

**Plan piloto para la implementación de accesibilidad universal en el espacio público del
centro histórico del municipio de San Juan de Girón**

María Fernanda Badillo Becerra

Trabajo de grado para optar el título de Arquitecta

**Investigación adscrita a la Línea en Proyectos Arquitectónicos y Urbanos del Grupo de
Investigación de la Facultad de Arquitectura (GINVEARQUI)**

Director

Leonardo Enrique Díaz Suárez

Magister en Accesibilidad para Smart City

Codirector

Fernando Andrés Estévez Suárez

Magíster en Ordenamiento Territorial

Universidad Santo Tomás, Bucaramanga

División de Ingenierías y Arquitectura

Facultad de Arquitectura

2023

Agradecimientos

Gracias totales al arquitecto Leonardo Enrique Díaz Suárez, por su acompañamiento a lo largo del proceso de producción de este trabajo, porque sus conocimientos y directrices lograron orientarme de la mejor manera para llegar a la culminación del proyecto de grado.

Al arquitecto Fernando Andrés Estévez Suárez y a todos los profesores que hicieron parte de mi proceso formativo. A cada compañero que se tomó una parte de su tiempo para compartirme información significativa para la creación de este trabajo.

En especial, a mis padres, Mariela y José, mi hermana, Tatiana y a Campanita, quienes con su paciencia, motivación y apoyo incondicional me han permitido alcanzar cada una de mis metas.

Contenido

Introducción	14
1. Plan piloto para la implementación de accesibilidad universal en el espacio público del centro histórico del municipio de San Juan de Girón	16
1.1 Planteamiento del problema	16
1.2 Justificación	21
1.3 Objetivos	24
1.3.1 Objetivo general	24
1.3.2 Objetivos específicos	24
2. Marco referencial	24
2.1. Marco teórico	24
2.1.1 Accesibilidad	25
2.1.2. Espacio público	28
2.2 Marco histórico	32
2.2.1 Reseña histórica y patrimonial	32
2.2.2 Costumbres y tradiciones	37
2.3 Marco conceptual	37
2.3.1 Plan piloto	38
2.3.2 Espacio público	38
2.3.3 Patrimonio cultural	42
2.3.4 Persona con discapacidad	43
2.3.5 Accesibilidad	44
2.3.6 Diseño universal	45

2.3.7 Ajustes razonables	46
2.4 Marco legal.....	47
2.4.1 Ley no. 361 del 11 de febrero de 1997	47
2.4.2. Ley no. 1185 del 12 de marzo de 2008	47
2.4.3 Ley no. 1346 del 31 de julio de 2009	48
2.4.4 Ley estatutaria 1618 del 27 febrero 2013	48
2.4.5 Decreto no. 264 del 12 de noviembre de 1963	48
2.4.6 Decreto no. 1538 del 17 de mayo de 2005	48
2.5 Marco normativo	48
2.5.1 Norma técnica colombiana (NTC) 4143 (2009).....	49
2.5.2 Norma técnica colombiana (NTC) 4144 (2005).....	49
2.5.3 Norma técnica colombiana (NTC) 4145 (2012).....	49
2.5.4 Norma técnica colombiana (NTC) 4201 (2013).....	49
2.5.5 Norma técnica colombiana (NTC) 4279 (2005).....	49
2.5.6 Norma técnica colombiana (NTC) 4774 (2006).....	49
2.5.7 Norma técnica colombiana (NTC) 4902 (2000).....	50
2.5.8 Norma técnica colombiana (NTC) 5610 (2018).....	50
2.5.9 Norma técnica colombiana (NTC) 6047 (2013).....	50
2.5.10 Compendio: accesibilidad para todos	50
2.5.11 Guía de diseño Accesible y universal.....	50
2.5.12 Plan de Ordenamiento territorial de San Juan de Girón, Santander	51
2.5.13 Formulación de la fase II del plan especial de manejo y protección -PEMP- del centro histórico de San Juan de Girón	51

2.5.14 Plan de desarrollo municipal de San Juan de Girón 2020-2023	51
2.5.15 Plan maestro de movilidad de Girón 2011-2030	51
3. Metodología del proyecto	52
3.1. Fase conceptual	52
3.2. Fase analítica	53
3.3. Fase propositiva.....	54
3.4. Fase conclusiva	55
4. Área de estudio	56
4.1 División política	57
4.2 Delimitación del proyecto	58
4.3 Polígono de intervención urbana especial del centro histórico:	59
5. Fase 01: conceptual.....	60
5.1. Análisis de referentes nacionales e internacionales	60
5.1.1 Revitalización de la Albarrada de Mompox	60
5.1.2 Inclusión persona-entorno en la ciudad de Cusco, Perú	63
5.1.3 Calle San Agustín, España.	68
5.2 Análisis normativo	71
5.2.1 Plan de ordenamiento territorial (POT) del municipio de San Juan de Girón.....	71
5.2.2 Plan maestro de movilidad de Girón 2011 – 2030	75
5.2.3 Plan Especial de Manejo y Protección del Casco Antiguo.....	80
5.2.4 Criterios para el análisis y diagnóstico	88
6. Fase 02: Analítica	93
6.1 Análisis y diagnóstico de accesibilidad.....	94

6.1.1 Itinerarios y cruces peatonales.....	94
6.1.2 Parque principal de Girón.....	98
6.2 Análisis urbano.....	99
6.2.1 Tramos viales.....	99
6.2.2 Manzanas	102
6.3 Análisis de patrimonio	103
7. Fase 03: Propositiva.....	104
7.1 Conectividad peatonal	106
7.2 Parque principal.....	109
8. Fase 04: Conclusiva	110
8.1 Consideraciones para la posible expansión del plan piloto en el municipio de Girón.....	110
8.1.1 Itinerarios peatonales.....	110
8.1.2 Tramos vehiculares.....	111
8.1.3 Parques y plazas.....	111
8.2 Recomendaciones para la implementación de un plan piloto de accesibilidad universal en centros urbanos de carácter histórico	112
8.2.1 La conceptualización de accesibilidad universal.....	114
8.2.2 El análisis de la accesibilidad en el contexto urbano	115
8.2.3. La propuesta de accesibilidad universal	116
8.2.4. La sostenibilidad del plan piloto.....	117
8.3 Conclusiones	117
Referencias.....	120

Lista de figuras

Figura 1. <i>Principios del diseño universal</i>	26
Figura 2. <i>Criterios DALCO</i>	28
Figura 3. <i>Criterios de Project for public space</i>	30
Figura 4. <i>Dimensión humana en el espacio público</i>	32
Figura 5. <i>Descripción fase 01, Conceptual</i>	53
Figura 6. <i>Descripción fase 02, Analítica</i>	54
Figura 7. <i>Descripción fase 03, Propositiva</i>	55
Figura 8. <i>Descripción fase 04, Conclusiva</i>	56
Figura 9. <i>Localización del plan piloto para la implementación accesibilidad universal</i>	57
Figura 10. <i>División política del Municipio de la zona de estudio</i>	58
Figura 11. <i>Delimitación del centro histórico del municipio de San Juan de Girón</i>	59
Figura 12. <i>Polígono de intervención urbana especial del centro histórico</i>	60
Figura 13. <i>Plaza San Francisco en Mompox</i>	61
Figura 14. <i>Portales de Santa Bárbara en Mompox</i>	62
Figura 15. <i>Albarrada de Mompox</i>	63
Figura 16. <i>Si es accesible para todos</i>	64
Figura 17. <i>Propuesta de ocupación del peatón y el vehículo</i>	66
Figura 18. <i>Reordenación de la calle Santo Domingo</i>	67
Figura 19. <i>Localización de la intervención</i>	69
Figura 20. <i>Tramo de pavimentos a intervención</i>	70
Figura 21. <i>Propuesta de peatonalización del plan maestro de movilidad de Girón</i>	77
Figura 22. <i>Gestión de movilidad para el centro histórico de Girón</i>	78

Figura 23. <i>Propuesta de jerarquización de la malla vial</i>	79
Figura 24. <i>Usos permitidos en el Polígono de intervención</i>	85
Figura 25. <i>Plano Homologación de Tratamientos Urbanos Directrices de ordenamiento territorial (DOTM)</i>	86
Figura 26. <i>Fotografías del sector</i>	87
Figura 27. <i>Mapa de intervención permitida en el polígono de intervención</i>	87
Figura 28. <i>Nomenclatura utilizada para el análisis</i>	94
Figura 29. <i>Formato de análisis de itinerarios peatonales</i>	97
Figura 30. <i>Formato de análisis de cruces peatonales</i>	97
Figura 31. <i>Formato de análisis de tramos viales</i>	100
Figura 32. <i>Representación usada en cortes longitudinales</i>	100
Figura 33. <i>Representación usada en perfiles viales</i>	101
Figura 34. <i>Formato de análisis de manzanas</i>	102
Figura 35. <i>Formato del levantamiento estilístico de fachadas</i>	103
Figura 36. <i>Propuesta de movilidad</i>	105
Figura 37. <i>Representación gráfica de la propuesta general</i>	105
Figura 38. <i>Continuidad entre las vías y el parque principal</i>	106
Figura 39. <i>Representación gráfica de los itinerarios peatonales</i>	106
Figura 40. <i>Representación gráfica del perfil vial</i>	107
Figura 41. <i>Propuesta en plataforma única de uso mixto en el eje de la calle 30.</i>	107
Figura 42. <i>Itinerario con propuesta en plataforma única de uso mixto.</i>	108
Figura 43. <i>Representación gráfica del perfil vial con vegetación</i>	108
Figura 44. <i>Propuesta en el parque principal</i>	109

Figura 45. <i>Representación gráfica de la propuesta del parque</i>	109
--	-----

Lista de tablas

Tabla 1. Análisis de las condiciones de accesibilidad por secciones	69
Tabla 2. <i>Criterios de accesibilidad en itinerarios peatonales</i>	89
Tabla 3. <i>Criterios urbanos y patrimoniales en itinerarios peatonales</i>	90
Tabla 4. <i>Criterios de accesibilidad en cruces peatonales</i>	91
Tabla 5. <i>Criterios urbanos y patrimoniales en cruces peatonales</i>	91
Tabla 6. <i>Criterios de accesibilidad en vías vehiculares</i>	92
Tabla 7. <i>Criterios urbanos y patrimoniales en cruces peatonales</i>	92
Tabla 8. <i>Criterios de accesibilidad en parques</i>	93
Tabla 9. <i>Componentes del análisis de itinerarios y cruces peatonales</i>	96
Tabla 10. <i>Componentes del análisis del parque principal</i>	99
Tabla 11. <i>Tablas de datos en tramos viales</i>	101
Tabla 12. <i>Vegetación usada en propuesta de vía semipeatonal</i>	108

Lista de apéndices

Apéndice A. *Recopilación gráfica del plan piloto de Accesibilidad Universal en Girón*

Apéndice B. *Solicitud formal de autorización de uso de planimetrías del proyecto de intervención del parque de Girón*

Apéndice C. *Formulación de la fase II del plan especial de manejo y protección -PEMP- del centro histórico de San Juan de Girón*

Apéndice D. *A_001. Metodología de la investigación*

Apéndice E. *A_002. Marcos referentes*

Apéndice F. *A_003. Referentes tipológicos*

Apéndice G. *A_004. Cuadro comparativo normativo*

Apéndice H. *A_005. Criterios de análisis*

Nota: ver apéndices en archivos externos.

Resumen

Tras conocer el valor del patrimonio urbano, resulta fundamental asegurar su acceso y disfrute por parte de toda la sociedad, con el objetivo de mantenerlo vivo tanto en el presente como en el futuro. Así bien, se tienen en cuenta en primera instancia las agendas de desarrollo de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) en las cuales se señala que es imprescindible tener en cuenta las diversas necesidades de la población para reducir la desigualdad y garantizar los derechos humanos, especialmente de las personas con discapacidad. Por lo tanto, el objetivo principal de la investigación es desarrollar un plan piloto que implemente accesibilidad universal en el espacio público del centro histórico de la cabecera del Municipio de San Juan de Girón.

Para ello, se plantea en primer lugar un proceso en el que se determinaron los valores patrimoniales de Girón, para correlacionarlos con los resultados del estudio de referentes tipológicos y con el análisis del marco normativo del municipio de Girón, todo esto con el fin de establecer los criterios de análisis que servirán para identificar las características y condiciones actuales del polígono de intervención. Seguidamente, se presenta una propuesta que considera una serie de “ajustes razonables”, es decir, las modificaciones y adaptaciones necesarias para que este contexto permita su accesibilidad y disfrute a toda la población. Finalmente, se procede a retroalimentar los resultados del estudio para proseguir con la definición de las consideraciones pertinentes a seguir para la posible expansión del plan piloto y su implementación en otros contextos externos de carácter patrimonial.

Palabras clave: Plan piloto, accesibilidad, espacio público, centro histórico, ajustes razonables.

Abstract

After knowing the value of urban heritage, it is essential to ensure its access and enjoyment by society, with the aim of keeping it alive both in the present and in the future. Thus, the development agendas of the United Nations (UN) are considered in the first instance, in which it is indicated that it is essential to consider the diverse needs of the population to reduce inequality and guarantee human rights, especially of people with disabilities. Therefore, the main objective of the research is to develop a pilot plan that implements universal accessibility in the public space of the historic center of the head of the Municipality of San Juan de Girón.

To this end, a process is first proposed in which the heritage values of Girón were first determined, to relate them to the results of the study of typological references and with the analysis of the regulatory framework of the municipality of Girón, all this in order to establish the analysis criteria that will serve to identify the characteristics and current conditions of the intervention polygon. Next, a proposal is presented that considers a series of "reasonable accommodations", that is, the modifications and adaptations necessary so that this context will guarantee its accessibility and enjoyment to the entire population. Finally, we proceed to feedback of the results of the study to continue with the definition of the pertinent considerations to be followed for the possible expansion of the pilot plan and its implementation in other external contexts of a patrimonial nature.

Keywords: Pilot plan, accessibility, public space, historic center, reasonable adjustments.

Introducción

Al reconocer, valorar y preservar el patrimonio se brinda identidad a un lugar, a las personas que lo habitan y a su cultura. Por consiguiente, el patrimonio urbano es esencial en la caracterización histórica porque representa el quehacer y las aspiraciones del género humano a través del tiempo y el espacio. Sin embargo, para mantenerlo vigente en el presente y en el futuro, se debe reforzar el sentido de pertinencia hacia este por parte de cada cultura y de sus generaciones sucesivas, integrando las diversas necesidades de la población para garantizar su preservación y conservación. En este orden de ideas, cabe anotar que en el 2006 se reconoció internacionalmente por la ONU la necesidad de reducir la desigualdad y garantizar los derechos humanos de las personas con discapacidad.

Sin embargo, en la actualidad diversos centros históricos aun no alcanzan a materializar las anteriores premisas por diferentes aspectos sociales, políticos y económicos. Es este el caso del centro histórico de la cabecera municipal de San Juan de Girón, el cual aún no se ha adaptado a las necesidades de toda la población. Debido a que en este entorno se pueden encontrar barreras físicas en los distintos componentes del espacio urbano, por lo que resulta imposible para las personas en condiciones de discapacidad el poder disfrutar de estos espacios de manera cómoda y autónoma, situación que por demás interfiere con la posibilidad de ofrecer un entorno turístico incluyente.

En este orden de ideas y con el interés de garantizar la participación, apropiación y cohesión social que potencialmente puede aportar este entorno urbano al mejoramiento de la calidad de vida de todos sus usuarios se plantea como proyecto de investigación la implementación de un plan piloto de accesibilidad universal en el centro histórico de San Juan de Girón, el cual considera

además la incorporación de los ajustes razonables necesarios para garantizar la accesibilidad universal, ausente hasta el momento.

En términos metodológicos, el proceso parte con la definición del problema, el cual se correlaciona con los argumentos justificativos para así proceder a la formulación del objetivo general. De aquí, se derivan los cuatros objetivos específicos que se estructuran en torno a un hilo conductor, los cuales actúan además como soporte de la estructura el diseño metodológico, o sea, cuatro fases estrechamente ligadas al propósito de cada una de ellas. Así bien, la fase uno se preocupa por la recopilación de información necesaria para fundamentar los criterios del estudio del polígono de intervención. Seguidamente, la Fase dos contempla la valoración del polígono de intervención por medio de un análisis y diagnóstico que permite identificar la calidad espacial, técnica, funcional y de accesibilidad universal que caracteriza al entorno de estudio. Por su parte, la fase tres se ocupa de plantear soluciones que aborden las necesidades del contexto, con el fin de identificar los ajustes razonables requeridos para garantizar que este espacio público sea accesible para todas las personas. Finalmente, la fase cuatro, vela por la materialización del proyecto a partir del proceso investigativo que revierte en la posibilidad de implementar el plan piloto fuera del polígono de intervención establecido, ya sea en el área protegida del centro histórico de Girón, así como en otros contextos urbanos patrimoniales.

1. Plan piloto para la implementación de accesibilidad universal en el espacio público del centro histórico del municipio de San Juan de Girón

1.1 Planteamiento del problema

Es tan ancestral la necesidad de edificar como la de resguardar los bienes construidos por nuestros antepasados, al salvaguardar el patrimonio se brinda identidad a un lugar, a las personas que lo habitan y a su cultura. Tal como lo describe La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), si algunos asuntos u objetos nos parecen importantes de preservar y conservar puede deberse a que estos nos generan emociones o nos producen un sentimiento de pertenencia, hacía un país, una tradición o un modo de vida (UNESCO, 2006, p.3). De tal modo, el reconocimiento de lo propio se construye a partir de la memoria, las expresiones y experiencias culturales, junto con las reflexiones sobre el pasado y la realidad presente.

Por esta razón, el patrimonio urbano es reconocido por la UNESCO, debido a que este es un bien social, cultural y económico “que se ha forjado generación tras generación y constituye un testimonio crucial del quehacer y las aspiraciones del género humano a través del tiempo y el espacio” (UNESCO, 2011, p.60). De modo que es posible describirlo como las edificaciones y espacios cuya constitución hacen parte de la expresión de la memoria colectiva, arraigada y transmitida ya que en forma individual o en conjunto revelan características culturales, sociales y ambientales.

Por lo tanto, es primordial que para que el patrimonio siga vigente en un futuro, “las memorias colectivas del pasado y las prácticas tradicionales, con sus funciones sociales y culturales, sean continuamente revisadas y actualizadas en el presente, para que cada sociedad

pueda relacionarlos con los problemas actuales y mantener su sentido y su significado” (UNESCO, 2014, p.132). Es decir, para que el patrimonio se mantenga vivo en el presente y en el futuro, debe seguir siendo pertinente para una cultura y ser practicado y aprendido regularmente en las comunidades y por las generaciones sucesivas. Es importante resaltar, que más allá de la investigación e intervención de elementos del patrimonio cultural en general, éste también necesita una adecuación y mantenimiento para garantizar su acceso y disfrute por parte de la sociedad.

Por ende, considerando las diversas necesidades de la población, tal como se estableció en 2006 por las agendas de desarrollo de la ONU es necesario reducir la desigualdad y garantizar los derechos humanos de todas las personas, en especial de las personas con discapacidad. Es así como a partir de estas implicaciones, se estableció internacionalmente el concepto de accesibilidad, que, según dicha organización, consiste en asegurar el acceso a las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones (ONU, 2006, p.10).

En un principio esta definición hacía referencia únicamente al acceso, sin embargo, a través de los años se ha ido cambiando y complementando, con base en lo que se infiere de la concepción de integración de las personas con discapacidad, que con anterioridad era vista desde una idea de protección segregada, y actualmente es comprendida desde una visión de inclusión, no discriminación y de conciencia de la implicación de la accesibilidad en la calidad de vida de todas las personas. De esta percepción, surge el concepto de diseño universal, que se entiende como el diseño de productos y entornos aptos para el uso del mayor número de personas sin necesidad de adaptaciones ni de un diseño especializado (North Carolina State University, s.f.).

Por lo tanto, la accesibilidad universal se podría definir como un derecho y una condición que implica la posibilidad de que todas las personas puedan hacer uso de los diversos entornos, bienes, productos y servicios de manera autónoma, así como, de llegar, ingresar, transitar, usar y salir en un lugar y objetos de manera segura, confortable e independiente.

Teniendo en cuenta las indicaciones de la ONU, en Colombia son múltiples las medidas políticas que se llevan a cabo para favorecer el acceso de las personas con diversidad funcional al entorno físico. Sin embargo, a pesar de la existencia de un marco legal sólido y amplio, debido a que no se han adoptado mecanismos de inclusión y eliminación de barreras actitudinales, comunicacionales y físicas en las diferentes situaciones de la vida cotidiana, es imposible garantizar la aplicación y cumplimiento de estas leyes en beneficio de la población motivo de estudio.

Además, esta situación repercute aún más en los lugares de carácter patrimonial, debido a su naturaleza de mayor complejidad. Aun cuando estos son sitios de alto interés turístico no tienen en cuenta la inclusión de toda la población, tal como se menciona en un artículo de noticias “se ha dejado de lado la materialización de unas políticas de accesibilidad para todos” (Trescientos Sesenta Radio, 2021, párr. 5). Es así como, al excluir o ignorar tomar medidas para asegurar la participación de toda la población en igualdad de condiciones, se les niega la posibilidad de participar, conocer la historia y experimentar la cultura, por lo tanto, también se perjudica la percepción y apreciación de las personas sobre el lugar.

Respecto a la accesibilidad al medio físico, en el área metropolitana de Bucaramanga, se estableció como objetivo el procurar integrar a todos los ciudadanos, en especial a las personas con discapacidad en los planes de desarrollo urbano como se indica en el documento técnico de soporte del Plan de ordenamiento territorial (POT) del municipio de San Juan de Girón 2013-2027

(2014). No obstante, a pesar del esfuerzo gubernamental, las barreras en el espacio urbano permanecen. El total de barreras reportadas en Santander por las personas con discapacidad fue de 140.350, para un promedio de 2,7 barreras físicas percibidas por persona; las de mayor frecuencia reportadas fueron las escaleras, las calles y los andenes, reportados por 40,2%, 35,8% y 23,8%, respectivamente (Observatorio de Salud Pública de Santander, 2012, p.12).

Por otra parte, el municipio de Girón determinó en su plan de ordenamiento territorial que se tenía la obligación de establecer el Plan Especial de Manejo y Protección del Casco Antiguo (PEMP), en el que se debían definir las condiciones para la articulación de los bienes con su contexto físico, arquitectónico, urbano o rural y su entorno sociocultural. (Concejo municipal de San Juan de Girón, 2010, p. 89). Sin embargo, actualmente falta la implementación de normatividad urbanística para el centro histórico de San Juan de Girón a través de éste PEMP, el cual fue reglamentado desde el año 2008 y a la fecha no se ha adoptado ni como plan parcial tal como lo contemplaba el primer POT y aun menos, ni como PEMP, como lo contemplo la última revisión de este documento, en el 2010. (Ver apéndice C, Formulación de la fase II del plan especial de manejo y protección -PEMP- del centro histórico de San Juan de Girón).

Los entes administrativos del municipio, a lo largo de diversas administraciones, han hecho caso omiso de la necesidad y obligación de establecer esta reglamentación y debido a esta falta de norma urbanística para este sector, hay insuficiencia en el cumplimiento del uso del suelo, imprecisiones sobre la aplicación de normas que regulen el patrimonio cultural e insuficientes socializaciones de la necesidad de protección del centro histórico. Así como, el municipio de San Juan de Girón indicó la realización de un plan de accesibilidad universal en el que se pretende que cada una de las intervenciones planteadas a nivel de proyectos, deberán diseñarse y ejecutarse,

para cumplir con las normas técnicas colombianas (NTC) vigentes de accesibilidad (Universidad industrial de Santander, 2011, p.101).

No obstante, la administración del municipio reconoce que las condiciones de movilidad y accesibilidad existente no son las adecuadas, de igual modo, admite la existencia de barreras físicas en los espacios públicos, en el mobiliario urbano y en edificaciones de propiedad pública, ya que determina que estas circunstancias deben ser mejoradas accesibilidad (Universidad industrial de Santander, 2011, p.101). Por ende, lo planteado en sus políticas no se ve reflejado en la actualidad, ya que no se ha ejecutado la presentación de reglamentaciones necesarias y pertinentes, y aun menos se han realizado adecuaciones en el espacio público que garanticen la participación de toda la comunidad.

Por consiguiente, la principal problemática es que las personas con discapacidad no cuentan con la toma de acciones y medidas que les proporcionen un espacio público accesible en el centro histórico de Girón, que haya sido adaptado de modo que incluya a toda la población, es decir que fueran diseñados bajo los principios del diseño universal. Puesto que, en este entorno se pueden encontrar barreras físicas en todos los componentes del entorno urbano, es decir, en sus itinerarios y cruces peatonales, mobiliario urbano, perfiles viales y se carece de sistemas de orientación espacial como son las señales podotáctiles, de manera que, hacer disfrute de estos espacios de manera cómoda y autónoma es imposible para las personas con discapacidad.

Esta situación afecta tanto a las personas que viven en el centro histórico de Girón, como a sus posibles visitantes dado el carácter turístico que posee, y a la gran cantidad de personas que se movilizan para conocer su historia, sus eventos religiosos, su arquitectura, su cultura y gastronomía, por lo tanto, trae consecuencias para sus usuarios, al no brindarles las mínimas condiciones de accesibilidad, oportunidades, igual de condiciones y calidad de vida y para la

apreciación de su patrimonio histórico cultural por parte de personas locales y visitantes, por no garantizar el acceso, disfrute, información y participación teniendo en cuenta las diversas necesidades de la población.

En conclusión, con el interés de certificar que estos espacios de interés histórico y cultural sean brindados a todos sus usuarios, es necesario garantizar la inclusión de los ajustes razonables necesarios para garantizar la accesibilidad universal que históricamente ha estado ausente. Toda la información y causas anteriores nos indican las características de los problemas a resolver en la presente investigación:

1) ¿Cuál es el estado actual del espacio público del centro histórico del municipio de San Juan de Girón?

2) ¿Qué propuestas de accesibilidad universal se pueden implementar para garantizar el goce efectivo de los derechos y equiparación de oportunidades de la población con discapacidad en el centro histórico del municipio de San Juan de Girón?

1.2 Justificación

Las costumbres, tradiciones y bienes materiales e inmateriales de cada lugar, son parte del patrimonio de su propia identidad cultural. Al determinar como objeto de estudio, el espacio público del casco antiguo del municipio de San Juan de Girón , encontramos esta área de especial interés para la comunidad, ya que en este ambiente y su entorno se encuentran bienes muebles y bienes artísticos que representan su historia, como lo es el parque central y el Museo de Arte Religioso, donde se desarrollan actividades importantes para su población, principalmente actividades que representan sus hábitos y memorias, como lo es la celebración la peregrinación del señor de los milagros realizada en la basílica menor San Juan Bautista.

Además, su valor intrínseco y antigüedad sitúan a esta zona como parte del patrimonio cultural colombiano. El centro histórico de Girón fue declarado monumento de la Nación, por medio del decreto 264 del 12 de noviembre de 1963. Debido a esta implicación, es responsabilidad del estado rescatarlo, protegerlo, conservarlo y restaurarlo, lo que garantizará su permanencia para la posteridad. Por ello, y todas las características que en él se presentan, es considerado un sitio de interés cultural, lo que lo hace un atractivo turístico de la región. Dada esta importancia histórica, social y cultural, es necesario generar y mantener las condiciones que permitan su disfrute a toda la población. Debido a que así se efectuarían los objetivos del plan de ordenamiento territorial del municipio que consisten en articular estrechamente la noción de cultura y turismo con la conservación, preservación y desarrollo económico, vinculándolos a las condiciones de la sociedad y a los objetivos que como cultura se ha puesto para el futuro (Concejo municipal de San Juan de Girón, 2010, p. 63). Con el propósito de que éste sirva de testimonio de la identidad cultural municipal, regional y nacional, tanto en el presente como en el futuro” (Concejo municipal de San Juan de Girón, 2010, p.8).

Por otra parte, considerando que en la normativa del municipio se reconocen los espacios públicos como “áreas que deben garantizar el libre acceso, y disfrute de todos los ciudadanos en igualdad de condiciones” (Concejo municipal de San Juan de Girón, 2010, p.38), se hace evidente y necesaria la adaptación de este entorno, de modo que garantice accesibilidad universal para todas las personas, en igualdad de oportunidades y sin discriminación alguna. Para respaldar dicha disposición, es importante resaltar el derecho constitucional que tiene la sociedad de disfrutar de la ciudad, de poder acceder libremente a los diferentes espacios que brinda la ciudad, en condiciones aceptables sin distingos de condición de discapacidad o vulnerabilidad. Tal como se menciona en el artículo 09 de la ley 1346 de 2009, se debe garantizar el acceso de las personas con

discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos el espacio público, los bienes públicos, los lugares abiertos al público y los servicios públicos (Congreso de la república de Colombia, 2009).

Del mismo modo que, considerando al parque principal como una zona recreativa, es necesario citar al artículo 14 de la Ley estatutaria 1618 de 2013, el cual establece que “se debe dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en escenarios deportivos, recreativos y culturales en la construcción o adecuación de las obras existentes o por realizar” (Congreso de la república de Colombia, 2013). Asimismo, las medidas legales mencionadas con anterioridad fueron establecidas con el fin de fomentar la vida autónoma e independiente de las personas con discapacidad, en especial en espacios de carácter histórico, público y cultural por lo que, es de carácter necesario y urgente el llevar a cabo los ajustes razonables necesarios, para que el centro histórico de Girón garantice el uso y disfrute de estos espacios a todos sus usuarios en condiciones de accesibilidad.

En conclusión, en lo que compete a este proyecto de investigación y sus contribuciones, consisten en ofrecer a sus habitantes y visitantes un espacio público que tenga en cuenta sus diversas necesidades y requerimientos, para que de tal modo permita la inclusión e integración de manera conjunta, manteniendo y conservando las características propias de su constitución patrimonial, posibilitando así el reconocimiento de su valor histórico y cultural para todos sus usuarios. Además, ofrece a la academia y a la sociedad en general un aporte para el estudio tipológico de la aplicación de accesibilidad universal en espacios de carácter patrimonial, así como, tiene en cuenta las consideraciones de la posibilidad de desarrollar posteriormente el plan piloto, por lo que se establecen y comparten los criterios y recomendaciones pertinentes para su potencial reproducción a nivel local, regional y nacional.

1.3 Objetivos

1.3.1 Objetivo general

Desarrollar un plan piloto para la implementación de accesibilidad universal en el centro histórico de San Juan de Girón con el fin de reforzar la participación y apropiación paritaria del espacio público.

1.3.2 Objetivos específicos

- Identificar la información necesaria para establecer los criterios de análisis del centro histórico del municipio de Girón.
- Determinar un proceso analítico para investigar y evaluar el estado actual del espacio público del polígono de intervención.
- Consolidar una propuesta de intervención urbana con base en los principios de diseño universal por medio de la aplicación del concepto de “ajustes razonables”.
- Definir las consideraciones pertinentes para la posible implantación del plan piloto de accesibilidad universal en el entorno analizado y en otros contextos con valores patrimoniales.

2. Marco referencial

2.1. Marco teórico

2.1.1 Accesibilidad

Para el planteamiento de la propuesta se tendrán en cuenta los principios del diseño universal, según Suárez (2017), estos principios se basan en ver sólo a una población compuesta por una diversidad de personas con distintas características y habilidades. Puede considerarse sinónimo de “diseño pensado para todos”, pues se refiere a una herramienta fundamental para alcanzar una accesibilidad y para dotar a esta de universalidad, es decir todo para el máximo número de personas, mediante los siguientes siete principios:

1. *Uso equiparable*, Significa que el diseño es atractivo, útil y puede ser usado por todas las personas con variadas capacidades.
2. *Flexibilidad en el uso*, el diseño se acomoda a un amplio rango de preferencias y habilidades individuales; ofrece posibilidades de elección en los métodos de uso; puede accederse y usarse tanto con la mano derecha como con la izquierda.
3. *Uso simple e intuitivo*, fácil de entender, consistente con las expectativas e intuición del usuario con base en la experiencia, conocimientos, habilidades lingüísticas o grado de concentración; elimina complejidad innecesaria, se acomoda a un amplio rango de alfabetización y habilidades lingüísticas.
4. *Información fácilmente perceptible*, el diseño comunica de manera eficaz de acuerdo con las condiciones ambientales o capacidades sensoriales del usuario.
5. *Tolerancia para el error o mal uso*, el diseño minimiza los riesgos y las consecuencias adversas de acciones involuntarias o accidentales.
6. *Poco esfuerzo físico*, el diseño puede ser usado eficaz y confortablemente con un mínimo de fatiga.

7. *Tamaño y espacio suficiente para el acercamiento, la manipulación y el uso*, el diseño debe proporcionar dimensiones apropiadas para el acceso, alcance, manipulación y uso, atendiendo al tamaño del cuerpo, la postura o la movilidad del usuario.

De acuerdo con el significado del diseño universal y sus siete principios, este debe estar implementado en edificaciones y mobiliario para permitir el uso de la mayor cantidad de usuarios y garantizar la inclusión de las personas.

Figura 1. *Principios del diseño universal*

PRINCIPIOS DEL DISEÑO UNIVERSAL		
	Uso equiparable	Es atractivo, útil y puede ser usado por todas las personas con diversas capacidades.
	Flexibilidad en el uso	Incluye amplio rango de preferencias y habilidades individuales; es ambidiestro.
	Uso simple e intuitivo	Fácil de entender, sin importar la experiencia, conocimientos o nivel de concentración del usuario.
	Información fácilmente perceptible	Comunica de manera eficaz sin importar las condiciones ambientales o las capacidades sensoriales del usuario.
	Tolerancia para el error o mal uso	El diseño minimiza los riesgos y las consecuencias adversas de acciones involuntarias o accidentales.
	Poco esfuerzo físico	El diseño puede ser usado eficaz y confortablemente con un mínimo de fatiga.
	Tamaño y espacio suficiente	Proporciona dimensiones apropiadas para el acercamiento, alcance, manipulación y uso, independientemente del tamaño corporal, postura o movilidad del usuario.

Además, se tendrán en cuenta los criterios establecidos por la Asociación española de normalización y certificación (AENOR), en la norma UNE 70001-1:2007, titulada: *Accesibilidad*

Universal. Parte 1: Criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno, ya que estos determinan los requisitos para llevar a cabo algunas formas básicas de actividad humana, que se resumen en los siguientes cuatro grupos:

- **Deambulaci3n:** Se refiere a la movilidad, tanto horizontal como vertical; que puede ser a trav3s de los medios propios del individuo, como a trav3s de ayudas t3cnicas o mediante el uso de medios de transporte.
- **Aprehensi3n:** Comprende las capacidades de aprehender, alcanzar y agarrar, y engloba no s3lo el alcance manual, sino tambi3n el alcance auditivo y el visual.
- **Localizaci3n:** Aborda la ubicaci3n del usuario y la disponibilidad de informaci3n para encontrar algo o a alguien. Este concepto engloba y hace referencia a muchos otros como orientaci3n o se1alizaci3n.
- **Comunicaci3n:** Entendiendo por comunicaci3n los procesos de emitir, recibir e intercambiar informaci3n a trav3s de distintos canales como el oral, escrito, visual, auditivo. En este concepto se incluye todo lo referente a la se1al3tica, as3 como todos los sistemas de aviso y alarmas.

Figura 2. *Criterios DALCO*

CRITERIOS DALCO		
	D eambulaci3n	Se refiere a la movilidad, tanto horizontal como vertical; que puede ser a trav3s de los medios propios del individuo, como a trav3s de ayudas t3cnicas o mediante el uso de medios de transporte.
	A prehensi3n	Comprende las capacidades de aprehender, alcanzar y agarrar, y engloba no s3lo el alcance manual, sino tambi3n el alcance auditivo y el visual.
	L ocalizaci3n	Aborda la ubicaci3n del usuario y la disponibilidad de informaci3n para encontrar algo o a alguien. Este concepto engloba y hace referencia a muchos otros como orientaci3n o se1alizaci3n.
	Co municaci3n	Entendiendo por comunicaci3n los procesos de emitir, recibir e intercambiar informaci3n a trav3s de distintos canales como el oral, escrito, visual, auditivo. En este concepto se incluye todo lo referente a la se1al3tica, as3 como todos los sistemas de aviso y alarmas.

Estos requisitos est1n relacionados entre s3 y aparecen, en distinta medida, en todos los entornos y elementos, adem1s, el cumplimiento de todos estos requisitos garantiza la accesibilidad global de un entorno, servicio o producto (Asociaci3n espa1ola de normalizaci3n, 2007).

2.1.2. *Espacio p1blico*

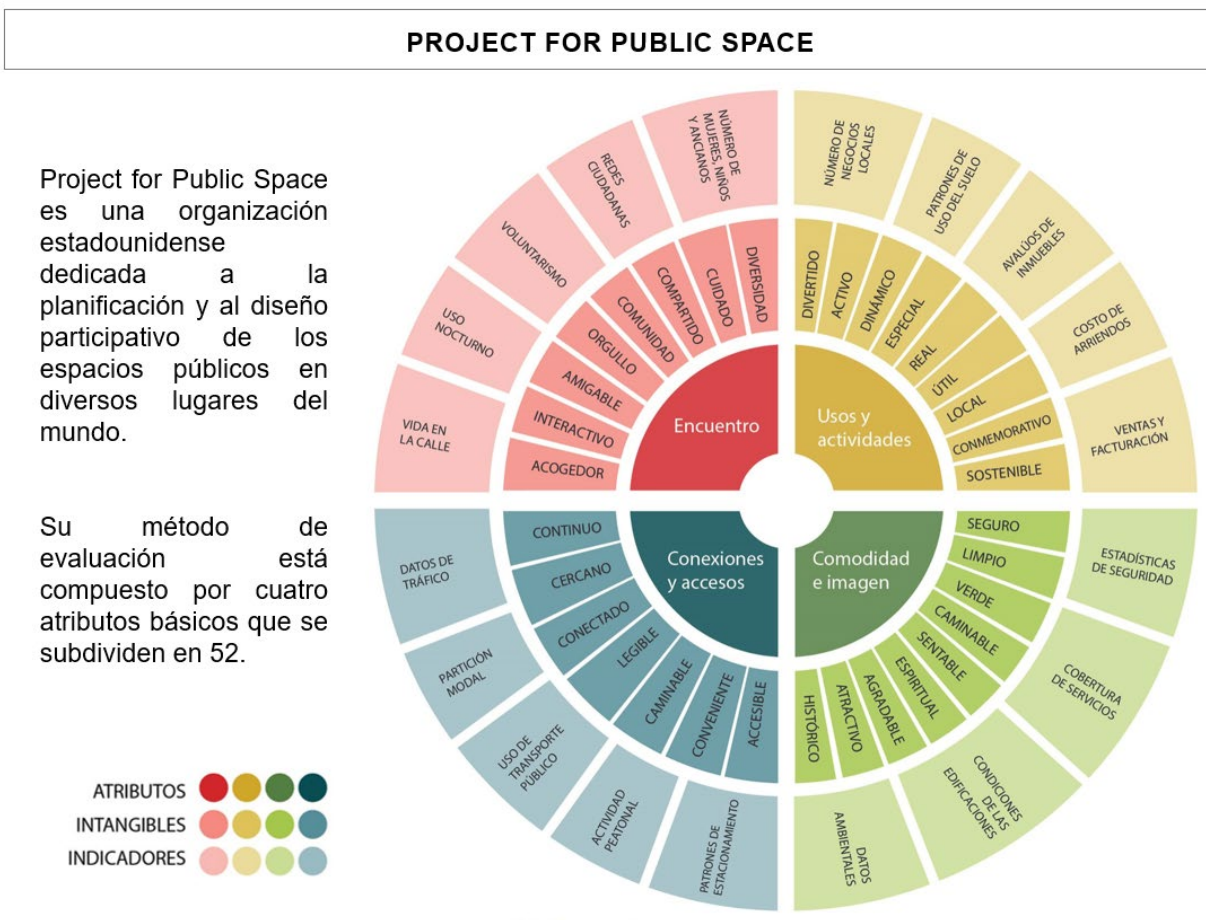
Como principios de dise1o del espacio p1blico se tendr1 en cuenta a Project for Public Space (2020), esta es una organizaci3n estadounidense dedicada a la planificaci3n y al dise1o participativo de los espacios p1blicos en diversos lugares del mundo. Su objetivo es apoyar a las

personas a crear y mantener sus espacios públicos, con lo que se refuerza la identidad, la imagen urbana, la plusvalía del suelo y, sobre todo, las relaciones sociales.

Su método de evaluación se basa en 4 atributos básicos:

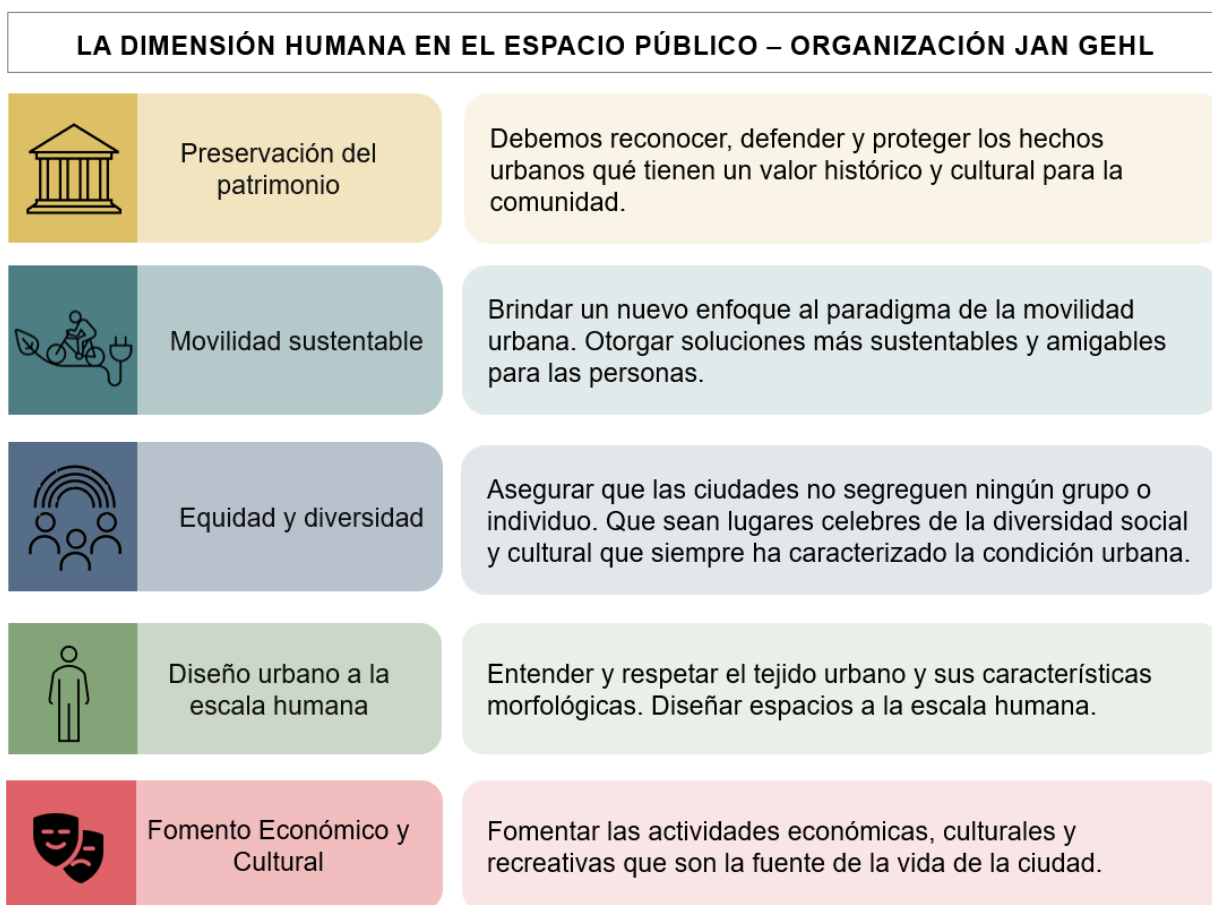
1. Accesos y Vinculaciones: Juzga la accesibilidad y permeabilidad espacial y visual de un lugar, así como la oferta de estacionamiento y la calidad de los desplazamientos peatonales y del transporte público.
2. Usos y actividades: Las actividades son los elementos básicos para atraer a las personas a utilizar los espacios públicos sin ningún motivo imprescindible, por lo que deben ser multifuncionales y propiciar a que sean percibidos como vivos y dinámicos.
3. Confort e Imagen: Son características básicas para lograr que la sociedad se sienta cómoda y segura en el espacio público; el mobiliario urbano y la vegetación son elementos que contribuyen a una buena lectura y manejo del espacio.
4. Sociabilidad: Este atributo es el más difícil de lograr, pero una vez conseguido, la comunidad desarrolla un sentimiento de pertenencia e identidad, por lo que se transforma en un lugar *único*.

Estos cuatro principios básicos se subdividen en 52 atributos, de los cuales 33 reúnen el carácter cualitativo, mientras que el resto son cuantitativos, por lo tanto, medibles.

Figura 3. *Criterios de Project for public space*

Así como, se consideraron criterios de diseño de espacios públicos aplicados en un contexto similar al del objeto de estudio del proyecto de investigación. En este caso, en el país de Chile se llevó a cabo una colaboración entre el Ministerio de vivienda y urbanismo y la organización internacional Gehl, formada por expertos de diseño y ciencias sociales que desde hace más de 15 años ha ayudado a ciudades de todo el mundo a ser más sustentables, solidarias, sanas, seguras, y vitales, a través de una metodología de investigación y diseño que incorpora a las personas como eje del proceso. En el contenido del documento, se define que crear ciudades para la gente requiere de la intervención simultánea de cinco ámbitos de actuación. Los cuales son:

1. Preservación del Patrimonio: Debemos reconocer y defender las funciones ecológicas del territorio del contexto ambiental de la ciudad, así como, tenemos que saber identificar y proteger los hechos urbanos que tienen un valor histórico y cultural para la comunidad.
2. Movilidad Sustentable: Se tiene que brindar un nuevo enfoque al paradigma de la movilidad urbana. Es decir, combatir la progresiva invasión del automóvil y otorgar soluciones más sustentables y amigables para las personas.
3. Equidad y Diversidad: Nos corresponde asegurar que nuestras ciudades no segreguen ningún grupo o individuo y garantizar que la ciudad sea un lugar que celebre la diversidad social y cultural que siempre ha caracterizado la condición urbana.
4. Diseño Urbano a la Escala Humana: Tenemos que entender y respetar el tejido urbano y sus características morfológicas. Prestaremos especial atención a la necesidad de diseñar espacios a la escala humana.
5. Fomento Económico y Cultural: Fomentaremos las actividades económicas, culturales y recreativas que son la fuente de la vida de la ciudad.

Figura 4. *Dimensión humana en el espacio público*

“La ciudad que queremos es un lugar hecho a medida de quien lo habita. Un lugar que es capaz de responder a las necesidades y los deseos de sus habitantes, otorgando derechos y oportunidades.” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo del gobierno de Chile, 2017).

2.2 Marco histórico

2.2.1 Reseña histórica y patrimonial

Teniendo en cuenta el carácter que tiene el objeto de estudio, el casco antiguo del municipio de San Juan de Girón es de vital importancia comprender las memorias de su fundación, su desarrollo posterior y las características arquitectónicas, urbanas y culturales que lo hacen patrimonio histórico y cultural de la nación.

“La fundación de la ciudad de San Juan Girón se originó por el establecimiento de un régimen político que facultaba al gobernador repartir a los miembros de su hueste tierras en su jurisdicción, establecer puertos en los ríos Sogamoso y Lebrija, y someter a los indios yarigués a su dominio” (Cañas González y Mejía Villamizar, 2016, p.65).

Su fundación la realizó Don Francisco Mantilla De Los Ríos en el año 1.631 en el sitio de Zapamanga, cuando fue erigida por Real Cédula de Felipe IV, siendo el presidente del Nuevo Reino de Granada Don Sancho Girón (Alcaldía de Girón, s.f.), lo que la hacía una colonia española. Sin embargo, un pleito jurisdiccional entre las ciudades de Pamplona y Vélez obligó a ordenar su suspensión en el mismo año. Posteriormente, en 1636 se establece de nuevo en el sitio Cujamanes a orillas del río Sogamoso, no obstante, el aislamiento de los itinerarios económicos y del aprovisionamiento de mano de obra impulsó su reubicación el 30 de diciembre de 1638, al sitio que ocupa actualmente (Rueda Gómez y Giménez Baldrés, 2012, p.471). Otras fuentes de información mencionan que el traslado al sitio de Macaregua, donde actualmente está ubicada, fue por la plaga de langostas y enfermedades que padecían en el primer lugar de implantación (Alcaldía de Girón, s.f.).

El nombre de la ciudad, San Juan de Girón, “hace homenaje al santo San Juan Bautista y al gobernador de la Real Audiencia de ese entonces, el Marqués de Sofraga Sancho de Girón” (Universidad Santo Tomás, 2007).

En la posteridad, al ser oficializada como ciudad, le dio acceso a los privilegios que disfrutaba una ciudad colonial española. Y gradualmente en el siglo XVII se consolidó su núcleo urbano, el cual se expandió alrededor de la plaza principal, debido a que allí se encontraban centralizados los poderes político, económico y social (Duque Estupiñán, 2015, p.147).

Así que la ciudad prácticamente tuvo únicamente dos manzanas a partir del alrededor de la plaza para desarrollarse, los limitantes para el desarrollo urbanístico se encontraban en todas las direcciones: por el sur está ubicado el actual malecón que posee una pendiente que desemboca en la cuenca del río, por el Occidente se encontraba la vía que conectaba a Floridablanca con la ciudad, por el oriente estaba situada la senda que unía a Girón con Piedecuesta y finalmente en el norte se interponía la carretera que dirigía hacia el Reino de Santa fe Bogotá (Universidad Santo Tomás, 2007). Es así como las condiciones topográficas del emplazamiento limitaron su crecimiento urbano, por un periodo de tiempo.

Posteriormente, entre 1875 y 1900, “El centro del área urbana seguía siendo la plaza principal, aunque también se reconocían la capilla de Las Nieves y la plazoleta que lleva el mismo nombre como puntos importantes dentro de la organización espacial de Girón durante aquellos años” (Duque Estupiñán, 2009, pp.20-21). En 1857 se crea el estado soberano de Santander y es anexada a la Provincia de Soto.

En 1963 su sector antiguo fue declarado Monumento Nacional mediante el decreto 264, debido a la conservación de su arquitectura de época colonial. Por lo tanto, su centro histórico es regulado por la ley 163 de 1959, que trata sobre la defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y de monumentos públicos de la Nación.

En cuanto a las características de la arquitectura del sitio se remontan a la época de la conquista del territorio actual de Colombia y el asentamiento de la población que llegó para este fin, propició la fundación de ciudades bajo criterios hispánicos. Según lo relata Blanco Barros (2017):

La mayoría de las ciudades coloniales de la actual Colombia estaban ya fundadas cuando Carlos II (1680) promulgó la Recopilación de las Leyes de los Reinos de Indias. En ella

aparecen los detalles legales que debía tener la plaza mayor de la futura ciudad: medidas, forma, ubicación, etc. En este año ya habían sido fundadas muchas ciudades en el Nuevo Reino, las cuales tenían calles que se cortaban ortogonalmente, con anchuras que se apartaban de lo dispuesto en la Recopilación.

La distribución de los predios de la fundación hispánica colonial era de tal forma que los más importantes del ejército que habían ayudado al fundador recibían los predios más cercanos a la plaza mayor, y luego, según su categoría militar o civil, los demás vecinos. Esto jerarquizó socialmente a los habitantes de la ciudad. Es un hecho que a cabalidad no se cumplieron las normas que mandaban que los solares fuesen sorteados. Pudo más el poder y la codicia de los privilegiados.

A pesar de que el trazado central de las ciudades ya estaba concertado, el emplazamiento de San Juan de Girón “fue el producto de una forma inicial en damero, heredada de las primeras fundaciones en la Colonia” (Rueda Gómez y Giménez Baldrés, 2012, p.31). Sin embargo, su núcleo inicial se caracterizó como lo describe Guzmán (1987) (como se citó en Duque Estupiñán, 2015) “por la conciliación entre el valle plano del río de Oro y la trama ortogonal implantada por los españoles”. Por lo que su distribución es considerada Semi-irregular. Dado a que en su proyección aparece el diseño en retícula, pero deformada para adaptarla a la topografía del lugar, así como, es definida como una ciudad de carácter inaccesible (Gobierno de España, 2011). Este sistema consistía en calles, tiradas a cordel, que formaban un entramado que demarcaba las áreas correspondientes a las manzanas, no siendo necesario para hacer las plazas sino para dejar sin construir una de aquellas (Corradine, 1969). El plan hipodámico, trazado hipodámico o trazado en damero, es el tipo de planeamiento urbanístico que planifica la *polis* previamente, que organiza la ciudad mediante el diseño de sus calles en ángulo recto, creando manzanas rectangulares, que prevé las avenidas principales y la articulación entorno a espacios abiertos con función pública.

En cuanto a las características arquitectónicas que identifican al municipio de Girón, no siempre fueron como lo es actualmente, así como lo describen en el programa por los caminos de Santander, “en un principio las casas eran de bareque y paja, y no poseían el típico color blanco con puertas y ventanas cafés”.

En la actualidad, el sector histórico de San Juan de Girón, está comprendido por 64 hectáreas caracterizadas por una arquitectura colonial del siglo XVII. Conserva sus casas coloniales de paredes de tapia pintadas de blanco, puertas y ventanas marrones, viviendas con aleros, en su totalidad con techos de tejas de barro, balcones amplios, sus calles empedradas y estrechas con pequeños andenes (Alcaldía de Girón, s.f.).

Tal como lo describe el ayuntamiento de Málaga (2011), La piedra se ha utilizado como elemento base de pavimento en los entornos de centros históricos de muchas ciudades. Sin embargo, estos senderos fueron diseñados exclusivamente con base en el transporte, en específico para el de carretas o vehículos de tracción animal.

Finalmente, la valoración del municipio de carácter patrimonio histórico – cultural se complementa con la identificación de las zonas que tengan características físicas, arquitectónicas, o artísticas excepcionales para el municipio. Y cabe recordar que también es constituido por valores intangibles representados en sus tradiciones, hábitos, manifestaciones y costumbres.

Para el desarrollo de propuestas de intervención de carácter histórico se debe tener en cuenta el concepto denominado falso histórico, que se refiere a las intervenciones de restauración que restituyen los elementos originales, suplantando el trabajo original del artista, introduciéndose en los aspectos creativos de la obra arquitectónica, transformando su esencia.

Es decir, serían aquellas edificaciones en las que se ejerció intervenciones que han recreado algo nuevo en estilo antiguo, de manera que parece original. Una obra reciente que reconstruye algo antiguo o añade elementos que nunca existieron en la obra original.

2.2.2 Costumbres y tradiciones

Las fiestas y celebraciones del lugar representan las costumbres, memorias y tradiciones de la población. aquellas que han perdurado a través de los años y que simbolizan un punto sustancial de su identidad. En la información publicada por la alcaldía del Municipio informa sobre las siguientes festividades (Alcaldía de Girón, s.f.):

1. Cumpleaños de su fundación el 15 de enero
2. La Semana Santa que se realiza la primera semana de abril
3. La celebración del Corpus Cristi que se realiza el 14 de junio.
4. Se realiza la celebración de la feria tabacalera, donde también se realiza el reinado departamental del turismo, el día 15 de agosto.
5. Fiesta del señor de los milagros se realiza el 14 de septiembre.
6. En las novenas de navidad, se realiza un concurso de faroles del 16 al 24 de diciembre.
7. Fiesta de San Benito de Palermo que se realiza el 28 de diciembre.

2.3 Marco conceptual

Debido a la propuesta de investigación, se debe definir el concepto del objeto principal de estudio que será el espacio público, así como se tiene que precisar el concepto de patrimonio, accesibilidad y los conceptos clave que la acompañan: persona con discapacidad, inclusión social, diseño universal y ajustes razonables.

2.3.1 Plan piloto

El plan piloto es una herramienta que permite probar soluciones en un contexto reducido, para evaluar su eficacia antes de implementarlas en una escala mayor. Este enfoque experimental y colaborativo es especialmente útil en el ámbito del urbanismo, donde los cambios en el entorno construido pueden tener impactos significativos y a largo plazo. Por lo que, en el contexto urbano, se podría definir como una estrategia utilizada para probar la aplicación de intervenciones y propuestas en un área asignada del espacio público, para determinar su viabilidad y cumplimiento antes de su ejecución a gran escala, por lo que este proceso permite identificar y resolver posibles problemas y limitaciones antes de su implementación definitiva.

2.3.2 Espacio público

En Colombia, legalmente se define el concepto de espacio público a través de la Ley 9ª de 1989 y el decreto 1504 de 1998, los cuales lo determinan como el “conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes” (Artículos 5º y 2º, respectivamente). Bajo esos mismos reglamentos, se define que el espacio público está comprendido por: los bienes de uso público, destinados al disfrute colectivo; los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por naturaleza, uso o afectación satisfacen necesidades de uso público y por las áreas requeridas para la conformación de este sistema (Ministerio de desarrollo económico, decreto 1504, 1998).

Según el decreto mencionado, el espacio público está integrado por la suma de elementos constitutivos naturales, artificiales y complementarios y se establece como los bienes de uso

público que son propiedad de la Nación o las entidades territoriales, cuyo uso pertenece a todos los habitantes de un territorio (Constitución Política de Colombia, 1991, artículo 63).

Por otra parte, en el Plan de ordenamiento territorial de Bucaramanga segunda generación 2013-2027 (2014), se determina que el espacio público influye en diversos aspectos esenciales de la ciudad, ya que a través de la generación de estos espacios se estructura la ciudad, también funcionan como sitios de encuentro para la comunicación, la vida comunitaria, el intercambio cultural, así mismo determinan interacciones entre sus habitantes y el entorno, así como, contribuyen al equilibrio y regulación de los ecosistemas existentes (Alcaldía de Bucaramanga, 2014, pp.197-198).

Desde otro punto de vista, para entender el espacio público, se debe abordar el concepto de ciudad ya que es su elemento contenedor, en el artículo se menciona que si se considera la ciudad como un constructo social el espacio urbano vendría siendo la materialización de las acciones de los diversos agentes que la intervienen. Por lo que, los espacios públicos deben ser tratados de una manera multifuncional de modo que se aborden las diferentes dimensiones que lo constituyen con el objetivo de reconocer sus cualidades y nivel de integración. Por ende, para comprender la implicación que tiene el espacio público, se tendrá en cuenta su afectación en las diferentes dimensiones que lo configuran, para ello se tendrá en cuenta el artículo “Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano”, publicado en la revista Científica Guillermo de Ockham. La organización y subdivisión que se otorga el espacio público en el texto mencionado anteriormente consiste en cinco dimensiones.

1. *Dimensión físico territorial – urbanística*, se estructura en torno a las características morfológicas de su emplazamiento, sus condiciones medioambientales la calidad del entorno qué ofrece y su accesibilidad, por ello, se determina que las condiciones del espacio

natural otorgan identidad, pero al mismo tiempo resultan limitantes para la configuración de los diferentes componentes del espacio público. Además, se expone que las condiciones del territorio consisten en ser visible, multifuncional y accesible para todos. Sin embargo, la parte física del espacio podría incorporar las condiciones naturales del espacio, así como los elementos que no permiten el acceso al espacio, es decir las diferentes barreras para la accesibilidad. Sin embargo, a pesar de que las barreras son reconocidas en la dimensión física, es importante resaltar que los espacios deben satisfacer las diversas necesidades de sus usuarios.

2. *Dimensión jurídica – política*, dimensionada a partir de la premisa de que los espacios públicos deben permitir la expresión de los derechos cívicos de los ciudadanos, en espacios de integración que además mejoren la calidad de vida de los habitantes y sus usuarios.
3. *Dimensión social*, debido a que espacio público puede ser asumido como propio por sus habitantes y puede otorgarles sentido de apropiación, “el espacio público es concebido como instrumento de redistribución social, de cohesión comunitaria, de autoestima colectiva” (Garriz, E. J., y Schroder, R. V, 2014). En esto se debe promover la integración social y garantizar escenarios de convivencia donde se brinden condiciones de igualdad y se garanticen las mismas oportunidades.
4. *Dimensión cultural y simbólica*, la sucesión, la ocupación de los espacios, los usos que se les han otorgado y la importancia que se le brinda a estos, depende de la comunidad y el valor patrimonial que le han asignado a través de su herencia histórica.
5. *Dimensión económica*, debido a las distintas actividades que se generan en ella, la mayoría son de carácter informal, ya que surgen de la necesidad y están relacionadas con la subsistencia de estos comerciantes, por ende, se menciona en el artículo, que estos espacios

permiten a algunos habitantes la posibilidad de tener una activa laboral, y en esa situación, las calles ofrecen un refugio para algunas personas ya que les brinda la posibilidad de ser reconocidos y visibles ante la sociedad.

6. *Dimensión de movilidad y apropiación*, la movilidad, el uso y la apropiación pueden vincularse a la dinámica que modifica el territorio, y se pone de manifiesto tanto en los diferentes espacios como en los usos que se le dan.
7. Dimensión virtual, en esta los lugares disipan su significado geografía histórica y cultural y quedan integrados como lugar de funcionales productores de un espacio de flujos que sustituyen el espacio físico, esto debido a las nuevas tecnologías y modos de vida que han generado cambios y transformaciones tanto a nivel individual como de ciudad y de espacio público.

Por ende, se menciona que el espacio público implica distintas dimensiones que entre sus relaciones lo determinan y construyen, sin embargo, éste es un concepto complejo, así como el de ciudad, los cuales necesitan de constante revisión dentro de las problemáticas urbanas (Garriz, E. J., y Schroder, R. V, 2014).

En conclusión, el espacio público funciona como un elemento estructurador y contenedor de la Ciudad, además, es el mediador de las actividades políticas y sociales, lo que reivindica sus derechos, así como, proporciona puntos de encuentro y un sistema de lugares significativos, donde la sociedad puede representarse y visibilizarse a sí misma y a su historia y cultura. Por otra parte, ofrece espacios que permiten a los usuarios desarrollar actividades económicas que a pesar de su carácter informal y de subsistencia, los permite integrarse con la sociedad. Por último, influye en la conexión de los diferentes componentes de la ciudad, sus habitantes y todas las actividades que

podrían desarrollarse, por ende, proporciona participación, apropiación y cohesión social en la comunidad y por ende influye en la calidad de vida de todos sus usuarios.

2.3.3 Patrimonio cultural

Según el artículo 4° de la Ley 1185 de 2008 que modifica la Ley 397 de 1997, el patrimonio cultural de la nación está constituido por todos los bienes materiales, las manifestaciones inmateriales, los productos y las representaciones de la cultura que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la lengua castellana, las lenguas y dialectos de las comunidades indígenas, negras y creoles, la tradición, el conocimiento ancestral, el paisaje cultural, las costumbres y los hábitos, así como los bienes materiales de naturaleza mueble e inmueble a los que se les atribuye, entre otros, especial interés histórico, artístico, científico, estético o simbólico en ámbitos como el plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, filmico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico o antropológico (Congreso de la república de Colombia, 2008, art. 4).

El patrimonio cultural se refiere a un conjunto de bienes culturales que han sido heredados de generaciones anteriores, son transmitidos a las generaciones actuales y deben ser preservados para las generaciones futuras. Este conjunto de bienes culturales puede ser tanto materiales, como monumentos, obras de arte, documentos, como inmateriales, como tradiciones, ritos, expresiones orales, musicales y danzas. Los bienes culturales incluidos en el patrimonio cultural tienen un valor artístico, histórico, arqueológico, antropológico, científico, social o técnico (UNESCO, 1972).

En conclusión, el patrimonio cultural es un conjunto de elementos materiales e inmateriales que forman parte de la identidad de un pueblo, y que son transmitidos de generación en generación. Por lo que es un tema de gran relevancia para la arquitectura y el urbanismo, ya que involucra la

preservación y protección de los bienes culturales y artísticos de una sociedad. Como se ha visto a través de las definiciones proporcionadas, el patrimonio cultural abarca no solo monumentos y edificios históricos, sino también prácticas, expresiones, saberes y tradiciones que conforman la identidad de un pueblo. Por lo tanto, es necesario que los arquitectos y urbanistas consideren estos aspectos en sus proyectos y planes de desarrollo, para garantizar la preservación y promoción de la cultura y la historia de una comunidad. En este sentido, el patrimonio cultural no solo es un legado del pasado, sino también una fuente de riqueza y creatividad para el futuro.

2.3.4 Persona con discapacidad

Según el artículo 2° de la Ley estatutaria 1618 de 2013, las personas con discapacidad son: Aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a mediano y largo plazo que, al interactuar con diversas barreras incluyendo las actitudinales, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con los demás ciudadanos (Congreso de la república de Colombia, 2013, art.2). Esta definición fue tomada de la convención de la Organización de las Naciones Unidas realizada en 2006 y de la clasificación internacional del funcionamiento, la discapacidad y la salud de la Organización mundial de la salud en 2002.

Las personas con discapacidad son individuos que tienen capacidades diferentes en función de sus características físicas, mentales, intelectuales o sensoriales. La discapacidad no sólo es una cuestión de salud, sino que está influenciada por factores sociales, culturales, políticos y económicos que pueden dificultar que estas personas participen plenamente en la sociedad (Fondo de las naciones unidas para la infancia, 2020).

Según la Organización Mundial de Salud (OMS), una persona con discapacidad es aquella que tiene dificultades para realizar actividades de la vida diaria, ya sea por barreras físicas,

intelectuales o sensoriales, o bien por actitudes o comportamientos sociales que impiden su plena participación en la sociedad. En cuanto a los tipos de discapacidad, la OMS los clasifica en cuatro categorías (OMS, 2001).

- Discapacidad física: se refiere a la pérdida o limitación de la capacidad para mover alguna parte del cuerpo, como las extremidades superiores o inferiores.
- Discapacidad sensorial: se refiere a la pérdida o limitación de la capacidad para percibir información a través de los sentidos.
- Discapacidad intelectual: se refiere a la limitación en la capacidad para procesar información, aprender y comprender.
- Discapacidad psicosocial: se refiere a las limitaciones o trastornos emocionales, psicológicos o psiquiátricos que pueden afectar el comportamiento, la percepción de la realidad y las habilidades sociales.

2.3.5 Accesibilidad

Según la norma técnica colombiana 4143 3ª actualización de 2009, la accesibilidad es una “condición que cumple un ambiente, objeto, instrumento, sistema o medio, para que sea utilizable por todas las personas en forma segura, equitativa y de la manera más autónoma y confortable posible” (Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación, 2009).

Considerando, el artículo 2 de la Ley estatutaria 1618 de 2013 de la república de Colombia, se define como: las condiciones y medidas pertinentes que deben cumplir las instalaciones y los servicios de información para adaptar el entorno, productos y servicios, así como los objetos, herramientas y utensilios, con el fin de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones,

incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, tanto en zonas urbanas como rurales. Las ayudas técnicas se harán con tecnología apropiada teniendo en cuenta estatura, tamaño, peso y necesidad de la persona (Congreso de la república de Colombia, 2013, art. 2).

Además, de acuerdo con la Fundación para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad (ONCE) la accesibilidad considera a las personas y su entorno como un todo, y no solo interviene sobre ella para que desarrolle estrategias autónomas, sino que, debe diseñar su entorno para asegurar su normalización y sus derechos como ciudadano (Fundación para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad, 2021, párr. 4).

En conclusión, la accesibilidad es un derecho y una condición que implica la posibilidad de que todas las personas puedan hacer uso de los diversos entornos, bienes, productos y servicios de manera autónoma, así como, de llegar, ingresar, transitar, usar y salir en un lugar y objetos de manera segura, confortable e independiente.

2.3.6 Diseño universal

Según Suárez (2017), el diseño universal busca estimular el desarrollo de productos atractivos y comerciales que sean utilizables por cualquier tipo de persona. Está orientado al diseño de soluciones ligadas a la construcción y al de objetos que respondan a las necesidades de una amplia gama de usuarios.

Es así, como el artículo 2 de la Ley 1346 de 2009 de la república de Colombia, lo define como el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El

"diseño universal" no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten (Congreso de la república de Colombia, 2009, art. 2).

En conclusión, el diseño universal se enfoca en la creación de entornos, productos y servicios que sean accesibles y utilizables por todas las personas, independientemente de sus habilidades o discapacidades. Este enfoque busca fomentar la inclusión y la igualdad de oportunidades para todos los usuarios, con el objetivo de eliminar barreras y obstáculos para una participación plena y efectiva en la sociedad. Es importante tener en cuenta el diseño universal en el marco de proyectos de arquitectura y urbanismo, ya que permite una mayor eficacia en el uso de los espacios públicos y privados, garantizando el acceso y la participación de todas las personas en la vida cotidiana.

2.3.7 Ajustes razonables

Según el artículo 2 de la Ley 1346 de 2009 de la república de Colombia, la definición de los ajustes razonables se entiende como las modificaciones y adaptaciones necesarias y adecuadas que no impongan una carga desproporcionada o indebida, cuando se requieran en un caso particular, para garantizar a las personas con discapacidad el goce o ejercicio, en igualdad de condiciones con las demás, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales (Congreso de la república de Colombia, 2009, art. 2).

Son medidas que se toman para garantizar que las personas con discapacidad tengan igualdad de oportunidades en la educación, el empleo y otros ámbitos de la vida. Pueden incluir adaptaciones en el entorno físico, tecnológico, en los procedimientos y en las actitudes de las personas (ONU, 2006).

En conclusión, los ajustes razonables son medidas que se implementan para garantizar la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad en todos los aspectos de la vida. Estos ajustes pueden ser adaptaciones en el entorno físico, tecnológico y social, con el fin de eliminar las barreras y facilitar el acceso a la información, la educación, el empleo, la cultura y otros ámbitos de la vida. La implementación de los ajustes razonables es fundamental para lograr una sociedad más inclusiva y garantizar que todas las personas, independientemente de sus capacidades o discapacidades, puedan participar en igualdad de condiciones y disfrutar plenamente de sus derechos humanos.

2.4 Marco legal

En las leyes citadas a continuación, es evidente la importancia del espacio público como una necesidad vital para la población de una ciudad, así como, la accesibilidad se establece como un derecho fundamental, y necesario para que las personas con discapacidad puedan vivir de una manera autónoma, y disfrutar de los mismos bienes y servicios en igualdad de condiciones.

2.4.1 Ley no. 361 del 11 de febrero de 1997

Establece mecanismos de integración de obligatorio cumplimiento, que garanticen el acceso y desplazamiento de las personas con discapacidad física en los espacios y edificaciones públicas.

2.4.2. Ley no. 1185 del 12 de marzo de 2008

Modifica la Ley 397 de 1997, establece el patrimonio cultural de la nación y las disposiciones y medidas para salvaguardar y manejar el patrimonio cultural de la nación.

2.4.3 Ley no. 1346 del 31 de julio de 2009

Se aprueba la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Art. 9. Medidas a tener en cuenta para la eliminación de obstáculos y barreras de acceso.

2.4.4 Ley estatutaria 1618 del 27 febrero 2013

Artículo 1. El objeto de la presente Ley es garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad, mediante la adopción de medidas de inclusión, acción afirmativa y de ajustes razonables y eliminando toda forma de discriminación por razón de discapacidad en concordancia con la Ley 1346 de 2009.

2.4.5 Decreto no. 264 del 12 de noviembre de 1963

Reglamenta la Ley 163 de 1959 sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación.

2.4.6 Decreto no. 1538 del 17 de mayo de 2005

Establece condiciones básicas de accesibilidad al espacio público y a la vivienda.

2.5 Marco normativo

Las normas de la Constitución política de Colombia son relevantes debido a que a través de este se pueden exigir los derechos fundamentales. Es deber del Estado velar por la protección e integridad del espacio público, el cual prevalece sobre el interés particular y se exige que debe ser de calidad.

2.5.1 Norma técnica colombiana (NTC) 4143 (2009)

Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios y espacios urbanos, rampas fijas adecuadas y básicas.

2.5.2 Norma técnica colombiana (NTC) 4144 (2005)

Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios y señalizaciones.

2.5.3 Norma técnica colombiana (NTC) 4145 (2012)

Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios y espacios urbanos escaleras.

2.5.4 Norma técnica colombiana (NTC) 4201 (2013)

Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios, equipamientos, bordillos, pasamanos y agarraderas.

2.5.5 Norma técnica colombiana (NTC) 4279 (2005)

Accesibilidad de las personas al medio físico, espacios urbanos y rurales, vías de circulaciones peatonales horizontales.

2.5.6 Norma técnica colombiana (NTC) 4774 (2006)

Accesibilidad de las personas al medio físico, espacios urbanos y rurales, cruces peatonales a nivel, elevados o puentes peatonales y pasos subterráneo.

2.5.7 Norma técnica colombiana (NTC) 4902 (2000)

Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios, cruces peatonales a nivel señal y sonora para semáforos peatonales.

2.5.8 Norma técnica colombiana (NTC) 5610 (2018)

Accesibilidad de las personas al medio físico y señalización podotáctil.

2.5.9 Norma técnica colombiana (NTC) 6047 (2013)

Establece los criterios y requisitos generales de accesibilidad y señalización al medio físico requeridos en los espacios de acceso al ciudadano, en especial, a aquellos puntos presenciales destinados a brindar atención al ciudadano, en construcciones nuevas y adecuaciones.

2.5.10 Compendio: accesibilidad para todos

El aporte del compendio del Instituto Colombiano de normas técnicas y certificación reúne los parámetros de accesibilidad para las vías de circulación peatonal, requisitos de accesibilidad para vías públicas, localización del mobiliario urbano, acceso y entorno a edificaciones, entre otros.

2.5.11 Guía de diseño Accesible y universal

El documento es una recopilación y edición de la amplia información existente en accesibilidad y diseño para todos. Los criterios, parámetros y recomendaciones técnicas citados en este documento se basan, entre otros, en las Normas Técnicas Colombianas de Accesibilidad, en

las Normas Técnicas Regionales de Accesibilidad de COPANT (Comisión Panamericana de Normas Técnicas) y en normativa nacional vigente.

2.5.12 Plan de Ordenamiento territorial de San Juan de Girón, Santander

Define los usos del suelo urbano, de expansión urbana, rural, suburbano y suelo de protección, se establece la reglamentación sobre el uso, ocupación y manejo del suelo, correspondiente y se plantean los programas, proyectos, y planes complementarios para el futuro desarrollo territorial del Municipio.

2.5.13 Formulación de la fase II del plan especial de manejo y protección -PEMP- del centro histórico de San Juan de Girón

Determina las condiciones para la articulación de los bienes de carácter patrimonial con su contexto físico, arquitectónico, urbano o rural y su entorno sociocultural. Y establece los lineamientos normativos para las áreas periféricas del casco antiguo.

2.5.14 Plan de desarrollo municipal de San Juan de Girón 2020-2023

Contiene el diagnóstico cuantitativo y cualitativo de las condiciones actuales del municipio, así como, incluye el planteamiento de estrategias para generar cambios positivos en las condiciones de vida sus habitantes y propiciar la recuperación ambiental.

2.5.15 Plan maestro de movilidad de Girón 2011-2030

En este documento se precisan las bases para la consolidación de un sistema de movilidad eficiente, democrático, equitativo y amigable con el medio ambiente, que facilite la articulación e

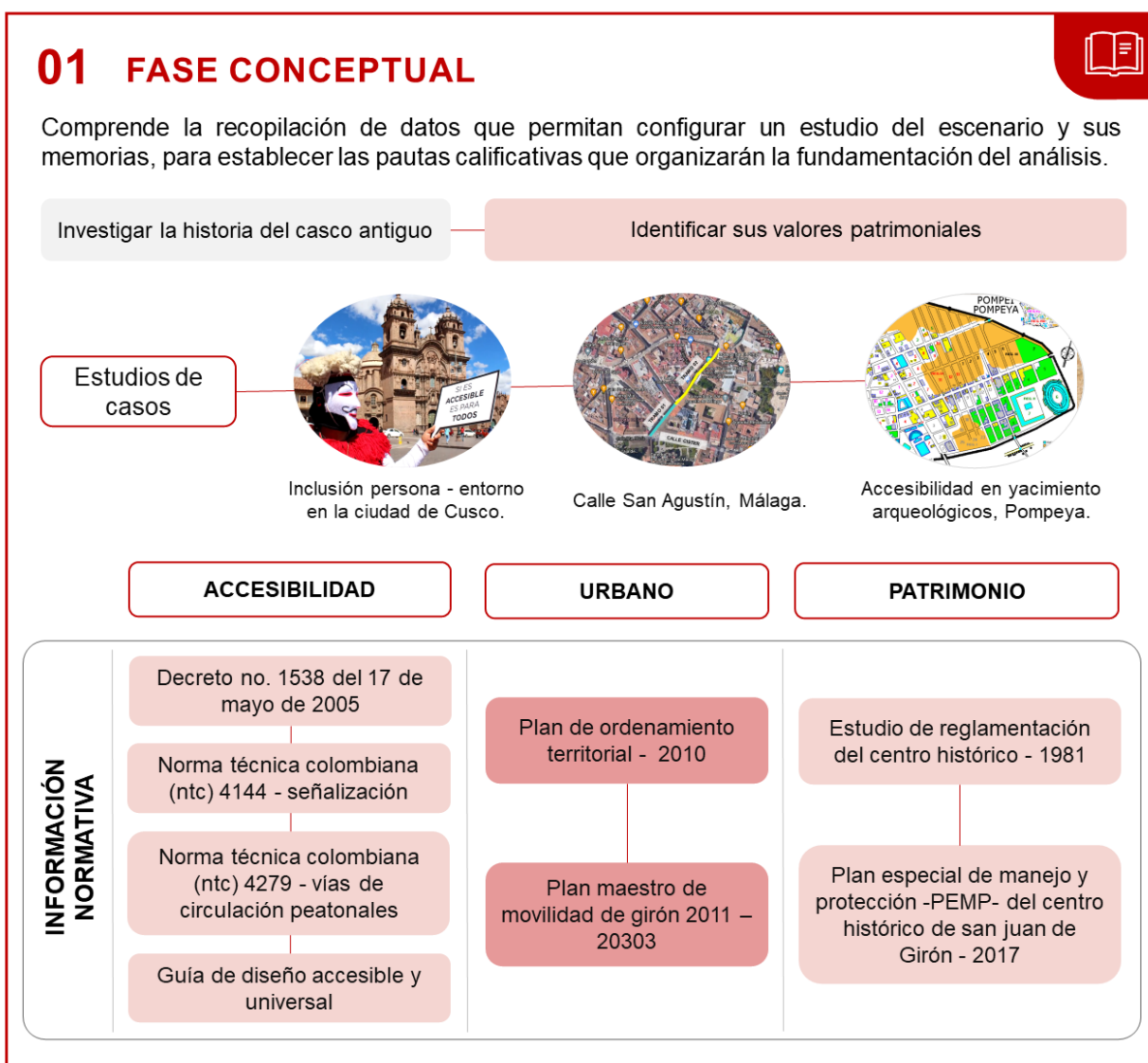
integración del municipio de Girón con los demás municipios del área metropolitana de Bucaramanga.

3. Metodología del proyecto

La metodología de este proyecto es de enfoque mixto, ya que se combinarán propiedades del enfoque cuantitativo y cualitativo. Según Sampieri, et ál. (2014), en su libro metodología de la investigación, las características del enfoque cuantitativo consisten en que analiza datos y mediciones de manera secuencial, teniendo en cuenta un marco teórico que respalda las características a analizar. Dicha definición abarca al análisis y diagnóstico urbano que se desarrolló en este proyecto, sin embargo, el resto de la metodología propuesta en esta investigación asume características del tipo de enfoque cualitativo, debido a que su análisis y diagnóstico se basó en métodos de recolección de datos no estandarizados ni predeterminados, y debido a que el proceso de indagación de propuestas fue abierto y flexible. Por lo tanto, el desarrollo de la metodología de investigación de este proyecto consta del seguimiento de cuatro fases:

3.1. Fase conceptual

Constituyó la recopilación de datos que permitió el desarrollo de un estudio para establecer el escenario y sus memorias, que partió de la investigación de la historia del casco antiguo de Girón cuyo fin fue determinar sus valores patrimoniales. Sucesivamente, se analizaron referentes nacionales e internacionales, con el objeto de establecer los lineamientos ordenadores que favorecieron la organizaron de los criterios con los que posteriormente se hizo la selección de información normativa y leyes de patrimonio, espacio público, y accesibilidad que fundamentan los parámetros del análisis y diagnóstico del área de estudio.

Figura 5. Descripción fase 01, Conceptual

3.2. Fase analítica

Se compone de la valoración del polígono de intervención, por lo que en primera instancia se desarrolló el trabajo de campo y a partir de datos cualitativos y registro fotográfico se seleccionó la información. Seguido a eso, se llevó a cabo un análisis y diagnóstico a través de la valoración de los diferentes componentes del espacio público con el propósito de identificar la calidad espacial, técnica, funcional y de accesibilidad universal que posee actualmente el ambiente de estudio.

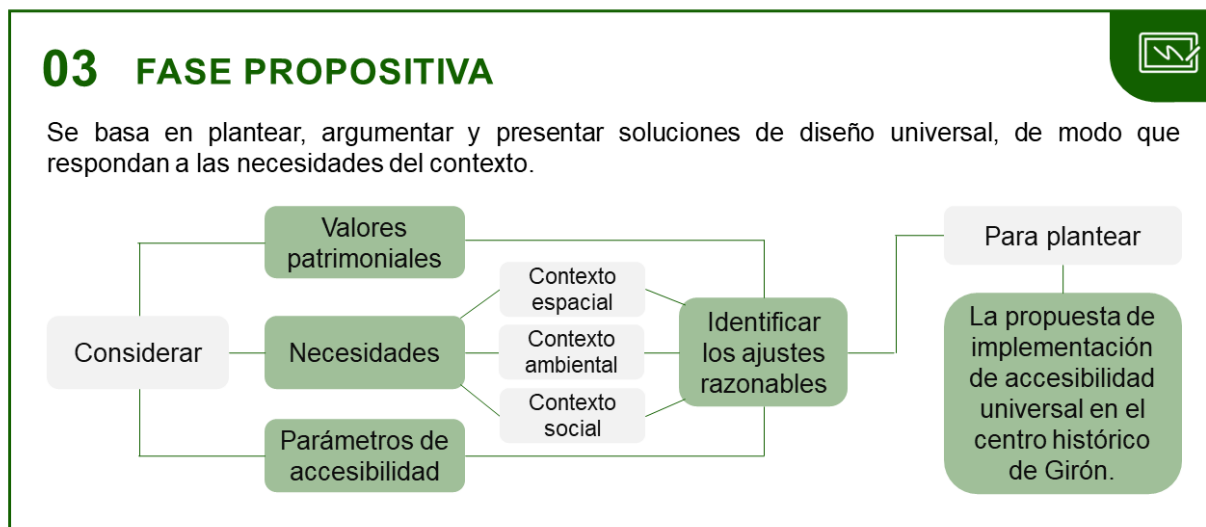
Figura 6. Descripción fase 02, Analítica

3.3. Fase propositiva

Se basó en plantear, argumentar y presentar soluciones de diseño universal, de modo que se adecuaron a las necesidades del contexto ambiental, espacial, y social para definir las características requeridas en el espacio público a efectos de garantizar la accesibilidad para todas las personas en igualdad de oportunidades y sin discriminación alguna. Seguidamente se

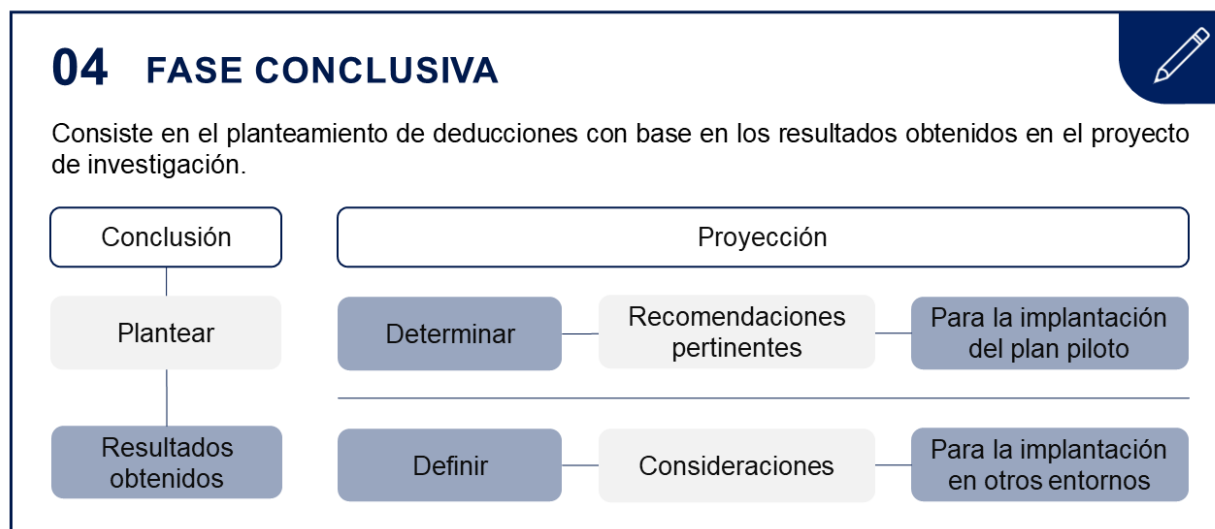
consideraron los requisitos a cumplir en la intervención de un espacio de carácter patrimonial, así como, los ajustes razonables que se adaptaron para garantizar su disfrute a toda la población.

Figura 7. Descripción fase 03, Propositiva



3.4. Fase conclusiva

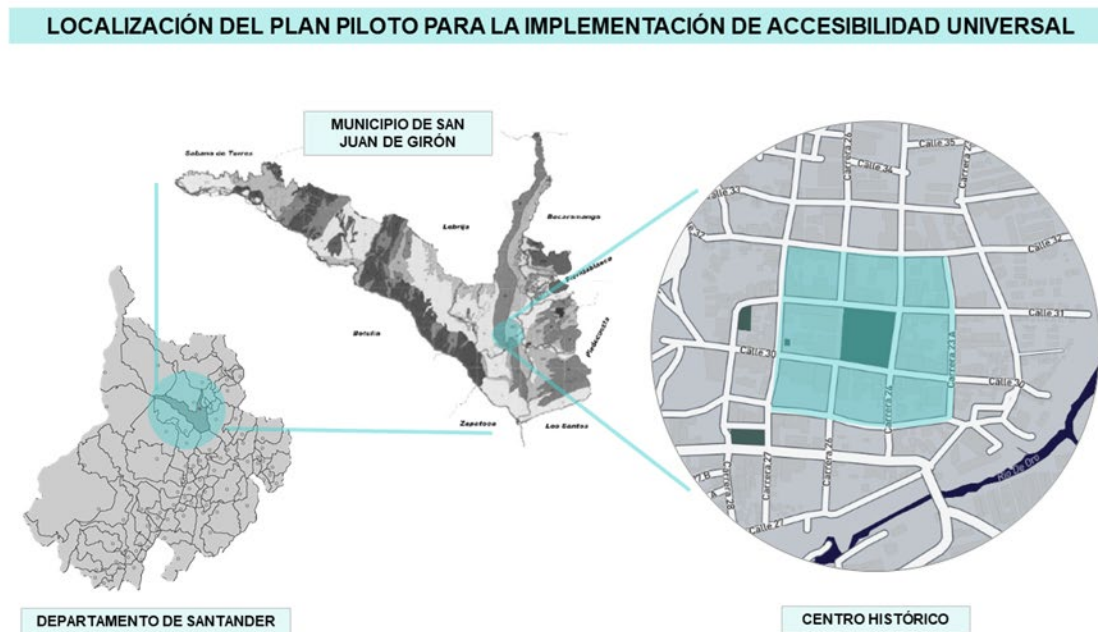
Consistió en el planteamiento de conclusiones con base en los resultados obtenidos en el proyecto de investigación, además se argumentaron y definieron las recomendaciones o consideraciones pertinentes a contemplar para que la implantación del plan piloto de accesibilidad universal cumpla con los requerimientos de accesibilidad universal y todas las condiciones necesarias de este contexto, así como, se dispusieron, factores y observaciones para tener en cuenta para la implementación de este proyecto en otros entornos de carácter patrimonial.

Figura 8. Descripción fase 04, Conclusiva

4. Área de estudio

El proyecto se desarrolló en el municipio de San Juan de Girón, el cual está ubicado en Colombia, en el Departamento de Santander, en la provincia de Soto. A 7 kilómetros se encuentra la capital del departamento y junto a los municipios de Floridablanca y Piedecuesta conforma el Área Metropolitana de Bucaramanga. Su cabecera está localizada a los 07° 04' 15" de latitud norte y 73° 10' 23" de longitud oeste. Localización del perímetro de intervención urbana del centro histórico.

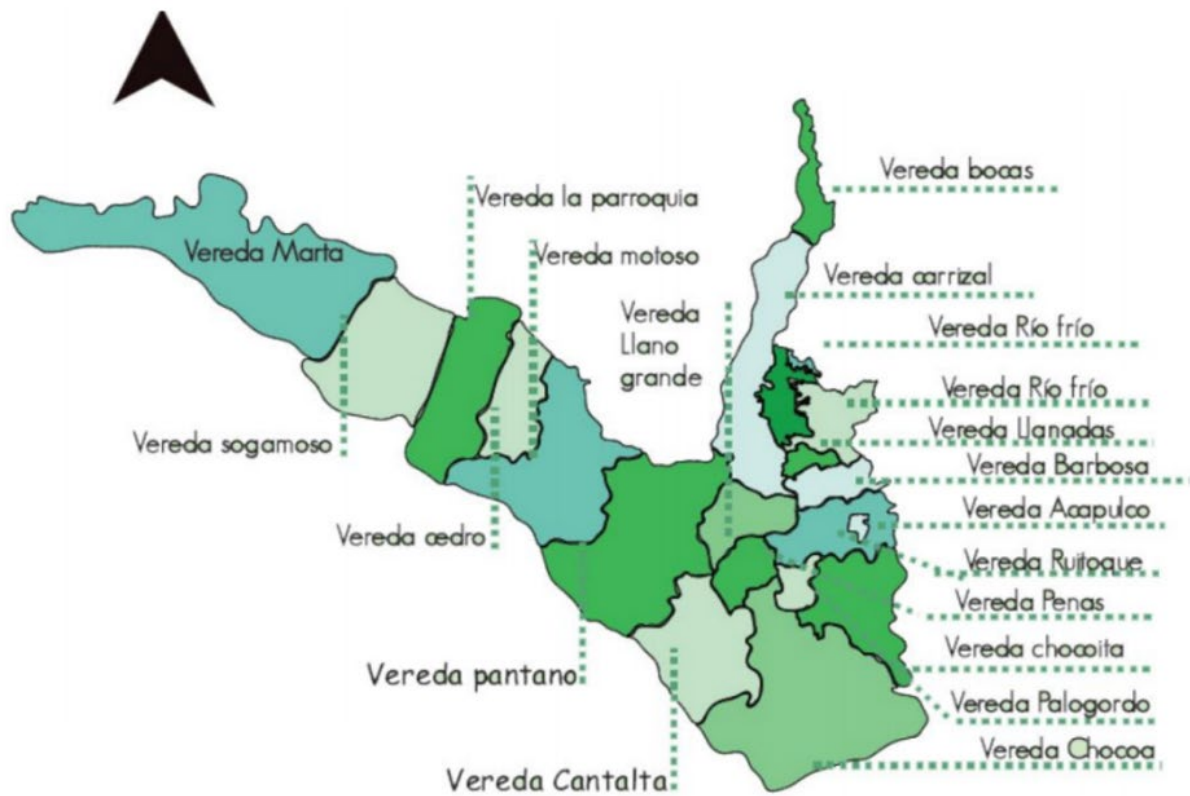
Figura 9. Localización del plan piloto para la implementación accesibilidad universal



Nota. La figura determina la ubicación del área de intervención del plan piloto.

4.1 División política

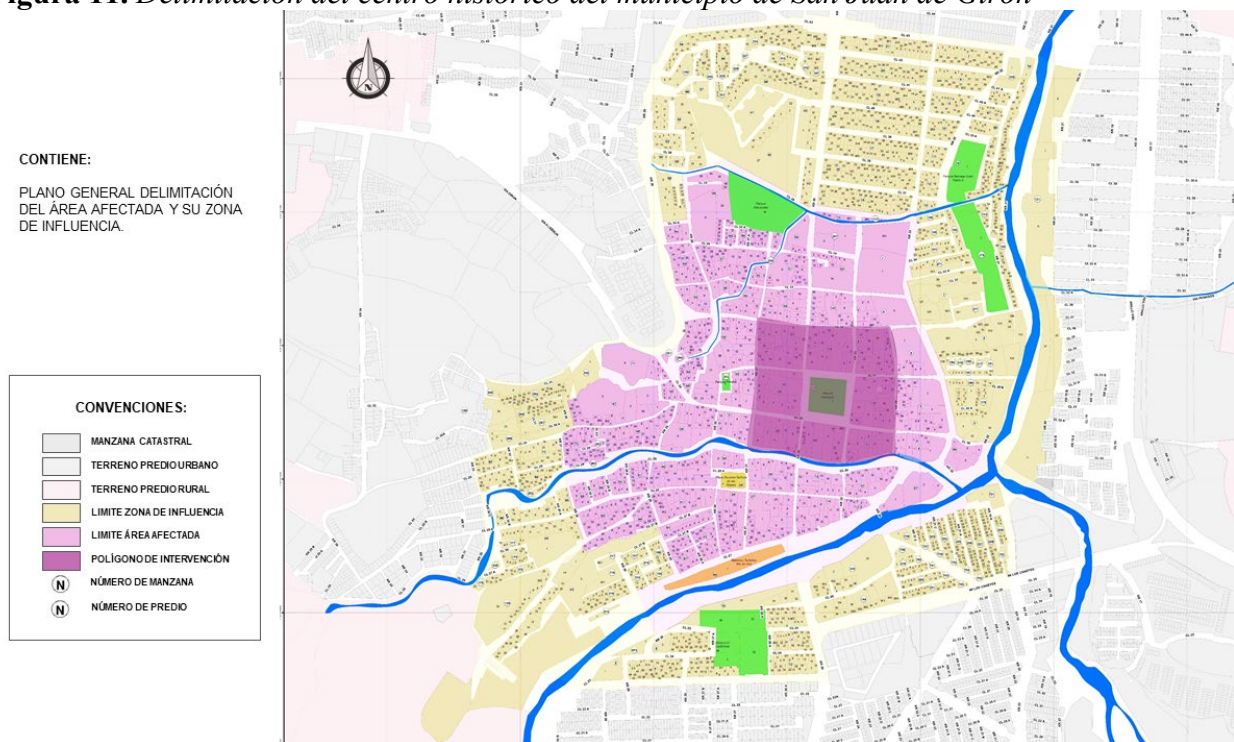
El Municipio está dividido política y administrativamente en 20 zonas o veredas que son: vereda Carrizal, Vereda Rio Frio, Vereda Llanadas, Vereda Barbosa, Vereda Acapulco, Vereda Ruitoque, Vereda Penas, Verena Chocoíta, Vereda Palogordo, Vereda Chocoa, Vereda Pantano, Vereda Cedro, Vereda Sogamoso, Vereda Marta, Vereda la Parroquia, Vereda Motoso, Vereda Llano Grande, Vereda Bocas (Prada Martinez, 2016).

Figura 10. *División política del Municipio de la zona de estudio*

Nota. La figura determina la división política del municipio de San Juan de Girón. Tomado de Prada Martínez, (2016).

4.2 Delimitación del proyecto

El proyecto estará delimitado entre las vías que rodean las manzanas colindantes con el parque principal del municipio de San Juan de Girón, conteniendo el núcleo principal del centro histórico del municipio.

Figura 11. *Delimitación del centro histórico del municipio de San Juan de Girón*

Nota. La figura señala el polígono de intervención del proyecto. Adaptado de Garzón (2015).

4.3 Polígono de intervención urbana especial del centro histórico:

El área que se estudiará y será objeto de las propuestas de implementación de accesibilidad universal en el espacio público, se encuentra entre la carrera 24 y la carrera 27, y se sitúa desde la calle 29 hasta la calle 32 del municipio de San Juan de Girón.

Figura 12. *Polígono de intervención urbana especial del centro histórico*

Nota. La figura señala el polígono de intervención del proyecto. Adaptado de Garzón (2015).

5. Fase 01: conceptual

A continuación, se desglosarán los resultados obtenidos a partir de la ejecución de la fase 01 de este proyecto de investigación:

5.1. Análisis de referentes nacionales e internacionales

5.1.1 Revitalización de la Albarrada de Mompox

El proyecto de revitalización urbana de la Albarrada de Mompox fue una iniciativa enfocada en la recuperación del patrimonio histórico y cultural de la ciudad, que fue declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en 1995. El proyecto incluyó la restauración y mejora de la infraestructura urbana y de los edificios históricos, la promoción del turismo

sostenible, la gestión de residuos y la creación de áreas verdes. Se trabajó en conjunto con el gobierno colombiano, la comunidad local y diversas organizaciones internacionales (Archdaily, 2015).

Figura 13. *Plaza San Francisco en Mompox*



Tomado de Archdaily, (Gómez, 2015).

Este es un ejemplo de cómo la arquitectura y el urbanismo pueden ser utilizados para preservar la historia y la cultura de una región, al mismo tiempo que se promueve el desarrollo económico y social. Este proyecto demuestra que la recuperación y restauración del patrimonio histórico y cultural es una tarea importante y necesaria para las ciudades, no solo desde una perspectiva cultural, sino también desde una perspectiva turística y económica.

Figura 14. *Portales de Santa Bárbara en Mompox*



Tomado de Archdaily, (Gómez, 2015).

Además, esta intervención destaca la importancia de trabajar en colaboración con la comunidad local para lograr un resultado exitoso. Esto es fundamental para asegurar que las soluciones de diseño y planificación sean sensibles y respetuosas con la historia y cultura del lugar, así como con las necesidades y deseos de la comunidad.

Figura 15. *Albarrada de Mompox*



Tomado de Archdaily, (Gómez, 2015).

En conclusión, el proyecto de revitalización urbana de la Albarrada de Mompox es un excelente ejemplo de cómo la arquitectura y el urbanismo pueden ser utilizados para preservar la historia y la cultura de una región y mejorar la calidad de vida de la comunidad local. Este proyecto proporciona una visión inspiradora para futuros proyectos de recuperación del patrimonio histórico y cultural.

5.1.2 Inclusión persona-entorno en la ciudad de Cusco, Perú

Dentro del ámbito del Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (CES) del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), ACCEPLAN realizó un análisis sobre la accesibilidad en el

centro de Cusco, dirigido especialmente para ancianos y personas con discapacidades físicas con el objetivo de mejorar las condiciones de tránsito peatonal dentro del centro histórico de la ciudad.

Figura 16. *Si es accesible para todos*



Adaptado de ACCEPLAN (2017).

En los planes de desarrollo que afectan al diseño o la movilidad urbana a menudo se desconoce que los ciudadanos poseen distintas necesidades y posibilidades de movilidad, de captación sensorial, de capacidad intelectual o de comprensión. Necesidades que, además, varían a lo largo de la vida, pues las características funcionales son muy diferentes para un niño, un anciano, o una persona adulta, lo que condiciona su uso del espacio público. Por ende, este análisis enfatizó la necesidad de incluir esta diversidad en la planificación, ejecución y mantenimiento del espacio urbano para que todas las personas puedan disfrutar en igualdad de condiciones los entornos que la ciudad ofrece (López, F. 2018).

Este proyecto plantea una metodología de diagnóstico técnico, participativo (ciudadanía), y sugiere el uso de indicadores y propuestas de mejora urbana sobre este tema.

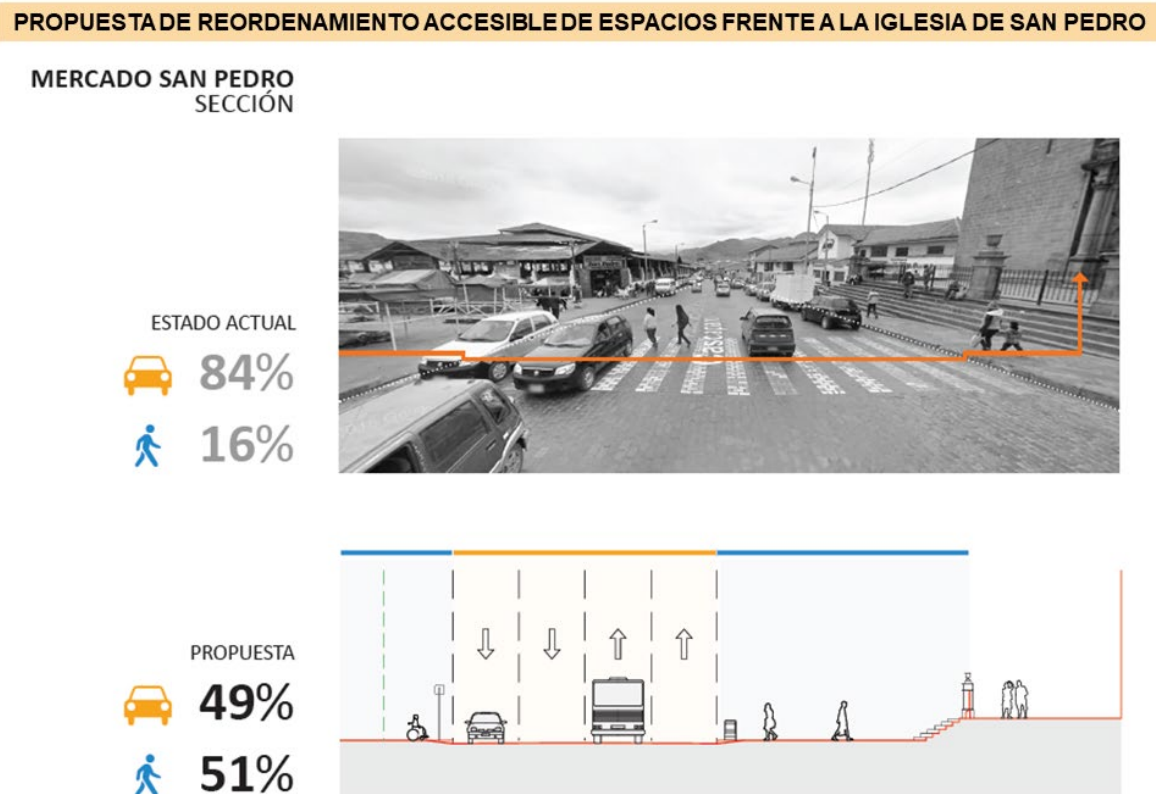
Dentro del diagnóstico en conjunto con la ciudadanía, se organizó un taller Participativo con más de 40 representantes de colectivos de personas mayores y con discapacidad de la ciudad. Su valoración sobre las condiciones de accesibilidad de la ciudad solo obtuvo una nota de 2,88 sobre 10.

A través de la caracterización de la situación de la ciudad que se desarrolló en dicho evento y de la generación posterior del diagnóstico técnico orientado a establecer las condiciones de accesibilidad, se identificaron las barreras y elementos de accesibilidad de los senderos peatonales y de las intersecciones, enfocándose en los puntos de cruce peatonal, tramos de circulaciones y acceso a los comercios y edificios de uso público. Las principales características que se identificaron fueron las siguientes:

- Inexistencia de rampas en gran parte de los cruces peatonales.
- Inexistencia de cruceros peatonales.
- Rampas existentes mal diseñadas y/o mal ejecutadas.
- El espacio de la franja peatonal es insuficiente para la circulación y estancia, lo que lleva a los usuarios a utilizar la vía vehicular para moverse.
- Reparto inadecuado del espacio público entre peatones y vehículos.
- Señalización insuficiente y/o ineficiente.
- Pavimento deslizante y/o con obstáculos.
- Entradas a los edificios de uso público generalmente inaccesibles.
- Falta de señalización visual, táctil y acústica en diferentes situaciones de uso de la vía pública.

- Ocupación descontrolada de las circulaciones peatonales por parte del comercio informal.
- Calles con franjas peatonales muy estrechas.
- Calles con pavimentos de piedra irregular inadecuado para la circulación peatonal.

Figura 17. *Propuesta de ocupación del peatón y el vehículo*

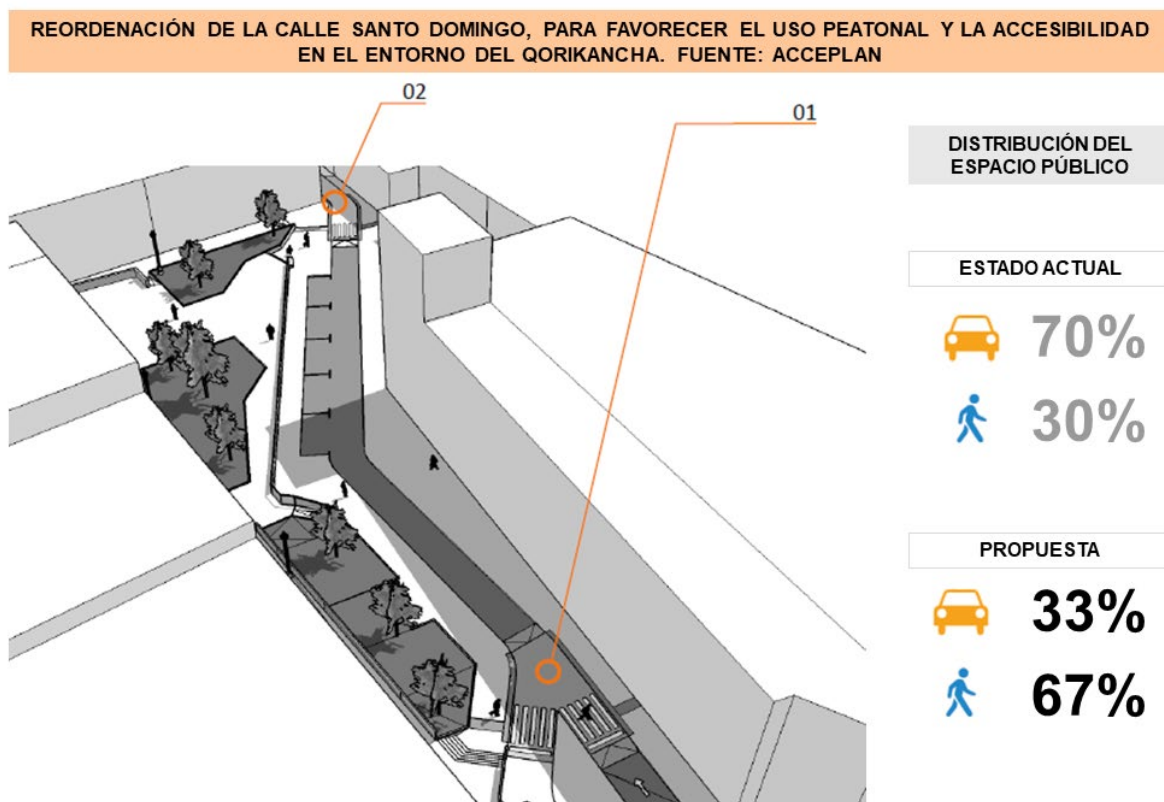


Adaptado de López, (2018).

Ante esto se proponen algunas soluciones como: construcción de rampas peatonales, paso de peatones elevado al nivel de la vereda, ensanchamiento de veredas, calle en plataforma única, cruces peatonales al nivel de la vereda y sistema de señalización táctil en el pavimento. Asimismo, el estudio propone una serie de acciones para el mediano plazo que permitan la integración de la ciudadanía, así como, la permanencia, seguimiento y control de las condiciones necesarias para brindar espacios accesibles (Banco Interamericano de Desarrollo, 2017).

Como resultado de todo ello se plantearon propuestas técnicas de diseño, mejora de equipamientos o reordenación urbana sobre los cuatro espacios críticos identificados de la ciudad: Mercado de San Pedro, calle Pampa del Castillo, entorno del Qorikancha, o Templo del Sol y el pasaje Hatunrumiyoc, donde está la famosa piedra de los doce ángulos.

Figura 18. *Reordenación de la calle Santo Domingo*



Adaptado de López, (2018).

Finalmente, también se desarrollaron un conjunto de indicadores que denominaron Adaptación Persona-Entorno (APE) que recogen, de forma fácilmente replicable, algunas condiciones básicas de accesibilidad y calidad de uso de espacios públicos y edificaciones de acuerdo con la diversidad de necesidades físicas, sensoriales e intelectuales, de los ciudadanos.

Es así como, este proyecto piloto debería ser una oportunidad para contemplar su adaptabilidad en las distintas ciudades que apliquen la inclusión de distintos colectivos, en su proceso, para que de esa forma se aumente el impacto social y sostenibilidad de los proyectos de intervención urbana, de modo que sean objeto de integración de los distintos usuarios.

5.1.3 Calle San Agustín, España.

En Málaga, España se llevó acabo una propuesta de intervención en la calle San Agustín se encuentra ubicada en su centro histórico. Su trazado es estrecho e irregular, propio del urbanismo árabe medieval y transcurre de Sur a Norte desde la Calle Císter hasta la Calle Granada a lo largo de aproximadamente 170 metros.

Esta intervención, realizada por Francisco José Ruiz Díaz y Javier Jiménez Pérez, propone mantener las características patrimoniales, pero de modo que permita generar condiciones de accesibilidad al espacio para todos los usuarios. La metodología de la propuesta se dividió en las siguientes fases:

Para evitar que las propuestas estén desvinculadas de los espacios urbanos colindantes se determina necesario analizar primeramente el entorno de la calle San Agustín. Además, esta ruta y todas las vías cercanas son de carácter peatonal por lo que en esa zona se no es común el uso de diferentes niveles en las diferentes franjas que conforman el espacio público, por ende, en la zona no es necesaria la disposición de vados y rampas. Por otra parte, en el estudio se diferencian dos tramos: el tramo de la calle Cister y la Iglesia, El tramo 01, donde se realizó una intervención antes del análisis y el tramo 02, el elegido como objeto de la propuesta.

LOCALIZACIÓN DE LA INTERVENCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

The map shows the intervention area in Malaga, Spain, centered around Calle Cister. The area is divided into two segments: TRAMO 01 (highlighted in yellow) and TRAMO 02 (highlighted in blue). The map includes various landmarks and points of interest, such as Plaza de Unshay, Plaza Carbon, Plaza del Siglo, and the Cathedral of the Incarnation. The intervention area is marked with orange and blue icons, indicating specific points of interest or landmarks.

Posteriormente, se analizaron las condiciones de accesibilidad existentes. En esta fase, se extraen las siguientes características del análisis de los siguientes elementos de cada tramo:

ELEMENTOS	TRAMO 01	TRAMO 02
PAVIMENTOS	Pavimento con una considerable resbaladicidad en seco y alta resbaladicidad en mojado.	Resbaladicidad del pavimento central, debido al desgaste de los adoquines
	Alto brillo que propicia el deslumbramiento.	Imperfecciones y desprendimiento de piezas o material de agarre.
	Correcta ejecución (piezas sin resaltes ni desprendimientos).	Rugosidad excesiva en zonas laterales.
REJILLAS	Ancho excesivo de huecos.	Ancho excesivo de huecos.
DESNIVELES	No existen.	Existencia de bolardo obstaculizador (unión de los tramos).
OTROS	Existencia de bolardo obstaculizador (unión de los tramos).	Existencia de bolardo obstaculizador (unión de los tramos).
		Falta de itinerarios accesibles a edificios públicos.

Adaptado de Ayuntamiento de Málaga, (2011).

Después de analizar los principales problemas, se planteó generar soluciones a través de propuestas de intervención que consideraban tres niveles de intervención:

- *Elementos puntuales*, eliminación del bolardo, debido a ser considerado innecesario ya que en toda el área está prohibida la circulación de vehículos. De modo que se recupere todo el ancho libre de la calle y deje de suponer un obstáculo para el recorrido de las personas. Sustitución las rejillas con otras con menor medida, para reducir los huecos existentes.
- *Pavimento*, se propone respetar el tipo de pavimento existente en los laterales, constituido por piedra incrustada en una base de mortero. El tramo de intervención será por tanto el central formado, por adoquines, cuya anchura cumpla con el mínimo establecido para itinerarios peatonales accesibles.

Figura 20. Tramo de pavimentos a intervención



Nota. La figura representa la categorización de tramos de pavimentos de la vía a analizar. Adaptado de Google Maps, (2018).

- ***Desniveles y accesos***, por medio de la adaptación del pavimento del itinerario planteado resuelven el recorrido a través de la calle, sin embargo, señalan que falta mejorar el acceso a los edificios de carácter público, por lo que proponen que el pavimento en los accesos a ese tipo de edificación se sustituya por uno similar al planteado en el tramo central.

5.2 Análisis normativo

5.2.1 Plan de ordenamiento territorial (POT) del municipio de San Juan de Girón

Este plan define los usos del suelo urbano, de expansión urbana, rural, suburbano y suelo de protección, establece la reglamentación sobre el uso, ocupación y manejo del suelo, correspondiente y se plantean los programas, proyectos, y planes complementarios para el futuro desarrollo territorial del Municipio. De los temas discutidos en dicho documento, los que corresponden al estudio del proyecto de investigación son el espacio público, el patrimonio histórico-cultural y la accesibilidad.

En cuanto al espacio público, se definen sus elementos constituyentes, y, se establecen las políticas generales que ofrecen protección y dotación de los diferentes componentes. Así como, se precisan sus elementos complementarios, dentro de los que se encuentran los factores de comunicación, de organización, de ambientación, de servicio y de seguridad.

Por lo tanto, algunos de estos complementos, tales como los de comunicación y seguridad son especialmente importantes para tener en cuenta a la hora de diseñar el proyecto para garantizar accesibilidad a todos los usuarios, debido a que, algunos de los mismos elementos, tales como los bolardos pueden ocasionar obstáculos para la circulación peatonal, por ello hay que considerar

alternativas que garanticen condiciones de diseño universal y ofrezcan similares condiciones a las de las piezas mencionadas anteriormente.

En el municipio de Girón el espacio público está conformado por los siguientes subsistemas: Zonas Recreativas; Plazas; Espacios Públicos Verdes (Parques Metropolitanos, Municipales y Urbanos, Vecinales); Núcleos de Dotación; Sitios de Interés Local (Patrimonio o histórico, arquitectónico, paseos peatonales y ciclo-peatonales permanentes). “Todos los espacios públicos que conforman el sistema articulador principal del modelo de ordenamiento territorial del municipio de Girón deben desarrollarse garantizando siempre su libre acceso a todos los ciudadanos” (Concejo municipal de San Juan de Girón, 2010, p.38), en igualdad de condiciones, tienen la obligación de proyectarse, considerando principalmente las necesidades de personas con discapacidad y de la tercera edad.

Los tratamientos urbanísticos son instrumentos normativos que orientan de manera diferenciada las intervenciones que se puedan realizar en el territorio, el espacio público y las edificaciones según las características físicas y las dinámicas del ámbito de aplicación. El tratamiento urbano para la zona de estudio es únicamente el de Conservación Urbana. El término conservación Urbanística se aplica al área del centro tradicional que reúne el conjunto de espacios públicos e inmuebles más significativos en el desarrollo histórico de cada que está orientado a mantener invariables las características físicas de aquellas estructuras y / o zonas de la ciudad que constituyen testimonios representativos de una determinada época histórica; estos elementos, debido a su singularidad y representatividad, constituyen muestras que han permanecido y sobrevivido en el proceso de transformación de Girón, mereciendo ser protegidos, preservados y mantenidos (Concejo municipal de San Juan de Girón, 2010, p.109).

En cuanto al patrimonio histórico, cultural su conservación es uno de los objetivos del Plan de Ordenamiento, dentro de éste, se definen una clasificación de valor para aquellas herencias históricas, la clase expuesta que se estudiará en el plan piloto será la de “los edificios o espacios urbanos que por su antigüedad se han convertido en documentos irremplazables del pasado sobre el desarrollo de la arquitectura, la tecnología, la planificación de las ciudades o la creación de paisajes en un periodo específico...” (Concejo municipal de San Juan de Girón, 2010, p.22).

Además, se plantean estrategias para proteger el patrimonio inmueble cultural que consisten en mejorar las condiciones de habitabilidad de los sectores antiguos en sus condiciones de funcionamiento vial, de calidad espacial del entorno, etc., cumpliendo con la normatividad establecida, con el fin de conservar sus características originales y sus valores patrimoniales principales, no obstante, permitiendo su integración al desarrollo contemporáneo de la ciudad, a las actividades actuales, para que sigan siendo un lugar de vida urbana.

Por lo tanto, en conjunto con las tácticas planteadas para mejorar las condiciones de los sectores, es fundamental examinar su función como elemento de conformación y desarrollo de una industria cultural y turística, enmarcada en principios de protección y conservación. Debido a que estas consideraciones deberán ser base indispensable para alcanzar los niveles de desarrollo económico y social del Municipio.

Adicionalmente, se genera la identificación de la valoración urbana del patrimonio histórico, que consiste en el reconocimiento de los inmuebles que tienen características físicas, significativas y excepcionales para el Municipio entre ellas encontramos, al trazado y sus elementos, las vías, las calles y caminos, las manzanas, los espacios libres construidos por el parque central y las dos plazas; los edificios públicos cívicos y representativos de las actividades ciudadanas, la alcaldía, la iglesia, la casa de la cultura, etc.; los equipamientos colectivos, el

hospital, los colegios y escuelas, los antiguos cementerios, etc.; y por último, el espacio edificado, constituido en general por edificaciones destinadas a la vivienda y otras actividades urbanas.

El decreto 264 del 12 de noviembre de 1963 declaró el centro histórico de Girón como Monumento Nacional, por lo tanto, para esta zona las normas tienen como objeto precisar el tipo de intervención que puede permitirse realizar en el casco antiguo con valor histórico y patrimonial, de acuerdo con su importancia, estado de conservación y la perspectiva futura del desarrollo de la zona.

Las normas vigentes con anterioridad se encuentran establecidas en el "Estudio de Reglamentación del Centro histórico de Girón" Volumen I y II elaborado por la Asociación de Municipios del Área de Bucaramanga (AMAB) desde septiembre de 1981, cuyo objetivo principal es facilitar una reglamentación de fácil comprensión y aplicación urbana, ceñida a las normas de Monumentos Nacionales.

Sin embargo, desde el 2008, se debe acatar a la ley 1185, que modifica lo establecido en la Ley 397 de 1997 (Ley General de Cultura), que busca la implementación de estrategias para la preservación, recuperación y mantenimiento del patrimonio cultural, especialmente en los centros urbanos fundacionales declarados Bien de Interés Cultural de carácter Nacional. Por ende, en cumplimiento con dicha ley, las actuaciones urbanísticas que se realicen al interior del perímetro del Casco Antiguo deberían obedecer a lo dispuesto en el Plan Especial de Manejo y Protección del Casco Antiguo. El PEMP definirá cada uno de los lineamientos normativos para las áreas periféricas del casco antiguo, hasta tanto no se adopte dicho plan, se continuará aplicando las normas generales de la ficha normativa y del Estudio de Reglamentación del Centro histórico de Girón del año 1981.

Los sitios de interés local patrimonial o histórico en el Municipio son de uso colectivo, actúan como elementos de distinción de la calidad arquitectónica, representan el patrimonio arquitectónico de la ciudad y tienen tratamiento de Conservación Histórica- Arquitectónica. Los espacios que cumplen con dichas características y que se encuentran dentro de la delimitación del plan piloto son: la casa de la cultura Francisco Mantilla de los Ríos, el museo de arte religioso, la basílica de San Juan Bautista, el palacio municipal, la casona mansión del Fraile, la plaza principal, el colegio departamental san Juan de Girón, el instituto Francisco Serrano Muñoz.

En cuanto a la normatividad para el tratamiento de los andenes del casco histórico, se determina que, debido a su carácter patrimonial, en su caso no aplica en su totalidad el deber de dar cumplimiento a las disposiciones nacionales vigentes respecto de la continuidad y accesibilidad para personas con discapacidad. Además, se establece que cualquier intervención en el casco histórico estará sujeta al Plan Especial de Manejo y Protección del Casco Antiguo.

En conclusión, debido a que el objeto de estudio, el polígono especial de intervención se encuentra dentro del centro histórico del municipio, y con base en lo dispuesto en el plan de Ordenamiento territorial de San Juan de Girón, Santander, se concreta que es necesario el análisis del Plan Especial de Manejo y Protección del Casco Antiguo, ya que este funciona como ente regulador de todas las actuaciones en el espacio público de la zona y será eje determinante de las intervenciones del plan piloto para la implementación de accesibilidad universal.

5.2.2 Plan maestro de movilidad de Girón 2011 – 2030

En este documento se determina el proyecto para la movilidad peatonal del centro histórico del municipio de San Juan de Girón. En el que se requiere la construcción de redes peatonales, con el fin de consolidar rutas adecuadas para la movilidad que conecten los principales centros de

actividad bajo conceptos ambientales, de seguridad y conectividad. Dentro de las vías que se semi-peatonalizaran, se encuentran las vías que confluyen al parque central, es decir, la carrera 25 entre calles 27 y 30, la carrera 26 entre calles 27 y 30, la carrera 26 entre calles 31 y 37, la carrera 28 entre calles 28 y 31, así como las vías que rodean al Parque Las Nieves, y la calle 30 desde la carrera 23 a la 29 (Universidad Industrial de Santander, 2011, p.113).

Esta propuesta se llevará a cabo para permitir la integración del norte y el sur del centro histórico por corredores propios para los peatones, con poca intervención vehicular, de modo que se integre el parque principal con el parque de Las Nieves y con el polideportivo de las Palmas, además de la alameda de la calle 27 (Malecón), lo que permite también la continuidad de circulación de los usuarios de la ciclorruta de manera peatonal por la carrera 26. Además, permitirá la descongestión del sector y propiciará que los usuarios realicen sus actividades de manera más cómoda, lo que fomentará el comercio organizado y el turismo.

Por otra parte, se determina que el centro histórico del municipio requiere mantenimiento de los andenes y adecuación de su sección, porque las condiciones actuales son inapropiadas para el buen tránsito peatonal y pone en riesgo la integridad de los peatones. En la siguiente figura, se plantea un tratamiento donde se proponen canales de recolección de aguas lo cual permite la permeabilidad de la estructura, posee bolardos como sistema de protección y se mantiene la superficie de rodadura en piedra, conservando las características del material. Esta propuesta deberá someterse a las condiciones y normas existentes del Ministerio de Cultura Dirección de Patrimonio Nacional.

Figura 21. *Propuesta de peatonalización del plan maestro de movilidad de Girón*

Tomado de la Universidad Industrial de Santander, (2011).

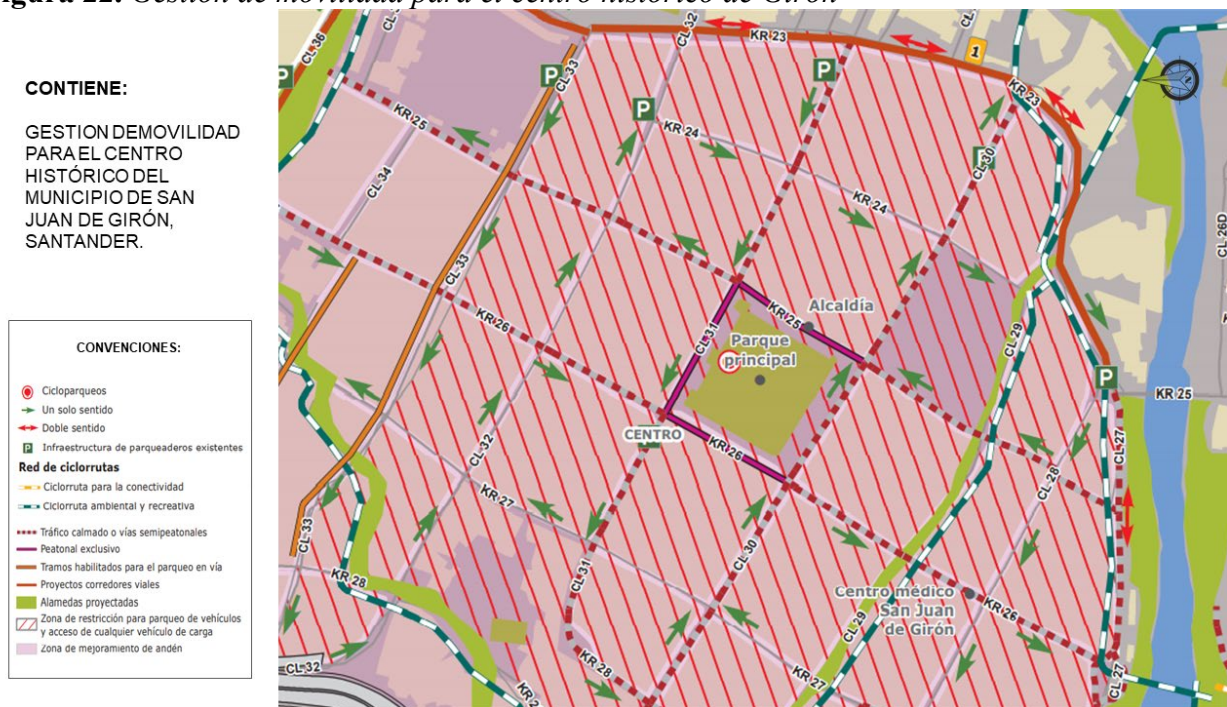
Asimismo, se plantea una propuesta de señalización que brinda una solución estética y funcional que responde a las necesidades planteadas desde el punto de vista histórico, turístico y a los requisitos de tránsito que requiere el municipio. La estructura de señalización consiste en un único mástil en que se insertan los diferentes módulos de cada tipo de señal; en donde no sea posible la instalación del mástil, el tablero de la señal se anclará a un muro o pared a una altura adecuada para su visibilidad. En los espacios patrimoniales especiales, la ubicación de las señales irá en el suelo, evitando los elementos metálicos y substituyéndolos por elementos en piedra. Con esto, se pretende emparejar la señalización a la estética ya existente en el mobiliario urbano, que contribuya a la movilidad del usuario de las vías céntricas, a su orientación y a la identificación de los lugares más destacados, que repercuta favorablemente en la imagen del Municipio y en su accesibilidad y su disfrute (Universidad Industrial de Santander, 2011, p.115).

Es así como, los tipos de señales que se propone instalar en el centro histórico del municipio de Girón son las siguientes:

- Direccionales, ya que marcan las rutas de acceso a los principales lugares públicos, históricos y entidades prestadoras de servicios, y que conducen los flujos de vehículos.
- Patrimoniales en el centro histórico, que serán: orientativos, es decir marcan rutas y recorridos por el centro; identificadores de los monumentos más importantes; informativas (patrimoniales y de equipamiento): ofrecen contenido e información turística de la Ciudad.

Finalmente, se plantea una propuesta de movilidad en la que se generan corredores de ciclorrutas en el sector centro del Municipio, con el objetivo de fortalecer y consolidar el uso de los medios no motorizados. Tanto las medidas de semi-peatonalización, como la implantación de corredores para el funcionamiento ciclorrutas se grafican en la siguiente figura:

Figura 22. Gestión de movilidad para el centro histórico de Girón

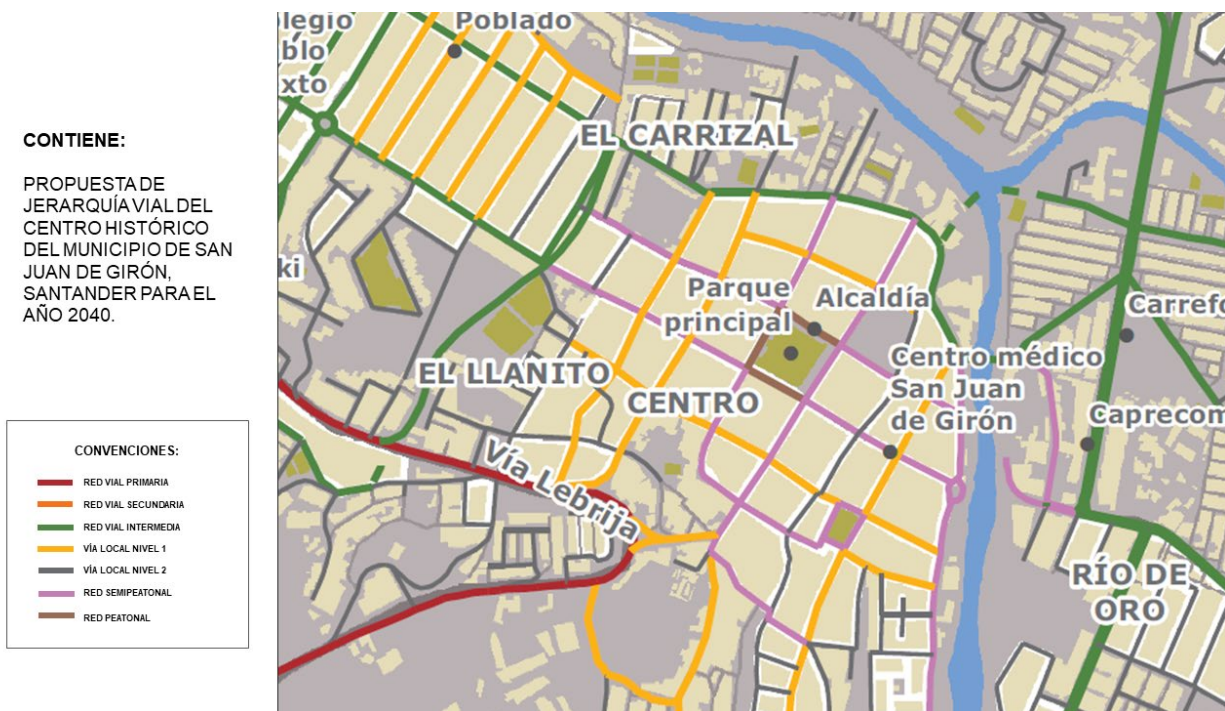


Tomado de la Universidad Industrial de Santander, (2011).

El sistema vial del municipio de Girón se caracteriza por poseer problemas de: “invasión del espacio público, insuficiencia de capacidad vial, deterioro ambiental, parqueo indiscriminado,

congestión y problemas de seguridad vial, principalmente.” Es así como, con el objetivo de mejorar la gestión, el control y la regulación del tránsito plantean una nueva configuración de la malla vial (Universidad Industrial de Santander, 2011).

Figura 23. *Propuesta de jerarquización de la malla vial*



Nota. La figura representa las jerarquías viales propuestas por el municipio para el año 2040. Adaptado de Universidad Industrial de Santander, (2011).

El sitio de estudio del centro histórico de Girón tendría vías de carácter:

- Local nivel 1, corresponden a los corredores de acceso a barrios, que conectan la red vial arterial e intermedia con los barrios. En este tipo de vías existe circulación de vehículos de transporte público y de abastecimiento de mercancías.
- Local nivel 2, pertenece a vías que conectan la red vial local principal con las zonas residenciales. Para este sistema de vías, se restringe, en lo posible, el transporte público y

de carga, y la velocidad permitida estará condicionada al desarrollo de las actividades y los flujos peatonales existentes.

- Red semipeatonal, son tramos compartidos por peatones, en primera medida, y con bajo flujo de vehículos, que se integran a lo largo de sectores de interés. Puede contar con medidas de protección para el peatón, como bolardos.
- Red peatonal, son vías para uso exclusivo de peatones, que permiten u tránsito libre en condiciones de seguridad; se proponen en los alrededores del parque principal del municipio y admiten el disfrute de los atractivos del lugar y el desarrollo comercial y de servicios.

5.2.3 Plan Especial de Manejo y Protección del Casco Antiguo

La resolución por la cual se rige el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de San Juan de Girón del departamento de Santander no ha sido aprobada por las autoridades nacionales, por ende, no está en actuación actualmente y no es considerada un documento legal. Sin embargo, teniendo en cuenta la necesidad de la actualización de la normatividad que rige desde 1981, se considerará y analizará la información del apéndice C y de las fichas realizadas por Garzón (2015), con el fin de tener conocimiento de los alcances y de las reglamentaciones del espacio público del área de estudio.

Debido al carácter patrimonial de la zona y a la necesidad de su protección y conservación, se establecieron ciertos niveles de aceptable intervención para cada uno de los inmuebles del Área Afectada del Centro Histórico de San Juan de Girón y su zona de influencia, los cuales se presentan en la Figura 08. Los caracteres técnicos que definen la normativa que regula la intervención de los inmuebles que conforman el BICN (bien de interés cultural nacional) se estructura principalmente

por el decreto número 763 de 2009. Por ende, las reglamentaciones establecidas en este documento se rigen bajo los fundamentos de que toda intervención de BICN, debe respetar y propender por el cumplimiento de los principios generales de intervención:

- Conservar los valores culturales del bien.
- La mínima intervención entendida como las acciones estrictamente necesarias para la conservación del bien, con el fin de garantizar su estabilidad y sanearlo de las fuentes de deterioro (Apéndice C, p.21).

En los estudios desarrollados para la creación del PEMP se determina que un aspecto fundamental en la normativa para los espacios públicos del área afectada es la conservación del paisaje y el contexto urbanos, la textura y el lenguaje formal que contiene el Sector Urbano declarado, el cuál este compuesto por sus calles recubiertas en piedra de canto rodado y en la marcada línea de la topografía que se hace evidente por los andenes, entre otras características.

Se reconoce que se deben realizar intervenciones para adecuar los espacios con el fin de garantizar el acceso universal a las zonas patrimoniales, no obstante, se establece que siempre se debe propender y proponer soluciones conservando las características del paisaje urbano mencionadas anteriormente. En consecuencia, se debe aplicar la realización de proyectos que contengan un análisis de los conceptos de implementación de bandas especiales de circulación, considerando los criterios de mínima intervención y reversibilidad de estas mínimas-óptimas adecuaciones.

Por otra parte, se determina que las intervenciones que propendan por la adaptación del sistema de espacios públicos, las condiciones para generar accesibilidad universal y toda intervención necesaria en el espacio público y sus vías deberán propender por su permanencia

como vías empedradas con canto rodado, por consiguiente, cualquier reparación o adición se hará en el mismo material y con el mismo sistema de empedrado actual.

Por lo que se refiere a los andenes, se señala que deben mantener las medidas actuales, el material debe ser concreto a la vista o dependiendo del proyecto de intervención se podrán permitir tabletas o sillares de forma rectangular, siempre en color y textura del concreto a la vista y no se permite usar otro material, ni el uso de materiales en el acabado de andenes, tales como ladrillo y tablón vitrificado en ninguna de sus clases y medidas. Por lo que se dictan las siguientes condiciones:

- Los andenes se construirán en materiales durables y antideslizantes que garanticen la normal permeabilidad del suelo, debe tener una pendiente transversal mínima de 0.5% y máxima de 2% hacia los canales de desagüe.
- Su diseño y construcción deberán ajustarse a las disposiciones de desplazamiento personas en condición de discapacidad.
- En accesos vehiculares a predios privados, el andén deberá mantener su nivel y sección transversal, de manera que la circulación peatonal tenga prelación. Todos los andenes deberán estar a nivel, ser continuos y sin obstáculos.
- Se deberá implementar, previos estudios y proyecto, el acondicionamiento general de los recorridos para las personas con discapacidad.

Así como, se dispone que, para obtener la aprobación y autorización de las obras de intervención en los espacios públicos del área afectada del centro histórico de Girón, se debe implementar la metodología para la elaboración y presentación de estudios técnicos y proyectos de intervención descrita como procedimiento obligatorio para la autorización y aprobación del Consejo Nacional de Patrimonio del Ministerio de Cultura de Colombia con base en la

presentación de los estudios y proyecto de intervención con la metodología en la presente norma descrita (Apéndice C, p.60).

Adicionalmente, se puntualiza que toda intervención o actividad en el espacio público deberá garantizar el completo disfrute visual y físico de las edificaciones y/o de los espacios protegidos por la ciudadanía. de manera que se tiene que evitar la ubicación de elementos arbóreos, postes, señales de tránsito, mobiliario urbano o cualquiera que obstaculice la completa visión y circulación. Por lo que se instauran las siguientes condiciones a cumplir:

- Indicativa: para generar la recuperación de la nomenclatura histórica de las calles y carreras delimitadas en el área afectada.
- Informativa: En cuanto a la información turística. Esta señalización deberá ceñirse a lo establecido en la Resolución 1738 de 2005, del Ministerio de Cultura. Igualmente, deberá armonizarse con el Manual de Señalización Turística de que trata la Resolución 1622 de 2005 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
- Preventiva: se refiere a la señalización de tránsito de vehículos, la cual debe cumplir las especificaciones establecidas en la Resolución 1050 de 2004 del Ministerio de Transporte, o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

Así mismo, en ninguna parte del plan especial de manejo y protección se encuentra mención a la futura implementación de señalización y señalética, en pro de generar espacios con diseño universal que transmitan información importante, de manera comprensiva y homogeneidad para garantizar que la información llegue a todos los usuarios. Por consiguiente, cuando se realice la generación de propuestas para el plan piloto para la implementación de accesibilidad en el espacio público, es fundamental tener en cuenta este criterio, siguiendo los parámetros de conservación de los valores del paisaje urbano.

Además, en cuanto a movilidad vehicular y peatonal se establece que debe resolverse de manera prioritaria un proyecto de señalética, incluyendo la señalización vial, que se ajuste a las condiciones del conjunto patrimonial, así como la peatonalización de ejes relevantes del trazado antiguo, lo que permite la apropiación y la diversificación de los usos, logrando apropiaciones simbólicas y culturales de la calle como parte de la vivencia y la valoración del conjunto patrimonial unificando la textura de calzadas y andenes, de tal forma recuperar la circulación peatonal y la imagen urbana y por ende la valoración del paisaje y el contexto urbano.

Finalmente, El PEMP dictamina que la administración municipal deberá adecuar los espacios públicos y edificios con servicios de atención a la población en condición de discapacidad, en torno a la eliminación de barreras físicas, implementando alternativas de orden físico como bandas o la unificación o nivelación de la textura de las calzadas de tal forma que se recupere la vía para la circulación peatonal segura. Por lo que se propone un proyecto paisajístico para la adecuación de accesibilidad universal para el centro histórico del municipio.

En conclusión, es importante resaltar que cuando se realicen adecuaciones que se apliquen a inmuebles o espacios públicos BIC, como lo es en el caso del objeto de estudio del proyecto de investigación, prevalecerán las disposiciones sobre conservación de los valores patrimoniales referidos anteriormente, que se encuentran en el apéndice C, en la página 21.

Los usos urbanos propuestos por la Formulación de la fase II del plan especial de manejo y protección -PEMP- del centro histórico de San Juan de Girón, para la zona de intervención se componen de usos de suelo residencial, mixto y dotacional. El área en general es de uso predominantemente mixto, ya que las viviendas patrimoniales fueron adaptadas para la implementación de negocios en el primer piso.

Figura 25. *Plano Homologación de Tratamientos Urbanos Directrices de ordenamiento territorial (DOTM)*



Nota. La figura expone los tratamientos urbanos de intervención del proyecto. Adaptado de Área Metropolitana de Bucaramanga, (s.f.)

El tratamiento urbano para la zona de estudio es únicamente el de Conservación Urbana. El término conservación Urbanística. “Se aplica al área del centro tradicional que reúne el conjunto de espacios públicos e inmuebles más significativos en el desarrollo histórico de cada municipio” (Área Metropolitana de Bucaramanga, s.f.).

Figura 26. Fotografías del sector

Nota. La figura muestra edificaciones representativas de la zona de estudio.

En cuanto a los niveles de intervención permitidas, el Plan especial de manejo y protección del centro histórico de San Juan de Girón establece las siguientes categorías:

Figura 27. Mapa de intervención permitida en el polígono de intervención

Nota. La figura las intervenciones urbanísticas permitidas en el área de estudio. Adaptado de Garzón (2015).

El polígono de intervención presenta las 3 categorías: Conservación integral, conservación del tipo arquitectónico y conservación contextual. En conclusión, el polígono especial de intervención fue determinado por su carácter histórico y cultural, así como por la existencia de equipamientos urbanos relevantes para la población del municipio, lo que lo hace un espacio constante de reunión para residentes y visitantes.

5.2.4 Criterios para el análisis y diagnóstico

Teniendo en cuenta la metodología desarrollada en los proyectos analizados en el título 5.1.1, análisis de referentes y considerando las características propias del polígono de intervención, se subdividió el área de estudio en cuatro zonas: itinerarios peatonales, cruces peatonales, vías vehiculares y el parque principal. Tras ello, se procedió a hacer un cuadro comparativo de los lineamientos encontrados en las fuentes bibliográficas del marco legal y normativo, con el objetivo de determinar los criterios de evaluación para cada uno de sus componentes.

Para los itinerarios peatonales, se tuvieron en cuenta los siguientes parámetros:

Tabla 2. Criterios de accesibilidad en itinerarios peatonales

ZONA	COMPONENTES	ACCESIBILIDAD				
		DECRETO NO. 1538 DEL 17 DE MAYO DE 2005	NORMA TÉCNICA COLOMBIANA (NTC) 4144 - SEÑALIZACIÓN	NORMA TÉCNICA COLOMBIANA (NTC) 4279 - VÍAS DE CIRCULACIÓN PEATONALES	GUÍA DE DISEÑO ACCESIBLE Y UNIVERSAL	
ITINERARIOS PEATONALES	CARACTERÍSTICAS	DIMENSIONES ANDENES	No se menciona.	Las vías de circulación peatonales horizontales, ancho mínimo libre de obstáculos: 1,20 m	El itinerario urbano debe tener separación de flujos: los peatones circulan por el andén y los automóviles por la calzada.	
				Circulación simultánea de 2 usuarios de sillas en distinto sentido: 1,8 m	El andén debe tener definida la franja de circulación, sin interrupciones ni obstáculos de señalización, equipamiento urbano o infraestructura viaria.	
		PENDIENTES TRAMO		Cada 100 m de circulación peatonal habrá área de descanso.	Deben tener correcta iluminación para garantizar su uso de noche.	
				Pendientes longi. y trans. planas máximo un 2%. Si se supera, tener en cuenta la NTC 4143.	los espacios se deben organizar de manera que permitan al usuario ser autónomo	
				MATERIALIDAD	Los pavimentos firmes, antideslizantes y sin accidentes. Evitar las piezas sueltas	Aplica NTC 4279 y 4143.
					Colocación de pavimentos de prevención y orientación, tiras táctiles y de color en el pavimento, paralelas a la dirección de la circulación.	los pisos deben tener texturas que garanticen adherencia e incluir drenajes de piso de tal forma que no se produzca estancamiento de agua.
	CAMBIOS DE NIVEL	Los andenes deben ser continuos y a nivel, sin generar obstáculos con los predios colindantes.	Las señales táctiles que indiquen la proximidad de un desnivel serán mediante un cambio de textura en el pavimento en todo el ancho del desnivel o del recorrido.	La diferencia a nivel entre la vía de circulación peatonal y la calzada no deberá ser inferior a 0,03 mm y no debe superar los 0,18 m de altura, si se se debe disponer de bordillos continuos en toda la extensión del desnivel que sean de material resistente y que tengan más de 50 mm de altura.	Debe contar con ayudas mecánicas cuando se va a salvar un gran desnivel y no cuenta con el espacio suficiente para implantar una rampa	
		Disponer los elementos necesarios para que se superen los cambios de nivel en los cruces.				
		En el cruce peatonal, los vados deben conectar directamente con la cebra o zona demarcada para el tránsito de peatones.	Las señalizaciones mediante cambio de textura en los pavimentos deberán tener una longitud superior a 60 cm.			
	OBSTACULIZACIÓN	Se deberán eliminar todos los elementos y estructuras que obstaculicen la continuidad de la franja de circulación peatonal.	No se menciona.	Si hay rejillas, tapas de registro u otros, deberán estar rasantes con el nivel del pavimento con aberturas de dimensión máxima de 0,015 m.	El mobiliario urbano no debe interrumpir con la circulación peatonal	
				De obstáculos para elementos que están por debajo de 2,20 m de altura, por arriba de 0,10 m de altura, y separado más de 0,15 m lateralmente.		
	SEÑALIZACIÓN	La franja de circulación peatonal debe tener señalización podotáctil.	Los textos y los símbolos deberán estar de acuerdo con la distancia del observador. (Norma ISO TR 7239)	Las vías de circulación deberán diferenciarse claramente de las vías de circulación vehicular y en casos de superposición vehicular-peatonal por medio de señalización adecuada	Debe existir piso táctil de alerta en: • Vados • Inicio y final de escaleras fijas • Escaleras mecánicas y rampas • Elementos no adecuados que presenten obstáculos saliendo o con voladizos ubicados entre 0,60 m y 2 como 20 m de altura.	
			Las señalizaciones visuales ubicadas en las paredes, deberán estar a alturas comprendidas entre 140 cm y 170 cm.			
			Deben ser fabricadas con materiales resistentes y deben ser fáciles de cambiar, limpiar y reparar.			
			Aplica lo descrito en espacio público.			
	MOBILIARIO	El mobiliario se debe localizar única y exclusivamente en la franja de amoblamiento.	No se menciona.	No se menciona.	El equipamiento que se utilice debe ser accesible	
		La franja de amoblamiento debe tener diferente textura al material de la superficie del andén, para facilitar su ubicación.				

Tabla 3. Criterios urbanos y patrimoniales en itinerarios peatonales

ZONA	COMPONENTES	URBANO		PATRIMONIO		
		PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - 2010	PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DE GIRÓN 2011-2030	ESTUDIO DE REGLAMENTACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO - 1981	PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN -PEMP- DEL CENTRO HISTÓRICO DE SAN JUAN DE GIRÓN (PEMP) - 2017	
ITINERARIOS PEATONALES	CARACTERÍSTICAS	DIMENSIONES ANDENES	Con arborización: 1.20 M. Sin arborización: 0.70 M. Dimensión mínimo de circulación peatonal: 1.20 M	Perfil vial con ancho de andén mín. de 3 m. Vías peatonales con ancho de sendero central mínimo de 5 m. Carril de cicloruta de 2,5 m de ancho.	Se mantienen medidas actuales	Tienen anchos insuficiente (0.50 m – 0.60 m) o son inexistentes
		PENDIENTES TRAMO	No se menciona	No se menciona	No se menciona	Pendientes que alteran la configuración, por la generación de accesos a las edificaciones
		MATERIALIDAD	Materiales duros antideslizantes	Se mantiene rodadura en piedra.	Uso único de concreto, NO ladrillo, ni tablón vitrificado	Unificar el tratamiento de pisos en calzadas y andenes
		CAMBIOS DE NIVEL	Debe dar cumplimiento a las disposiciones vigentes respecto de la continuidad y accesibilidad	No deben presentar cambios de nivel.	No se menciona	Existen elementos estructurales (rampas y escaleras).
	OBSTACULIZACIÓN	No deben haber elementos contruidos, excepto los del conjunto del mobiliario urbano.	No se menciona.	Las redes telefónicas y eléctricas deben ser enterradas: SOTERRANIZACIÓN	Existen elementos estructurales (rampas y escaleras).	
	SEÑALIZACIÓN	No se menciona	No se menciona.	Placas en piedra o madera sin pintar con nombres en relieve cóncavo, máx 60 x 40 cm	Adecuar el espacio público incorporando señalización adecuada, organizando la existente	
				Placas metálicas con nombres en relieve, en color negro y cromo, máx. 40 x 20 cm	Implementar la señalización vertical y horizontal en las calles donde hay ejes de circulación especiales para la semipeatonalización. Para la infraestructura y equipamientos turísticos se debe hacer un plan de señalización que incluya como mínimo dos idiomas (español e inglés) y el lenguaje Braille.	
	MOBILIARIO	Se permiten los del conjunto del mobiliario urbano.	Reglamentado por el PEMP.	Deben ser de diseño sencillo y en materiales que no contradigan o sobresalgan del estilo.	Adecuar el espacio público incorporando amoblamiento, ajustar las luminarias.	

Para los cruces peatonales se definieron los siguientes criterios:

Tabla 4. *Criterios de accesibilidad en cruces peatonales*

ZONA	COMPONENTES	ACCESIBILIDAD			
		DECRETO NO. 1538 DEL 17 DE MAYO DE 2005	NORMA TÉCNICA COLOMBIANA (NTC) 4144 - SEÑALIZACIÓN	NORMA TÉCNICA COLOMBIANA (NTC) 4279 - VÍAS DE CIRCULACIÓN PEATONALES	GUÍA DE DISEÑO ACCESIBLE Y UNIVERSAL
CRUCES PEATONALES	CRUCES	El pavimento y las superficies de los cruces a desnivel deben ser antideslizantes en seco y en mojado.	No se menciona.	Se debe señalar la presencia de obstáculos, desniveles y peligros en la vía pública por medio de un cambio de textura en el pavimento de un ancho mayor de 0,6 m con colores contrastantes y buena iluminación.	deben tener un ancho igual al itinerario peatonal o mínimo ser de 1,5 m; la diferencia a nivel con la calzada debe ser máximo de 0,15 m
		En los separadores viales se salvarán los desniveles existentes con vados o nivelando el separador con la calzada.			Deben tener pavimento táctil de alerta
		Al inicio de los cruces a desnivel se debe diseñar y construir un cambio de textura en el piso.			Su pendiente transversal no debe ser mayor al 2%, su pendiente longitudinal no debe ser mayor del 12%

Tabla 5. *Criterios urbanos y patrimoniales en cruces peatonales*

ZONA	COMPONENTES	URBANO		PATRIMONIO	
		PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - 2010	PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DE GIRÓN 2011-2030	ESTUDIO DE REGLAMENTACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO - 1981	PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN -PEMP- DEL CENTRO HISTÓRICO DE SAN JUAN DE GIRÓN (PEMP) - 2017
CRUCES PEATONALES	CRUCES	Deberán tener continuidad y señalización	Los cruces entre avenidas peatonales y vías vehiculares deberán prever la continuidad y seguridad de los peatones, por medio de estructuras, obras menores y señalización.	No se menciona	No se menciona

Además, para las vías vehiculares, se encontró la siguiente información:

Tabla 6. *Criterios de accesibilidad en vías vehiculares*

ZONA	COMPONENTES	ACCESIBILIDAD			
		DECRETO NO. 1538 DEL 17 DE MAYO DE 2005	NORMA TÉCNICA COLOMBIANA (NTC) 4144 - SEÑALIZACIÓN	NORMA TÉCNICA COLOMBIANA (NTC) 4279 - VÍAS DE CIRCULACIÓN PEATONALES	GUÍA DE DISEÑO ACCESIBLE Y UNIVERSAL
VIAS VEHICULARES	CARACTERÍSTICAS	Las vías que se construyan a partir de la fecha de expedición del decreto deben cumplir con el artículo 7 y con las normas del perfil vial establecidas por el respectivo municipio o distrito dentro del término de vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial.	No se menciona.	Sí existe desnivel entre la vía de circulación peatonal y la senda por el cruce de la calzada se salvará mediante vados. NTC 4143	En las calles vehiculares con diferente nivel se deben generar vados hacia las vías peatonales
	SEÑALIZACIÓN			Se debe señalizar la presencia de obstáculos, desniveles y peligros en la vía pública por medio de un cambio de textura en el pavimento de un ancho mayor de 0,6 m con colores contrastantes y buena iluminación.	Los vados vehiculares que atraviesen el itinerario peatonal deben tener en la acera un pase libre de obstáculos de mínimo 0,90 m de ancho. No deben tener una pendiente longitudinal superior al 12% y una pendiente transversal superior a 2%.

Tabla 7. *Criterios urbanos y patrimoniales en cruces peatonales*

ZONA	COMPONENTES	URBANO		PATRIMONIO	
		PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL - 2010	PLAN MAESTRO DE MOVILIDAD DE GIRÓN 2011-2030	ESTUDIO DE REGLAMENTACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO - 1981	PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN -PEMP- DEL CENTRO HISTÓRICO DE SAN JUAN DE GIRÓN (PEMP) - 2017
VIAS VEHICULARES	CARACTERÍSTICAS	No se menciona	Se propone un perfil vial con ancho de calzada de mínimo de 5 m de longitud .	No se menciona	Propone la peatonalización de áreas de circulación en el centro histórico con adecuaciones paisajísticas de jardinería.
	SEÑALIZACIÓN	Señalización vial para prevención, reglamentación, información, marcas y varias.	El sistema vial local debe prever soluciones al tráfico vehicular, con la solución de intersecciones, señalización y equipamiento.	Las vías deben cumplir con las normas de señalización y seguridad vial correspondiente	señalización vial que prohíba circulación en centro histórico

Finalmente, la información que regula los parques es la siguiente:

Tabla 8. *Criterios de accesibilidad en parques*

ZONA	COMPONENTES	ACCESIBILIDAD			
		DECRETO NO. 1538 DEL 17 DE MAYO DE 2005	NORMA TÉCNICA COLOMBIANA (NTC) 4144 - SEÑALIZACIÓN	NORMA TÉCNICA COLOMBIANA (NTC) 4279 - VÍAS DE CIRCULACIÓN PEATONALES	GUÍA DE DISEÑO ACCESIBLE Y UNIVERSAL
ESPACIO PÚBLICO: PARQUE	CARACTERÍSTICAS	Los espacios públicos peatonales no se podrán cerrar ni obstaculizar con ningún tipo de elemento que impida el libre tránsito peatonal.	Aplica lo descrito en itinerarios peatonales.	Aplica lo descrito en itinerarios peatonales.	Aplica lo descrito en itinerarios peatonales.
					El mobiliario urbano debe tener diseño accesible
	SEÑALIZACIÓN	Los elementos de protección y de delimitación en parques y espacios de circulación en general, no deben elementos sobresalientes o proyectados peligrosamente sobre la franja de circulación peatonal.	Las letras deberán tener dimensiones superiores a 10 cm; y letras de 1,5 cm a 4,0 cm de altura y 0,1 cm de relieve.		
	MOBILIARIO URBANO	Aplica lo descrito en itinerarios peatonales.	No se menciona.	No se menciona.	Zonas de banco fácilmente identificables y no deben interferir con la circulación.
					Zonas de banco con un área reservada para sillas de ruedas o coches de bebés de 0,8 m de ancho y 1,20 m de longitud.
					Las zonas de banco no deben tener bordes ni filos que puedan lastimar el usuario ni materiales y que se calienten con el Sol.
					Dimensiones de las zonas de banco: altura del asiento entre 0,4 m y 0,45 m; profundidad entre 0,4 m y 0,45 m; altura de la espalda de 0,75 m - 0,79.
					Los alcorques de los árboles deben estar cubiertos con rejas u otros elementos nivelados con el pavimento circundante.

6. Fase 02: Analítica

Con base en la información obtenida en el marco referencial y teniendo en cuenta los resultados de la fase conceptual, se eligieron tres tipos de enfoques analíticos con el objetivo de reconocer las características que otorgan la identidad al área de estudio. La nomenclatura utilizada para ubicar las manzanas, tramos viales, itinerarios y cruces peatonales es la siguiente:

Figura 28. *Nomenclatura utilizada para el análisis*

6.1 Análisis y diagnóstico de accesibilidad

En este proceso, el polígono de intervención fue subdividido en tres objetos de estudio: itinerarios peatonales, cruces peatonales y el parque principal, debido a las diferencias de los componentes que se analizarían en cada uno. Además, para la recopilación de los datos la organización de la información se plantearon unas láminas de análisis.

6.1.1 Itinerarios y cruces peatonales

Los itinerarios y cruces peatonales fueron analizados según las siguientes categorías:

- *Características*, para determinar la altura, ancho, pendiente longitudinal y transversal de sus andenes.

- *Materialidad*, para identificar el tipo de material, textura y estado de conservación de los pavimentos de las superficies de circulación peatonal.
- *Cambios de nivel*, con el fin de ubicar, medir y disponer tanto del estado de accesibilidad como el nivel de interferencia de los elementos estructurales construidos para salvar el nivel entre las edificaciones, el itinerario peatonal o la vía vehicular.
- *Elementos obstaculizadores*, para ubicar, dimensionar y categorizar los componentes del espacio público que generan interferencia en la continuidad de los itinerarios peatonales.
- *Señalización*, a fin de reconocer los tipos presentes en el espacio público, así como de identificar la existencia de una comunicación de fácil interpretación para todos los usuarios.

Los puntos anteriores fueron seleccionados para presentar un *análisis técnico*, es decir, para concluir con un diagnóstico general de la condición de accesibilidad universal de cada itinerario.

Tabla 9. *Componentes del análisis de itinerarios y cruces peatonales*

ITINERARIOS Y CRUCES PEATONALES	
CATEGORÍA	COMPONENTES
CARACTERÍSTICAS	PENDIENTE TRAMO
	DIMENSIONES
MATERIALIDAD	MATERIAL DE PAVIMENTOS
	TIPO DE ACABADO
	ESTADO DE CONSERVACIÓN
CAMBIOS DE NIVEL	ENTRE CIRCULACIONES PEATONALES
	RESPECTO AL NIVEL DE LA VÍA
ELEMENTOS OBSTACULIZADORES	VENTANAS
	MACETAS
	PUNTOS DE SERVICIO
	ESCALONES
	SEÑALIZACIÓN
	POSTES DE ENERGÍA ELÉCTRICA
SEÑALIZACION	TÁCTICA
	VISUAL
	ACÚSTICA
DIAGNÓSTICO	ANÁLISIS TÉCNICO

Los itinerarios establecidos para el polígono de intervención fueron doce, los cruces estudiados ocho, los resultados del análisis son presentados en el apéndice A, entre las páginas 05 a 24.

Figura 29. *Formato de análisis de itinerarios peatonales*

ACCESIBILIDAD		ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO		ITINERARIO PEATONAL A-D
- Plano de ubicación del itinerario peatonal. - Localización de los puntos de toma de medidas. - Representación gráfica de la localización de los cambios de nivel y elementos obstaculizadores.				Plano de ubicación que indica el itinerario analizado. Con convenciones UBICACIÓN: Centro de la ciudad, Calle Calles 10 y 12 LÁMINA: 10/12 ESCALA: 1:1000
Fotografías de las características y elementos encontrados en el itinerario.		Características - Tabla con datos de las dimensiones y pendientes de los andenes. Elementos obstaculizadores - Tabla y descripción de las características de los cambios de nivel encontrados. - Tabla de las características de los elementos obstaculizadores encontrados. - Cuantificación de las características de los tipos encontrados.		
Señalización Descripción de la señalización horizontal o vertical encontrada		Análisis - Resultado del análisis. - Plano con representación del estado de accesibilidad.		
Características - Descripción de los pavimentos encontrados. - Representación gráfica de su materialidad y estado de conservación.				

Figura 30. *Formato de análisis de cruces peatonales*

ACCESIBILIDAD		ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO		CRUCE PEATONAL A
- Plano de ubicación del cruce peatonal. - Localización de los puntos de toma de medidas. - Representación gráfica de la localización de la señalización, los cambios de nivel y elementos obstaculizadores.				Plano de ubicación que indica el cruce analizado. Con convenciones UBICACIÓN: Centro de la ciudad, Calle Calles 10 y 12 LÁMINA: 10/12 ESCALA: 1:1000
Fotografías de las características y elementos encontrados en el cruce		Características - Tabla y descripción de las características de los cambios de nivel encontrados. - Descripción de los pavimentos encontrados. - Representación gráfica de su materialidad y estado de conservación.		
Señalización Descripción de la señalización horizontal o vertical encontrada		Análisis - Resultado del análisis. - Plano con representación del estado de accesibilidad.		
Características - Tabla con datos de las dimensiones y pendientes de los andenes. - Descripción de las características encontradas. - Tabla de las características de los elementos obstaculizadores encontrados. - Cuantificación de las características de los tipos encontrados.				

6.1.2 Parque principal de Girón

A diferencia de los análisis anteriores, que tuvieron un proceso en función del trabajo de campo, la investigación del parque fue realizada con base en información planimétrica, debido a que en el momento de su desarrollo se encontraba en proceso de obra el *Proyecto de intervención y renovación del parque principal*, el cuál fue el objeto de estudio de este apartado. Para utilizar dicha información, se solicitó formalmente a la alcaldía municipal de Girón, el permiso de su uso, ver *apéndice B*.

La información planimétrica del parque fue analizada según las siguientes categorías:

- *Cambios de nivel*, con el fin de ubicar, medir y disponer del estado de accesibilidad de los elementos estructurales contruidos para salvar el nivel entre el atrio, las circulaciones del parque y/o la vía vehicular.
- *Superficies*, para identificar los tipos de pavimentos usados, su acabado y continuidad en las circulaciones peatonales.
- *Señalización*, a fin de reconocer los tipos presentes en el espacio público, así como de identificar la existencia de una comunicación de fácil interpretación para todos los usuarios.
- *Mobiliario*, para ubicar y categorizar los tipos de mobiliario existentes, así como para establecer si su ergonomía y diseño fueron proyectados para tener en cuenta las diversas necesidades de la población.

Tabla 10. *Componentes del análisis del parque principal*

PARQUE	
CATEGORÍA	COMPONENTES
CAMBIOS DE NIVEL	ENTRE CIRCULACIONES PEATONALES
	RESPECTO AL NIVEL DE LA VÍA
	RESPECTO AL NIVEL DEL ATRIO
SUPERFICIES	MATERIAL DE PAVIMENTOS
	TIPO DE ACABADO
	ESTADO DE CONSERVACIÓN
MOBILIARIO	BANCOS
	LUMINARIAS
	DEPÓSITO DE RESIDUOS
SEÑALIZACION	TÁCTICA
	VISUAL
	ACÚSTICA
DIAGNÓSTICO	ANÁLISIS TÉCNICO

Las láminas correspondientes al estudio del parque fueron tres, los resultados del análisis son presentados en el apéndice A, entre las páginas 25 a 27.

6.2 Análisis urbano

Para desarrollar esta investigación se tuvieron en cuenta dos escalas de análisis: tramos viales y manzanas, debido a las necesidades particulares de los ítems que se les analizarían respectivamente.

6.2.1 Tramos viales

Este apartado contiene información sobre las condiciones topográficas, expresadas a través de cortes arquitectónicos longitudinales, asimismo, incluye datos sobre tres perfiles viales del tramo, que expresan las dimensiones y cambios en las alturas de los andenes.

Figura 31. *Formato de análisis de tramos viales*

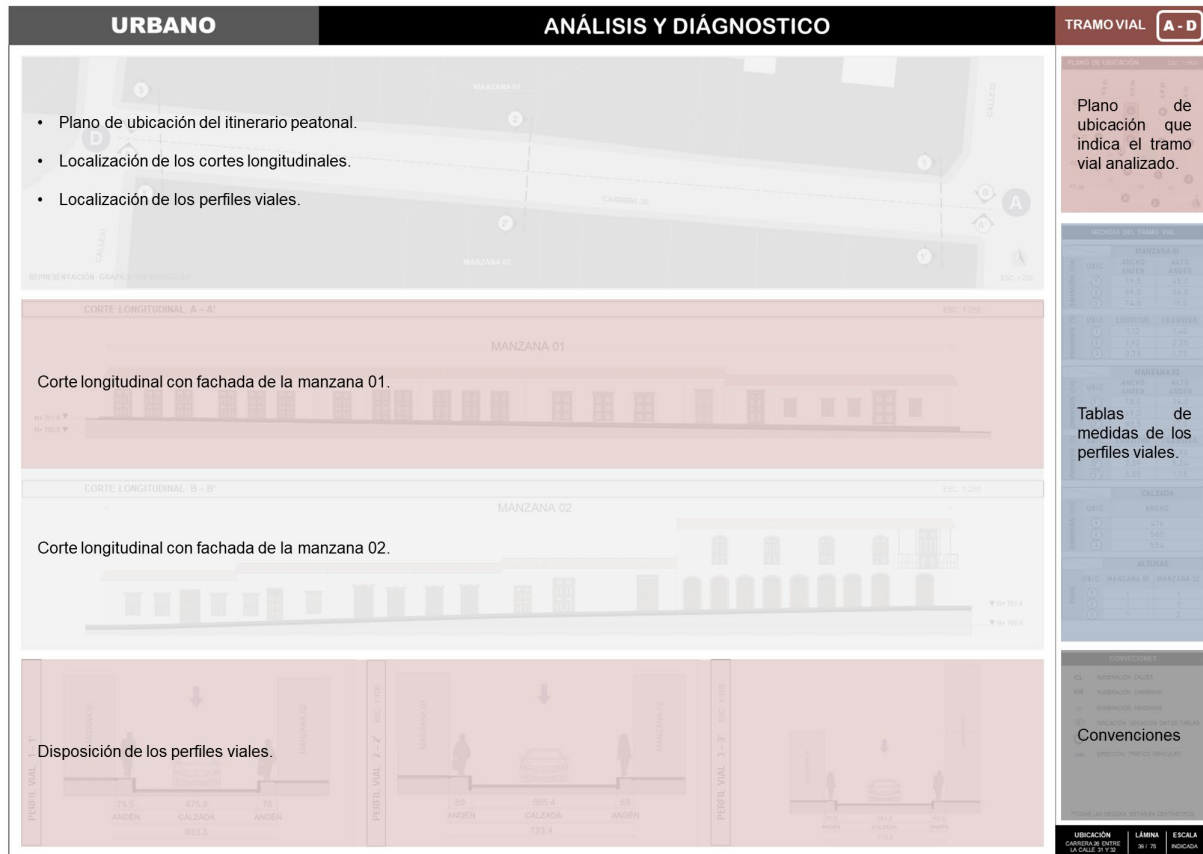


Figura 32. *Representación usada en cortes longitudinales*

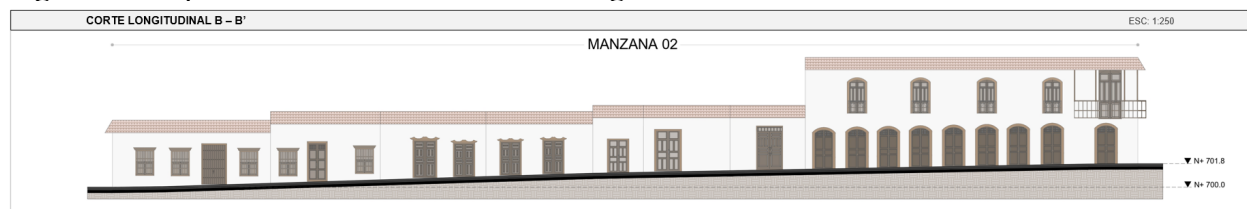


Tabla 11. Tablas de datos en tramos viales

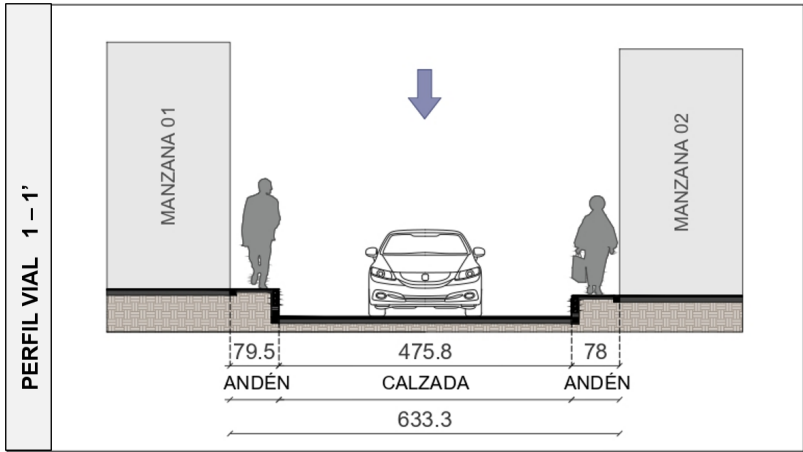
MEDIDAS DEL TRAMO VIAL			
MANZANA 01			
DIMENSIÓN (CM)	UBIC.	ANCHO ANDEN	ALTO ANDEN
	1	79,5	45,0
	2	89,0	36,0
	3	74,5	19,0
PENDIENTE (%)	UBIC.	LONGITUD.	TRANSVER.
	1	1,13	1,40
	2	1,92	2,35
	3	0,78	1,75

MANZANA 02			
DIMENSIÓN (CM)	UBIC.	ANCHO ANDEN	ALTO ANDEN
	1'	78,0	34,0
	2'	69,0	29,0
	3'	83,5	17,0
PENDIENTE (%)	UBIC.	LONGITUD.	TRANSVER.
	1'	3,05	2,96
	2'	2,09	5,24
	3'	3,05	1,75

CALZADA		
DIMENSIÓN (CM)	UBIC.	ANCHO
	1	476
	2	565
	3	554

ALTURAS			
PISOS	UBIC.	MANZANA 01	MANZANA 02
	1	1	1
	2	1	1
	3	1	2

Figura 33. Representación usada en perfiles viales



Las láminas correspondientes a esta sección son ocho, los resultados obtenidos son presentados en el apéndice A, entre las páginas 29 a 36.

6.2.2 Manzanas

En esta categoría se analizaron las siguientes dimensiones del espacio urbano:

- *Compacidad*, que contiene información respecto a las alturas, índices y áreas de los predios. Así como, contiene información sobre las unidades habitacionales y sus usuarios.
- *Espacio público*, incluye la ubicación y cuantificación del mobiliario existente, así como, incluye las percepciones sensoriales de la zona.
- *Complejidad*, estudia los usos del suelo, su disposición y distribución.

Figura 34. *Formato de análisis de manzanas*



Las láminas correspondientes a esta sección son ocho, los resultados obtenidos son presentados en el apéndice A, entre las páginas 37 a 44.

6.3 Análisis de patrimonio

Se realizó un levantamiento estilístico de las fachadas del polígono de intervención, por lo que se tuvieron en cuenta sus dimensiones y características para finalmente obtener una cuantificación y categorización de la puertas, ventanas y balcones existentes, para con ello poder identificar las características arquitectónicas del lugar, así como sus posibles elementos obstaculizadores en itinerarios peatonales.

Figura 35. *Formato del levantamiento estilístico de fachadas*

PATRIMONIO

- Plano de ubicación del perfil vial.
- Localización de las puertas y ventanas existentes

LEVANTAMIENTO ESTILÍSTICO DE PUERTAS Y VENTANAS

- Indicación de puertas, con su fotografía, características y dimensiones.
- Indicación de ventanas, con su fotografía, características y dimensiones.
- Indicación de balcones, con su fotografía, características y dimensiones.

FACHADAS DEL PERFIL

Plano de ubicación que indica el tramo vial analizado.

Convenciones

Categorización e inventario de puertas, ventanas y balcones.

UBICACIÓN: ENTRADA AL POLÍGONO DE INTERVENCIÓN

LÁMINA: 40 DE 78

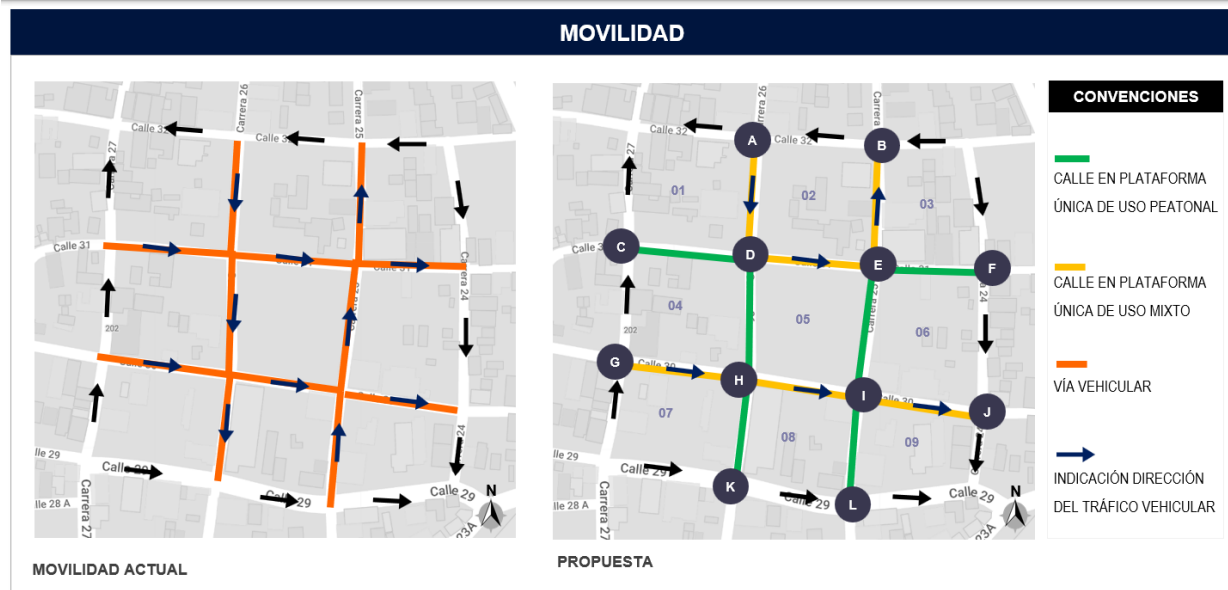
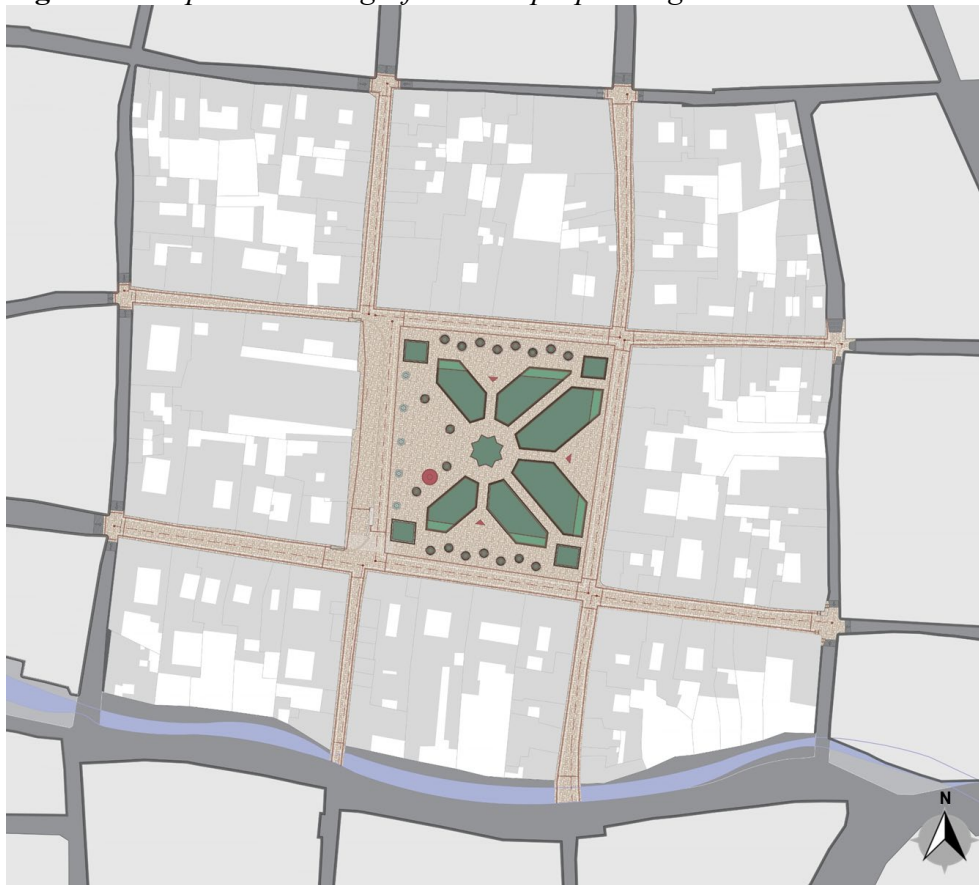
ESCALA: REDUCIDA

Las láminas correspondientes a esta sección son doce, los resultados obtenidos son presentados en el apéndice A, entre las páginas 46 a 57.

7. Fase 03: Propositiva

El propósito principal de la propuesta consiste en aplicar los lineamientos establecidos en el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP), los cuales contemplan la implementación de medidas para la peatonalización y semi-peatonalización de las vías existentes dentro del área de intervención del proyecto. Por ende, se plantea la generación de calles en plataforma única de uso peatonal y semi peatonal, para priorizar al peatón se generaron circulaciones peatonales de mínimo 1.50 metros, por lo que esta implementación redujo el ancho del tramo vial, por lo que algunos perfiles viales fueron adoptados para uso exclusivamente peatonal, tal como sucedió son los perfiles, C-D, E-F y H-K. Además, se planteó la peatonalización de las vías que conectan los edificios de carácter público alrededor del parque, es decir, a la Alcaldía del municipio, junto con la Basílica de San Juan. Por lo que la propuesta resultó en 6 perfiles de uso peatonal, y 6 de uso semipeatonal.

Las láminas correspondientes a esta sección son trece, los resultados obtenidos son presentados en el apéndice A, entre las páginas 59 a 71.

Figura 36. *Propuesta de movilidad***Figura 37.** *Representación gráfica de la propuesta general*

7.1 Conectividad peatonal

Siguiendo con dicho objetivo y teniendo en cuenta la ineficiencia de los andenes actuales, debido a sus dimensiones, se propone una calle de plataforma única que permita la integración entre las franjas de circulación, las edificaciones y la calzada vehicular, permitiendo la continuidad en los itinerarios peatonales, y conectando todos los puntos de interés del centro histórico, permitiendo su uso de manera autónoma y cómoda para todos los usuarios.

Figura 38. *Continuidad entre las vías y el parque principal*



Figura 39. *Representación gráfica de los itinerarios peatonales*

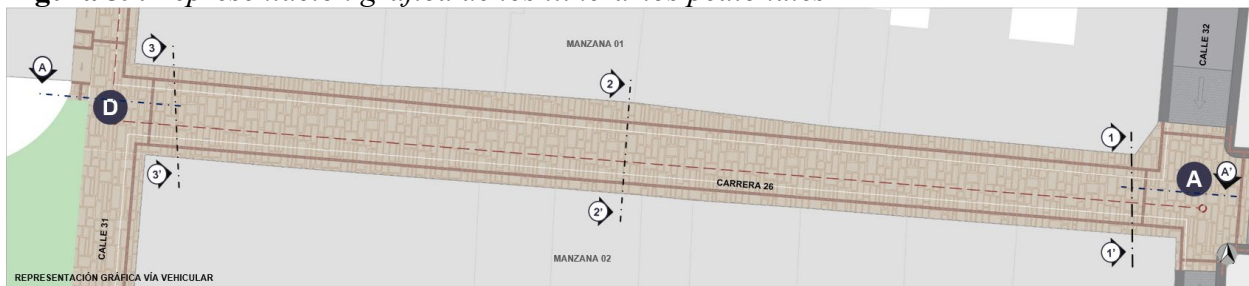
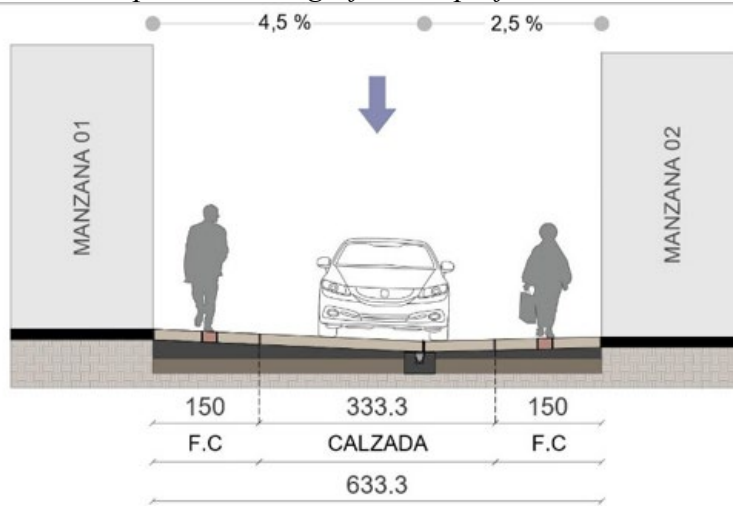


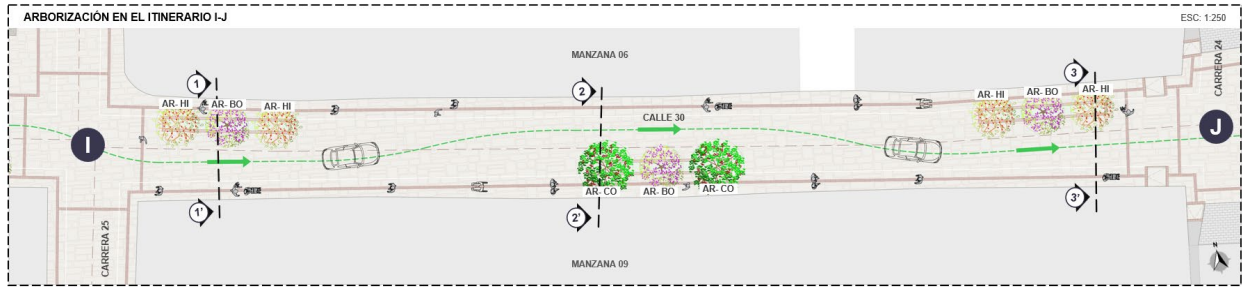
Figura 40. Representación gráfica del perfil vial

Además de la propuesta de generación de calles en plataforma única, se plantea una la arborización de los perfiles viales de carácter semipeatonal, que se encuentran en la calle 30.

Figura 41. Propuesta en plataforma única de uso mixto en el eje de la calle 30.

Debido a la falta de arborización en la zona, y para garantizar la priorización del peatón, se localizaron áreas verdes con el fin de reducir el ancho libre de paso para el vehículo y para generar una trayectoria no lineal en tráfico, con el fin de ralentizar la velocidad del tráfico rodado, y por ende, darle mayor priorización al peatón.

Figura 42. Itinerario con propuesta en plataforma única de uso mixto.



Para ello, se plantea el uso de dos tipos de arbustos: el *Bougainvillea Glabra* y el *Hibiscus Spp.* y el uso de un tipo de árbol, el *Cordia Sebestena*.

Figura 43. Representación gráfica del perfil vial con vegetación

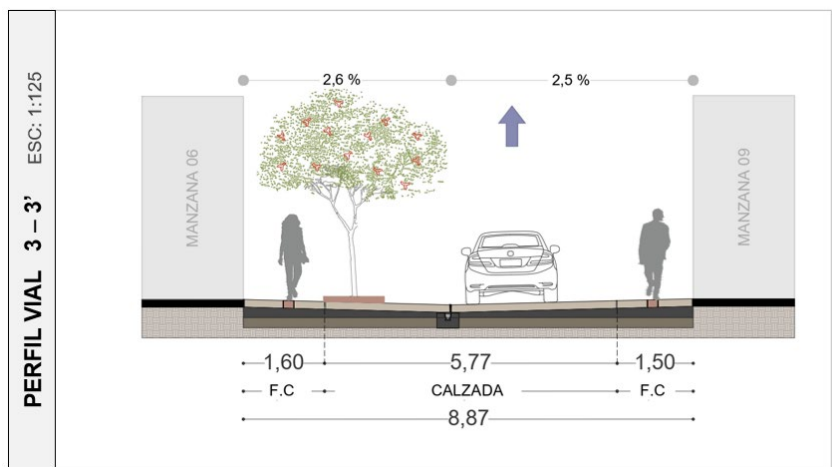


Tabla 12. Vegetación usada en propuesta de vía semipeatonal

FOTO Y REPRESENTACIÓN EN PLANTA			
SIGLA	AR-BOU	AR-HI	AR-CO
NOMBRE COMÚN	VERANERA	RESUCITADO	NO ME OLVIDES
NOMBRE CIENTÍFICO	BOUGAINVILLEA GLABRA	HIBISCUS SPP	CORDIA SEBESTENA
ALTURA MÁX. (M)	05	04	08
TIPO	ARBUSTO	ARBUSTO	ÁRBOL
CANTIDAD	10	11	06

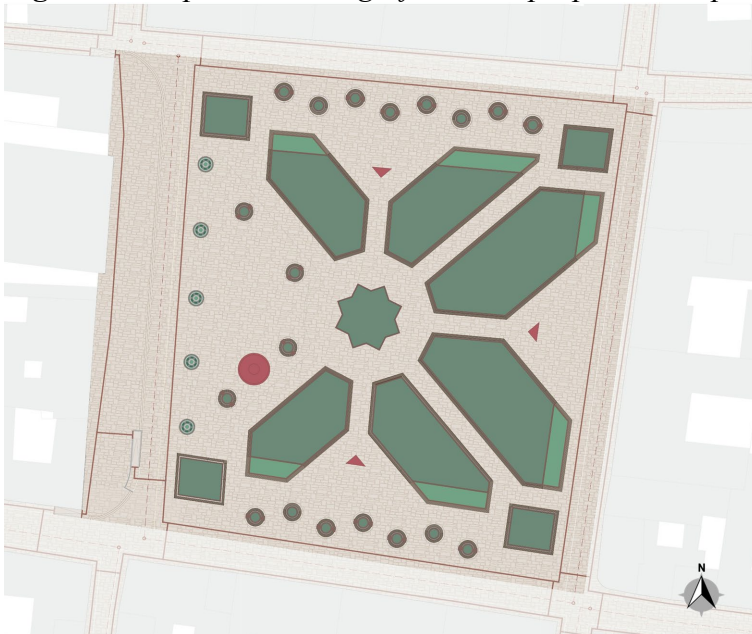
7.2 Parque principal

Para finalmente, plantear una propuesta en el parque principal integrada con las calles de plataforma única, lo que permite su integración con la manzana de la alcaldía y el atrio de la basílica de san Juan.

Figura 44. *Propuesta en el parque principal*



Figura 45. *Representación gráfica de la propuesta del parque*



8. Fase 04: Conclusiva

8.1 Consideraciones para la posible expansión del plan piloto en el municipio de Girón

Al generar una ampliación del plan piloto, resulta pertinente considerar las siguientes consideraciones planteadas con relación a tres categorías asignadas a los espacios públicos existentes.

8.1.1 Itinerarios peatonales

- Es primordial llevar a cabo una evaluación completa de los itinerarios peatonales a intervenir, con el propósito de identificar las barreras y obstáculos que impiden su accesibilidad. Este proceso implica examinar la calidad de las aceras, detectar desniveles, identificar obstáculos físicos y evaluar las condiciones de señalización.
- Considerar el diseño universal como principio rector es de suma importancia, porque implica tener en cuenta las necesidades de todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades físicas, visuales, auditivas o cognitivas. De tal modo, se podrán ofrecer soluciones que promuevan la autonomía y seguridad de cada individuo.
- Es fundamental, priorizar la eliminación de barreras físicas, tales como escalones, desniveles y obstáculos en las aceras, con el objetivo de ofrecer continuidad en las circulaciones peatonales.

8.1.2 *Tramos vehiculares*

- Se debe realizar un análisis de las diversas características de las vías vehiculares del área de estudio, con el objeto de identificar las barreras y obstáculos específicos que afectan la movilidad vehicular y dificultan la accesibilidad en los cruces peatonales.
- Es necesario asegurar que los pasos de peatones en las vías vehiculares estén diseñados de manera accesible. Para lograrlo, se requiere tener en cuenta la implementación de elementos que proporcionen continuidad entre los itinerarios peatonales y que brinden una señalización clara que facilite la orientación y advertencia de los peatones.

8.1.3 *Parques y plazas*

- Como base para el desarrollo del plan, es necesario examinar la calidad de las superficies, la presencia de desniveles y las características del mobiliario urbano, así como, la disponibilidad de rutas accesibles para peatones y sus condiciones.
- Se deben ofrecer mejoras a la infraestructura, esto implica la eliminación de barreras físicas. Así como, es necesario proponer alternativas de mobiliario accesible, para generar inclusión en los diferentes ambientes de los lugares.
- Considerar implementar una adecuada señalización y orientación en los parques y plazas, para facilitar la movilidad y la orientación de todas las personas. Esto implica la colocación de señales claras y visibles, información en braille, señalización sonora para personas con discapacidad visual y guías táctiles para facilitar la orientación espacial.

8.2 Recomendaciones para la implementación de un plan piloto de accesibilidad universal en centros urbanos de carácter histórico

La investigación realizada deja por sentado que las soluciones para la accesibilidad, y en particular para la accesibilidad del entorno construido, pueden y deben entenderse como soluciones que tienen ventajas para toda la población, la cual involucra muchos grupos sociales que van desde la infancia hasta los adultos mayores y, naturalmente, las personas en condiciones de discapacidad. El conjunto de todas estas acciones que tienden a un diseño urbano inclusivo indica, de hecho, una clara perspectiva delineada a partir de un manifiesto manejo del concepto de accesibilidad universal, benéfico y por demás necesario para toda la comunidad.

En este sentido, la cuestión de la accesibilidad no puede ni debe limitarse al cumplimiento de las normas. Las referencias implícitas sobre la Convención de las Naciones Unidas y el propio movimiento de la accesibilidad universal realizadas en el transcurso de la investigación no solo se refieren a una “cultura de normas mínimas”, sino sobre todo a la adopción de las mejores soluciones posibles según las exigencias de cada contexto.

Así bien, es claro que en el centro histórico se requieren acciones en pro de la accesibilidad universal y que concuerden a su vez con sus fuertes valores patrimoniales. Por lo tanto, este apartado final se preocupa por retomar los aspectos más relevantes que fueron encontrados en la fase de análisis y diagnóstico para así formular unas recomendaciones que deben ser entendidas como una línea guía que aspiran a ser tomadas como una contribución importante sobre la necesidad de mejores soluciones para todos a través de una nueva cultura del diseño urbano en ámbitos patrimoniales, las cuales se cimientan significativamente en directrices preestablecidas por estudiosos de la materia para superar las barreras arquitectónicas en lugares de interés cultural. En otras palabras, la accesibilidad universal como principio fundamental para articular un plan piloto

para la resignificación del centro histórico de Girón, significa considerar no solo los aspectos estéticos y formales, sino poner al ser humano con sus peculiaridades y necesidades en el centro de la atención: infantes, mujeres y hombres que finalmente evolucionan a ancianos y que en el transcurso de su vida pueden sufrir cambios temporales o permanentes y presentar características diferentes a la arbitraria y excluyente definición de "normalidad" que a menudo conlleva a propuestas de intervención más que inadecuadas.

El tema de la accesibilidad no puede encontrar una solución adecuada si se ponen límites a partir de la normativa existente que define las barreras arquitectónicas como obstáculos físicos que limitan o impiden el uso cómodo y seguro de sus piezas, equipos o componentes, por lo que son fuente de incomodidad para la movilidad de cualquier persona y en particular de aquellos que, por cualquier motivo, tienen una discapacidad física temporal o permanente. Es indiscutible que estos estándares han ayudado a centrar las miradas de arquitectos, urbanistas y otros profesionales en las necesidades de los usuarios en condiciones de discapacidad, justificando sus propuestas en la forma en la que los estándares dimensionales utilizados hasta el momento no cumplen con estas solicitudes.

El problema, por lo tanto, no es establecer nuevos estándares. El problema de la accesibilidad universal debe abordarse a través de un tipo de diseño inclusivo, para todos, con la convicción de que esto conduce no solo a la satisfacción de los derechos primarios de las personas, sino a una mayor calidad de los entornos y espacios para todos: sin una evaluación cuidadosa de la accesibilidad, las respuestas técnicas y de diseño no pueden ser efectivas. Es de aquí que parten las cuatro premisas que se presentan a continuación como resultado de este proyecto de investigación, generadas en torno a las nociones y criterios de accesibilidad universal y resultantes

de la metodología desarrollada y enfocada para mejorar las condiciones del espacio público en centros históricos.

8.2.1 La conceptualización de accesibilidad universal.

Establecer acciones dirigidas hacia una adecuada implantación de la Accesibilidad Universal para el centro histórico de Girón conlleva a la propia conceptualización del término para evitar caer en el uso inadecuado de otros conceptos, en la mayoría de las veces utilizados como sinónimo pero que en los cuales es posible detectar algunos matices que se apartan de las perspectiva de un modelo de integración e inclusión social que debe ir ligado a estrategias específicas para reestructurar los espacios públicos e inclusive el espacio privado, al menos en la estrecha relación entre paramento y vía pública. Así bien, se recomienda:

- Reconocer la identidad histórica del lugar, su percepción y caracterización, con el fin de determinar su valor patrimonial para actuar a favor de la conservación y preservación de la arquitectura de la zona.
- Reconocer alternativas aplicables, fundamentales para que exista una coordinación con los organismos encargados de la gestión y conservación del patrimonio histórico y cultural con el propósito de reconocer y seguir con las leyes, normas y planes que regulan las intervenciones generadas en el área.
- Identificar la normativa que gestiona y establecer las regulaciones urbanas y de accesibilidad para adaptar los ajustes necesarios tanto a los preceptos del área, como a las diversas necesidades de todos los usuarios.
- Delimitar el plan piloto en una zona del centro histórico que permita la conexión entre éste y otros sectores e inmuebles que sean históricamente significativos para la población.

8.2.2 El análisis de la accesibilidad en el contexto urbano

La investigación identificó varias alternativas para actuar en lo que se define como paisaje urbano histórico, o sea, la zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, que al abarcar el contexto urbano general y su entorno geográfico trasciende al concepto de “centro histórico”. En efecto, el análisis del núcleo del centro histórico de Girón deja en claro que el plan piloto sugerido debe trascender los límites del polígono y extenderla inclusive más allá de la zona protegida por la declaratoria nacional para proteger 64 hectáreas caracterizadas por una arquitectura colonial del siglo XVII.

Por lo tanto, acciones útiles en este sentido serían:

- Consolidar acciones específicas y puntuales, como la realizada en esta investigación que abarco 9 manzanas, tendientes al análisis de la accesibilidad en el entorno urbano dentro de un polígono más amplio del centro histórico de la ciudad de Girón dentro de los parámetros de la accesibilidad universal.
- Entender a través de la integración de los usuarios de la localidad, premisa que implica reconocer las características de la vida pública, las interacciones en los espacios de carácter social y la caracterización de su espacio público.
- Adaptar la propuesta a las características particulares del lugar, por lo que, se sugiere realizar un análisis enfocado en las condiciones actuales de accesibilidad del lugar, con el objetivo de generar un diagnóstico que permita la identificación de las principales barreras para las personas con discapacidad y para la población en general.

8.2.3. *La propuesta de accesibilidad universal*

En esta sección se presentan los aspectos relevantes a considerar al formular propuestas cuyo enfoque principal sea proporcionar condiciones de accesibilidad a sus usuarios. Estas propuestas deben ser desarrolladas de manera integral, teniendo en cuenta las necesidades de los contextos sociales, urbanos y patrimoniales particulares de la localidad. Es fundamental que estas propuestas estén en sintonía con dichos contextos, asegurando así una integración adecuada y una respuesta acorde a las demandas y particularidades de la comunidad. Por consiguiente, los factores para tener en cuenta son:

- Involucrar a la comunidad, compartirles información y promover su participación es parte integral del desarrollo de un proyecto. Por lo que, se aconseja que sean escuchadas sus opiniones y necesidades para que en el proceso proyectual sean tomadas en cuenta.
- Las propuestas deben tener en cuenta como eje principal al usuario y debe tener en cuenta patrones de uso antes que diseños estilísticos.
- Al momento de generar propuestas de diseño, se debe tener como condicionante un *enfoque diferenciador*, es decir, que las soluciones de accesibilidad que se planteen se distingan de las construcciones originales con el fin de evitar generar falsos históricos.
- Se recomienda que la ejecución de la propuesta sea estructurada en niveles de intervención, con el fin de que primeramente sean identificados y tratados los puntos críticos del área, teniendo en cuenta la cantidad de medidas o intervenciones particulares necesarias para lograr un claro objetivo.
- Los particulares deben ser estudiados de acuerdo con el carácter del entorno urbano contenido dentro del polígono del centro histórico de la ciudad de Girón, en el marco de una clara metodología universal que permita evaluar los elementos que componen a cada

uno de estos aspectos considerando el valor cultural y patrimonial del lugar para después incluir aspectos tangibles como la movilidad peatonal, itinerarios peatonales accesibles, elementos y mobiliario urbanos.

8.2.4. La sostenibilidad del plan piloto

Se hace aquí referencia a la condición que garantiza que los objetivos e impactos positivos del plan piloto perduren de forma duradera después de la fecha de su conclusión. Por lo tanto, se debe considerar y pensar a:

- Actividades de mantenimiento que garanticen la continuidad de su estado inicial, por lo que, al brindarle información a la comunidad se promueve el compromiso de los usuarios con el proyecto y se fomente la permanencia de las condiciones de accesibilidad universal.
- La evaluación periódica es de utilidad para determinar la efectividad del plan piloto. Debido a que en función de los resultados obtenidos se identifican los elementos que necesitan ajustes necesarios para garantizar las condiciones de accesibilidad a largo plazo.

8.3 Conclusiones

La importancia de la propuesta de una Plan piloto para la implementación de accesibilidad universal en el espacio público del centro histórico de la cabecera del municipio de San Juan de Girón radica en primera instancia en considerar no solo los aspectos estéticos y formales de la ciudad antigua, sino en colocar al ser humano y sus peculiaridades y necesidades en el centro de atención: las características y necesidades de las personas en el mundo actual muchas veces tienden a desdibujarse del modelo antropométrico perfecto del individuo propuesto en otros tiempos por Vitruvio, Leonardo da Vinci o Le Corbusier, que todavía constituye a menudo la referencia para

el diseño. Además, el espacio público y el privado, incluidos equipamientos y el mobiliario urbano no pueden excluir en ningún momento a las personas en condiciones de discapacidad. Por estas razones, es también tarea de estudiosos, planificadores, actores sociales y públicos, velar por la adecuada configuración de los centros históricos, los cuales deben ser reconsiderados como espacios urbanos y arquitectónicos acogedores e inclusivos, que permitan a todos moverse e interactuar con los demás de una manera simple e intuitiva.

En consecuencia, la intervención en espacios arquitectónicos de carácter patrimonial requiere que cada caso sea estudiado individualmente, con el fin de reconocer los ajustes razonables necesarios para que se garanticen condiciones de accesibilidad, por ende, la calle en plataforma única es una alternativa aplicable sólo en algunas vías de centros históricos, además de esta alternativa, también se puede plantear la construcción de vados y rampas peatonales, los cruces peatonales elevados al nivel del andén, etc.

Por otra parte, al plantear calles de plataforma única se requiere tener un análisis y propuesta integral en torno a los diferentes factores que interfieren en el sistema viario y en el espacio público, como lo son el tráfico vehicular, las características estilísticas, las necesidades de los usuarios, el transporte urbano y la conectividad peatonal, con el fin de no generar consecuencias negativas en alguna de las estructuras que le componen.

El patrimonio cultural presente en el centro histórico de San Juan de Girón es un elemento fundamental en la construcción de la memoria colectiva de su población. Por lo tanto, la adecuación de sus espacios urbanos a fin de propiciar la accesibilidad universal, la participación, apropiación y cohesión social, contribuye a la preservación y fortalecimiento de sus bienes de interés cultural, así como a su valoración como elementos de identidad urbana.

En conclusión, la implementación del plan piloto en el espacio público del centro histórico de Girón se convierte en una necesidad imperante siguiendo con los lineamientos del marco normativo nacional y local, siempre y cuando se piense a la adecuación de sus espacios públicos a fin de garantizar la accesibilidad universal, aspecto que no solo aporta a la equiparación de oportunidades de la población con discapacidad, sino que también beneficia a la comunidad en general.

Referencias

- Acceplan. (2017, 7 de febrero). *Inclusión persona-entorno en la ciudad de Cusco (Perú)*. [Vídeo]. YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=-threZ7MAAk&t=1s>
- Alcaldía de Bucaramanga. (2014). *Plan de ordenamiento territorial de Bucaramanga segunda generación 2013 - 2027*. <https://www.concejodebucaramanga.gov.co/pot-2012-2027/tomo02.pdf>
- Alcaldía de Girón. (s.f.). *Mi municipio: pasado, presente y futuro*. Recuperado el 11 de marzo de 2022. Giron-Santander. <https://www.giron-santander.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Pasado-Presente-y-Futuro.aspx>
- Alcaldía de Girón. (2020). *Plan de desarrollo municipal 2020-2023*. Tomado de: <http://www.giron-santander.gov.co/Transparencia/PlandeDesarrolloyBancodeProyectos/PLAN%20DE%20DESARROLLO%20GIR%C3%93N%20CRECE%202020-2023%20Version%203.pdf>
- ArchDaily. (28 de Mayo de 2015). Archdaily.co. Obtenido de <https://www.archdaily.co/co/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalizacion-albarrada-de-mompox>
- Asociación de municipios del Área de Bucaramanga. (1981). Estudio de reglamentación centro histórico de Girón. Volumen I y II.
- Asociación española de normalización y certificación. (2007). Norma UNE 170001-1. *Accesibilidad universal. Parte 1: Criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno*.
- Ayuntamiento de Málaga (2011). *Guía para la utilización de pavimentos en espacios públicos: 1ª jornadas de diseño de pavimentos accesibles*. Observatorio de la accesibilidad.

<https://observatoriodelaaccessibilidad.es/wp-content/uploads/2021/07/Guia-para-la-utilizacion-de-pavimentos-en-espacios-publicos.pdf>

Banco Interamericano de Desarrollo. (2017). *Plan de acción Cusco para un crecimiento urbano sostenible*. 164–165. Recuperado de: https://issuu.com/ciudadesemergentesysostenibles/docs/2015_cusco_per_pub17_ces

Blanco Barros, J. A. (2017). Fundaciones coloniales y republicanas en Colombia: normas, trazado y ritos fundacionales. *Revista Credencial Historia*, 141(1). <https://www.banrepcultural.org/biblioteca-virtual/credencial-historia/numero-141/fundaciones-coloniales-y-republicanas-en-colombia>

Cañas González, K., Mejía Villamizar, A. (2016). *Centro Cultural en Girón, Santander*. [Trabajo de pregrado, Arquitectura]. Universidad Santo Tomás, Bucaramanga, Colombia. Repositorio institucional - CRAIUSTA. <http://hdl.handle.net/11634/4870>

Concejo municipal de San Juan de Girón. (2010). *Plan de ordenamiento territorial (POT) del municipio de San Juan Girón*. [https://www.giron-santander.gov.co/Transparencia/PlaneacionGestionControl/Plan%20de%20Ordenamiento%20Territorial%20\(POT\)%20del%20Municipio%20de%20Gir%C3%B3n.pdf](https://www.giron-santander.gov.co/Transparencia/PlaneacionGestionControl/Plan%20de%20Ordenamiento%20Territorial%20(POT)%20del%20Municipio%20de%20Gir%C3%B3n.pdf)

Congreso de la república de Colombia. (1989, 11 de enero). *Por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones*. Redjurista.

https://www.redjurista.com/Documents/ley_9_de_1989_congreso_de_la_republica.aspx#

Congreso de la república de Colombia. (1997, 7 de febrero). Ley 361 de 1997. *Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad*

y se dictan otras disposiciones. Redjurista.

https://www.redjurista.com/Documents/ley_361_de_1997_congreso_de_la_republica.aspx#/

Congreso de la república de Colombia. (2008, 12 de marzo). Ley 1185 de 2008. *Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones.* Redjurista.

https://www.redjurista.com/Documents/ley_1185_de_2008_congreso_de_la_republica.aspx#/

Congreso de la república de Colombia. (2009, 31 de julio). Ley 1346 de 2009. *Aprobación de la “Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad”, adoptada por la Asamblea General de la Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006.* Redjurista.

https://www.redjurista.com/Documents/ley_1346_de_2009_congreso_de_la_republica.aspx#/

Congreso de la república de Colombia. (2013, 27 de febrero). Ley estatutaria 1618 de 2013. *Disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.* Redjurista.

https://www.redjurista.com/Documents/ley_1618_de_2013_congreso_de_la_republica.aspx#/

Constitución política de Colombia. (1991). Artículo 63. *De los bienes de uso público.* Political Database of the Americas.

<https://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Colombia/colombia91.pdf>

Corradine, A. (1969). *Consideraciones sobre la arquitectura colonial en Zipaquirá.* Universidad Nacional de Colombia. <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/40677>

- Duque Estupiñán, I. M. (2016). *Crecimiento urbano en la configuración del área periférica de San Juan de Girón, 1964-1985* (Santander-Colombia). *Historia Crítica*, 1(60), 143-161.
<https://doi.org/10.7440/historicrit60.2016.08>
- Fondo de las naciones unidas para la infancia. (2020). Las personas con discapacidad. Recuperado de <https://www.unicef.org/spanish/disabilities/>
- Fundación para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad. (2021). *La accesibilidad, un factor clave para la inclusión social*. Tomado de: <https://www.once.es/dejanos-ayudarte/accesibilidad/la-accesibilidad-un-factor-clave-para-la-inclusion-social>
- Garriz, E. J., y Schroder, R. V. (2014). Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano. *Revista Científica Guillermo de Ockham*, 12(2), 25-30.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=105338606003>
- Garzon Yepes, C. H. (2015). *Formulación fichas normativas de las manzanas urbanas que conforman el BICN de Girón*. Formulación de la fase II del plan especial de manejo y protección -PEMP- del centro histórico de San Juan de Girón.
- Gobierno de España. (2011). *Accesibilidad Universal al Patrimonio Cultural, fundamentos, criterios y pautas*. P. 34 – P.41. Repositorio iberoamericano sobre discapacidad.
<http://hdl.handle.net/11181/3292>
- Gómez, S. (2015). *Sin títulos* [Fotografías]. Archdaily.
<https://www.archdaily.mx/mx/767328/proyecto-urbano-en-colombia-revitalizacion-albarrada-de-mompox>
- Guzmán, A. I. (1987) *Poblamiento y urbanismo colonial en Santander: estudio de 10 pueblos de la región central*. Universidad Nacional de Colombia.

Instituto Colombiano del deporte. (2009). *Guía de diseño accesible y universal*.

Instituto Colombiano de normas técnicas y certificación. (2009). NTC 4143 3ª actualización.

Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios y espacios urbanos, rampas fijas adecuadas y básicas. Bogotá, D.C.: ICONTEC.

Instituto Colombiano de normas técnicas y certificación. (2013). *Compendio: accesibilidad para todos*. Bogotá, D.C.: ICONTEC.

López, F. (2018). ¿Qué es la inclusión persona-entorno?: El caso de Cusco. Ciudades Sostenibles, Banco interamericano de desarrollo. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/inclusion-persona-entorno-cusco/>

Ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial. (2005, 17 de mayo). Decreto número 1538. *Por el cual reglamenta parcialmente la ley 361 de 1997*. Bogotá, D.C: Presidencia de la República de Colombia. Redjurista. https://www.redjurista.com/Documents/decreto_1538_de_2005_ministerio_de_ambiente,_vivienda_y_desarrollo_territorial.aspx#/

Ministerio de desarrollo económico. (1998, 4 de agosto). Decreto número 1504. *Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial*. Bogotá, D.C: Presidencia de la República de Colombia. Redjurista. https://www.redjurista.com/Documents/decreto_1504_de_1998_ministerio_de_desarrollo_economico.aspx#/

Ministerio de educación nacional. (1963, 12 de febrero). Decreto número 264. *Por el cual se reglamenta la Ley n.º 163 de 1959 sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación*. Bogotá, D.C: Presidencia de la República

- de Colombia. Función pública.
https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=1307
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo del gobierno de Chile. (2017). *La dimensión humana en el espacio público, recomendaciones para el análisis y el diseño*. Colección: monografías y ensayos. Serie 1: Espacios Públicos Urbanos. Santiago de Chile, D.C.
- North Carolina State University. (s.f). *The Center for Universal Design: Universal design (Version 2 - 1997)*. <https://design.ncsu.edu/research/center-for-universal-design/>
- Organización de las naciones unidas. (2006). *Convención Internacional de los Derechos de las Personas Con Discapacidad y protocolo facultativo*.
<http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (1972). *Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural*. París, Francia: UNESCO. <https://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2006). *¿Qué es el patrimonio cultural inmaterial?*. UNESCO Publishing.
<https://ich.unesco.org/doc/src/01851-ES.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. (2011, 25 de octubre- 10 de noviembre). *Recomendación sobre el paisaje urbano histórico, con inclusión de un glosario de definiciones*. Actas de la Conferencia General. 36ª reunión, París. UNESCO. <http://unesdoc.unesco.org/images/0021/002150/215084s.pdf#page=65>
- Organización de las naciones unidas para la educación la ciencia y la cultura. (2014), *Indicadores UNESCO de cultura para el desarrollo: manual metodológico*. UNESCO Publishing.
<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000229609>

- Organización Mundial de la Salud. (2001). *Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud*: CIF. Organización Mundial de la Salud.
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/42419>
- Observatorio de Salud Pública de Santander. (2012, mayo - agosto). Situación de la población con discapacidad en Santander. *Revista del Observatorio de Salud Pública de Santander*, 7(2), 12. <https://observatorio.site/book/ano-vii-numero-02-2012/>
- Prada Martínez, P. A. (2016). *Intervención urbana del espacio público en la margen izquierda del río del oro dentro del casco antiguo San Juan de Girón: Alternativa para el desarrollo del espacio público y planificación paisajística comprendida entre la intersección de la calle 29 con carrera 23ª (quebrada de las nieves) y culminación de la calle 27 (barrio alto del tejar)*. [Trabajo de pregrado, arquitectura]. Universidad Santo Tomás, Bucaramanga, Colombia. Repositorio institucional - CRAIUSTA. <http://hdl.handle.net/11634/4741>
- Project for public spaces. (s.f.). *What Makes a Successful Place?*. Project for public spaces.
<https://www.pps.org/article/grplacefeat>
- Rueda Gómez, N. J., Giménez Baldrés, E. J. (2012). *La formación del Área Metropolitana de Bucaramanga: el papel de la vivienda del Instituto de Crédito Territorial como elemento clave de su configuración*. [Tesis doctoral no publicada, Ordenamiento y Gestión del Territorio, el Medio Ambiente y el Urbanismo]. Universidad Politécnica de Valencia. Repositorio institucional Universidad politécnica de Valencia - UPV.
<http://hdl.handle.net/10251/15190>
- Sampieri, R. H., Collado, C. F., Lucio, P. B., Valencia, S. M., & Torres, C. P. M. (2014). *Metodología de la investigación*. Tomado de:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=775008>

Suárez Estrada, R. (2017). Pensar y diseñar en plural, los siete principios del diseño universal.

Revista digital universitaria, 18(4), 6-8.

<http://www.revista.unam.mx/vol.18/num4/art30/art30.pdf>

Trescientos Sesenta Radio. (2021, 19 de julio). *Destinos muy populares, pero no aptos para*

personas con discapacidad en Colombia. Tomado de: [https://360radio.com.co/destinos-](https://360radio.com.co/destinos-populares-aptos-personas-discapacidad-colombia/83316/)

[populares-aptos-personas-discapacidad-colombia/83316/](https://360radio.com.co/destinos-populares-aptos-personas-discapacidad-colombia/83316/)

Universidad Industrial de Santander. (2011). *Plan maestro de movilidad de Girón 2011-2030*. Área

metropolitana de Bucaramanga. <https://www.amb.gov.co/plan-maestro-de-movilidad/>

Universidad Santo Tomás. (2007). *Por los caminos del gran Santander, Girón: su historia*.

Entrevista a Emilio Arenas, sociólogo e historiador. <http://hdl.handle.net/11634/4501>