

6 Marco Proyectual

6.1 Criterios de Intervención

A continuación, la tabla 6 matriz diagnóstica DOFA; permite realizar un bosquejo acerca de la naturaleza de las debilidades, oportunidades, fortalezas y amenazas vigentes en el eje vial de la Calle 13 entre Carreras 20 y 24 contiguo a la plaza de mercado San Francisco.

Tabla 5.

Matriz diagnóstica DOFA.

Debilidades	Oportunidades	Fortalezas	Amenazas
vía de acceso principal (calle 13) existe desorden vehicular: vehículos estacionados, camiones de cargue y descargue y vendedores ambulantes que obstaculizan el paso.	La vía de acceso principal brinda la oportunidad de ser convertido en nuevo espacio público debido a que el flujo vehicular es caótico y lento haciendo uso de un solo carril.	Su ubicación es estratégica ya que se encuentra cerca y conectada a varios hitos de la ciudad, como la Villa olímpica, el parque y la catedral de San Francisco y el Portal del SITM Ciudad universitaria UIS.	Existe un alto riesgo de accidentabilidad por la constante obstrucción del paso peatonal.
Carencia de zonas verdes, mobiliario urbano, zonas de estancia.	Desarrollar un nuevo espacio público con zonas de esparcimiento, mobiliario urbano y zonas verdes de calidad para el disfrute de los visitantes.	El amplio perfil vial ofrece un potencial para el desarrollo de un proyecto de revitalización al espacio público.	Las condiciones actuales afectan el desarrollo de estas zonas.

Invasión del espacio público por parte de los vendedores ambulantes.	Dignificar el trabajo de los vendedores informales a través de la reubicación en módulos de venta.	Es un motor económico importante de la ciudad.	Alto riesgo de contraer enfermedades debido a la falta de salubridad y condiciones de higiene.
El sector no cuenta con un lugar adecuado para la disposición final de las basuras.	Diseñar un lugar para la disposición final de las basuras.	Realizar un adecuada y sostenible disposición final de las basuras.	Contaminación ambiental y visual.
El horario limitado de la plaza.	Ser el primer sector de este tipo en la ciudad en ser activo 24 horas.	Las personas disfrutan de estadía en el lugar.	Alto índice de criminalidad en las horas de no funcionamiento.

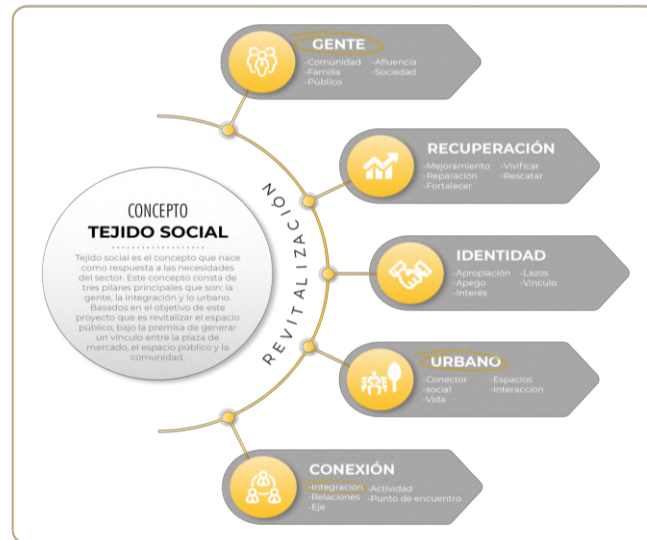
Fuente: Elaboración propia, 2022.

6.2 Concepto de diseño

Analizando un juego de palabras que va acorde a la situación estudiada, surge la frase “vida urbana” como una estrategia que nace en respuesta a las necesidades del sector. Esta consta de tres pilares principales que son: la gente, la integración y lo urbano. Basados en el objetivo de este proyecto que es revitalizar el espacio público, bajo la premisa de generar un vínculo entre la plaza de mercado, el espacio público y la comunidad, bajo el concepto de tejido social.

6.2.1 Concepto

Figura 53. Tejido social



Fuente: Elaboración propia, 2022.

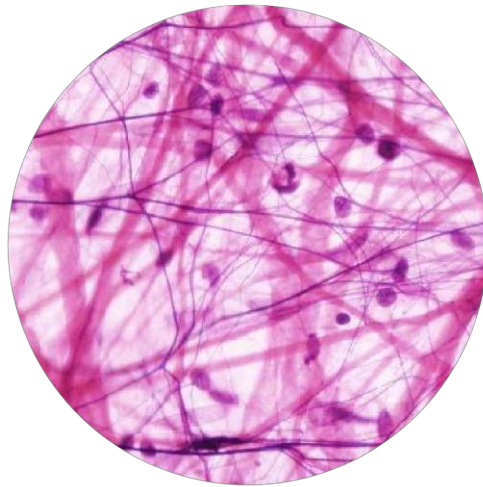
La idea de tejido surge por la necesidad de generar un vínculo en el lugar. El tejido conectivo es la mejor forma de representar lo que puede lograr esta intervención urbana con la comunidad, ya que este tejido sostiene, protege y estructura otros nuevos tejidos y órganos del cuerpo. Objetivos que se quieren alcanzar por medio este proyecto. Sostener el derecho al trabajo de los vendedores informales, proteger el disfrute del espacio público y estructurar nuevas relaciones sociales y económicas.

6.2.2 Tejido social

Con el concepto del proyecto definido, se toma como base el tejido conectivo bajo la vista del microscopio, se realiza una descomposición que da como elemento inicial de módulo un triángulo recto; este módulo se rota, se gira, se traslada, y se repite en diferentes tamaños, marcando en la unión de sus hipotenusas una secuencia de ejes que posteriormente van a ser

usadas como líneas de deseo en el trazado de senderos peatonales en el diseño del proyecto. Ver figura 54 tejido conectivo.

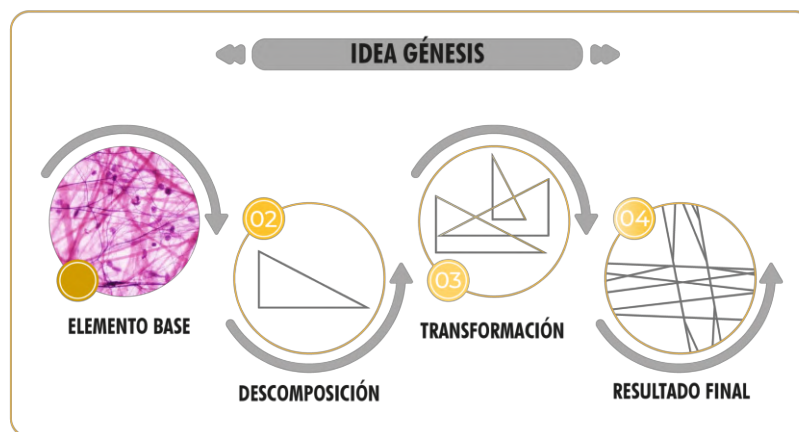
Figura 54. Tejido conectivo



Fuente: Tejido conectivo, Curiosoando, 2022.

6.2.3 Ideas Génesis

Figura 55. Ideas Génesis

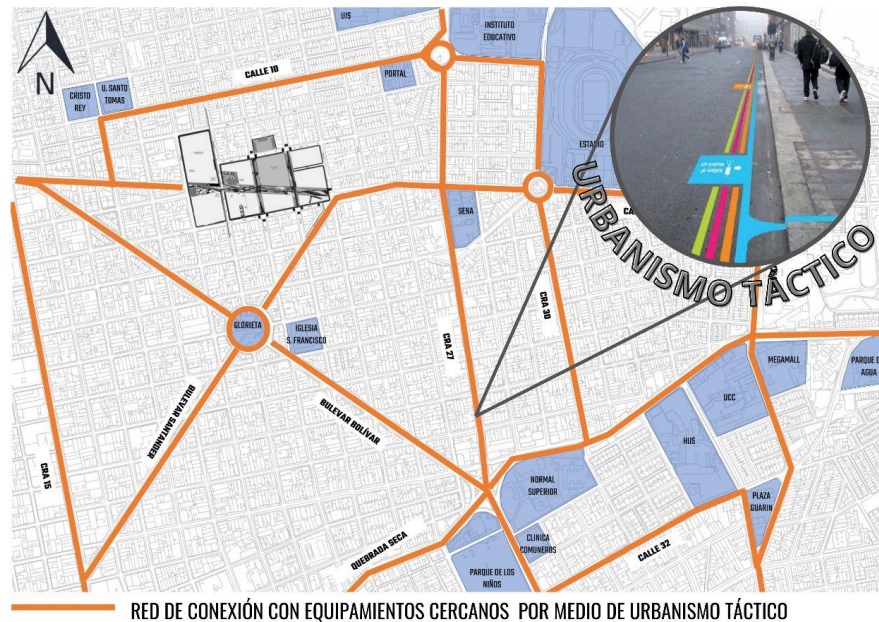


Fuente: elaboración propia, 2022.

6.3 Lo urbano

6.3.1 Implantación

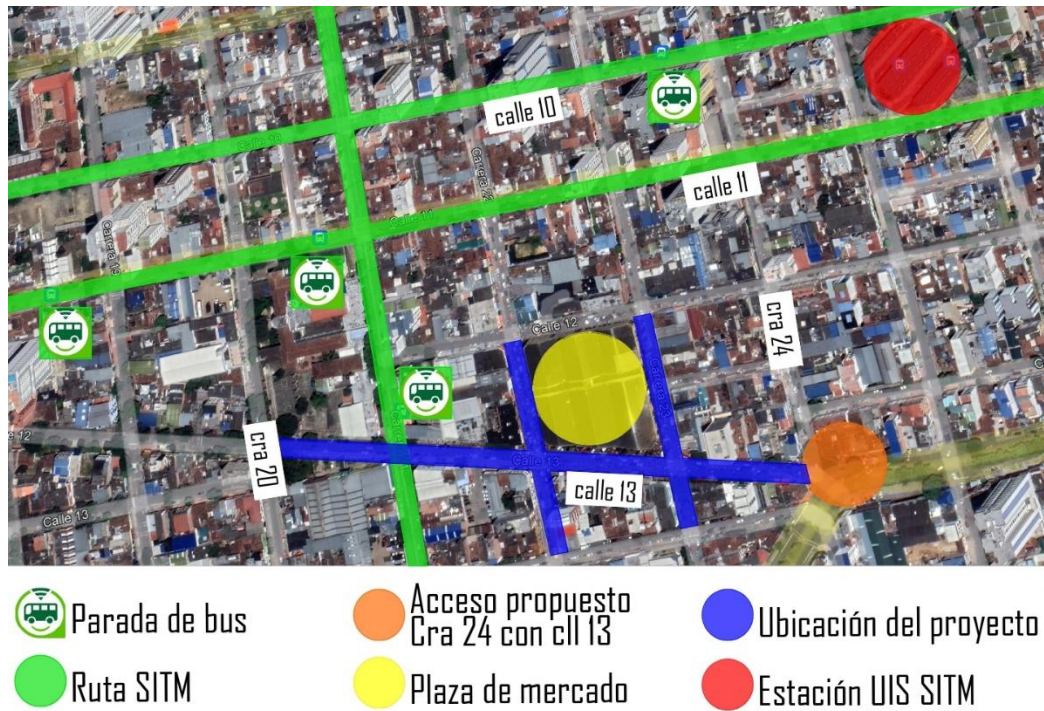
Figura 56. Propuesta de Implantación



Fuente: Elaboración Propia, 2022.

El paseo San Francisco se encuentra estratégicamente implantado, en la zona nororiental de la ciudad atravesando el eje de la Calle 13 entre carreras 20 y 24, interconectando con hitos importantes como la villa olímpica Alfonso López, la Universidad industrial de Santander, La plaza guarín, el hospital universitario de Santander, entre otros. Con el fin de generar una red e integración de estos espacios. Esto se logra a través de acciones de urbanismo táctico con las cuales se pretende cumplir con este propósito como se representa en la figura 57 propuesta de implantación.

Figura 57. Conectividad del sector



Fuente: Elaboración Propia, 2022.

El proyecto cuenta con diferentes accesos, el acceso principal por la carrera 24 con calle 13 por donde se propone el inicio del recorrido en el sector cultural y diferentes accesos secundarios, entre ellos el ingreso vehicular y peatonal por la calle 14 ingresando a través del paseo comercial, por otra parte, en las intersecciones de las carreras 22 y 23 con las calles 12 y 14, logrando una distribución de las cargas a la hora del ingreso de los visitantes en sus diferentes medios de transporte.

6.3.2 Movilidad multimodal

La movilidad multimodal hace referencia a la forma en que las personas viajan a través de múltiples medios de transporte, esta variedad de medios de transporte incluye. La movilidad peatonal, que demanda de espacio público amplio y de calidad, en donde el peatón pueda

transitar de forma segura. La movilidad por bicicleta, que demanda una infraestructura con recorridos continuos, donde se encuentren interconectados los nodos de la ciudad entre sí, y que el biciusuario esté protegido del automóvil. La movilidad a través del transporte público debe estar respaldado por un sistema de transporte masivo robusto y fortalecido, que responda a la demanda. Y por último la movilidad a través del vehículo particular. (Samar, 2021) a continuación, se muestran los esquemas de movilidad multimodal en el proyecto.

6.3.2.1 Movilidad peatonal

Figura 58. Movilidad peatonal



Fuente: Elaboración propia, 2022.

6.3.2.2 Movilidad bicicleta

Figura 59. *Movilidad bicicleta*



Fuente: Elaboración propia, 2022.

6.3.2.3 *Movimiento vehicular*

Figura 60 *Movimiento vehicular*



Fuente: Elaboración propia, 2022.

6.3.2.4 *Movilidad transporte masivo*

Figura 61. *Transporte masivo*

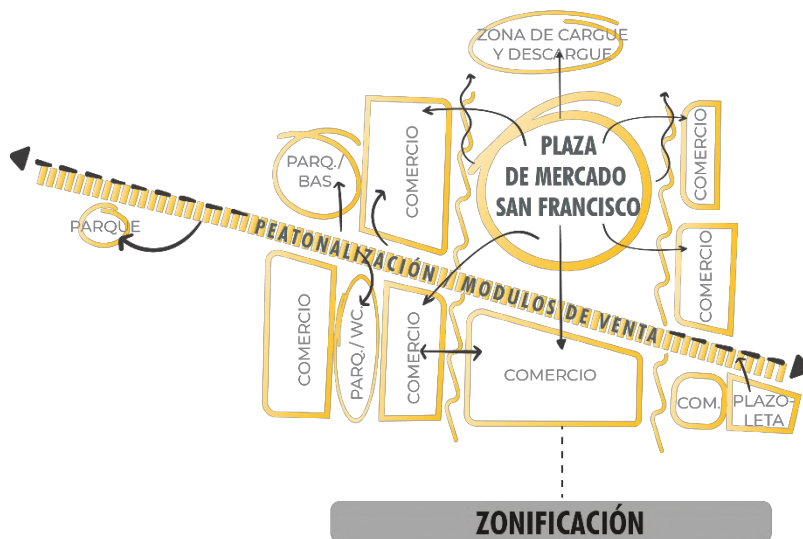


Fuente: Elaboración propia, 2022.

6.4 Zonificación

Teniendo claras las problemáticas del lugar, invasión al espacio público, caos y desorden vehicular, mal manejo en las basuras e inseguridad. E identificadas las acciones urbanas a implementar en el sector, se desarrollan unas estrategias de diseño. El paso inicial es dividir todo el paseo en cuatro sectores, con el fin de crear una dinámica de espacios, de usos y de actividades que inviten al peatón a permanecer en el lugar, generando un recorrido que despierte interés, por la armonía y organización. Compuesto cada uno por zonas verdes, mobiliario urbano, módulos comerciales, módulos donde se reubicar los vendedores ambulantes, y una cicloruta que comunica de principio a fin el proyecto. Como se observa y especifica en la figura 62 de Zonificación y la tabla 7 de programa urbano y necesidades.

Figura 62. Zonificación



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Siempre se buscó la integración del comercio, formal e informal, la conexión de las actividades que a diario se desarrollan, pero con una mejor calidad de espacio público. Lograr una revitalización, no solo del espacio público, sino también de un equipamiento tan rico culturalmente como lo es la plaza de mercado San Francisco.

Tabla 6.

Programa urbano y necesidades

PROGRAMA URBANO	NECESIDAD
Módulos para vendedores informales	Dignificar trabajo de los vendedores informales
Plazoleta Campesino Santandereano	Contextualización para el visitante del lugar
Zonas verdes	Armonizar el proyecto por medio de vegetación
Teatro al aire libre	Espacios de esparcimiento
Cicloruta	Movilidad multimodal
Lote para cargue y descargue	Organizar la operación de abastecimiento de la plaza
Plazoleta gastronómica	Espacios de esparcimiento conectados con las

Módulos comerciales	tradiciones de la ciudad Diversificar las actividades comerciales y abarcar las diferentes necesidades del usuario
Biciparqueaderos	Espacios seguros de parqueo
Punto limpio	Espacio para la correcta disposición de las basuras
Baños públicos	Comodidad para el visitante
Parqueaderos de cargue y descargue	Espacios para parque, cargue y descargue
Parqueaderos subterráneos	Espacios seguros de parqueo

Fuente: Elaboración propia, 2022.

6.5 Topografía del sector

En este apartado se encuentra la información topográfica del sector por medio de un corte urbano que evidencia las características del terreno en la intervención y las diferentes cortas de nivel que lo componen. Como se puede observar en las figuras 63 topografía del sector y 64 corte urbano.

Figura 63. *Topografía del sector*



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Figura 64 Corte urbano



Fuente: Elaboración propia, 2022.

6.6 Propuesta urbana general

El paseo urbano San Francisco está compuesto por diversas actividades que buscan incentivar el interés por conocer este proyecto. Este paseo se divide en cuatro sectores, que son: el sector cultural, sector comercial, sector gastronómico y sector recreativo, cada uno de estos compuestos por diferentes puntos de interés y puntos en común como los módulos dispuestos para los vendedores informales que se asentaban en el lugar, generando un mercadillo a lo largo del proyecto. Todas estas actividades se desarrollarán en un horario nocturno extendido, con el fin de incentivar el uso del proyecto en diferentes horas del día y contrarrestando la muerte de este lugar cuando la plaza San Francisco cierra sus puertas. El principal propósito de esta propuesta es abarcar la mayoría de las necesidades y problemáticas que viven los diferentes actores del proyecto, lo cual hará que estos se apropien del espacio público y disfruten de él. Tal como se representa en la figura 65 planta urbana general.

Figura 65. *Planta urbana general*



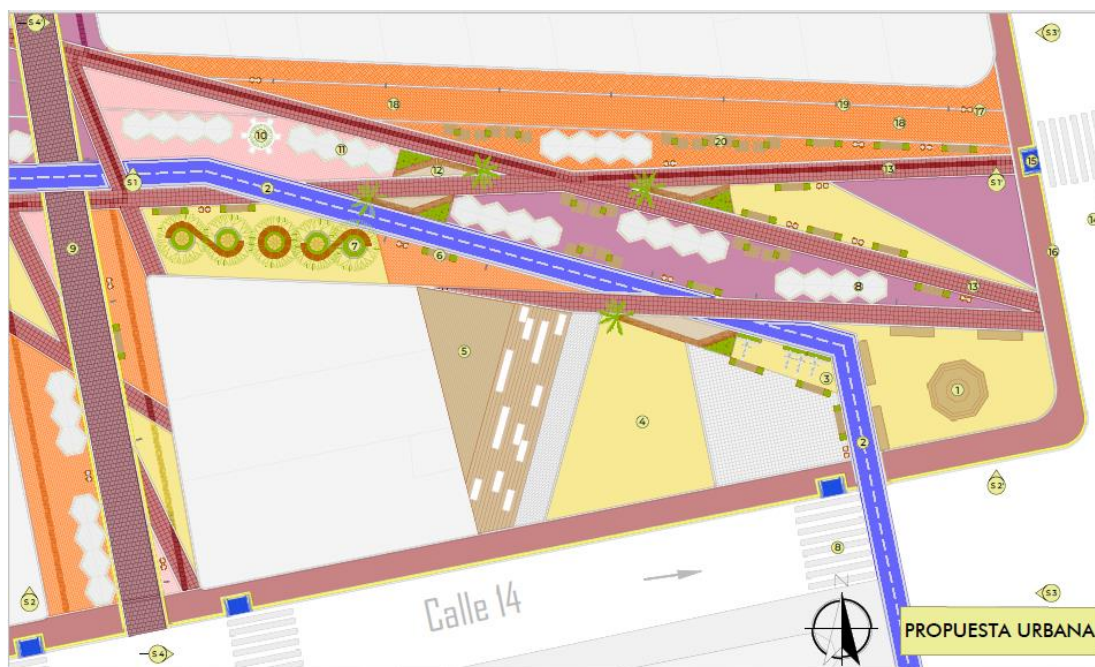
Fuente: Elaboración propia, 2022.

6.6.1 *Sector Cultural*

Este sector es el encargado de dar inicio al recorrido por el paseo san francisco y de poner en contexto a los visitantes en cuanto a la historia de la ciudad y del lugar, esto se logra a través de una plazoleta de recibimiento a la que se le otorga el nombre de Plazoleta en honor al campesino santandereano, gracias a la conexión directa que se encuentra en una plaza de mercado entre el campo y la ciudad. En esta plazoleta se ubica un monumento en honor a su nombre la cual está rodeada de placas informativas donde los visitantes pueden conocer diferentes datos curiosos de la ciudad, del lugar, etc. Por otra parte, cuenta con un teatro al aire libre donde se podrán desarrollar actividades y presentaciones como bailes, reuniones, obras de teatro, etc. Y como se mencionó anteriormente todo esto acompañado del mercadillo ambulante,

diferentes tipos de mobiliario urbano y el recorrido de la cicloruta. Como se representa en las figuras 66 planta sector cultural, figuras 67 y 68 corte longitudinal y figuras 69 y 70 cortes transversales.

Figura 66 *Planta sector cultural*



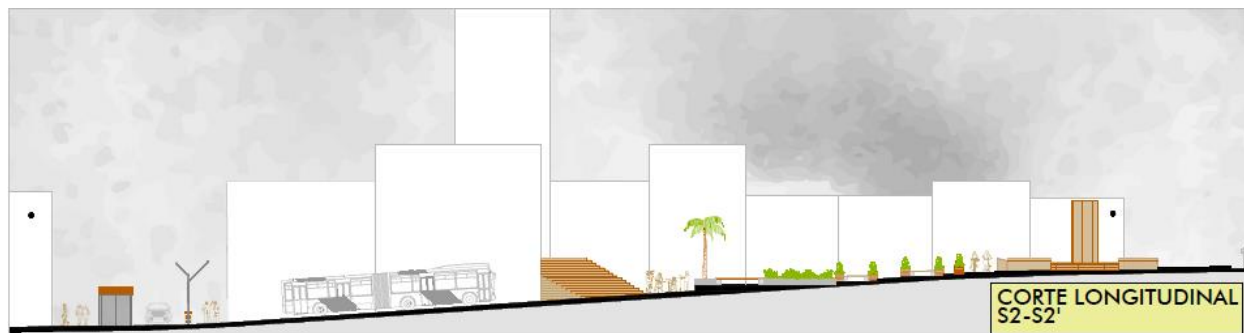
Fuente: Elaboración propia, 2022.

Figura 67. *Corte longitudinal s1-s1' sector cultural*



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Figura 68. Corte longitudinal s2-s2' sector cultural



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Figura 69. Corte transversal s3-s3' sector cultural



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Figura 70. Corte transversal s4'-s4 sector cultural

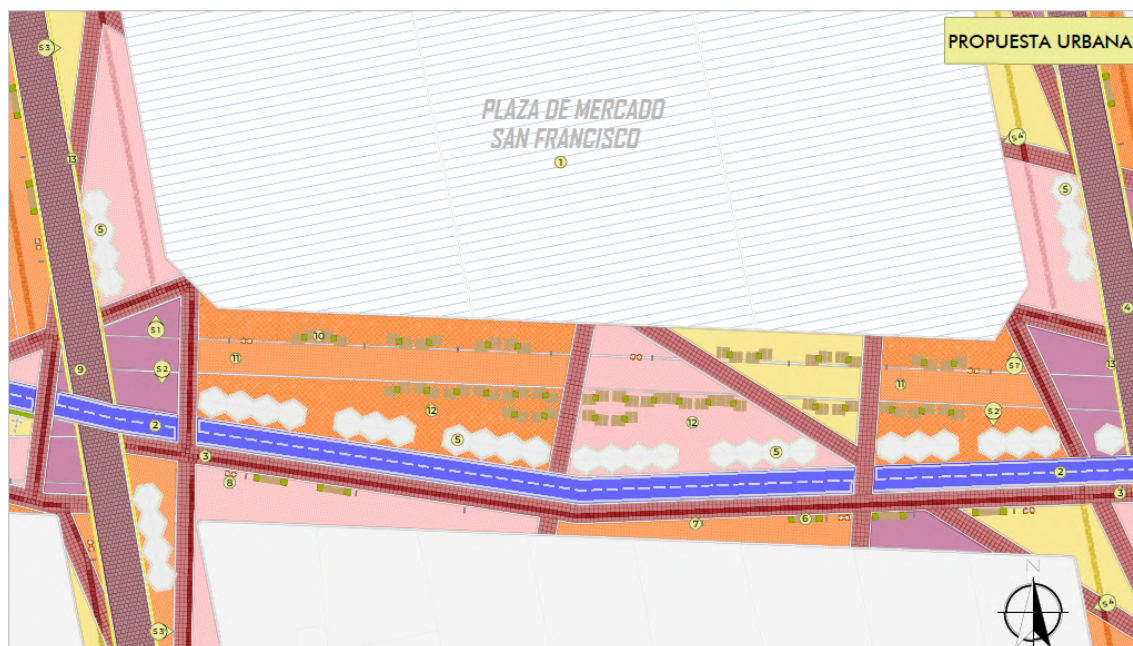


Fuente: Elaboración propia, 2022.

6.6.2 Sector Comercial

El sector comercial comprende la mayoría de los módulos del mercadillo ambulante puesto que, es en este sector donde se desarrolla gran parte de la actividad económica. pues es acá donde se ubica la plaza de mercado San Francisco. Potencializando esta actividad económica a través de la extensión de este mercadillo en el horario nocturno evitando la muerte de este espacio en las noches e incentivando la reactivación de la plaza en un horario más prolongado.

Figura 71. *Planta sector comercial*



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Figura 72. *Corte longitudinal s1-s1' sector comercial*



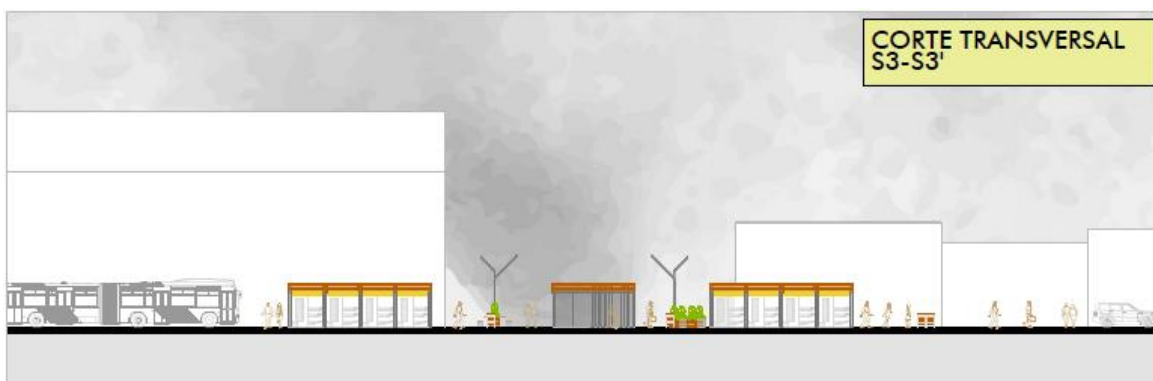
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 73. Corte longitudinal s2'-s2 sector comercial



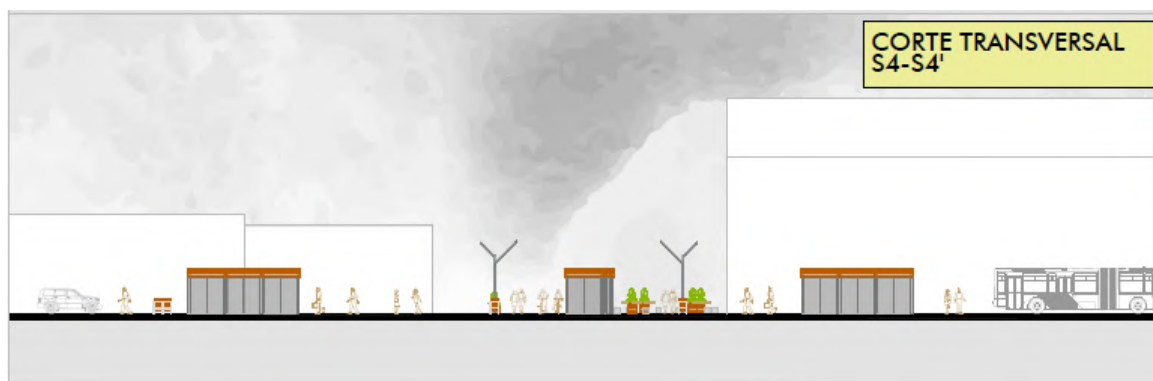
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 74. Corte transversal s3-s3' sector comercial



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 75. Corte transversal s4-s4' sector comercial



Fuente: Elaboración propia, 2022

6.6.3 Sector gastronómico

El sector gastronómico es el que más actividades comprende del proyecto, allí se desarrolla una plaza gastronómica y el paseo comercial estos dos compuestos por módulos destinados a actividades económicas de diversos usos como restaurantes, cafés, papelerías, oficinas, droguerías, etc. Además, es aquí donde se ubican los parqueaderos subterráneos mitigando así el caos vehicular que se genera por el estacionamiento de los vehículos sobre la vía en la plaza gastronómica con acceso por la cra 21 y por el paseo comercial con acceso por la calle 14. En este sector también se disponen baños públicos, mobiliario urbano, el recorrido de la cicloruta y una fuente de agua. Como se observan en la figura 76 planta sector gastronómico, figuras 77 y 78 cortes longitudinales y figuras 79 y 80 cortes transversales.

Figura 76. *Planta sector gastronómico*



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 77. *Corte longitudinal s1-s1' sector gastronómico*



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 78. *Corte longitudinal s2-s2' sector gastronómico*



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 79. *Corte transversal s3-s3' sector gastronómico*



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 80. *Corte transversal s4-s4' sector gastronómico*

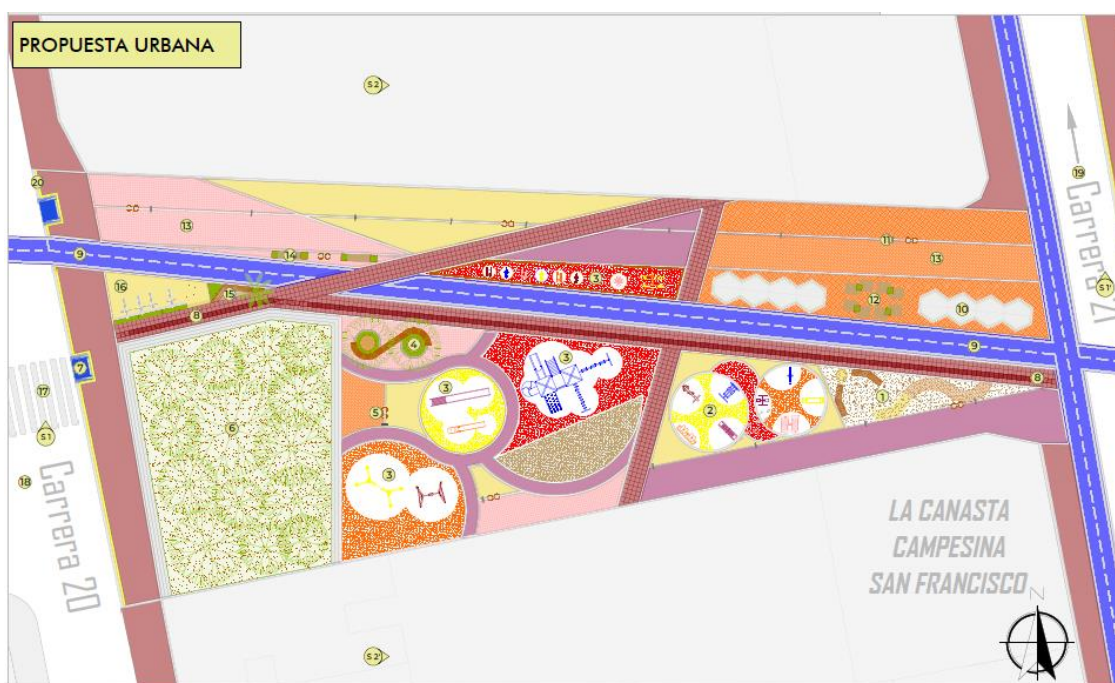


Fuente: Elaboración propia, 2022

6.6.4 Sector Recreativo

El sector recreativo está compuesto por diversas actividades para cualquier miembro de la familia, allí se puede encontrar un parque infantil, un gimnasio con equipos biosaludables, un parque para mascotas, quioscos para la venta de confites, un parque con amplia zona verde para actividades como el picnic y esto acompañado de mobiliario urbano y el recorrido de la cicloruta.

Figura 81. Sector recreativo



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 82. Corte longitudinal s1-s1' sector recreativo



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 83. Corte transversal s2-s2' sector recreativo



Fuente: Elaboración propia, 2022

6.6.5 *Microsectores del proyecto.*

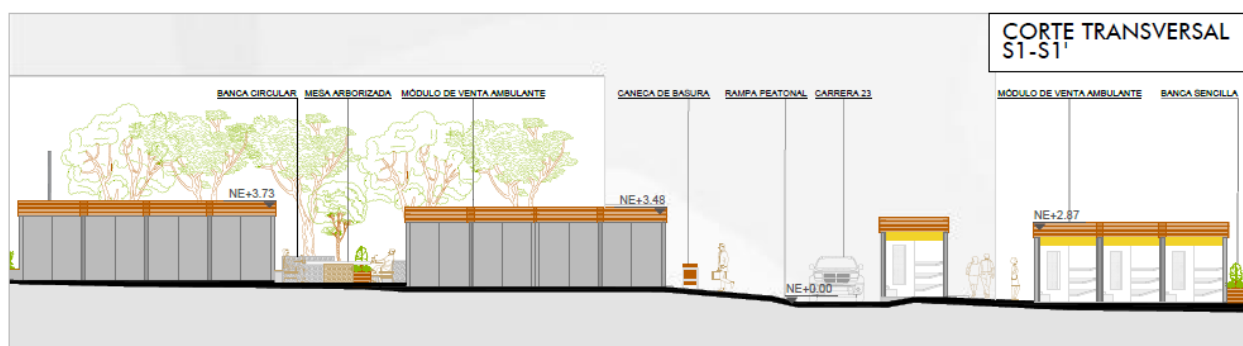
En las siguientes graficas se muestran más a detalle dos microsectores que son de gran relevancia en el desarrollo del proyecto. El cruce de la calle 13 con carrera 23 que da la bienvenida a la plaza de Mercado San Francisco. Además de la plazoleta gastronómica ubicada en la intersección de la calle 13 con carrera 21.

Figura 84. Propuesta urbana intercepción calle 13 con carrera 23



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 85. Corte transversal s1 – s1' intercepción calle 13 con carrera 23



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 86. Corte transversal s2 – s2' intercepción calle 13 con carrera 23



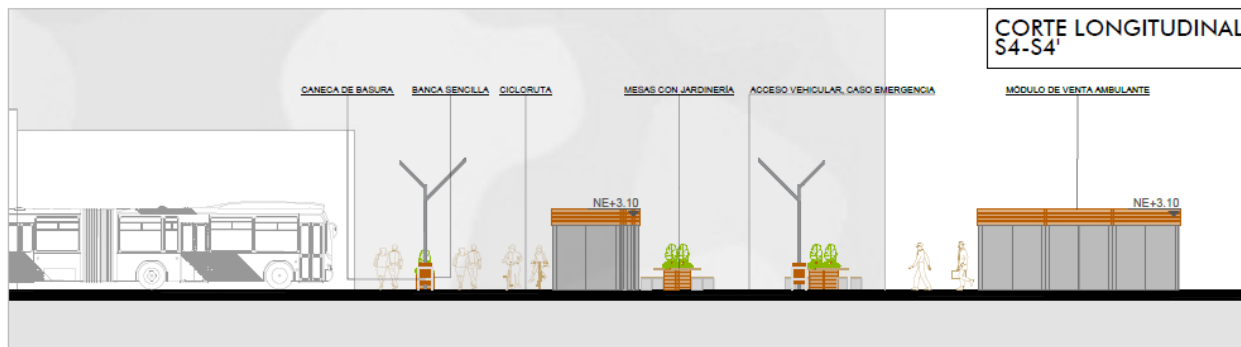
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 87. Corte Longitudinal s3' – s3 intercepción calle 13 con carrera 23



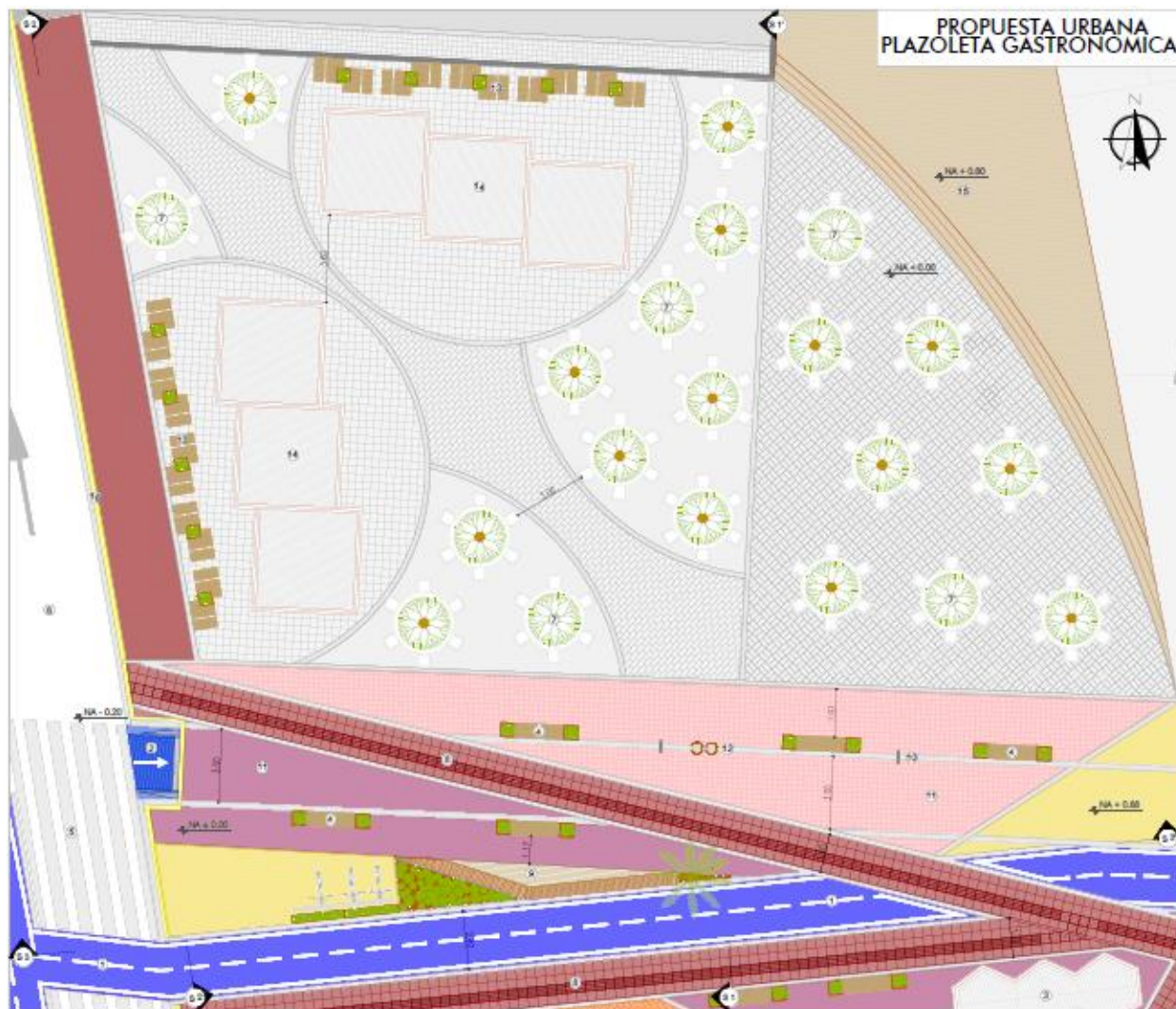
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 88. Corte Longitudinal s4 – s' intercepción calle 13 con carrera 23



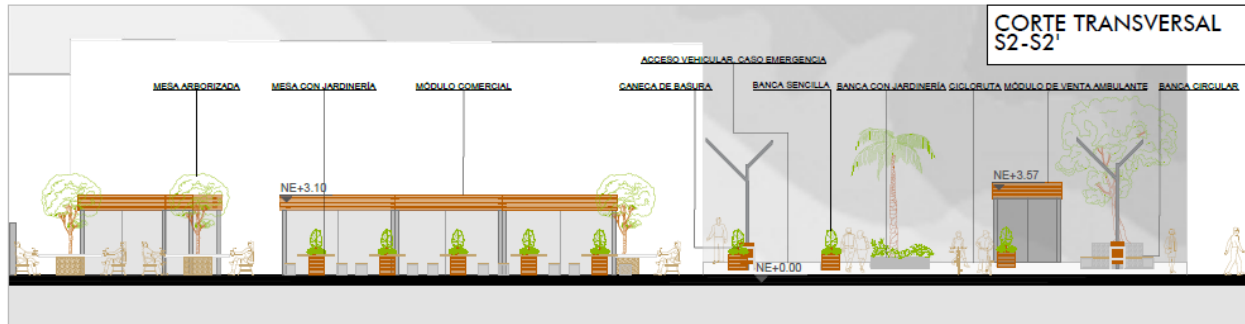
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 89. Propuesta urbana Plazoleta gastronómica



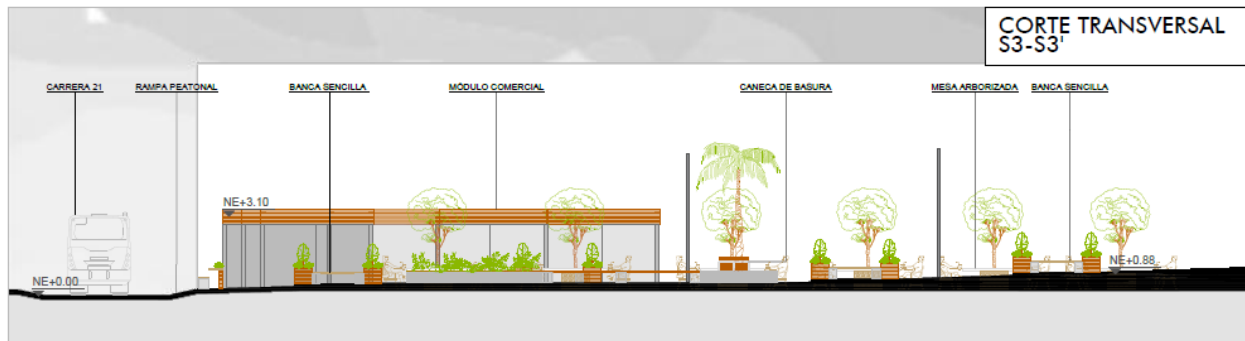
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 90. Corte transversal s2 – s2' Plazoleta gastronómica



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 91. Corte transversal s3 – s3' Plazoleta gastronómica



Fuente: Elaboración propia, 2022

6.7 Perfiles viales propuestos

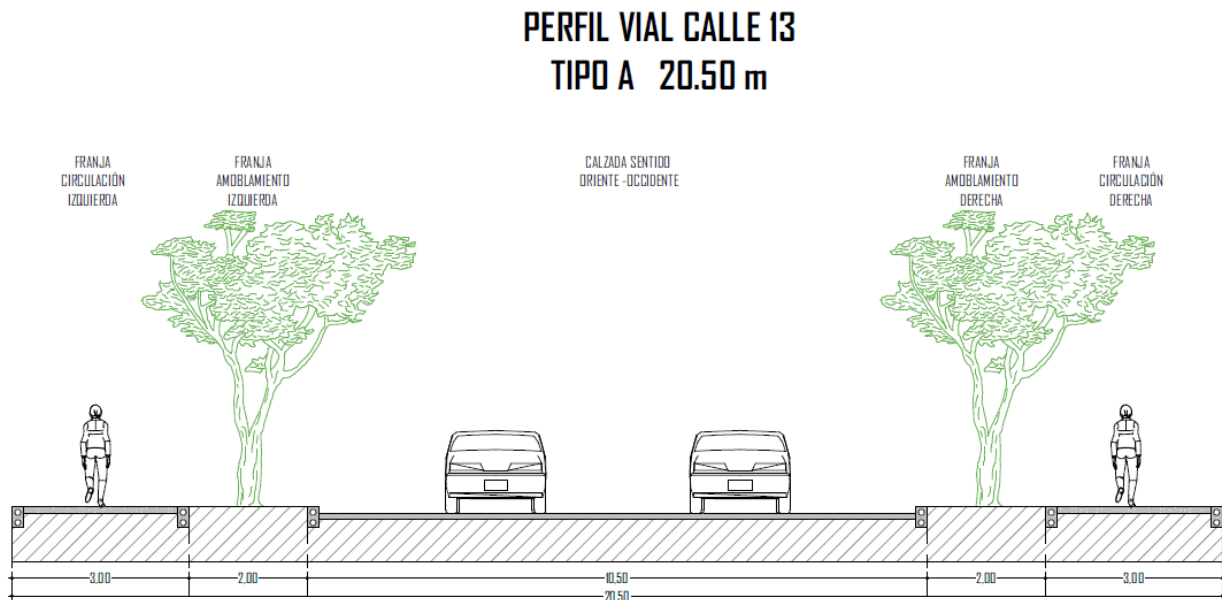
Los perfiles viales aquí consignados son perfiles de las calles a intervenir, se indica de manera gráfica el perfil estipulado por el Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga (POT), el perfil que se propone en la Intervención del Paseo San Francisco y el perfil existente de cada una de estas calles respectivamente.

6.7.1 Perfil calle 13 entre Cra 20 y Cra 24

La figura 92 perfil vial calle 13 representa la respectiva calzada sentido sur-norte, propuesta por el POT para el sector, en sus extremos con la franja circular izquierda y amoblamiento izquierdo; y, por el otro extremo con la franja circular derecha con su respectivo

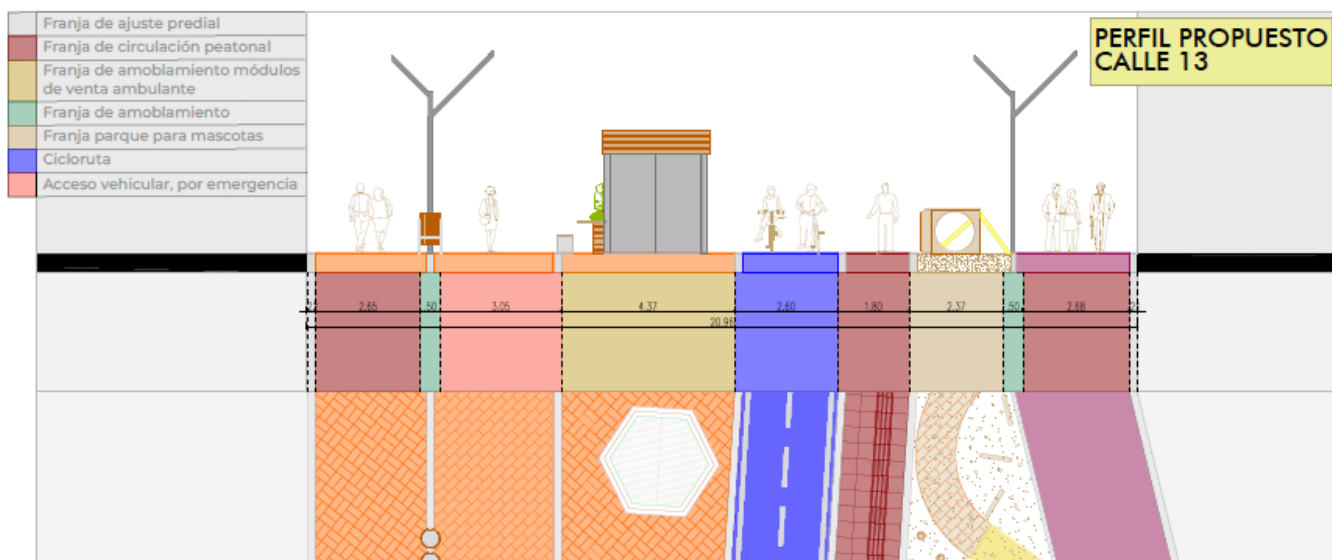
amoblamiento. La figura 93 muestra el perfil propuesto para el proyecto y la figura 94 muestra el perfil que actualmente está en la zona. Es de rescatar las medidas sugeridas para cada una de las franjas y calzadas.

Figura 92. Perfil vial calle 13 propuesto por el POT tipo A 20.50m



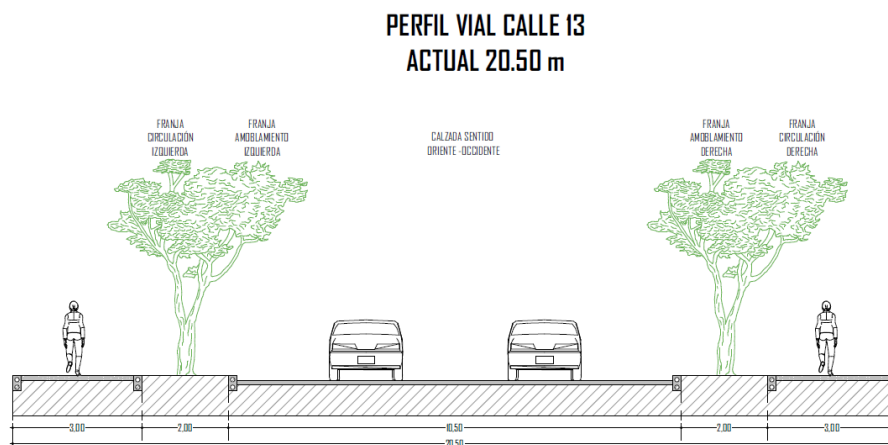
Fuente: Elaboración propia. 2022.

Figura 93. Perfil vial calle 13 propuesto 20.50m



Fuente: Elaboración propia. 2022.

Figura 94. Perfil vial calle 13 actual 20.50m

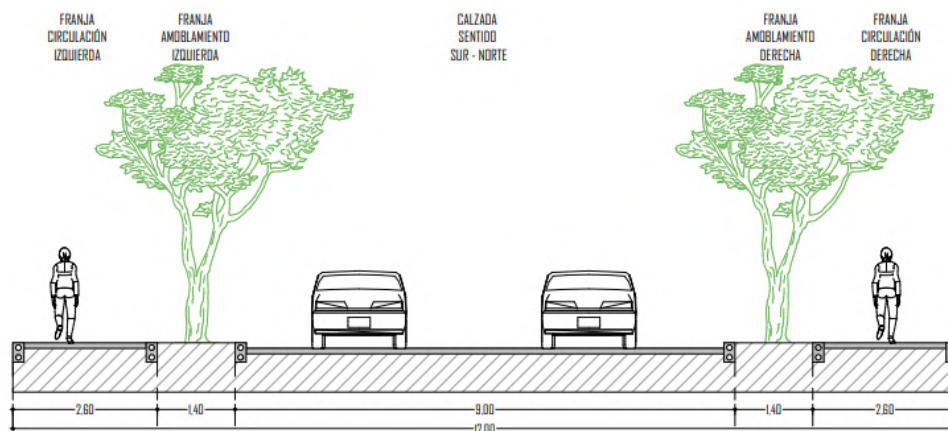


Fuente: Elaboración propia. 2022.

6.7.2 Perfil vial carrera 22 entre calles 12 y 14

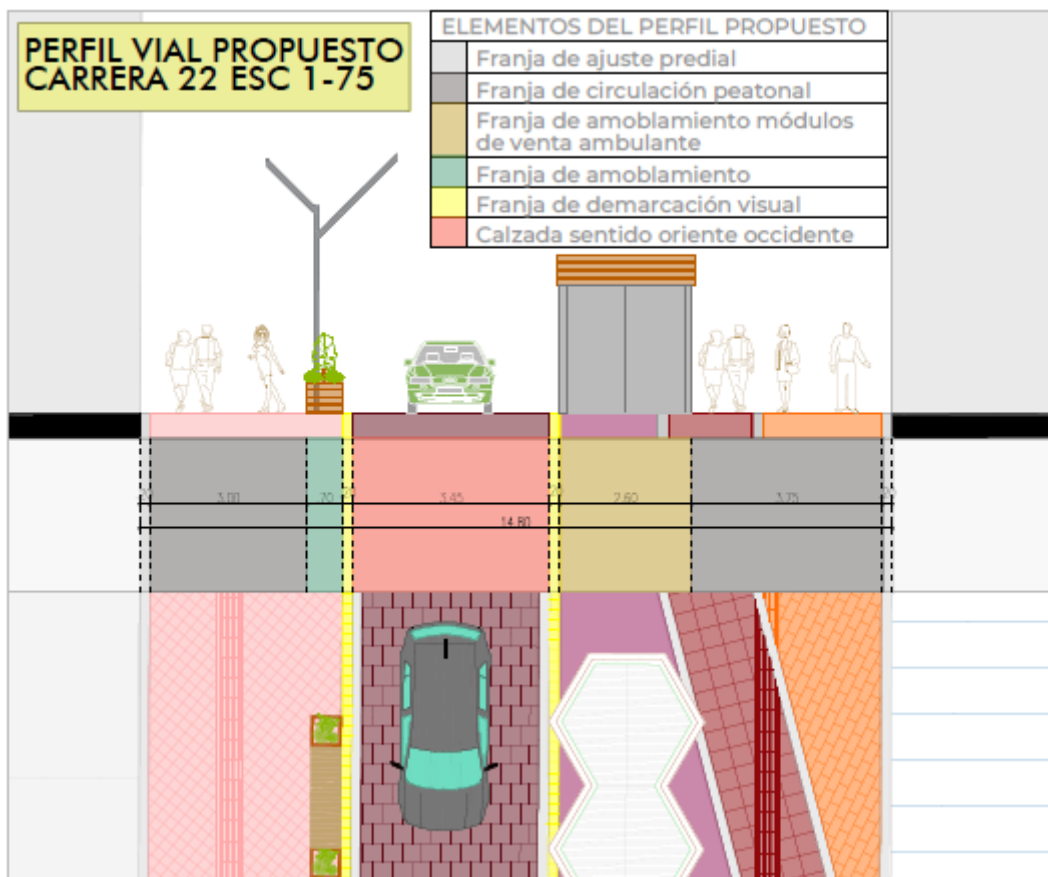
La figura 95 perfil vial carrera 22 representa la respectiva calzada sentido sur-norte, propuesta por el POT para el sector, en sus extremos con la franja circular izquierda y amoblamiento izquierdo; y, por el otro extremo con la franja circular derecha con su respectivo amoblamiento. La figura 96 muestra el perfil propuesto para el proyecto y la figura 97 muestra el perfil que actualmente está en la zona. Es de rescatar las medidas sugeridas para cada una de las franjas y calzadas.

Figura 95. Perfil vial CRA 22 propuesto por el POT Tipo a 17.00m



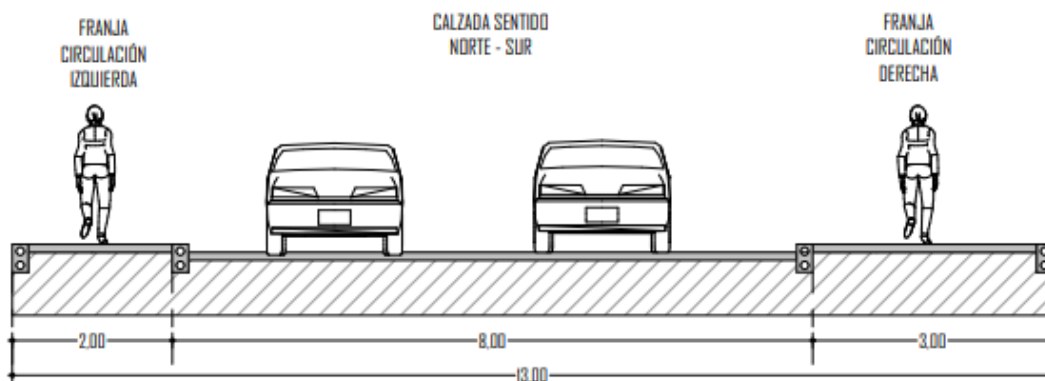
Fuente: Elaboración propia. 2022.

Figura 96. Propuesto cra 22 perfil 13m



Fuente: Elaboración propia. 2022.

Figura 97. Actual cra 22 perfil 13.

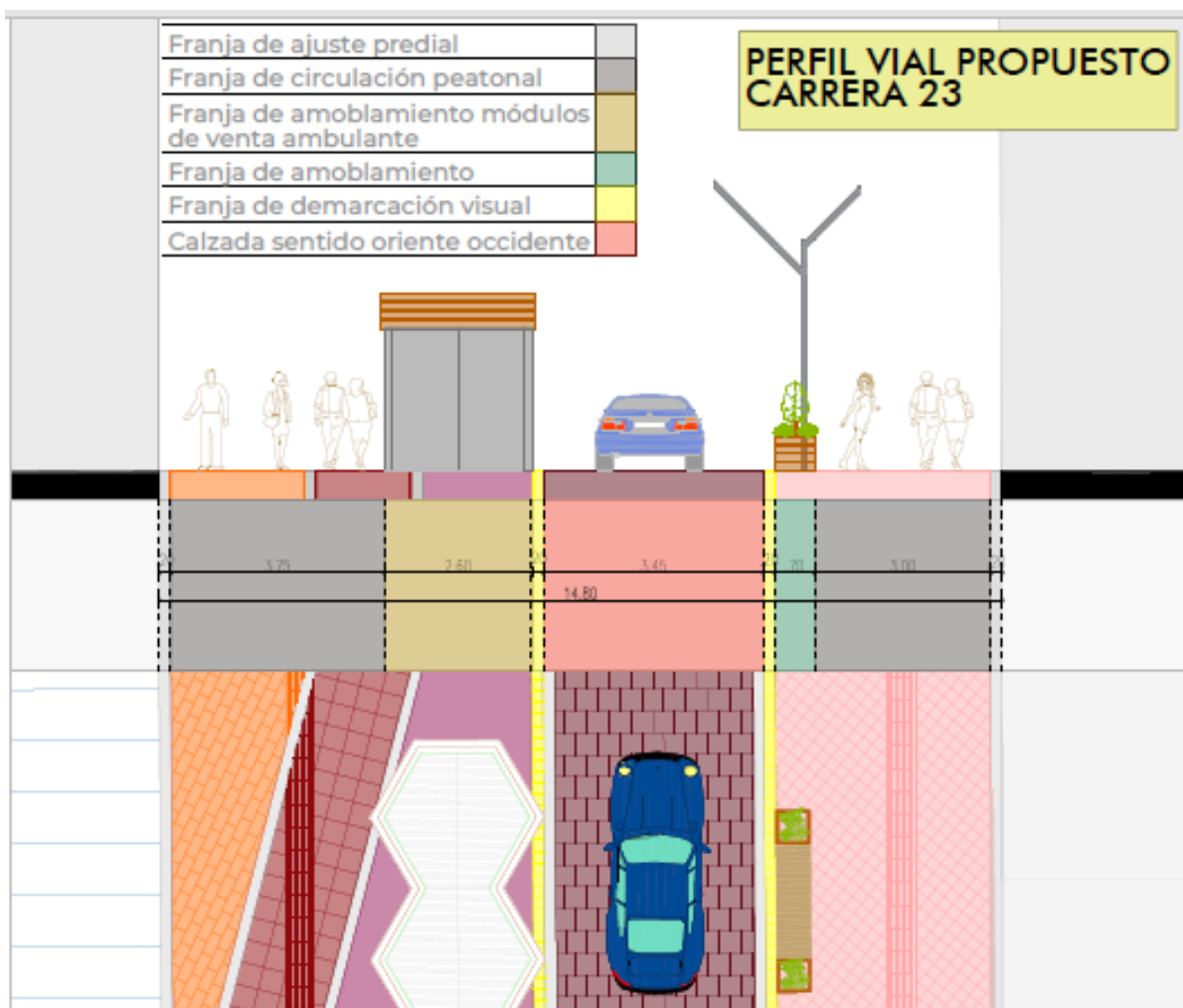


Fuente: Elaboración propia. 2022.

6.7.3 Perfil vial cra 23 entre calles 12 y 14

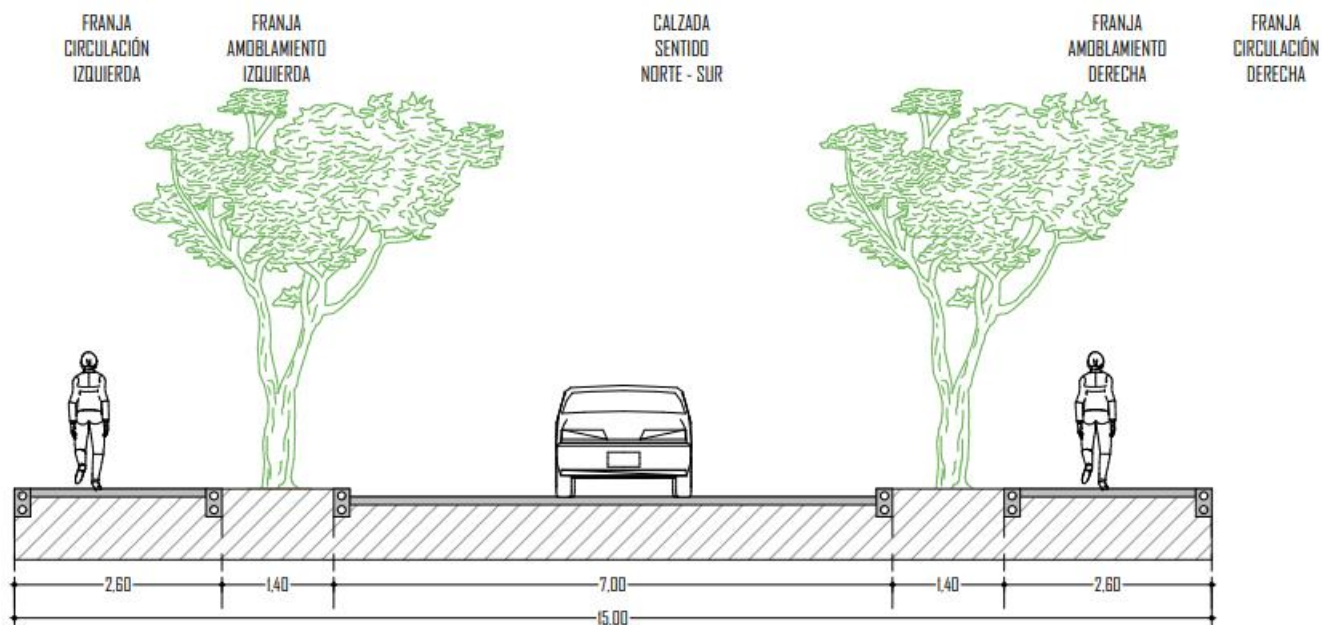
La figura 98 perfil vial cra 23 representa la respectiva calzada sentido sur-norte, en sus extremos con la franja circular izquierda y amoblamiento izquierdo; y, por el otro extremo con la franja circular derecha con su respectivo amoblamiento. Es de rescatar las medidas sugeridas para cada una de las franjas y calzadas.

Figura 98. Perfil vial propuesto cra 23 14.00m



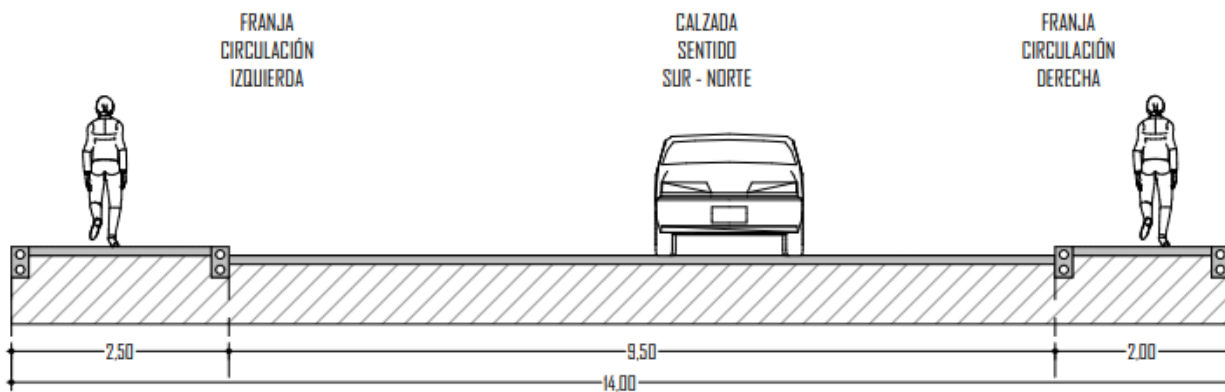
Fuente: Elaboración propia. 2022.

Figura 99. Perfil vial cra 23 propuesto por el POT tipo f 15.00m



Fuente: Elaboración propia. 2022.

Figura 100. Perfil vial actual cra 23 14.00m



Fuente: Elaboración propia. 2022.

Tabla 7.*Programa Urbano*

PROGRAMA URBANO					
ESPACIOS	ÁREA m ²	ESPACIOS	ÁREA m ²	ESPACIOS	ÁREA m ²
MÓDULOS DE VENTA AMBULANTE	300	CARGA Y DESCARGA	2169,40	BASURAS	127,680
ZONAS VERDES	709,66	CONTENEDOR GASTRONÓMICO	200,66	BIBLIOTECA	185,371
PLAZOLETA MONUMENTO	217,85	MÓDULOS COMERCIALES	188,54	BAÑOS PÚBLICOS	94,00
TEATRO	376,113	BICIPARQUEADEROS	318,32	QUIOSCOS	9,00
CICLORUTA	975,45	FUENTE	65,22	PARQUEADEROS	1345,05
ÁREA TOTAL INTERVENCIÓN					7.282,314m ²

Fuente: Elaboración propia. 2022

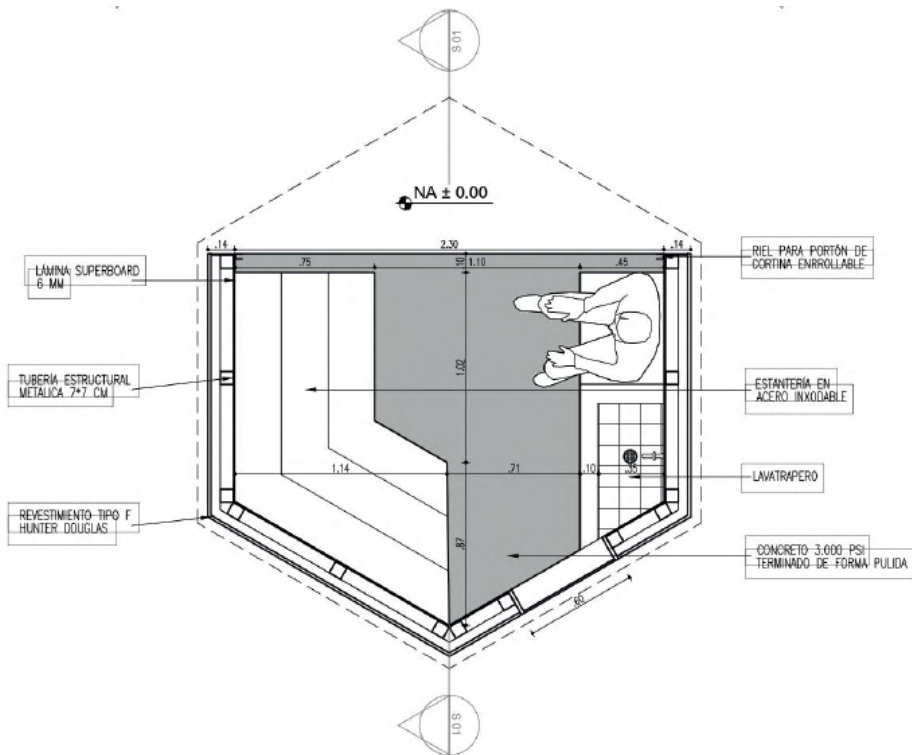
6.8 Objetos arquitectónicos

El proyecto está compuesto por una serie de objetos arquitectónicos pensados y diseñados con el fin de suplir las necesidades que presenta este sector, cada uno de ellos cumple con una función diferente en el proyecto, pero todos están destinados a fines de desarrollo de actividades económicas. A continuación, se irá más a fondo sobre cada uno de ellos.

6.8.1 Módulo para la reubicación de vendedores informales

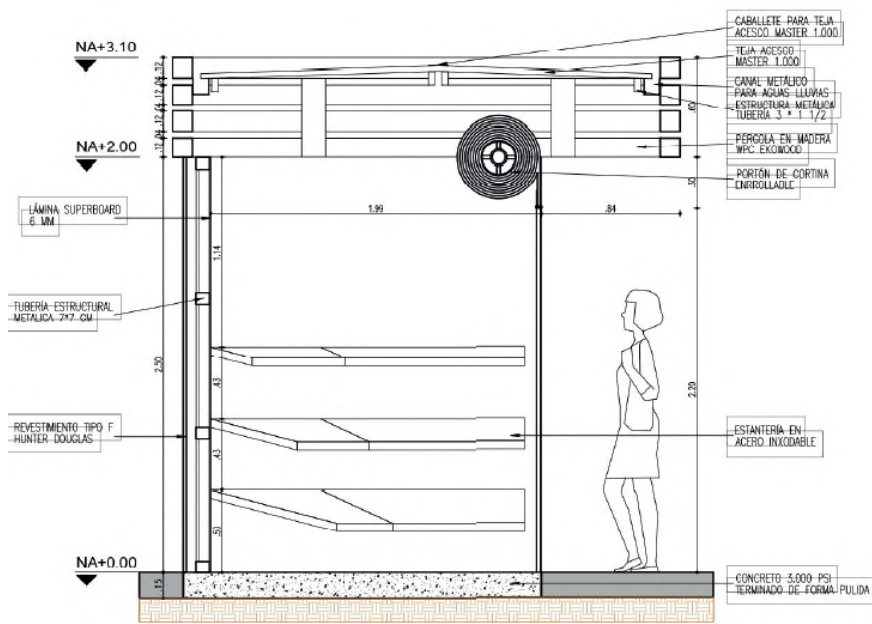
Este módulo está diseñado principalmente para dignificar el trabajo de los más de 100 trabajadores informales que actualmente se encuentran desarrollando estas actividades sobre la calle 13, esto con el fin de hacerlos parte del proyecto de esta manera generar un sentido de pertenencia que los haga apropiarse del lugar y cuidar de este espacio que se les brinda. Es un módulo de 6.15 m² de área construida, distribuido internamente con espacio de exhibición, puntos de agua y espacio de descanso.

Figura 101. Planta general módulo para vendedores informales.



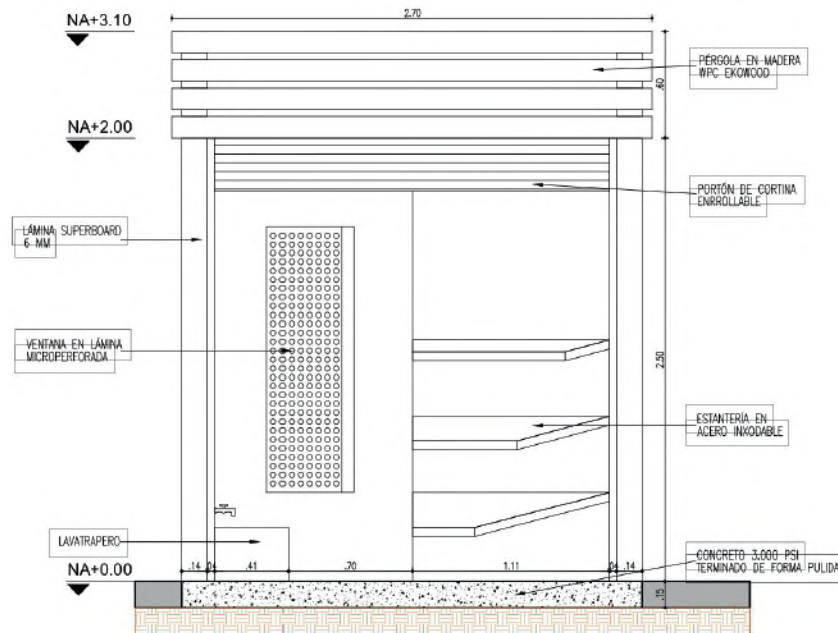
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 102. Corte módulo para vendedores informales



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 103. Fachada módulo para vendedores informales.



Fuente: Elaboración propia, 2022

6.8.2 Módulo comercial

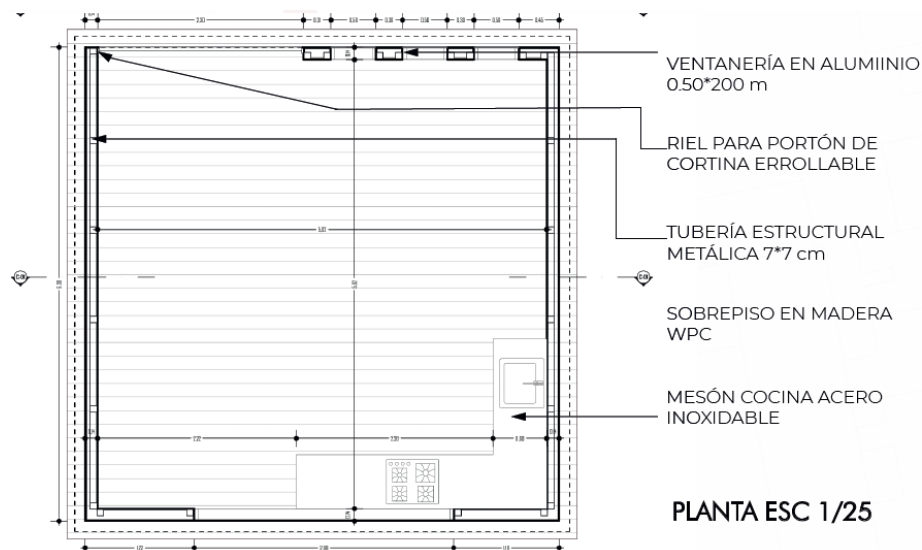
El módulo comercial es un espacio que se brinda en el paseo comercial para diversas actividades económicas que allí se deseen desarrollar, ya sea cafeterías, restaurantes, oficinas, papelerías, cajeros, etc. Con un horario nocturno extendido. Cuenta con un área construida de 28 m² y un espacio interno libre que para sea ajustable a la necesidad de cada negocio.

Figura 104. Fachada módulo comercial



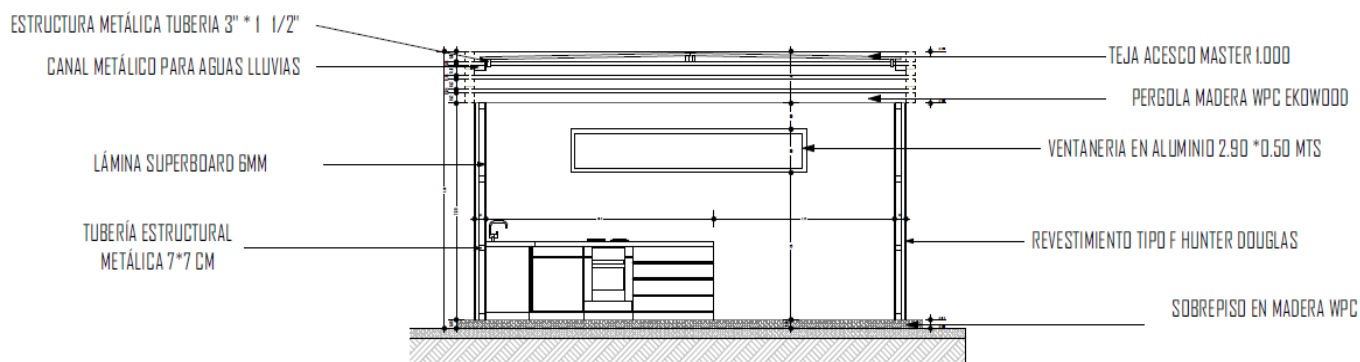
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 105. Planta general módulo comercial



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 106. Corte módulo comercial



Fuente: Elaboración propia, 2022

6.9 Mobiliario urbano

El mobiliario urbano está pensado en brindar espacios de descanso a los usuarios, siempre en armonía con todo el concepto que se ha manejado en la propuesta, es por esto; por lo que se

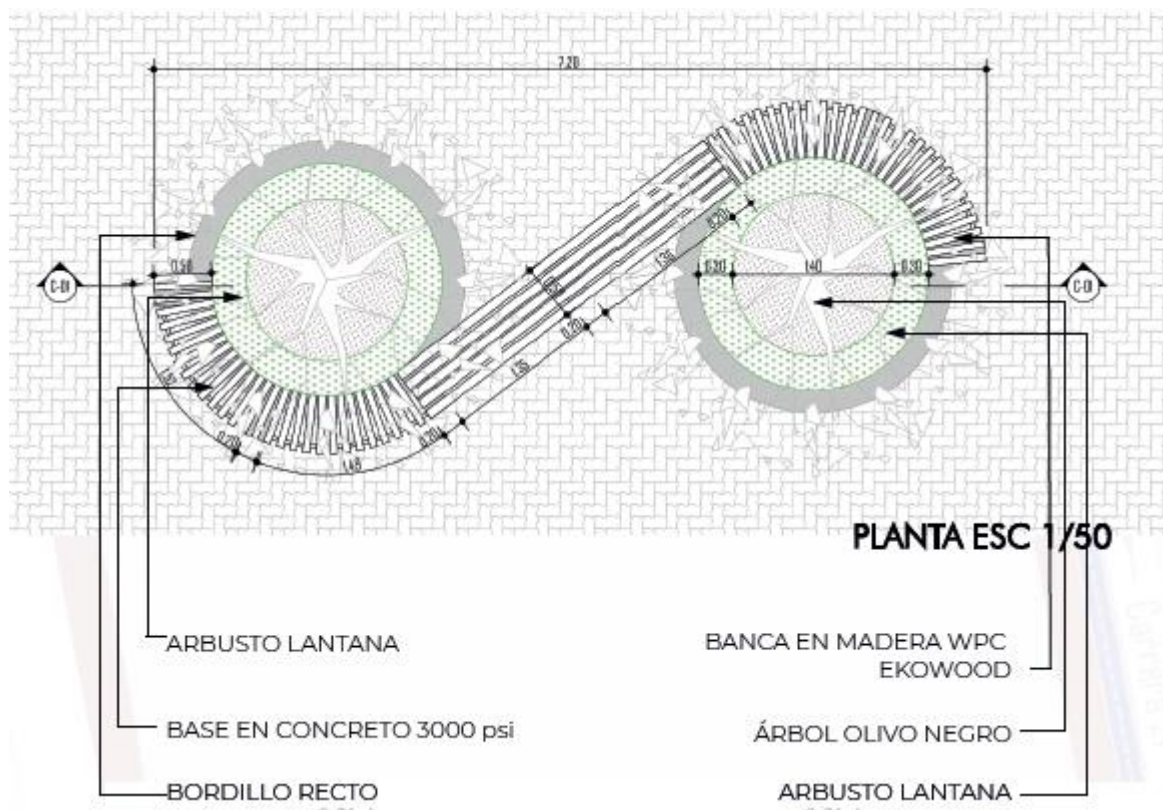
diseñan específicamente modelos de mobiliario para su implantación en el proyecto. A continuación, se encontrará la información de cada uno de ellos.

6.9.1 Bancas

6.9.1.1 Banca circular

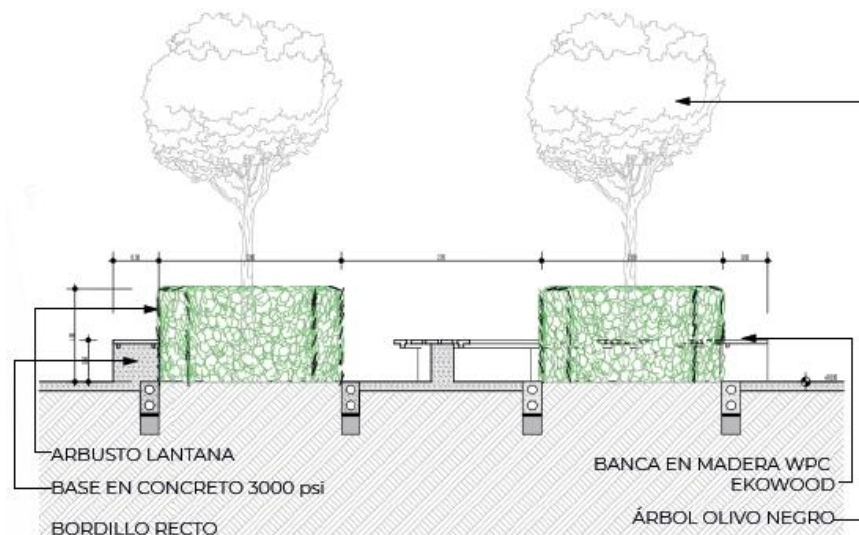
Mobiliario ubicado alrededor de los árboles que se mantuvieron en la intervención, árboles que tienen muchos años y hacen parte de la vegetación del lugar, con el fin de aprovechar este espacio que ellos brindan. Como se describen a continuación en las figuras 107 planta banca circular figura 108 corte banca circular.

Figura 107. Planta banca circular



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 108. Corte banca circular

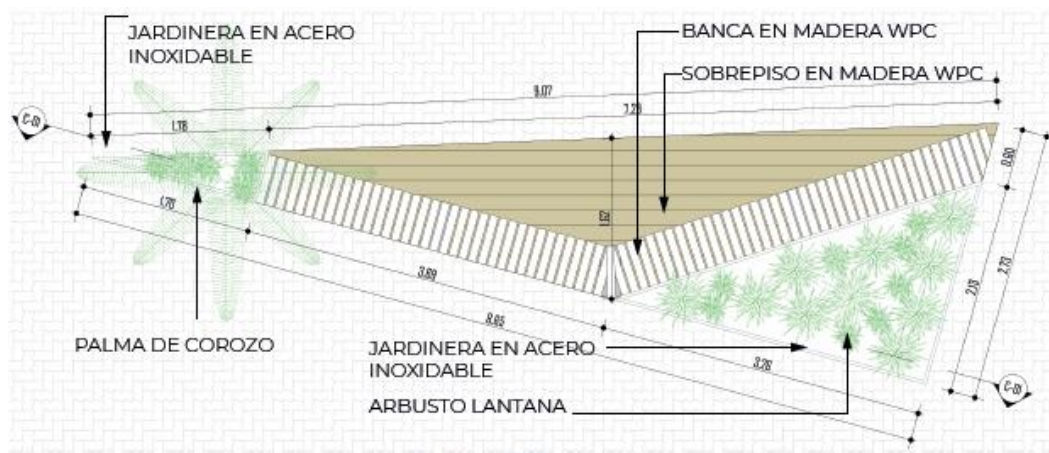


Fuente: Elaboración propia, 2022

6.9.1.2 Banca jardinera

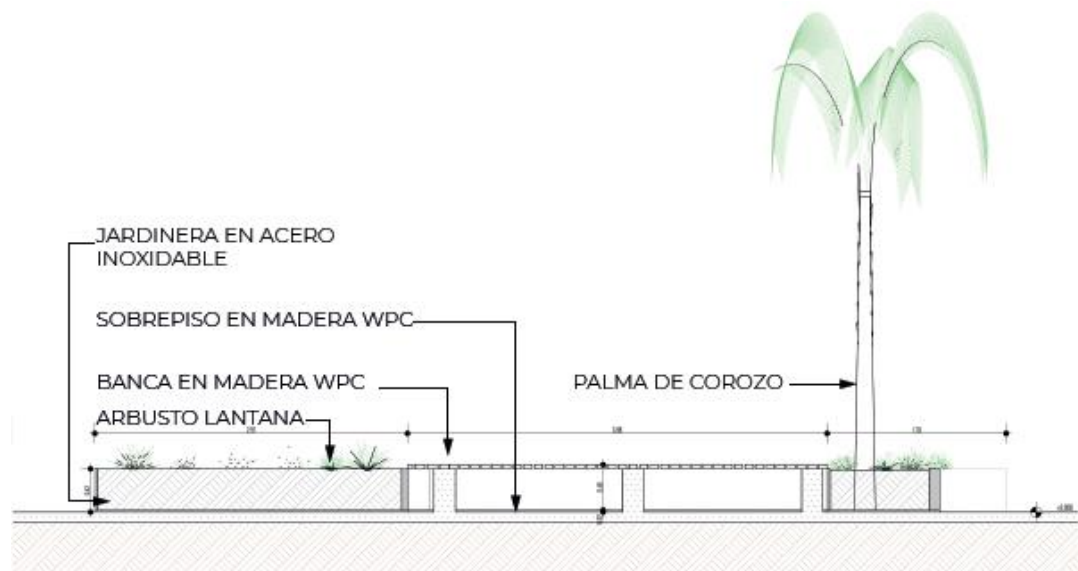
Banca para la conformación de espacios de reunión en el Paseo San Francisco, orientada hacia el mayor flujo peatonal. Esta tipología es diseñada principalmente para el aprovechamiento del espacio, además de contar con una jardinera integrada que haga más amena la estancia en ella.

Figura 109. Planta general banca jardinera



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 110. *Corte banca jardinera*

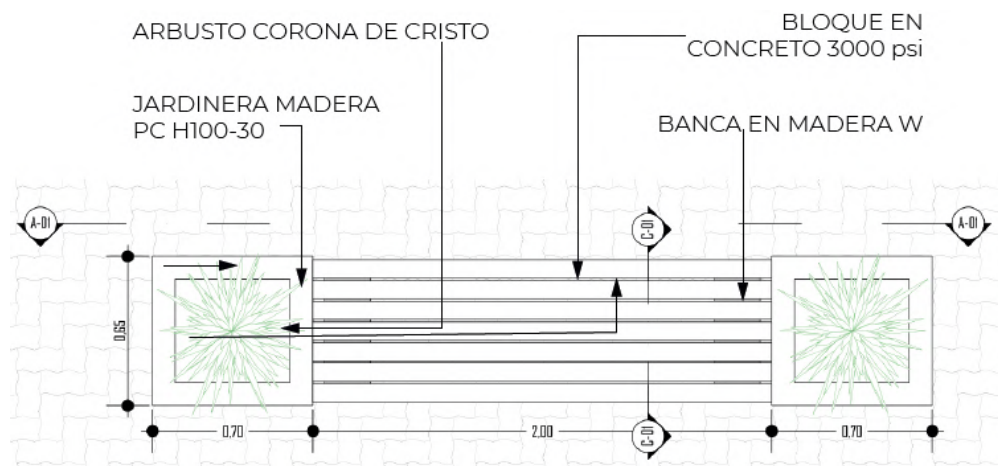


Fuente: Elaboración propia, 2022

6.9.1.3 Banca sencilla

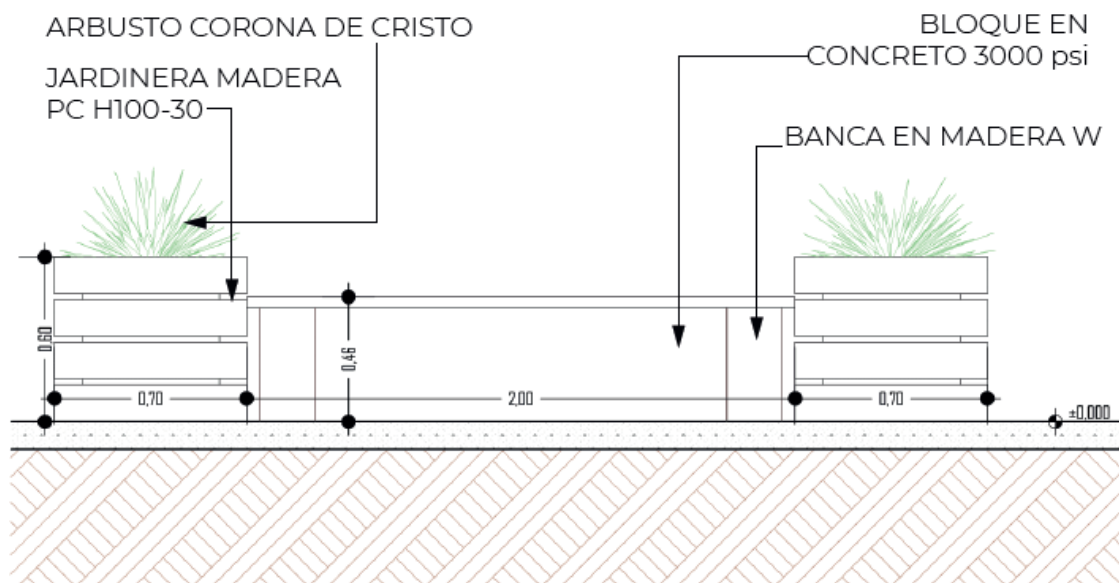
La tipología de esta banca está pensada en estancias más cortas y más pasajeras, donde los usuarios permanecen tiempos menos prolongados, sin embargo, se quiere armonizar el mobiliario con especies vegetales que hagan más amena la estancia.

Figura 111. *Planta banca sencilla*



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 112. *Corte banca sencilla*

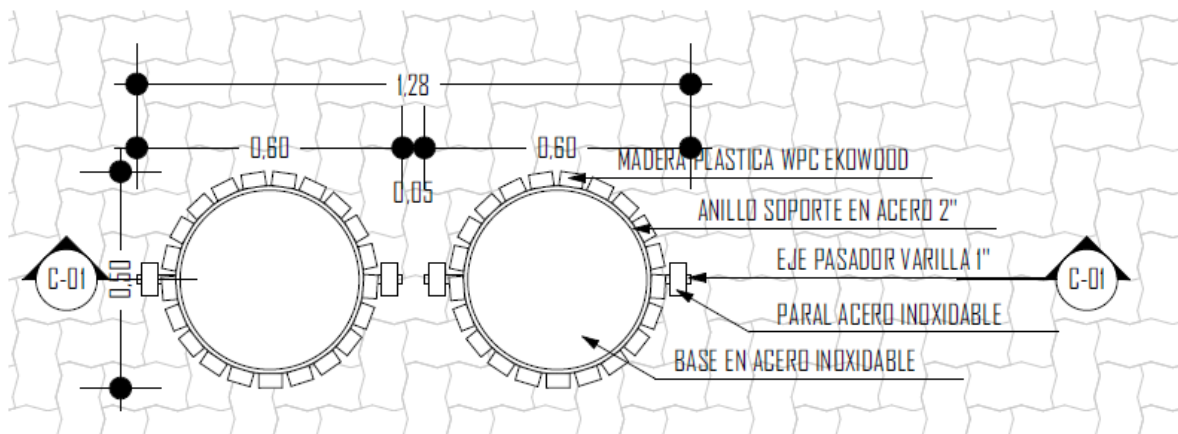


Fuente: Elaboración propia, 2022

6.9.2 Contenedor de basuras

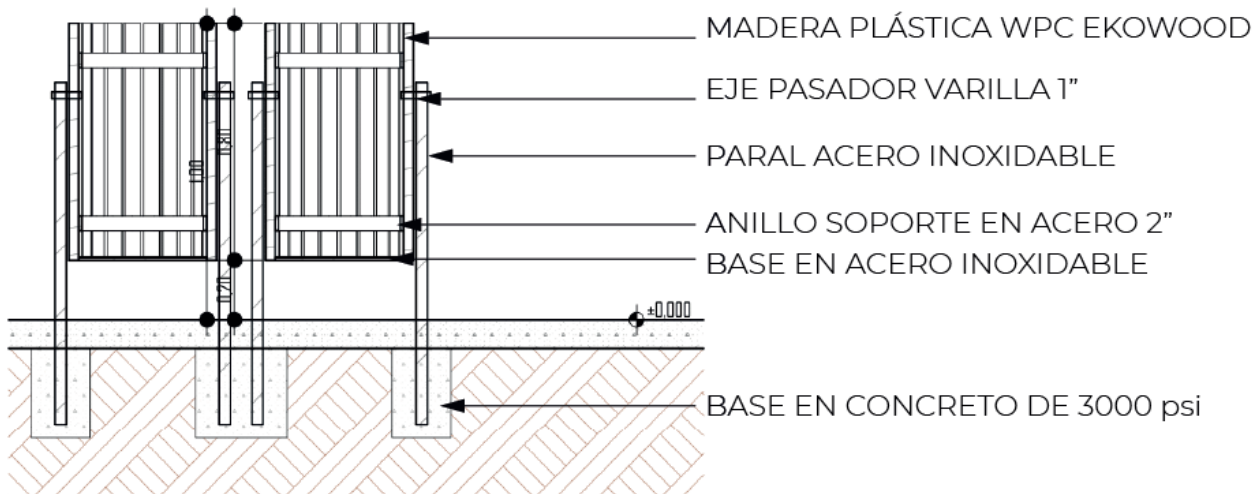
Objeto para la disposición de basuras en espacios de reunión en el Paseo San Francisco, orientada hacia el mayor flujo peatonal.

Figura 113. Planta contenedor basuras.



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 114. Corte contenedor basura

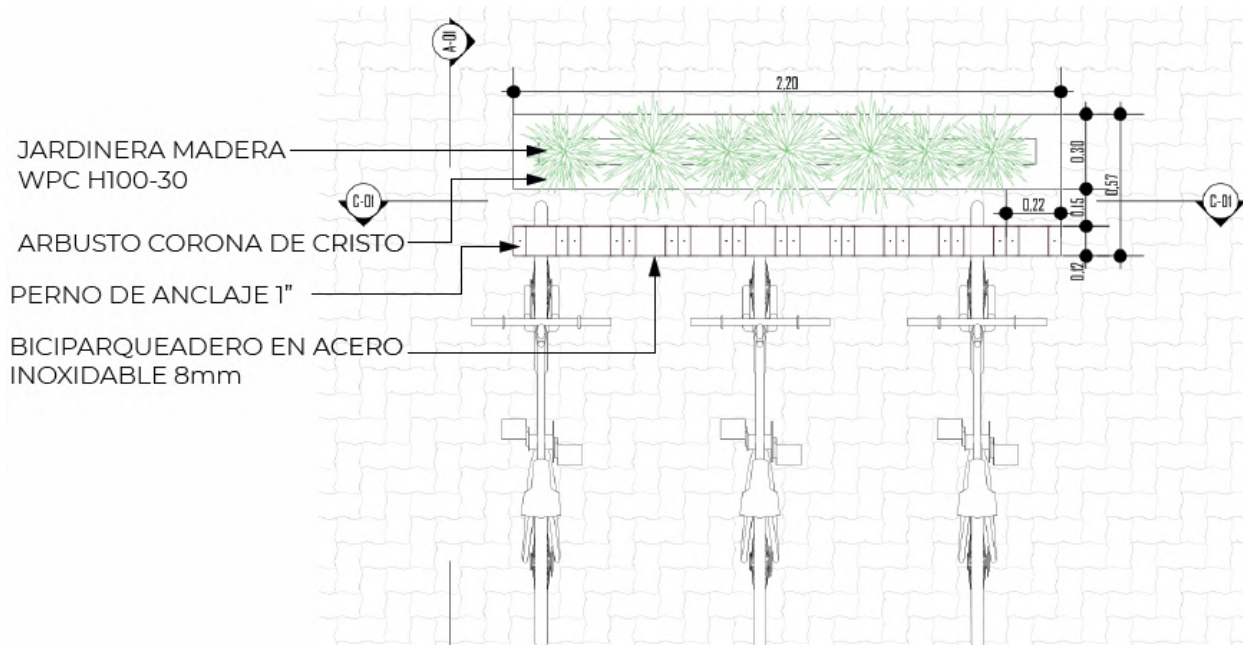


Fuente: Elaboración propia, 2022

6.9.3 Biciparqueaderos

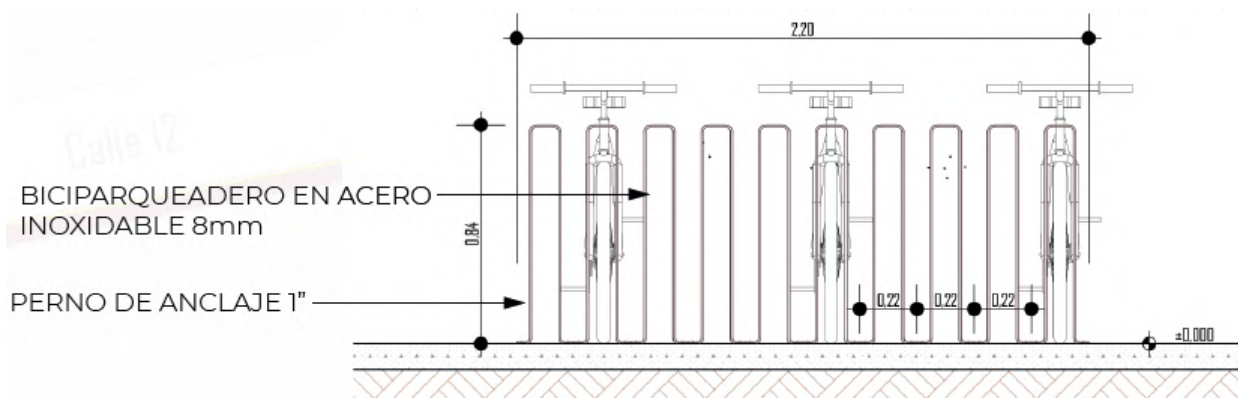
Objeto para el facilitar el aparcamiento de las bicicletas, ubicados a pocos metros de la cicloruta que atraviesa de oriente a occidente el Paseo San Francisco.

Figura 115. Planta Biciparqueaderos



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 116. Corte Biciparqueaderos



Fuente: Elaboración propia, 2022

6.9.4 Mesas

Mesa para la conformación de espacios de reunión en el Paseo San Francisco, orientada hacia la plaza gastronómica. Su diseño incluye una especie vegetal nativa para hacer más amena

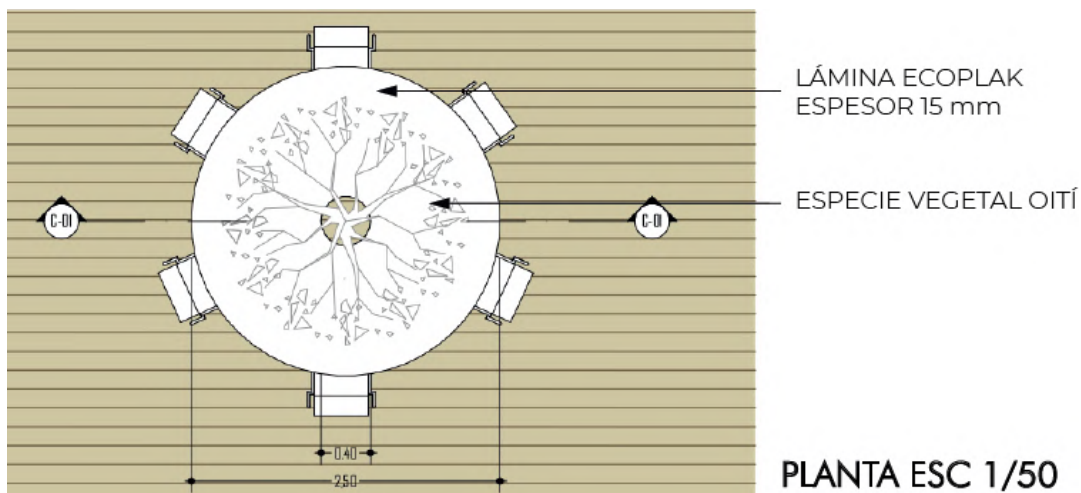
su estancia en ella. Esta tipología es diseñada principalmente para el aprovechamiento del espacio. Sus materiales son Ecoplak y gavión estructural.

Figura 117. Mesa Arborizada



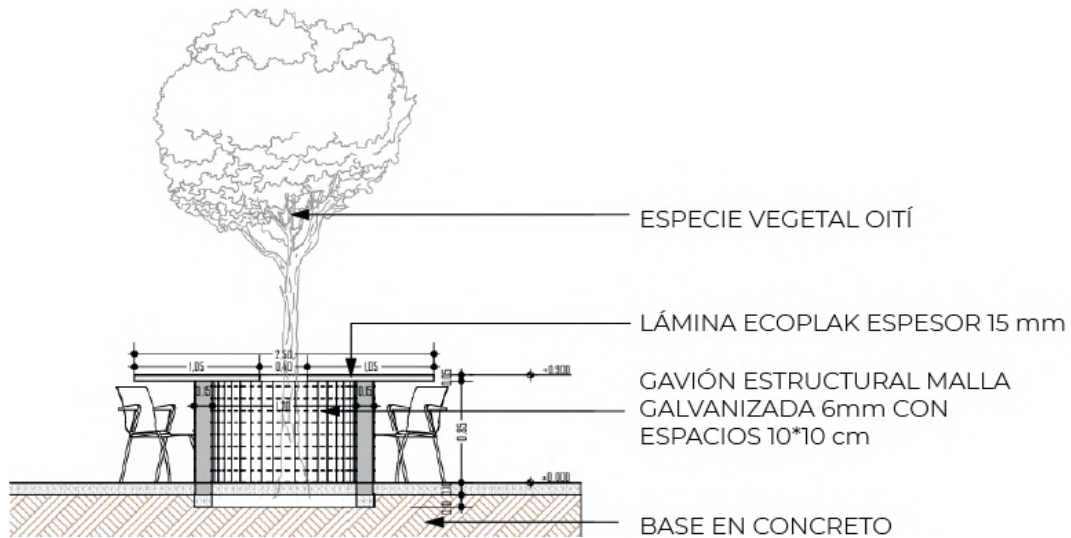
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 118. Lámina Ecoplak.



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 119. *Especie vegetal Oítí*



Fuente: Elaboración propia, 2022

6.9.5 Mesas con jardinería

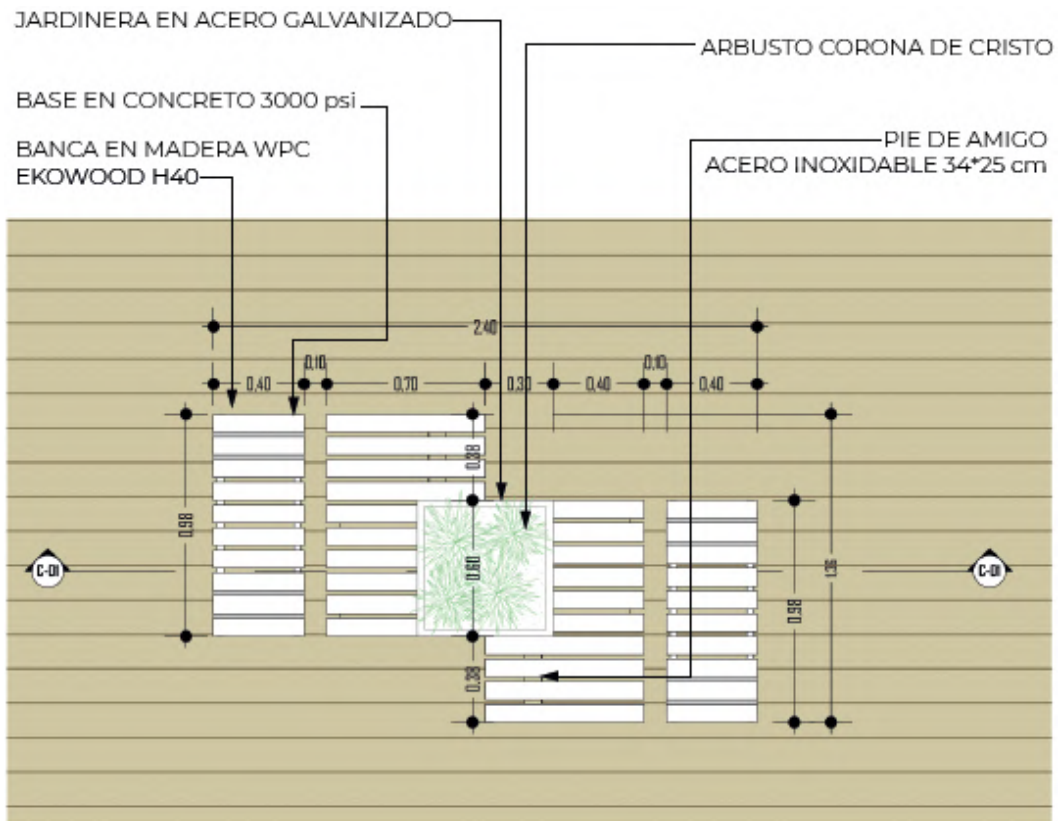
Mesa para la conformación de espacios de reunión en el Paseo San Francisco, orientadas principalmente hacia el paseo comercial. Su diseño incluye una especie vegetal para hacer más amena su estancia en ella. Esta tipología es diseñada principalmente para el aprovechamiento del espacio. Sus materiales son acero galvanizado, madera WPC y concreto 3000 PSI.

Figura 120. *Mesa con jardinería*



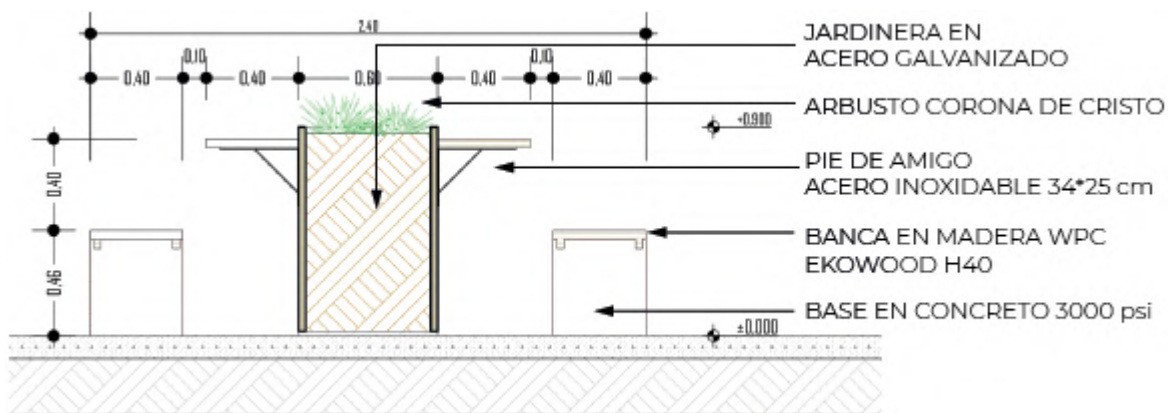
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 121. *Arbustos para mesa*



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 122. *Arbusto para mesa*



Fuente: Elaboración propia, 2022

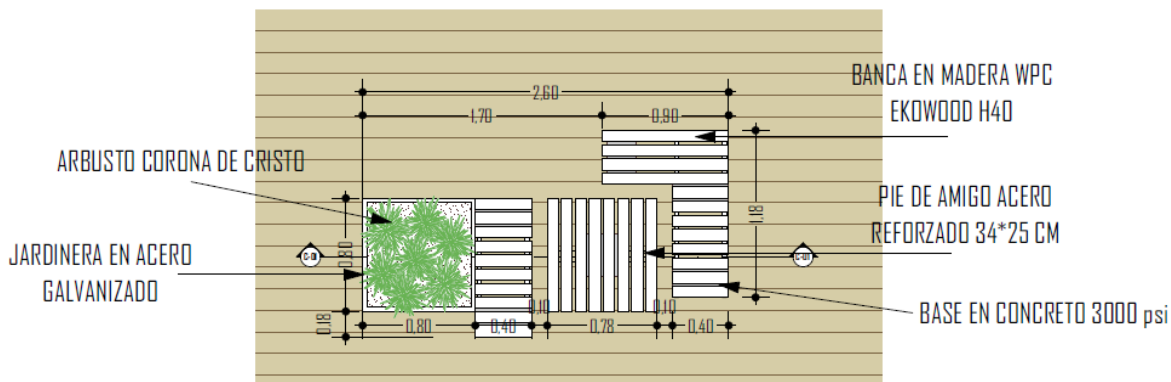
A continuación, la mesa para la conformación de espacios de reunión en el Paseo San Francisco, orientadas principalmente hacia el paseo comercial. Su diseño incluye una especie vegetal para hacer más amena su estancia en ella. Esta tipología es diseñada principalmente para el aprovechamiento del espacio

Figura 123. Mesa jardinera



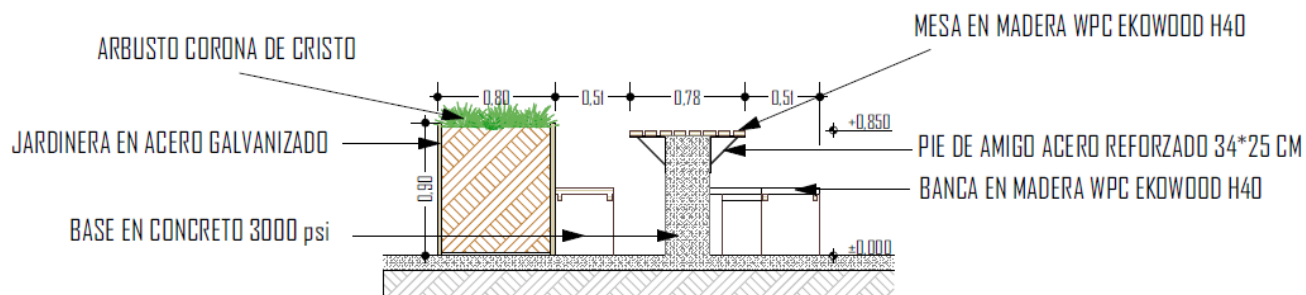
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 124. Descripción Mesa Jardinera



Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura 125. Descripción mesa jardinera



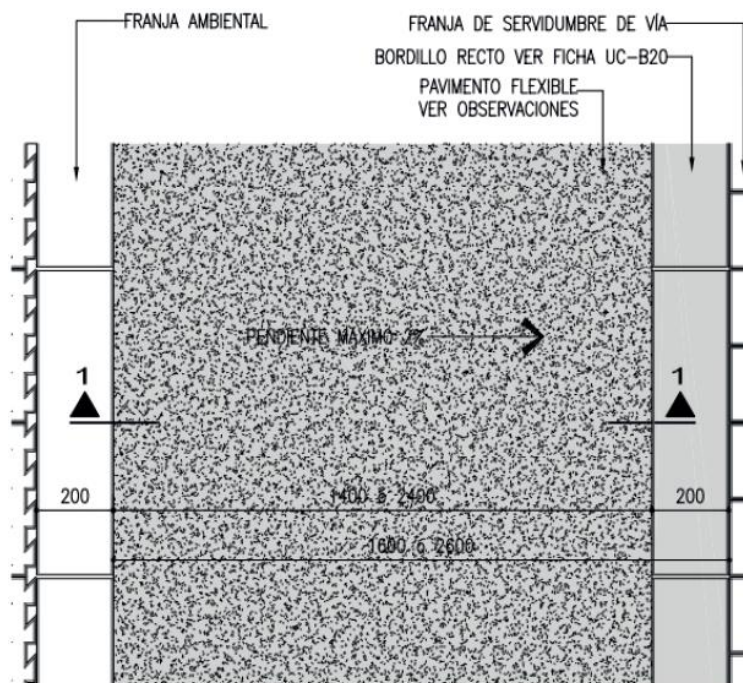
Fuente: Elaboración propia, 2022

6.10 Elementos implementados del manual de espacio público de Bucaramanga (MEPB)

6.10.1 Franjas funcionales- cicloruta FF-20

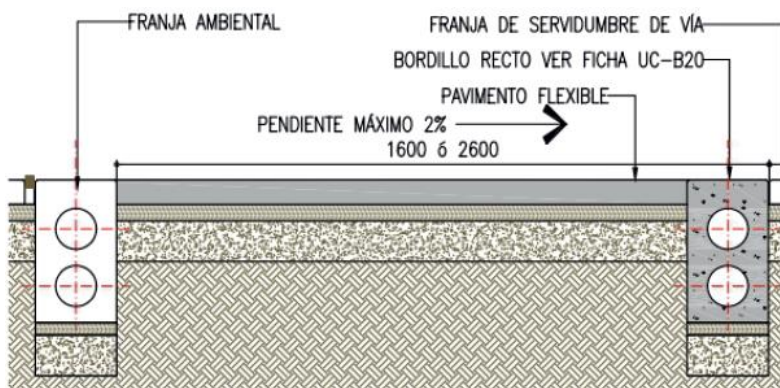
De acuerdo con el manual de diseño y construcción de espacios públicos para la ciudad de Bucaramanga (MEPB, 2008), las franjas funcionales están puestas sobre el andén para establecer rutas de circulación, su construcción está a nivel del andén diferenciada de la calzada por la franja servidumbre de vía y de la franja de circulación peatonal, dos bandas constructivas la componen como lo son; la de confinamiento, ubicada hacia la franja de servidumbre de vía y la banda de rodamiento para la circulación de bicicletas, el ancho mínimo para la cicloruta en un solo sentido es de 1,60 metros mientras que, para dos sentidos es de 2,60 metros estas deben ir construidas sobre pavimento con su respectivas señalizaciones. Como se observan en las figuras 126 franja ciclorruta y figura 127 franja ambiental.

Figura 126. Franja Ciclorruta



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 127. Franja ambiental

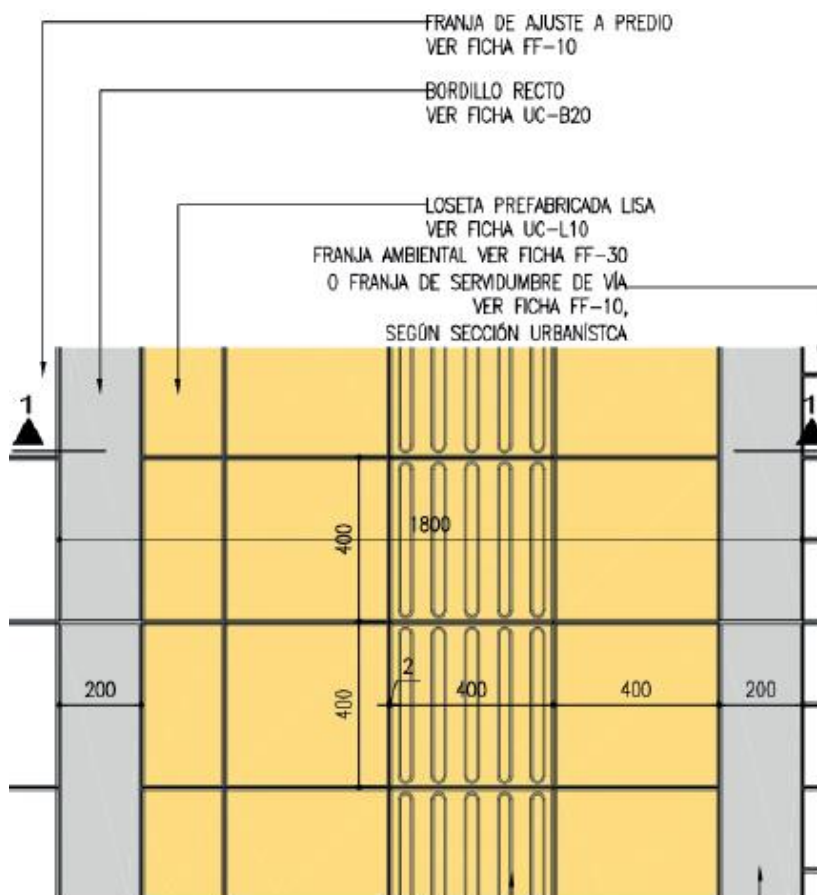


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.2 Franja de circulación peatonal FF-40

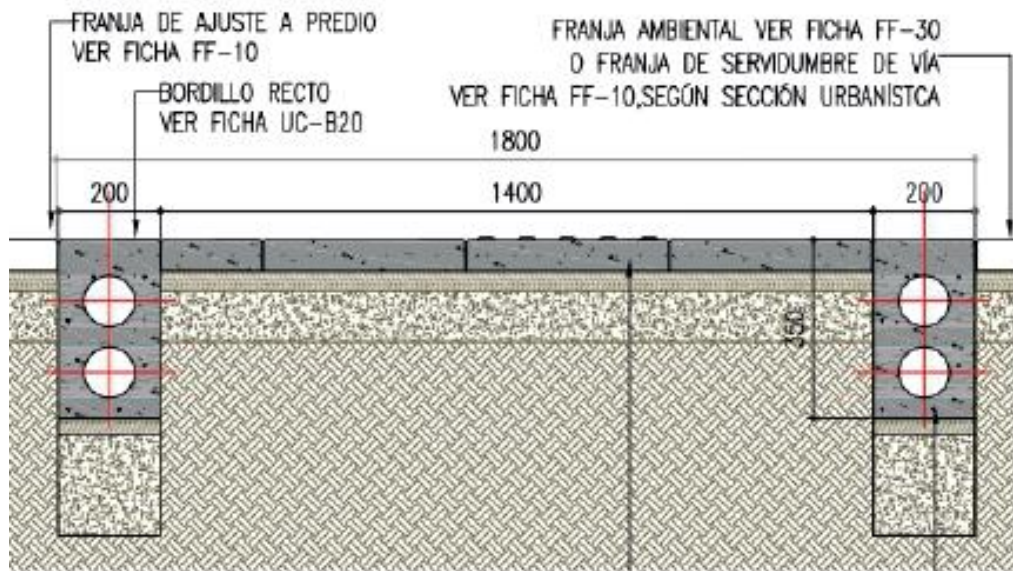
Sobre estas franjas no debe haber ningún tipo de obstáculos que impidan un desplazamiento libre sobre la superficie, se requiere que las pendientes sean tipo continuas y no presentar alteraciones producidas por intersecciones de tránsito vehicular y de bicicletas. Cuatro bandas le componen como son: las de demarcación tienen 0,20 metros de ancha por ambos lados, la de circulación central son construidas con tabletas lisas prefabricadas y una para limitados visuales que son construidas en loseta táctil (MEPB, 2008). Obsérvese en la figura 128 y 129.

Figura 128. Franja de circulación peatonal



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 129. franja de circulación peatonal

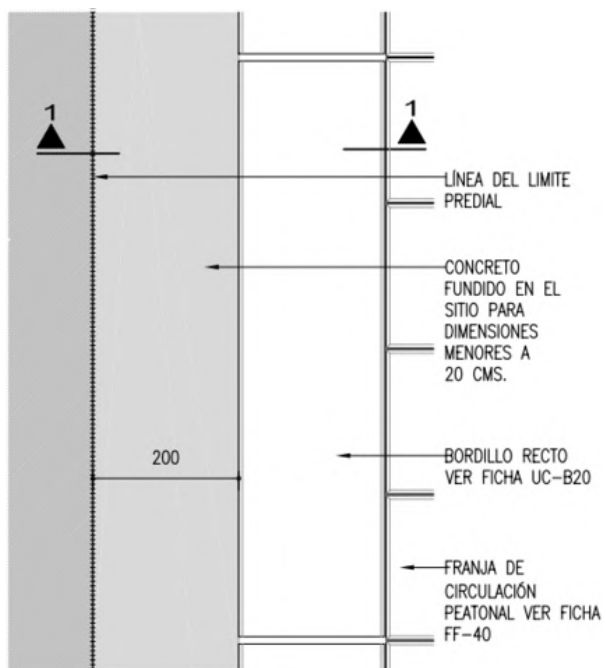


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.3 Franja de ajuste al predio FF-50

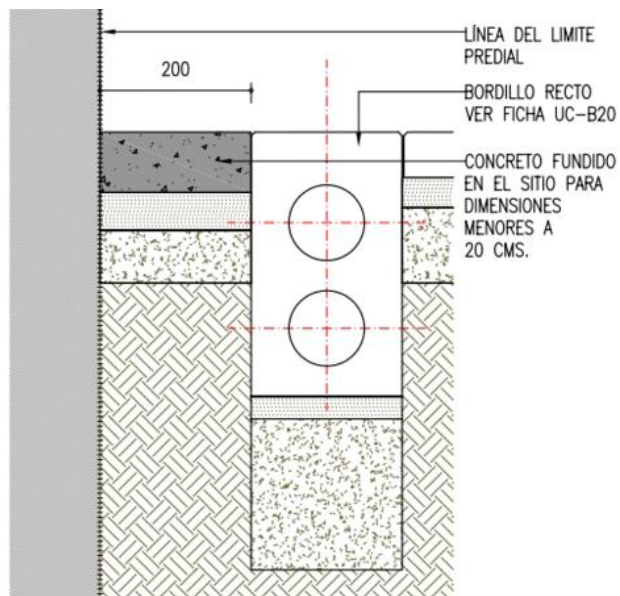
Se encuentra localizada contra la línea de parámetro de la edificación o del lote para recoger diferencias entre el andén con respecto a las dimensiones establecidas para las franjas teniendo en cuenta las irregularidades que se pueden presentar dentro de los parámetros presentes en la construcción. Esta se encuentra construida con una línea de ancho, fundida en concreto de modo que si llega a superar los 0.20 metros se emplearía entonces elementos prefabricados. Se encuentra compuesta por las bandas; una en concreto fundido siempre que la medida se sobra sea menor de 0,20 metros y una segunda banda siempre que la dimensión entre la franja de circulación y la peatonal sea igual o superior a 0,20 metros. Como se puede apreciar en las figuras 130 y 131.

Figura 130. Planta franja de ajustes a predios



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 131. Corte franja ajustes a predios

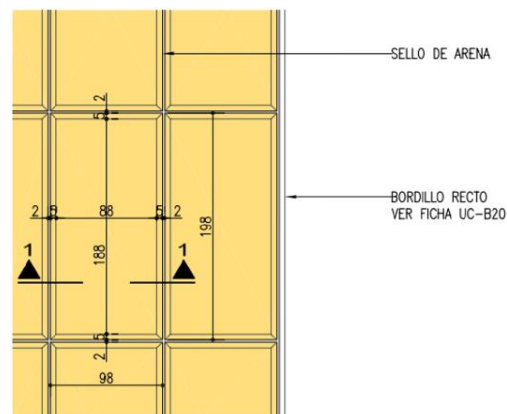


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.4 Adoquín de cemento UC-A20

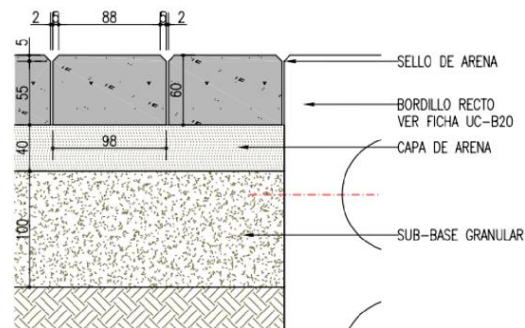
Se usa especialmente para el acabado de pisos en el espacio público suele emplearse en áreas donde las condiciones geométricas dificultan su instalación y lugares donde se reporta mucho tráfico vehicular, es una pieza plana en concreto y prefabricada, requiere de una construcción bicapa para una buena estabilidad y mejor superficie alcanzando un espesor mínimo de unos 8mm. su color más reconocido es el Ocre aunque se pueda personalizar para mejorar el diseño , sus dimensiones básicas son de 20 x 20 pudiéndose utilizar otro tipo de tamaños según las medidas requeridas (MEPB, 2008). Como se observa en las figuras 132 y 133.

Figura 132. Planta Adoquín de cemento



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 133. Corte Adoquín de cemento

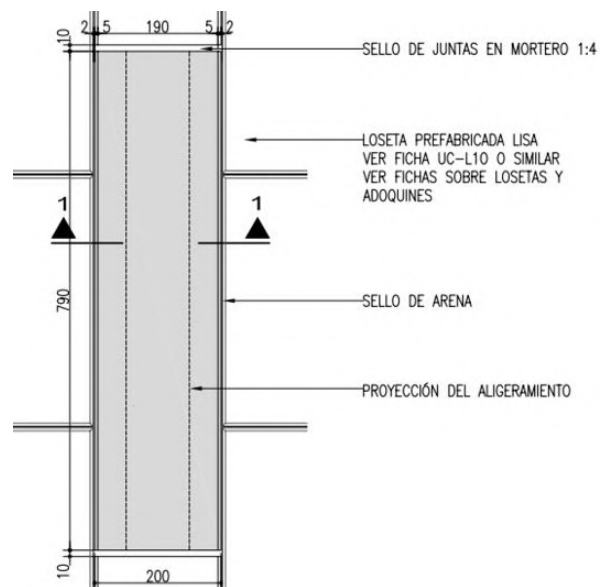


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.5 Bordillo recto UC-B20

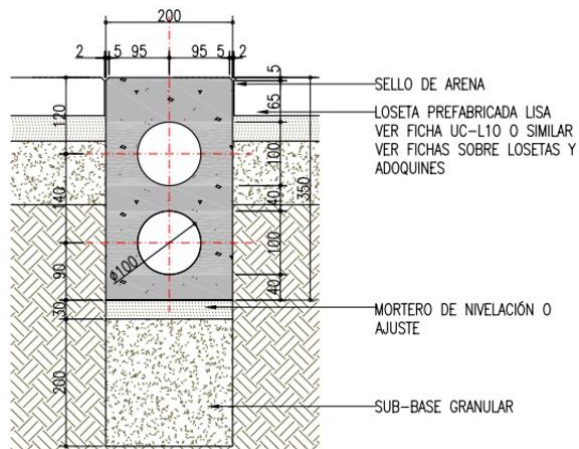
Se utiliza para el confinamiento de los pavimentos fragmentados siempre que se requiera cambio de los materiales como los demarcadores, contenedores y bordes para alcorques. Es una pieza ligera en concreto prefabricada y su acabado es liso (MEPB, 2008).

Figura 134. Bordillo Recto UC-B20



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 135. *Corte Bordillo Recto*

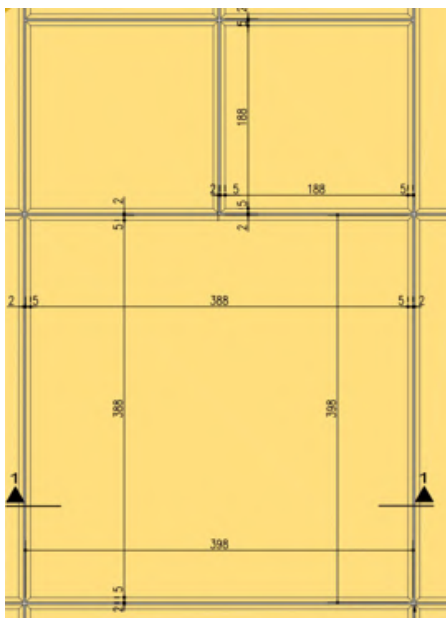


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.6 Loseta prefabricada lisa UC-L10

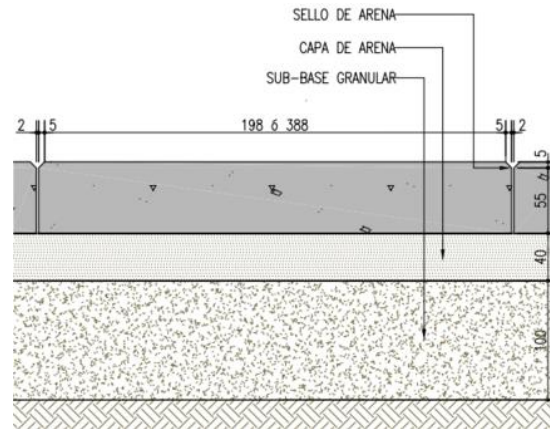
La loseta es un elemento para los acabados en pisos del espacio público está hecho con concreto hidráulico y su construcción debe de ser bicapa para mayor estabilidad y mejor superficie, instalada sobre capa de arena con un espesor de 8 mm.

Figura 136. *Loseta prefabricada Lisa*



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 137. Corte Loseta prefabricada lisa

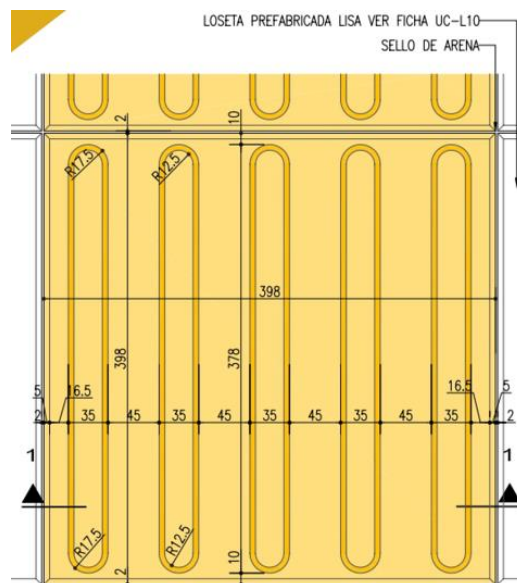


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.7 Loseta Táctil Guía UC-L20

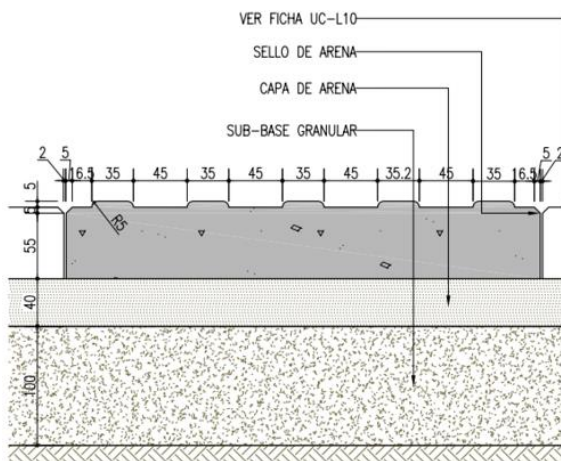
Este elemento se usa para los acabados de los pisos en el espacio público cumpliendo una función de guía para personas limitadas visualmente, es de uso obligatorio y debe usarse hacia el centro de la franja circular peatonal (MEPB, 2008).

Figura 138. Loseta Táctil Guía



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 139. Corte Loseta Guía



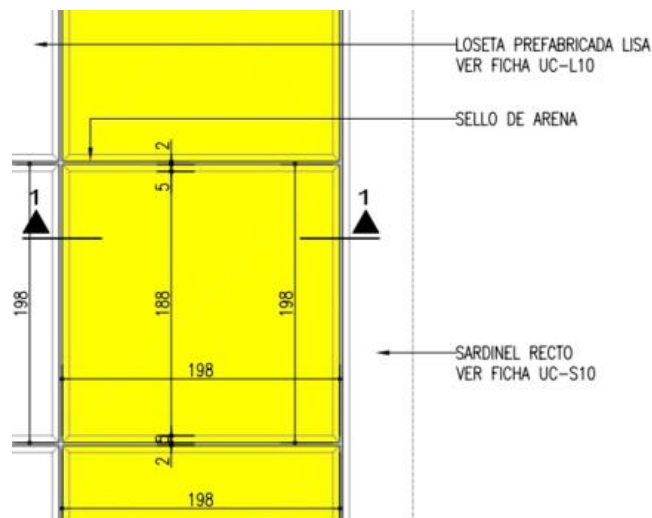
Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.8 Loseta demarcación visual UC-L30

Este elemento sirve de alerta a personas limitadas visuales siempre que en el camino se aproximen desnivel o cambios de anden, este tipo de loseta es de color amarillo y debe de usarse

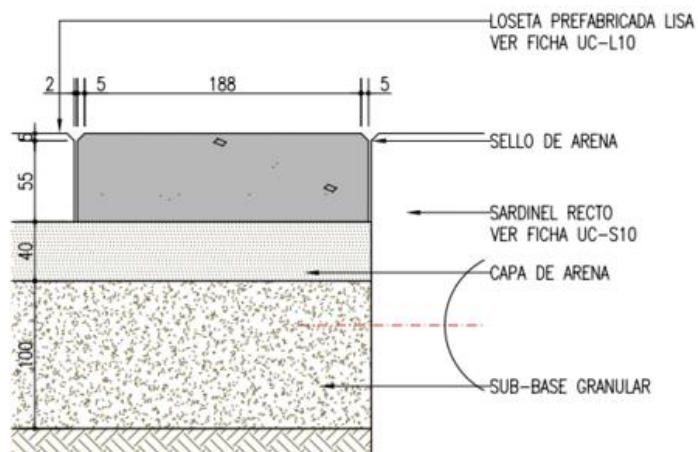
en la franja de servidumbre de vía junto al sardinel, es una pieza plana prefabricada que mantiene una textura circular (MEPB, 2008).

Figura 140. *Loseta demarcadora visual*



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 141. *Corte Loseta Demarcadora Visual*

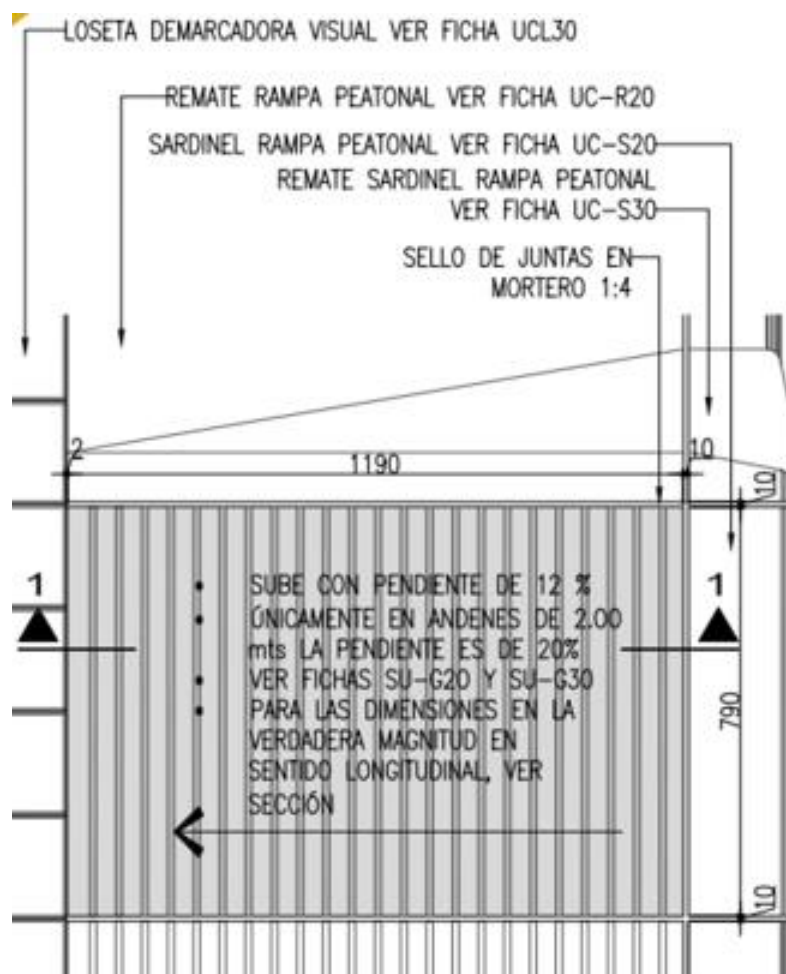


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.9 Rampa peatonal UC-R10

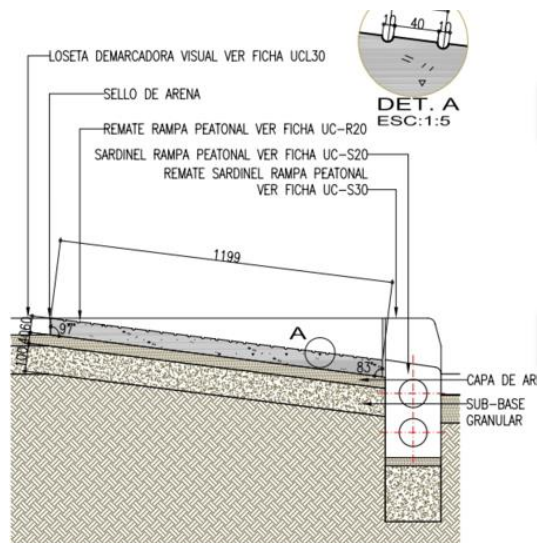
Este elemento se aplica en los espacios públicos, en rampas peatonales inclinadas, cuenta con una textura transversal al eje de la rampa, con ranuras circulares y está hecha de concreto hidráulico siguiendo una construcción de mono capa (MEPB, 2008).

Figura 142. *Planta Rampa Peatonal*



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 143. Corte Rampa Peatonal

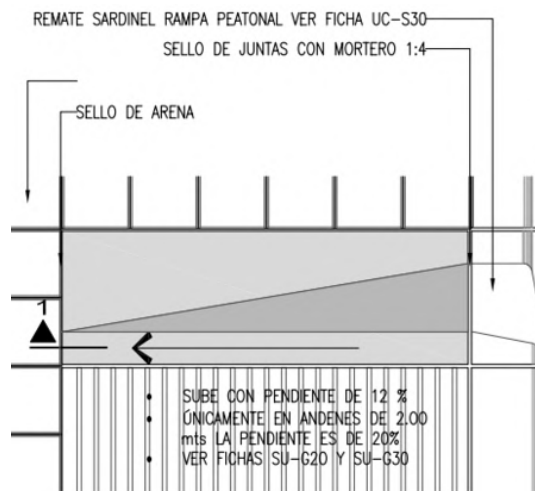


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.10 Remate Rampa Peatonal UC-R20

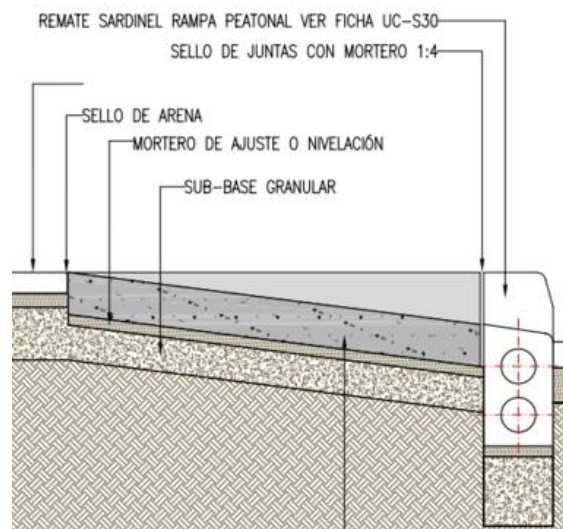
Este elemento permite una transición entre el nivel del plano del espacio y la inclinación geométrica, tiene un acabado liso, su construcción es bicapa para mayor estabilidad y superficie instalándose sobre una capa de mortero de nivelación (MEPB, 2008).

Figura 144. Planta remate rampa peatonal



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 145. Corte remate rampa peatonal

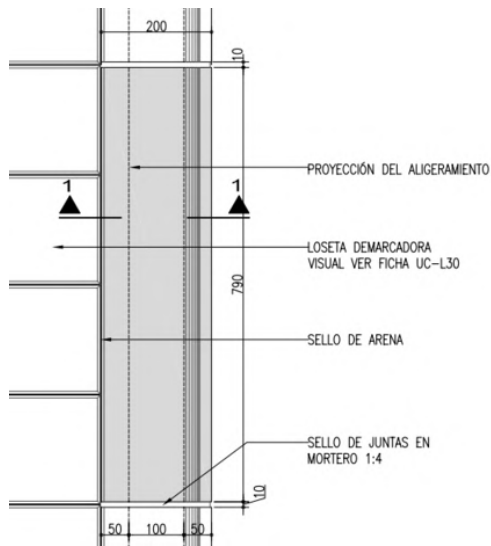


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.11 Sardinel Recto UC-S10

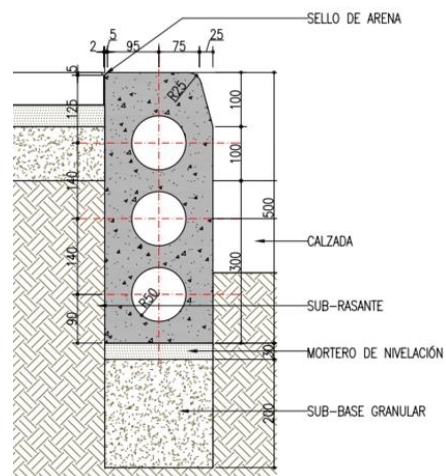
Este elemento permite sacar el desnivel y delimitar los usos de las áreas del andén y el movimiento vehicular, es una pieza aligerada y prefabricada en concreto hidráulico aplicada sobre capa de mortero en nivelación (MEPB, 2008).

Figura 146. *Sardinel recto*



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 147. *Corte Sardinel Recto*

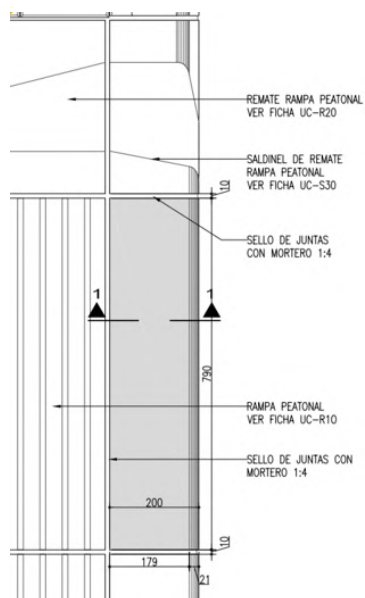


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.12 *Sardinel rampa peatonal UC-S20*

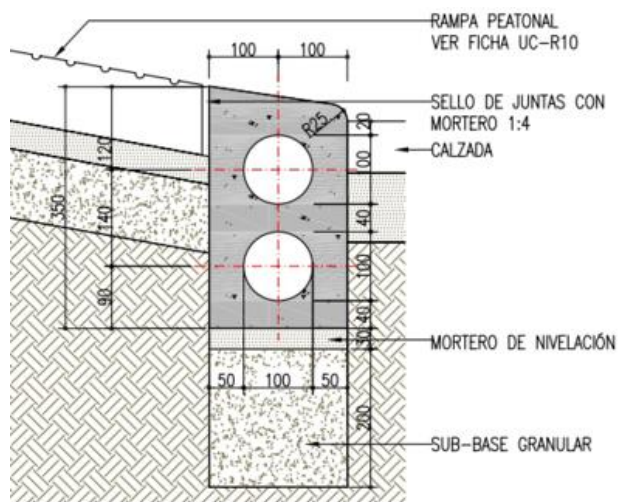
Este elemento delimita los usos de las áreas del andén y la circulación de los vehículos en las calzadas con alturas remontables fácilmente por personas con limitaciones físicas (MEPB, 2008).

Figura 148. *Planta sardinel rampa peatonal*



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 149. *Corte sardinel rampa peatonal*

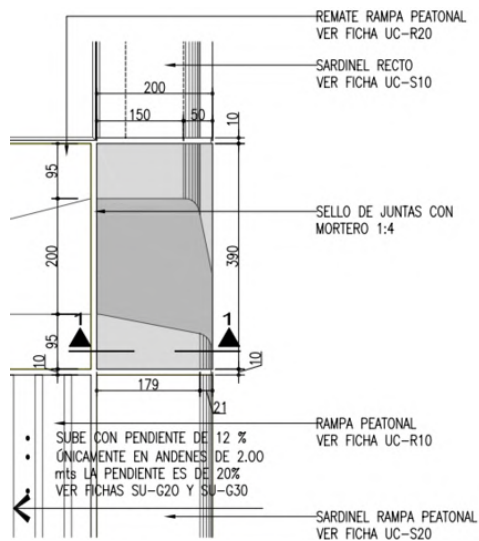


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.13 Sardinel de remate para rampa peatonal UC-S30

Este elemento permite la transición en altura y geometría entre el sardinel rampa peatonal y el sardinel recto está hecho con concreto hidráulico y se instala sobre capa de mortero de nivelación (MEPB, 2008).

Figura 150. *Planta sardinel de remate para rampa peatonal*

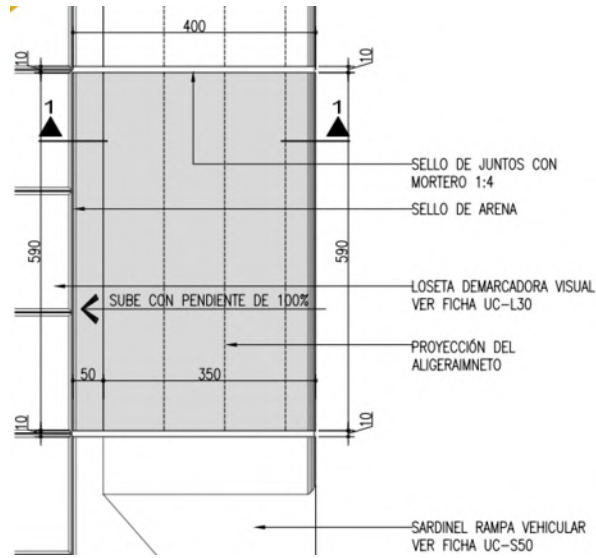


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.14 Sardinel para rampa vehicular UC-S40

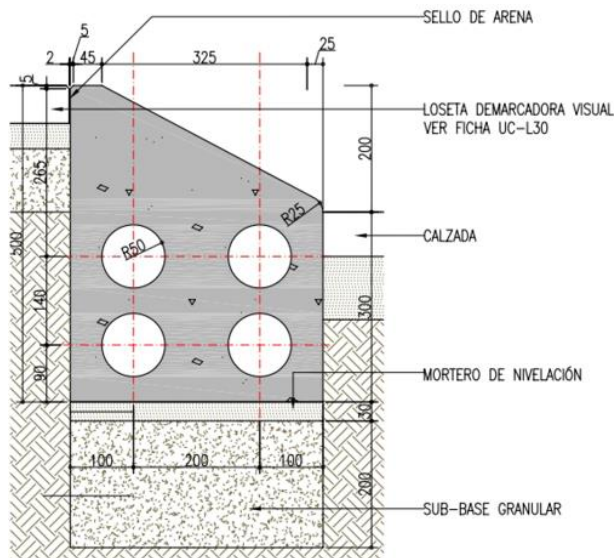
Este elemento se encarga de definir los niveles y delimitar todos los usos de las áreas del andén y movilización vehicular permitiendo un buen acceso y gestión de las zonas de parqueaderos y garajes, es una pieza prefabricada y aligerada en concreto (MEPB, 2008).

Figura 151. *Planta sardinel rampa vehicular*



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 152. *Corte sardinel rampa vehicular*

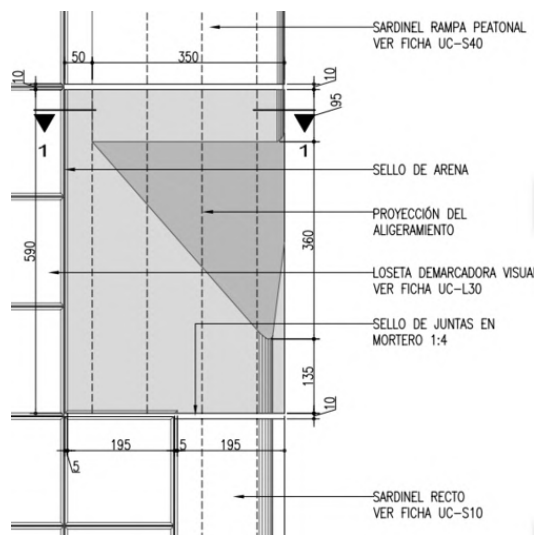


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.15 Sardinel de remate para rampa vehicular UC-S50

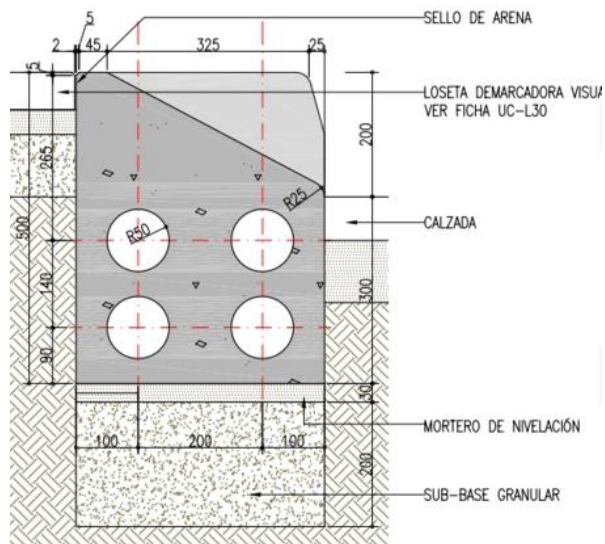
Sirve para permitir la transición de la altura y la geometría entre el sardinel recto y el sardinel de rampa vehicular, es una pieza aligerada prefabricada con base de concreto hidráulico (MEPB, 2008).

Figura 153. Planta sardinel de remate para rampa vehicular



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 154. Corte remate para rampa vehicular

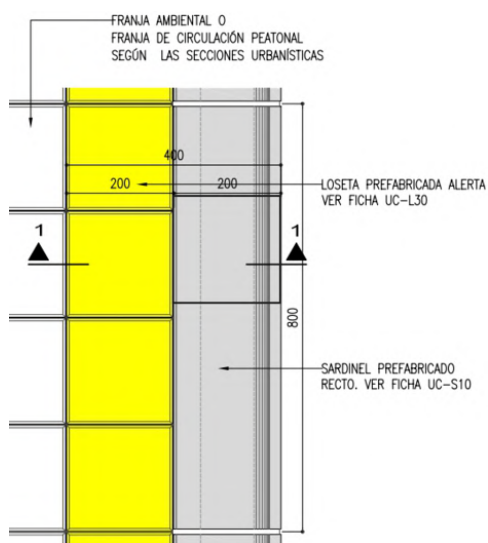


Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.10.16 Franja de servidumbre de vía FF-10

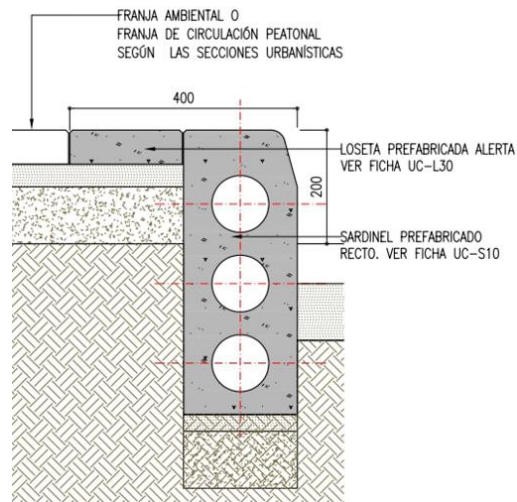
Es de utilización obligatoria para la seguridad del peatón contra la calzada y para la población con limitaciones físicas, es una banda de seguridad que se ubica en el límite entre el andén y la calzada (MEPB, 2008).

Figura 155. Planta franja de servidumbre vial



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

Figura 156. Corte franja de servidumbre vial



Fuente: MEPB, Franja ciclorruta, 2008.

6.11 Especies vegetales

De acuerdo con el manual de flora y fauna del área de Bucaramanga CDMB (2011), la ciudad consta de 92 especies de las cuales un poco más de la mitad (53 %) corresponden a especies introducidas, mientras el 47% son especies nativas, un 59% corresponde a la arborización, un 23% son arbustos mientras que un 18% refiere a las palmas. Y, aunque Bucaramanga no cuenta con un censo pormenorizado, las especies que más representativas son la licania tomentosa, Spathodea Campanulata, Nerium Oleander conocido también como adelfo. En este apartado se presenta la imagen con su breve descripción que contó con los materiales botánicos, información bibliográfica y registro fotográfico presentados en los informes para el manual de flora y fauna de la ciudad de Bucaramanga.

Figura 157. Jaboncillo**Jaboncillo**

Familia: Sapindaceae

Origen: Americano

Tamaño: Alcanza los 15 m de alt

Exposición Solar: Es una planta de sol

Clima: Climas cálidos y templados

Uso: Medicinal y ornamental

Nota: Flora urbana del Área Metropolitana de Bucaramanga. (2020, 25 abril). Issuu. de

https://issuu.com/gerroc/docs/flora_urbana_cdmb

Figura 158. Olivo Negro**Olivo Negro**

Familia: Combretaceae

Origen: Nativo de centroamerica, sembrada con exito en Bucaramanga, en parques y andenes.

Tamaño: Altura max entre 18 y 30 m y un tronco entre 1 y 2 m.

Clima: Climas cálidos y templados

Uso: Ornamental

Nota: Flora urbana del Área Metropolitana de Bucaramanga. (2020, 25 abril). Issuu. de

https://issuu.com/gerroc/docs/flora_urbana_cdmb

Figura 159. *Musaenda***Musaenda**Familia: RubiaceaeOrigen: Tropicos de AméricaTamaño: Alt max 3 mtsExposición Solar: Es una planta de solClima: Climas cálidosUso: Ornamental

Nota: Flora urbana del Área Metropolitana de Bucaramanga. (2020, 25 abril). Issuu. de
https://issuu.com/gerroc/docs/flora_urbana_cdmb

Figura 160. *Lantana***Lantana**Familia: VerbenaceaeOrigen: Tropicos y sub tropicos de AmericaTamaño: Altura max 1.5 mtsExposición Solar: Resistente al calor extremoClima: Climas cálidosUso: Ornamental de facil cultivoCaracterísticas adicionales: Resistelargos periodos sin agua, inmune a plagas
y atrae a mariposas y pajaros.

Nota: Flora urbana del Área Metropolitana de Bucaramanga. (2020, 25 abril). Issuu. de
https://issuu.com/gerroc/docs/flora_urbana_cdmb

Figura 161. *Palma de corozo***Palma de corozo**

Familia: Verbenaceae

Origen: Tropicos y sub tropicos de America

Tamaño: Altura max 1.5 mts

Exposición Solar: Resistente al calor extremo

Clima: Climas cálidos

Uso: Ornamental de facil cultivo

Nota: Flora urbana del Área Metropolitana de Bucaramanga. (2020, 25 abril). Issuu. de

https://issuu.com/gerroc/docs/flora_urbana_cdmb

Figura 162. *Oiti***Oiti**

Familia: Chrysobalanaceae

Origen: Tropicos y sub tropicos de America

Tamaño: Altura max 15 mts

Exposición Solar: Resistente al calor extremo

Clima: Climas cálidos y semitemplados

Uso: Ornamental de facil cultivo

Características adicionales: Traído a Colombia en los años 70, dominantes en zonas verdes de Bucaramanga.

Nota: Flora urbana del Área Metropolitana de Bucaramanga. (2020, 25 abril). Issuu. de

https://issuu.com/gerroc/docs/flora_urbana_cdmb

6.12 Esquema de cargue y descargue en la zona de peatonalización

Teniendo en cuenta los horarios establecidos por la dirección de tránsito Bucaramanga, contemplados en el artículo primero y segundo de la resolución 080 de 2021. Donde se indica que los carros de carga pesada con capacidad mayor a cinco toneladas e inferior a esta misma no pueden realizar maniobras de tránsito, carga y descarga de lunes a sábado en los horarios mostrados en la siguiente figura.

Figura 163. Horarios

HORARIOS:

De 06:30 A.M. a 08:00 A.M.
De 11:30 A.M. a 12.30 P.M.
De 01:30 P.M. a 02:30 P.M.
De 06:30 P.M. a 08:00 P.M.

Fuente: tomado de <https://www.transitobucaramanga.gov.co/resolucion/archivos/resolucion-080-2021.pdf>

Además, el artículo octavo indica que los vehículos con capacidad superior a cinco toneladas no podrán ingresar al perímetro urbano del municipio de Bucaramanga a ninguna hora del día, debiendo realizar todas las actividades de cargue y descargue de productos perecederos, víveres y abarrotes dentro de las instalaciones de la central de Abastos de Bucaramanga CENTROABASTOS S.A. Los vehículos con capacidad inferior a cinco toneladas pueden transitar de forma libre, y no se les exigirá ningún tipo de permiso.

Con el fin de crear una ciudad vivible, sostenible y amigable con el medio ambiente y con los peatones que a diario viven el espacio público, se toman las recomendaciones de capacidad en los vehículos de carga y los horarios de prohibición establecidos por la dirección de tránsito Bucaramanga, se realiza de la siguiente manera el diseño del esquema de cargue y descargue en el paseo peatonal San Francisco.

6.12.1 Capacidad de carga de los vehículos permitidos en el sector.

Prohibir el tránsito, cargue y descargue de vehículos automotores de servicio público o particular, con capacidad mayor a cinco toneladas, que se encuentren dentro de las siguientes tipologías: camiones de tipo carrocería, volquetas y tractocamiones; en el perímetro urbano contemplado entre la carrera 19 y carrera 25 con la calle 11 y calle 14, de la ciudad de Bucaramanga, como se observa en la figura.

Figura 164. limite capacidad de carga



Tomado: de google eart, herramienta autocad.

Solo será permitido el tránsito, cargue y descargue de vehículos automotores de servicio público o particular, con capacidad menor a cinco toneladas, que se encuentren dentro de las siguientes tipologías: camiones de tipo de carrocería y volquetas en el perímetro urbano contemplado entre la carrera 19 y carrera 25 con la calle 11 y calle 14, de la ciudad de Bucaramanga, y no se les exigirá ningún tipo de permiso, siempre y cuando cumplan con los horarios y el esquema establecidos en relación a la actividad de cargue y descargue en el sector del paseo peatonal San Francisco.

6.12.2 Horarios permitidos para actividades de cargue y descargue en el paseo peatonal san francisco.

Los vehículos automotores de servicio público o particular, con capacidad menor a cinco toneladas, que se encuentren dentro de las siguientes tipologías: camiones de tipo de carrocería y volquetas, podrán transitar y realizar maniobras de cargue y descargue en las siguientes horas y días establecidos.

Días establecidos:

De martes a sábado.

Horarios establecidos.

De 12:00 a.m. a 5:00 a.m.

La actividad de cargue y descargue solo se puede realizar siguiendo de forma ordenada el esquema establecido, donde se indican las rutas y los sentidos por donde se puede acceder, cargar o descargar y salir del paseo peatonal san Francisco.

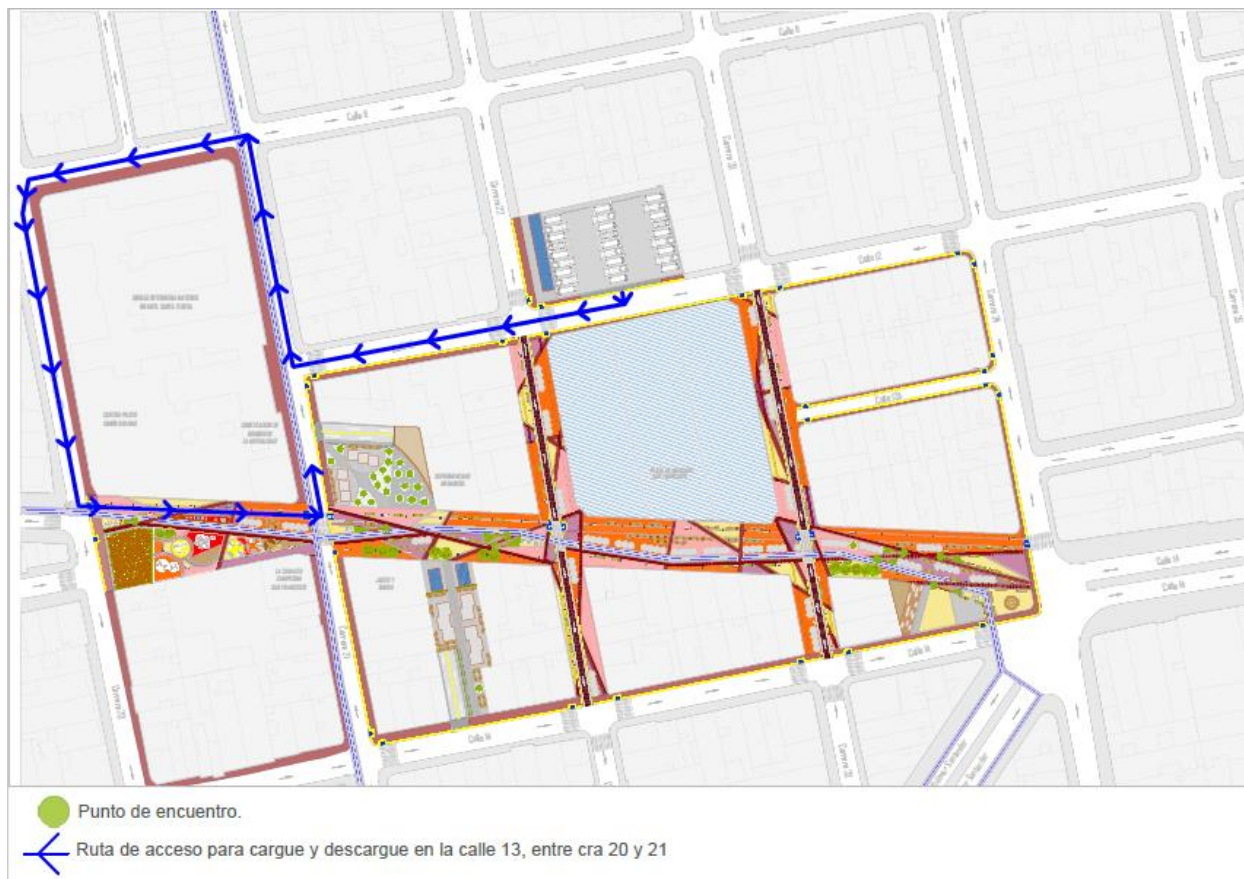
6.12.3 Rutas de acceso y salida para el cargue y descargue en el paseo peatonal san francisco.

La operación inicia en el punto de encuentro establecido en el diseño urbano, este punto de encuentro es el nuevo parqueadero que se ubica en la parte posterior de la plaza de mercado San Francisco. Por orden de llegada se ordenan va ingresando al paseo según la calle que necesiten acceder en el paseo peatonal.

6.12.3.1 Acceso calle 13 entre cra 20 y 21

Si el destino es el sector ubicado en la calle 13 entre carreras 20 y 21. Se debe tomar la calle 12 en sentido oriente occidente, doblar hacia la derecha por la carrera 21, después doblar hacia la izquierda por la calle 11, y bajar en sentido norte sur por la carrera 20 hasta encontrar la calle 13 hacia la izquierda. El acceso se hace por la franja establecida para la entrada de los vehículos en caso de emergencia. La salida se hace tomando la carrera 21 sentido sur norte. Y la actividad de cargue o descargue no puede durar más de 30 minutos. La siguiente grafica explica la ruta de acceso y salida.

Figura 165. Ruta cargue y descargue calle 13 entre cra 20 y 21

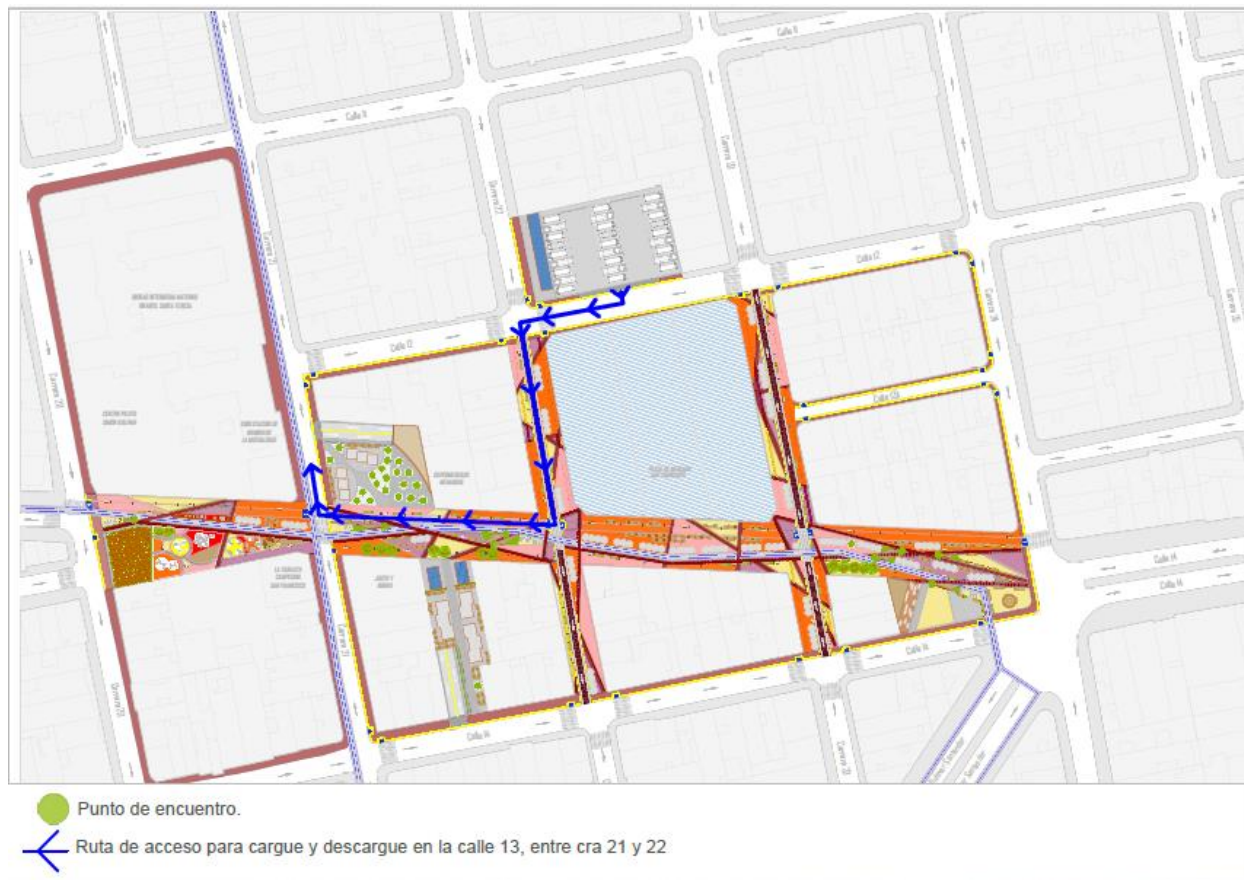


Fuente: elaboración propia.

6.12.3.2 Acceso calle 13 entre cra 21 y 22

Si el destino es el sector ubicado en la calle 13 entre carreras 21 y 22. Se debe tomar la calle 12 en sentido oriente occidente, doblar hacia la izquierda por la carrera 22, sentido norte sur, después doblar hacia la derecha por la calle 13. El acceso se hace por la franja establecida para la entrada de los vehículos en caso de emergencia. La salida se hace tomando la carrera 21 sentido sur norte. Y la actividad de cargue o descargue no puede durar más de 30 minutos. La siguiente grafica explica la ruta de acceso y salida.

Figura 166. Ruta cargue y descargue calle 13 entre cra 21 y 22

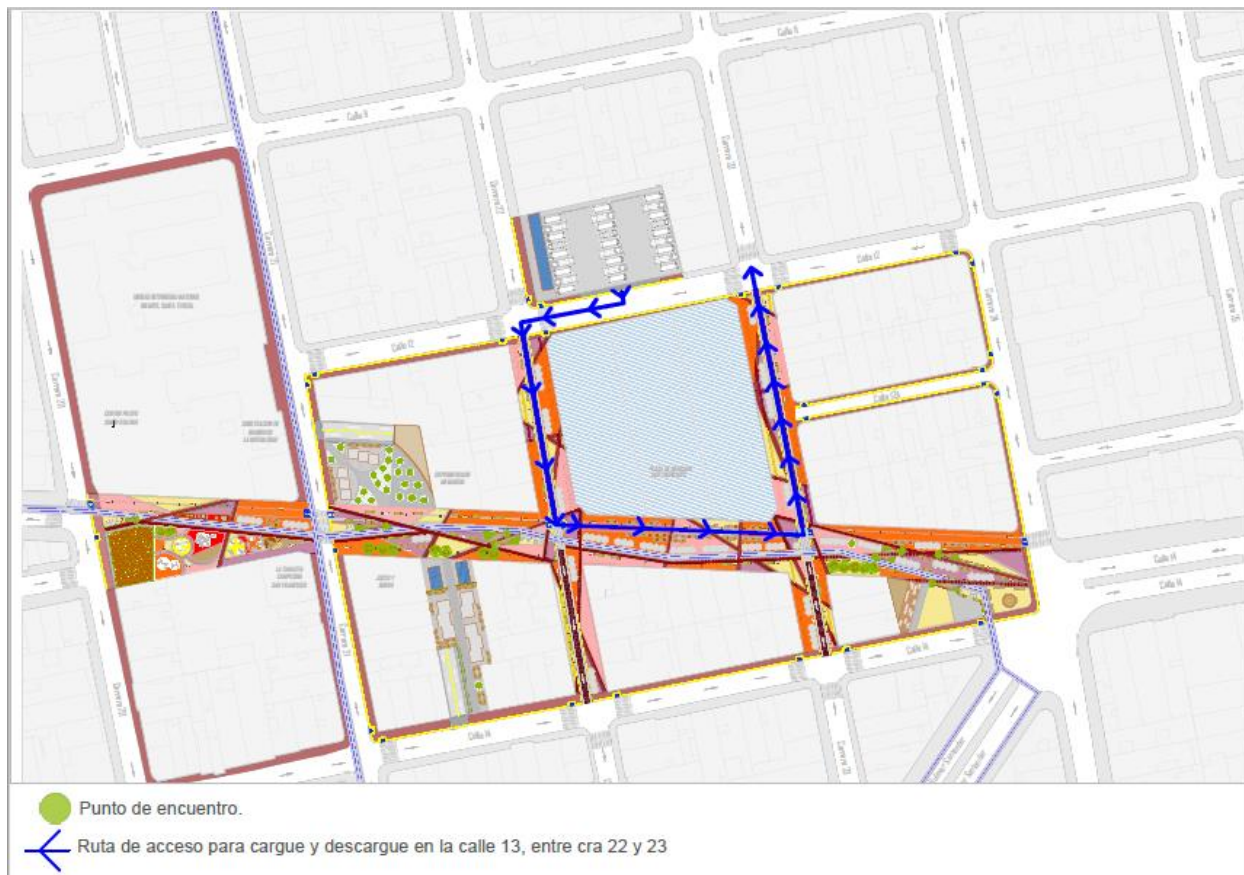


Fuente: elaboración propia.

6.12.3.3 Acceso calle 13 entre cra 22 y 23

Si el destino es el sector ubicado en la calle 13 entre carreras 22 y 23. Se debe tomar la calle 12 en sentido oriente occidente, doblar hacia la izquierda por la carrera 22, sentido norte sur, después doblar hacia la izquierda por la calle 13. El acceso se hace por la franja establecida para la entrada de los vehículos en caso de emergencia. La salida se hace tomando la carrera 22 sentido sur norte. Y la actividad de cargue o descargue no puede durar más de 30 minutos. La siguiente grafica explica la ruta de acceso y salida.

Figura 167. Ruta cargue y descargue calle 13 entre cra 22 y 23

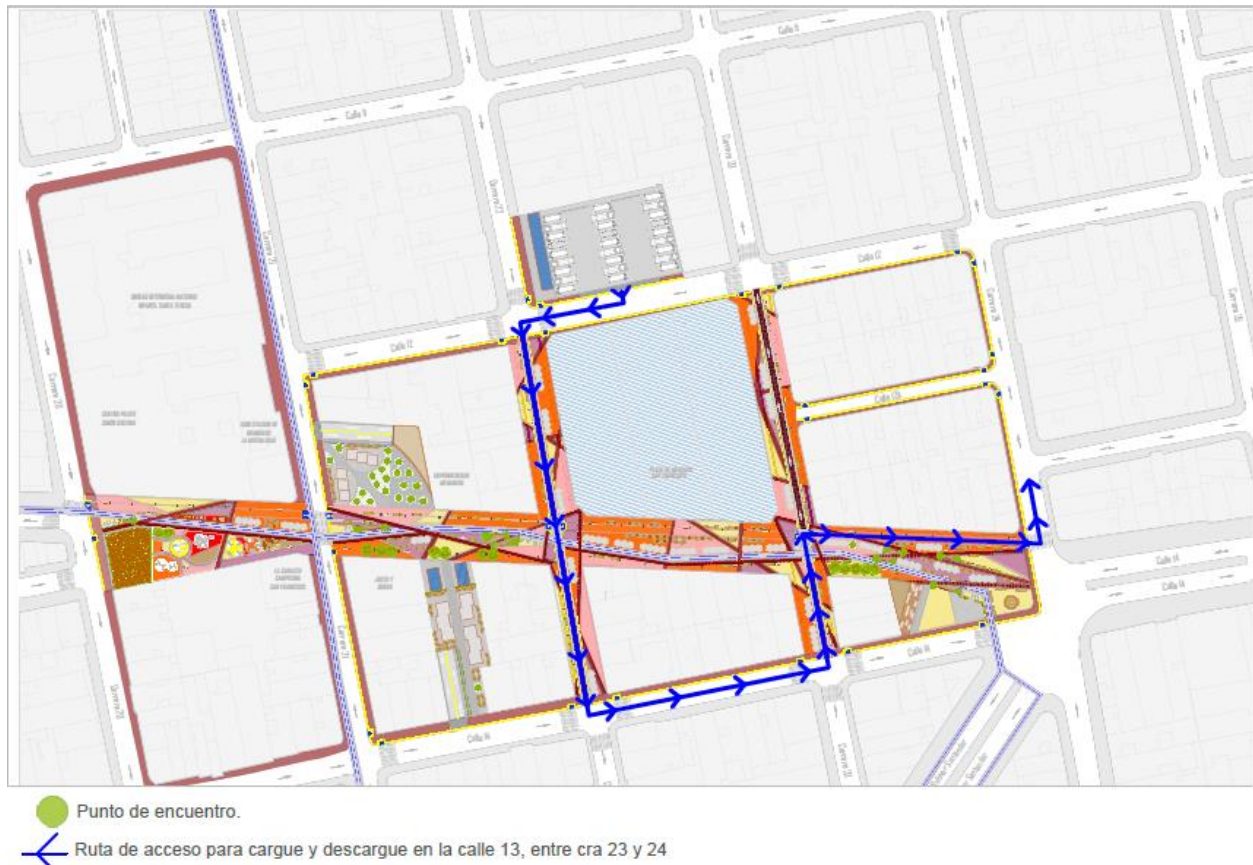


Fuente: elaboración propia.

6.12.3.4 Acceso calle 13 entre cra 23 y 24

Si el destino es el sector ubicado en la calle 13 entre carreras 23 y 24. Se debe tomar la calle 12 en sentido oriente occidente, doblar hacia la izquierda por la carrera 22, sentido norte sur, después doblar hacia la izquierda por la calle 14, subir una cuadra y doblar hacia la izquierda por la carrera 23, para final mente doblar hacia la derecha por la calle 13. El acceso se hace por la franja establecida para la entrada de los vehículos en caso de emergencia. La salida se hace tomando la carrera 24 sentido sur norte. Y la actividad de cargue o descargue no puede durar más de 30 minutos. La siguiente grafica explica la ruta de acceso y salida.

Figura 168. Ruta carga y descarga calle 13 entre cra 23 y 24



Fuente: elaboración propia.

6.12.4 Conclusiones

El esquema de carga y descarga tiene como fundamento el libro: ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenibles. (Gonzales, 2007) cabe resaltar que las medidas usadas en el diseño del esquema de carga y descarga son tomadas tal y como se recomiendan en este libro, ya que son medidas que van acorde a mejorar la cotidianidad de los peatones. Dichas recomendaciones se verán en la figura.

Figura 169. Estrategias de regulación en zonas de cargue y descargue.

- ▶ Regulación de la carga y descarga, creando puntos intermedios de almacenamiento.
- ▶ Redefinir, en beneficio de una mayor agilidad y velocidad en el reparto, los horarios y el tiempo de permanencia en las zonas de carga y descarga, en función de las características comerciales de cada zona y los tipos de vehículos.
- ▶ Garantizar la disponibilidad de las zonas reservadas para carga y descarga por los comerciantes y repartidores a través de una vigilancia permanente, mejorando su señalización horizontal y vertical.
- ▶ Revisar los horarios de carga y descarga de contenedores de obra, papel, vidrio, etc. de manera que estas labores no incidan negativamente en la circulación ni en el bienestar de los vecinos.

Fuente: (https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spi/pdf_Cuaderno_3_Buenas_Practicas.pdf)

“es discutible el carácter democrático de las políticas de promoción del automóvil, pues no toda la población puede o quiere depender del coche para realizar los desplazamientos en su vida cotidiana” (Gonzales, 2007).

6.13 Red de parqueaderos del sector y acceso a parqueaderos propuestos.

Con los parqueaderos propuestos, y apoyados en la red de parqueaderos públicos existentes en el sector, se busca reemplazar las 80 unidades de parqueo que existían alrededor de la plaza de mercado San Francisco. Estas fueron convertidas en espacio público para el disfrute del peatón. En la figura a continuación se observa la red y los accesos a estos.

Figura 170. Red de parqueaderos



Fuente: elaboración propia. 2022

7 Recomendaciones

- Se recomienda para el desarrollo de este proyecto, implementar acciones para mitigar el impacto que puede traer la peatonalización de la calle 13 entre carreras 20 y 24. Tales como: vías alternas, desarrollo de nuevas zonas de parqueo y hacer un uso de diversos horarios para los descargues de las zonas comerciales.
- Se recomienda para el comercio existente de este proyecto, implementar diversidad de actividades, como zonas para la recreación, plazoleta de comida con espacio para presentaciones de diferente tipo, mercadillo ambulante, comercio de diversas actividades (droguerías, papelerías, cajeros, oficinas) que contemplen una ocupación horaria en diferentes etapas del día, con el fin de promover una extensa temporalidad en el uso del paseo San Francisco.
- Se recomienda a los comerciantes reubicados no hacer uso más extenso del espacio que se les dispuso en el módulo de venta, ya que esto puede afectar el desarrollo de las diferentes actividades propuestas en el Paseo San Francisco.
- Se recomienda que los arrendatarios de los módulos dispuestos en el paseo comercial oferten diferentes servicios tales como, papelerías, oficinas de servicios, cajeros, farmacias, cafés, etc. con el fin de diversificar sus actividades y suplir las necesidades de un número mayor de usuarios, la seguridad se brindará por parte del CAI San Francisco incluyendo el paso San Francisco en su patrullaje matutino.
- Se recomienda que los módulos de la plazoleta de comidas sean sólo para propósitos gastronómicos, como restaurantes, bares, cafés, heladerías, dulcerías, etc.

8 Conclusiones

- Con la revitalización del eje vial de la calle 13 entre carreras 20 y 24, se podrá dar solución a la problemática de invasión al espacio público y mala disposición de basuras, al mismo tiempo recuperar y brindar nuevos espacios de calidad para el disfrute de la población objetivo.
- Se logrará a través de la implementación de la catálisis urbana como la peatonalización dando prioridad a la movilidad no motorizada, el desarrollo de un tejido social entre el espacio público y los autores que día a día lo viven, creando en ellos un mayor sentido de pertenencia y apropiación hacia este sector.
- Con la reubicación de los vendedores informales en los módulos de venta ambulante, se dignificará la labor que día a día desarrollan, pasando de invadir 2 m² (promedio) de espacio público, a tener 6 m² de espacio de trabajo con condiciones dignas, y ser uno de los catalizadores que activan este eje, estos vendedores se verán beneficiados solo con la condición de extender su horario actual reafirmando la temporalidad extendida ya propuesta.
- Con la peatonalización de la calle 13 entre carreras 20 y 24 se le entregará a la población 5.800 m² de nuevo espacio público. Cambiando por completo el aspecto de este sector, pasando de tener un embotellamiento continuo de carros y flujo lento por un solo carril, a un eje peatonal que impulsa el desarrollo económico y social de este sector.

- Con la extensión de la temporalidad horaria, la combinación de diferentes tipos de actividades y un mayor flujo de personas atraídas por un espacio público de calidad en diferentes horas del día, se contrarresta la inseguridad, evitando el fenómeno de muerte de la ciudad que trae el cierre del comercio abrupto y en una misma hora. Esto se hará de manera progresiva iniciando con un horario extendido hasta las 11pm en la plaza gastronómica, paseo comercial y mercadillo ambulante.
- Con este proyecto se logrará la revitalización de 7.282 m² de ciudad, entregando a la población no solo nuevo espacio público, sino un tejido social que genere apropiación y sentido de pertenencia en las personas que los vivan, sin importar si en comerciante, visitante o transeúnte.

9 Bibliografía

- Augé, M. (1994). Los “no lugares” espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. *Redalyc*. <https://www.redalyc.org/pdf/881/88120113.pdf>
- Baquero Duarte, D. L. (2001). *Las plazas de mercado como catalizadores urbanos*. Bogota.
- Baquero, D. (2011). Las plazas de mercado como catalizadores urbanos. https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/8544/03395095.2011_pte._1.pdf?sequence=9&isAllowed=y
- Bastar, S. (2012). Metodología de la Investigación. *Studocu*. <https://www.studocu.com/co/document/universidad-de-antioquia/semillero-de-investigacion-1/metodologia-de-la-investigacion-sergio-gomez-bastar/18454668>
- Bolaños, B. y. (2017). Nocturnidad, ciudades 24 horas y sus efectos socioambientales. *Universidad Nacional de Colombia*. <https://www.redalyc.org/journal/748/74853485015/html/#:~:text=La%20noci%C3%B3n%20del%20concepto%20de,solamente%20a%20los%20que%20salen>
- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Baiha: Alianza.
- Castiblanco, A. (2012). Las plazas de mercado como lugares de memoria en la ciudad: anclaje, pervivencias y luchas. *Researchgate*. https://www.researchgate.net/publication/336603229_Las_Plazas_de_mercado_como_lugares_de_memoria_en_la_CiudadCiudad
- CDMB. (2011). *Flora Urbana del área metropolitana de Bucaramanga*. Bucaramanga. https://issuu.com/gerroc/docs/flora_urbana_cdmb
- Cruz, D. (2015). Primer lugar en 5° Concurso Intervención Urbana, Distrito Argentina / México. *archDayle*. <https://www.archdaily.co/co/769445/primer-lugar-en-5-degrees-concurso-intervencion-urbana-distrito-argentina-mexico>
- Fernández, C. (2014). Metodología de la investigación. <http://www.derechoshumanos.unlp.edu.ar/assets/files/documentos/metodologia-de-la-investigacion.pdf>

- García Angela, M. P. (2017). *El espacio público como estrategia de revitalización del barrio la Estanzuela, Bogotá*. Bogotá.
- García, G. (2014). ANÁLISIS DEL SISTEMA DE LAS PLAZAS PÚBLICAS DE MERCADO DE LA CIUDAD DE BUCARAMANGA: ESTRATEGIAS PARA INCREMENTAR SU SOSTENIBILIDAD. *Researchgate*.
https://www.researchgate.net/publication/284189740_ANALISIS_DEL_SISTEMA_DE_LAS_PLAZAS_PUBLICAS_DE_MERCADO_DE_LA_CIUDAD_DE_BUCARAMANGA ESTRATEGIAS_PARA_INCREMENTAR_SU_SOSTENIBILIDAD
- Gómez, P. (2019). PLAZA DE MERCADO, COMO MECANISMO DE REVITALIZACIÓN.
<https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/bitstream/handle/20.500.12010/8422/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Hernández, S. F. (2003). El proceso de investigación y los enfoques cuantitativos y cualitativo: hacia un modelo integral. <http://metodos-comunicacion.sociales.uba.ar/wp-content/uploads/sites/219/2014/04/Hernandez-Sampieri-Cap-1.pdf>
- MEPB. (2008). *Manual de diseño y construcción de espacio público Bucaramanga*. Bucaramanga .
https://curaduria1bucaramanga.com.co/public_docs/OTHERS/MEPB%20versi%C3%B3n1.0.pdf
- Nieto, A. y. (2016). La plaza del mercado como lugar de hibridación entre el turismo y la cultura. *Researchgate*.
https://www.researchgate.net/publication/341115143_La_plaza_de_mercado_como_lugar_de_hibridacion_entre_el_turismo_y_la_cultura
- Rodríguez, A. (2001). *Del declive a la revitalización: oportunidades y límites de las nuevas políticas urbanas en Bilbao*. <https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/article/view/75048>