

ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS COMO PARTE DE UN TRATAMIENTO
URBANO DEL RIO PASTO, EJE AMBIENTAL Y CULTURAL
ARTICULADOR ENTRE EL CENTRO HISTORICO Y LA ZONA
ORIENTAL DE LA CIUDAD.

ANDRÉS MAURICIO BOTINA AYALA

Proyecto de grado para optar el título de Arquitecto



S a n J u a n d e P a s t o a g o s t o d e l 2 0 1 1

NOTA DE RESPONSABILIDAD

Las ideas y conclusiones aportadas en el Trabajo de Grado, son responsabilidad exclusiva del Autor

Artículo 1 del Acuerdo nº. 324 de Octubre 11 de 1966, emanado del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

NOTA DE ACEPTACION

Arq. Germán Vela Luna Jurado

Arq. Juan Carlos Figueroa Jurado

Arq. Raúl Díaz del Castillo Jurado

San Juan de Pasto, Agosto 24 del 2011

R E S U M E N

El Rio Pasto dentro del crecimiento urbano de la ciudad ha adoptado distintos papeles que reflejan el estado actual de deterioro, primeramente como elemento de límite natural que contenía el crecimiento urbano hacia el sector oriental, luego con la evidente y desbordada expansión urbana y la necesidad de nuevos suelos, se urbanizan distintos sectores de ciudad, entre estos las áreas adyacentes al cauce del rio, es así como aparecen culatas de manera directa hacia el rio y la ronda hídrica adopta un carácter de “patio privado” de los nuevos sectores urbanizados. Estos procesos, le dan un nuevo carácter, en el que es visto como depósito de aguas negras para la ciudad, generando un marcado deterioro físico y ambiental. El rio, como elemento natural y la franja de protección (ronda hídrica) y su margen derecha representa una de las reservas de suelo más importantes que atraviesan la ciudad de Pasto, a pesar de su deterioro ambiental y físico constituye una oportunidad para solventar el alto déficit de espacio público y vivienda en la ciudad como también de espacio verde en el casco urbano, caracterizado por el gris de las construcciones.

La presente intervención urbana tiene como objetivo, revitalizar el Rio Pasto y su ronda, en el sector centro de la ciudad, generando mayores y mejores dinámicas urbanas, con la apertura de nuevas vías y senderos peatonales, inclusión de vivienda, equipamientos, usos de suelo adecuados, y un nuevo sistema de espacio publico en la rivera del rio, en donde este elemento hídrico juegue un papel estructurante y pase de ser un elemento divisorio a un elemento conector entre el centro y el oriente de la ciudad, fortalezca la relación entre el medio ambiente y la cultura, y se generen equipamientos y espacios propicios para para el desarrollo y expresión cultural propio de los habitantes de la ciudad de Pasto.

A B S T R A C T

The Pasto River within growth urban of city has adopted different papers which they reflect the present state of deterioration, firstly like element of natural limit that contained the urban growth towards the Eastern sector, soon with the evident one and overflowed urban expansion and the necessity of new grounds, urbanize different sectors from city, between these the adjacent areas to the channel of the river, it is as well as they appear butts of direct way towards the river and the hydric round adopts a character of “deprived patio” of the new urbanized sectors. These processes, give to a new character, in which it is seen like black water tank for the city, generating a marked physical and environmental deterioration him. River, as natural element and the protection strip (it makes the rounds hydric) and its right margin represents one of the more important ground reserves that they cross the city of Pasto, in spite of his environmental deterioration and physical constitutes an opportunity to resolve the high deficit of public space and house in the city like also of green space in the urban helmet, characterized by the gray of the constructions.

The present urban intervention has like objective, to revitalize the Pasto River and its round, in the sector center of the city, generating greater and better dynamic urban, with the opening of new routes and peatonales footpaths, inclusion of house, equipment, adapted uses of ground, and a new system of space I publish in the creek of the river, in where this hydric element plays a estructurante role and passes to be a dividing element to an element connector between the center and the east of the city, it fortifies the relation between environment and the culture, and equipment are generated and propitious spaces stop for the development and expression cultural own of the inhabitants of Pasto city.

TABLA DE CONTENIDO

Introducción	9
1. Justificación	10
2. Objetivos	11
3.1 Objetivo General	11
3.2 Objetivos Especificos	11
3. Poblacion Y Medio Ambiente	14
3.1 Papel Del Medio Ambiente En El Desarrollo	14
3.2 La Movilidad Y El Desarrollo Sostenible	14
3.3 El Transporte Como Determinante De La Forma Urbana Y Viceversa	15
3.4 Pasto, Ciudad Y Río. Una Experiencia Para El Desarrollo Metodológico	16
3.5 Ciudadanía Y Espacio Publico	18
3.6 Antecedentes De Planificación Del Territorio	19
3.7 Centro Histórico	19
4. Diagnóstico Del Modelo Actual de Movilidad	22
4.1 Infraestructura Vial	22
4.2 Componente Transito	24
4.3 Componente de Transporte Público Colectivo	26
4.4 Caracterización de La Movilidad Actual	28
5. Diagnostico Ciudad	30
5.1 Movilidad	30
5.2 Equipamiento	31
5.3 Sistema Ambiental	32
5.4 Espacio Publico	33
6. Propuesta Ciudad	34
6.1 Movilidad	34
6.2 Sistema Ambiental y Espacio Publico	36
7. Sector De Intervencion	37
7.1 Localización	37
8. Diagnostico Sector	38
8.1 Movilidad	38
8.2 Usos del Suelo	40

8.3 Equipamiento	42
8.4 Niveles de Conservación	43
8.5 Tratamientos Urbanísticos	44
8.6 Ambiental	45
8.7 Caracterización	46
9. Propuesta Sector	47
9.1 Conceptualización	47
9.2 Movilidad	48
9.2.1 Par Vial	49
9.2.2 Glorieta Carrera 27	50
9.2.3 Glorieta Av. Colombia	51
9.2.4 Glorieta Carrera 19	51
9.2.5 Cruce Carrera 27 con calle 22 bis	52
9.2.6 Cruce Carrera 24 con Calle 23	52
9.3 Movilidad Peatonal	53
9.4 Morfología	54
9.4.1 Sector 1	55
9.4.2 Sector 2	56
9.4.3 Sector 3	57
9.4.4 Sector 4	58
9.4.5 Sector 5	59
9.4.6 Sector 6	60
9.5 Usos del Suelo	62
9.6 Equipamiento	63
9.7 Ambiental	65
9.8 Propuesta General Urbana	66
10. Proyecto Arquitectónico, Escuela De Artes Y Oficios	68
10.1 Referentes	68
10.1.1 La Ópera de Oslo	68
10.1.2 Edificio de Posgrados de la Facultad de Ciencias Humanas	69
10.2 Conceptualización	71
10.2.1 Localización	71
10.2.2 Ejes	72
10.2.3 Entorno	74
10.2.4 Parámetros de Diseño	75
10.3 Planimetría	80
10.3.1 Planta General	80
10.3.2 Planta de Parqueaderos	81
10.3.3 Planta Primera	82
10.3.4 Planta Segunda	83
10.3.5 Planta de Terrazas	84
10.3.6 Cortes Arquitectónicos	85

10.4 Fitotectura	87
10.4.1 Urbano	87
10.4.2 Arquitectonico	88
10.5 Detalles Constructivos	89
10.6 Imágenes 3d	90
10.7 Fotografías de Maqueta	92
11 Conclusiones	94
12 Bibliografía	95
13 Anexos	97

I N T R O D U C C I O N

El crecimiento acelerado y en muchos casos descontrolado que actualmente afrontan las ciudades de todo el mundo y en especial las ciudades latinoamericanas, llevan a estas a enmarcarse en un territorio sin ningún tipo de planificación efectiva, cuyo desenlace repercute en los ciudadanos y su calidad de vida.

La ciudad de San Juan de Pasto no es ajena a este fenómeno y en la actualidad, la mayor parte del territorio comprendido por el perímetro urbano refleja un claro desorden en cuanto a usos del suelo y actividades, así como la carencia de espacios y elementos adecuados para el uso público, individual o colectivo, además del mal uso y deterioro de elementos ambientales como ríos y zonas verdes.

La presente intervención urbana, tiene como fin, estructurar un tratamiento de tipo ambiental a lo largo del río Pasto, enfocándose en un sector de la ciudad en donde además del carácter ambiental, se involucra el carácter cultural, debido a su inmediatez al centro histórico, que alberga gran parte de la historia de la ciudad y refleja el carácter y la vocación cultural propia de nuestra región.

Por otra parte, se busca dar otro significado al río Pasto, que tradicionalmente ha jugado el papel de ser una barrera física que en un principio limitaba el crecimiento de la ciudad y en la actualidad, es un elemento divisorio tanto física como conceptualmente, entre el centro y el oriente de Pasto.

Herramientas de planificación urbana como la redensificación, los cambios de uso del suelo, la apertura vial, la movilidad peatonal y vehicular, entre otros, revitalizarán al sector y así éste pase de ser una barrera a un sistema que articule estas dos zonas de la ciudad. Se contempla la implementación de equipamientos de tipo cultural en el sector, que afiancen el carácter cultural y generen mayores dinámicas urbanas del costado oriental del río, siendo uno de estos equipamientos la Escuela de Artes y Oficios para Pasto, un equipamiento para la ciudad de Pasto.

1 . J U S T I F I C A C I O N

El proyecto surge a partir de la necesidad de generar espacio público, utilizar extensas áreas verdes de carácter ambiental ubicadas dentro de la ciudad como lo son la loma de Tescual y la loma del Centenario, actualmente desaprovechadas, recuperar espacios olvidados y en estado de deterioro que generan conflictos, de tipo ambiental (contaminación, depósito de desechos, morbilidad, erosión del suelo, entre otras) de uso de suelo, como la incompatibilidad de talleres, chatarrerías, bombas de gasolina y parqueaderos, y de movilidad (conflictos vehiculares, discontinuidad de vías) en un sector que tiene potencial debido a su proximidad al centro de la ciudad y la presencia de equipamientos de alta importancia a nivel urbano, pero que actualmente se encuentra desaprovechado. Por otra parte disminuir la marcada diferencia en cuanto a desarrollo que existe entre el centro de la ciudad con el oriente de la misma, al encontrar el río Pasto como una barrera física divisoria.

Se plantea utilizar el área comprendida entre las lomas del Centenario y Tescual como espacio público, no solo para el uso y goce de la comunidad en general sino también como soporte del sistema de transporte público y como elemento conector de dos sectores de ciudad, revitalizar la margen izquierda del río (centro histórico) como también la margen derecha, junto con la reubicación del mercado de los dos puentes y las dinámicas propias de dicho equipamiento y la implementación de equipamientos de tipo cultural dotar de un mayor dinamismo y relaciones urbanas entre estos dos sectores de ciudad.

Utilizar la ronda del río como espacio que albergue e incentive la cultura, como comienzo y detonante de tratamientos urbanos de carácter sustentable que garanticen el respeto y la conciencia ambiental por parte de la ciudadanía.

2 . O B J E T I V O S

2.1 Objetivo General

Consolidar el sector del río Pasto comprendido entre el parque Bolívar y la loma de Tescual como un eje ambiental y cultural que integre la margen izquierda del río con la zona oriental de la ciudad, por medio de la recuperación ambiental y paisajística del sector y la implementación de equipamientos que fortalezcan su vocación cultural.

2.2 Objetivos Específicos

De la Movilidad

- Adoptar el plan de movilidad establecido para el sector en el reajuste del POT en el año del 2009 e implementar dentro de la propuesta urbana la conexión y creación de nuevas vías.
- Establecer un sistema de vías peatonales que articulen la ronda del río Pasto con el recinto de la av. Santander y dar mayor relación de estos elementos con el centro histórico de la ciudad.
- Dotar a la red de transporte alternativo de una infraestructura acorde al desarrollo de dicha actividad en el sector
- Modificar el recorrido de algunas rutas de transporte público, asignándoles el margen derecho del río Pasto, esto con el fin de disminuir el impacto sobre la av. Santander y por otro lado incrementar las dinámicas urbanas hacia ese lado del río.

De lo Ambiental

- Recuperar la ronda hídrica invadida por predios y construcciones.
- Reforestar el cauce del río Pasto.

•Del Espacio Publico

- Dotar a la ciudad de un espacio público generoso en el sector centro de la ciudad, mediante la recuperación de la ronda del río Pasto y la conectividad con el parque lúdico y ambiental loma del centenario y la reserva ambiental loma de Tescual.
- Generar un sistema que articule los fragmentos de espacio público del centro de la ciudad con la propuesta ambiental del parque lineal del río Pasto mediante la semi peatonalización de calles estratégicas en el sector.
- Recuperar el espacio público invadido por la venta ambulante estacionaria de flores y la actividad de compra-venta de vehículos ubicados a lo largo de la avenida Santander.

De los Usos del Suelo

- Remover establecimientos de tipo comercial e industrial incompatibles con el uso de suelo residencial y la vocación cultural del sector e incentivar allí el uso de suelo residencial
- Implementar de manera organizada usos compatibles con la residencia, tales como comercio de bajo impacto, institucional y de servicios.
- Densificar con vivienda en altura (máximo 5 pisos) las nuevas áreas destinadas para vivienda según la propuesta de intervención del lugar.

De Equipamiento

- Generar un equipamiento en reemplazo al actual mercado de los dos puentes y que sea acorde a la vocación comercial de bajo impacto y al uso residencial del sector. (mercado de flores)
- Fortalecer el carácter turístico y cultural del centro histórico de la ciudad mediante la implementación de dos equipamientos principales, el Centro cultural del Carnaval de Negros y Blancos y la Escuela de Artes y Oficios Artísticos.

De lo Social

- Compensar la salida de la población ubicada en las viviendas de los costados de la avenida Santander, que serán afectadas por la ampliación de dicha avenida, reubicándolas en las nuevas zonas de desarrollo de vivienda propuesta en el sector.
- Suscitar un ambiente cultural con el fin de dotar de una identidad y despertar un sentido de pertenecía de los habitantes hacia el sector.
- Promover conciencia ambiental con respecto al respeto, y conservación de los elementos naturales involucrados en el sistema natural que abarca la presente intervención: Loma del Centenario, Loma de Tescual, Cause y Ronda del rio Pasto, zonas arborizadas, zonas de protección, zonas verdes en general.

3 . P O B L A C I O N Y M E D I O A M B I E N T E

3.1 Papel del medio ambiente en el desarrollo

La Conferencia del Medio Ambiente Humano de las Naciones Unidas llevada a cabo en Estocolmo, Suecia, en Junio de 1972, marcó el comienzo de las leyes ambientales internacionales. Ahí, varios países adoptaron la Declaración del Medio Ambiente Humano o Declaración de Estocolmo que delineó los principios para varios problemas ambientales internacionales, incluyendo derechos humanos, manejo de recursos naturales, prevención de polución y la relación entre el medio ambiente y el desarrollo.

Junto a la Conferencia de Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas, llevada a cabo en Río de Janeiro, Brasil, en Junio de 1992, la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible llevada a cabo en Johannesburgo, Sudáfrica, en Agosto del 2002. Han generado una creciente conciencia ambiental y una mirada hacia los sistemas ecológicos vitales como los ríos, causando un vuelco total de los intereses de los asentamientos urbanos y rurales hacia la conservación de los mismos, desde las políticas públicas como con los instrumentos de planificación del territorio.

Estos encuentros generaron una situación propicia para definir el tema del desarrollo sostenible¹ que marcaría el rumbo de las políticas e intervenciones en el territorio de los países en la actualidad.

3.2 La movilidad y el desarrollo sostenible

Papel importante constituye la movilidad en el desarrollo y competitividad² de las ciudades, en el marco del desarrollo sostenible, el Documento Conpes 3167 – de mayo del 2000, “Política para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros” que formuló la política del Gobierno Nacional en materia de transporte urbano y las estrategias para la realización de la misma; se convierte en un instrumento eficaz para promover sistemas limpios que racionalicen los recursos existentes utilizados por los distintos modos de transporte de los habitantes de las ciudades colombianas.

¹World Commission on Environment and Development, 1987

²Construir Ciudades Amables. Diagnostico, Transporte Urbano. Pág. 35

El Plan Nacional de Desarrollo, 2006 – 2010 (ley 1151 de 2007), “Estado comunitario: desarrollo para todos”, estableció en el programa de Ciudades Amables, la necesidad de desarrollar una estrategia que permita estructurar una movilidad eficiente, dentro de la ciudades: Para ello la Nación ha cofinanciado los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, para las ciudades de más de 500.000 habitantes y en ese mismo sentido el Gobierno Nacional apoya el desarrollo de sistemas de transporte para las ciudades que tienen una población entre 500.000 y 250.000 habitantes, mediante la implantación de Sistemas Estratégicos de Transporte Público – SETP.

En el Plan de Desarrollo Municipal de Pasto 2008 – 2011: “Queremos más – podemos más” se tiene incorporado el proyecto como parte de las estrategias de espacio público, ordenamiento territorial y movilidad.

El SETP para el municipio de Pasto es el resultado de los diferentes estudios que en cumplimiento del Documento Conpes 3167 se realizaron para la ciudad.

Pasto como ciudad intermedia se ha visto afectada suma de resoluciones parciales (discontinuidad de políticas públicas) sobre el sistema de movilidad que le permita desplazamientos más eficientes para solventar la tensión urbana existente entre zonas residenciales concentradas en la periferia y la zona céntrica, dotada de infraestructura comercial, institucional, cultural y laboral.

El Departamento Administrativo de Planeación Municipal adelantó el “Plan Integral de Tránsito y Transporte de Pasto” mediante un contrato con la firma Duarte & Guterman en el año 2006, cuyo objetivo era definir la política de movilidad del municipio.

3.3 “El transporte como determinante de la forma urbana y viceversa:

La ciudad puede ser mirada como un sistema que evoluciona, donde los usos de la tierra y los flujos de tráfico son interdependientes. Debe reconocerse que los flujos de tráfico cambian en respuesta a modificaciones en distribuciones e intensidades de usos de tierra y viceversa. Este método pretende identificar y definir objetivos de todo el sistema urbano, incluyendo el sistema de transporte. Esto permite la realización de propuestas de transporte que pueden ser utilizadas positivamente como determinantes de la forma urbana. Al mismo tiempo permite hacer modificaciones de la estructura urbana a la luz de los impactos causados por la puesta en marcha de tales planes de transporte.”³

³Una visión de transporte urbano sostenible en Colombia. Eduardo Duarte Carvajal MSc, PhD. Pag. 35 y 36

3.4 Pasto, ciudad y río. Una experiencia para el desarrollo metodológico

El río Pasto, con una pendiente media en su cauce de 3.94%, en el sector urbano tiene una longitud de 10.2 Km. y un área de extensión de 8 987 Has.

El equilibrio ecológico ha sido afectado, sin embargo los elementos constitutivos de un paisaje valorado por vegetación, topografía, vistas creadas y naturales persiste como potencial ambiental en los extramuros de la ciudad. Una vez el elemento natural se encuentra con la ciudad consolidada se entuba y pierde su consideración ambiental de paisaje y se constituyen en elementos de la trama urbana. La presencia es entonces a nivel de huella. (pag 3)

No hay unidad de significado a lo largo del canal espacial del río. Hay sectores característicos que concentran valores simbólicos. Un ejemplo en este sentido es el sector comprendido entre Los dos puentes y la capilla de la Milagrosa. Hay allí un segmento urbano perspectivado, es decir una secuencia de imágenes en perspectiva que presentan un alto grado de significación y donde la presencia del monumento arquitectónico focaliza y define una lectura con contenidos urbanos característicos.

En ese sector se encuentran obras menores con valor patrimonial como la casa Monctezuma que define, en términos de significación, al meandro del río que la soporta. Hay también sectores anónimos. Son sectores donde el significado de la presencia del río y su entorno se han disuelto debido a acciones constructivas confusas y arbitrarias. Sin embargo, entre estas acciones confusas se encuentran elementos de alto valor patrimonial como son los puentes. Algunos de ellos iniciados en su construcción desde el siglo XVI. (pag5)

En el caso del canal espacial determinado por el paso del río a través del área urbana de Pasto se han detectado como puntos de colisión: El sector de la ciudad histórica La intersección en el sector de la periferia oriental del centro histórico marca áreas de la ciudad de gran significación urbana. Su vinculación más directa se da con los puentes Toledo, Milagrosa, Dos Puentes y con el recorrido de la calle 22 y el sector del barrio las Cuadras, con trazado paralelo al curso del río. Esta vinculación se presenta como un tejido de transición a la trama modificada por la morfología del río. Los eventos urbanos en esos puntos de transición muestran actividades significativas para la comunidad ciudadana.(pag6)

Debido a la condición de la movilidad urbana, la ciudad ha presentado tradicionalmente un desarrollo longitudinal y paralelo al curso del río. El sentido de la trama urbana ha sido inducido por el sentido de la corriente del río.

Los caminos transversales, con sus cruces sobre el río, marcaron hechos particulares. Por ejemplo el sector de Marquetalía en la subida al cementerio-, o el barrio Centenario construido a la vera del antiguo camino de salida al norte, y el sector de la Carolina en donde se han desarrollado tradicionalmente usos institucionales.

Con la declaración de las zonas de afectación por el volcán Galeras sé desestimuló la tendencia de crecimiento hacia el sector nor-occidental. Esa acción condujo al sobre desarrollo - con sectores habitacionales de alta densidad- en Aranda. Ese mismo fenómeno afectó a los sectores de la Carolina y Juanoy alto.

Se puede afirmar que desde mediados de los años 90 el desarrollo de la ciudad cambió su organización del tejido, el cual inicialmente iba paralelo al río -con ello se originó un nuevo sentido en la movilidad- ahora con énfasis en las relaciones perpendiculares al río. Esto como respuesta a la necesaria conexión de esos desarrollos densos y concentrados.

En este sentido la margen izquierda del río se compromete con una máxima movilidad. La movilidad básica adquiere un nuevo sentido justificado por el cambio de la estructura de distribución socioeconómica, y la localización y desplazamientos de los habitantes en la ciudad.

La margen derecha necesita entonces buscar la integración correspondiente a las nuevas tensiones en el trazado de la ciudad, respondiendo a las condiciones marcadas por los sistemas orográficos e hídricos. No se justifica así el trazado de una vía longitudinal, paralela al río, en el costado derecho en el sector de Juanoy y las Cuadras. El desarrollo debe darse buscando puntos de contacto de los posibles desarrollo del río. (pag8)

El manejo ambiental del río condiciona la recuperación integral del río como elemento natural y como lugar estructurante de la identidad ciudadana. En la medida que se reconozca al río como principal estructurante de la ciudad no sólo en su condición de elemento hídrico sino también como un espacio generador de actividades la ciudad podrá contar con espacios que generen medios de vida ambientalmente aceptables. Los criterios de intervención para el tratamiento y recuperación ambiental del río comprometen el manejo integral del sistema ambiental reconocido en el diagnóstico.(Pag10)

3.5 Ciudadanía y espacio público⁴

Hay un temor al espacio público. No es un espacio protector ni protegido. En unos casos no ha sido pensado para dar seguridad sino para ciertas funciones como circular o estacionar, o es sencillamente un espacio residual entre edificios y vías. En otros casos ha sido ocupado por las “clases peligrosas” de la sociedad: inmigrantes, pobres o marginados. Porque la agorafobia es una enfermedad de clase de la que parecen exentos aquellos que viven en la ciudad como una oportunidad de supervivencia. Aunque muchas veces sean las principales víctimas, no pueden permitirse prescindir del espacio público.

El espacio público también tiene una dimensión socio-cultural. Es un lugar de relación y de identificación, de contacto entre las gentes de animación urbana, a veces de expresión comunitaria. La dinámica propia de la ciudad y los comportamientos de sus gentes pueden crear espacios públicos que jurídicamente no lo son, o que no estaban previstos como tales, abiertos o cerrados, de paso o a los que hay que ir. Puede ser una fábrica o un depósito abandonados o un espacio intersticial entre edificaciones. Lo son casi siempre los accesos a estaciones y puntos intermodales de transporte y a veces reservas de suelo para una obra pública o de protección ecológica. En todos estos casos lo que define la naturaleza del espacio público es el uso y no el estatuto jurídico.

El espacio público supone pues dominio público, usos social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad lo que le hace un factor de centralidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mixturante de grupos y comportamientos y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales. Por ello es conveniente que el espacio público tenga algunas calidades formales como la continuidad del diseño urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su imagen y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través de los tiempos.

⁴ CIUDADANIA Y ESPACIO PUBLICO. Jordi Borja

3.6 Antecedentes de Planificación del Territorio

La instauración de los planes de ordenamiento territorial “P.O.T.” permitió la regulación de las nuevas construcciones alrededor de la ronda del río, pero, su cumplimiento es deficiente, ya que en la actualidad se construye en la zona de protección del río Pasto.

- El plan piloto de desarrollo urbano de 1967 (IGAC) plantea la renovación, a tono con los postulados del movimiento moderno.
- A partir de la década del 70 y en especial la del 80, se presenta una gran alteración en la estructura urbana y arquitectónica.
- El Plan de Ordenamiento y Desarrollo en 1985, El cual restringe la demolición y obliga a la conservación de los inmuebles catalogados patrimoniales y propone algunos proyectos de espacio público, que no se ejecutaron y formula el estatuto del área central.
- En 1991 se expide el Decreto 490, el cual desconoce las disposiciones del P.O.D. del 85, en cuanto al manejo del área central, éste permite la demolición interna, no se conservan valores tipológicos, valorando únicamente la fachada.
- La Ley 388 de 1997 incluye como Acciones urbanísticas y contenidos de los planes de ordenamiento, la conservación de valores patrimoniales
- El plan de ordenamiento territorial de Pasto: 2.012. Realidad Posible, sancionado en Junio de 2.000 y ajustado en Marzo de 2.003 mediante el decreto 0084.
- Ley 9ª de 1989
- La constitución de 1991

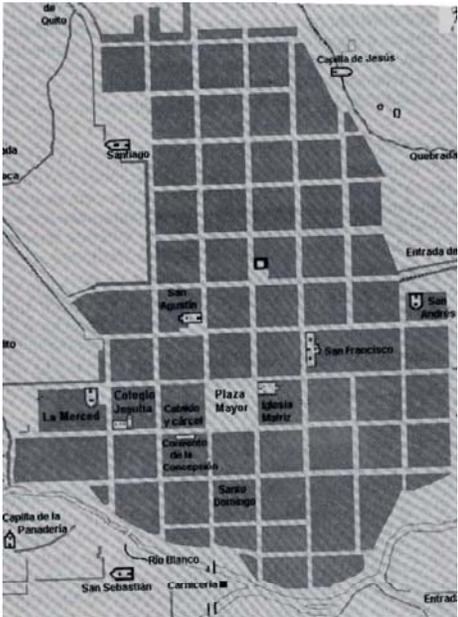
3.7 Centro histórico

El centro histórico se ha convertido en el “corazón de la ciudad” como lo denomina el plan parcial centro de agosto 2005, desde la época de fundación de la ciudad de Pasto. Estructura urbana que se impulsa con el modelo monocéntrico⁵ de ciudad que motiva la presencia masiva de equipamientos institucionales y del sector de prestación de servicios.

Esta concentración de usos e infraestructura que tiene una cobertura a nivel de ciudad, ha ocasionado una sobrecarga de servicios que generan deterioro físico y ambiental, con el consecuente despoblamiento, degradación del patrimonio inmobiliario y del espacio urbano.

⁵ ARTICULO 42. (Artículo 41 del Decreto 0084 de 2003). Modelo de Ordenamiento Territorial para el Área Urbana del Municipio de Pasto.

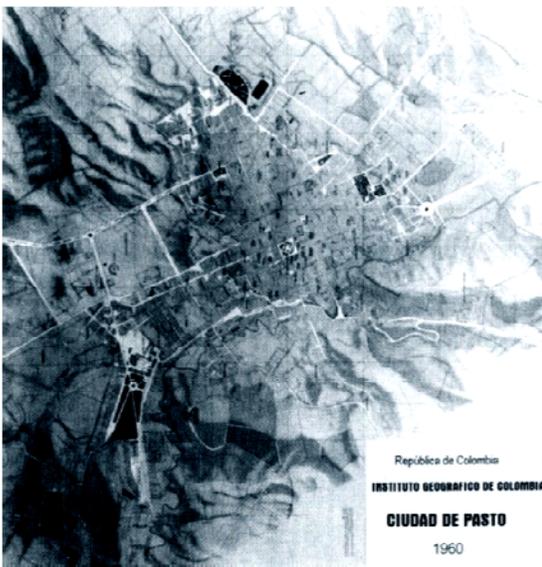
“El centro de la ciudad de San Juan de Pasto, fue declarado Monumento Nacional según Ley 163 del 30 de diciembre de 1959, valorando la homogeneidad y la riqueza del conjunto urbano en el perímetro correspondiente al de los siglos XVI, XVII y XVIII.”⁶



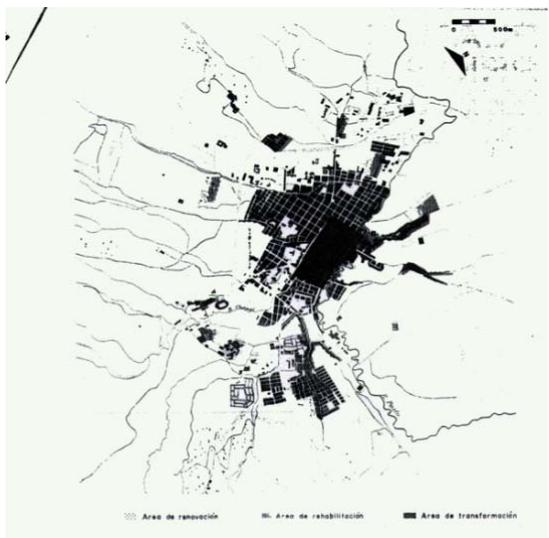
Pasto en 1816



Pasto en 1864



Pasto en 1860



Pasto en 1968

⁶ Plan parcial centro “el corazón de la ciudad”.

Cabe destacar las conclusiones del diagnóstico del Plan Parcial Centro “el corazón de la ciudad”, el cual fue entregado en Agosto de 2005, relacionado con la movilidad:

- La prelación que ha mantenido el vehículo motorizado sobre el peatón y en general sobre la movilidad no motorizada
- Falta organización del sistema de transporte público
- Andenes reducidos, irregulares, en mal estado y ausencia de condiciones para personas con movilidad reducida
- Deficiencia en las áreas de parqueo
- Deficiente señalización vial
- Ocupación indebida de las vías y el espacio público por vehículos de transporte público y privado. Igualmente, ocupación del espacio público por vendedores y vehículos.
- Contaminación ambiental por partículas de polvo y gases.

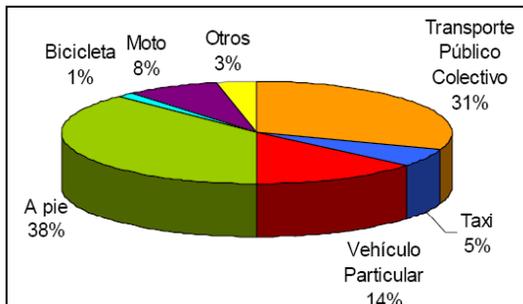
En general el diagnóstico constituye:⁷

- Acelerada metamorfosis urbanística
- Incompatibilidad físico espacial y funcional
- Conflictos de movilidad
- Déficit en el espacio público 2 m²/habitante ante los 15 m²/habitante apropiados.
- Desplazamiento de la vivienda hacia otros puntos de la ciudad en el sector comercial e institucional y la perspectiva residencial actual.
- Lotes vacíos
- Redes de servicios públicos
- Subdivisión predial de piezas arquitectónicas

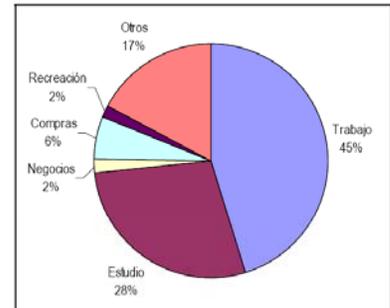
⁷ PLAN PARCIAL CENTRO. Arq. Enrique Riascos Villarreal

4. DIAGNÓSTICO DEL MODELO ACTUAL DE MOVILIDAD ⁸

El siguiente es un resumen del diagnóstico incluido en el PITT, se destacan cuatro componentes: infraestructura vial; tránsito; transporte público colectivo y seguridad vial. Finalizando con un resumen del modelo de movilidad actual.



Distribución de Viajes por Modo

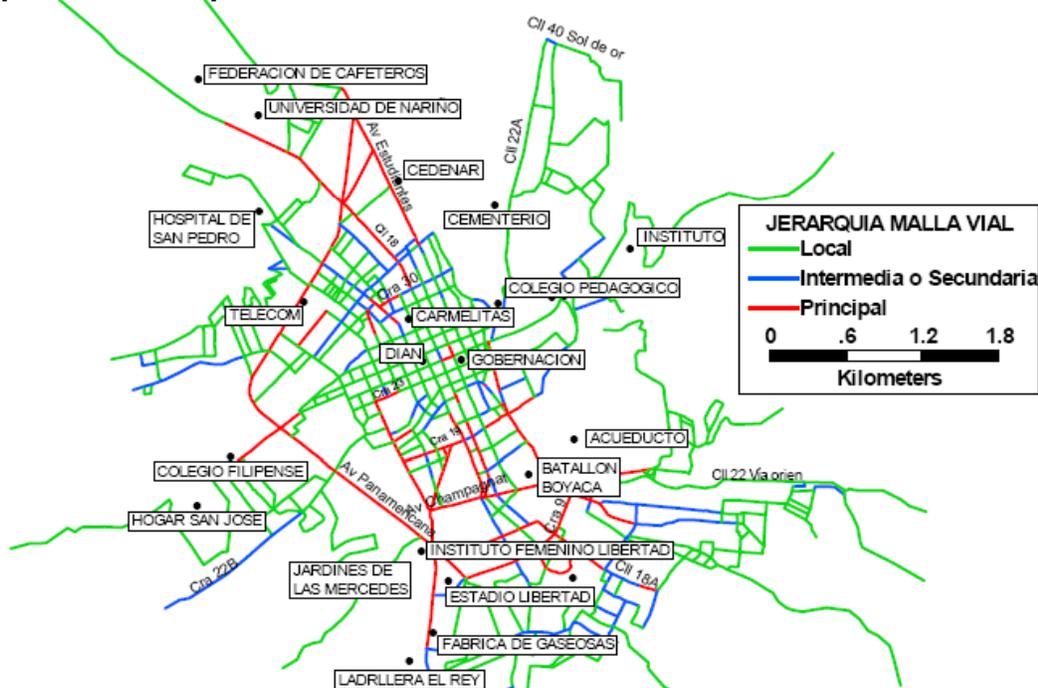


Principales Motivos de Viaje

Fuente: PITT a partir de datos del estudio de la UTPC – 2005

4.1 Infraestructura Vial

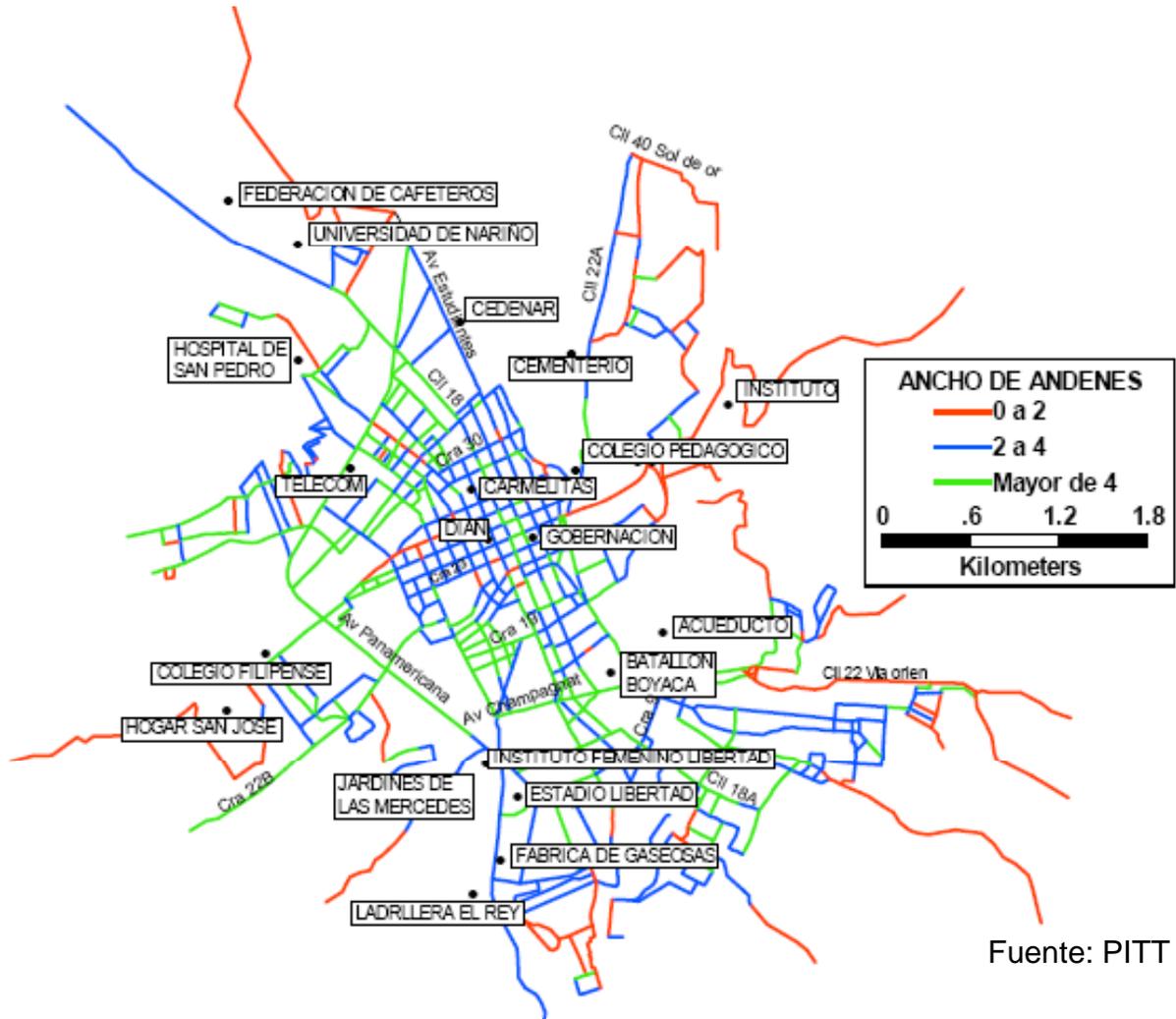
Jerarquización Vial por Ancho de Sección Transversal



Fuente: PITT

⁸Capítulo 5 Diagnóstico Modelo Actual Movilidad, Plan Integral de Tránsito y Transporte para la Ciudad de Pasto, informe 3

Ancho de Andenes

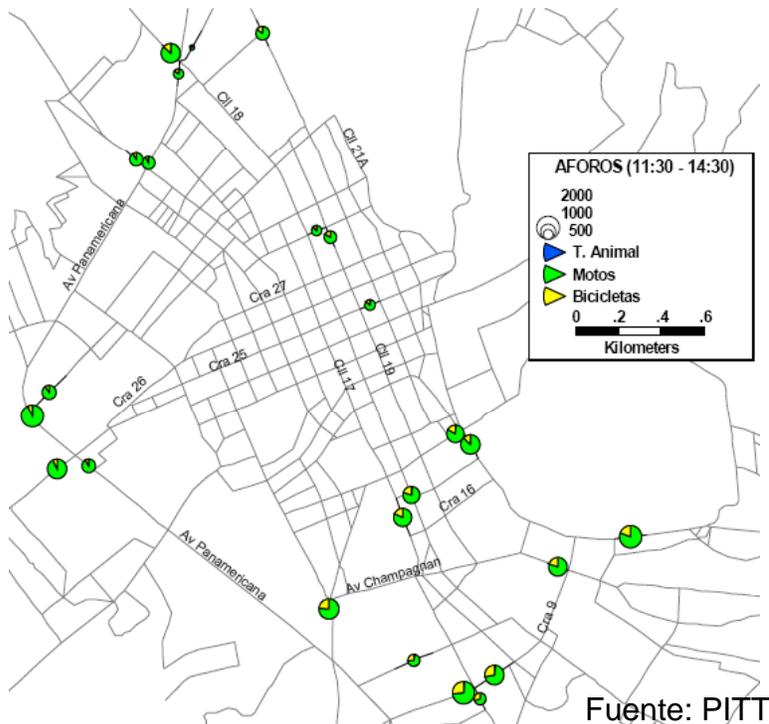
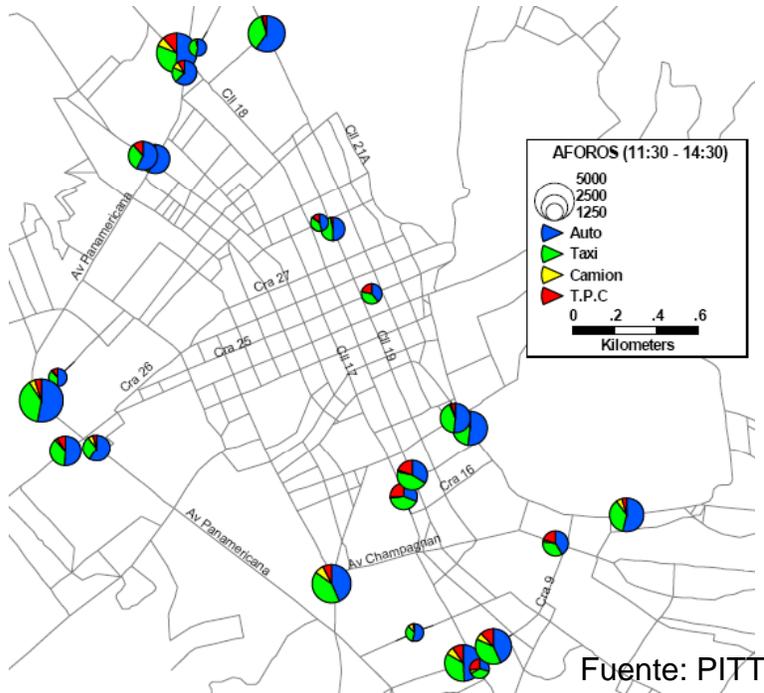


Fuente: PITT

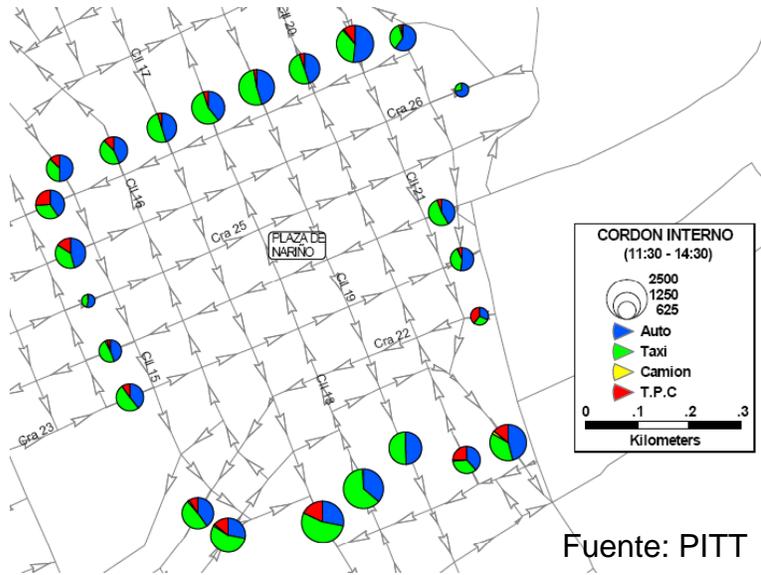
El 68% de la malla vial inventariada (99.4 km) es red local, el 16% intermedia o secundaria y el 16% restante, principal. Es evidente el conflicto que genera la inexistencia de jerarquización vial ante la concentración de vías locales en el centro histórico de la ciudad, y la relación de los usos con los grandes flujos vehiculares y peatonales en esta zona⁹, mostrando las deficiencias del modelo monocéntrico de ciudad aplicado a un centro histórico que ofrece un perfil vial acorde a las demandas de transporte no motorizado de la época de la fundación de la ciudad, que junto a los valores urbanísticos de morfología y tipología implican el desarrollo particular de sistemas urbanos (movilidad, espacio público, ambiental, usos, equipamientos) con tratamientos acordes al carácter patrimonial de este sector de la ciudad. No se utiliza la figura de afectación de los corredores viales para dejar prevista la ampliación de las vías.

⁹“los usos de la tierra y los flujos de tráfico son interdependientes”: Una visión de transporte urbano sostenible en Colombia. Pág. 35 y 36

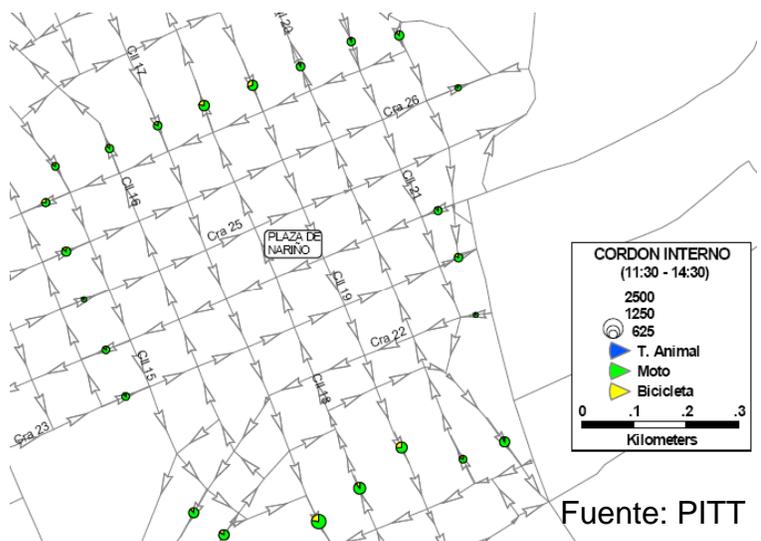
4.2 Componente Transito



Conteo de volúmenes vehiculares en la zona centro: cordón interno. En general, se obtuvo que el 30% corresponde a autos, el 33% a taxis, el 23% a motos, el 8% a transporte público (buses y busetas), el 5% a bicicletas y el 1% restante a camiones y a vehículos de tracción animal.



Composición Vehicular Motorizados 11:30 – 14:30

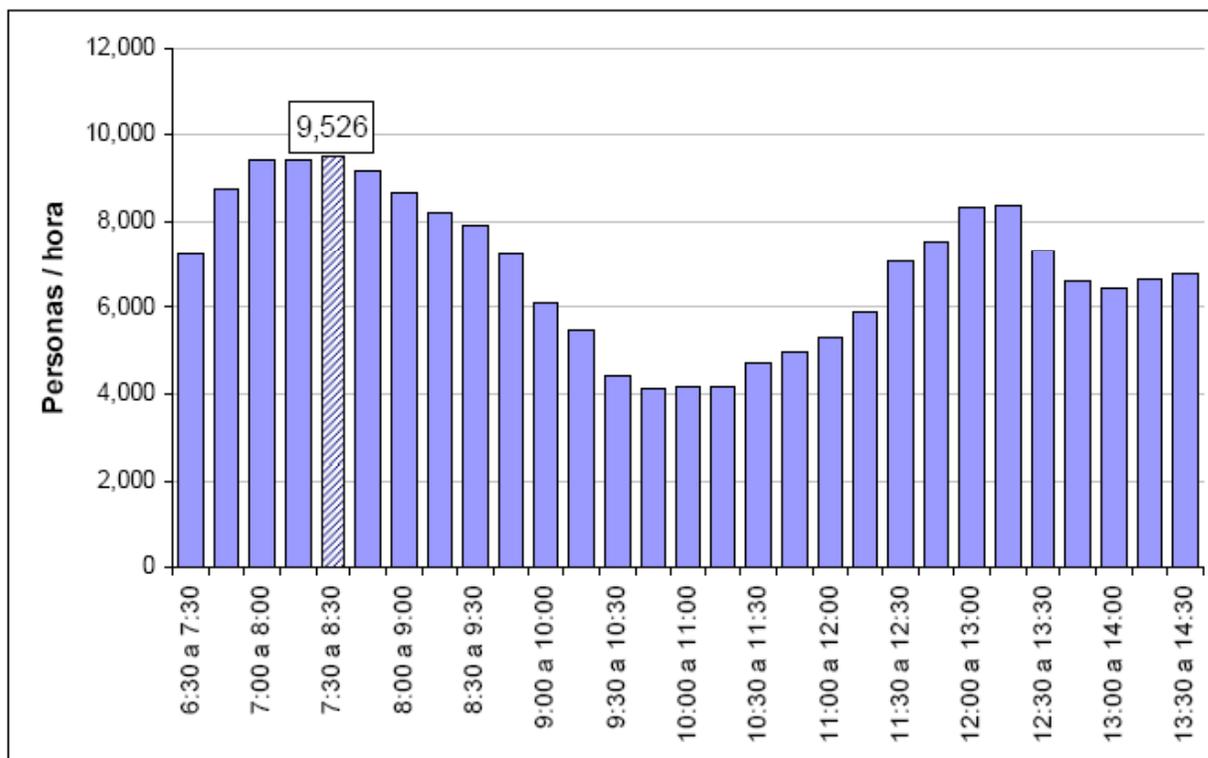


Composición Vehicular No Motorizados y Motos 11:30 – 14:30

4.3 Componente de Transporte Público Colectivo

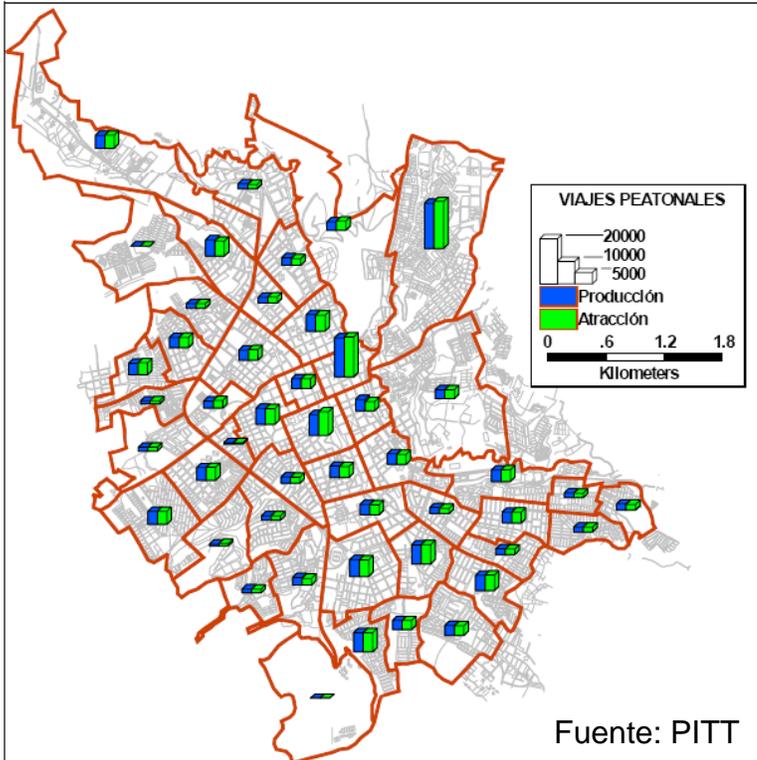
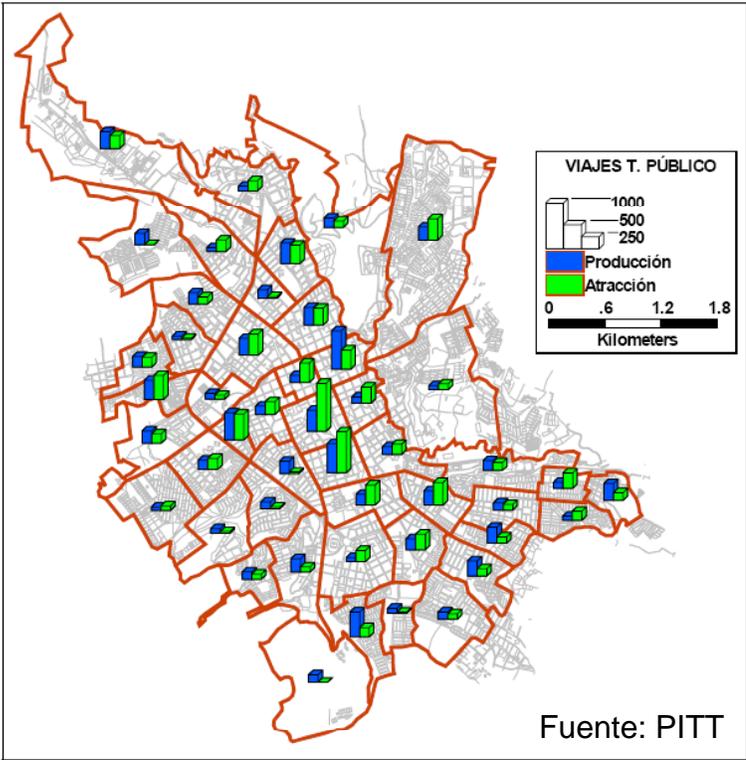
Producción y atracción de viajes

La hora pico de ocupación de buses y busetas se presenta entre las 7:30 y las 8:30 de la mañana, con un total de 9,526 pasajeros, aproximadamente, utilizando este tipo de transporte. La zona central de Pasto es de particular relevancia como origen y destino de viajes en transporte público y en modo peatonal, con una representación del 16% de los viajes totales, en ambos modos.



Producción y Atracción – TPC

Producción y Atracción – Viajes Peatonales 24 Horas



4.4 Caracterización de La Movilidad Actual

Infraestructura

La ciudad no cuenta con una infraestructura vial jerarquizada en función de la sección transversal con desarrollos previstos a mediano y largo plazo. No se utiliza la figura de **afectación de los corredores viales** para dejar prevista la ampliación de las vías. La actual red vial no tiene como prioridad la movilidad peatonal, que representa el mayor porcentaje del total de viajes, en las zonas periféricas, no dispone de andenes y en la zona central la mayoría de estos son angostos para los flujos peatonales que soportan.

Transporte

Inequidad en la utilización de la infraestructura existente donde el particular y el taxi dominan sobre el transporte colectivo y alternativo.

Transporte Público

El transporte público, individual y colectivo, es ineficiente pues opera bajo condiciones de sobreoferta, pérdida de pasajeros del sistema colectivo, por unidad de vehículo.

Los recorridos de las rutas son largos, lo cual asociado al bajo nivel de ocupación produce un **IPK** bajo y por ende la dificultad para la sostenibilidad financiera de la actividad. Impulsando a optar por busetas para aumentar el nivel de ocupación.

Existe oferta ilegal del transporte bajo la modalidad de vehículos de transporte público que prestan un servicio diferente al autorizado.

El esquema empresarial actual no propende por la eficiencia del sistema. En general, las empresas no son propietarias de los vehículos y generan la mayor parte de sus recursos por el sistema de afiliación de los mismos.

El sistema de remuneración actual propicia la denominada “Guerra del Centavo”, aspecto que contribuye a la inseguridad vial y al desorden y congestión en la operación.

No se cuenta con paraderos que reúnan las condiciones técnicas para la espera y el abordaje de pasajeros a los vehículos de transporte. Las zonas de ascenso y descenso de pasajeros no se encuentran delimitadas.

Transporte No Motorizado

La mayor causa de dificultad de los peatones en Pasto para movilizarse es la ausencia de andenes, seguido por causas como invasión de andenes por parte de los vehículos y de vendedores ambulantes, y las condiciones geométricas de los andenes, entre ellas su ancho, especialmente en la zona central.

Falta de prevención del peatón y el ciclista al circular por vías de alta accidentalidad.

Estacionamientos

Los estacionamientos en general tienden a ser pequeños (40 a 50 cupos) y de baja inversión (lotes a nivel); la oferta es de carácter temporal.

Alta densidad de oferta en la zona centro de mayor congestión; la oferta está relacionada con usos de suelo comercial y de oficinas.

El estacionamiento en vía se cobra de manera formal, a precios muy bajos.

Transporte de Carga

Elevados flujos de transporte de carga por la Panamericana, en particular y por zonas de concentración de usos comerciales.

Violación del espacio público por empresarios al no disponer de facilidades dentro de los almacenes para la carga y descarga.

Carencia de una solución vial para evitar la circulación de camiones de paso por el área urbana.

Regulación y Control

Semáforos. Desactualización tecnológica de los equipos, en marcha estudio del sistema.

Señalización. La ciudad tiene problemas de cobertura, en cuanto a la señalización se refiere, a pesar de los esfuerzos que ha realizado la administración.

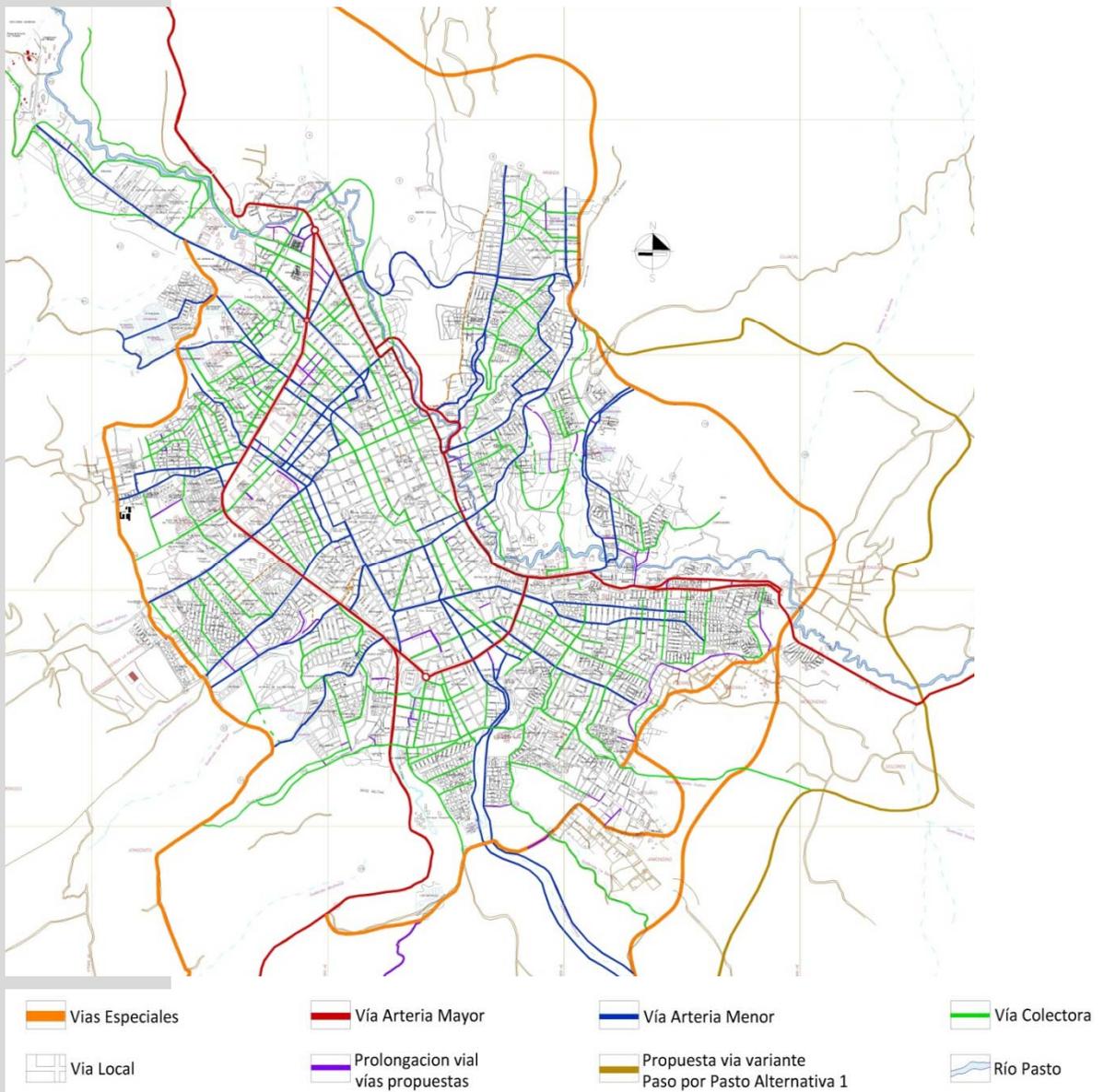
Cultura ciudadana. Falta de conocimiento y respeto de las normas de tránsito por parte de los actores de la movilidad (peatones, ciclistas y conductores), se hace evidente en las calles.

Seguridad Vial

A pesar de los esfuerzos de la administración, se carece aún de una política sistemática y continuada que encare el fenómeno de la seguridad vial.

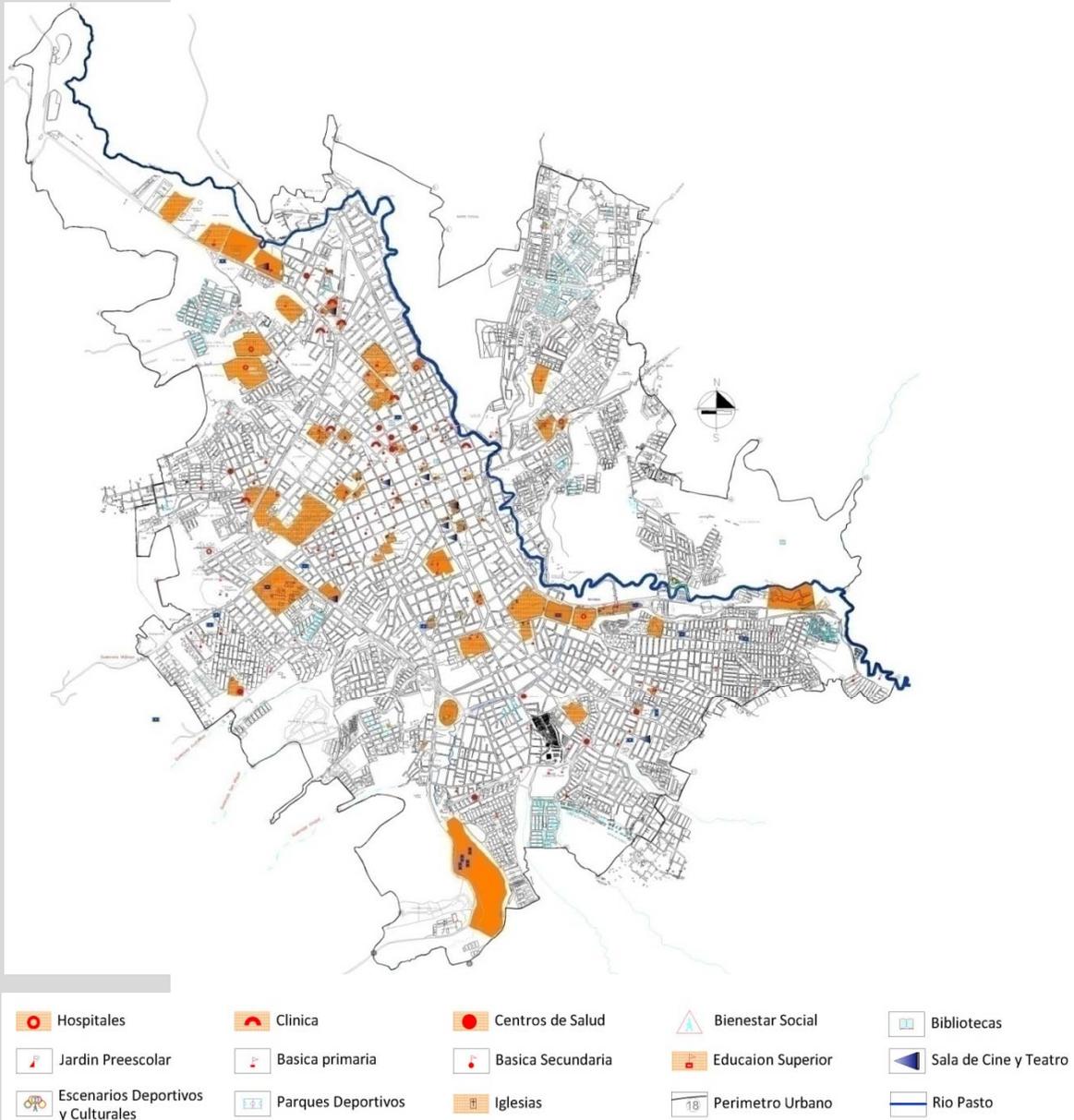
5. DIAGNOSTICO CIUDAD

5.1 Movilidad



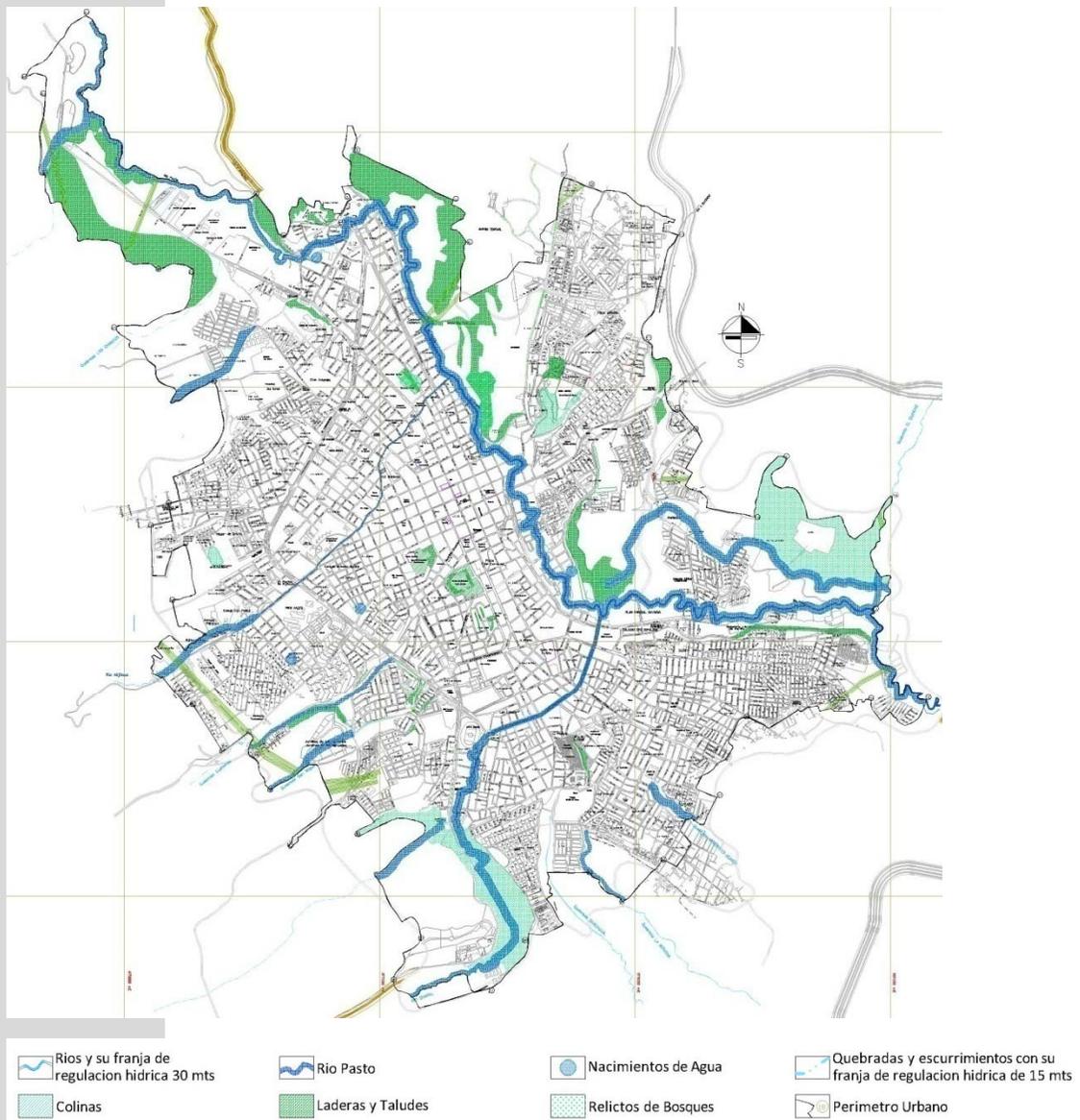
- La malla vial se estructura a partir de un modelo monocentrico de ciudad, en donde existe un núcleo central (centro histórico) y a partir de el se derivan vías a manera de forma radial, que conectan al centro con los demas sectores de ciudad.
- Algunas vías no tienen continuidad, lo que hace menos optima la movilidad dentro del perímetro urbano.
- No se lee una planificación vial coherente al crecimiento urbano.
- Conflictos viales en cruce de vías en algunos sectores de ciudad.

5.2 Equipamiento



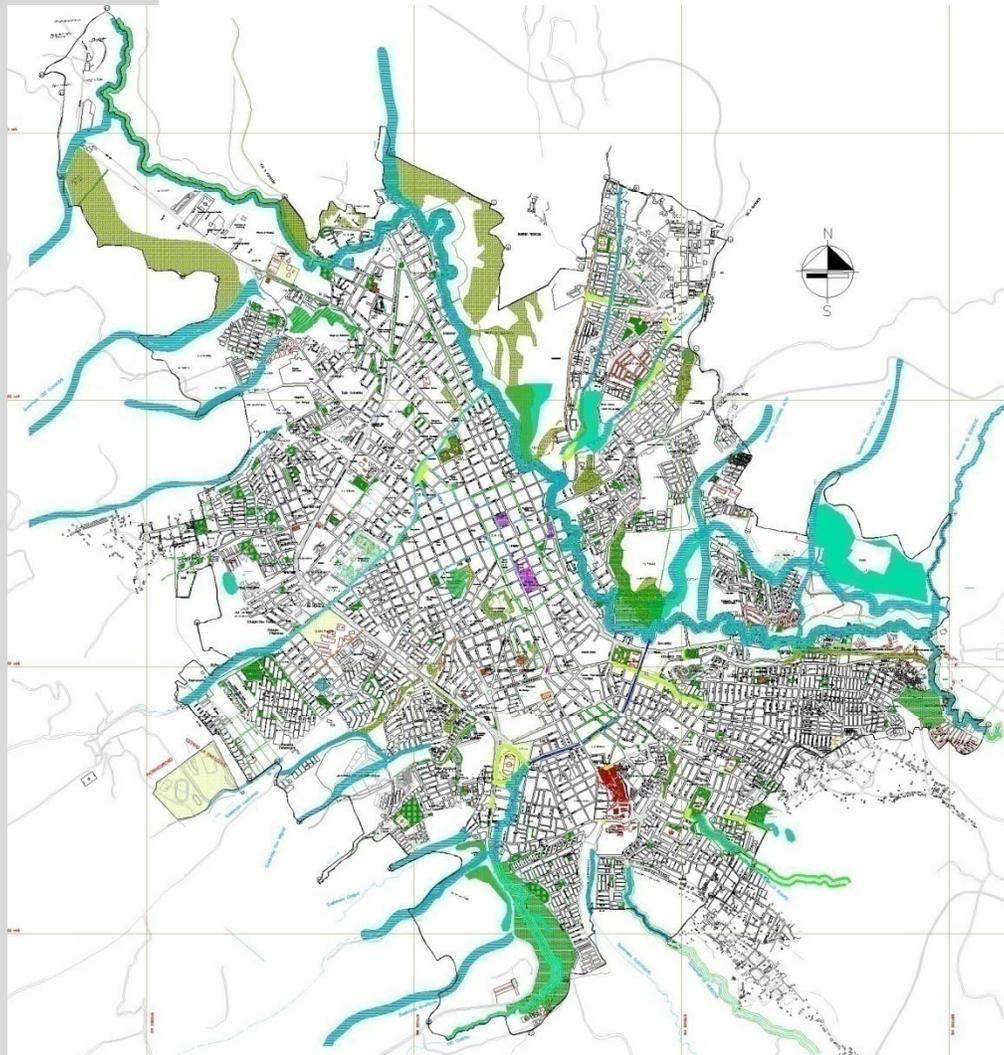
- La concentración de equipamientos es mas fuerte en el centro y norte de la ciudad, existen otros sectores sin infraestructura, como el sur-oriente, que por el contrario suplen sus necesidades en otros sectores.
- No existe un eje articulador de equipamientos a nivel urbano.
- Algunos equipamientos generan conflicto de usos en las zonas en donde se ubican.
- No existe una zona destinada para equipamientos con carácter o vocación determinada.
- Los únicos sectores que muestran una lectura homogenea son : El Norte, por ser de carácter educativo y El centro: con uso mayormente de tipo administrativo, sin embargo ninguno de éstos tiene una lectura u orden claramente establecidos.

5.3 Sistema Ambiental



- No existe un sistema ambiental articulado para la ciudad.
- Los elementos hidricos no tienen una clara presencia cuando se introducen al casco urbano, siendo el Rio Pasto y la quebrada Chapal los únicos elementos que permanecen visibles y tienen contacto directo con la comunidad, pero sin tener ningún tratamiento de tipo ambiental.
- Existen extensas áreas verdes que se conservan como elementos naturales para la ciudad (loma del centenario, loma de tescual)

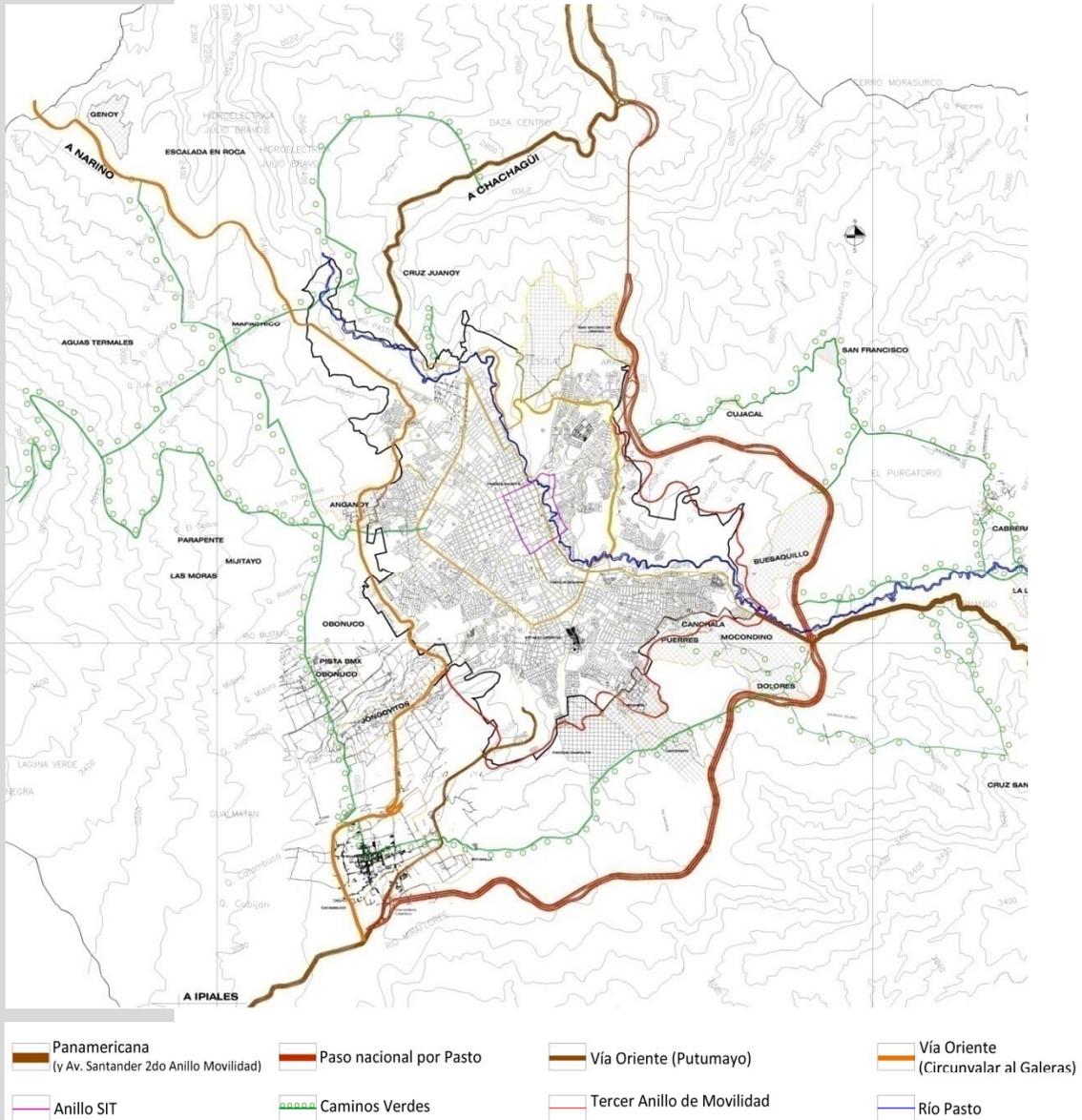
5.4 Espacio Publico



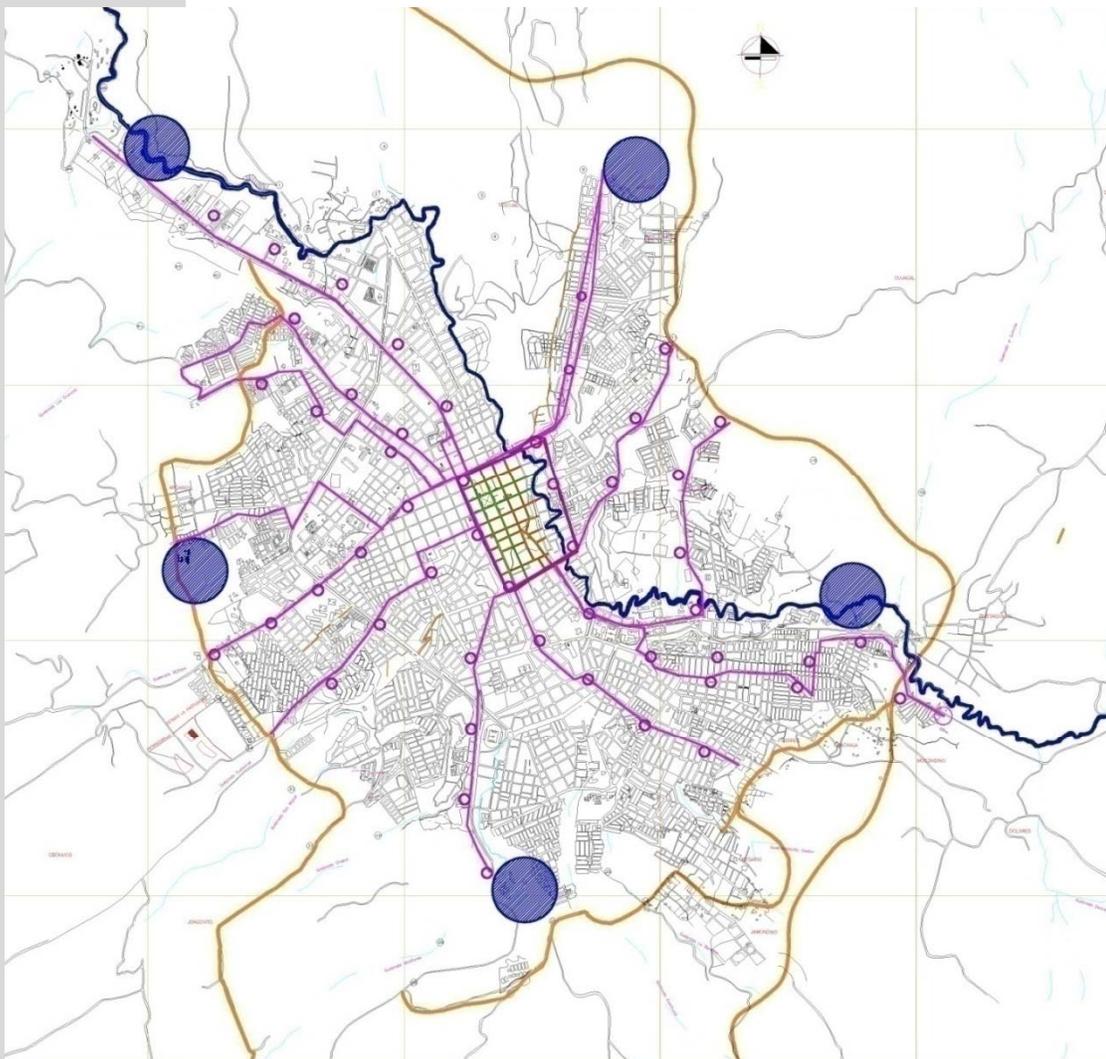
- El espacio publico se encuentra desarticulado y no funciona como un sistema.
- El área de espacio publico efectivo no es suficiente para la demanda de la población actual
- La poca cantidad de espacio publico no se reparte equitativamente dentro del perimetro urbano, habiendo sectores de ciudad con escasa o inexistente area de espacio publico.
- Aunque existen áreas aptas para el desarrollo de nuevo espacio publico, no es tomada en cuenta dentro de las intervenciones urbanas que se desarrollan en la ciudad.

6. PROPUESTA CIUDAD

6.1 Movilidad



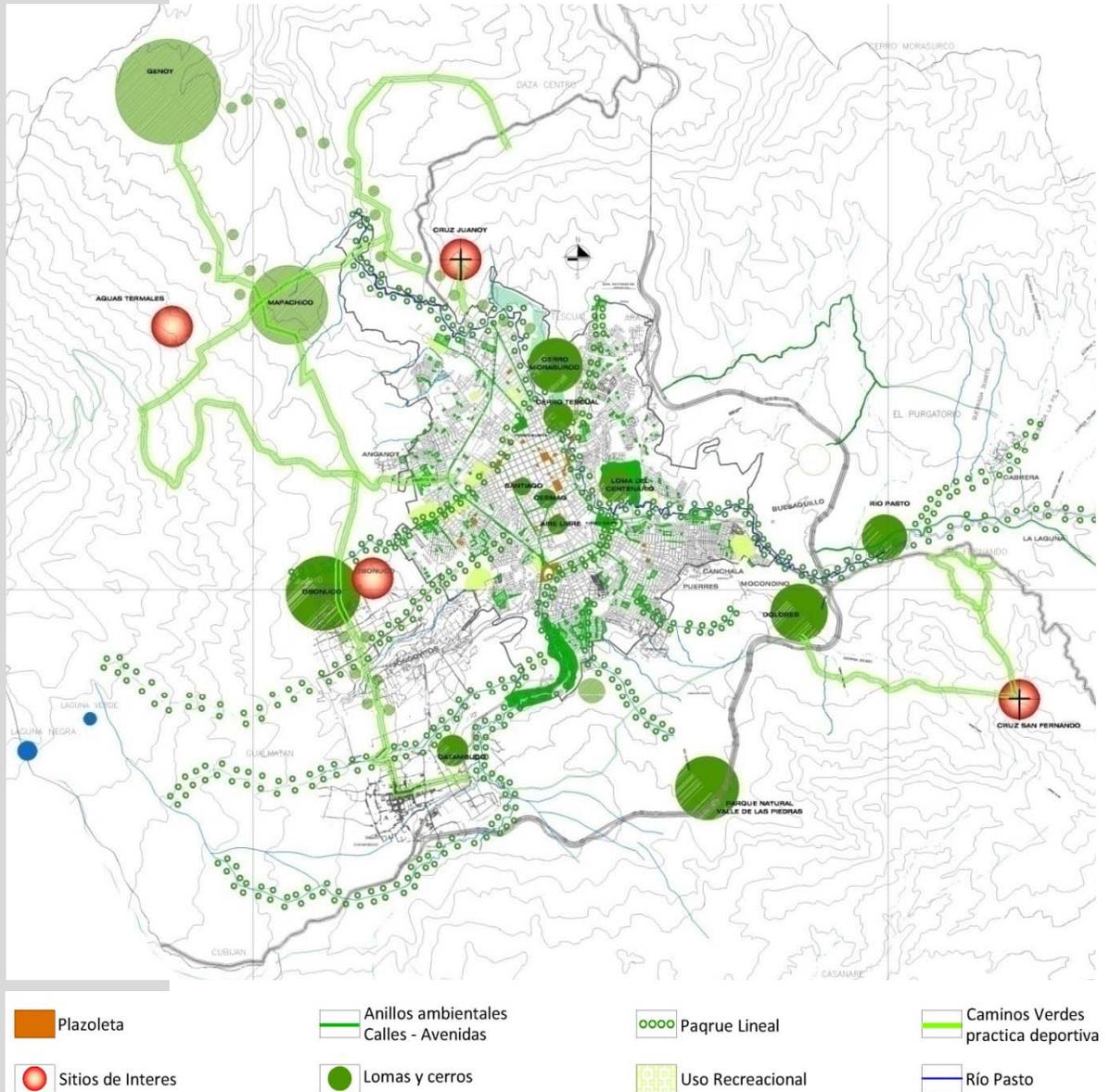
- Se contempla generar nuevas vías de comunicación y desarrollo, como le estima el POT para la ciudad de Pasto, entre estas, la nueva via Paso por Pasto.
- Se propone aprovechar las sendas y elementos que comunican a los diferentes corregimientos y convertirlos en caminos verdes, una alternativa de comunicación entre los corregimientos y como senderos naturales para el uso publico.
- Se genera un primer anillo de movilidad, que en enmarca gran parte del centro historico y esxtiende las dinamicas urbanas hacia el costado oriental del rio Pasto.



Con respecto al sistema de transporte publico se establecen las siguientes estrategias:

- Creacion de un primer anillo de movilidad, en donde el transporte publico no entre al centro historico de la ciudad, sino que lo bordee.
- La zona del centro historico, delimitado por el primer anillo sera de prioridad para el peaton, haciendo que ciertas vias sean de tipo netamente peatonal (calles 18 y 19 y carreras 24 y 35) lo que generara ejes de conexión de espacio publico, e intervenciones urbanas como el eje de la carrea 27 y el tratamiento del rio Pasto.
- Se contemplan puntos de tension a nivel urbano, en donde se ubican equipamientos (nuevos o existentes) y los que seran los que organicen las rutas del transporte publico.

6.2 Sistema Ambiental y Espacio Publico

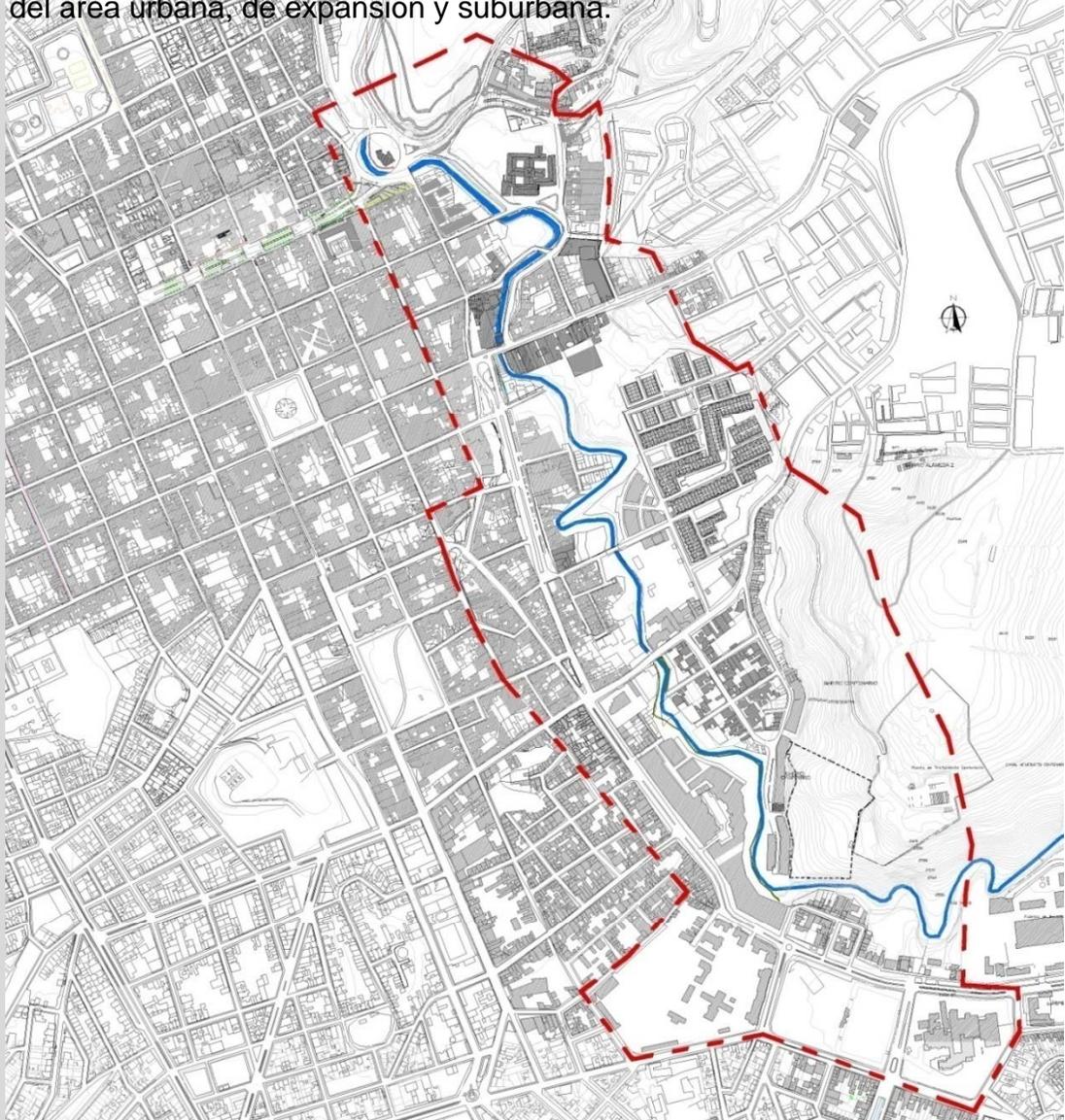


- Conectar los corregimientos y sus diferentes potencialidades, mediante la estructuración de una red de caminos verdes.
- Se contempla la recuperación y aprovechamiento de los elementos hídricos provenientes del área suburbana de la ciudad, como ejes ambientales que involucren el ambito natural dentro de la ciudad y sean generadores de espacio publico.
- Hacer un tratamiento al rio pasto para que éste sea un elemento ambiental estructurador de espacio publico para la ciudad.
- Aprovechar las areas verdes de la ciudad como terrenos y lomas y convertirlos en elementos ambientales y de espacio publico efectivo para los ciudadanos.
- Generacion de una estructura de espacio publico que articule los elementos que se encentran en la ciudad, sobretudo los elementos presentes en el centro de la ciudad.

7. SECTOR DE INTERVENCION

7.1 Localización

Ciudad El sector de intervención representa el borde nororiental del centro histórico de la ciudad de San Juan de Pasto, entre las lomas de Centenario y Tesqual, comprende la franja media del corredor vial oriental, en su paso por la avenida Santander y parte de la avenida Colombia, características ambientales y de movilidad que le dan una ubicación estratégica para el sector nororiental del área urbana, de expansión y suburbana.



El perímetro comprende : calle 21, carrera 22, calle 20, calle 21b, carrera 15, calle 19, carrera 14, calle 21,, carrea 7, calle 22, loma del centenario, calle 25, carrera 24, calle 24, carrera 27, loma de Tesqual, calle 21.

8. DIAGNOSTICO SECTOR

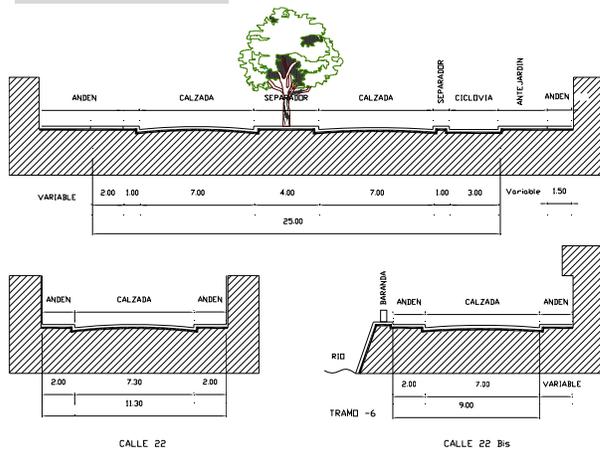
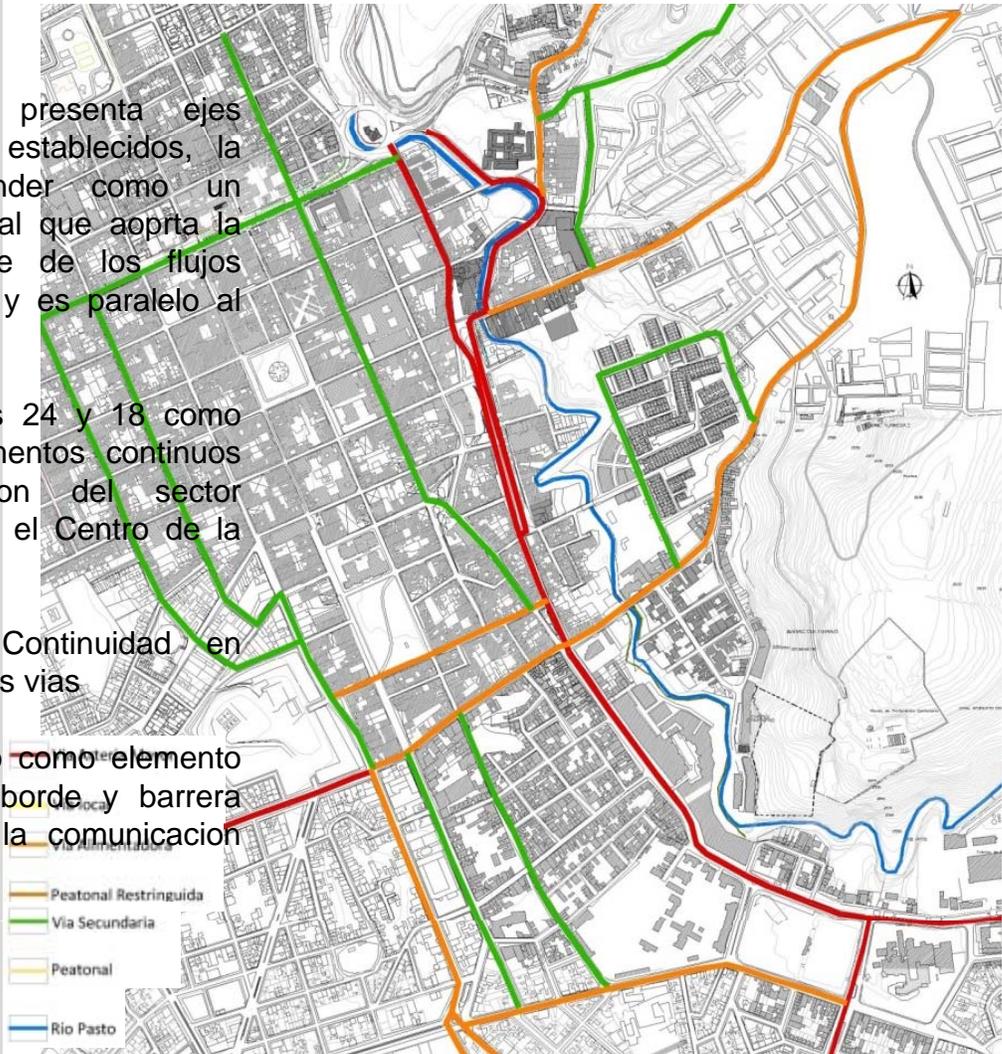
8.1 Movilidad

El sector presenta ejes claramente establecidos, la Av. Santander como un elemento vial que aporta la mayor parte de los flujos vehiculares y es paralelo al río.

La Carreras 24 y 18 como unicos elementos continuos de conexion del sector Oriente con el Centro de la Ciudad.

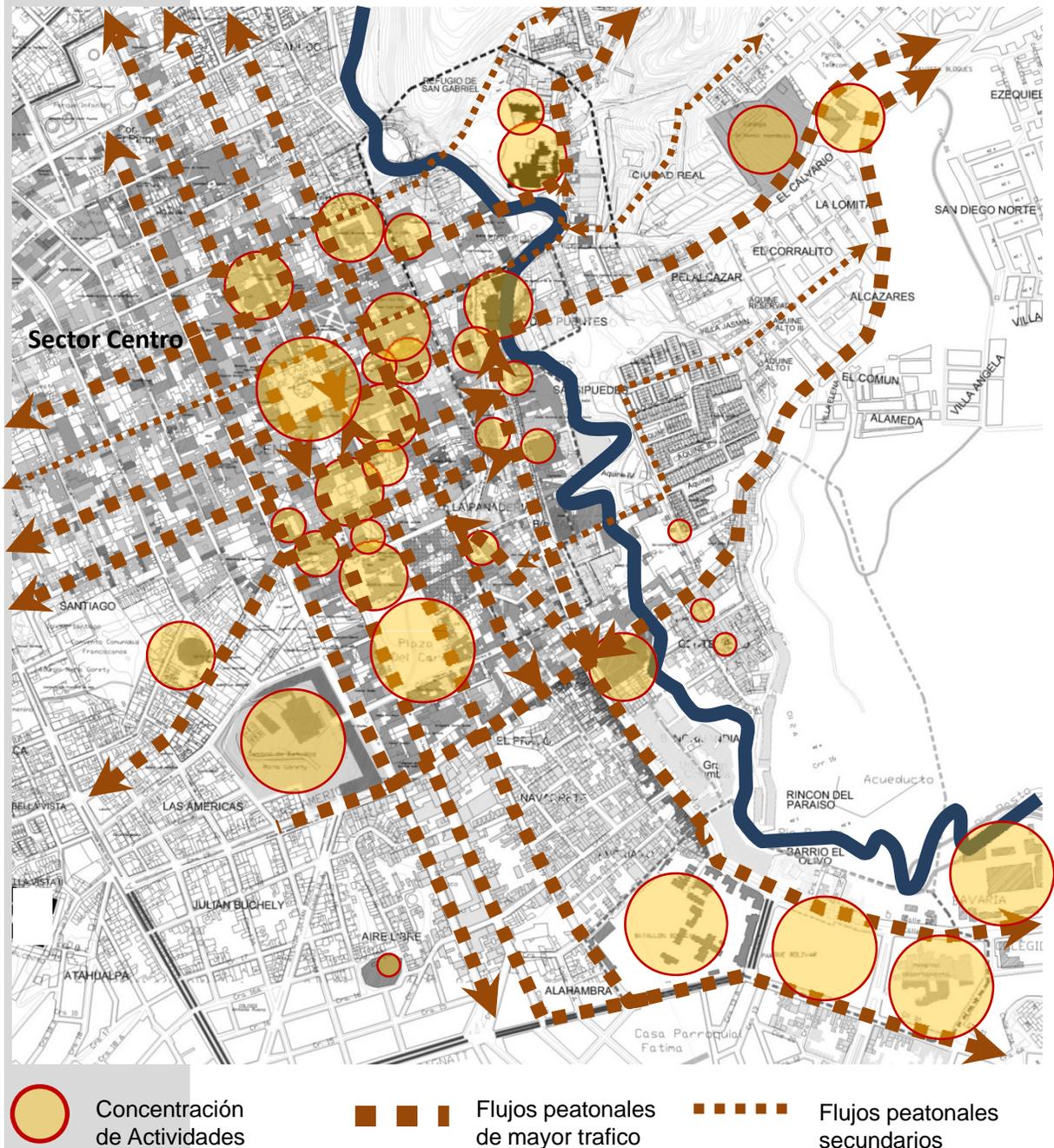
Falta de Continuidad en alguna de las vías

El rio Pasto como elemento natural de borde y barrera fisica para la comunicacion vial.



El sector tiene en la avenida santander la via de mayor influencia de flujos vehiculares y peatonales que brinda la mayor accesibilidad al sector y descongestion del centro historico, siendo una via con doble proposito: corredor oriental que atraviesa la ciudad en direccion norte-suroriente y tramo oriental del Anillo Arterial de Segundo Orden según el POT de la ciudad de Pasto

El Centro histórico de la ciudad de Pasto se caracteriza por ser un sector con una fuerte y constante movilidad peatonal, flujos que provienen desde distintas partes de la ciudad, entre estas, el sector oriental de la ciudad, comunas 10 y 11, población que utiliza el sector centro como destino o como lugar de transición para llegar a sus lugares de trabajo o estudio, entre otros.



8.2 Usos del Suelo

El sector de intervención se caracteriza por tener varias vocaciones, pues el uso y las actividades que se presentan son de diverso tipo, se puede decir que existen subsectores con usos y actividades específicas, en donde predomina un uso especial o tienen un contexto determinado que hacen que cada sector sea diferente.

Sector 1
Centralidad educativa

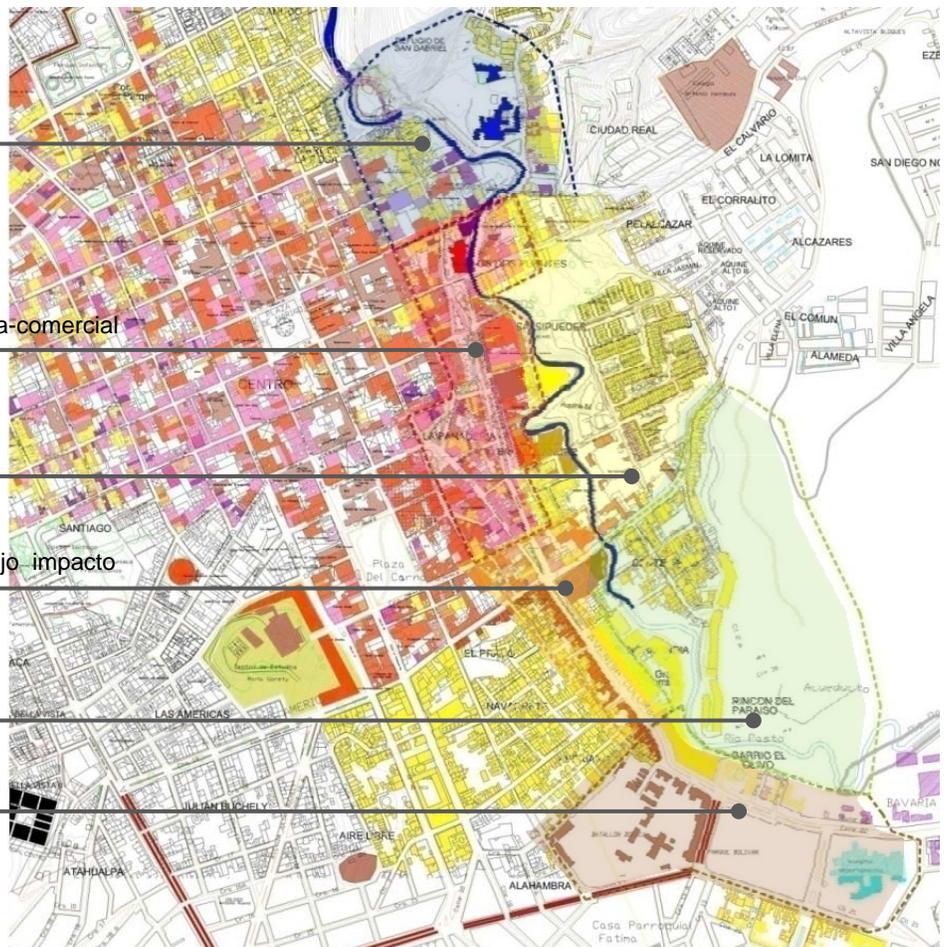
Sector 2
Centralidad administrativa-comercial

Sector 3
Residencial

Sector 4
Centralidad Comercial bajo impacto

Sector 5
Residencial paisajístico

Sector 6
Administrativa y de Salud



El desarrollo del eje oriental de movilidad vehicular paralelo al río Pasto (Av. Santander y Av. Colombia) ha ocasionado que aparezcan a lado y lado de este eje, establecimientos y usos que se sitúan en vacíos urbanos del sector y que son incompatibles con la vocación del lugar, que en su mayoría es de carácter residencial.

Industrial alto impacto: bodegas de reciclaje

Industria velas, EMAS
Taller de mecánica y maderas

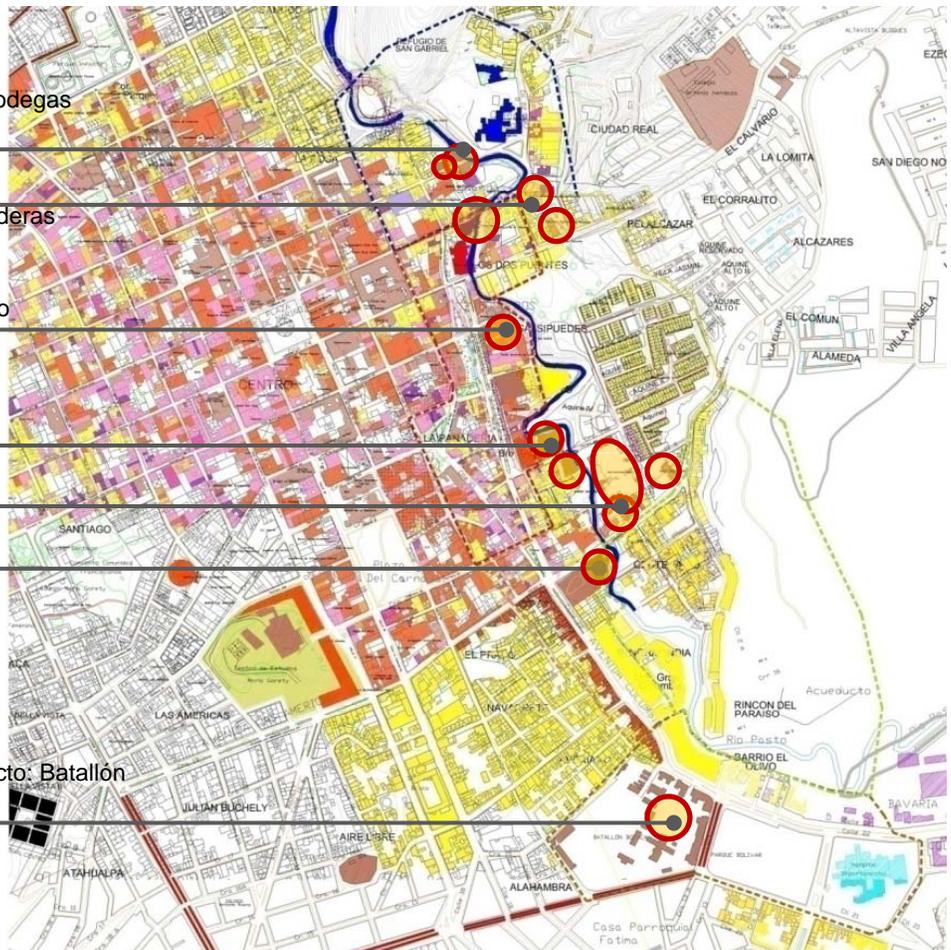
Talleres de mantenimiento

Parqueaderos a nivel

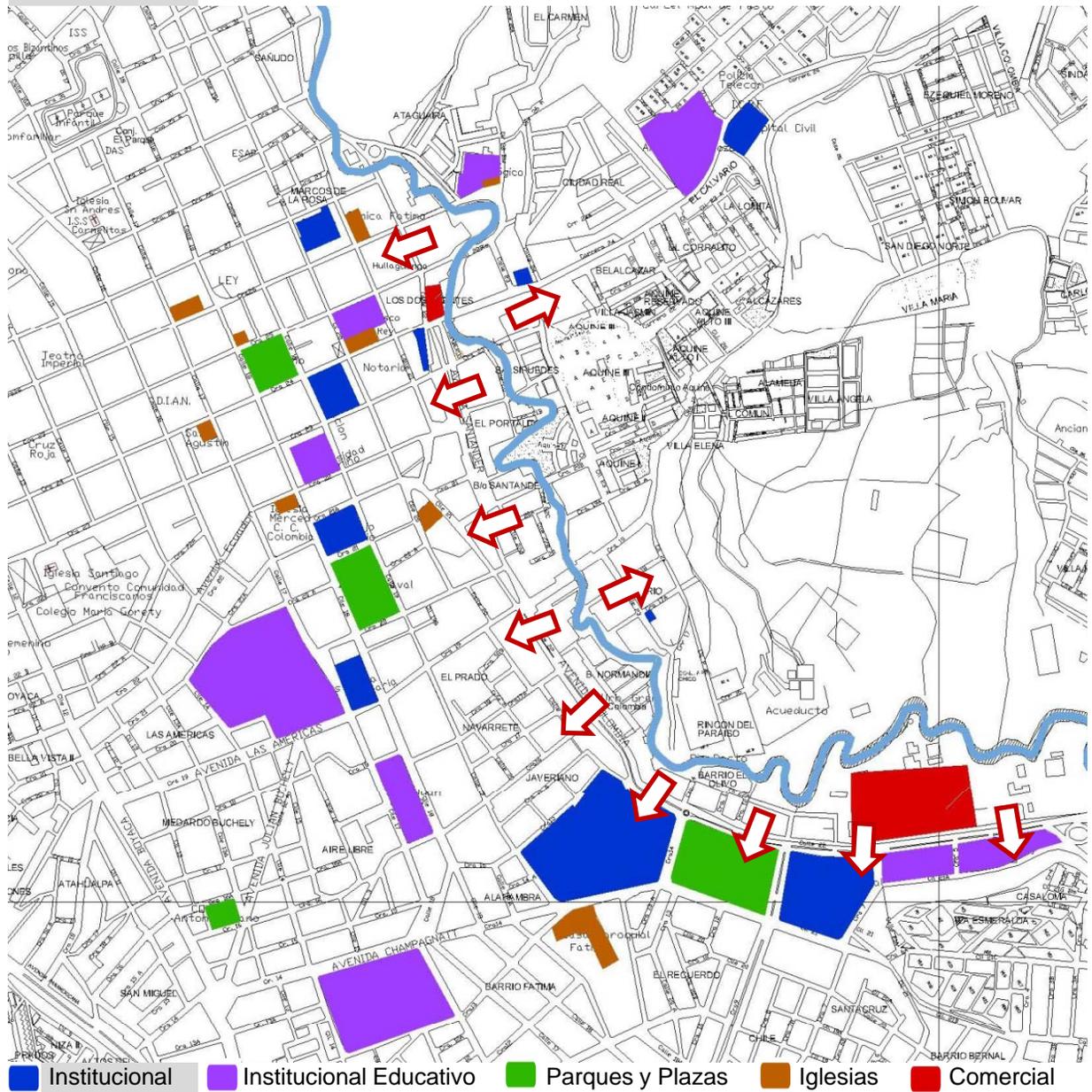
Bombas gasolina

Terminal satélite

Institucional de alto impacto: Batallón Boyacá



8.3 Equipamiento

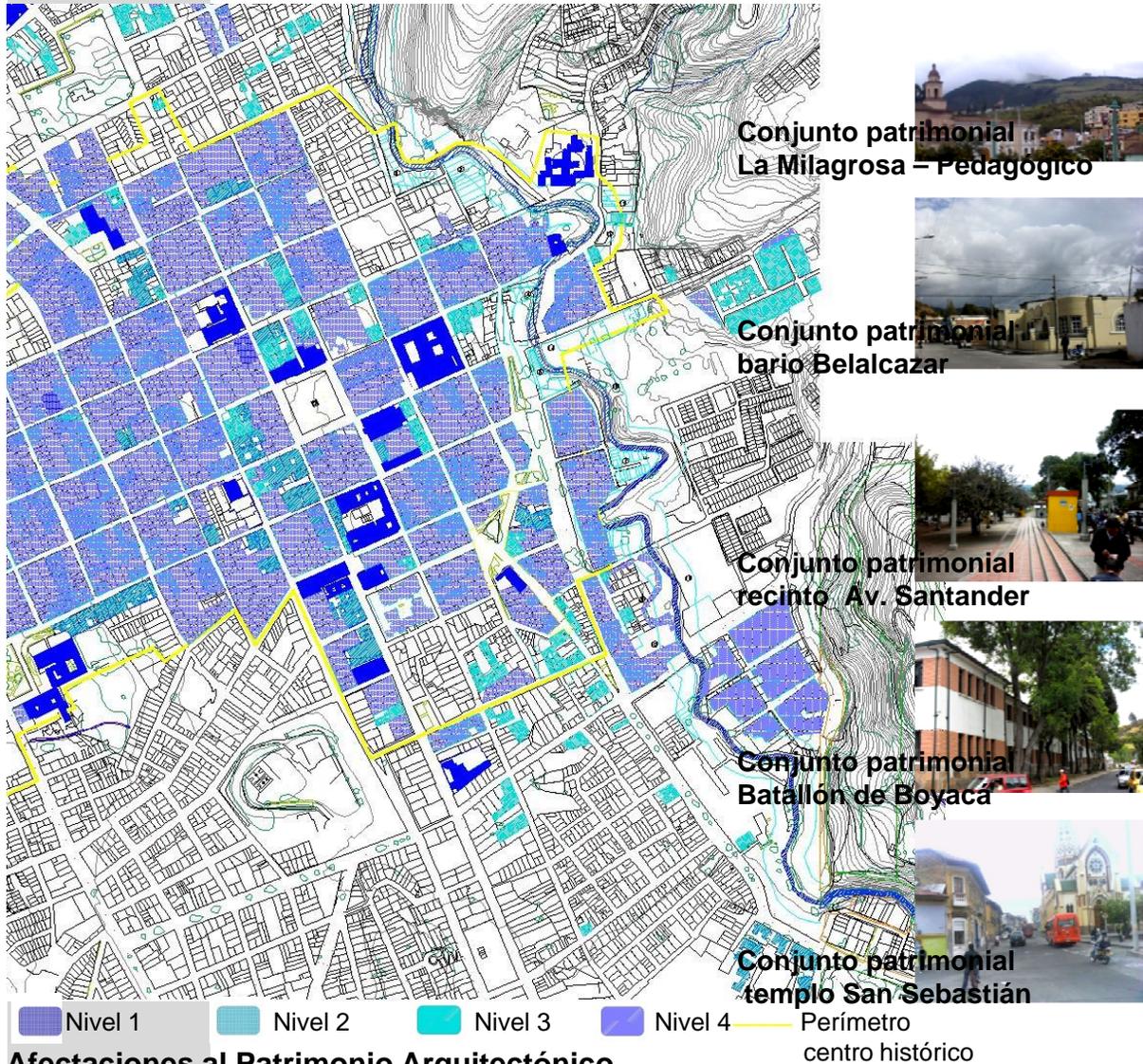


Claramente se puede distinguir el sistema monocentrico de la ciudad de Pasto, algunos de los equipamientos de mayor importancia para la ciudad se ubican en este sector, se puede distinguir tambien que dichos equipamientos se ubican hacia el costado occidental de la ciudad, volcando la dinamicas urbanas hacia este sector.

8.4 Niveles de Conservación

Niveles de conservación

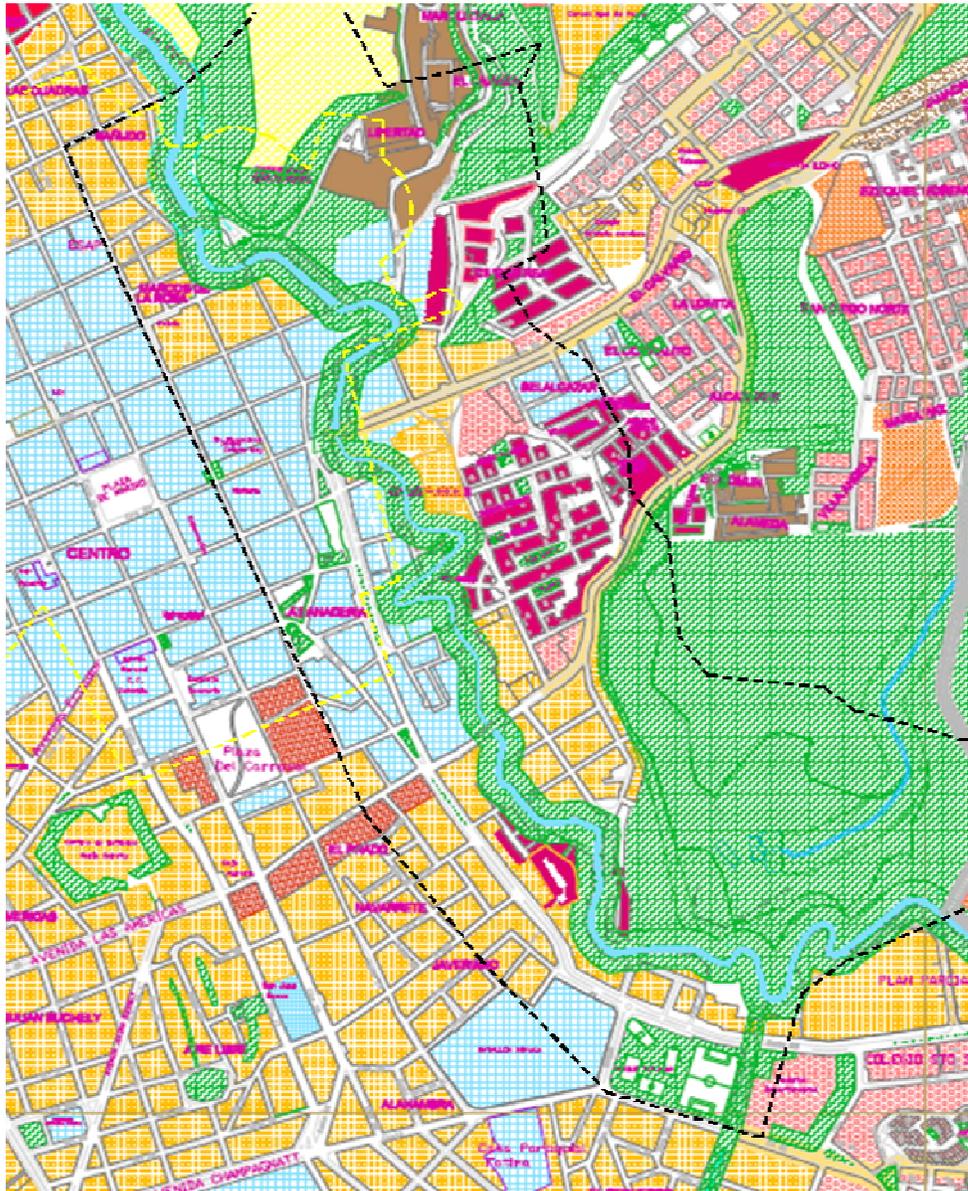
La margen izquierda del río pasto forma parte del Área de Declaratoria del Centro Histórico (ley 163 de 1959) donde los tratamiento urbanísticos y arquitectónicos deberán responder a principios de conservación, respeto del patrimonio material protegido por ley.



Afectaciones al Patrimonio Arquitectónico

La ampliación de las avenida Santander, Colombia y Las Américas para la consolidación del anillo central del subsistema vial propuesto por el Plan de Movilidad para la ciudad de Pasto comprende intervenciones en inmuebles con niveles de conservación 3 y 4, con afectaciones en la morfología y perfiles de las calles. Existen usos de alto impacto como talleres, bodegas y el mercado que deterioran las edificaciones convirtiéndolas en grandes bodegas y lotes para parqueaderos.

8.5 Tratamientos Urbanísticos



CONVENCIONES TRATAMIENTOS

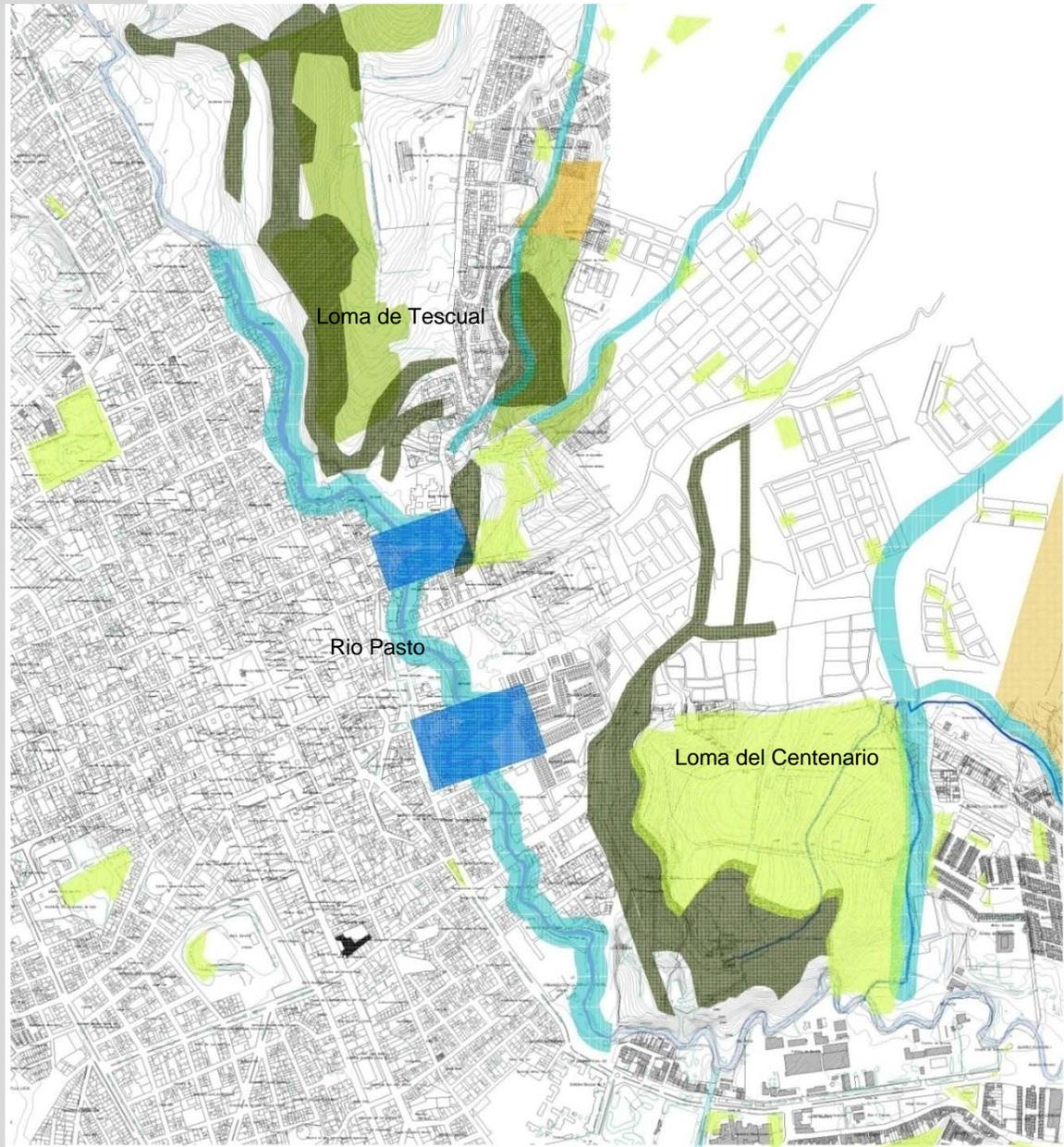
	CONSOLIDACION MORFOLOGICA
	CONSOLIDACION CON DENSIFICACION MODERADA
	CONSOLIDACION CON DENSIFICACION EN CORREDORES
	CONSOLIDACION CON CAMBIO DE PATRON EDIFICATORIO
	DESARROLLO
	DESARROLLO ESPECIAL
	REDESARROLLO
	RENOVACION URBANA
	CONSERVACION
	MITIGACION
	MEJORAMIENTO INTEGRAL

CONVENCIONES GENERALES

	SUELO DE PROTECCION
	AREA DE INVESTIGACION ESPECIAL
	PERIMETRO URBANO
	VIAS
	RIOS Y QUEBRADAS

Según el POT, el área comprendida por la presente intervención urbanística comprende varios tipos de tratamientos a llevar a cabo, en donde la predominancia es el de conservación patrimonial, esto debido a la cercanía del centro histórico y la presencia de elementos patrimoniales como el batallón Boyacá o los barrios Belalcázar y El Centenario.

8.6 Ambiental



■ Deslizamientos ■ Bosques Plantados ■ Zonas Verdes ■ Rondas ■ Inundaciones

En el factor ambiental, se destacan la presencia de la loma del Centenario y la loma de Tescual, dos elementos característicos no solo a nivel sectorial sino también a nivel de ciudad, que guardan grandes áreas verdes no solo para el desarrollo ambiental, sino también como potenciales áreas para espacio público.

Otro factor relevante es la presencia del río Pasto, divide al sector en dos, en la actualidad se encuentra en un estado de contaminación no apto para la apertura y el goce de la ciudadanía.

8.7 Caracterizacion

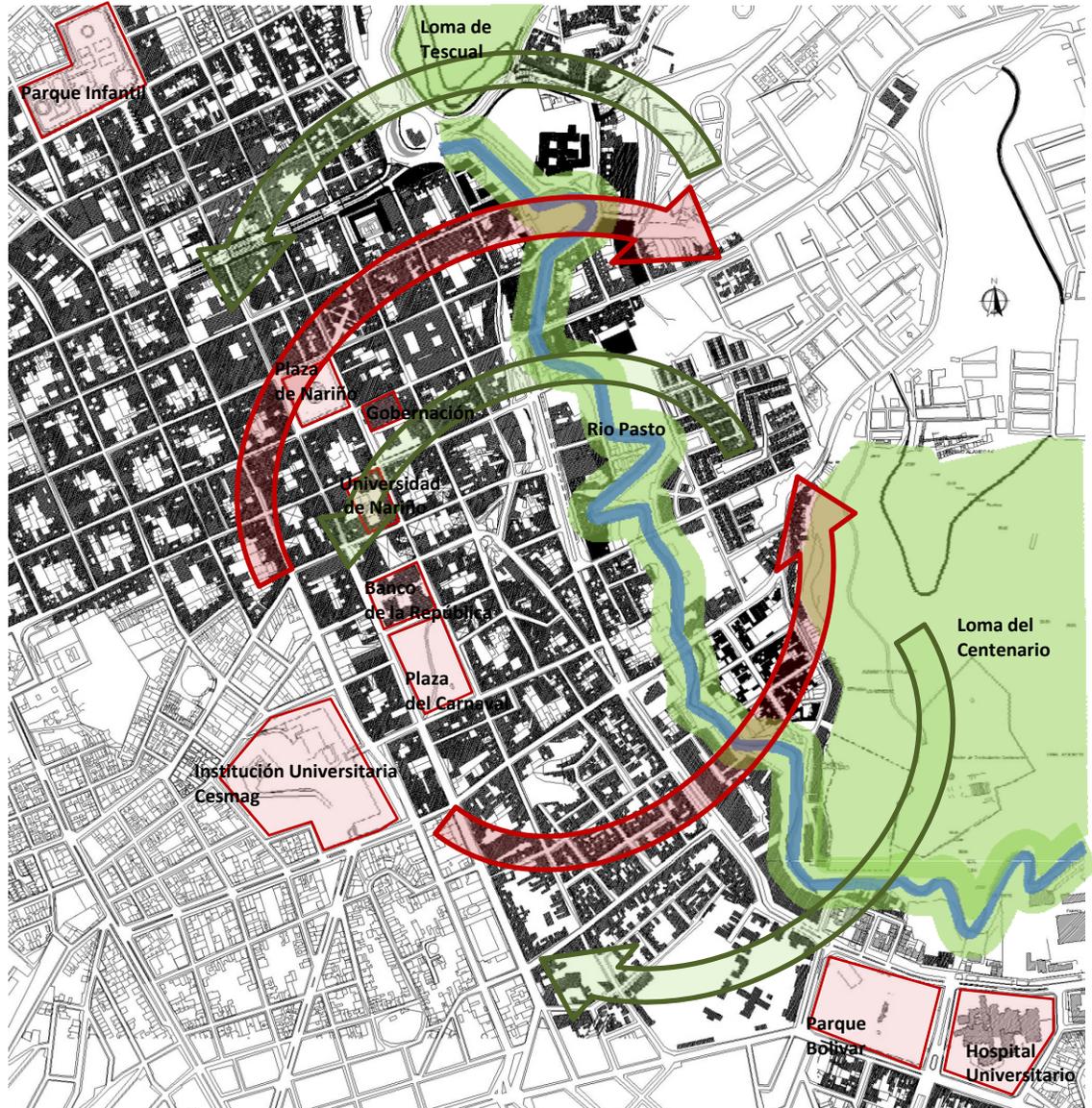
E s p a c i o s u r b a n o s



Las diferentes mallas viales que se entrecruzan en el sector y la presencia de elementos naturales, hacen que este presente diferentes morfologías de manzanas que definen usos y espacios de carácter publico o colectivo.

9. PROPUESTA SECTOR

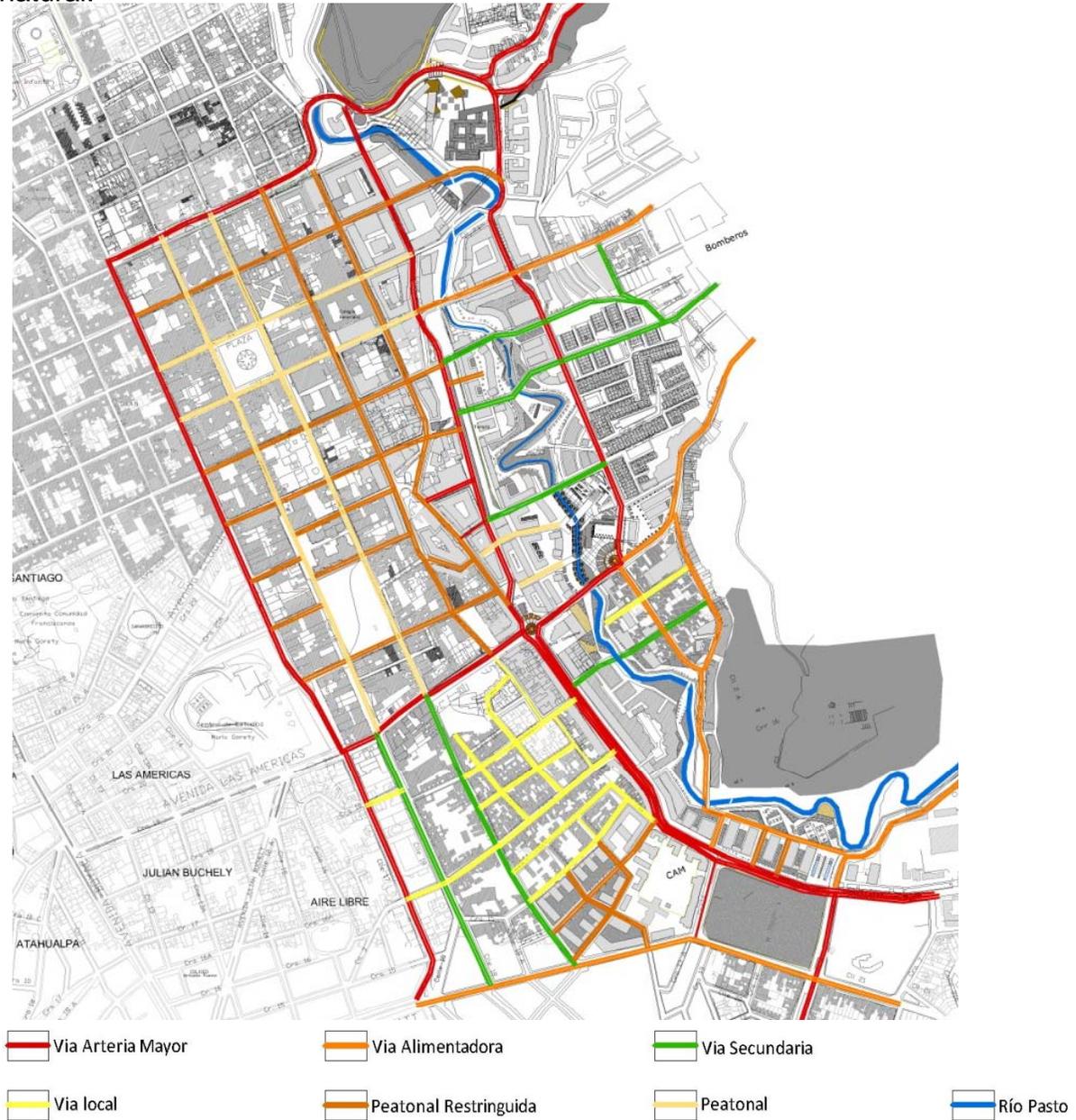
9.1 Conceptualización



La propuesta busca extender las actividades que se realizan en el centro de la ciudad, hacia el sector oriental, hacia el otro costado del río Pasto, revitalizándolo y darle así un nuevo significado, tratamientos como el cambio de **usos del suelo**, la implementación de **vivienda**, y de **equipamientos** de carácter cultural como el Centro Cultural del Carnaval y la **Escuela de Artes y Oficios**, la generación del **par vital** de la Av. Santander y las **aperturas viales**, serán los elementos que transformen este sector y generen mayor permeabilidad entre el centro histórico y los elementos naturales que estructuran el sector.

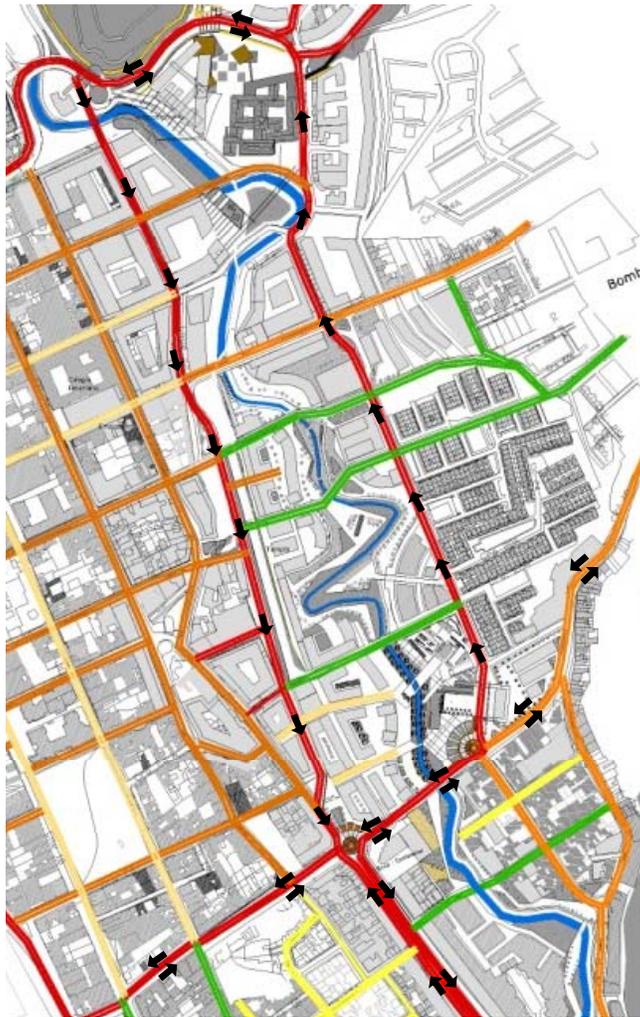
9.2 Movilidad

Como principal intervención en el sector se presentan la peatonalización del costado oriental de la Av. Santander y la conformación del anillo el SIT formando un par vial a los dos costados del Río Pasto, generando mayores dinámicas sobre este elemento natural.



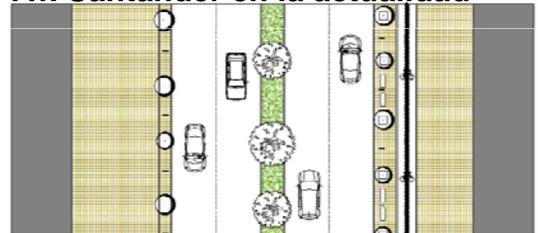
Se propone también la apertura y la proyección de vías en el sector, acciones que dotaran de mayor permeabilidad hacia el oriente de la ciudad y que de manera peatonal también aportaran flujos hacia el parque lineal propuesto en el Río Pasto

9.2.1 Par Vial



El par vial modificara la Av. Santander, dejando únicamente el tramo norte – sur para movilidad vehicular y el tramo sur – norte, como paseo peatonal.

Av. Santander en la actualidad



Av. Santander propuesta



La movilidad vehicular en sentido sur-norte, se hará por la calle 23, es también parte del anillo del SIT.

Se modifica el cruce de la Av. Santander con la carrera 24, uniendo el separador al paseo peatonal.

9.2.2 Glorieta Carrera 27

Estado actual



El POT de Pasto propone la generación de una gran glorieta en el cruce de la carrera 27 con calle 22.

Propuesta del POT



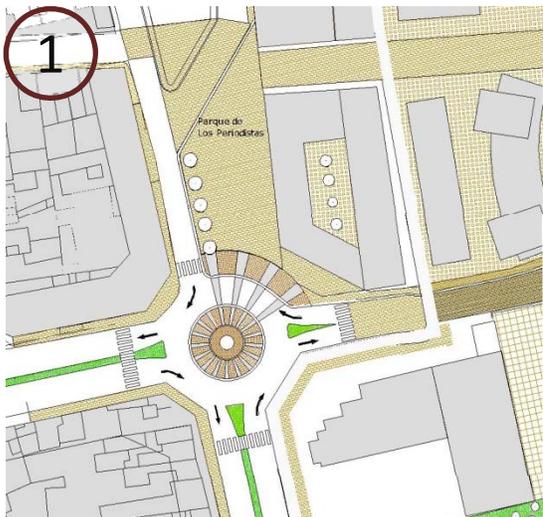
Se propone una solución alterna a la del POT, en donde se conserva la glorieta actual, y se hace un tratamiento de tal manera que se aproveche de mejor manera el espacio publico, vinculándolo al parque lineal propuesto.

Propuesta



Esta solución alterna busca también la conservación del predio ubicado al costado occidental de la actual glorieta, elemento que tiene nivel de conservación 2 según el POT y que haría parte de un preámbulo para acceder a la loma de Tescual y los elementos de espacio publico y paisajismo ahí propuestos.

Estado actual



9.2.3 Glorieta Av. Colombia

Esta glorieta conducirá de mejor manera los constantes flujos vehiculares que atrae el sector y el incremento de los mismos, con la continuación de la Av. De las Américas y la consolidación del anillo del sistema de transporte público.

Se amplía el parque de los periodistas, tomando como parte de éste, el tramo de la calle 22 que queda deshabilitada en sentido sur-norte.

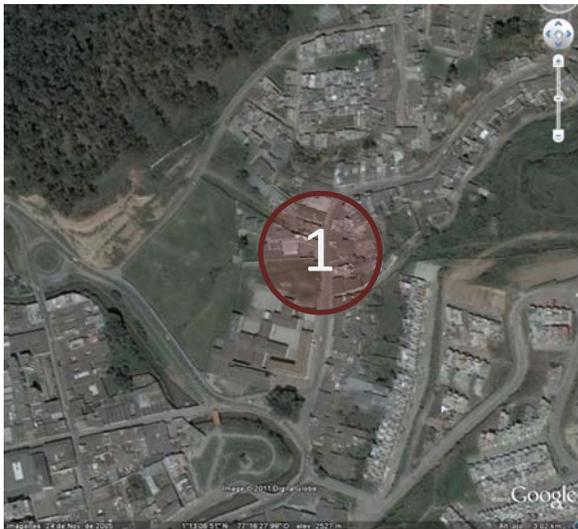


9.2.4 Glorieta Carrera 19

De igual manera, esta glorieta dinamizará los flujos vehiculares en el sector, ya que la calle 23 es parte del par vial, calle que conforma el corredor sur-norte.

9.2.5 Cruce Carrera 27 con calle 22 bis

En este cruce confluyen la proyectación de la carrera 27 y la calle 22, dos elementos viales que hacen parte del anillo de sistema de transporte publico.



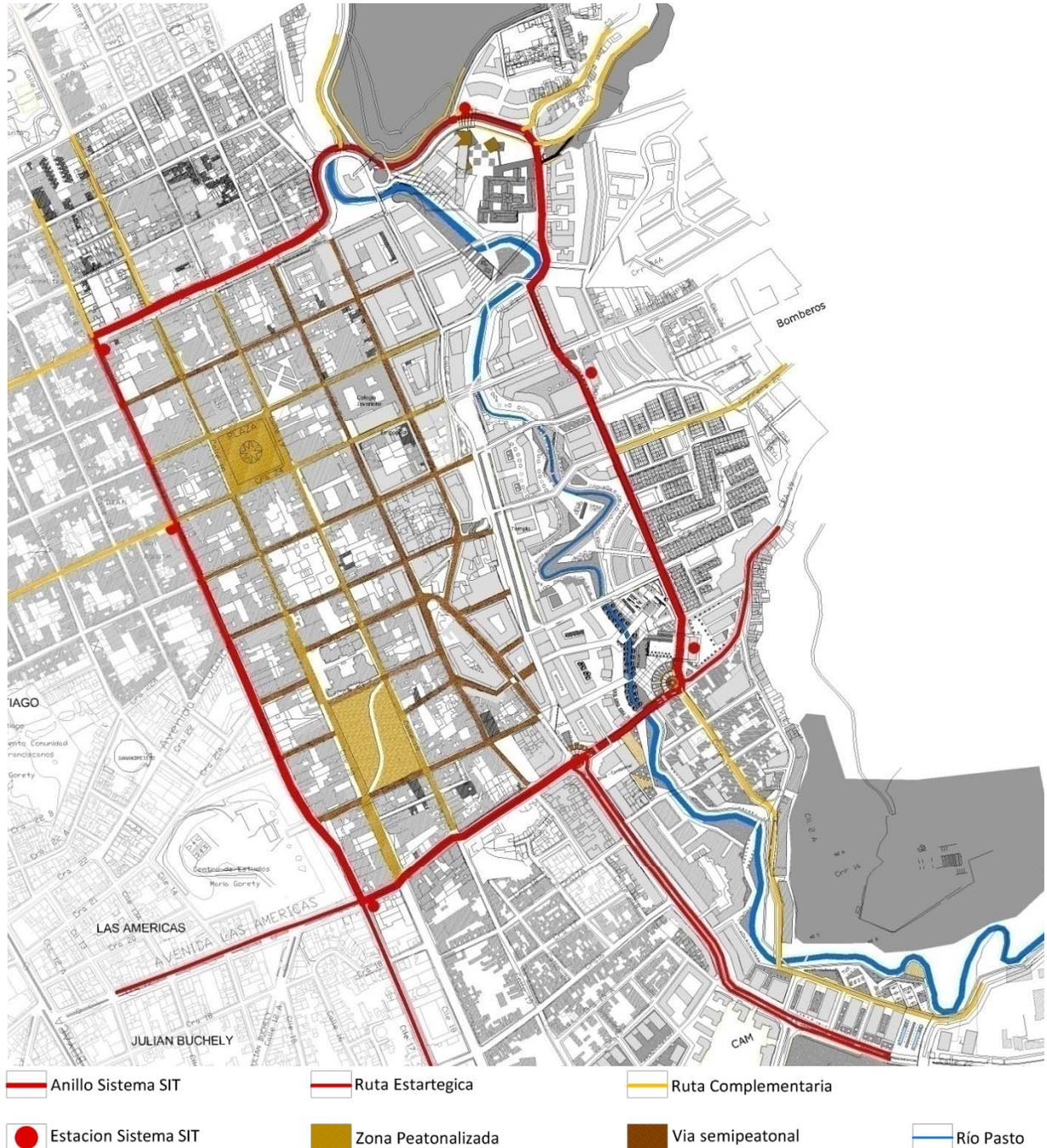
9.2.6 Cruce Carrera 24 con Calle 23

Con la generación del par vial y el anillo de transporte publico, se hace necesario la proyección de la calle 23, como también la implementación de estaciones .

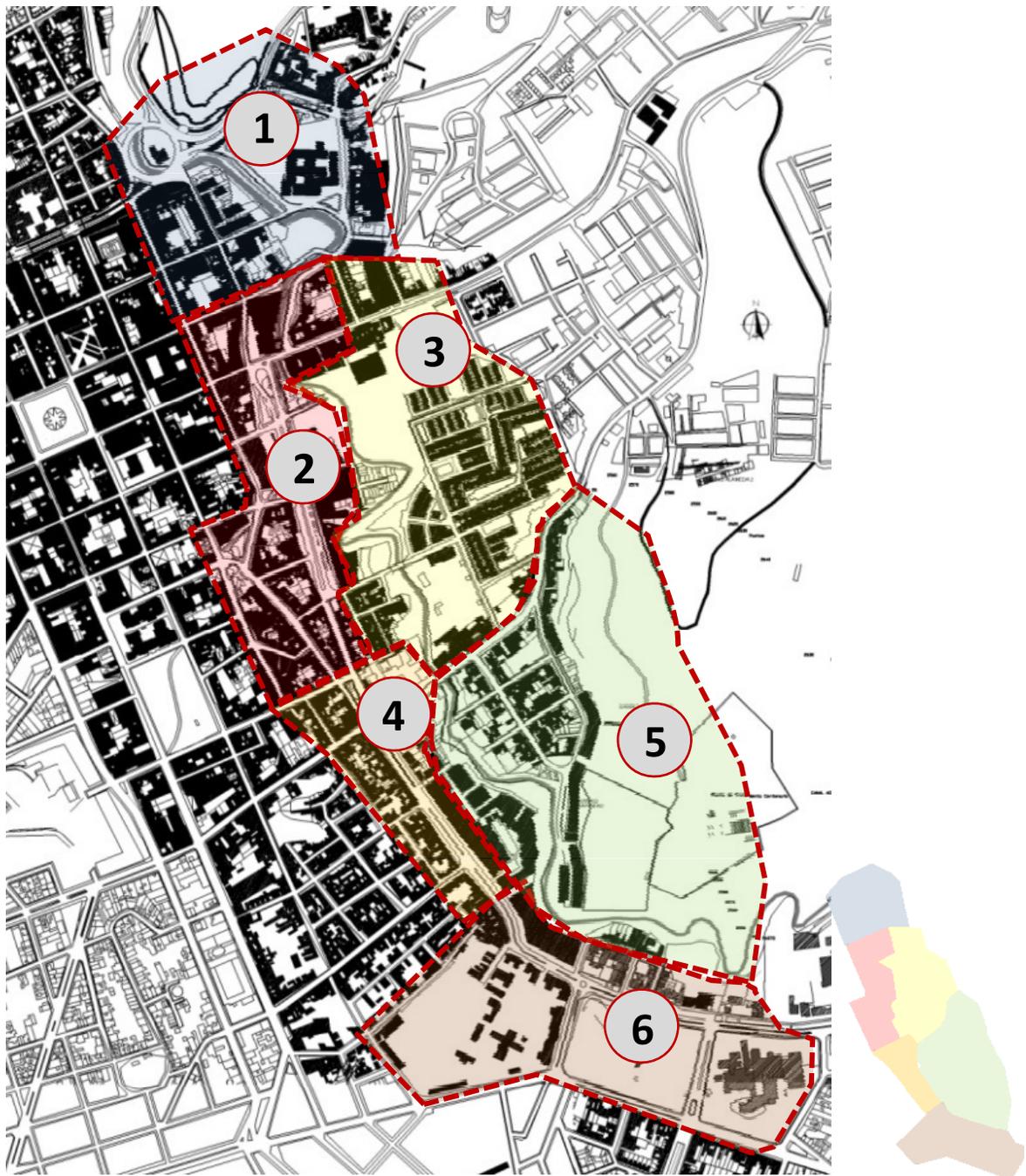


9.3 Movilidad Peatonal

Se propone un anillo para el SIT que bordea parte del centro historico de la ciudad y al interior de este, entre las calles 17 y la Av.Santander las vias adquieren caracter como peatonal restringidas, a escepcion de las carreras 24 y 25 y las calles 18 y 19, de caracter netamente peatonal. De esta manera se disminuye el transito vehicular y se presta mayor importancia a los flujos peatonales.

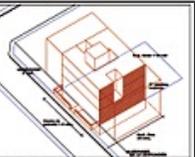
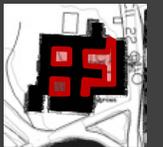
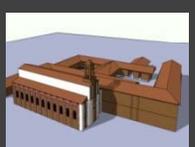
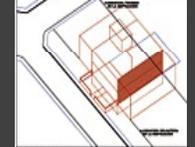
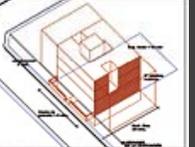
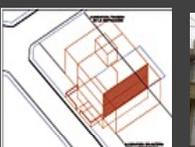


9.4 Morfología

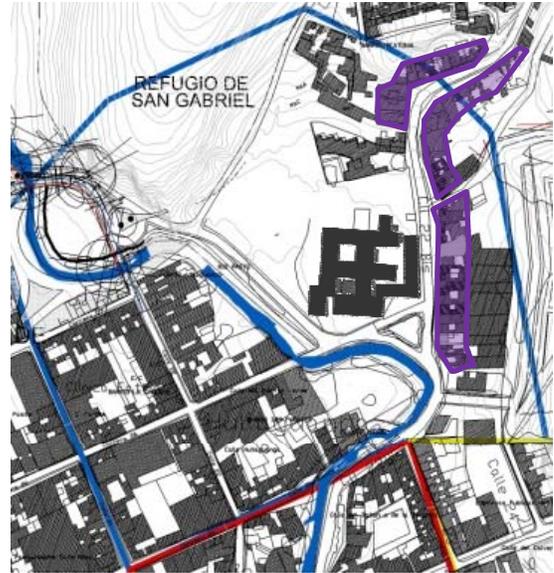


La propuesta de morfología en el sector de intervención, se hace teniendo en cuenta las características de los diferentes sectores identificados anteriormente, se pretende implementar un tipo de manzana acorde a las necesidades de cada uno.

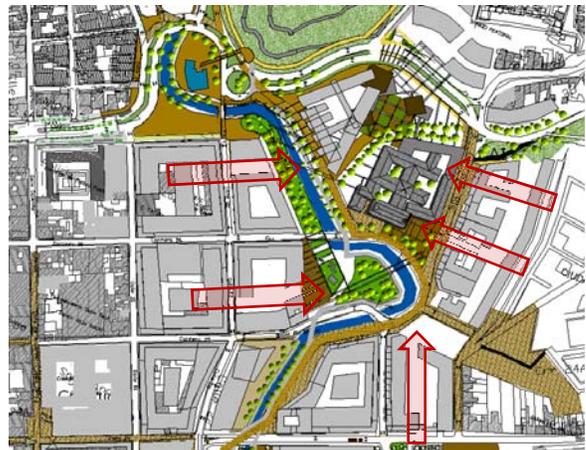
9.4.1 Sector 1

Manzanas	Tipo edificatorio	Naturaleza
 Lineales	 Adosadas en hilera	 Unifamiliar 1,2 y 3 pisos
 Edificaciones singulares	 Edificación singular aislada	 Institucional Patrimonial 2 pisos
 Manzana irregular	 Adosadas en hilera	 Unifamiliar 1 y 2pisos
 Manzanas Cerradas con vacío central	 Bloque adosado	 Multifamiliar 5 pisos
 Manzanas Cerradas con vacío central	 Adosadas en hilera	 Unifamiliar 1,2 y 3 pisos

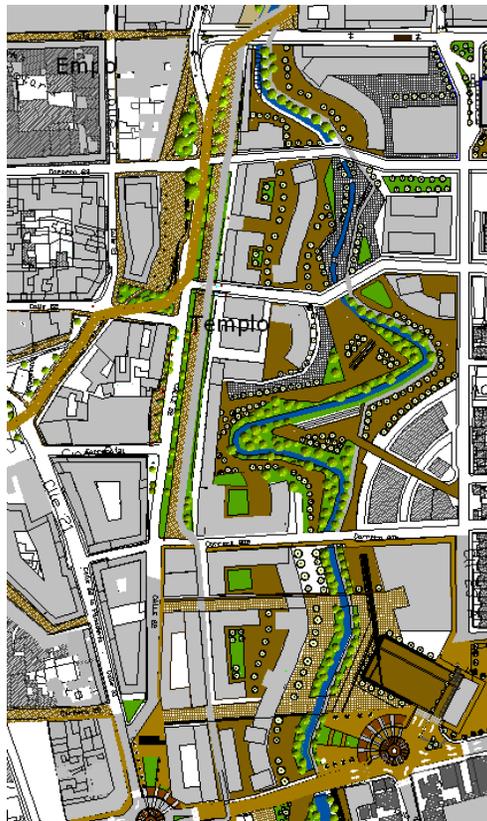
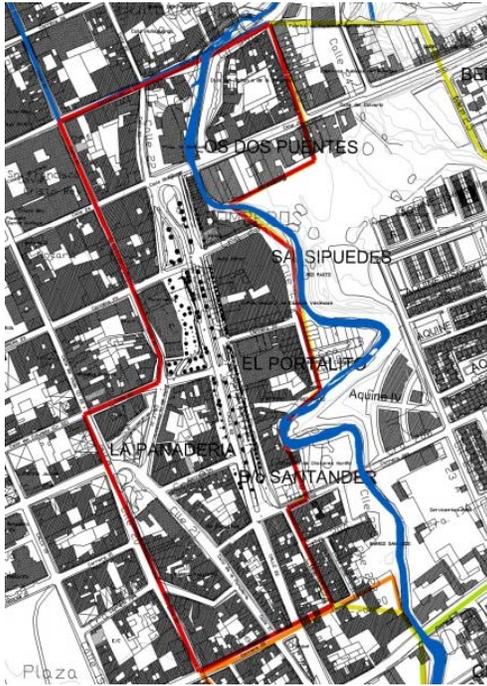
De igual manera, algunas de las manzanas generan centros que se utilizarán como espacio público o espacios de esparcimiento cultural, según el caso.



Se generan manzanas abiertas que garantizan la PERMEABILIDAD hacia el río y el conjunto de “La Milagrosa”



9.4.2 Sector 2

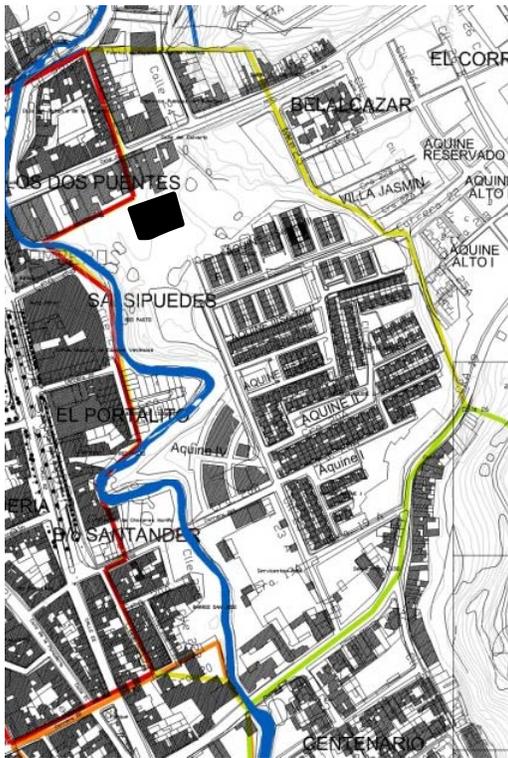


Manzanas	Tipo edificatorio	Naturaleza
Bloque adosado en centro de manzana	Multifamiliar 6 pisos	
Manzanas cerradas	Adosadas en hilera	Unifamiliar 1 y 2 pisos
	Adosadas en hilera Unifamiliar 1,2 y 3 pisos	

En este sector, se paramenta al rio mediante una plataforma, la cual tendrá uso prioritariamente comercial y sobre la cual se elevan bloques de vivienda a diferente altura, con el fin de manejar de mejor manera la Asoleación.



9.4.3 Sector 3



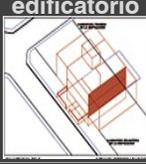
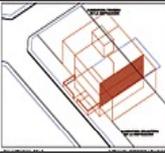
Manzanas	Tipo edificatorio	Naturaleza
Lineal en borde de vía	Adosadas en hilera	Unifamiliar 1,2 y 3 pisos
Polígono de vivienda	Bloque aislado	Multifamiliar 6 pisos
Lineal	Adosadas en hilera	
Manzana irregular	Adosadas en hilera	Unifamiliar 1,2 y 3 pisos

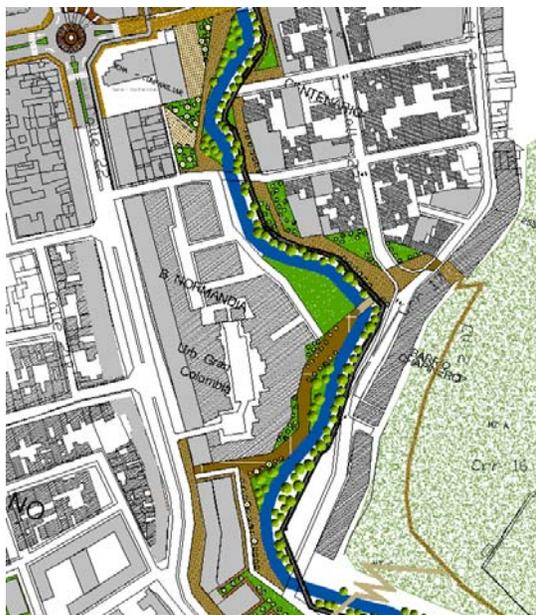
Se propone vivienda en baja altura para conservar el perfil que conforman el conjunto de Los Aquines y el Barrio el Centenario



9.4.4 Sector 4



Manzanas	Tipo edificatorio	Naturaleza
		
Cerrada	Adosadas en hilera	Unifamiliar 1,2 y 3 pisos
		
B. NORMANDI Urb. Gran Colombia	Adosadas en hilera	Unifamiliares y multifamiliares 1 a 4 pisos



Comprende el corredor de la Av. Colombia, se propone a cada lado de este corredor vivienda mixta en altura, no superior a 5 pisos, pues el perfil de vía no es lo suficientemente ancho como para generar una amplia perspectiva al peatón



9.4.5 Sector 5

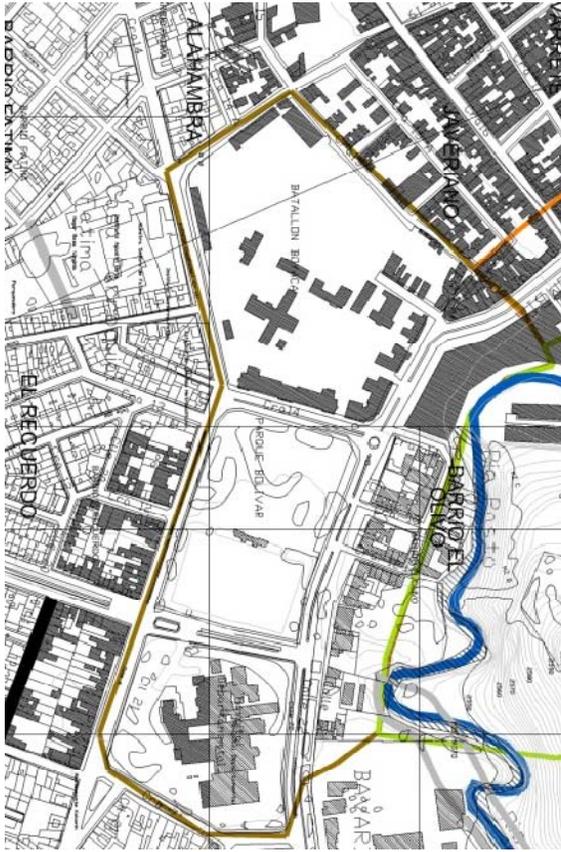


Manzana	Tipo edificatorio	Naturaleza
Lineal	Adosadas en hilera	V. Multifamiliar 4 pisos
Cerrada	Adosadas en manzana cerrada	Unifamiliar 2 pisos
Cerrada	Bloque adosado	Multifamiliar 6 pisos

Este sector comprende el Barrio El Centenario que contiene varios elementos de conservación, la propuesta consiste en llenar vacíos urbanos, con vivienda en baja altura, consolidando al barrio con uso residencial y un lenguaje volumétrico uniforme



9.4.6 Sector 6



Manzanas	Tipo edificatorio	Naturaleza
Edificaciones singulares	Bloques aislados	Institucional 2 pisos
Cerrada	Adosadas en manzana cerrada	Unifamiliar 2 pisos
Edificaciones singulares	Bloque aislado	Institucional 6 pisos



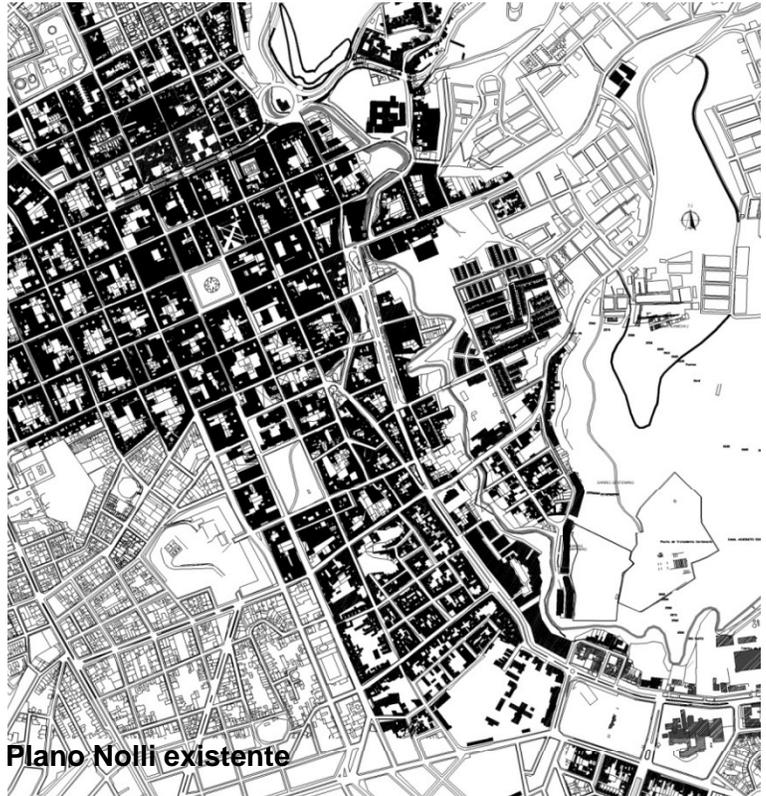
Se Conforman una SUPER MANZANA que contiene el nuevo CAM , un colegio para el sector, vivienda en altura y espacio publico , marcando un recinto que se relaciona con la propuesta de PARQUE LINEAL RIO PASTO.

Recintos urbanos

Tres recintos urbanos consolidados forman parte del sector con un alto valor patrimonial: La Milagrosa con el parque recreativo Hullaguanga, avenida Santander y la iglesia la Panadería.

El parque Bolívar da comienzo a una serie de recintos que forman parte del eje oriental.

La presente intervención urbana tiene como fin, respetar los recintos urbanos de carácter patrimonial y formar al costado izquierdo del río Pasto nuevas manzanas que llenen los vacíos urbanos y reemplacen los usos conflictivos que el lugar actualmente presenta.



Plano Nolli existente



Plano Nolli propuesto

9.6 Equipamiento

Criterios de Ubicacion

Los equipamientos propuestos se basan en las necesidades y a las características de cada una de las centralidades identificadas con anterioridad.

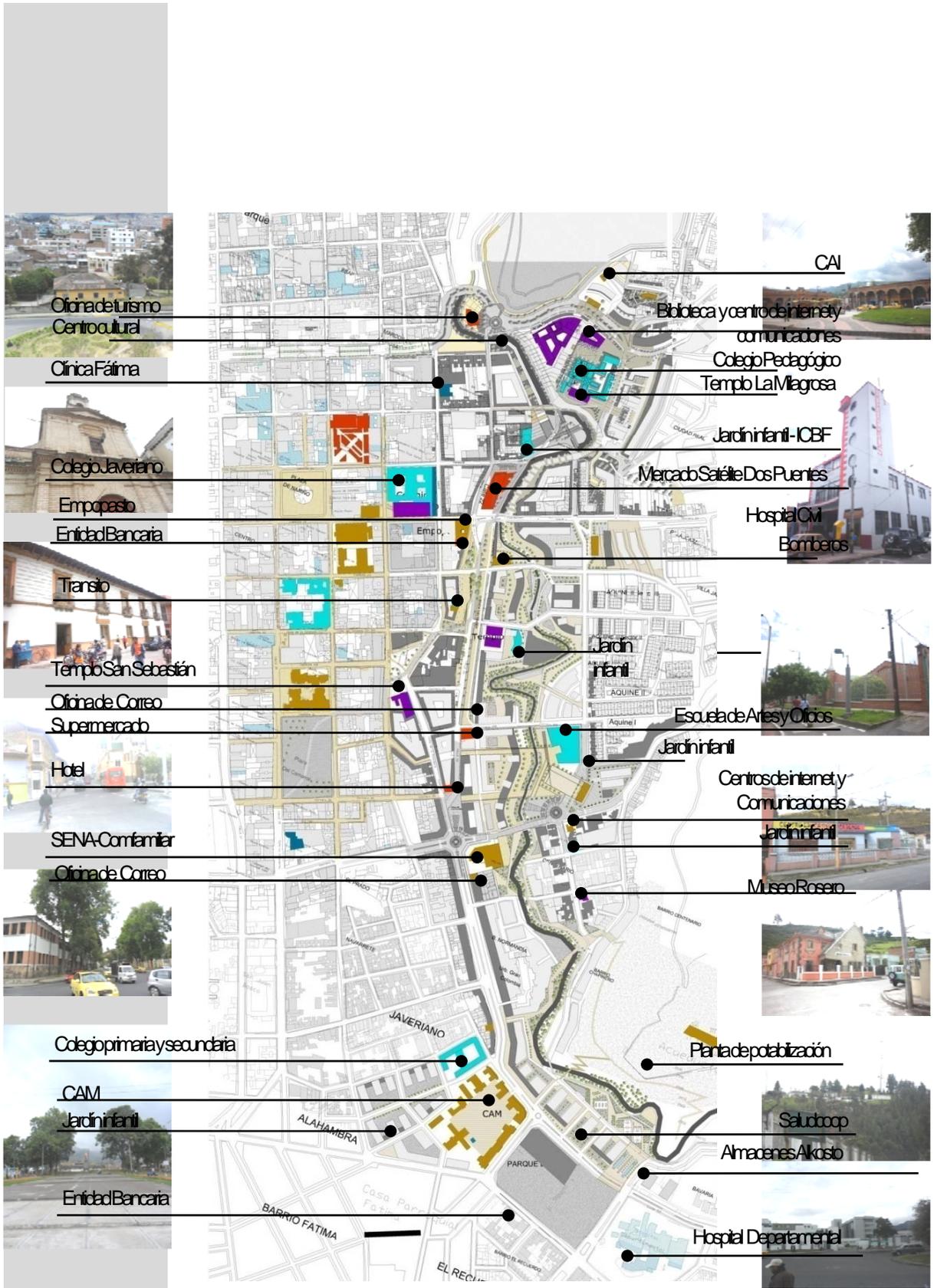
Uso	Equipamiento	Cantidad	Existentes	M ² /unidad	Demanda Total	Demanda Cubierta	Requerido(s)	Radio de Uso	Localización
Educación	Jardin Infantil	5	3	810	800	450	2	350	Sectores 1,2,3 y 5
	Primaria	3	2	4000	1675	1000	1	350	Sector 1 y centro
	Secundaria	1	2	6000	900	650	1	670	Sector 1 y centro
	Escuela Tecnica	1	0	6000	300	0	1	Ciudad	Sector 3
Salud	Clinica	1	1	-	9 consultorios	Clinica fatima	0	670	Centro
	Hospital	1	1	-	23 Camas	H. Dptal - H. Civil	0	1340	Sector 6
Administración	CAM	1	0	670	33500	0	1	Ciudad	Sector 6
	Bomberos	1	1	-	33500	1	0	3000	Sector 2
	Correo	3	1	130	400 m ²	1	2	Sector Ciudad	Sectores 2 y 4
	Café Internet	7	5	30	70	50	2	Sector Ciudad	Sectores 2,3,5 y 6
	Policia y Transito	1	1	150	1	1	1	Ciudad	Sector 2
	Planta Potabilizadora	1	1	-	33500	33500	0	Ciudad	Loma del Centenario
Comercial	Entidad Bancaria	1	0	900	33500	0	1	Ciudad	Sector 2
	Mercado	1	1	3500	70 puestos	50 puestos	20 puestos	Sector Ciudad	Sector 2
	Hotel	1	0	750	33 camas	0	1	Ciudad	Centro
	Supermercado	1	0	800	33500	0	1	500	Sector 2
	Comercio en General	-	-	-	5025 m ²	2800	2225 m ²	Sector Ciudad	Sectores 2 y 4
Recreación y Cultura	Recreacion Infantil	2	1	5000	15000	8500	6500 m ²	Sector Ciudad	Sectores 1 y 6
	Biblioteca	1	0	4000	13400	0	1	Sector Ciudad	Sector 1
	Centro Cultural	1	0	6500	800	0	1	Ciudad	Sector 1
	Templos	3	3	1000	3	2	1	500	Sector 2

Nuevo Propuesto

Nuevo

Existente

Equipamiento/Localizacion	Acceso				Modalidad			Ambiente			Identidad			Calidad			Restr.									
	Regional	Alto Medio	Site	Local	Autobus	Automovil	Bicicleta a pie	Tranquilo	Blanco	Asociativo	Temperado	Facil de identificar	Facil de vincular	Distribuido	Anonimo	Privado	Compartido	Tranquilo	Activo	Seguro	Espacio abierto	Separado	Intensivo	Extensivo	Positivo	Positivo
Educación	Jardin Infantil																									
	Primaria																									
	Secundaria																									
	Escuela Tecnica																									
Salud	Clinica																									
	Hospital																									
Administración	CAM																									
	Bomberos																									
	Correo																									
	Café Internet																									
	Policia y Transito																									
	Planta Potabilizadora																									
Comercial	Entidad Bancaria																									
	Mercado																									
	Hotel																									
	Supermercado																									
	Comercio en General																									
Recreación y Cultura	Recreacion Infantil																									
	Biblioteca																									
	Centro Cultural																									

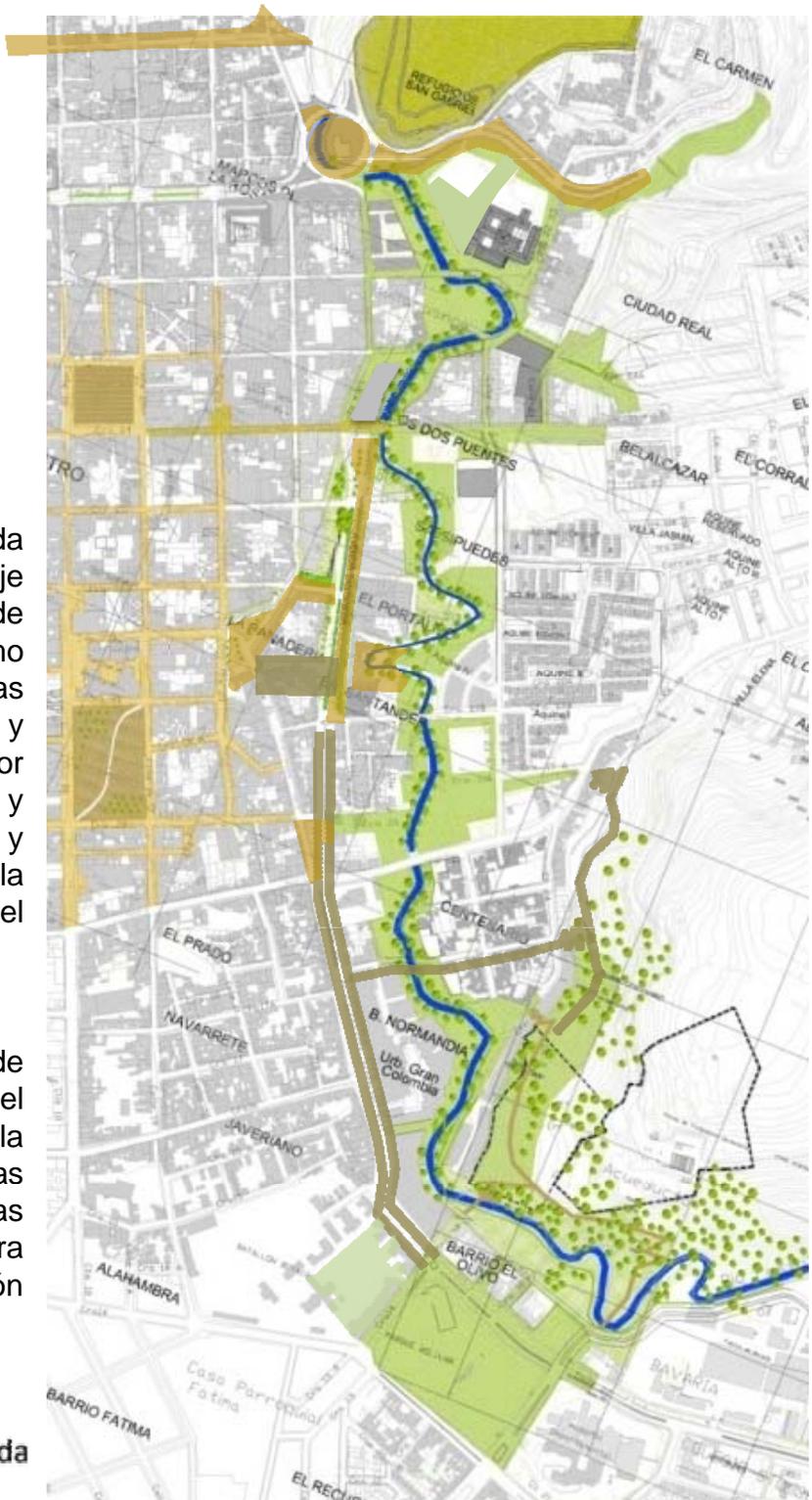


9.7 Ambiental

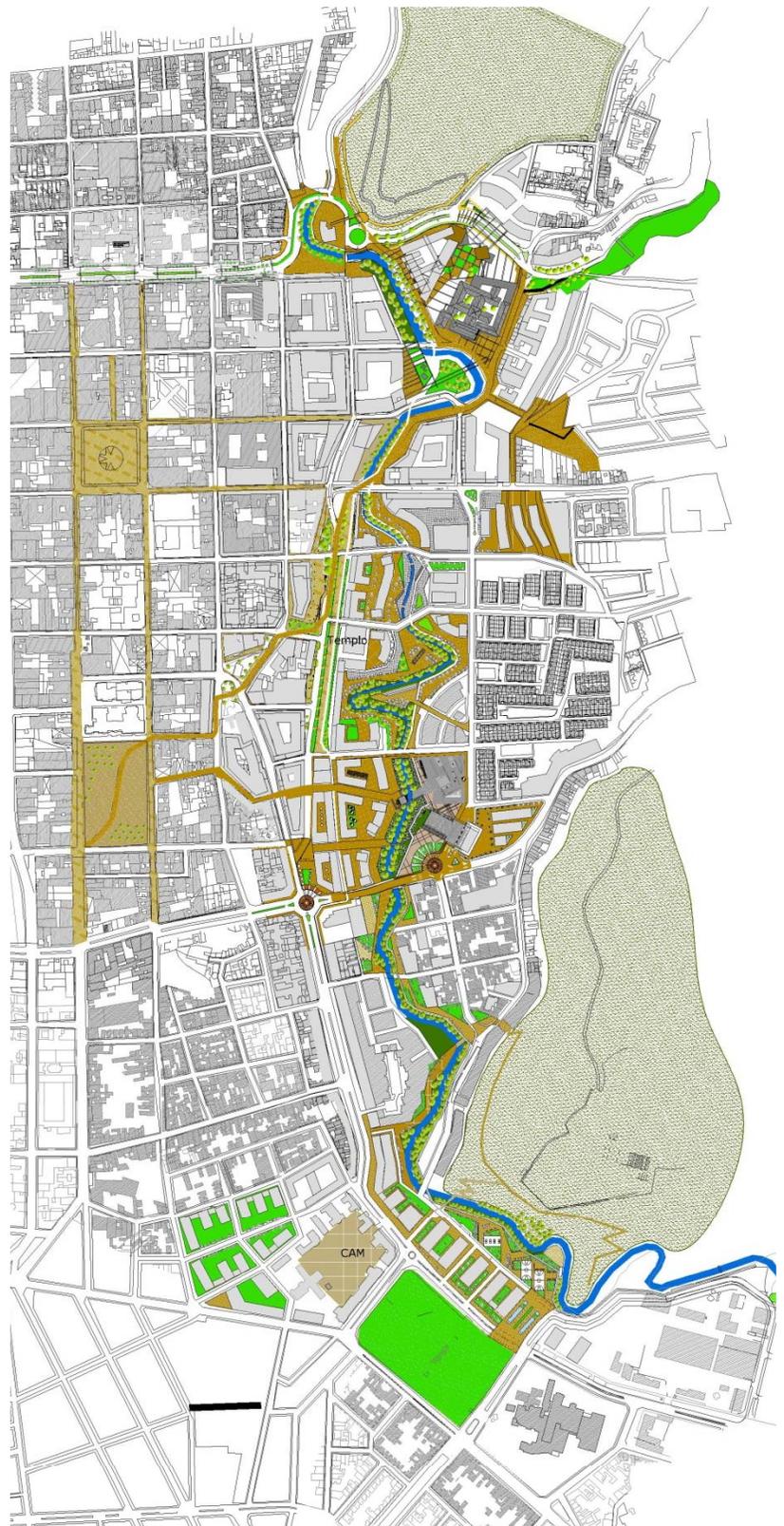
Se busca recuperar la ronda del río Pasto como un eje ambiental estructurante de espacio público, como elemento conector de las lomas de Tescual y Centenario, generar mayor cantidad de áreas verdes y reforestar la ronda del río, y las lomas, así como la presencia de fitotectura en el espacio público.

Generar mayor área de esparcimiento para el peatón en el centro de la ciudad (zonas semipeatonalizadas y zonas peatonales) y sobre la riberas del río, con la conformación del parque lineal.

-  Parque Lineal
-  Área semipeatonalizada
-  Sendero peatonal



9.8 Propuesta General Urbana





10. PROYECTO ARQUITECTONICO ESCUELA DE ARTES Y OFICIOS

10.1 Referentes



11.1.1 La Ópera de Oslo

La Ópera de Oslo (en noruego, Operahuset), levantada frente al fiordo de Oslo, la capital de Noruega es el centro de artes escénicas más importante de este país.

Se inauguró en 2008 y fue diseñada por el estudio de arquitectura noruego Snøhetta, autor de otros proyectos como la embajada noruega en Berlín y la Bibliotheca Alexandrina en Alejandría, Egipto.

Un fiordo es un barranco excavado por un glaciar que luego ha sido invadido por el mar, dejando agua salada. Normalmente son estrechos y están bordeados por empinadas montañas, que nacen bajo el nivel del mar.



Inspirado en un témpano emergiendo del mar, está íntegramente revestido con mármol blanco de Carrara y cristal.

La Opera de Oslo será el primer edificio de la opera del mundo en que los visitantes podrán pasearse sobre el techo.



Los planos inclinados, las superficies recorribles y la sensación de que el edificio emerge desde su entorno, son las características a tener en cuenta y ser aplicadas en la Escuela de Artes y Oficios.

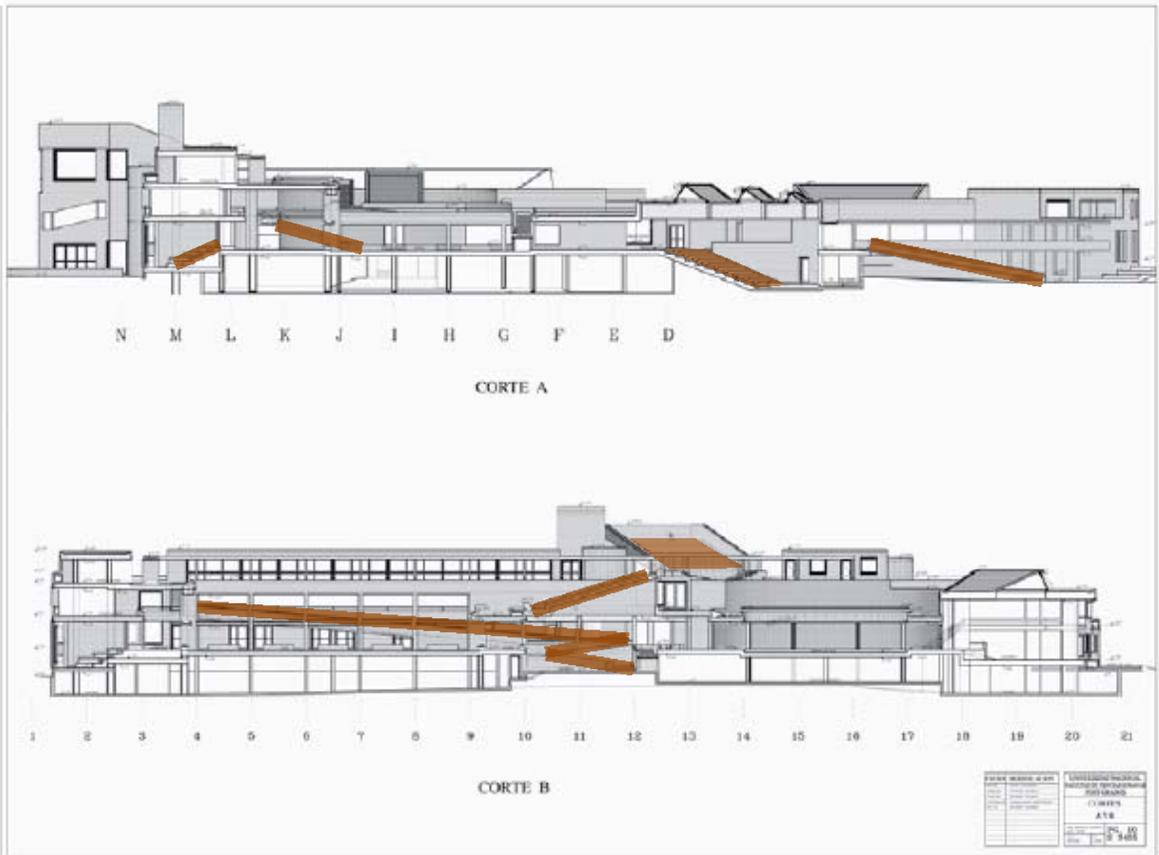
10.1.2 Edificio de Posgrados de la Facultad de Ciencias Humanas

El edificio de Posgrados de la Facultad de Ciencias Humanas, esta situado en la Ciudad Universitaria de la Universidad Nacional de Colombia. Todas sus dependencias están organizadas alrededor de tres patios o espacios abiertos, y de un vestíbulo central que comunica , por el norte, con la sala de lectura, atravesando un patio circular y espejo de agua, por el occidente con los salones de exposiciones y con un espacio multiuso rodeado por una rampa que comunica con la cafetería en el piso inferior y con los jardines en los pisos superiores, por el sur con las aulas, las salas de seminarios y dos auditorios con capacidad para 140 y 350 personas. Estos auditorios tienen también acceso al exterior por medio de una rampa-escalera.



El segundo piso contiene 4 auditorios, 8 salas de seminarios y un vacío sobre la galería del primer piso. Se accede por medio de rampas y escaleras. Es posible también llegar desde el exterior iniciando un recorrido por los jardines. En el tercer piso, se encuentran las dependencias de los investigadores y un auditorio al aire libre, dos apartamentos para profesores invitados y una terraza jardín, a la cual se accede desde el primer y segundo piso por medio de rampas , tanto interiores como exteriores. En este recorrido se va descubriendo la arborización de la Ciudad Universitaria y la silueta de las montañas de Bogotá. Espejos de agua rodean el edificio, varias atarjeas atraviesan el patio central y el patio de entrada.



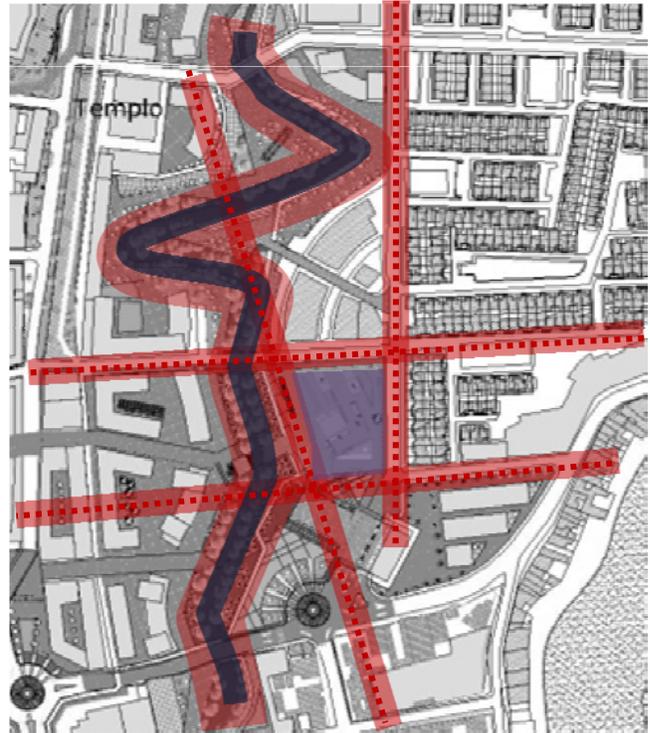
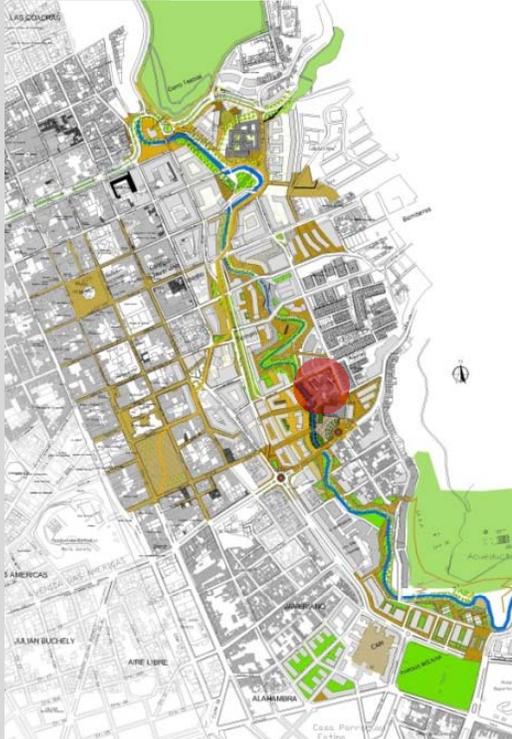


La configuración de los patios y su relación con los espacios circundantes y la manera en que el usuario puede recorrer el edificio, experimentándolo y descubriendo la configuración de los espacios y en ocasiones la relación que tienen éstos con el exterior, son los elementos que aportan para la concepción del proyecto arquitectónico.



10.2 Conceptualización

10.2.1 Localización



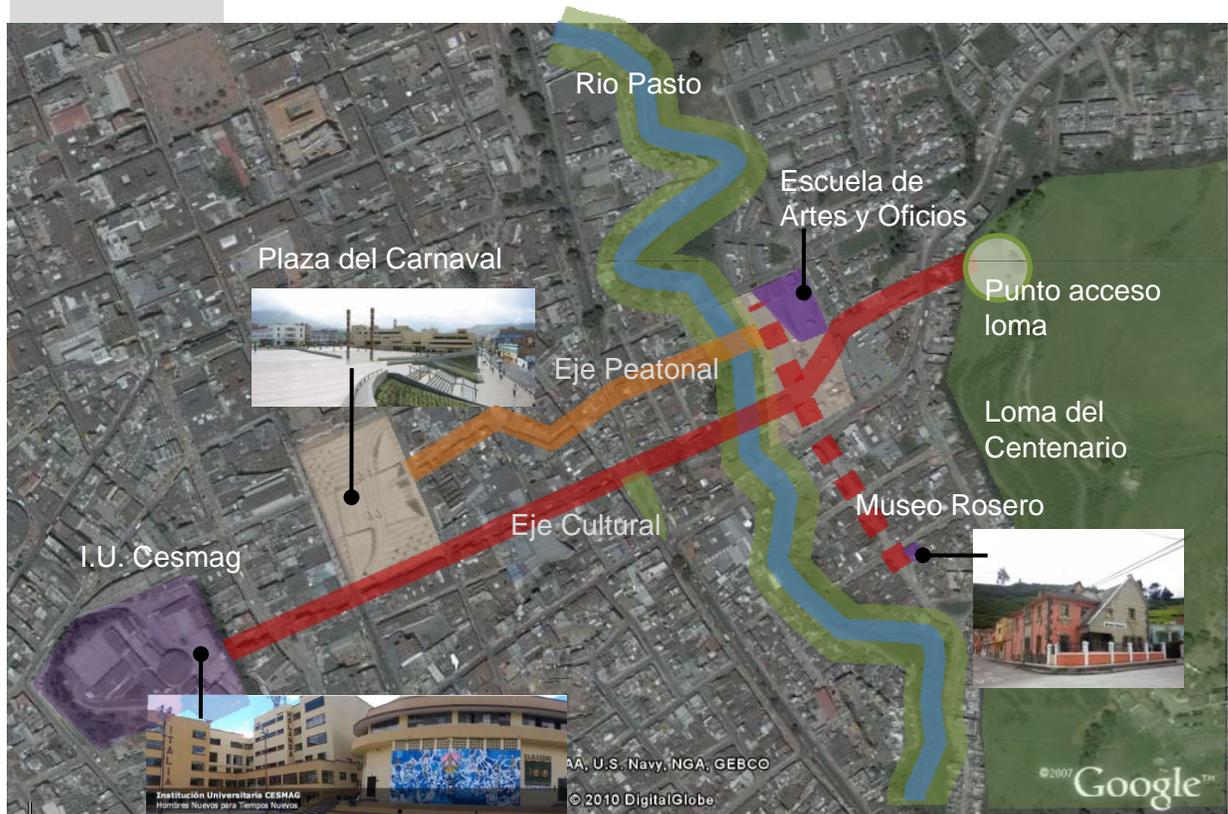
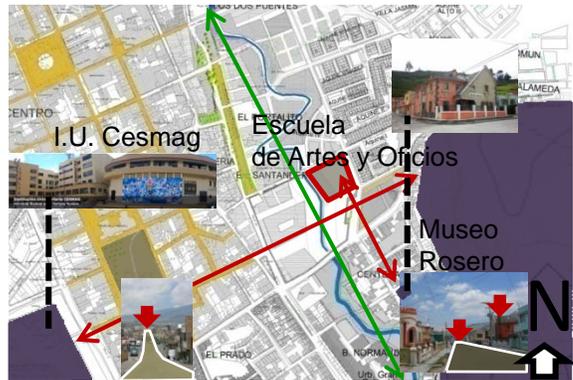
La escuela se ubica en el parque lineal, formando un punto de tensión, que junto con el Centro Cultural del Carnaval generan un importante eje de tensión. El área ocupada se delimita por ejes físicos y virtuales que nacen a partir de la malla vial, la paramentación, como también a partir de el área de restricción por inundación del **Rio Pasto**.



El lote en donde se ubicara la Escuela, actualmente es utilizado por bombas de gasolina, equipamiento que genera conflicto en el sector de carácter residencial

10.2.2 Ejes

La Escuela se ubica en un sector del **parque lineal** en donde se cruzan una serie de ejes pertenecientes a instituciones de tipo cultural como el **Museo Rosero**, una institución de tipo educativo **I.U. Cesmag** y un elemento de espacio publico **La Plaza del Carnaval**, la plaza ubicada al frente de la Escuela tiene la función de recibir no solamente al flujo peatonal proveniente de estos ejes sino también a los usuarios del sistema de trasporte publico que vienen o se dirigen a la **Estación de Buses**.



10.2.3 Entorno



Paisajísticamente la **Loma del Centenario**, es el elemento mas relevante dentro del entorno inmediata, siendo además un limite urbano y un referente a nivel de ciudad.

color

Predominan en el sector : El gris del pavimento, El verde del paisaje y el Terracota de las fachadas de las casa vecinas



textura

Se destaca el sector de “Los Aquines” pues la mampostería en la que están construidas estas viviendas les dan una imagen característica en el sector, así como la Loma del Centenario y su gran cantidad de área verde.

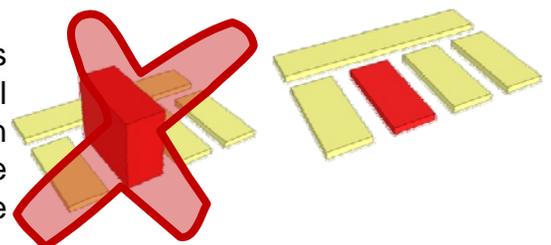




El LUGAR se caracteriza por tener un uso netamente residencial, salvo la locación de la bomba de gasolina de la Corporación de Transportadores de Nariño, que será reemplazada por la Escuela de Artes y Oficios

alturas

Se pretende que la escuela no sobrepase los dos niveles de altura, pues el entorno en el cual se emplazara es en su gran mayoría un sector residencial, por esta razón se debe conservar el perfil de baja altura que prevalece en los barrios **Los Aquines** y **El Centenario**.



10.2.4 Parámetros de Diseño



pintura



dibujo



gastronomía



ebanistería



escultura



tejido

USUARIO

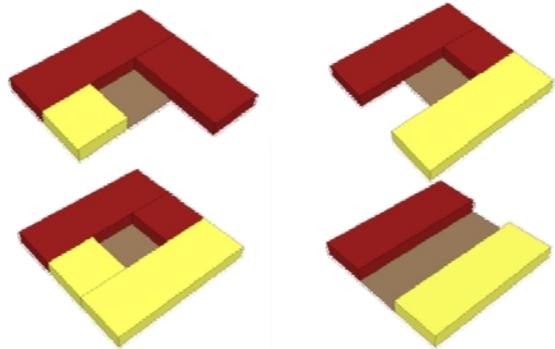
No se restringe el uso a cualquier tipo de usuarios, siendo la escuela apta para adultos, ancianos, discapacitados y niños.



USUARIO	DESCRIPCION
USUARIOS DIRECTOS	Niños a partir de los 10 años, bachilleres, adultos, población de tercera edad, discapacitados de la ciudad de Pasto como del departamento de Nariño.
USUARIOS INDIRECTOS	Personal administrativo, docentes, personal de aseo y seguridad.
USUARIO OCACIONAL	Habitantes del sector, (comunas 1,2,10 y 11), turistas

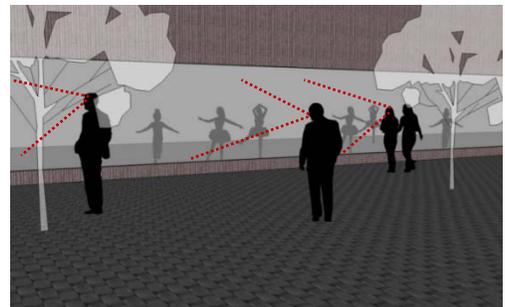
PATIO

Los espacios principales como también algunos espacios complementarios, se organizarán entorno a patios, puntos de encuentro y acceso, así como elementos que permitan la entrada de luz a estos espacios.



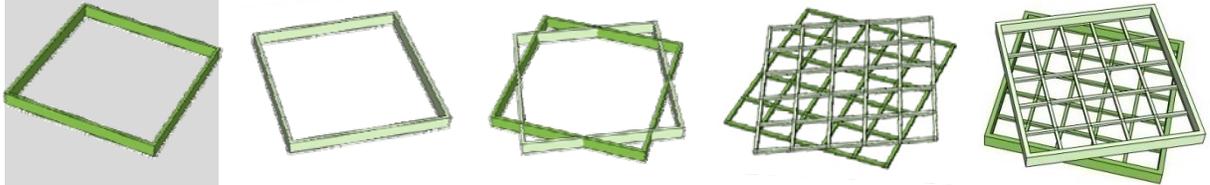
PERMEABILIDAD VISUAL

Se busca que las actividades a realizar dentro de la escuela tengan relación con el entorno inmediato, los transeúntes, así como con los mismos integrantes de la escuela



G E O M E T R I A

La estructura básica del proyecto parte de tener 2 elementos que se direccionan en diferente sentido. Por una parte se encuentra el **polígono del lote** en donde se ubicara, por otro lado la retícula que nace a partir de la conformación del **patio de acceso** y el **patio central principal**.



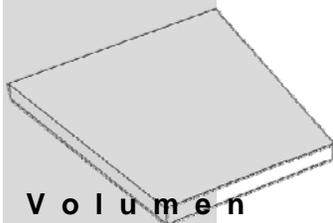
Mientras el perímetro del lote conforma también el perímetro del proyecto, la retícula formada a partir de los patios conforman los principales espacios de la Escuela, las aulas. Las áreas que resultan del cruce de estas dos geometrías se utiliza en mayor parte como terrazas publicas.



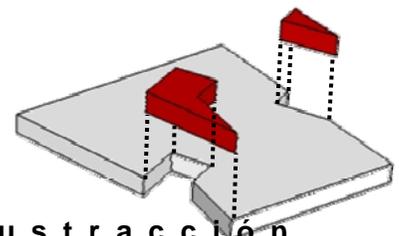
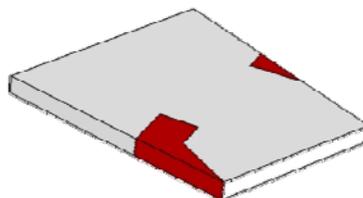
E S P A C I O P U B L I C O

El volumen ocupa toda el área disponible del lote delimitado por los paramentos y la amenaza de ronda hídrica del Rio Pasto.

Se sustrae porciones de volumen que marcan una mayor relación con el ESPACIO PUBLICO, por una parte se marca el acceso principal y por el otro una mayor relación peatón - edificio.



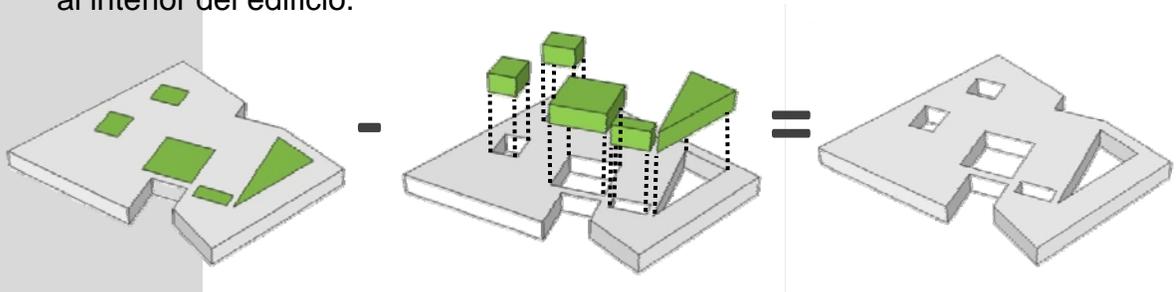
Volumen



Sustracción

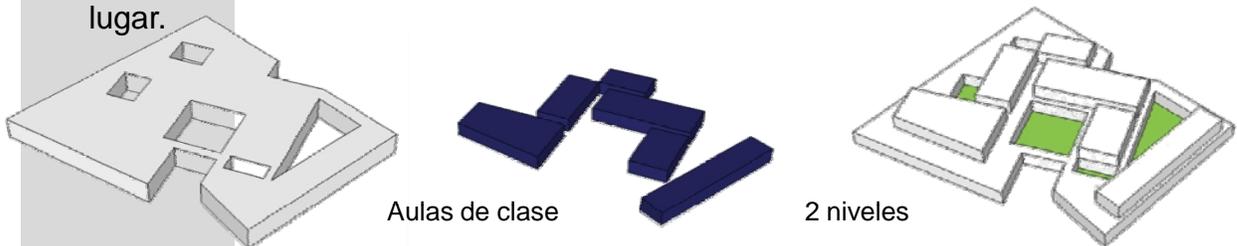
PATIOS

De igual manera se sustraen porciones de volumen para así generar una serie de patios que facilitaran la iluminación y aportaran al interior de la Escuela una espacialidad acorde a este tipo de equipamiento. Además estos patios ayudaran a traer la idea de espacio publico y áreas verdes al interior del edificio.



NIVELES

El requerimiento de área hace que el edificio sea de mas de 1 sola planta, llegando al tope de 2 pisos, pues el entorno residencial inmediato así lo determina, la idea es que la escuela no se implante de manera drástica en el lugar.



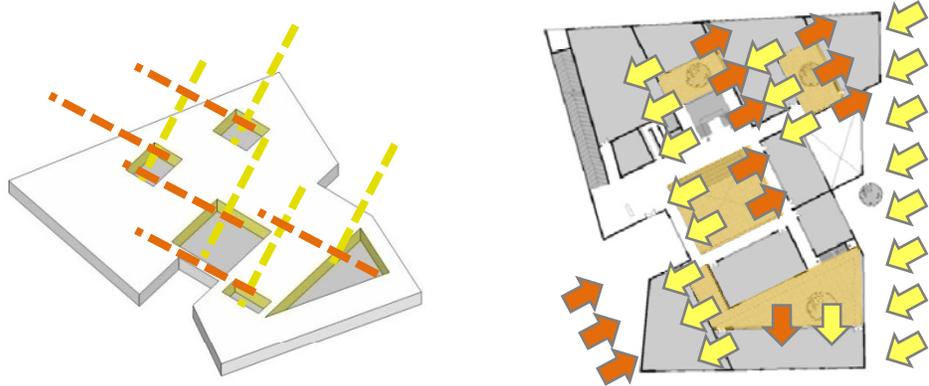
RELACION VERTICAL

Algunas cubiertas del edificio se inclinan y se hacen caminables, esto con el objetivo de relacionarlo aún mas con el entorno, dando la sensación de continuidad de espacio publico, y de aprovechar las terrazas y las vistas del entorno natural (Rio Pasto y Loma del Centenario)

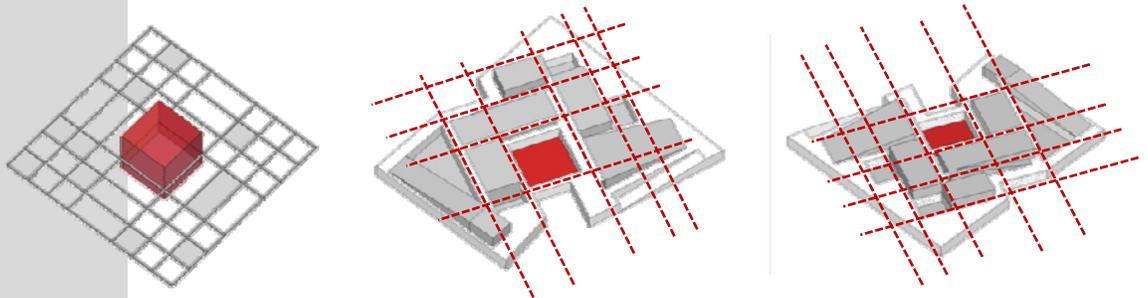


ASOLEACION

La conformación de patios no solo aportan espacialmente al proyecto sino que también permiten la entrada de mayor cantidad de luz a los espacios, la mayor cantidad de espacios se ubican entorno a un patio.



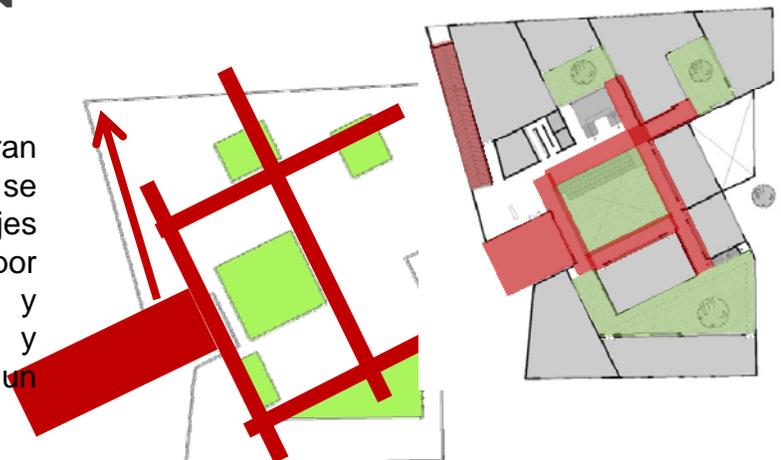
PATIO PRINCIPAL



El Patio central, que además está en deprimido, es el que estructura el resto de los espacios.

CONEXION

Los patios que se encuentran al interior de la Escuela se conectan por medio de ejes virtuales, pero también por una serie de corredores y zonas de circulación y permanencia, formando así un **sistema de patios**.



MIRADOR

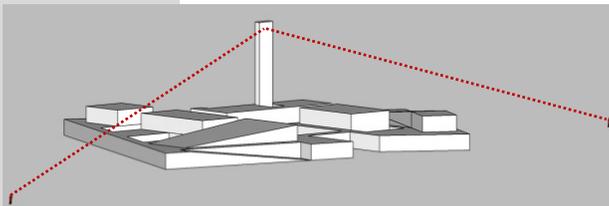


Es característico en la Ciudad de Pasto, la presencia de diferentes templos religiosos, resaltan en el paisaje urbano debido a la altura de sus pináculos y torres coronadas por cúpulas.



Se destaca en el sector el templo de San Sebastián o “La Panadería”, el cual tiene un alto pináculo que se puede observar desde distintos puntos de la ciudad.

El mirador de la Escuela de Artes y Oficios busca **romper la horizontalidad** del proyecto y además crear un punto de referencia, un **hito urbano** que permita localizar el proyecto desde cualquier punto cercano.



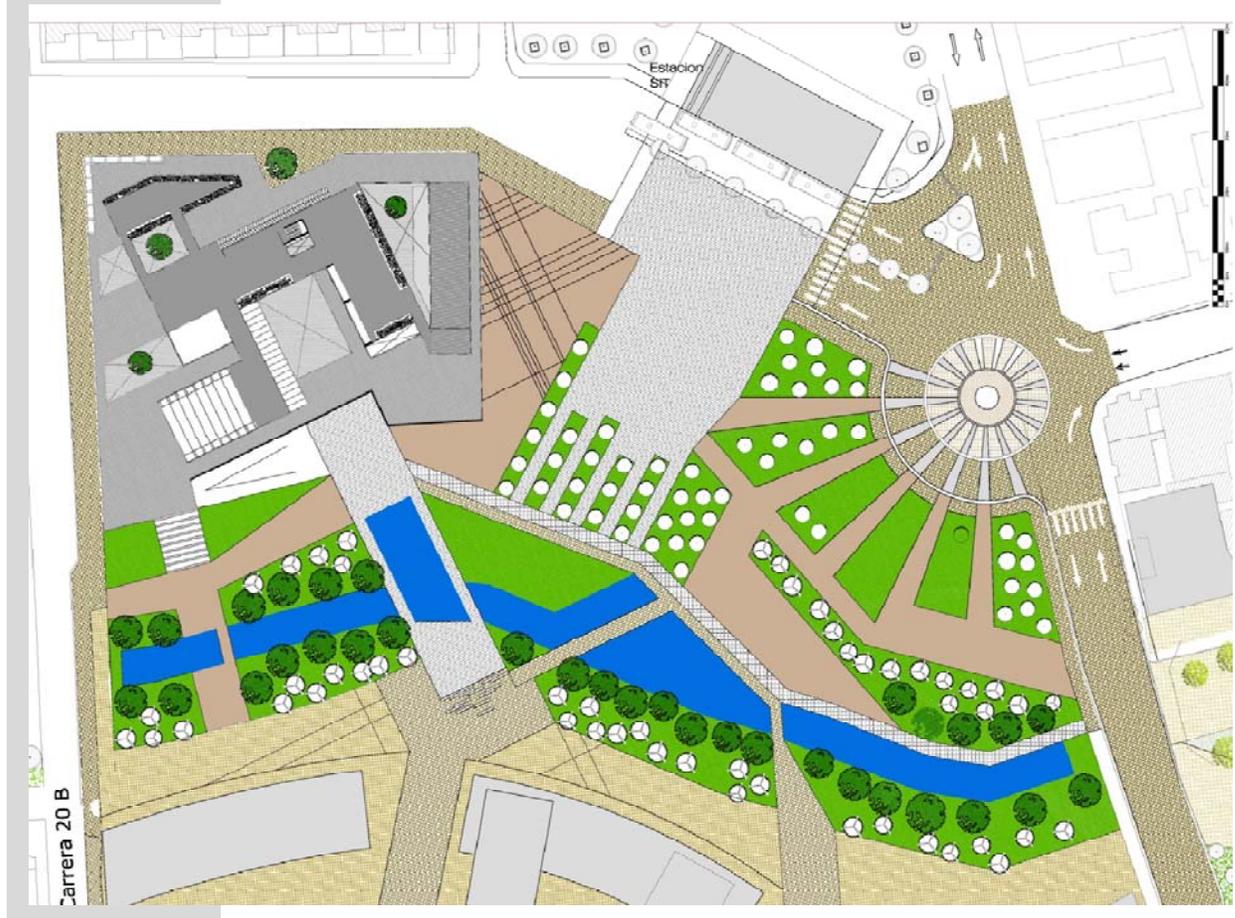
El mirador nace a partir de un patio ubicado en la segunda planta y es a la vez, un elemento que marca la entrada de **luz cenital** a un espacio de oración/meditación para los estudiantes, el **salón oscuro**.



10.3 Planimetría

10.3.1 Planta General

Implantación del proyecto con el entorno inmediato

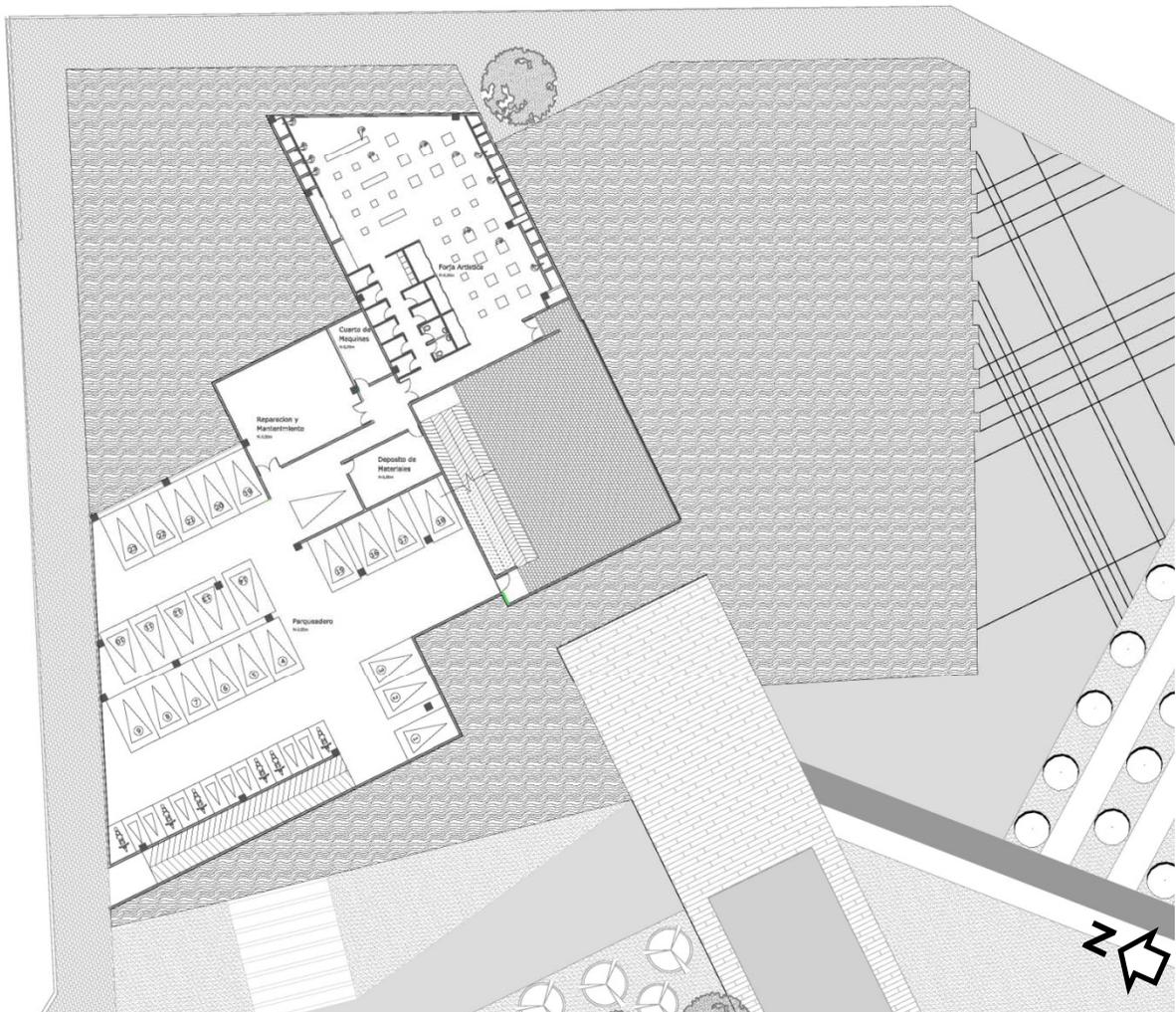


10.3.2 Planta de Parquaderos

N – 3,2 m

En este nivel se ubican dos de los usos que tienen mayor peso dentro del programa arquitectónico, el Parquadero con capacidad de 30 plazas, dirigido principalmente para docentes y personal administrativo, ya que el perfil de usuario de la escuela no contempla el uso de automóvil, y el taller de Forja Artística, que comprende un área de trabajo de doble altura.

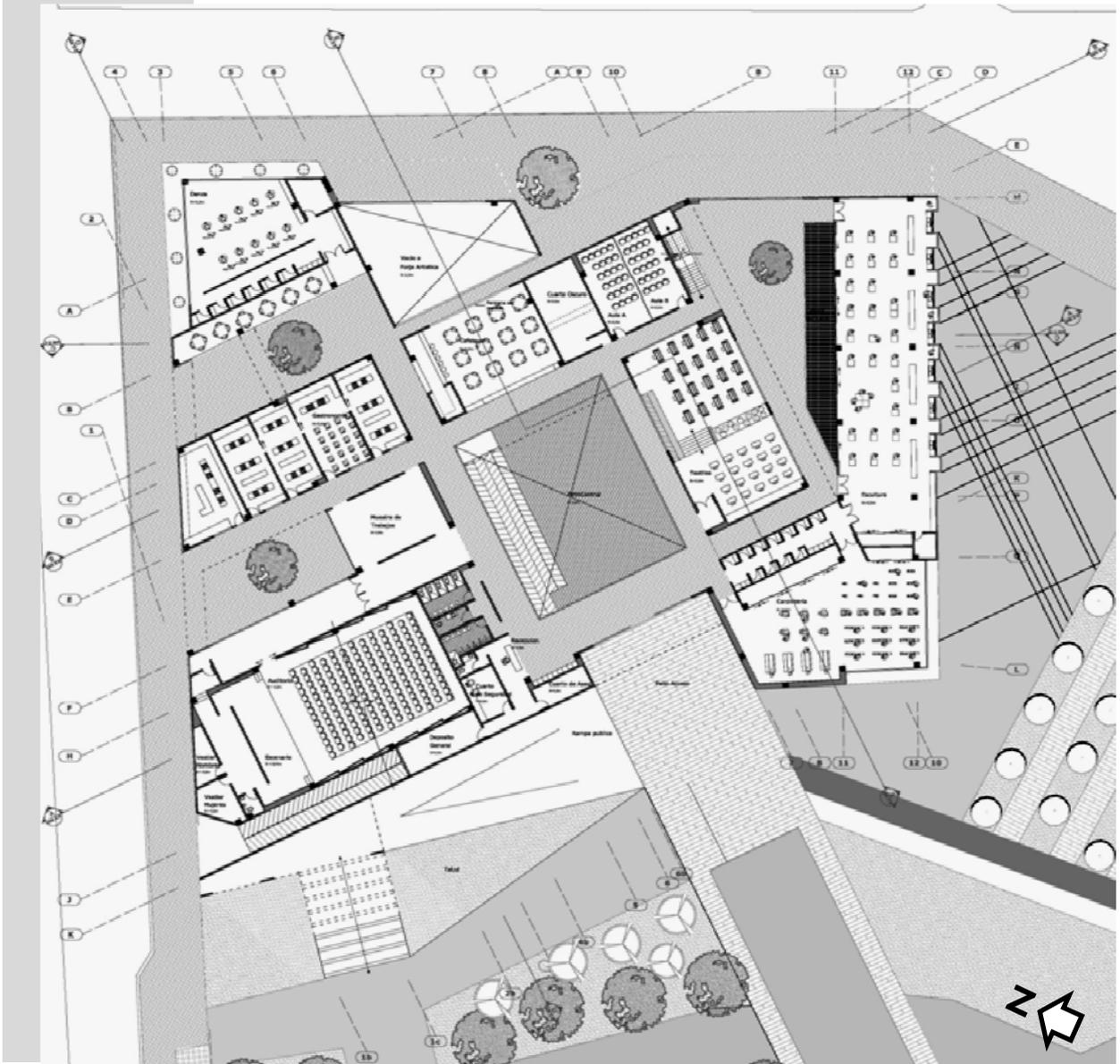
Se encuentra también el patio central, un espacio símbolo de el silencio y la nada, punto de partida para la creación, este patio estructura la geometría y disposición de los demás espacios.



10.3.3 Planta Primera

N +- 0,00 m

El patio central queda deprimido y en este nivel se generan tres patios más, todos con arborización y relación al exterior, y un patio más, el que marca el acceso principal al proyecto, la línea de paramentación se “quiebra” en algunos sectores, con el fin de vincular de mejor manera el espacio público con las actividades que se realizan al interior de la escuela.

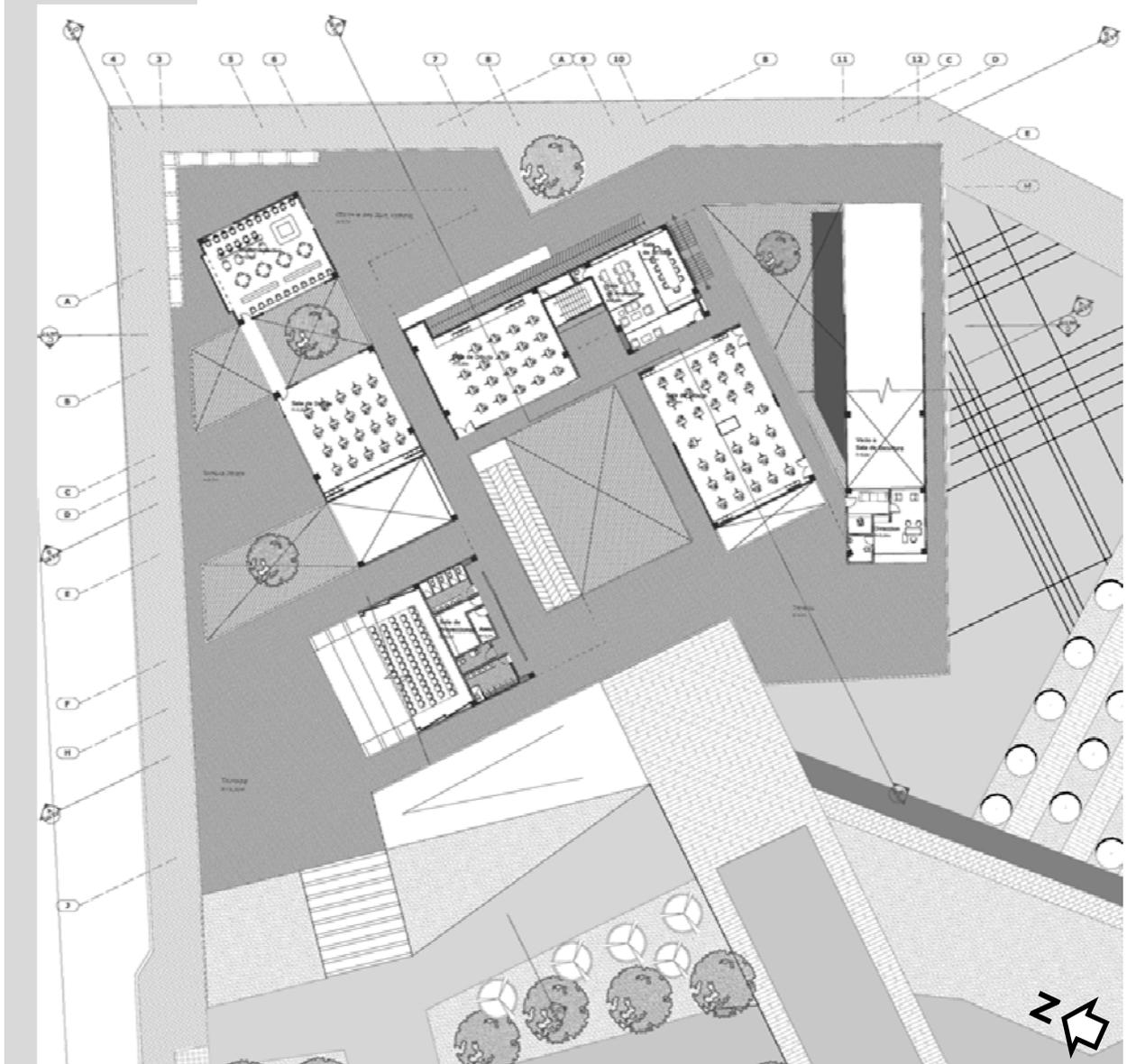


10.3.4 Planta Segunda

N + 3,2 m

En este nivel se ubican los Talleres mas livianos (dibujo y pintura), con la capacidad de realizar actividades al aire libre, un centro de documentación, una sala para profesores y la dirección de la escuela.

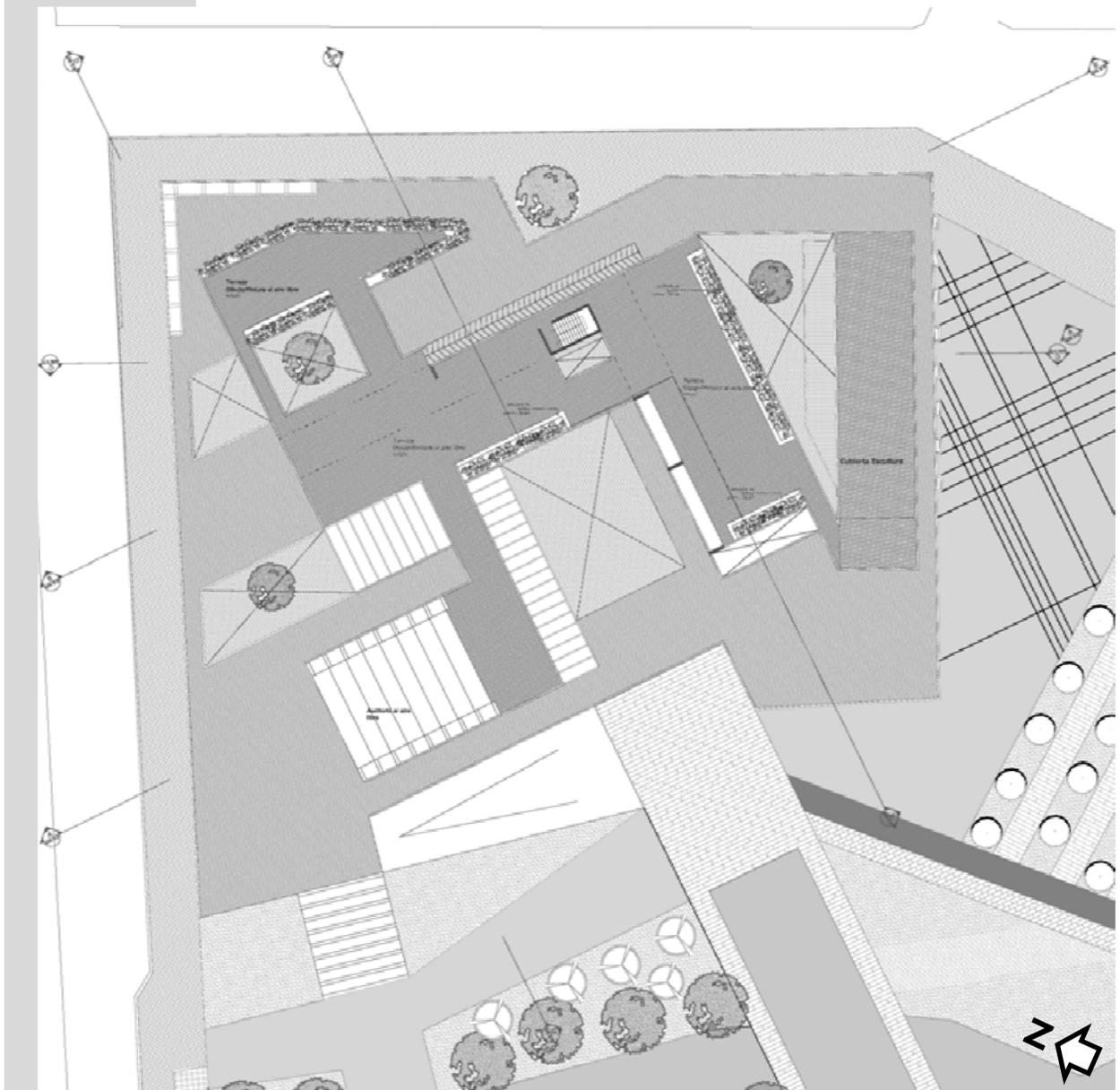
Existen tres puntos para acceder a las terrazas, una rampa y dos cubiertas inclinadas (taller de escultura y auditorio) todos al aire libre.



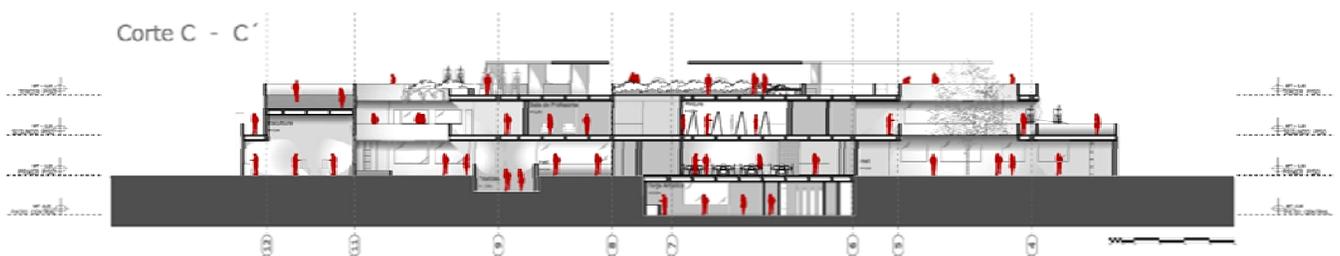
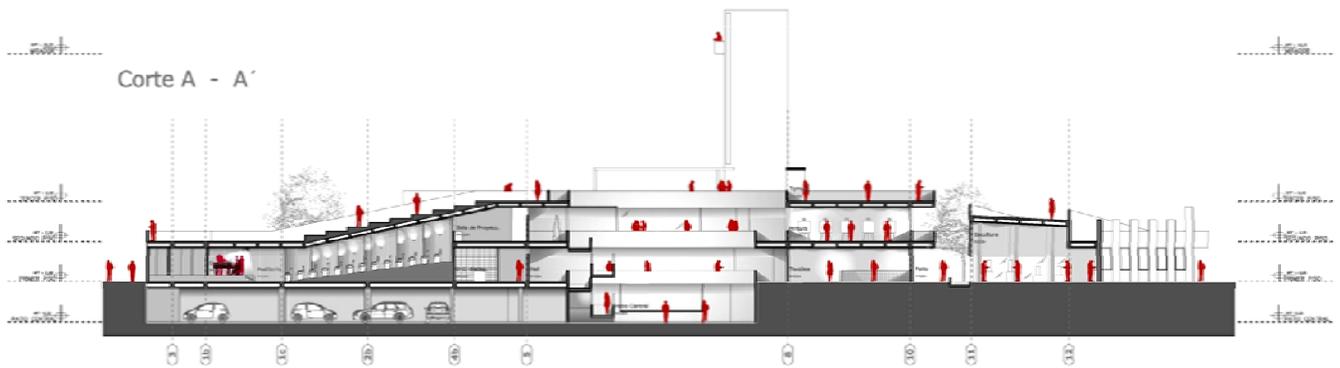
10.3.5 Planta de Terrazas

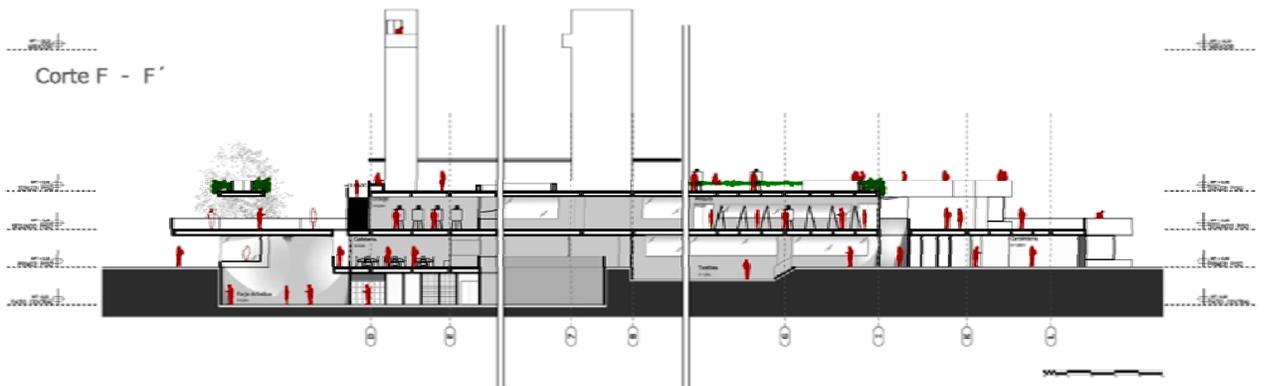
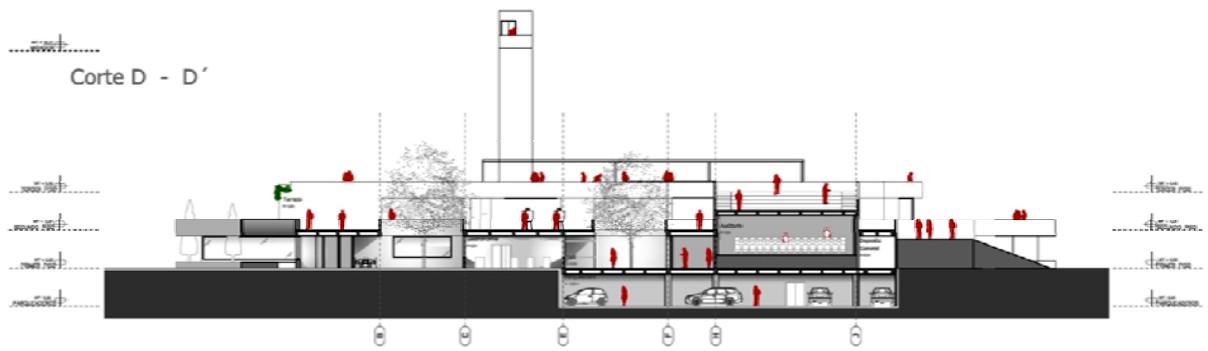
N + 6,4 m

Las terrazas tienen la función de ser espacios de contemplación del paisaje (loma del centenario, parque lineal propuesto) pero también son concebidas como espacios de trabajo al aire libre, de dibujo y pintura principalmente. Son el espacio que se encuentra a mayor altura, antes de subir al mirador (en el séptimo nivel a 19,2 m aprox.)



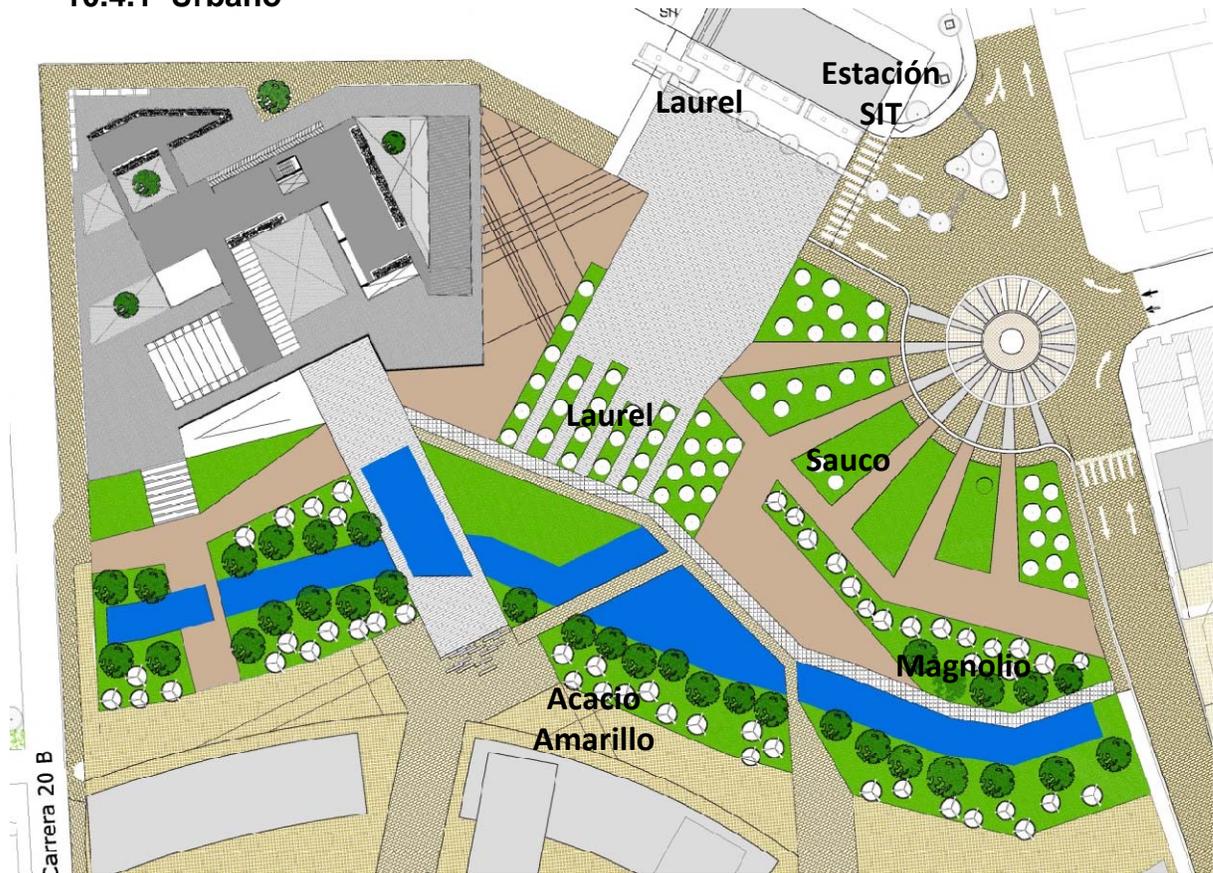
10.3.6 Cortes Arquitectónicos





10.4 Fitotectura

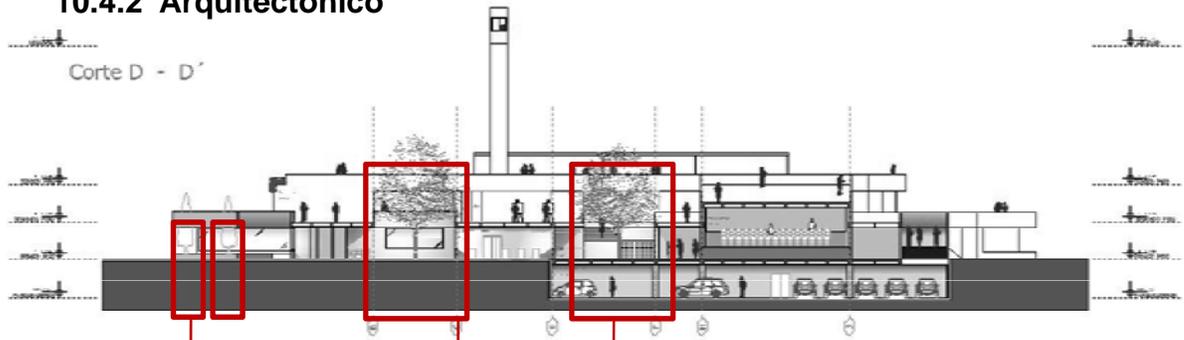
10.4.1 Urbano



Laurel	Sauco	Magnolio	Acacio Amarillo
			
			
Textura: FINA Sombra: MEDIA Forma: COLUMNAR Altura: 10 a 30 m	Textura: GRUESA Sombra: ALTA Forma: EXTENDIDA Altura: Hasta 4m	Textura: MEDIA Sombra: MEDIA Forma: IRREGULAR Altura: 3 a 8 m	Textura: GRUESA Sombra: ALTA Forma: IRREGULAR Altura: hasta 30m

Se emplea la fitotectura para enmarcar o delimitar espacios públicos, ejemplares de pequeña o gran envergadura se distribuyen según las necesidades. El laurel se ubica en zonas en donde es necesaria cierta transparencia, hacia los demás espacios o como por ejemplo hacia la Escuela de Artes.

10.4.2 Arquitectónico



Ciprés



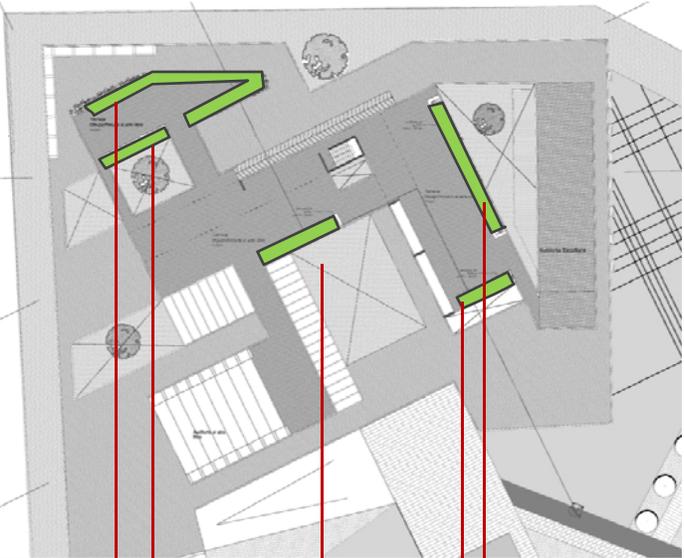
Textura: GRUESA
Sombra: BAJA
Forma: CONICA
Altura: 3 A 8 m

Liquidámbar



Textura: MEDIA
Sombra: MEDIA
Forma :PIRAMIDAL
Altura: hasta 10 m

Planta de Terrazas



Duranta - Gazania - Geranio - Clavelina

El liquidámbar es un árbol que cambia su color de hojas durante el año, ideal para crear un ambiente acorde a las artes

G a z a n i a



Familia: Asteraceae
Sol - Tierra Seca
Flor : Amarillo - Naranja
Podado : No
Aroma : No

G e r a n i o



Familia: Geraniáceas
Sol Tierra Seca
Flor :Blanca, rosa
Podado : No
Aroma : Si

C l a v e l i n a



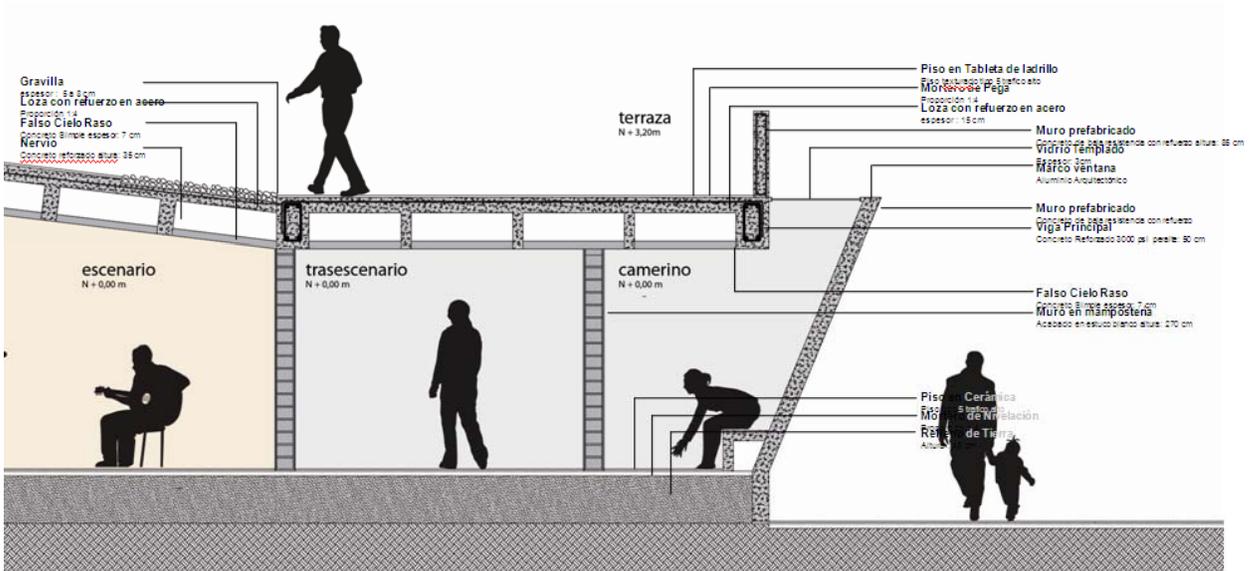
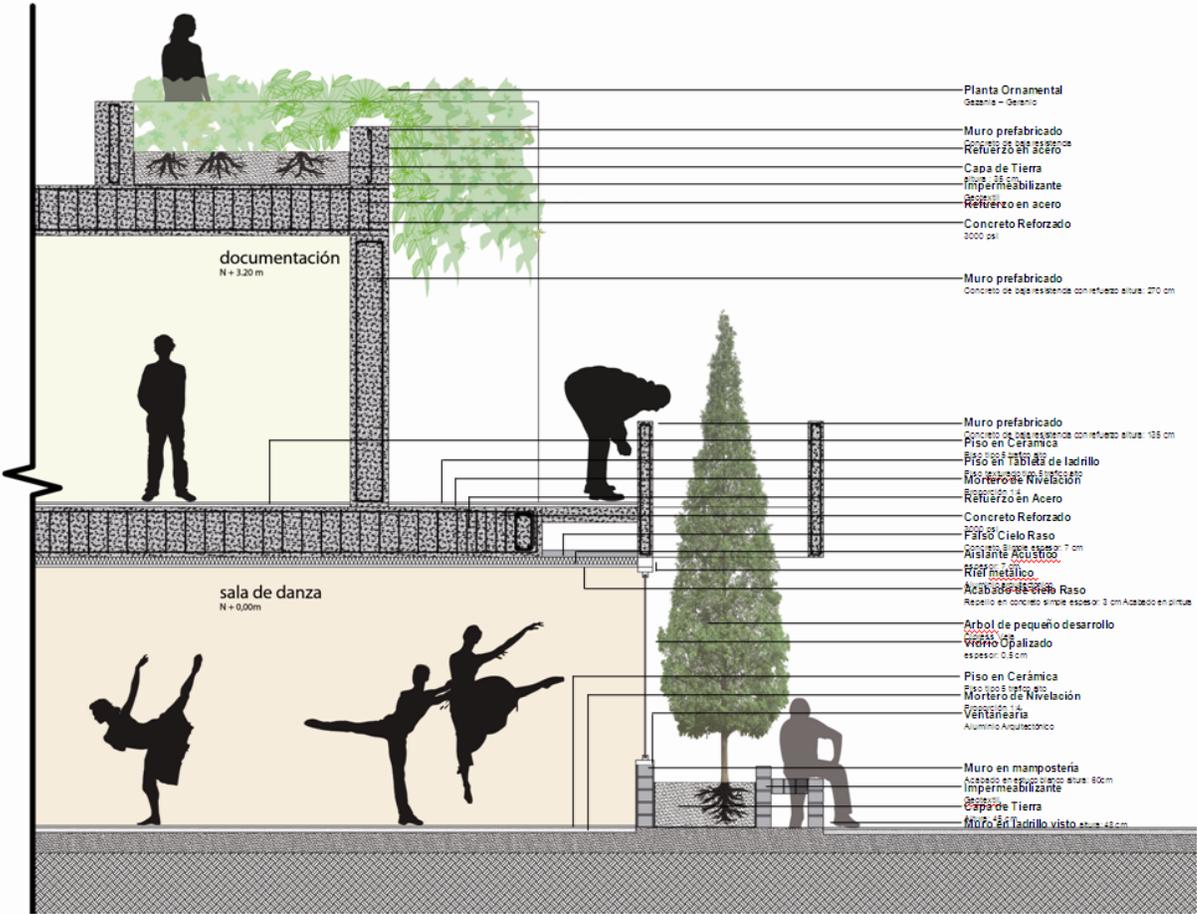
Familia: Cariofiláceas
Sol - Tierra Seca
Flor : Solitaria,
Blanca, rosa
Podado : No
Aroma : No

D u r a n t a



Familia: Verbenáceas
Sol - Tierra Seca
Flor : Ramillete , lila
Podado Si
Aroma : No

10.5 Detalles Constructivos

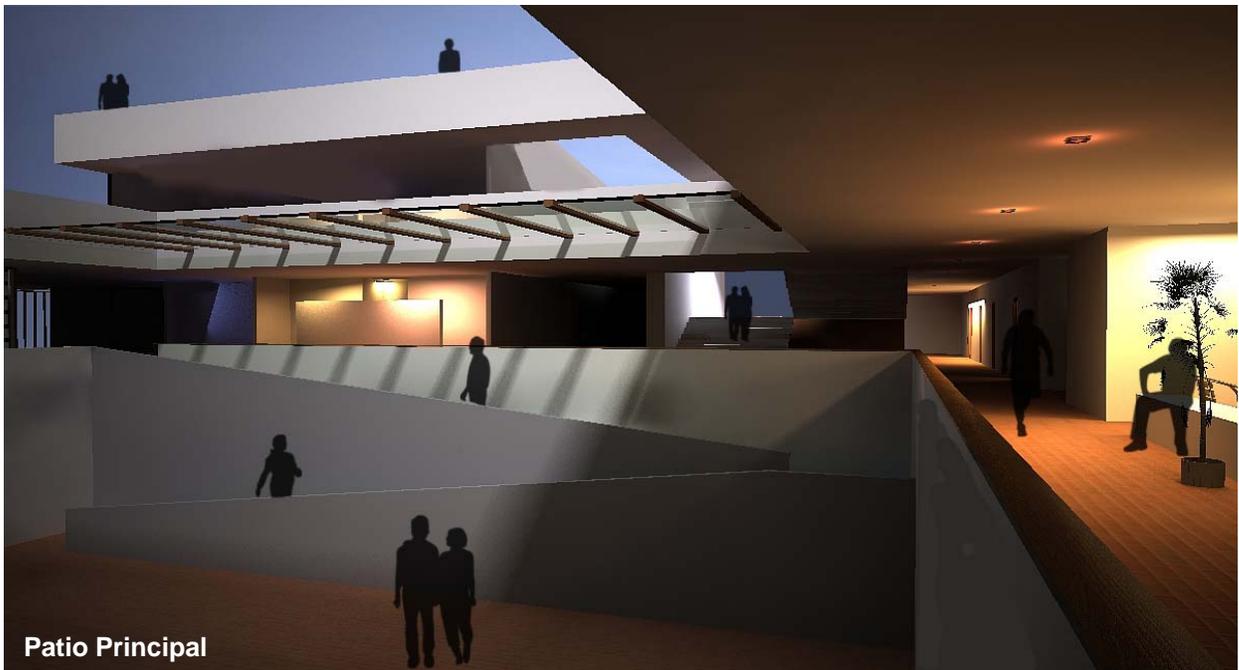


10.6 Imágenes 3d





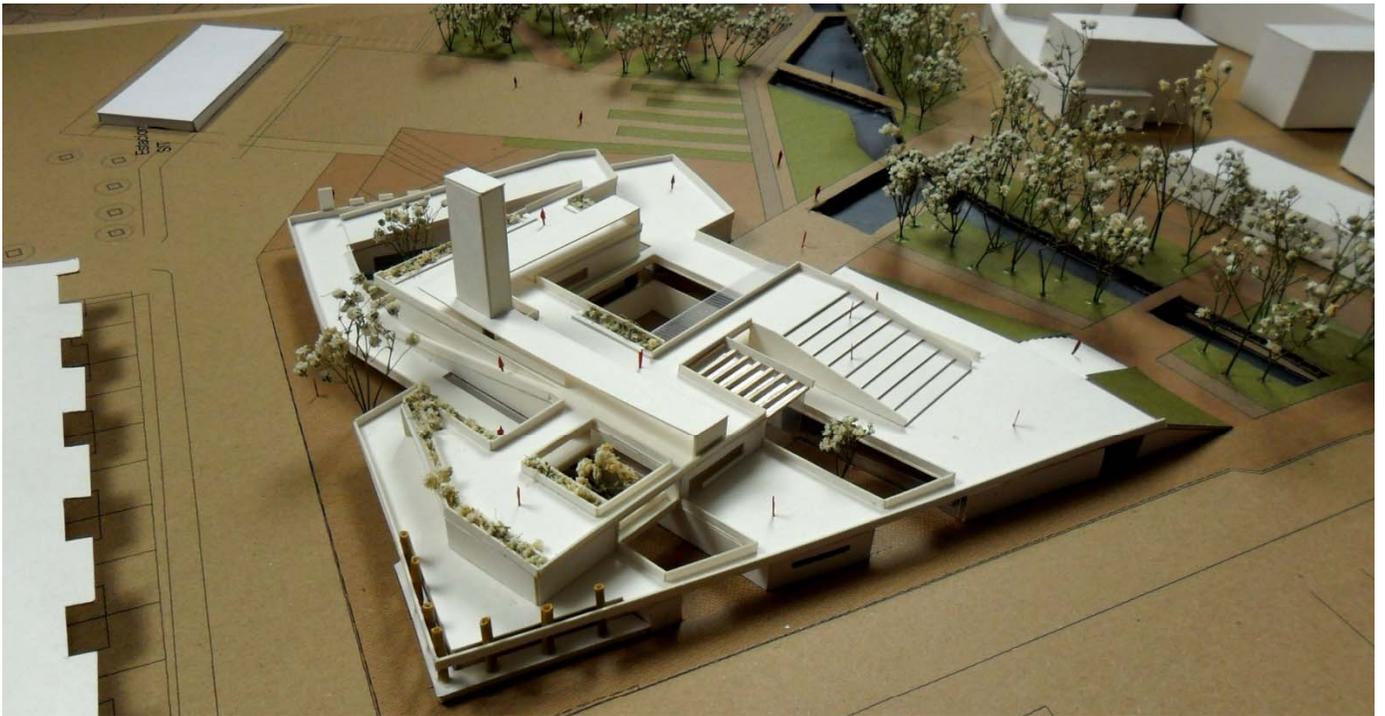
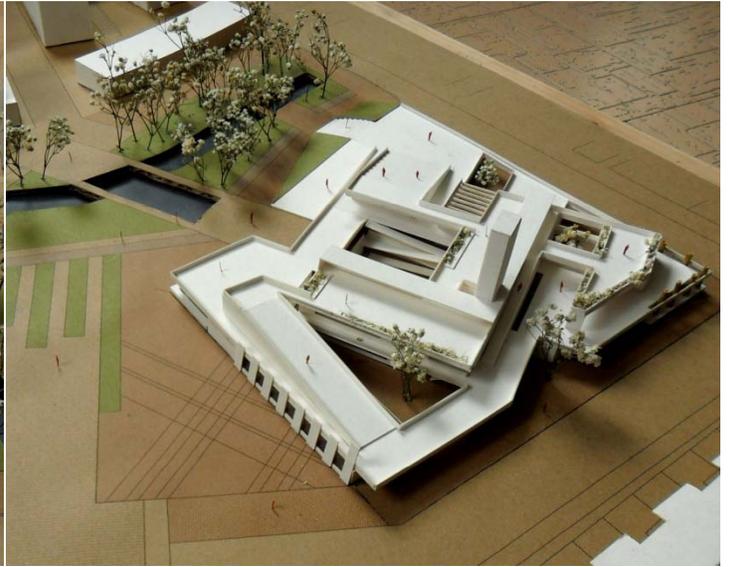
Patio hacia calle 23



Patio Principal

10.7 Fotografías de Maquetas





1 1 C O N C L U S I O N E S

El Rio Pasto es un eje esrtructurante a nivel urbano, junto con su recuperación, es indispensable la elaboración de estrategias que garanticen el aprovechamiento ambiental y paisajístico de este elemento, así como la implementación de áreas libres y espacio publico efectivo para los habitantes de la ciudad de Pasto.

El alto déficit de espacio publico en la ciudad de Pasto, se puede solventar de manera fácil, siempre y cuando existan planes de manejo acordes al tratamiento y aprovechamiento de las distintas áreas verdes libres que existen en nuestra ciudad.

El Rio Pasto, al ser un eje urbano natural, puede ser un elemento que organice de mejor manera la movilidad vehicular y el trasporte publico en el sentido Norte-Sur Sur-Norte de la ciudad, la implementación de pares viales, estaciones y demás infraestructura, darían otro significado a la movilidad dentro del perímetro urbano.

Dentro de la concepción del crecimiento urbano, el modelo monocentrico de la ciudad de Pasto se pude conservar, esto si se llevan a cabo planes de intervención y mejora urbana, como la densificación de la vivienda en altura, el retiro de usos de suelo conflictivo, el cumplimiento de leyes y normas, entre otros.

Las intenciones de resaltar y fortalecer el carácter cultural inherente a la región, en la actualidad se quedan en el papel, la inclusión de espacios y equipamientos de este tipo, en conjunto con un plan de manejo de espacio publico efectivo podrían ser un detonante para el aprovechamiento e inclusión de la cultura dentro del desarrollo municipal.

1 2 B I B L I O G R A F I A

Reajuste POT, ACUERDO No. DE 2009

DECRETO 1729 DE 2002 NIVEL NACIONAL. DECRETO 1729 DE 2002 (Agosto 6) Por el cual se reglamenta la Parte XIII, Título 2, Capítulo III del Decreto-ley 2811 de 1974 sobre cuencas hidrográficas, parcialmente el numeral 12 del Artículo 5° de la Ley 99 de 1993 y se dictan otras disposiciones

DECRETO 3100 DE 2003 NIVEL NACIONAL. DECRETO 3100 DE 2003 (Octubre 30) Por medio del cual se reglamentan las tasas retributivas por la utilización directa del agua como receptor de los vertimientos puntuales y se toman otras determinaciones.

DECRETO 1575 DE 2007 NIVEL NACIONAL DECRETO 1575 DE 2007 (Mayo 9) Por el cual se establece el Sistema para la Protección y Control de la Calidad del Agua para Consumo Humano.

DECRETO 1715 DE 1978 NIVEL NACIONAL DECRETO 1715 DE 1978 (Agosto 4) Por el cual se reglamentan parcialmente el Decreto- Ley 2811 de 1974, la Ley 23 de 1973 y el Decreto- Ley 154 de 1976, en cuanto a protección del paisaje.

PLAN DE ORDENAMIENTO Y MANEJO DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL RÍO PASTO POMCH 2009. Renace Río Pasto.

LEY 163 DE 1959 (Diciembre 30) Por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación.

DECRETO 264 DE 1963 NIVEL NACIONAL (Febrero 12) Por el cual se reglamenta la Ley 163 de 1959 sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación.

Plan parcial centro “el corazón de la ciudad”. Departamento administrativo de planeación municipal, agosto 2005

Estudios de caracterización de la movilidad en la ciudad de Pasto, realizados por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia en los años 2004 y 2005

Caracterización de la Movilidad de la Ciudad de Pasto, realizado en el 2004 por la UPTC

Construir ciudades amables. Dirección de Desarrollo Urbano y Política Ambiental, DNP, Ministerio de Ambiente, vivienda y desarrollo territorial

Una visión de transporte urbano sostenible en Colombia. Eduardo Duarte Carvajal MSc, PhD. Bogotá D.C. noviembre 29 de 2004. 223 Pags.

PLAN PARCIAL CENTRO. Arq. Enrique Riascos Villarreal. Docente Universidad de Nariño. Faculta de Artes – Departamento de Arquitectura

CIUDADANIA Y ESPACIO PUBLICO. Jordi Borja. Versión ampliada de la conferencia realizada en el evento “Debat Barcelona 1997. Ciutat real, ciutat ideal. Significado y función en el espacio urbano moderno”, centro de cultura contemporánea de Barcelona, Octubre de 1997 . 15 pags.

PASTO, CIUDAD Y RÍO. ARQ. Ana María Rojas Eraso. Una experiencia para el desarrollo metodológico. 15 pags.

1 3 A N E X O S

El proyecto de intervención en la zona del río Pasto considera la utilización de herramientas acordes con la normativa del manejo y gestión del suelo, contempladas en la legislación nacional y local.

CONSTITUCION POLITICA DE 1991

CAPITULO 3

DE LOS DERECHOS COLECTIVOS Y DEL AMBIENTE

Artículo 78. La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Artículo 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.

Artículo 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

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.

POT Municipio de Pasto Reajuste 2009

ARTICULO 19. Instrumentos para la Intervención de la Propiedad.

1. Enajenación Voluntaria.
2. Enajenación Forzosa.
3. Expropiación por Vía Judicial.
4. Expropiación por Vía Administrativa.

Para la ejecución de los proyectos de infraestructura vial, el precio de adquisición de los inmuebles que requieran la Nación y las entidades territoriales previstos en esta ley, y otros de utilidad pública e interés social de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 58 de la Ley 388 de 1997, será igual al valor comercial determinado preferentemente por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, quien cumpla sus funciones, o por las lonjas de Propiedad Raíz.

Conc. Artículo 66 de la ley 388 de 1997 y ley 1151 de 2007

ARTICULO 20. Instrumentos de Financiación y Gestión.

Son instrumentos financieros para la gestión urbana:

1. Bancos Inmobiliarios.
2. Participación en Plusvalía.
3. Compensación por Tratamiento de Conservación.
4. Pagarés de Reforma Urbana.
5. Bonos de Reforma Urbana.
6. Multas.
7. Fondo de Compensación de Espacio Público.
8. Arrendamiento.
9. Comodato.

ARTICULO 21. Instrumentos de Planificación Local.

Son instrumentos de planificación local:

1. Unidades de Actuación Urbanística.
2. Planes Parciales.
3. Unidades de Planificación Rural.

ARTICULO 124. (Artículo 81 del Decreto 0084 de 2003). Subsistema Hídrico.

Conformado por los cauces naturales y construidos de corrientes y cuerpos de agua, tales como ríos, quebradas, caños, acuíferos, huellas de quebradas, meandros y chucuas, junto con las áreas y elementos naturales que se requieren para su protección y preservación ambiental, es decir rondas hídricas, lechos de los depósitos naturales de agua, cobertura vegetal protectora y zonas de manejo y preservación ambiental de las mismas. Se clasifica en: Cauces Naturales y Cauces Construidos.

ARTICULO 125. (Artículo 82 del Decreto 0084 de 2003). Subsistema Orográfico.

Constituye el entorno paisajístico de la ciudad, formado por colinas, laderas de pendiente y otras formas del relieve.

a. Colinas. Elevaciones naturales del terreno inferiores a 200 metros respecto a su base; son segmentos de las partes bajas de las montañas, cerros, volcanes u otras geoformas de mayor envergadura. En el área urbana se identifican las colinas de Santiago, María Goretti, Bethlemitas, Aire Libre y Maridíaz; piedemontes de Morasurco, Jongovito, Mapachico y Cujacal; flanco derecho del río Pasto desde los Dos Puentes hasta Briceño, loma de El Centenario, Alto Chapalito, Torobajo y Praga.

b. Laderas. Son geoformas con pendientes mayores a cuarenta y cinco grados (45º), es decir el declive de una colina, monte, meseta, volcán montaña, por cualquiera de sus lados, entre ellas encontramos: Laderas que bordean la ciudad como Juanoy, Tescual, Chávez, Cujacal, Aranda, Torobajo y Cañón del río Pasto, entre otras.

ARTICULO 126. (Artículo 82 del Decreto 0084 de 2003). Subsistema de Arbolado Urbano.

Elementos que constituyen la cobertura vegetal del componente urbano, de gran importancia para la construcción de los escenarios que ornamentan el paisaje urbano, conformado por:

1. Vegetación Herbácea y Césped. Incluidos en jardines, antejardines, zonas articuladoras del espacio público y áreas de protección ambiental de los perfiles viales urbanos.

2. Vegetación Arbórea. Conformado por bosques, relictos de bosques, árboles, arbustos, setos o matorrales incluidos en los elementos naturales que conforman el espacio público. Los bosques se clasifican en:

a. Bosque Naturales o Espontáneos. Bosque cuyas especies de tipo nativo se han desarrollado por regeneración natural sin la intervención humana, crece por generación espontánea. Pueden ser:

- **Primario:** Cuando se encuentra en una etapa madura de sucesión, en la cual la estructura y composición son el resultado de procesos ecológicos no intervenidos por actividad humana. - **Secundario:** Bosque que después de haber sido intervenido antropicamente (quemadas, sobrepastoreo o uso agropecuario) o devastado por accidentes naturales (huracanes, derrumbes e inundaciones), vuelve a recuperar su equilibrio natural a través de una sucesión de especies colonizadas.

b. Bosque Plantado. Es el resultado de la aplicación de técnicas silviculturales contenidas en un plan de manejo forestal. Las especies arbóreas sembradas por el hombre pueden ser de tipo protector, productor-protector y productor con fines comerciales y de protección. En el casco urbano se encuentran relictos de bosques en algunos tramos de la margen del río Pasto entre la bocatoma del centenario y Briceño, bosques ubicados en Santiago, predios del asilo Perpetuo Socorro, predios de instituciones como SENA y CORPONARIÑO Finca Lope, Chapalito (Batallón Batalla de Boyacá) y Maridíaz, entre otros.

ARTICULO 128. Componentes del Sistema de Amenazas y Riesgos.

El sistema de amenazas y riesgos está compuesto por los siguientes subsistemas:

1. Subsistema de Amenazas Naturales.

Se clasifica en:

- Amenaza Geológica: Volcánica y Sísmica.
- Amenaza Hidrológica: Inundaciones.

2. Subsistema de Amenazas Antrópicas.

Se clasifica en:

- Amenaza por deslizamientos y erosiones.
- Amenaza por extracción minera: Canteras y extracción de arcilla para alfarería.
- Amenaza por incendios forestales.
- Amenaza por presencia de líneas de conducción eléctrica de alta tensión.
- Amenaza Tecnológica.

PARÁGRAFO: La prevención de desastres será materia de interés colectivo y las medidas tomadas para evitar o mitigar los efectos de su ocurrencia serán de obligatorio cumplimiento.

ARTÍCULO 129. Subsistema de Amenazas Naturales.

Conformado por fenómenos de formación y transformación continua del territorio, donde no existe intervención del ser humano en su ocurrencia o magnitud. Se clasifica en:

1. Amenazas Geológicas

a. Amenaza Volcánica. Definida según estudios realizados por INGEOMINAS-1997, como amenaza volcánica Alta, Media y Baja. Incluye sectores como Briceño, zona de influencia de los ríos Pasto y Mijitayo, y el área occidental de la ciudad que pueden ser afectadas por flujos piroclásticos, proyectiles balísticos, ondas de choque, caída piroclásticas, flujos de lava o flujos de lodo secundarios.

En los sectores afectados por Amenaza Volcánica Alta se determina un riesgo no mitigable debido a los eventos de flujos piroclásticos y ondas de choque, en consecuencia, los asentamientos humanos ubicados en zona de amenaza volcánica alta deberán reubicarse según lo estipulado en el Decreto 3905 de 2008.

b. Amenaza Sísmica. Toda el área urbana es susceptible de sufrir daños por la ruptura del equilibrio mecánico de la corteza terrestre producido a distintas profundidades, bien sea originadas por la activación de fallas tectónicas, geológicas, fricción entre placas y/o por la penetración de una placa en el manto, razón por la cual todas las construcciones deben ceñirse a lo establecido en la Normatividad Nacional de Sismo-Resistencia.

Las amenazas geológicas se espacializan en el Plano No. 10A.

2. Amenaza Hidrológica.

Son áreas propensas a inundaciones:

a. Zona de Influencia del Río Pasto. En su recorrido por el área urbana de la ciudad, desde el barrio El Popular hacia Briceño, especialmente en sectores de los barrios Popular, Pucalpa, Pinos del Norte, SENA, entrada a la Carolina, Normandía, Los Aquines, Santander, Centenario, Dos Puentes, Hullaguanga, Las Cuadras, Morasurco, Meandro José Ignacio Zarama, Pandiaco y Juan XXIII.

b. Zona de Influencia del Río Chapal – Loreana. Sectores de los barrios Chapal, El Pilar, La Vega, El Remanso, Las Lunas, Fátima y la zona aledaña al Estadio Libertad.

c. Zonas de Influencia del Río Mijitayo. Sectores de los barrios Mijitayo, San Felipe, Normal Nacional de Pasto, San Ignacio y Bombona.

d. Zona de Influencia de la Quebrada Membrillo Guaico – Guachucal. Sectores de los barrios Cantarana, Madrigal I y II, Potrerillo, Venecia y Las Lunas.

e. Zona de Influencia de las quebradas Cuatarras – San Miguel. Sectores aledaños a Jardines de las Mercedes y barrios Nueva Colombia, Niza y San Miguel.

f. Zona de Influencia de la Quebrada La Gallinacera. Sectores del barrio Aranda y Colegio Pedagógico.

g. Áreas de Inundación por Alta Precipitación Pluvial. Partes bajas del área urbana, zonas de los barrios Cantarana, Figueroa, Niza, La Minga, Madrigal, Puertas del Sol, Nueva Colombia y Fátima, entre otros.

PARÁGRAFO: En los suelos urbanos identificados en el mapa elaborado o que elabore el IDEAM, como zonas propensas a inundaciones, queda totalmente prohibido el desarrollo de nuevas actuaciones urbanísticas, salvo que estudios puntuales determinen la posibilidad de su mitigación.

Espacializados en el plano No. 10B.

ARTICULO 198. (Artículo 150 del Decreto 0084 de 2003). Niveles de Conservación de Inmuebles Individuales

Dependiendo de las características e importancia de los mismos, los inmuebles se clasifican en cuatro niveles de conservación, así:

NIVEL I - CONSERVACIÓN INTEGRAL: Inmuebles declarados como patrimonio nacional e inmuebles declarados a nivel municipal como de carácter Monumental.

NIVEL II - INTERVENCIÓN RESTRINGIDA: Inmuebles de valor patrimonial de carácter no monumental que por sus valores arquitectónicos, urbanos o históricos, revisten especial interés cultural a nivel municipal.

NIVEL III - REESTRUCTURACIÓN: Se aplica a aquellos inmuebles que siendo o no parte de los sectores y conjuntos homogéneos han sido objeto de intervenciones constantes, que deformaron o alteraron su topología, morfología o características espaciales originales y deben ser recuperados parcialmente teniendo en cuenta su valor histórico, urbano, paisajístico y arquitectónico.

NIVEL IV - EDIFICACIÓN INTEGRADA: Predios o inmuebles sin valores patrimoniales, arquitectónicos o urbanos, que se ubiquen dentro de los límites establecidos como centro histórico de conservación.