

**CORREDORES DE MOVILIDAD URBANA
EN LA CARRERA 5ª Y 6ª ENTRE LAS CALLES 6ª Y 9ª
DEL CENTRO HISTORICO DE PAMPLONA**



**SHARONE MICHELLE ANGARITA CORTIÑAS
YEFERSON ALBERTO BECERRA PARADA**

**TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TITULO DE:
ARQUITECTO**

**UNIVERSIDAD DE PAMPLONA
FACULTAD DE INGENIERÍAS Y ARQUITECTURA
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y DISEÑO INDUSTRIAL
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
PAMPLONA, COLOMBIA**

2017

**CORREDORES DE MOVILIDAD URBANA
EN LA CARRERA 5ª Y 6ª ENTRE LAS CALLES 6ª Y 9ª DEL CENTRO HISTORICO
DE PAMPLONA**



PRESENTADO A:

CTG

DIRECTOR:

ARQUITECTO

GABRIEL GOMEZ

PRESENTADO POR:

SHARONE MICHELLE ANGARITA CORTIÑAS

YEFERSON ALBERTO BECERRA

UNIVERSIDAD DE PAMPLONA

FACULTAD DE INGENIERÍAS Y ARQUITECTURA

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y DISEÑO INDUSTRIAL

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

PAMPLONA, COLOMBIA

2017

NOTA DE ACEPTACIÓN

Director de trabajo de grado:

GABRIEL GOMEZ

Jurado 1:

WILSON GUTIERREZ

Jurado 2:

JAIR CASTILLO CAICEDO

Pamplona, diciembre de 2017

Dedicatoria

Primeramente a Dios, familia,

Universidad y amistades

AGRADECIMIENTO

Michelle Angarita Cortiñas

En primer lugar agradezco a Dios que es quien me ha guiado espiritualmente en todo este trayecto educativo.

A mi Padre Edgar Giovanni Angarita quien me ha apoyado emocional y económicamente en toda mi carrera educativa, trabajando siempre honradamente para que nunca me hiciera falta nada.

A mi madre Shagger Cortiñas por sus valiosos consejos, comprensión y amor, por estar siempre a mi lado con una mano amiga.

A mi familia por ser el motor que me impulso a entrar en el mundo de la Arquitectura y me demostraron su apoyo incondicional en todo momento.

A la universidad de Pamplona que fue mi segundo hogar en este proceso de aprendizaje y formación.

A mis amigos y docentes de la facultad de Arquitectura con quienes compartí grandes experiencias enriquecedoras personales y profesionales para la vida.

A mi compañero de tesis Yeferson Becerra quien estuvo a mi lado todos estos años de carrera universitaria brindándome siempre su amor y apoyo incondicional.

AGRADECIMIENTO

Yeferson Alberto Becerra Parada

El trabajo realizado a continuación quiero dedicarlo primero que todo a Dios quien es el responsable de mis talentos.

A mi familia que con su apoyo incondicional y amor, estuvieron siempre a mi lado guiándome hacia una buena educación con un buen ejemplo.

A mis amigos y profesores del programa de Arquitectura con quienes aprendí todo lo que me llevo a este momento de culminar mi carrera como arquitecto.

A la Universidad de Pamplona que me brindo tantos conocimientos y fue mi segundo hogar en esta etapa de mi vida que está culminando.

INTRODUCCIÓN

La estrecha relación que existe entre los modelos territoriales y la demanda de la movilidad urbana, le confiere al planeamiento una gran importancia al momento de desarrollar políticas de transporte.

Por esta razón, el desarrollo de las políticas de transporte, como parte de la intervención en el espacio público, obligan a los diversos actores a tomar parte de manera responsable, por los numerosos aspectos que influyen de forma significativa en la movilidad.

Por lo tanto, los programas sobre demanda de movilidad no solo ofrecen respuestas que reducen los desplazamientos en medios de transportes perjudiciales sino que también logran una verdadera transición a otros modelos de movilidad, modelos que deben garantizar la protección del medio ambiente, manteniendo la cohesión social, la calidad de vida del ciudadano sin afectar el desarrollo económico.

Bajo este argumento, el manejo de la movilidad conlleva a redescubrir la ciudad, a través de su uso y relación en el mismo espacio del peatón, la bicicleta y los transportes masivos sostenibles, conexión que resulta de la integración de la planificación del transporte y la planificación urbana. La ciudad de Pamplona, ha sufrido una serie de transformaciones debido a las actividades que suceden en el centro histórico, como cambios arquitectónicos que han alterado el componente espacial en la mayoría de las edificaciones coloniales, republicanas y que han transformado todos los escenarios urbanos en cuanto a imagen y movilidad actual en el centro histórico.

El congestionamiento en el centro histórico de la ciudad de Pamplona en Norte de Santander, debido a la circulación de automóviles, motos y población permanente y flotante, además de las actividades comerciales que predominan en este sector lo cual es compartido con el centro administrativo, hace que la movilidad sea caótica y desordenada.

El actual proyecto de investigación se basa en mejorar la movilidad en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, evitando así el parqueo ilegal de vehículos de uso privado en las principales y más transitadas calles del centro histórico.

En base en esto, se plantea un proyecto urbanístico de recuperación de espacio público y movilidad para dos de las principales calles del centro histórico como lo son la carrera 5^a con calle 6^a y 7^a, bajando por la calle 9^a y toda la carrera 6^a hasta la esquina de la calle 6^a, en donde se

implementaran nuevas normas de movilidad en donde tenga prioridad el peatón y el uso de un transporte más alternativo que logre bajar los índices de contaminación tanto visual como auditiva en el centro histórico de la ciudad de Pamplona.

TABLA DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTO	5
INTRODUCCIÓN	7
FORMULACION DEL PROBLEMA	14
PREGUNTAS PROBLEMATIZADORAS	16
JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA	17
OBJETIVOS	19
Objetivo general	19
Objetivos específicos	19
CAPITULO I	20
MARCO CONCEPTUAL	20
EL CONCEPTO DE ESPACIO PÚBLICO	20
ESPACIO PÚBLICO, APROXIMACIONES CONCEPTUALES	20
Aproximación al concepto de espacio	21
Esfera pública y espacio público	22
Espacios colectivos y espacios públicos	22
El arte público en el diseño de espacio publico	23
ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD CIUDADANA	23
Espacio como lugar/permanencia o flujo	23
El espacio público: análisis desde distintas perspectivas del urbanismo	24
MARCO TENDENCIAL	26
PRINCIPALES TENDENCIAS DE LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO EN LAS DOS ÚLTIMAS DÉCADAS	26
RECUPERACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS Y ESPACIOS PÚBLICOS EN CENTROS URBANOS	27
MARCO NORMATIVO	30
LA POLÍTICA NACIONAL DE ESPACIO PÚBLICO	30
CAPITULO II	33
MARCO CONTEXTUAL	33
MEDIDAS PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA POLÍTICA DE MOVILIDAD EN PAMPLONA	33

CONTEXTO HISTORICO.....	38
ORIGEN DEL ESPACIO PÚBLICO	38
INFRAESTRUCTURA Y MOVILIDAD EN LATINOAMERICA	41
SISTEMAS ALTERNATIVOS	44
ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA CIUDAD DE PAMPLONA	46
LA ESTRUCTURA URBANA ORIGINAL DE PAMPLONA	49
PAMPLONA ANTIGUA	51
CONTEXTO FISICO	54
ECONOMIA.....	54
CONTEXTO FUNCIONAL.....	56
EL MANEJO DE LOS USOS DEL SUELO	56
VIVIENDA	57
SISTEMA DE ALCANTARILLADO.....	57
MOVILIDAD	58
Programa de organización de ventas informales	66
CONTEXTO SOCIOCULTURAL	67
POBLACIÓN	67
EDUCACIÓN.....	75
CULTURA.....	77
CONTEXTO AMBIENTAL	80
CLIMA.....	80
HIDROGRAFÍA	81
CAPITULO III.....	82
MARCO PROYECTUAL	82
Principios de Intervención.....	82
Estrategias de Intervención.....	83
PROCESO DE DISEÑO	84
CLIMA.....	87
DESARROLLO DE LA PROPUESTA	88
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	99

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Peatonalización del espacio público en el centro de Caracas.	27
Ilustración 2 Barrio Bella Vista en Santiago de Chile. Fuente: Pinterest	28
Ilustración 3 Vía Balcón del parque central de La Paz-Bolivia. Fuente: Pinterest	29
Ilustración 4 Propuesta de ampliación de andenes Fuente: Consultoría del plan de movilidad PEP PAMP	36
Ilustración 5 Propuesta de manejo de intersecciones. Fuente: Consultoría del Plan de movilidad PEP PAMP	37
Ilustración 6 Espacio Público -Revolución Neolítica. Fuente: Pinterest	38
Ilustración 7 Coliseo Romano. Fuente: Pinterest	39
Ilustración 8 Espacio público Grecia siglo XX. Fuente: Pinterest	39
Ilustración 9 Múnich -Alemania siglo XX. Fuente: Pinterest	39
Ilustración 10 Plaza San Marcos - Venecia edad media. Fuente: Pinterest	40
Ilustración 11 Plaza de San Pedro - Roma (1748). Fuente: Pinterest	40
Ilustración 12 Modelos de asentamientos utilizados en la fundación de ciudades americanas. Fuente: Realizado a partir del PEMP Pamplona (2005).	48
Ilustración 13 Crecimiento urbano de la ciudad de Pamplona. Fuente: PEMP PAMPLONA (2016-2019).	49
Ilustración 14 Catedral Santa Clara. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar.	50
Ilustración 15 Camino hacia la Iglesia el Humilladero.	50
Ilustración 16 Obelisco 1910. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar.	51
Ilustración 17 Antigua Plaza de Mercado 1912, Actualmente Parque principal Agueda Gallardo. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar.	51
Ilustración 18 Plaza de mercado 1930.. Fuente: Museo fotografico Toto Villamizar	52
Ilustración 19 Calle Real, vista desde el Parque principal, inicios del siglo XX. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar.	52
Ilustración 20 Parque principal 1960. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar	53
Ilustración 21 Esquina Plaza de mercado siglo XX. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar.	53
Ilustración 22 Barrio El Topón 1980. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar	53
Ilustración 23 Dirección de poblaciones y ubicación del proyecto. Fuente: Autores.	54
Ilustración 24 Zonas de actividad. Fuente: PDM.	56
Ilustración 25 Sistema de alcantarillado en Pamplona. Fuente: PBOT.	57
Ilustración 26 Propuesta de Vías alternas corredor Bucaramanga - Cúcuta. Fuente: PEP-PAMP Archivo de la consultoría del Plan de movilidad.	60
Ilustración 27 Ruta 1: Curva de los adioses - Centro - Santa Marta - Las Margaritas - Centro - Curva de los adioses	62
Ilustración 28 Ruta 2: Cristo Rey - Las Americas - Centro - Normal de Varones - Los Tanques - Calle Real - Simón Bolívar - Cristo Rey	62

Ilustración 29 Ruta 3: Nazareth - Chapinero -Hospital -Universidad de Pamplona - Centro - Hospital - San Pedro - Nazareth	63
Ilustración 30 Ruta 4: La Trinidad - Plazuela Almeyda - Americas - Universidad - Centro - Plazuela Almeyda - Barrios Unidos - La Trinidad	63
Ilustración 31 Ruta 5: El Zulia - Clínica Pamplona - Centro - Galán - Universidad de Pamplona - Galán - Centro - Clínica Pamplona - Barrio el Zulia.	64
Ilustración 32 Población	69
Ilustración 33 Procedencia.....	70
Ilustración 34 Ingresos – Economía.....	70
Ilustración 35 Tipo de ventas informales	71
Ilustración 36 Salario	71
Ilustración 37 Tenencia del negocio	71
Ilustración 38 Número de empleados.....	72
Ilustración 39 Tipo de productos	72
Ilustración 40 Edad promedio de los vendedores	73
Ilustración 41 Características	73
Ilustración 42 Salarios mínimos.....	73
Ilustración 43 Razón de permanecer en el centro	74
Ilustración 44 Tipo de Productos	74
Ilustración 45 Escuelas de formación cultural y artística. Fuente: ICTP	79
Ilustración 46 Parque principal de Pamplona 7:28am. Fuente: Autores.....	80
Ilustración 47 Parque principal de Pamplona 4:24pm. Fuente: Autores.....	80
Ilustración 48 Morfología Urbana de Pamplona. Fuente: José Ángel Cácia (2017).....	82
Ilustración 49 Estrategias de intervención - Espacio público y movilidad. Fuente: Autores.....	83
Ilustración 50 Morfología urbana de la ciudad de Pamplona, Proceso de diseño. Fuente: Autores	84
Ilustración 51 Estructura funcional del proyecto. Fuente: Autores.....	86
Ilustración 52 Parqueaderos legales en el centro histórico de Pamplona. Fuente: Autores.	95
Ilustración 53 Zonas del centro histórico saturadas a causa del parqueo ilegal. Fuente: Autores.	96
Ilustración 54 Parqueo legal vs Parqueo ilegal. Fuente: Autores.....	96

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Población. Fuente: Ficha municipal DNP.....	68
Tabla 2 Pirámide poblacional. Fuente: Ficha municipal DNP.....	68
Tabla 3 Población de primera infancia, infancia, adolescencia y juventud. Fuente: Proyección DANE 2015	69
Tabla 4 Establecimientos educativos. Fuente: MEN	76
Tabla 5 Distribución de matrículas por grado 2016. Fuente: SIMAT	76
Tabla 6 Niveles educativos de la población del Municipio de Pamplona. Fuente: SIMAT.	77
Tabla 7 Veredas de Pamplonita que conforman cuenca del Rio Zulia. Fuente: PBOT	81
Tabla 8 Veredas de Pamplona que conforman cuenca del Rio Pamplonita. Fuente: PBOT.....	81
Tabla 9 Tarifas de parqueaderos. Fuente: Autores.....	96

FORMULACION DEL PROBLEMA

El municipio de Pamplona ubicado en el departamento de Norte de Santander entre las ciudades capitales de Cúcuta y Bucaramanga, presenta un deterioro y falta de normativa en el espacio público del centro histórico.

Según el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT 2012 – 2014) se observan planes o proyectos viales de pavimentación o restauración solo en vías vehiculares.

El centro histórico del municipio se ve sometido a varios conflictos de espacio público, donde siempre ha prevalecido los espacios para el uso de los vehículos automotores, no obstante Pamplona cuenta con una gran problemática en el centro de la ciudad, como lo es la desorganización que existe por el uso y apropiación del espacio público. Actualmente los recorridos entre los diferentes nodos del centro histórico como lo son Plazuela Almeida, El parque principal y corredor universitario que conecta la Casona con la sede principal de la universidad son los que presentan más deterioro en cuanto a movilidad y desarrollo Arquitectónico, lo que impide un buen aprovechamiento en el uso del espacio.

La movilidad del centro histórico se ve cada vez más afectada debido a la cantidad innecesaria de vehículos tanto de transporte público como privado, lo que a su vez va deteriorando el bienestar del medio ambiente por contaminación tanto auditiva como visual, se puede observar actualmente en todo el recorrido que se va a estudiar e intervenir el aumento de vehículos en su mayoría privados, los nuevos modelos de ventas ambulantes hacen que el espacio público del centro histórico se vea saturado y desordenado apostando así el bienestar ambiental y arquitectónico de los lugares más transitados por los ciudadanos como lo son la Plazuela Almeida, el Parque Principal Águeda Gallardo, y el corredor universitario que conecta la Casona con la sede principal de la Universidad de Pamplona como es la Avenida Celestino.

La ausencia de espacio público peatonal como un articulador de los diferentes puntos por donde se mueven los más grandes flujos de personas es uno de los principales problemas de la ciudad pero sobre todo la ausencia de políticas socio ambientales que promuevan el buen uso del espacio y preservación del centro histórico.

El centro histórico del municipio se ve sometido a varios conflictos de espacio público donde siempre se han prevalecido los espacios para el uso de los vehículos automotores, en donde nunca se ha dado lugar al uso de transporte alternativo como el uso de la bicicleta y por lo tanto un carril destinado solo al uso de esta. El transitar libremente por las calles de una ciudad hace que la persona se sienta cómoda del lugar en donde vive, contar con unos espacios óptimos para la circulación crea una sensación de tranquilidad y satisfacción para la población, Pamplona no brinda este bienestar social, gran parte de sus andenes son estrechos en algunas calles no dan abasto con los grandes flujos de peatones que hacen uso de sus andenes, y en otras partes estos espacios para circulación peatonal se han visto invadidos por el comercio informal lo que hace más crítica la situación.

En los últimos años la comunidad pamplonesa como la comunidad universitaria ha ido aumentando debido a la población flotante el cual ha ido aumentando a 1.200 cada año gracias a los estudiantes que vienen de otras ciudades del país a nuestra Universidad de Pamplona de los cuales muchos de estos han sido protagonistas de algunos de los deterioros que presenta el centro histórico del municipio.

La población localizada en la carrera 5 con calle 6 una de las vías principales del municipio se ve forzada a ocasionar congestión en los andenes a causa de ventas ambulantes. Muchos de estos corredores peatonales o grandes flujos de personas se ven restringidos o delimitados por andenes que no cumplen con unas especificaciones mínimas y que a su vez crean desorden y hacen que el peatón también haga uso de las vías vehiculares creando un problema mayor, a esta problemática se le suma la baja interacción social entre la población y sobre todo el deterioro y mal uso del centro histórico del municipio.

PREGUNTAS PROBLEMATIZADORAS

- ¿Qué conceptos y teorías están asociados a la recuperación integral de Espacio Público como espacios conectores de esparcimiento?
- ¿Qué propuestas se pueden implementar en el centro histórico de Pamplona para el desarrollo de un Plan de movilidad?
- ¿Cuáles son las estrategias ambientales, culturales, sociales para el desarrollo de un proyecto de recuperación de Espacio Público en el centro histórico?

JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Es importante para el municipio ver el espacio público como un elemento articulador de la ciudad y un estructurador para una movilidad urbana más sostenible, esto nos permitiría de esta forma se podría aportar estrategias que potencialicen la importancia de entornos saludables y un nuevo modelo que sirva para dar pie a un pensamiento de cambio en el uso del transporte en que nos movemos por lo tanto es importante realizar este tipo de planes en la ciudad de Pamplona ya que nos hace tener una mejor relación, circulación y funcionamiento de la ciudad teniendo también en cuenta los entornos que articulen los espacios ya constituidos como puntos de descanso o recreación de la ciudad, al igual que estos lugares donde los flujos seden por medio de un sistema que aporte a las necesidades de toda la población que encuentra en estos sitios un lugar agradable y desinhibidor del estrés que causa la ciudad. La importancia de estas estrategias es crear una articulación que sirva como lineal de la ciudad creando un punto positivo tanto para los habitantes como para el mismo medio ambiente y así mismo aportándole al centro histórico de la ciudad un sistema eficiente que aporte un aire menos contaminado y un entorno formado por componentes naturales y artificiales que converjan en el sistema conector como lo son las vías principales y que a su vez tenga como principio entornos saludables.

En la propuesta de movilidad que se va a desarrollar se busca acabar con las ventas informales ubicadas en la carrera 5ª entre calles 6ª y 7ª que por ende genera desorden y contaminación tanto visual como auditiva principalmente a la apropiación ilegal de espacio público por parte de los vendedores ambulantes, en donde se disminuye el espacio transitable para los peatones, por otro lado está el ancho del carril vehicular de la vía lo cual se presta para estacionamientos permanentes por parte de comerciantes y particulares lo que disminuye más aun el espacio correspondiente a los peatones, a esta problemática se le suma el deterioro de dicho espacio público como andenes y vías, lo cual tendrá un gran valor en la propuesta a desarrollar donde se buscara dar solución a todas estas problemáticas que afectan tanto las vías principales, como el centro histórico y la ciudad en general.

Nacionalmente la idea de promover nuevos métodos de transporte alternativo se ve un poco lejana a excepción de Medellín que en los últimos años se ha ido sumando al cambio de tener una ciudad más saludable y libre de contaminación, esto se ve reflejado en sus calles las cuales ya le dan

también un espacio considerable tanto al peatón como a los ciclistas, lo cual genera una nueva mentalidad de transporte. En cuanto a las calles peatonales son muy pocas las que hay en el País ya que los ciudadanos no han tenido esa cultura y tanto como para los habitantes como comerciantes no estarían acostumbrados a estos cambios sin embargo sigue siendo una buena idea para la conexión de lugares en una ciudad, más aun en un centro histórico como en la ciudad de Pamplona.

A nivel internacional se puede ver como la idea de crear un vehículo más eficiente y menos contaminantes ha ido creciendo, hoy en día está clara la necesidad de buscar alternativas para una movilidad sostenible acorde a las necesidades de cada lugar, los países con grandes potencias se dan cuenta de que el avance no está precisamente en los vehículos alimentados por combustibles fósiles, si no en alternativas más sanas no solo con nosotros sino también con el medio ambiente, la preocupación por el daño ambiental ha ido creciendo y es por esto que es necesario fortalecer y rectificar los parámetros de buena vida sin necesidad de tener que pensar en vehículos y aún más cuando estos se usan como un símbolo de jerarquía.

OBJETIVOS

Objetivo general

Diseñar un proyecto urbano en las carreras 4ª, 5ª y 6ª entre calles 6ª y 9ª que mejore la movilidad y circulación en el centro histórico de la ciudad de Pamplona, y a su vez promueva el uso del transporte alternativo.

Objetivos específicos

- Definir los principales conceptos, teorías y marco normativo relacionados con la recuperación de espacio público. .
- Realizar un diagnóstico normativo sobre la planificación integral de espacio público en Pamplona.
- Elaborar un diagnóstico sistémico ambiental, social, cultural, económico y político de la ciudad de Pamplona.
- Definir lineamientos para el desarrollo de un plan integral de espacio público en el centro histórico.
- Formular estrategias para la recuperación de espacio público y movilidad en el centro histórico de Pamplona.

CAPITULO I

MARCO CONCEPTUAL

EL CONCEPTO DE ESPACIO PÚBLICO

El propósito de este capítulo es dar una visión general de uno de los dos temas principales que fundamentan este trabajo de grado: el primero de ellos, Espacio Público como un elemento articulador de la ciudad y un estructurador para una movilidad urbana sostenible.

Este tema se estructura en dos partes: la primera hace un planteamiento a una aproximación de la idea de espacio público como un elemento articulador de las distintas actividades que intervienen en el día a día de la ciudad estudiantil. En este punto se identifica los límites entre el espacio público y la esfera pública.

A partir de la definición y estudio de estos conceptos, se determina la importancia del Espacio público para una transformación de los diferentes modos de transporte.

Seguidamente se toman algunas referencias sobre las tendencias actuales en Latinoamérica para el desarrollo de proyectos de movilidad y recuperación de espacio público en centros históricos.

Finalizamos el capítulo con el marco normativo en el cual se tiene en cuenta la política nacional de espacio público, normas, decretos y leyes que respaldan la elaboración de proyectos para recuperación de espacio público.

ESPACIO PÚBLICO, APROXIMACIONES CONCEPTUALES

“La historia de la ciudad es la de su espacio público”. Efectivamente, las ciudades no son el espacio de lo doméstico o privado, son el ámbito donde la población se encuentra (simbiosis), se identifica (simbólico y se manifiesta (cívico). Es por esto que debe ser entendida como un “sistema de redes o de conjunto de elementos –tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales, es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente- que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad

social y cultural. Es decir, que el espacio público es el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político” (Borja y Maxi: 2000).

Se entiende espacio público como el espacio de común uso y dominio donde toda la comunidad tiene derecho a circular en paz y armonía, espacios tales como calles, parques, plazuelas y carreteras, es todo aquel espacio donde prima el bien común al particular, es por esto que estos espacios no deben restringirse por criterios de propiedad privada.

Según (Borja: 2000) Respecto a lo físico, el espacio público, es un territorio visible, accesible y con un notorio carácter de centralidad, es decir, reconocido y reconocible, que en primer lugar le asignan un uso público y cotidiano al ciudadano. El estudio de las espacialidades permite ver el espacio desde una perspectiva múltiple, el espacio como construcción social en donde los habitantes con sus prácticas, significados, lenguajes, etc. edifican modos de vida especializados en relación con la objetividad histórica del espacio.

En estos espacios de complejidad y socialización resultan escenarios de identidad, relación y de historia, donde el ciudadano se reconoce y se relaciona.

En relación con la dimensión política del espacio público, González (2005:207) en su libro “La ciudad venezolana”, coincidiendo con lo señalado con Borja, define el espacio público, como el lugar donde se politiza el mundo y se crea sociedad; es aquel centro que se forma de una comunicación cuya fuerza conectiva hace emerger el sentido de vida; es político porque facilita la emergencia del sentido común, que inspira el ser y el hacer de una cultura y por ende, la ciudadanía. (González, 2005: 2006).

Aproximación al concepto de espacio

Según De Certeau (2000) Es denominado como un lugar delimitado por prácticas cotidianas e identificadas por un tipo de «arte de hacer» en donde se refieren a varios escenarios espaciales como: un barrio, una ciudad, una plaza, una esquina, una calle, una vereda.

De acuerdo con lo anterior, se deduce que sobre el espacio se proyecta una sociedad con aspectos sociales, culturales, lo cual influye bastante en la base económica y las relaciones sociales.

Esfera pública y espacio público

Bajo esfera de lo público, tomamos como referencia la opinión de Jürgen Habermas (2008) quien determinó un campo de nuestra vida social, en el que se puede formar algo así como opinión pública. Todos los ciudadanos se reúnen y relacionan voluntariamente bajo el propósito de que pueden expresar y publicar libremente sus opiniones. En este sentido, se entiende por esfera pública, el dominio de nuestra vida social en el que la opinión pública puede conformarse, por lo tanto el acceso a la esfera pública está abierto a todos los ciudadanos.

En el concepto desarrollado por Habermas, el espacio físico donde se produce la interacción, es el equivalente al espacio público, mientras que el plano donde se genera la comunicación es la esfera pública. Esta interacción /comunicación a la que Habermas nos hace referencia, se refiere a los medios de transmisión y de influencia; tales como periódicos y revistas, radio y televisión, para difundir y hacer del público la opinión.

El espacio público aparece materialmente entonces como un espacio propio de la era moderna, el cual se abre a diferentes actividades públicas y cuyo uso es discutido por visiones y propósitos. Pero al mismo tiempo, es un espacio experimentado como tal por la ciudadanía, por lo tanto el comportamiento y acciones de los ciudadanos, en dicho espacio tienden a reflejar apertura y libertad.

Espacios colectivos y espacios públicos

Según Cerasi (1990) el concepto de espacio colectivo manejado por en su obra, “el espacio colectivo de la ciudad”, hace referencia a un “sistema unitario de espacios y de edificios englobados en el territorio urbanizado que tienen una influencia sobre la vida colectiva, lo cual define un uso común para amplios extractos de la población que determinan los lugares de su experiencia colectiva”

Agrega el autor, Cerasi (1990) que el espacio colectivo cubre una serie de atribuciones de uso más que una relación con elementos físicos. Por lo que se puede decir, que el espacio colectivo es la respuesta a un modo cultural, histórico, geográfico y espacial, en función de las formas de habitar el espacio urbano, en un momento específico, en una determinada ciudad.

El arte público en el diseño de espacio publico

El arte público no es un concepto fácil de definir, el hecho de estar asociado a la ciudad y a la sociedad lo contextualiza como una estructura compleja. La explicación de esta controversia es la unión de dos palabras que se configuran de tal manera como "problemáticas" porque el término fue dado en el siglo en el que el "arte" y "público" no eran compatibles. (Miles 1997).

Fernando Alves (2008) establece dos características que determinan la inclusión de las obras de arte como miembros de este campo, la primera, es la ubicación de las obras de arte en espacios de circulación público y la segunda, la transformación comprometida del público en público de arte. En conclusión, el planteamiento moderno de arte, pone al ciudadano como actor teniendo un compromiso con la ciudad, es el destinatario final de los trabajos urbanísticos y obras de artes que se ubican en ella, por lo tanto, el proyecto a realizar debe tener una cualidad educadora y que promueva el buen comportamiento, que ayude a extender los límites de la sensibilidad de los ciudadanos. El término de arte público, difiere sustancialmente con las funciones e intenciones del monumento urbano.

ESPACIO PÚBLICO PARA LA MOVILIDAD CIUDADANA

Espacio como lugar/permanencia o flujo

En el modelo urbano actual, ya sea fragmentada, creciente y desigual. Miralles y Cebollada, (2003), ven como el espacio público es transformado en espacio conectivo, es decir, tienden a concentrarse con una sola función: la de facilitar el desplazamiento de personas y mercancías a una velocidad adecuada, disminuyendo la posibilidad de prácticas sociales en esos espacios.

Es entonces, cuando el espacio público, lugar dedicado a múltiples funciones tales como encuentro y socialización, deja de ser solo para la circulación, dedicado ahora al simple paso de vehículos. El paseo, el juego, el encuentro, la conversación va disminuyendo cada vez más debido al incremento del tráfico automovilístico.

Este proceso que Bohigas (1985), califica como elemento de selección y de segregación, que destruyen la calle tradicional, para dar protagonismo al vehículo. Efectivamente, un espacio que admitía múltiples funciones, ahora solo asume una sola función de conectividad del espacio público.

Agrega el autor que la movilidad y el desplazamiento generan en el espacio público nuevas formas de representación y prácticas culturales (identidad) nuevas formas de territorialidad (pertenencia) y por tanto reconocimiento (integración social).

Bajo el concepto de espacio público como un elemento esencial para que se produzca la movilidad, debemos diferenciar dos conceptos esenciales lugares y flujos, dentro del contexto donde se producen.

El primer término “lugar”, nos lleva a referenciar la definición de Marc Augé en su obra “los no lugares” o espacios de anonimato. En este sentido, el autor señala con el término a zonas aparentemente fugaces que crecen y se multiplican a lo largo y ancho del mundo moderno: las redes de comunicación, las grandes superficies comerciales, las habitaciones de hotel y de hospital, los cyber café, se muestran como lugares de paso, históricos por lo tanto no son personales.

El segundo término, el espacio público como “flujo”, se refiere a la incidencia del espacio público en la movilidad o infraestructuras de movilidad en los cultural, los cuales están asociados a los territorios metropolitanos que aumenta en los niveles y en la distancias de desplazamientos, como respuesta a la expansión y a un crecimiento que las grandes ciudades experimentan actualmente.

Concluimos con un aporte de Borja (2003): “sólo es posible entender el espacio público como la gente en el espacio público”. No debe suponerse que son las formas arquitectónicas las que configuran este espacio, pues este constituye sobretudo una construcción social. En este sentido, el espacio público es un bien colectivo, por lo tanto es para uso de todos los ciudadanos, debe ser cuidado y respetado para garantizar su sostenibilidad; pero a su vez, debe ser adecuado para que pueda ser usado y disfrutado por todos, por lo cual debe ser bien construido, cómodo, funcional y flexible, para que cumpla con su premisa básica de ser “el espacio de todos”. (Vega, 2006).

El espacio público: análisis desde distintas perspectivas del urbanismo

Son muchos los autores que han trabajado el concepto de “espacio público” en el campo de las ciencias sociales y el urbanismo. Por su lado, el filósofo Alejandro Sahuí explica el significado de esta noción a partir de las concepciones de diferentes estudiosos del tema. Partiendo de Ana Arendt, este autor afirma que el espacio público es un “espacio de relaciones” en donde, por medio de las acciones y de los discursos de los ciudadanos, se crea un espacio de entendimiento común entre las personas Murillo (2005). Arendt (1993) refiere que este tipo de espacios dan la posibilidad

al individuo de mostrarse verdaderamente como es. Dichos planteamiento están influenciados por corrientes filosóficas modernas como las de Martín Heidegger, según las cuales el espacio es un lugar de encuentro entre los individuos.

. Dichos planteamiento están influenciados por corrientes filosóficas modernas como las de Martín Heidegger, según las cuales el espacio es un lugar de encuentro entre los individuos.

MARCO TENDENCIAL

PRINCIPALES TENDENCIAS DE LA ARQUITECTURA Y EL URBANISMO EN LAS DOS ÚLTIMAS DÉCADAS

Entre las principales tendencias de la arquitectura y el urbanismo que han podido ser identificadas en América Latina durante las dos últimas décadas y que serán expuestas a continuación, se encuentran: soluciones alternativas para el hábitat popular; propuesto para mejorar la movilidad urbana; recuperación de los espacios públicos tanto para funciones culturales como para el desarrollo de una movilidad más sostenible que ayude a disminuir la contaminación tanto visual como auditiva de las ciudades.

Reestructuración de la movilidad urbana

El sistema de estaciones y oficinas del Metro desarrollado en Caracas a inicios del período estudiado (1989), con la estructura con pórticos del Parque Vargas de Carlos Gómez de Llanera (Frente a Las Torres del Parque Central) y las esculturas de Víctor Varela, constituye un antecedente importante de los planes encaminados a reestructurar la movilidad urbana en las dos últimas décadas. El proyecto refleja la conciencia sobre la necesidad de recuperar el espacio público para el peatón, mediante el cierre del paso de vehículos por el centro tradicional, la peatonalización del eje comercial de Sabana Grande desde el Centro Simón Bolívar hasta el Parque del Este, y de la Avenida Bolívar. (ONU-HÁBITAT: Estado de las ciudades de América Latina y El Caribe 2012. Rumbo a una nueva transición urbana. Nairobi: ONU-HÁBITAT, 2012)



Ilustración 1 Peatonalización del espacio público en el centro de Caracas.

Fuente: Pinterest

RECUPERACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS Y ESPACIOS PÚBLICOS EN CENTROS URBANOS.

Rehabilitación urbana y arquitectónica

Una práctica común en estas intervenciones es hoy la peatonalización de calles y la asociación con funciones culturales y servicios de alto valor agregado. Pero estas tendencias no solo son exclusivas de los centros históricos, sino que también se aplican en nuevos distritos culturales desarrollados en barrios tradicionales, incluso, de origen popular como La Boca en Buenos Aires y Bella Vista en Santiago de Chile que representan un gran atractivo turístico. (ONU-HÁBITAT: Estado de las ciudades de América Latina y El Caribe 2012. Rumbo a una nueva transición urbana. Nairobi: *ONU-HÁBITAT*, 2012)



Ilustración 2 Barrio Bella Vista en Santiago de Chile. Fuente: Pinterest

Sistema de espacios públicos y parques de ciudad vinculados a funciones culturales

Una expresión de la renovación que se produce hoy en las ciudades latinoamericanas son los parques de ciudad que recuperan y transforman el espacio público a gran escala con un diseño integral que incluye la vegetación, los pavimentos, el equipamiento, la presencia de agua y la escultura urbana, todo en función del peatón. En casos como la Vía Balcón del Parque Central de La Paz se promueven recorridos con valores paisajísticos, y por suposición actúan como mirador de la ciudad, combinando además, actividades atractivas para diversos grupos sociales y etarios. (RED HABITAT. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, Primer Concurso de Ensayos sobre el Derecho a la Ciudad. La Paz: RED HABITAT, 2009. pp. 127 – 136).



Ilustración 3 Via Balcón del parque central de La Paz-Bolivia. Fuente: Pinterest

MARCO NORMATIVO

LA POLÍTICA NACIONAL DE ESPACIO PÚBLICO

A partir del Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014 “Prosperidad para Todos” se construye la Política Nacional de Espacio Público, mediante la cual se apoyará a 34 entidades territoriales en el fortalecimiento de su capacidad institucional y administrativa para la planeación, gestión, financiación y sostenibilidad del espacio público. Dicha política Nacional tiene unos ejes rectos que se encaminan a lograr metas específicas tanto en el mejoramiento cuantitativo y cualitativo del espacio público.

Las normas constitucionales indican con claridad que el espacio público es un bien jurídico que se encuentra destinado al uso común, cuya protección y regulación le compete al Estado. Entonces, la destinación al uso y goce por parte de la comunidad, en el que se ve reflejado el interés general, está justificando que la 31 Constitución contempla al espacio público como uno de los derechos colectivos. Estos derechos inclusive pueden estar asociados a los derechos humanos que cada ciudadano posee.

Es importante hablar sobre el ordenamiento territorial en una ciudad o municipio, lo cual se plantea en la Constitución política de Colombia en el artículo 82 el cual vela por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular y de las cuales las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común. (*La constitución del 1991 y el espacio público, artículo 82*).

En el decreto 1504 de 1998 por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial con énfasis en el artículo 3, donde el espacio público comprende aspectos como los bienes de uso público, los elementos arquitectónicos, espaciales y naturales de los inmuebles de propiedad privada que por su naturaleza, uso o afectación satisfacen necesidades de uso público y las áreas requeridas para la conformación del sistema de espacio público. (El espacio público en los planes de ordenamiento territorial *Decreto 1504 de 1998 Capítulo Primero*)

En el artículo 6 del mismo decreto cabe señalar que el espacio público debe planearse, diseñarse, construirse y adecuarse de tal manera que facilite la accesibilidad a las personas con movilidad reducida, sea ésta temporal o permanente, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por la edad, analfabetismo, limitación o enfermedad, de conformidad con las normas establecidas en la (*Ley 361 de 1997*) y aquellas que la reglamenten.

En el capítulo 2 del mismo decreto se enfatiza el espacio público como el elemento articulador y estructurante fundamental del espacio en la ciudad, así como el regulador de las condiciones ambientales de la misma, y por lo tanto se constituye en uno de los principales elementos estructurales de los Planes de Ordenamiento Territorial. (El espacio público en los planes de ordenamiento territorial. (*Decreto 1504 de 1998 Capítulo segundo*).

En el Plan de Desarrollo Municipal del municipio de Pamplona nos habla sobre como en las ciudades se ha venido presentando un crecimiento urbano de manera no planificado, ocasionando que muchos asentamientos urbanos se establezcan en sitios en los cuales no se cuenta entre otros, con la prestación de servicios básicos de agua potable y salud. De acuerdo con la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la alimentación y la agricultura); Ante esta realidad, se hace necesario realizar acciones encaminadas a promover desarrollos urbanos con seguridad alimentaria.

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

El ordenamiento territorial comprende el conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas, emprendidas por el distrito en ejercicio de la función pública que le compete dentro de los límites fijados por la Constitución y la ley y en orden a disponer de

instrumentos eficientes para orientar el ordenamiento territorial en su jurisdicción. (*Ley 1617 de 2013 Capítulo 3, art. 23*)

La estrategia “Construir Ciudades Amables” de la Visión Colombia 2019, plantea que para lograr una sociedad más justa y con mayores oportunidades será de gran importancia la consolidación de un espacio público accesible, adecuado y suficiente para la totalidad de los ciudadanos. (*CONPES de espacio público*).

CAPITULO II

MARCO CONTEXTUAL

El propósito de este capítulo trataremos los diferentes contextos los cuales nos dan a entender la importancia de tener una relación entre espacios públicos y el centro histórico de una ciudad, trataremos las pautas y análisis para entender mejor el espacio en el que se va a trabajar, entendiendo más las necesidades de los usuarios, teniendo en cuenta las políticas y normas de protección del centro histórico.

En la primera parte se ve un orden cronológico del surgimiento del espacio público en las ciudades y como este fue evolucionando y a su vez trayendo nuevas tendencias de movilidad urbana y sostenible, seguidamente se hace un análisis físico y característico de la ciudad, luego un análisis socio cultural en donde mostramos datos importantes sobre la población de la ciudad, y a su vez el tema de la cultura lo cual es bastante amplio ya que gracias a la Universidad de Pamplona la ciudad se vuelve cada vez más multicultural, luego entramos en el contexto funcional donde tratamos temas más acorde con el uso de la ciudad, como funciona la ciudad, su crecimiento urbano y cómo funciona la movilidad tanto en la ciudad como en el centro histórico, culminamos con el contexto ambiental donde tratamos temas más acorde al clima, hidrografía y vegetación del municipio.

MEDIDAS PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA POLÍTICA DE MOVILIDAD EN PAMPLONA

(Según el Plan Especial de Manejo y Protección del centro histórico)

- Necesidad de la educación de la población en la movilidad urbana.
- Proyecto de revisión de la señalización de tráfico existente.
- Mayor control del tráfico en cuanto velocidad de circulación y de respeto las normas de tránsito, buscando minimizar los riesgos de accidentes y la mejora de la movilidad.

- Modificaciones a las políticas de estacionamiento rotativo vía pública (Zona Azul), con el establecimiento de procedimientos de control y el compromiso de la socialización del espacio (obligatoriedad de la rotación en el uso de cupos ofrecidos, mediante le estímulo de periodos cortos de estacionamiento)
- Creación de una ruta alternativa para el tráfico interurbano de vehículos de carga el cual en la actualidad emplea vías pertenecientes al Centro Histórico (Calle 3 y Calle 4).
- Mejora y ampliación de andenes.
- Eliminación de las interferencias a libre circulación de los peatones en los andenes, tales como postes metálicos para protección de las edificaciones instalados sobre la acera, presencia de vendedores ambulantes, etc., en especial en la zona de influencia del Mercado.
- Adopción de señalización (vertical y horizontal) en las intersecciones que promueva seguridad en la circulación de peatones en las intersecciones.
- Adopción de una política de reserva de bahías de estacionamiento para discapacitados en las vías públicas.
- Implementar campañas de sensibilidad de la ciudadanía en relación con las personas con movilidad reducida (niños, mujeres embarazadas, adultos mayores, etc).
- Implementar estudios de alternativas para la construcción de vías alternas destinadas al tráfico de vehículos de carga.
- Desestimular el hábito de los peatones de transitar fuera de los andenes (sobre la calzada vehicular).
- Reorganizar las áreas donde existe espacio disponible para estacionamiento, optimizando la oferta de cupos.
- Elaborar estudios para la implementación de un sistema de señalización turística, acorde con la definición de recorridos (en vehículos o a pie) que conformen un “Circuito Turístico”;
- Definición de bahías para cargue y descargue de mercancía en lugares específicos del Centro Histórico.

- Tratamiento especial del sistema de señalización en zonas escolares.
- Operación y control del tráfico
- El respeto a la señalización y las normas de tránsito está directamente ligado a una política pública de fiscalización. Para tanto, se recomienda la conformación de un grupo de agentes de tránsito, entrenados y encargados de controlar la operación del tránsito en el municipio, desarrollando labores de información a usuarios e imposición de multas a infractores.
- Teniendo en cuenta la vocación festivo-religiosa de Pamplona, es de suma importancia la elaboración por parte del ente de tránsito y transporte municipal, de planes especiales de desvíos de tráfico para atender estos eventos, siempre con el soporte del equipo de operación y control de tráfico.
- Conectividad de la red vial. Variante del tráfico nacional.
- Creación de un nuevo anillo vial que rodee el área urbana del municipio, creando de esta forma una alternativa más racional para la conexión vial entre los departamentos de Santander y Norte de Santander.

En conclusión las anteriores medidas para el cumplimiento de las políticas de movilidad, son los que nos darán las pautas a seguir en el momento de desarrollar la propuesta de recuperación de espacio público en el centro histórico de la ciudad, ya que a su vez hacen parte del manual de protección.

Ampliación de andenes

Se prevé la ejecución de proyectos integrados de recuperación de andenes, con la aplicación de criterios relacionados con el material empleado en las superficies de circulación, de modo que se garantice la seguridad, la calidad estética, la resistencia y el bajo costo de mantenimiento, asociada a la implantación con criterio de rampas de acceso para peatones.

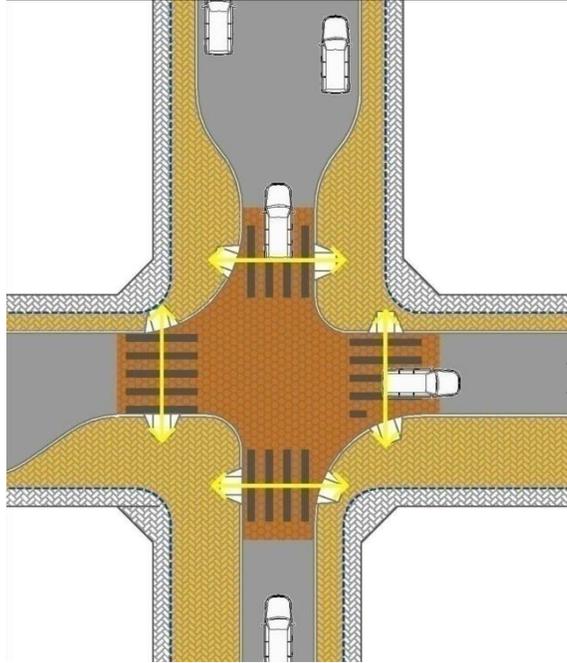


Ilustración 5 Propuesta de manejo de intersecciones. Fuente: Consultoría del Plan de movilidad PEP PAMP

Los andenes en la ciudad de Pamplona tienen la problemática de que cada vez más se ven más pequeños debido a la cantidad de actividades que se realizan sobre ellos, una de estas problemáticas es la venta informal que constituyen cierto tipo de servicio, son muy pocos los que son atractivo urbano y turístico, como las ventas de periódico, lotería y chance, emboladores, caramelos, café y aromáticas ya que no ocupan gran espacio sobre el espacio público y de cierta forma están ofreciendo un servicio que puede ser necesario para los transeúntes.

Pero el problema con este sector de ventas ambulantes no radica en la existencia de este tipo de negocio en el centro histórico, sino en la densidad de vendedores que ocupa el espacio público. Este tipo de ventas presentado en forma organizada enriquece la utilización del espacio público.

CONTEXTO HISTORICO

ORIGEN DEL ESPACIO PÚBLICO

Los espacios públicos surgen al mismo tiempo que el ser humano comienza a asentarse en comunidades sedentarias, en la llamada Revolución Neolítica. Ya desde ese período comienzan a gestarse las bases de lo que hoy conocemos y llamamos espacio público; y su funcionamiento como tal se observa a medida que las relaciones sociales y la especialización del trabajo se multiplican y van adquiriendo mayor complejidad.

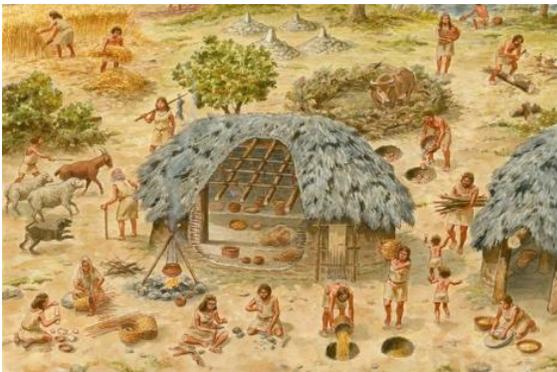


Ilustración 6 Espacio Público -Revolución Neolítica. Fuente: Pinterest

Es así que los caminos y luego las calles, concebidas históricamente para delimitar y organizar la propiedad privada, así como para dividirla de la pública; y los espacios intersticiales que quedaban libres, sin edificar; adquieren connotaciones que tienen que ver con las necesidades naturales, sociales y culturales de los hombres para relacionarse entre sí, circular y acceder a las demás edificaciones y estructuras de la ciudad.

Con el tiempo, se observa como estos espacios se diversifican y comienzan a responder a nuevas demandas y a actividades cada vez más diversas y complejas que se desarrollan en la ciudad, a la vez que se van transformando en productores muy estructuradores de la trama urbana.

Es así que la creación de espacios libres de carácter público forma parte de la historia de las ciudades desde sus comienzos. El ágora y el teatro griego, el foro y los grandes espacios e infraestructuras del Imperio Romano, son clara muestra de la necesidad y la intención de las sociedades clásicas por constituir escenarios de expresión de ideales compartidos en los cuales cada individuo desarrolla su persona y a la vez reivindica su pertenencia a un grupo determinado.



Ilustración 7 Coliseo Romano. Fuente: Pinterest



Ilustración 8 Espacio público Grecia siglo XX. Fuente: Pinterest

Si bien la historia nos muestra en mayor medida los aportes de los pueblos de Europa Occidental, formas de organización social avanzada y construcciones análogas pueden encontrarse en muchas otras civilizaciones a lo largo y a lo ancho del globo (egipcios, incas, mayas, fenicios, persas, etc.). Velásquez M. Espacio Público y Movilidad Urbana. (2015)



Ilustración 9 Múnich -Alemania siglo XX. Fuente: Pinterest

Luego, en la época medieval, los espacios públicos respondieron sobre todo a cuestiones religiosas, observándose la construcción de grandes templos y otros edificios públicos en las plazas centrales de las ciudades fortificadas. El sentimiento y la necesidad de congregación y expresión ciudadana de la sociedad continuaban presentes; observándose también la permanencia del comercio así como también diversas actividades sociales que tenían lugar en la plaza. Los caminos de circulación internos y las rutas de comercio también eran espacios de importancia para las sociedades feudales.



Ilustración 10 Plaza San Marcos - Venecia edad media. Fuente: Pinterest



Ilustración 11 Plaza de San Pedro - Roma (1748). Fuente: Pinterest

En consecuencia, en el siglo XX, el espacio urbano, adopta la lógica del automóvil y a un volumen de tránsito en crecimiento constante. La multifuncionalidad de las calles, entonces se han reducido progresivamente hacia una sola dirección transformándose en espacios para los vehículos y por ende espacios de conexión, es decir, la calle pierde su capacidad de inclusión a las actividades de ocio y de socialización.

Estos rasgos permiten valorar el espacio público de la ciudad actual, desde la perspectiva que le confiere la modernidad, como espacio de conexión que acoge a los distintos transportes y a sus diversas velocidades, es decir, el espacio público tiene un solo objetivo: facilitar el desplazamiento de personas o mercancías, con una velocidad que variará dependiendo de la distancia y el tiempo, por lo tanto, la relación espacio-temporal tiende a ser estable. Así los espacios públicos se adaptan al medio de movilización, el vehículo privado, transformando un espacio público a un elemento de segregación. Toda esta situación origina la pérdida de complejidad urbana, la dispersión territorial de la ciudad, un consumo de suelo elevado y la organización de la ciudad en áreas urbanizadas discontinuas, aunque funcionalmente integradas.

(Por Jorge Omar Amado Licenciado en Urbanismo y diplomado en ciencias sociales por la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS), Buenos Aires, Argentina).

INFRAESTRUCTURA Y MOVILIDAD EN LATINOAMERICA

El fenómeno de la motorización ha crecido a un ritmo acelerado, incrementando los niveles de inseguridad vial, principalmente en los países latinoamericanos. Esta situación ha generado que, las principales ciudades tomen decisiones importantes tanto individuales como colectivas, tratando de abarcar simultáneamente dos fenómenos concurrentes.

La ampliación de la capacidad para la movilidad de automóviles particulares, a través de la contribución de autopistas urbanas y expansión de la geometría de calles o avenidas para albergar una cantidad de vehículos.

La extensión, ampliación o mejoras de los sistemas de transporte masivo, como metro y buses urbanos, incluyendo la implantación de novedosos sistemas integrados de transporte urbano masivo (SITM) como el metro y sistema combinado como por ejemplo el Transmilenio (Bogotá, Colombia).

Velásquez M. Espacio Público y Movilidad Urbana. (2015)

Aceleración del crecimiento urbano y la movilidad mecanizada (1900-1940)

El movimiento intra-urbano ha crecido considerablemente, pero solo hasta donde las redes de transporte público lo permiten. En las grandes ciudades ese crecimiento ha producido varios problemas urbanos de congestión que, sumados a la presencia de la industria y a las necesidades de localizar nuevos equipamientos, exigieron una reflexión sobre la estructura general de la ciudad. El tráfico se incrementó, primero con carruajes y bicicletas, y a comienzos del siglo XX, con el automóvil y los autobuses. Paralelamente, la línea del ferrocarril y las líneas de tranvías transformaban la estructura de la ciudad. Para este momento, el automóvil desafiaba el rol del transporte público.

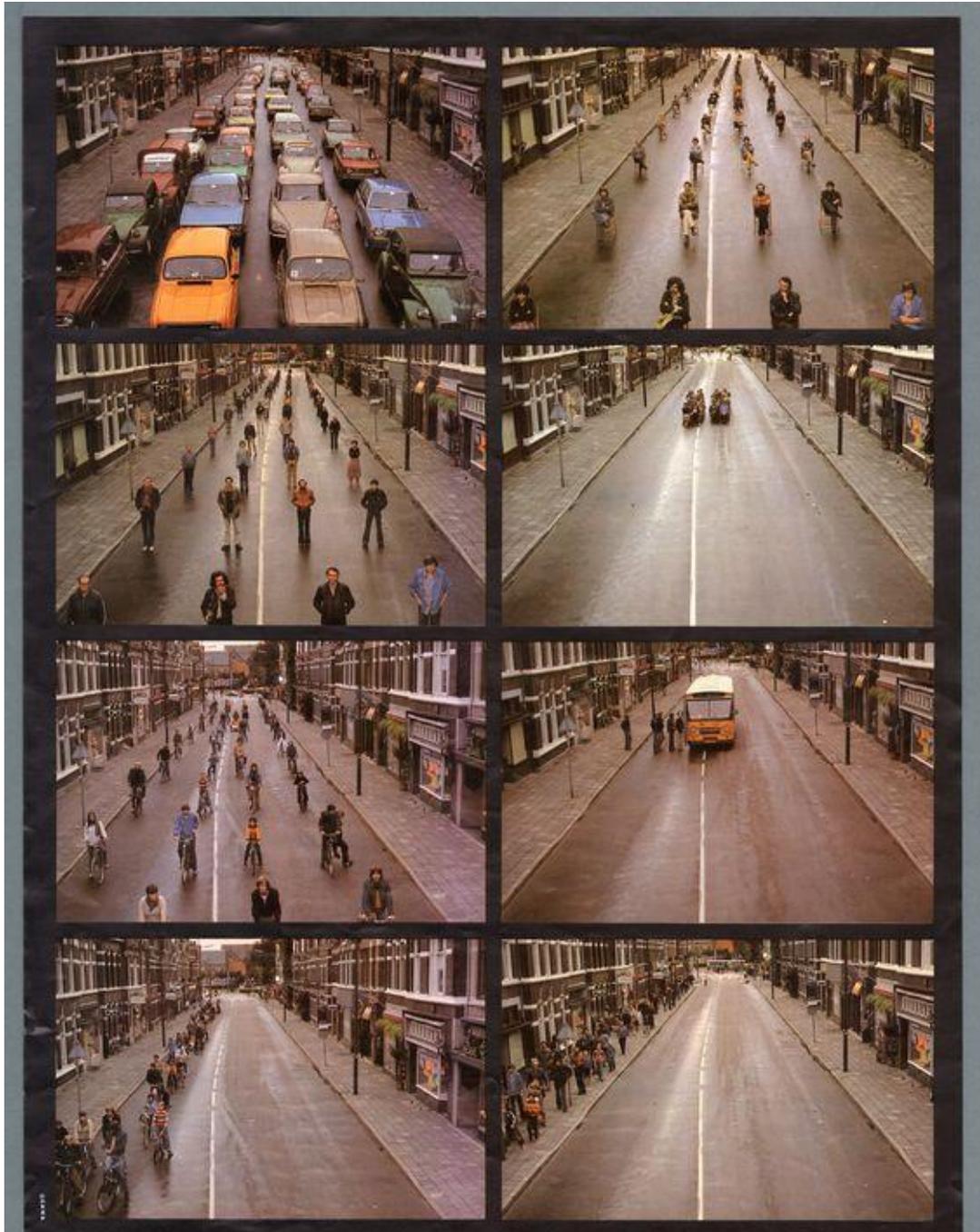
La bicicleta llegó del mismo modo como un medio de transporte personal; pero solo era adecuado para recorrer cortas distancias e impracticable en viajes largos, que se hacían necesarios por la expansión.

A nivel urbano, el espacio público de la ciudad se identifica con el automóvil, lo que produjo que las calles fueran saturadas debido a la circulación de automóviles y otros de vehículos de motor. “La calle deja de ser un espacio para el peatón para ser ocupado por la máquina”. Bajo esta perspectiva, se ve afectada la calidad de los transportes colectivos de superficie, como consecuencia de la congestión, fenómeno que afecta tanto a la movilidad, como a la calidad de vida de las ciudades (contaminación, ruido, entre otros aspectos).

A estos aspectos, se deben agregar los daños que pueden ocasionar el transporte a la ciudad, algunos ejemplos son:

- El ruido, cuya procedencia, en un 80% deriva del transporte, particularmente del tráfico.
- La contaminación del aire, del agua y los suelos producto del depósito de gas de los escapes, los carburantes y lubricantes sobre la calzada, por ejemplo.
- Los desechos o aquellas piezas que son abandonadas por su mal estado o los carros en desusos
- Los efectos visuales sobre el paisaje provocado por el transporte masivo.

Velásquez M. Espacio Público y Movilidad Urbana. (2015)



La anterior imagen representa un experimento realizado en suiza en el año 2016 en donde nos hace una comparación del espacio que utilizamos en las distintas formas de movilidad, nos damos cuenta que el espacio es relativo a la conciencia que tengamos como ciudadanos. La ciudad sería más espaciosa y eficiente si su uso fuera peatonal o incluso movilizándonos con transporte alternativo como lo es la bicicleta, el aumento del uso del automóvil genera un desperdicio enorme de espacio en la ciudad, incluyendo también la contaminación que genera.

SISTEMAS ALTERNATIVOS

Las ciudades sustentables es una forma de planear, construir y generar una ciudad con base en pilares de sustentabilidad, desarrollando nuevas tecnologías que de una manera económica permitan la movilidad en patrones de producción y de consumo de ciudades, reduciendo costos y desperdicios. De esta forma se está fomentando o desarrollando tecnologías urbanas sustentables, que generen desarrollo económico y sobre todo eviten la contaminación.

Uno de los aspectos más alarmantes, es la contaminación ambiental. Entre estos, el efecto invernadero, las emisiones nocivas, los cambios en el calentamiento global, la acidificación de los suelos y las aguas superficiales, efectos adversos en algunas plantas y animales. Así mismo afirma Suero y Acevedo (2006) "...es necesario utilizar nuevas y mejores formas de trasladarse de un lugar a otro sin ocasionar los inconvenientes anteriormente mencionados, la bicicleta ofrece muchas ventajas para este fin".

El transporte no motorizado (también conocido como transporte activo y transporte a propulsión humana) incluye caminar y andar en bicicleta. Este tipo de sistema de transporte puede sustituir el automóvil o complementarse con una red integrada de transporte público motorizado.

Un transporte no motorizado debe establecer redes peatonales conectadas, evitar las calles de coexistencia compartida con otras actividades, por lo tanto, deben ser vías de bicicletas, bulevares y aceras o caminos peatonales.

Movilidad en bicicleta: una nueva experiencia urbana

A partir de la década de los 60', se hacen visible en las grandes ciudades los impactos negativos generados por el uso indiscriminado del uso del automóvil particular y de la vialidad creada en este paradigma de movilidad. Gran número de accidentes de tránsito, contaminación ambiental y auditiva, grandes congestiones, son la consecuencia de disponer las ciudades en función de este tipo de transporte. Producto a esta situación, se comienza a aplicar distintos tipo de políticas tendientes a revertir estos esquemas urbanos, buscando tomar un rumbo hacia ciudades más humanas y urbanamente sustentables entre las medidas asumidas, algunas ciudades han apostado por cambios en las normativas priorizando el transporte público de pasajeros sobre el transporte privado; peatonalización de avenidas símbolo de la modernidad y calles con alto tránsito de

peatones; son distintas acciones que permiten reformular los modos de movilidad actuales de forma progresiva.

La bicicleta surge como un medio de transporte alternativo que contribuye a la protección del medio ambiente, en particular de las emisiones contaminantes asociadas al uso de motores de combustión interna, fue desarrollado por primera vez en 1964, en la ciudad de Ámsterdam por el movimiento contestatario de los “provos”, y conocido allí con el nombre de “White Bikes”.

Velásquez M. Espacio Público y Movilidad Urbana. (2015)

Hoy ya existe una conciencia creciente de que la integración entre ambos lo cual no sólo brinda una mayor flexibilidad a los viajes del usuario, sino que la bicicleta contribuye a la eficiencia y alcance del transporte público al expandir las áreas de servicio de las paradas.

Movilidad peatonal

Varios autores señalan el siglo XX como el momento de la expansión del uso individual del automóvil. Autores como Pisa (2004), afirman que fue a partir de los años 60's, fue el momento dio la definitiva transformación de los hábitos de vida y de las condiciones ambientales del entorno, especialmente en las ciudades. Durante esa década en numerosas ciudades europeas y latinoamericanas, el tráfico sufrió un incremento considerable, las calzadas se fueron ampliando y las aceras disminuyendo y en las vías interurbanas la mayoría de las nuevas carreteras lanzaban al peatón a un peligroso tránsito por un andén, muchas veces inexistente. Palancar (2004), Pisa (2004) coinciden en que las infraestructuras aumentaron sorprendentemente, las posibilidades del tráfico rodado, a la vez que supusieron el inicio de un creciente aislamiento para el tráfico peatonal.

Debido a esto la sociedad comienza a clamar por una nueva cultura de movilidad, que promueva una apropiación equitativa de espacios y de tiempo de circulación urbana, priorizando los modos de transporte colectivo, la bicicleta y los desplazamientos localizados en relación al automóvil particular.

Esta forma de ver la movilidad tiene como objetivo promover o reordenar los espacios y las actividades urbanas, de forma de preservar, defender e incentivar una calidad ambiental natural y los patrimonios históricos culturales y artísticos de las ciudades de los barrios antiguos. Es decir, atender la circulación del peatón y del ciclista, la recuperación de áreas verdes, e incremento de la

accesibilidad a las diferentes áreas de la ciudad: universidades, centros deportivos y culturales, museos y parques.

Algunos de las actuaciones que generan y promueven el uso del transporte alternativo (dirigidos al peatón) son:

- Peatonalización de las áreas o centros históricos, esto no solo contribuye con el fortalecimiento de la movilidad urbana sostenible sino que realza el valor de su patrimonio cultural y arquitectónico, haciéndolo mucho más atractivo y accesible para visitantes y turistas
- Creación de redes: Las vías de transporte alternativo deben considerarse, a todos los efectos, como una red, complementaria de las calzadas, reglamentada y accesible.
- Esta red de transporte alternativo debe facilitar la conexión entre las zonas residenciales, comerciales, educativos y los espacios públicos, por si misma o con la utilización de otros modos de transporte públicos (metros, autobuses, taxis).
- Habilitar zonas de estacionamientos para bici y automóviles.

ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA CIUDAD DE PAMPLONA

Pamplona, Norte de Santander, fue fundada por Pedro de Ursúa junto con Ortún Velasco el día 1 de noviembre de 1549, el cual “por haber sido descubierto en víspera de Pentecostés le llamaron del “Espíritu Santo”. Su aspecto melancólico, su naturaleza serena, dio motivo para fundar la Nueva Pamplona” Maldonado (1983). Un año más tarde se estableció una audiencia, hecho que sumado a los descubrimientos de oro de Vetas en 1551, permitió el Plan de movilidad despegue económico de la región. Desde entonces, por su localización estratégica sobre la ruta del lago Maracaibo hacia Santafé, Pamplona se constituyó en centro económico y político durante los siglos XVII y XVIII.

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

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

(Fase II del plan especial de manejo y protección del centro histórico de Pamplona).

Fundación

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

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

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

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

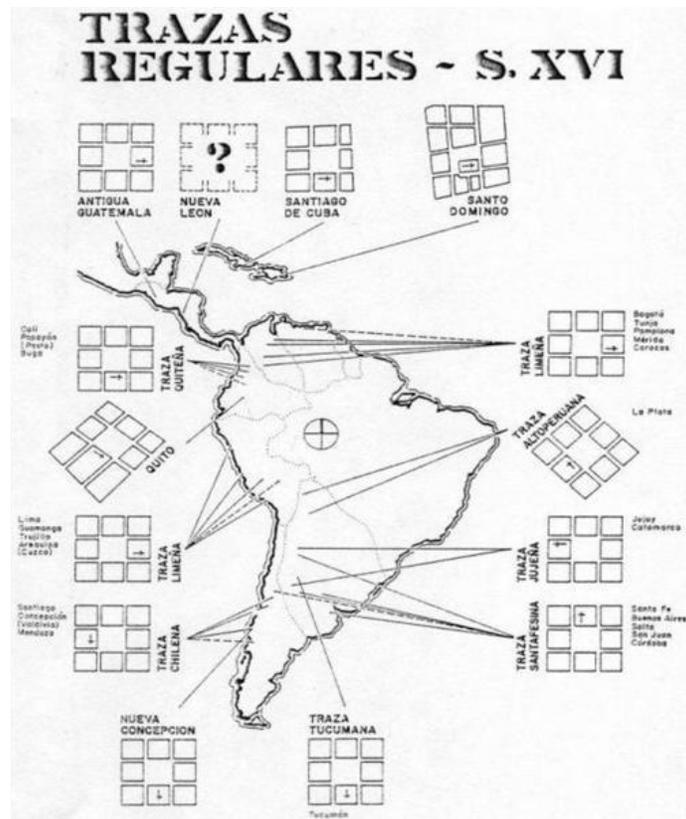


Ilustración 12 Modelos de asentamientos utilizados en la fundación de ciudades americanas. Fuente: Realizado a partir del PEMP Pamplona (2005).

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

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

LA ESTRUCTURA URBANA ORIGINAL DE PAMPLONA

La estructura urbana colonial de Pamplona, se clasifica entre las de traza regular; cuadrados perfectos con una dimensión de 110mts de lado, siendo de las manzanas más grandes de los centros históricos urbanos del país. La Plaza Mayor de Pamplona, corresponde a un centro geométrico el cual se encuentra determinado por las montañas circundantes, en los costados norte y oriente. Este está bordeado por el Río Pamplonita al sur y al oriente y al norte por el Río Chiquito. La regularidad del damero se extiende en cantidad de tres manzanas perfectas hasta dichos límites. (Fase II del plan especial de manejo y protección del centro histórico de pamplona)

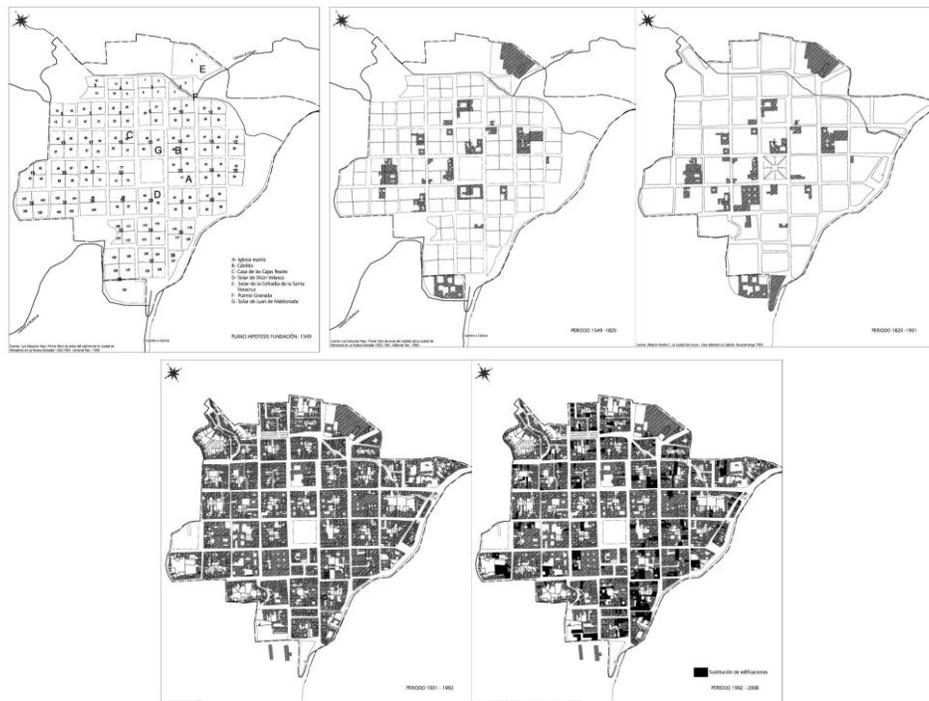


Ilustración 13 Crecimiento urbano de la ciudad de Pamplona. Fuente: PEMP PAMPLONA (2016-2019).

La ciudad colonial presentaba un sistema estructurante de espacios públicos, había una relación directa entre los sitios de entrada y salida de la ciudad, con unas plazoletas pequeñas presididas por iglesias, que articulaban y dirigían al peatón hacia la plaza mayor.

A principios del Siglo XIX, Pamplona jugó un rol preponderante, en la esfera política y económica del imperio español, en el Nuevo Reino de Granada; y, seguía siendo cabecera de Provincia y punto estratégico a nivel militar y territorial. Durante los siglos coloniales, los Cabildos

propendieron permanentemente por la conservación y el aseo de la ciudad, el mejoramiento de las vías públicas, la construcción de los puentes sobre los Ríos Pamplonita y Rio Chiquito, y, la consolidación de la red de caminos reales, entre las diferentes ciudades. Sin embargo, a lo largo del Siglo XIX, diferentes factores de tipo social, técnico, político y económico, empezaron a incidir en el cambio de la fisionomía de la ciudad. (Fase II del plan especial de manejo y protección del centro histórico de pamplona.)



Ilustración 14 Catedral Santa Clara. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar.



Ilustración 15 Camino hacia la Iglesia el Humilladero.

PAMPLONA ANTIGUA

Obelisco 1910

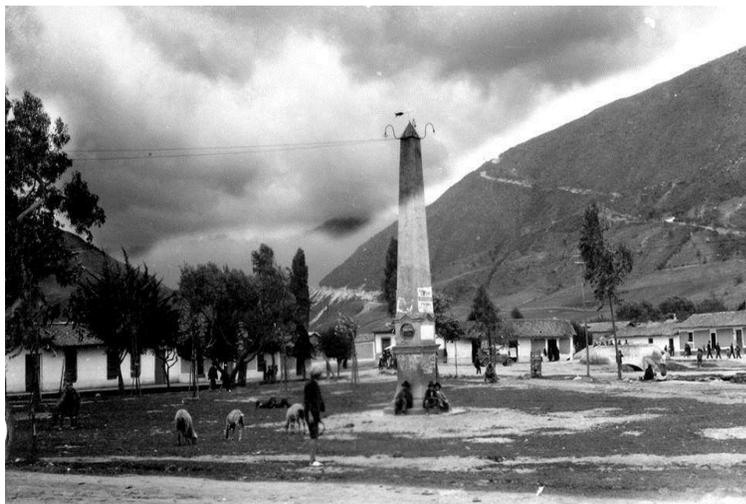


Ilustración 16 Obelisco 1910. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar.

El obelisco fue un homenaje a las víctimas caídas en la guerra de los mil días conocidos como próceres de la independencia, el aerógrafo en la parte superior indicaba la dirección del viento, este espacio es ubicado en el mismo lugar donde actualmente es la Plazuela Almeida, llamada antiguamente Plazuela San Francisco.



Ilustración 17 Antigua Plaza de Mercado 1912, Actualmente Parque principal Agueda Gallardo. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar.

Antigua Plaza de Mercado 1912, Actualmente Parque principal Águeda Gallardo

La foto fue tomada en 1910, en 1920 se construyó el actual mercado cubierto, en el lugar donde había funcionado el antiguo colegio de los jesuitas y su capilla, la casa de la esquina, corresponde a la tradicional Arteco y al fondo, ya se notan las casas de la loma de la cruz. Antigua Plaza de Mercado 1915, Actualmente Parque Águeda Gallardo



Plaza de Mercado 1930

Antiguamente la traza de vías era exclusivamente para el tránsito peatonal de personas, la movilidad era por medio de bestias como mulas o caballos, por lo tanto los andenes eran pequeños ya que era donde amarraban a dichas bestias.

Ilustración 18 Plaza de mercado 1930.. Fuente: Museo fotografico Toto Villamizar



Calle real, vista desde el parque, inicios siglo xx

Fotografía tomada en el año 1928, en donde deja ver la arquitectura colonial de la época y locales comerciales miu representativos de la ciudad.

Ilustración 19 Calle Real, vista desde el Parque principal, inicios del siglo XX. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar.



Ilustración 20 Parque principal 1960. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar

Parque principal 1960

Vista del parque principal aguega gallardo mostrando su espacio publico, lo cual tenia un diseño radiocentrico, ademas de la arquitectura de la antigua catedral.



Ilustración 21 Esquina Plaza de mercado siglo XX. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar.

Esquina Plaza de Mercado siglo XX

Vista desde el Parque principal donde se observa un dia normal de comercio, observamos un lugar con un contexto totalmente diferente al actual, donde aun no se veia la problemática por las ventas informales, ya se veia la problemática de los parqueos ilegales obstruyendo

el paso peatonal y empezando a alterar el orden publico.



Ilustración 22 Barrio El Topón 1980. Fuente: Museo fotográfico Toto Villamizar

Barrio El Topón 1980

Esta fotografía representa uno de los puntos más importantes de nuestro proyecto, podemos ver que el problema de Parqueo Ilegal viene desde la llegada del automóvil en la ciudad, de esta manera el centro histórico se fue saturando poco a poco de esta movilidad motorizada,

dejando a un lado la movilidad sobre animales, fue allí donde el espacio público empezó a tener más importancia, y se optó por proponer nuevos espacios de esparcimiento para el bienestar de los ciudadanos.

CONTEXTO FISICO

Contextualización de Pamplona Norte de Santander.



Ilustración 23 Dirección de poblaciones y ubicación del proyecto. Fuente: Autores.

El municipio de Pamplona está ubicado en el norte de Santander en el nororiente colombiano limitando con Venezuela, su posición geográfica se encuentra ubicada en las coordenadas $72^{\circ}39'$ de longitud al oeste de Greenwich y a 7° y $23'$ de latitud norte con una altura sobre el nivel del mar de 2.200 metros. (Alcaldía de pamplona. Nuestro municipio. Geografía. Descripción física).

ECONOMIA

- La producción agrícola: papa su principal producto, le siguen fresa, ajo, trigo, morón, maíz, fríjol, arveja, zanahoria.
- La explotación pecuaria, bovinos, porcinos, piscicultura, canícula y aves de corral.
- Actividad comercial: producción de alimentos como dulces y colaciones muy conocidas en la región y muy apetecidas en semana santa y épocas de festividades, producción de tejidos, la industria hotelera y turismo.

- Es de destacar que ésta es una ciudad estudiantil, lo cual quizás enfocado a la industria hotelera y turismo, es probablemente la principal actividad económica actual del municipio, donde miles de estudiantes son albergados y alimentados, así también son los principales consumidores en los centros nocturnos y los innumerables cibercafés que desde hace un par de años han proliferado por la gran demanda que poseen.

Pamplona cuenta con una población creciente con cerca de 58 299 habitantes , parte de ella es la comunidad estudiantil, de la cual la gran mayoría de los no cuentan con ningún medio de transporte y hacen uso frecuente de los andenes del centro histórico de la ciudad, este tipo de espacios pensados para la circulación peatonal carece de unas especificaciones mínimas por lo cual se crean grandes problemas de movilidad no solo para el peatón sino también para los usuarios del automóvil, estos problemas de movilidad hacen de la circulación del municipio sea estresante y caótica, no agradable para la población de Pamplona.

Cuando hablamos del centro histórico de la ciudad, vemos que es el lugar de mayor circulación tanto peatonal como vehicular, cuenta con las mejores visuales de la ciudad y con la presencia de bienes inmuebles de interés histórico y cultural, que nos presenta un reto para una mejor funcionalidad de la misma y a su vez mejorar las condiciones de los bienes inmuebles del municipio, promoviendo un transporte menos contaminante en el municipio, esto con el fin de dar un enfoque de ciudad saludable tanto de sus habitantes como con el medio ambiente con lo cual se pueda impulsar el turismo del municipio con un sistema pionero de movilidad en norte de Santander que tenga en cuenta a todos los actores de la movilidad de la ciudad.

Aparte de esto vemos condicionantes de espacio público en el municipio de Pamplona son muy pocas por lo que este proyecto busca tener una relación más amigable con el medio ambiente y a su vez con el centro histórico de la ciudad considerado también como patrimonio, como lo son la carrera 6 más conocida como la “calle real” y la carrera 5 más conocida como “calle del mercado”, aprovechando que son las calles con mayor tránsito en la ciudad, tanto vehicular como peatonal.

CONTEXTO FUNCIONAL

EL MANEJO DE LOS USOS DEL SUELO

Los usos del suelo se manejan conforme a las previsiones determinadas por el Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Pamplona. Sin embargo, y con el fin de orientar el manejo adecuado de cada uno de los sectores urbanos previstos, el presente Plan Especial de Manejo y Protección recomienda hacer énfasis en el desarrollo de algunos usos en las zonas de Actividad previstas en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial. (*Plan especial de manejo y protección del centro histórico de pamplona*)

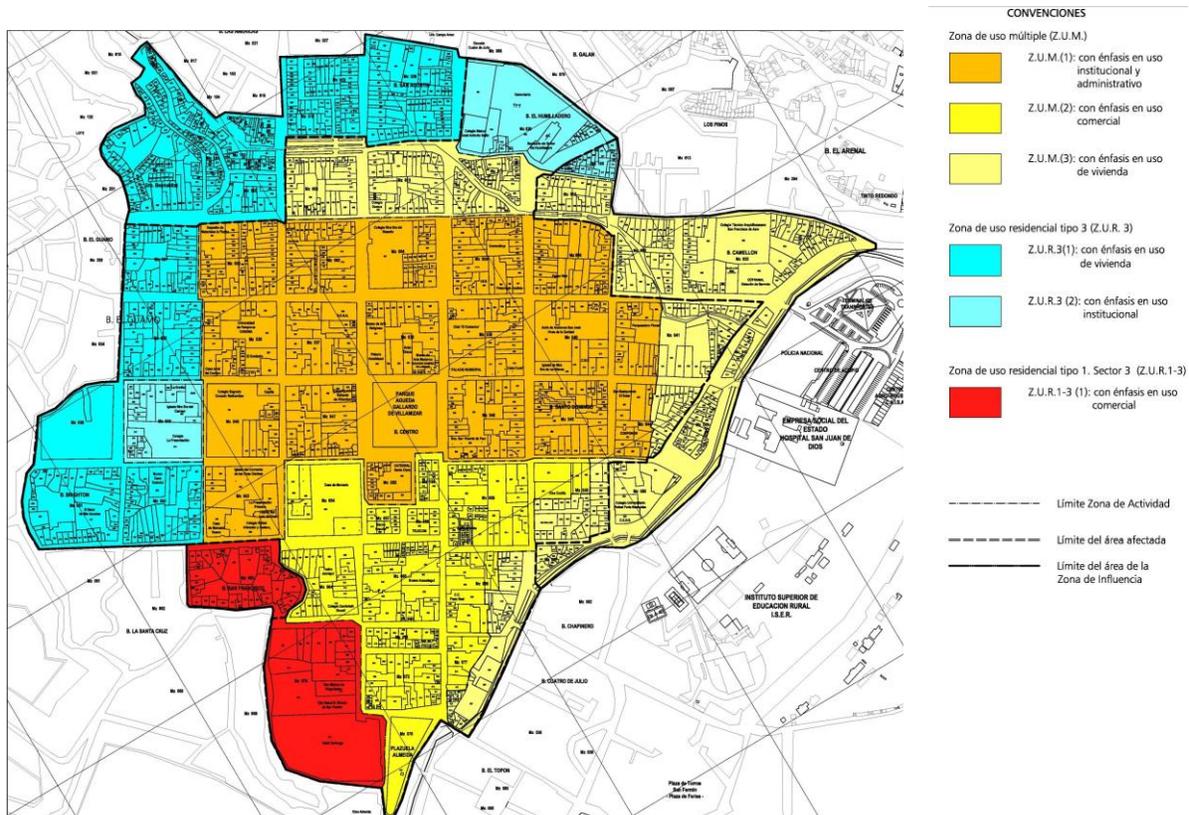


Ilustración 24 Zonas de actividad. Fuente: PDM.

VIVIENDA

Vivienda Urbana

Según el DANE, para el 2015 se calcula que de los 15.058 hogares del municipio, 13.934 hogares se encuentran en el casco urbano, encontrándose que el 33,84% de los hogares vivían en arriendo, el 60,23% tenían propiedad sobre el inmueble y el 5.93% vivía en otras condiciones de forma de tenencia.

Por lo anterior, se calcula que el déficit de viviendas cuantitativo en la zona urbana es del 12.76% correspondiente a 1.853 viviendas y el déficit cualitativo alcanza el 4.71% correspondiente a 656 viviendas.

SISTEMA DE ALCANTARILLADO

El servicio de alcantarillado en el municipio de Pamplona es prestado por Empopamplona S.A. E.S.P. Actualmente la cobertura es del 95%.

Las consecuentes hidráulicas por esta situación, son las inundaciones domiciliarias y daño de las tuberías provocando infiltración en el terreno con los sobrevivientes efectos para la estructura de pavimento donde se encuentren instalados los colectores. No solamente se causan problemas hidráulicos, sino también problemas organolépticos como plagas y malos olores (*Empopamplona (2015)*).

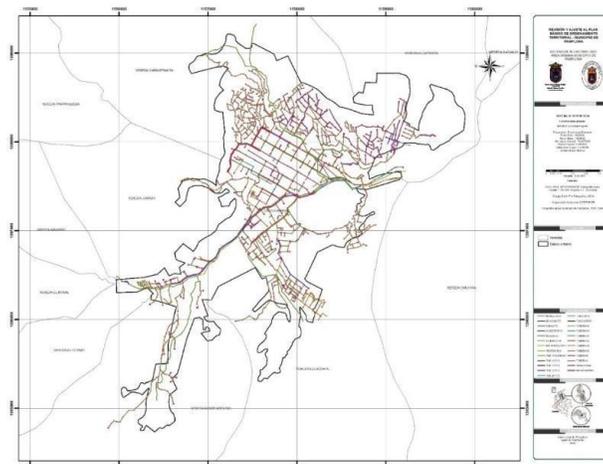


Ilustración 25 Sistema de alcantarillado en Pamplona. Fuente: PBOT.

INVENTARIO DE REDES DE ALCANTARILLADO

La composición del alcantarillado municipal en cuanto a colectores, se ilustra en la siguiente tabla.

Material	Diámetro(Pulgadas)	Longitud (m)	Porcentaje (%)
Gres	6"	6.934	9,79%
Gres	8"	49.826	70,38%
Gres	10"	2.289	3,23%
Gres	12"	1.822	2,57%
Pvc fort.	8"	816	1,15%
Concreto.	16"	1.785	2,52%
Concreto.	20"	778	1,10%
Concreto.	30"	2.127	3,00%
Box Coulvert	0,5 *0,5<d < 1 *1,5	3.369	4,76%
B. C. Río Chiquito	d > 1 *1,5	1.050	1,48%
Total		70.796	100,00%

Tabla 1 Inventario de redes de alcantarillado. Fuente: Empopamplona

MOVILIDAD

El presente diagnóstico tomado del PBOT Revisión de Largo Plazo 2015-2027 manifiesta que la movilidad se identifica dentro de un territorio donde los componentes relacionados con el transporte público, la estructura vial, la red de ciclo rutas, la circulación peatonal, así como otros medios alternativos de transporte. Se fundamenta básicamente en la organización de infraestructuras y los modos de transporte orientados a constituir un transporte integrado, eficiente y competitivo, bajo el precepto del mejoramiento de la calidad de vida y protección de los elementos ambientales presentes en el territorio.

La movilidad en una vía, carrera, calle o peatonal es un espacio urbano lineal que permite la circulación de personas y, en su caso, vehículos y da acceso a los edificios y predios que se encuentran a ambos lados.

El espacio de la calle es de longitud indefinida, sólo interrumpida por el cruce con otras calles o, en casos singulares, por el final de la calle, en una plaza, en un parque urbano, en otra calle, etc., o por el final de la ciudad en el límite con el suelo rural.

Caracterización del sistema vial rural

Para la clasificación vial de las carreteras del municipio de Pamplona, se ordenó la malla vial de acuerdo a su flujo vehicular de la siguiente manera.

Vías nacionales

El municipio de Pamplona es atravesado por vías nacionales que lo conectan con Bogotá, Cúcuta y Bucaramanga.

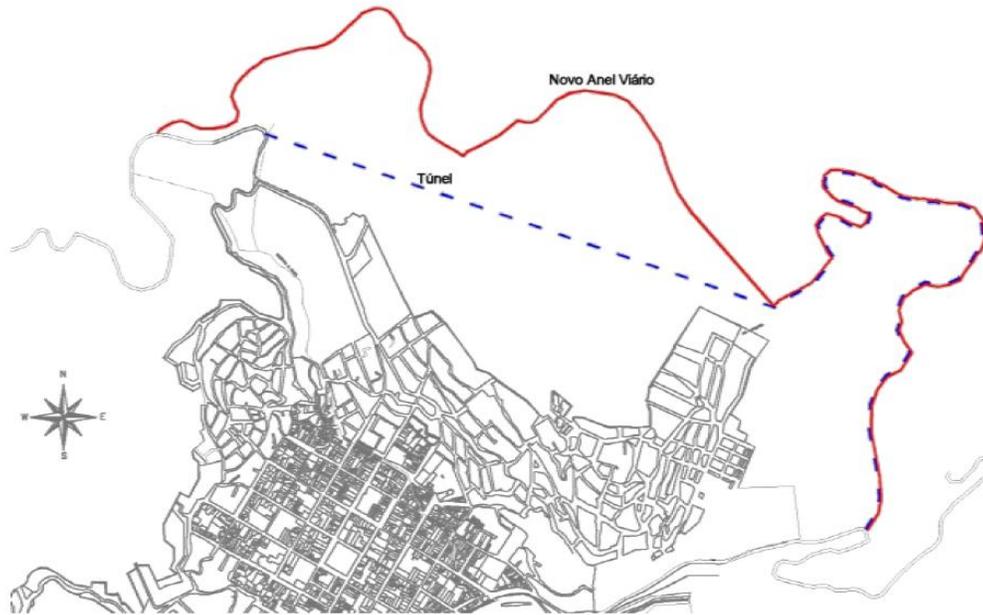


Ilustración 26 Propuesta de Vías alternas corredor Bucaramanga - Cúcuta. Fuente: PEP-PAMP Archivo de la consultoría del Plan de movilidad.

Teniendo en cuenta la anterior imagen vemos que debido a la propuesta sobre las vías alternas lo cual permiten un recorte en el trayecto Cúcuta-Bucaramanga, tienen como finalidad sacar el tránsito de transporte pesado del centro histórico de la ciudad llevándose así un gran porcentaje de contaminación tanto de smog, como visual y auditiva, lo cual se lleva consigo varias de las problemáticas que perjudicaban el centro histórico de la ciudad.

Sistema de transporte y movilidad urbana

La evaluación del sistema de transporte y movilidad urbana se realiza tomando la información del estudio para el centro histórico de Pamplona, elaborado por las firmas. (*TTC Engenharia de Trafego de Transporte SIC Ltda.* y *“GGT” en agosto de 2007*).

Inventario Vial

Las vías del Centro Histórico de Pamplona se caracterizan por lo siguiente:

- Vías de una calzada vehicular (ancho 6.0 m – 8.0 m), con dos carriles vehiculares, sentido único de circulación, con superficie de rodadura en pavimento flexible.

- Andenes con ancho inferior a 2.0 m y en algunos casos menor que 1.0 m, con presencia de estacionamiento no autorizado en el costado derecho de la vía; empleando zonas no demarcadas para este uso.
- En el Centro Histórico, a excepción de la Carrera 3 y Calle 2 las vías presentan sentido único de circulación, todas las vías paralelas adyacentes tienen sentido de circulación alternado, conformando así pares viales sucesivos que favorecen la movilidad de los vehículos en la zona de estudio.

El diagrama anterior indica la cantidad de vehículos automotores que transitan en la ciudad de Pamplona desde el año 2015 hasta la fecha, incluyendo privados y públicos.

Esto permite tener una cifra aproximada de los vehículos automotores que transitan diariamente en el centro histórico de la ciudad, lo cual se involucra totalmente con desarrollo de la propuesta y nos da a entender mejor el entorno en el que se está trabajando, el cómo el flujo vehicular y las actividades van cambiando dependiendo de la hora.

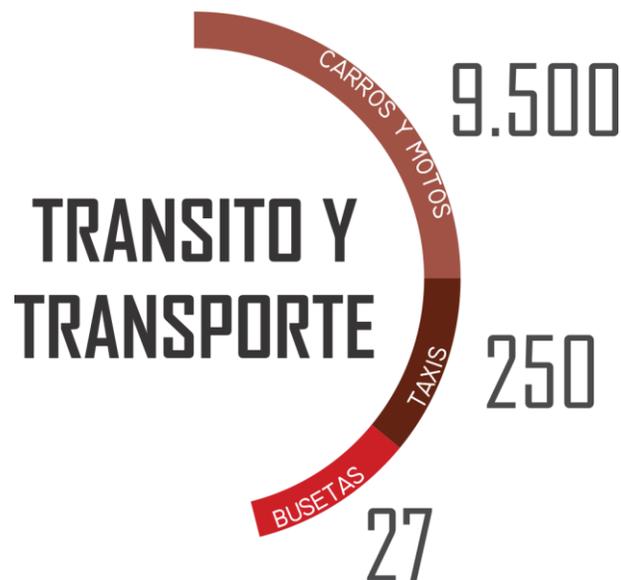


Ilustración 27 Sistema de tránsito y transporte Pamplona. Fuente: Autores

Sistema de transporte público



Ilustración 28 Ruta 1: Curva de los adioses - Centro - Santa Marta - Las Margaritas - Centro - Curva de los adioses



Ilustración 29 Ruta 2: Cristo Rey - Las Americas - Centro - Normal de Varones - Los Tanques - Calle Real - Simón Bolívar - Cristo Rey



Ilustración 30 Ruta 3: Nazareth - Chapinero -Hospital -Universidad de Pamplona - Centro - Hospital - San Pedro - Nazareth



Ilustración 31 Ruta 4: La Trinidad - Plazuela Almeyda - Americas - Universidad - Centro - Plazuela Almeyda - Barrios Unidos - La Trinidad



Ilustración 32 Ruta 5: El Zulia - Clínica Pamplona - Centro - Galán - Universidad de Pamplona - Galán - Centro - Clínica Pamplona - Barrio el Zulia.

Los recorridos de las rutas son reglamentados mediante el Decreto No. 044 de julio de 2003, el cumplimiento de estos fue verificado por medio de inspecciones de campo y son los siguientes.

Evaluación de la movilidad peatonal

Los volúmenes de peatones presentan las siguientes características:

Los volúmenes considerables de peatones se localiza en: el perímetro del Parque Principal Águeda Gallardo y Carrera 6^a entre Calles 6^a y 9^a principalmente.

Hay carencia de infraestructura para la movilidad peatonal en lugares donde por el número de personas que circulan, el ancho limitado de los andenes y la proliferación de actividades comerciales que provocan la ocupación del espacio público hacen que el desplazamiento de peatones se haga con incomodidad e inseguridad, como es el caso del perímetro de las vías que rodean la plaza de mercado y la Carrera 5^a entre Calles 6^a y 9^a.

La Universidad de Pamplona genera cantidades importantes de viajes peatonales. Actualmente los estudiantes emplean para su movilización las vías en las que los andenes tienen anchos inferiores a 1 metro, compartiendo espacio con los demás modos de transporte.

Actualmente se cuenta con una vía de circulación peatonal exclusiva que comunica el Campus principal de la Universidad con el centro del municipio. A pesar de esto y debido principalmente a motivos de inseguridad esta infraestructura es subutilizada.

Directrices para la protección del centro histórico y de su área de influencia

Según el Plan Especial de Manejo y Protección del centro histórico la protección del centro histórico como Monumento Nacional se concibe como el conjunto de acciones que deben realizarse para mantener las condiciones que le permitan perdurar en el tiempo, desde los aspectos físico, socioeconómico y de representatividad histórica y cultural, así:

La protección física se orienta a definir lineamientos para que las intervenciones que se realicen no afecten la integralidad de los valores del centro histórico y su posibilidad de conservación.

La protección socioeconómica se orienta a definir lineamientos para fortalecer el desarrollo social y económico con criterios de sostenibilidad. La protección de representatividad histórica y cultural se orienta a definir lineamientos para preservar la memoria histórica y cultural

En los numerales a continuación se especifican las directrices generales para la protección del área afectada y su zona de influencia.

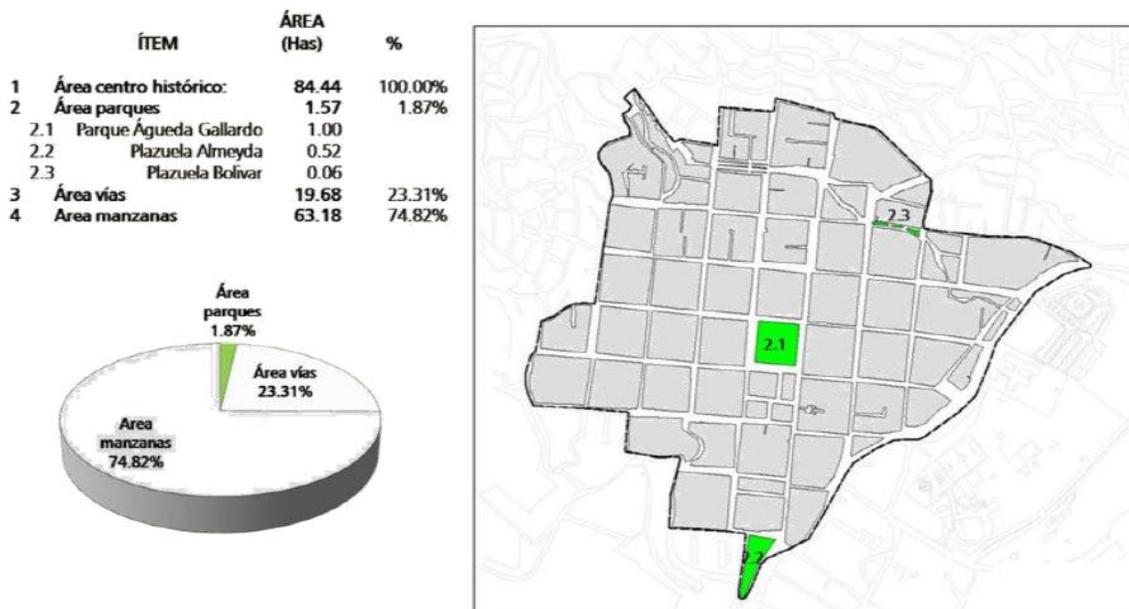


Ilustración 33 Dimensiones del área de influencia. Fuente: PEMP

Articulación del centro histórico con los demás sectores urbanos de Pamplona

Según el Plan Especial de Manejo y Protección del centro histórico la ciudad de Pamplona fue creciendo alrededor de su sector antiguo fundacional, que ha conservado su función de “corazón urbano” de la ciudad, y se constituye por tanto, en el lugar de mayor destino por parte de la población de Pamplona. Actualmente para desplazarse entre los diferentes sectores urbanos de la ciudad, es necesario atravesar el centro histórico, sin que ello implique que éste sea el destino final. Esta situación ocasiona concentración de tráfico vehicular por sus calles estrechas que no tienen la capacidad de soportar altos volúmenes de vehículos, impactando el espacio público con ruido y contaminación, así como generando conflictos con la alta circulación de peatones que se desplazan por el centro histórico. Adicionalmente, el centro histórico perdió el patrón urbano característico de la colonia de lugares de entradas a la ciudad, como era el espacio de la actual Plazuela Almeida.

Lineamientos de ordenamiento de la estructura de movilidad

La propuesta de ordenamiento de la estructura de movilidad se realiza con base en el estudio del Plan de Movilidad de la Ciudad y su Centro Histórico, realizado por las firmas TTC Engenharia de tráfago de transportes S/C Ltda y la GGT en el mes de agosto de 2007.

Dicho Plan tuvo en cuenta la información de la fase de Pre diagnóstico del Plan Especial de Manejo y Protección del centro histórico de Pamplona, así como la del PBOT de Pamplona del 2001.

Programa de organización de ventas informales

Según el Plan Especial de Manejo y Protección del centro histórico conforme a la situación de la ocupación del espacio público por vendedores ambulantes analizada en la Fase de Diagnóstico del presente Plan Especial de Manejo y Protección se propone un programa de organización de las ventas ambulantes. El programa se enfoca en organizar y formalizar la venta informal localizada en el centro histórico y prevenir su expansión inadecuada.

Generar un proceso de relocalización de las ventas que ocasionan impactos negativos en el espacio público (especialmente la venta de alimentos y artículos para el hogar), acompañado de un fortalecimiento económico, capacitación, formación y consolidación de sus nuevas actividades.

CONTEXTO SOCIOCULTURAL

Pamplona, siempre se ha caracterizado como una ciudad joven y cultural, gran parte de esta cultura se debe a la población flotante como lo son en su mayoría estudiantes de la Universidad de Pamplona ya que vienen de distintas partes del País, esto pone a Pamplona como un punto estratégico de encuentros e intercambios culturales, haciendo que la ciudad tenga más identidad. Así mismo Pamplona tiene distintos escenarios culturales que con el tiempo se han vuelto aspectos representativos de la ciudad, como lo son Semana Mayor, Ferias y Fiestas, Fiestas religiosas como la de la Virgen del Carmen y el Señor del Humilladero, Fiestas estudiantiles como las semanas culturales de los diferentes colegios de la ciudad, las distintas actividades deportivas que se hacen como ciclo paseos nocturnos, aeróbicos al aire libre en el parque principal, grupos de caminatas a los alrededores de la ciudad, la música también tiene un lugar representativo en la cultura de la ciudad donde se abren distintos espacios para que los jóvenes representen su música, por medio de eventos como Pamplona Rock Festival, bajo la dirección de la Fundación herencia y arte del ministerio de cultura.

POBLACIÓN

Según el Plan de Desarrollo Municipal de Pamplona 2016-2019. La población del municipio de Pamplona representa el 4,23 de la población del Departamento, el 94,79% se ubica en la cabecera municipal y el 5,21% en el área rural. En cuanto a género el 51,58% son hombres y el 48,42% mujeres. Se resalta que la mayor población está en edades comprendidas entre los 20 y 24 años, constituyendo un gran número de población joven.

La población Étnica asentada en el municipio de Pamplona está representada en su mayoría por la población negro, mulato o afrocolombiano, seguida de la población indígena.

Por otro lado, el registro de población atendida por programas de oferta institucional se distribuye de la siguiente manera: Más familias en Acción con 2.462 personas, Jóvenes en Acción con 3.970 personas, Cero a Siempre con 937 personas y Colombia Mayor con 1.914 personas.

Población 2015

Descripción	Valor
Total población en el municipio	57.393
Porcentaje población municipal del total departamental	4,23%
Total población en cabeceras	54.401
Total población resto	2.992
Total población hombres	29.606
Total población mujeres	27.787
Población (>15 o < 59 años) - potencialmente activa	38.117
Población (<15 o > 59 años) - población inactiva	19.276

Tabla 2 Población. Fuente: Ficha municipal DNP

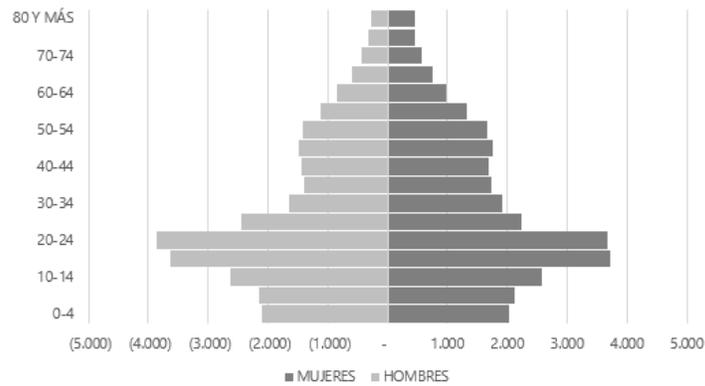


Tabla 3 Pirámide poblacional. Fuente: Ficha municipal DNP

La población proyectada por el DANE para el municipio de Pamplona al año 2015 de primera infancia, infancia y adolescencia y juventud se muestra a continuación:

RANGO DE EDADES	HOMBRES	MUJERES	TOTAL
Población 0 - 5	2.510	2.431	4.941
Población 6 - 11	2.698	2.626	5.324
Población 12 - 17	3.761	3.798	7.559
Población 18 - 28	7.443	7.069	14.512

Tabla 4 Población de primera infancia, infancia, adolescencia y juventud. Fuente: Proyección DANE 2015

CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN RESIDENTE

Según el Plan Especial de manejo y Protección del centro histórico Pamplona 2015

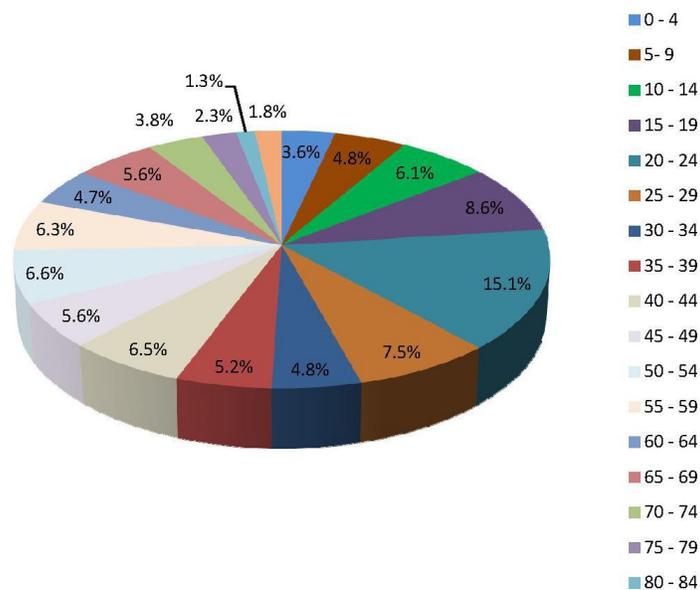


Ilustración 34 Población

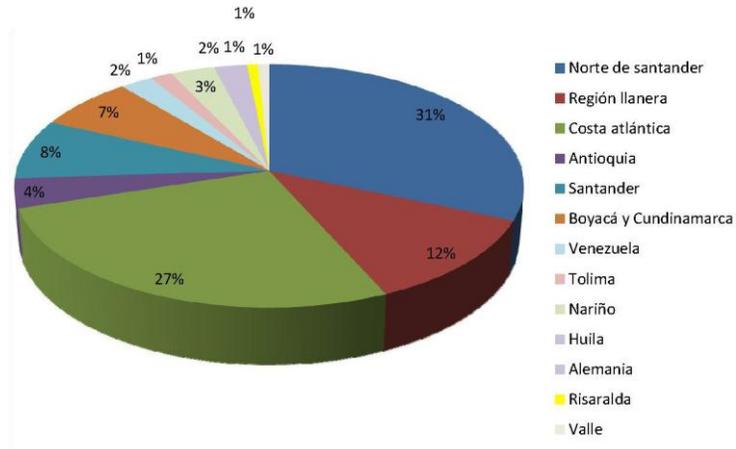


Ilustración 35 Procedencia

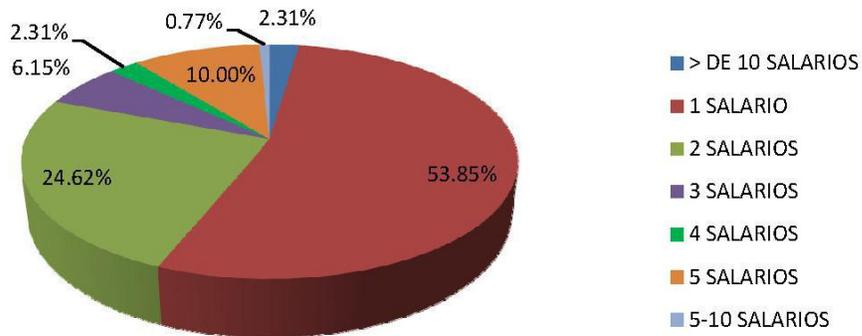


Ilustración 36 Ingresos – Economía

Con la anterior información llegamos a la conclusión que la población residente en el municipio es en su mayoría jóvenes y que a su vez gran parte de esta es población flotante para el municipio, ya que vienen de distintos municipios del País por motivos académicos, esta información es importante para nuestro proyecto ya que se va a diseñar un proyecto urbano en su mayoría para jóvenes, lo cual favorece la movilidad y los recorridos diarios que involucran diariamente al centro histórico.

CARACTERIZACIÓN DE LOS COMERCIANTES FORMALES

Según el Plan Especial de manejo y Protección del centro histórico Pamplona (2015)

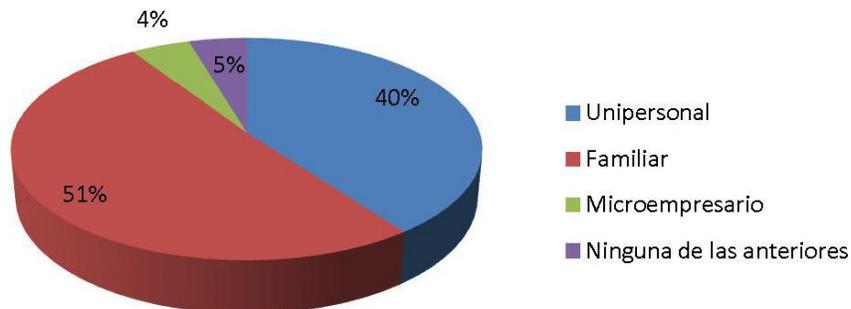


Ilustración 37 Tipo de ventas informales

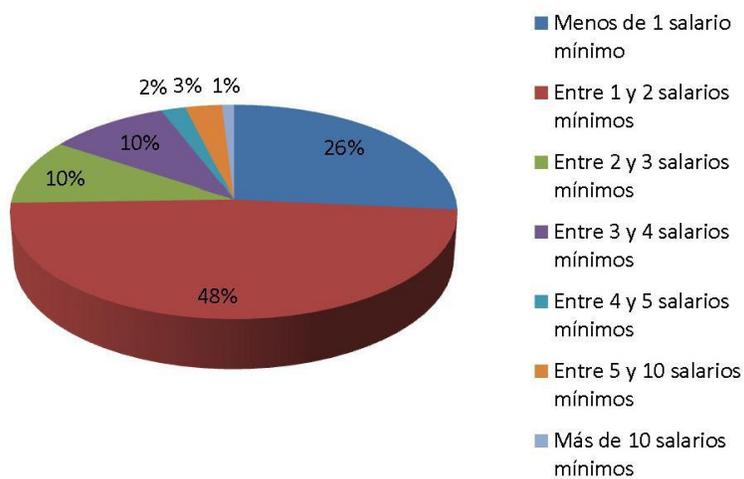


Ilustración 38 Salario

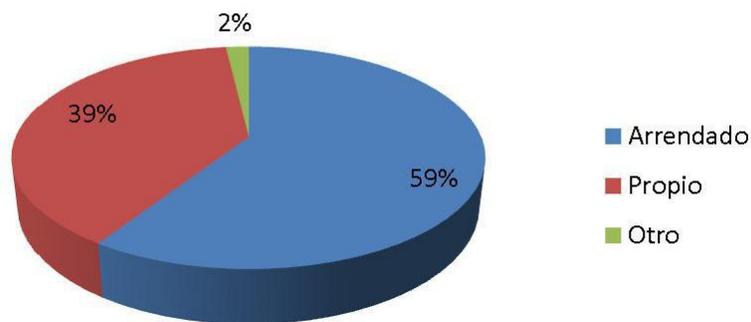


Ilustración 39 Tenencia del negocio

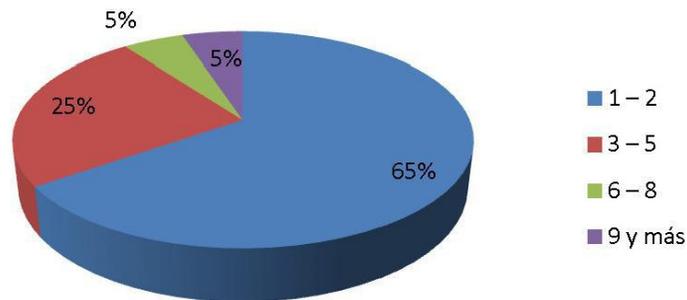


Ilustración 40 Número de empleados

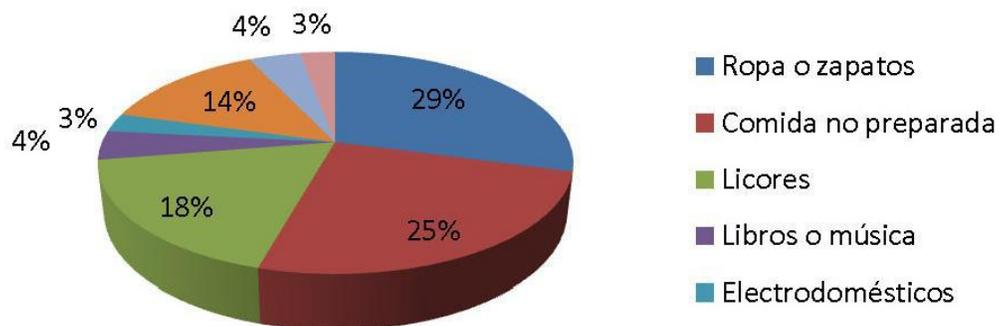


Ilustración 41 Tipo de productos

Los anteriores diagramas tienen una gran influencia en nuestro proyecto ya que nos permite identificar los tipos de ventas formales ubicadas en el centro historico ya que estan totalmente involucrados en el desarrollo de la propuesta, propuesta de movilidad que favorece totalmente a estos establecimientos y que busca remover las ventas informales del centro historico dandole prioridad al comercio legal de la ciudad.

CARACTERIZACIÓN DE LOS COMERCIANTES INFORMALES

Según el Plan Especial de manejo y Protección del centro histórico Pamplona (2015)

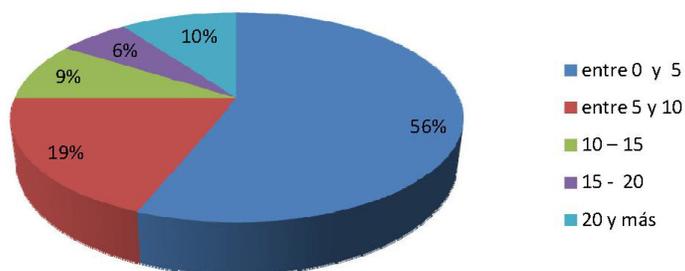


Ilustración 42 Edad promedio de los vendedores

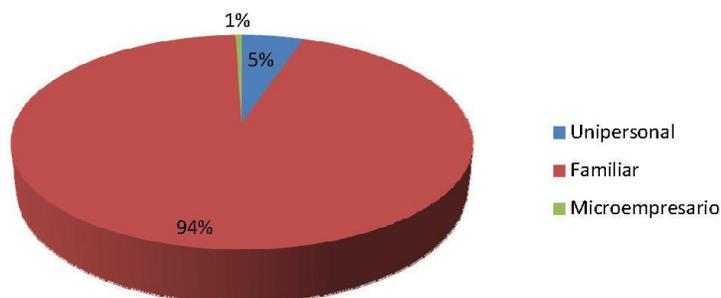


Ilustración 43 Características

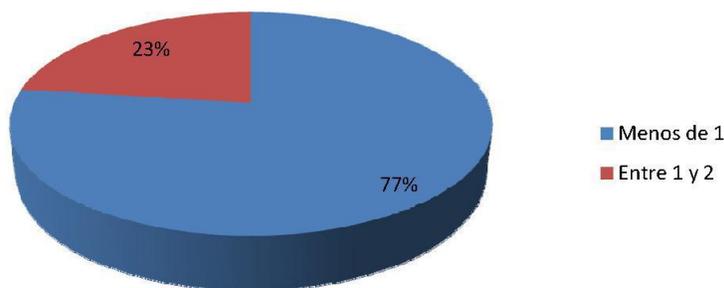


Ilustración 44 Salarios mínimos

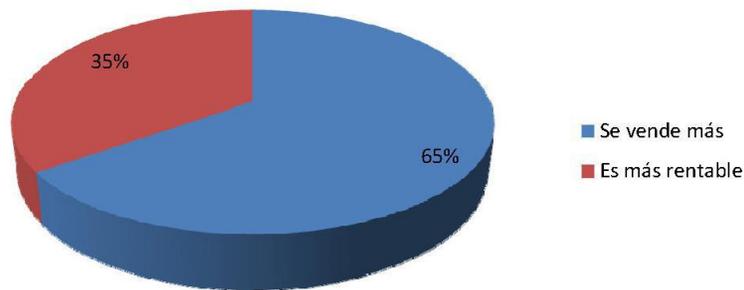


Ilustración 45 Razón de permanecer en el centro

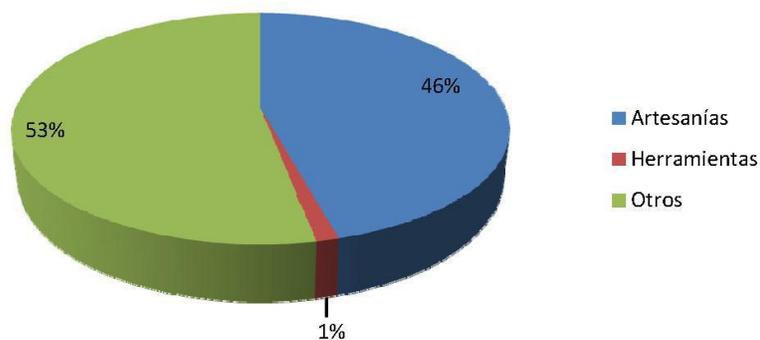


Ilustración 46 Tipo de Productos

Los anteriores diagramas nos permite conocer más acerca de los vendedores informales que ocupan gran parte del espacio público en el centro histórico de Pamplona, por lo general permanecen allí porque consideran que se vende mejor, gracias al gran flujo de personas que transitan diariamente por allí, también nos señala que en su mayoría la venta informal es un negocio familiar, en muchos casos de los mismos vendedores formales en el interior de la Plaza de Mercado, lo que nos lleva a tener en cuenta el proyecto ya actual para la reubicación de estos 48 vendedores informales que tiene lugar en el Mercado de la Independencia, ubicado en la carrera 4 entre calles 5 y 6.

EDUCACIÓN

El servicio educativo ha sido la columna vertebral del desarrollo de Pamplona, por su condición de formación de nuevas generaciones y por ser el agente dinamizador de la economía local, regional y departamental.

La tradición cultural de la ciudad, las condiciones climáticas favorables, así como la situación de frontera, hicieron que el crecimiento en la demanda por la educación se acelerara desde los años cincuenta hasta los años ochenta. Con la consolidación de la Universidad de Pamplona, los servicios educativos y las actividades complementarias han sido la base de la economía de Pamplona. El comercio, la pequeña industria y el turismo se han desarrollado alrededor del sector educativo.

La tendencia histórica no se ha modificado, y la educación sigue siendo la alternativa más apropiada para el futuro desarrollo sostenible de la ciudad.

Por su condición de ciudad estudiantil, la población educativa es la más significativa, debido a su impacto cultural, social y económico. A Pamplona acuden estudiantes de diferentes regiones del país, principalmente de la costa atlántica (Guajira, Cesar, Magdalena, Atlántico, Bolívar y Sucre), Nariño, Huila Valle del Cauca, Antioquia, Boyacá Norte de Santander, Santander, Caquetá, Amazonas, Meta y Casanare, así como de Venezuela. Esta situación convierte a la ciudad en un lugar de confluencia de múltiples culturas, generándole un estatus de “gran ciudad”, a pesar de su pequeño tamaño de territorio y de su población de urbana de 52,568 habitantes.

(Plan Especial de manejo y Protección del centro histórico Pamplona 2015)

El concepto de articulación ciudad estudiantil – contexto urbano

Por lo anterior, no existe duda de que Pamplona tiene una vocación de ciudad estudiantil. El sistema educativo debe considerarse como una empresa que potencia el desarrollo cuantitativo y cualitativo de Pamplona y de la región. Por tanto, dentro de este marco conceptual es necesario articular el desarrollo educativo con el del contexto urbano de Pamplona.

Articular la ciudad estudiantil con el contexto urbano es dar forma a las condiciones de vida de una población y tener en cuenta las prácticas cotidianas de un medio estudiantil. La distancia entre la ciudad y los centros estudiantiles conduce a la noción de compartir los espacios públicos. La

articulación entre la ciudad y los establecimientos educativos se asocia a una idea más amplia, que es la de la comunicación y de la información.

(*Plan Especial de manejo y Protección del centro histórico Pamplona 2015*).

Sedes educativas

Según el Ministerio de Educación Nacional, en el municipio hay 62 sedes educativas, de la cuales, 28 se encuentran en el área rural y 34 en el área urbana.

Establecimientos Educativos	Sedes Rural	Sedes Urbano
62	28	34

Tabla 5 Establecimientos educativos. Fuente: MEN

Estudiantes matriculados en el año 2015

Según los datos del Secretaria Departamental de Educación, en 2015 se registraron 7.501 estudiantes de los cuales 517 se matricularon en preescolar, 3.088 matriculados en primaria, 3.811 matriculados en secundaria y media y 85 alumnos como normalistas. En la actualidad el sistema público educativo cuenta con 384 docentes. A continuación se puede ver en la tabla la distribución de estudiantes por grado.

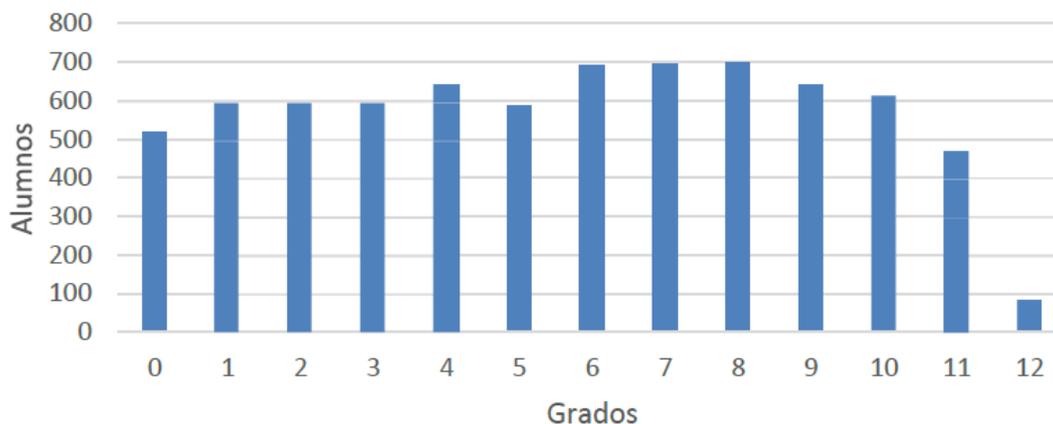


Tabla 6 Distribución de matrículas por grado 2016. Fuente: SIMAT

Índices de escolaridad

Según los datos del Ministerio de Educación Nacional, 6 de cada 100 personas no tienen ninguna educación, sin embargo, 28 personas aproximadamente ya tienen estudios superiores y de posgrado y 26 de cada 100 personas finalizan sus estudios de secundaria.

Ninguno	Superior y postgrado	Normalista	Media Técnica	Secundaria	Básica Primaria	Preescolar
4.7%	28.4%	0.6%	2.8%	26.5%	31.4%	4.1%

Tabla 7 Niveles educativos de la población del Municipio de Pamplona. Fuente: SIMAT.

CULTURA

El centro histórico de Pamplona como un “centro regional educativo y religioso”

Actualmente la ciudad se localiza en el mismo sitio de su fundación y su centro histórico (el sector antiguo al que se refiere la declaratoria de 1963) corresponde prácticamente a las mismas 38 cuadras fundacionales. La ciudad tiene una historia de 459 años que ha ido entre glorias y caídas, así como de construcción y demolición de su patrimonio inmueble. Sin embargo, el gran legado de esa historia que conserva actualmente la ciudad, es la cultura y la tradición religiosa que, de alguna manera se entrelazan. Desde la colonia, la ciudad fue objeto de asentamiento de las principales órdenes religiosas (dominicos, franciscanos, compañía de Jesús, Agustinos, etc.), que emprendieron labores de evangelización y de educación religiosa y colegios. Hoy en día Pamplona sigue siendo sede de servicios educativos, de carácter regional, especialmente de la Universidad de Pamplona.

Esta condición permite identificar una vocación del territorio que se ha ido construyendo durante muchos años que, es la de Centro Regional Educativo y Religioso, y que se localiza especialmente en el centro histórico.

El centro histórico de Pamplona, a diferencia de los demás centros históricos del país tiene vitalidad urbana y es el “corazón de la ciudad”. Sin embargo, se encuentra bastante intervenido, cada día se demuelen y se subdividen edificaciones, tiene problemas de tráfico vehicular y

peatonal, contaminación auditiva y visual, etc., que poco a poco van disminuyendo sus condiciones de calidad de vida, y lo podrían llevar a un proceso de deterioro difícil de recuperar.

El contexto urbano concebido como una “ciudad estudiantil”

La vocación de Pamplona como ciudad estudiantil se ha consolidado a través de muchos años y hasta siglos. Sin embargo, no ha existido una planificación urbana que organice y estructure el desarrollo en el territorio de dicha vocación. Los hechos y transformaciones urbanas se han dado de forma espontánea, y la ciudad se ha ido acomodando a las circunstancias del momento.

El desarrollo de las instituciones (religiosas y educativas) y el del contexto urbano han ido por rumbos aislados y a ritmos diferentes que, incluso, se puede aseverar que el desarrollo institucional en el aspecto académico ha ido a un ritmo más acelerado que el de la ciudad para dar respuesta a esta función, esto de alguna manera explica el deterioro existente en el contexto urbano, la disminución de la calidad de vida de sus habitantes y la falta de conocimiento y apropiación por parte de la comunidad de sus valores culturales e históricos.

El desarrollo académico de las instituciones religiosas y educativas ha tenido un alto nivel en distintas épocas de la historia de la ciudad. Como lo veremos en los numerales siguientes, el Seminario de Pamplona ha sido una institución que ha tenido una gran injerencia en la formación académica y religiosa del país y de Venezuela; así mismo, en el caso actual, la Universidad de Pamplona, atiende estudiantes de todas las regiones del país, e incluso tiene sedes en Cúcuta, Villa del Rosario y, otras para educación a distancia en las principales ciudades del país.

(Plan Especial de manejo y Protección del centro histórico Pamplona 2015)

Escuelas de formación

La gestión realizada ante las instituciones de orden municipal, departamental y nacional ha hecho posible la consecución de recursos con los cuales se ejecutan los eventos, programas y actividades culturales, que a través de los años se han venido consolidando y hoy son la mejor vitrina de la ciudad a nivel regional y nacional. Dentro de ellos se encuentran:

- El Festival Internacional Coral de Música Sacra y el Festival Nacional de Danza Folclórica por Parejas.
- Los procesos de formación artística y cultural en el Centro Cultural Ramón Gonzales Valencia
- Las actividades institucionalizadas en la biblioteca pública municipal Eduardo Cote Lamus - Jorge Gaitán Durán.
- Los demás eventos y actividades en la Casa Museo que se realizan mancomunadamente con entidades públicas y personas que desarrollan procesos artísticos y culturales y a las cuales se les brinda apoyo por parte del Instituto.

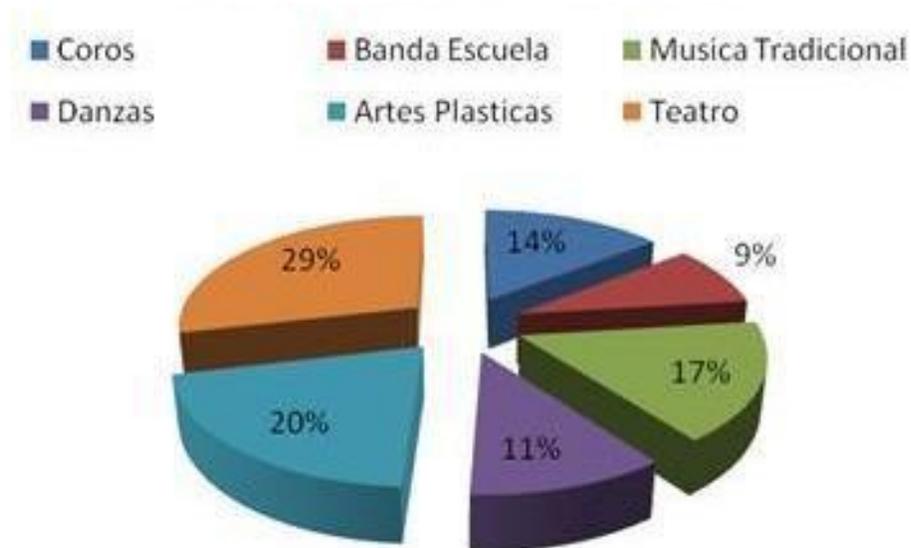


Ilustración 47 Escuelas de formación cultural y artística. Fuente: ICTP

El desarrollo cultural de la ciudad tiene cada vez más importancia en el desarrollo de nuevos proyectos en el que los habitantes sean los protagonistas, con el planteamiento del proyecto de movilidad en el centro histórico, estas escuelas de formación podrán darse a conocer, ya que el proyecto cuenta con espacios abiertos en donde se pueden hacer diversas actividades culturales que promuevan la cultura, invitando a los jóvenes a que dejen a un lado el sedentarismo y hagan parte de estas escuelas de formación cultural y artística.

CONTEXTO AMBIENTAL

CLIMA

En el Plan Básico de Ordenamiento Territorial de Pamplona (PBOT, 2002) se presenta el análisis de la información climatológica a partir de los parámetros de precipitación, temperatura, brillo solar, humedad relativa y viento, obtenidos de las estaciones: ISER Pamplona, Cécota, Chitagá, Presidente, Silos, La Bateca, Tunebia, La Caldera, Jordán (Tona), Suratá, Guaca, Vetas, Angosturas (Guaca) y Concepción.



*Ilustración 48 Parque principal de Pamplona 7:28am.
Fuente: Autores.*



*Ilustración 49 Parque principal de Pamplona 4:24pm.
Fuente: Autores*

HIDROGRAFÍA

En el municipio de Pamplona se encuentra las subzonas hidrográficas de los ríos Zulia y Pamplonita perteneciente al área hidrográfica Caribe. La subzona hidrográfica del río Chitagá que pertenece al área hidrográfica el Orinoco.

Fuente: POMCA del río Pamplonita 2014 y Zulia, (2010).

Vereda	Área (has)	Vereda	Área (has)	Vereda	Área (has)
Zarzal	491,11	Santa Ana	702,72	El Rosal	2,59
Alizal	2.392,75	Chilagaula	812,46	Cimitarigüa	347,48
Palchal	632,77	Peñas	900,13	San Francisco	104,29
Llano Castro	1.533,60	Cunuba	448,23	Alto Grande	346,72
Sabagua	8,13	Chinchipa	1.702,14	García	9,07
Iscaligua	809,17	Navarro	3	San Agustín	157,91
Tampanqueba	12,42				

Tabla 8 Veredas de Pamplonita que conforman cuenca del Río Zulia. Fuente: PBOT

Veredas	Área (has)	Veredas	Área (has)	Veredas	Área (has)
San Francisco	291,11	San Agustín	391,11	Naranjo	491,11
Sabagua	2.392,75	Navarro	2.392,75	Escorial	347,48
Tampaque	632,77	Rosal	632,77	Fontibón	104,29
Sabaneta Baja	1.533,60	El Totumo	1.533,60	Chichara	346,72
Sabaneta Alto	8,13	Jurado	8,13	Ulaga alto	9,07
Cunuba	809,17	Alcaparral	809,17	Ulaga Bajo	157,91
Monte dentro	2,59	Alto Grande	491,11		

Tabla 9 Veredas de Pamplona que conforman cuenca del Río Pamplonita. Fuente: PBOT

CAPITULO III

MARCO PROYECTUAL

Principios de Intervención



Ilustración 50 Morfología Urbana de Pamplona. Fuente: José Ángel Cácuá (2017)

La larga tradición en la conquista de territorio en la fundación de ciudades, generó un modelo de asentamiento utilizado en la fundación de las ciudades americanas.

Como se puede observar en la imagen las calles eran rectas y generalmente continuas y sus manzanas cuadradas o rectangulares y la típica plaza en el centro de estas trazas regulares que representa la forma fundacional de Pamplona.

Tomamos como concepto de diseño la traza urbana de la ciudad ya que representa la evolución de la ciudad, en sus tiempos de fundación mantenía la forma reticular a medida que fue creciendo la ciudad se fue esparciendo a sus alrededores tomando nuevas formas irregulares rompiendo con el concepto de ciudad reticular.

Estrategias de Intervención



Ilustración 51 Estrategias de intervención - Espacio público y movilidad. Fuente: Autores.

En las estrategias principales para la elaboración del proyecto se tienen en cuenta las problemáticas que tiene el centro histórico de la ciudad en cuanto a espacio público y movilidad, y en cómo lograremos dar solución a dichas problemáticas.

PROCESO DE DISEÑO

Morfología Urbana

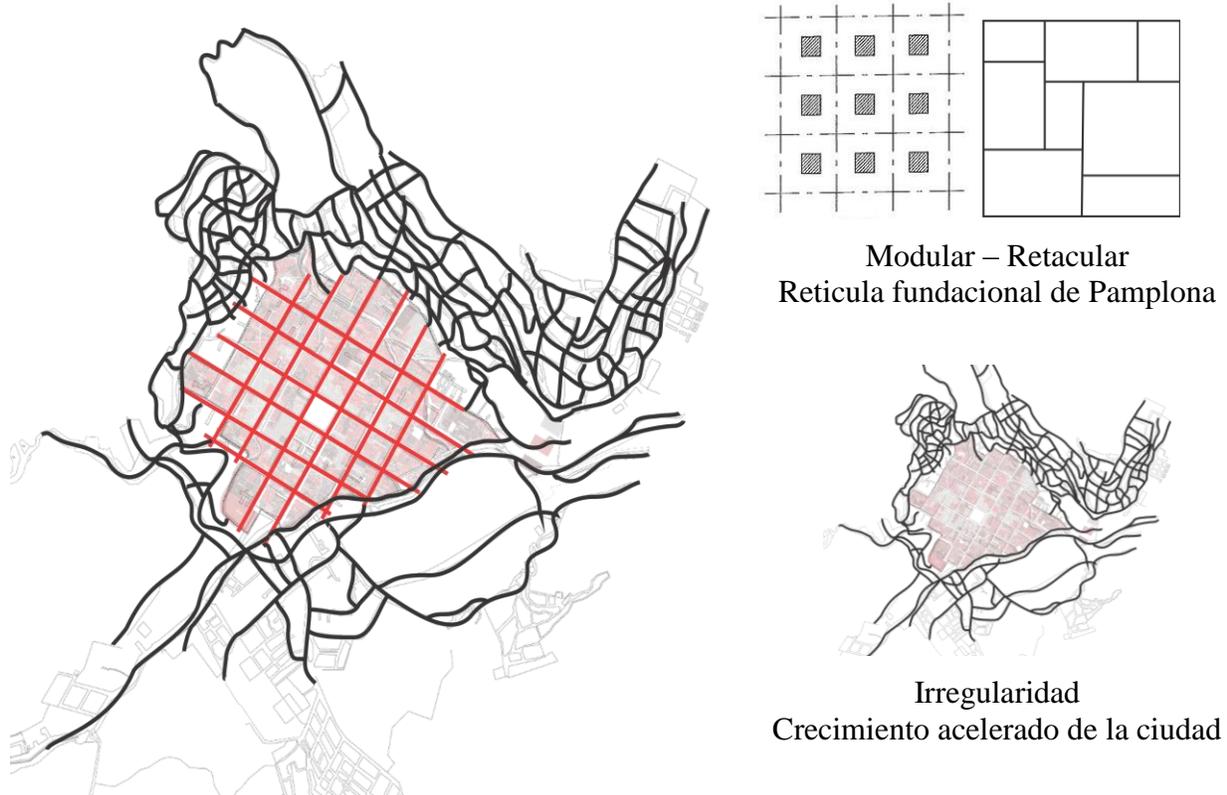


Ilustración 52 Morfología urbana de la ciudad de Pamplona, Proceso de diseño. Fuente: Autores

El proceso de diseño que aplicamos para el desarrollo del proyecto nos basamos en la morfología urbana de la ciudad de Pamplona, aprovechando la forma reticular de la fundación del municipio para el diseño de los adoquines que rodean el proyecto, y que a su vez se complementa con la forma irregular que produjo el crecimiento acelerado de la ciudad para el diseño empleado en la forma de los usos del suelo y su respectivo mobiliario, teniendo el concepto de que todo surgió de la retícula.

Funcionalidad

El diagrama a continuación nos representa la formalidad del proyecto en cuanto a espacialidad, sus usos y la relación que tiene con el entorno, de los cuales surgen 5 zonas de carga y descarga que facilitan el traslado de mercancías para la zona comercial que rodea toda la propuesta.

La franja de color verde representa el ciclo-ruta temporal planteado en la carrera 5ª entre calle sexta y novena que a su vez se conecta con el recorrido universitario ya existente.

El pasaje peatonal ya existente como lo es la carrera 5ª que tiene una recuperación bastante notoria en su espacio público y que a su vez que conecta con la calle 6ª denominada dentro del proyecto como “calle de las memorias” propuestos como espacios colectivos de esparcimiento en donde se relacionan con la cultura.

Las franjas azules representan el desarrollo de la propuesta de recuperación de espacio público abarca la carrera quinta y sexta entre calle sexta y novena los cuales se relacionan con los elementos explicados anteriormente y que se desarrollan por medio de la ampliación de los andenes con el propósito de darle importancia al tránsito de peatones, eliminación de bahías de parqueo ilegales y la implantación de mobiliario urbano que respeta las normas de manejo y protección del centro histórico.

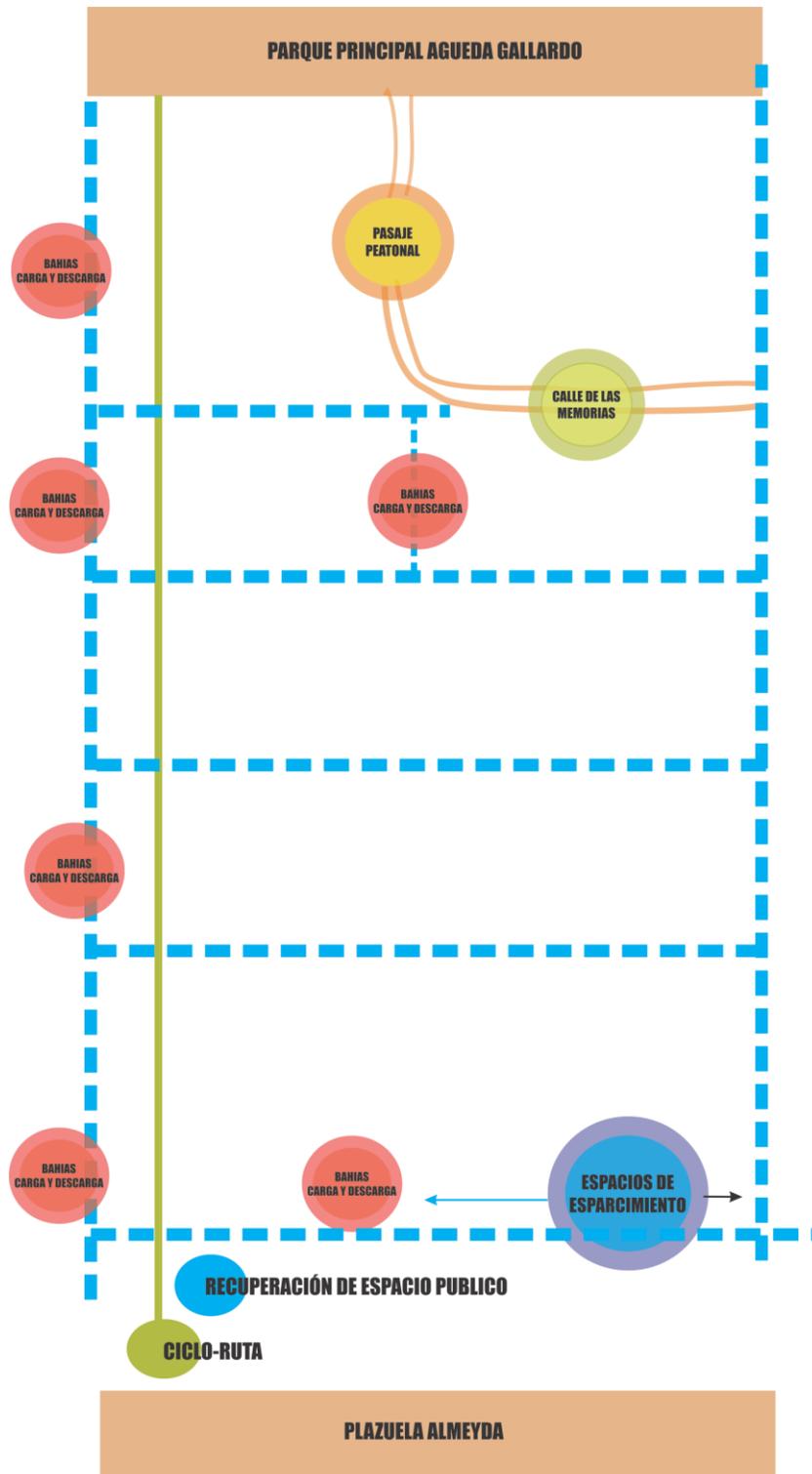


Ilustración 53 Estructura funcional del proyecto. Fuente: Autores

CLIMA

Vientos

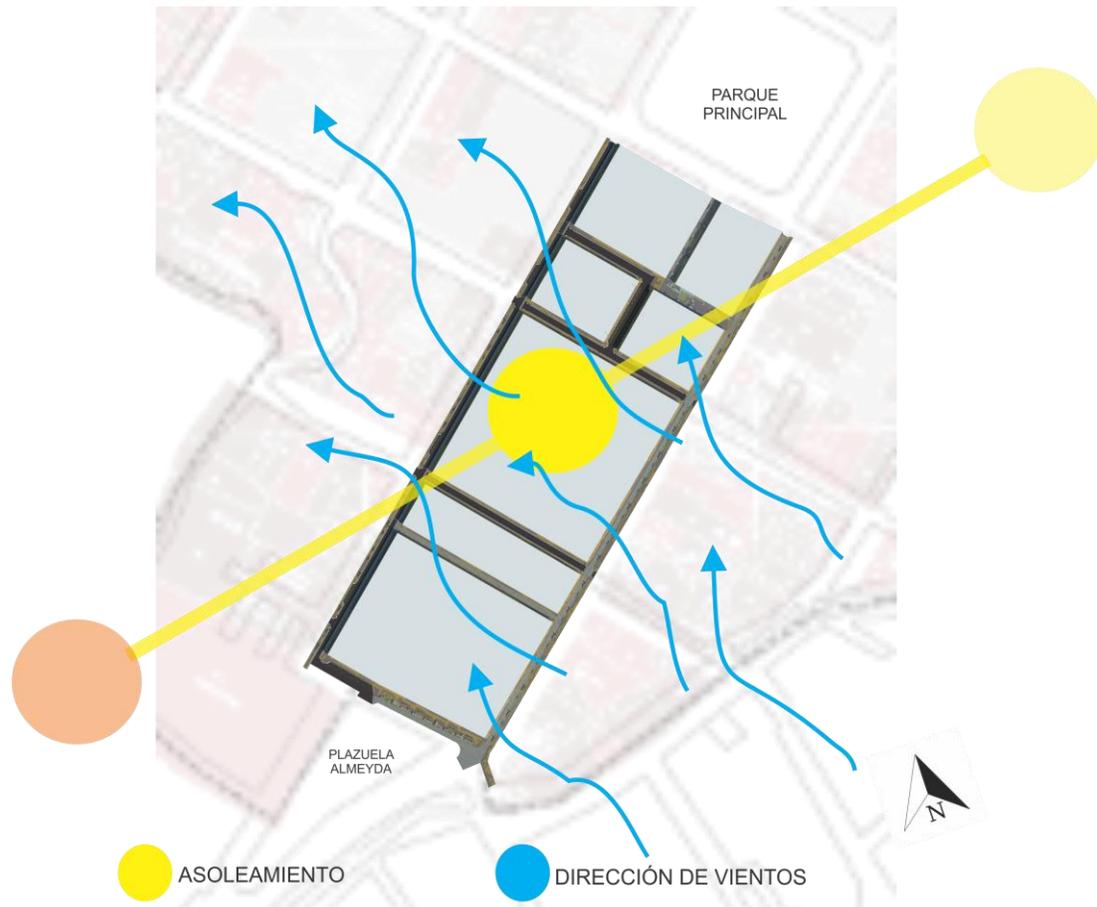


Ilustración 53 Asoleamiento y dirección de vientos. Fuente: Autores

El anterior diagrama representa la posición natural del sol y el recorrido de los vientos en el que está la propuesta ante estas características, la posición del sol está en su máximo punto a las horas del mediodía, lo que hace que la propuesta tenga más iluminación en este lapso de tiempo, las sombras producidas por las edificaciones irán dando sombra a las diferentes especies de fitotectura.

La dirección de los vientos que por naturaleza van opuestos a la posición del sol, pasan muy poco por el recorrido de recuperación de espacio público ya que las edificaciones evitan el paso limpio de este, sin embargo se alcanza a percibir mejor en el área de la Plazuela Almeida debido ya que es un espacio más abierto y libre al paso del viento.

DESARROLLO DE LA PROPUESTA

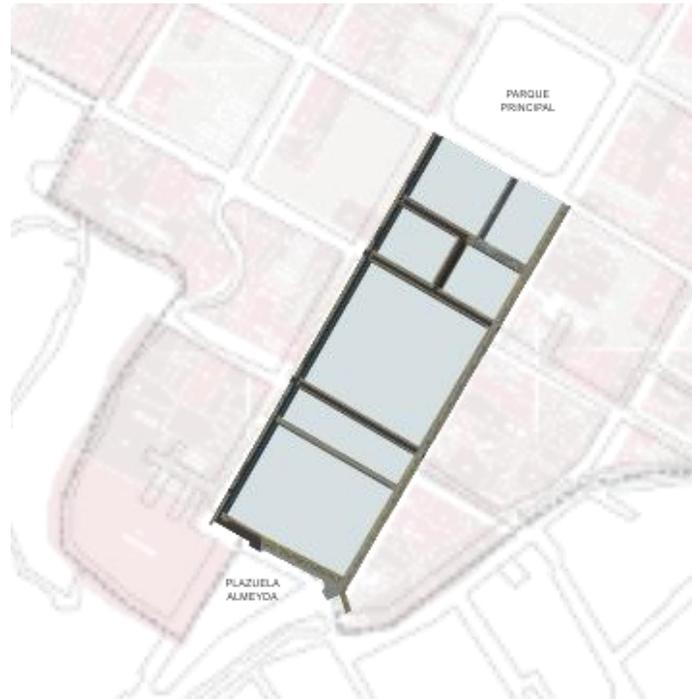


Ilustración 54 Implantación esquemática del proyecto. Fuente: Autores

El anterior diagrama representa un esquema básico de la implantación del proyecto, permite identificar mejor la ubicación y el entorno en donde se ubica, esto ayuda a localizar las problemáticas y comportamientos de la ciudad conforma al desarrollo de la propuesta.



Ilustración 54 Propuesta Calle real y calle peatonal. Fuente. Autores



Ilustración 55 Propuesta carrera 6a Fuente: Autores

La propuesta planteada en la calle real es dejar el suelo a un solo nivel, la calle tendrá dos funciones en hora pico, será totalmente peatonal y en hora valle podrán transitar los vehículos normalmente, la textura de piso adoquinada permite disminuir la velocidad automotriz.



Ilustración 56 Propuesta carrera 5a zona de carga y descarga. Fuente: Autores.

La zona de carga y descarga localizada en la carrera 5 a tiene como objetivo organizar la actividad más relevante en el lugar como lo es zona y descarga, se tuvo en cuenta para emplear este único uso el cual abastezca todos los locales comerciales ubicados en la carrera 5ª y 6ª lo cual según la reglamentación de la propuesta tendrá lugar de realizar dicha actividad entre las 10 pm y 6 am para que su flujo de tráfico pesado no influya con los demás vehículos o peatones.



Ilustración 57 Propuesta calle 6-A Calle de las memorias. Fuente: Autores

La propuesta planteada para la calle 6-A es aprovechar dicho espacio que actualmente solo es usado para parqueo ilegal de vehículos, volviendolo una calle peatonal de atracción cultural en donde por medio de paneles informativos se de a conocer la historia de la ciudad, y que a su vez sirva como un espacio colectivo de integración y descanso.



Ilustración 58 Propuesta carrera 5a. Fuente: Autores

La propuesta en la carrera 5ª comienza con la reubicación de estos 58 vendedores ambulantes que obstruyen la circulación en este espacio público, los cuales serán trasladados al Mercado de la Independencia, por consiguiente se optó por la ampliación de los andenes y la implantación de una ciclo-ruta que une los dos polos de la ciudad por rutas alternas para llegar a diferentes lugares estratégicos como la Universidad de Pamplona y Parque recreacional Los Tanques.



Ilustración 59 Propuesta calle 9 Fuente: Autores.

La propuesta empleada para la calle 9 se basó en las diferentes actividades que se presentan en el sector, que involucra también el comercio de alcohol y comida en esta zona, es una zona mayormente transitada por jóvenes por lo tanto se pensó en espacios y mobiliario que permitieran la integración y la cultura, dándole más espacio al peatón gracias a la reducción de la vía vehicular que prohíbe el parqueo ilegal de vehículos en esta zona.

REGLAMENTACIÓN DE LA PROPUESTA PARA EL CENTRO HISTORICO

1. Se multará a las personas que parqueen sus vehículos en espacios públicos del centro histórico.
2. La Calle Real cerrara su paso vehicular en toda la carrera 6 durante horas pico (7 am a 8 am, 12 pm – 1 pm, 4 pm – 5 pm, 7 pm – 8 pm) y en fechas culturales como Semana santa y Ferias y fiestas de (4 pm – 9 pm) con la finalidad de empezar a culturizar a los transeúntes y comerciantes sobre los beneficios de una calle peatonal.
3. La zona de carga y descarga solo podrá descargar mercancía en horas donde no perturbe el paso vehicular ni peatonal. (10 pm – 6 am).
4. Se multara a los vendedores ambulantes que perturben el paso peatonal en el espacio público del centro histórico.
5. Se multara a los vehículos de carga pesada que transiten por el centro histórico.

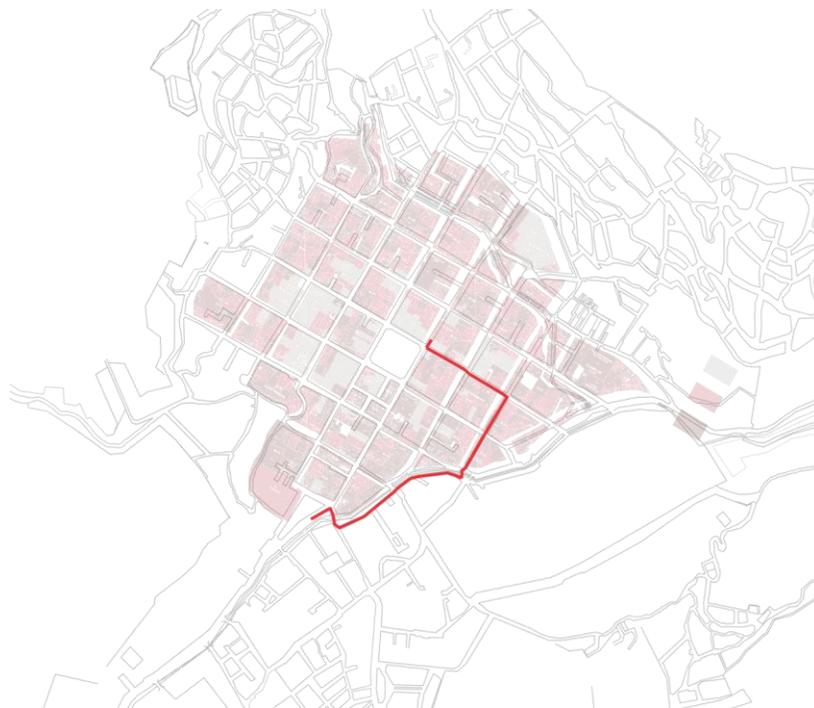


Ilustración 60 Ruta alternativa en hora pico. Fuente: Autores.

Parqueaderos del centro histórico



Ilustración 61 Parqueaderos legales en el centro histórico de Pamplona. Fuente: Autores.

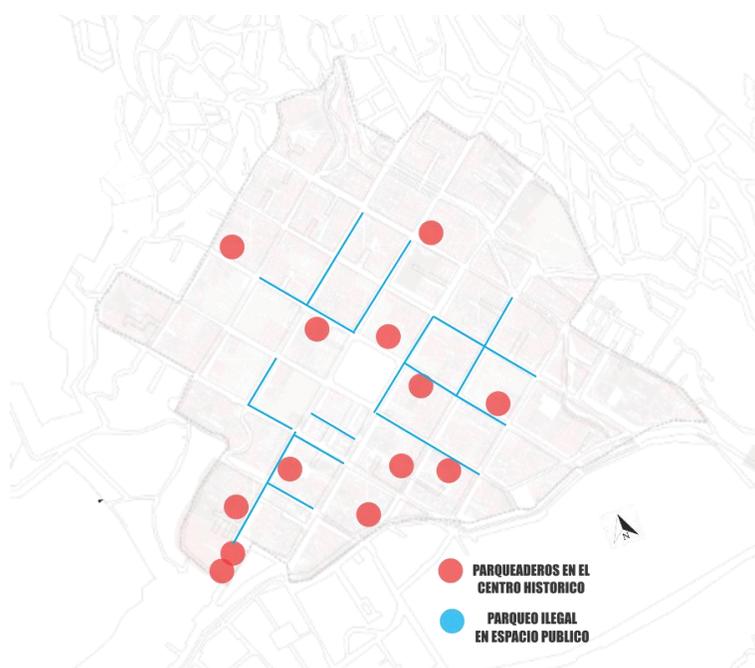


Ilustración 62 Zonas del centro histórico saturadas a causa del parqueo ilegal. Fuente: Autores.

Con base en los anteriores esquemas de investigación, se hizo un trabajo de campo en donde se encuestaron a varios dueños de los parqueaderos mencionados en los anteriores esquemas, los cuales en su mayoría ocupaban menos de la mitad del espacio ofrecido para el parqueo legal de vehículos, por lo que se llega a la conclusión de que esta problemática se debe al mal hábito por parte de los ciudadanos en los que el automóvil se ha vuelto en algo fundamental en el día a día, sin importar que tan cerca este de su lugar de destino, es por esta razón también que el proyecto se basa en la implementación de transportes alternativos que motiven a los causantes del esta problemática a tomar conciencia sobre el mal uso del automóvil en una ciudad tan pequeña como lo es Pamplona, para el cumplimiento de esto se redujo el carril vehicular en todo el recorrido de la propuesta y se incluyó una vía de ciclo-ruta que se conecta con los recorridos más transitados de la ciudad como lo es el corredor universitario y el parque recreacional Los Tanques.

En los parqueaderos entrevistados en el trabajo de campo se tomaron los siguientes datos.

VEHICULO	DIARIO	NOCHE	HORA
Camionetas	\$8000	\$5000	\$1500
Motos pequeñas	\$5000	\$6000	\$1500
Motos grandes	\$6000	\$4000	\$1000
Motos mensualidad	\$4000	\$5000	
Motos por día	\$5000	\$5000	
Vehículos	\$8000	\$5000	
Mensualidad día	\$40.000		

Tabla 10 Tarifas de parqueaderos. Fuente: Autores



Ilustración 63 Parqueo legal vs Parqueo ilegal. Fuente: Autores

Ante la problemática analizada anteriormente se tiene como propuesta a seguir, un diagnóstico sobre los parqueaderos del centro histórico y en cómo estos pueden aumentar verticalmente su espacio de parqueo ofreciendo un mejor servicio a los habitantes y turistas de la ciudad y evitando el parqueo ilegal en las calles del centro histórico.

Esta propuesta de ampliación vertical sobre los parqueaderos está sujeta al concejo municipal el cual pueden llegar a un acuerdo con los dueños de los parqueaderos ya existentes en el centro histórico de la ciudad en donde se les congele el pago de los impuestos por un determinado tiempo para que puedan brindar un mejor servicio a sus usuarios, volviéndose más motivador parquear en estas zonas autorizadas que hacerlo ilegalmente en un espacio público.

Actualmente en el centro histórico son 14 parqueaderos cada uno con capacidad para 40 y 60 vehículos incluyendo carros y motos, algunos con servicio incluido de lavandería, con la ampliación vertical de estos establecimientos su capacidad de parqueo puede aumentar hasta en un 70% ofreciendo un mejor servicio, comodidad y mejores tarifas a los habitantes y turistas de la ciudad.

Se llega a la conclusión que mientras aumente el espacio de parqueo en los parqueaderos la tarifa para los usuarios puede bajar y así los dueños de estos establecimientos tendrán una mayor ocupación del parqueadero, los beneficios son mutuos tanto para los administradores como para el mejoramiento del espacio público en el centro histórico.

CONCLUSIONES

La comunidad de Pamplona siempre se ha caracterizado por su historia y patrimonio, como ciudad fundadora de ciudades hay que resaltar que hay construcciones de la época que aún se mantienen en pie gracias a la protección al centro histórico, sin embargo a medida que la ciudad se fue esparciendo a sus alrededores poco a poco se fue perdiendo el concepto de arquitectura colonial, dejando a un lado los viejos conceptos de arquitectura y entrando a un entorno donde todo es modernidad.

Para el desarrollo de este proyecto tuvimos muchos de estos aspectos en cuenta, sabemos que hay que proteger el patrimonio del centro histórico por lo que tomamos nuevos conceptos de diseño y arquitectura que pueden resolver problemáticas comunes en las ciudades como lo son los parqueos ilegales, y las ventas ambulantes, estas nuevas teorías y conceptos aplicados al proyecto no fueron planteadas sin antes haber hecho un diagnóstico completo de la ciudad y teniendo en cuenta el Plan de manejo y protección del centro histórico para la elaboración del proyecto del cual se sacaron las estrategias para la reglamentación y normativa para desarrollar un buen proyecto de movilidad y recuperación de espacio público en el centro histórico de Pamplona.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

BORJA (1998) **Ciudadanía y Espacio Público en ciudad ideal, ciudad real. Significados y función del espacio público moderno.** Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona. Consultado el: 10/08/2017

BORJA, J. & Muxi, Z. (2000). **El espacio público, ciudad y ciudadanía.** Barcelona. Consultado el: 15/08/2017

BORJA, J. (2003). **La ciudad conquistada.** Alianza editorial, España. Consultado el 15/08/2017

Borja, Jordi. (2009) **Luces y sombras del urbanismo barcelonés.** Barcelona. Consultado el: 15/08/2017

GONZÁLEZ, Silverio (2005). **La ciudad venezolana.** Caracas, Fundación para la cultura urbana. Consultado el 20/08/2017

HABERMAS Jürgen (1989) **Discurso Filosófico de la modernidad.** Ed, Taurus. Consultado el 25/08/17

CERASI, M. (1990). **El espacio colectivo de la ciudad.** Colección de urbanismo ed. Barcelona: Oikos-Tau. Consultado el 25/08/2017

MIRALLES-GUACH C y CEBOLLADA Ángel (2003). “Movilidad y Transporte. Opción Política para la ciudad.” **Revista Laboratorios.** Documento de trabajo en http://www.academia.edu/716872/Movilidad_y_transporte_opciones_politicas_para_la_ciudad consultado el 10/09/2017

BOHIGAS, O., 1985. **Reconstrucción de Barcelona.** 62 ed. Barcelona: Barcelona Edicions. Consultado el: 11/09/2017

LEFEBVRE, Henri (1976) **Espacio y Política**. Península, Barcelona. Consultado el: 11/09/2017

LEFEBVRE, Henri (1976b), **De lo rural a lo urbano**, Lotus Mare, Buenos Aires. Consultado el: 11/09/2017

SUERO Y ACEVEDO (2006) “La Bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Bogotá”
en

http://dspace.uniandes.edu.co:9090/xmlui/bitstream/handle/1992/849/Paper_Investig_Diego_Suero.pdf?sequence=PISA M (2004) Caminando del pasado al futuro. **Revista Ingeniería y Territorio**. No 69. Consultado el: 15/09/2017

PALANCAR PENELLA M (2004) El tráfico y el Peatón. **Revista Ingeniería y Territorio** No 69. Pág. 52-55. Consultado el: 20/09/17

ONU-HÁBITAT: Estado de las ciudades de América Latina y El Caribe 2012. Rumbo a una nueva transición urbana. Nairobi: ONU-HÁBITAT, 2012. Consultado el: 25/09/17

La Paz: RED HABITAT, 2009. pp. 127 – 136. Consultado el: 26/09/17

Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014. Consulado el: 28/09/17

La constitución del 1991 y el espacio público, artículo 82. 29/09/17

CONPES 3718 de 2016 Política Nacional de Espacio Público. Diagnóstico. Déficit cuantitativo y cualitativo de espacio público. Consultado el: 30/09/17

Decreto 1504 de 1998 “Por el cual se reglamenta el manejo del Espacio Público en los Planes de Ordenamiento Territorial”. Consultado el: 12/10/17

Departamento Nacional de Planeación (DNP). “Construir Ciudades Amables” de la Visión Colombia 2019, II Centenario. Consultado: 13/10/17

Departamento Nacional de Planeación (DNP). “Construir Ciudades Amables” de la Visión Colombia 2019, II Centenario. Consultado el: 15/10/17

Alcaldía Municipal de Pamplona. (2016). Plan de ordenamiento territorial del municipio de Pamplona. Planes, programas y proyectos. Urbana y rural. Vías Urbanas. 822 p. Consultado el: 20/10/17

Arquitectura y Urbanismo, vol. XXXVI, no 2, Tendencias actuales de la Arquitectura y el Urbanismo en América Latina.1990–2014. Reestructuración de la movilidad urbana. Recuperación de centros históricos y espacios públicos en centros urbanos. Dania González Couret. 138 P. consultado el: 10/11/17