro. Sin embargo, en cuanto a la aplicación de este concepto en el proyecto se rescata, la postura de Jordi Borja en relación a la visión del espacio público como este espacio donde se logra la convergencia de lo diferente en un espacio de uso colectivo, común y accesible a todos.

Además, el espacio público y las actividades que allí convergen y los que lo habitan requiere de cualidades físico espaciales óptimas, que permitan un confort para el usuario, tanto en escala, como en aquellos elementos que lo configuran.

6.2.1.2. Revitalización: Acciones a ejecutar sobre áreas deterioradas, con deficiencias de servicios, tenencia de la tierra y valor funcional. Esto amerita la transformación o reemplazo parcial o total de sus componentes urbanos y su organización espacial, a fin de reutilizar el suelo urbano para alcanzar mayores beneficios. (Salingaros, 2005)

La Revitalización Urbana es el instrumento y el recurso potencial para revertir los efectos del deterioro físico, social y económico de los centros de ciudad; es la oportunidad para recrear las condiciones urbanas que los centros tradicionales demandan para su sostenibilidad en el nuevo contexto pos metropolitano.

La Revitalización Urbana como instrumento y recurso se presenta como un enunciado, el presupuesto para su aplicación implica discernir sobre el sentido que le damos a nuestra condición de ciudadanos y desbordar el cómodo letargo de no hacer nada; involucra una nueva forma de pensamiento y de sensibilidad en donde se propicie el encuentro con el otro, el respeto por los derechos de los demás y el reconocimiento de la diversidad social y cultural. (Bucheli, 2012)

Revitalizar un ambiente urbano significa atender a los espacios de relación y a la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la percepción de libertad, el sentimiento de comunidad, el carácter y la identidad, la escala de proximidad y las actividades de barrio. Poner en valor, bajo estos conceptos, tanto las condiciones físicas como sociales del entorno. Existen soportes en el territorio que, a modo de permanencias, forman parte de la cultura y la memoria de sus habitantes. Pero estos sufren el paso del tiempo, el cambio de necesidades e irremediamente, su deterioro. Realizar una acción revitalizante implica pues generar una transformación sobre el soporte, físico o psíquico, que permita devolverle la vida. Una transformación que puede ir desde una acción efímera a una permanente. (Revitalización, 2011)

Este concepto es vital, en relación a la localización del proyecto, es la acción que encamina la propuesta, hacia una visión que permita la reestructuración y transformación del eje desde la diversidad social y cultural de quienes lo habitan, integrada a la conectividad del sector, generando impacto positivo que lo potencialice.

6.2.1.3. Interconectar: La ‘conectividad’ urbana es un concepto maleable, que suele usarse desde la perspectiva de la estructura urbana y sus condicionamientos de accesibilidad, entendidos éstos como la proximidad o distancia, la relación con el sistema de transporte que permite salvar la distancia, el esfuerzo necesitado en tiempo y coste, y la relación con la actividad en la que el individuo tome parte (motivos de viaje). (Santos y De las Rivas, 2008)

Según Frick, Dieter (2011) en su libro *Una teoría del Urbanismo*, determina que los componentes de la organización constructivo-espacial son: La División del suelo, Vivienda, urbanización, paisajismo urbano, Espacio público, Lugares y red y Niveles de escala o medición. Es así, que dentro del componente Lugares y red, el cual define la forma urbana, precisando los lugares como aquellos elementos que ordenan el territorio y red como el vínculo entre estos, el cual determina a su vez la movilidad tanto de personas como de vehículos. De lo expuesto por el autor se infiere que la acción de interconectar es la que permite la integración, continuidad y articulación de los lugares que conforman la organización constructivo espacial. (pág. 52, 69, 78-80)

Es la segunda acción que fundamenta el proyecto y hace referencia a como se interrelaciona con el sector, teniendo en cuenta aquellos puntos de tensión y encuentro que articulan el espacio público, en relación al eje.

6.2.1.4. Espacios de encuentro: Son los elementos señalados por el POT como el sistema de espacios públicos construidos. Reúne las plazas del trazado fundacional, los parques de los barrios y las cesiones de espacio público, resultantes de los procesos particulares de urbanización. En general, son espacios muy desiguales en forma, pero no en tamaño, este último está determinado por la forma de los trazados y por tanto por el tamaño de la manzana, que es el resultado de una larga búsqueda por un estándar de subdivisión. (Alcaldía mayor de Bogotá, 2010)

Para Barrault, (2007) Es una manera de decir que se construyen espacios de posibilidad del establecimiento de múltiples vínculos. Espacios de existencia, de posibilidad de encuentro, de modos de mutualidad, tramitación de conflictos, aprendizaje, complejización e historización de la relación, de transformación y sostenimiento múltiple de la subjetividad. (pág. 157)

Este concepto se asocia a la definición de nodos y además alberga diversas actividades, predominando en el las actividades opcionales y sociales, que a su vez según Gehl determina como aquellos espacios deben contar con condiciones que permitan el confort de los usuarios.

6.2.1.5. Espacios de circulación: Comprenden las denominadas mallas intermedia y local, el conjunto reticular de espacios de movilidad que dan forma y permiten la construcción del barrio. Forman parte las calles peatonales, las escalinatas públicas y las calles de circulación vehicular. (Alcaldía mayor de Bogotá, 2010)

Asociado al concepto de senda y andén, que permiten dar la visión de conjunto a la ciudad y que además son esenciales para entender la conectividad en el proyecto.

6.2.2. Nociones técnicas

6.2.2.1. *Diseño universal del espacio público:* Diseño inclusivo, esto quiere decir, un diseño para “todos” y no excluyente. Criterios mínimos para el diseño del espacio público, donde se garantice el desplazamiento autónomo y seguro a todos los usuarios.

La actividad por la que se conciben y proyectan, desde el origen, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de forma que puedan ser utilizados por todas las personas o en su mayor extensión posible. (Serviu, 2013)

Este concepto es fundamental en el diseño de la propuesta ya que por ser el espacio público donde se desarrolla, debe permitir el disfrute para todos los usuarios.

6.2.2.2. *Patrimonio:* Corresponde al conjunto de edificios y espacios que poseen un valor artístico y/o histórico, cuyo rescate y conservación llegan a ser básicos para la ciudad con un rico patrimonio de arquitectura colonial. (Ducci, 2006)

El patrimonio cultural inmueble es el conjunto de bienes que se caracterizan por tener un cuerpo físico que puede ser dimensionado y se encuentra fijo a la tierra, que a su vez se relaciona con su entorno; así mismo, posee valores que conforman lazos de pertenencia, identidad y memoria para una comunidad.

Se encuentra conformado por sitios históricos, patrimonio urbano, espacios públicos, patrimonio arqueológico y patrimonio arquitectónico. Estos pueden contar con declaratorias a nivel municipal, distrital, departamental o nacional. (Ministerio de Cultura, 2015, párr. 1 y 2)

En el eje donde se desarrolla el proyecto se encuentran edificaciones patrimoniales, las cuales deben ser identificadas, definidas y valoradas.

6.2.2.3. Parque: Espacios al aire libre destinados a la recreación y al contacto con la naturaleza, representan la naturaleza incorporada dentro y alrededor de la ciudad, constituyendo un recurso de gran valor paisajístico con predominio de elementos, como lo son la flora tropical exuberante y la confluencia de ríos y quebradas que le dan una identidad paisajística y determinan condiciones ecológicas. Ofrecen a las habitantes posibilidades de recreación, esparcimiento y crecimiento cultural y turístico. Las actividades que generalmente se desarrollan en los espacios públicos, pueden ser también incorporadas al parque. (Gil y Briceño, 2005).

Este concepto, aunque genérico, es importante resaltar lo que plantea el autor en cuanto a su visión de parque como naturaleza incorporada dentro y alrededor de la ciudad, como una visión encaminada al valor paisajístico del mismo como elemento que permite enriquecer la imagen de la ciudad.

6.2.2.4. Plaza: Sintetiza la idea de ciudad y representa el escenario de la historia, de la cultura, de los gustos locales y tradiciones. La plaza como lugar de lo público, por excelencia, es la resultante de la agrupación de edificios en torno a un espacio libre. Morfológicamente debe ofrecer una lectura unitaria de espacio, en el cual predominen los elementos arquitectónicos que la conforman para establecer una lectura de escala edificio-espacio libre, factor que determina su aprehensión colectiva. (Gil y Briceño, 2005).

6.2.2.5. Plaza arbolada: Según Falconi (2007), “las plazas arboladas que incluyen árboles y plantas merecen considerarse como zonas verdes, a pesar de sus pequeñas dimensiones, debido a que la suma de todas ellas permite el incremento de la superficie del verde urbano en varias hectáreas; y porque sirven de piezas de enlace en el sistema verde global ya que funcionan como zonas de paseo y de estar al aire libre”.

La aclaración de los conceptos plaza, parque y plaza arbolada son fundamentales puesto que el eje desarrollado en el proyecto une dos parques, el Santander y el Centenario, sin embargo, por sus características espaciales, su relación entre zona verde y zona dura y sus connotaciones históricas, la manera adecuada de nombrarla debería ser plaza arbolada, pero para efectos del proyecto serán llamados parques.

6.3. Marco normativo y legal

6.3.1. Marco normativo. Compilación y síntesis de las normativas vigentes aplicadas a zona de estudio y su influencia en el planteamiento del proyecto.

Tabla 1. *Marco Normativo*

MARCO NORMATIVO				
Norma	Que establece la normativa	Capítulos relevantes	Que establece cada capítulo	Como influye la normativa al objeto urbano
Accesibilidad al Medio Físico y al transporte, Manual de referencia.	Permite definir las pautas con respecto a las características y condiciones, para que la accesibilidad al medio físico y el transporte se	Capítulo 1. Accesibilidad en el espacio público	Establece que condiciones de los elementos y los escenarios en el espacio público tales como: Andenes y senderos peatonales, Cambios de nivel y acceso a andenes, Bahías de Estacionamientos, Intersecciones peatonales, Espacios urbanos de Permanencia, Mobiliario urbano y Obras; garantizan la accesibilidad para todas las personas.	Este manual permite conocer los parámetros de medida, forma y material al momento de diseñar los elementos y espacios en el proyecto urbano, ya que tendrá lugar en el espacio público.

	<p>implemente en el espacio público, en relación a la ley 361 de 1997 y la Constitución Política de Colombia, en sus artículos 13, 47, 54 y 68.</p>	<p>Capítulo 2. Accesibilidad a edificaciones de uso público</p>	<p>Establece los parámetros óptimos para asegurar la accesibilidad para todas las personas a las edificaciones de uso público, en lo referente a: Área próxima al edificio y Acceso al edificio.</p>	
		<p>Capítulo 3. Accesibilidad al transporte</p>	<p>Este capítulo contempla los lineamientos de diseño en tres aspectos en la accesibilidad al transporte público, el espacio para el paradero, las edificaciones especializadas y el acceso a los vehículos y equipos de cada sistema de transporte.</p>	
		<p>Capítulo 4. Redes peatonales Accesibles</p>	<p>Determina la importancia de tener una red articulada de espacios que permitan el pleno disfrute de los mismos por todas las personas y plantea una herramienta para evaluar que tan accesible es el espacio público y las edificaciones de uso público.</p>	
<p>Plan de Ordenamiento Territorial, Municipio de Bucaramanga</p>	<p>II) VISION DEL FUTURO: MODELO DE OCUPACION</p>	<p>2.1 Región metropolitana de Bucaramanga en el contexto Nacional: Lectura reciente. (pág. 96)</p>	<p>“...Vale la pena recordar que en los últimos años casi todos los centros urbanos principales del país y sus municipios vecinos han atravesado por agudas crisis que han afectado su disponibilidad de servicios públicos, infraestructuras de transporte masivo, sistemas de telecomunicaciones o la calidad de su entorno urbanístico, y en gran medida ello obedece a modelos de crecimiento desordenado y sin pautas claras de ocupación territorial a largo plazo...”</p>	<p>Esta información muestra que se están generando tipos de centros dentro del mismo centro, de manera dispersa con bajas especificaciones dentro de la ciudad obligando al crecimiento desordenado que está afectando la forma y calidad de vida del sector y sus entornos urbanos.</p>
		<p>2.3 Aproximación al modelo de ordenamiento o Metropolitan o: 2.3.1 EL MODELO DESDE LA LECTURA DE LAS DIRECTRICES METROPOLITANAS DE ORDENAMIENTO (pág. 106)</p>	<p>PRINCIPALES EJES Y ACCIONES DEFINIDAS PARA EL MUNICIPIO DE BUCARAMANGA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recuperación de sectores céntricos (renovación urbana) <ul style="list-style-type: none"> * Hitos urbanos * Modificación de usos del suelo * Corredores viales peatonalizables - Concentración de actividades productivas según su especialidad: <ul style="list-style-type: none"> * Sector parque Centenario e histórico, institucional, servicios y bienes culturales. - Estrategias territoriales: <ul style="list-style-type: none"> * Articulación de los tejidos urbanos mediante un sistema verde. * Recualificación del tejido urbano existente. * Apertura de nuevas zonas e desarrollo urbano. 	<p>Dentro de las nuevas acciones y visiones a futuro implementadas por el POT, se plantea la recuperación de sectores céntricos de la ciudad, incluyendo sus hitos urbanos, sus escenarios históricos y de bienes culturales y la implementación de corredores peatonales, todos estos enfocados a la revitalización de la ciudad como centro de actividad y productividad, bajo una estrategia territorial, ya sean: la articulación de tejidos urbanos mediante zonas verdes, la renovación de los tejidos existentes y la aperturas de nuevas zonas que impulsen al desarrollo urbano, en cuanto la movilidad, la ampliación de Sistema Integrado de</p>

			<p>- Movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Comunicaciones regionales. * Ampliar corredores para el SITM. * Conectividad nuevos centros de actividad. * Oferta a nuevas zonas de desarrollo. 	<p>Transporte Masivo es un hecho, ya que se conectara a los nuevos centros de actividad y a nuevas zonas de desarrollo dentro del área Metropolitana.</p>
3. POLITICAS, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS TERRITORIALES MUNICIPALES	3.1 Análisis del POT vigente (pág. 122)	<p>A partir del Decreto 078 de 200: VISION DE FUTURO, Estrategias: - Calidad ambiental – Ocupación, uso y estructura del suelo – Movilidad – Nuevos desarrollos – Distrito tecnológico LINEAS ESTRATEGICAS: - Ciudad integradora, incluyente y participativa. – Ciudad educadora y cultural.- Ciudad competitiva-Hábitat sustentable- Gestión pública eficiente relacional- Metrópolis integrada Regionalmente.POLITICAS DE SOPORTE:- De sostenibilidad ambiental- De desarrollo territorial- De la estructura urbana- Del crecimiento urbano- Del ordenamiento rural.</p>	<p>Según lo establecido por el expediente municipal, para la ciudad de Bucaramanga se plantean unas líneas estratégicas para incentivar su desarrollo y orientar la realización de actividades de servicios y de desarrollos de empleos existentes, así como también se articulan a la sostenibilidad ambiental, al desarrollo territorial y a la mejora de la estructura urbana. Estas estrategias se articulan desde la calidad ambiental y la movilidad como elementos estructurantes de integración del territorio.</p>	
	3.2 propuesta 3.2.2 OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS (pág. 125)	<p>VISION DE FUTURO Y POLÍTICAS DE SOPORTE: - SISTEMA DE ESPACIO PUBLICO:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consolidar el espacio público como eje articulador de la transformación de la ciudad. <p>- SISTEMA DE MOVILIDAD:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estructurar el sistema de movilidad con el fin de mejorar las condiciones de conectividad y accesibilidad de los ciudadanos y de las actividades económicas. 	<p>El POT propone la transformación del espacio público entendido como elemento de articulación de la ciudad, a su vez este objetivo se relaciona con el planteado para el sistema de movilidad ya que busca la conectividad. Es por ello que tanto el espacio público como el sistema de movilidad deben dialogar en el desarrollo de sus estrategias para favorecer la cohesión e integración de la ciudad.</p>	
5. SISTEMAS ESTRUCTURANTES DEL TERRITORIO MUNICIPAL	5.3 Estructura ecológica Principal:	<p><u>A. áreas de articulación y encuentro:</u> Corresponden a aquellos espacios verdes que actúan como reguladores del equilibrio ambiental. Busca establecer la interconexión espacial y funcional de los elementos ambientales a través de corredores o ejes ambientales, de forma tal que se aumente cualitativa y cuantitativamente la oferta ambiental urbana y rural. Hacen parte de</p>	<p>Los espacios articuladores y de encuentro son fundamentales para la regulación y equilibrio de un espacio, al ser los parques el medio más eficiente de interconexión dentro de una ciudad, se buscará dar una respuesta positiva por medio</p>	

			<p>estas áreas: a) Parques metropolitanos b) Parques regionales</p>	<p>de los mismo para la mejora ambiental del espacio público.</p>
		<p>5.5 Sistema General del Espacio Público: 5.5.2.1 Aspectos Generales (Pág. 197)</p>	<p>La importancia del espacio público se manifiesta en la articulación de las diferentes dimensiones que lo estructuran:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dimensión Funcional - Dimensión Ambiental - Dimensión Socializante - Dimensión Cultural - Dimensión Económica 	<p>Para el espacio público se establece la creación de nuevos espacios para la salud urbana, formación de espacios de encuentro para los ciudadanos, de integración cultural y de aproximación entre el hombre y espacio que propicien sentido de pertenencia. Todo esto con el fin de entender que el espacio público es un sistema y no un elemento aislado de la ciudad que debe pensarse de forma integral.</p>
<p>Plan maestro de movilidad área metropolitana de Bucaramanga 2011-2030</p>	<p>Se precisan las bases para la consolidación de un sistema de movilidad eficiente, democrática, equitativa y amigable con el medio ambiente, que facilite la articulación y la integración de los municipios del área metropolitana de Bucaramanga.</p>	<p>5. Programas y proyectos del plan maestro de movilidad.</p>	<p>El instrumento básico para ejecución es el proyecto, entendido como un conjunto de actividades interrelacionadas y dirigidas a lograr unos resultados concretos, para transformar o mejorar una situación, en un plazo limitado y con recursos presupuestados. Los programas a desarrollar con sus respectivos proyectos son:</p> <p>Educación y cultura ciudadana: Para el ordenamiento, control y regulación del tránsito. Para el fortalecimiento de los modos no motorizados. Para la implementación del sistema de transporte masivo.</p> <p>Fortalecimiento institucional: Restauración organizacional del sector de movilidad. Fortalecimiento de las entidades de tránsito municipal. Observatorio de movilidad metropolitano.</p> <p>Optimización de la infraestructura vial: Mantenimiento y conservación de la red vial. Construcción y mejoramiento de corredores viales. Intersecciones viales e intercambiadores.</p>	<p>Los programas y proyectos planteados, permiten visualizar la manera como se tiene pensado desarrollar esos objetivos y soluciones para el mejoramiento de la movilidad, aquello da una idea al proyecto de diseño urbano sobre cómo puede desarrollarse, plantearse e integrarse cada ítem presentado en dicho plan, sobre qué puntos son predominantes, sus subdivisiones y su clasificación, para así generar una propuesta eficiente que contribuya a repotenciar la zona céntrica de la ciudad.</p>

			Fortalecimiento de los modos NO motorizados: Movilidad peatonal. Movilidad en bicicletas. Accesibilidad universal. Sistema inteligente de transporte.
			Gestión del tráfico: Recuperación y optimización del sistema de señalización. Tratamiento de puntos críticos de accidentalidad. Semaforización en intersecciones viales. Organización del tránsito, optimización de sentidos viales.
			Gestión del estacionamiento.
			Gestión de demanda.
			Reorganización del sistema de transporte público e intermunicipal.
			Mejoramiento de la accesibilidad a zonas periféricas.

Recopilado y elaborado por: Natalia Cadena, Daniela Mantilla y Ashly Roa.

6.3.2. Marco legislativo: Compilación y síntesis de las leyes vigentes aplicadas a zona de estudio y su influencia en el planteamiento del proyecto.

Tabla 2. *Marco Legislativo*

MARCO LEGISLATIVO				
Constitución, ley, decreto	Que establece la norma	Capítulos Relevantes	Que establece cada capítulo	Como influye la normativa al objeto urbano
Constitución de política de Colombia 1991, actualizada con los actos legislativos de 2015	Busca el aseguramiento de los ciudadanos de la nación, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo, que garantice un orden socioeconómico y político.	Título 2, Capítulo 1, Artículo 13	La libertad e igualdad de todas las personas bajo cualquier circunstancia, sin importan su condición, y la no discriminación.	Estos artículos de la constitución política son la base de la ley 361 de 1997 y del manual de referencia de accesibilidad al medio físico y transporte. Documentos esenciales para conocer los parámetros de diseño del espacio público en condiciones óptimas para la accesibilidad.
		Título 2, Capítulo 2, Artículo 47	El estado implementará una política de previsión, rehabilitación e integración social para personas con discapacidad	
		Título 2, Capítulo 2, Artículo 57	Garantizar a todas las personas bajo cualquier circunstancia la posibilidad de acceder a un trabajo, acorde a sus capacidades.	

		Título 2, Capítulo 2, Artículo 68	Garantizar a todas las personas bajo cualquier circunstancia la posibilidad de acceder a la educación.	
Ley 361 de 1997	Se fundamentan en los artículos 13, 47, 54 y 68 que la Constitución Nacional reconoce en consideración a la dignidad que le es propia a las personas con limitación en sus derechos fundamentales, económicos, sociales y culturales para su completa realización personal y su total integración social y a las personas con limitaciones.	Título IV, Capítulo 1, Artículo 43	Establece las normas y criterios básicos para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad. Así mismo se busca suprimir y evitar toda clase de	Dentro de la Ley se establece la necesidad e importancia de que el espacio público permita el fácil acceso para todas las personas.
		Título IV, Capítulo 2, Artículo 57	En un término no mayor de diez y ocho meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, las entidades estatales competentes, elaborarán planes para la adaptación de los espacios públicos, edificios, servicios e instalaciones dependientes, de acuerdo con lo previsto en esta ley sus normas reglamentarias.	
Decreto 1538 de 2005	Es el decreto que reglamenta la ley 361 de 1997	Capítulo 2, Artículos 7 y 8	Accesibilidad en los estacionamientos	Estos capítulos establecen los parámetros mínimos con los que deben contar tanto los espacios privados como públicos, sin embargo son el punto de partida del Manual de referencia de Accesibilidad al Medio Físico y al transporte.
		Capítulo 3, Artículos 9 y 10	Accesibilidad a edificios abiertos al público	
		Capítulo 4, Artículos 11 y 12	Accesibilidad en los estacionamientos	
Decreto 1504 de 1998	Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial	Capítulo 1	Establece la definición del espacio público, su conformación en elementos: constitutivos y complementarios, además establece que debe diseñarse y plantearse bajo los criterios de accesibilidad.	Este decreto dilucida el planteamiento previo que debe tener en cuenta el POT al momento de abordar todo lo relacionado al espacio público, además genera un desglose de los componentes del mismo para comprender mejor las interrelaciones que se dan entre los elementos constitutivos y los complementarios en relación a la zona de estudio.
		Capítulo 2	Menciona como es el abordaje del espacio público dentro de los planes de ordenamiento territorial (POT)	

		Capítulo 3	Establece todo lo relacionado al proceso de gestión que deben realizar los planes de ordenamiento territorial sobre el manejo del espacio público.	
--	--	------------	--	--

Recopilado y elaborado por: Natalia Cadena

7. Antecedentes históricos

Los antecedentes se desarrollan en tres partes, la primera es una mirada global de la historia de Bucaramanga desde las herramientas de ordenación, la segunda es enfocada a la problemática del centro urbano y una planimetría que muestra como fue el crecimiento de esta zona y una línea del tiempo enfocada a la historia de los parques y la tercera al impacto del transporte público masivo en la conectividad de la zona céntrica de la ciudad. (Ver plano 4. Antecedentes)

7.1. Marco Histórico Herramientas de Ordenación

Rueda (2003) en su libro Bucaramanga Paradojas de un Ordenamiento Territorial, narra la evolución histórica de la ciudad a través de las herramientas de ordenación que se fueron implementando. Con base en esto se plantea una síntesis para evidenciar las transformaciones que surgieron en el sector centro y que generaron las dinámicas y problemáticas actuales y latentes de esta zona.

7.2. Ocupación histórica Centro de Bucaramanga de 1908-1965.

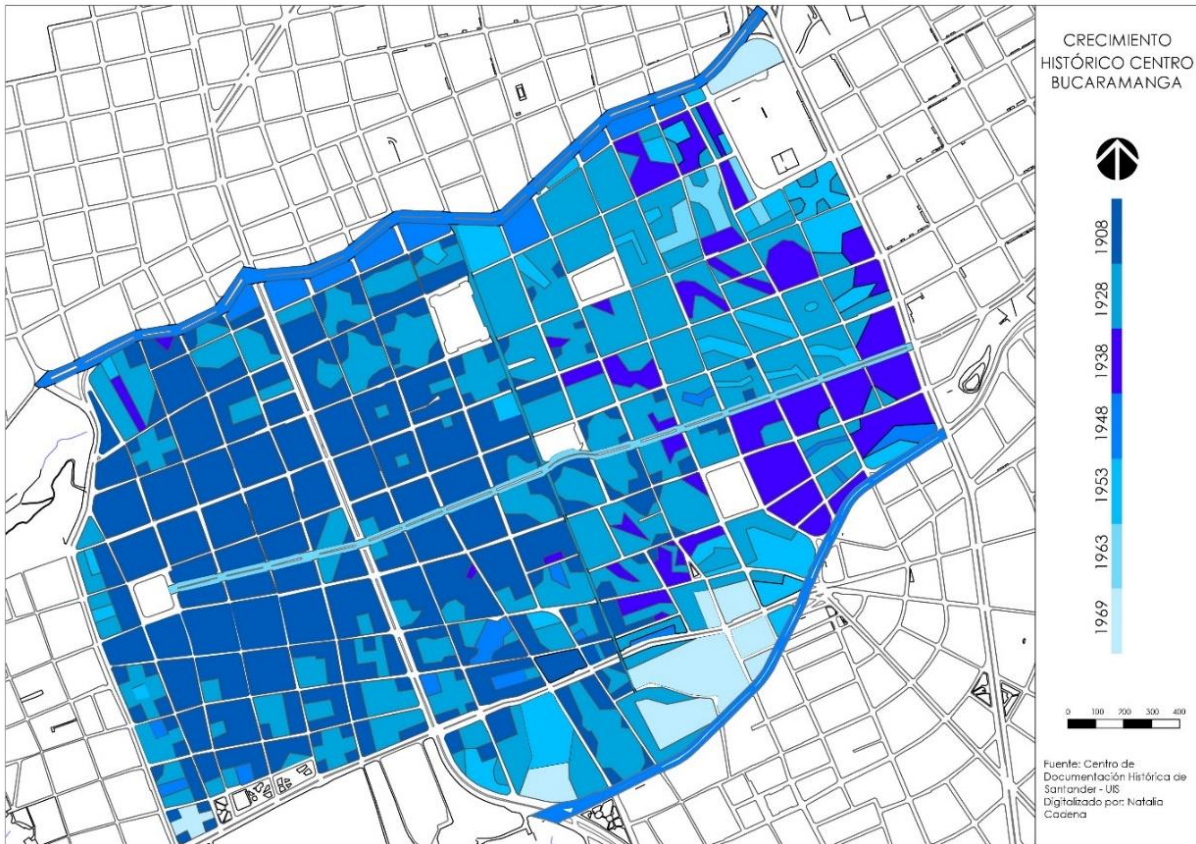


Figura 7. Crecimiento histórico centro de Bucaramanga.

Fuente: Documentación Histórica de Santander – UIS. Digitado: Natalia Cadena.

Este plano muestra el proceso de crecimiento que experimentó el centro de Bucaramanga en este periodo, pero además en que momento se configuró la carrera 19, y a su vez el área de intervención del proyecto.

7.3. Línea del tiempo, parques del centro de Bucaramanga

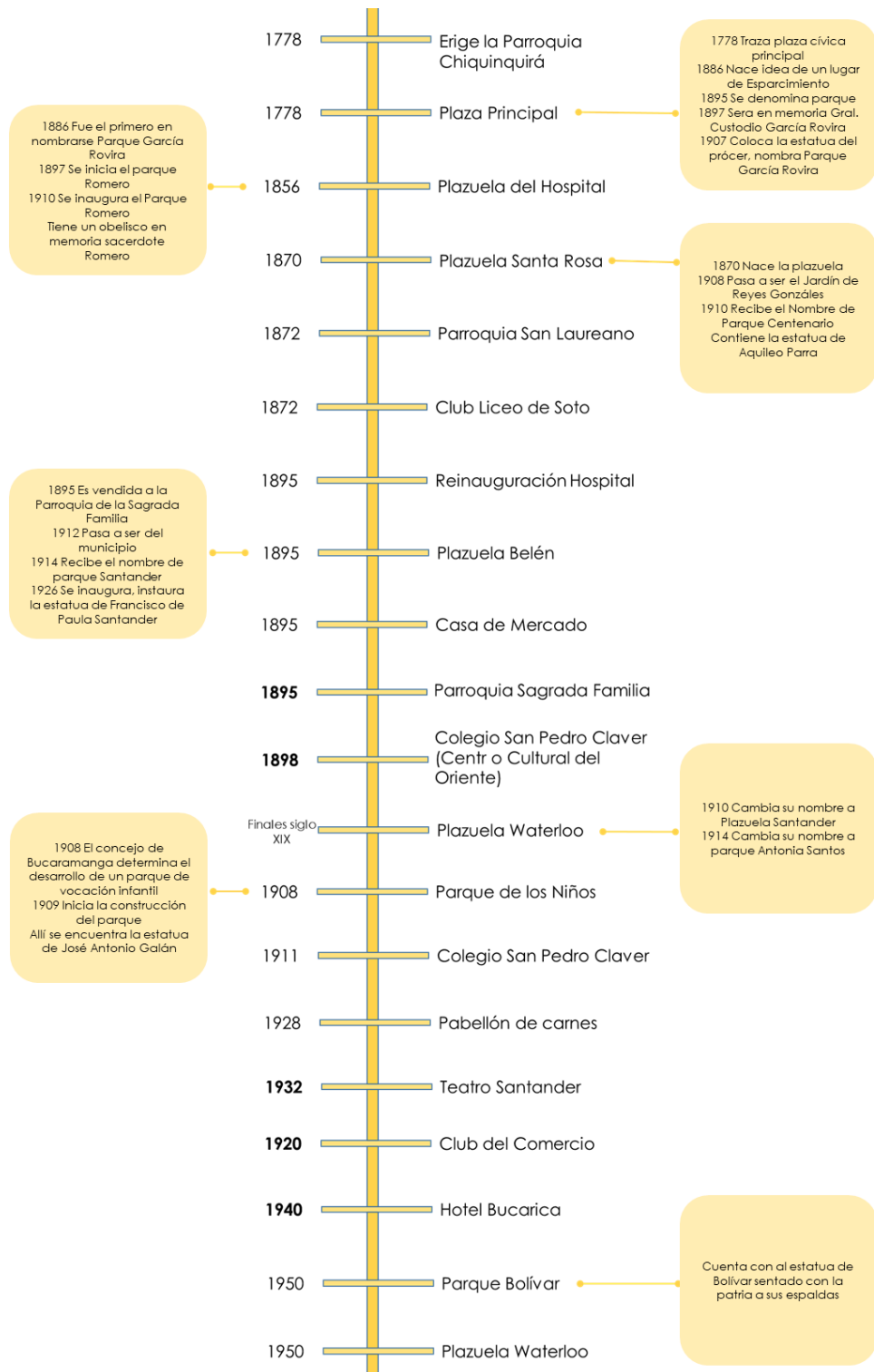


Figura 8. Línea del tiempo, parques del centro de Bucaramanga. Elaborado: Natalia Cadena. Fuente: (Santander, 2009) (Sevilla, 2013)

7.4. Impacto del transporte público masivo en la zona centro

Durante el periodo entre los siglos XIX – XX

Características principales del transporte masivo en Bucaramanga fueron:

La movilidad en la ciudad colombiana y sus problemas definidas como prioridades impostergables en los últimos años.

La implementación del sistema de transporte masivo “Transmilenio”, heredero del “modelo Curitiba” como alternativa y solución a la problemática de los años 90, replica difundida por algunas capitales metropolitanas del país, el cual tiene como objetivo ser un instrumento generador de desarrollo en las ciudades.

El transporte tiene consecuencias negativas y el sistema debe pagar los costos directos e indirectos (impactos a terceros) de este.

Investigación de los impactos causados por el sistema de transporte masivo de Bucaramanga, zona céntrica.

Impactos físicos: Las infraestructuras viales en su construcción normalmente generan impactos altamente negativos, debido a la destrucción de partes del sistema vial y peatonal.

Y existe una incidencia en la modificación del espacio público y la movilidad urbana.

Impacto técnico – económico: Generación de daños físicos, económicos y psicológicos a personas dentro del radio de acción del proyecto.

Generación de nuevas expectativas del entorno urbano, disipación de precios del suelo – revalorización.

Impacto seguridad: Las zonas céntricas deterioradas por el desplazamiento de actividades residenciales, sustituidas por comerciales, uso intensivo diurno (atractivo para criminalidad), olvido nocturno.

Presión de actividades no deseables como recalificación de las áreas influenciadas.

Implicación en la zona centro:

Las características expuestas permiten la plena comprensión de la evolución a nivel de movilidad en la ciudad de Bucaramanga específicamente en la zona central, cómo han sido sus impactos tanto negativos cómo positivos y cómo ha transformado la ciudad para su propio desarrollo en los contextos físicos, sociales, técnicos y económicos, poniendo estas como criterio para la generación de posibles planteamientos que contribuyan al mejoramiento de la problemática encontrada.

8. Contexto

8.1. Sector Centro

O Zona de estudio entendida como el sector delimitado al norte por la Avenida Quebrada Seca, al este con la carrera 27, al sur con la Avenida La Rosita y al oeste con la carrera novena. Ver figura 8. (Ver plano 8. Contexto Sector Centro I y 9. Contexto Sector Centro II)

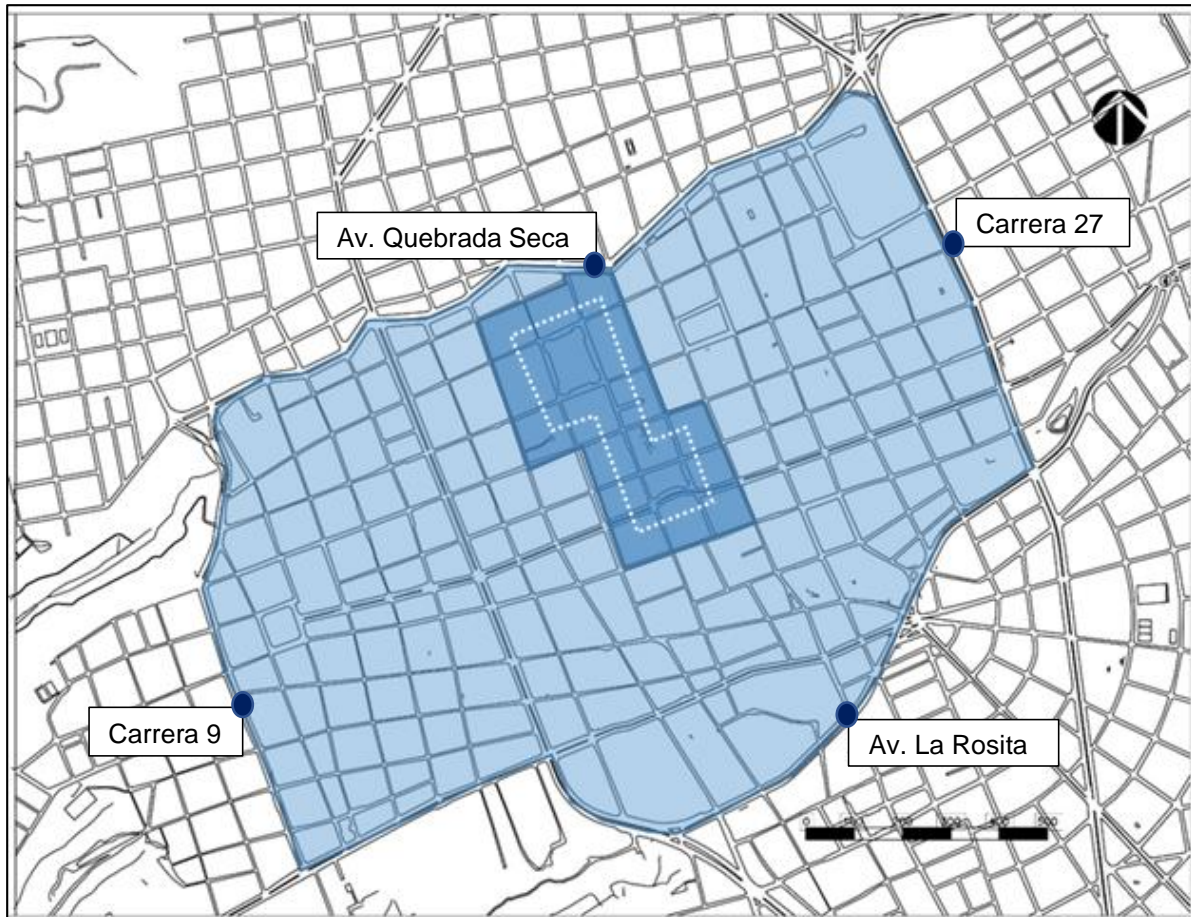


Figura 9. Sector Centro. Aquí se muestra el sector centro, las manzanas de estudio tenidas en cuenta para el análisis del eje y el eje de intervención. Elaborado: Natalia Cadena.

8.1.1. Plano noli: aquí se evidencian los pasajes comerciales y las conexiones entre el espacio público y el semipúblico, interacciones que pueden nutrir el desarrollo de la propuesta de intervención, ya que hace visible esos recorridos que a simple vista no se hacen notorios y que representan realmente los espacios transitables para los peatones.

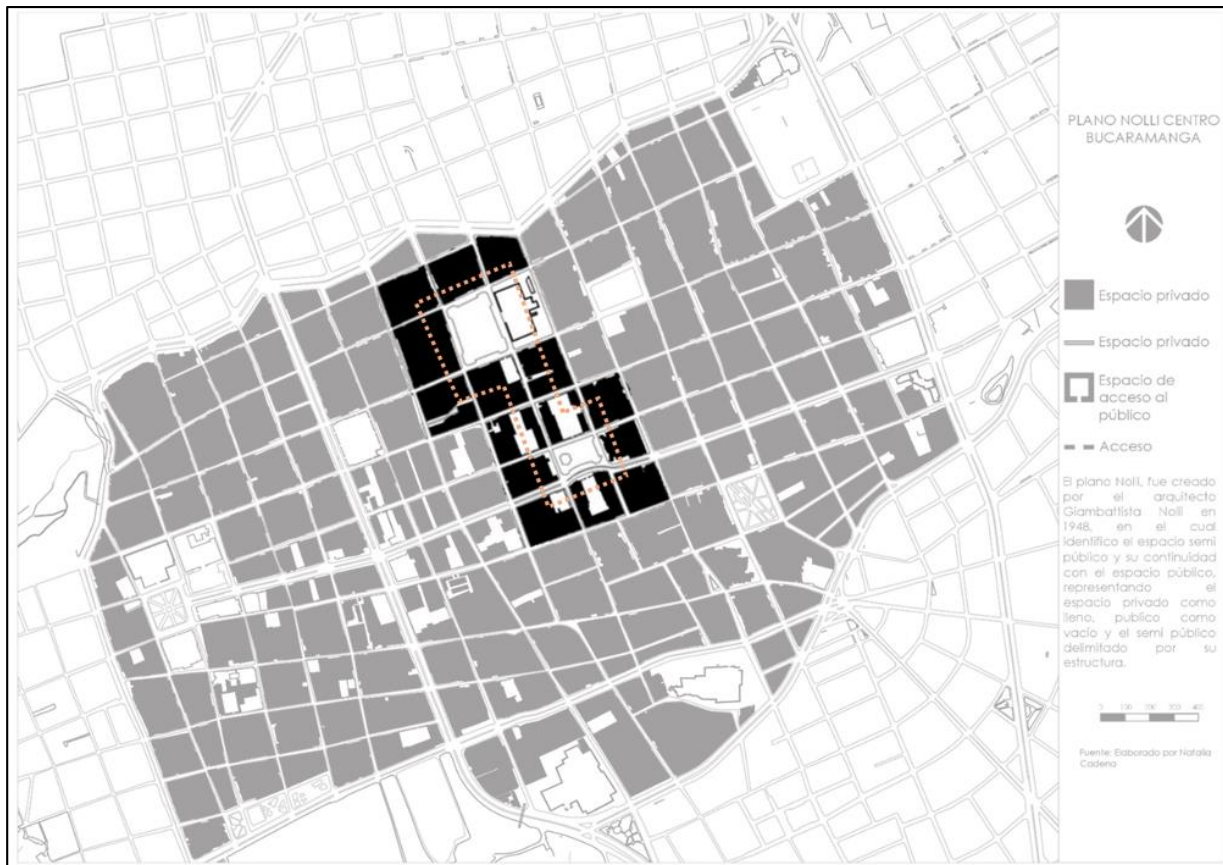


Figura 10. Plano noli. Elaborado: Natalia Cadena.

8.1.2. Plano vial: Con este análisis se logra entender cómo funciona la movilidad vehicular en el lugar para así poder hacer un planteamiento óptimo del tipo de eje que se va a proponer y que estrategias se pueden proyectar para potenciar la zona y consolidar el eje.

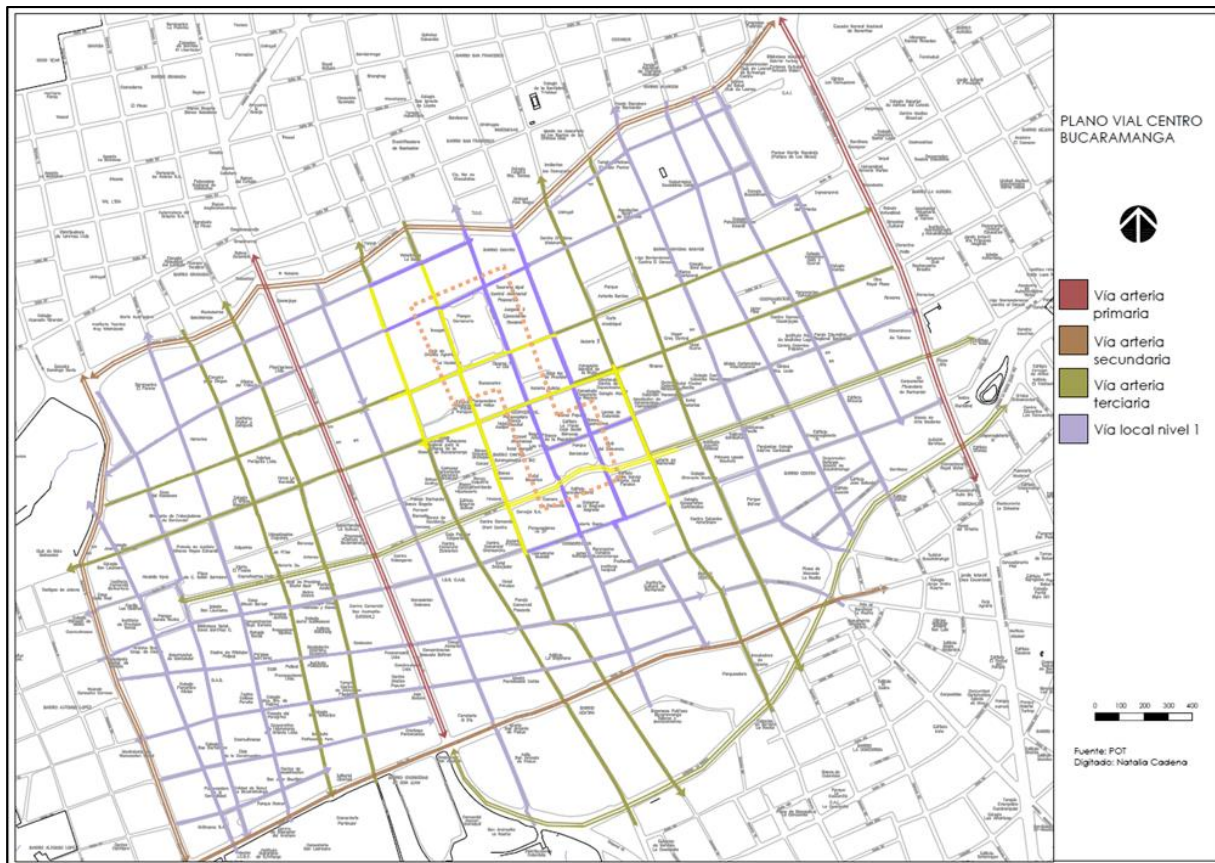


Figura 11. Plano vial. Elaborado: Natalia Cadena.
Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, 2014

8.1.3. Plano sistema de transporte: Al comprender el sistema de transporte del sector, se puede detectar el área de llegada de peatones, y así mismo cuales son las vías de mayor confluencia de transporte urbano.

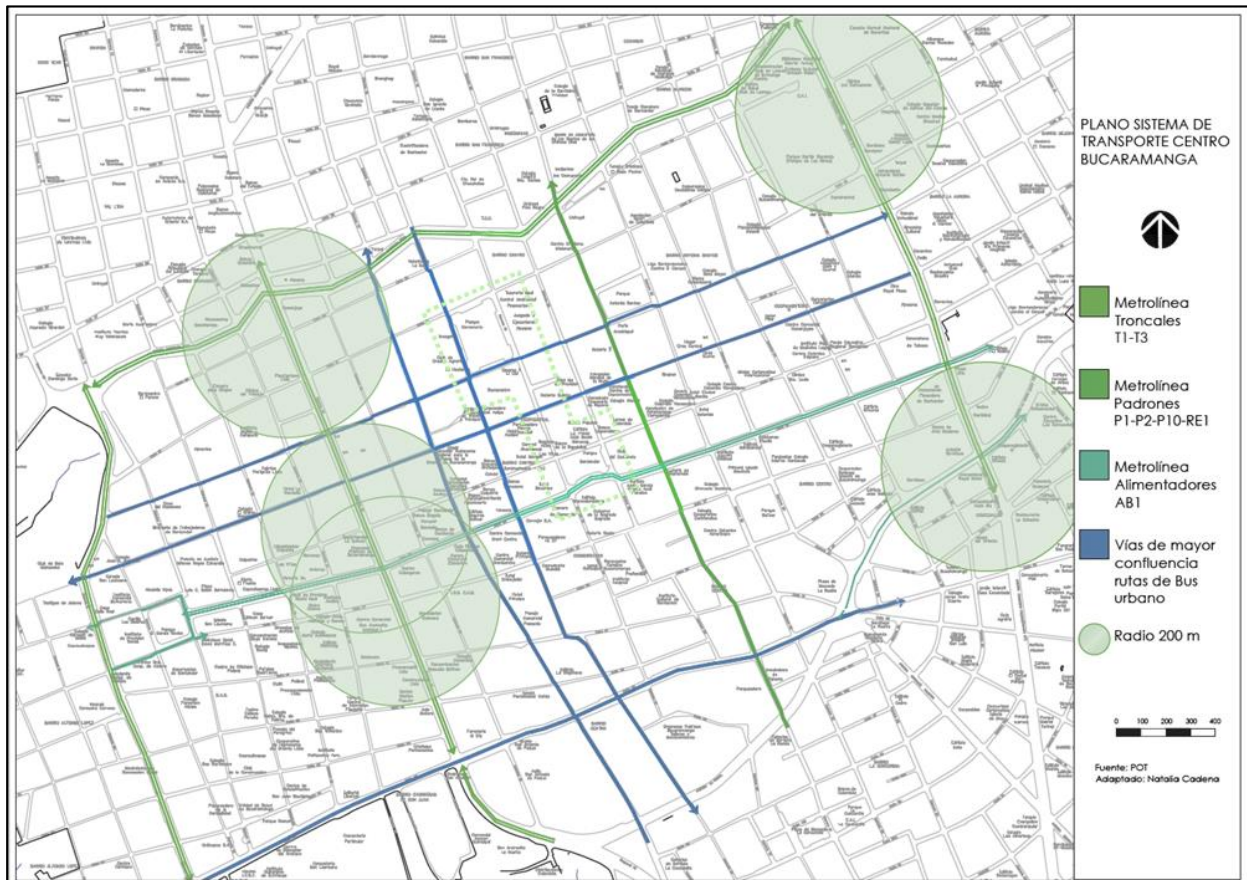


Figura 12. Plano sistema de transporte. Elaborado: Natalia Cadena.
Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, 2014

8.1.4. Plano Cobertura de equipamientos: Dentro de la zona de influencia y alrededor de cada parque se encuentran gran cantidad de equipamientos que por el servicio que prestan tienen diferentes coberturas y que aún siguen ligados a los municipios que hacen parte del área metropolitana.

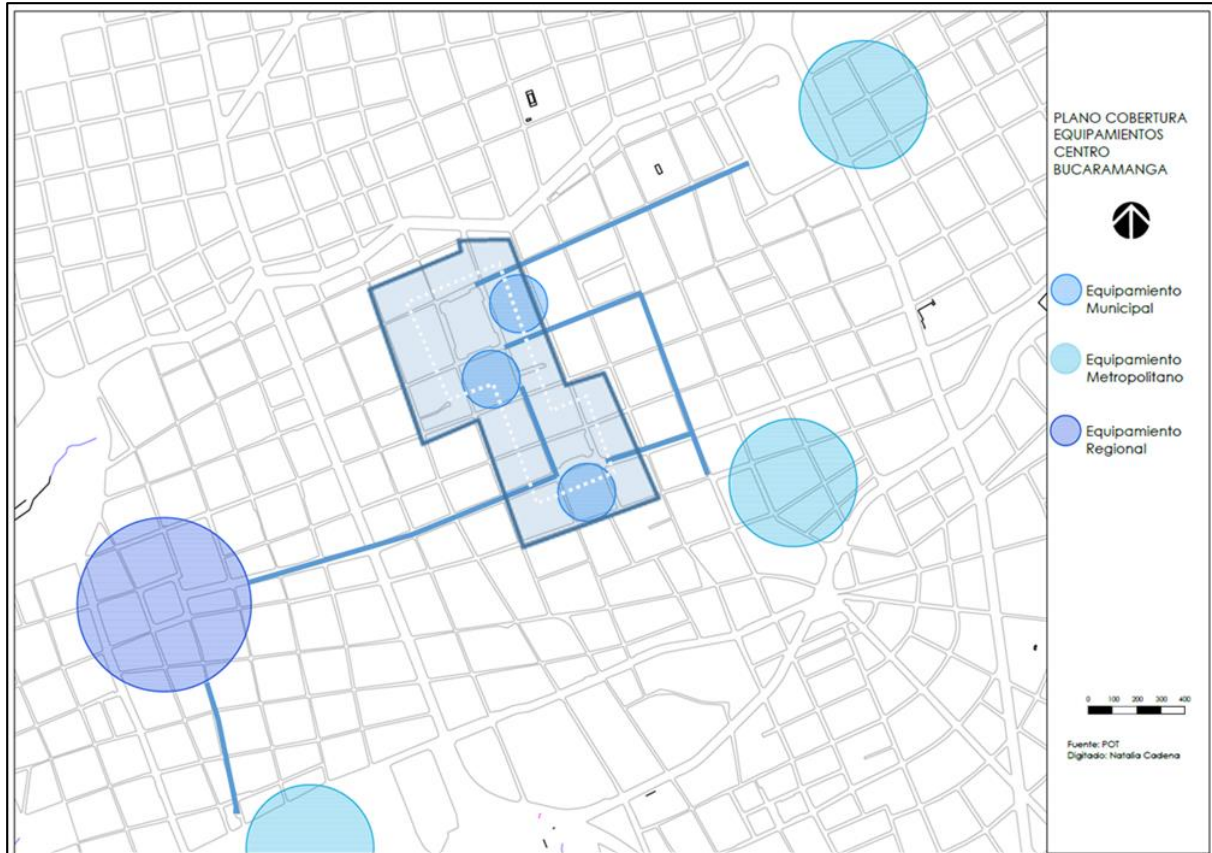


Figura 13. Plano Cobertura de equipamientos. Elaborado: Natalia Cadena.
Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial, 2014

8.1.5. Plano Cobertura de parques.: Dentro del área de influencia solo se encuentra un parque local, el Romero, uno zonal el Parque de los niños y todos los otros incluyendo los que están en cada extremo del eje son parques de bolsillo nombrados así por poseer un área menor a 1.000 m².

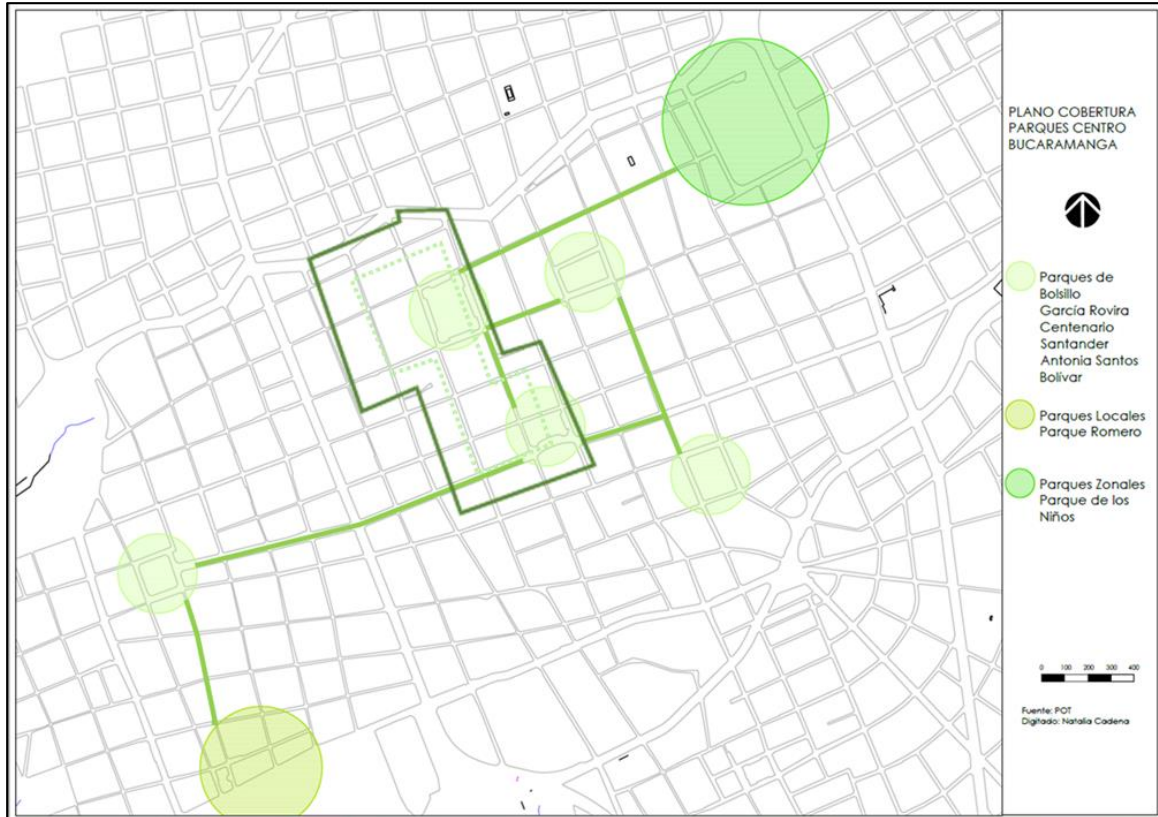


Figura 14 Plano Cobertura de parques. Elaborado: Natalia Cadena.
Fuente: Planta de Ordenamiento Territorial, 2014

Parque Santander



Figura 15. Parque Santander. Fuente: Natalia Cadena

Parque Centenario



Figura 16. Parque Centenario. Fuente: Natalia Cadena

8.2. Zona de intervención

Comprende el eje de la carrera 19 entre calles 31 a la 36 y los predios al este y oeste de la misma. (Ver plano 10. Contexto: Zona de Intervención)

El eje culmina al norte con el parque Centenario, rodeado del Centro Cultural del Oriente y el teatro Santander y al sur remata con el parque Santander, alrededor con el Club del Comercio, La Sagrada Familia, el Hotel Bucarica y la Triada.

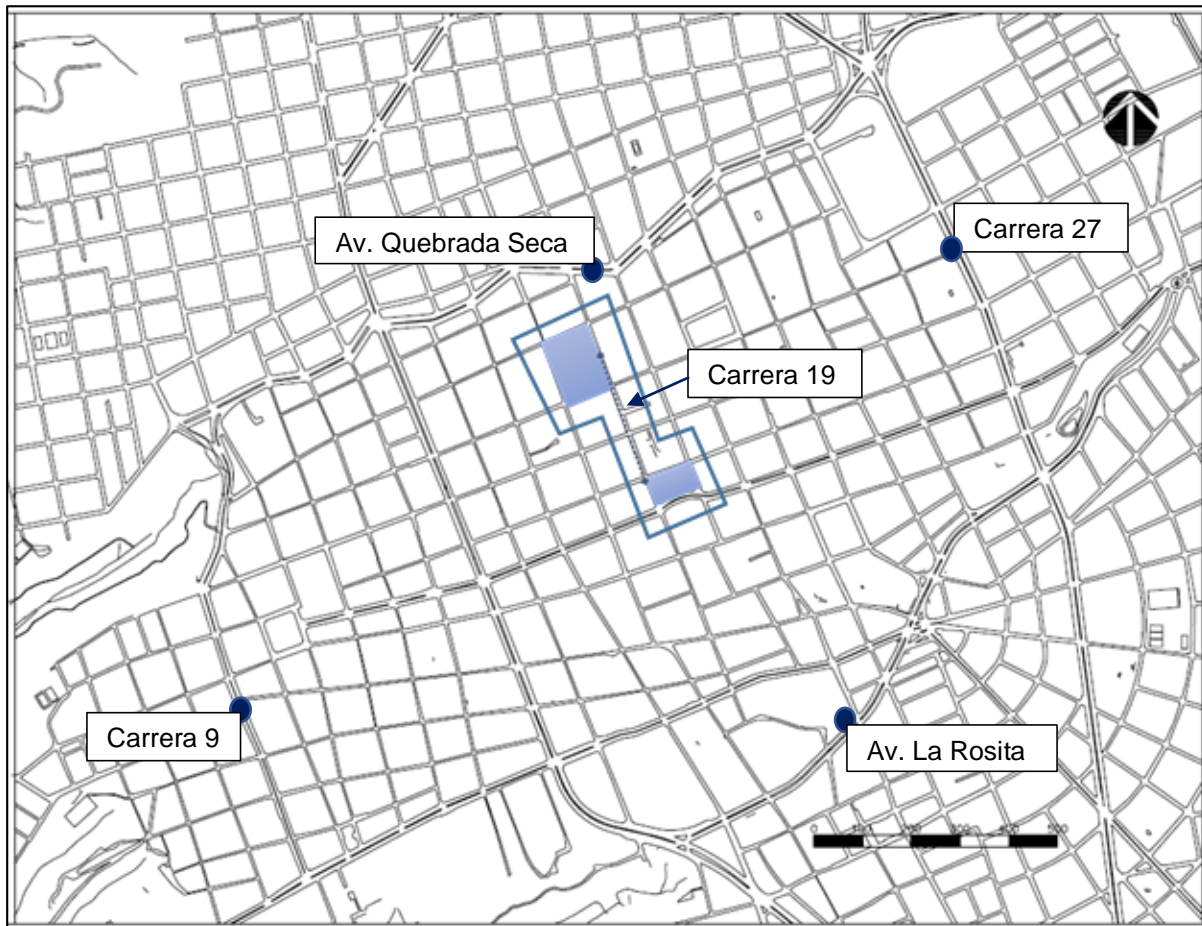


Figura 17. Zona de intervención. Elaborado: Natalia Cadena.

8.2.1. Plano de alturas.

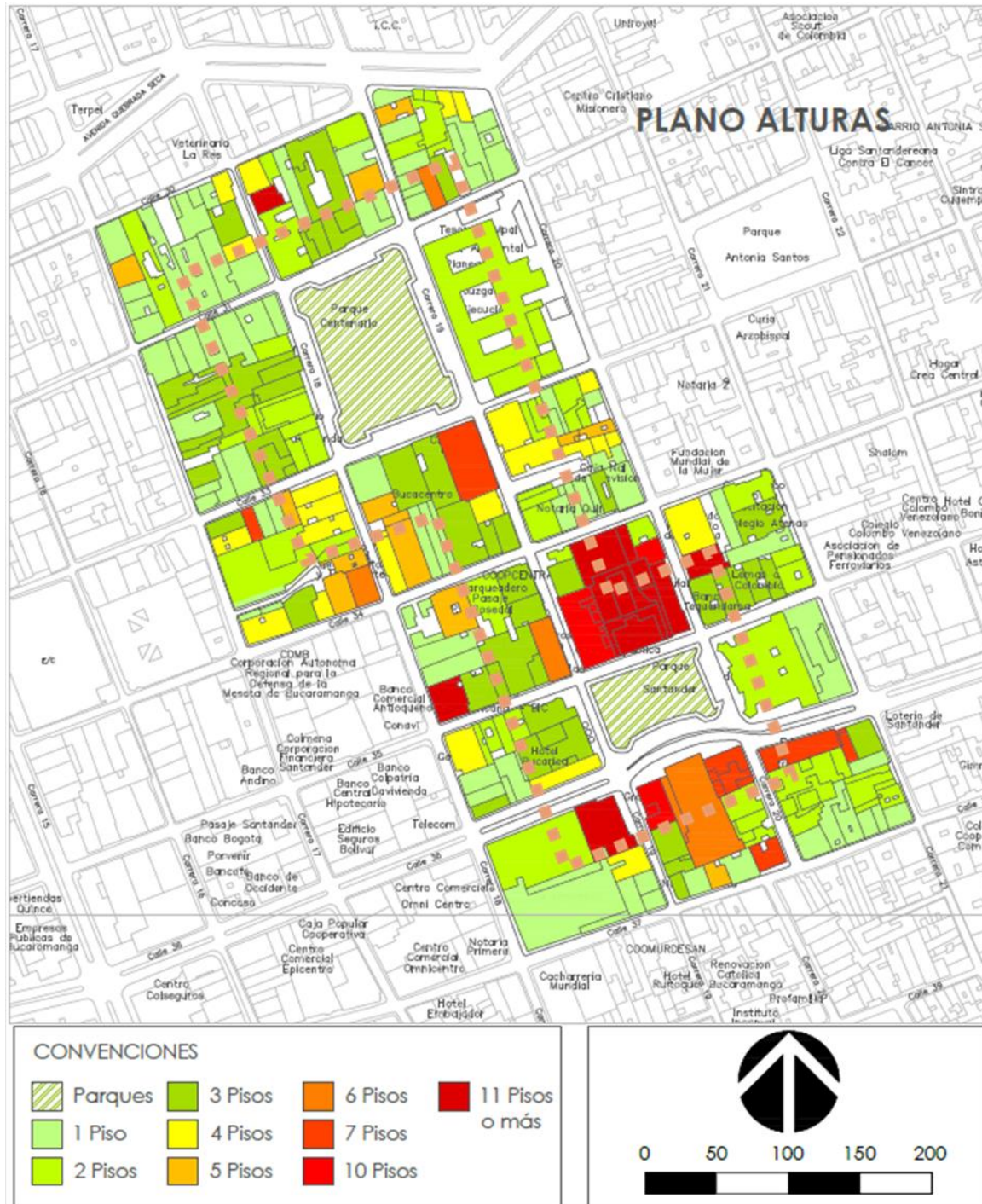


Figura 18. Plano de alturas. Elaborado: Semillero de Estudios Urbanos SEURB, 2017. USTA.

En la Zona de intervención predominan las edificaciones de 1-2 pisos, sin embargo, en los predios alrededor del parque Santander las edificaciones van desde los 6 pisos en adelante.

Esto va de la mano con las actividades que se llevan a cabo en estas edificaciones que requieren una configuración distinta donde sobresale la verticalidad relacionada a su vez con los usos que alberga.

Las alturas son vitales en la construcción del espacio público, pues son las que lo enmarcan y responden o no a la escala humana.

8.2.2. Plano de usos: Los predios en su mayoría son de uso comercial, relacionado a su localización, se encuentran pequeños locales: de ropa, muebles, peluquerías y bancos.

Por otro lado, el eje remata en los predios alrededor del parque Centenario con equipamientos de tipo cultural, como el Teatro Santander y el Centro Cultural del Oriente.

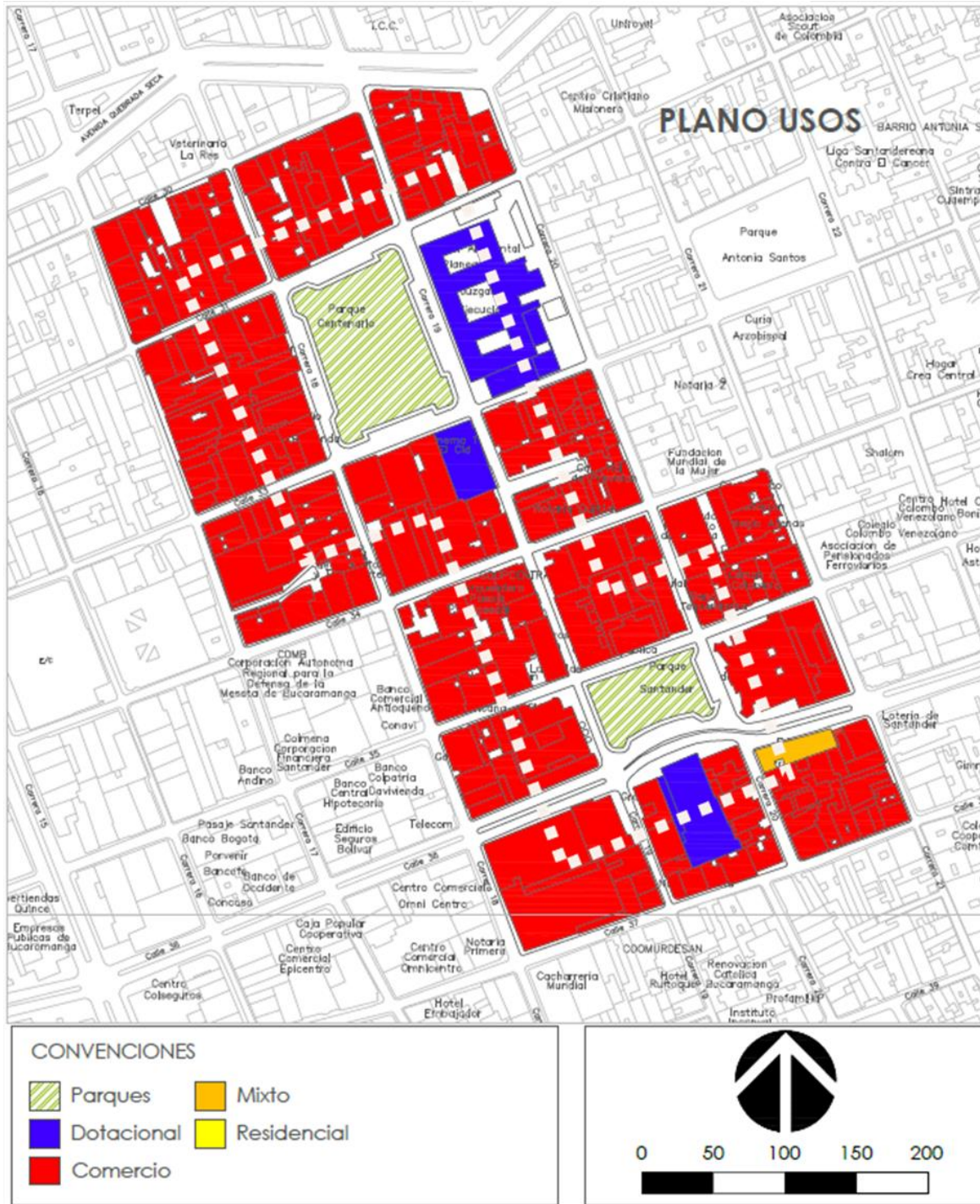


Figura 19. Plano de usos. Elaborado: Semillero de Estudios Urbanos SEURB, 2017. USTA.

8.2.3. Plano de edificaciones patrimoniales.

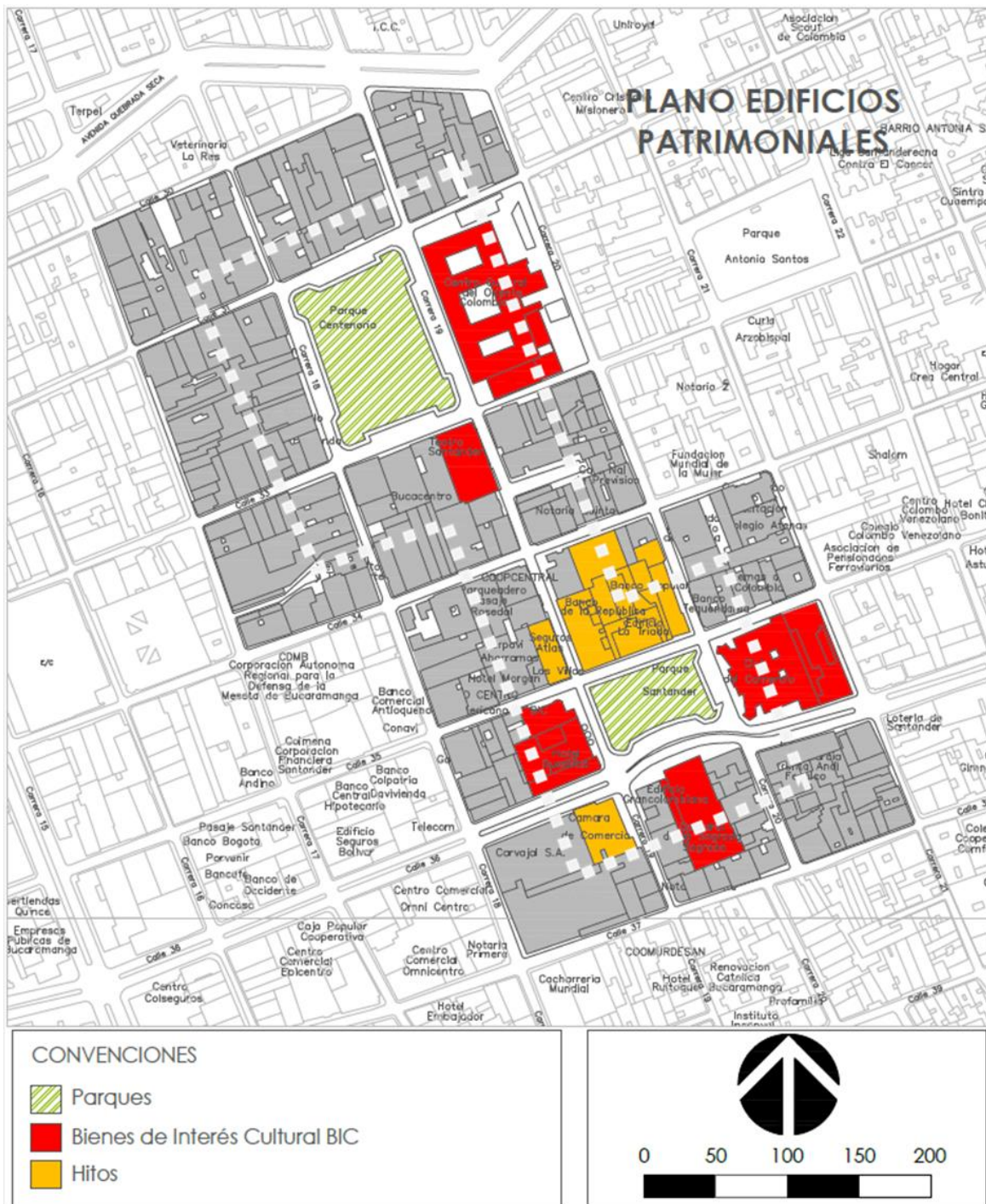


Figura 20. Edificaciones patrimoniales. Elaborado: Semillero de Estudios Urbanos SEURB, 2017. USTA

Dentro de la zona de intervención se encuentran el Centro Cultural del Oriente, edificación patrimonial al oriente del parque Centenario y que data de 1898, para ese entonces Colegio San Pedro Claver, al sur de este mismo parque el Teatro Santander, patrimonio cultural, de 1932. Por otra parte, alrededor del parque Santander se ubican al norte los hitos arquitectónicos: El Banco de la República, La Triada, El Banco Popular, noroccidente: Colombiana de Tabaco, como hito arquitectónico. Al sur la Sagrada Familia, patrimonio de 1895. Al suroccidente el hito de la Cámara de Comercio. Al este El Club del Comercio, patrimonio de 1920 y, por último, al occidente el Antiguo Hotel Bucarica, patrimonio de 1940.

9. Estado Actual

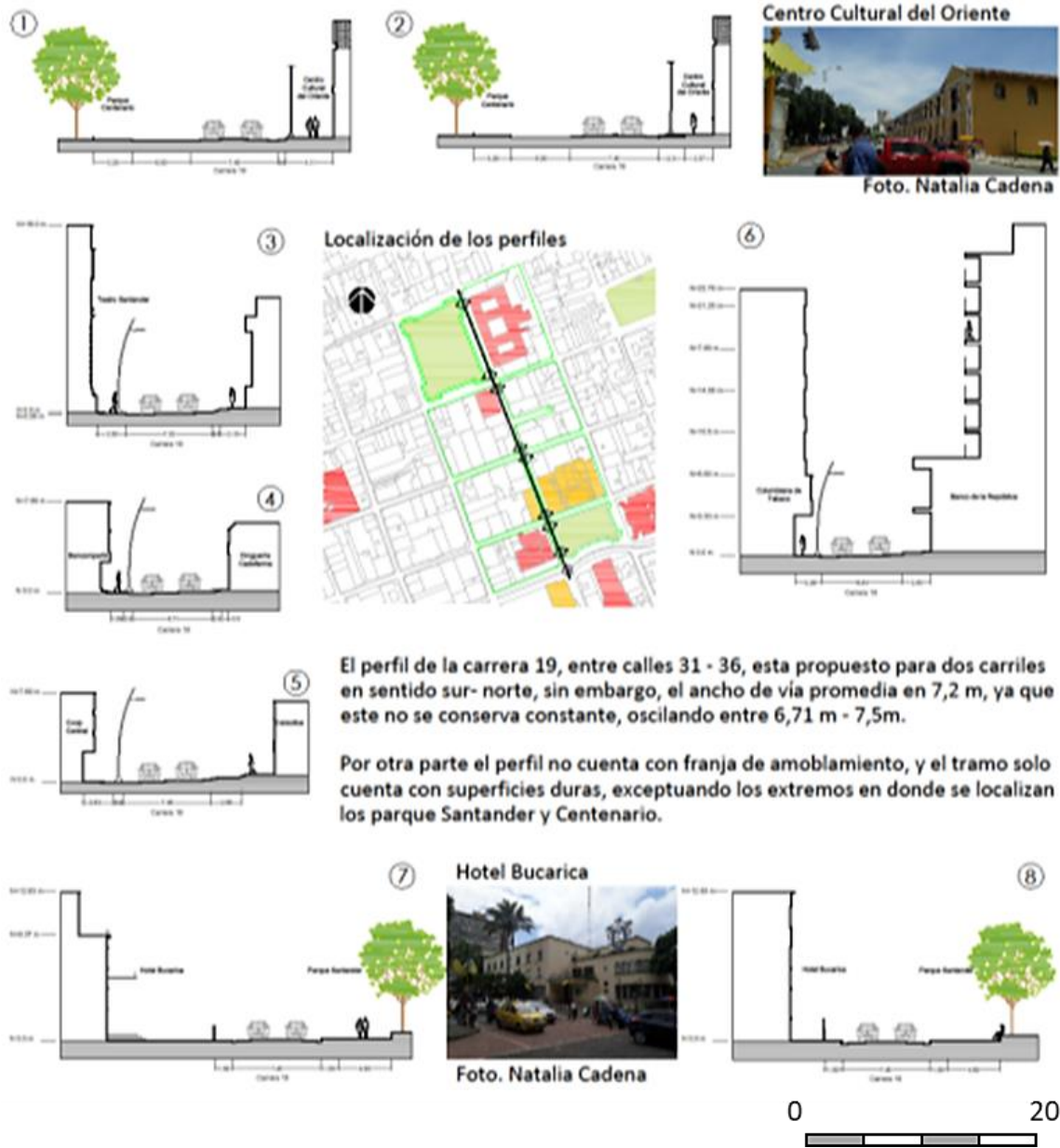
En las manzanas que enmarcan el eje se destacan: el remate de la calle 35; vía peatonal, los hitos arquitectónicos y las edificaciones patrimoniales: Hotel Bucarica, El Club del Comercio, la Sagrada Familia, el Teatro Santander y el Centro Cultural del Oriente, las cuales restringen el ancho del perfil y las vías que a futuro pueden consolidar la interconexión de la red de parques del sector centro.

A su vez, cercano a la zona de intervención se encuentran el parque Antonia Santos que se conecta con el parque Centenario por la carrera 33, y por la carrera 31 se comunica el parque Centenario con el parque de los Niños. Por otra parte, está la antigua Plaza San Mateo, patrimonio de la ciudad.



Figura 21. Estado actual eje de estudio. Elaborado: Natalia Cadena.

En el reconocimiento del estado actual de la zona de intervención se realiza el alzado de los perfiles a lo largo del eje en cada uno de los cruces que se encuentran dentro de este: Carrera 19 con calles 31, 33, 35 y 36, a lado y lado de cada manzana, y un corte a lo largo de la carrera 19 entre calle 31 y 36.



El perfil de la carrera 19, entre calles 31 - 36, está propuesto para dos carriles en sentido sur-norte, sin embargo, el ancho de vía promedio en 7,2 m, ya que este no se conserva constante, oscilando entre 6,71 m - 7,5m.

Por otra parte el perfil no cuenta con franja de amoblamiento, y el tramo solo cuenta con superficies duras, exceptuando los extremos en donde se localizan los parque Santander y Centenario.

Figura 22. Perfiles eje de estudio. Elaborado: Natalia Cadena.

Al realizar el desarrollo de los perfiles se encuentra la irregularidad del ancho del eje y el centro de la vía.

Se evalúan dos escenarios posibles para el desarrollo del eje partiendo del estado actual del eje: aplicando del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el planteamiento del eje con un solo carril aplicando el Manual del Espacio Público.

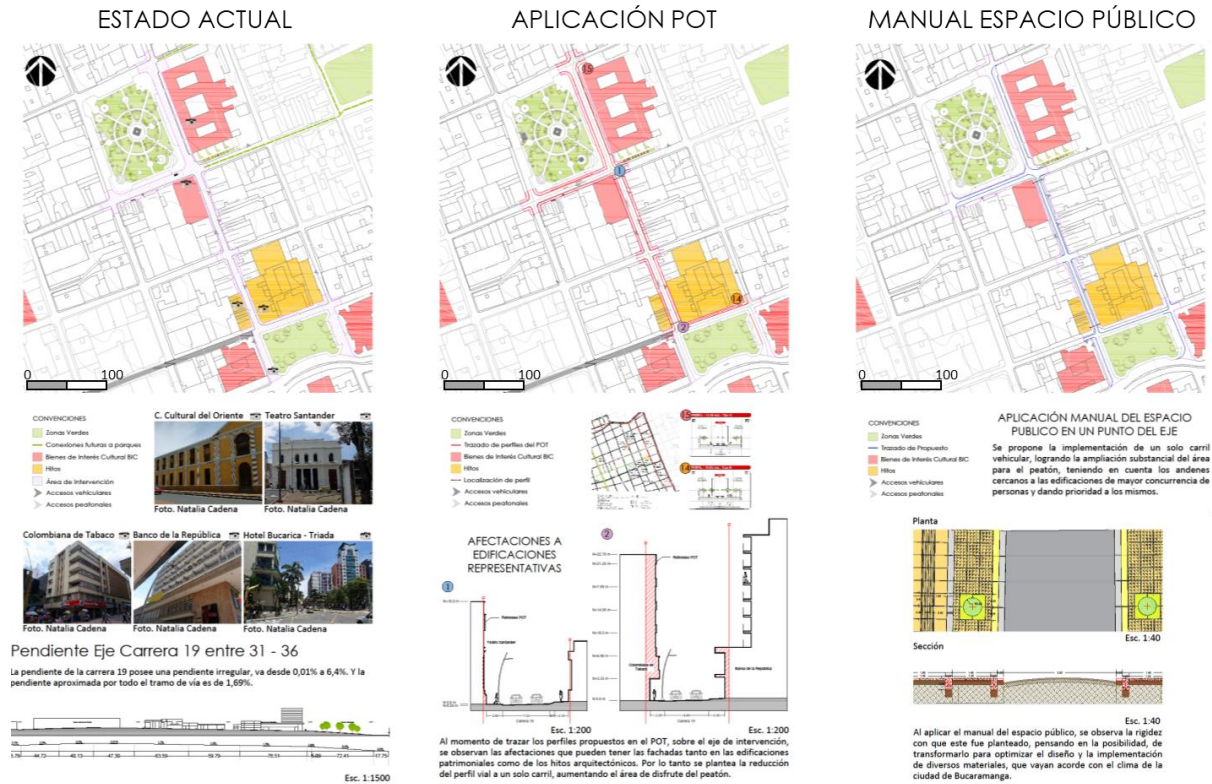


Figura 23. Estado actual, aplicación POT y Manual del espacio público. Elaborado: Natalia Cadena.

Al aplicar el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), siendo esta la normativa vigente, es inviable llevarlo a cabo puesto al existir edificaciones patrimoniales a lo largo del eje y aplicar los retrocesos exigidos por el POT las fachadas de las mismas se verían afectadas, por lo cual se plantea reajustar el perfil vial del eje reduciéndolo de dos carriles a uno y proponiendo que el eje sea de prioridad invertida.

Por otra parte, luego de reducir el carril, se toma un punto de este y se le aplica el Manual del Espacio Público observando que esta normativa es muy rígida y no permite propuestas diversas que puedan dar un carácter singular al eje.

10. Referente teórico

Al establecer el referente teórico del proyecto se realizó un comparativo entre tres autores Kevin Lynch, Salvador Rueda y Jan Gehl porque sus planteamientos se relacionan en la visión pensada en el peatón para el abordaje del espacio público, y con esto se escogió el de mayor pertinencia para aplicación de un enfoque metodológico en el desarrollo de la propuesta. Acto seguido se realiza una descripción del método seleccionado. (Ver planos 3. Referente Teórico y 11. Aplicación de la Herramientas de Jan Gehl)

10.1. Comparativo metodologías de Kevin Lynch, Salvador Rueda y Jan Gehl.

A continuación, se muestra una tabla comparativa de tres urbanistas Kevin Lynch, Salvador Rueda y Jan Gehl, donde se valora el objetivo de la metodología de cada autor, las herramientas que propone, los recursos que se requieren para su realización, la duración y si estas metodologías han sido usadas en el diseño urbano. Es importante mencionar que, para la realización de esta matriz y estudio de la metodología de cada autor con la revisión de los siguientes textos: La Imagen de la ciudad de Kevin Lynch (1998), Urbanismo ecológico en el caso de Salvador Rueda (2017) y How to study public life de Jan Gehl (2013).

Tabla 3. *Comparativo metodologías de Kevin Lynch, Salvador Rueda y Jan Gehl.*

ITEM	AUTOR		
	JAN GEHL	KEVIN LYNCH	SALVADOR RUEDA
OBJETIVO DEL MÉTODO	Estudiar la vida pública en aras de plantear proyectos que mejoren el espacio público y la forma como las personas interactúan con él.	Estudiar la percepción de los usuarios de un lugar para entender las imágenes de construcción colectiva.	Estudiar la ciudad para determinar qué tan sostenible es.
HERRAMIENTAS	Reflexión sobre las preguntas. Herramientas: Conteo, Mapeo, Rastreo, Seguimiento, Búsqueda de rastros, Fotografar, Mantenimiento de diario y Paseos de prueba.	Entrevista, Informe realizado por expertos.	Categorías de estudio: Compacidad, Espacio Público, Movilidad, Complejidad, Biodiversidad, Metabolismo Urbano, Cohesión social.
RECURSOS NECESARIOS	Observación, un lápiz y papel	Una muestra considerable para validar la información de la entrevista, disposición de expertos.	Observación, un lápiz, papel, metro, google earth, herramientas meteorológicas.
DURACIÓN APROXIMADA	Dependiendo de aquello que se desee observar, puede variar entre un día, una semana o variaciones de tiempo en diversas épocas del año.	Más de un año	Entre 2-3 meses
APLICACIÓN PUNTUAL AL DISEÑO URBANO	SI	NO	SI

Elaborado: Natalia Cadena

Fuente: (Lynch, K., 1998) (Gehl, J y Svarre, B., 2013) (Rueda, 2017)

El método coherente con el objetivo del proyecto de grado: Realizar una intervención urbana encaminada y orientada a la interconexión y revitalización en el espacio público, es el propuesto por Jan Gehl, pues el de Kevin Lynch se enfoca en las percepciones de una muestra de personas y no estudia su interacción con el espacio público, por su parte el método de

Salvador Rueda determina la sostenibilidad del lugar objeto de estudio. Mientras que Jan Gehl en su método busca el estudio de la vida pública y el mejoramiento del espacio público.

Por otro lado, en las herramientas y recursos necesarios, el método de Kevin Lynch es inviable para el desarrollo del proyecto de grado porque la disposición de expertos requeriría un gasto que no puede sustentar un estudiante, además, la aplicación de la entrevista requiere bastante tiempo y varias personas idóneas que puedan realizar las preguntas y la aplicación. Mientras que los métodos de Salvador Rueda y Jan Gehl se pueden hacer entre una o dos personas.

En relación a la duración de cada método: el de Kevin Lynch requiere un tiempo bastante extenso, teniendo en cuenta el tiempo dispuesto para la elaboración de la caracterización, en concordancia con lo estipulado por la universidad la cual plantea una duración total del proyecto de 2 años, por lo cual la caracterización máxima se debe realizar entre 1 a 4 meses.

Sin embargo, aunque los métodos de Jan Gehl y Salvador Rueda tienen grandes ventajas, lo más importante es hacia dónde va y que buscan en sus métodos y la propuesta metodológica de Jan Gehl está totalmente relacionada con el planteamiento del proyecto de grado.

En consecuencia, al profundizar sobre el enfoque de Jan Gehl en libros como *La humanización del espacio urbano* y *Ciudades para la gente*, entre otras de sus publicaciones, se comprende su metodología, su mirada de la ciudad y cómo esta debe brindar a sus habitantes las herramientas para que puedan desarrollar diversas actividades, no solo las necesarias sino las sociales y sobretodo las opcionales. (Gehl, J. 2009)

10.2. Descripción del método seleccionado

Jan Gehl en su libro *How to Study Public Life* plantea una metodología de estudio del espacio público y las interacciones en el mismo, donde primero menciona varias preguntas para reflexionar acerca de cuáles son los aspectos más relevantes de analizar, así mismo plantea 8 herramientas basadas en la observación que permiten acercarse a la realidad de la vida urbana y poder caracterizarla en aras de proyectar iniciativas de mejora de espacios públicos de una forma más acertada en relación con las dinámicas cotidianas de los usuarios. (Gehl y Svarre, 2013)

Se expondrán dos figuras una que explica la utilidad de las preguntas (Ver Figura 23) y otra que describe las herramientas que el autor propone (Ver Figura 24).



Figura 24. Interrogantes propuestos por Gehl en su metodología. Elaborado: Natalia Cadena
Fuente: (Gehl, J y Svarre, B., 2013)

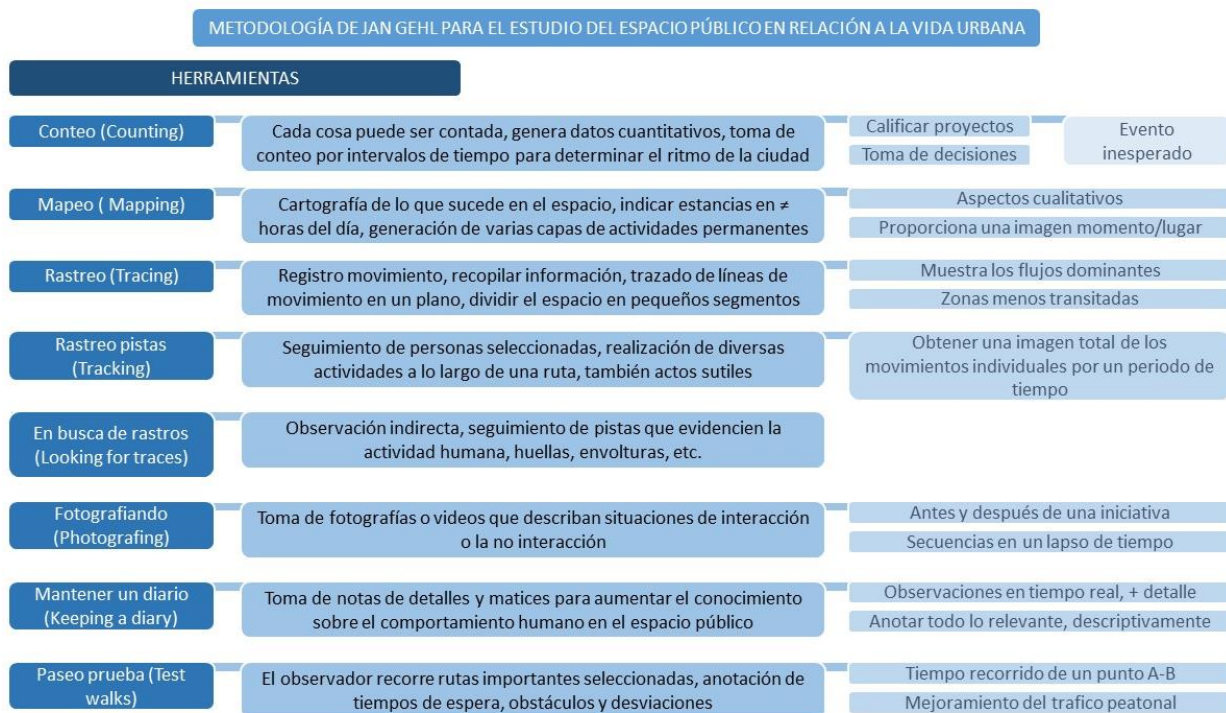


Figura 25. Herramientas propuestas por Jan Gehl en su metodología. Elaborado: Natalia Cadena. Fuente: (Gehl, J y Svarre, B., 2013)

10.3. Aplicación de las Herramientas Metodológicas de Gehl

En la identificación del lugar se implementan las herramientas metodológicas, planteadas por Gehl: Conteo (Counting) y Rastreo (Tracing) para comprender las dinámicas de uso del espacio público que tienen los ciudadanos al transitar por el eje de estudio.

En la aplicación de la herramienta Counting, se identifican previamente los tipos de conteo de personas que existen: Intersección, el cual sirve para definir la clase de cruce peatonal, Puerta; se realiza en un tramo de un eje viario y los encargados del conteo se sitúan en cada extremo de este, para determinar el número de personas que entra y sale por estos puntos, como si fuese una puerta, y Volantes; la persona que realiza el conteo se desplaza a lo largo un trayecto contando el número de personas que se cruzan con él. (Nuñez, 2016, 63 párr.. 4,5 y 6).

En este caso se realizó el conteo tipo puerta, ya que el objeto de estudio es un tramo de un eje vial. Realizando las mediciones así, en el eje de estudio: Carrera 19, entre calles 31-36 y en un tramo dentro del eje en la Carrera 19, entre calles 33 – 35. Se toman como referencia una fecha de alta y una de baja concurrencia de personas: el 23 de diciembre 2017 y el 01 de enero de 2018, respectivamente, donde se realizaron 3 conteos de 10 min por tramo, para un total de 60 min por los dos tramos, 120 min por los dos días de conteo y un total de 1249 personas contadas. Cuyos resultados se muestran a continuación:

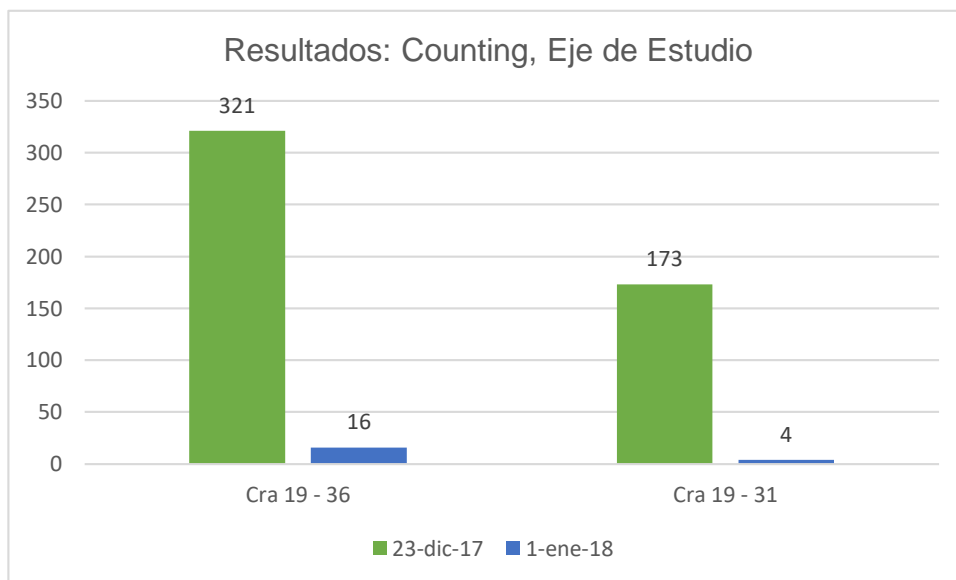


Figura 26. Resultados: Counting, Eje de Estudio. Elaborado por Natalia Cadena.

El primero de enero fue el día de menor flujo peatonal, a su vez este día se evidenció un número mayor de personas en el conteo realizado en el eje de estudio en relación al mismo conteo realizado en el tramo dentro del eje, sin embargo, en el día de mayor flujo peatonal el 23 de diciembre, se contabilizaron mayor número de personas en el tramo de la carrera 19 entre calles 35 – 33.

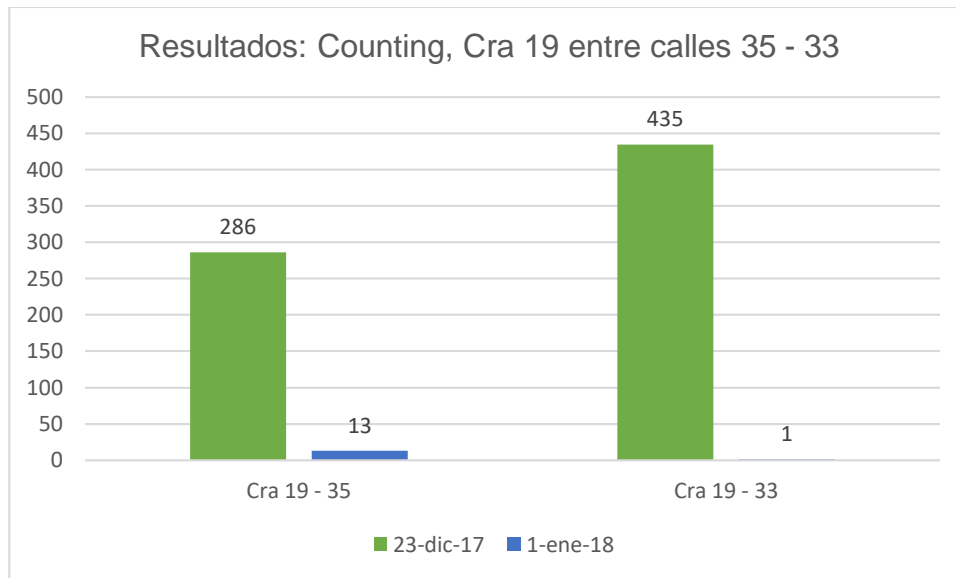


Figura 27. Resultados: Counting, Cra 19 entre calles 35 – 33. Elaborado por Natalia Cadena.

Al observar las figuras 23 y 24 se encuentra que tanto el día 23 de diciembre de 2017 como el 01 de enero de 2018 el número de personas que entro y salió por cada puerta es distinto, eso quiere decir que las personas no recorren todo el tramo o que entran en alguno de las edificaciones a lo largo del eje.

Dentro del mismo conteo se aproximó la edad y género de las personas contadas, para comprender qué tipo de población suele transitar por el eje y el tramo del eje en estas dos fechas, para la categoría de edad, se tomaron las siguientes variables, niños de 0-6 años, niños 7-14 años, jóvenes entre 15 – 29 años, adulto joven entre 30 – 44 años, adulto entre 45 – 59 años, adulto mayor entre 60 – 74 años y tercera edad de 75 años en adelante.

En el conteo del eje de estudio en los días 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, en la puerta de la carrera 19 calle 36 esquina del Parque Santander se obtienen los resultados que se muestran a continuación:

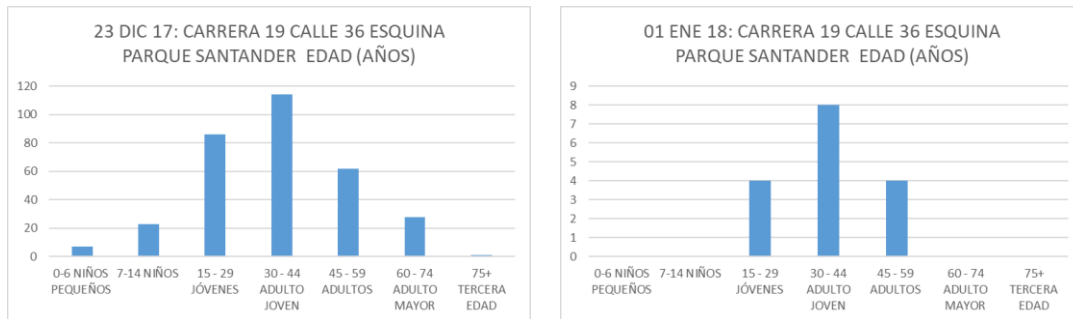


Figura 28. Comparación resultados de conteo por edad en la Carrera 19 con calle 36. Entre el 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, respectivamente. Elaborado por Natalia Cadena.

En el conteo del eje de estudio en los días 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, en la puerta de la carrera 19 calle 31 esquina del Parque Centenario se obtienen los resultados que se muestran a continuación:

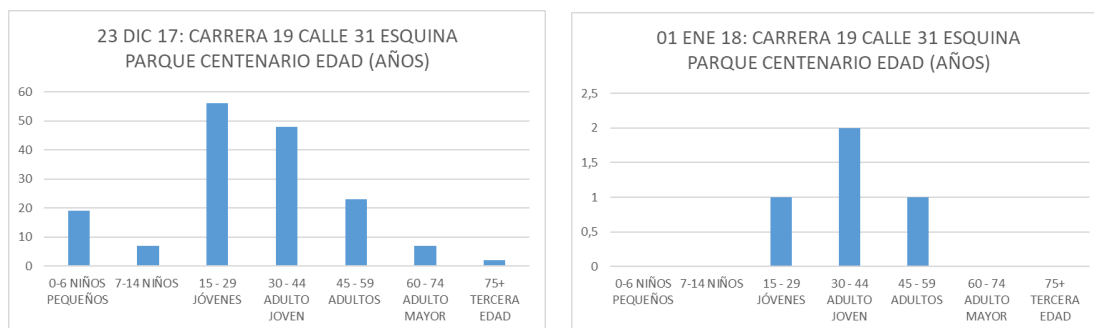


Figura 29. Comparación resultados de conteo por edad en la carrera 19 con calle 31. Entre el 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, respectivamente. Elaborado por Natalia Cadena.

En estas graficas se observa que la edad de población que predomina en este cruce, el día 23 de diciembre de 2017 está entre el rango de edad de 15- 29 años y el día 01 de enero de 2018 está en el rango de 30 – 44 años de edad, adulto joven. También es notorio que el día 01 de enero el rango de edad que se observa transitar por ese eje esta entre 15 -59 años aproximadamente y que no se observan ni niños ni personas mayores.

En el conteo del tramo dentro del eje de estudio en los días 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, en la puerta de la carrera 19 calle 35 esquina del Parque Santander se obtienen los resultados que se muestran a continuación:

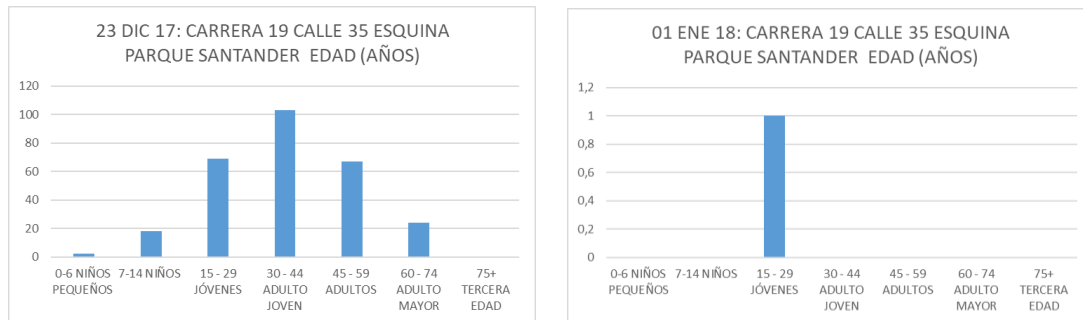


Figura 30. Comparación de resultados de conteo por edad en la Carrera 19 con calle 35. Entre el 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, respectivamente. Elaborado por Natalia Cadena.

En estas graficas se observa que en el conteo del día 23 de diciembre de 2017 el grupo etario que predomina es de 30 a 44 años, o adulto joven. Pero en cambio el 01 de enero de 2018 solo se observa 1 persona entre el rango de 15 a 29 años, es importante resaltar que ese día las personas que se encontraban en la zona eran habitantes de calle, que estaban consumiendo sustancias psicoactivas.

En el conteo del tramo dentro del eje de estudio en los días 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, en la puerta de la carrera 19 calle 33 esquina del Parque Santander se obtienen los resultados que se muestran a continuación:

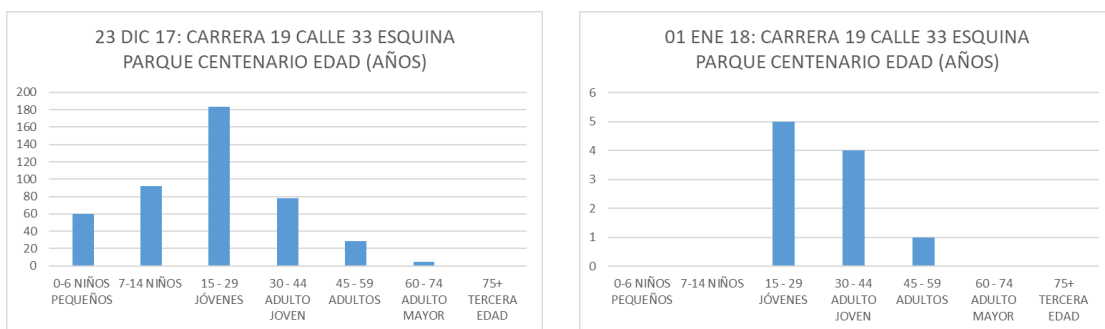


Figura 31. Comparación de resultados de conteo por edad en la Carrera 19 con calle 33. Entre el 23 de diciembre de 2017 y 01 de enero de 2018, respectivamente. Elaborado por Natalia Cadena.

En estas graficas se observa que la edad de la población que predomina en este cruce es la que se encuentra en el rango de 15 – 29 años de edad, adulto joven, y que el 01 de enero

En estos resultados se identifican los cruces neurálgicos dentro del eje, el primero es el cruce de la carrera 19 con calle 35, punto de remate del tramo peatonal de la calle 35 entre carreras 15 y 19, culminando en el parque Santander y el segundo es el cruce de la carrera 19 con calle 36, siendo la calle 36 un vía de constante flujo vehicular que además cuenta con cuatro carriles, dos en sentido este a oeste y dos en sentido oeste a este, donde se observó en la aplicación de la herramienta a algunos peatones que pasaron de un punto a otro en forma diagonal o por fuera del paso establecido para las personas en las esquinas.

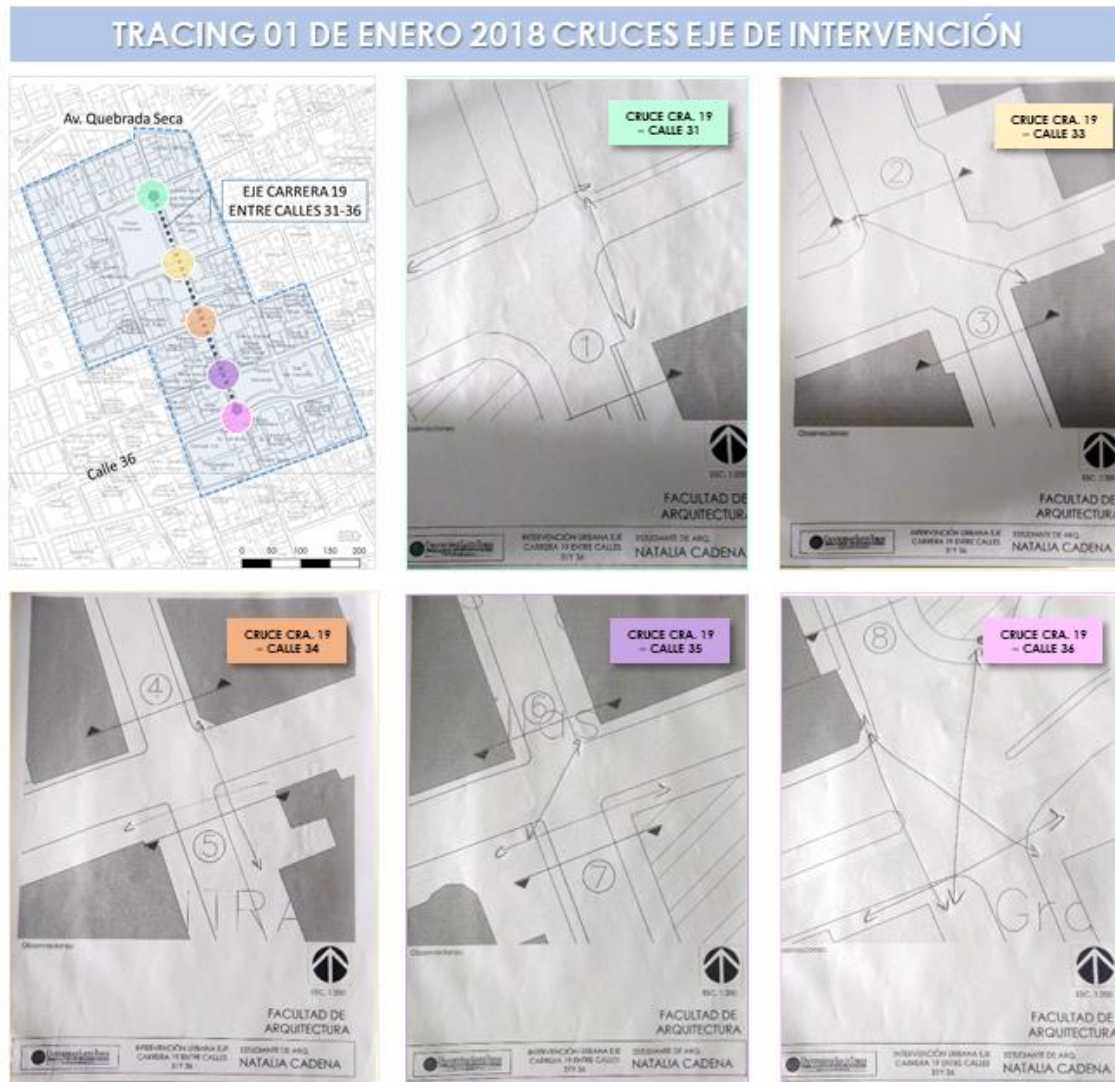


Figura 33. Resultados aplicación herramienta Tracing en el eje de estudio, aplicada el 01 de enero de 2018. Elaborado por Natalia Cadena.

Los resultados obtenidos reafirmaron la forma errada de cruzar de las personas en los cruces de la carrera 19 con calle 35 y el cruce de la carrera 19 con calle 36. En el cruce de la carrera 19 con calle 33 se encuentra también una forma irregular de realizar el cruce por un peatón, pero, es importante destacar que a diferencia del día 23 de diciembre de 2017, cuando se realizó la primera aplicación, el día primero de enero es un día de baja afluencia tanto de peatones como de vehículos por lo tanto la gente pasa despreocupadamente los cruces.

11. Formulación de la propuesta

El eje de intervención hace parte del sistema llamado Sector Centro y las transformaciones que se realicen en el tendrán un impacto en el sector, es por ello que la formulación de la propuesta se desarrolla desde dos escalas: Sector Centro y Eje de Intervención, a través de tres ejes de trabajo: Espacio Público, Interconexión y Revitalización.

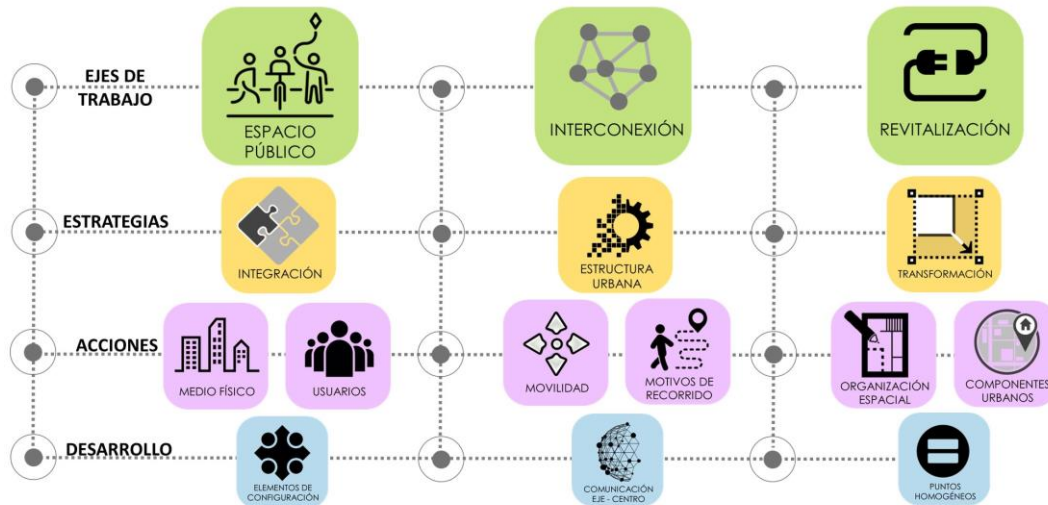


Figura 34. Ejes de trabajo. Elaborado: Natalia Cadena.

11.1. Espacio Público

El proceso de expansión no planificado de la ciudad de Bucaramanga y las actividades que alberga el Sector Centro (según estudiosos de la ciudad) han deteriorado el espacio público generando una ruptura entre las características del lugar y la relación de este con los usuarios, el proyecto busca desarrollar una estrategia de integración entre estos dos elementos logrando que la configuración del espacio público posibilite el encuentro y el desarrollo de diversas actividades: necesarias, opcionales y sociales. (Ver planos 13. Espacio Público I y 14 Espacio Público II)



Figura 35. Espacio público. Elementos de configuración. Elaborado: Natalia Cadena.

Se determinan 5 elementos para la configuración del espacio público.

11.1.1. Mobiliario musical. Localizado frente al Teatro Santander, para generar una relación con esta edificación importante e interacción para las personas que asisten a las actividades culturales.

11.1.2. Mobiliario multifuncional. Se diseña un mobiliario versátil que permita por un costado que una persona se pueda sentar y por el otro sea una cartelera para publicar tanto información cultural como réplicas de las muestras artísticas que estén presentes en el Centro Cultural del Oriente (localizado frente a este hecho edilicio) o en otra edificación de uso similar, dentro del eje de intervención.

11.1.3. Arborización. Se investiga acerca de las especies arbóreas permitidas para el Área Metropolitana de Bucaramanga y se escogen tres tipos de árboles: Gualanday, Flor Morado, Rosa de Monte y Guayacán amarillo, todos con inflorescencias de diferente color según el lugar donde se ubiquen (como se aprecia en el render a continuación) para demarcan las tres partes que conforman el eje de intervención; el parque Centenario, el tramo de la carrera 19 entre calles 33 y 35 y el parque Santander.



Figura 36. Render eje de Intervención. Elaborado: Natalia Cadena.

11.1.4. Luminaria. Teniendo en cuenta las luminarias del Hotel Bucarica y el Parque Santander, en contra posición a las luminarias que se instalaron recientemente sobre la carrera 19, se plantea luminaria que rescate el valor histórico del lugar.

11.1.5. Banca. Frente al Teatro Santander y la Triada se plantea una banca con alma de concreto recubierta por madera para exteriores que cumpla dos funciones servir de asiento para los transeúntes y que contenga la arborización propuesta para cada uno de estos puntos del eje, esta se propone como un módulo de tres bancas que generan una estancia y que representan el paso de lo histórico a lo actual.

11.2. Interconexión

El crecimiento histórico de la ciudad se dio en su centro de occidente a oriente por limitantes geográficas, pero además esto se dio jalonado por desarrollo de los parques del sector, sin embargo, estas conexiones entre parques unidos a la movilidad dentro del sector fundamentan la estrategia de Estructura Urbana la cual desarrolla el eje de intervención dentro de un todo: el Sector Centro, por medio de los sistemas por escalas. (Ver planos 15, 16 y 17 Interconexión)

11.2.1. Sector Centro: Sistemas por escalas: El espacio público es el elemento que articula y transforma el sector centro de Bucaramanga, le da vida al sector, sin embargo, este como elemento integrador, necesita un ejercicio de comprensión y análisis de todas las variables que lo componen no solo en la actualidad sino desde sus orígenes. Además, el tipo de intervención propuesto en el eje, es versátil, pues en él se encuentran existen diversas dinámicas, ritmos y ciclos repetitivos a lo largo del año; es por eso que la intervención propuesta contempla todas estas variaciones, se interpretan y se desarrollan de forma atemporal, con un planteamiento de sistemas por escalas yendo del eje de intervención al Sector Centro, donde se ilustran los principios de zonas verdes, el sistema vial y los usos predominantes.

Por ello, se retoman el Plan Centro propuesto por el Departamento Administrativo de Planeación Municipal (Narváez, 1986), donde se buscaba repotenciar el Centro de la ciudad, mediante una subdivisión por medio de cuadrantes y la consolidación del sistema de espacios públicos. Esto unido al concepto de Supermanzana propuesto por La Agencia de Ecología Urbana de Barcelona (s.f.) y reinterpretándolo al contexto de la ciudad de Bucaramanga, permiten orientar la propuesta de diseño y vislumbrar el Centro a futuro.

El planteamiento de Sistemas por escalas para el sector Centro de Bucaramanga, se desglosa primero en el Principio de Sistema Vial.

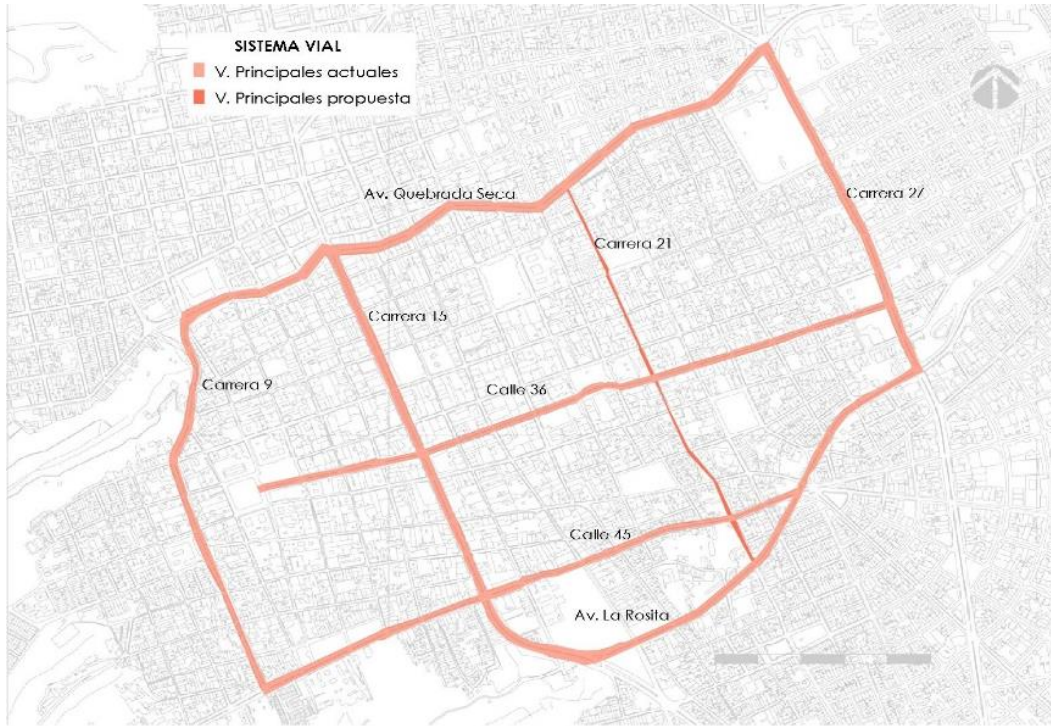


Figura 37. Sistema vial. Elaborado: Natalia Cadena.

El cual busca la subdivisión del sector a través de vías de primer y segundo orden, en cuadrantes con un promedio de 25 manzanas, que permitan una movilidad más eficaz, trasladando el tráfico frecuente a estas vías, liberando las manzanas al interior de cada cuadrante, en relación a este principio, se propone la Carrera 21, como vía de segundo orden que subdivida los cuadrantes entre la carrera 15 y la carrera 27, permitiendo a su vez acortar las distancias entre estas vías.

Se identifican a su vez los usos predominantes existentes en el sector Centro, pues articulan los principios de Sistema Vial y Zonas Verdes.

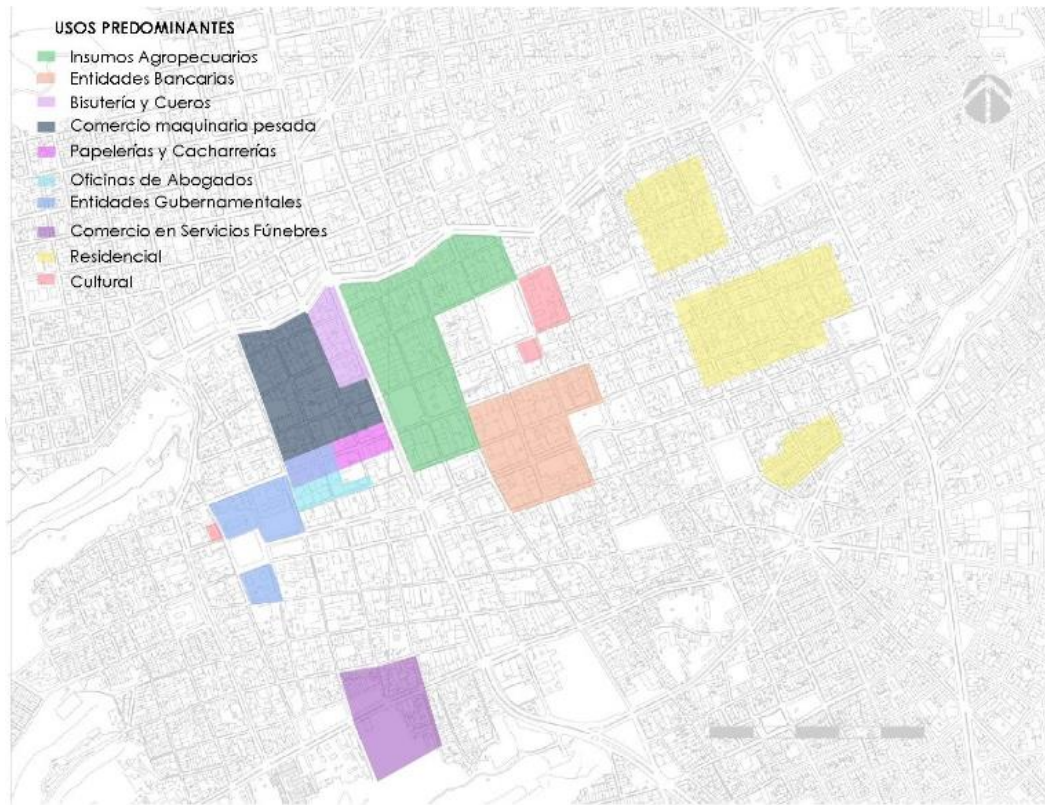


Figura 38. Usos predominantes. Elaborado: Natalia Cadena.

Finalmente, se propone la red de Zonas verdes, la cual interconecta los parques de Sector Centro, donde se resalta la conexión entre el parque Santander y el parque Centenario, Eje de Intervención, como una primera fase, y la continuación de la red se proyecta a futuro. Así como la proposición de un nuevo parque para el cuadrante delimitado entre la carrera 15 y la carrera 21 y las calles 36 y 45, el cual sirve de remate a un pasaje comercial deprimido y a futuro consolida el eje de la carrera 19 desde la carrera 31 hasta la carrera 41, como un eje peatonal que conecta tres parques del Sector.



Figura 39. Zonas Verdes. Elaborado: Natalia Cadena.

Compilando los tres principios se obtiene el siguiente resultado, el cual logra la interconexión dentro del sector, transformando la movilidad, uniendo los parques y teniendo en cuenta los usos que son los que le dan la vida al Centro de la ciudad.

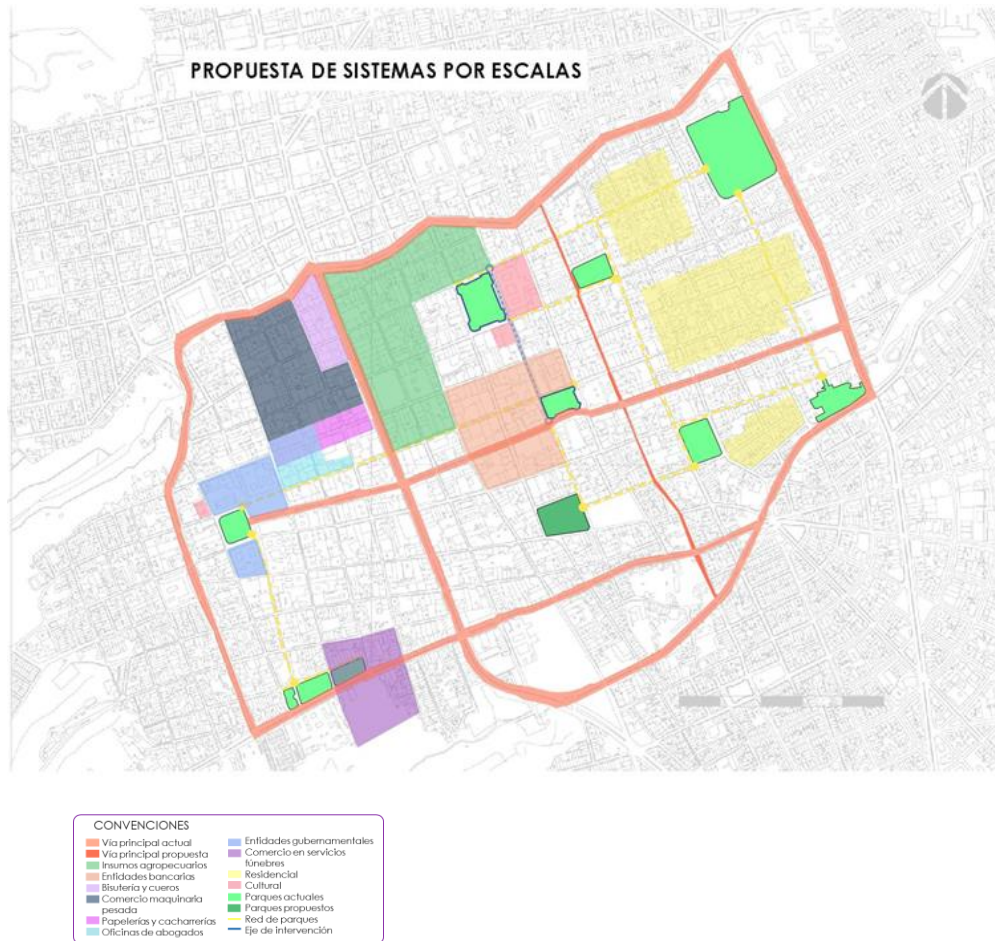


Figura 40. Propuesta de Sistemas por Escalas. Elaborado: Natalia Cadena.

En adición, a lo anterior y profundizando en el cuadrante en el cual se desarrolla el eje, se toma como referencia la Supermanzana, realizando un paralelo entre el ideal de este concepto y su reinterpretación para la ciudad de Bucaramanga.

El concepto de Supermanzana, expresa: “(...) son células urbanas de unos 400 por 400 metros, en cuyo interior se reduce al mínimo el tráfico motorizado y el aparcamiento de vehículos en superficie, y se da la máxima preferencia a los peatones en el espacio público. El tráfico motorizado circula por las vías perimetrales, mientras las calles interiores se reservan al peatón y, en condiciones especiales, a cierto tipo de tráfico como vehículos de residentes,

servicios, emergencias, carga y descarga.” (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, 2012, Modelo Conceptual, párr. 2)

Sin embargo, por el funcionamiento del cuadrante donde se encuentra el eje, se reinterpreta de la siguiente forma; se estipulan las vías perimetrales de mayor tráfico, la Av. Quebrada Seca, la Calle 36 y las Carreras 15 y 21. Las calles y carreras internas de este cuadrante, se proponen solo para tráfico específico de la zona, priorizando el tráfico peatonal. A su vez, las calles 31 (en sentido oriente – occidente) y 33 (en sentido occidente - oriente), se priorizan solo para tránsito de bus urbano, esto con el fin de acortar las distancias de los peatones y respetando las dinámicas del cuadrante en relación al constante flujo de personas, que llegan a este punto a los focos de actividad cultural que allí existen y las personas que se desplazan a sus veredas luego de la compra de insumos agrícolas.

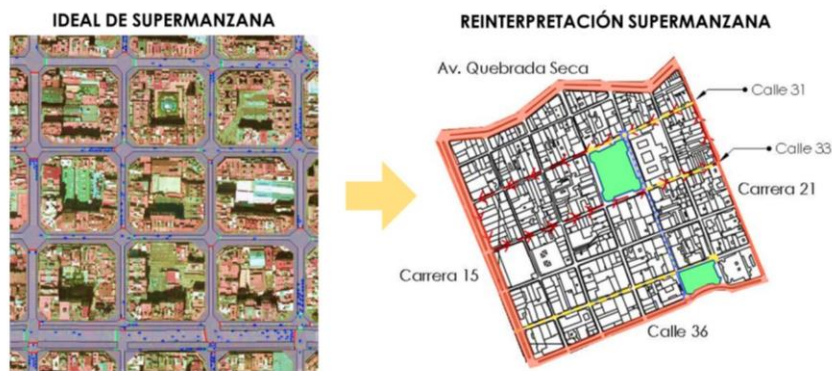


Figura 41. Paralelo ideal y reinterpretación Supermanzana. Fuente: Editado por Natalia Cadena.

11.3. Revitalización

El eje de intervención se encuentran importantes y representativos hechos edilicios que han marcado la historia de la ciudad, sin embargo, actualmente el espacio público que los conecta se encuentra en deterioro, es por ello que en el desarrollo del proyecto se plantea la estrategia de Transformación que logra la lectura del eje evidenciando los puntos homogéneos

del mismo, un lenguaje singular que resalte los valores históricos y simbólicos de estos elementos jerárquicos dentro de la propuesta.

A partir de los resultados obtenidos de la aplicación de las herramientas de Jan Gehl, se determinan los tipos de zonas dentro del eje: los cruces, las zonas de estancia, las zonas de recorrido y las de relación entre edificaciones representativas y parques, esto unido a las actividades que el referente propone y clasifica otorgan una primera imagen de las cualidades que debe tener cada una de estas zonas, determinadas como zonas homogéneas porque poseen características similares entre sí, por lo cual se establecen acciones específicas para el desarrollo de cada una de ellas.

Cada una de las zonas se relaciona de mayor o menor forma con las actividades planteadas por Gehl, así: Los cruces y zonas de recorrido: con las actividades necesarias y las zonas de estancia y de relación edificaciones representativas-parques: con las actividades opcionales y sociales, por lo cual estas últimas requieren elementos de configuración del espacio público que puedan garantizar el confort de sus usuarios. (Ver plano 18.

Revitalización)

Como resultado se obtiene una propuesta de diseño que permite configurar el eje entre los parques con un lenguaje singular que rescate patrimonio edilicio y revitalice el eje. (Ver Planos del 19 al 25)

12. Conclusión

En conclusión, se puede afirmar que el eje de Interconexión entre el Parque Santander y el Parque Centenario en el Centro de Bucaramanga como elemento que conforma el espacio público, permite la transformación y revitalización de este sector, ya que sus estrategias de desarrollo, diseño y vocación contemplarán las variables del sector del que hace parte, configurándolo de tal forma que cambiará el paradigma actual de área en deterioro, a una nueva imagen de ciudad en la que lo histórico, patrimonial, económico y político, se consolidaron como un foco de actividades contundentes que pueden repotenciarlo y ser pensado en el imaginario colectivo como un lugar de disfrute de las personas y no de prioridad vehicular.

A su vez, esta intervención urbana puntual logra un impacto en el sector, no solo por la propuesta planteada, sino por su localización estratégica y las actividades que allí se desarrollan, las cuales se conectan hacia el interior del sector centro y brindan servicios tanto al municipio de Bucaramanga como a sus municipios aledaños.

Además, estas estrategias de análisis y diseño para el eje planteado pueden replicarse en las conexiones que conformar la red de parques del centro de Bucaramanga, ya que le dan una configuración homogénea a esta, creando un lenguaje singular para una zona tan representativa en la ciudad.

En adicción, al desarrollar la propuesta de diseño para el eje que comunica al parque Santander con el parque Centenario, se propone un manejo no solo para el eje sino para la movilidad de sector centro, planteando acciones que logren el mejoramiento de la conectividad tanto vehicular y peatonal que repercutan en la calidad del espacio público, dando prioridad al peatón.

Por último, como parte del proceso de investigación en el Semillero de Estudios Urbanos (SEURB), inscrito en la Universidad Santo Tomás y dirigido por Arq. Diana Sevilla en 2017, el proyecto fue presentado internacionalmente, en la XII Congreso Internacional de Principios y Prácticas del Diseño, del 5-7 de marzo 2018, producto de la participación en este evento se presentó un Póster Virtual que sintetizaba el planteamiento del proyecto.

Eje de Interconexión y Revitalización entre el Parque Santander y el Parque Centenario en el Centro de Bucaramanga – Santander, Colombia

NATALIA A. CADENA, BUCARAMANGA, COLOMBIA - PHD. DIANA C. SEVILLA, BUCARAMANGA, COLOMBIA
UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS - FACULTAD DE ARQUITECTURA


INTRODUCCIÓN

El Eje de Interconexión y Revitalización entre el Parque Santander y el Parque Centenario en el Centro de Bucaramanga, Santander - Colombia, es un proyecto que pretende analizar una visión retrospectiva del lugar generando una propuesta actual, que responda a las transformaciones que ha experimentado dicho sector históricamente, como lo son su expansión no planificada y las actividades que lo convierten en un foco administrativo y comercial, que al mismo tiempo ha deteriorado su espacio público.

RESUMEN

El tipo de intervención urbana que se llevará a cabo es la operación estratégica, que según la Secretaría de Planeación de Bogotá es un instrumento de planeación que logra un mejor uso del suelo con el fin de organizar y conectar el territorio en el ámbito físico, ambiental, social y económico, esta se realiza en una zona específica para que genere un mayor impacto, e impulse el potencial del sector. (Secretaría Distrital de Planeación, 2015. Ordenamiento Territorial/ Operaciones Estratégicas, párr. 1-2)

En consecuencia, esta intervención urbana se realizará en el sector Centro comprendido entre la carrera 27 y la carrera 9 y la Avenida Quebrada Seca y la Av. La Roca dentro del cual se delimita el área de intervención, la red de parques que comprende la cortina entre el parque García Rovira, el parque Romero, el parque Centenario, el parque Santander, el parque Antonia Santos, el parque Bolívar y el parque de los Niños, sin embargo la propuesta se desarrolla en el eje que une el parque Santander y el parque Centenario, en la carrera 19 entre calles 31 y 36. Esta intervención busca interconectar y revitalizar el espacio público, mejorar la calidad y la configuración físico espacial dentro del eje, que a su vez responda a su contexto y lo articule dentro del sector en el que se desarrolla.



Delimitación del eje de estudio, Carrera 19, entre calles 31-36. Elaborado por Natalia Cadena, 2017.

Para llevar a cabo el diseño de la intervención urbana, se propone hacer una investigación preliminar sobre las concepciones teóricas en el planteamiento del arquitecto y urbanista Jan Gehl, y políticas como el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de movilidad, para se considere que este análisis previo es fundamental como punto de partida, para el diseño de la propuesta, permitiendo así la transformación del espacio urbano.


HIPÓTESIS

El Eje de Interconexión entre el Parque Santander y el Parque Centenario en el Centro de Bucaramanga como elemento que conforma el espacio público logrará la transformación y revitalización del sector Centro de Bucaramanga.

ANTECEDENTES

Al evidenciar la problemática del sector Centro de Bucaramanga en relación al diseño del espacio público y la desactivación del mismo, se plantea una intervención urbana que logre el mejoramiento de la configuración físico espacial del eje de estudio con el fin de optimizar las condiciones del sector y la contextualización de este elemento como interconexión.

Esta propuesta tendrá repercusiones no solo en el sector centro y el municipio de Bucaramanga, sino en el Área Metropolitana de Bucaramanga – AMB, comprendida por los municipios de: Bucaramanga, Floridablanca y Piedecuesta, por la cobertura de servicios que las edificaciones a lo largo del eje prestan a la comunidad, en relación a, entidades gubernamentales: el Banco de la República; comerciales: la Cámara de Comercio, centro de negocios: la Tíladra; educativos: el Antiguo Hotel Bucarica y culturales y recreativos: el Centro Cultural del Oriente, el Teatro Santander y el Club del Comercio.



Área de cobertura de un proyecto realizado por Natalia Cadena.

METODOLOGÍA

Para llevar a cabo el diseño de la intervención urbana se desarrollan cuatro fases, iniciando con una contextualización en la cual se establecen la pertinencia y el planteamiento del proyecto; seguido de una identificación del lugar, reconociendo el marco histórico que se enfoca en la problemática del sector Centro y las dinámicas que han modificado al objeto de estudio, unido a esto tenemos el marco normativo y legislativo que regula la elaboración del diseño, así, como el reconocimiento de la zona de influencia e intervención, información traducida en el Análisis y Diagnóstico que determina los insumos para la Formulación de la propuesta.

El referente teórico escogido por su concordancia entre la metodología que expone y la hipótesis del proyecto, así el arquitecto danés Jan Gehl, quien indaga a cerca de la interacción entre las personas y su relación directa con el espacio público para diseñar propuestas que mejoren las cualidades físico-espaciales y responden al lugar.

Por ello, en la fase de identificación del lugar se implementan las herramientas metodológicas, planteadas por Gehl: Counting y Tracing para comprender la dinámica de usos del espacio público que tienen los ciudadanos al transitar por el eje de estudio.

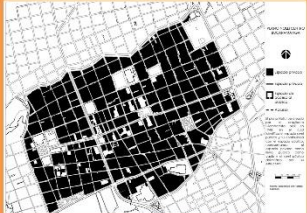
Participantes: En la aplicación de la herramienta Counting se tomó como referencia una fecha de alta y baja concurrencia de personas: el 23 de diciembre 2017 y el 01 de enero de 2018, respectivamente, para un total de 1249 personas. Realización las mediciones en el eje de estudio, Carrera 19, entre calles 31-36 y en un tramo dentro del eje en la Carrera 19, entre calles 33 – 35, cuyos resultados se muestran a continuación:

CRUCE	FECHA		CRUCE	FECHA	
	23-dic-17	1-ene-18		23-dic-17	1-ene-18
Cra 19 - 35	286	13	Cra 19 - 36	321	16
Cra 19 - 33	433	1	Cra 19 - 31	173	4

Tabla 1 - 2. Resultados de aplicación de la herramienta de counting. Elaborado por Natalia Cadena.

RESULTADOS

En el desarrollo de la fase de la identificación del lugar se obtiene como producto el Plano Nothi en sus formatos: analítico e interactivo entre el espacio público y el semipúblico para comprender estas relaciones y complementar el diseño de la propuesta.



Plano Nothi. Elaborado por Natalia Cadena, 2017.

El resultado será la formulación de un proyecto de diseño urbano que interconecte y revitalice el espacio público a través de un eje que convierta los parques, propuestas que se enmarcan en cualquier ciudad donde se de este tipo de conexión. La propuesta estará desarrollada bajo una mirada integradora del lugar con una visión histórica del contexto actual, desde la perspectiva de quien lo habita, el ciudadano. Por último, se diseñará un plan de movilidad, que permita el desarrollo del eje sin afectar la circulación, eficaz dentro del sector Centro de Bucaramanga.

CONCLUSIÓN


En efecto, el espacio público es el elemento que articula y transforma el sector centro de Bucaramanga, la da vida al sector, sin embargo, el espacio público como elemento integrador necesita un ejercicio para comprender y analizar todas las variables que lo componen no solo en la actualidad sino desde sus orígenes. Además el tipo de intervención que se llevó a cabo en el eje del sector centro de Bucaramanga, existen diversas dinámicas, ritmos y usos que se repiten a lo largo del año, por lo tanto la intervención contempla todas estas variaciones, las interpreta y se desarrolla también de forma atemporal.

REFERENCIAS

1. Área Metropolitana de Bucaramanga. (2011). Plan Maestro de Movilidad. Bucaramanga - Santander, Colombia.
2. Gehl, J. (2008). La Humanización del Espacio Urbano. Barcelona: Rosent.
3. Gehl, J. y Svarre, B. (2013). How to Study Public Life. Washington: Island Press.

CONTACTO

natalia.cadena@unibuc.edu.co
diana.sevilla@ustabuc.edu.co



Principios y Prácticas del Diseño

Figura 42. Póster Virtual. Barcelona 2017. Semillero de Estudios Urbano SEURB. USTA.

También se participó de forma presencial en el X SEMINARIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO, (Barcelona/ Córdoba), en la sede de Córdoba Argentina del 28 al 29 de junio de 2018, producto de la participación de este seminario se obtuvo: la Ponencia internacional, Publicación del proyecto en las memorias del evento con el Artículo: Propuesta de diseño: eje de interconexión y revitalización entre parques. Parque Santander y

Parque Centenario en el Centro de Bucaramanga, Colombia, (Cadena, N, 2018) con ISBN 978-987-4415-25-7 (para su consulta revisar las referencias bibliográficas).

Referencias bibliográficas

- A. B. G. (2005). Intervención sobre la Imagen Urbana en Centros Tradicionales Proyecto de Renovación Urbana: Funicular-Trolebús, Mérida, Venezuela. *Revista Venezolana de Sociología y Antropología*, 367-397.
- Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, (2012). Modelo Conceptual. párr.2. <http://www.bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana>. Recuperado el 13 de febrero de 2018.
- Área Metropolitana de Bucaramanga. (2011). Plan Maestro de Movilidad, Área Metropolitana de Bucaramanga 2011-2030. Bucaramanga , Santander, Colombia .
- Balza, S. F. (1998). Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: reflexiones sobre la experiencia chilena. *EURE, Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales* .
- Barrault, O. (2007). Los espacios de encuentro en la psicología comunitaria y sus implicaciones en la subjetividad. *Subjetividad Política*, Vol(12), pág. 157.
- Bogotá, A. M. (2010). *Pasajes del Centro Histórico de Bogotá*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Bucheli, J. (2012). *Lineamientos para la formulación de políticas públicas de revitalización urbana. Una oportunidad para repensar y proyectar los centros urbanos en el contexto Posmetropolitano*. (tesis maestría), Pontificia Universidad Javeriana. Recuperada de <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/11497>.
- Cadena, N. (2018). *Propuesta de diseño: eje de interconexión y revitalización entre parques. Parque Santander y Parque Centenario en el Centro de Bucaramanga, Colombia*. Repositorio digital Universidad Nacional de Córdoba. Recuperado de:

<https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/6338/Propuesta%20de%20dise%C3%B1o%20de%20interconexi%C3%B3n.pdf?sequence=7&isAllowed=y>

Colautti, V. (s.f.). La articulación como estrategia proyectual. *Habitat Inclusivo*.

Dieter, F. (2011). Una Teoría del Urbanismo. Bogotá: Universidad del Rosario.

Ducci, M. E. (2006). Conceptos Básicos de Urbanismo . México : Trillas.

Encajes urbanos, Definir un concepto a través de una imagen, un texto y un video para el proyecto colectivo "Glosario de Reciclaje Urbano". (2011.). Recuperado el 18 de febrero de 2018, de <https://encajesurbanos.com/2011/12/12/revitalizacion-azoteas-colectivas/>

España, G. d. (17 de 03 de 2017). *Ecourbano*. Obtenido de

http://www.ecourbano.es/faq_herramientas.asp?cat=48&cat2=&id_pro=70

Falcón, A. (2007). *Espacios verdes para una ciudad sostenible*. Barcelona : Gustavo Gili

Gehl, J. (2009). La Humanización del Espacio Urbano. Barcelona: Reverté.

Gehl, J. y Svarre, B. (2013). *How to Study Public Life* . Washington: Island Press.

Gómez, E. M. (2010). El jardín como elemento integrador del hombre en la metrópoli. *Universidad Complutense de Madrid*, 3.

Gomez, N. R. (2008). Estudio de las transformaciones urbanas del área central de Bucaramanga . *Revista M* , 44-46.

López Meza, M. I., Ascui Fernández, H., & Díaz Tejada, J. (2013). Turismo y transporte urbano: circuitos patrimoniales para vehículos motorizados en concepción, Chile. *Urbano*, 14.

Márquez, G. M. (s.f.). La redefinición del espacio público en Bogotá . Bogotá : Universidad de los Andes .

Mauro Chiarella, J. F. (2007). Intervenciones urbanas - Transversalidad e interdisciplina para estudios urbanos. *Revista de Arquitectura* , 47.

Ministerio de Cultura, (2015). *Patrimonio arquitectónico*. Consultado el 11 de julio de 2018 del sitio Web: <http://www.mincultura.gov.co/areas/patrimonio/patrimonio-cultural-inmueble/patrimonio-arquitectonico/Paginas/default.aspx>

Núñez, S. (2016). *¿Cómo se mide el número de peatones que pasan por una calle?*, Consultado el 13 de diciembre de 2017 del sitio Web [ecomovilidad.net: https://ecomovilidad.net/global/como-se-mide-el-numero-de-peatones-que-pasa-por-una-calle/](https://ecomovilidad.net/global/como-se-mide-el-numero-de-peatones-que-pasa-por-una-calle/)

Narváez, J. (1986). *Edificio Plurifuncional*. (tesis de pregrado). Universidad Santo Tomas.

Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación la Ciencia y la Cultura Fundación Nexos Municipales. (17 de 03 de 2017). *Sistema de documentación e información municipal*. Obtenido de [http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/principios_del_espacio_p%C3%ABablico_\(16_pag_50_kb\).pdf](http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/principios_del_espacio_p%C3%ABablico_(16_pag_50_kb).pdf)

Peñalosa, E. (s.f.). *Espacio público, igualdad y civilización* . Bogotá : Universidad de los Andes .

Rojas, A (2011). *Flora Urbana Área Metropolitana de Bucaramanga*. Corporación Autónoma Regional para la defensa de la meseta de Bucaramanga.

Rossi, A. (2015). *La arquitectura de la ciudad* . Barcelona : Gustavo Gili .

Rueda, N. y Gómez J. (2007). *Viejas Estructuras Nuevas Oportunidades* . Bucaramanga: Universidad Santo Tomas .

- Rueda, N. y González, J. (2010). *Determinación de los impactos por externalidades causados por el sistema de transporte masivo, en la zona central de Bucaramanga Fase de Construcción*. Bucaramanga: Universidad Santo Tomas.
- Rueda, N. (2003). *Bucaramanga Paradojas de un Ordenamiento Urbano* . Bucaramanga : Universidad Santo Tomas .
- Rueda, S. (21 de 04 de 2017). *Universitat Politècnica de Valencia* . Obtenido de <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/UrbanismoEcologicoSRueda.pdf>
- Salinas, N. A. (2005). Principles of Urban Structure. *Design Science Planning* .
- Santos, L y De las Rivas J. (2008). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. 19. Universidad de Valladolid
- Secretaria de Planeación, (2014). Plan de Ordenamiento Territorial, Alcaldía de Bucaramanga, Bucaramanga, Santander, Colombia.
- Sevilla, D. (2013) *Utopía y realidad: La urbanización del barrio la Mutualidad en Bucaramanga*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Universidad Industrial de Santander. (2009). Dossier de Parques. *Revista Santander* , 24-79.

13. Glosario

13.1. Afectación a la satisfacción: Aquellas afectaciones que por su carácter pueden deteriorar el espacio público, y perjudicar las necesidades de los usuarios.

13.2. Caracterización: Proceso mediante el cual se determinan las características principales que diferencian un elemento de estudio.

13.3. Convergencia de lo diferente: Lugar que posibilita la confluencia de diversas manifestaciones de las personas que no tienen un vínculo aparente entre sí.

13.4. Cultura Ciudadana: La aptitud de una persona para acatar las normas de un lugar por libre decisión.

13.5. Confort de los usuarios: Características de un lugar que otorgan bienestar en la sensación térmica de las personas e invitan a los usuarios a realizar actividades de disfrute.

13.6. Eje de diseño: Eje de la carrera 19 que comunica el parque Santander con el Parque Centenario donde se plantea la formulación de la intervención urbana.

13.7. Encuentro cotidiano: Aproximación entre las personas en el espacio público creando una relación de cercanía y familiaridad.

13.8. Espacio público como eje articulador: Elemento que permite acoplar el espacio público con el privado, lo ordena y puede modificarlo.

13.9. Interés individual: Necesidad que se desea suplir solo para el bien propio y no para el colectivo.

13.10. Investigación preliminar: Entendida como la investigación inicial que abarca el estudio del referente teórico: Jan Gehl y síntesis de la normativa: Plan de Ordenamiento Territorial y Plan Maestro de Movilidad.

13.11. Lo común: Acciones que dentro del espacio público permiten la identificarse con el otro.

13.12. Lugar que posibilita el encuentro: En relación al espacio público, como espacio que permite la cercanía y el reconocimiento con el otro.

13.13. Percepción: Imagen del usuario en relación a cómo vive y observa el espacio que habita.

13.14. Poder colectivo: La interrelación y cercanía entre las personas son las que le dan valor al espacio público.

13.15. Procesos de socialización: Referente a todas las acciones que permiten un intercambio entre las personas en el espacio público.

13.16. Reconocimiento del patrimonio: Para este proyecto, se refiere a comprender el desarrollo histórico del patrimonio edilicio de eje de estudio y al planteamiento de estrategias que permitan rescatar estos elementos y le otorguen un reconocimiento a los mismos.

13.17. Red de parques: Comprende la conexión entre: el parque García Rovira, el parque Romero, el parque Centenario, el parque Santander, el parque Antonia Santos, el parque

Bolívar y el parque de los Niños y se consolida con la propuesta de un nuevo y último parque.
(Explicado en el principio de Red de zonas verdes.

13.18. Sector Centro: Delimitación de la zona céntrica de la ciudad de Bucaramanga; por la avenida Quebrada Seca al norte, al sur con la avenida La Rosita, al occidente con la carrera 9 y al oriente con la carrera 27, por las características que este sector posee que permiten identificarlo como una única zona.

13.19. Sistemas por escalas: Planteamiento desarrollado para el sector centro que plantea 3 principios estratégicos para su propuesta, principios que se desarrollan de forma sistémica, al interior del sector, pero tienen una implicación en la escala de ciudad.

13.20. Zonas homogéneas: Zonas dentro del eje que se denominan así porque comparten características similares que permiten el planteamiento de estrategias que le otorguen singularidad como elementos.