

Udenar

María Isabel Sacanambuy
Cabrera



**DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA CARRERA
12-CALLE 11- AVENIDA CHILE, MEJORANDO LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD**

**DISEÑO DE ESPACIO PUBLICO DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA
CARRERA 12-CALLE 11- AVENIDA CHILE, MEJORANDO LAS CONDICIONES
DE SEGURIDAD**

MARIA ISABEL SACANAMBUY CABRERA

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE ARTES
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
SAN JUAN DE PASTO
2012**

**DISEÑO DE ESPACIO PUBLICO DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA
CARRERA 12-CALLE 11- AVENIDA CHILE, MEJORANDO LAS CONDICIONES
DE SEGURIDAD**

MARIA ISABEL SACANAMBUY CABRERA

**MEMORIA DEL TRABAJO DE GRADO PRESENTADO COMO REQUISITO
PARCIAL PARA OPTAR AL TITULO DE ARQUITECTO**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE ARTES
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
SAN JUAN DE PASTO
2012**

NOTA DE RESPONSABILIDAD

“Las ideas y conclusiones aportadas en el trabajo de grado, son responsabilidad exclusiva de los autores”

Artículo 1 del acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966, emanado de honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

NOTA DE ACEPTACIÓN

Firma Presidente del jurado

Firma Jurado

Firma Jurado

Fecha de Sustentación: _____

San Juan de Pasto, 2011.

DEDICATORIA

Este trabajo de tesis está enteramente dedicado a dos elementos cruciales en mi vida: Dios por ayudarme a terminar este proyecto, gracias por darme la fuerza y coraje para hacer este sueño realidad, por estar conmigo en cada momento de mi vida. Mis padres Jaime Edmundo Sacanambuy y Luz Marina Cabrera quienes con su apoyo, amor y dedicación me demostraron que se puede realizar cualquier meta que me proponga en mi vida.

Existe en mí, la plena convicción, que sin mis padres y hermanos, este esfuerzo sería letra muerta.

Gracias a mis amigos Julián Ortiz Ángela Benavides por el constante apoyo, conocimientos y paciencia que diariamente me supieron transmitir en estos 5 años de carrera.

GRACIAS

María Isabel Sacanambuy Cabrera

RESUMEN

La Propuesta a desarrollar se enfatiza en el diseño del espacio público con prioridad del mejoramiento de la percepción de la seguridad mediante estrategias de diseño, donde se retroalimenta desde propuestas a nivel mundial, enfatizando planteamientos desde Latino América, Colombia, Ciudad Región, Pasto integrándolos de una manera sistemática y determinando por medio de necesidades el punto estratégico a desarrollar los planteamientos mencionados.

Los puntos estratégicos que permitieron la integración de la Ciudad se hace por medio del sistema de movilidad mediante el transporte masivos (Translohr amigable con el ambiente), el sistema de usos donde se busca vocaciones definidas llamados Núcleos de Desarrollo y el sistema ambiental y de espacio público que permita la integración del medio ambiente a una cadena de espacio público de Ciudad.

El diseño del espacio público a desarrollar se basa mediante actuaciones Urbanísticas que ayudan mejorar las condiciones actuales del lugar por medio de las modalidades del Sector, que permitió mejorar las áreas existentes y número de viviendas potencializando la Zona ofertando espacio público, vivienda y equipamientos a nivel de Ciudad.

ABSTRACT

The proposal to develop is emphasized in the design of public space with priority of improving the perception of safety through design strategies, where feeds from worldwide proposals, emphasizing approaches from Latin America, Colombia, City Region, integrating of Pasto systematic and determining needs through strategic point to develop approaches mentioned.

Strategic points that allowed the integration of the city is through the mobility system by mass transport (Translohr environmentally friendly), the system uses defined vocations which seeks called Development Centers and the environmental system and space service allowing integration of the environment into a string of city public space.

The design of public space to develop urban development is based using that help improve the current conditions of the site through the modalities of the Sector, which improved the existing areas and intensify the number of housing area offering public space, housing and equipment at Town.

CONTENIDO	
INTRODUCCIÓN	14
2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	15
2.1 Identificación y formulación del problema	15
2.2 Delimitación del área del problema	15
2.3 Antecedentes del problema	15
3. OBJETIVOS	16
3.1 objetivo general	16
3.2 objetivos específicos	16
4. JUSTIFICACIÓN	17
5. MARCO TEÓRICO	18
5.1 Los proyectos urbanos integrales (pui), en Medellín, Colombia	18
5.2 Un-hábitat	19
5.3 “los ojos en la calle”, Jane Jacobs (1962)	20
5.4 La Sintaxis Espacial	21
6. MARCO HISTÓRICO	23
6.1 Sector las lunas – la playa	23
6.2 Evolución morfológica sector avenida Chile-rio Chapal	23
7. MARCO REFERENCIAL	25
7.1 Renovación urbana Rio Manzanares	25
7.2 Los proyectos urbanos integrales (pui), en Medellín, Colombia (Chile., 2009)	26
8. MARCO CONCEPTUAL	27
8.1 Espacio público	27
8.2 Seguridad ciudadana	27
8.3 Temor a la delincuencia	28
8.4 Comunidad	29
8.5 Renovación Urbana	29
9. MARCO CONTEXTUAL	30
9.1 El Problema del Delito en el Mundo	30
9.2 La violencia urbana en América latina	31
9.3 Colombia	33
9.4 Ciudad región	34
9.4.1 Propuesta sistemática ciudad región	35

9.4.1.1 Sistema Ambiental	35
9.4.1.2 Sistemas de Espacio Público	36
9.4.1.3 Sistemas de Usos	36
9.4.1.4 Sistema de Movilidad.....	37
9.4.2.5 Conclusiones	37
9.4.2.6 Vocaciones:.....	38
9.5 El Delito en Pasto	39
9.5.1 Propuesta urbana.....	40
9.5.1.1 Propuesta sistemática urbana	41
9.5.1.1.1 Sistema ambiental.....	41
9.5.1.1.2 Sistema espacio público	43
9.5.1.1.3 Sistema uso	44
9.5.1.1.4 Sistema movilidad.....	46
9.6 División de operaciones en la ciudad.....	48
10 MICRO CONTEXTO	50
10.1 Operación río Chapal	50
10.2 División de Sub-Operaciones:.....	50
10.3 Sub-Operación 2 (Operación Río Chapal- Avenida Chile)	53
10.3.1 Análisis y propuesta sistemática Sub-Operación 2	53
10.3.1.1 Sistema de uso y equipamientos	53
10.3.1.2 Sistema de Espacio Público-Ambiental	54
10.3.1.3 Sistema de Movilidad	56
10.4 División de la operación río Chapal-Avenida Chile	57
10.4.1 Sector 1.....	58
10.8.2 Sector 2.....	58
10.8.3 Sector 3.....	59
10.9 Sub-Operación río Chapal- Avenida Chile _ Sector 1	60
11. DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA CARRERA 12-CALLE 11- AVENIDA CHILE, MEJORANDO LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD.....	61
11.1 Análisis y propuesta sistemática Sector 1	61
11.1.1 Sistema de usos Sector 1	61
11.1.1.1 Problemáticas.....	61

11.1.1.2 Potencialidades:	62
11.1.1.3 Conclusiones	62
11.1.1.4 Propuesta	62
11.1.2 Sistema de espacio público-ambiental	63
11.1.2.1 Problemáticas	63
11.1.2.2 Potencialidades:	64
11.1.2.3 Conclusiones	64
11.1.2.4 Propuesta	65
11.1.3 Sistema de movilidad	66
11.1.3.1 Problemáticas	66
11.1.3.2 Potencialidades	66
11.1.3.3 Conclusiones	67
11.1.3.4 Propuesta	67
11.4 Análisis Físico Área de Estudio (Sector 1)	68
11.4.1 Clima	68
11.4.2 Vientos	68
11.4.3 Asolación	69
11.4.4 Vistas	72
11.4.5 Amenazas y Riesgo	73
11.4.6 Vegetación	74
11.4.7 Estrategias de Diseño	75
11.4.8 Morfología	76
11.4.8.1 Formas de las Manzanas	76
11.4.8.2 Lleno y Vacíos	77
11.4.8.3 Alturas	78
11.4.8.4 Patrones Urbanos	78
11.4.8.5 Topografía	79
11.4.8.6 Estrategias de diseño:	80
11.4.9 Demografía	81
11.4.9.1 Estrategias de diseño:	82
12. Áreas de Oportunidad	83
12.1 Tratamientos Urbanos	84
12.1.1 Tratamiento de Desarrollo	84

12.1.2 Tratamiento de consolidación.....	85
12.1.3 Tratamiento de Renovación Urbana	86
13 Propuesta del sector Pieza 1	87
13.1 Clima.....	87
13.2 Asoleacion	88
13.3 Visuales	89
13.4 Vegetación	90
14. Síntesis de la conceptualización del proyecto urbano	94
14.1 Criterios de Diseño para la Modulaci3n.....	97
14.2 Criterios de diseo de Espacio P3blico.....	98
14.3 Diseo de fachada M3dulos.....	99
14.4 Diseo Luminarias.....	100
14.4.1 Tabla de Mobiliario Urbano	100
15. Cuadros de 3reas.....	102
15.1 3reas Existentes	102
15.2 3reas Propuestas.....	104
Conclusiones	¡Error! Marcador no definido.
Tabla de Ilustraciones.....	¡Error! Marcador no definido.
Bibliograf3a	111

INTRODUCCIÓN

La ciudad históricamente ha tenido un proceso de desarrollo en gran medida poco planificado, principalmente por el incremento de vivienda que a llevado a la creación de barrios (desordenados) en sitios de riesgo (zona de inundación por cercanía de río) haciendo que el espacio público de estos lugares sea disminuido e incluso desaparece en ciertos sectores, provocando una negación en la relaciones sociales, e incitando a una falta de pertenencia del espacio público y aumentando el riesgo de inseguridad en el lugar.

Desde este punto de vista comienza a desarrollo la investigación del *delito*, donde se determinó para el sector la playa que la ausencia de planificación más la improvisación de usos comerciales y la transformación del espacio público, bajas calidades espaciales y una alta ocupación genera una percepción de inseguridad y escenarios para el delito.

Partiendo de esta investigación el proyecto de grado se enfoca en el diseño del espacio público mejorando las calidades espaciales, dando una organización del espacio, transformando la imagen del sector y proporcionando una nueva vocación del lugar, incrementando usos de ciudad y aprovechando las áreas de oportunidad y de desarrollo que existe en la zona para incrementar la vivienda que es un factor crucial en el mejoramiento de la seguridad del espacio público (seguridad visual, ocupación continua del espacio) además de mejorar e incrementar equipamientos complementando el uso residencial de la zona.

2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

2.1 Identificación y formulación del problema

Las comunas 2 y 5 de la ciudad de san Juan de pasto ha experimentado a través del tiempo altos índices de inseguridad y falta de espacio público que responda a las necesidades de la población representada principalmente por un 80% (Pasto, 2009) de uso residencial, además del olvido y negación del río Chapal como elemento ambiental importante en la ciudad, lo que demanda la necesidad de una renovación urbana que ponga en privilegio el diseño de espacio público con estrategias para disminuir la incidencia delictiva, y el rescate de la fuente hídrica, con actuaciones urbanísticas que deben responder a las necesidades de la comunidad.

2.2 Delimitación del área del problema

El trabajo a desarrollar se enfoca en el diseño del espacio público con el fin de mejorar las condiciones de seguridad dentro de la zona de las comunas 2 y 5 de la ciudad de san Juan de pasto, entre la carrera 11 y calle 12, avenida chile y calle 15, teniendo en cuenta sus características ambientales y necesidades del sector.

Se inicia con la renovación urbana del sector satisfaciendo las necesidades de la comunidad y se finaliza con el diseño de espacio público, colocando en práctica teorías como "*prevención del crimen mediante el diseño de espacio público y ambiental*" (Rau, 2011), buscando mejorar las condiciones actuales del sector y disminuir la incidencia delictiva en este.

2.3 Antecedentes del problema

El suelo urbano de la ciudad de san Juan de pasto localizado en las comunas 2 y 5, especialmente en el área de influencia del eje ambiental del río Chapal, ha sufrido un deterioro constante en los procesos de desarrollo y crecimiento urbano, por la falta de una planeación acorde con las necesidades locales, entre las cuales se destacan la ausencia de protección sobre el río Chapal, la escasa dotación de espacios públicos adecuados y la indefinida asignación de los usos del suelo en las calle y carreras del sector.

Los anteriores conflictos urbanos han generado un alta inseguridad ciudadana (Delito, 2009) en el sector comprendido entre la avenida chile y carrera 15 y entre las calles 11 y 12, situación que se une a los impactos ambientales que se localizan a lo largo del río Chapal y al mal estado de la red vial que en nada favorece el tránsito de bienes y personas que circulan por estas vías.

3. OBJETIVOS

3.1 objetivo general

Diseñar el espacio público en el sector comprendido entre la carrera 11 y calle 12, avenida Chile y calle 15, perteneciente a las comunas 2 y 5 de San Juan de Pasto, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad ciudadana, mediante la articulación de propuesta de vivienda y espacio público, integrándolos al eje ambiental de Río Chapal.

3.2 objetivos específicos

- Establecer lineamientos de recuperación de la ronda del Río Chapal mediante el diseño de espacio público que generen mejores condiciones físicas que contribuyan a disminuir la percepción de seguridad y ocurrencia del delito.
- Incorporar áreas de oportunidad mediante la planificación de vivienda y espacio público, generando nuevos usos y dinámicas que conlleven a reactivar y dinamizar el sector mejorando las condiciones de seguridad.
- Proponer equipamientos (salud, recreación, cultura, educación) e infraestructura vial necesarios, que genere mejores condiciones para la comuna 2 y 5 de la ciudad de Pasto.
- Planificar, diseñar e implementar espacios para el comercio informal que ayude a activar y dinamizar en el espacio público propuesto, generando mejores condiciones para la seguridad.

4. JUSTIFICACIÓN

La falta de un cambio físico (imagen deteriorada del sector que representa una percepción de inseguridad) de las comunas 2 y 5 de la ciudad de san Juan de pasto, la necesidad de espacios públicos y equipamientos que responda a las necesidades de la comunidad (con una cifra aproximada de 52.000 habitantes, que viven en 8.000 viviendas, de los cuales 16.000 son niños, 10.000 jóvenes, 19.000 adultos y 7.000 adultos mayores aproximadamente) (Pasto, 2009) y el alto índice de inseguridad, argumenta la necesidad de renovación urbana de la zona para mejorar las condiciones físicas y ambientales, resaltando el diseño de espacio público teniendo en cuenta mejorar las situaciones de seguridad, contribuyendo a la integración de las comunas con la ciudad.

5. MARCO TEÓRICO

5.1 Los proyectos urbanos integrales (pui), en Medellín, Colombia

Ante la existencia de barrios dominados por la violencia y grupos armados, donde la presencia del estado era escasa y básicamente era percibida en acciones represivas, algunas muy violentas, el municipio de Medellín se propuso actuar en forma focalizada en los lugares más conflictivos, de manera integral. Para ello fue fundamental que el alcalde creara al pui, basado en antecedentes de la ciudad y casos latinoamericanos, haciéndolo central de su gestión y que para ello se coordinaran los distintos servicios del municipio.

Lo primero fue determinar, superponiendo mapas que graficaban los problemas que se consideraron más importantes (homicidios, robos, falta de servicios, etc.), considerando el índice de desarrollo humano y la encuesta de calidad de vida, los barrios más conflictivos y carenciados. Definidos éstos, y antes de actuar, se contactaron los líderes locales, para que sirvieran de primer nexo con las comunidades. “no se puede entrar como profesionales en una zona en guerra... nosotros lo que estamos haciendo es la recuperación de la institucionalidad” (César Hernández, pui). Para esto fue importante el programa paz y reconciliación, para saber qué grupos había, quiénes eran sus jefes, cuáles eran sus motivaciones, etc. Como éstos eran sectores abandonados por el estado y los gobiernos, la desconfianza que había hacia las instituciones era muy grande. La estrategia fue pedir un año para ver los primeros resultados, es decir tener una obra de “logro inmediato” que generara las condiciones para seguir trabajando y poder llevar a cabo una intervención integral a largo plazo. “si nosotros logramos, primero, micro territorios de desarrollo, estamos plantando una semilla... estamos haciendo acupuntura urbana. El gobierno tiene que hacer la columna vertebral, la columna básica sobre la cual se sigue haciendo el desarrollo” (César Hernández). Uno de los barrios elegidos fue el de Santo Domingo Sabio, ubicado en uno de los cerros que rodea la ciudad. En él se ha construido el metro cable (que permite conectar a esta población con el metro de Medellín), un colegio de gran calidad, un cedazo (centro de desarrollo empresarial), una biblioteca (símbolo del barrio), puentes, parques, mejoramiento de calles (arterias principales y secundarias, de continuidad urbana, de conexión barrial, vecinales y peatonales), un restaurante escolar (en un colegio), un gran plan habitacional de reasentamiento que permite liberar las quebradas creando áreas verdes y construir edificios de departamentos eliminando viviendas de muy mala calidad. Entre el año 2004 y 2007 se realizaron en el sector alrededor de 290 acciones, con un valor aproximado de 328 millones de dólares. (Chile., Hacia políticas de cohesión social y seguridad ciudadana, 2009)

5.2 Un-hábitat

Ve a la seguridad urbana desde una perspectiva del desarrollo urbano y se identifica especialmente con el rol de las políticas de seguridad urbana en el desarrollo urbano –esa perspectiva destaca:

- Procesos de descentralización y el rol de las autoridades locales en políticas de seguridad – las experiencias han demostrado que sólo las políticas locales, desarrolladas a través de procesos de construcción de participación, pueden efectivamente llevar a cabo un enfoque efectivo a la situación. El programa ciudades más seguras ha encabezado el enfoque de la prevención de la criminalidad urbana a través de los proyectos de las ciudades, proveyendo asistencia técnica a las ciudades, con el fin de fortalecer sus capacidades para la formulación y la implementación de estrategias integrales y locales de prevención de la criminalidad, reconociendo la responsabilidad de las autoridades locales en la prevención del delito. A nivel local, el programa provee apoyo directo a los actores locales en la formulación e implementación de estrategias de prevención de la criminalidad, además de destacar las necesidades de apoyo a los esfuerzos y a las iniciativas de la comunidad.
- Seguridad como condición para la reducción de la pobreza – la delincuencia urbana afecta a la pobreza desproporcionadamente. A menos que la violencia urbana y su manifestación de explotación de los pobres se aborde como parte de la reducción de la pobreza y del mejoramiento de la gestión de programas para mejorar la vida de los habitantes urbanos, se podrá limitar el impacto. La reducción de la delincuencia y la inseguridad, por lo tanto, resulta una condición previa para el desarrollo de ciudades y comunidades más justas y equitativas, como el aumento de las inversiones.
- Gestión participativa – la gestión participativa y el desarrollo urbano sostenible recae en el corazón del programa ciudades más seguras y se encuentra en el núcleo de la estrategia para reducir la inseguridad urbana. La participación comunitaria en la prevención del delito y el desarrollo de iniciativas innovadoras de la comunidad, son elementos clave que fomentan un sentido de solidaridad, el desarrollo de la comunidad y proporciona una respuesta sostenible a la inseguridad. Acciones preventivas dirigidas a cuestiones de seguridad (por ejemplo, la adicción a las drogas, la violencia contra mujeres y niñas, los jóvenes y la violencia) o apuntando a grupos vulnerables específicos (por ejemplo niños de la calle) son particularmente

buenos instrumentos para desarrollar políticas locales para construir y fortalecer a las comunidades.

- La contribución a la prevención del delito a la planificación física innovadora y la gestión del espacio público – en el ambiente urbano la planificación y el diseño del espacio público debe jugar un rol significativo en la prevención de la criminalidad. Reconociendo que la delincuencia en el espacio público es un obstáculo importante para el adecuado funcionamiento de aglomeración urbana y pone en peligro la naturaleza misma del espacio urbano, el enfoque de prevención trata de recuperar el espacio público y ofrece herramientas para mediar en los conflictos de usos y funciones. El enfoque de prevención también aboga en favor de enfoques para la gestión de los espacios públicos, que se basan en las consultas entre las autoridades locales, sectores de usuarios formales e informales, y las comunidades. (Humanos, 2011)

5.3 “los ojos en la calle”, Jane Jacobs (1962)

Un gran aporte en el estudio del control natural del espacio público lo hizo Jane Jacobs con su libro, *Death and Life of Great American Cities* (1962). Esta publicación ha constituido una fuerte influencia, especialmente en la teoría y práctica del diseño urbano en todo el mundo, hasta nuestros días. En este libro, Jacobs critica el diseño urbano realizado en la década de los 60' en Estados Unidos especialmente aquellos diseños de zonas residenciales. La autora hizo notar que algunas áreas de Greenwich Village, acogían diversas actividades y eran seguras, mientras que otras áreas, solo unos bloques de vivienda más lejos, estaban aisladas y producían temor. De acuerdo a su análisis, mientras más activas las vecindades, relacionado esto con la mixtura de usos de suelo, más se ofrecía la oportunidad a los residentes para mirar lo que pasaba en el entorno.

Jacobs desarrolló el concepto de "ojos en la calle" para la casual, pero constante vigilancia que los caminantes de paso y residentes ejercen desde las ventanas de los edificios a las diversas actividades realizadas en el espacio público. Jacobs postula que las calles son los principales órganos de una ciudad y que una vereda urbana en sí misma no es nada, que es una abstracción, la que adquiere significado en conjunto con los edificios y usos que se ubican en el borde. Ella entendió que tanto las veredas, como sus usuarios son participantes activos del control informal del espacio público.

Desde el punto de vista de la sensación de seguridad en el espacio público, Jacobs plantea tres nociones básicas que deben aplicarse de manera equilibrada para que una vereda sea segura:

- debe existir una clara demarcación entre los espacios públicos y privados.
- deben existir ojos en la calle que miren lo que ocurre y que pertenezcan a los propietarios naturales del espacio público.
- debe ser usada continuamente.

Para Jacobs el contacto entre las personas es la base de una convivencia civilizada en comunidad. Según la autora: "una buena comunidad en las calles maneja un maravilloso balance entre la determinación de las personas de tener privacidad esencial y sus deseos simultáneos de diferentes grados de contacto. Este balance se da por pequeños detalles físicos manejados sensiblemente, practicados y aceptados tan normalmente que se dan por garantizados" (Jacobs, 1962).

Así, Jacobs es la precursora de una de las posturas frente al mecanismo de vigilancia natural que se traduce en una solución arquitectónica permeable y de espacio urbano integrado. (Rau, 2011)

5.4 La Sintaxis Espacial

La sintaxis espacial puede definirse como un conjunto de técnicas para la modelación de diseños arquitectónicos y conjuntos urbanos que buscan avanzar en el conocimiento de la relación entre fenómenos sociales y variables espaciales. Estas técnicas se inician en la década del 70' en la universidad de Londres, bajo la dirección de Bill Hillier. Inicialmente, el equipo de sintaxis espacial se abocó a la tarea de la conceptualización de preguntas como ¿cuál es la naturaleza del espacio construido? Consecutivamente, se asociaron técnicas computacionales para contestar preguntas de investigación más específicas. Desde ese momento, se han abordado diversos temas, entre los que se cuenta el estudio de los patrones de localización espacial del crimen. Para ello la trama urbana se representa inicialmente como un sistema de elementos vinculados: líneas en el caso de estudios de movimiento; elementos convexos en el caso de estudios de interacción; y campos de visión cuando se examinan patrones más complejos de comportamiento, como por ejemplo crimen. Estas representaciones se analizan en términos de configuraciones; es decir, consideran las relaciones entre cada elemento espacial y todos los otros elementos del conjunto de elementos en estudio. Los estudios realizados en este marco teórico y metodológico han demostrado que la variable sintáctica más relevante que describe el espacio como patrones de configuración es la denominada "integración". Se entiende por integración, la mayor o menor relación de accesibilidad, tanto peatonal como vehicular, de los espacios estudiados a todos los otros espacios del sistema. De hecho, los espacios más integrados han demostrado estadísticamente estar asociados con altas densidades de movimiento. El movimiento es de interés por su significación social: el encuentro. La idea del encuentro vincula espacio,

cuerpos, movimiento y comunicación potencial cara a cara. El contacto entre personas en el espacio urbano, ya sean residentes o visitas, es lo que Hillier llama comunidad virtual. Esta comunidad se constituye por la simple co-presencia en el espacio. Este concepto es novedoso con respecto al tema de la seguridad ciudadana, ya que plantea que la vigilancia natural está llevada a cabo por todos los que están presentes. Al igual que Jacobs, la sintaxis espacial se enmarca en la postura de que los medio ambientes más integrados promueven la vigilancia natural. Los resultados preliminares de la aplicación de la sintaxis espacial en estudios de patrones espaciales de crimen en conjuntos residenciales muestran factores de la forma urbana, simples y poderosos que colaboran en inhibir el crimen. Estos factores se puede traducir en orientaciones de diseño: evitar accesos secundarios y diseñar que todos los espacios públicos tengan accesos a las casas, entre otro. (Rau, 2011)

6. MARCO HISTÓRICO

6.1 Sector las lunas – la playa

El sector de las lunas (la playa, av. Chiles, estadio libertad, avenida panamericana) en cuanto a su desarrollo histórico y expansión urbana, obedece al impulso del traslado del mercado Potrerillo, así como el establecimiento de la fundación del Estadio Libertad que en su momento alentó procesos de urbanización a mediana y pequeña escala, la fuerte demarcación de borde que la planificación de la vía panamericana tuvo en su momento relegó a constituir el sector como borde urbano, más los crecientes fenómenos de absorción y expansión de la ciudad establecieron una creciente densificación que en la actualidad hace parte de uno de los sectores que se encuentra entre los más altos índices de población de toda la ciudad. El desarrollo de talleres mecánicos sobre el sector de la playa y la Av. Chile acrecentó aún más el fenómeno de borde, y fue fomentando por el uso y las dinámicas que dichos establecimientos ofertaban, como un espacio de deterioro y de olvido.

6.2 Evolución morfológica sector avenida Chile-rio Chapal

Hacia el año 1952 existía una zona nombrada como Potrerillo, ésta se encontraba aislada de la ciudad ya que no existía el estadio libertad. En el año de 1955 aparece la Plaza de Ferias y el estadio, es aquí cuando se empieza a notar el crecimiento hacia el otro lado del río con la presencia de barrios consolidados. En el año de 1978 hace presencia muy demarcada la Avenida Chile y con una expansión notoria de la parte sur-oriental de la ciudad; en el año de 1980, 1981 y 1987 se demarca las vías de conexión de la ciudad en el sector, la presencia de barrios en casi toda la zona y la ausencia de una planificación más rigurosa.

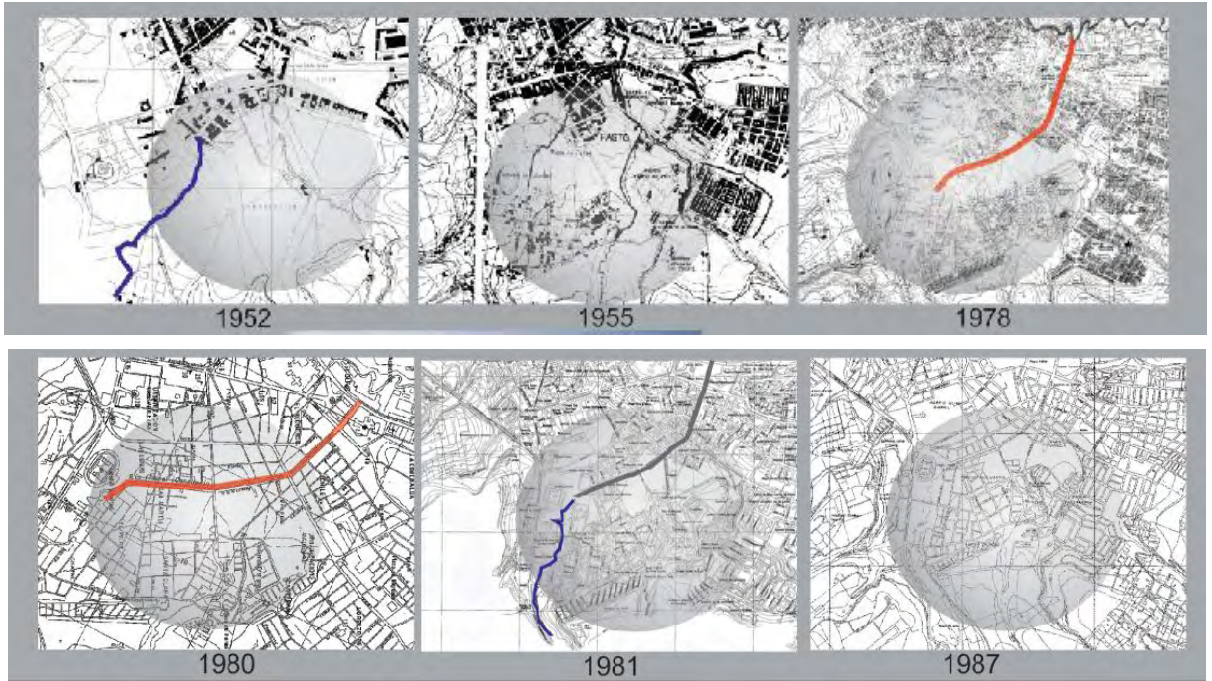


Ilustración 1_Evolucion Morfológica de Pasto 1952-1955-1978

7. MARCO REFERENCIAL

7.1 Renovación urbana Río Manzanares

Es un proyecto que genera a partir de la liberación del espacio que hoy ocupa, comienza a tomar una calidad ambiental. La incorporación de nuevos usos colectivos a lo largo de este espacio, la generación de elementos naturales y la inmediata mejora y revalorización de los barrios de carácter residencial del entorno, produciendo una pieza única, en constante desarrollo.

Estrategias positivas

- Censo de población para ver qué clase de habitantes reside en el lugar.
- Identificación del uso principal de la zona a trabajar.
- Líneas de actuación son: revitalización, rehabilitación y renovación.
- La renovación como un sistema integral y ambiental.
- Diseño de fachada como estrategia de inclusión de los edificios existentes que no son considerados como áreas de oportunidad (rehabilitación).
- Identificación clara de áreas de oportunidades.
- Diseño del espacio público entorno al río Manzanares.
- Planificación estratégica de equipamientos a lo largo de la zona intervención que ayuden a impulsar la transformación física, social y económica.
- Genera estrategias vehiculares para permitir una mejor movilidad peatonal
- Revitalización de la edificación privada y revitalización de las actividades sociales económicas.
- Estudio de la situación urbanística, económica y sociológica.

El principal aporte de este referente va desde el ámbito ambiental en donde se busca rescatar el paisajismo y darle un carácter y sentido al lugar, ya que se piensa desde todos los puntos estratégicos mejorar la ronda del Río y sus proximidades; además de hacer del río Manzanares un estructurante entre piezas fragmentadas logrando enlazar varios puntos de atracción.

7.2 Los proyectos urbanos integrales (pui), en Medellín, Colombia (Chile., 2009)

Teniendo en cuenta la acción social que se abordó en este caso se destaca las necesidades de la comunidad, su sentido de pertenencia para comenzar a actuar y crear urbanismo, desde este ámbito se promueve dar acciones más que todo en beneficio de los niños que son los principales usuarios del espacio público y que desde el punto de vista social, "se beneficiaran los hijos de los delincuentes lo que ellos no harían daño".

Estrategias positivas

- La integración del arquitecto con la comunidad.
- Diseño de los espacio a partir de experiencias con la comunidad.
- Diseño de equipamientos estratégicos para mejorar las condiciones físicas de la comunidad.
- Integración del sistema de movilidad de la ciudad con la zona.
- Los diseños de equipamientos son principalmente pensados para los niños.
- Recuperación del espacio de las rondas de la quebrada.
- Mejora las conexiones barriales, vecinales y peatonales.
- Mejorar las calidades de las vías.
- Liberación de espacio para proponer vivienda y espacio publico.

Estrategias negativas

- Son actuaciones urbanísticas puntuales que no se pensaron en macro
- Tiene una débil relación con la ciudad
- No se pensó en actuaciones más allá como en el entorno

Un punto negativo de este plan es que se pensó solo en la conexión del barrio por medio del metro cable descuidando otras formas de transporte público y alternativo, lo que genero que las zonas continuaran aisladas de la ciudad; además que se pensó en puntos estratégicos de las actuación y no se conectaron entre si lo que produjo mejora en ciertas zonas y en otras no.

8. MARCO CONCEPTUAL

8.1 Espacio público

Dentro de las diversas interpretaciones que existen del espacio como tal, el espacio público entra como un término de colectividad y de apropiación para el ciudadano. Son los espacios dinamizadores y categóricos que reconocen el derecho al ciudadano de su bienestar en torno a estos elementos que no solo se desenvuelven desde una dinámica física, sino que también permiten un nexo cultural e intangible.

La calidad del espacio público es hoy una condición principal para el pleno desarrollo de la ciudadanía. El espacio público cumple funciones urbanísticas, socioculturales y políticas. En el ámbito de barrio es a la vez el lugar de vida social y de relación entre elementos construidos, con sus poblaciones y actividades. En el nivel de ciudad cumple funciones de dar conexión y continuidad a los diversos territorios urbanos y de proporcionar una imagen de identidad y monumentalidad. El espacio público, si es accesible y polivalente, sirve a poblaciones diversas y en tiempos también diversos. Hace falta también un espacio público "refugio", o espacio de trasgresión. Y espacios de fiesta y de gesta, de manifestación. El espacio público es el lugar de la convivencia y de la tolerancia, pero también del conflicto y de la diferencia. Tanto o más que la familia y la escuela son lugares de aprendizaje de la vida social, el descubrimiento de los otros, del sentido de la vida. El territorio y la ciudad, son también los espacio que contiene el tiempo, el lugar del patrimonio natural y cultural. El reconocimiento del patrimonio, o patrimonios, del paisaje, de la arquitectura, de la historia, de las fiestas y de los movimientos sociales, de las poblaciones y actividades sucesivas,... Forma parte del proceso de adquisición de la ciudadanía, de la construcción de las identidades personales y colectivas. Conocer y descubrir la ciudad en sus dimensiones múltiples es conocerse a uno mismo y a los demás, es asumirse como individuo y como miembro de comunidades diversas. Este es un descubrimiento más reciente, ya no somos solamente de un barrio, de una clase social, de una religión. Somos múltiples en cuanto a identidades y pertenencias, podemos entender mejor la diversidad de nuestra sociedad (Borja, 2010).

8.2 Seguridad ciudadana

Existen diversas definiciones del término seguridad ciudadana. Las más amplias la relacionan con el conjunto de sistemas de protección de la vida y los bienes de los ciudadanos ante los riesgos o amenazas provocadas por diversos factores, y la vinculan tanto a valores sociales de respeto a la vida, la integridad física y patrimonio de los otros, como al libre ejercicio de las libertades económicas, políticas y sociales necesarias para el adecuado y normal funcionamiento de la

comunidad y la sociedad en su conjunto. La seguridad, entendida como sinónimo de certeza, por una parte, y como ausencia de riesgo o amenaza, por otra, señala que este concepto no se restringe a la dimensión biológica del ser humano, motivada exclusivamente por necesidades de protección y subsistencia, sino que se extiende a todos aquellos planos de la naturaleza humana que resultan de su cohabitación y convivencia con otros semejantes.

El concepto de seguridad ciudadana remite a la tradición de la idea de ciudadanía, esto es, a la capacidad de los ciudadanos como agentes activos, y no como masa relativamente pasiva, que únicamente demanda seguridad de una instancia superior. La seguridad ciudadana comparte los principios bajo los cuales los estados democráticos deben ejercer la seguridad interior (seguridad pública), pero su diferencia deriva de los agentes involucrados: las personas que son titulares de deberes y derechos ciudadanos. En el ámbito de las políticas públicas de reducción de la delincuencia, no obstante, suele dársele un sentido más acotado.

Específicamente, la seguridad ciudadana se vincula a la ausencia de delincuencia y de temor a ella; es decir, la inseguridad ciudadana se restringe a las amenazas a las personas y los bienes derivadas de la actividad delictiva. Debido a que el presente documento tiene únicamente relación con el fenómeno de la delincuencia y las acciones tendientes a reducirla, y no otras fuentes de amenazas a la seguridad, es a esta primera acepción que se hace referencia. (Ciudadana., 2010)

8.3 Temor a la delincuencia

El temor a la delincuencia es un sentimiento de las personas que se relaciona con la probabilidad que ellas creen que existe de ser víctimas de un delito. Este temor expresa la impresión de impotencia frente a potenciales delincuentes. Las variables que explican el temor de las personas a la delincuencia no se restringen solamente al hecho de haber sido víctimas de un delito, sino que incluyen otros eventos, como, por ejemplo, el sentimiento de no pertenencia a un lugar o comunidad y la percepción de descuido en los espacios comunitarios, o ciertas características ambientales, como la falta de iluminación en lugares por los que deben transitar, las condiciones de sanidad, la forma del trazado urbano, entre otras. Por ello, cuando se considera la aplicación de estrategias de prevención de la delincuencia mediante el diseño del espacio urbano y sus características ambientales, es relevante diferenciar el temor a la delincuencia de la ocurrencia objetiva de delitos, ya que las intervenciones en cada caso pueden ser diferentes. (Ciudadana., 2010)

8.4 Comunidad

La comunidad consiste en un grupo de personas que ocupan un espacio territorial determinado. Dicho grupo comparte elementos de identidad en común entre sus integrantes, tales como una historia, creencias, cultura, religión y/o modo de vida que los diferencia de otros grupos que ocupen el mismo espacio territorial. Por ejemplo, un grupo puede estar integrado, exclusivamente o en parte, de niños, jóvenes, adultos, adultos mayores o indígenas. Un grupo puede formarse en torno a intereses, actividades u objetivos en común, o por otros factores de pertenencia que el grupo defina. La organización de un grupo o comunidad local puede ser: a) formal, en cuyo caso tiene personalidad jurídica, como es la situación de una junta de vecinos, un sindicato o un club deportivo, o b) informal, como es el caso de un grupo de amigos, un grupo parroquial o un grupo de dueñas de casa. (Ciudadana., 2010)

8.5 Renovación Urbana

"Termino usualmente identificado con regeneración urbana. Denota acciones de sustitución de antiguas construcciones por modernas. Esta es la forma más común que se da a la regeneración en ciudades de países desarrollados, en las que fuertes inversiones intentan recuperar o captar el alto potencial económico de las áreas centrales deterioradas, para lo cual es necesario demoler y edificar in situ nuevas construcciones con una mayor rentabilidad". "la renovación urbana implica por lo general un cambio en el uso del suelo o en la intensidad de dicho uso y su consecuencia no se realiza en función de los ocupantes originales del área afectada. La renovación tradicionalmente tiene implicaciones básicamente físicas y financieras, ignora problemas sociales y por lo general implica acciones aisladas que no encuadran dentro de una perspectiva económica a escala de la urbe en su conjunto. Los proyectos de renovación urbana pueden ser pequeñas acciones a escala de edificios, o mayores, a escala de conjunto urbano e incluso de barrio"[i]

9. MARCO CONTEXTUAL

9.1 El Problema del Delito en el Mundo.

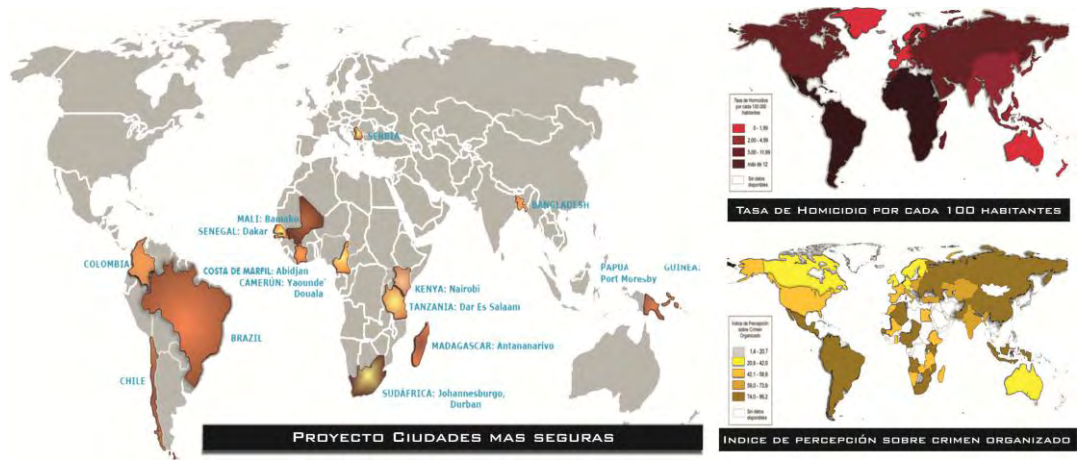


Ilustración 2-Proyecto Ciudades Más Seguras

De acuerdo a los datos brindados por el world resources institute, la población urbana en el mundo ha pasado de representar el 30% en 1950, al 45% en 1995 y se calcula que llegará al 60% en el año 2010. América del sur, según ese informe, es y seguirá siendo el continente que concentra la mayor proporción de su población en áreas urbanas (78% en 1995, 90% en el 2010). Si tenemos en cuenta que, especialmente en los países en vías de desarrollo, las ciudades se enfrentan hoy con tasas crecientes de delincuencia interpersonal y que, al mismo tiempo, se reconoce que la seguridad pública es uno de los ingredientes indispensables del desarrollo sostenido, resulta evidente que el problema de la delincuencia urbana y su prevención tienen una importancia fundamental.

Las grandes ciudades de los países en desarrollo están en camino de superar en tamaño a las grandes ciudades del mundo desarrollado. La industrialización ya no constituye el impulso principal de la urbanización, por lo que está invirtiéndose la tendencia histórica que asociaba las dimensiones de una ciudad con el nivel de su desarrollo económico. Si bien la migración de masas de trabajadores rurales que se vio en los años 60 y 70 en el mundo en desarrollo ha mostrado una leve declinación, éste sigue siendo (aunque por debajo del crecimiento natural de la población urbana estable) uno de los principales factores de expansión de las ciudades en los países en vías de desarrollo. (Ministerio de Justicia de la Nación, 1988)

La inseguridad es una problemática que afecta el entorno urbano a escala global,

partiendo de este punto se hace una propuesta enfocada a identificar e individualizar esta controversia. Mediante la intervención urbana hacia el espacio público, entendiendo este como el principal punto de encuentro social y espacial que dinamiza la ciudad

Naciones Unidas, realizan encuestas dadas por las tasas de delito tanto a nivel global como regional han aumentado continuamente en el período comprendido entre 1980 a 2000, con un incremento del 30 por ciento, pues pasó de 2.300 crímenes por 100.000 habitantes a más de 3.000 por cada 100.000 habitantes. Algunas tasas criminales, por ejemplo las de América del Norte, han caído de manera significativa en estas dos décadas aunque el nivel general de crímenes fue más alto allí que para otras regiones, salvo para la Unión Europea (UE) a partir aproximadamente de 1999. América latina se considera un foco de inseguridad a nivel mundial encontrándose como el mayor generador de delitos. La problemática de inseguridad urbana se ha focalizado principalmente en los espacios públicos. (Seguras, 2009)

9.2 La violencia urbana en América latina

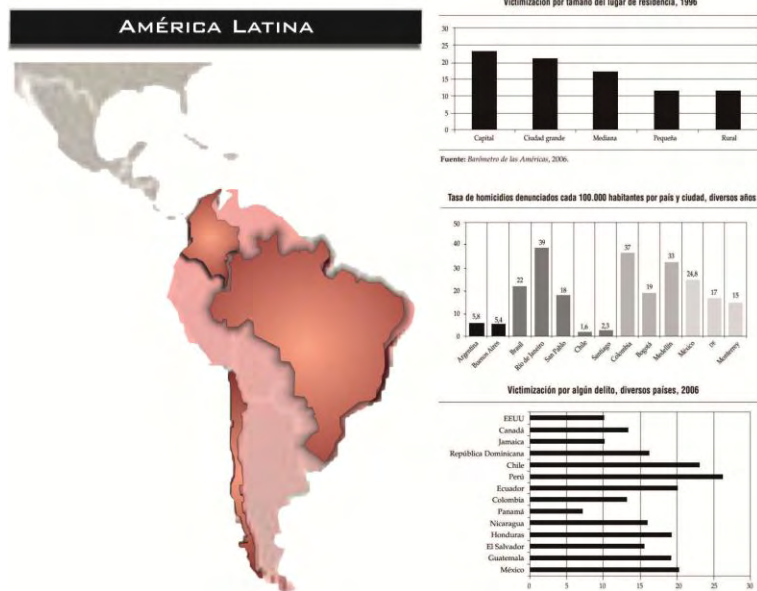


Ilustración 3-Ciudades Latinoamérica Unidad en el Programa UN HABITAT

Las denuncias y estadísticas de delincuencia y violencia aumentan sostenidamente desde finales de los 70 en gran parte del mundo, en especial en las ciudades de los países desarrollados. Un fenómeno similar se produce en muchas ciudades latinoamericanas desde los 80 hasta la fecha. Este aumento de la delincuencia ha implicado un mayor uso de la violencia al

cometer los delitos y el aumento de las tasas de homicidio, convirtiendo a Latinoamérica en la región más afectada por la criminalidad en el mundo. La situación de conflictividad urbana que se vive actualmente en las ciudades latinoamericanas junto con aumentar en el último tiempo, es delictiva. La conflictividad no ha sido ajena a los procesos de transformación social de América latina y ciertamente la violencia política ha estado presente en la región durante la segunda mitad del siglo xx. Sin embargo, cuando se compara las tasas de homicidios para todos estos países hasta comienzos de los años 70, la situación no guarda relación con las tasas de los años 90, cuando desaparecen las dictaduras, amainan las guerrillas en gran parte de los países de la región, se inician los procesos de paz y asumen gobiernos democráticos la conducción de los países. Particularmente en los países de intensa violencia política, la actual conflictividad urbana es parte de la agenda del post-conflicto. Se trata hoy día de una violencia distinta, donde una de sus características más sobresalientes es el crecimiento de la violencia interpersonal y física en relaciones cara a cara que se manifiesta sobre todo en las zonas pobres, segregadas de las grandes ciudades. Esta conflictividad urbana se relaciona con los procesos políticos, económicos y culturales de exclusión, que cuestiona la estructura social establecida, abarcando un ámbito mayor que la violencia y la delincuencia. En último término, la conflictividad urbana actual en la región desnuda la debilidad de las democracias latinoamericanas y la necesidad de ciudades más inclusivas, con mayores oportunidades para todos y todas (Ruiz, 2008). (Chile., HACIA POLÍTICAS DE COHESIÓN SOCIAL Y SEGURIDAD CIUDADANA, 2009)

Conclusión

En el mundo el déficit de espacio público y el incremento de inseguridad va en aumento, debido a esta problemática Latino América y diferentes países del mundo han planteado estrategias de mejoramiento de las condiciones de seguridad; desde la implementación del diseño de espacios públicos, acciones comunitarias donde la primicia es mejorar las condiciones tanto sociales como físicas del entorno implementadas en el diseño, no solo es un ámbito aislado, se trata de una problemática que se debe manejar desde diferentes tópicos.

9.3 Colombia

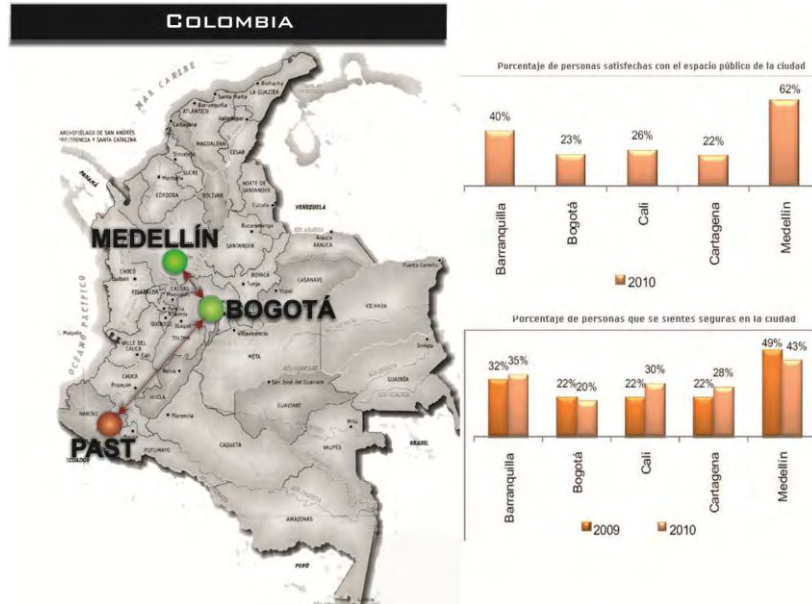


Ilustración 4-Ciudades Unidas Programa UN-HABITAT

Colombia está catalogada como uno de los países más violentos del mundo debido a las altas tasas de muertes violentas. La violencia es un problema prioritario de salud. El 15,5 % de las muertes se atribuyen a homicidios y es la primera causa de años de vida potencialmente perdidos. Aunque en los medios de comunicación se destaca la violencia relacionada con el conflicto armado, en realidad, éste contribuye poco al número de lesionados y muertos por esta causa en el país siendo más importante las lesiones atribuidas a las riñas y la delincuencia común. Aproximadamente un 12 % de los hogares colombianos son víctimas de algún delito en un año, siendo lo más común los robos y atracos. (JOANNE KLEVENS, 2008)

9.4 Ciudad región

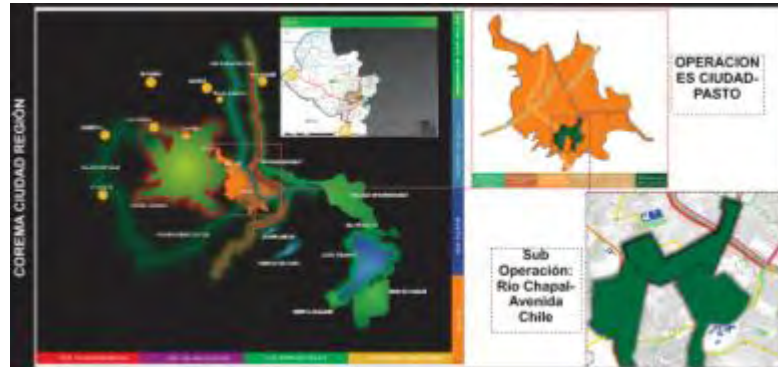


Ilustración 5- Ciudad Región

Ciudad Region: Esta es una categoría Se referencia a diferentes unidades territoriales fuertemente urbanizadas, en estrecha relación mutua y con un alto grado de conexión con otras regiones en las denominadas redes globales. Estas unidades poli céntricas estructuradas en redes urbanas, cuyos destinos se encuentran atados a las redes locales y globales, permiten una aproximación a las realidades naturales y socio-ambientales de un territorio a efectos de conseguir una intervención en donde se puedan respetar tanto los derechos de la sociedad, como los de la naturaleza. La seguridad hace parte de una problemática social importante que ha afectado los espacios físicos, en este sentido la intervención urbana de ciudad región ayuda de manera integral a tratar esta problemática desde los ámbitos social y físico; En este estudio se incluyeron los municipios de Chachagui, La Florida, Yacuanquer, Laguna de la Cocha, Nariño y los corregimientos que circunda al Municipio de Pasto que aportan a la propuesta reforzando su vocación en integración dentro de la región.

9.4.1 Propuesta sistemática ciudad región

9.4.1.1 Sistema Ambiental

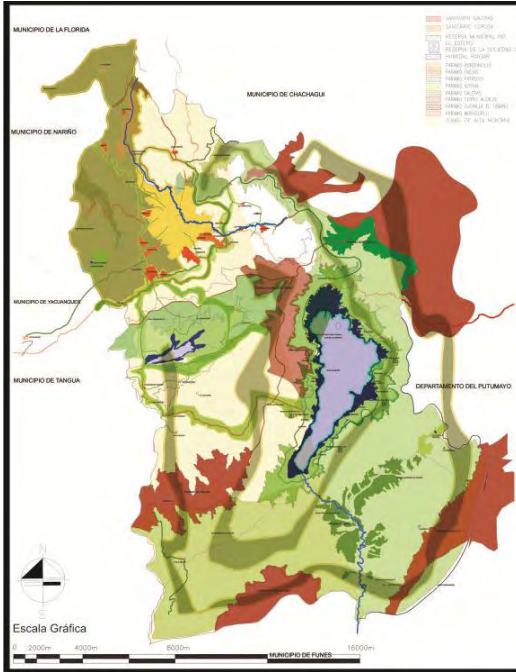


Ilustración 6_Sistema Ambiental-Ciudad Región

Dentro de las 3 regiones se establecen áreas naturales con gran potencial de desarrollo turístico, muchas de estas caracterizadas por su diversidad única de flora y fauna, de importancia para el contexto municipal, departamental, nacional y como es el caso del humedal Ramsar laguna de la cocha, de importancia internacional, ya que es un importante reservorio y productor de agua dulce, gracias a sus zonas de bosques de alta montaña y sus paramos, donde hay gran riqueza de flora y fauna, donde sobresalen especies de aves acuáticas.

El área comprendida como el cinturón de fuego andino amazónico se caracteriza por su Vocación medioambiental, debido a la

presencia de parques naturales, áreas de alta Protección y diversas riquezas naturales propias de la interrelación pacífico andino -

Amazónico, se destaca por ejemplo, las áreas de influencia de los diferentes volcanes Con las comunidades más próximas, las cuencas hídricas y afluentes del océano Pacífico y Atlántico.

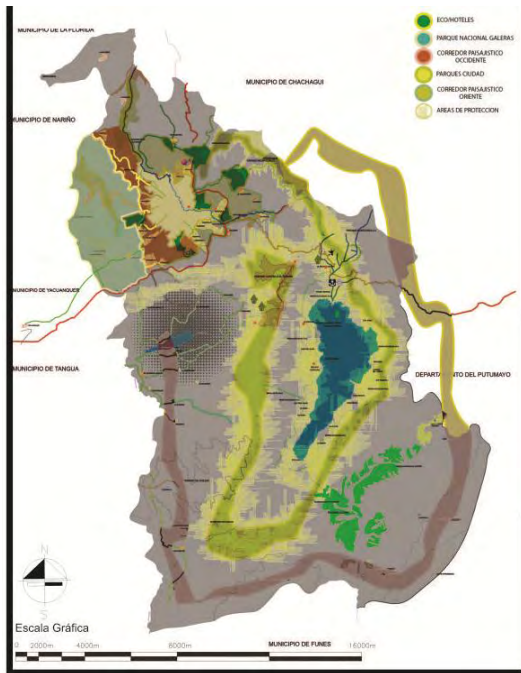


Ilustración 7-Sistema Espacio Público-Ciudad Región

9.4.1.2 Sistemas de Espacio Público

Conjunto de edificaciones y espacios, predominante de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, o bien, en las que se proporcionan a las población servicios de bienestar servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas. En función a las actividades o servicios específicos a que corresponden se clasifican en: equipamientos para la salud; educación; comercialización y abastos; cultura, recreación y deporte; administración, seguridad y servicios públicos. Aunque existen otras clasificaciones con diferentes niveles de especificidad

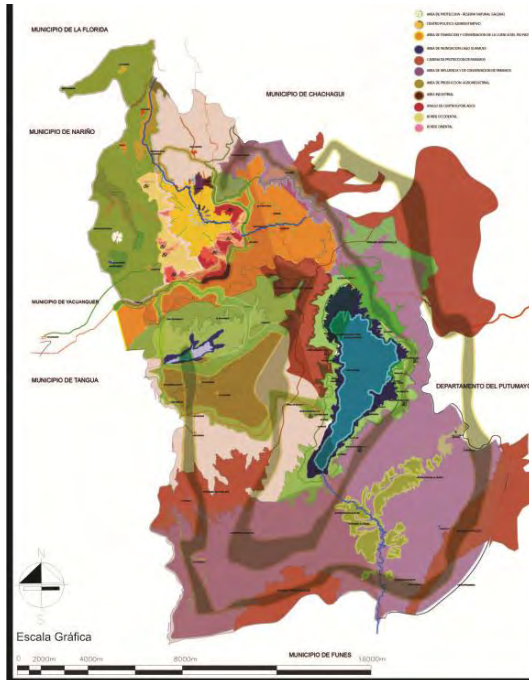


Ilustración 8-Sistema Usos-Ciudad Región

9.4.1.3 Sistemas de Usos

Según la ley 388 de 1997 el modelo de ocupación urbana debe tomar en consideración elementos naturales y paisajísticos del terreno, la estructura vial y la accesibilidad al transporte y a los servicios básicos, así como la disponibilidad de infraestructura de servicios públicos domiciliarios, en un marco de objetivos socioeconómicos explícitos.

según el parágrafo 1 del artículo 12 de esta ley, referente al contenido del componente general del p.o.t por modelo de ocupación se entiende la estructura urbano-rural e intra-urbana, se buscan fijar de manera general la estrategia de localización y distribución espacial de las actividades, determinar las grandes infraestructuras requeridas para soportar estas actividades y establecer los sistemas de comunicación vial que garantizar

la fluida interacción entre aquellas actividades especiales separadas

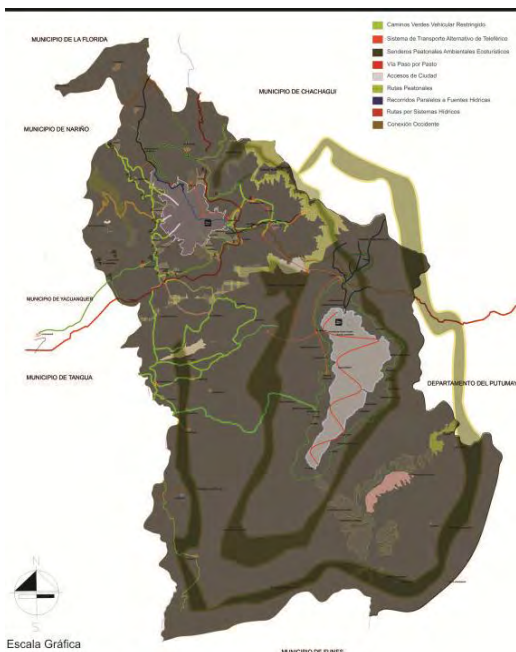


Ilustración 9-Sistema Movilidad-Ciudad Región

9.4.1.4 Sistema de Movilidad

Respecto a la conectividad del área de trabajo podemos evidenciar que se encuentra

Conectada con la vía panamericana, como la principal de conexión internacional, Además de la vía multimodal (iirsa). Así como también demás vías conectoras y vías Fluviales de gran importancia como el río telembi y Patía en el pacífico y el río putumayo En la amazonia. Permitiendo de alguna manera el intercambió modal.

9.4.2.5 Conclusiones

La recuperación del espacio público surge como una prioridad tal como lo revelan experiencias recientes en diversas ciudades del mundo y de Colombia, tiene un alto impacto sobre el bienestar y la vida comunitaria de las poblaciones. Debido el departamento de Nariño considerado unos de las regiones con potenciales turísticos ambiental y ubicación estratégica, tiene como prioridad la consolidación de tácticas para el desarrollo y el incremento de espacio público que beneficie a la comunidad.

Nariño se encuentra rodeado de riquezas ambientales, importantes para el mundo que deben funcionar de manera sistemática, permitiendo un mejor aprovechamiento de estos recursos, pero de forma estratégica debido que son recursos ambientales frágiles que se deberán cuidar y conservar; así la vocación de la ciudad región será medio ambiental turística.

De esta forma la ciudad región compartiendo riquezas ambientales forma parte de un sistema integrado, donde los usos, vías, y recursos ambientales, funcionen en torno a vocaciones específicas de cada municipio, como estrategia para el funcionamiento total de la zona.

9.4.2.6 Vocaciones:

- Periferia:
- Yacuquer..... Patrimonial, cultural
- Circunvalar galeras.... Agrícola forestal
 - Conexión auxiliar por Chachagui
- Chachagua..... Recreación, residencial
- Valle Sibundoy..... Ambiental turística, agrícola
- La laguna..... Conservación ambiental protección

- Pasto:
- Calambuco..... Agroindustrial
- Botanilla..... Residencial
- Borde perimetral..... Suburbano
- Corredor oriental
 - Dentro del corredor: Jamondino,
 - Macondiano, dolores, Buesaquillo..... Urbanos
 - Fuera del corredor: san Fernando,
 - Cabrera, Tescual, laguna seca,
 - Encano, Cujacal..... Suburbanos, rural
- Corredor occidental
 - Amenaza volcánica: Obonuco, Genoy,
 - Mapa chico, san Juan de Anganoy..... Recreacional turístico
 - Sin amenaza volcánica: Jongobito..... Urbano
 - Gualatina..... Suburbano

9.5 El Delito en Pasto

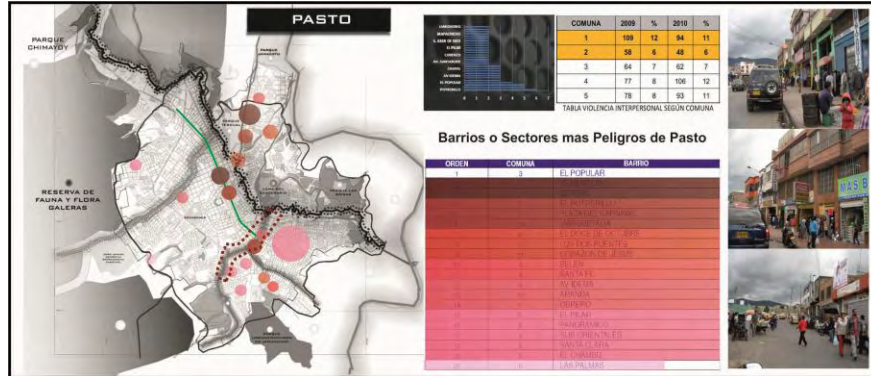


Ilustración 10-Barrios con mayor delito en Pasto Nariño

Colombia está catalogada como una de las naciones mas Violentas del Mundo (El15,5%de las muertes se atribuyen homicidios)(ESTUDIO DE JOANNE KLEVENS).

Pasto capital de la frontera sur de Colombia y además como centro del Departamento de Nariño soporta al mismo tiempo difíciles condiciones sociales y económicas de carácter estructural, lo que se refleja en el incremento de los hechos de violencia e inseguridad, que hoy constituyen la principal angustia de nuestros habitantes. El Municipio de Pasto, no es ajeno a esta problemática social, según Información suministrada por el Observatorio del Delito en el primer trimestre entre los años 2009 y 2010 se presentó 99 homicidios, los cuales el 66% se cometieron con arma de fuego. El ámbito urbano fue el más afectado con el 82% de los cuales el 70% de actos delictivos se reportaron en espacios públicos.



Ilustración 11-Mapas del Observatorio del delito

9.5.1 Propuesta urbana

Pasto no es ajeno a la problemática de inseguridad social, entendiendo que ésta es el centro administrativo y regulador del departamento, la seguridad es un tema de vital importancia para el funcionamiento integral de ciudad, es por ello que presenta mayor índice de problemas de seguridad encontrándose una mayor incidencia dentro de los espacios públicos. La recuperación y articulación de dichos elementos ambientales se proyectan como espacio público (recuperación entorno a condiciones físicas deterioradas-sociales: inseguridad) útil compensando el espacio construido (confort ciudadano), la estructura de ciudad se enmarca dentro de ejes ambientales y de espacio público mediante los cuales se amarran los diferentes sistemas, dentro de la propuesta de ciudad encontramos los siguientes elementos definidos conceptualmente entre los cuales están los sistemas; ambiental, movilidad, usos y espacio público.

Las intervenciones urbanas planteadas como objetivos dentro de la propuesta de ciudad- ambiental se enfocan en la recuperación de elementos naturales de gran importancia en la ciudad (Ríos), los cuales actualmente están relegados y a su vez se han convertido en elementos contaminantes y focos de deterioro físico y social propiciando la inseguridad en la ciudad.

Objetivo: se propone una ciudad ambiental y de servicios por medio de la conexión de ejes natural (río pasto, río Chapal, río Mijitayo, quebrada Guachacal, quebrada gallinacera) y ejes artificiales (panamericana, calle 18) a una propuesta de espacio público integral de ciudad donde se dará prioridad el peatón y a una movilidad masiva efectiva y amigable con el ambiente (translohr).

9.5.1.1 Propuesta sistemática urbana

9.5.1.1.1 Sistema ambiental

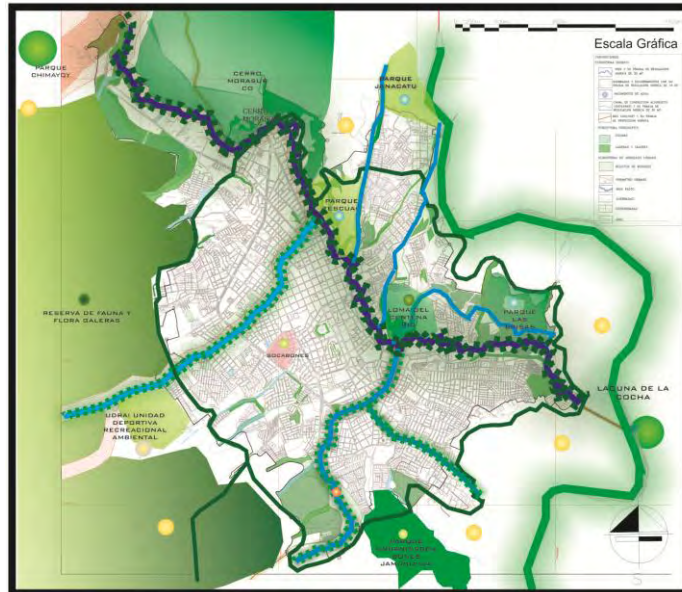


Ilustración 12-sistema ambiental-ciudad

- **Parque urbano:** Extensión de terreno municipal dotado de espacios deportivos variados y calculados para permitir la recreación de una apreciable cantidad de población simultánea: parque Jamundino
- **Caminos verdes:** Es una vía de características recreacionales y de ambientación similares al bulevar con la diferencia que se desarrolla en el área rural.
- **Áreas verdes de recreación activa:** Son las que, a diferencia de los anteriores, su equipamiento y diseño muestra una especialización de su función de las actividades recreativas que para su ejecución: Chapalito
- **Área deportiva:** Es fundamentalmente una unidad deportiva en la cual se integran alguna variedad de deportes compatibles. Pueden ser especializado para alguno o algunos deportes: parque UDRA
- **Parque metropolitano** Área verdaderamente grandiosa por sus funciones de todo tipo derivadas de las propias de áreas verdes, y por los beneficios de toda índole que presta a la sociedad urbana de una ciudad totalmente congestionada, trastocada, contaminada, etc.: parque centenario
- **Cinturón verde** Se utiliza para proteger un espacio, actividad o persona de un agente cuya interferencia puede traer malestar para los primeros;

riesgos innecesarios, pérdida de la privacidad, etc.

- **Áreas verdes nacionales:** Se engloban dentro de las áreas verdes de recreación pasiva puesto a que son áreas destinadas a la exclusiva contemplación de la naturaleza o de las formaciones especiales que se protegen, entre estos encontramos: reserva natural corota, reserva natural volcán galeras.
- **Áreas verdes de recreación pasiva:** Son a aquellas que comprenden espacios libres destinados a esparcimiento no organizados: parque las brisas, parque Tescual, parque Janacatu, parque Chimayoy

SISTEMA AMBIENTAL-ESPACIO PÚBLICO	
ÁREAS VERDES NACIONALES	●
PARQUE NACIONAL GALERAS LAGUNA DE LA COCHA	●
AREA DEPORTIVA	●
UDRA	●
AREA RECREACION ACTIVA	●
PARQUE CHAPALITO	●
ÁREA RECREACIÓN PASIVA	●
PARQUE LAS BRISAS PARQUE TESCUAL PARQUE JANACATU PARQUE CHIMAYOY	●
PARQUE URBANO	●
PARQUE JAMONRINO	●
PARQUE METROPOLITANO	●
PARQUE CENTENARIO	●

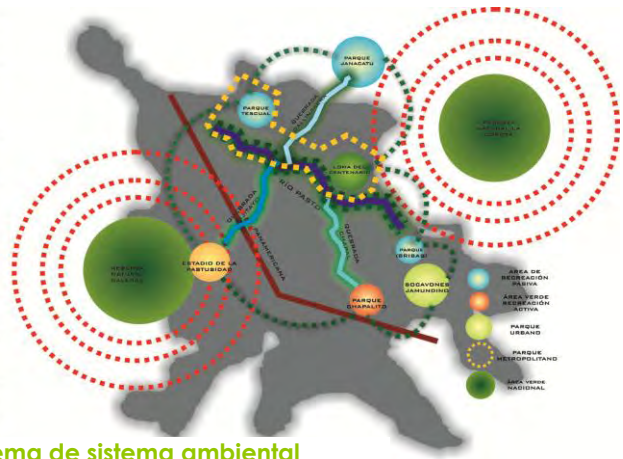


Ilustración 13-corema de sistema ambiental

Conclusión

El olvido de los recursos naturales y ambientales que posee la ciudad, causando el deterioro y disminución de la calidad ambiental de la ciudad, que son aprovechados por los delincuentes para su refugio

9.5.1.1.2 Sistema espacio público



Ilustración 14-sistema espacio público-
ciudad

- **Áreas verdes nacionales:** Se engloban dentro de las áreas verdes de recreación pasiva puesto a que son áreas destinadas a la exclusiva contemplación de la naturaleza o de las formaciones especiales que se protegen.
- **Áreas verdes de recreación pasiva:** Son a aquellas que comprenden espacios libres destinados a esparcimiento no organizados
- **Parque urbano:** Extensión de terreno municipal dotado de espacios deportivos variados y calculados para permitir la recreación de una apreciable cantidad de población simultánea.
- **Plaza cívica:** Espacio destinado a la congregación de la comunidad en forma colectiva.
- **Parque de barrio** Es la unidad básica de área verde recreacional urbana, está equipado con canchas de los deportes más solicitados.
- **Áreas verdes de recreación activa:** Son las que, a diferencia de los anteriores, su equipamiento y diseño muestra una especialización de su función de las actividades recreativas que para su ejecución
- **Área deportiva:** Es fundamentalmente una unidad deportiva en la cual se integran alguna variedad de deportes compatibles. Pueden ser especializado para alguno o algunos deportes.
- **Parque metropolitano** Área verdaderamente grandiosa por sus funciones de todo tipo derivadas de las propias de áreas verdes, y por los beneficios de toda índole que presta a la sociedad urbana de una ciudad totalmente congestionada, trastocada, contaminada, etc.

01. Vila olímpica: renovación urbana consolidar el uso deportivo del estadio libertad.
02. Espacio público comuna 4: renovación urbana cambio de uso comercial a recreativo ambiental, vinculado I proyecto villa olímpica sistema movilidad
03. Arquitectura educativa ambiental inscrita en corredor cultural potencial ambiental conservación loma Centenario, río pasto ubicación de consolidación vivienda.
04. Tratamiento centro histórico a través de renovación de borde Mijitayo consolidación de uso ambiental recreativo- especial amenaza y mixto
05. Tratamiento borde rio inscrito en el patrimonio cultural san Juan de pasto consolidación uso ambiental recreativo
06. Centro de convenciones para san Juan de pasto en Tescual cercanía a vía paso por pasto, cercanía centro oferta hotelera turística y comercial
07. Equipamiento borde: terminal de transportes cercanía a vía paso por pasto y consolidación áreas aledañas uso vivienda alto impacto, y comercial bajo impacto
08. Parque metropolitano la Pastusidad manejo de borde de ciudad a partir uso forestal -ambiental recreativo- consolidación áreas aledañas residencial urbano y suburbano
09. Central de abastos Catambuco desahogar actual área comercial mercado Calambuco, y consolidación área agroindustrial aledaña al nuevo mercado Calambuco

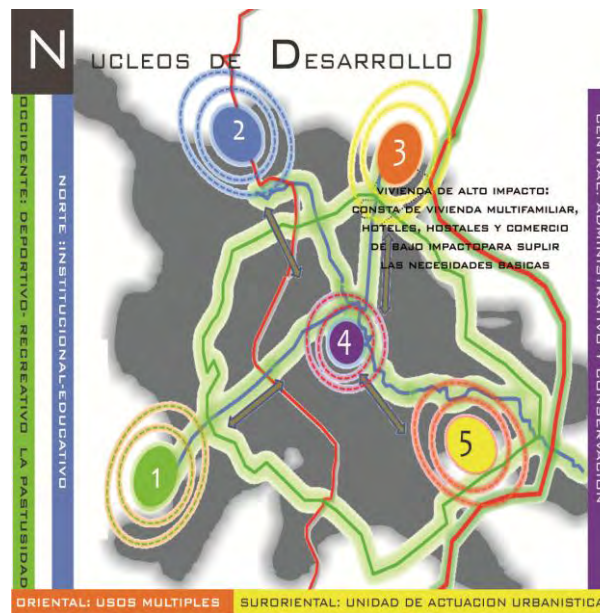


Ilustración 17-Corema sistema usos

Usos:

- Uso comercial sobre los ejes viales principales
- Uso mixto en el centro: comercial bajo impacto y vivienda multifamiliar
- Uso institucional: educativo y salud polo de desarrollo norte
- Uso ambiental especial paisajístico: recreación pasiva, protección y espacio público
- Uso recreativo: para el esparcimiento y diversión
- Corredor panamericana: tramo educativo, tramo salud, tramo recreativo
- Corredor tranvía: tramo comercial y mediano impacto, tramo ambiental.
- Corredor ambiental paisajístico: borde de ciudad, río pasto, quebrada Chapal. Quebrada gallinacera, quebrada Mijitayo.

Conclusión:

La ciudad está creciendo paulatinamente y es necesaria la conceptualización de una ciudad poli-céntrica donde se cree polos de desarrollo según la vocación de las zonas que faciliten un mejor desarrollo de la ciudad.

9.5.1.1.4 Sistema movilidad

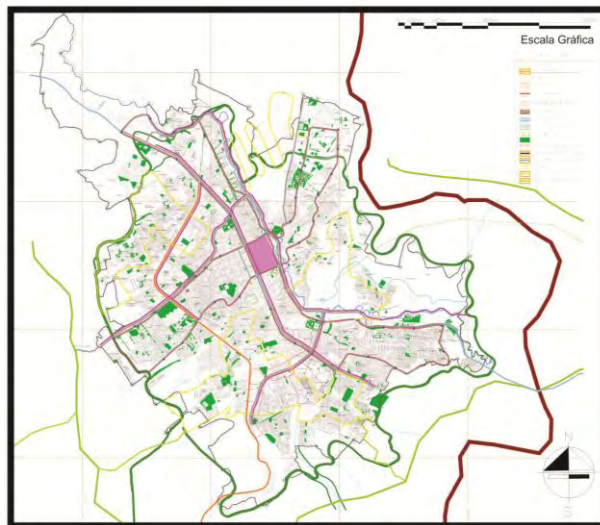


Ilustración 18-sistema movilidad-ciudad

Sistemas complementarios

- Aprovechando la ronda de los cuerpos de agua se generan ciclo rutas y sendas peatonales en sentido este-oeste, río pasto y Chapal, quebrada Mijitayo y gallinacera
- Ejes estructurante de la red de ciclo rutas sentido norte-sur: calle 18 y panamericana
- El camino verde conector de tipo mixta peatonal, ciclo rutas y carreteables de las cabeceras corregimentales.
- El cable conector del parque Nal. La cocha y el parque Nal. Galeras además con cabeceras surorientales núcleos residenciales suburbanos y turísticos

Plan de parqueo

- La ciudad región hace necesario equipamientos de parqueo clasificado así:- parqueadero periférico de ciudad * circunvalar Galeras * Calambuco / Yacuanquer * cabeceras
- Corregimentales surorientales * Aranda/ Chachagui Parqueadero pericéntrico * av. Colombia * cra 27 * san Andresito * las cuadras Sistema tranvía
- Teniendo en cuenta la vocación de la ciudad se propone el sistema de Translhons (alimentado por cable de piso) debido a: Menos contaminante- más eficiente* capacidad (cupó de pasajeros) tiempo (mayor frecuencia)- adaptabilidad *topografía *infraestructura actual *sistemas complementarios Utilización de las busetas actuales como sistemas de rutas alimentadoras del translhons.
- Portales de servicio en un costado de las líneas estructurante del translhons para: - servicio técnico * mecánico * aseo despacho de flota
- El cable unión que conectara el parque Nal. La cocha y el parque Nal. Galeras además conectando cabeceras surorientales núcleos residenciales suburbanos y turístico

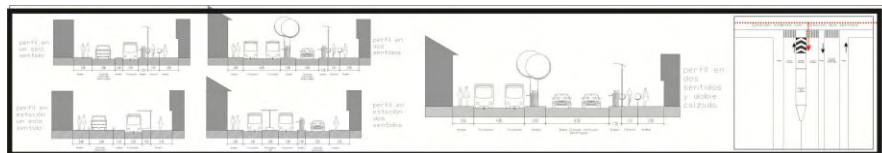


Ilustración 19-perfiles propuestos-ciudad

	sistema actual (bus y microbus)	tranvia	Metro	Translohr con Ultra-Capacitores y Bateria
Velocidad	80 km/h	45 - 70 km/h	85 - 100 km/h	30 km/h
Capacidad	24 - 40 pasajeros	120 pasajeros	200 - 270 pasajeros	STE3 (3 módulos, 25 metros, 127 pasajeros) STE4 (4 módulos, 32 metros, 170 pasajeros) STE5 (5 módulos, 39 metros, 213 pasajeros) STE6 (6 módulos, 46 metros, 255 pasajeros)
Dimensiones (larg x ancho)	10 - 12m x 2,5 - 2,6m	8 - 30m x 2,2 - 2,4m	15 - 50m x 2,50 - 2,80m	32mx2,20m
Indice pas/hora	714	571	3571	2500
Productividad (IPK= Pas/km)	5	15	33,7	15
Energía	Combustible Diesel	Eléctrica y solar	Eléctrica y solar	Eléctrica y Bateria
Sistema de pago	efectivo	tarjeta	tarjeta	Tarjeta
Infraestructura	carriles exclusivos, paraderos pequeños (1,5m x 3,5m)	cableado eléctrico, rieles exclusivos, estaciones de servicio-paraderos (8m x 12m aprox) Estaciones intermodales grandes (16m x 20m aprox)	cableado eléctrico, rieles exclusivos, estaciones de servicio-paraderos (8m x 12m aprox) Estaciones intermodales grandes (16m x 20m aprox)	Cable eléctrico, rieles exclusivos, o batería para zonas que no presenta rieles, estaciones de servicio-paraderos (8mx12m aprox.) Estaciones intermodales grandes (16mx20m aprox.)
Contaminación auditiva	90 db (tránsito urbano)	20 db (canto de pájaros)	120 db (Despegue de jets a 60 m)	20 db(canto de pájaros)
Contaminación ambiental	35 - 40% de opacidad	no produce emisiones	no produce emisiones	No produce emisiones
	17	22	21	27

Ilustración 20-tabla de comparación de sistema de transporte alternativo

9.6 División de operaciones en la ciudad

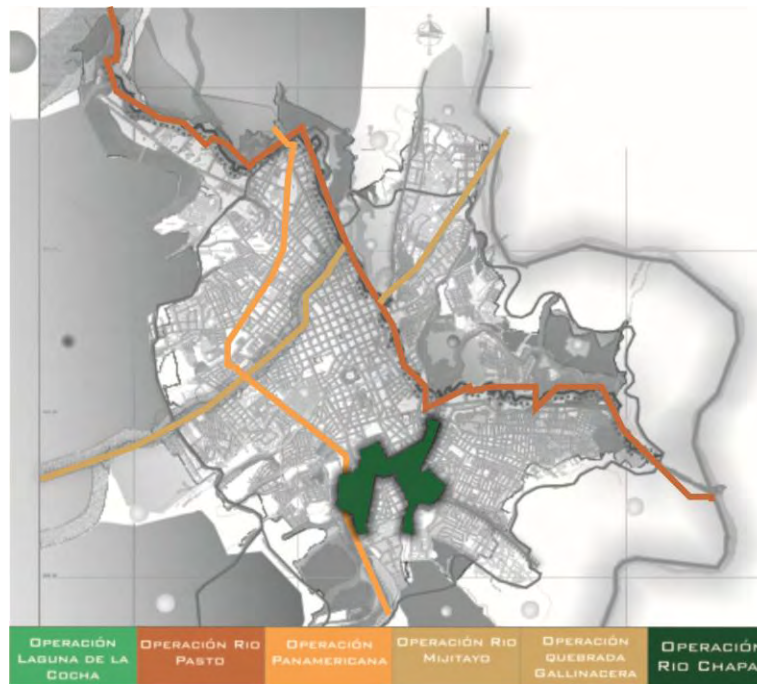


Ilustración 21-División operaciones Ciudad

Después del análisis y la propuesta a nivel de ciudad, se divide los proyectos en cinco operaciones que responden a líneas importantes de actuación para esbozar planes estratégicos que abarque la ciudad desde la perspectiva ambiental, sobresaliendo el espacio público y el beneficio de la comunidad.

Estas cinco operaciones como se las ha llamado se definen así:

- Avenida panamericana
- Operación Mijitayo
- Operación río pasto
- Operación río Chapal(eje ambiental y de espacio público río Chapal)
- Operación gallinacera

10 MICRO CONTEXTO

10.1 Operación río Chapal

La articulación de este sector con la ciudad se hace con la integración del sistema de movilidad y el sistema ambiental, donde juegan un papel importante debido a la gran fuerza y nueva dinámica que se le ha dado a Pasto, Ciudad Región. El eje del río Chapal y quebrada Guchucal se fortalece desde todos los ámbitos debido a que la renovación integral, fortaleciendo la dinámica de uso, imagen y seguridad del lugar.

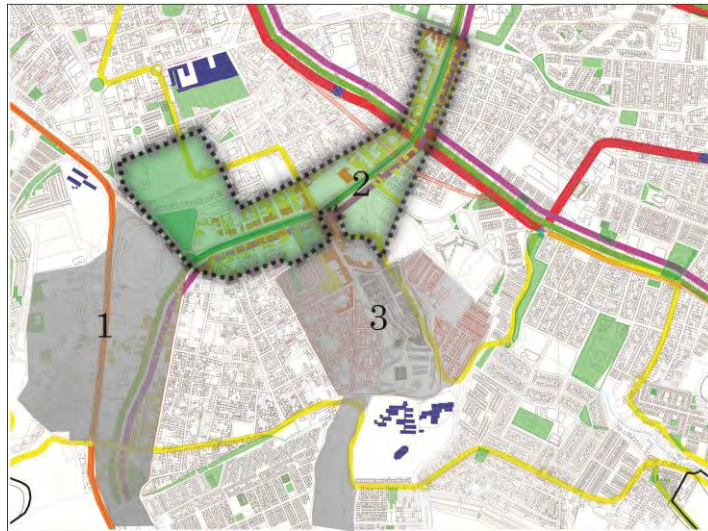


Ilustración 22-Operación río Chapal

Objetivo: *articulación del sector sur-oriental a la ciudad por medio de reestructuración y recuperación de ejes de carácter ambiental (río Chapal-quebrada Guachacal) y eje de conexión de movilidad (calle 18) contribuyendo a la creación del espacio público para la ciudad.*

10.2 División de Sub-Operaciones:

1. Sub-Operación 1 (Operación Parque Chapalito - Estadio Libertad)

Objetivo:

Cambiar la imagen de la ciudad en el extremo sur aprovechando el cambio de uso de la Av. Panamericana, lo que permitirá una renovación del sector de Chapal, y la recuperación de la ronda del río Chapal e integración de elementos con valores patrimoniales a una dinámica de espacio público.

Estrategias:

- Integración de elementos con valores patrimoniales a una dinámica de espacio público.
- Integrar el parque Chapalito y el estadio libertad por medio de un equipamiento deportivo recreacional y ambiental de carácter regional.
- Recuperar el borde de la ronda del río Chapal con una franja arborizada y crear un aislamiento entre este y las construcciones propuestas.
- Con el cambio de la vocación de la avenida panamericana remplazar los actuales puntos de comercio informal, por un comercio y equipamientos que complementen el carácter deportivo recreacional y ambiental.

2. Sub Operación 2 (Operación Río Chapal- Avenida Chile)

Objetivo:

El Plan estimar una aportación decisiva para la incorporación de la edificación y espacio libre privado al proyecto de transformación urbana del Río Chapal, a través de la rehabilitación, la revitalización y la renovación sostenibles, y su contribución a la creación del eje medioambiental del Río Chapal y a la puesta en valor del paisaje natural y urbano, impulsando con ello un nuevo modelo urbano dándole una nueva imagen a la zona.

Estrategias:

- Incorporar el Río a la escena Urbana
- Construir una red verde a la escala de Ciudad Generando Ejes Ambientales conectores
- Respetar la Zona de Riesgo
- Crear un nuevo sistema de Movilidad prioritario para el Peatón
- Mejorar la Calidad de los Barrios
- Mejorar el Medio Ambiente
- Descubrir Áreas de Oportunidad en la Zona

3. Sub Operación 3 (*Operación urbana Mercado Potrerillo- quebrada Guachucal*)

Objetivo:

Recuperación y rehabilitación de elementos naturales del sector Mercado Potrerillo, proyectando una imagen de ciudad ambiental, interviniendo el eje estructurante de la sub-operación urbana, quebrada Guachucal con el objetivo de generar espacio público con cohesión social mediante la renovación urbana con la implementación de espacios con multiplicidad de usos para el mejoramiento espacial del sector y transformación del imaginario colectivo de deterioro, logrando habitabilidad y legitimación del espacio, conllevando a la disminución de la problemática de inseguridad

Estrategia:

- Integración ambiental quebrada Guachucal.
- Generación de espacio público.
- Redimensionamiento equipamiento de alto impacto, mercado Potrerillo.
- Preservación memoria urbana de el sector.
- articulación institucional de equipamientos existentes Institución Educativa Emilio Botero, Ciudad de Pasto, LEMO y otros que se ven influenciados en el sector Institución Educativa Champagnag y Comfamiliar.
- Integración barrios aislados.
- solución integral de vivienda, densificación y rehabilitación.

10.3 Sub-Operación 2 (Operación Río Chapal- Avenida Chile)

La escogencia de la sub-operación 2 se debe principalmente por los usos que presenta el lugar, la existencia del Río Chapala y el cambio de vocación de la zona, que amerita actuaciones urbanísticas proporcionando el mejoramiento tanto en la imagen como en la integración con la ciudad.

10.3.1 Análisis y propuesta sistemática Sub-Operación 2

10.3.1.1 Sistema de uso y equipamientos



Ilustración 24-Análisis sistema de usos- Sub-operación río Chapal avenida



Ilustración 23-Propuesta sistema de usos- sub operación río Chapal avenida Chile

Problemática:

- Comercio: existe una apropiación más notoria del comercio sobre las vías principales del sector.
- Usos incompatibles: usos incompatibles en el sector causando grandes conflictos debido a que no hay inter-reacción y equilibrio entre estos.
- Sub-utilización: la sub-utilización de lotes baldíos como parqueaderos, provocando un asilamiento de ciertas zonas y un cambio en el uso del suelo.
- Zona residencial: la zona residencial está relegada hacia ciertas zonas, donde la disposición espacial se ha dado de una forma espontánea evidenciada en la irregularidad de los paramentos, alturas.

Conclusiones

El carácter ambiental dado por el río Chapal en la Avenida Chile, se dividen en tres partes, consolidando cada una como sectores de transición a la vivienda ubicada en el último de ellos (Sector 1, Sector 2, Sector 3) Pág. 55. Dando el primero como comercial mixto, institucional mixto y residencial respectivamente. En el trascurso del sendero del río Chapal se localiza usos de alto impacto como el terminal y el mercado del potrerillo que serán reubicados para generar usos de carácter ambiental y se consolida el uso mixto sobre el eje de afectación de las arterias principales de movilidad.

Propuesta:

- Norma utilizar usos de mediano y bajo impacto sobre las arterias mayores como son la avenida Chile, la calle 18 y carrera 11 evitando que aparezcan usos de alto impacto.
- La construcción de equipamientos que complementen el uso institucional educativo y deportivo, que se acojan al sistema de ciudad y suplan las necesidades la zona.
- Consolidación de las zonas con vocación residencial que tengan buenas condiciones. Se reforzara esta vocación y se mejorar en ciertos aspectos de conexión con el sector.
- Re densificación de vivienda hacia la zona de vocación residencial (subsector 3).y hacia las arterias principales donde se encuentran las áreas de oportunidad así lo permitan.

10.3.1.2 Sistema de Espacio Público-Ambiental



Ilustración 26-análisis sistema de espacio público-ambiental- sub-operación río Chapal avenida Chile

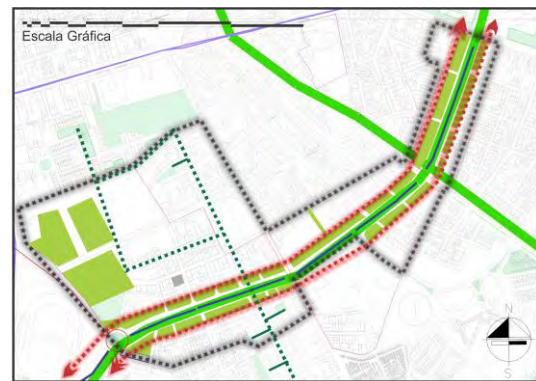


Ilustración 25-propuesta sistema de espacio público-ambiental- sub-operación río Chapal avenida Chile

Problemáticas

- El sistema ambiental y de espacio público está representado principalmente por el río Chapal y ciertas zonas residuales que presentan características de espacio público del sector.
- Zona de riesgo: existe una zona de riesgo por inundación a lo largo del río Chapal, debido a la invasión y disminución de la ronda del río y canalización.
- Espacio aislados: inexistencia de espacios apropiados para el esparcimiento, y adaptación de lugares baldíos como zonas de recreación (lote la playa).
- Invasión de espacio público: apropiación inadecuadamente de las zonas que se destinada para los peatones.

Conclusiones

La importancia de la recuperación del río Chapal general espacio público y protección de la zona de riesgo (por inundación) haciendo que este Sector se convierta en eje y pulmón de la ciudad, revitalizando la dinámica del sector y generando un espacio de disfrute colectivo no solo de la zona, si no de la ciudad. Además de convertirse en un eje articulador de espacio público con la propuesta de ciudad ambiental en consolidación.

Propuesta:

- La constitución de un espacio público en el lote la playa, con vocación deportiva que articule la nueva zona de consolidación de este tipo.
- La recuperación del río Chapal por medio del tratamiento de la ronda y la generación de espacio público. Se generara un aislamiento por riesgo de inundación.
- Creación de ejes articuladores de espacio públicos existentes público propuestos.
- Crear espacios públicos dentro de la zona, articulándolos con el sistema de espacio público y ambiental de la ciudad por medio de alamedas ambientales que unan todo el sector, estas ayudan a paramentar la zona residencial.

10.3.1.3 Sistema de Movilidad



Ilustración 27-existente sistema de movilidad- sub-operación río Chapal avenida Chile



Ilustración 28-propuesta sistema de movilidad- sub-operación río Chapal avenida Chile

Problemática

- Arteria mayor: la inexistencia de vías paralelas que ayuden a la descongestión de vías principales como la avenida Chile y calle 18 que son las únicas vías de conexión de la zona a la ciudad.
- Movilidad vehicular: las vías no presentan buenas condiciones y continuidad (vías ciegas debido a los obstáculos de viviendas y lotes, topografía) además de la mezcla de movilidad.
- Movilidad peatonal: la movilidad peatonal está invadida por los vehículos, los andenes cumplen otras funciones (parqueo-ventas ambulantes) además de no encontrarse en buenas condiciones y no funcionar como un sistema. El transporte alternativo (ciclo rutas) no existe en la zona.

Conclusión

El carácter de la operación río Chapal en cuanto a la movilidad, se basa en la conservación de perfiles vehiculares y ampliación de sendas peatonales e implementación de ciclo-rutas. Además la calle 18 como arteria principal en la ciudad y poseedora de un transporte alternativo (translohr), que permite solucionar conflictos y satisfacer necesidades de los usuarios de ese sector con recorridos estratégicos conectados a la ciudad.

Propuesta:

- La avenida Chile, arteria principal del sector (conexión oriente-occidente), cambiara el perfil, dándole prioridad al peatón y rescatando el río Chapal.
- Se darán continuidad a vías de conexión oriente-occidente, norte-sur como soluciones viales alternativas del sector (descongestión de vías principales)
- El sistema de transporte alternativo (translohr) se conecta por la calle 18-avenida Idema al sector y la utilización de buses alimentadores que sirven como apoyo al sistema integrado de movilidad.
- Las conexiones de movilidad peatonal (andenes, ciclo rutas) se conectan en el tramo 1 con la avenida Chile, desde el parque Chapalito hacia la loma del centenario y el tramo 2 en la calle 18-avenida Idema que conecta el centro de la ciudad con los barrios sur orientales.

10.4 División de la operación río Chapal-Avenida Chile

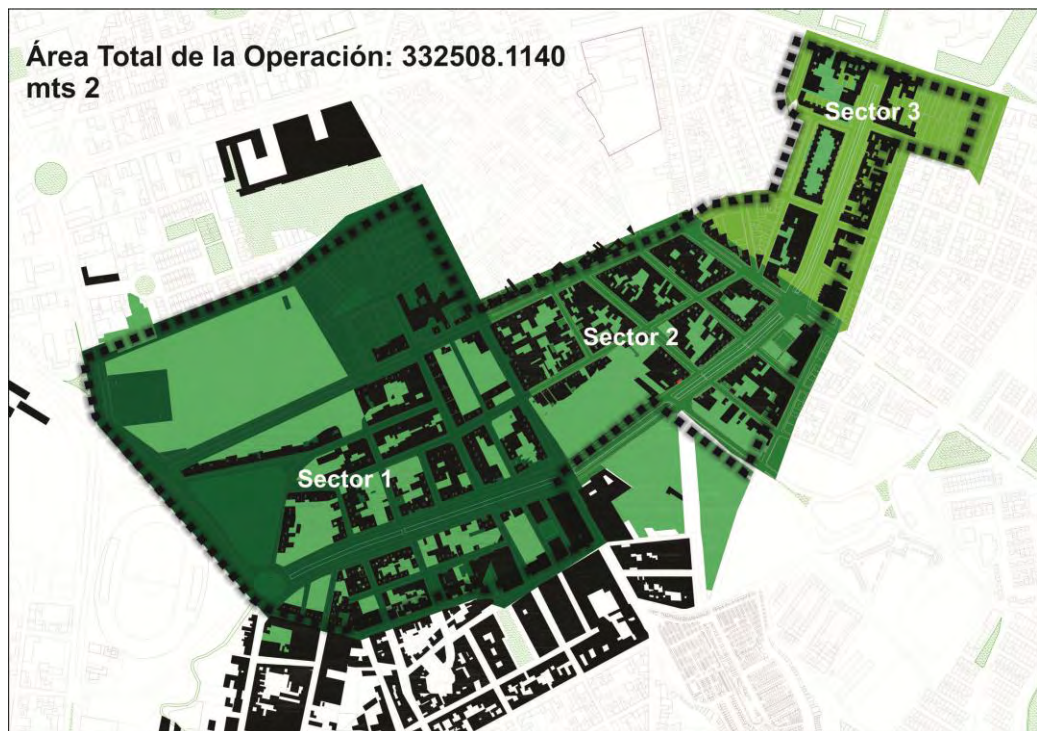


Ilustración 29-División Operación Río Chapal-Avenida Chile



10.4.1 Sector 1

Localización: entre calle 12a, lote solarte, carrera 8, calle 16, área aproximada a intervenir: 163 430 mtrs 2

Existente:



Ilustración 30-Corema (Existente) Sector 1

El sub-sector uno, se caracteriza por poseer lotes privados y vivienda mixta en los dos costados de la ronda del río, además el comercio que se maneja es de mediano impacto respondiendo a la dinámica de los usos y vías adyacentes (avenida panamericana, mercado potrerrillo, terminal). Vocación de la zona comercial.

Propuesta:

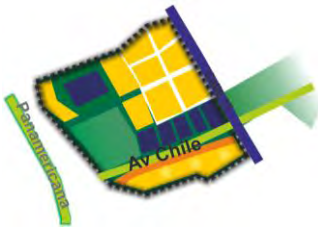


Ilustración 31-Corema (Propuesta) Sector 1

La vocación del sector 1 es de espacio público-institucional recreativo deportivo. En este sector se llevara acabo la consolidación de una zona de espacio público que complemente el uso deportivo y que fomente la recreación; asimismo se propone la creación de instituciones recreativas y deportivas que ayuden a complementar esta vocación.

10.8.2 Sector 2

Localización: entre calle 16, avenida chile, carrera 10, calle 18, carrera 8 , área aproximada a intervenir: 89 701 mtrs 2

Existente:

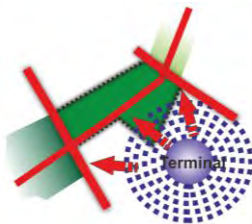


Ilustración 32-Corema (Existente) Sector 2

El subsector 2 por ser el tramo más cercano al terminal de transportes existente, se agrupa usos relacionados con este, respondiendo a las zonas de tolerancia espontánea que se ha creado en el sector, la vocación de la zona es comercial- residencial.

Propuesta:

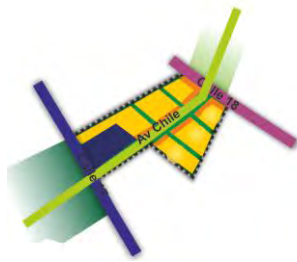


Ilustración 33-Corema (Propuesta) Sector 2

La nueva vocación del sector 2 es de espacio público-institucional educativo- uso mixto. En este sector se llevara a cabo la consolidación de una zona de espacio público y equipamientos que complemente el eje institucional educativo, respondiendo a la necesidad del sector.

10.8.3 Sector 3

Localización: entre la calle 18, carrera8, calle 21, carrera 10, área aproximada a intervenir: 77 268 mtrs 2

Existente:

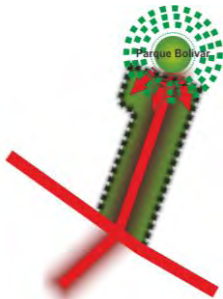


Ilustración 34-Corema (Existente) Sector 3

Este Sector 3 posee vivienda consolidada y con potenciales de re densificación, además se conecta con usos importantes en la ciudad tanto ambientales como institucionales en los cuales están el parque Bolívar y el Hospital Universitario.

Propuesta:

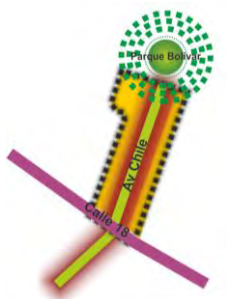


Ilustración 35-Corema (Propuesta) Sector 3

La vocación del sector 3 se consolida como una zona residencial en altura, ayudando a la liberación de espacio público, en los primeros niveles se dará para el comercio de bajo impacto que ayude a la dinámica de la zona.

10.9 Sub-Operación río Chapal- Avenida Chile _ Sector 1

La escogencia de este sector se deriva desde el punto de vista tanto de la ocupación(aéreas de oportunidad) como de seguridad, por presentar altos índices de percepción de inseguridad(encuestas sobre el sector-Investigación DelHito) y eventos de inseguridad(robos, atracos-información suministrada por el observatorio del Delito), falta de espacio público eficiente, que inciden en una alta necesidad de renovación e implementación de estrategias urbanísticas para mejorar estos aspectos, entre los mas relevantes es la creación de espacio público con estrategias de mejorar las condiciones de seguridad tanto de percepción como de hecho; por lo que se implementa la proyección vivienda como uno de los puntos estratégicos para dar solución a esta problemática.

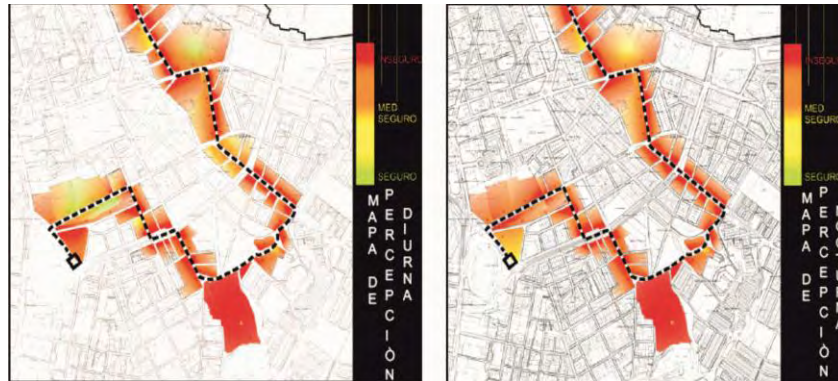


Ilustración 36-Mapas de Percepción de inseguridad Diurno y nocturno

11. DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA CARRERA 12-CALLE 11- AVENIDA CHILE, MEJORANDO LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD

11.1 Análisis y propuesta sistemática Sector 1

11.1.1 Sistema de usos Sector 1

11.1.1.1 Problemáticas



Ilustración 37-Análisis Usos (Existente)- Sector 1

- Usos incompatibles. No existe una relación entre el uso residencial y el uso comercial (ferreterías, bodegas, parqueaderos) lo que provoca una gran actividad en horas laborales de 8am a 12pm y de 2pm a 6pm y un receso de actividades totales en horas nocturnas lo que incide para la percepción de inseguridad. Presencia del uso comercial en la avenida Chile y calle 11.
- La existencia de lotes y bodegas hace que la trama urbana se vea fragmentada, y cause en los peatones residentes y no residente percepción de inseguridad(lote de los solarte)
- Falta de equipamientos (cultura, educación, recreación) que ayuden a las necesidades básicas de un uso residencial.
- La existencia de usos como bodegas, parqueaderos, ferreterías, causan en el perfil urbano un desorden notorio, debido a la adaptación de las construcciones a las necesidades del usuario.

11.1.1.2 Potencialidades:

- La existencia del uso residencia en el lugar provoca más apropiación del espacio público, lo que se convertirán potenciales dinamizadores del lugar, la vocación comercial que está dada para la ciudad permitirá una relación mejor con esta.
- La existencia de una vocación comercial en la avenida Chile y calle 11
- La existencia de lotes (bodegas, parqueaderos, lote los Solartes) en el lugar permite que haya una oportunidad de actuación urbanística (de desarrollo) mejorando la vocación del sector y permitiendo que posea un proceso e inserción en el desarrollo de la ciudad.
- Creación de equipamientos que solvete las necesidades y fortalezcan el sentido de pertenencia la zona.
- La necesidad de implementar normativa para reglamentar estos usos.

11.1.1.3 Conclusiones

La vocación del sector (comercial de alto impacto-ferreterías, bodegas, parqueaderos) que obedece a la presencia de equipamientos a nivel de ciudad como es la terminal de transporte, mercado potrerillo a implicado cambios sustanciales en las zonas residenciales lo que provoca un olvido para estos, tanto en las necesidades básicas como de confort en el espacio.

11.1.1.4 Propuesta



Ilustración 38-Propuesta Usos- Sector 1

- La consolidación de la zona con vocación residencial unifamiliar barrio las violetas
- La creación de un eje comercial sobre la avenida Chile (comercio de bajo impacto) y zonas residenciales (barrios: Santa Clara, las Vegas, Villa de los Ríos)
- La generación de equipamientos a nivel de ciudad que permita generar una nueva dinámica en el sector (centro del Carnaval-centro capacitación y museo del carnaval) y la creación de una nueva vocación institucional-cultural, recreativo
- La formación de una cadena de equipamiento que fortalezca las necesidades del sector; ubicándolos estratégicamente para que ayuden a estos barrios, los equipamientos serán de adecuación, recreación, culturales, salud.
- La generación de vivienda que responda a las vocaciones de los sectores donde se planifique la renovación creando multifamiliares.

11.1.2 Sistema de espacio público-ambiental

11.1.2.1 Problemáticas



Ilustración 39-Análisis Sistema Ambiental- Espacio Público (Existente)-Sector 1

- Desarticulación del espacio público, funciona como entes aislados
- Sub-utilización del espacio público, como lotes de parqueo y talleres mecánicos que ayudan a la imagen deteriorada del sector.

- Desaprovechamiento sobre el eje natural río Chapal y la negación sobre este. La negación provoca el rechazo sobre el eje permitiendo que sea utilizado como refugio para delincuentes.
- Zonas inadecuadas para espacio público sin ningún tratamientos, no existe espacio para el esparcimiento infantil y pasivo.
- Todas las zonas de espacio público del sector son tomadas por los carros debido al alto índice de presencia de estos sobre el sector, relegando al peatón.

11.1.2.2 Potencialidades:

- La existencia de un eje ambiental importante a nivel de ciudad como es el río Chapal. Principal conector con el sistema de espacio público y ambiental de la ciudad.
- La presencia de zonas destinadas para el espacio público.
- La posibilidad de crear una articulación de los espacios existente con los espacios públicos propuestos.
- La posibilidad de re-estructurar el sistema de espacio público y ambiental del sector.
- La conexión importante con el parque recreativo ambiental Chapalito
- La conexión con la loma del centenario.

11.1.2.3 Conclusiones

La gran incidencia de vehículos ha provocado conflictos de represamiento, debido que la zona no está pensada para esta clase de vehículos pesados como camiones, tracto mulas, buses de transporte inter-municipal, provocando daños considerables tanto en lo físico como en lo ambiental, además de no presentar un trazado vial fluido. Generando accidentes de tránsito, e incidencia delictivas (Obstáculos Visuales por represamientos de vehículos).

11.1.2.4 Propuesta



Ilustración 40-Propuesta Ambiental-Espacio Público Sector 1

- Construcción de ejes articuladores del espacio público propuesto y existente (conformación del sistema de espacio público). avenida Chile-calle 14- calle 16, carrera 11 senda del carnaval.
- Creación de espacio público que responda a la necesidad de ciudad y de la pieza, esparcimiento, recreación. Articulando e involucrando los equipamientos propuestos.
- Mejorar las condiciones de los espacios públicos existentes que responda a las necesidades de los sectores residenciales como los barrios: Violetas, Santa clara.
- La recuperación del eje natural río Chapal mediante la generación de espacio público siendo este el eje articulador de dicha operación con todas las piezas de vocaciones específicas, mediante alamedas sobre los laterales, ciclo-rutas, senderos peatonales sobre el área inmediata del río.

11.1.3 Sistema de movilidad

11.1.3.1 Problemáticas



Ilustración 41-Análisis Sistema Movilidad-Sector 1

- No existe una continuidad vial, el único acceso de Norte- Sur es la carrera 18 y de Occidente- Oeste la Avenida Chile lo que provoca grandes represamientos sobre estas zonas principalmente sobre las horas pico 12pm y 6 pm.
- Inexistencia de parqueaderos sobre los sectores comerciales, lo que incide en los trancones y la apropiación de los carros de andenes peatonales. La incidencia de Camiones, transporte público, transporte privado sobre una misma vía, genera conflicto vial, causando represamiento sobre ciertas zonas.
- Los camiones y todos vehículos pesados provocan asentamientos indeseados del suelo, debido a que esta zonas poseen suelos frágiles.
- Existencia de vías ciegas, que provoca discontinuidad de la trama vehicular, y genera conflictos con el peatón, creando zonas potencialmente peligrosas. Existen conflicto en los cruces de las vías arterias mayores con vías secundarias.

11.1.3.2 Potencialidades

- La existencia de vías principales que conecten al sector de Norte a su y de este a oeste.
- La existencia de un perfil vehicular considerable, que permitirá tomar decisiones importantes para la continuidad vehicular.

- La presencia de zonas para destinar como parqueaderos que ayudara a solventar la necesidad sobre todo en la zona comercial
- La presencia de peatonales, que mejorar las comunicación y el despliegue de las personas de este sector como la ciudad
- La posibilidad de darle continuidad a las vías ciegas para que sean estas las que reduzcan el conflicto vehicular.

11.1.3.3 Conclusiones

El olvido del río y la negación a su existencia ha provocado grandes daños ambientales para este, además de la apropiación del espacio público por parte de los carros, generando grandes conflictos para el sector dando una percepción de negación hacia el peatón, provocando accidentes de tránsito, delitos como: robo y atracos.

11.1.3.4 Propuesta



Ilustración 42-Propuesta Sistema Movilidad-Sector 1

- Conservación y mejoramiento de las arterias principales del sector, respetando la zona de protección ambiental del río Chapal por medio de la generación de alamedas-ciclo-rutas- senderos peatonales.
- La continuidad de la calle 14, carrera 13, carrera 8 como vías secundarias del sector. Que ayudan a una mejor conectividad con la ciudad.
- Se aprovecha el perfil de la carrera 11 para la senda del carnaval, incrementando los andenes y eliminando el separador.
- Se crean senderos peatonales sobre la avenida Chile y la carrera 11 que se conectan a un sistema de ciudad que mejoran la comunicación en todo el sector

11.4 Análisis Físico Área de Estudio (Sector 1)

11.4.1 Clima

Temperatura: Debido a que la ciudad está en un valle interandino a una altitud de 2.527 msnm y se encuentra al pie del volcán Galeras, La temperatura promedio anuales es de 13,3 °C, obteniendo una máxima de 17°C y una mínima de 9.6°C

Precipitaciones: Mayores precipitaciones se dan en Marzo, abril, Octubre, Noviembre, el promedio de precipitaciones anual es de 790mm, promedio tiene 211 días lluviosos al año

Humedad relativa: la humedad es de 60% a 88%. y una la visibilidad es de 10 km la precipitación y la nubosidad son bastante altas.

11.4.2 Vientos

Vientos en mayor % anual provenientes en dirección sur-norte y norte-sur, con una velocidad de 10 a 12 km/h. Vientos en menor % anual provenientes del sureste a noroeste con una velocidad de 18 a 20 km/h. Vientos en menor % anual provenientes del noroeste al sureste y del noreste al suroeste, con una velocidad de 10 a 12 km/h.

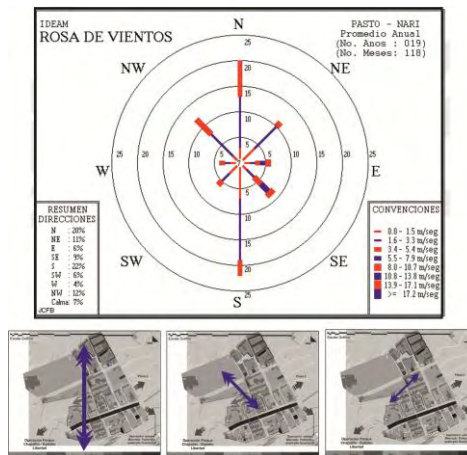


Ilustración 43-Análisis Vientos-(Rosa de los Vientos)

Conclusión

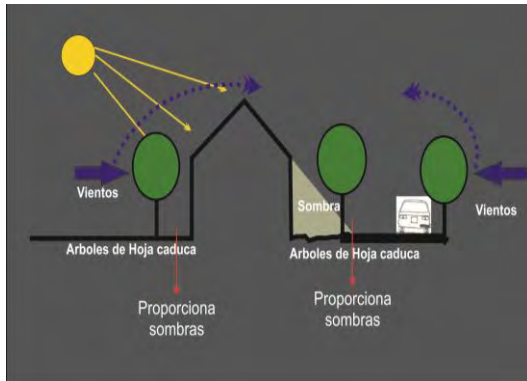


Ilustración 44-Propuesta Esquemática-Asolación-Vientos

- Las vías en dirección este-oeste irían contra el viento (carrera 11, carrera 10, Avenida Chile, carrera 8)
- El mes de verano es Junio presentando altas temperaturas, se disminuye las sombras en mayor proporción al medio día.
- Mayor incidencia sombras sobre las fachadas, vías y peatonales en dirección oeste.
- Las vías ubicadas norte-sur seguiría la ruta del viento (calle 16, calle 15, calle 13)
- No presenta protección contra vientos provenientes de sur con mayor fuerza.

11.4.3 Asolación

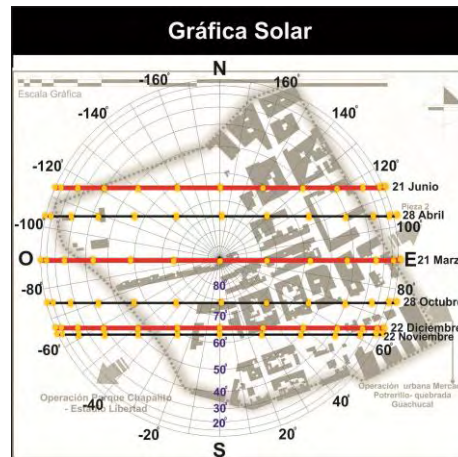


Ilustración 45-Grafica Solar-Sector 1

Dirección solar y ángulo de rotación del sol respecto a la localización de la ciudad, durante todo el año dividido en periodos mensuales

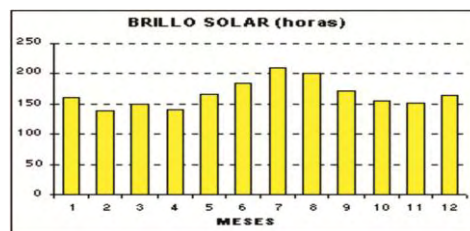


Ilustración 46-Brillo Solar

El brillo solar indica la mayor incidencia de sol durante los meses del año, indicando que el mes de Julio, es el mes con mayor brillo solar en la ciudad de Pasto.

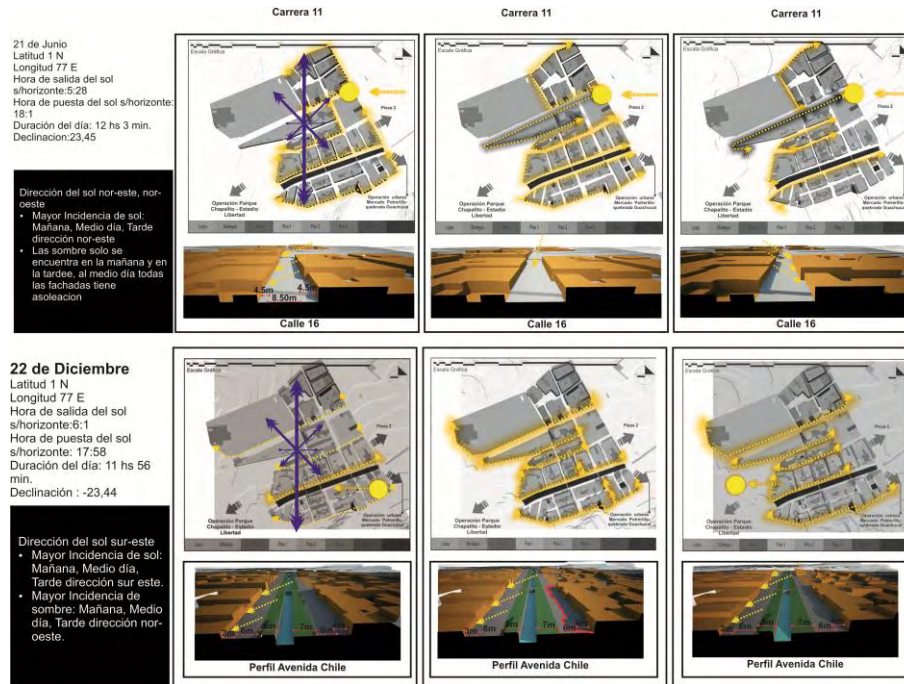


Ilustración 47-Análisis Solar-Sector 1

Conclusión

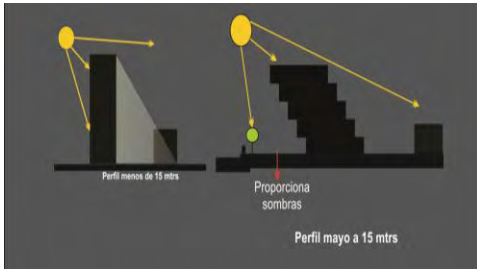


Ilustración 48-Conclusiones Asoleacion

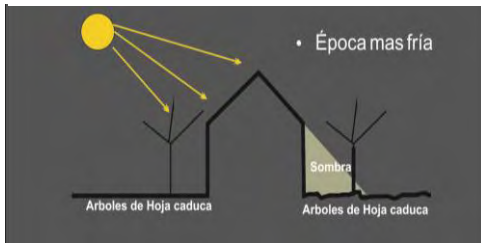


Ilustración 49-Conclusiones Asoleacion 2

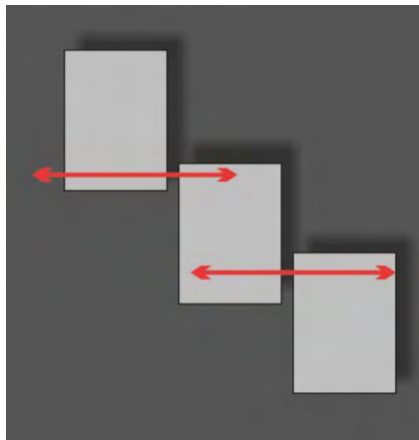


Ilustración 50-Conclusiones Asoleacion 3

- Las vías con perfil menor a 15 mtrs (calle16, calle15, carrera10, calle13). Con viviendas de 4 a 6 pisos generan sombras tanto a peatonales como a construcciones aledañas, causando problemas de microclima en época de invierno.

- La vía con perfil mayor a 15 mtrs (avenida Chile, carrera 11) con viviendas de 4 a 6 pisos, tiene mejor asoleacion.

- No existe ninguna protección para los peatones en dirección este, donde los rayos del sol inciden más.

- Las vías en dirección este-oeste irían contra el viento (carrera 11, carrera10, Avenida Chile, carrera 8).

- El mes mas frío es noviembre presentando mayores precipitaciones y temperaturas bajas hay que considerar que la mayor exposición de las fachadas se dé en dirección del sol (Sur-este) mejorando las condiciones de micro clima.

- La implantación de los bloques de mayor altura, en forma que estos no generen sombras y servidumbre entro ellos.

11.4.4 Vistas



Ilustración 51-Visuales Externas

Las visuales cercanas están representadas principalmente por las viviendas, lotes y parqueaderos, que no enmarcan ningún tipo de valor arquitectónico, sino por el contrario en ciertas zonas como lo lotes y parqueaderos la imagen del sector se ve afectada. Esto sucede principalmente hacia la zona de las lunas.

Las Visuales lejanas del sector están determinadas por; loma del Centenario, loma de Jamundino, loma de Chapal y Volcán Galeras generando en ciertos lugares visuales de 360 grados.

Estas visuales tan representativas no son tomadas en cuenta en el sector por lo cual son desaprovechadas e ignoradas.

Los remates de las vías principales como la Avenida Chile dan hacia al Nor-este con la loma del Centenario, al sur-Oeste con el volcán Galeras y al Sur Este con la loma de Jamundino.

Conclusiones:

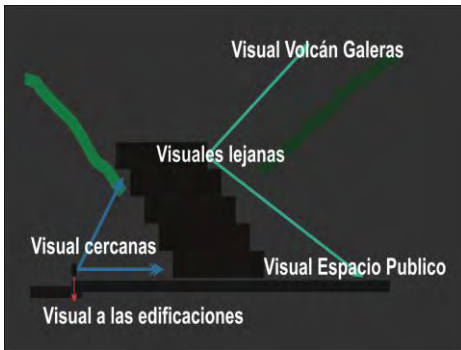


Ilustración 52-Visuales a Edificaciones

- Las principales visuales que se deben generar en el espacio público y en las viviendas propuestas, deberán ser hacia el volcán galeras (lote de los Solarte), Loma del Centenario, Loma Chapal, Loma Jamundino (Avenida Chile), Ofreciendo la posibilidad de incorporar al trazado urbano del conjunto, algunos factores, como perspectivas y vistas hacia las montañas y lomas, aprovechando el paisaje natural haciendo agradable para el peatón.

- La incorporación de visuales mas cercanas al diseño urbanos (edificios propuestas- espacio publico) que mejore la visual de las edificaciones.

11.4.5 Amenazas y Riesgo



Ilustración 53-Amenazas y Riesgos

El río Chapal: Allí probablemente ocurrieron eventos relacionados con la actividad del Complejo Volcánico Galeras que viajaron por el curso de estas corrientes y al encontrar pequeñas barreras o gargantas represaron sus aguas formando estos pantanos. Igualmente no se puede descartar como causa la actividad tectónica y que tiene que ver con el levantamiento de bloques.

Conclusiones

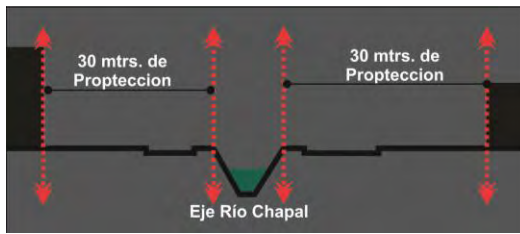


Ilustración 54-Perfil Eje Río Chapal

- La capacidad portante del Terreno es de 0.3, corresponde a un terreno arcilloso. Para construcciones se debe tener muy en cuenta esta características del suelo debido a que no se puede, adoptar cualquier cimentación y menos si

se trata de grandes edificaciones como multifamiliares, en estos caso la cimentación debe ser pilotes o mejoramiento del suelo (reemplazar el suelo malo unos 4 mtrs de profundidad) y el largo de estos dependerá del diseño del ingeniero estructural.

- El eje de protección del río será dispuesto desde los 30 metro de cada lado del eje, es así como se tomaran predios para hacer efectiva esta norma, y proporcionándolos al río y al espacio publico de la zona y de la ciudad.
- Se implementaran arboles en la ronda del río para mejorar el suelo y hacer una franja protectora del río.

11.4.6 Vegetación



Ilustración 55-Vegetación Existente

La vegetación principalmente se presenta sobre rivera del río como protección y sobre los separadores de algunas vías como la calle 11, esta vegetación no se encuentra en buenas condiciones ha sido descuidada y en muchas ocasiones se transforma en un conflicto tanto de imagen como de seguridad ciudadana.

Clase de vegetación apta para el clima de San Juan de Pasto: Magnolio caduco, jazmin de la noche, sauco, Guayacan, Caucho Sabanero, Sauce lloron, quillotoco, cerotillo, palma Andina.

Conclusiones

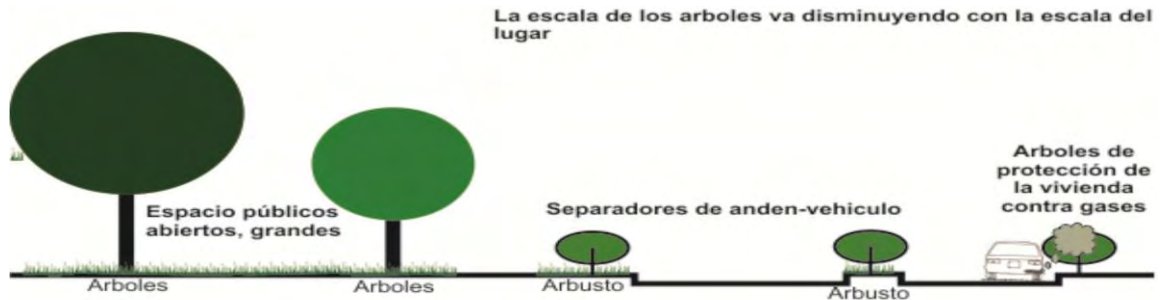


Ilustración 56-Escala de los árboles en el lugar

La vegetación del lugar es bastante mínima y la que se encuentra está en condiciones malas, por lo que se recomienda plantar nuevos árboles que este acorde a las necesidades del lugar, especializando por las características arboleas los sectores e implementando así especies que estén dentro del clima del lugar, los arboles de alto follaje estarán dispuestos sobre los espacio abiertos, amplios y los lugares estrechos serán implementados árboles pequeños.

- Es así que los arboles que se situaran dentro del diseño de espacio publico provean de protección del viento que es muy importante para este clima además de dar sombra en épocas soleadas.
- Otro criterio de implantar arboles ira de la mano del diseño del espacio publico, estos arboles no deben ser obstáculos visual, debido que serán colocados estratégicamente para que estos permitan la vista del lugar.

11.4.7 Estrategias de Diseño

- Clima: por poseer un clima frío, se recomienda que los senderos, calles, avenidas, deban ser anchos y asoleados, en este caso ubicados en dirección sur-este pero con protectores solares(arboles) que permitan sombras en épocas de verano(Junio, Julio, Agosto)
- La distancia de la residencia a los equipamientos puede ser variable debido que el clima permite trayectoria peatonales.
- las vías que presentan perfiles menores a 15 mtrs no deberán tener viviendas que superen los 5 pisos.
- Los edificios en altura deberán ubicarse principalmente sobre las vías de mayor perfil (avenida Chile, carrera 11) sin tener problemas de asoleacion.
- La orientación de los edificios y viviendas debe ser sur-este, teniendo en

cuenta la asoleación del mes más frío del año (noviembre) mejorando las condiciones de microclima.

- Se recomienda plantar árboles de hoja caduca (Acacia, arce, árbol de las orquídeas, roble, sauce, olmo.) que en verano proteja de incidencia solar proporcionando sombra y en invierno pierde las hojas permitiendo el paso de los rayos cálidos del sol.
- Se recomienda plantar árboles de hojas perenne (papayo, naranjo, eucalipto, árbol del caucho) hacia la dirección Sur-Norte del viento para proteger del frío (rompe vientos)

11.4.8 Morfología

11.4.8.1 Formas de las Manzanas



Ilustración 57-Formas de las Manzanas

- La forma de la manzana en su gran mayoría son rectangulares (18 rectángulos, 8 de diferente forma) lo que se puede evidenciar que la trama urbana en la mayor parte no es continua generando conflictos vehiculares y de desplazamiento peatonal.
- La disposición de las manzanas sobre la avenida Chile, va en dirección sur-este ubicando las fachadas menores del rectángulo sobre este eje. Desaprovechando la ubicación estratégica para la asoleación. Además por esta disposición se observa la desorganización de la zona que es percibida desde el peatón y el vehículo.
- El tamaño de las manzanas es muy variado, en ciertas zonas manzanas más fragmentadas y en otras súper manzanas (manzana sobre la carrera 11)

11.4.8.2 Lleno y Vacíos



Ilustración 58-Llenos y Vacíos

- El sector presenta un alto índice de espacio vacíos vrs el espacio construido lo que genera un cierto desorden en la planificación del lugar, haciendo que ciertas manzanas presenten un total de lotificación y construcción y en otro presente lote vacío (Lote Solarte) y sin ningún tratamiento urbanístico.
- El perfil urbano que presenta la zona es muy diverso debido a la presencia de lotes que generan discontinuidad de este.
- El desaprovechamiento de construcción sobre la avenida Chile, (bajo índice de construcción). Esta zona por presentar un perfil amplio (mayor a 15mtrs) posibilita construcción en altura.

11.4.8.3 Alturas



Ilustración 59-Alturas

- Las altura en la zona son muy variables (altura máxima de 5 pisos y altura mínima de 1 piso).
- La mayoría de construcciones esta en un 55% de viviendas de dos pisos.
- En segundo lugar están las construcciones de 3 pisos.
- Esta diversidad de alturas genera un perfil urbano muy variable y discontinuo.

11.4.8.4 Patrones Urbanos



Ilustración 60-Patrones Urbanos

- Presenta una disposición de los patrones urbanos muy diversa, debido a que no hay ninguna de estos que gerarquizar o organice la zona, por lo que

se observa un desorden en la trama urbana.

- Existen patrones urbanos dispersos principalmente sobre la Avenida Chile, lote los Solarte, y Patrones lineales sobre la Carrera 11.
- Otra forma de organización es la cuadrícula compacta donde se ve en la totalidad de la cuadra ocupada, y que se rige en la organización de la zona por el rectángulo; esta ocupada principalmente en el parámetro de esta.
- La cuadra al frente del lote la playa presenta una organización abierta, donde algunos de sus perímetros esta ocupados menos un lado.

11.4.8.5 Topografía

Perfiles Sector (Macro)

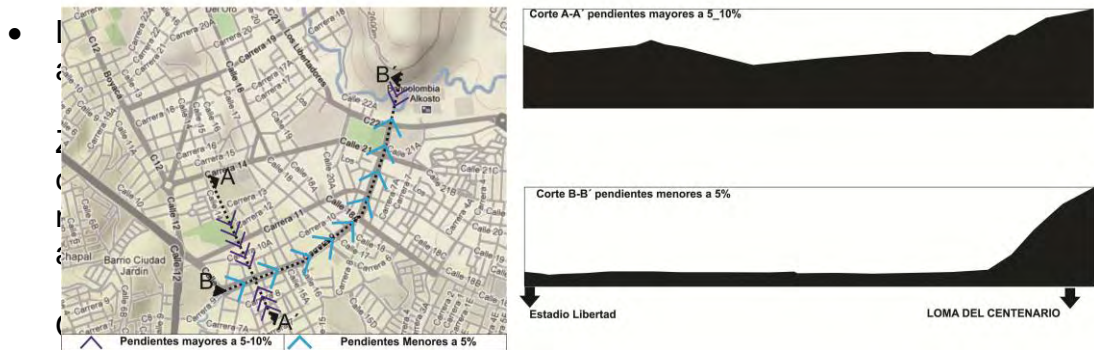


Ilustración 61-Perfiles Macro

rente-occidente presenta una inclinación promedio de 6.5% a -11%.

- Hacia la Parte Norte-Sur presenta una inclinación Promedio de 2.6% , -3.1%
- La Mayoría del terreno en el sector no presentan gran porcentaje de inclinación por lo que las pendientes no son muy representativas en el sitio.
- La zona es prácticamente plana con excepción de la parte Norte hacia el lote de los Solarte que presenta una pequeñas loma.
- La Topografía ayuda a crear elementos ambientales importantes tales como la loma del Centenario- La loma Chapal que son visuales lejanas muy representativas del lugar.

Conclusiones:

- El sector no presenta una trama urbana organizada lo que conlleva una serie de conflictos tanto vehiculares, peatonales como de organización espacial debido que existe una desproporción en la lotificación, presencia de lotes vacíos si ningún tratamiento urbano, divergencia de las alturas (6

pisos vr 2piso) generando un perfil urbano discontinuó y desorganizado.

- El desaprovechamiento de suelo en el sector es muy evidente debido a que el porcentaje de construcción vrs lotes vacíos, evidencia una falta de planificación del sector, donde la trama urbana se ve mas continua y halla mejores condiciones físicas(diseño: espacio públicos, equipamientos y zona residencial).
- La zona de oriente a occidente presenta pendientes de 6% a 11% mejores condiciones para la urbanización debido a que facilita el escurrimiento, evita la humedad, inundaciones a diferencia de la urbanización en dirección norte-sur presenta una pendiente menor a 5%.

11.4.8.6 Estrategias de diseño:

- Generar una trama urbana mas consecutiva creando manzanas proporcionales, vías continuas y espacio público para la zona.
- Aprovechar perfiles urbanos amplios(mayores de 15 mtrs) para la construcción de multifamiliares, orientados de sur-este para el aprovechamiento de la asolación.
- Reglamentar las alturas entorno de la vocación de las zonas (zonas de multifamiliares de 6 a 8 pisos, zona de unifamiliares de 2 a 3 pisos) generando un perfil urbano mas continuo y proporcionado.
- las disposiciones de las manzanas deben responde a criterios climáticos (fachadas mayores de las manzanas en dirección del saliente o poniente del sol).
- la zona norte-sur por presentar pendientes menores a 2.6% y 3.1% hay que proporcionar el escurrimiento de aguas para evitar inundaciones.

11.4.9 Demografía

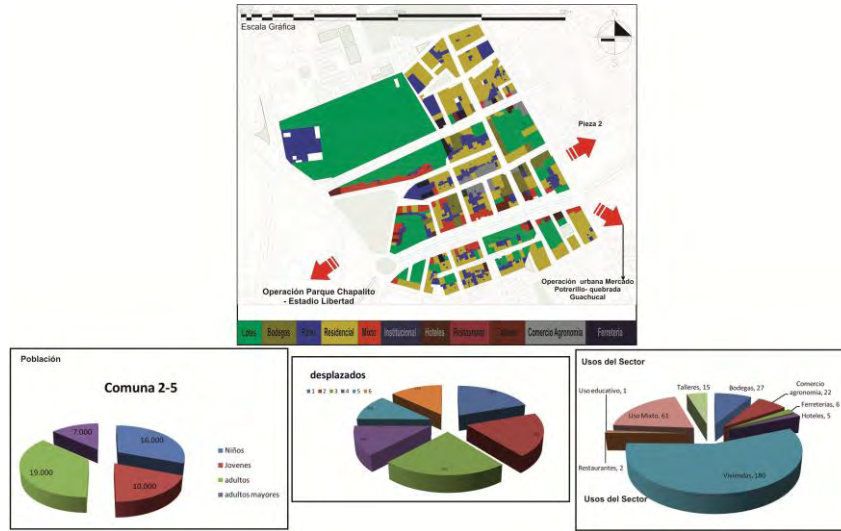


Ilustración 62-Usos Existente

COMUNA CINCO -DEMOGRÁFICO: La comuna Cinco cuenta con más de 35 barrios,; Altos de Chapalito, El Remanso, La Rosa, Chapal, Chapal II, Prados del Sur, La Vega, El Pilar, Las Lunas I y II, Ciudad Jardín, Villa del Río, San Martín, Santa Clara, El Progreso, Antonio Nariño, Emilio Botero I, II y III, Cantarana, Venecia, Las Ferias, Los Cristales, Los Robles, La Vega, La Minga, Chambú, María Isabel I y II, Madrigal, Prados del Sur, Potrerillo, Villa del Río, Vivienda Cristiana. con una cifra aproximada de 52.000 habitantes, que viven en 8.000 viviendas, de los cuales 16.000 son niños, 10.000 jóvenes, 19.000 adultos y 7.000 adultos mayores aproximadamente.

Economía

- El sector cuenta con algunas empresas productivas solidarias, que generan empleo a un sector de la comunidad, pero el sector en general no está en capacidad de brindar sostenibilidad económica a sus habitantes en cuanto a producción. La economía de la zona está basada en diversidad de oferta de bienes y servicios como tiendas, supermercados, peluquerías, fabricas de calzado, marroquinerías, tercenas, talleres de mecánica automotriz, establecimientos de telecomunicaciones, prenderías, sastrerías, transformación de productos alimenticios, entre otras; de igual manera existen empresas grandes de reconocimiento local y regional, tal es el caso de la fábrica de bebidas refrescantes La Cigarra, estaciones de servicio

automotriz, venta de productos de canasta familiar a gran escala Mercabodega.

- Una gran mayoría de la gentes trabajan en el resto de la ciudad en empleos por contratos y muchos se desempeñan en la economía del rebusque o en trabajos informales en la venta de productos perecederos en el sector del potrero y barrios aledaños.
- La atención en salud es prestada por el Centro Hospital La Rosa y el Puesto de Salud El Recuerdo, a cargo de la E.S.E. Pasto Salud. Los dos prestan servicios limitados a los habitantes de la localidad, por tanto quienes necesitan atención distinta deben dirigirse a centros asistenciales como el Centro de Salud del barrio Lorenzo de Aldana, en la comuna 4, o al Hospital Universitario Departamental en la comuna 1.

Conclusiones

- El sector presenta un mayor porcentaje de adultos, los cuales representa la comunidad trabajadora, esta población no posee buenas condiciones físicas en los espacios laborales, que están representados por un 61% por usos mixto lo que indica que su espacio laboral se encuentra en la residencia.
- No existe una infraestructura de servicios apropiada para la comunidad (180 uso residencial) lo que fuerza a la población a apoyarse de estos servicios (centro de salud, centro educativos, trabajos) en otras comunas vecinas y lejas, propiciando desplazamientos y una falta de apropiación de la zona.

11.4.9.1 Estrategias de diseño:

- Generar condiciones adecuadas para uso residencial mixto, organizando por vocación de este uso en el sector .
- Crear zonas de recreación, educación y deporte para las poblaciones de niños y jóvenes que están representadas por un 31% y un 19% respectivamente.
- Reglamentar la vocación comercial del sector que se incluya con la nueva dinámicas que se dara en el lugar.
- Generar un sistema de equipamientos que supla las necesidades de servicios físicos a la comunidad (educación, salud, recreación) que propicia una mayor apropiación del sector.

12. Áreas de Oportunidad



Ilustración 63-Áreas de Oportunidad

Se hace un análisis de la zona buscando puntos estratégicos para proyectar la renovación urbana. Se parte desde dos puntos el primero se basa en la zona de protección de Ríos que se debe aislar las viviendas a 30 metros de distancia de lado a lado (Renovación total de las manzanas que quedan adyacentes al río Chapal por invasión de ronda hídrica) y la segunda hace parte las áreas de oportunidades que se buscaron predio a predio evaluando zonas baldías, parqueaderos y número de pisos por manzana sacando un porcentaje total de área de oportunidad, este proceso ayuda disminuir la afectación de la zona y actuando sobre áreas que lo necesita; Las Manzanas a Renovar como se lo indica en la *ilustración 63* y sobre la ronda del río. En toda la zona se proyectara actuaciones urbanísticas que se complementara con la ubicación y vocación de cada zona.

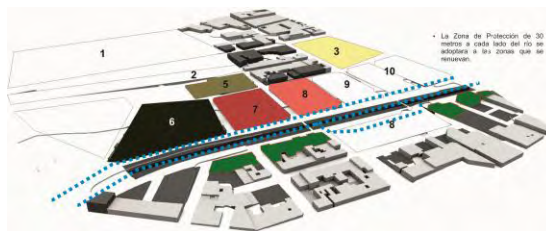


Ilustración 64-Manzanas a Renovar Sector 1 por áreas de oportunidad

12.1 Tratamientos Urbanos

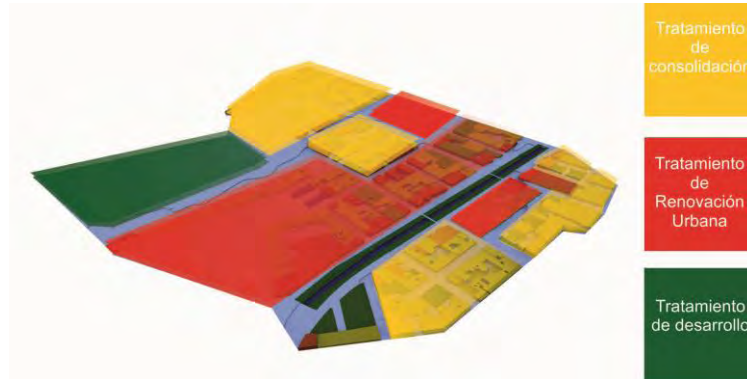


Ilustración 65- Tratamientos Urbanos

12.1.1 Tratamiento de Desarrollo

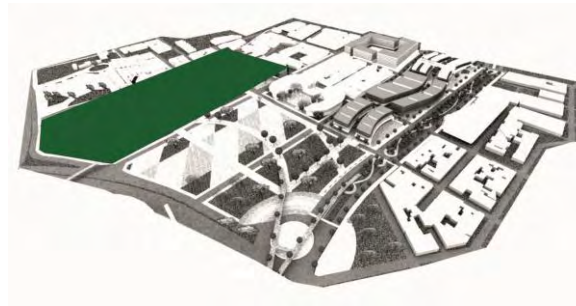


Ilustración 66-Tratamiento de Desarrollo- Sector 1

Estos Tratamientos se aplican a los terrenos que son urbanizables pero que aun no han sido urbanizados y que se encuentran localizado dentro del perímetro urbano, buscan que estos nuevos desarrollos se planifiquen adecuadamente.

Modalidad:

Normal: se construye desde el comienzo la totalidad del sector en lo público y en lo privado. En esta zona se proyecta vivienda adaptándose a las especificaciones de la Manzana, Sobre la plaza principal se proyecta multifamiliares de 8 a 11 pisos y sobre la zona adyacente a las viviendas existentes se proyectan viviendas de 3 a 4 pisos, para mantener la relación y el perfil de la zona.

12.1.2 Tratamiento de consolidación

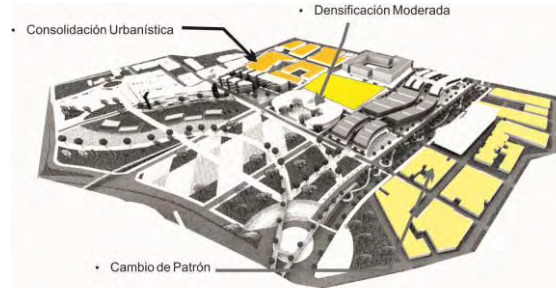


Ilustración 67-Tratamiento de Consolidación- Sector 1

Este Tratamiento orienta las transformaciones físicas de los sectores de la ciudad que tiene un desarrollo Urbano consolidado, busca preservar lo existente y garantizar la adecuada relación entre usos del suelo y espacio Público existente o planeado.

Modalidad:

- Consolidación Urbanística: Deben mantener sus características y diseños originales, las adecuaciones que se hagan en lo privado y en lo público no pueden afectar las características urbanas o ambientales del sector (*Barrio las Violetas*)
- Densificación Moderada: Su crecimiento en lo público o en lo privado no debe ser intenso para preservar las calidades urbanísticas y ambientales del sector. (*Lote entre call16-cr. 11 cr. 12*)
- Cambio de Patrón: el crecimiento en lo público y lo privado se debe ajustar al cambio que se ha producido en el sector (*Zona entre calle 16 entre carrera 8^a y carrera 8*)

12.1.3 Tratamiento de Renovación Urbana

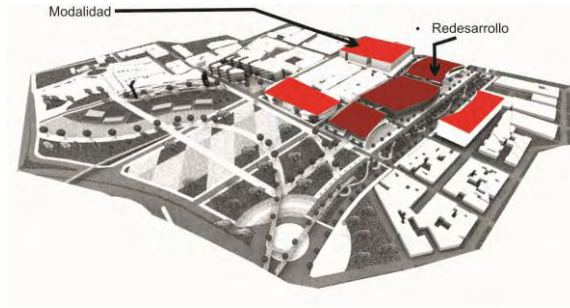


Ilustración 68-Tratamiento de Renovación Urbana-Sector 1

Este tratamiento busca la transformación de sectores ya desarrollados pero cuyas edificaciones y espacios públicos se encuentren sub-utilizados o deteriorados, para renovarlos y poder aprovechar al máximo posible su potencial para el desarrollo de la ciudad. Sobre la ronda del río Chapal, y áreas de oportunidades ver **Ilustración 69**.

Modalidad:

- **Reactivación:** promover intervenciones que dinamicen y modifiquen paulatinamente el sector, la generación de una alameda ambiental con la recuperación del río, dando dinámicas diferentes en la zona y proyectando comercio y vivienda. Sobre la zona del río Multifamiliares.
- **Redesarrollo:** Promover Intervenciones que de forma integral modifiquen el sector; se proyecta un espacio público de ciudad que cambie la imagen de la zona y que este ayude a la integración del sector con el resto de la Ciudad; se proyecta un centro de capacitación del Carnaval aprovechando en inicio de sendero del carnaval por carrera 11 y el estadio como centro de acopio de actividades artísticas del carnaval y deportivas, el estadio se lo toma no solo como centro deportivo de fútbol sino como centro deportivo integral de la ciudad y de comercio(**Propuesta Estadio Libertad-Arquitecto Jaime Santacruz**).



Ilustración 70-Plano áreas de tratamientos Sector 1

13 Propuesta del sector Pieza 1

13.1 Clima



Ilustración 71-Propuesta Vientos

- Los vientos provenientes del sur son disminuidos por a posición de los edificios, que no llegan directamente sino que se desvían y se distribuyen en menos fuerza por todo el espacio.
- La disminución de los vientos a partir de el movimiento de las cubiertas que se va paulatinamente gradando y protegiendo el interior de las manzanas

- El giro de los bloques de mayor altura generan un barrera que permite la disminución de la velocidad de los vientos mayores, permitiendo un microclima agradable para el espacio público

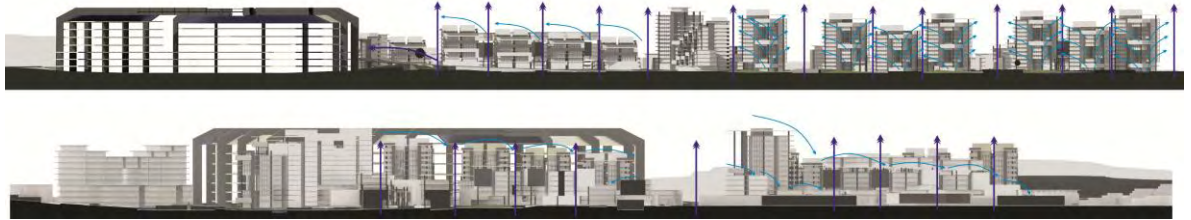


Ilustración 72-Perfiles Vientos

13.2 Asoleacion

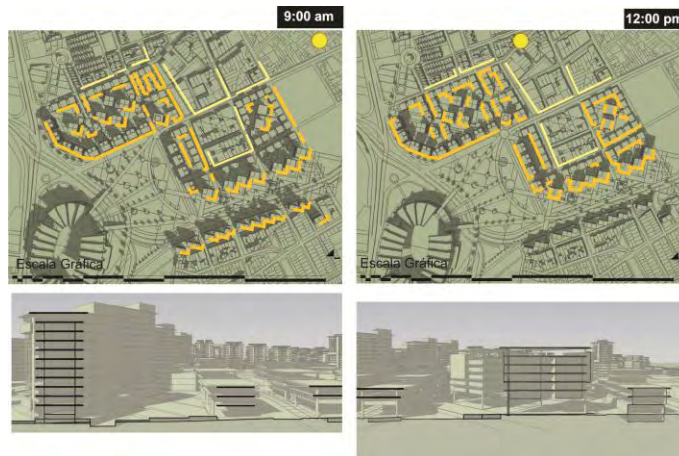


Ilustración 73-Propuesta Asoleacion

- El diseño de los bloques orientados con respecto al sol permite una mayor exposición de las fachadas lo que mejora las condiciones de microclima en las nuevas viviendas proyectadas.
- Las Sombras que proporcionan los bloques de gran altura(15,12,10,9,8,7) no afectan a los bloques de menor altura(6,5,4,3).los cuales tienen iluminación natural
- Todas las viviendas propuestas tienen exposición al sol a medida que el día transcurre, generando buena iluminación natural.
- la generación de lugares de sombra y asoleación en el interior de las manzanas proporciona un espacio público agradable

13.3 Visuales

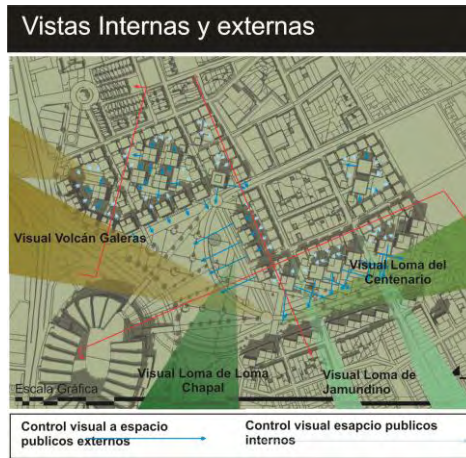


Ilustración 74-Propuesta Visuales

- El escalonamiento de las edificaciones hacia los senderos peatonales mejora la proporción de la visual del peatón vs la altura de los bloques, dando una percepción de menor espacio público menor altura del edificio-Mayor tamaño del espacio público mayor altura de los edificios
- Un control visual definido del lugar proporciona seguridad al peatón y mejora las condiciones de movilidad peatonal, generando mayor percepción de seguridad en el sitio, además de la ubicación de los senderos en medio de las viviendas proporcionando un mejor control visual
- Todo el espacio Público interno tiene control visual de las Viviendas lo que proporciona una seguridad de los espacios
- La continuidad de los espacios públicos y la creación de pasajes a través de las construcciones generan un mejor visual en el sendero peatonal dando conexión entre espacios públicos internos y remate a espacios públicos de ciudad (alameda Río Chapal, Plaza de las Manos)
- La creación de visuales cercanas hacia los espacios públicos internos y el enfoque de visuales lejanas mejoran la calidad visual del sector. Mejorando las condiciones de seguridad

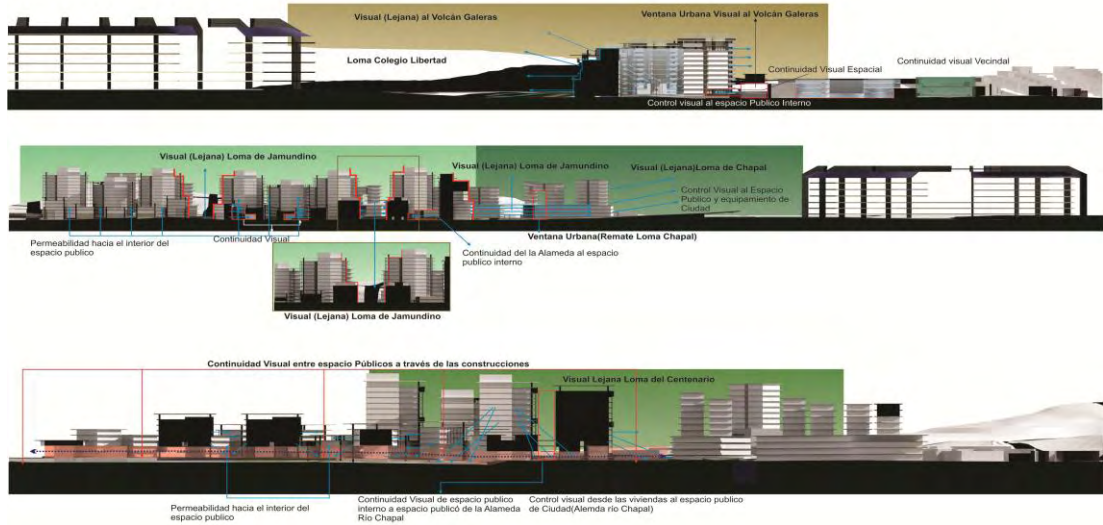


Ilustración 75-Perfiles Visuales Propuestas

13.4 Vegetación

La dotación arbolea se da principalmente por factores de visuales las cuales son la principal cualidad al escoger los arboles, estos deben presenta una copa regular, globosa y no ramificada, la altura del tronco debe estar entre los 2,20 mtrs, para que el follaje no se convierte en obstáculo visual, además al seleccionar arbustos estos no deben superar el 1 mtrs de altura. Con estas condiciones los arboles se convierte para el peatón protectores solares, controladores de emisiones de gases, de ruido y obstáculos de vientos que dan confort al espacio publico. El árbol debe ayudar al control visual desde la vivienda, seguridad natural.

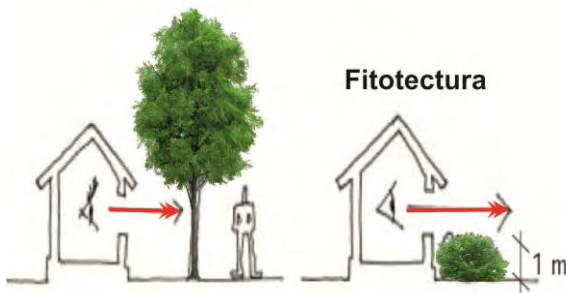


Ilustración 77-Fitotectura Parámetros de Diseño



Ilustración 76-Tipo de Vegetación Propuesta

Criterios para Andenes y Separadores:

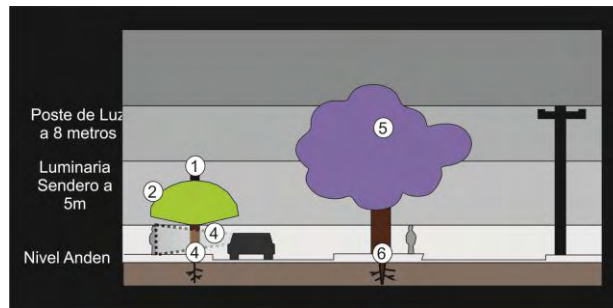


Ilustración 78-Criterios para Andenes y Separadores

- Baja Altura, menos a 5 metros
- De forma horizontal para dar sombra a las banquetas.
- De follaje medio o débil para que no obstruyan la visual de fachadas y anuncios en zonas comerciales.
- De tronco delgado con hojas de tonos claros y texturas finas para permitir el paso.
- Especies ornamentales que sirven para enmarcar senderos.
- De raíz profunda para que no rompan los pavimentos y generen un peligro para el usuario.

Plantas para parques, jardines y plazas Criterios:

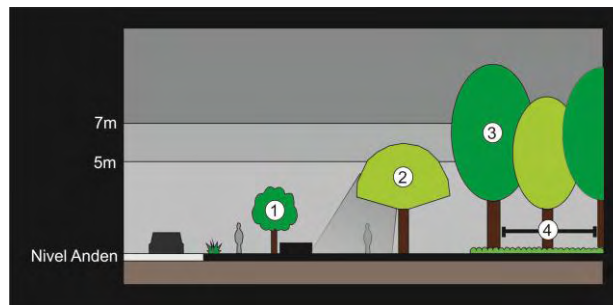


Ilustración 79-Criterios para Parques, Jardines y Plazas

- De altura para que no interrumpan el libre desplazamiento.
- De copa horizontal o extendida para generar sombras.
- De hojas y tronco de colores oscuros, de texturas muy densas y muy compactas para ampliar el espacio.
- Las especies se ubicarán a 5 m del paño del caminamiento y a 11 m de

separación entre un árbol y otro.

FICHA VEGETACION

Nombre	Altura	Follaje	Copa
Sauco	6 mtrs	4-6 mtrs	Globosa
Raíces	Sombra	Separación	Tipo
Superficiales	9	7--10	arbustivo
Ubicación			
Senderos-Separadores			

Nombre	Altura	Follaje	Copa
Chicala	6 mtrs	5 mtrs	Aparasolada
Raíces	Sombra	Separación	Tipo
Medias	9	7--10	arbustivo
Ubicación			
Senderos-Separadores			

Nombre	Altura	Follaje	Copa
Jazmin	5 mtrs	3 mtrs	Globosa
Raíces	Sombra	Separación	Tipo
Medias	9	7--10	arbustivo
Ubicación			
Senderos-Separadores-Zonas verdes			

Nombre	Altura	Follaje	Copa
Cerezo	12 mtrs	8 mtrs	Irregular
Raíces	Sombra	Separación	Tipo
Medio	18	10--12	Arbol
Ubicación			
Zonas verdes-plaza			

Nombre	Altura	Follaje	Copa
Palma Coquito	8-12 mtrs	4 mtrs	Penacho
Raíces	Sombra	Separación	Tipo
Medio	18	10-ene	Arbol
Ubicación			
Plaza			

Elkikuyo, también conocido como grama o césped, es el elemento verde que mas sobresale en el proyecto, este conforma las denominadas zonas blandas, regularmente sobre el se posicionan los arboles y arbustos y zonas verdes.

Lolium Perenne, cesped que se complementara con diferentes arbusto y arboles en zonas verdes y de esparcimiento, cercano a zonas de vivienda y comercial.

Nombre	Altura	Follaje	Copa
Seto Sidon	1 mtrs	1 mtros	Aparatosa

Raíces	Sombra	Separacion	Tipo
Superficiales	1,5	o	arbustivo

Ubicación
Protector natural para peatones



Nombre	Altura	Follaje	Copa
Siete Cueros	8-10 mtrs	6 mtros	Globosa

Raíces	Sombra	Separacion	Tipo
Profundas	12	7--10	Arbol

Ubicación
Zonas verdes-plaza-Senderos



Nombre	Altura	Follaje	Copa
Guyacan	12-15 mtrs	8-7 mtros	Globosa

Raíces	Sombra	Separacion	Tipo
Medias	18	10--12	Arbol

Ubicación
Zonas verdes-Plaza-rivera del Rio Chapal



Ilustración 80-Tabla de Fitotectura Propuesta

PLANO FITOTECTURA GENERAL

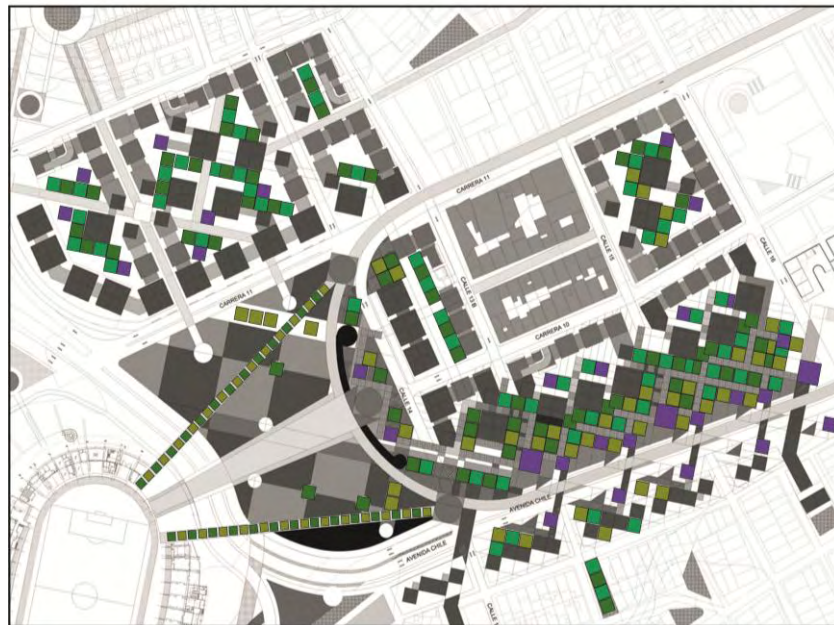


Ilustración 81-Plano Fitotectura Propuesta

14. Síntesis de la conceptualización del proyecto urbano

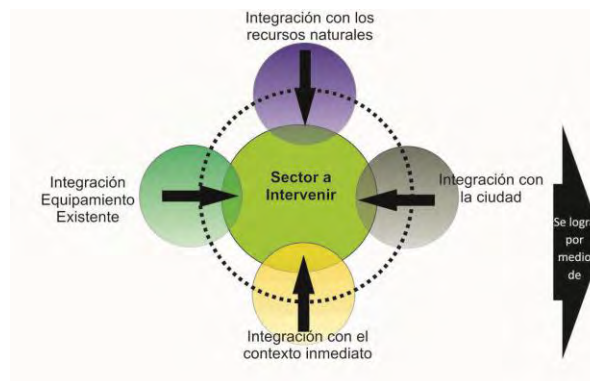


Ilustración 82-Concepto de Diseño

El concepto integración nace de la necesidad de tener una mejor relación de la zona a intervenir con la ciudad, los barrios aledaños y los recursos naturales que se encuentran relegados, a partir de estas necesidades surge la idea del concepto de implantación buscando potencializar desde las conexiones tanto visuales como físicas y la imagen del sector.

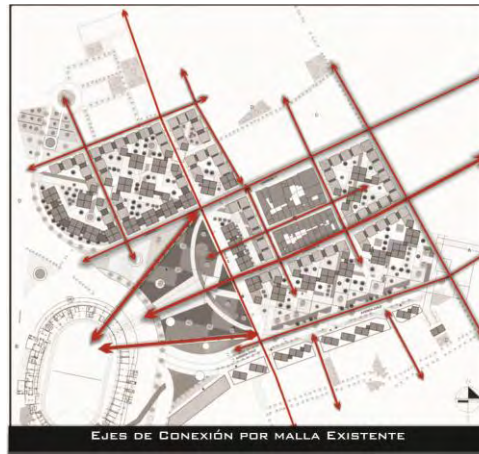


Ilustración 83-Ejes de Conexión por malla Existente

- La creación de ejes de conexión desde la malla existente permite una mejor integración de la propuesta con el entorno que lo rodea teniendo una mejor respuesta ante este.



Ilustración 84-Ejes Diagonales

- La Diagonales se generan a partir de la orientación del sol en el mes mas caluroso (Septiembre, Norte-este) permitiendo una mejor exposición de las fachadas, además de responder a la diagonal del estadio libertad.



Ilustración 85-Criterios de diseño Ejes

- Integración del estadio aprovechando el gran aporte cultural y deportivo que este da al sector.
- Integración de espacio públicos existentes, mejorando la conectividad y las condiciones actuales de estos.
- La integración de río como parte integral de la propuesta haciendo punto

- importante y crucial de esta.
- Integración con el entorno.

14.1 Criterios de Diseño para la Modulación

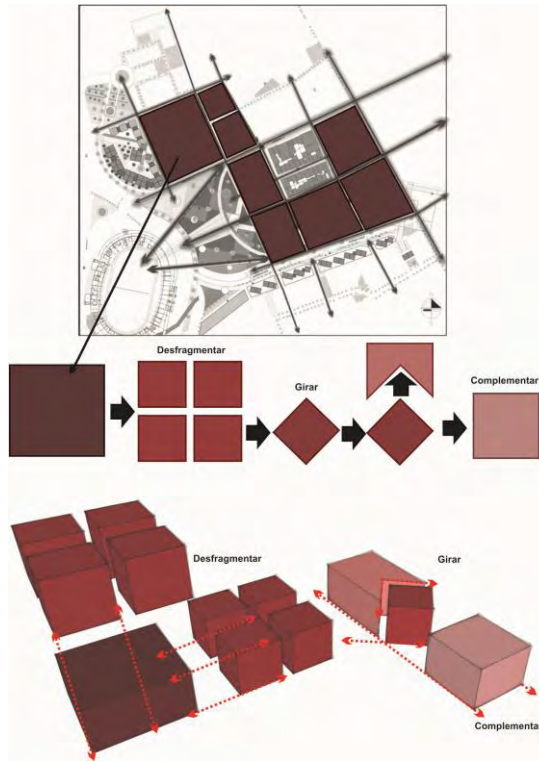


Ilustración 86-Criterios de Modulación para el Diseño

- Agrupación 1-2 corresponde a una implantación de río, generando una modulación en zig-zag creando un movimiento que va en relación con el ondulación del agua, hacia el interior de la manzana se genera una relación con la vivienda existente, disponiendo los módulos pequeños.

- La agrupación 3 proporciona una implantación hacia la relación mas continúa con las viviendas existentes lo que genera una paramentación con módulos 2 y 3 en una disposición de los módulos 1 hacia el interior de la manzana.

- La agrupación 4 y 5 responde la implantación a criterios que van relacionados con la ubicación del espacio público de ciudad (plaza de las manos, centro cultural del carnaval) generando un límite de este espacio público.

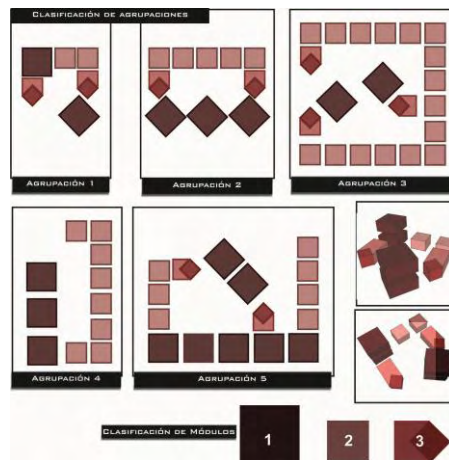


Ilustración 87-Clasificación de la Agrupación

14.2 Criterios de diseño de Espacio Público

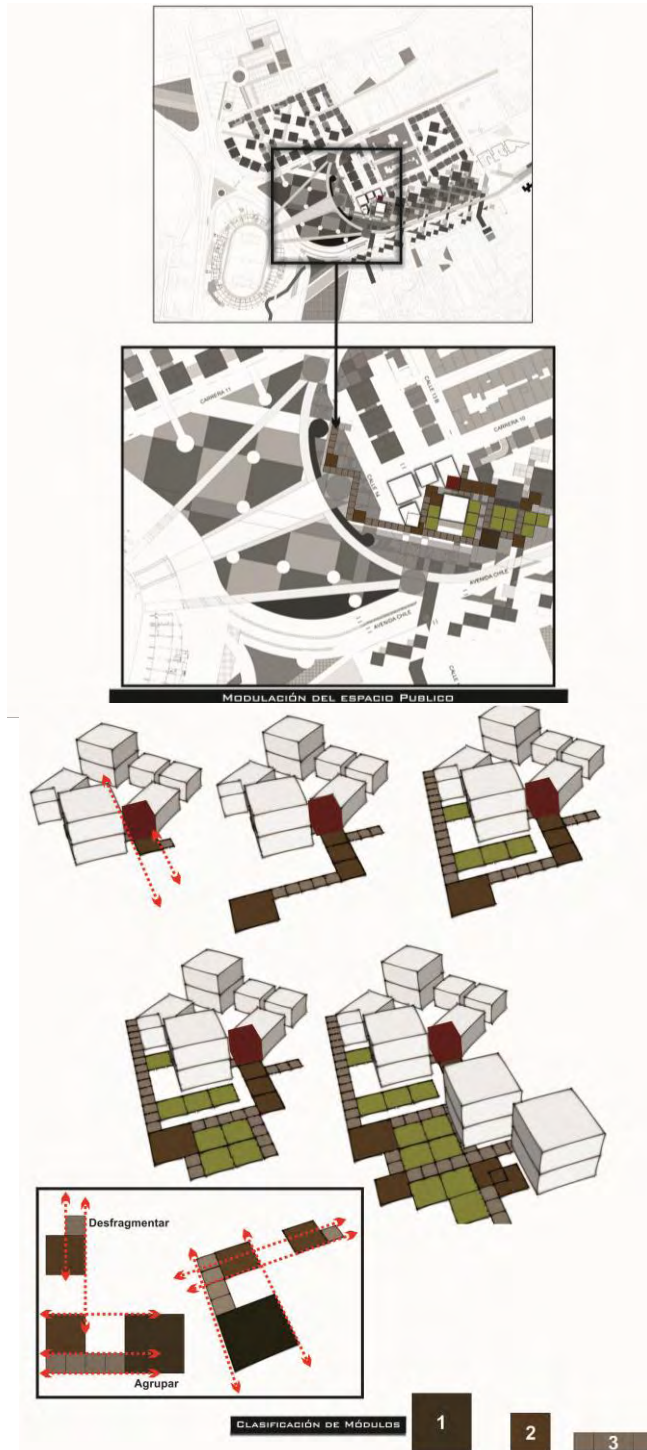

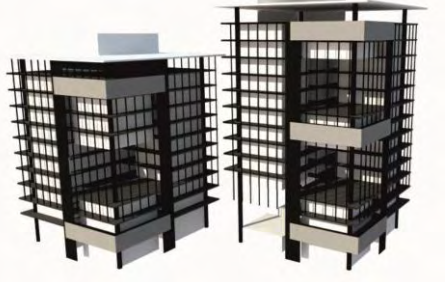




Ilustración 88-Diseño de Espacio Público-modulación

- El principal criterio de la modulación del espacio público es generar continuidad y conexión entre sí, dando puntos de remate, así generar al espacio público un diseño de continuidad que permita claridad en el recorrido de los senderos y plazoleta, proporcionando seguridad en el espacio.

- La modulación del espacio público es generada a partir de la modulación de la vivienda, crean permanencia y recorridos que juegan con la composición general de la propuesta, se fundan en principio tres macro módulos del espacio público; el primer módulo de sendero, el segundo el plazoleta pequeña que resulta como remate de los módulos de senderos y el tercero que surge como remate del eje de la malla existente y la articulación de módulos de sendero.

14.3 Diseño de fachada Módulos

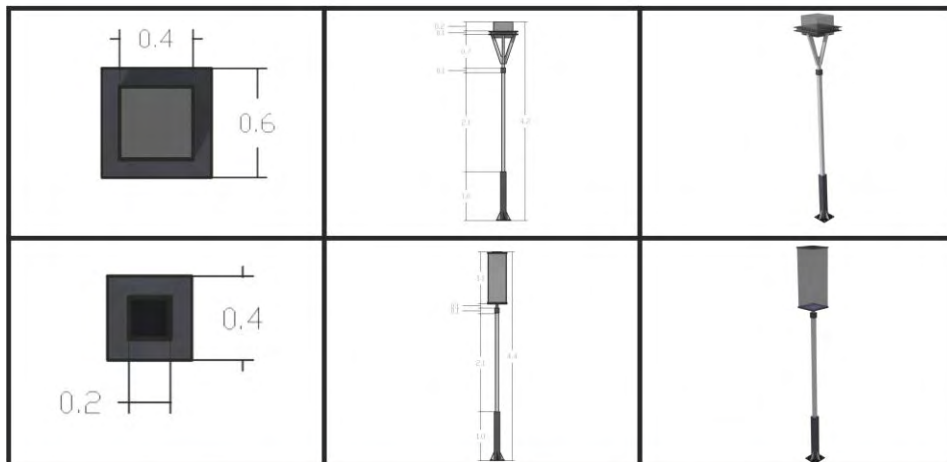
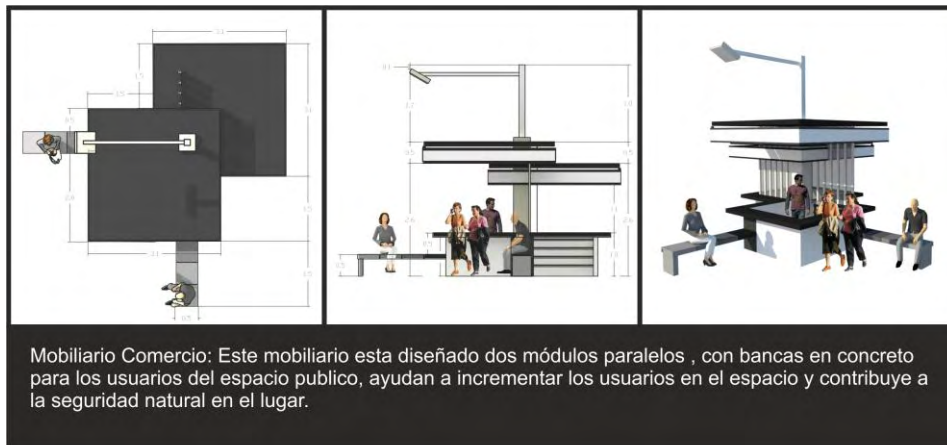
	<p>Bloque de esquina: se resalta el remate de la rampa con una torre de 15 pisos que genera un punto importante de referencia.</p>
	<p>Bloque de alameda de Río: la generación de mayores visuales hacia el río y el interior del espacio público mejorando la seguridad visual</p>
	<p>Bloque de Plaza: generación de escalonamiento hacia la plaza pero manteniendo la geometría del módulo</p>
	<p>Bloque Medio: creación de una planta libre donde este espacio sea aprovechado como zona comunal</p>

14.4 Diseño Luminarias

Via	Tipo de calle	Luminarias			
		Ancho Mínimo de calle	Tipo de Lámpara	Potencia	Distancia entre Punto de luz
Avenida Chile	Básica	>12	V _{sap}	250	24
Calle 12 BA					
Carrera 11	Segundaria	de 6 a 12	V _{sap}	250	30
Carrera 10					
carrera 12 A					
Calle 14					
Calle 13B					
Calle 15	Peatonal	<6	V _{map}	250	10
Calle 16					
V _{sap} : vapor de sodio alta presión					
V _{map} : vapor de mercurio					

Ilustración 89-Luminarias

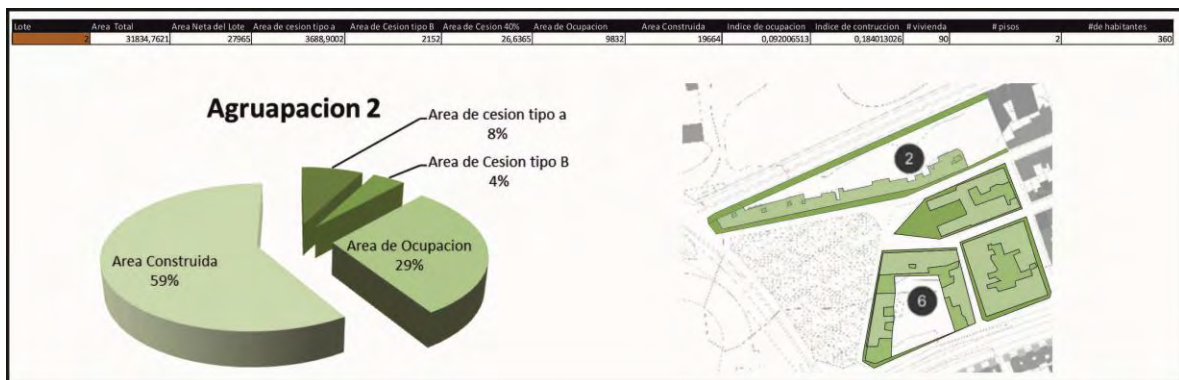
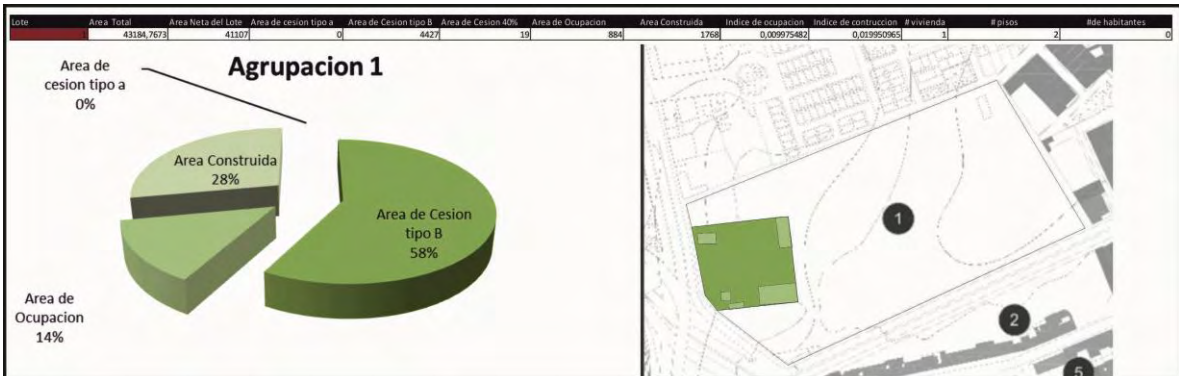
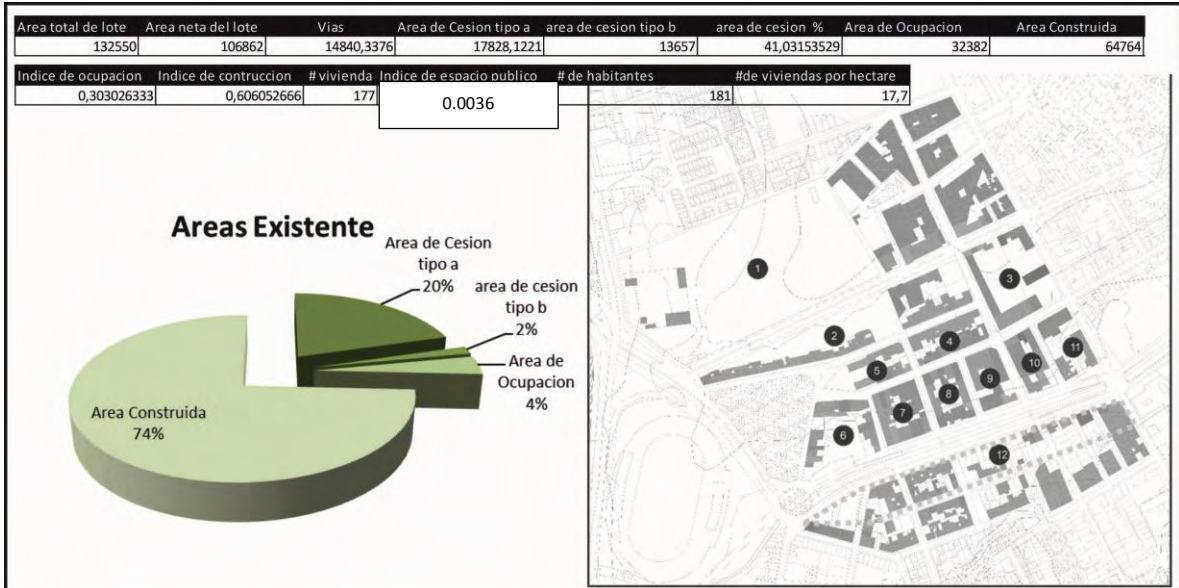
14.4.1 Tabla de Mobiliario Urbano



Luminarias de Sendero: Están compuestas por tres cuerpos, el primer cuerpo es la base en concreto que sostiene toda la luminaria, la segunda es un elemento en aluminio, que permite alcanzar una gran altura a la luminaria, y el tercero es el elemento luminoso, que actúa sobre el espacio público propuesto en las noches. Se propone un diseño que este acorde con el espacio público, que no pase desapercibido, y que le de un carácter a cada espacio donde se encuentre. Se diseñan dos clases acabados de luminarias una para sendero y otra para el espacio público de ciudad

15. Cuadros de Áreas

15.1 Áreas Existentes



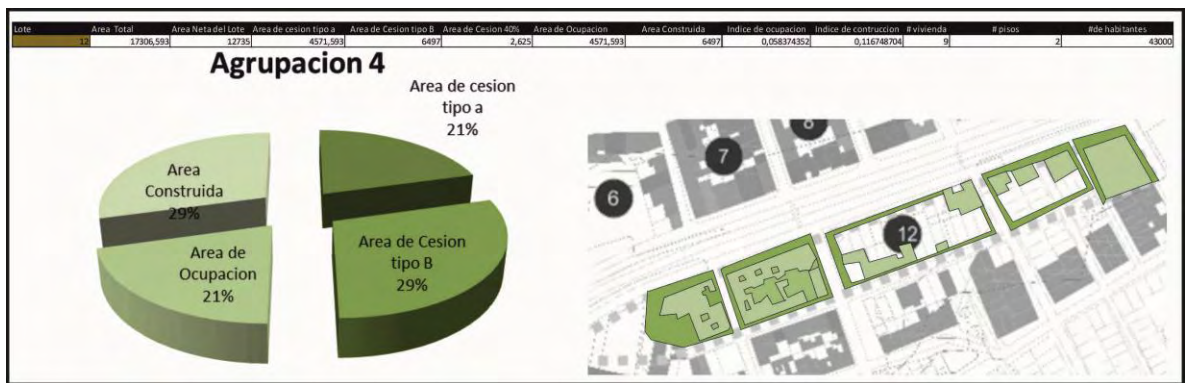
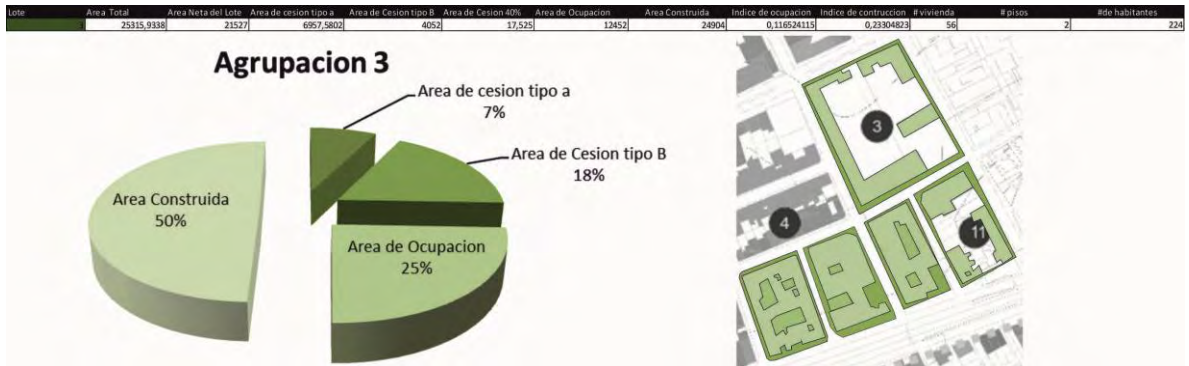
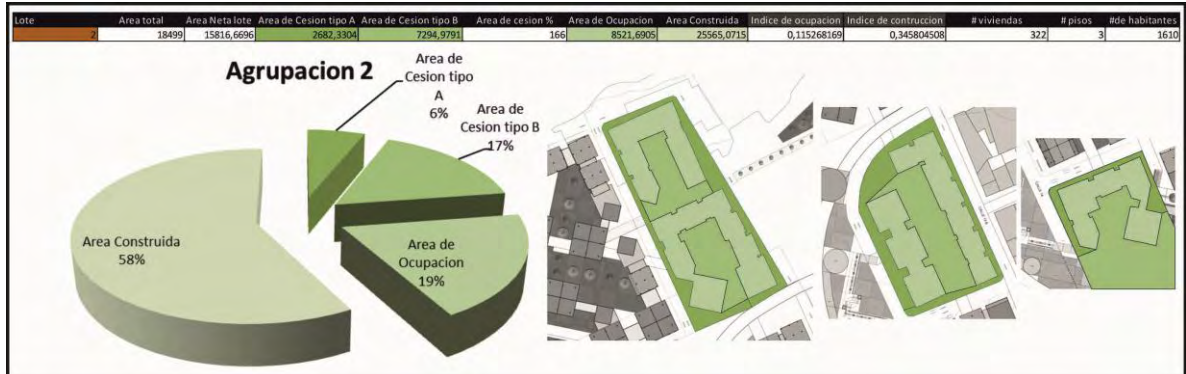
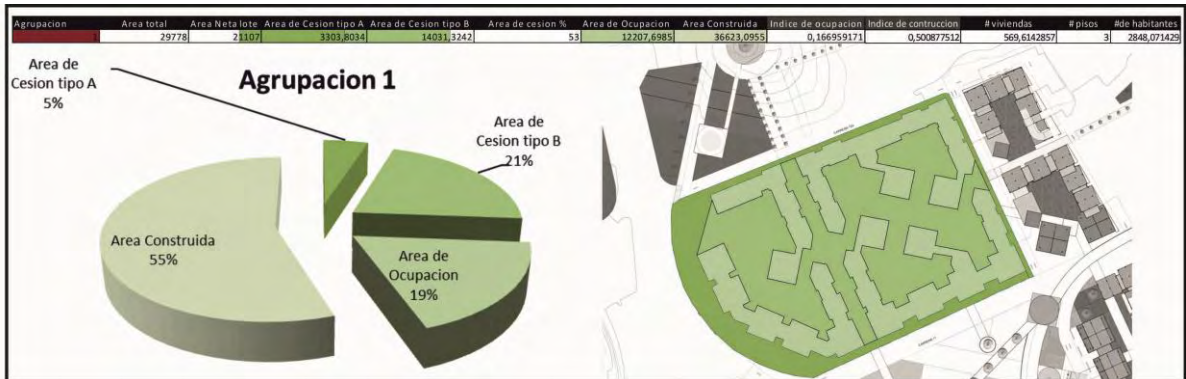
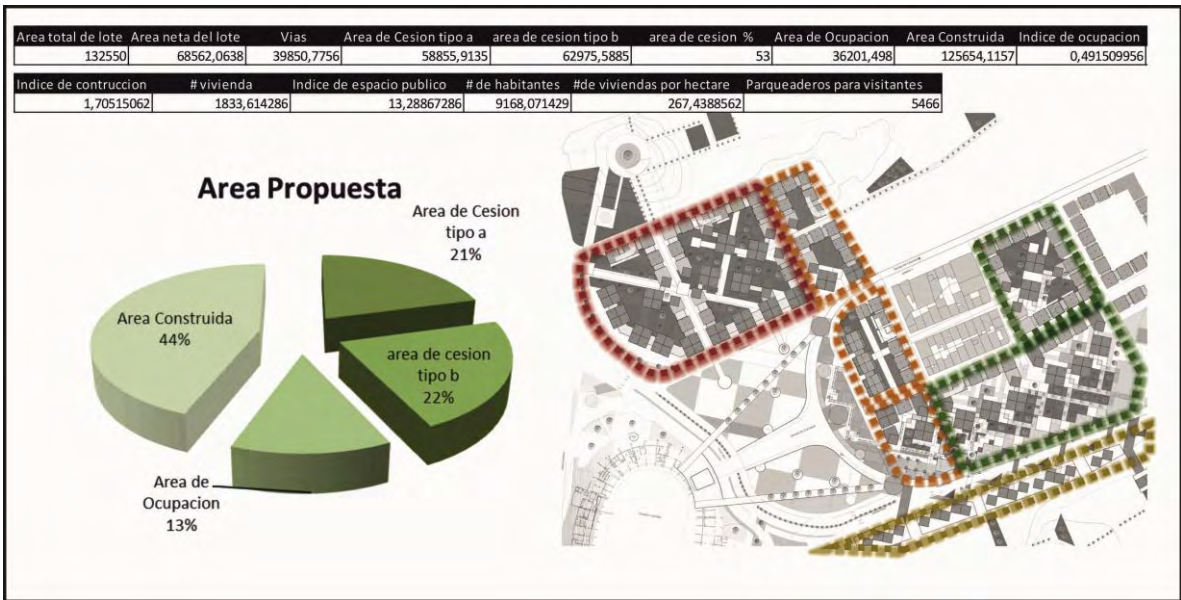


Ilustración 91-Cuadro de Áreas Existentes

15.2 Áreas Propuestas



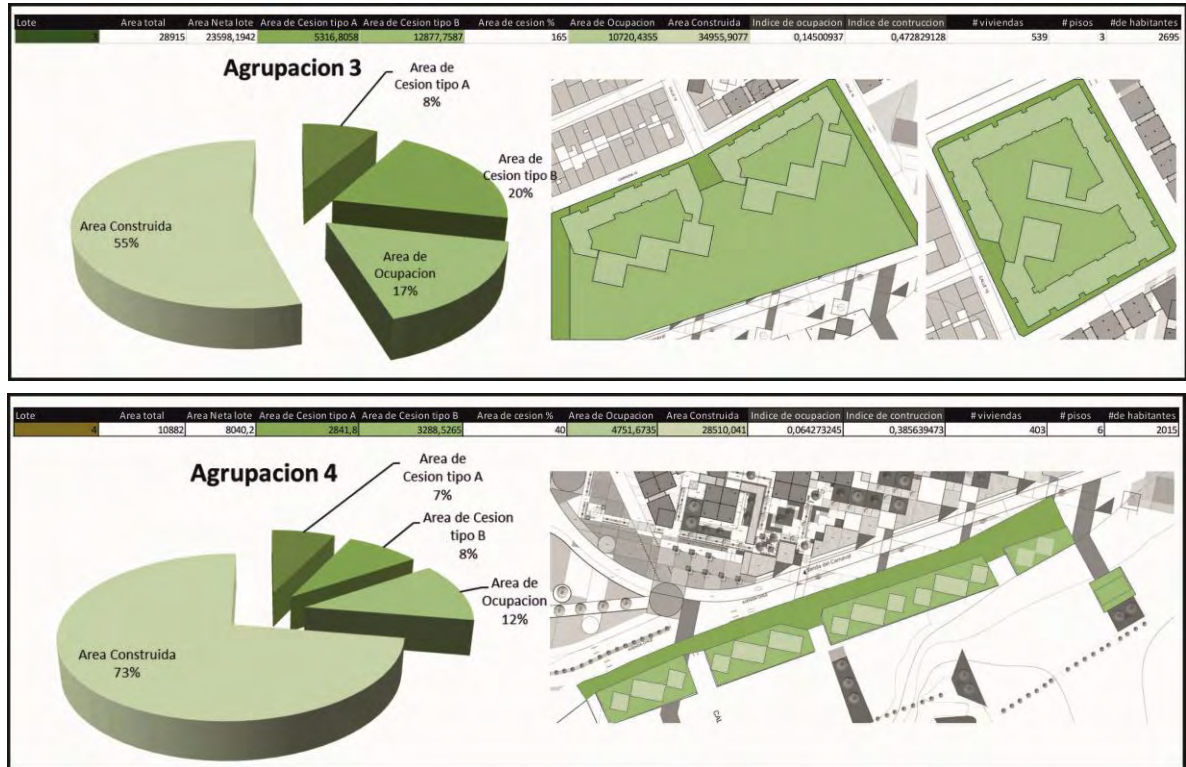


Ilustración 92-Cuadro de Áreas Propuesto

Conclusión

El área anterior a la propuesta muestra un déficit de espacio público, debido al alto índice de ocupación y el bajo índice de construcción, opuesto a la propuesta que se desarrolla donde el índice de espacio público es el adecuado para el número de habitantes de la zona, disminuyendo la ocupación y aprovechando el índice de construcción.

CONCLUSIONES

- La investigación de la propuesta comenzó con la realización de la investigación DELHITO donde, su principal objetivo era la identificación de la percepción de la inseguridad en el espacio público y la influencia de la ocupación y su deterioro.
- La importancia de desarrollar propuestas integrales que responda las necesidades del sector y su contexto, donde se retroalimenta de la propuesta desde lo Mundial enfatizando latino-América, Colombia, Ciudad Región, Pasto, donde se apoyan de teorías de creación y mejoramiento de espacio público para el aprovechamiento integral disminuyendo la inseguridad en este.
- La Propuesta de Ciudad esta pensada de una forma innovadora debido a que esta pasara de ser una Ciudad Mono céntrica a ser una Ciudad Poli céntrica donde cada Núcleo de desarrollo funcionara gracias a su vocación.
- La proyección de propuesta integrales permite el mejoramiento y la potencialización de una región buscando destacar las vocaciones y las cualidades que son aprovechadas para el trabajo del entorno dando paso a la proyección mundial en lo turístico ambiental (vocación de la ciudad Región).
- La alternativa del plan de Movilidad esta pensada principalmente para solucionar el transporte masivo general de la Ciudad abarcando todos la amplitud de esta(Norte-Sur, Este-oeste)sin dejar de lado las condiciones ambientales que son de vital importancia(Transporte Masivo Translohr).
- La trascendencia de identificar articuladores ambientales con necesidad de mejorar sus condiciones actuales(Canalización de las fuentes hídricas), permiten tomar acciones sobre estos, generando mejores resultados sobre el sistema integral de ciudad Ambiental (Ríos como articuladores ambientales y de espacio público de Ciudad) proporcionando beneficios al espacio Público (recuperación Público de las rondas de los Ríos) y la vida de la comunidad.
- El Diseño del espacio público se enmarca desde las necesidades del lugar respondiendo a la vocación he implantando estrategias que incluyan el mejoramiento integral de la seguridades (teorías de un Habbitad) proyectando una nueva imagen de la zona con respecto a la ciudad, donde los espacio asean apropiados por la comunidad del sector y de la ciudad.
- La propuesta del diseño espacio público respondiendo a las necesidades del lugar, apoyándose de usos complementarios que permitan una mejor apropiación y una ocupación constante del proyecto, que contribuyen a una función integral (diseño-usos) convirtiéndose esta en una estrategia de ocupación y de mejoramiento de la seguridad.
- La Importancia de un diseño se debe acoplarse al entorno inmediato, que

permitiendo potencializar y mejorar las condiciones actuales (relación perfiles, asoleación).

TABLA DE ILUSTRACION

<i>Ilustración 1_Evolucion Morfológica de Pasto 1952-1955-1978</i>	24
<i>Ilustración 2-Proyecto Ciudades Más Seguras</i>	30
<i>Ilustración 3-Ciudades Latinoamérica Unidad en el Programa UN HABITAT</i>	31
<i>Ilustración 4-Ciudades Unidas Programa UN-HABITAT</i>	33
<i>Ilustración 5- Ciudad Región</i>	34
<i>Ilustración 6_Sistema Ambiental-Ciudad Región</i>	35
<i>Ilustración 7-Sistema Espacio Público-Ciudad Región</i>	36
<i>Ilustración 8-Sistema Usos-Ciudad Región</i>	36
<i>Ilustración 9-Sistema Movilidad-Ciudad Región</i>	37
<i>Ilustración 10-Barrios con mayor delito en Pasto Nariño</i>	39
<i>Ilustración 11-Mapas del Observatorio del delito</i>	39
<i>Ilustración 12-sistema ambiental-ciudad</i>	41
<i>Ilustración 13-corema de sistema ambiental</i>	42
<i>Ilustración 14-sistema espacio público-ciudad</i>	43
<i>Ilustración 15-corema de sistema espacio publico</i>	44
<i>Ilustración 16-sistema usos-ciudad</i>	44
<i>Ilustración 17-Corema sistema usos</i>	45
<i>Ilustración 18-sistema movilidad-ciudad</i>	46
<i>Ilustración 19-perfiles propuestos-ciudad</i>	47
<i>Ilustración 20-tabla de comparación de sistema de transporte alternativo</i>	48
<i>Ilustración 21-División operaciones Ciudad</i>	48
<i>Ilustración 22-Operación rio Chapal</i>	50
<i>Ilustración 23-Propuesta sistema de usos- sub operación rio Chapal avenida chile</i>	53
<i>Ilustración 24-Analisis sistema de usos- Sub-operación rio Chapal avenida</i>	53
<i>Ilustración 25-analisis sistema de espacio público-ambiental- sub-operación rio Chapal avenida chile</i>	54
<i>Ilustración 26-propuesta sistema de espacio público-ambiental- sub-operación rio Chapal avenida chile</i>	54
<i>Ilustración 27-existente sistema de movilidad- sub-operación rio Chapal avenida chile</i>	56
<i>Ilustración 28-propuesta sistema de movilidad- sub-operación rio Chapal avenida chile</i>	56
<i>Ilustración 29-División Operación Rio Chapal-Avenida Chile</i>	57
<i>Ilustración 30-Corema (Existente) Sector 1</i>	58
<i>Ilustración 31-Corema (Propuesta) Sector 1</i>	58
<i>Ilustración 32-Corema (Existente) Sector 2</i>	58
<i>Ilustración 33-Corema (Propuesta) Sector 2</i>	59
<i>Ilustración 34-Corema (Existente) Sector 3</i>	59
<i>Ilustración 35-Corema (Propuesta) Sector 3</i>	59
<i>Ilustración 36-Mapas de Percepción de inseguridad Diurno y nocturno</i>	60
<i>Ilustración 37-Análisis Usos (Existente)- Sector 1</i>	61

<i>Ilustración 38-Propuesta Usos- Sector 1</i>	62
<i>Ilustración 39-Análisis Sistema Ambiental-Espacio Público (Existente)-Sector 1</i>	63
<i>Ilustración 40-Propuesta Ambiental-Espacio Público Sector 1</i>	65
<i>Ilustración 41-Análisis Sistema Movilidad-Sector 1</i>	66
<i>Ilustración 42-Propuesta Sistema Movilidad-Sector 1</i>	67
<i>Ilustración 43-Análisis Vientos-(Rosa de los Vientos)</i>	68
<i>Ilustración 44-Propuesta Esquemática-Asolación-Vientos</i>	69
<i>Ilustración 45-Gráfica Solar-Sector 1</i>	69
<i>Ilustración 46-Brillo Solar</i>	69
<i>Ilustración 47-Análisis Solar-Sector 1</i>	70
<i>Ilustración 48-Conclusiones Asoleación</i>	71
<i>Ilustración 49-Conclusiones Asoleación 2</i>	71
<i>Ilustración 50-Conclusiones Asoleación 3</i>	71
<i>Ilustración 51-Visuales Externas</i>	72
<i>Ilustración 52-Visuales a Edificaciones</i>	73
<i>Ilustración 53-Amenazas y Riesgos</i>	73
<i>Ilustración 54-Perfil Eje Río Chapal</i>	74
<i>Ilustración 55-Vegetación Existente</i>	74
<i>Ilustración 56-Escala de los árboles en el lugar</i>	75
<i>Ilustración 57-Formas de las Manzanas</i>	76
<i>Ilustración 58-Llenos y Vacíos</i>	77
<i>Ilustración 59-Alturas</i>	78
<i>Ilustración 60-Patrones Urbanos</i>	78
<i>Ilustración 61-Perfiles Macro</i>	79
<i>Ilustración 62-Usos Existente</i>	81
<i>Ilustración 63-Manzanas a Renovar Sector 1 por áreas de oportunidad</i>	83
<i>Ilustración 64- Tratamientos Urbanos</i>	84
<i>Ilustración 65-Tratamiento de Desarrollo- Sector 1</i>	84
<i>Ilustración 66-Tratamiento de Consolidación- Sector 1</i>	85
<i>Ilustración 67-Tratamiento de Renovación Urbana-Sector 1</i>	86
<i>Este tratamiento busca la transformación de sectores ya desarrollados pero cuyas edificaciones y espacios públicos se encuentren sub-utilizados o deteriorados, para renovarlos y poder aprovechar al máximo posible su potencial para el desarrollo de la ciudad. Sobre la ronda del río Chapal, y áreas de oportunidades ver Ilustración 68.</i>	86
<i>Ilustración 69-Plano áreas de tratamientos Sector 1</i>	87
<i>Ilustración 70-Propuesta Vientos</i>	87
<i>Ilustración 71-Perfiles Vientos</i>	88
<i>Ilustración 72-Propuesta Asoleación</i>	88
<i>Ilustración 73-Propuesta Visuales</i>	89
<i>Ilustración 74-Perfiles Visuales Propuestas</i>	90
<i>Ilustración 75-Tipo de Vegetación Propuesta</i>	90
<i>Ilustración 76-Fitotectura Parámetros de Diseño</i>	90
<i>Ilustración 77-Criterios para Andenes y Separadores</i>	91

<i>Ilustración 78-Criterios para Parques, Jardines y Plazas</i>	91
<i>Ilustración 79-Tabla de Fitotectura Propuesta</i>	93
<i>Ilustración 80-Plano Fitotectura Propuesta</i>	93
<i>Ilustración 81-Concepto de Diseño</i>	94
<i>Ilustración 82-Ejes de Conexión por malla Existente</i>	94
<i>Ilustración 83-Ejes Diagonales</i>	95
<i>Ilustración 84-Criterios de diseño Ejes</i>	95
<i>Ilustración 85-Criterios de Modulación para el Diseño</i>	97
<i>Ilustración 86-Clasificación de la Agrupación</i>	97
<i>Ilustración 87-Luminarias</i>	100
<i>Ilustración 88-Tabla de Mobiliario Urbano</i>	101
<i>Ilustración 89-Cuadro de Áreas Existentes</i>	103
<i>Ilustración 90-Cuadro de Áreas Propuesto</i>	105

BIBLIOGRAFIA

- Borja, J. (Miércoles de diciembre de 2010).
<http://lafactoriaweb.com/articulos/borja17.htm>. Recuperado el Jueves de
Abril de 2011, de <http://lafactoriaweb.com/articulos/borja17.htm>.
- Chile., P. d.-H. (2009). Hacia políticas de cohesión social y seguridad ciudadana.
Guía para la prevención local, 32.
- Chile., P. d.-H. (2009). HACIA POLÍTICAS DE COHESIÓN SOCIAL Y
SEGURIDAD CIUDADANA. *GUÍA PARA LA PREVENCIÓN LOCAL*, 32.
- Ciudadana., M. d. (2010). Espacios urbanos seguros. En G. d. Chile, *Espacios
urbanos seguros* (págs. 10-11). Chile: Dkbcom Gráfica Chile Ltda. Santiago,
Chile.
- Delito, O. d. (2009). *Boletín informativo de la Alcaldía de San Juan de Pasto*. San
Juan de Pasto: Alcaldía de Pasto.
- Humanos, P. d. (2011). Plan estratégico de ciudades más seguras de UN-
HABITAT. En R. M. Franz Vanderschueren, *UN-HABITAT* (págs. 8,9,10).
Chile: Ideograma Ltda.
- JOANNE KLEVENS, O. R. (junio de 2008). *Los Escenarios del Delito En
Colombia*. Recuperado el 6 de 9 de 2011, de Los Escenarios del Delito En
Colombia.
- Ministerio de Justicia de la Nación, D. d. (1988). Ministerio de Justicia de la
Nación, Dirección de Política Criminal. En V. I. Hacia un Plan Nacional de
Política Criminal, *La prevención de la violencia urbana en el mundo*. (págs.
194-195). República Argentina.
- Pasto, P. S. (2009). *Proyecto Educativo Institucional*. San Juan de Pasto.
- Rau, M. (2011). Recomendaciones para nuevos desarrollo
urbanos seguros. Incorporación del CPTED a nuevos desarrollos Urbanos. En
M. Rau, *Recomendaciones para nuevos desarrollo urbanos seguros* (págs.
469-470). Chile: Ministerio del Interior. Chile.