



**Revitalización del espacio público de la calle 13 entre carrera 20 carrera 24 del**

**Municipio de Bucaramanga**

**Ana Marcela Laguado**

20611721251

**Edgar Ferney Santamaría González**

20611725209

**Universidad Antonio Nariño**

Programa de Arquitectura

Facultad de Artes

Bucaramanga, Colombia

2022



**Revitalización del espacio público de la calle 13 entre carrera 20 carrera 24 del**

**Municipio de Bucaramanga**

**Ana Marcela Laguado**

20611721251

**Edgar Ferney Santamaría González**

20611725209

Proyecto de grado presentado como requisito parcial para optar al título de:

Arquitecto

Director (a):

Arq. Jorge Báez

Línea de Investigación:

Arte, Diseño y Sociedad.

**Universidad Antonio Nariño**

Programa de Arquitectura

Facultad de Artes

Bucaramanga, Colombia

2022



**NOTA DE ACEPTACIÓN**

El trabajo de grado titulado Revitalización del espacio público de la calle 13 entre carrera 20 carrera 24 del Municipio de Bucaramanga.

---

cumple con los requisitos para optar al título de arquitecto.

---

Firma del Tutor

---

Firma Jurado

---

Firma Jurado

Bucaramanga, 08 de noviembre del 2022.



## **Agradecimientos**

### **Ana Marcela Laguado**

Agradezco en primer lugar a Dios por brindarme las oportunidades para poder lograr este sueño y la determinación para no desfallecer en el proceso. A toda mi familia por motivarme y acompañarme en este largo camino y ser siempre esa red de apoyo en cada momento que lo necesité. A mi compañero de grupo por decidir cumplir este sueño en común juntos, y luchar hasta el último momento por lograrlo sin importar todo el esfuerzo que esto representaba. Y por último a todos los docentes que desde el día uno han hecho parte de este proceso, principalmente a nuestros tutores Olga Carolina Morales y Jorge Andrés Báez quienes han guiado este proyecto y nos han dado las herramientas para desarrollarlo.

### **Edgar Ferney Santamaría**

Este es sin duda el reto más grande que he asumido en mi vida, pensé en algún momento que no lo lograría, pero lo hice, estoy muy orgullo de haberlo conseguido. Muchas gracias a mis padres; Edgar Santamaría y Jazmín Smith González, los amo, son un pilar fundamental en mi vida y espero poder hacer que se sientan orgullosos de mí, sin ustedes esto no hubiera sido posible. Gracias a mis hermanos: Juan, Angélica y Elizabeth, por cada vez que me motivaron y me impulsaron a seguir adelante, espero ser inspiración para ustedes. Gracias a mi prometida, mi amada Daya, por caminar este largo proceso juntos, gracias por creer hasta en ocasiones en que el cielo era gris y las aguas turbias. Gracias memorables a mi compañera Ana Marcela, juntos lo soñamos y juntos lo sacamos adelante. Y, por último, gracias a cada uno de los docentes que a lo largo de este camino han sembrado una semilla en este jardín de sueños. Mención especial a la

arquitecta Olga Morales Dotor y al arquitecto Jorge Báez, por darnos las herramientas necesarias para sacar este trabajo de grado adelante.

## Resumen

El presente trabajo tuvo como objetivo plantear una propuesta urbanística en el espacio público ubicado en la calle 13 desde la carrera 20 hasta la 24, circundante a la plaza de mercado San Francisco, de la ciudad de Bucaramanga. Con el fin de lograr una revitalización a través de la implementación de catalizadores urbanos. Para ello implementa una metodología de la investigación cuantitativa con un diseño no experimental de corte transversal. Se desarrolló por medio de siete fases que involucran, delimitación del problema, construcción de un marco teórico, delimitación de la población objetivo, construcción de objetivos generales y específicos, elaboración de la metodología, presentación de resultados y la elaboración del diseño urbano. En cuanto a los resultados investigativos se encontró que los encuestados manifiestan estar de acuerdo con la reubicación de los vendedores ambulantes a módulos de venta, que visitar las instalaciones de la plaza les generaba sentimientos de satisfacción, que la estructura actual del mercado y su entorno está en muy mal estado y estuvo de acuerdo reactivar la economía las 24 horas o por lo menos extender la temporalidad horaria hasta altas horas de la noche. Consecuencia a esto, se consiguió elaborar estrategias que dieron como resultado un diseño urbano, que se divide en cuatro sectores. Sector cultural, comercial, gastronómico y recreativo. Finalmente se concluye que la revitalización del eje vial de la calle 13 entre carreras 20 y 24 da solución a la invasión del espacio público, la mala disposición de basura, la inseguridad y el caos y desorden vehicular; por medio de catalizadores urbanos, permitiendo recuperar y brindar nuevos espacios de calidad para el disfrute de la población.

**Palabras clave:** Temporalidad, revitalización, catalizadores, estrategias, urbanismo.

### **Abstract**

The objective of this work was to propose an urban planning proposal for the public space located on 13th Street from 20th to 24th Streets, surrounding the San Francisco Market Square, in the city of Bucaramanga. In order to achieve a revitalization through the implementation of urban catalysts. For this purpose, it implements a quantitative research methodology with a transversal non-experimental design. It was developed through seven phases that involve, delimitation of the problem, construction of a theoretical framework, delimitation of the target population, construction of general and specific objectives, elaboration of the methodology, presentation of results and elaboration of the urban design. Regarding the research results, it was found that the respondents agreed with the relocation of street vendors to sales modules, that visiting the facilities of the plaza generated feelings of satisfaction, that the current structure of the market and its environment is in very bad condition and agreed to reactivate the economy 24 hours a day or at least extend the timetable until late at night. As a result of this, strategies were developed that resulted in an urban design, which is divided into four sectors. Cultural, commercial, gastronomic and recreational sectors. Finally, it is concluded that the revitalization of the road axis of 13th Street between 20th and 24th Streets provides a solution to the invasion of public space, poor garbage disposal, insecurity and vehicular chaos and disorder, by means of urban catalysts, allowing to recover and provide new quality spaces for the enjoyment of the population.

**Keywords:** Temporality, revitalization, catalysts, strategies, urbanism.

## 1 Tabla de contenido

<b>Resumen .....</b>	<b>9</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>10</b>
<b>2 Introducción .....</b>	<b>21</b>
<b>3 Preliminares.....</b>	<b>22</b>
3.1 Problema de investigación .....	22
3.1.1 Causas .....	22
3.1.2 Consecuencias .....	23
3.2 Objeto de estudio.....	28
3.3 Población objetivo.....	28
3.4 Pregunta de investigación.....	28
3.5 Hipótesis.....	29
3.6 Objetivo General .....	29
3.6.1 Objetivos específicos .....	29
3.7 Justificación.....	30
3.8 Metodología .....	33
3.8.1 Método.....	34
3.8.2 Diseño Metodológico .....	34
3.8.3 Fases de investigación .....	35
3.9 Cronograma.....	37
3.10 Resultados de Investigación.....	37
3.10.1 Variable social .....	38
3.10.2 Variable Física.....	40
3.10.3 Variable Económica .....	43
<b>4 Marco Teórico .....</b>	<b>44</b>
4.1 Estado del arte .....	44
4.1.1 Del declive a la revitalización: oportunidades y límites de las nuevas políticas urbanas en Bilbao (Rodríguez, 2001).....	45
4.1.2 Plaza de mercado como catalizadores Urbanos.....	46
4.1.3 Temporalidad.....	49
4.2 Análisis de referentes .....	51
4.2.1 Referentes Funcionales.....	51
4.2.2 Referentes teóricos .....	69
4.3 Normativa.....	72
<b>5 Marco contextual.....</b>	<b>73</b>

5.1	Contexto político y económico .....	73
5.2	Contexto Socio- Cultural.....	75
5.3	Análisis multiescalar .....	77
5.3.1	Escala general Metropolitana .....	77
5.3.2	Escala Intermedia .....	80
5.3.3	Escala específica.....	83
<b>6</b>	<b>Marco Proyectual.....</b>	<b>91</b>
6.1	Criterios de Intervención .....	91
6.2	Concepto de diseño .....	92
6.2.1	Concepto .....	93
6.2.2	Tejido social .....	93
6.2.3	Ideas Génesis .....	94
6.3	Lo urbano .....	95
6.3.1	Implantación .....	95
6.3.2	Movilidad multimodal .....	96
6.4	Zonificación .....	99
6.5	Topografía del sector.....	101
6.6	Propuesta urbana general .....	102
6.6.1	Sector Cultural .....	103
6.6.2	Sector Comercial .....	106
6.6.3	Sector gastronómico .....	108
6.6.4	Sector Recreativo.....	111
6.6.5	Microsectores del proyecto.....	112
6.7	Perfiles viales propuestos .....	116
6.7.1	Perfil calle 13 entre Cra 20 y Cra 24 .....	116
6.7.2	Perfil vial carrera 22 entre calles 12 y 14 .....	118
6.7.3	Perfil vial cra 23entre calles 12 y 14 .....	120
6.8	Objetos arquitectónicos .....	122
6.8.1	Módulo para la reubicación de vendedores informales .....	122
6.8.2	Módulo comercial.....	124
6.9	Mobiliario urbano.....	125
6.9.1	Bancas.....	126
6.9.2	Contenedor de basuras .....	129
6.9.3	Biciparqueaderos .....	130
6.9.4	Mesas .....	131
6.9.5	Mesas con jardinería.....	133
6.10	Elementos implementados del manual de espacio público de Bucaramanga (MEPB) 136	
6.10.1	Franjas funcionales- cicloruta FF-20 .....	136
6.10.2	Franja de circulación peatonal FF-40 .....	138
6.10.3	Franja de ajuste al predio FF-50 .....	139
6.10.4	Adoquín de cemento UC-A20 .....	141
6.10.5	Bordillo recto UC-B20 .....	142
6.10.6	Loseta prefabricada lisa UC-L10.....	143
6.10.7	Loseta Táctil Guía UC-L20 .....	144

6.10.8	Loseta demarcación visual UC-L30 .....	145
6.10.9	Rampa peatonal UC-R10 .....	147
6.10.10	Remate Rampa Peatonal UC-R20 .....	148
6.10.11	Sardinel Recto UC-S10 .....	149
6.10.12	Sardinel rampa peatonal UC-S20 .....	150
6.10.13	Sardinel de remate para rampa peatonal UC-S30 .....	152
6.10.14	Sardinel para rampa vehicular UC-S40.....	152
6.10.15	Sardinel de remate para rampa vehicular UC-S50 .....	154
6.10.16	Franja de servidumbre de vía FF-10 .....	155
6.11	Especies vegetales .....	156
6.12	Esquema de cargue y descargue en la zona de peatonalización.....	160
6.12.1	Capacidad de carga de los vehículos permitidos en el sector.....	161
6.12.2	Horarios permitidos para actividades de cargue y descargue en el paseo peatonal san francisco.....	162
6.12.3	Rutas de acceso y salida para el cargue y descargue en el paseo peatonal san francisco.....	162
6.13	Red de parqueaderos del sector y acceso a parqueaderos propuestos.....	168
<b>7</b>	<b>Recomendaciones .....</b>	<b>170</b>
<b>8</b>	<b>Conclusiones .....</b>	<b>171</b>
<b>9</b>	<b>Bibliografía .....</b>	<b>173</b>

### Lista de figuras

<b>Figura 1.</b> Plaza de Mercado Paseo San Francisco .....	24
<b>Figura 2.</b> Invasión al espacio público .....	25
<b>Figura 3.</b> Caos y desorden vehicular.....	25
<b>Figura 4.</b> Actividad económica informal .....	26
<b>Figura 5.</b> Proceso y forma de catalización de la plaza de Mercado sobre el entorno: cadena lineal y nuclear.....	27
<b>Figura 6.</b> Intentar caminar por el andén.....	30
<b>Figura 7.</b> Sufrimiento del espacio público.....	31
<b>Figura 8.</b> Carros mal parqueados.....	32
<b>Figura 9.</b> Elementos reactivos de la catálisis.....	47
<b>Figura 10.</b> Horarios para cada actividad del paseo San Francisco.....	51
<b>Figura 11.</b> Cortesía de equipo primer lugar .....	52
<b>Figura 12.</b> Multiescalar de localización y zona a intervenir .....	53
<b>Figura 13.</b> Flujo Vehicular.....	54
<b>Figura 14.</b> Equipamientos .....	54
<b>Figura 15.</b> Arquitectura y cultura.....	55
<b>Figura 16.</b> Eje Comercial.....	56
<b>Figura 17.</b> Eje Cultural.....	56
<b>Figura 18.</b> Propuesta y espacios a Intervenir .....	57
<b>Figura 19.</b> Volumetría de la propuesta.....	58
<b>Figura 20.</b> Reubicación de vendedores .....	59
<b>Figura 21.</b> Arquitectura colonial y peatonalización.....	60
<b>Figura 22.</b> Calle república argentina sin intervenir.....	60
<b>Figura 23.</b> Carrera Bolívar .....	62
<b>Figura 24.</b> Movilidad .....	62
<b>Figura 25.</b> Equipamientos .....	63
<b>Figura 26.</b> Riqueza cultural y arquitectónica .....	64
<b>Figura 27.</b> Peatonalización.....	65
<b>Figura 28.</b> Bici Usuarios .....	65
<b>Figura 29.</b> Tránsito vehicular.....	66
<b>Figura 30.</b> Corredores verdes.....	67
<b>Figura 31.</b> Módulos de ventas estacionarios .....	68
<b>Figura 32.</b> Espacio Público .....	68
<b>Figura 33.</b> Paseo Bolívar.....	69
<b>Figura 34.</b> Estadio Alfonso López.....	74
<b>Figura 35.</b> Universidad Santo Tomas de Aquino.....	75
<b>Figura 36.</b> Caballo de Bolívar.....	76
<b>Figura 37.</b> Iglesia San Francisco, Bucaramanga.....	76

<b>Figura 38</b> Movilidad y Transporte .....	78
<b>Figura 39.</b> Espacio público .....	79
<b>Figura 40.</b> Equipamiento.....	80
<b>Figura 41.</b> Movilidad y Transporte .....	81
<b>Figura 42.</b> Espacio público .....	82
<b>Figura 43.</b> Equipamientos .....	83
<b>Figura 44.</b> Movilidad y transporte .....	84
<b>Figura 45.</b> Espacio público .....	85
<b>Figura 46.</b> Equipamientos .....	86
<b>Figura 47.</b> Localización .....	87
<b>Figura 48.</b> Determinación del sector público.....	88
<b>Figura 49.</b> Determinante ambiental .....	88
<b>Figura 50.</b> Determinante social.....	89
<b>Figura 51.</b> Determinante económico.....	90
<b>Figura 52.</b> Determinante espacial .....	90
<b>Figura 53.</b> Tejido social .....	93
<b>Figura 54.</b> Tejido conectivo .....	94
<b>Figura 55.</b> Ideas Génesis .....	94
<b>Figura 56.</b> Propuesta de Implantación .....	95
<b>Figura 57.</b> Conectividad del sector .....	96
<b>Figura 58.</b> Movilidad peatonal.....	97
<b>Figura 59.</b> Movilidad bicicleta.....	98
<b>Figura 60</b> Movimiento vehicular .....	98
<b>Figura 61.</b> Transporte masivo .....	99
<b>Figura 62.</b> Zonificación.....	100
<b>Figura 63.</b> Topografía del sector.....	101
<b>Figura 64</b> Corte urbano .....	102
<b>Figura 65.</b> Planta urbana general .....	103
<b>Figura 66</b> Planta sector cultural .....	104
<b>Figura 67.</b> Corte longitudinal s1-s1' sector cultural .....	104
<b>Figura 68.</b> Corte longitudinal s2-s2' sector cultural .....	105
<b>Figura 69.</b> Corte transversal s3-s3' sector cultural .....	105
<b>Figura 70.</b> Corte transversal s4'-s4 sector cultural .....	105
<b>Figura 71.</b> Planta sector comercial.....	106
<b>Figura 72.</b> Corte longitudinal s1-s1' sector comercial.....	106
<b>Figura 73.</b> Corte longitudinal s2'-s2 sector comercial.....	107
<b>Figura 74.</b> Corte transversal s3-s3' sector comercial.....	107
<b>Figura 75.</b> Corte transversal s4-s4' sector comercial.....	107
<b>Figura 76.</b> Planta sector gastronómico.....	109
<b>Figura 77.</b> Corte longitudinal s1-s1' sector gastronómico.....	109

<b>Figura 78.</b> Corte longitudinal s2-s2' sector gastronómico.....	110
<b>Figura 79.</b> Corte transversal s3-s3' sector gastronómico.....	110
<b>Figura 80.</b> Corte transversal s4-s4' sector gastronómico.....	110
<b>Figura 81.</b> Sector recreativo .....	111
<b>Figura 82.</b> Corte longitudinal s1-s1' sector recreativo .....	111
<b>Figura 83.</b> Corte transversal s2-s2' sector recreativo .....	112
<b>Figura 84.</b> Propuesta urbana intercepción calle 13 con carrera 23 .....	113
<b>Figura 85.</b> Corte transversal s1 – s1' intercepción calle 13 con carrera 23 .....	113
<b>Figura 86.</b> Corte transversal s2 – s2' intercepción calle 13 con carrera 23 .....	114
<b>Figura 87.</b> Corte Longitudinal s3' – s3 intercepción calle 13 con carrera 23.....	114
<b>Figura 88.</b> Corte Longitudinal s4 – s' intercepción calle 13 con carrera 23.....	114
<b>Figura 89.</b> Propuesta urbana Plazoleta gastronómica .....	115
<b>Figura 90.</b> Corte transversal s2 – s2' Plazoleta gastronómica .....	116
<b>Figura 91.</b> Corte transversal s3 – s3' Plazoleta gastronómica .....	116
<b>Figura 92.</b> Perfil vial calle 13 propuesto por el POT tipo A 20.50m.....	117
<b>Figura 93.</b> Perfil vial calle 13 propuesto 20.50m.....	117
<b>Figura 94.</b> Perfil vial calle 13 actual 20.50m.....	118
<b>Figura 95.</b> Perfil vial CRA 22 propuesto por el POT Tipo a 17.00m.....	118
<b>Figura 96.</b> Propuesto cra 22 perfil 13m .....	119
<b>Figura 97.</b> Actual cra 22 perfil 13.....	119
<b>Figura 98.</b> Perfil vial propuesto cra 23 14.00m .....	120
<b>Figura 99.</b> Perfil vial cra 23 propuesto por el POT tipo f 15.00m .....	121
<b>Figura 100.</b> Perfil vial actual cra 23 14.00m.....	121
<b>Figura 101.</b> Planta general módulo para vendedores informales.....	123
<b>Figura 102.</b> Corte módulo para vendedores informales.....	123
<b>Figura 103.</b> Fachada módulo para vendedores informales. ....	124
<b>Figura 104.</b> Fachada módulo comercial.....	124
<b>Figura 105.</b> Planta general módulo comercial .....	125
<b>Figura 106.</b> Corte módulo comercial .....	125
<b>Figura 107.</b> Planta banca circular .....	126
<b>Figura 108.</b> Corte banca circular.....	127
<b>Figura 109.</b> Planta general banca jardinera.....	127
<b>Figura 110.</b> Corte banca jardinera.....	128
<b>Figura 111.</b> Planta banca sencilla .....	129
<b>Figura 112.</b> Corte banca sencilla.....	129
<b>Figura 113.</b> Planta contenedor basuras. ....	130
<b>Figura 114.</b> Corte contenedor basura .....	130
<b>Figura 115.</b> Planta Biciparqueaderos .....	131
<b>Figura 116.</b> Corte Biciparqueaderos .....	131
<b>Figura 117.</b> Mesa Arborizada .....	132

<b>Figura 118.</b> Lámina Ecoplak.....	132
<b>Figura 119.</b> Especie vegetal Oíti.....	133
<b>Figura 120.</b> Mesa con jardinería .....	133
<b>Figura 121.</b> Arbustos para mesa .....	134
<b>Figura 122.</b> Arbusto para mesa .....	134
<b>Figura 123.</b> Mesa jardinera .....	135
<b>Figura 124.</b> Descripción Mesa Jardinera .....	135
<b>Figura 125.</b> Descripción mesa jardinera .....	136
<b>Figura 126.</b> Franja Cicloruta .....	137
<b>Figura 127.</b> Franja ambiental .....	137
<b>Figura 128.</b> Franja de circulación peatonal.....	138
<b>Figura 129.</b> franja de circulación peatonal.....	139
<b>Figura 130.</b> Planta franja de ajustes a predios .....	140
<b>Figura 131.</b> Corte franja ajustes a predios .....	140
<b>Figura 132.</b> Planta Adoquín de cemento.....	141
<b>Figura 133.</b> Corte Adoquín de cemento.....	141
<b>Figura 134.</b> Bordillo Recto UC-B20.....	142
<b>Figura 135.</b> Corte Bordillo Recto .....	143
<b>Figura 136.</b> Loseta prefabricada Lisa .....	143
<b>Figura 137.</b> Corte Loseta prefabricada lisa .....	144
<b>Figura 138.</b> Loseta Táctil Guía .....	145
<b>Figura 139.</b> Corte Loseta Guía.....	145
<b>Figura 140.</b> Loseta demarcadora visual .....	146
<b>Figura 141.</b> Corte Loseta Demarcadora Visual .....	146
<b>Figura 142.</b> Planta Rampa Peatonal .....	147
<b>Figura 143.</b> Corte Rampa Peatonal .....	148
<b>Figura 144.</b> Planta remate rampa peatonal.....	148
<b>Figura 145.</b> Corte remate rampa peatonal.....	149
<b>Figura 146.</b> Sardinel recto.....	150
<b>Figura 147.</b> Corte Sardinel Recto .....	150
<b>Figura 148.</b> Planta sardinel rampa peatonal.....	151
<b>Figura 149.</b> Corte sardinel rampa peatonal .....	151
<b>Figura 150.</b> Planta sardinel de remate para rampa peatonal .....	152
<b>Figura 151.</b> Planta sardinel rampa vehicular .....	153
<b>Figura 152.</b> Corte sardinel rampa vehicular.....	153
<b>Figura 153.</b> Planta sardinel de remate para rampa vehicular .....	154
<b>Figura 154.</b> Corte remate para rampa vehicular .....	154
<b>Figura 155.</b> Planta franja de servidumbre vial .....	155
<b>Figura 156.</b> Corte franja de servidumbre vial .....	156
<b>Figura 157.</b> Jaboncillo.....	157

<b>Figura 158.</b> Olivo Negro .....	157
<b>Figura 159.</b> Musaenda.....	158
<b>Figura 160.</b> Lantana .....	158
<b>Figura 161.</b> Palma de corozo .....	159
<b>Figura 162.</b> Oití.....	159
<b>Figura 163.</b> Horarios .....	160
<b>Figura 164.</b> limite capacidad de carga .....	161
<b>Figura 165.</b> Ruta cargue y descargue calle 13 entre cra 20 y 21 .....	163
<b>Figura 166.</b> Ruta cargue y descargue calle 13 entre cra 21 y 22 .....	165
<b>Figura 167.</b> Ruta cargue y descargue calle 13 entre cra 22 y 23 .....	166
<b>Figura 168.</b> Ruta cargue y descargue calle 13 entre cra 23 y 24 .....	167
<b>Figura 169.</b> Estrategias de regulación en zonas de cargue y descargue. ....	168
<b>Figura 170.</b> Red de parqueaderos .....	169

**Lista de tablas**

<b>Tabla 1</b> .....	37
<b>Tabla 2</b> .....	38
<b>Tabla 4</b> .....	70
<b>Tabla 5</b> .....	72
<b>Tabla 6</b> .....	91
<b>Tabla 7</b> .....	100
<b>Tabla 8</b> .....	122

**Lista de gráficas**

<b>Gráfica 1.</b> Caracterización puestos de ventas por plaza de mercado .....	23
<b>Gráfica 2.</b> Percepción del espacio público .....	39
<b>Gráfica 3.</b> Visita a las plazas de mercado .....	39
<b>Gráfica 4.</b> Reubicación de los vendedores en módulos .....	40
<b>Gráfica 5.</b> Organización espacial .....	41
<b>Gráfica 6.</b> Accesibilidad .....	41
<b>Gráfica 7.</b> Espacios de esparcimientos .....	41
<b>Gráfica 8.</b> Peatonalización de la calle 13 .....	42
<b>Gráfica 9.</b> Ubicación de actividades por sectores .....	42
<b>Gráfica 10.</b> Variable económica .....	43
<b>Gráfica 11.</b> Actividades del sector .....	44

## 2 Introducción

El presente trabajo desarrolla una propuesta urbanística por medio de la peatonalización de la calle 13 entre carrera 20 y 24, como estrategia de revitalización del espacio público aledaño a la plaza de mercado san francisco de la ciudad de Bucaramanga, con el fin de mitigar el proceso catalítico de la plaza hacia su entorno. Siendo este proceso la reacción del lugar a la acción de contener una plaza de mercado; ya que, según (Baquero, 2011) “Las plazas de mercado son elementos que generan actividad comercial y transforman el entorno urbano a partir del cambio de usos y como consecuencia, genera un fuerte impacto en la movilidad y deterioro sobre los tejidos urbanos, además de fomentar el desarrollo urbano como una centralidad zonal”.

Adicionalmente, el diseño urbano concibe con la construcción y semiótica como organizadores de las dimensiones económicas, estéticas, sociales, religiosas y físicas, donde estos vínculos conforman los tejidos sociales que se convierte posteriormente; en generadores de cultura, dentro de las relaciones intersubjetivas que se dan entre comerciante, consumidores y los productos de las plazas de mercado (Castiblanco, 2012).

Por lo anterior, la propuesta de revitalización del espacio público se hace pertinente gracias a que “el potencial de la plaza de Mercado, para modificar sectores urbanos a través de la vitalización y variedad sobre las áreas urbanas, pueden ser aprovechados y orientados a mejorar las condiciones en la dinámica urbana, y a su vez, controlar los aspectos negativos causados por su implantación” (Baquero, 2011)

De forma complementaria, el trabajo considera que el lugar y población objetivo; es también un espacio cultural que se crea y recrea en su entramado conjunto de tradiciones, costumbres y

prácticas que posibilitan las relaciones mercantiles, culturales, gastronómicas y recreativas. Nieto (2016).

### **3 Preliminares**

#### **3.1 Problema de investigación**

De acuerdo con Baquero, D (2011) las plazas de mercado son equipamientos que vinculan la actividad comercial y el abastecimiento de la ciudad, pero al mismo tiempo generan una serie de afectaciones en su entorno inmediato, estas afectaciones son propias de la falta de planificación al momento de implantar dichos equipamientos; esto, sumado a la constante actividad económica y social que se desarrollan en las plazas de mercado, lleva a que su entorno inmediato desarrolle fenómenos como la alta densidad en la movilidad, una inapropiada disposición de basuras, invasión constante al espacio público e inseguridad. Por esta razón se presenta una transformación espacial en el cambio de usos, llevando al espacio público al deterioro, afectando de forma negativa las áreas urbanas de influencia, esto incentiva el proceso de decaimiento donde están implantadas.

##### **3.1.1 Causas**

El desarrollo acelerado y carencia de planificación urbana han producido una continua desatención de los espacios públicos, sumando a esto la presencia del “comercio informal” en aceras y calles del área céntrica comercial, en especial en la zona de influencia de las plazas de mercado. De igual manera se manifiesta falta de mantenimiento y cuidado del reducido espacio verde, el cual solo funciona como lugar de paso y no como zona de estancia, generando descontento y poca apropiación por parte de los usuarios. En este sentido, Pergolis citado en

Castiblanco, A (2012) refiere desde una perspectiva más urbana los efectos del diseño, construcción y semiótica como organizadores de dimensiones económicas, estéticas, sociales, religiosas y físicas cuyos tejidos se convierten en generadores de cultura; provocados, dentro de los tejidos sociales y económicos que se dan entre comerciante, consumidores y los productos de las plazas de mercado

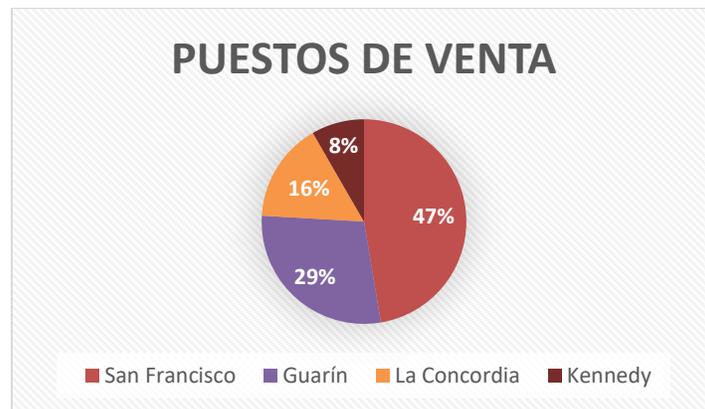
### **3.1.2 Consecuencias**

Dentro de las consecuencias, los efectos de la problemática anteriormente descrita, se observan en la ciudad de Bucaramanga, en su sistema de plazas de mercado, la cuales tienen raíces coloniales y se configuran como centros de abastecimiento del municipio; sin embargo, el entorno del sistema de plazas públicas de Bucaramanga, conformado por las Plazas: Guarín, San Francisco, Kennedy, la Concordia (no se incluye la plaza central, porque esta es privada)

presenta una serie de falencias como: la inseguridad, el caos vehicular, el desorden, la falta de inversión en mantenimiento y remodelación de infraestructura, las ventas ambulantes alrededor de las plazas, estos son factores que amenazan su sostenibilidad (Garcia, 2014).

El sistema público de Plazas de Bucaramanga tiene en total 1.981 puestos, donde la plaza de San Francisco dispone del 47% que corresponde a 938 puestos, seguida de la plaza Guarín, la concordia y Kennedy respectivamente datos que se observan en la gráfica 1.

**Gráfica 1.** Caracterización puestos de ventas por plaza de mercado



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Por tal razón, la plaza San Francisco es el principal mercado mayorista público de Bucaramanga, localizada en el barrio San Francisco ubicado entre las calles 14 y 22 con las carreras 19 y 27. En este barrio se encuentran lugares históricos como el parque de la Glorieta y la parroquia San Francisco que inspiró el nombre de este sector.

El descontrolado crecimiento de usos de suelo no compatibles y de la actividad económica alrededor de la plaza San Francisco ha causado un deterioro y un impacto negativo en las personas que transitan por estas calles a diario; esto se ve reflejado en la falta de identidad y apropiación por parte de la comunidad.

La invasión del espacio público, los problemas de inseguridad, el mal manejo de las basuras y el desorden vehicular, son una constante en las vías que conectan la plaza de mercado con la ciudad, principalmente en el eje vial de la calle 13 entre cra 21 y cra 24 donde se acumula la mayor parte de estos factores, los cuales se han vuelto una normalidad en el transitar del día a día en los usuarios que circulan por esta zona, como se ilustra en la figura 1. Intersección de la Calle 13 con cra 23 en la Plaza de mercado San Francisco.

**Figura 1.** *Plaza de Mercado Paseo San Francisco*



*Fuente:* Elaboración propia, 2022.

Por tanto, el contexto social y espacial de este eje vial cumple con las características para considerarse una reacción catalítica debido a la implantación de la plaza de mercado San Francisco.

**Figura 2.** *Invasión al espacio público*



*Fuente:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 3.** *Caos y desorden vehicular*



*Fuente:* Elaboración propia, 2022.

**Figura 4.** *Actividad económica informal*



*Fuente:* Elaboración propia, 2022.

“La ubicación estratégica de las plazas de Mercado sobre las vías de transporte público y cercano a los equipamientos (Culto y educativo) del lugar, mantiene la constante actividad de



### **3.2 Objeto de estudio**

El objeto de estudio en este trabajo se divide en tres pilares principales. El primer pilar es el eje vial de la calle 13 entre carrera 20 y 24 contiguo a la plaza de mercado San Francisco, en donde se busca a través de una investigación entender la forma en la que se usa y cómo se distribuye entre usuarios y comerciantes. El segundo pilar son los comerciantes formales e informales (aproximadamente cien) que día a día se desenvuelven laboral y económicamente en la plaza de mercado. Y el tercer pilar son los transeúntes y usuarios que transitan este lugar.

### **3.3 Población objetivo**

La población objetivo en este trabajo por una parte son los usuarios que actualmente frecuentan la plaza de mercado San Francisco y su comercio aledaño; se buscará darles una mejor experiencia de la que viven actualmente. Otro objetivo son los visitantes que se busca atraer a través de la intervención urbana, brindándoles nuevos espacios de esparcimiento, seguridad y comodidad al momento de recorrer el espacio público. Y la parte final son los comerciantes del sector, ya sean formales e informales, estos se incluyen como parte fundamental de la intervención.

### **3.4 Pregunta de investigación**

De acuerdo con el apartado anterior, se formula la pregunta de investigación para este estudio:

¿Cómo el eje vial de la Calle 13 entre carrera 20 y carrera 24, puede ser revitalizado a través de una catálisis urbana que aproveche su potencial como centralidad, causando un impacto positivo y de esta manera beneficiar a la comunidad circundante del sector?

### 3.5 Hipótesis

Para resolver la pregunta de investigación y guiar el proyecto a su estudio probatorio se plantea en la hipótesis que:

Si se implementa un nuevo diseño espacial asentado en lo cultural, mercantil, gastronómico y recreativo, basado en la aplicación de la catálisis urbana que es según (Baquero,2021) “una analogía química de la reactivación, para un apropiado proceso de reconstrucción y reestructuración de un contexto, a partir de la incorporación de un elemento reactivador, causando un impacto positivo que genera una construcción urbanística”. Entonces se podrá lograr una mejoría significativa a través de la revitalización del eje vial de la Calle 13 contiguo a la Plaza de mercado San Francisco. Se podrá llegar a una mejoría significativa de la percepción de seguridad del entorno, organización vehicular, disposición de las basuras, reducción en la invasión del espacio público, mayor cohesión social, fortalecimientos económico e identidad; lo que contribuye a una recuperación del entorno en su proceso de revitalización.

### 3.6 Objetivo General

Plantear una propuesta urbanística en el eje vial de la Calle 13 entre carrera 20 y carrera 24 contiguo a la plaza de mercado San Francisco, de la ciudad de Bucaramanga, con el fin de lograr una revitalización a través de la implementación de una catálisis urbana.

#### 3.6.1 *Objetivos específicos*

- Catalogar las problemáticas que sufre el sector sometido a estudio, esto como punto de partida para el desarrollo del proyecto urbano.
- Identificar las acciones urbanas que se pueden implementar por medio del estudio de referentes teóricos y formales, con el fin de dar respuesta y mitigar

los factores que componen la problemática. Para definir los criterios con los cuales se va a regir la intervención.

- Implementar una estrategia urbana en el eje vial propuesto, a través de la cual se pueda lograr la organización socio espacial y la inclusión de tipologías del espacio público, que tengan como prioridad el peatón, sin dejar de lado cada uno de los actores que viven el espacio.
- Diseñar un proyecto urbano a partir de la revitalización del eje vial, donde se pueda dinamizar el comercio en diferentes horas del día en conjunto con las acciones de la catálisis urbana.

### 3.7 Justificación

“la ciudad es un monstruo de fauces entreabiertas, feroz depredador de encrucijadas, mastodonte cruel y apasionado, despiadado y amante. La ciudad es un viento de asfalto y decepción”. (La ciudad es un monstruo de fauces entreabiertas. (s. f.)) la mejor manera de describir un lugar caótico, conflictivo y lleno de falencias es una realidad a flor de piel, fragmentos de ciudad que con el pasar del tiempo han sido rezagados; trozos de urbe cansados, que ya no tienen fuerzas para responder a las dinámicas actuales del desarrollo urbano. Según (Ortega, 2018) el espacio público se vive, se camina, se disfruta o se sufre, se admira, se siente y de esta manera se va haciendo ciudad. Como se puede observar en las figuras a continuación, en las calles aledañas a la plaza de mercado San Francisco se sufre el espacio público.

**Figura 6.** *Intentar caminar por el andén.*



*Fuente: Elaboración propia.*

**Figura 7.** *Sufrimiento del espacio público.*



*Fuente: Elaboración propia.*

El estado actual del espacio público en este sector es muy deteriorado. Intentar caminar por el poco andén que dejan los vendedores ambulantes y los carros o motos parqueados es un desafío. Las calles alrededor de la plaza de mercado se han convertido en parqueaderos de cientos de carros, que sin ningún tipo de remordimiento parquean en cualquier lado, sin importarles el caos vehicular que llegan a generar, haciendo que el flujo vehicular por estas calles sea lento y casi nulo.

**Figura 8.** *Carros mal parqueados.*



*Fuente:* Elaboración propia.

La necesidad de recuperar los espacios públicos y de comercio en el área de influencia de la plaza de Mercado San Francisco es prioritario para mejorar la deteriorada imagen e identidad urbana del sector. Por ello, de acuerdo con Gómez, P (2019) los procesos de revitalización de zonas con gran deterioro requieren un enfoque integrador respecto al factor urbanístico, económico, social y de sostenibilidad ambiental, los cuales requieren de la gestión urbanística, financiera y ambiental. Es por esto, que el presente estudio pretende manejar un punto de vista inclusivo, denotando la prioridad de integrar a los comerciantes informales en el mejoramiento del espacio público, y que a su vez puedan disfrutar su derecho a la ciudad, y contribuir con la necesidad de desarrollo económico y de emprendimiento laboral.

Adicionalmente, uno de los beneficios que trae consigo una propuesta de revitalización urbana, es que; enciende el sentido de pertenencia por el espacio público, y al mismo tiempo influye de manera positiva en el carácter que tienen los habitantes y visitantes del sector; con la creación de espacios de esparcimiento, más propicios para los tiempos de ocio, entretenimiento y

disfrute. Se podrá desarrollar una convivencia más proactiva que se vaya expandiendo por toda Bucaramanga, y tal vez su área metropolitana.

Por lo anterior, esta propuesta urbana busca la posibilidad de revitalizar el sector, ratificar esta zona como un nodo que sobresale en la ciudad, por su economía y el potencial del espacio público que posee. Según (Baquero, 2021) “las centralidades confluyen las actividades socioculturales y económicas en mediana escala con el objetivo de abastecer, y conectar a la ciudad por medio de servicios públicos y estructurar la dinámica urbana entre la oferta y la demanda del servicio”

Por esta razón, siguiendo los planteamientos de Nieto, A y otros (2016) es necesario realizar una intervención teniendo en cuenta que la plaza no se limita al espacio público; ya que más que infraestructura destinada a la venta y compra de alimentos y utensilios, es también un espacio cultural que se crea y recrea en su conjunto de tradiciones, costumbres y ritos entre los que se tejen los espacios de relaciones mercantiles e incluso recreativas. Por dichas consideraciones, se realizará la intervención bajo esta modalidad de los aspectos cultural, mercantil, gastronómico y recreativo para la revitalización del eje vial de la Calle 13 entre carrera 20 y carrera 24 contiguo a la plaza de mercado San Francisco, desde la perspectiva del ciudadano quien lo ocupa y recorre a diario.

### **3.8 Metodología**

Según los aportes de Bastar (2012) la metodología es una forma de ordenar y estructurar el trabajo; también lo describe como la forma para decir o hacer algo con orden. La investigación es un procedimiento que se hace para hallar la verdad y enseñarla. Con el desarrollo de este

trabajo se busca comprobar la hipótesis establecida, y cumplir con los objetivos proyectados, este trabajo se elaboró bajo el planteamiento metodológico del enfoque cuantitativo.

### **3.8.1 Método**

Su enfoque es cuantitativo porque utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación y probar la hipótesis que han sido establecida previamente, su confiabilidad se basa en la medición numérica, el conteo y el uso frecuente de la estadística para medir con exactitud los patrones de comportamiento en donde se lleva a cabo el proceso de investigación (Hernández, 2003).

### **3.8.2 Diseño Metodológico**

El diseño de esta investigación es un estudio no experimental, ya que no se generó ningún escenario intencionalmente, sino que, se observaron situaciones ya existentes, en donde no se tenía ningún tipo de control sobre las variables que pudiera tener el lugar, se evaluó esta situación a través de una encuesta realizada en un único momento (Investigación transversal) a cincuenta personas, tamaño de muestra que sale como resultado al calcular un tamaño de población de mil personas, un nivel de confianza en la encuesta de 85% y un margen de error de 10% (surveymonkey). Entre las personas encuestadas se encuentran, usuarios de la plaza de mercado San Francisco y su entorno, comerciantes formales e informales y transeúntes.

Las preguntas realizadas en la encuesta (ver encuesta en los anexos) buscaban conocer la percepción de las personas sobre el espacio público, la accesibilidad, la conectividad del lugar con el transporte público y medios de transporte alternativos como la bicicleta, la tolerancia con la invasión al espacio público por parte de vendedores informales, la falta de cultura ciudadana de los conductores de vehículos y motocicletas, la inclusión de nuevos usos y nuevas actividades

con el fin de ocupar el lugar en horas muertas (ciudad 24 horas). Para el desarrollo de esta investigación y la síntesis de los resultados, las variables que se tuvieron en cuenta a la hora de realizar la encuesta fueron tres: variable social, variable física y variable económica. Como los resultados tiene más de una variable son de tipo descriptivo (Fernández, 2014).

### ***3.8.3 Fases de investigación***

Con la intención de hacer un proceso de investigación claro, objetivo y significativo, se desarrolla la investigación en las siguientes etapas (Bastar, 2012).

#### ***3.8.3.1 Fase I. Formulación y delimitación del problema.***

En esta fase desarrollan los planteamientos que explican las causas, describe y caracteriza la situación del problema e identifica las falencias del espacio público de la plaza paseo San Francisco de la ciudad de Bucaramanga en aras de delimitar mediante la identificación de forma en cuanto a las distribución del espacio de la plaza y por otro lado su función en cuanto al entendimiento del flujo vehicular, invasión del territorio, mobiliarios cuyas funciones no aplican para las que fueron creados entre otras. Todo esto, con el fin de presentar una idea central del problema y por tanto las situaciones y características que lo delimitan y por tanto identifican.

#### ***3.8.3.2 Fase II. Construcción del marco teórico***

Durante esta fase de investigación se explora la información con el fin de clasificar y desarrollar los conceptos pertinentes para el posterior trabajo de campo. Esto facilitará la comprensión del contexto inmediato sobre el que se realiza el presente proyecto.

### **3.8.3.3 Fase III. Delimitación de la población objetivo.**

En esta fase se describe la población sobre la cual va dirigido el estudio, se realiza breves descripciones y características principales del contexto inmediato donde se desarrolla el proyecto.

### **3.8.3.4 Fase IV. Construcción de objetivos generales y específicos.**

Se contemplan el enfoque pertinente que guía la investigación y a partir de ello se propone el objetivo general para reconocer el fin último del proyecto. Este, desarrollado de modo que obedezca de forma consecuente a la construcción de los objetivos específicos.

### **3.8.3.5 Fase V. Elaboración de la metodología de investigación**

Dentro de esta fase se identifica el enfoque adecuado que oriente el método cuantitativo, permitiéndose posteriormente construir el diseño pertinente para su aplicación, utilizando instrumentos como encuestas y técnicas diagnósticas para la especificación de resultados.

### **3.8.3.6 Fase VI. Resultados**

En esta fase, una vez se procesa la información y demás datos obtenidos; se analizan y organizan para exponerlos en su respectivo orden, de modo que permita tener presente ideas y aclaraciones principales para el posterior diseño a elaborar, en su contexto donde se propone en el presente proyecto.

### **3.8.3.7 Fase VII. Elaboración del Diseño Urbano**

Con base en los resultados expuestos y técnicas para la aplicación del diseño, se realiza la selección del diseño que sea acorde a los resultados de la investigación y que dé una solución o al menos una parte de la solución al problema en cuestión.

### 3.9 Cronograma

**Tabla 1.**

*Cronograma*

Fases de investigación	Trabajo de grado 1 (2021-2)						Trabajo de grado 2 (2022-1)					
	D	E	F	Ma	A	My	Jn	Jul	A	S	O	N
Formulación y delimitación del problema	x	x	x									
Construcción del marco teórico				x								
Delimitación de la población objetivo					x							
Construcción de objetivos generales y específicos						x						
Elaboración de la metodología de investigación							x					
Resultados								x				
Elaboración del diseño urbano									x	x	x	x

*Fuente:* Elaboración propia, 2022

### 3.10 Resultados de Investigación

La muestra en este estudio fue realizada a cincuenta personas, entre las que se encuentran: usuarios de la plaza de mercado San Francisco y su entorno, comerciantes formales e informales y transeúntes. Esta encuesta tiene como objetivo la recolección de datos referente a la percepción de las personas respecto al espacio público alrededor de la plaza de mercado San Francisco, conectividad de este lugar con el resto de la ciudad, el deseo o no deseo de inclusión de nuevas actividades comerciales, entre otras.

Los resultados de la encuesta se presentan a continuación en la tabla 2.

**Tabla 2.***Encuesta tipo Likert.*

PREGUNTA	EXCELENTE	BUENA	REGULAR	MALA	MUY MALA	
¿Considera que la organización espacial del entorno de la plaza es?	0%	13.6%	8.6%	41.6%	36.2%	
¿La percepción que tiene del espacio público del lugar es?	0%	9%	32.4%	29%	29.6%	
PREGUNTA				SI	NO	
¿El entorno de la plaza cuenta con buena accesibilidad como andenes, vías, ciclo rutas, ¿transporte público?				22.8%	77.2%	
¿Disfruta de su visita a las instalaciones de la plaza de mercado?				70.7%	29.3%	
¿Le gustaría que los vendedores ambulantes fueran reubicados en módulos de venta?				81.2%	18.8%	
¿Le gustaría encontrarse con espacio de esparcimiento como: plazoletas, parques con equipos biosaludables e infantiles en el espacio público de la plaza de mercado?				84.7%	15.3%	
¿Estaría de acuerdo en que se implementara la peatonalización de la calle 13 con el fin de reducir el tráfico y así desarrollar espacios de esparcimiento?				75.6%	24.4%	
¿Considera que activar el sector de la plaza de mercado las 24 horas sería una medida acertada?				73.3%	26.7%	
PREGUNTA				ESPARCIDA	SECTORIZADA	
¿Prefiere que las actividades a desarrollar estén ubicadas de forma esparcida a lo largo del proyecto o ubicadas por sectores?				52.8%	47.2%	
PREGUNTA	REST. Y BARES	MERCADOS	RECREACION	Z/DESCANSO	ZONA VERDE	OTRAS
¿Qué tipo de actividades le gustaría tener si se activa 24 horas el sector?	21.6%	23.7%	19.7%	17.5%	13.6%	3.9%

*Fuente:* Elaboración propia, 2022.

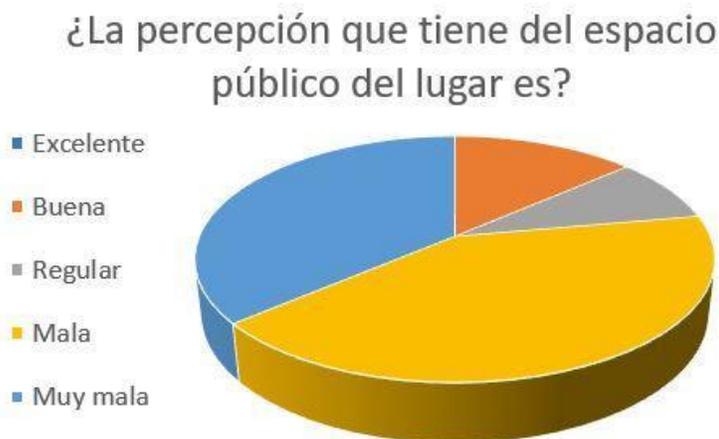
La estructura principal de esta encuesta tiene tres pilares; pilar social, pilar físico y pilar económico. A continuación, los datos serán sintetizados en tres variables, y del análisis de estos resultados se obtendrán las estrategias con las cuales se busca dar solución a la problemática del lugar a través de una propuesta urbanística, que dé como solución la revitalización del espacio público de la plaza de mercado San Francisco.

### **3.10.1 Variable social**

Según los resultados de la encuesta gráfica 2, se determina que, la percepción que las personas tienen del espacio público del lugar es menos del 10% favorable, por otra parte, más del

80% de las personas están de acuerdo con dignificar el trabajo de los vendedores ambulantes a través de la reubicación en módulos de venta y a pesar de los aspectos negativos del lugar las personas sienten un arraigo hacia la plaza de mercado y por esta razón disfrutan de su visita allí.

**Gráfica 2. Percepción del espacio público**



*Nota:* Elaboración propia, 2022.

La gráfica 3, permite apreciar que para el 70.7 % de los encuestados visitar las instalaciones de la plaza de mercado les generaría sentimientos de satisfacción con el espacio arquitectónico, mientras que, para el 29,3% estas instalaciones no serían de mayor significancia.

**Gráfica 3. Visita a las plazas de mercado**



*Nota:* Elaboración propia, 2022.

Finalmente, dentro de la gráfica 4, se observa que el 81,2% de los encuestados afirman gustarles la idea de que los vendedores sean reubicados en módulos para el ejercicio de su actividad mercantil, mientras que, el 18,8 % se mantuvo en desacuerdo.

**Gráfica 4.** *Reubicación de los vendedores en módulos*

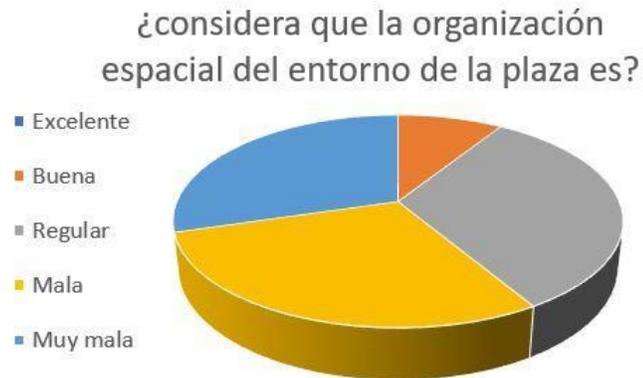


*Nota:* Elaboración propia, 2022.

### 3.10.2 Variable Física

Según los resultados de la encuesta el 86% consideran que la plaza tiene una regular, mala o muy mala organización en su entorno, el 77% considera que no existe buena accesibilidad ni espacio público en el sector. El 84% de las personas les gustaría encontrarse con espacios para el disfrute de ellos y que estos espacios estén de forma esparcida por todo el sector y 75% de los encuestados les gustaría que la calle 13 fuera peatonalizada con el fin de organizar el espacio y potencializar las visitas al lugar.

**Gráfica 5. Organización espacial**



Nota: Elaboración propia, 2022.

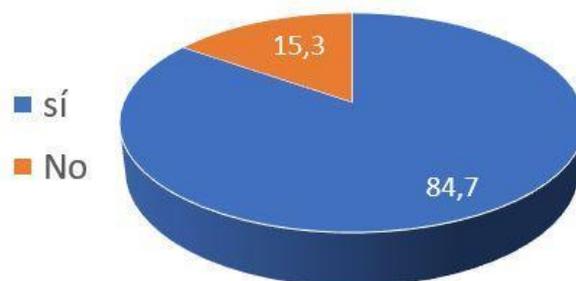
**Gráfica 6. Accesibilidad**



Nota: Elaboración propia, 2022.

**Gráfica 7. Espacios de esparcimientos**

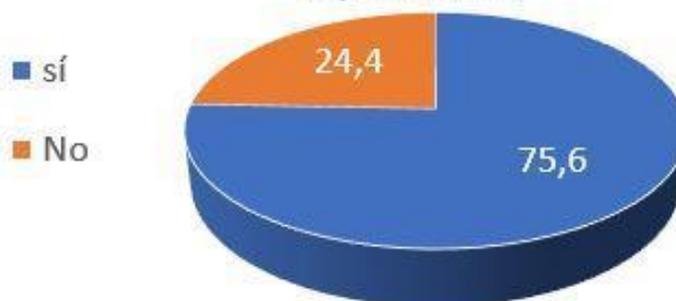
¿le gustaría encontrarse con espacios de esparcimiento como plazoletas, parques con equipos biosaludables e infantiles en el espacio público de la plaza de mercado?



Nota: Elaboración propia, 2022.

**Gráfica 8.** Peatonalización de la calle 13

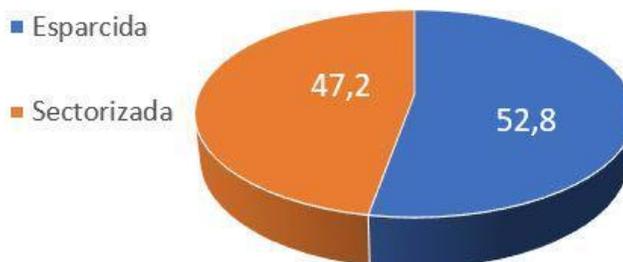
¿Estaría de acuerdo en que se implementara la peatonalización de la calle 13 con el fin de reducir el tráfico y así desarrollar espacios de esparcimiento?



Nota: Elaboración propia, 2022.

**Gráfica 9.** Ubicación de actividades por sectores

¿prefiere que las actividades a desarrollar estén ubicadas de forma esparcida a lo largo del proyecto o ubicadas por sectores?



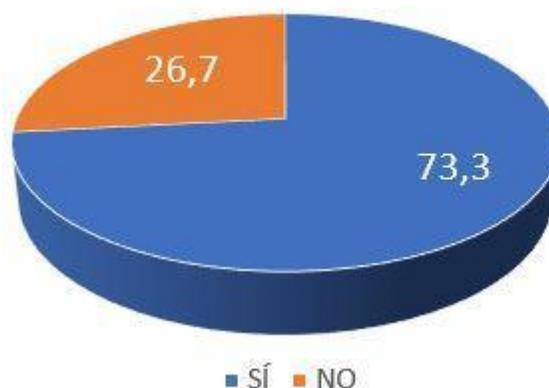
Nota: Elaboración propia, 2022.

### 3.10.3 Variable Económica

EL 73% de los encuestados está de acuerdo con Reactivar la economía del sector 24 horas, con la inclusión de actividades como restaurantes, bares, mercadillos, recreación, zonas de descanso y zonas verdes que diversifiquen el uso del espacio en el transcurso del día.

**Gráfica 10. Variable económica**

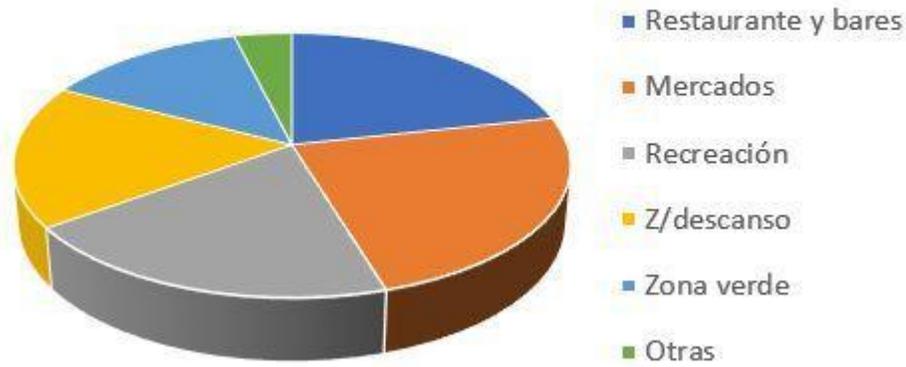
¿Considera que activar el sector de la plaza de mercado las 24 horas sería una medida acertada?



Asimismo, la gráfica 11 sobre las actividades del sector el 23,7 prefiere mercados, seguidamente el 21,6% prefiere restaurantes y bares, el 19,7% actividades recreativas, el 17,5 % zonas de descanso, el 13,6% zonas verdes y el 3,9% afirman preferir otro tipo de zonas y actividades ver gráfica 3.

*Gráfica 11. Actividades del sector*

¿Qué tipo de actividades le gustaría tener si se activa 24 horas el sector?



## 4 Marco Teórico

### 4.1 Estado del arte

A lo largo de la historia moderna la sociedad ha tenido que adaptarse e incluir en su diario vivir el espacio público, esto ha llevado a que los proyectos urbanos definan espacios que procuran buscar el bien común por encima del beneficio individual. A continuación, se describe una reseña de un trabajo que muestra cómo se logra el proceso de revitalización urbana en una de las principales ciudades del mundo.

#### ***4.1.1 Del declive a la revitalización: oportunidades y límites de las nuevas políticas urbanas en Bilbao (Rodríguez, 2001).***

En este artículo se analizan los cambios realizados en la gestión política urbana de la década de los noventa en el área metropolitana de Bilbao. Examinaremos la formulación de estrategias para la revitalización urbana de la ciudad.

Planificación territorial al servicio de la regeneración urbana. En mayo de 1989 se marcó un punto de inflexión en las políticas urbanísticas, el punto de partida fue el reconocimiento del proceso de declive urbano y pérdida de centralidad de la ciudad a partir de esto, se crea en el ayuntamiento la oficina municipal del plan de desarrollo urbano, y se pone en marcha la redacción del plan general de desarrollo urbano, con la estrategia de revitalización urbana como eje, con el fin de convertir a Bilbao en un centro dinamizador y financiero de España (Rodríguez, 2001). Las principales estrategias urbanas para la transformación de Bilbao fueron.

- Intervenciones sobre zonas vacías, dejadas atrás por el traslado de actividades productivas de infraestructura, minería, actividades industriales, actividades portuarias e infraestructura ferroviaria.
- Cambiar el uso de suelo en estos sectores, para introducir funciones residenciales, comerciales, industriales y productivas para mejorar la calidad urbana con una mixtura de usos del suelo.
- En lugares estratégicos el objetivo era la regeneración urbana, con el aprovechamiento que daba tener zonas terciarias muy calificadas con capacidad de acoger actividades específicas con funciones gubernamentales, zonas de servicio y puntos dinamizadores de actividades económicas.

- Los grandes proyectos de transporte (puertos, aeropuertos, ferrocarriles y vías urbanas) e infraestructura cumplen un papel fundamental, la intervención a la infraestructura del transporte: la construcción del metro, la remodelación del ferrocarril de cercanías, la expansión del puerto y la conexión con toda la red del ferrocarril. Estos proyectos cumplen una importancia significativa en la ejecución del plan de desarrollo urbano de Bilbao.

#### ***4.1.2 Plaza de mercado como catalizadores Urbanos.***

El catalizador urbano propicia un impacto positivo, generado por una construcción o un proyecto sobre el área urbana y en última instancia, en la definición de la ciudad...

Gracias a su potencial de reacción en cadena, a partir de la evolución individual, sobre el crecimiento y regeneración urbana (ATTOE, 1992, p. 4), se establece como una estrategia para el diseño urbano de revitalización y dualidad del espacio público con los equipamientos.

La plaza de mercado es un equipamiento que enlaza e incide en la dinámica económica, social y cultural, por ello es un catalizador urbano que, a partir de la cualificación espacial del espacio público y la generación de usos apropiados, reactiva el proceso de mejoramiento urbano dentro del sector donde está implantado. (Baquero, 2011)

Según (ATTOE, 1994 p 56) existen 4 componentes básicos que pueden provocar la revitalización catalizadora en la química urbana del producto esperado.

**Figura 9. Elementos reactivos de la catálisis.**



*Nota:* Las plazas como catalizadores urbanos, Colombia, 2022. Diana Baquero.

Para generar este proceso de mejoramiento urbano es necesario aplicar la acción de la catálisis urbana, la cual promueve el replanteamiento de estrategias de cualificación espacial a partir de diferentes estrategias que guían el proceso, este enfoque evita el uso del actual procedimiento de renovación, que consiste en demoler y construir, desplazando a sus propietarios y afectando la vitalidad de un sector; esta es la cualidad del redesarrollo de la catálisis urbana, es una aproximación holística, sin el enfoque de eliminar todo para revitalizar el tejido urbano (CERMETRIUS, 2004, p. V).

Para inducir una catálisis urbana se requiere de una adecuada sincronía entre el proyecto (un edificio o un área urbana) y su entorno, generando un encadenamiento de varios componentes que le atribuyen una actividad y una función de polarización incrementando o

generando una nueva vitalidad y dinámica urbana sobre el sector en que se emplaza. Baquero 2011.

Este proceso de la catálisis urbana en las plazas de mercado, cuenta con unas estrategias a tener en cuenta planteados por (Baquero Diana, 2011), las cuales son.

**Tabla 3.**

*Guía de diseño para las plazas de mercado y su entorno inmediato.*

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES
<b>Adecuada movilidad Vehicular</b>	Mejorar la fluidez en la movilidad vehicular	Distribución y organización de la movilidad vehicular Establecer un trayecto de los camiones de carga hacia la Plaza de Mercado
	Reorganizar las áreas de parqueos	Restringir el uso de las vías como zonas de parqueo Generar zonas de parqueo debajo de las nuevas construcciones
<b>Incentivar la Movilidad peatonal</b>	Priorizar la movilidad peatonal	Incorporar pompeyanos y paraderos sobre las vías que lo requieran Peatonalizar las vías secundarias de baja actividad que rodean a la Plaza de Mercado
	Senderos peatonales versátiles y accesibles	Senderos accesibles que proporcionen diferentes alternativas de movilidad peatonal Aplicar los estándares de diseño accesible para los peatones con movilidad reducida en el espacio público
	Proporcionar seguridad en la movilidad peatonal	Promover la vigilancia natural a partir de la claridad visual y la permanencia de habitantes sobre el espacio público Señalización para la ubicación espacial Iluminación peatonal que genere seguridad y legibilidad espacial con focos visuales que sean acordes a las actividades diurnas y nocturnas
	Paisaje urbano significativo y atractivo	Caracterización espacial en las zonas de permanencia y a las edificaciones históricas Mobiliario urbano que fortalezca el estilo de diseño del sector (tradicional, clásico, moderno) La arborización como arquitectura del espacio público El arte urbano como elemento cultural e integración urbana
<b>Revitalizar y consolidar el entorno urbano</b>	Revitalizar las áreas en proceso de deterioro	Reciclar las estructuras preexistentes, incorporando actividad comercial y servicios complementarios Desarrollar nuevas edificaciones sobre las construcciones deterioradas y de baja calidad arquitectónica Integrar los sectores urbanos de baja y alta vitalidad a partir de la conexión espacial e incorporación de usos apropiados
	Armonización de los usos existentes con los propuestos	Incorporación de usos mixtos que mejoren las condiciones del entorno Reemplazar los usos de alto impacto por usos de bajo impacto complementarios a la actividad de la Plaza de Mercado
	Incrementar la actividad residencial	Fomentar la actividad residencial a partir del desarrollo de vivienda nueva y en las edificaciones deshabitadas Diversas tipologías arquitectónica y de tenencia de la vivienda.

OBJETIVOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES
Legibilidad espacial	Identificación espacial e integración con el entorno	Creación de hitos o elementos de referencia en puntos de interés visual Generar enlaces visuales sobre las edificaciones de valor histórico
	Definición y calidad del borde espacial	Definir y consolidar el borde o límite espacial para mejorar la lectura del espacio urbano Desarrollar una fachada atractiva y apropiada para cada tipo de uso
	Claridad y armonía visual en los avisos publicitarios	Unidad y legibilidad entre los avisos de los locales comerciales Retiro de elementos obstructivos para la calidad visual
La Plaza de Mercado como un lugar de encuentro	Espacio libre adaptable	Dotación de un espacio de abierto (plaza o plazoleta) contiguo a la Plaza de Mercado Determinar una área adecuada para los vendedores ambulantes
	Cualificación espacial en la Plaza de Mercado	Integrar la imagen arquitectónica de la Plaza de Mercado con el diseño del espacio público propuesto Jerarquizar las entradas principales de la Plaza de Mercado en su dimensión, diseño y ubicación sobre el espacio público
	Calidad ambiental y eficiencia en las zonas funcionales	Localización de parqueos y zonas de descarga a nivel subterráneo Se ubicarán las áreas de servicios, basuras y zonas de reciclado al interior de la Plaza de Mercado, evitando el contacto con el espacio público
Beneficiar a la comunidad local	Satisfacer la demanda social	Fortalecer el sentido de pertenencia a través de la incorporación de actividades acordes a los intereses de sus pobladores
	Seguridad Urbana	Incluir a los residentes como vigilantes y cuidadores urbanos de forma natural
	Participación ciudadana	Incluir en las decisiones finales de diseño a la comunidad local
Mantener la calidad espacial	Prolongar la calidad urbana	Programa de Mantenimiento para el mediano y largo plazo

*Nota:* Las plazas como catalizadores urbanos – Se analizan los conceptos descritos en este. Las plazas como catalizadores, Baquero Diana (2011).

En consecuencia, esta guía de diseño está dirigida a las entidades privadas y públicas que intervienen en el desarrollo de proyectos de rehabilitación y regeneración urbana, que tienen como fin el mejoramiento espacial de los sectores donde están implantadas las plazas de mercado. (Baquero, 2011)

Por lo anterior, de acuerdo con la tabla 3 es relevante para el presente estudio conocer los elementos claves dentro del proceso de revitalización de espacios públicos que permitan impactar sectores tanto culturales, comerciales, de esparcimientos y mercantiles.

#### 4.1.3 Temporalidad.

El concepto de temporalidad se define como “la cualidad de lo que pertenece al tiempo o sucede en el tiempo” (Oxford Languages). “También se puede hablar de temporalidad,

cuando una actividad está sujeta a unas limitaciones de tiempo determinadas “(enciclopedia asigna). Se puede decir que el desarrollo de la vida cotidiana de cada persona transcurre bajo la temporalidad y se lleva a cabo bajo estos parámetros de tiempo que rige su día a día.” Desde un punto de vista individual o social, todas las actividades que realizamos dependen de este concepto ya que tenemos un horario para trabajar, para nuestro ocio y para el descanso. Desde que nacemos vamos incorporando unas pautas para distribuir nuestro tiempo de manera eficaz. Así, el conjunto de actividades que realizamos dependen de otras dos dimensiones temporales: el ciclo noche-día y nuestro ritmo biológico interno” (enciclopedia asigna).

La temporalidad es aplicada a este proyecto basándose en la definición descrita anteriormente, bajo los parámetros del tiempo. De esta manera se proponen unos horarios para llevar a cabo cada actividad en diferentes horas del día y la noche, y de esta manera dinamizar e incentivar el flujo de personas la mayor parte del tiempo en el proyecto e ir prolongando estos horarios progresivamente según la demanda que se vaya dando. En la figura a continuación se explica la forma en cómo se busca llenar el espacio para extender la temporalidad del lugar.

**Figura 10.** Horarios para cada actividad del paseo San Francisco.

TEMPORALIDAD DE LAS DIFERENTES ACTIVIDADES DESARROLLADAS EN EL PROYECTO		
ACTIVIDAD	DÍAS ESTABLECIDOS	HORARIO
CARGUE Y DESCARGUE EN EL PARQUEADERO Y PASEO PEATONAL VEHICULOS MAYORES A 5T	MARTES A SÁBADO	12:00 AM A 5:00 AM
CARGUE Y DESCARGUE EN EL PARQUEADERO Y PASEO PEATONAL VEHICULOS INFERIORES A 5T	MARTES, JUEVES Y SÁBADO	8:00 AM A 11:30 AM
MERCADILLO CAMPESINO	LUNES A DOMINGO	6:00 AM A 12:00 AM
PASEO COMERCIAL	LUNES A DOMINGO	8:00 AM A 12:00 AM
PLAZOLETA DE COMIDAS	LUNES A DOMINGO	10:00 AM A 2:00 AM
PLAZOLETA CAMPESINO SANTANDEREANO	DOMINGOS	5:00 AM A 2:00 PM
INSTALACIONES PASEO SAN FRANCISCO	LUNES A DOMINGO	24 HORAS
PARQUEADEROS	LUNES A DOMINGO	5:00 AM A 12:00 AM

*Nota:* Elaboración propia, 2022

## 4.2 Análisis de referentes

### 4.2.1 Referentes Funcionales

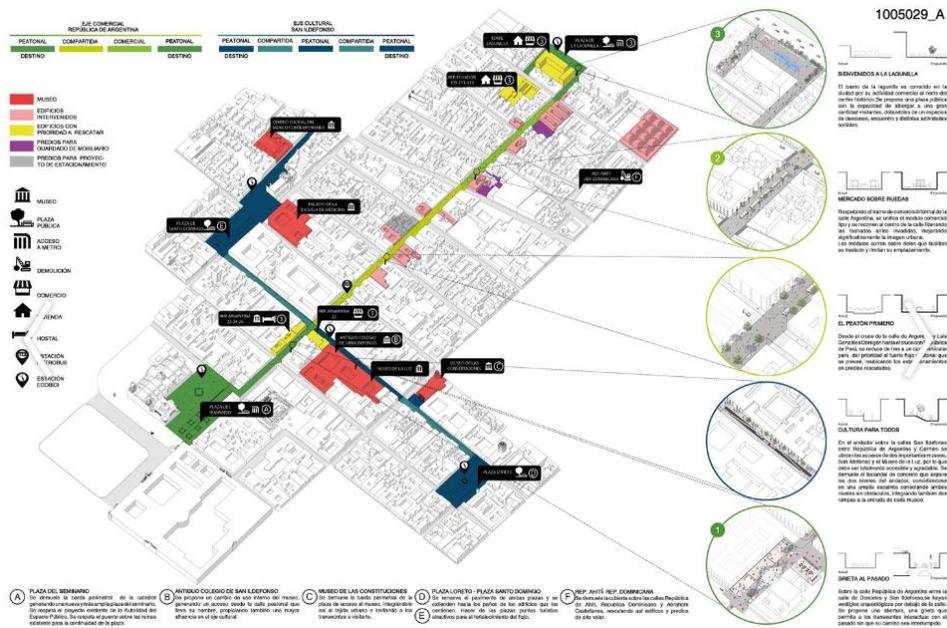
#### 4.2.1.1 Referente I. Concurso sobre la intervención urbana en el centro histórico de la ciudad de México.

En un segundo lugar, se encuentran los aportes Cruz, D (2015) de un concurso sobre la intervención urbana en el centro histórico de la ciudad de México, el cual fue ganado por los arquitectos Gabriela Mosqueda y Abelardo Bravo al presentar su proyecto de interacción multisensorial desarrollados en cada área intervenida. Este respondió de forma efectiva al

deterioro urbano acaecido en la ciudad, así como la mejora en la movilidad y el comercio informal.

Por lo anterior, el objetivo de la propuesta realizada por los Arq. Mosqueda y Bravo contempla el ordenamiento del comercio informal, creación de zonas de esparcimiento, limitar el sus automovilístico y la implantación de anclas que provoquen un flujo natural como se representa en la figura 11, dichas anclas hacen referencia a las plazas públicas que son conectadas por las calles intervenidas y donde coexiste tal intervención con otras construcciones de distintas épocas en el mismo lugar, respetando su arquitectura colonial pero realizando modificaciones complementarias a las zonas que ocupan.

Figura 11. Cortesía de equipo primer lugar



Nota: Ramírez y Bravo, 2015. Ciudad de México. Intervención Urbana: Obtenida de ArchDaily.

Por su parte, para los aspectos de movilidad la figura 12 sobre la dimensión multiescalar y zona a intervenir, permiten observar desde lo macro puntos de referencia, de vías y zona de intervención.

**Figura 12.** *Multiescalar de localización y zona a intervenir.*



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con el software PowerPoint, 2022.

De lo anterior, se encuentra que el centro histórico es el espacio urbano más emblemático de México, por lo tanto, cuenta con vías de alto flujo vehicular (figura 13) dentro de las que principalmente están la Av. Juárez, Eje Norte 1, Eje Central Lázaro Cárdenas y Circunvalación.

**Figura 13. Flujo Vehicular**



*Intersección eje central y República El Salvador. Imagen tomada de Google.*

Nota: Wikipedia, México, 2022. Eje central Lázaro Cárdenas

Por otra parte, en cuanto a los equipamientos la figura 14 representa zonas principales como plazas y jardines, museos y cultura, aspecto religioso, senderos y peatonalización señalizados con su respectivo color.

**Figura 14. Equipamientos**



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con el software PowerPoint, 2022.

De acuerdo con la literatura, este centro histórico de la ciudad de México es el más grande y representativo de Latinoamérica debido a su importancia y relevancia en turismo y riqueza en cultura y la estética de su arquitectura que le representa a este país figura 15.

**Figura 15.** *Arquitectura y cultura.*



*Fuente:* Elaboración Propia, 2022.

#### **4.2.1.1.1 Estrategias**

Parte de su relevancia consiste a diario en lo que transcurre un alto flujo de visitantes entre ciudadanos y turistas, trayendo consigo una dinámica comercial que se ubica en gran parte de las vías vehiculares y peatonales, ocasionando dificultad para transitar por el sector.

#### **4.2.1.1.2 Sectorización**

Es por lo anterior, que se presenta la propuesta de Ramírez y Bravo en la implementación de sus estrategias de organización del comercio informal, zonas de esparcimiento y limitación del flujo vehicular. Para ello, cuentan con la revitalización del centro histórico de México planteándose unos ejes predominantes. El eje comercial en sentido norte-sur, donde la calle Argentina conecta la plaza del Seminario con la nueva Plaza de la Lagunilla, siendo esta la nueva puerta norte al centro histórico.

**Figura 16. Eje Comercial**



*Fuente:* Eje comercial, elaboración propia, 2022.

Seguidamente, el eje cultural en sentido oriente-occidente, donde se crea un recorrido cultural conectando distintos museos de la plaza de Santo Domingo a la Plaza Loreto.

**Figura 17. Eje Cultural**



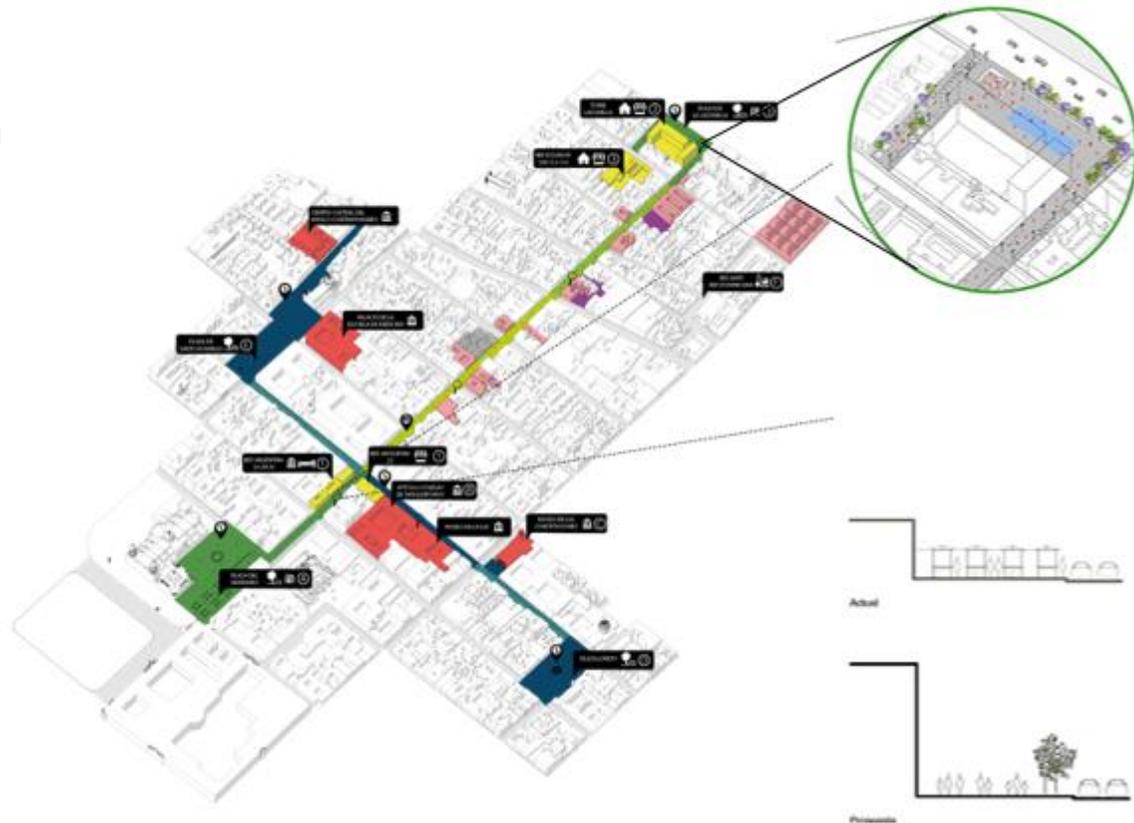
*Fuente:* Eje cultural, elaboración propia, 2022.

Lo anterior, desarrollado mediante acciones como ya mencionadas como: el ordenamiento del comercio informal, la creación de zonas de esparcimiento, limitar el uso del automóvil, anclas que generen un flujo natural.

#### **4.2.1.1.3 Espacio Público**

Adicionalmente, respecto al espacio público en este sector se genera una gran actividad comercial al norte del centro histórico donde se propone un espacio con la capacidad de albergar visitantes dotándolos de espacio de encuentro, descanso y diversas actividades sociales, además de la construcción de bloque con actividades mixtas.

**Figura 18.** *Propuesta y espacios a Intervenir*



*Nota:* Ramírez y Bravo, 2015. Ciudad de México. Intervención Urbana: Obtenida de ArchDaily.

En este sentido, la volumetría de la propuesta contiene dos puestos de comercio divididos mediante locales para la exposición de los productos, tiene una cubierta de dos aguas, paneles solares sobre el costado sur para que los locales gocen de electricidad como se expresa en la figura 19.

**Figura 19.** *Volumetría de la propuesta*



*Fuente:* Elaboración propia, 2022.

#### **4.2.1.1.4 Reubicación vendedores informales**

En consecuencia, de acuerdo con la reubicación de los vendedores informales se propone la demolición de áreas subutilizadas y la construcción de plazas para el encuentro social y mejor transito comercial. Para ello se cuenta con el mercado sobre ruedas, respetándose así, el mercado informal localizado en la zona, por medio de módulos comerciales que se desplacen hacia el centro de la calle permitiendo el tránsito.

**Figura 20.** *Reubicación de vendedores*



*Nota:* Ramírez y Bravo, 2015. Ciudad de México. Intervención Urbana: Obtenida de ArchDaily.

#### **4.2.1.1.5 Peatonalización**

Para la peatonalización, el peatón primero, en este sector desde el cruce de la calle Argentina con Luis Gonzales Obregón hasta el cruce con Republica Perú, debe transitar por carriles que se reducen a un carril vehicular, dando prioridad al fuerte flujo peatonal, reubicando los estacionamientos en predios rescatados. De igual manera, se conserva los edificios históricos de carácter colonial donde, en su planta se conserva el museo que permite dar un vistazo al pasado a los transeúntes sin interrumpir su camino, ver figura 21.

**Figura 21.** *Arquitectura colonial y peatonalización*



*Nota:* Ramírez y Bravo, 2015. Ciudad de México. Intervención Urbana: Obtenida de ArchDaily.

#### **4.2.1.1.6 Conclusiones**

El objetivo principal de esta intervención es fortalecer el alto flujo peatonal que se vive en esta calle gracias al desarrollo del comercio informal que se da allí, cada una de las estrategias utilizadas es en respuesta a la problemática que vive el centro histórico de la Ciudad de México.

**Figura 22.** *Calle república argentina sin intervenir*



*Fuente: google maps, 2022*

Este proyecto es la muestra de que acciones como la peatonalización son pertinentes en espacios públicos que su vivencia diaria así lo requiera, ya que su alto desarrollo de comercio formal e informal incentiva el tránsito diario de personas las cuales requieren de un espacio para caminar con tranquilidad y así apropiarse de él, ya que se están reafirmando como actores sociales de la ciudad al brindarles prioridad en el espacio público, restando un poco de importancia al vehículo.

#### **4.2.1.1.7 Conservación edificios históricos**

Finalmente, en cuanto a lo cultural el sector tienen ubicación y acceso a dos grandes museos San Idelfonso y Museo de La Luz donde se demuele el barandal de concreto que separa convirtiéndose en una amplia escalinata que conecta los dos niveles sin obstáculos como se puede percibir en la figura 22 citada anteriormente.

#### **4.2.1.2 Referente II. Paseo Bolívar/ Renovación del centro de Medellín.**

Ubicado en el centro de Medellín, un lugar con alta riqueza cultural, comercial, artística, arquitectónica un referente de vitalidad para toda la ciudad, donde la carrera bolívar concentra gran parte de esto convirtiéndola en una de las vías más importantes del centro histórico, ver figura 23.

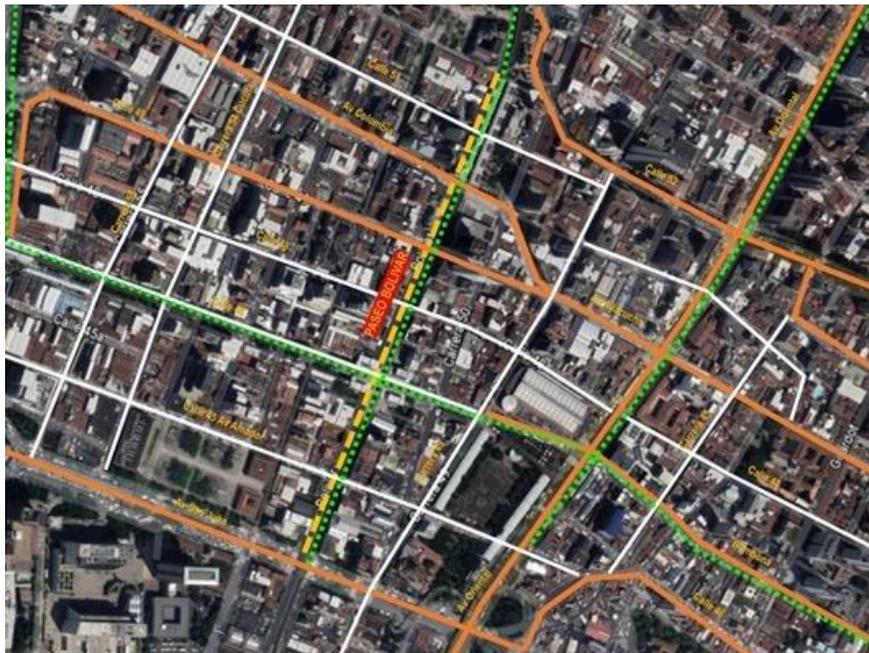
**Figura 23. Carrera Bolívar**



*Fuente:* Concejo de Medellín. (s. f.). Planeación Parques. De <https://es.slideshare.net/ConcejoMDE/planeacion-parques>

#### 4.2.1.2.1 Movilidad

**Figura 24. Movilidad**



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con el software PowerPoint, 2022.

La carrera Bolívar se aprovechó para comunicar el Centro con el Norte de la ciudad por ser una vía de gran extensión plana, es una de las áreas más activas y vitales de la urbe con aproximadamente con un millón de visitantes al día. Cuenta con una línea de metro como eje de conectividad y Avenidas como la San Juan y la Oriental.

#### 4.2.1.2.2 Equipamientos

**Figura 25.** *Equipamientos*



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con el software PowerPoint, 2022.

**Figura 26.** *Riqueza cultural y arquitectónica*



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con el software PowerPoint, 2022.

El Centro de Medellín es reconocido como el lugar con enormes potencialidades derivadas de su riqueza cultural, patrimonial e histórica, cuenta con una importante red de equipamientos, donde se ubican importantes sitios turísticos y culturales a lo que se une la fuerte dinámica comercial.

#### **4.2.1.2.3 Estrategias**

El paseo Bolívar es una de las obras más representativas ejecutada por la Alcaldía de Medellín, ofrece 56,000 m<sup>2</sup> de espacio público, 3,110 m<sup>2</sup> de zonas verdes y el disfrute de cine, lectura, yoga, danza, juegos y recorridos guiados por otra parte le quita carga vehicular y da prioridad al peatón y a los vendedores informales quienes son ubicados en módulos de venta estacionarios.

#### **4.2.1.2.4 Peatonalización**

El Paseo Bolívar da preferencia y prioridad a la movilidad no motorizada, prevaleciendo el espacio para caminar y montar bicicleta en un 70%, en este lugar transitan más de un millón de habitantes de esta manera hacerla más equitativa.

**Figura 27.** *Peatonalización*



*Nota:* Ossa, J. (2018, 11 diciembre). En imágenes: El renovado Paseo Bolívar. El Tiempo., de <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/en-imagenes-el-renovado-paseo-bolivar>.

#### **4.2.1.2.5 Bici usuarios**

Disponen cuatro estaciones de En Cicla dotadas con 80 bicicletas, además de 1 km de ciclo vía donde se registra un promedio de 1,200 usuarios al día.

**Figura 28.** *Bici Usuarios*



*Nota:* Ossa, J. (2018, 11 diciembre). En imágenes: El renovado Paseo Bolívar. El Tiempo., de <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/en-imagenes-el-renovado-paseo-bolivar>.

#### **4.2.1.2.6 Liberar trafico**

Se disminuye el tránsito vehicular a solo un 30% por medio de un carril exclusivo en un solo sentido con índices de velocidad de máximo 30km/h.

**Figura 29.** *Tránsito vehicular*



*Nota:* Medellín. (2018, 11 diciembre). de <https://www.edu.gov.co/noticias/item/67-el-paseo-bolivar-es-un-regalo-de-navidad-para-medellin>

#### **4.2.1.2.7 Corredores verdes**

El Paseo Bolívar busca una conectividad ecológica esto a través de acciones como, crear 3.110 metros cuadrados de zonas verdes y la siembra o recuperación de 338 árboles.

**Figura 30.** *Corredores verdes*



*Nota:* Ossa, J. (2018, 11 diciembre). En imágenes: El renovado Paseo Bolívar. El Tiempo., de <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/en-imagenes-el-renovado-paseo-bolivar>.

#### **4.2.1.2.8 Formalizar vendedores ambulantes**

Por medio de un programa de formalización más de 500 vendedores ambulantes serán legalizados, además de cumplir el propósito de dignificar su trabajo por medio de su reubicación en módulos de venta estacionarios y semi-estacionarios donde se comprometen a dar un aprovechamiento responsable del espacio público.

**Figura 31.** *Módulos de ventas estacionarios*



*Nota:* Ossa, J. (2018, 11 diciembre). En imágenes: El renovado Paseo Bolívar. El Tiempo., de <https://www.eltiempo.com/colombia/medellin/en-imagenes-el-renovado-paseo-bolivar>.

#### **4.2.1.2.9 Espacio público**

La transformación del paseo Bolívar dota este lugar con 463,000 metros cuadrados de espacio público, entre parques biblioteca, zonas de estancia, mobiliario urbano, que busca conectar sitios aislados de la ciudad y permita el desarrollo sostenible e integral del lugar.

**Figura 32.** *Espacio Público*



Fico Gutiérrez en. (2018, 13 diciembre). Twitter. de <https://twitter.com/ficogutierrez/status/1073027289041039362?lang=es>

#### 4.2.1.2.10 Conclusiones

El paseo bolívar es la evidencia de cómo a través de la revitalización de los espacios se puede lograr un gran cambio en la ciudad y que cuando se aplica la prioridad al peatón en este caso a través de la peatonalización en una zona comercial, reafirma esta actividad económica al permitirle al visitante permanecer en el lugar y más aún cuando se dispone lugares de estancia como el mobiliario urbano, vegetación, actividades recreativas, etc. además deja claro que los vendedores informales deben ser parte de las estrategias de revitalización de estos espacios.

*Figura 33. Paseo Bolívar*



*Fuente:* Sandoval, M. A. (2017, 14 julio).

El paseo bolívar es la muestra de cómo se puede aprovechar el potencial del espacio urbano y es así como transforma el espacio debajo del metro de Medellín en lugares de permanencia para la ciudadanía dando prioridad en un 70% a la movilidad no motorizada.

#### 4.2.2 Referentes teóricos

Para el soporte teórico del presente trabajo se eligen cuatro autores con una línea de pensamiento claramente encaminada al desarrollo urbanístico y una sensible percepción del

espacio público en favor del peatón, con el análisis de estos autores se establecen las bases que serán utilizadas en el desarrollo de este trabajo, con el fin de brindar una solución a las problemáticas de este sector, a través de una propuesta de revitalización urbana.

#### 4.2.2.1 *Ciudad para la Gente*

El siguiente autor expuesto como sustento teórico, es el urbanista Jan Gehl, su libro “Ciudades para la gente” servirá como base para el proyecto, ya que sus conceptos son una herramienta útil al momento de entender cómo se mueve la gente en el espacio. A continuación, en la tabla 4 se hace un análisis de los conceptos tomados y que se van a aplicar en el desarrollo de la propuesta de revitalización urbana.

**Tabla 3.**

#### *Conceptos y Elementos*

Concepto	Descripción
<b>La dimensión humana</b>	“Primero moldeamos ciudades y luego ellas nos moldean a nosotros” y “vida entre edificios”, influyen en gran medida en el campo social con un impacto de carácter pasivo (mirar y escuchar) y activo (interacción con otros).
<b>Los sentidos y la escala</b>	Los sentidos y la comunicación tienen un importante papel dentro del impacto generado por las actividades ya que, siendo seres lineales, nos vemos ligados a movernos más lento provocando que las experiencias vividas según la distancia sean percibidas de manera distinta.
<b>Ciudad vital, segura, sana y sostenible</b>	La ciudad vital, viene arraigada a la vida urbana, la ciudad segura, como cualidad urbana primordial, hace hincapié en como los peatones se convierten en la máxima prioridad. la ciudad sostenible, más enfocada hacia el aprovechamiento de los recursos y la integración de alternativas para contrarrestar el uso excesivo del automóvil.
<b>Ciudad a la altura de los ojos</b>	Como condensador de lo anteriormente ya mencionado, las experiencias desarrolladas a través de los sentidos esclarecen que la vida urbana se logra a pie y su calidad recae dentro de la escala reducida.
<b>Conceptos generales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Principio de planteamiento: congregarse y dispersarse</li> <li>• Principios de planificación de transporte</li> <li>• Alentar o rechazar – viendo y oyendo a otros</li> <li>• Ciudad a la altura de los ojos: la vida urbana se logra a pie</li> </ul>

*Nota:* Análisis Ciudades para la gente – Se analizan cada concepto descrito en este. Adaptado de Ciudades para la gente, Jan Gehl (2010).

En este sentido, la tabla 4 permite que se comprenda mejor los conceptos utilizados por el autor para la edificación de los espacios de acuerdo con las necesidades humanas como ambientales y sociales para generar espacios acordes a la relación entre la función y la forma.

#### ***4.2.2.2 Nocturnidad, ciudad 24 horas y sus efectos socio ambientales***

Por último, se presentan los aportes de los autores Bolaños B y Ariza M (2017) en su estudio ciudad 24 horas y sus efectos socio ambientales el cual tuvo como objetivo estudiar la espacialidad nocturna urbana guiada por cuatro elementos dentro de los que se encuentra, las ciudades 24 horas su alcance y relevancia, bienestar social, dimensión espacial y planificación urbana. Dentro de sus resultados encontraron que la planificación adecuada de conlleva a minimizar la contaminación auditiva, ambiental y ecosistémica, de que es aplicable para urbes de todo tamaño y cualquier latitud, finalmente de que necesita de la dimensión de gobernanza para su realización, control y regulación.

Los aportes del estudio, ciudad 24 horas y sus efectos socio ambientales contribuyen a determinar el bienestar social mediante la reinvención de espacios don la planificación urbana cobre mayor relevancia. Para la propuesta del presente proyecto permitiría la reducción de la contaminación, mayor integración de los visitantes y la reubicación de los espacios donde mayor se rige el comercio.

#### ***4.2.2.3 Conclusiones marco teórico***

Después de analizar los referentes teóricos, se determinan las bases para el desarrollo de este proyecto urbano, la revitalización urbana de un sector deteriorado de la ciudad se puede lograr con pequeñas intervenciones que hacen grandes diferencias, que, sin importar la

dimensión de dicha intervención, se puede logra el resultado que dé solución a las problemáticas que se sufren. Esto se puede lograr con la inclusión de la catálisis urbana.

La propuesta deben ser un resultado humano, una intervención sostenible y equilibrada social, económica y ambientalmente, que tenga en cuenta la escala humana como centro de desarrollo, y la generación de espacios que hagan que los usuarios desarrollen sentido de pertenecía y una conexión con estos lugares.

### 4.3 Normativa

**Tabla 4.**

*Normatividad*

NORMA	RELEVANCIA
<b>Ley 1988 del 2019 Congreso de Colombia</b>	<p>- art. 1: Establecer lineamientos generales para la formulación de la política pública de los vendedores informales, con el fin de garantizar los derechos a la dignidad humana, al mínimo vital, al trabajo y a la convivencia en el espacio público.</p> <p>- art. 2: La política pública de los vendedores informales, constituye el conjunto de principios, lineamientos, estrategias, mecanismos, programas y proyectos, que orientarán las acciones del estado, con el fin de disminuir el impacto negativo que trae la ejecución de las políticas públicas de recuperación del espacio público.</p>
<b>Ley 2037 del 2020 Congreso de Colombia</b>	<p>-art 6: El ordenamiento del territorio Municipal y Distrital tiene por objeto complementar la planificación económica y social con la dimensión territorial, identificar las necesidades del espacio público, priorizando los requerimientos de los niños, niñas, adolescentes, mujeres, adultos mayores y personas en condición de discapacidad, racionalizar las intervenciones sobre el territorio y orientar su desarrollo y aprovechamiento sostenible.</p>
<b>Manual de diseño y construcción de los componentes de espacio público</b>	<p>Manual de trabajo aplicable en caso de creación, dotación, recuperación, o mantenimiento del espacio público. En él se definen parámetros para el diseño y construcción de los componentes básicos del espacio público.</p>
<b>Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga (POT)</b>	<p>-Capitulo 3: Sistemas de espacio público.</p>

<b>Plan Maestro de Espacio Público. (PMEP)</b>	El PMEPE de Bucaramanga se configura desde la perspectiva del espacio público como la esencia vital de la ciudad y la piel de la democracia.
<b>Decreto 1504 de 1998</b>	<p>-art 1: El deber del estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo, los municipios y distritos deberán dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.</p> <p>-art 3: El espacio público comprende, entre otros los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Los bienes de uso público, es decir aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes de territorio nacional, destinados al uso o disfrute colectivo.</li> <li>b) Los elementos arquitectónicos, espaciales, y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza, uso o afectación satisfacen necesidades de uso público.</li> <li>c) Las áreas requeridas para la conformación del sistema de espacio público en los términos establecidos en este decreto.</li> </ul>
<b>Manual para el diseño y construcción del espacio público de Bucaramanga MEPB</b>	Este manual es un instrumento que define los parámetros y elementos para el diseño y la construcción de los componentes básicos del espacio público de la ciudad de Bucaramanga.
<b>Resolución 080 de 2021 Dirección de Tránsito Bucaramanga</b>	En esta resolución, la dirección de tránsito del Municipio de Bucaramanga da los lineamientos para organizar las rutas de tránsito, zonas de cargues y descargues, capacidades permitidas y los horarios en los que se puede hacer dicha actividad.

*Fuente:* Elaboración propia, 2022

## 5 Marco contextual

### 5.1 Contexto político y económico

El contexto geopolítico se encuentra formado por diferentes barrios como; Norte Bajo, San Rafael, el Cinal, Chapineros, San Francisco, Alarcón y Comuneros pertenecientes a la comuna 3 de la ciudad de Bucaramanga. San Francisco, ubicado desde la calle 14 hasta la calle 22 y desde la carrera 15 hasta la 27. Al norte de la capital de Santander, es una de las zonas céntricas con más demanda y con una ubicación estratégica privilegiada; conecta con las principales vías de la

ciudad y es uno de los barrios más residenciales y centrales de Bucaramanga (Maff construcciones, 2018).

*Figura 34. Estadio Alfonso López*



Fuente: Bucaramanga en. (2019, 24 marzo). Twitter.  
<https://twitter.com/bucaramanga/status/1109666210596225024?lang=es>

Gracias a su privilegiada ubicación está rodeado de importantes equipamientos de la ciudad tales como el Estadio Alfonso López y su complejo deportivo, la Universidad Industrial de Santander, diferentes institutos educativos, el parque San Francisco, la Iglesia San Francisco y la Plaza de Mercado San Francisco. Siendo este; uno de sus mayores motores económicos, ya que no solo la plaza en sí mueve el comercio, sino que; es alrededor de ella donde se ubica la mayor parte de negocios, ya sea ferreterías, supermercados, almacenes de cadena, cristalerías, graneros, estancos, etc. Ubicados entre las calles 13 y 14 y Cra 20 y 24. En suma, otro de los motores económicos del barrio San Francisco es el calzado y la marroquinería pues es pionero en esta industria y es reconocido como el Distrito del Calzado donde año a año se celebra el Tour del Calzado, se ubica en el eje vial de la Calle 19 y Calle 20 entre Cra 23 y Cra 21.

## 5.2 Contexto Socio- Cultural

San Francisco es uno de los barrios con más tradición e importancia en la ciudad de Bucaramanga, además de esto, es un sector donde se presenta un crecimiento en el desarrollo social y cultural de forma importante. Durante los últimos años se ha renovado su estructura educativa, con La universidad industrial de Santander que es el epicentro del desarrollo cultural y educativo no solo del sector sino de la ciudad y su área metropolitana, considerada como la tercera mejor universidad del país (UIS Colombia, 2018) Además, este sector cuenta con universidades como la USTA y UDI que año a año crecen tanto en cobertura como en infraestructura, y no se puede dejar atrás el Colegio Santander; cuna de sabiduría y grandes pensadores.

*Figura 35. Universidad Santo Tomas de Aquino*



*Fuente:* Lubo, J. (s. f.). Tu CAU. <http://bucaramanga.ustadistancia.edu.co/index.php/tu-cau>

**Figura 36.** *Caballo de Bolívar*



*Fuente:* Pabón, F. (2021, 20 octubre). Intervienen la zona aledaña al Monumento Ecuestre de Bolívar, cerca de la UIS

Culturalmente dotado de monumentos como el caballo de Bolívar, la arquitectura gótica de la Iglesia San Francisco, la tradicional plaza de mercado y el parque Cristo Rey. Estos, lugares emblemáticos llenos de historia que han marcado de una u otra forma el diario vivir de los habitantes de este sector.

**Figura 37.** *Iglesia San Francisco, Bucaramanga*



*Fuente:* Jiménez, R. R. (2014, 7 enero). San Francisco.

### **5.3 Análisis multiescalar**

#### ***5.3.1 Escala general Metropolitana***

##### ***5.3.1.1 Movilidad y transporte público***

La Ciudad de Bucaramanga tiene una red de vías regional bastante completa, al oriente conecta con la Ciudad de Cúcuta, al occidente conecta con el Magdalena medio y la ciudad de Medellín, al sur conecta con el centro del país, ciudades como Tunja y Bogotá, y al norte conecta con toda la costa caribe.

Inaugurado el 22 de diciembre del año 2009 Metrolínea es el Sistema de Transporte masivo que opera en la ciudad de Bucaramanga y su área metropolitana. La ciudad tiene tres arterias principales que la atraviesan de norte a sur. La carrera 15, la carrera 27 y la carrera 33.

La ciudad cuenta con una red naciente de ciclorrutas. La primera etapa incluye la construcción de 20 km que conectan barrios estratégicos como Real de minas con el centro y el barrio San Francisco. Se buscó crear una conexión entre universidades, parques y lugares de encuentro (Arias, 2019).

**Figura 38** *Movilidad y Transporte*



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.

### 5.3.1.2 *Espacio público*

En la ciudad de Bucaramanga se sigue agotando el espacio público, y estamos frente a un problema estructural, y las medidas tomadas hasta el momento han sido insuficientes. Hay cinco causas principales que explican el caos que se vive. La alta informalidad, la falta de control urbano, la falta de autoridad y la falta de cultura y educación por parte de la ciudadanía (Editorial, 2021). En la imagen a continuación vemos la ubicación de los principales parques de la ciudad de Bucaramanga.

**Figura 39.** *Espacio público*



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.

### **5.3.1.3 Equipamientos generales**

Los equipamientos de la ciudad de Bucaramanga están divididos de la siguiente manera. Los equipamientos de salud ocupan un 16%, los equipamientos de servicios ocupan un 5%, los equipamientos culturales ocupan un 6%, los equipamientos de culto ocupan un 39%, equipamientos institucionales ocupan un 11%, equipamientos de abastecimiento de alimentos ocupan un 2%, los equipamientos de servicios fúnebres ocupan un 5% y finalmente los equipamientos recreativos ocupan un 16%. (POT Bucaramanga, 2013).

**Figura 40. Equipamiento**



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.

### 5.3.2 Escala Intermedia

#### 5.3.2.1 Movilidad y transporte intermedio

Este sector cuenta con un ciclo ruta que viene por la carrera 35, baja por la calle 33 hasta y cruza por la carrera 21 en sentido sur norte conecta hasta la Universidad Industrial de Santander y en sentido norte sur conecta con el sector de acrópolis y las Unidades Tecnológicas de Santander. Tiene conexión con el sistema de transporte masivo por las carreras 15, 27 y 33. Además de esto tiene conexión vehicular en sentido oriente occidente por las calles 36, 12, 9 y por la avenida quebrada seca.



**Figura 42. Espacio público**



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.

### 5.3.2.3 Equipamientos

Este sector cuenta con una gran variedad de equipamientos de todo tipo, empezando por los educativos más relevantes, la ciudad universitaria y colegios como el Santander, en equipamientos deportivos está la ciudad deportiva que contiene el estadio departamental de fútbol, el estadio de atletismo, canchas de tenis, patinodromo y otros por el estilo. En sector salud tiene el hospital universitario de Santander, múltiples parques y zonas de esparcimiento, a rasgos generales el sector parece estar muy completo en su estructura de equipamientos.

**Figura 43. Equipamientos**



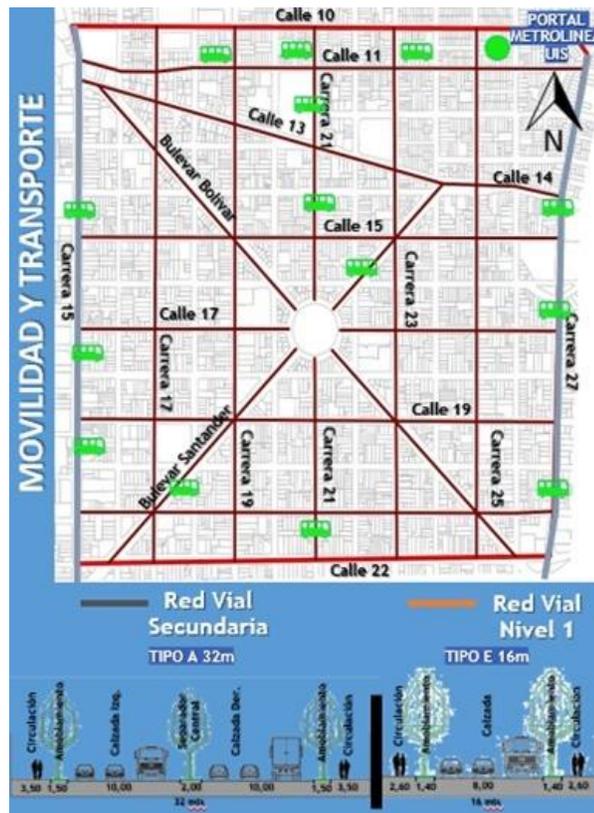
*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.

### 5.3.3 Escala específica

#### 5.3.3.1 Movilidad y transporte

Este sector específico cuenta con portal de Sistema de Transporte Masivo, el portal Metrolínea UIS, tiene dos bulevares, el Bulevar Bolívar y el Bulevar Santander que se cruzan en el parque o glorieta San Francisco. Dos de las tres arterias vehiculares principales, las carreras 15 y 27, es una zona bien ubicada y bien conectada con el resto de la ciudad y el área metropolitana. Las vías cuentan con 2 tipos de perfiles viales, la red vial secundaria tipo A con 32 m de ancho y la red vial nivel 1 tipo E con 16 m de ancho.

Figura 44. Movilidad y transporte

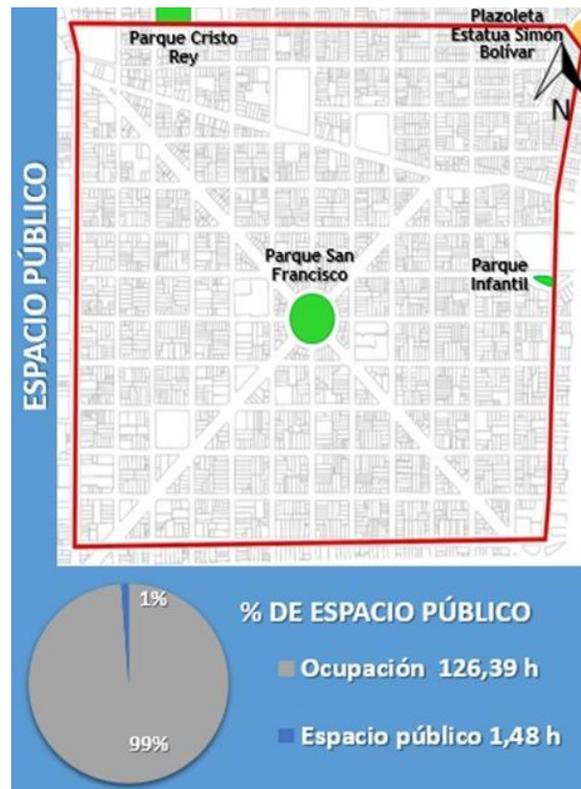


Fuente: Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.

### 5.3.3.2 Espacio público

La densidad urbana del sector es muy alta, el espacio verde y el espacio público significa solo el 1%, en 126 hectáreas apenas 1.48 corresponden a parques y plazas. De las cuales solo hay tres parques, el parque infantil, el parque Cristo rey y el parque San Francisco que es el principal de este sector, y una plazoleta, la de la estatua Simón Bolívar.

Figura 45. *Espacio público*



Fuente: Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.

### 5.3.3.3 Equipamientos

Este sector cuenta con gran número de equipamientos, los de salud que son dos: la clínica la merced, y la UIMIST. Hay tres equipamientos religiosos: Iglesia San Francisco, Parroquia Vicente de Paul, y la iglesia Cristo Rey. Hay siete equipamientos educativos, los más importantes son: Colegio Virrey Solís, SENA, Universidad Santo Tomás, Instituto Educativo Cristo rey, Colegio Sagrado Corazón. Hay un equipamiento recreativo, Club la chispa. Un equipamiento de alimentos, la plaza de mercado San Francisco. Y un último equipamiento de seguridad, el CAI San Francisco.

Figura 46. Equipamientos



Fuente: Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.

#### 5.3.3.4 Localización

El proyecto se localiza en Colombia, la ciudad de Bucaramanga, capital del departamento de Santander. En la comuna tres, barrio San Francisco zona sur del centro de la ciudad. Entre las calles 11 y 15 y las carreras 20 y 24.

**Figura 47. Localización**

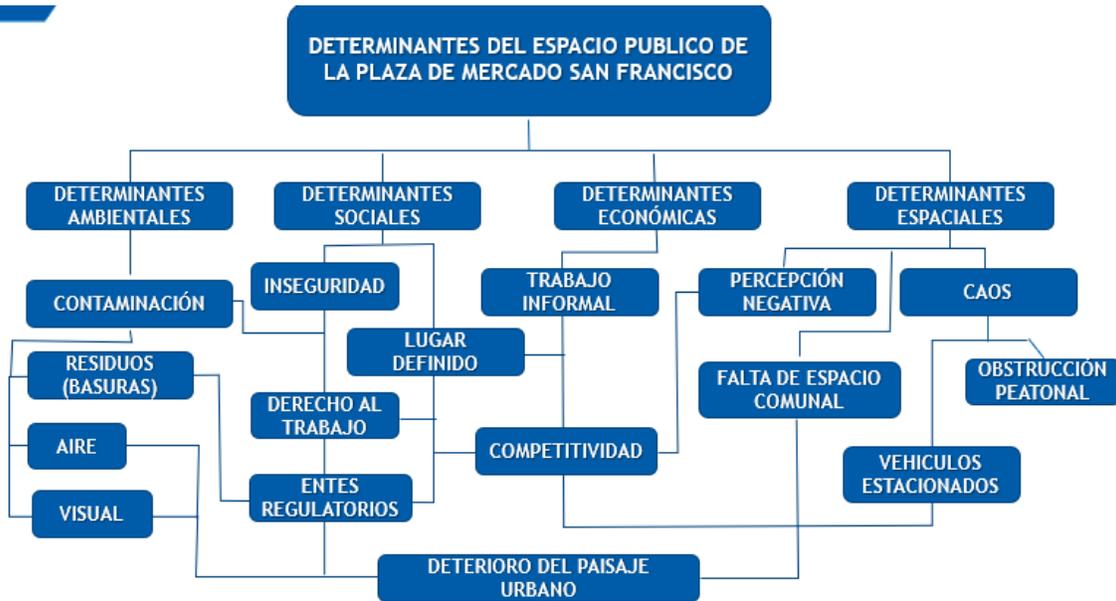


*Fuente:* Elaboración propia, 2022.

### **5.3.3.5 Determinación del sector**

La figura 48, representa las determinantes de sector las cuales se pueden clasificar según lo ambiental, social, económico y espacial. Estas cumplen funciones que las identifican como la descripción de los aspectos contaminantes, de seguridad, derecho al trabajo, entes regulatorios, trabajo informal, percepciones, espacio comunal y flujo vehicular.

**Figura 48.** *Determinación del sector público*



*Fuente:* Elaboración propia, 2022.

### 5.3.3.6 *Determinante ambiental*

La figura 49, ilustra un poco el contexto ambiental de la plaza de mercado, en ella se contempla también de acuerdo con la distribución del espacio, cuáles son las zonas que más se encuentran afectadas. Esto significa mayor flujo de personas y de vehículos.

**Figura 49.** *Determinante ambiental*



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.

### 5.3.3.7 *Determinante social.*

Las relaciones sociales que se comparten dentro de la movilidad de la plaza giran en torno a sus actividades y relaciones mercantiles, tal como se observa en la figura 50.

**Figura 50.** *Determinante social*



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado la herramienta PowerPoint, 2022.

### 5.3.3.8 *Determinante económico*

Dentro de la figura 51, se describe la ubicación y relaciones comerciales que cada vendedor representa en su puesto de trabajo bien dentro del mercado o fuera de él.

**Figura 51. Determinante económico**



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.

### 5.3.3.9 Determinante espacial

La ubicación y distribución de los puestos de ventas a los alrededores de la plaza de mercado permiten identificar tanto el flujo vehicular como de personas, los lugares de preferencia y comercialización.

**Figura 52. Determinante espacial**



*Fuente:* Tomado de Google Maps y adaptado con la herramienta PowerPoint, 2022.