

DINAMICA ESPACIAL URBANA EN EL AREA DE CONFLUENCIA DE CENTROS
EDUCATIVOS DEL SECTOR OCCIDENTAL DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE
PASTO, DEPARTAMENTO DE NARIÑO.
PERIODO 1970-2007.

IVAN DARIO MARTINEZ NOGUERA

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
SAN JUAN DE PASTO
2010

DINAMICA ESPACIAL URBANA EN EL AREA DE CONFLUENCIA DE CENTROS
EDUCATIVOS DEL SECTOR OCCIDENTAL DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE
PASTO, DEPARTAMENTO DE NARIÑO.
PERIODO 1970-2007.

IVAN DARIO MARTINEZ NOGUERA

Trabajo de grado, modalidad tesis,
presentado como requisito para optar al título de Geógrafo con énfasis en
Planificación Regional

Francisco Javier Mora Córdoba
Doctor en Geografía
Asesor

UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
SAN JUAN DE PASTO
2010

“Las ideas y conclusiones aportadas en el presente trabajo de grado son de responsabilidad exclusiva de su autor”.

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

Nota de aceptación

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

San Juan de Pasto, marzo de 2010.

DEDICATORIA

Cuando trabajas, eres como una flauta a través de cuyo corazón el susurro de las horas se convierte en música... ¿Y qué es trabajar con amor? Es tejer una tela con hilos sacados de tu corazón, como si tu amado fuese a vestirse con esa tela...

KHALIL GIBRAN, El profeta.

AGRADECIMIENTOS

Mis mayores agradecimientos para con todas aquellas personas que de forma directa e indirecta me brindaron su colaboración para que este trabajo llegase a feliz término.

A mi familia: mi madre y mi hermano, por su paciencia, su apoyo incondicional y por haber confiado en mí.

Al profesor Francisco Mora, por su valiosa colaboración, por su aporte y su dedicación.

A todas las personas que de manera oportuna brindaron su valiosa colaboración desde su posición.

A mis amigas y amigos, quienes de manera afectiva e incondicional supieron entender y apreciar mi voluntad, alentando el valor ante la adversidad.

Finalmente, quiero agradecer a mi propio guía interior, que tiene el poder de mostrarme el camino y de recordarme lo maravilloso de la vida... y que es en realidad el responsable de la culminación de esta meta.

TABLA DE CONTENIDO

| | Pág. |
|--|------|
| INTRODUCCION | 17 |
| 1. TITULO | 18 |
| 2. PROBLEMA | 19 |
| 2.1 DESCRIPCION Y PLANTEAMIENTO | 19 |
| 2.2 FORMULACION DEL PROBLEMA | 19 |
| 3. DELIMITACION Y DESCRIPCION DEL AREA DE ESTUDIO | 20 |
| 4. OBJETIVOS | 23 |
| 4.1 OBJETIVO GENERAL | 23 |
| 4.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS | 23 |
| 5. JUSTIFICACION | 24 |
| 6. MARCO TEORICO | 26 |
| 6.1 EL CRECIMIENTO Y LA DIFERENCIACION ESPACIAL URBANA | 26 |
| 6.2 LOS FACTORES GEOGRAFICOS DEL ESPACIO URBANO | 31 |
| 6.3 EL PROCESO DE URBANIZACION | 35 |
| 6.4 LA CIUDAD: FORMA Y ESTRUCTURA | 36 |
| 6.4.1 La morfología urbana | 39 |
| 1. El Plano | 39 |
| 2. La Construcción | 41 |
| 3. Los Usos del Suelo | 41 |
| 6.5 DISTRIBUCION Y PROCESOS ESPACIALES | 42 |
| 6.6 TRANSPORTE Y CIRCULACION URBANA | 44 |
| 6.6.1 Principios que rigen el transporte urbano | 46 |
| 6.7 LA CIUDAD COMO UN SISTEMA | 47 |
| 7. METODOLOGIA | 49 |
| 8. GENERALIDADES Y CARACTERIZACION DEL AREA DE ESTUDIO | 51 |
| 8.1 ASPECTOS GEOGRAFICOS | 51 |
| 8.2 CONFIGURACION POLITICO ADMINISTRATIVA | 53 |
| 8.3 LA POBLACION | 60 |

| | |
|---|-----|
| 9. REFERENTES SOCIO-ESPACIALES QUE ENMARCAN EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE PASTO HACIA EL SECTOR OCCIDENTAL | 63 |
| 9.1 ANTECEDENTES CONTEXTUALES | 63 |
| 9.2 DIFERENCIACION SOCIOESPACIAL DE PASTO EN TORNO AL AREA DE CRECIMIENTO OCCIDENTAL Y NORTE | 68 |
| 9.2.1 Los primeros establecimientos educativos de la periferia occidental y norte | 72 |
| 9.2.2 La moderna implantación vial de Pasto | 75 |
| 9.2.3 Los nuevos barrios | 77 |
| 10. CONSOLIDACION DEL SECTOR OCCIDENTAL DE LA CIUDAD DE PASTO EN EMPLAZAMIENTO DE CENTROS EDUCATIVOS | 82 |
| 10.1 LAS COMUNIDADES RELIGIOSAS COMO FACTOR DETERMINANTE EN LA CREACION DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS | 88 |
| 10.2 LOS FACTORES GEOGRAFICOS DEL ESPACIO URBANO EN EL AREA DE CRECIMIENTO OCCIDENTAL Y NORTE DE PASTO | 89 |
| 10.2.1 El emplazamiento | 89 |
| 10.2.2 La situación | 90 |
| 10.2.3 Los factores geográficos y su incidencia | 90 |
| 10.3 FACTORES DE LOCALIZACION DE LOS PRINCIPALES CENTROS DE EDUCACION UBICADOS A LO LARGO DEL CORREDOR OCCIDENTAL DE LA CIUDAD DE PASTO | 93 |
| 10.3.1 Institución Educativa Municipal Libertad | 95 |
| 10.3.2 Institución Educativa Municipal INEM | 97 |
| 10.3.3 La Congregación del Oratorio de San Felipe Neri | 100 |
| 1. El Colegio de San Felipe Neri | 100 |
| 2. El Colegio Filipense | 102 |
| 10.3.4 Industrial y Normal | 102 |
| 10.3.5 La Congregación de la Hermanas Franciscanas de María Inmaculada | 103 |
| 1. El Liceo de La Merced | 105 |
| 2. La Universidad Mariana | 106 |
| 10.3.6 La Comunidad de las Madres Bethlemitas del Sagrado Corazón | 109 |
| 1. El Colegio del Sagrado Corazón de Jesús | 109 |
| 2. Hogar San José | 111 |
| 10.3.7 La Universidad Cooperativa de Colombia | 112 |
| 10.3.8 El Seminario Conciliar de los Sagrados Corazones | 113 |
| 10.3.9 La Universidad de Nariño | 116 |
| 1. Sede Toro-bajo | 116 |
| 2. Sede Panamericana | 118 |
| 10.3.10 Otras instituciones | 121 |

| | |
|--|-----|
| 11. ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA URBANA | 127 |
| 11.1 EL PLANO | 127 |
| 11.1.1 Factores materiales | 128 |
| 1. El Relieve | 128 |
| 2. Los Ríos | 135 |
| 3. Avenidas y carreteras | 135 |
| 11.1.2 Factores de tipo económico | 136 |
| 11.2 LA CONSTRUCCION | 137 |
| 11.3 LOS USOS DEL SUELO | 140 |
| | |
| 12. CAMBIOS SOCIOESPACIALES GENERADOS EN EL CORREDOR OCCIDENTAL DE LA CIUDAD DE PASTO A PARTIR DEL PROCESO DE CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN URBANA | 144 |
| 12.1 INFLUENCIA DE LA ESTRUCTURA URBANA | 144 |
| 12.2 LA CIUDAD DE PASTO COMO UN SISTEMA | 145 |
| 12.3 INCIDENCIA DE LA AVENIDA PANAMERICANA EN LA ZONA OCCIDENTAL | 147 |
| 12.4 CONSOLIDACION DE AREAS DE CONFLUENCIA DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS | 151 |
| 12.5 LA ACCESIBILIDAD | 152 |
| 12.6 LA DISTANCIA | 153 |
| 12.7 EL TRANSPORTE URBANO | 154 |
| 12.8 IMPACTO GENERADO A PARTIR DEL EMPLAZAMIENTO DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS | 157 |
| | |
| CONCLUSIONES | 167 |
| | |
| BIBLIOGRAFIA | 170 |
| | |
| ANEXOS | 174 |

LISTA DE CUADROS

| | Pág. |
|--|------|
| Cuadro 1. División político administrativa de área urbana de Pasto | 58 |
| Cuadro 2. Población municipal | 61 |
| Cuadro 3. Relación de las distancias en las principales vías del corredor occidental y norte | 153 |

LISTA DE FOTOS

| | Pág. |
|---|------|
| Foto 1. Carrera 22B, hacia Obonuco, sector Universidad Antonio Nariño. | 70 |
| Foto 2. Escuela Normal de Pasto. | 74 |
| Foto 3. Avenida Maridíaz, sector de la Glorieta de las Banderas. | 77 |
| Foto 4. Calle 18 o Avenida Occidental en su entrada a la ciudad. | 85 |
| Foto 5. Institución Educativa Municipal "Libertad". | 96 |
| Foto 6. Aspecto interior del colegio INEM. | 98 |
| Foto 7. Ciudadela del Colegio San Felipe Neri, en Mijitayo. | 101 |
| Foto 8. Liceo de la Merced, secciones de bachillerato y primaria. | 106 |
| Foto 9. Aspecto interior de la Universidad Mariana. | 108 |
| Foto 10. Colegio Bethlemitas, Barrio La Colina. | 110 |
| Foto 11. Universidad Cooperativa de Colombia, sede Toro bajo. | 112 |
| Foto 12. Seminario Conciliar, sector de Toro bajo. | 114 |
| Foto 13. Universidad de Nariño, ciudad universitaria, sede Toro bajo. | 117 |
| Foto 14. Universidad de Nariño, sede Panamericana, VIPRI. | 121 |
| Foto 15. Institución Educativa Municipal "Aurelio Arturo", Pandiaco. | 124 |
| Foto 16. Institución Educativa Municipal "Antonio Nariño", Capusigra. | 126 |
| Foto 17. Avenida Panamericana, sector del barrio Niza. | 134 |
| Foto 18. Avenida Panamericana, sector Los Héroes y Las Acacias. | 136 |
| Foto 19. Centro Comercial Valle de Atriz. | 146 |
| Foto 20. Avenida Panamericana, curva en el sector La Primavera. | 150 |
| Foto 21. Instituciones Antonio Nariño, Normal, ITSIM y la VIPRI (UdeN). | 157 |

LISTA DE MAPAS

| | Pág. |
|--|------|
| Mapa 1. Localización de Establecimientos Educativos en el corredor occidental y norte de la ciudad de San Juan de Pasto. | 22 |
| Mapa 2. División político-administrativa del Municipio de Pasto. | 52 |
| Mapa 3. Delimitación general del área urbana de Pasto. | 54 |
| Mapa 4. Delimitación del área urbana de Pasto por comunas. | 56 |
| Mapa 5. Delimitación del área objeto de estudio, corredor occidental y norte. | 79 |
| Mapa 6. Áreas de actividad - Usos de suelo. | 142 |

LISTA DE IMÁGENES

| | Pág. |
|---|------|
| Imagen 1. Plano de la ciudad de Pasto en 1864. | 129 |
| Imagen 2. Plano de la ciudad de Pasto en 1960. | 130 |
| Imagen 3. Plano de la ciudad de Pasto en 1974. | 131 |
| Imagen 4. Plano de crecimiento de Pasto a partir de 1950, década de desarrollo espacial 60, 70, 80, 90. | 132 |
| Imagen 5. Plano de la ciudad de Pasto en la década del 90. | 133 |

LISTA DE ANEXOS

| | Pág. |
|--|------|
| Anexo A. Calles y Avenidas que conectan el centro histórico de Pasto con su área de expansión occidental y norte. | 175 |
| Anexo B. Calle 26, antiguo cauce del río Mijitayo y actual avenida del mismo nombre. | 176 |
| Anexo C. Avenida Panamericana en inmediaciones del Barrio Pandiaco. | 177 |
| Anexo D. Zona de confluencia de las principales avenidas en el sector norte del área urbana de Pasto. | 178 |
| Anexo E. Instituciones Educativas Normal y Técnico Industrial. | 179 |
| Anexo F. Barrios cuyo emplazamiento se ha amoldado a la topografía del sector occidental y norte. | 180 |
| Anexo G. Edificación en altura. | 181 |
| Anexo H. Congestión de vías. | 182 |
| Anexo I. Cuestionario dirigido a personal docente y/o administrativo vinculado a las instituciones educativas | 183 |
| Anexo J. Tabla de Instituciones Educativas localizadas al interior del corredor occidental y norte del área urbana de Pasto. | 184 |

RESUMEN

La consolidación de las ciudades trae consigo una diferenciación en su interior, reflejada en la especialización de los usos del suelo urbano, lo que a su vez se ha visto estimulado con el proceso de crecimiento suscitado en nuestras ciudades a partir de la segunda mitad del siglo XX, que generó un masivo doblamiento y, como tal, una acelerada transformación en los elementos de la estructura urbana.

Abordar todo este proceso a nivel de la ciudad de San Juan de Pasto implica develar sus particulares condicionamientos espaciales e históricos que se conjugan en un todo y determinan una configuración propia que es el resultado de factores y elementos como la implantación de vías y el consecuente ensanchamiento del plano urbano, a la luz de antecedentes que desde la propiedad del suelo han incidido en la localización de elementos y formas espaciales.

Tal es el caso de la localización de la función educativa que, al igual que otras como la salud o el comercio, ha privilegiado el sector occidental y norte del Valle de Atriz, zona de expansión que se ha conformado a partir de 1970 con la construcción de barrios e instituciones educativas.

El estudio de ésta dinámica permite revelar los pormenores de la organización del espacio urbano de la ciudad de San Juan de Pasto, suscitada en los últimos años, cuya comprensión da lugar a una definición de la cuestión urbana en general desde las condiciones propias del contexto local que son las que, en últimas, construyen la ciudad.

ABSTRACT

Cities' consolidation brings along with them an inner differentiation which is reflected in the urban soils uses specialization, which in turn is seen as stimulated with the growing process aroused in our cities starting from the second half of the twentieth century that generated a massive population and so an accelerated transformation in the elements of the urban structure.

Broaching all this process specifically to San Juan de Pasto, implies to expose its particular spatial and historical conditionings which are conjugated as whole that determines a proper configuration being the result of elements and factor such as roads implementation and the urban plan consequential widening in light of antecedents which from land ownership they have fell upon the elements and spatial forms localization.

A clear example is the educational function that similar to others like health or trade they have privileged the western and northern side in "el Valle de Atriz", expansion zone that since 1970 has been contented with neighborhoods and educational institutions.

The study of this dynamic process lets reveal the fine details of the urban space organization to San Juan de Pasto, conjured up in recent years whose compression gives raise to a definition of the general urban issue from the own local context that are actually those that build the city itself.

INTRODUCCION

El crecimiento de las ciudades, por lo general, se materializa en la consolidación de áreas y zonas en su interior, cuyas particularidades le imprimen al paisaje una determinada caracterización, marcada por su morfología, por los condicionantes físico-espaciales, además de la propia dinámica urbana de cada contexto, o sea de cada ciudad en sí, la cual influye para que se desenvuelva en sus procesos urbanos específicos, determinando, de este modo, el comportamiento espacial de quienes la habitan, así como la distribución de los usos del suelo.

La expansión urbana de Pasto, experimentada a partir de las últimas décadas, hacia el sector occidental, ha dado paso a la consolidación de una amplia zona definida, entre otros aspectos, por la confluencia de establecimientos educativos en todos los niveles, la mayor en la ciudad, lo que genera una caracterización en dicho corredor, habida cuenta de la disponibilidad de vías y espacios amplios, en contraste con el centro histórico, lo cual genera a su vez una dinámica y comportamiento espacial específicos dentro de la zona y de la ciudad con respecto a ella.

Lo anterior se lleva a efecto a la luz de los condicionantes que impone el marco físico-espacial de Pasto y sus procesos socio-espaciales específicos.

En este sentido, el presente trabajo tiene como propósito realizar un análisis del proceso mediante el cual, a partir del crecimiento de ésta ciudad en dirección occidental, se ha consolidado esa amplia zona de confluencia de establecimientos educativos, lo mismo que priorizar en la identificación del comportamiento espacial urbano que esto ha generado y la organización interna que ha creado.

De este modo, el estudio se presenta como un aporte al conocimiento de la ciudad de Pasto en el aspecto espacial, ya que se enfoca desde la óptica de la ciencia geográfica permitiendo identificar los procesos espaciales generadores del crecimiento urbano, y generados, a su vez, a partir de dicho crecimiento en el período 1970-2007.

Por tal razón, este trabajo se enmarca dentro de las líneas de investigación “Teoría geográfica del espacio” y “Ordenamiento territorial”.

1. TITULO

Dinámica espacial urbana en el área de confluencia de centros educativos del sector occidental de la ciudad de San Juan de Pasto, Departamento de Nariño. Periodo 1970-2007.

2. PROBLEMA

2.1 DESCRIPCIÓN Y PLANTEAMIENTO

Durante las últimas tres décadas, el proceso de expansión urbana de la ciudad de Pasto hacia el sector occidental, se ha visto reflejado en la consolidación de una área específica que determina una diferenciación espacial dentro de dicho espacio y con respecto al área urbana de la ciudad en su totalidad.

Actualmente este sector se caracteriza por la presencia de establecimientos educativos en todos los niveles, dejando en evidencia que se consolidó como el sector de mayor confluencia de éstos durante la expansión de la ciudad en el periodo de tiempo referido, lo cual se ha reforzado durante los últimos años por el incremento de instituciones de esta naturaleza.

De este modo, si bien es cierto que la dinámica espacial urbana generada por el crecimiento de la ciudad, se ha desarrollado en función de factores como el aumento de la población con la consecuente necesidad de vivienda, esto se complementa con la puesta en escena de elementos que desde un sentido funcional, le han impreso a dicho proceso una mayor complejidad.

2.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

A partir del planteamiento anterior, el problema objeto de la presente investigación es: ¿Cómo es la dinámica espacial urbana y de qué manera ha influido en el área de mayor confluencia de centros educativos del sector occidental de la ciudad de Pasto a partir de 1970?

3. DELIMITACION Y DESCRIPCION DEL AREA DE ESTUDIO

El área objeto de estudio está constituida por la confluencia de centros educativos, de diversa índole y en diferentes niveles, ubicados en el corredor occidental, sur-occidental y nor-occidental del área urbana de la ciudad de Pasto (Ver mapa 1).

Los centros educativos que van desde los niveles de educación básica primaria a secundaria y superior se distribuyen en escuelas, instituciones educativas (hoy de carácter municipal), con los niveles de preescolar, básica primaria y media, así como universidades.

Estas, en orden de ubicación, de Sur a Norte, en el área, son:

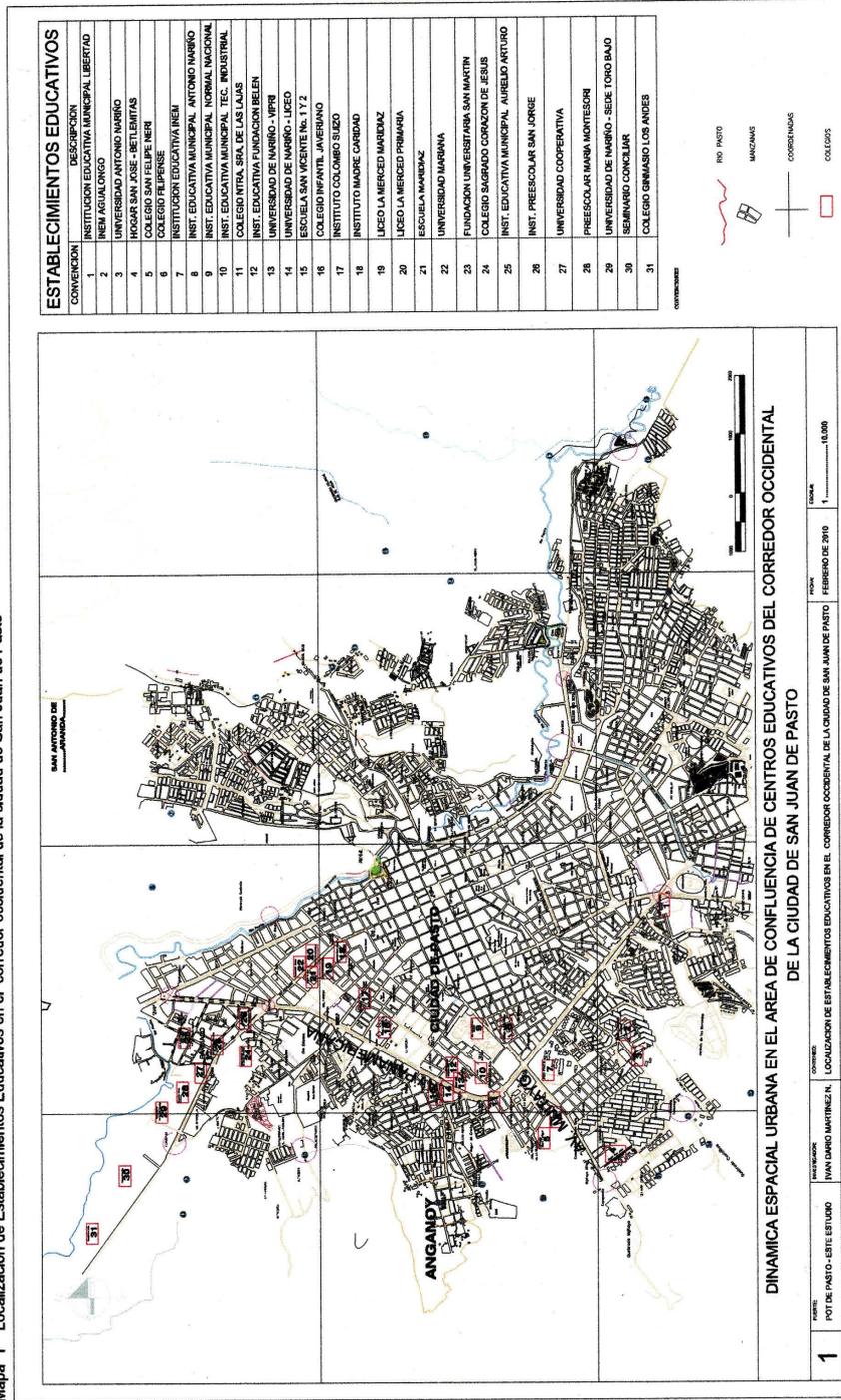
1. Colegio Libertad (Avenida Panamericana, barrio Niza).
2. Colegio Jorge Giraldo (actualmente INEM, en el barrio Agualongo).
3. Universidad Antonio Nariño (entre los barrios Agualongo y Tamasagra).
4. Escuela hogar San José (Avenida Mijitayo).
5. Colegio San Felipe Neri (Avenida Mijitayo).
6. Colegio Filipense (Avenida Mijitayo).
7. Instituto Nacional de Educación Media-INEM (Avenida Panamericana, Avenida Mijitayo y Barrio Mijitayo).
8. Institución Educativa Antonio Nariño-INEDAN (Barrio Obrero, A. Mijitayo, cerca de la Panamericana).
9. IEM. Normal (A. Mijitayo, frente al barrio Obrero, cerca de la A. Panamericana).
10. Institución Educativa Municipal Técnico Industrial (junto a la Normal, cerca de la Avenida Panamericana).
11. Colegio Nuestra Señora de las Lajas (A. Panamericana, cerca al Técnico Industrial).
12. Centro Educativo Fundación Belén (cerca al Técnico Industrial, a la VIPRI y a la A. Panamericana).
13. Vicerrectoría de Investigaciones, Postgrados y Relaciones Internacionales- VIPRI-UdeN (Avenida Panamericana, frente al Liceo UdeN).
14. Liceo de Bachillerato de la Universidad de Nariño (Avenida Panamericana, barrio San Vicente).
15. Escuelas San Vicente 1 y 2 (Barrio San Vicente, cerca de la A. Panamericana).
16. Escuela San Francisco Javier (junto al edificio de los hexágonos).
17. Centro Educativo Colombo-Suizo.
18. Instituto Madre Caridad.
19. Liceo la Merced - Maridíaz.
20. Liceo la Merced - Primaria.

21. Escuela Maridíaz.
22. Universidad Mariana. (Calle 18, Maridíaz, cerca de la Avenida Panamericana).
23. Fundación Universitaria San Martín.
24. Colegio Sagrado Corazón de Jesús (Barrio la Colina, cerca de la Panamericana).
25. Colegio Aurelio Arturo Martínez (barrio Pandiaco, cerca de Toro bajo).
26. Instituto Preescolar San Jorge (Calle 18, Pandiaco).
27. Universidad Cooperativa de Colombia (Calle 18, Toro bajo).
28. Preescolar María Montessori (Calle 18, Toro bajo, entre la UCC y la UdeN).
29. Universidad de Nariño (sede Toro bajo).
30. Seminario Conciliar Mayor Los sagrados Corazones (Toro bajo, vía a Briceño).
31. Gimnasio Los Andes (Toro bajo, vía a Briceño).

El área de confluencia de estos 31 establecimientos de educación, se escogió como unidad de análisis para el desarrollo del presente trabajo de investigación, tomando en consideración las siguientes razones:

- a. Es el área, dentro de la ciudad de Pasto, de mayor confluencia de establecimientos educativos.
- b. Lo anterior se ve estimulado por la cercanía entre dichos centros.
- c. Además de la facilidad de acceso y de movilidad dentro del área y entre los centros, habida cuenta de la disponibilidad de amplias vías articuladoras.
- d. Estas vías se constituyen en dinamizadores del espacio, dentro del área que albergó la expansión de la ciudad a partir del emplazamiento de la avenida Panamericana.
- e. La expansión y el crecimiento urbano de la ciudad, experimentado en el lugar durante el periodo de tiempo referido ha sido de amplia magnitud.

Mapa 1 Localización de Establecimientos Educativos en el corredor occidental de la ciudad de San Juan de Pasto



4. OBJETIVOS

4.1 OBJETIVO GENERAL

Identificar, caracterizar y analizar la dinámica espacial urbana generada en el área de confluencia de los centros educativos del sector occidental de Pasto en el periodo 1970-2007.

4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Identificar los factores y elementos más influyentes en la consolidación de esta área como agrupadora de centros educativos.
- Analizar los factores de localización de cada centro educativo para establecer la diferenciación espacial al interior del área objeto de estudio.
- Analizar el impacto socio-espacial del crecimiento urbano en el sector, generado por el emplazamiento de centros educativos.
- Establecer el impacto que se genera, en el área de confluencia de los centros educativos ocasionado por la movilidad en sus diferentes órdenes.
- Contribuir, a partir del presente estudio, a profundizar el conocimiento de la espacialidad urbana de la ciudad de San Juan de Pasto.

5. JUSTIFICACIÓN

El crecimiento urbano de las ciudades, con sus implicaciones materiales en el espacio, se constituye en un referente de investigación y como tal, brinda un campo de conocimiento, toda vez que se revela como un agregado de factores en la concreción de una realidad cuyo trasfondo es preciso develar con miras a desentrañar la realidad de los hechos.

En este sentido, encontramos que el proceso de expansión y crecimiento del área urbana de la ciudad de San Juan de Pasto, hacia el sector occidental, se refleja en el influjo de factores socio-espaciales que han configurado áreas específicas bajo la incidencia de factores y elementos dinamizadores de variada relevancia, estableciendo una diferenciación entre dichas áreas y a su interior, lo cual les confiere una particular identidad.

Lo anterior se hace evidente en el área seleccionada como objeto de estudio y en tal sentido, la confluencia de centros educativos en este sector de la ciudad, se convierte en un aspecto de la dinámica espacial urbana de Pasto que puede proporcionar elementos de análisis para comprender los pormenores de la ordenación del territorio urbano, habida cuenta de la complejidad de lo local que resalta la pertinencia y conveniencia de su conocimiento, toda vez que los estudios sobre nuestra ciudad, han agotado una variedad de ejes temáticos, menospreciando numerosas posibilidades de exploración en campos como el que hemos escogido para el objeto de esta investigación.

Por tal razón, el presente estudio encuentra su justificación en la identificación de un aspecto de la realidad urbano-espacial de Pasto que, no obstante su trascendencia en los últimos tiempos, no ha tenido la merecida atención académica e investigativa, dado que los estudios urbanos de esta ciudad han centrado su atención en variables relacionadas con vivienda (barrios), vías, transporte, problemática social, etc. y los referentes disponibles sobre evolución urbana de la ciudad, se centran en estos temas y se caracterizan por su generalidad.

Por estas y otras razones, se justifica la necesidad del estudio; además de lo innovador del tema de la delimitación de un aspecto del crecimiento urbano que aunque no abarca el área de crecimiento en su totalidad, permite sin embargo establecer un nuevo referente, con miras a la generación de conocimiento y como punto de partida en la investigación de una problemática a la luz de diversos campos y enfoques.

En este sentido, y teniendo en cuenta el desarrollo temático llevado a cabo, es pertinente el estudio del proceso evolutivo que dicha expansión ha suscitado, a fin de identificar el impacto que este a su vez ha ocasionado en zonas de vulnerabilidad generada por la implantación de infraestructura urbana; así como es posible establecer de qué manera el comportamiento espacial referido al movimiento que se traduce en los diferentes flujos de personas y vehículos, ha variado en su intensidad conforme ha sido cada vez mayor el grado de ocupación del suelo, aportes válidos en la definición de alternativas para el manejo de la red vial, en el marco de una adecuada planificación urbana.

Conviene señalar que a partir de la identificación de los factores y elementos que han influido en la consolidación del área objeto de estudio, como lugar de emplazamiento de establecimientos educativos, es factible identificar posibles falencias y desaciertos en la planeación urbana, materializados en errores identificables en el proceso de ocupación del suelo urbano.

Al identificar los factores de localización de cada establecimiento educativo es posible identificar los procesos locales referidos a barrios y sectores de la ciudad, que a su vez, dan cuenta de la complejidad de lo local que subyace en la historia y las particularidades que establecen una diferenciación dentro de la dinámica socio-espacial al interior de una ciudad, máxime si ha existido un proceso previo de conurbación. De este modo es posible concebir a la ciudad de San Juan de Pasto como un entramado de complejidades a nivel de su territorio, reflejadas en diferentes maneras de concebir el espacio mediante distintas racionalidades, que a la vez, expresan distintos proyectos de vida, elementos válidos a considerar tanto en el estudio como en el manejo del espacio urbano de la ciudad.

De igual manera, a partir del análisis de esta realidad, es posible contribuir al desarrollo del concepto de ciudad, tomando como referencia el análisis de las lógicas que las particularidades del desarrollo urbano de Pasto han suscitado, en donde la dinámica urbana se inscribe en los determinantes impuestos tanto por el marco físico, así como por la propia lógica de desarrollo y crecimiento local de esta ciudad.

6. MARCO TEORICO

6.1 EL CRECIMIENTO Y LA DIFERENCIACIÓN ESPACIAL URBANA

La elaboración de un referente teórico, debe partir de elementos subyacentes al problema a considerar, en su generalidad, como es el que se deriva de la expansión urbana y, más específicamente, de la localización e implantación de determinadas actividades humanas; en tal sentido es factible establecer aspectos generales de la ciudad en sí, ya que ésta es una constante y un factor común en las diferentes latitudes y culturas de la historia humana, de tal manera que lo que se busca, inicialmente, es hacer un enfoque al margen de consideraciones de carácter local y cultural, que den cuenta del crecimiento de las ciudades, a fin de poder identificar las especificidades propias de nuestra área de estudio, ya que todas las ciudades crecen y se expanden a la luz de sus particularidades.

El crecimiento urbano, a nivel local, se lleva a cabo mediante una transformación espacial reflejada en los cambios efectuados en un mismo lugar, con el transcurrir de los años, y mediante un proceso de expansión; de este modo se ve estimulada la creación y conformación de nuevas formas y estructuras espaciales tanto en el antiguo emplazamiento que conforma el centro histórico como en el área de expansión.

El crecimiento de la ciudad, con el emplazamiento de dichas formas reflejadas en edificaciones como equipamiento para albergue de funciones y servicios, además de grandes avenidas y numerosos barrios nuevos y zonas deportivas, se pone en evidencia a los ojos de todo aquel que la visita o habita, quien fácilmente y sin ningún respaldo teórico y/o académico, luego de una simple observación puede afirmar que su expansión en tal sentido y dirección ha dado lugar a ciertas manifestaciones como hospitales, colegios, universidades, parques de recreación o centros comerciales.

No obstante, así como es válido hacer una distinción entre una afirmación y el proceso mediante el cual se obtiene el conocimiento cuyo resultado es esa afirmación, lo que da lugar a la dicotomía entre los conocimientos ordinario y científico, de la misma manera, y dado que “el conocimiento es un proceso y no un acto único o algo que se alcanza bruscamente y de una vez”¹, es preciso, entonces, develar el trasfondo de una realidad como lo es una manifestación del crecimiento urbano reflejada en el emplazamiento, dentro de la ciudad, de determinadas formas espaciales en común, realidad aprehensible a cualquier persona tras una simple observación, pero que

¹ SABINO, Carlos. El proceso de investigación. El Cid Editor. Bogotá.1989. p.14.

contrasta con la observación geográfica, “toda vez que la primera confunde lo anecdótico con lo esencial y los pone a nivel de igualdad”².

De este modo, inicialmente, la observación directa en el área de estudio, e identificación de edificaciones, barrios y vías como componentes mas resaltantes, da lugar a una primera lectura del espacio para dar paso, posteriormente, a un proceso hermenéutico que permite desentrañar, como se ha señalado, la realidad de los hechos, en este caso de la organización del espacio urbano dentro de un área de crecimiento, habida cuenta de la determinación de un elemento o conjunto de elementos o formas en común, a partir de lo cual existe una lógica en el ordenamiento espacial que explica a su vez su lógica interna en cuanto a su disposición y localización.

Se debe partir por considerar que el espacio geográfico, según Milton Santos, “es un sistema indisociable de objetos y sistemas de acciones, los cuales se retroalimentan entre si, de carácter cada vez más artificial y con fines cada vez mas extraños al lugar y sus habitantes; dichos objetos, más que colecciones, son sistemas dotados de una intencionalidad que puede ser mercantil o simbólica y cuyo valor depende de su eficiencia, de su contribución para la productividad de la acción económica y otras acciones; además se caracterizan por la unicidad, es decir, el mismo sistema de objetos en todas partes”³.

Esto da cuenta de la articulación de un sistema de centros urbanos y, por ende, de regiones, en razón de su localización, de tal manera que los espacios locales como las ciudades, que desde épocas remotas se han desarrollado bajo la lógica de sus particulares procesos históricos, se ven sometidas a orientaciones y lineamientos externos que encausan los nuevos procesos espaciales y en especial los urbanos, bajo parámetros impuestos y determinados por instancias extralocales, a la luz de ciertos criterios de funcionamiento enmarcados en una establecida visión de desarrollo que a nivel urbano caracteriza de manera específica la transformación espacial.

Aquí es preciso señalar que el desarrollo urbano es una noción que parte, a su vez, del concepto general de desarrollo señalado por Curtis Glick quien, citando a Celso Furtado, plantea que este es un “proceso de cambio social por el cual un número creciente de necesidades humanas preexistentes o creadas por el mismo cambio, se satisfacen a través de una diferencia en el sistema productivo generada por la introducción de innovaciones tecnológicas”⁴, el mismo autor sostiene que “bajo este enfoque el desarrollo urbano estaría enmarcado en la

² ESTEBANES, José. Tendencias y problemática actual en la geografía contemporánea. Editorial Cincel. Madrid, 1991. p.12.

³ SANTOS, Milton, citado por Gustavo Montañés en: Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional. Cuadernos de geografía, Universidad Nacional de Colombia, 1998. p.121-122.

⁴ GLICK, Curtis R. El desarrollo urbano. ESAP. Bogotá, 1992. p.16.

lógica de la producción y el consumo, relacionándose básicamente con desarrollo económico en un movimiento progresivo en el que la ciudad evoluciona en determinado sentido programado hacia mejores situaciones, bajo una concertación institucional y nacional”⁵.

No obstante y con respecto a lo anterior, el citado autor en su libro “El desarrollo urbano”, aclara que estas son “consideraciones aplicables a los centros urbanos mayores y que en ciudades medianas o pequeñas solo dan cuenta de cambios menores y de forma tardía, razón por la cual es preciso hablar de “proceso urbano” como concepto que indica cambio o movimiento natural que no se ciñe a ninguna directriz coordinada y predeterminada, cuanto si de las transformaciones inherentes a la dinámica urbana y que ésta de por si, implica comprometiéndolo a los diferentes actores que hacen una ciudad, lo mismo que el papel de las diversas funciones y actividades que se enmarcan en el suelo y el espacio urbano, transformándolo y expandiéndolo”⁶.

De lo anterior es factible deducir que el desarrollo urbano enmarca o contiene procesos urbanos que se supeditan a dictámenes nacionales o regionales de desarrollo, lo cual es válido bajo el condicionante de las ventajas comparativas espaciales y en el marco de la división y jerarquización político-administrativa y territorial que tiene en el municipio su unidad mínima y básica de funcionamiento, con lo que se pueden relacionar procesos urbanos implícitos a la ciudad con procesos de desarrollo urbano contenidos en directrices de instancias mayores que trascienden el ámbito local hacia lo nacional.

Bajo estas consideraciones es posible identificar hechos como la construcción y emplazamiento de una autopista que sirva de vínculo espacial a una nación o región dentro de una zona limítrofe con otro país, tomando como referente la localización de una ciudad, por ser ésta una capital menor y/o fronteriza.

Todo lo anterior, representa los condicionantes que enmarcan el desarrollo espacial de la ciudad y de lo cual es posible deducir que ésta se desenvuelve y crece, impulsada por sus particulares procesos locales bajo el estímulo de factores que trascienden al ámbito regional y nacional; sin embargo, estos procesos se materializan de manera concreta en lo local y es en la ciudad en donde se manifiestan de forma latente y acelerada con su crecimiento y expansión.

Considerando al espacio geográfico a partir del criterio funcional acorde al mundo utilitarista de la actual sociedad, éste se diferencia en urbano o rural según unas características morfológicas, habitacionales y de actividad que determinan funciones diferentes en relación con aspectos económicos, de lo cual se deriva

⁵ Ibid., p.17.

⁶ Ibid., p.17.

que la función urbana o rural del espacio, se relaciona con los usos que de el mismo se haga.

Además, una ciudad constituye un sistema en la medida en que conforma un conjunto de factores ordenadamente relacionados entre sí y que tienen un objetivo común; factores materializados en los diferentes elementos que son las formas espaciales contenidas principalmente en equipamiento urbano para albergar funciones y servicios, así como la infraestructura de redes (ya sean vías de transporte e intercambio y flujo de bienes y personas), y de servicios públicos de energía, alcantarillado, etc.

Estos dos factores, equipamiento urbano de servicios sociales básicos (como la educación) y la red de transporte contenida en las vías articuladoras, se constituyen en los ejes ordenadores y dinamizadores de la ciudad a nivel del comportamiento urbano de sus habitantes, de la orientación en la localización de las viviendas, de la distribución y cobertura de servicios básicos y, en general, del uso y aprovechamiento del espacio, garantizando el objetivo del sistema ciudad, de ser el asentamiento humano que garantiza su existencia y estabilidad con la presencia de un conjunto de funciones y servicios creados por y para satisfacer a una población tanto de la ciudad como de su área de influencia; “funciones y servicios muchos de los cuales, aunque no son necesariamente urbanos, el conjunto tan denso y complejo solo puede darse en el medio urbano”⁷.

De este modo, por ser variada la amplia gama de funciones y servicios urbanos, es menester priorizar en una función y sus elementos con miras a identificar un determinado comportamiento espacial y la ordenación del espacio en torno a dicha función y a los elementos urbanos que la contienen, teniendo en cuenta la caracterización y las particularidades específicas de la ciudad a estudiar, su evolución y las peculiaridades que la distinguen de otras ciudades, ya que “el espacio evoluciona en función de un juego de combinaciones que le otorgan particularidades a cualquiera de sus elementos y al espacio en sí, determinando la diferenciación, en donde cualquier elemento del espacio y cualquier forma del paisaje son fenómenos únicos que jamás encontramos estrictamente idénticos en otra parte, generándose así una identidad o personalidad espacial”⁸, lo cual le confiere a cada ciudad una dinámica espacial propia que determina su autenticidad en el ordenamiento de su territorio urbano; en este sentido, ciertos factores de carácter espacial, dentro de los cuales puede destacarse la morfología, la distancia, el tamaño del área urbana en su conjunto, etc. juegan a favor de la localización de determinados elementos, generalmente relacionados con equipamiento de funciones y servicios, habida cuenta de los factores favorables a su posición y emplazamiento.

⁷ Ibid., p.33.

⁸ DOLLFUS, Olivier. El espacio geográfico. Oikos-Tau, S.A. Barcelona, 1982. p.9-10.

De esta manera, es válido afirmar que cada ciudad, a la luz de la lógica en su particular ordenamiento espacial urbano interno, genera unas áreas específicas donde se concentran ciertas funciones con sus respectivos equipamientos físicos, teniendo en cuenta la disponibilidad de una infraestructura de vías y los estímulos espaciales anteriormente señalados, lo que genera una fisonomía específica de la ciudad, con su propia diferenciación espacial interna en su estructura urbana. Al respecto Olivier Dollfus señala que “en relación a la naturaleza e intensidad de las funciones ejercidas se logran diferenciar los puntos fuertes del espacio de los sectores de menos peso y al mismo tiempo delimitar el área donde se ejerce una determinada función”⁹.

En el espacio, el emplazamiento de funciones y servicios con el equipamiento físico necesario, subyace en el juego de factores y elementos, igualmente de carácter espacial, como son la distancia y la disponibilidad de redes (vial y otras), en razón de la facilidad en el acceso y el desplazamiento.

Cada espacio, dadas sus particularidades en el plano físico y el marco contextual socioeconómico en el que se inscribe, comporta unos procesos espaciales específicos que en la ciudad se materializan en procesos urbanos, y ya que éstos se ciñen a los condicionamientos físicos y demás, de carácter local, es factible que ciertos factores y elementos, en especial la distancia, se relativicen en contextos reducidos (como son las ciudades pequeñas), en donde es posible que la localización de infraestructura de funciones y servicios se ciña a la disponibilidad de vías y, no obstante, la distancia no juegue un papel preponderante para el acceso debido a la facilidad por el tamaño y la reducida extensión del marco local, lo cual es posible en ciudades medianas o menores.

Cuando se habla de ciudad se habla de procesos urbanos y por cuanto ésta es el producto de la interacción entre la sociedad y el espacio en la manera en que tal proceso reviste mayor complejidad, es menester referirnos a procesos espaciales que determinan y, a su vez, retroalimentan estructuras espaciales.

El sociólogo español Manuel Castells sostiene que “la ciudad es la proyección de la sociedad en el espacio, cuya forma, función y significado lo determinan las relaciones sociales que los hombres contraen y es por tanto la expresión concreta de cada conjunto histórico en el cual una sociedad se especifica”¹⁰, no obstante, esta visión marxista da cuenta del desarrollo urbano experimentado en países industrializados cuyo desenvolvimiento histórico en los últimos siglos ha estado signado por el modo de producción capitalista, incluso en su estado más avanzado como en el caso de Inglaterra o de Norteamérica.

⁹ DOLLFUS, Olivier. El análisis geográfico. Oikos-Tau, S.A. Barcelona, 1978, p.82.

¹⁰ CASTELLS, Manuel. La cuestión urbana. Siglo XXI. México. 1973, p.141.

Por lo tanto, es válido indicar que las sociedades (especialmente en el contexto de países subdesarrollados como Colombia) se particularizan a la luz de su desigual desarrollo histórico, manifiesto, igualmente, en el plano espacial y a nivel urbano con sus respectivos procesos inter e intraurbanos que se ciñen a la lógica interna de cada ciudad en su crecimiento, de los condicionantes de su posición en el marco regional, y a nivel de desarrollo del contexto territorial y nacional (en nuestro caso en una situación de atraso y dependencia) en el cual la ciudad está contenida. Todo esto explica el porqué de los fenómenos socio-espaciales presentes en nuestros países, manifiestos en la forma particular y en la estructura característica de sus centros urbanos.

Por lo demás, conviene hacer uso de lo planteado por Olivier Dollfus quien señala que “el estudio geográfico procede al análisis de la localización determinando la relación lugar-posición, además, la elección de los lugares en función de una posición determinada se plantea a los responsables de la ordenación del territorio que intentan crear nuevas actividades, como a los dirigentes que desean beneficiarse de una localización óptima”¹¹, de tal manera que los problemas de localización de los hombres y de las actividades son el meollo de cualquier acción de ordenamiento del territorio, bien sea cometido del Estado, de colectividades locales o de empresas privadas. Estos problemas permiten estudiar la lógica de los sistemas organizativos del espacio.

Ya se trate de localizaciones prospectivas, actuales o pretéritas, su estudio implica el análisis de la relación entre el lugar y la posición de los elementos que amueblan el espacio geográfico, con miras a conocer las estructuras de los sistemas que lo rigen, en este sentido el geógrafo colombiano Ovidio Delgado señala que “la localización de las actividades humanas se guía por patrones y conductas asumidas por actores como individuos, firmas, empresas o gobiernos generando patrones de localización que afectan tanto a intereses públicos como privados según la naturaleza de los actores en juego”¹².

6.2 LOS FACTORES GEOGRÁFICOS DEL ESPACIO URBANO

Lo anterior se lleva a efecto, habida cuenta de ciertos condicionantes, ya que la ciudad, como espacio físico que se localiza sobre un punto de la superficie terrestre y que se constituye y organiza con relación a un entorno cercano e inmediato y a otro más distante, está determinada por lo que se denominan los “factores geográficos del espacio urbano” que son el “emplazamiento y la situación (posición)”, al igual que todo punto del espacio geográfico, “localizable y como tal posible de definir por sus coordenadas, altitud, su emplazamiento (asiento) y su posición que evoluciona a partir de unas relaciones con otros puntos

¹¹ DOLLFUS.1978. p.29.

¹² DELGADO, Ovidio. Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea. Universidad Nacional de Colombia, RET. 2003. p.64.

y otros espacios”¹³; estos factores definen a toda ciudad en el espacio geográfico y a su vez son dos nociones distintas cuyo análisis se debe hacer a escala distinta, siendo el emplazamiento el espacio físico, el soporte sobre el cual se asienta la ciudad y que lo determinan los elementos físicos de la topografía que condiciona el paisaje urbano y el desarrollo espacial de la ciudad.

Acudiendo a los conceptos de investigadores citados por Dollfus encontramos que “para Derruau, el emplazamiento es el asiento de la ciudad, la ubicación precisa del espacio construido en sus relaciones con la topografía local y para Pierre George, se define por el marco topográfico en el cual ha arraigado la ciudad, por lo menos en sus orígenes”¹⁴, “este a su vez depende de dos factores que son la función que da lugar a la creación de una ciudad (comercial, control de una ruta, etc.) y las características del medio físico (topografía, suelo, agua, etc.) que se deben ajustar a las necesidades que determinan la función de la ciudad, con lo cual, es posible establecer como emplazamientos más comunes, colinas, valles, ríos, etc.”¹⁵, además, “el emplazamiento se elige en función de unas técnicas específicas de utilización del espacio que luego se modifican”¹⁶.

La evolución y crecimiento de la ciudad ha hecho que el antiguo emplazamiento de muchas ciudades no se adecue a las necesidades de la vida moderna y, en tal sentido, la necesidad de mayor espacio urbano para albergar a una población creciente, cada vez mayor y la inadecuada capacidad física del casco antiguo para contener nuevas y cada vez más sofisticadas funciones, paralelo al crecimiento de habitantes urbanos, ha dado impulso al desbordamiento de los viejos emplazamientos, trascendiendo sus límites en procura de nuevos asentamientos¹⁷.

Así, el interés del emplazamiento original varía según las épocas y lo que le da valor en una época determinada luego puede ser un obstáculo para el desarrollo urbano¹⁸; de este modo tenemos que el emplazamiento de una ciudad cambia o se desplaza cuando se expande y la ciudad crece y en el curso de la historia un emplazamiento puede valorizarse y desarrollarse en virtud del aspecto relativo que tiene el significado de una posición (situación) que puede variar por el juego de factores como las vías de transporte.

El emplazamiento se muestra inmutable, aunque puede ser modificado por la acción humana en función de los intereses de una comunidad (o por el

¹³ DOLLFUS, O.1982. p.9

¹⁴ Ibid., p.86.

¹⁵ ZARATE, Antonio. El mosaico urbano, organización interna y vida en las ciudades. Editorial cincel. S.A. Madrid, 1992. p.12.

¹⁶ DOLLFUS, Op. Cit., p.87.

¹⁷ ZARATE, Op. Cit., p.14.

¹⁸ DOLLFUS, Op. Cit., p.87.

direccionamiento político-económico en el que se enmarca) y por el nivel de desarrollo de la técnica que va de la mano y en función de lo primero.

La situación (posición), a su vez, es el entorno geográfico más amplio que contiene y en el que se enmarca la ciudad y con relación al cual ésta se organiza; la determinan las condiciones que rodean la ciudad como ríos, montañas, vías, suelos, elementos de producción, etc.¹⁹.

Para Derruau, la situación es la posición de la ciudad en relación con las regiones y las vías de comunicación que fijan las relaciones necesarias para la realización de las funciones urbanas; para Pierre George, la posición puede ser definida como la ubicación de la ciudad en relación con unos hechos naturales, susceptibles en el pasado y en el presente de ejercer una influencia sobre su desarrollo, éste, así mismo, relacionado con la facilidad de su irradiación²⁰.

Es una noción relativa ligada a los factores circunstanciales de desarrollo urbano, los que pueden ser técnicos, económicos o políticos, teniendo en muchos casos y en diferentes épocas mayor prioridad uno de dichos factores, si bien es cierto que en la actualidad estos se entrelazan.

A su vez, se puede diferenciar la manera de actuar de este factor en el pasado, de la forma en que lo hace en la actualidad, siendo prioridad la primera, con lo que es posible establecer que con anterioridad y, aún, hasta el siglo XX la caracterización de la localización de la ciudad en relación a su entorno geográfico circundante, comportaba razones de índole político, económico y estratégico como el acceso a rutas por la facilidad del desplazamiento de hombres y mercancías, entre otras; de este modo, algunas tipologías de situación de ciudades, a saber, son.

1. Situación de encrucijada: lugares de confluencia de varias vías de comunicación y rutas.
2. Situación en un eje de comunicaciones: en este caso, la posición en una línea de comunicaciones otorga un beneficio a una ciudad.
3. Situación en una zona de contacto de áreas geográficas diferentes: cuando en una ciudad confluyen gentes y productos de zonas geográficas distintas, consolidándose en principal nudo de comunicaciones y mercado de su entorno.

Las nuevas razones de situación de la ciudad en el presente, se aplican a su vez a ciudades de nueva creación, en contextos diferentes como el caso de Brasilia. Ahora, si bien es cierto que las nociones de emplazamiento y posición son válidas

¹⁹ ZARATE, Op. Cit., p.11.

²⁰ DOLLFUS, Op. Cit., p.85.

para explicar la localización de las ciudades, éstas deben ser interpretadas a la luz de la historia del espacio geográfico en lo local y de las funciones que justifican la presencia de una ciudad y su crecimiento.

Por lo demás, es sabido que el ordenamiento y crecimiento de las ciudades tiene su lógica inicial y se desarrolla en función de la distancia al centro urbano, en torno al cual hallamos una estructura original o centro histórico que contenía en un principio las principales funciones urbanas materializadas en antiguas edificaciones (generalmente dicha estructura original o centro histórico, en muchas ciudades, aun es el asiento de las principales funciones ligadas desde el comienzo de la vida de la ciudad a su lógica y dinámica de vida urbana); no obstante, los procesos sociales enmarcados en contextos históricos particulares, han determinado las razones que aceleran el crecimiento del área urbana y así encontramos que la inmigración del campo a la ciudad y la inserción en la economía nacional por parte de regiones relegadas de la dinámica socioeconómica de una nación, conllevaron a que en países como Colombia, la sociedad adquiriera cada vez mayores connotaciones urbanas y que las ciudades crecieran aceleradamente, e incluso de forma descomunal desdibujando, de este modo, su proyecto urbano original.

En este sentido, la expansión de una ciudad tiende a ocupar áreas cuya variada morfología inicialmente no ofrecía ventaja alguna o atractivo para la construcción, por ser zonas de pendiente o ladera que, no obstante, han debido soportar el asentamiento de viviendas en numerosos barrios y amplias zonas urbanizadas con calles y equipamiento de servicios y funciones que la vida de ciudad establece.

Lo anterior ha determinado la creación de áreas urbanizables, en torno a las cuales se ha desplegado el crecimiento físico de la urbe con la consecuente consolidación de nuevos centros que dentro del perímetro urbano adquieren una gran trascendencia para la dinámica de la ciudad ya que dentro de estos espacios se agrupan funciones y servicios vitales como la salud en los principales hospitales, la educación en las instituciones educativas de mayor relevancia, el comercio en centros comerciales y almacenes de cadena que al igual que los dos anteriores (y en algunos casos la misma administración municipal) le han dado mayor prioridad a estas nuevas zonas en torno a las cuales se ha configurado la expansión física, desplazando y/o transfiriendo centralidad a las nuevas zonas urbanizables y, por ende, contribuyendo de este modo, a disminuir el carácter de insustituible otorgado tradicionalmente al centro histórico.

Es así como se le otorga mayor importancia a la accesibilidad y por ende a las vías de transporte; en este sentido Bernardo Secchi sostiene que “la accesibilidad de cualquier punto del área urbana tiende cada vez menos a ser función de su distancia (en línea recta, prescindiendo del recorrido) al centro urbano y cada vez a ser la función de su posición en el esquema que representa la red de transporte.

Por ello, aumenta la importancia de las consideraciones relativas a la forma de dicho esquema. Es evidente que las inversiones en el sector de los transportes tiene cada vez mayores efectos sobre las modificaciones de los órdenes territoriales”²¹.

6.3 EL PROCESO DE URBANIZACIÓN

La urbanización es un proceso de transformación de una sociedad rural a urbana y donde algunas ciudades durante dicho proceso obtienen mayor importancia con relación a las demás, estableciéndose así una jerarquía entre ellas.

La urbanización se debe en términos fundamentales a tres factores:

1. Crecimiento de asentamientos rurales que posteriormente se clasifican como urbanos.
2. Crecimiento natural de las ciudades (excedentes de nacimientos sobre defunciones).
3. Migraciones desde las áreas rurales²².

No obstante, hay factores que aceleran la urbanización o inciden directamente en alguno de los tres factores señalados, en especial el tercero, toda vez que los conflictos sociales y políticos que desestabilizan los campos, el incremento de los servicios urbanos, la consolidación de industrias en los mayores centros urbanos, la creación de entidades de crédito de vivienda popular, el crecimiento de las comunicaciones, entre otros, estimulan el desplazamiento de amplias masas de población rural a las principales ciudades²³.

La población latinoamericana durante el siglo XX, se caracterizó por su notable crecimiento en condiciones de movilidad geográfica y sociocultural hacia un mayor desarrollo y crecimiento de las ciudades, toda vez que el crecimiento de las urbes ha dependido de las grandes migraciones provenientes de las zonas rurales²⁴.

En América Latina las ciudades pequeñas han sido centros regionales donde han prevalecido las actividades económicas primarias. La típica urbe pequeña tiene una plaza de mercado, una industria tradicional y un comercio relacionados especialmente con la zona circundante. Los niveles técnico y económico

²¹ SECCHI, Bernardo. Las bases teóricas del análisis territorial, en Análisis de las estructuras territoriales, B.Secchi, recopilador. Editorial Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1968. p.94.

²² IGAC. Análisis geográficos, N. 15, Proceso de urbanización en Colombia. Bogotá, 1990. p.135

²³ Ibid., p.138

²⁴ HARRIS, Walter. El crecimiento de las ciudades en América Latina. Buenos Aires. Ediciones Marymar, 1975. p.39-40.

corresponden a los de la comarca agraria correspondiente. En comparación con el resto del país, el volumen de la actividad industrial de estas ciudades ha crecido con bastante lentitud por que son muchas las actividades de índole tradicional que es preciso desalojar y el grado de desalojo se relaciona directamente con la apertura de rutas de comunicación. Estas localidades son constantemente dilatadas por la afluencia de población rural excedente²⁵.

Hoy, las urbes latinoamericanas crecen y se transforman rápidamente, parte de esa evolución es de origen local, lo ejemplifica la proliferación de barrios marginales; parte es también inductiva e imitativa, ya que muchas transformaciones deben considerarse como natural respuesta a mejoramientos tecnológicos, industrialización de las ciudades, cambiantes configuraciones del comercio, perfeccionamiento de la construcción de carreteras, mejores niveles de vida y creciente popularidad del automóvil particular. En su mayor parte, los factores que han condicionado el desarrollo reciente de las ciudades latinoamericanas difieren de los que lo gobernaron en otros tiempos, como lo demuestra su expansión hacia zonas periféricas consideradas en otros tiempos como inservibles para el desarrollo urbano.

En las ciudades de Latinoamérica, las zonas de mayor densidad demográfica se encuentran con frecuencia en la periferia de los centros urbanos antes que en el tradicional núcleo central urbano y durante las últimas décadas (desde mediados del siglo XX), el aumento de la población y su redistribución como efecto de las migraciones internas han figurado entre los principales factores causantes del desarrollo de las urbes latinoamericanas²⁶.

El término “urbanización” se emplea en diferentes contextos asociado a una serie de significados, en tal sentido y en un modo limitado designa el aumento de la proporción de población que vive en sitios relativamente permanentes donde hay altas concentraciones de habitantes²⁷.

La configuración de la estructura física-urbana de la ciudad se materializa en la forma y el tamaño, reflejando su complejidad y las etapas de su desarrollo; las formas de las ciudades evolucionan por crecimiento o transformación a partir de una configuración circular, semicircular o lineal. En muchos casos, el fenómeno del crecimiento urbano se explica por el súbito desarrollo de zonas que antes se consideraban inadecuadas para población, no obstante, las razones de dicho fenómeno pueden variar de un lugar a otro²⁸.

6.4 LA CIUDAD: FORMA Y ESTRUCTURA

²⁵ Ibid., p.44.

²⁶ Ibid., p.45.

²⁷ Ibid., p.79.

²⁸ Ibid., p.235.

La forma de una ciudad es condicionada por:

1. Las características fisiográficas del lugar, o sea, montañas, ríos, tierras desérticas, valles llanos.
2. Ubicación de focos externos de actividad económica en la región circundante, o sea, recursos naturales, centros comerciales y atracciones turísticas, que definen la orientación de las principales carreteras, las cuales canalizan y promueven el desarrollo.
3. Las magnitudes relativas de las diversas actividades de la ciudad.
4. La tecnología del transporte²⁹.

La distribución espacial de funciones en las ciudades de Latinoamérica está sujeta a cambios radicales, sobre todo, por efecto del rápido aumento de la población y la consiguiente ocupación de tierras disponibles. De ello se derivan trazados urbanos y maneras de usar la tierra que están lejos de reflejar un desarrollo ordenado; más aún, lo normal es la yuxtaposición de elementos disímiles³⁰.

De acuerdo con Walter Harris, los elementos estructurales comunes a las ciudades latinoamericanas, son:

1. Barrios marginales de grupos de bajos ingresos, habitados por migrantes rurales, con una densidad demográfica muy alta, familias numerosas y viviendas contiguas.
2. Zona central madura y compacta de carácter representativo, cuya forma y estructura la determina la función de la ciudad. Dicha zona mantiene un orden en torno a un espacio abierto o la tradicional y colonial plaza mayor que alojaba al gobierno, los principales edificios ciudadanos y los establecimientos que contienen las principales funciones como bancos, palacio de gobierno, iglesias, establecimientos educativos, etc. Su trazado original (en damero) y las funciones mencionadas permitieron a dicha zona central guardar su estructura original, toda vez que el emplazamiento de industrias en Latinoamérica es tardío y lento para las ciudades pequeñas.
3. Zonas residenciales de altos ingresos que se encuentran en un sector de las afueras, mostrando que los grupos de altos ingresos se han movido, por lo general, hacia las mejores tierras de la ciudad, con mejores condiciones naturales, vegetación y paisaje.

²⁹ Ibid., p.244.

³⁰ Ibid., p.265.

4. Industria periférica que siendo un fenómeno tardío se ha instalado en zonas periféricas y discontinuas, difundiéndose en el contorno de las tierras urbanizadas a lo largo de las principales rutas.

5. Dependencia del tránsito masivo, con creciente importancia del automóvil, lo cual torna a las ciudades, más densas y compactas a lo largo de las principales rutas de tránsito y determina la ubicación de funciones de servicio a lo largo de esas líneas.

Los grupos de las zonas residenciales de altos ingresos reflejan la creciente importancia del automóvil, determinando, además, la necesidad de una adecuación vial hacia dichas zonas, toda vez que el influjo del automóvil en las ciudades, se ve agravado por la deficiente red de vías con calles tradicionales estrechas, intersecciones inadecuadas y escaso espacio de estacionamiento.

6. Comercio constituido por pequeñas casas dispersas y casas principales concentradas en uno o dos centros, además de la presencia de galerías y centros comerciales en las calles principales en un espacio cubierto al que se tiene acceso desde varias calles.

7. Presencia de un elemento natural en el paisaje urbano, el cual establece una relación más directa con el paisaje natural en las ciudades, cuya forma depende de elementos físicos del espacio natural (montañas y colinas), hasta el punto que en Latinoamérica no hay casi ninguna ciudad que no contenga un destacado elemento del paisaje, elementos naturales que influyeron en forma decisiva sobre la conformación general de la ciudad y dieron algún interés particular a uno u otro sector.

La revisión de estos aspectos pone de relieve dos características esenciales de la ciudad latinoamericana:

1. Está sujeta a grandes cambios estructurales determinados por algunos factores naturales, (Ej. Barrios marginales) y por factores inducidos, ya sea imitación de lo exterior o como respuesta lógica a la aparición de niveles superiores de vida y tecnología, la industrialización de las ciudades, las cambiantes modalidades del comercio, la creciente popularidad del automóvil particular y el perfeccionamiento de las carreteras.

2. En virtud de tales cambios, es difícil determinar esquemas históricos específicos a partir de los cuales se pueda definir qué es hoy la ciudad latinoamericana³¹.

³¹ Ibid., p. 265-268.

Sin embargo, al margen de toda consideración de carácter local (dentro de lo cual todos los aspectos mencionados se materializan), los procesos urbanos en los países de Latinoamérica y del mundo en general, se llevan a cabo en contextos locales específicos dadas sus particularidades morfológicas y por tanto es pertinente señalar algunos aspectos relacionados con la morfología urbana.

6.4.1 La morfología urbana.

El estudio realizado por Antonio Zárate proporciona elementos de análisis apropiados para el presente trabajo, ya que éste autor señala que el paisaje urbano equivale a la morfología de la ciudad, que se constituye a partir de la conjugación de tres elementos, a saber: el plano, la construcción o edificación y los usos del suelo, elementos que están sometidos a cambio constante aunque cada uno tiene su ritmo de cambio particular, lo cual determina que la ciudad, el paisaje urbano, nunca se considere algo acabado ya que se está haciendo y deshaciendo constantemente, aunque en realidad estos tres elementos están siempre interrelacionados.

En el presente estudio se especifican de manera sintética siguiendo el orden señalado por el autor.

1. El plano

Es el resultado de la combinación sobre el espacio de la ciudad, de superficies libres (calles, avenidas, jardines, plazas, lugares de aparcamiento, etc.) y de superficies construídas, su análisis debe considerar variables relacionadas con la forma y con los componentes históricos; estas dos variables han generado cada una su respectivo enfoque, no obstante, todas las antiguas ciudades de Latinoamérica requieren de un análisis integrador de los dos enfoques, toda vez que la forma de plano predominante en el continente, es el plano en cuadrícula o de damero, traído en el siglo XVI por los españoles y a partir del cual se ha desplegado la historia urbana de Latinoamérica y en torno al cual se ha generado el ensanchamiento y expansión de las ciudades a lo largo de su historia particular, generando a su vez un plano más complejo, reflejo de una sucesión de etapas de crecimiento y estancamiento que develan, a la vez, la sucesión de modelos de ordenación del espacio, con lo que es válido decir que cada distribución del suelo de una ciudad puede ser valorado como una consecuencia del periodo en que se ha formado, y el plano, a su vez, puede ser considerado como un añadido de piezas yuxtapuestas (y/o complementarias) que responden a distintas épocas³².

Además, el autor sostiene que “considerando al plano como producto de la influencia de una multitud de variables, es válido afirmar que una variedad de factores se conjugan dando como resultado el plano y sus elementos, los cuales

³² ZARATE, Op. Cit., p.45.

pueden ser aislados al margen de cualquier periodo histórico y su análisis puede permitir la interpretación del plano en su totalidad”³³.

El plano se forma a partir de variables de tipo material, político, religioso-cultural y económico.

- Los factores de tipo material, para el caso de las ciudades latinoamericanas, situadas y emplazadas en la cordillera de los Andes, son el relieve, los ríos y la carretera.

- a. El relieve andino, abrupto y complejo fue la cuna de antiguos poblados y centros urbanos indígenas, muchos de los cuales fueron la raíz de actuales ciudades grandes que se expandieron siguiendo las curvas de nivel y las alturas de las montañas, como se refleja en la fisonomía actual de la mayoría de estas ciudades.

- b. Los ríos, dan lugar a calles paralelas y perpendiculares a partir del curso del río y los puentes; este factor y el anterior, el relieve, interactúan e inciden sobre el emplazamiento determinando la forma del plano.

- c. La carretera, cuya influencia sobre el plano es el originar calles perpendiculares y paralelas a la vía principal.

- El factor político, destaca el poder del Estado o de un grupo en relación con el espacio urbano, materializándose en el plano a través de la localización de las funciones públicas y políticas en un lugar determinado, con prioridad en la plaza mayor, aunque esto puede modificarse en el curso del tiempo, en virtud del dinamismo y los constantes cambios experimentados por el plano, la edificación y los usos del suelo, a la luz de diferentes necesidades e intereses, cambiantes también con el tiempo.

- Los factores de tipo religioso y cosmológico, en la América precolombina estaban supeditados a la cosmovisión indígena, en estrecha interconexión con el hábitat y los elementos naturales, como las montañas, las rocas, etc. Desde la conquista y la colonia españolas el nuevo habitante de Latinoamérica hereda de la cultura europea la simbiosis entre el poder político y religioso, complementarios, que se legitiman en el contexto de la sociedad cristiano-católica y que se plasma en el manejo del espacio en la ciudad al ocupar sitios privilegiados en la plaza mayor de la ciudad y en lugares aledaños; este modelo perdura hasta la actualidad y ha sido una manifestación, aún con la expansión de la ciudad y la misma conurbación, considerada esta última a toda área urbana continua en la que no existe una separación física entre los núcleos originarios, reflejando una continuidad física.

³³ Ibid., p.45.

- Factores de tipo económico: el crecimiento de la ciudad lo determinan fundamentalmente las fuerzas económicas que se traducen en el plano, determinando una forma irregular que trasciende del núcleo urbano antiguo, el cual se desdobra.

La variable económica se hace más evidente, dada la evolución de las condiciones generales de circulación, determinando el trazado de las calles y el emplazamiento de nuevas vías que pueden dinamizar el crecimiento de la ciudad en una determinada dirección.

Como el trazado de las calles es consecuencia del tipo de tráfico existente y los medios de transporte utilizados en una determinada época, los planos antiguos e históricos de las ciudades han sido rígidos e inadecuados para la circulación actual, lo que se ha constituido en un factor impulsor del crecimiento urbano en Latinoamérica³⁴.

2. La construcción urbana

Esta se integra de tres elementos, que son: el entramado urbano, la tipología de las edificaciones y el volumen de éstas, elementos que determinan un componente del paisaje urbano y que varían de una ciudad a otra, no obstante, es posible definir el entramado urbano como la forma en que las edificaciones se ordenan y agrupan al interior de la ciudad, determinando de esta forma entramados u órdenes cerrados o abiertos; cerrados, cuando los edificios se agolpan unos al lado de otros, en forma continua, bien sea a través de una edificación compacta, de aprovechamiento máximo de los usos del suelo y característico de los centros históricos, o bien sea en extensas manzanas. A su vez, son abiertos cuando las edificaciones se disponen en forma aislada o adosada, dejando grandes espacios libres entre ellos³⁵.

3. Los usos del suelo

Son la expresión de los distintos modos de utilizar el espacio a partir de las necesidades y actividades de la población urbana (que vive y trabaja en la ciudad), su clasificación distingue usos comerciales, industriales, residenciales, públicos y semipúblicos; siendo los aspectos de mayor trascendencia de los usos del suelo, la movilidad y la densidad de estos.

1. La movilidad, se refiere a los constantes cambios a que se ven sometidos los usos del suelo, toda vez que las funciones establecidas experimentan, igualmente, cambios permanentes y se sustituyen unas por otras, lo cual le imprime a los usos

³⁴ Ibid., p.52.

³⁵ Ibid., p.52-53.

del suelo un gran dinamismo, el elemento mas cambiante de los que conforman la morfología urbana.

Estos cambios resultan de la combinación de dos grupos de fuerzas, centrífugas y centrípetas, cada una según la naturaleza de las actividades, las primeras (fuerzas centrífugas) ejercen impulso sobre ciertas actividades a salir del centro de la ciudad hacia la periferia, mientras que las segundas (fuerzas centrípetas) retienen y atraen ciertas actividades hacia el centro de la ciudad.

Esto tiene lugar, en función del dinamismo y la lógica particular de cada ciudad, no obstante, existen aspectos en común a muchas ciudades como el desplazamiento y localización de las áreas residenciales de mayor categoría social desde el centro hacia zonas periféricas de mejor situación, lo mismo que las instalaciones industriales y el desarrollo de actividades comerciales con la creación de centros para satisfacer las demandas de la población de áreas suburbanas y periféricas, así como la localización central de oficinas, negocios y comercio de mayor calidad.

Considerando la expansión y el crecimiento de la ciudad cabe anotar que la acción de las fuerzas centrífugas es de mayor incidencia y obedece a las condiciones de rechazo del centro, dada la insuficiencia de su estructura física para ciertas actividades y funciones que encuentran condiciones de ventaja y atractivo en la periferia.

Condiciones de repulsión en el centro tales como la congestión del tráfico, la escasez de espacio físico para la edificación destinada a nuevas y modernas funciones, la inadecuada malla vial del casco antiguo para un parque automotor cada vez mayor, etc. se ven favorecidas y encuentran atractivo en la periferia urbana en función de factores como la disponibilidad de suelo, facilidades de acceso por carretera y las ventajas generales de localización.

Sin embargo, existen factores de atracción del centro sobre el resto de la ciudad; aquí, la acción de las fuerzas centrípetas es evidente por diferentes razones, en donde cabe resaltar la conveniencia de ciertas actividades de estar unas cerca de otras, en relación con el llamado magnetismo funcional; para fines de este estudio son prioridad de análisis las fuerzas centrífugas.

2. La densidad de ocupación de los usos del suelo, indica el número de personas que ocupan una unidad de superficie, bien sea en condiciones de vivienda, de trabajo u otras actividades permanentes como el estudio.

Dicha densidad, señala el autor, “expresa el grado de aprovechamiento del suelo urbano por parte de los diferentes usuarios y es un factor que no es estático, cambia en función de otros factores como la mayor o menor disponibilidad de

suelo urbano, cambios en el estilo de vida de los habitantes de la ciudad, así como en sus preferencias residenciales”³⁶.

6.5 DISTRIBUCIÓN Y PROCESOS ESPACIALES

Tal como plantea Ovidio Delgado “una distribución espacial se refiere a la frecuencia con que un fenómeno sucede en el espacio y su naturaleza depende de la escala de observación, presentando patrones de aglomeración o de dispersión, siendo el objetivo determinar el porqué una distribución varía en patrón de intensidad de un lugar a otro; además, es prioridad la localización relativa de unos fenómenos con respecto a otros, que se puede expresar en unidades relativas de distancia medidas en tiempo o costos de transporte”³⁷. A nivel urbano, y especialmente en ámbitos locales de reducida extensión (ciudades pequeñas) es factible encontrar distribuciones espaciales de ciertos fenómenos con patrones de aglomeración.

A la distribución espacial subyacen la estructura espacial y los procesos espaciales, siendo la estructura la organización interna de una distribución y se refiere tanto a la localización de cada elemento con relación a cada uno de los otros elementos, como de dicho elemento en relación con el conjunto de elementos, como ejemplo se puede citar la estructura espacial de la distribución de Establecimientos Educativos (colegios y/o universidades) en una ciudad en donde la estructura espacial tendrá en cuenta tanto la localización de cada Establecimientos Educativos con relación a cada uno de los otros, así como la localización de cada Establecimiento Educativo con relación al conjunto de Establecimientos Educativos de la ciudad o de un área de esta.

Citando al mismo autor podemos complementar lo anterior diciendo que “los procesos espaciales son los mecanismos que producen las estructuras de las distribuciones espaciales, la estructura espacial y los procesos espaciales interactúan, se determinan mutuamente y los procesos son espacialmente variables y tienen distribuciones como fenómenos concretos”³⁸.

Partiendo del análisis de Olivier Dollfus, se puede afirmar que “en el espacio geográfico una estructura es una unidad funcional y fisonómica, con una identidad y localización, regida y organizada por un sistema” conforme sostiene el autor³⁹, este sistema, a su vez, se define como una reunión de principios coordinados de manera que conformen un todo y da origen a una estructura materializada en un paisaje.

³⁶ Ibid., p.60-62.

³⁷ DELGADO, Op. Cit., P.43.

³⁸ Ibid., p.44.

³⁹ DOLLFUS, Olivier. 1978. p.33.

A nivel estructural sus elementos, de diferente naturaleza, interactúan, se condicionan y se complementan entre sí, generando una dialéctica en la estructura por la interdependencia de sus elementos que bajo la incidencia de los sistemas presiden la evolución estructural tanto desde el interior como desde el exterior de la estructura.

La estructura geográfica, llamada conjunto espacial "isoesquema", de acuerdo a Brunet, comporta una homogeneidad de acuerdo a su aspecto, su génesis y su función y puede, a la vez, formar parte de un sistema como el urbano regional en el caso de una ciudad que forma parte de este, o la misma ciudad puede tener igual connotación ya que contiene estructuras, elementos o espacios homogéneos diferenciados, con lo cual se establece una retroalimentación entre sistema y estructura.

De esta manera, en el análisis de la estructura se establece qué unidades componen el espacio y qué sistemas los rigen, con miras a comprender cómo se articula el espacio y el sentido de sus transformaciones, permitiendo conocer, además, tanto el cuadro final que materializa dicho espacio como las etapas evolutivas en que se estructuró.

De este modo, el estudio comienza con la delimitación y ubicación de los principales elementos (para el caso, los Establecimientos Educativos), se hacen distinciones y se describen los rasgos propios de cada conjunto, luego se establecen las diferencias entre los elementos de un mismo conjunto.

Una vez establecidas las analogías y diferencias entre las estructuras y/o elementos de una estructura, se debe determinar cómo se han instalado dichos elementos y evolucionado a la luz de las reacciones a diversos factores. Además, se analizan las características de cada zona, que reproducen unas particularidades, los vínculos entre elementos de características similares, su organización y la repercusión en el área mayor que los contiene. De esta manera, el análisis estructural proporciona la lógica de los fenómenos estudiados y de los sistemas que subtienden la realidad geográfica.

Cada estructura, regida por uno o varios sistemas, corresponde a una faceta homogénea del espacio geográfico; facetas que además se superponen o encajan, presentándose de manera distinta según la naturaleza de la observación y su variedad otorga al espacio geográfico una diversidad cambiante, siendo este, el soporte de estructuras de variada índole.

Así, las estructuras son de variada naturaleza y ésta es revelada en un mismo espacio de acuerdo al nivel de percepción, de observación y análisis desde donde se aborden, de este modo al clasificar los elementos, individuos o fenómenos, estos se reagrupan de acuerdo a sus propiedades comunes, de manera taxonómica, cuando se clasifican los elementos en relación de estos entre sí y de

manera corológica, cuando se establecen unidades espaciales en relación con un área y su distribución.

6.6 TRANSPORTE Y CIRCULACIÓN URBANA

La ciudad es un ente organizado y, como tal, es factible analizarla desde el punto de vista estructural como desde lo funcional. Lo estructural da cuenta del modelo espacial de sus diferentes partes y funciones, mientras que lo funcional permite comprender el intercambio que se da entre unidades especializadas⁴⁰.

En este sentido, el sistema circulatorio urbano es de vital importancia para la ciudad ya que sin este, la aglomeración obstruiría el intercambio económico, de ahí su importancia en planificación urbana; los problemas guardan relación con lo que circula, pudiendo circular información e ideas, energía, mercancías y personas siendo ésta última categoría la de mayor prioridad y preocupación en las grandes ciudades, dado que las personas se mueven a sí mismas en base a sus propias ideas y la lógica de sus movimientos se basa en sus intereses individuales, con lo cual es prioridad su regulación colectiva a riesgo de generar el caos en las ciudades⁴¹.

La circulación de personas comprende el movimiento personal (a pié) y el transporte urbano, lo cual, para los habitantes de la ciudad se define en función de las necesidades que difieren, a su vez, según particularidades como la clase social, el estado familiar, la ocupación y las idiosincrasias personales, entre otros.

El sistema de transporte urbano acusa problemas relacionados especialmente con la congestión, sobrecarga de rutas y servicios, trayectos largos y la dificultad de estacionamiento para automóviles privados y particulares; problemas que a su vez se relacionan con la estrechez de las ciudades, la organización de los usos de suelo, el ritmo de las actividades y las preferencias personales en el movimiento.

En realidad, el problema del transporte no es aislado, éste se relaciona con la organización espacial de las actividades humanas y con la necesidad de la gente de desplazarse⁴² y la función del sistema de transporte urbano, radica en trasladar personas (y/o mercancías) de un lugar a otro.

Tomando como punto de análisis la visión que se enmarca en el denominado enfoque funcional, en boga en EE.UU. desde el siglo XX y que resalta la relación entre las funciones de la ciudad y el transporte, se puede señalar que los

⁴⁰ KINGSLEY, Davis. El sistema circulatorio urbano. En: La ciudad: su origen, crecimiento e impacto en el hombre. Hermann Blume Ediciones. Madrid, 1979. p.204.

⁴¹ Ibid., p.204.

⁴² Ibid., p.223.

diferentes tipos de usos del suelo producen diferentes o variables flujos de tráfico, por lo tanto, éste es manipulable mediante el control y ordenamiento (o reordenamiento) de los usos del suelo que representan los destinos y los objetivos del transporte⁴³.

Con base en el estudio de Antonio Zárate⁴⁴ se puede indicar que el transporte urbano es un elemento geográfico de relevancia puesto que constituye un uso del suelo y una actividad que posibilita el desenvolvimiento de las funciones urbanas, hace posible la especialización de las áreas de la ciudad al facilitar los flujos de personas, además de que el crecimiento urbano ha ido vinculado a los cambios experimentados por la circulación en general y los sistemas de transporte en particular.

Siendo los transportes un uso del suelo, constituyen un gran consumidor de espacio urbano, espacio perteneciente a los transportes e integrado por calles y plazas, terminales de autobuses y aparcamientos, entre otros, destacándose por su importancia las vías urbanas por la cantidad de suelo ocupado por calles, avenidas, carreteras, que facilitan el desplazamiento de vehículos y peatones; además, este espacio se incrementa en las ciudades ya que las vías aumentan en proporción directa al parque automotor y la constante presión del tráfico obliga a ensanchar y construir nuevas calles.

Cabe distinguir entre las vías que integran la red arterial principal y la red secundaria, siendo la primera la que la conforman las vías de acceso y vías generales que facilitan el tráfico de entrada y salida, de paso y de comunicación entre diversas áreas urbanas; por su parte la red secundaria se conforma de las vías locales que permiten la circulación por el interior de la ciudad a través de barrios o áreas de ésta.

6.6.1 Principios que rigen el transporte urbano.

Dentro de la ciudad, los movimientos de personas y el transporte urbano se rigen por tres principios, a saber: que son de complementariedad, de transferibilidad y de atracción.

El principio de complementariedad, da cuenta de la separación entre la oferta y la demanda y aquí juega un papel fundamental la distancia en el desencadenamiento de los viajes, pues a mayor distancia la posibilidad de un viaje o de un desplazamiento es menor y a menor distancia es mayor la frecuencia de viajes y desplazamientos.

⁴³ Ibid., p. 224.

⁴⁴ ZARATE, Op. Cit., p.124-125.

Dicha distancia, además, varía en función de variables como la percepción, en donde la distancia se valora en función del tipo de viaje (trabajo, estudio, compras, recreación), edad, sexo, ocupación, nivel de ingresos; además del tiempo, ya que los viajes se deciden más por su duración temporal que por la distancia, en razón de la existencia de puntos de fricción que dificultan el desplazamiento tales como cruces, semáforos, señales de tránsito y congestión vehicular.

El principio de transferibilidad hace referencia a la posibilidad de transportarse que tienen los viajeros en función de factores y elementos como los sistemas de transporte, la capacidad económica de los individuos y una adecuada red viaria, con lo cual es posible afirmar que no basta con la existencia de unos puntos de origen y destino.

El principio de atracción se refiere a la influencia que por diferentes razones ejercen determinadas áreas del espacio urbano sobre los viajeros, lo cual determina la intensidad y frecuencia de los diferentes tipos de viaje, generando flujos al interior de la ciudad en función de la capacidad de atracción de ciertas áreas urbanas⁴⁵.

Además de lo anterior, los diferentes usos del suelo en el interior de la ciudad motivan los desplazamientos conformándose de este modo los denominados generadores de tráfico urbano que, a su vez, originan una intensidad de circulación variable en el tiempo según su naturaleza, ocasionando máximos y mínimos de tráfico y/o congestión repartidos en diferentes horas del día, días de la semana y meses del año. Al respecto, cabe señalar que la irregularidad del tráfico sobreviene en problema cuando los máximos de intensidad motivados por diferentes generadores de tráfico coinciden en el tiempo a determinadas horas⁴⁶.

6.7 LA CIUDAD COMO UN SISTEMA

Todas las consideraciones anteriores permiten inferir, de la manera en que lo expresa Curtis R Glick, que “la ciudad es un fenómeno complejo de múltiples facetas cuyos componentes, como el sistema vial y las estructuras físicas, se articulan mediante nexos que dinamizan su interrelación dándole vida a la ciudad como un sistema y un cuerpo social cuyas funciones desempeñan un papel particular tanto para sus moradores como para una sociedad mas amplia (nacional o continental)”⁴⁷.

Este autor sostiene, además, que “la teoría general de los sistemas, plantea que un sistema es un conjunto de elementos dinámicamente interrelacionados entre sí, en donde cada parte se relaciona de alguna manera con cualquier otra, posee

⁴⁵ Ibid., p.126-128.

⁴⁶ Ibid., p.128.

⁴⁷ GLICK, Op. Cit., p.19.

mucha organización y especialización de cada uno de sus componentes, además de fronteras como cualquier organismo”⁴⁸.

Considerando a la ciudad desde dicha óptica, podemos afirmar que ésta es un sistema como teatro que engloba gran parte de la experiencia y actividades humanas, con una organización regida por mecanismos físicos como vías (calles y avenidas) e infraestructura de funciones y servicios públicos y sociales contenidos en una entidad (la ciudad con un amplio dinamismo reflejado en las relaciones entre todas sus partes y el continuo cambio) con fronteras (límites físicos, sociales, funcionales, financieros) que la constituyen en un organismo social (cuyo orden lo suministra la estructura político-administrativa).

Esto la convierte en un ente hecho por y para los seres humanos y la sociedad, que debe atender las necesidades de albergue (vivienda), fisiológicas (agua potable, alcantarillado), psicológicas y espirituales (parques y templos) e intelectuales (escuelas, colegios, universidades), todas estas son necesidades de carácter humano que dan cuenta de la cotidianidad y vida local de ciudad, que se satisfacen mediante infraestructura física y social, de orden institucional (educación, salud, administración) y para funciones de orden social amplio como el nacional.

De este modo, retomando a Curtis Glick, “la ciudad se asume como un sistema y agregado de funciones que explican el qué es y para qué sirve la ciudad”⁴⁹, esto se puede enfocar desde una particularidad de la realidad estudiada que permita abarcar los diferentes aspectos que hemos analizado ya que estos la condicionan, la contienen, se retroalimentan e interactúan con dicha particularidad, la cual no es un fin dentro del sistema urbano, sino un medio, entre tantos, por el cual este se sostiene; por lo tanto, en el presente trabajo es menester centrar el análisis en la función educacional ya que los servicios ligados a ésta se facilitan en un área espacial limitada, de gran población, mediante la creación de instituciones y establecimientos educativos para atender a gran escala.

⁴⁸ Ibid., p.19.

⁴⁹ Ibid., p.21.

7. METODOLOGIA

Considerando el propósito que tiene esta investigación, cabe reiterar que se buscaba realizar un estudio de la dinámica urbano-espacial que ha generado la confluencia de centros educativos en el corredor occidental del área urbana de Pasto desde 1970 hasta 2007.

Esto ha sido viable mediante el análisis de las condiciones en que se estructuró espacialmente este sector (como producto de la expansión de la ciudad) y de la manera en que se llevó a cabo el emplazamiento de centros educativos a la luz de determinados factores y elementos que lo han generado.

En este sentido, y dada la naturaleza del trabajo, el diseño metodológico que permitió el cumplimiento de los objetivos, se llevó a efecto mediante un ejercicio teórico-analítico, para cuya elaboración fue preciso la revisión del concepto de espacio y sus connotaciones a nivel urbano, situación que hizo posible generar elementos de análisis aplicables a la realidad material tangible de nuestro entorno urbano, previo análisis de la información disponible al respecto sobre la ciudad de Pasto, no sin antes considerar las variables de estudio de manera aislada, a fin de establecer la forma en que convergen en una realidad objetiva.

Cabe señalar que dado el carácter evolutivo de la dinámica espacial, el presente estudio aplica un enfoque histórico-hermenéutico, de carácter cualitativo y en tal sentido, el manejo de datos cuantitativos, está supeditado a los requerimientos de la investigación y al carácter de esta.

Para llevar a efecto lo ya señalado, se ha contemplado la formulación de una teoría de la localización, del crecimiento y desarrollo de la ciudad de Pasto, bajo elementos analíticos de la teoría geográfica y los desarrollos conceptuales efectuados por académicos como Olivier Dollfus y Antonio Zárate, entre otros, para ser sometidos a contrastación mediante la observación y el manejo de ciertas fuentes secundarias.

De otra parte, ha sido preciso abordar la realidad a través del diálogo con los protagonistas, mediante un acercamiento por medio de entrevistas, a fin de develar el proceso histórico que permite establecer de qué manera cada establecimiento educativo se ha insertado en los procesos espaciales urbanos, tanto de sus particulares áreas de influencia como del entorno de la ciudad en si.

También es pertinente, un conocimiento del impacto relacionado con el comportamiento espacial que cada localización suscita, mediante el empleo de instrumentos de análisis de información; para llevar a efecto lo señalado, se partió de tomar una muestra conformada por un número determinado de establecimientos educativos en los cuales se efectuó un acercamiento a la población conformada por directivos y personal docente, que permitió conocer la

trayectoria de la institución y, de este modo, la comprensión de su impacto en la ciudad a partir de la influencia en determinados sectores de ésta a través del tiempo; un posterior acercamiento, en el mismo procedimiento, a ciertos sectores de la población cuya actividad, de forma directa o indirecta, guarda relación con estas instituciones, ha permitido una comprensión complementaria de la misma información, además de identificar la percepción del entorno, cuyo conocimiento genera pautas para identificar el manejo espacial de la ciudad y el imaginario colectivo que el entorno urbano de Pasto genera a partir de estos establecimientos tanto en la población estudiantil, como en la comunidad en general; para esto fue preciso el diseño de un cuestionario dirigido a representantes de la población que se relaciona con el uso de estos centros educativos.

Esto, a su vez, dio lugar al análisis del comportamiento espacial que se genera a partir de la existencia de los centros de enseñanza, toda vez que por ser lugares de referencia en la dinámica urbana de Pasto, suscitan movimiento de población, a la vez que dinamizan el espacio, y el entorno de la ciudad se adecua necesariamente a la localización de las instituciones educativas y esta última al diseño y entorno de la ciudad de Pasto; en este sentido fue preciso observar el movimiento vehicular y de la población, estableciendo las horas de mayor congestión tanto peatonal como de los distintos medios de transporte.

En este orden de ideas, la implementación de este diseño y otras herramientas ligadas al mismo, como diálogos informales con habitantes, líderes comunales, padres de familia de los respectivos establecimientos educativos, etc. ubicados en la zona objeto de estudio, hizo posible el cumplimiento de los objetivos que se plantean en este trabajo, cuya metodología, en términos generales, comprende la recolección de información y su respectivo análisis mediante el empleo de determinados instrumentos de trabajo y del marco teórico y, finalmente, la elaboración del informe final.

8. GENERALIDADES Y CARACTERIZACION DEL AREA DE ESTUDIO

8.1 ASPECTOS GEOGRÁFICOS

La ciudad de San Juan de Pasto está “situada” en el centro oriente del departamento de Nariño, en la región Andina, presentando la siguiente ubicación geoastronómica: 1° 13' de latitud norte y 5° 8' de longitud oeste del meridiano de Bogotá; se encuentra a una altura de 2490 m.s.n.m., aproximadamente, y tiene una temperatura promedio de 14°C. Es la capital del Departamento de Nariño y del municipio de Pasto, y éste, a su vez, considerado como la célula básica de la organización administrativa estatal, es un territorio conformado por áreas rurales y urbanas, cuya estructura territorial se basa en la actividad existente en él, en las condiciones del medio natural y las características y el grado de desarrollo de la región donde está situado (Ver mapa 2).

Nuestro municipio presenta los siguientes límites geográficos:

Al Norte con los Municipios de La Florida, Chachaguí y Buesaco.

Al Sur con los Municipios de Tangua, Funes y el Departamento del Putumayo.

Al Oriente con el Departamento del Putumayo.

Al Occidente con los Municipios de La Florida, Nariño, Sandoná, Consacá, Tangua y Yacuanquer.

Por su parte, la ciudad propiamente dicha posee sus respectivos límites en relación con la división político administrativa tanto de su casco urbano como del municipio que lo contiene, de este modo encontramos que este último está constituido por un total de 15 corregimientos que rodean su cabecera, de los cuales solo algunos limitan con esta ya que su línea divisoria los separa del área urbanizada conforme se puede apreciar en el mapa 2.

Así tenemos que la ciudad de San Juan de Pasto o cabecera del Municipio de Pasto presenta los siguientes límites geográficos:

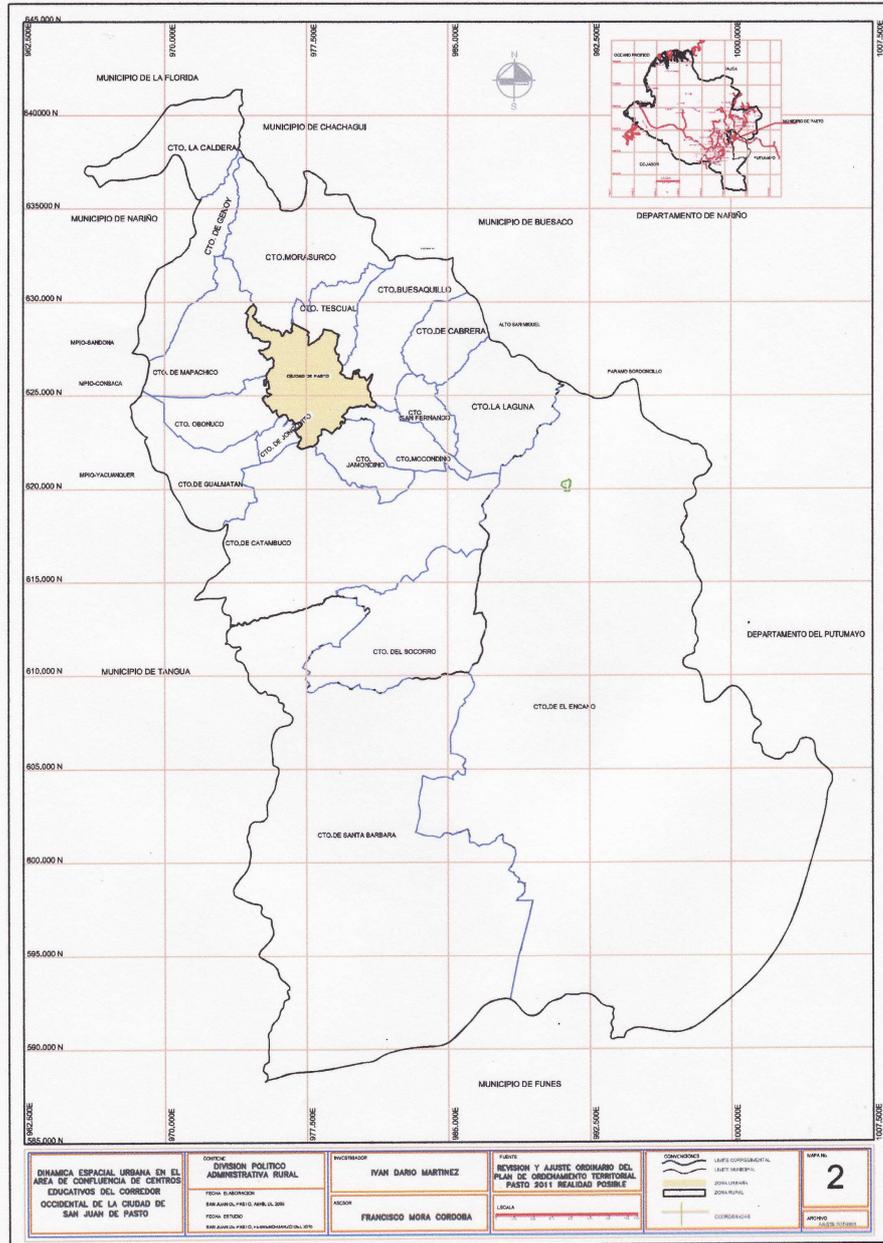
Al Norte con el corregimiento de Morasurco.

Al Sur con los corregimientos de La Laguna, San Fernando, Mocondino y Catambuco.

Al Oriente con el corregimiento de Buesaquillo.

Al Occidente con los corregimientos de Jongovito, Obonuco y Mapachico.

Mapa 2 Municipio de Pasto. División Politico-Administrativa



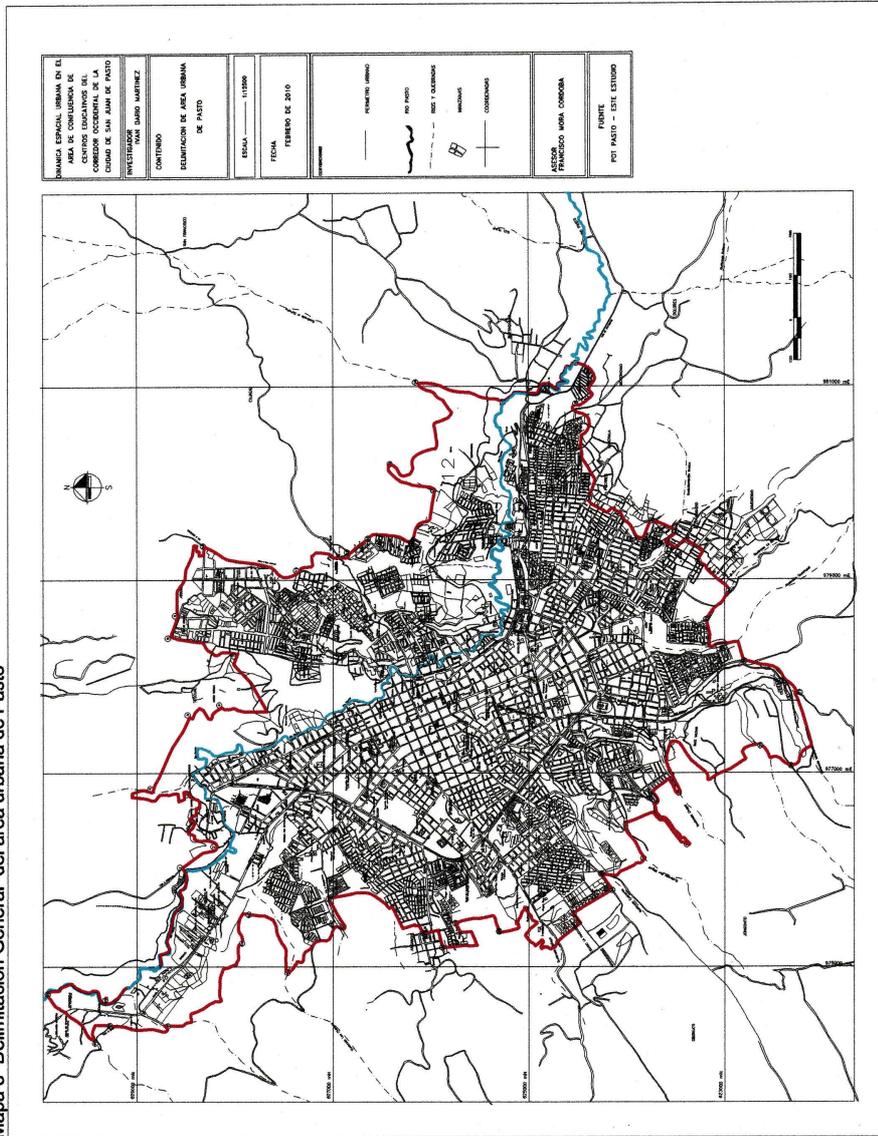
Tanto el área o casco urbano de San Juan de Pasto, como su parte rural, se “emplazan” en el Valle de Atriz, cuyo suelo derivado de cenizas volcánicas y con predominio de materiales sedimentarios brindan una gran riqueza mineral, además de la productividad que se ve beneficiada por su clima favorable y la abundancia de agua procedente de los ríos Pasto, Chapal, Mijitayo, etc. factores y elementos que desde tiempos remotos han hecho de su espacio, el lugar de importantes asentamientos humanos.

Vista la ciudad de Pasto a través del plano elaborado por planeación municipal es posible constatar que presenta una forma irregular; esto se explica porque su crecimiento y desarrollo se dio a partir del centro ubicado en una zona relativamente plana desde la cual el ensanchamiento de su área urbana se vió interrumpido por obstáculos naturales de carácter morfológico como las elevaciones que hoy podemos apreciar en Santiago, Maridíaz, María Goretti y el Aire Libre, en las cuales, no obstante, el proceso de crecimiento físico de nuestra ciudad se ha acoplado desplegando la construcción de barrios o edificios y la implantación de calles que se extendieron a partir del casco antiguo y cuya prolongación se vio estimulada por la presencia de edificaciones que se fueron localizando en la antigua periferia, hoy urbanizada, tal como lo veremos más adelante.

Sin embargo, esto dio lugar a la disponibilidad de amplias zonas urbanizables aptas para la edificación de numerosos barrios, lo cual se hizo más evidente en todo el corredor sur y, principalmente, en los sectores occidental y norte del Valle de Atriz a partir de la citada proyección de vías que se vio estimulada aun más con la construcción, en la década del 70, de la Avenida Panamericana, cuyo cruce perpendicular con Avenidas como Maridíaz y de Los Estudiantes conformaron lo que hoy se constituye en el corredor occidental y norte, en cuyo interior se emplazaron numerosas edificaciones, de moderna infraestructura, complementarias a otras ya existentes, destinadas en mayor número a la función educativa como centros de enseñanza básica, entre escuelas y colegios (hoy constituidos en Instituciones Educativas Municipales), lo mismo que de educación superior a través de universidades que en su mayoría se localizan dentro de nuestra área objeto de estudio en torno a la cual se suscitó, igualmente, un acelerado ensanchamiento físico del perímetro urbano de Pasto, incluso, sin previa estimación del riesgo ocasionado por la presencia de elementos naturales y de la misma morfología, de tal modo que “el proceso de expansión ha ido ocupando terrenos cada vez más difíciles, de altas pendientes, propensos a catástrofes naturales por sus características topográficas e hidrográficas y de alto riesgo volcánico”⁵⁰ (Ver mapa 3).

⁵⁰ RAMOS, Marco Tulio. La ciudad de San Juan de Pasto; entre la creación, el símbolo y el espacio. En Revista de Investigación Geográfica. Año 1, No 1. Pasto, 1999. p.166.

Mapa 3 Delimitación General del área urbana de Pasto



8.2 CONFIGURACIÓN POLÍTICA ADMINISTRATIVA

El municipio de Pasto se divide en dos sectores, la ciudad o zona urbana que contiene nuestra área de estudio y que a su vez se subdivide en comunas con sus respectivos barrios, y la zona rural que contiene a los corregimientos con sus veredas. “Este tipo de organización obedece a un pensamiento, a una manera de administrar el territorio en su integral comprensión: Espacio, sociedad y cultura. Esta forma de ordenar el municipio se establece mediante Acuerdo del Concejo de Pasto No 004 de febrero de 2003 en el Plan de Ordenamiento Territorial, POT”⁵¹.

Una rápida mirada a esta última, nos permite decir que en lo concerniente a la parte rural, el gobierno municipal determinó mediante Acuerdo No 031 de diciembre 7 de 1992 y estableció, posteriormente, en el POT de Pasto (2003)⁵², la conformación de 12 corregimientos que son: Catambuco, Gualmatán, Genoy, Mapachico, Obonuco, Santa Bárbara, La Laguna, Buesaquillo, Morasurco, La Caldera, El Encano y Cabrera.

El sector urbano, materializado en el aspecto físico de la ciudad, está contenido en la Cabecera Municipal de San Juan de Pasto, la cual “según datos de la Oficina de Planeación Municipal para el año 2003 cuenta con 91.308 hectáreas con 12. 287 metros, organizado en la parte urbana con 12 comunas”⁵³ (Ver mapa 4).

En atención a que nuestra investigación se centra en el área urbanizada de la ciudad de San Juan de Pasto, conviene indicar que ésta, en la actualidad, se encuentra dividida en comunas; esta delimitación territorial del suelo urbano se ha hecho con el fin de garantizar la calidad en la prestación de los servicios y asegurar la participación de la ciudadanía en el manejo de los asuntos públicos de carácter local.

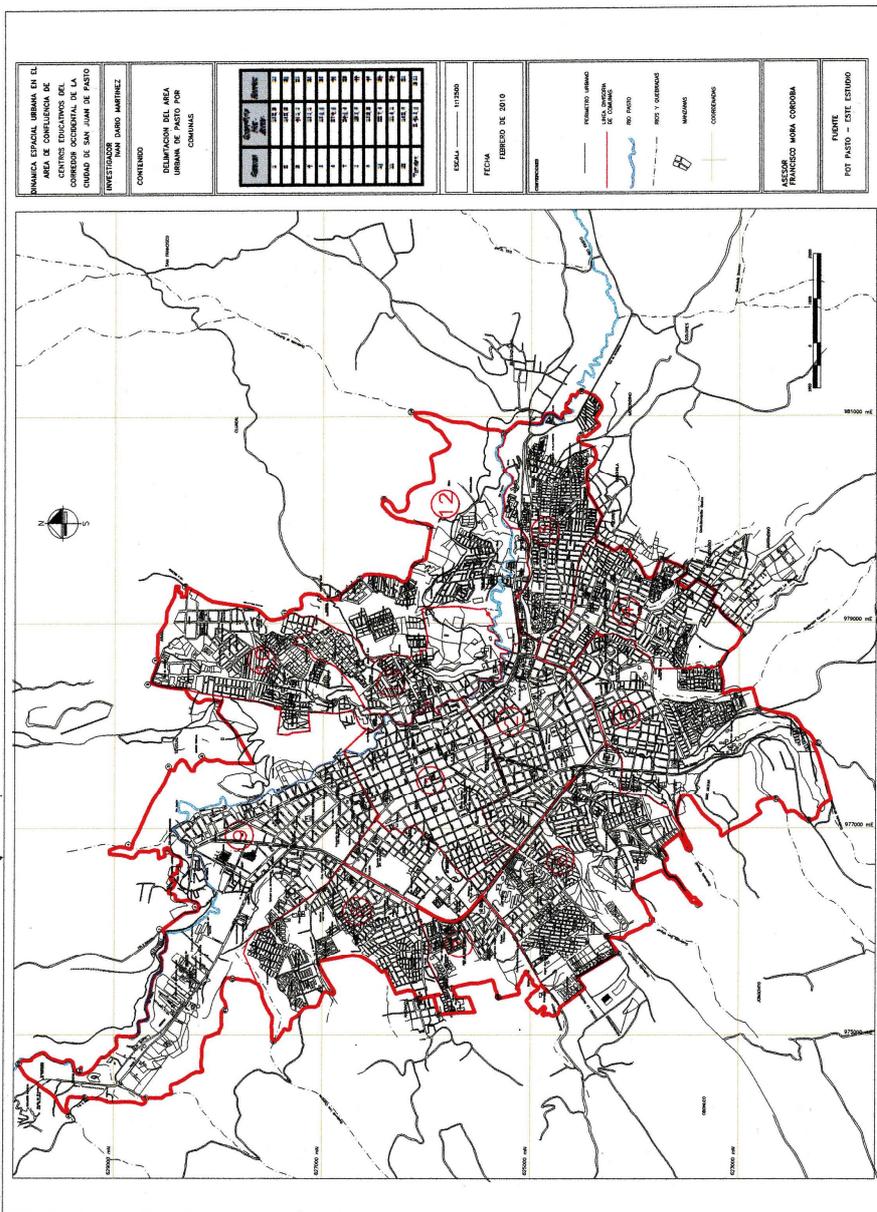
Esta división en comunas la realizó el Concejo municipal de Pasto, dando cumplimiento a la Ley 136 de 1994 (art. 71 y 117), mediante Acuerdo donde se fijó su denominación y los límites; sin embargo, se han realizado modificaciones conforme las nuevas dinámicas y exigencias territoriales de la ciudad lo han demandado; así tenemos como ejemplo el Acuerdo No. 49 de septiembre 9 de 1991, del Concejo de Pasto, modificadorio de la división territorial del Municipio de Pasto, que se había establecido por medio del Acuerdo No. 13 del 10 de diciembre de 1988; de este modo quedó dividido en ocho (8) Comunas. Posteriormente, dicho Acuerdo se modificó por el No. 004 de febrero 14 de 2003

⁵¹ CHAMORRO, Dora María. Estudios Sociales, módulo 5.2. San Juan de Pasto: territorio y cultura. Historia local Municipio de Pasto. Alcaldía Municipal de Pasto. Pasto, febrero de 2004. p.76.

⁵² Ibid., p.76

⁵³ Ibid., p.79.

Mapo. 4 Delimitación del área urbana de Pasto por Comunios



, por medio del cual “se revisa excepcionalmente y se ajusta el acuerdo 007 de 2000” (Acuerdo por el cual “se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial Pasto 2012; Realidad Posible”), donde se establece 12 comunas⁵⁴.

En el estudio realizado por Dora María Chamorro sobre el Municipio de San Juan de Pasto la autora sostiene que “Las comunas son sectores muy amplios de la ciudad, formados por un número considerable de barrios, controlan el espacio territorial monocéntrico con las áreas central y suroriental con dos ejes estructurantes, el corredor oriental y el corredor occidental, de acuerdo a las zonas de riesgo por el volcán, así mismo se puede establecer que en ésta ciudad al no haberse establecido zonas industriales, comerciales y residenciales, la organización en comunas permite observar que en todas ellas se han distribuido estas actividades. Además, el desarrollo de la ciudad se ha ceñido más a la iniciativa privada antes que al gobierno y siguiendo la matriz de la ciudad diseñada en el siglo XVI por los españoles, de tal manera que con la expansión y la particular dinámica urbana, la élite pastusa se trasladó del sector de los Dos Puentes y Río Blanco a barrios como El Dorado y la Avenida de los Estudiantes”⁵⁵.

La Comuna de mayor extensión en el Municipio es la Nueve (9) con 481.8 Has que representa el 20% de superficie total del área Urbana (2.415 Has); le siguen las comunas Cinco (5) y Seis (6) con 274.0 Has y 240.6 Has respectivamente, que representan igualmente el 11.3% y 10% de superficie total urbana, siendo la Once (11) la de menor extensión con 116.1 Has que representa el 4.8% del superficie urbana.

Además, éstas 12 comunas que integran el sector urbano albergan 388 barrios, cuyo mayor número se encuentra en la comuna Nueve, con 49 que representa el 12.6% del total de barrios, le siguen la Comuna Seis con 40 representando el 10.3% y las comuna Cuatro y Cinco con 35 cada uno, que representan el 9% del total de barrios, respectivamente. El menor número se encuentra en la Comuna Uno, con 18, o sea el 4.6% del total de barrios en el área urbana del Municipio. “En todos ellos existen sectores artesanales, residenciales, comerciales e industriales al mismo tiempo”⁵⁶ (Ver cuadro 1).

⁵⁴ ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO. Plan de Ordenamiento Territorial POT, Pasto 2012 “Realidad posible”. Pasto, 2003.

⁵⁵ CHAMORRO, Dora María. Op. Cit., p.80.

⁵⁶ Ibid., p. 80.

Cuadro 1. División político-administrativa del área urbana de Pasto

| COMUNA | BARRIOS | No. Barrios |
|--------------------------|--|-------------|
| COMUNA 1 162.9 Has | La Panadería, Las Américas, Avenida Santander, San José, Santiago, 20 de Julio, San José Obrero, Marcos de la Rosa, El Portalito, El Parque Bombona, San Agustín Centro, Los Dos Puentes, Caracha, El Churo, El Cilindro, Hullaguanga, La Panadería, San Andrés y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | 18 |
| COMUNA 2 150.0 Has | Álamos, Bellavista, Villa Lucía, Los Balcones, Atahualpa, San Miguel, Medardo Buchelli, Las Violetas I, II, III, IV, Las Lunas I, Fátima, Salomón, El Recuerdo, Parque Bolívar, Alambra, El Olivo, Javeriano, Navarrete, El Prado, Avenida Colombia, Normandía, Aire Libre, Avenida Boyacá, Casa Bella, Coliseo Cubierto, La Gran Colombia, Julián Buchelli, Los Abedules y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | 30 |
| COMUNA 3 153.3 Has | Casaloma, La Esmeralda, El Ejido, Santa Bárbara, Mercedario, Santa Mónica, Guamués, Villa Flor I y II, Santa Catalina, José Antonio Galán, Caicedonia, Los Pinos, Pie de Cuesta, La Estrella, Rosal de Oriente, Las Brisas, Las Mercedes, Villa Alejandría, Villa las Lajas, Arnulfo Guerrero, Popular, Sol de Oriente, Villa Oriente, Pucalpa I, II y III, y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | 28 |
| COMUNA 4 135.9 Has | 12 de octubre I y II, Miraflores I y II, Puertas del Sol, Lorenzo de Aldana, Alto del Campo, San Juan de Pasto, El Triunfo, Villa Victoria, Villa Docente, Porvenir, Praga, La Paz, Bernal, Sendoya, Rosario, Belén, Villa Olímpica, Betania, Canchala, Santa fe I y II, Albergue del Sol, Altos del Campo. San Juan de los Pastos, Laureano Gómez, Rincón Colonial, El Tejar, Avenida Idema, Chile, Los Eliseos, Santacruz, Siete de Agosto, San Germán, y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | 35 |
| COMUNA 5 274.0 Has | Altos de Chapalito I, II y III, El Remanso, Emilio Botero I, II, III y IV, Poderillo, Santa Clara, El Pilar, Antonio Nariño, Chapal, Chapal II, Prados del Sur, La Vega, El Pilar, La Rosa, Villa del Río, Santa Clara, El Progreso, Antonio Nariño, San Martín, La Minga, Cantarana, Madrigal, | 35 |

| | | |
|--------------------------|---|----|
| | Venecia, Las Lunas II, Chambú I y II, María Isabel I y II, Vivienda Cristiana, Las Ferias, Los Cristales, y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | |
| COMUNA 6 240.6 Has | Villa de los Ríos, Altamira, La Cruz, Tamasagra I y II, Mijitayo Alto y Bajo, Santa Isabel, Sumatambo, La Palma, INEM, Agualongo, La Cruz, Niza I, II y III, Nueva Colombia, Bachué, Caicedo Alto y Bajo, Granada I, II, III y IV, Los Fundadores, El Estadio, Cooperativa Popular Nariñense, Quito López I y II, San Carlos, San Sebastián, San Miguel de Jongovito, Santanita, Quillacinga, El Libertador, Ciudad Jardín, Gilberto Pabón, Luis Carlos Galán, Prados de Niza, Valle Lili, Jerusalén, y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | 40 |
| COMUNA 7 152.3 Has | Rosales I y II, Santa María, Los Andes, Villa Campanela, Villa Vergel, Francisco de la Villota, La Primavera, Villa Sofía, El Edén, Castillos del Norte, El Rincón de la Aurora, La Aurora, Villa Aurora, San Felipe, San Ignacio, Los Hexágonos, Conjunto El Parque, El Rincón de la Panamericana, Achalay, El Bosque, Capusigra, Las Acacias, y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | 23 |
| COMUNA 8 158.1 Has | Colón, San Diego, San Vicente, Panorámico I y I, Horizonte, Jorge Giraldo, Gualcaloma, Salazar Mejía, Mariluz I, II y III, Torres de Pubenza, Prados del Oeste, Colpatria, Las Margaritas, San Juan de Dios I y II, Villas de San Rafael, Los Frailejones, Altos de la Colina, Los Laureles, Alavista, Conjunto San Diego, El Remanso del Norte, Los Héroes, La Pradera, Los Urapanes, Montemor, Villa Jardín, San Rafael, San Pedro, Mirador de San Juan, Quintas de San Pedro, Bello Horizonte, La Castellana, Panamericano, Arco Iris, La Cuesta, Vera-cruz, Sindamanoy, San Juan, Anganoy, y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | 44 |
| COMUNA 9 481.8 Has | Terrazas de Briceño, Conjunto Torobajo, La Victoria, Figueroa, Marsella, Universitario, Villa María, Terranova, Villa Campestre, El Mirador, Juan XXIII, Pandiaco, Santa Ana, El Polvorín, El Dorado, Palermo, Maridíaz, Santa Rita, El Aljibe, Juanoy, Alto Juanoy, San Antonio de Juanoy, Los Sauces, Pinos del Norte, Morasurco, Manacá, El Refugio, El Mirador, La Colina, Camino Real, José Ignacio Zarama, Castilla, Rivera, Los Nogales, | 49 |

| | | |
|-----------------------------|--|------------|
| | Tequendama, Luis Brand, El Cerámico, Las Cuadras, Mira Valle, Titán, Sañudo, Briceño Torobajo, Calatrava, Castilla, Condominio Morasurco, Parque Infantil, Valle de Atriz, Versalles, Nuevo Amanecer, y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | |
| COMUNA 10 162.3 Has | Río Blanco, Sector Pedagógico, Avenida Oriental, Quebrada Gallinacera 2a. Parte de la calle 2 Bis Río Blanco que termina en el ojo de agua sector La Floresta, Destechados, Prados del Norte, Villas del Norte, El Futuro, Buenos Aires, Nuevo sol, Ocho de Marzo, Sol de Oriente, Villa del Rosario, Niño Jesús de Praga, Loma del carmen (Marquetalia), Termina sector peatonal 28, Carrera 27ª del barrio Cementerio, Avenida Oriental río Pasto, Corazón de Jesús II etapa, El Rincón de Pasto, La Esperanza, Villa Nueva, Nuevo Horizonte, Villa Guerrero, Nueva Aranda, Aranda, Quillotoco, Avenida Aranda, San Antonio de Aranda, El Portal de Aranda, Cementerio, Bellavista, San Albano, Tescual, Libertad, Santa Matilde, y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | 34 |
| COMUNA 11 116.1 Has | Ciudad Real, Corazón de Jesús I y II, Aquine I, II y III, Centenario, Los Alcázares Favis, Rincón del Paraíso, Hospital Civil, El Calvario, Alameda I y II, Salsipuedes, Belalcazar, La Lomita, Villa Elena, El Corralito, Alameda I y II, Corazón de Jesús, Aquine Reservado, El Común, Aquine Alto, y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | 24 |
| COMUNA 12 227.6 Has | Parque de Baviera, Villa Adriana María, Balcones del Este, Gualcalá, La Carolina, Villa Recreo, La Carolina, La Florida, Monserrate, La Josefina, Carlos Pizarro, El Manantial, San Diego Norte, El Paraíso, María Paz, Sindagua, Cujacal Alto, Cujacal Centro, Simón Bolívar, Fray Ezequiel Moreno Díaz, La Josefina, SENA, Las Orquídeas, Altos de la Carolina, Villa Rocío, San Mateo, Villa Angela y demás barrios que existan o se construyan dentro de los límites respectivos de la presente comuna. | 28 |
| 2.415 Has Aprox. | TOTALES | 388 |

Fuente: P.O.T. Pasto 2012 "Realidad Posible", ésta investigación.

8.3 LA POBLACIÓN

Con base en información extraída del censo realizado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE en el año de 2005 (Ver cuadro 2), siendo éste el más actual, podemos establecer que el Municipio de Pasto cuenta con 383.846 habitantes, de los cuales 181.434, que representan un 47.3%, son hombres y 202.412 que representan un 52.7%, son mujeres. Del total de población, 312.759 se encuentran en la cabecera municipal, de los cuales 146.724 son hombres y 166.035 son mujeres.

En el sector rural (o resto) se encuentran 71.087 habitantes, de los cuales 34.710 son hombres y 36.377 mujeres. Esta información permite determinar que en el sector urbano y rural predominan las mujeres, además de ser un municipio eminentemente urbano.

La densidad de Población en el Municipio de Pasto es de 344.78 Hab/Km², la densidad de población rural, que es de 65.27 Hab/Km², es mas baja en relación a la densidad de población urbana, que es de 12.951 Hab/Km².

Cuadro 2. Población municipal

| SECTOR | POBLACIÓN | HOMBRES | MUJERES |
|---------------------------|------------------|----------------|----------------|
| TOTALES CABECERA (URBANO) | 312.759 | 146.724 | 166.035 |
| TOTALES RESTO (RURAL) | 71.087 | 34.710 | 36.377 |
| TOTAL MUNICIPAL | 383.846 | 181.434 | 202.412 |

Fuente: DANE 2.005

Considerando que nuestro estudio guarda relación con la función educativa conviene señalar, de acuerdo a la información proporcionada por el DANE, que la población en edad escolar es la que se halla comprendida entre los 3 y los 24 años teniendo en cuenta, igualmente, que las condiciones que impone la vida urbana, generalmente obliga a las familias a recurrir al servicio de guarderías para el cuidado de sus niños, muchos de los cuales son puestos bajo el cuidado de estos centros desde antes de cumplir el primer año de vida; además, la educación preescolar va los 3 a los 5 años de edad, la básica primaria comprende entre los 5 y los 10 años, el periodo de básica secundaria, de 6 años, generalmente inicia a los 11 y termina a los 16 o 17 años de edad y la educación superior universitaria, usualmente, va de los 18 a 24 años de edad.

Las proyecciones hechas a partir del censo efectuado en el año de 1993, contemplaban para el año 2005 un crecimiento de 381.712 habitantes en la cabecera municipal de Pasto, y de 42.571 habitantes en el resto del municipio, para un total de 424.283 habitantes; sin embargo podemos apreciar la diferencia en relación con la información del cuadro No 2 que registra un total de 383.846 habitantes.

No obstante, existe información complementaria suministrada por la misma entidad (DANE), que registra para el año 2005 una población total municipal de 382.618 habitantes de los cuales 162.356 están entre los 3 y los 24 años, o sea, la edad escolar, y de éstos, a su vez, 130.244 se encuentran en la cabecera municipal de Pasto.

Por lo demás, de acuerdo a estos últimos datos, cabe señalar que según las proyecciones hechas desde el 2005, para todo el municipio, en los 2 años siguientes se registra un crecimiento gradual de la población y así encontramos que de los 382.618 habitantes registrados en el año 2005, en el 2006 asciende a 388.347 y para el año 2007 a 394.074, sin embargo la población en edad escolar disminuye levemente, en este mismo periodo, de 162.356 en el 2005 a 162.630 en el 2006 y 161.650 en el 2007 generándose de este modo una relación inversamente proporcional entre la población total y la que se encuentra en edad escolar, para el municipio de Pasto.

9. REFERENTES SOCIO-ESPACIALES QUE ENMARCAN EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD DE PASTO HACIA EL SECTOR OCCIDENTAL

9.1 ANTECEDENTES CONTEXTUALES

La caracterización de la espacialidad urbana de la ciudad de San Juan de Pasto en las últimas décadas, subyace a las propiedades que en la actualidad posee todo espacio geográfico en general y urbano en particular, según lo cual, ésta ciudad es, a primera vista, una colección ordenada de vías (calles y avenidas), edificaciones, viviendas, etc. cuya disposición y localización facilitan diferentes funciones y servicios que en conjunto permiten su vida orgánica como un sistema cuyo carácter e intencionalidad han transformado su funcionalidad con el tiempo conforme el ensanchamiento físico de su perímetro dio lugar a la ocupación de áreas desoladas, trascendiendo las fronteras del antiguo centro histórico teniendo en cuenta las necesidades de la moderna vida urbana que impusieron nuevas demandas de equipamiento e infraestructura a las ciudades en general y a la nuestra en especial, en la medida en que se dinamizaba su proceso de crecimiento y expansión urbana.

Hacia mediados del siglo XX, la vida de las ciudades en nuestro país debió adecuarse a los requerimientos de eficiencia en la productividad de la acción económica, lo que a su vez impuso una moderna adecuación de la infraestructura con una sofisticada implantación vial y un desarrollo de la actividad constructiva acorde con las características de la época; esto dio lugar a la configuración de una particular estructura física con elementos comunes a todos los centros urbanos del país, tales como grandes avenidas y autopistas aptas para un mayor parque automotor y el transporte de carga pesada.

Además, “el desarrollo urbano en Colombia se ha caracterizado por la tendencia a configurar un conjunto significativamente importante de ciudades grandes y medianas que se constituyen, a la vez, en polos de desarrollo regional y microregional, a diferencia del resto de países latinoamericanos que han concentrado la mayor parte de su población urbana en grandes metrópolis”⁵⁷. En el país, la jerarquía y el grado de importancia de un centro urbano guardan relación con los servicios que ofrece y el espacio por el cual se difunden, o sea, su localización y área de influencia; en este sentido, es válido señalar que Pasto se halla inmersa en un conjunto de factores espacio-temporales que han signado el carácter de su desenvolvimiento como ciudad y, como tal, han marcado sus procesos urbanos.

⁵⁷ CERON SOLARTE, Benhur y RAMOS, Marco Tulio. Pasto: espacio, economía y cultura. Fondo Mixto de Cultura. Pasto, 1997. p 516-517.

De este modo, su condición de ciudad polo de desarrollo de una compleja región “andino-pacífico-amazónica”, además de fronteriza, le ha impreso unas particularidades que la diferencian del resto de ciudades del país. Así, hay que tener en cuenta que su área de influencia se posiciona en un acceso a sistemas territoriales diferentes tales como la Amazonía en el departamento del Putumayo, lo mismo que la Costa Pacífica, entre los cuales ocupa una posición intermedia, “como capital del departamento, un punto de convergencia importante de los recorridos regionales del suroccidente del país”⁵⁸, y como zona fronteriza con el Ecuador.

Estos factores le han otorgado a Pasto un particular dinamismo que se ha traducido, entre otras cosas, en una implantación vial que le ha garantizado una conectividad y vínculos espaciales con otras regiones, con el resto de Colombia y el Ecuador, factores que la han impulsado a trascender de centro de relevo a ciudad intermedia, toda vez que su área urbana ofrece una gama de funciones y servicios a través de instituciones, agencias locales, sedes seccionales de diversa índole, y aunque no ha desarrollado una notable actividad industrial, no obstante, en su núcleo urbano y en su periferia concentra una gran circulación vehicular, además de caracterizar un acelerado crecimiento tanto en su número de habitantes como en su área urbana mediante una masiva construcción de barrios, lo cual es una de las principales características de las ciudades intermedias colombianas durante las últimas décadas.

A lo anterior, y junto al hecho de ser el principal acceso por vía terrestre a la costa pacífica nariñense, se agrega como factor estimulante la entrada en funcionamiento del puerto pesquero de Tumaco y la pavimentación de la vía que lo conecta con Pasto, que culminó en 1995. Aquí es válido reiterar que la red de transporte contenida en las vías constituye un eje ordenador y dinamizador del espacio; para el caso de Pasto y el departamento de Nariño, dicho eje lo conforma la carretera Panamericana que desde su construcción, en la década del 70, se ha convertido en la principal vía de acceso que garantiza la convergencia de los recorridos regionales del suroccidente del país, conforme se ha señalado, convirtiéndose esta vía en la de mayor importancia de acuerdo a su comportamiento histórico que desde 1973 y hasta mediados de la década del 90 logró ocupar los mayores volúmenes del tránsito de entrada y salida de Pasto, entre el 40% y el 50% del total del flujo vehicular, tanto de entrada como de salida del área urbana para la vía que comunica con el sur (Tumaco, Ipiales y el Ecuador), y 30% a 35% para la vía que conduce al aeropuerto Antonio Nariño (Chachaguí) y al interior del país, durante el periodo de tiempo referido⁵⁹.

⁵⁸ Ibid., p.522.

⁵⁹ Ibid., p.522.

Sin embargo la ciudad de Pasto ya se veía inmersa en todo este proceso desde mediados del siglo XX, a la luz de factores externos, de contexto, así como de factores internos ligados a sus necesidades particulares de desarrollo. Incluso desde tiempo antes, hacia la década de 1930, se había iniciado un proceso de desarrollo en nuestra ciudad como producto de la ampliación de la carretera al sur construida a raíz de la guerra con el Perú; esto devino en un impulso al surgimiento de pequeñas empresas manufactureras dedicadas a la elaboración de artículos de consumo, las cuales se incrementaron en número hasta los años cuarenta, gracias a esto “la ciudad se erigió en centro de redistribución de mercancías teniendo que contrarrestar la distancia y el aislamiento de los mercados del país con base en un potente parque automotor, lo cual explica que para la época se registraba un alto número de camiones”⁶⁰.

Este crecimiento comercial y de pequeñas industrias más el incremento de la población que originó, se vio reflejado en el reordenamiento espacial de la ciudad mediante la construcción de barrios como El Obrero (1935) y Centenario (1940); se dio lugar a la pavimentación de las calles y la construcción de edificios que rompen con la arquitectura tradicional adoptando los estilos republicano y moderno diferentes del modelo antiguo colonial, muchos de los cuales se localizaron para entonces en la periferia, encontrándose en el sector occidental y norte las edificaciones que albergan, hasta hoy, a la Escuela Normal, el Instituto Técnico Industrial, el Asilo del Perpetuo Socorro, el Hospital San Rafael y el Matadero de Pandiaco (actualmente centro cultural).

Es así como a partir de esa época se construyeron numerosas edificaciones periféricas en todos los sentidos de la ciudad y se generó un proceso acelerado de urbanización en torno a los espacios libres en las vías de acceso tanto a estas nuevas obras como a otras construcciones que, a medida que se fueron materializando, se convirtieron en ordenadores del espacio urbano tales como el Estadio Libertad (1954), Coliseo Cubierto (1955), Hospital San Pedro (1956), Seminario de Torobajo (1960), entre otros.

Debido a lo anterior, hasta la década del 60 la ciudad de Pasto había experimentado una expansión de su área, a la luz de procesos urbanos inherentes a su propia dinámica de crecimiento bajo un estímulo institucional concertado gracias al cual fue posible el diseño de nuevas formas de apropiación del espacio, de delimitación de vías, barrios, etc. mediante el ensanchamiento del casco antiguo tomando como referencia la disponibilidad de amplios terrenos y zonas urbanizables.

Aquí jugó un papel primordial la acción del Instituto de Crédito Territorial (ICT) que intervino en la compra y el loteo de predios, como en el caso de Pandiaco, de tal

⁶⁰ CERON SOLARTE, Benhur. Economía y crecimiento urbano de San Juan de Pasto a partir de 1930. En Manual de Historia de Pasto, tomo 3. Academia Nariñense de Historia. Pasto, 1999. p.386.

manera que la transformación de la estructura física de la ciudad, históricamente, se enmarcó en su particular dinámica socio espacial, a la luz de dichos procesos que desde la lógica interna local, estimularon una específica configuración del territorio de la ciudad con áreas y zonas de crecimiento, previa modificación y modernización paulatina de la zona central histórica mediante la creación de nuevas formas espaciales materializadas en modernas edificaciones como el Palacio de Justicia y la Casa de don Lorenzo, entre otros, todo esto a partir de razones locales conforme a las necesidades particulares de desarrollo, bajo un estímulo institucional de carácter nacional, tal como se señaló con relación a la citada entidad estatal.

En efecto, un estudio reciente sostiene que “en el proceso de crecimiento y desarrollo urbano de la ciudad de Pasto, dicha entidad jugó un papel fundamental al fomentar y realizar programas de vivienda urbana en todo el país con el apoyo del Estado, contribuyendo a la consecución de vivienda popular para una buena parte de la población”⁶¹.

El citado estudio sostiene además que a partir del 1960 “la ciudad creció considerablemente ya que las políticas gubernamentales de vivienda popular inauguradas en el gobierno del Frente Nacional en 1958, impulsadas y ejecutadas por dicho instituto, permitieron el ensanchamiento paulatino de la ciudad con el consecuente aumento de la actividad constructora, lo cual permite entender el cambio de la morfología interna de la ciudad ya que el acelerado proceso de crecimiento urbano hecho manifiesto, inicialmente, en la construcción de viviendas individuales y más tarde en la de bloques residenciales en sentido vertical o edificios de apartamentos, contribuyó a presentar concentraciones de vivienda en torno a su perímetro urbano y a la utilización de sectores de la periferia anteriormente inhabitados como terrenos en las afueras de la ciudad, con lo cual ésta se extendió en todas sus direcciones”⁶².

Esta ciudad, caracterizada desde el pasado por su escaso desarrollo, presentaba una singular fisonomía, marcada además por los condicionantes impuestos por las limitantes físicas de la topografía; de ese modo su plano físico correspondía a un limitado nivel de desarrollo y en virtud de esto, la infraestructura física sólo permitió, inicialmente, la instalación de una incipiente e insuficiente industria liviana, menor, afín a las actividades extractivas del medio circundante.

De tal manera que ante la escasa oferta laboral se imponía la creación de fuentes de empleo, de industrias y la inserción de la ciudad y la región a una mayor dinámica comercial y de mercado mediante una nueva apertura vial que agilizara

⁶¹ MORA C, Francisco. San Juan de Pasto, crecimiento y evolución urbana (1537-1990). Texto en prensa. Pasto, 2009. p.117.

⁶² Ibid., p.102.

el transporte y las comunicaciones, proyectos estos, concebidos en la misión Torf-Ortiz Lozano, con miras a destrabar el estancado desarrollo de Pasto y Nariño⁶³.

En realidad, el proceso de consolidación de San Juan de Pasto como ciudad, había iniciado en 1904, a partir de la obtención del rango de capital del naciente departamento de Nariño; no obstante, es desde mediados del siglo XX que se dio inicio a un importante crecimiento de su estructura física a la luz de nuevos patrones de expansión y actores urbanos que modificaron la ciudad sustancialmente, dentro de lo cual el diseño, trazado y construcción de nuevas vías y avenidas (como Mijitayo, Maridíaz, de los Estudiantes y otras desde la década de 1950 y, posteriormente, la Panamericana en la década del 70) se erigió en el factor determinante del crecimiento de la ciudad hacia los sectores occidental y norte, desde inmediaciones del estadio Libertad (sur-occidente), hasta la salida al norte, por Juanoy (nor-occidente), generando una nueva diferenciación socioespacial en el área urbana.

Sin embargo, este es un factor que subyace en causas externas, extralocales, razones que desde instancias supraregionales han incidido en el curso del desarrollo regional y local, y si bien es cierto que la deficiente infraestructura vial de Nariño, existente hasta la década del 60, era la razón por la cual desde lo local se venía reclamando una mayor apertura de vías (así como se impulsaba la creación de industrias), también es cierto que instancias mayores como la nación y el gobierno central, fueron los que dieron luz a dicha apertura con la expansión de la vía Panamericana hacia el sur-occidente del país, con miras a establecer un mayor y más ágil vínculo espacial fronterizo, tanto a nivel internacional (con Ecuador) como a nivel regional y departamental, entre Cauca, Nariño y Putumayo.

En este sentido, la construcción de esta vía, desde aquel tiempo se convirtió en uno de los hechos más destacados para la región y la ciudad de Pasto en particular, ya que se construyó con mejores especificaciones técnicas, en un trayecto más corto en comparación con las anteriores de norte y sur, como sostiene Alfredo Verdugo, quién además señala que “desde 1966 un comité, encabezado por don Ángel María Medina Santacruz, insistía en dicha obra que a la postre se realizó a pedazos, con indecisiones respecto a su trazado, hasta que se inauguró en 1977, y aunque no todo su trayecto cuenta con las especificaciones de vía Panamericana, ha facilitado mucho las conexiones terrestres con el centro y norte del país”⁶⁴, además de que en su trayecto por el área urbana, de norte a sur y bordeando el corredor occidental y norte del Valle de Atriz, esta carretera posee excelentes especificaciones, permitiendo a la ciudad, como ya se dijo, integrarse de manera directa con los mercados regionales de Cali y Popayán, a nivel nacional, y con Ecuador, a nivel internacional, quedando Pasto,

⁶³ CERON SOLARTE, Benhur y RAMOS, Marco Tulio. Op. Cit., p. 321.

⁶⁴ VERDUGO VILLOTA, Alfredo. La ciudad de Pasto en el presente siglo. En: Manual de Historia de Pasto. Academia Nariñense de Historia. Pasto, 1996. p.418.

de este modo, vinculada al comercio, tanto interno como externo, y a las connotaciones derivadas de ello.

De este modo, es factible confirmar el planteamiento que concibe al espacio geográfico como un sistema de objetos y acciones cada vez más extraños al lugar y a sus habitantes, inherente a una intencionalidad de carácter mercantil, cuyo valor subyace en la eficiencia y su contribución para la productividad, tal como sostiene Milton Santos⁶⁵; por lo tanto se puede decir que aunque la transformación de la estructura física de Pasto durante mucho tiempo se había enmarcado en su particular lógica interna local, con las limitaciones de la topografía del valle, no obstante, la expansión hacia el occidente, en dirección al Volcán Galeras, es producto de una lógica de desarrollo que a su vez se enmarca en una visión general del país, proveniente de instancias gubernamentales, en donde el interés local y regional no es un factor determinante y aunque la región y la ciudad de Pasto demandaban una mayor apertura vial, no obstante, hacia los años 70 el interés de la nación primaba en el sentido de expandir las fronteras con miras a lograr un mayor desarrollo mercantil con Ecuador.

9.2 DIFERENCIACIÓN SOCIOESPACIAL DE PASTO EN TORNO AL ÁREA DE CRECIMIENTO OCCIDENTAL Y NORTE

A partir de lo anterior podemos afirmar que el desarrollo urbano de la ciudad de Pasto, desde esa época se deslindó de su original proyecto de ciudad, alejándose del imaginario tradicional, con lo cual el mapa mental de sus habitantes se vió modificado, toda vez que el comportamiento espacial que la estructura de la ciudad permitía, contrastó con la nueva implantación de vías que a su vez facilitó una mayor movilidad dentro del espacio reflejada en un ágil desplazamiento peatonal y transporte vehicular inherentes al crecimiento de la población y del parque automotor.

La localización de elementos constitutivos del entramado urbano al interior de una ciudad, se guía por patrones físico-espaciales que determinan su ubicación y si tenemos en cuenta que el proceso de crecimiento de Pasto, desde el período de tiempo referido, se orientó hacia los sectores occidental y norte, tomando como referencia el emplazamiento de la vía Panamericana, es factible determinar, a su vez, que en la decisión de construir esta avenida en tal sector, pudieron jugar factores de índole físico-espacial, así como orientarse por una visión futurista a largo plazo y de inmediatas repercusiones en relación con el crecimiento de la ciudad.

En este sentido Julián Bastidas Urresty sostiene que “dicho crecimiento se había desarrollado de manera longitudinal, en dirección sudeste-noroeste y paralelo al cause del río Pasto, de este modo había avanzado hasta la década del 60 y

⁶⁵ SANTOS, Milton, citado por Gustavo Montañés. Op. Cit., p.121-122.

posteriormente la construcción de la carretera Panamericana, que bordea la periferia occidental, impulsó la urbanización hacia las faldas inclinadas del volcán”⁶⁶.

En realidad, pudo haberse tratado de una visión previsiva, a futuro, del crecimiento de Pasto hacia el flanco occidental del Valle de Atriz, construyendo esta vía con miras a estimular la expansión de la ciudad en dicho sentido, en tal caso, no hay que olvidar que la vía Panamericana en el área urbana de Pasto, una vez terminada su construcción y durante más de 10 años, se vió rodeada en la mayor parte de su trayecto (desde el sector sur en el estadio Libertad hasta el norte en el puente de Juanoy comúnmente llamado “Chapul Te Pec”, nombre de un antiguo estadero que existió en dicho lugar), por predios en desuso y lotes de engorde que tuvieron uso a partir de la década del 80 bajo la influencia de determinados factores como las políticas nacionales y locales, públicas y privadas de urbanización y vivienda, con lo cual es evidente que en los sectores occidental y norte de Pasto, esta gran avenida se afianzó como eje vial ordenador del espacio donde se desarrollaron nuevos barrios⁶⁷ y además, esto permite confirmar que en el tradicional proyecto de ciudad su crecimiento nunca estuvo previsto en ese sentido.

Esto, a su vez, aceleró el cambio en el uso del suelo urbano, el cual modificó su tradicional modelo concéntrico, heredado de la colonia, que caracteriza al plano antiguo de la ciudad, para dar lugar a un modelo sectorial característico del crecimiento urbano, canalizado a lo largo de los ejes de transporte que parten del centro y/o se localizan en lugares que anteriormente conformaban la periferia de Pasto, como la actual área de influencia de las avenidas Panamericana, Mijitayo, Maridíaz, Estudiantes, etc.

Por otra parte, el análisis estructural identifica unidades funcionales, fisionómicas, con identidad y localización, organizadas y regidas por uno o varios sistemas, por lo tanto podemos deducir respecto a nuestra ciudad que el sistema vial, articulador, en sus sectores occidental y norte (a partir del emplazamiento de la Avenida Panamericana y de vías aledañas que conectan con los barrios adyacentes y del corredor en sí) ha originado un paisaje particular caracterizado por una amplia red vial que conecta estos sectores formando un gran corredor y a todo este con el casco antiguo a través de la proyección y expansión de antiguas calles identificadas para tal fin de manera estratégica por el sentido y la dirección de forma específica hacia un lugar determinado.

Así, tenemos la calle 12 que conforma la actual avenida Boyacá hasta el cruce de ésta con las avenidas Champagnat y Julián Bucheli en la glorieta del mismo nombre y de ésta en dirección al estadio Libertad, tomando el sentido sur por la

⁶⁶ BASTIDAS URRESTY, Julián. Historia Urbana de Pasto. Ediciones Testimonio, Bogotá, 2000. p.277.

⁶⁷ CERON SOLARTE, Benhur. Op. Cit., p.399.

salida a Ipiales; igualmente la carrera 22B o calle de Caracha, en sentido sur-occidental y tomando la antigua salida al sur por el barrio Agualongo (Foto 1); lo mismo que la carrera 26 desde la Normal, en sentido occidental y tomando la dirección a Obonuco; la calle 16 en sentido nor-occidental, tomando como referencia el emplazamiento de los hospitales San Rafael y San Pedro y en dirección a Mapachico; y por último la calle 18, en sentido nor-occidental tomando la salida al corregimiento de Jenoy. Cabe incluir la Avenida de los Estudiantes por cuanto ésta es la extensión de la Cl. 20.

El estudio citado con anterioridad plantea que “con relación a la aglomeración urbana propiamente dicha, la ocupación del suelo por la edificación es prácticamente total; sin embargo, hacia los sectores alejados de la periferia como sucede con los barrios surorientales y del occidente de la ciudad, se encuentran espacios que entran en fricción con los caracteres estrictamente ciudadanos y los primeros rasgos rurales en trance de ser absorbidos por la ciudad. Este espacio que podríamos denominar cinturón periférico, se caracteriza porque en el pueden encontrarse numerosas viviendas rurales y núcleos de población campesina, englobados en gran parte por el proceso de urbanización y crecimiento de la ciudad experimentado en los últimos años, aunque no transformados totalmente por ella”⁶⁸.

Foto 1. Carrera 22b, vía a Obonuco, sector Tamasagra y U. Antonio Nariño



Fuente: esta investigación.

⁶⁸ MORA C, Francisco. Op. Cit., p.158.

La proyección y expansión de las mencionadas calles se realizó previamente, en años anteriores a la construcción de la avenida Panamericana en el sector occidental del Valle de Atriz, esta última vía se alinea de sur a norte en una posición equidistante entre el casco antiguo de la ciudad y el emplazamiento de corregimientos cercanos como Jongovito, Obonuco y Anganoy, con lo cual se puede afirmar que la creación de la Panamericana estimuló un acelerado proceso de crecimiento en dirección occidental y norte del plano histórico de Pasto a partir de la construcción de vías perpendiculares a dicha avenida, como proyección de antiguas calles que conectan con el centro de la ciudad y tomando como referencia, además, antiguos caminos y carreteras con cuyo empalme, paulatinamente, fueron aproximando mas al perímetro urbano con el sector rural.

Con relación a este aspecto se puede comprobar que “Pasto tiene su propia área de influencia que varía en intensidad según la distancia hasta el núcleo urbano y según también las facilidades de contacto que existen. Por lo general esta influencia de la ciudad sobre su contorno rural, se percibe en la vida de la población campesina y en la estructura social, económica y política de los corregimientos y veredas más próximos a Pasto como es el caso de Catambuco, Jongovito, Obonuco, entre otros”⁶⁹.

Es evidente que la avenida Panamericana se consolidó, en corto tiempo, en un factor dinamizador del espacio tanto al interior del área urbana de la ciudad, como del sector rural con relación a algunas de las cabeceras corregimentales mencionadas ya que la implantación de las vías proyectadas desde el centro histórico de Pasto, tal como se señaló, ligada a la construcción de barrios cada vez más cerca de dichos corregimientos, son factores que han incidido en el comportamiento espacial de sus habitantes y en su modo de vida, toda vez que la facilidad de acceso permite un flujo masivo de personas de estos centros a la ciudad.

Aquí juega como factor determinante la cobertura en el servicio de transporte municipal que cubre la mayoría de corregimientos, la presencia de funciones y servicios de salud y educación de buena calidad al interior de la ciudad, este ultimo factor materializado en establecimientos educativos como el Libertad, el INEM o el ITSIM, ubicados en torno a las principales avenidas y que han atraído población proveniente de los mencionados corregimientos sin demeritar la participación de otros mas lejanos.

El área objeto de estudio, de confluencia de establecimientos educativos en el corredor occidental y norte de la ciudad de Pasto, además, se caracteriza por ser un aglutinador de barrios que se organizan en torno a las vías (Panamericana, aledañas y perpendiculares a esta) las cuales facilitan la intercomunicación, el desplazamiento y el transporte automotor.

⁶⁹ Ibid., p.158.

De este modo, se observa que el emplazamiento de la avenida Panamericana (desde mediados de los 70 y durante las siguientes tres décadas) entre las inmediaciones del estadio Libertad y la glorieta de las banderas, generó un proceso de expansión y crecimiento caracterizado primordialmente por la generación de vivienda mediante la construcción de barrios y el establecimiento de áreas residenciales de variado rango socioeconómico, concentrando grupos de población de diferente nivel de ingresos, habida cuenta de que dicho crecimiento se extendió abarcando la proximidad a antiguos barrios populares como El Obrero, San Vicente y Pandiaco, además de barrios cuyo origen se enmarca en planes de vivienda popular como ciertos sectores del barrio Agualongo, Altamira, Tamasagra y Panorámico.

Sin embargo, en su mayor parte cubre una amplia área de viviendas pertenecientes a barrios de mayor categoría social como Niza, Bachué, Sumatambo, Capusigra, El Bosque, V/Campanella, Panamericano, Palermo, La Colina, etc. con lo cual es válido afirmar que por mucho tiempo, este corredor, suroccidente, occidente y noroccidente de Pasto, además de caracterizar una gran infraestructura de vías y la confluencia de establecimientos educativos, ha destinado el uso del suelo de su espacio para el equipamiento urbano de vivienda en mayor proporción con relación al uso destinado a otras funciones y actividades salvo el uso correspondiente a infraestructura educativa, constituyendo la excepción, durante mucho tiempo, las instalaciones de la ferretería Cyrgo (contigua al barrio Bachué) y Coca-Cola (en la avenida Mijitayo), ya que solo hacia la década del 90 y con la ampliación del sector terciario en Pasto, la ventaja comparativa espacial generada por la vía Panamericana y su facilidad de acceso y movilidad, estimuló la diversificación del comercio desde la construcción del Centro Comercial Villa Vergel en 1991, posteriormente las consecionarias de Cambiautos y Toyota, además de restaurantes, la EPS-Saludcoop, recientemente la edificación y puesta en marcha del almacén Éxito mas la construcción de Unicentro en los predios adquiridos a la comunidad Jesuita, durante mucho tiempo como lote de engorde.

No obstante, un recorrido a través de toda el área permite identificarla como un área marcada por la presencia de vías (calles y avenidas), casas (barrios), establecimientos educativos (escuelas, colegios y universidades) y comercio reflejado en tiendas, supermercados, papelerías, servicios de Internet (estos dos últimos derivados de la presencia de una amplia población estudiantil), así como cafeterías, restaurantes y bares, (estos últimos generados por la influencia del corredor universitario en la calle 18, desde Maridíaz hasta Toro Bajo).

9.2.1 Los primeros establecimientos educativos de la periferia occidental y norte.

Antes de 1970, la expansión urbana de Pasto hacia el sector occidental alcanzaba el límite en el barrio Obrero, en cuya margen derecha y bordeando el río Mijitayo

se localizan desde 1940, hasta la actualidad, las instalaciones de la Escuela Normal de Occidente que luego de su fundación, en 1911, había funcionado en distintos lugares del centro de la ciudad, y en 1942 se construyen, además, las instalaciones de la Escuela Industrial “Francisco de Paula Santander”, después llamada ITSIN, contigua a la Normal.

La creación de estos dos establecimientos de educación secundaria, se sitúa en el contexto de una paulatina modernización de la ciudad, la cual, ya desde la década del treinta del siglo pasado, debía asumir los cambios de infraestructura que exigía para entonces el nuevo orden espacial y económico, enmarcado en un incipiente, insuficiente y tardío desarrollo comercial y de industria liviana, y que estimuló la transformación urbana en el plano físico de la ciudad hacia modernas instalaciones para albergar funciones cada vez más acordes a un modelo más desarrollado de vida urbana, proceso que se aceleró en Pasto bajo el incentivo de la apertura de la vía al norte que permitió a la ciudad insertarse en la dinámica nacional de mercado.

Estos dos establecimientos de educación media se emplazan, desde entonces, en terrenos que antiguamente fueron propiedad de la Congregación del Oratorio de San Felipe Neri cuyas fincas se extendían desde el templo de Jesús del Río (actual parroquia de San Felipe) en dirección occidental hacia las faldas del Galeras, abarcando Mijitayo y Obonuco⁷⁰, además, de que esta comunidad religiosa había fundado ya, hacia 1880, el colegio del mismo nombre⁷¹ que funcionó en el edificio contiguo a la iglesia y diagonal al Monasterio de la Inmaculada Concepción, hasta 1974, año en el cual fue trasladado a su actual localización en las modernas instalaciones del sector de Mijitayo, con lo cual se puede establecer que desde su fundación y hasta los años 30 dicha institución se ubicaba en el límite occidental del área urbana de Pasto, determinando, de esta manera, un factor circunstancial por la presencia de esta congregación en el emplazamiento del primer centro educativo en la periferia occidental de la ciudad, lo cual se complementó posteriormente con el origen de los dos citados colegios; esto refleja, a su vez, la tendencia a localizar infraestructura de funciones urbanas relevantes en predios distantes al centro o casco antiguo.

En este caso se trataba, ya desde entonces, de una nueva visión al interior de nuestra ciudad, en torno a la localización de la función educativa, que concebía un mejor desempeño de esta en ambientes alejados del tráfico y la congestión propios del centro, y aquel sector, en ese entonces, por sus características se ajustaba a dicha concepción, razón por la cual estos terrenos fueron destinados a la construcción de las instalaciones del centro educativo que formaría a los docentes de la ciudad y su área de influencia, la Escuela Normal de Occidente

⁷⁰ CERON SOLARTE, Benhur y RAMOS, Marco Tulio. Op. Cit., p.252.

⁷¹ NARVAEZ PORTILLA, Silvia. Evolución Urbana: San Juan de Pasto Siglo XIX. Fondo Mixto de Cultura-Nariño, colección Sol de los Pastos. Pasto, 1997. p.130.

(Foto 2), y también, la construcción, posteriormente del centro educativo destinado a educar y formar la mano de obra para las diversas labores que el naciente desarrollo de Pasto imponía a la luz de la orientación hacia la enseñanza de las manualidades, las artes y los oficios, que desde finales del siglo XIX estimulaba la creación de escuelas para tal fin, con miras a capacitar artesanos en el marco nacional y que para el caso de Pasto fue la base de la creación de la antigua Escuela de Artes y Oficios, erigida en Escuela Industrial hacia 1942 con su nueva ubicación en las instalaciones de lo que hacia 1950 se llamaría Instituto Técnico Industrial⁷², cuya función se vería estimulada, además, por la cercanía del barrio Obrero, residencia de artesanos en distintas ramas, a lo cual se debe su nombre.

Como se puede ver, se trataba de dos nuevos establecimientos educativos de enseñanza secundaria, de marcada diferencia en su misión educativa con respecto a los tradicionales colegios del centro histórico de Pasto, de reconocida influencia religiosa. Cabe señalar al respecto, en el caso de las escuelas normales, que su creación se enmarcaba en una nueva filosofía de la función educativa, a nivel nacional, tendiente a “modernizar la educación y al tiempo que establecía elementos de orientación liberal en la ciencia buscaba la popularización de la misma, constituyéndose, de esta manera, en un elemento fundamental en el proceso socio-político que vivía el país; se trataba de aterrizar de las nebulosas teológicas y los apasionados discursos para ingresar en una era pragmática, más afín con las urgencias y la mentalidad del nuevo siglo”⁷³.

Foto 2. Escuela Normal de Pasto

⁷² MUÑOS CORDERO, Lydia Inés. Desde la Escuela de Artes y Oficios: historia del ITSIM. En Revista ITSIM 75 años. Pasto, 2006. p.3-4.

⁷³ CERON SOLARTE, Benhur. Elementos para una historia del pensamiento geográfico en Colombia. Graficolor. Pasto, 1993. p.73.



Fuente: esta investigación.

Por esta razón, en función de su misión, acorde con un necesario modelo distinto de enseñanza, en Pasto estos dos colegios requerían de una infraestructura adecuada y con el suficiente espacio para su normal funcionamiento, a través de un nuevo modelo de aulas y espacio abierto en el caso de la Normal y talleres en el caso del Instituto Técnico Industrial.

La primera se dotó de unas amplias instalaciones, cuyas construcciones en forma de módulos separados, de estilo republicano, rotondas, kioscos, pabellones de belleza arquitectónica rodeados de campos verdes, jardines, monumentos tallados en piedra, canchas deportivas, piscina y granja agrícola le dan hasta hoy el aspecto de una bella ciudadela, que para entonces reflejaba un innovador y avanzado estilo en la infraestructura educativa de la ciudad, ya que para su diseño, al parecer, se tomó como referente el de las escuelas normales alemanas, conforme podemos apreciar en la foto No 2. A su vez la Escuela Industrial se dotaría de una edificación de estilo particular, que aunque no difiere en mayor grado del diseño de los antiguos planteles educativos del centro de la ciudad, no obstante, la adecuación de aulas destinadas a talleres de mecánica, ebanistería, electricidad, etc. imprimía desde ya un innovador diseño para el estilo de construcciones destinadas a los colegios de Pasto.

Por su parte, en el sector de Maridíaz, desde tiempo atrás, hacia finales de los años 20, se había localizado la Congregación de las Hermanas Franciscanas de María Inmaculada, regentadas por la Madre Caridad Brader quien, ya desde 1905, había creado el Colegio Liceo de la Merced, como se verá más adelante.

9.2.2 La moderna implantación vial de Pasto.

De este modo, el plano histórico de Pasto adquirió unas leves variantes sin modificar su fisonomía y durante algunas décadas se mantuvo este orden, ya que las innovaciones se introdujeron en la estructura interna del antiguo emplazamiento, en su tradicional plano en cuadrícula, mediante construcciones modernas de estilo republicano.

Más adelante, el emplazamiento de la avenida Panamericana colocó en una posición de mayor proximidad a dicha avenida con el barrio Obrero y las instituciones Normal e Industrial, con lo cual es válido afirmar que tanto este sector como los citados colegios, a partir de entonces, varían enormemente su localización con relación a las variantes que, a futuro próximo, se introdujeron en el área urbana de Pasto que por tal razón, y en corto tiempo, modificó sustancialmente su plano, tanto por la expansión a que conllevó, como por el nuevo estilo de construcción, de diseño de calles y de usos del suelo que tuvieron lugar con la modificación de la morfología urbana de la ciudad, cuyo crecimiento fue ocupando una zona relativamente plana dentro del Valle de Atriz al ir ascendiendo por pequeñas colinas, amoldándose, de este modo a la topografía⁷⁴.

Se trató, desde un comienzo, de aprovechar al máximo el espacio para diseñar calles amplias como la avenida Mijitayo, la calle 18 (en dirección a Toro-bajo) o la Avenida de los Estudiantes, para facilitar el transporte automotor cada vez mayor por el crecimiento de la ciudad que, a su vez, se reflejó en el creciente número de automotores conforme al número de habitantes; de hecho, estas vías fueron concebidas pensando en el crecimiento inminente de la ciudad, previsto ya desde los años cincuenta, toda vez que con ocasión del cincuentenario del departamento de Nariño, hacia 1954, se estudió la proyección de las avenidas (con excepción de la Panamericana) que más adelante se construirían y que hoy en día conforman las principales arterias viales de Pasto.

En aquel entonces, para tal fin, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) fundó en nuestra ciudad la Oficina del Plano Regulador de Pasto, la cual se encargó de estudiar las características de la ciudad y las zonas urbanizables. De este modo el Boletín Informativo del Cincuentenario (del departamento de Nariño y de la capitalidad de Pasto), por aquella época, sostenía al respecto lo siguiente: "se dio inicio al estudio de algunas avenidas que han de comunicar el centro de la ciudad con los límites de las zonas urbanizables, en no lejano porvenir; y que constituirán una red de vías arterias principales para incrementar la formación de grupos de urbanizaciones, sujetas a las distintas zonas de destinación: cívica, comercial, industrial, residencial, etc. para el porvenir de una urbe de dos a

⁷⁴ VILLARREAL M, Omar. Las ciudades intermedias: el nuevo horizonte urbano de Colombia. Ciudad de Pasto. En: Revista Debate. Fundación Cultural de Nariño. Pasto, 1994. p.41.

trescientos mil habitantes; y en una cantidad de años correspondiente a este progresivo crecimiento”⁷⁵.

Es así como se concibieron siete futuras avenidas, de las cuales, tres corresponden a nuestra área objeto de estudio, a saber, la calle 26 (actualmente extendida hacia la Avenida Mijitayo), la calle 18 o avenida Maridíaz (hasta Pandiaco) y la proyección de la Calle 20 (hacia el sector de Juanoy), lo que se conoce como la Avenida de los Estudiantes (Ver anexo A).

Se trataba de calles modernas, en una implantación innovadora, la mayoría de doble calzada, y actualmente se observa en la mayoría de estas su construcción, su diseño y trazado, tal como fue concebido, acorde al proceso de crecimiento y modernización de la ciudad de Pasto previsto en aquella época; al respecto y a manera de ejemplo, cabe anotar que se concibió desde entonces la Avenida Maridíaz proyectada en dirección a Pandiaco hacia la recta de la carretera de Occidente (vía a Sardoná), ensanchada y con el rond-point que también se conoce como Glorieta de las Banderas (Foto 3).

Con respecto a este último se dijo que “Allí se proyectará un amplio Rond-Point, con disposiciones técnicas de tránsito circular y en cuyo centro debe levantarse un monumento conmemorativo que imprima prestigio, soberbia, elegancia y nombre a ese importante lugar de concurrencia vial, punto inicial de salida para la carretera definitiva interamericana”⁷⁶, o sea, la calle 18 de Maridíaz a Toro-bajo, tal como se la conoce en la actualidad, incluida la futura intersección vial con la que posteriormente fue la Avenida Panamericana que más tarde se construyó con mayores y modernas especificaciones que ningún plan vial de Pasto había contemplado anteriormente.

⁷⁵ ERASO NAVARRETE, Rafael. Avenidas de la ciudad futura. En: Boletín Informativo del Cincuentenario. Año 1. No 1. Pasto, 11 de marzo de 1954. p.18.

⁷⁶ Íbid., p.19.

Mapa 5. Delimitación del área objeto de estudio, corredor occidental y norte

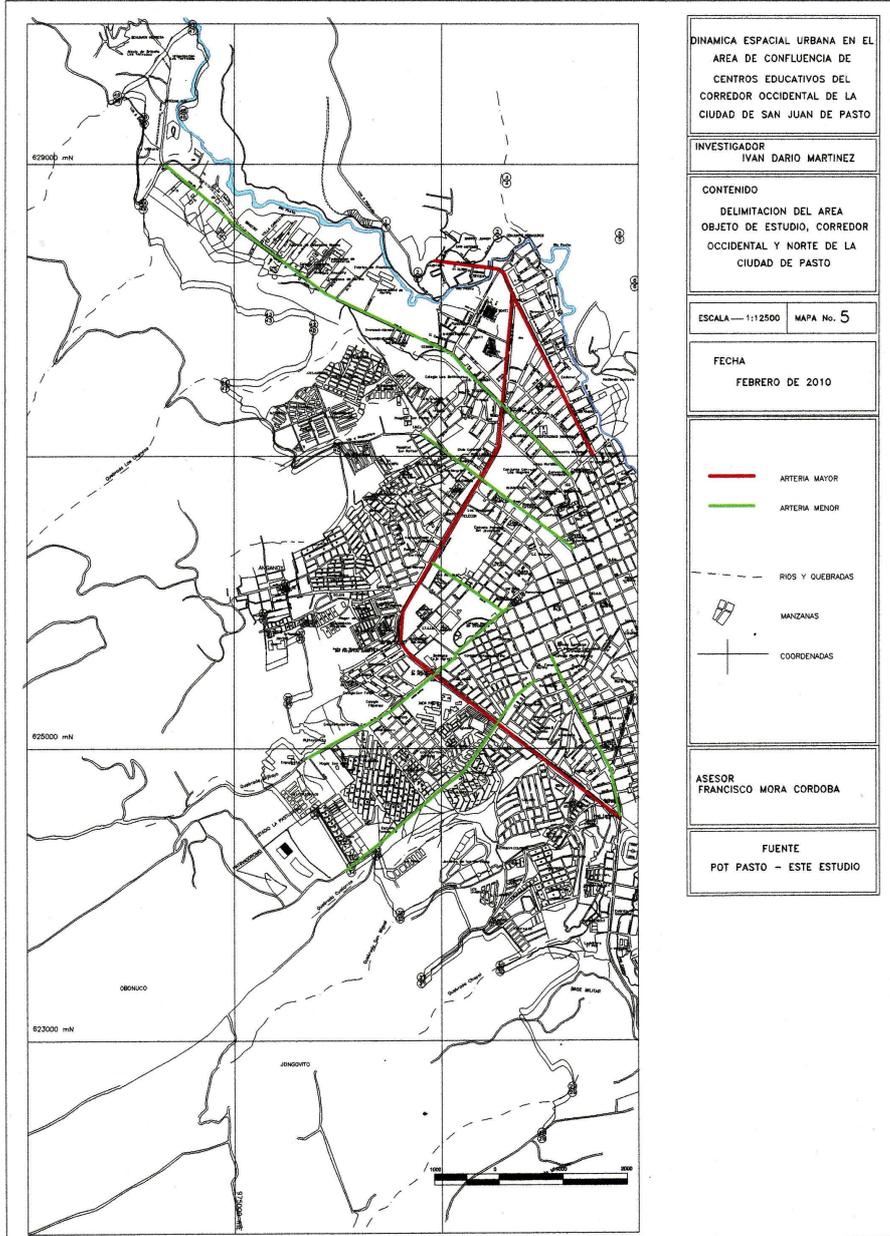


Foto 3. Avenida Maridíaz, sector de la Glorieta de las banderas



Fuente: esta investigación.

Cabe indicar, además, que la avenida Maridíaz es la prolongación de la carretera circunvalar de occidente en su entrada a la ciudad, la cual desde la década del cuarenta “había atravesado tres de las valiosas haciendas del sector de Pandiaco ubicadas al oeste de la ciudad y, por tanto, permitido la construcción de los parques Infantil y fundadores, del convento, capilla y colegio de Maridíaz, al tiempo que el Distrito de Obras Número 14 o Zona de Carreteras y el edificio de la Federación de Cafeteros se habían establecido en sus contornos”⁷⁷.

9.2.3 Los nuevos barrios.

Todo lo anterior se pensó para una ciudad que a mediados de la década del cincuenta tenía alrededor de 50 mil personas y que se proyectó, en aquel entonces, que alcanzaría una población entre 200 y 300 mil habitantes, cifra que se corroboró en 1993 con 255.266⁷⁸, población que en el transcurso de medio siglo fue poblando las zonas periféricas de la ciudad, dentro de lo cual el sector occidente y norte, con el tiempo, vió crecer el área urbana de Pasto con nuevos barrios, muchos de elevada categoría social como Bachué, La Primavera, Mariluz, Palermo, entre otros, cuyos residentes, incidieron en mayor medida en el crecimiento del parque automotor, lo cual se convirtió en un factor que, posteriormente, obligó y aceleró la implantación de vías modernas, toda vez que ya con anterioridad como señala Omar Villarreal “el ritmo de crecimiento de Pasto

⁷⁷ MORA C, Francisco. Op. Cit., p.169.

⁷⁸ DANE, 1996.

había suscitado deterioro en las edificaciones y congestión de tráfico en las vías del centro histórico ante las exigencias de los nuevos asentamientos arquitectónicos, poblacionales y el acelerado crecimiento de la cantidad de vehículos”⁷⁹.

La masiva construcción y urbanización, abarcó barrios nuevos como Tamasagra, Mijitayo, Agualongo, etc. los cuales se vieron conectados con la proyección de la calle Caracha siguiendo la antigua salida al sur, conocida hoy como “la cuesta” del barrio Agualongo, mas la proyección de la calle que se construyó a lo largo de la línea divisoria entre el barrio Obrero y la escuela Normal, sobre el río Mijitayo que se canalizó a partir del nuevo límite en la avenida Panamericana. A partir de este punto, la vía que conecta con estos barrios era dividida en sentido longitudinal por el citado río, permaneciendo de este modo y sin pavimentar hasta finales de la década del 80 cuando se pavimentó y se canalizó el río, dando origen a la actual avenida Mijitayo, una amplia vía articuladora que facilita el transporte del masivo parque automotor y el desplazamiento de una numerosa población, tanto de habitantes de la zona como de estudiantes dada la confluencia de establecimientos educativos en esta avenida (Ver anexo B).

El crecimiento de Pasto hacia el corredor occidental y norte, tomando como referente la avenida Panamericana, abarca el trayecto de esta vía desde inmediaciones del estadio Libertad, en el sur-occidente de la ciudad, hasta las inmediaciones del puente de Juanoy (Chapul te pec), al nor-occidente, en un trayecto que abarca suroccidente-occidente-noroccidente, tomando como referencia, además, la localización de determinados puntos que, a su vez, determinaron la actual estructura del área de crecimiento y expansión urbana occidental de Pasto (ver Mapa No 5). Así, tenemos que además de la proyección y empalme de las calles antiguas con los caminos y carreteras ya mencionados, el área configura su estructura de crecimiento con caminos como el de “La Piedra Pintada”, en la salida al corregimiento de Jongovito, en cuya área se suscitó una masiva urbanización con planes de vivienda de variada categoría desde el barrio Niza hasta los Fundadores, junto a la ubicación del cementerio Jardines de las Mercedes, de donde se conforma un corredor vial que abarca el barrio Caicedo hasta los barrios Bachué y Agualongo.

Así mismo, la localización de barrios como San Vicente, Colón y Anganoy, más la construcción de barrios como Panorámico, Los Rosales, etc. sumado al traslado, en 1998, del Centro Administrativo Municipal a dicho sector, estimuló recientemente la conformación del corredor vial que une a esta zona con la avenida Mijitayo.

⁷⁹ VILLARREAL M, Omar. Op. Cit., p.42.

Además de lo anterior, ya desde el pasado, la construcción de la Avenida de los Estudiantes, como ya se dijo, paralela al río Pasto, hacia la década del 50, incidió en la ampliación del perímetro urbano de la ciudad con la creación de barrios como Palermo, lo mismo que el barrio Maridíaz debido a la construcción de la avenida del mismo nombre, configurando una zona que gracias a su topografía plana y su bellos paisajes se convirtió en lugar atractivo para los sectores sociales de clase alta que se localizaron en barrios como Palermo, Las Cuadras, Versalles o Maridíaz.

Al respecto, Lidia Inés Muñoz señala que “el referente del río Pasto y el levantamiento de la Avenida de los Estudiantes en 1957, van a propiciar la urbanización acelerada del área norte de la ciudad en el lapso no mayor de una década; en ese entorno surgirán las urbanizaciones de Las Cuadras, Maridíaz, Versalles, Palermo y Pandiaco”⁸⁰.

Era el crecimiento longitudinal, de sur a norte, que primaba en la ciudad hasta la década del 60, el cual configuró un área de crecimiento hacia el norte y que más tarde empalmaría con el crecimiento en dirección occidental y nor-occidental, derivado del emplazamiento de la avenida Panamericana que en su salida de la ciudad bordea dicho sector a partir de la glorieta de las banderas y las inmediaciones de Pandiaco que, a su vez, vería un acercamiento paulatino a la ciudad a partir de la década del 50 cuando el Instituto de Crédito Territorial (ICT) compra lotes en su área con miras a crear urbanizaciones⁸¹ (Ver anexo C).

En este sentido, se puede ubicar, a partir de las décadas del 50, 60 y 70, una expansión norte, nor-occidente y occidente que paralelo al crecimiento de Pasto hacia el sur y el sur-oriente, y tomando en consideración factores inherentes a su dinámica tales como la ampliación vial, modificaron sustancialmente la fisonomía de la ciudad en cuanto a su estructura y su ordenamiento al configurar áreas urbanizables y de expansión, lo cual, a su vez, se desenvolvería sin mayores obstáculos ya que al mismo tiempo una falta de previsión e inconsistencias en la infraestructura no permitió hacer consideraciones en cuanto a riesgos ni amenazas. Cabe citar, al respecto, la desmedida construcción de barrios hacia las faldas del volcán, los desbordamientos del río Mijitayo en el sector de la Normal ya que en su canalización, el tubo destinado al nuevo sistema de alcantarillado no se ajustaba al diámetro requerido por el cauce del río, y la amenaza de hundimiento en el barrio Villa Lucía construido sobre antiguos socavones de arena.

De este modo, tenemos que el nuevo plano de Pasto se configuró unificando formas espaciales antiguas como caminos viejos y carreteras con barrios nuevos y antiguos centros poblados como Anganoy, San Vicente y Pandiaco que se

⁸⁰ MUÑOZ CORDERO, Lydia Inés. Historia de Pandiaco: 1951-2003 (IV parte). En: Manual de Historia de Pasto. Tomo VI. Academia Nariñense de Historia. Pasto, 2003. p.208.

⁸¹ Ibid., p. 211.

convirtieron en barrios que vieron disminuir su distancia en razón de una nueva implantación de vías de moderna infraestructura que agilizó el transporte y el desplazamiento, con lo cual tenemos que la expansión de la ciudad hacia el occidente y el norte abarcando el emplazamiento de antiguos centros poblados como los tres mencionados, hoy convertidos en barrios, evidencia un notable proceso de conurbación, considerando de éste modo a Pasto como una área urbana continua donde no existe una separación física entre los núcleos originarios; determinando, de esta manera, un sentido de continuidad física, de acuerdo al análisis del concepto de conurbación⁸², en donde el crecimiento del área urbana de nuestra ciudad hacia el área occidental y norte tomando como estímulo el emplazamiento de la vía Panamericana, halla una base, además, en la presencia de dichos centros, los cuales, una vez quedan insertados en la zona de crecimiento coadyuvan a la configuración del nuevo plano físico, en el diseño de vías y nuevos barrios.

Estas razones dan cuenta de la conformación de la estructura física de la zona de expansión de Pasto hacia nuestra área objeto de estudio y facilitan la comprensión de cómo en esta área se hallaron estímulos y ventajas para el emplazamiento de barrios, a la luz de nuevos planes de vivienda y edificaciones destinadas a albergar distintas funciones, principalmente la educativa, con nuevos modelos arquitectónicos y de fachadas que se reflejaron en innovadores estilos de casas, colegios, hospitales, etc. y disponibilidad de calles y vías, aprovechando para ello las condiciones del suelo y los terrenos en semipendiente que permiten apreciar calles en cuesta, lo que contrasta con el centro histórico de Pasto, pero que procuran, no obstante, mantener el trazado en cuadrícula.

⁸² Conurbación. Microsoft® Encarta® 2007.

10. CONSOLIDACION DEL SECTOR OCCIDENTAL DE LA CIUDAD DE PASTO EN EMPLAZAMIENTO DE CENTROS EDUCATIVOS

La educación forma parte de las funciones sociales y éstas, a su vez, se organizan en torno a áreas funcionales íntimamente relacionadas con la vida urbana. En la ciudad de Pasto la localización de los elementos componentes de dichas funciones (instituciones educativas, hospitalarias, administrativas, centros comerciales, etc.) exige un fácil y cómodo acceso para las personas que utilizan sus servicios, lo cual ha generado una diferenciación espacial al interior de toda su área urbana en relación con las diversas actividades, de tal manera que las de tipo político-administrativo y bancario, que de por sí exigen una fácil accesibilidad, se han localizado en el centro de la ciudad y cerca de este, en torno a la plaza mayor a diferencia de las relacionadas con la educación.

Estas últimas han generado un particular proceso urbano al interior de nuestra ciudad, por el cual el área funcional educativa, y con ella la vida estudiantil, gracias a la expansión urbana señalada, se ha localizado y dispersado alrededor de su entorno; de hecho “desde 1970 la Universidad de Nariño inició este proceso de desplazamiento hacia el sector nor-occidental de Pasto, situación que aumenta sensiblemente a otros sectores periféricos de la ciudad por parte de colegios y escuelas tanto del sector oficial como privado”⁸³, no obstante y conforme se anotó, ya desde tiempo atrás las instituciones educativas San Felipe Neri, Normal e Industrial en la antigua periferia occidental y la Congregación de las Hermanas Franciscanas ubicada en el sector de Maridíaz (antigua periferia norte), venían sentado un precedente en la localización del área funcional educativa hacia los contornos del perímetro urbano de nuestra ciudad.

Las transformaciones operadas en el área objeto de estudio, permiten identificar un proceso dinámico en su espacio urbano, ya que a partir de los cambios en el plano y en la construcción, en base a unos nuevos usos del suelo (elementos que conforman la morfología urbana), es posible establecer que ésta es una ciudad cuyo paisaje se ha estado haciendo y deshaciendo constantemente, cuan permanentes han sido los cambios suscitados en estos tres elementos.

Con base en lo anterior es posible afirmar que los procesos urbanos que se han generado en el corredor occidental, han construido la ciudad, la cual se ha hecho y rehecho permanentemente, de tal modo que éste gran sector al erigirse en el área de crecimiento que a su vez ha configurado todo un corredor definido por la avenida Panamericana, constituye un referente de esta particular dinámica.

⁸³ MORA C, Francisco. Op. Cit., p.146.

Como se ha señalado, la ciudad de Pasto ha configurado, desde la década del 70, una específica área de crecimiento en sentido occidental y tomando como estímulo la vía Panamericana, sin embargo, este proceso ha revestido una particularidad que se hace evidente en un fácil recorrido por esta vía y las calles aledañas ya mencionadas, y se trata, como también se ha anotado, de la presencia a lo largo de éstas vías articuladoras, de establecimientos de educación, de variada categoría, entre educación primaria, media y superior, que en su conjunto y a lo largo de todo el corredor occidental (de sur a norte), imprimen a esta gran zona de expansión la particularidad de ser el área, dentro de la ciudad de Pasto, que en mayor medida ha concentrado instituciones de enseñanza.

Lo anterior obedece a que la facilidad de acceso desde el centro histórico de la ciudad, la caracterización de las vías (calles y avenidas) que se ciñe a unas mejores especificaciones técnicas, más el crecimiento poblacional de Pasto a partir de la segunda mitad del siglo XX que estimuló la creación de nuevos barrios y el desarrollo de nuevas áreas de crecimiento, son, en conjunto, factores que enmarcan el emplazamiento de esta clase de instituciones, en un proceso que, paulatinamente, fue configurando una nueva área adecuada para tal fin, en virtud de variados estímulos que diferencian la localización de cada establecimiento relacionados con los factores que la llevaron a efecto y con el comportamiento espacial generado.

En este sentido, vemos que existe una desigual lógica en el ordenamiento espacial del corredor occidental a partir del emplazamiento de centros educativos, ya que anterior a la década del 70, como se ha visto, la localización de ciertos colegios como Normal, Industrial o Liceo de la Merced, no incidió en mayor medida en la transformación física del espacio urbano de Pasto, además de que el comportamiento espacial que por mucho tiempo generaron estas instituciones, pese a haberse localizado en la antigua periferia, se desarrollaba en relación al área urbana, en su conjunto, marcada por el centro antiguo.

Es sabido que el desarrollo vial, con la implantación de infraestructura de calles modernas, se constituye en factor y elemento determinante dentro del espacio urbano, para la consolidación de zonas urbanizables, lo que incide en la expansión de una ciudad y, a su vez, en el establecimiento de áreas destinadas a un determinado fin, toda vez que una vía, de por sí, conforma un auténtico dinamizador espacial, y dentro de las áreas urbanas configuran verdaderos ejes viales, ordenadores del espacio, que estimulan tanto la creación de nuevos barrios, así como el impulso a ciertas actividades que conforme es mayor el nivel de transformación urbana se han ido especializando y espacializando, materializándose dentro de las ciudades, no obstante, estas últimas son el albergue de funciones y actividades básicas, como la salud y la educación, las cuales, en una localidad en constante modernización y crecimiento, lo que hacen es amoldarse a las necesidades poblacionales conforme sea mayor el crecimiento

de los habitantes, además de adecuarse a los nuevos requerimientos que una idónea prestación del servicio requiere para su cabal desenvolvimiento.

Como se ha señalado, Pasto configuró paulatinamente un área de expansión y crecimiento, desde la década del 70, en sentido occidental y norte; dentro de éste proceso, la vía principal se erigió, desde entonces, en un elemento que agilizó el transporte automotor por el departamento, y en su trayecto por la ciudad contribuyó a descongestionar el centro histórico o casco antiguo, cuyas calles y avenidas ya no se adecuaban a las nuevas exigencias que la vida urbana imponía.

Dentro de este contexto, se creó en Pasto, en 1970, el Instituto Nacional de Educación Media-diversificada, INEM-Mariano Ospina Pérez, hoy conocido como Institución Educativa Municipal, IEM-INEM, en predios localizados en el sector de Mijitayo, junto a la vía que posteriormente dio lugar a la construcción de la carretera Panamericana y en cercanías a los colegios Industrial y Normal.

Entre tanto, en el sector de “Toro bajo”, desde finales de la década del 60 se habían construido las nuevas instalaciones de la Universidad de Nariño conforme a las necesidades de la apertura de programas académicos que exigía una adecuada infraestructura de aulas, laboratorios, etc. ubicada en la salida hacia Sandoná, en la calle 18. Esta vía, en su entrada a Pasto, bordea a ésta Universidad (Foto 4) y ya desde entonces, y por tal razón, se había convertido en un corredor estudiantil que empataba, en su entrada al casco urbano de la ciudad por el sector de Maridíaz, con el entonces Instituto Mariano y el Liceo de la Merced.

Es así como, en aquella época, tuvo lugar el inicio de la consolidación del sector occidental de la ciudad en un aglutinador de establecimientos educativos de diferente rango, toda vez que cada uno, a su vez, conformó un corredor de acceso en tanto que estos centros se emplazaron en terrenos contiguos a calles, nuevas para aquel entonces, correspondientes al proceso de modernización de Pasto, ya que se trataba básicamente de avenidas con nuevas especificaciones, acordes a los requerimientos que la demanda del creciente parque automotor de esta ciudad, imponía, para una expansión física en diferentes sentidos, en lo cual, la parte occidental y norte se vió, y se ve, favorecida.

No obstante, estas vías fueron concebidas con anterioridad pensando en el crecimiento inminente de la ciudad, previsto ya desde los años cincuenta, conforme se ha anotado, cuando el IGAC estudió la proyección de las avenidas que mas adelante se construirían y que hoy en día conforman las principales arterias viales de Pasto, de las cuales, en nuestra área de estudio se hallan cuatro, a saber, la Avenida Boyacá (en sentido sur), la Cr. 26 o Mijitayo (en sentido occidental) Maridíaz y de Los Estudiantes (en sentido nor-occidental), las cuales, posteriormente, empalmaron con la proyección, delimitación y

construcción de la Avenida Panamericana a la cual confluyen actualmente de forma perpendicular.

Foto 4. Calle 18 o Avenida Occidental en su entrada a la ciudad



Fuente: esta investigación.

La expansión hacia el nor-occidente, que dio lugar al emplazamiento de barrios de clase alta como Palermo, Morasurco, etc. estimuló, así mismo, la implantación vial señalada, toda vez que el creciente parque automotor liderado por habitantes de estos barrios, exigió una mayor y mas ágil movilidad, lo cual determinó el carácter moderno e innovador de las avenidas Maridíaz y los Estudiantes, sumado a lo cual la avenida Panamericana pasaría a ampliar, aún más, la facilidad en el transporte y el desplazamiento.

De este modo, la ciudad de Pasto consolidó una zona de particular atracción a partir de esta área de crecimiento con barrios de viviendas confortables, que posteriormente empalmó con el sector de Pandiaco, determinando en conjunto, un sector exclusivo en cuanto a la categoría social que representa con barrios como los señalados, además de La Colina y las nuevas zonas residenciales que surgirían con el tiempo a lo largo del trayecto de la vía Panamericana, otorgándole a la ciudad, tanto una eficiente movilidad como una agradable imagen en su nueva entrada por el sector nor-occidente.

Así, la ciudad de Pasto conformó una fisonomía particular, muy innovadora, en comparación con lo que el centro histórico permitía, y esta se definió por la moderna infraestructura vial, con las avenidas mencionadas (Maridíaz, Los Estudiantes, Mijitayo) y el empalme de estas con la avenida Panamericana (Ver anexo D).

Lo anterior ubica el emplazamiento de barrios de clase alta en el norte del área urbana de Pasto, como un factor determinante en su ensanchamiento físico en dirección occidental, con lo cual la ciudad desdibuja su imagen original que era marcada por el tradicional trazado histórico, para dar lugar a un acelerado crecimiento signado por nuevos elementos, a la luz de la modalidad de las ciudades latinoamericanas, conforme lo señalado por W. Harris para centros urbanos que se caracterizan por poseer zonas residenciales de altos ingresos localizadas en sus mejores tierras, la dependencia del tránsito masivo (en particular del automóvil) reflejada por dichos sectores exclusivos que a su vez generan e imponen la necesidad de una adecuación vial hacia esas zonas, y, obviamente, todo esto marcado por la presencia de un elemento natural, para el caso de Pasto, de terrenos aptos para la construcción y la infraestructura vial conforme se puede apreciar en el sector de Maridíaz y Palermo.

Todo esto permite caracterizar a la ciudad latinoamericana en general, y a la nuestra en particular, por estar sujeta a cambios estructurales bajo el estímulo de factores naturales e inducidos, bien sea por imitación de lo exterior o como respuesta a la aparición de niveles superiores de vida, a la luz de la tecnología, la modernización del comercio, la industrialización, la popularidad del automóvil particular y el perfeccionamiento de las carreteras, entre otros.

Aquí, además, es conveniente señalar que el área de influencia de la calle 18, en la proyección de la avenida Maridíaz hacia el sector de "Toro-bajo", en determinado momento se contempló como zona de implantación de industrias; de tal manera que se hace mas evidente que es el desarrollo vial con la implantación de nuevas calles y avenidas, el factor determinante en la consolidación del sector occidental y norte de Pasto en un gran corredor y específicamente, a partir de determinada época, en aglutinador de colegios y universidades bajo ciertos estímulos de carácter espacial.

Ahora bien, es preciso señalar que en dicha expansión, y como se ha indicado, al existir una particular conurbación integradora de antiguos centros poblados como Anganoy, San Vicente y Pandiaco, convertidos en barrios, estos también participan en el proceso en cuestión, al vincular a sus respectivas escuelas y colegios a la dinámica objeto de estudio.

Considerando que la extensión de un espacio urbano, para el caso valga decir de una ciudad, se ve condicionada por las limitantes de la morfología y de los elementos físicos que ésta contiene, cabe señalar San Juan de Pasto, como es evidente, se encuadra en el soporte físico de un valle cuya topografía y extensión permiten el crecimiento adecuado para una urbe relativamente extensa en

comparación con otras en todo el país, y a su vez, este es uno de los elementos estructurantes comunes a las ciudades latinoamericanas, como señala Harris⁸⁴.

Pasto, como se sabe, encaja en el modelo de ciudades colombianas y latinoamericanas que por lo general comparten patrones peculiares de densidad y tamaño y que poseen dimensiones relativamente pequeñas y altas densidades de población tal como sostiene Curtis Glick⁸⁵; el factor tamaño subyace, en este caso, a las condiciones del medio físico cordillerano, son ciudades andinas que han aprovechado el carácter relativamente extenso de valles, planicies y sabanas para emplazarse y desarrollar su plano, extendiéndose hasta donde los límites físicos lo han permitido, aprovechando para ello, aún, terrenos en pendiente, muchas veces en condiciones desfavorables para el asentamiento.

El factor densidad de población, a su vez, subyace en factores y circunstancias de carácter socioeconómico, no obstante, como sostiene el mismo autor, “los accidentes topográficos canalizan el crecimiento de las ciudades, facilitando o dificultando su flujo en determinadas direcciones”⁸⁶.

Bajo las anteriores consideraciones, se enmarca el crecimiento de San Juan de Pasto en sentido norte y occidente, y como tal, la implantación de vías se ha ceñido a estos factores y elementos configurando, en las tres últimas décadas, una nueva fisonomía urbana en donde los factores geográficos distancia y acceso, en función de la disponibilidad de redes, si bien existen, son condicionados por la extensión del marco físico del Valle de Atriz, que para el caso, por ser reducida, permite un fácil, ágil y rápido acceso y desplazamiento, más aún, si se tiene en cuenta que luego del emplazamiento de la vía Panamericana, el ensanchamiento del plano en sentido norte y occidente se desarrolló a partir de la prolongación de calles y avenidas como Caracha y Mijitayo, entre otras, conforme se ha visto, poniendo en evidencia que “las vías de comunicación terrestre, con frecuencia trazan el derrotero del crecimiento urbano”⁸⁷ que en el caso de nuestra ciudad no presenta un carácter descomunal como el de otras ciudades del país, y por esa razón, el acceso y desplazamiento hacia el área de expansión que hemos abordado, y dentro de ella, se facilita por las vías principales y las calles de barrios aledaños.

En este sentido, un recorrido en transporte vehicular por toda el área, de sur a norte, confirma lo señalado, y aún, un desplazamiento a pié, abarcando el trayecto, o gran parte de él, de la avenida Panamericana, o del centro de la ciudad hacia cualquier punto del área objeto de estudio, es factible de manera ágil,

⁸⁴ HARRIS, Walter. Op. Cit., p.265-268.

⁸⁵ GLICK, Curtis. Op. Cit., p.42.

⁸⁶ Ibid., p.48.

⁸⁷ Ibid., p.48.

permitiendo de esta manera confirmar que el factor distancia, en espacios físicos reducidos se relativiza y puede no jugar un papel preponderante.

La consolidación de la zona de confluencia de establecimientos educativos se llevó a efecto en un proceso paulatino que a lo largo de más de tres décadas dio lugar al emplazamiento de una variedad de centros de enseñanza de diferente categoría y bajo distintos factores que, como se ha señalado, determinan la localización en cada caso particular.

La historia de cada centro de educación reviste sus particularidades, dentro de lo cual está implícito el factor localización que a su vez subyace al uso del suelo urbano; aquí se conjugan, además, otros factores como la distancia y el acceso con elementos como las vías y el terreno, siendo estos factores y elementos, comunes en cada caso, pero bajo circunstancias disímiles insertas en los antecedentes locales y vinculadas con la educación.

10.1 LAS COMUNIDADES RELIGIOSAS COMO FACTOR DETERMINANTE EN LA CREACIÓN DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS

Es preciso reiterar que el emplazamiento de la ciudad de Pasto, en su plano antiguo identificado por el trazado en damero, hallaba correspondencia con su marco topográfico, que a su vez definía una pequeña urbe plana, o semiplana, resultado del proceso de expansión original y acorde a las características del medio físico del valle, que se definían por una excelente disponibilidad de suelos y agua.

Además, la localización de los diferentes elementos de la antigua estructura urbana se ceñía a lo que el plano en cuadrícula permitía de acuerdo a su extensión, no obstante, el espacio urbano siempre garantizó la ubicación de elementos y funciones básicas como la educación, sin mayores problemas, ya que ésta última recaía en las comunidades religiosas que siempre gozaron de una prerrogativa en la ocupación del suelo urbano dentro del centro histórico de las diferentes ciudades y, en nuestro caso, órdenes religiosas como los Maristas, Jesuitas, Filipenses, Capuchinos, Betlemitas, Franciscanas, entre otras, han hecho uso de grandes extensiones de terreno al interior del Valle de Atriz y del área urbana de nuestra ciudad, configurando tanto un orden como una estructura, determinada por la presencia de dichas congregaciones, dentro de lo cual la existencia de colegios ha sido, y es, una constante que establece tanto su proyección e influencia ideológica en la comunidad, la ciudad y la región, como su justificación en relación con la ocupación que ejercen en el espacio urbano.

Al respecto, es importante señalar que la ocupación del suelo urbano en la ciudad de Pasto, durante muchos años y hasta el siglo XX, estuvo a cargo de particulares y compañías religiosas como las ya mencionadas, estas últimas siempre guardaron una estrecha vinculación con el poder civil, toda vez que el clero ejerció

un gran dominio en el orden social y político de nuestra región y de Pasto en particular, lo que a su vez pone en evidencia que el espacio urbano de ésta ciudad, anteriormente, guardaba una fuerte relación con elementos y factores vinculados a una funcionalidad que se modificó en el tiempo a la par con la transformación física y la expansión urbana, no obstante, en el presente, algunas formas relacionadas con el antiguo orden espacial han sobrevivido y son las que aún le imprimen una singular fisonomía e identidad a determinados sectores del actual casco urbano de Pasto.

En este sentido, se explica la orientación del crecimiento de la ciudad tomando como referencia la ubicación de terrenos con las características mencionadas, lo que sumado al desarrollo e implantación vial se constituye en el referente de localización de establecimientos educativos ligados a la existencia de comunidades religiosas, principalmente la Filipense (desde la iglesia de S. Felipe en dirección a Mijitayo) y la de las madres Franciscanas (sector de la Avenida Maridíaz).

10.2 LOS FACTORES GEOGRÁFICOS DEL ESPACIO URBANO EN EL ÁREA DE CRECIMIENTO OCCIDENTAL Y NORTE DE PASTO

Antes de hacer el análisis de la forma en que los factores geográficos del espacio urbano, que son el emplazamiento y la posición, dentro de nuestro contexto han incidido en la dinámica expansiva que determina la localización de diversos elementos de la estructura urbana, es preciso especificar de qué manera se concretan en la ciudad de Pasto.

10.2.1 El emplazamiento.

Para efecto conviene reiterar que este concepto, conforme plantea Max Derrau, da cuenta del “asentamiento preciso del espacio construido en sus relaciones con la topografía local”⁸⁸, de tal manera que en el caso de nuestra ciudad y su zona de expansión occidental y norte es posible determinar que el emplazamiento de Pasto es ante todo su ubicación en el Valle de Atriz con suelos fértiles originados por la actividad volcánica, en una formación relativamente plana en la que se fundó la ciudad y se desplegó su centro histórico, destacándose las elevaciones que hoy podemos ver en Maridíaz, María Goretti, Santiago y el Aire Libre, además de ríos y quebradas como Pasto, Chapal, Mijitayo, etc. que cruzan el valle desde distintas direcciones y que nacen en los cerros circundantes y en el Volcán Galeras, los cuales rodean el área urbana formando las inclinaciones y laderas que en su proximidad a ésta han facilitado la expansión física operada en las últimas décadas en todas las direcciones y sentidos de la ciudad.

⁸⁸ DERRAU, Max. Geografía Humana. Editorial Vicens-Vives, Barcelona, 1980. p.413.

Esto, a su vez, en nuestra área de estudio, se ve reflejado en la forma irregular del relieve abrupto característico de las faldas volcánicas en donde existen valles fluviales que se pueden observar en sectores como La Piedra Pintada (barrios Niza, Nueva Colombia, etc.), Cyrgo (almacén localizado entre las elevaciones en que se asientan los barrios Caicedo y Bachué), Empopasto (río Mijitayo en dirección a Obonuco), Gualcaloma (Anganoy en sentido norte) y Torobajo (frente a la ciudad universitaria), los cuales, como podemos ver, han formado el soporte físico para el emplazamiento de calles, barrios, fábricas, almacenes, empresas, instituciones educativas, etc.

10.2.2 La situación.

El citado autor la define de la siguiente manera: “la situación indica la posición de la ciudad en relación con los grandes conjuntos (regiones o vías) que fijan las relaciones necesarias para la realización de sus funciones”⁸⁹; en base a esto se puede afirmar que la situación de San Juan de Pasto y su área de crecimiento occidental y norte queda definida por el acceso del Valle de Atriz a diferentes sistemas geográficos y territoriales que, en todas las direcciones y sentidos, limitan con la ciudad y el municipio que la contiene, constituyendo a Pasto en referente obligatorio para el transporte regional, interdepartamental e internacional a través de las distintas carreteras que conectan a nuestra ciudad con el resto de Nariño y de Colombia, dentro de lo cual la Avenida Panamericana juega un papel primordial para la economía, el transporte de mercancías y personas, etc.

La citada avenida es la que determina en ésta ciudad, desde su construcción y puesta en funcionamiento en la década del 70, la continuidad de su expansión física sustentada, ya con anterioridad a esa época, en la proyección de calles y autopistas que como Caracha, Mijitayo, Maridíaz, etc. cruzan la avenida de forma perpendicular en sentido occidente y norte con lo cual han permitido tanto la construcción de numerosos barrios como de edificaciones para distintas funciones destacándose la presencia de colegios, universidades, hospitales, centros comerciales, entre otros. Todo esto permite establecer que en nuestra ciudad, a partir de la expansión suscitada por ésta vía, es la situación la que determina y condiciona tanto al emplazamiento y sus variaciones como la forma del plano.

10.2.3 Los factores geográficos y su incidencia.

Una vez esclarecidos estos conceptos es posible establecer que el ensanchamiento en sentido norte y occidente del área urbana de Pasto a partir del emplazamiento de la Avenida Panamericana y, posteriormente, de barrios e infraestructura física de funciones y actividades (como la educación), permite identificar, dentro de los procesos urbanos específicos de esta ciudad, una ruptura en relación con la lógica espacial que la caracterizó durante mucho tiempo; esto

⁸⁹ Ibid., p.413.

se evidencia en el condicionamiento que el terreno ha impuesto a lo largo y ancho del corredor occidental del Valle de Atriz, y en este sentido podemos apreciar que los factores geográficos del espacio urbano, a saber, la posición (situación) y el emplazamiento, determinantes en la localización del casco antiguo, entran esta vez a determinar la localización tanto de la nueva zona de crecimiento en su totalidad, de la implantación vial ya analizada, de las áreas urbanizadas y urbanizables, así como de la ubicación de las edificaciones y locaciones que albergan diferentes funciones, en este caso la educación.

Al interior de la ciudad de Pasto y a nivel del medio físico-natural circundante dichos factores geográficos se han interrelacionado creando interdependencia en la configuración urbana, de manera que siendo el emplazamiento el soporte físico (para el caso, el Valle de Atriz), que ha facilitado la expansión física de la ciudad en distintas direcciones, se puede apreciar que en nuestro caso particular comporta varias de las características que dicho factor ha presentado en la historia de las ciudades, tales como cambiar o desplazarse, valorizarse y desarrollarse, siempre en función de otros elementos, principalmente el desarrollo vial que permite a esta ciudad interrelacionar el emplazamiento con la situación, siendo esta última “la posición de la ciudad en relación con las regiones y las vías de comunicación que fijan las relaciones necesarias para la realización de las funciones urbanas”⁹⁰ de modo que el posicionamiento de Pasto se ha visto determinado por la accesibilidad a otras regiones y sistemas territoriales, siempre en función de las vías de comunicación terrestre; esto justifica y explica la razón de ser de la localización de la vía Panamericana y, como tal, del área de crecimiento que esta vía ha generado suscitando transformaciones en el emplazamiento de la ciudad al estimular la expansión en sentido occidental, de sur a norte.

De tal manera que la posición (situación) de la ciudad de Pasto al inaugurar esta avenida, al mismo tiempo que generó transformaciones en el emplazamiento de la ciudad, reforzó la razón de ser como tipología que desde el pasado dicho factor (la posición) ha asumido, cual es el de ser una encrucijada o lugar de confluencia de varias vías de comunicación y rutas, el situarse en un eje de comunicaciones y brindar contacto a diferentes áreas geográficas, sistemas territoriales y regiones, a saber, Andina, Pacífica, Amazónica, tanto a nivel nacional como internacional.

No obstante, la nueva morfología urbana hacia el norte y occidente del Valle de Atriz, a la luz de las ventajas brindadas por la topografía, ha condicionado a los diferentes elementos y formas espaciales a similares factores geográficos de posición y emplazamiento explicando su respectiva ubicación a nivel local; como es obvio el componente vial, vital en la situación de la ciudad, es igualmente determinante al interior del perímetro urbano a nivel de barrios y establecimientos como hospitales e instituciones educativas.

⁹⁰ DOLLFUS, Olivier, 1982. Op. Cit., p.85.

La topografía facilita y condiciona la localización y los dos factores geográficos se ciñen a lo que el medio físico determina, con lo cual se tiene que el emplazamiento viene dado tanto por el suelo y el terreno que, a su vez, determinan la calidad en las condiciones estructurales de la infraestructura y de las locaciones en el caso de los establecimientos de educación; por su parte la situación la determinan las vías principales así como la forma del emplazamiento general de la ciudad en el Valle de Atriz que permite un fácil acceso tanto al centro como a diferentes puntos en distintas direcciones del perímetro urbano y del área rural circundante.

El análisis de la posición de los establecimientos educativos en el corredor occidental de la ciudad de Pasto permite observar que la implantación de vías, desde un principio, ha sido el elemento determinante en la localización de los centros, no obstante las razones particulares que explican la ubicación de cada uno, pueden diferir notablemente, lo que induce a una exploración de dichas razones mediante el conocimiento de la historia particular de cada institución; sin embargo, al margen de dicha información es posible establecer que los centros de educación de mayor relevancia (la gran mayoría), en el área objeto de estudio, se localizan en las principales vías y avenidas, de tal manera que considerando a éstas últimas de acuerdo al rango de importancia y en relación con el emplazamiento de instituciones educativas, tenemos la siguiente distribución:

1. Avenida Panamericana: esta vía, se ha tomado de sur-occidente a norte por configurar un verdadero corredor vial y estudiantil, contiene el emplazamiento de los colegios Libertad, INEM, Nuestra Señora de Las Lajas, Liceo de la Universidad de Nariño, y la VIPRI.
2. Avenida Mijitayo: esta vía, en dirección occidente-oriente se prolonga en la carrera 26, contiene el emplazamiento de los siguientes colegios, Hogar San José, Filipense, San Felipe, Antonio Nariño y Normal, además de compartir, junto a la Avenida Panamericana, el emplazamiento del colegio INEM.
3. Calle 18: esta vía, desde el trayecto conocido como Avenida Maridíaz y en dirección a Toro bajo, contiene el emplazamiento de las siguientes instituciones, Liceo La Merced, Escuela Maridíaz, Universidad Mariana, Universidad Cooperativa, Preescolar Montessori, Universidad de Nariño, Gimnasio Los Andes y las instalaciones del Seminario Mayor en donde funcionó el Colegio Seminario.

El resto de establecimientos, a lo largo del área occidental, se localizan en torno a vías aledañas, contiguas a estas tres calles principales, y se observa una fuerte dependencia con respecto a la vía principal en cada caso; unas son perpendiculares, como la Carrera 22B (Barrio Agualongo) en la que se ubican la

institución Jorge Giraldo (actualmente INEM) y la Universidad “Antonio Nariño”, otras son cercanas, ubicadas en los barrios contiguos como Las Acacias (Escuela Casa de Belén), San Vicente (Escuelas San Vicente N° 1 y 2), La Aurora (Infantil Javeriano), La Colina (Colegio Betlemitas), Zona Minera (Institución Universitaria San Martín) o Pandiaco (IEM Aurelio Arturo).

La localización en, o cerca de, las vías principales, y por ser estas vías verdaderos flujos de vehículos y personas, que desde su construcción y hasta el presente facilitan tanto el descongestionamiento del centro como un rápido acceso a los diferentes barrios y sectores de la ciudad, juega un papel primordial en la posición de cada centro de educación, además de la ubicación contigua a barrios y comunas, mas la cercanía a establecimientos comerciales de diversa índole y jerarquía.

De igual manera, el emplazamiento, que como se ha señalado da cuenta del soporte físico, el terreno, que condiciona la calidad en la infraestructura locacional que alberga a las instituciones de educación, permite identificar aspectos comunes en una gran cantidad de dichos centros, relacionadas con las características del terreno y de la edificación; aquí es posible constatar que por tratarse de nuevos referentes y diseños, estimulados por la disponibilidad de vastos terrenos, han facilitado el diseño y la creación de instalaciones amplias con moderna infraestructura, lo cual ya se había implementado desde la construcción de los colegios Normal e Industrial, en una tendencia innovadora que a la postre se le dio continuidad con la fundación del INEM.

10.3 FACTORES DE LOCALIZACIÓN DE LOS PRINCIPALES CENTROS DE EDUCACIÓN UBICADOS A LO LARGO DEL CORREDOR OCCIDENTAL DE LA CIUDAD DE PASTO

Buscando identificar las razones de la localización de los centros de educación de mayor relevancia al interior del área objeto de estudio, es pertinente hacer un análisis de estas instituciones, a fin de identificar los factores geográficos que enmarcan a cada una con miras a establecer, posteriormente, la forma en que inciden dentro del contexto urbano de Pasto a través del impacto socioespacial que generan en cuanto a movilidad, comportamiento espacial y cambios al interior de su área de influencia, entre otros.

Aquí es preciso dar cuenta de factores de índole político, religioso y, en general, de poder, relacionados con la propiedad de la tierra, que hunden sus raíces en la historia de la ciudad, en los últimos siglos y que, aún en la actualidad, permiten comprender la lógica de la organización del espacio urbano de la ciudad de Pasto; factores que han incidido y que explican la configuración de su territorio, tanto en el corredor occidental como en el área de confluencia e influencia de instituciones educativas, muchas de las cuales deben su origen a congregaciones religiosas,

que para el caso, en nuestra área de estudio, comprende la Congregación del Oratorio de San Felipe Neri, las Hermanas Franciscanas, las Hermanas Betlemitas y la Compañía de Jesús (Jesuitas).

Estas, junto a otras, se remontan en el tiempo y su existencia es inherente al predominio de la iglesia en nuestra ciudad, que como todo poder descansa sobre una base material, producto de una acumulación de bienes que históricamente determina un grupo social que se apropia de dicho acumulado, lo cual le permite dominar al conjunto social sobre la base de unos presupuestos ideológicos, en función de unos intereses particulares que se sintetizan, básicamente, en la legitimación del poder económico, generador a su vez de poder político e ideológico, de lo cual el factor religioso se constituye en un legitimador, por tratarse igualmente, de una estructura que ejerce dominio en todos los aspectos, a través de una institución como es la Iglesia Católica, que en la ciudad de Pasto y en la región, ejercieron una fuerte incidencia en los diferentes órdenes de la vida social, desde mediados del siglo XVI.

Obviamente, esto debía manifestarse en la tenencia de la tierra y de diferentes propiedades, incluso, "hacia 1946, la propiedad urbana de Pasto, según el avalúo de predios, exenta de impuesto predial, ubicaba en primer lugar al poder eclesiástico, cuya propiedad representaba el 39% frente a un 21% de la nación, 12% municipal, 6% departamental, y 1% particular. La propiedad eclesiástica representada en iglesias, conventos, casas episcopales y curales y otras viviendas, se localizaba principalmente, en la propia ciudad de Pasto, y comparada con la propiedad eclesiástica de otras capitales departamentales, ocupaba el tercer lugar después de Bogotá y Cali, de tal modo que la diócesis local durante mucho tiempo se constituyó en la mayor propietaria de predios urbanos que no pagan impuesto predial, circunstancia que la aventaja sobre las demás para lograr rentabilidad en pleno momento capitalista"⁹¹.

De acuerdo con un estudio reciente en torno a la incidencia de las comunidades religiosas en Pasto, dicha propiedad permitió a las congregaciones demarcar su propio territorio al cual se le confirió un carácter sagrado, y esa particular apropiación del espacio pareciera haber estado hecha de manera calculada, al repartirse el centro de la ciudad, de manera estratégica, por parte de las tres principales órdenes religiosas, a saber, la Compañía de Jesús, los Padres del Oratorio de San Felipe y Los Hermanos Capuchinos Menores; esto, a su vez, se identifica con una "geografía sagrada", como espacio de dinámica particular que marca y da identidad a los habitantes de un determinado espacio, generando a su

⁹¹ MUÑOZ CORDERO, Lydia. Manual de Historia de Pasto. Tomo V. p.229.

vez peculiares dinámicas simbólicas de identidad, apropiación e identificación del espacio y de las comunidades religiosas⁹².

Es así como se fue configurando la estructura urbana de Pasto, a partir de la propiedad privada de la tierra por parte de la diócesis y de congregaciones religiosas, lo mismo que de particulares, siendo el caso, en nuestra área de estudio, del sector de Maridíaz que alberga a las hermanas franciscanas y que congrega 5 establecimientos de educación en los diferentes órdenes; el sector de Mijitayo, asiento de la Congregación Filipense, al igual que predios de propiedad de las hermanas Bethleminas, en el sector de La Colina y Mijitayo, y de los Jesuitas (Compañía de Jesús) localizados en inmediaciones de San Ignacio.

De este modo, el ordenamiento del corredor occidental de la ciudad hunde sus raíces en la propiedad privada de la tierra, y en el presente, si bien eso explica en gran medida la actual distribución de predios y el uso del suelo, no obstante, otras razones se suman a la lógica de la ordenación del espacio urbano, dentro de lo cual, como se ha señalado, junto a la creación y ubicación de diferentes instituciones de educación, se destaca la implantación de vías y la construcción de vivienda mediante diversos planes, a lo largo de muchos años.

Cabe destacar que anteriormente a la implantación de vías en el área occidental y norte del Valle de Atriz, ésta fue considerada de gran atracción para diferentes fines, actividades y funciones inherentes a la ciudad, ya que la ventaja comparativa asociada al aislamiento y distanciamiento con respecto al centro de la ciudad, en un ambiente dotado de naturaleza, vegetación y agua, brindaba condiciones idóneas para un adecuado desenvolvimiento de funciones como la educación y la salud, esta última relacionada con hospitales como San Pedro, San Rafael y Perpetuo Socorro y en lo referente a la educación, como se ha indicado, las instituciones educativas pertenecientes a las congregaciones ya señaladas, más la Normal y el Industrial.

Sin embargo, la implantación de vías modernas, específicamente de la Avenida Panamericana, con la consecuente construcción de barrios, producto de la continua expansión de la ciudad, produjo la conexión de sectores que anteriormente se hallaban desconectados, generando un desplazamiento ágil entre estos, toda vez que el parque automotor ya desde entonces era creciente.

En la actualidad, el corredor occidental, delimitado para este estudio a partir del Colegio Libertad, en el sector sur de la ciudad de Pasto, hasta el norte de nuestra ciudad en los sectores de Maridíaz y Toro bajo, alberga alrededor de 30 establecimientos de educación básica y superior (en todos los niveles, ver anexo

⁹² CAICEDO T, Sandra L. Incidencia de las comunidades religiosas masculinas y la marianidad en la configuración de la identidad pastusa, una aproximación desde la sociología religiosa. Tesis de grado. Departamento de Sociología. Universidad de Nariño. Pasto, 2003. p.254.

1), sin embargo, con miras a identificar las razones de su localización y la ordenación del territorio urbano que esto genera, se ha considerado pertinente abordar las instituciones de mayor relevancia teniendo en cuenta su trayectoria, área de influencia, el tamaño y la extensión de sus instalaciones, más la población que abarca.

10.3.1 Institución Educativa Municipal “Libertad”.

Esta institución, hasta 1987 se localizaba en las instalaciones de la Comunidad Marista, junto al Colegio Champagnat; a partir de dicho año se trasladó a los terrenos contiguos al Barrio Niza, sobre la intersección de la Avenida Panamericana con la Cr. 13 y junto al lote que anteriormente ocupó un antiguo cementerio; no obstante, su ubicación actual se explica por el trabajo conjunto y la suma de voluntades que el cuerpo docente realizó a partir del año de 1983; aquí jugó un papel fundamental la ayuda de la nación mediante el gobierno de turno que, a partir de la solicitud de los mismos directivos y educadores del colegio, otorgó una ayuda económica que facilitó la adquisición del terreno; sin embargo, dicho predio fue valorado por un comité evaluador del Instituto Colombiano de Construcciones Escolares (ICCE) ya que existían dudas en torno a su favorabilidad para la construcción debido a la presencia de una antigua mina de arena, luego de la evaluación el ICCE determinó que el lote de 1 hectárea, en su mayoría, presentaba condiciones adecuadas para la edificación.

Es así como en 1987 se trasladó a este lugar que se caracteriza por ser una elevación que permite su visibilidad a una considerable distancia. Presenta una sofisticada infraestructura que se refleja en modernos bloques de aulas con corredores y patios extensos, que se ciñen a los nuevos requerimientos de la educación con espacios amplios y confortables (Foto 5). Se trata de unas instalaciones de innovadora infraestructura, de una relativa extensión, que ha permitido el funcionamiento de la institución de educación básica secundaria, cuya jornada diurna (mañana y tarde) durante muchos años fue de carácter femenino y que además posee la jornada de la noche por medio del Instituto Nocturno Libertad, en torno al cual se erigió dicho colegio desde 1958.

Foto 5. Colegio Libertad



Fuente: esta investigación.

Lo anterior permite establecer que esta institución se sitúa en un lugar estratégico de la ciudad de Pasto, en la intersección de dos vías como son la Panamericana y la Cr. 13. La primera es la Avenida principal que vincula a la ciudad con el departamento y la región, que dentro del área urbana de nuestra ciudad permite la conectividad entre los sectores sur y occidental conformando el corredor sur-occidente, motivo por el cual este colegio es incluido en el presente estudio pese a situarse por fuera del sector occidental de Pasto. La segunda vía comunica con una amplia zona de crecimiento en sentido sur, en dirección a antiguos centros poblados como Jongovito, Obonuco y Gualmatán, y que en las últimas décadas se dinamizó por la masiva urbanización reflejada en barrios como Niza, Granada, Fundadores y otros, más la puesta en funcionamiento desde 1975 del Parque Cementerio Jardines de las Mercedes; esta zona se proyecta hacia el occidente, además, mediante la vía que comunica al Cementerio con los barrios Caicedo, Agualongo y Bachué.

Por todo lo anterior, la posición de este centro educativo convierte a este sector en un referente que permite la orientación a nivel de los barrios que aquí se localizan como de la ciudad en sí, constituyendo a este sitio en un nodo cuya confluencia de vías (sendas) permite tanto al peatón como al conductor orientar su ruta, y las instalaciones del colegio, a su vez, configuran un hito como elemento singularizado del paisaje urbano, fácilmente percibido como referencia dentro de la ciudad.

10.3.2 Institución Educativa Municipal INEM-Mariano Ospina Pérez.

La Institución Educativa Municipal INEM-Mariano Ospina Pérez, tal como se ha señalado, se funda en 1970, sin embargo esto tuvo lugar en el marco del proceso de la “inmemización de la educación” que en Colombia caracterizó el período comprendido entre finales de la década del 60 y mediados de la del 70, como directriz impuesta por el Banco Mundial y el Banco Iberoamericano dentro del plan de inversiones, en el plan quinquenal 1970-1974, como componente del Proyecto Multinacional de Tecnología Educativa de la OEA que a principios de los 70 se tradujo, en nuestro país, en la estructuración de las primeras instituciones bajo este modelo que a su vez fue respaldado por el Ministerio de Educación Nacional ya que iba de la mano con los planes de desarrollo de los gobiernos del frente nacional que para aquel entonces priorizaron en programas asistencialistas dirigidos a la población pobre, mediante planes de alfabetización y diversificación de los bachilleratos con miras a adecuar la educación al mercado laboral⁹³ creando mano de obra para diferentes oficios, no hay que olvidar que durante estos años el proceso de urbanización acelerada en Colombia y en particular en Pasto, atrajo un flujo masivo de población rural que en un período de 9 años, “entre 1964 y 1973 ascendió de 82.546 a 119.339 el total de habitantes de esta ciudad”⁹⁴.

“Esto trascendió al orden nacional desde que se concibió la implementación de la enseñanza media diversificada en el plan quinquenal de 1957 que llevó al gobierno nacional a la reorganización del modelo educativo; posteriormente, en 1963, se creó el Instituto Colombiano de Construcciones Escolares (ICCE), entidad que jugó un papel determinante en este proceso que hacia 1967 se vió estimulado con la conformación de un equipo de educadores liderados por un nariñense, Luís Delfín Insuasty, quien fue el encargado de estructurar, canalizar y consolidar la filosofía, la metodología y el sistema de administración de los INEM en el país, para cuya aplicación el gobierno reunió a un grupo de docentes de diversas ciudades, siendo Pasto representada por José Artemio Mendoza, Alfredo Paz Meneses y José Neftalí Revelo, fundadores del INEM de Pasto”⁹⁵.

De este modo, “en 1969 se expidió el decreto 1962 del 20 de noviembre, en el cual se señalan los lineamientos generales de la educación media diversificada y por el cual se fundan los INEM; en nuestra ciudad se empezó a construir a comienzos del mismo año en los terrenos del sector de Mijitayo, pertenecientes anteriormente al Hospital San Pedro, al cual fueron comprados para tal fin por el gobierno departamental, a la par con la adquisición de los terrenos que el

⁹³ GARCIA QUINCENO, Wilson. La Educación en Colombia, medio siglo de imposiciones, 1950-2000. ARS Serigrafía Ediciones. Manizales, Colombia. 2000. p.31-32.

⁹⁴ CERON SOLARTE, Benhur y RAMOS, Marco Tulio. Op. Cit., p.519.

⁹⁵ CHAMORRO TERAN, Jaime. INEM 35 años construyendo el nuevo país. En: Monitor INEM. Pasto, 2005. p.12.

gobierno igualmente adquirió al sur de la ciudad, en donde funciona la granja Betania, del INEM, para practicas agropecuarias⁹⁶.

Foto 6. Interior del INEM



Fuente: esta investigación.

En su construcción, el ICCE dotó a los INEM de todo el material necesario para su funcionamiento, equipos de oficina, mobiliario, talleres, materiales didácticos que se adecuaron en los amplios espacios físicos y en las modernas aulas y laboratorios, creando de este modo una gran ciudadela con un atractivo campus educativo dotado de zonas verdes, de esparcimiento, campos deportivos, etc. (Foto 6).⁹⁷ que para el período de su fundación representó, y aun representa, la mayor innovación en cuanto a la infraestructura educativa de esta ciudad, ya que la fundamentación en valores que direcciona el que hacer de esta institución, de acuerdo a la opinión de docentes y administrativos de reconocida trayectoria a su interior, “subyace en la cualificación de la juventud dentro de una sociedad cambiante, con miras a generar el desarrollo de la misma, lo que implica que la función educativa debe adecuarse a las modernas necesidades y presupuestos que la rigen, en lo cual, dicho establecimiento siempre ha ido a la vanguardia”(fuente, esta investigación).

Esto se corrobora en la fundamentación de valores que subyacen a su filosofía y que se reafirman, actualmente, en la misión y la visión de esta institución que desde 1970 y durante cerca de cuatro décadas ha generado en nuestra ciudad

⁹⁶ Ibid., p.13.

⁹⁷ Ibid., p.13.

una identidad ligada al carácter de la educación que imparte, así como a sus enormes y modernas instalaciones, aquí juega un papel fundamental el carácter oficial de la institución, lo que ha sido una alternativa para numerosas familias de bajo nivel económico, pertenecientes a los estratos 1 y 2 de nuestra ciudad.

La presencia del INEM en la ciudad de Pasto, desde 1970, ha acompañado el proceso de expansión urbana, de hecho ha sido influido por éste ya que desde sus inicios ha visto crecer paulatinamente el área de la ciudad a sus alrededores, a través de diseños innovadores en la construcción de barrios e implantación vial, conforme se ha señalado, lo cual ha devenido en una masiva ocupación del suelo con usos destinados principalmente a vivienda, de tal manera que se ha visto modificada la funcionalidad original ligada a la ubicación de esta institución, que concebía y estimulaba su localización en predios distantes del centro de la ciudad, en un ambiente natural; esto se ha visto modificado por el crecimiento de la ciudad en sentido occidental y en especial por la construcción y puesta en funcionamiento, a mediados de los 70, de la Avenida Panamericana que, desde entonces, ha sido su principal vía de acceso.

Se puede decir que esta institución ha sido una de las protagonistas del proceso de modernización de la función educativa porque, entre otras cosas, ha generado una identidad en nuestra ciudad ligada a su existencia, a su carácter, lo que ha calado en el imaginario de la juventud de Pasto y su área de influencia desde su fundación en 1970 hasta la actualidad. Es la responsable de un movimiento masivo de población estudiantil proveniente de los diversos barrios y sectores del área urbana y sus alrededores ya que en la actualidad la moderna infraestructura de vías de acceso, tanto al sector occidental como al INEM facilitan el desplazamiento hacia este establecimiento desde diferentes distancias y direcciones, toda vez que, conforme se ha señalado, el área urbana de Pasto, en su totalidad, provista de una adecuada implantación vial en los diversos sectores que rodea a su centro histórico, permite un desplazamiento ágil tanto vehicular como peatonal.

10.3.3 La Congregación del Oratorio de San Felipe Neri.

1. El Colegio de San Felipe Neri

Su origen está ligado a la presencia de la comunidad filipense en la ciudad de Pasto; es necesario indicar que ésta se remonta en el tiempo al año de 1830 cuando el padre Francisco de la Villota y Barrera fundó la Congregación del Oratorio de San Felipe Neri, bajo la autoridad eclesiástica de Monseñor Rafael Lasso de la Vega, Obispo de Quito y la autoridad de Simón Bolívar, presidente de La Gran Colombia. Por tal razón, ésta congregación, en nuestro país, se origina en Pasto, desde donde se ha extendido dando origen a los oratorios de Ipiales y Bogotá.

Esto nos permite comprender las razones que se hunden en la historia del país, que dan cuenta de un manejo del territorio sobre intereses privados de particulares y/o compañías religiosas que a su vez siempre hicieron uso de grandes extensiones de tierra, y aunque en este caso la propiedad de tierras no fue mayor en comparación con las vastas propiedades, en todo el país, de comunidades como los Jesuitas, no obstante, considerando el territorio de Pasto con su emplazamiento y su posición en aquel entonces, a nivel local gozaron de las ventajas asociadas al suelo en una gran extensión que iniciaba en las instalaciones de la congregación, en donde se erige la parroquia, y se extendía en dirección al Volcán Galeras por el margen derecho del río Mijitayo que servía de límite a los terrenos de la hacienda del mismo nombre, antigua propiedad de Crisanto de la Villota, papá de Francisco de la Villota quien fue su heredero y la destinó para fines de retiro espiritual y de capellanía de la ermita de Jesús del Río, la cual fundó él mismo luego de ordenarse de sacerdote en la ciudad de Lima, en 1815.

De este modo “la congregación de los Filipenses, desde su fundación, se instaló, demarcó y se apropió de todo el territorio que circunda alrededor de la ermita de Jesús del Río, y el norte de ésta, el cual se convirtió en su espacio institucional sagrado”⁹⁸; cincuenta años más tarde, en 1880, es fundado el colegio por el padre Ramón María Jurado, y funciona durante mucho tiempo en las locaciones contiguas al templo de Jesús del Río, conocido en la actualidad como parroquia de San Felipe, donde aún existe el seminario filipense. Actualmente, todavía se puede constatar la existencia de predios de propiedad de esta comunidad, ubicados en el sector de Mijitayo, hasta los límites de Anganoy (Norte) y Obonuco (Sur), en los cuales existe una escuela popular de su propiedad y posiblemente fincas de retiro.

Tal como se indicó, las modernas instalaciones en donde funciona en la actualidad, se inauguraron en 1974, durante la rectoría del Padre Luís Muñoz, personaje recordado en el colegio por su entrega y compromiso con la comunidad, quien en un período de 8 años, de 1968 a 1976, regentó dicha institución y estuvo al frente de la adecuación de la nueva planta física que se emplaza en el sector de Mijitayo, por cuya avenida es el acceso, en un amplio espacio de moderna e innovadora infraestructura de pabellones y aulas modernas, patios amplios (Foto 7), además de poseer un gran teatro de cuyo servicio, en los últimos años, se ha beneficiado tanto la comunidad filipense como la ciudad de Pasto en general, ya que ha sido el escenario de presentación de artistas de talla nacional e internacional.

⁹⁸ CAICEDO T, Sandra L. Op. Cit., p.239.

Foto 7. Ciudadela del Colegio San Felipe Neri, en Mijitayo



Fuente: esta investigación.

Estas instalaciones, como se ve, se aproximan al mismo tiempo de existencia del INEM y si bien poseen sus particularidades, en el diseño, que la diferencian de ésta, no obstante, su moderna infraestructura se adecua a los fines y modernos requerimientos de la función educativa, en espacios abiertos, aulas iluminadas y aireadas junto a amplias zonas deportivas; sin embargo, esto obedece a la filosofía de la institución, que concibe una formación “desde la perspectiva católica y el carisma espiritual filipense”⁹⁹ lo cual es viable en una moderna planta física como la que el colegio posee.

Aquí es posible observar que la filosofía educativa inherente a las comunidades religiosas, rompe con su paradigma tradicional que concibe esta función en espacios cerrados, de carácter conventual; para el caso, se trató desde un principio, de brindar a los estudiantes y docentes, como dice el Padre Filipense Fabio Daniel Arturo “una planta física dotada de salones claros y aireados, canchas para toda clase de deportes, campo abierto y bellos jardines, lo cual invita al estudio y al sano esparcimiento, según la mente de nuestro Padre San Felipe Neri y la Pedagogía Oratoriana”¹⁰⁰. De este modo se hizo realidad, hasta el presente, la llamada “Ciudadela Filipense” de la cual, haciendo alusión a los principios filipenses, se dice que “es el programa escrito en granito y en concreto, de nuestro estilo”¹⁰¹.

⁹⁹ COLEGIO SAN FELIPE. Portafolio de Servicios. Pasto, 2008. p.2.

¹⁰⁰ ARTURO, Fabio Daniel. Oratorio de San Felipe Neri, memorias 1971-2000. San Juan de Pasto, noviembre de 2000. p.96-97.

¹⁰¹ Ibid., p.99.

2. El Colegio Filipense

Los Padres del Oratorio de San Felipe siempre mantuvieron el control y la propiedad de considerables extensiones de los terrenos que pertenecieron a la ascendencia del Padre de la Villota y, no obstante el prescindir, actualmente, de una buena parte de sus antiguas posesiones (destinadas hoy en día a la vivienda en urbanizaciones, al diseño y construcción de avenidas, de colegios, etc.) toda esta área es identificada por la presencia de dicha congregación que ha utilizado los terrenos de su propiedad en beneficio propio; de este modo, con su apoyo llegaron a Pasto, en 1961, las Hermanas Filipenses, quienes también se asentaron en la zona y, luego de haber estado a cargo de la sección de primaria del Colegio San Felipe durante 5 años, construyeron su propio colegio, en 1966, en lo que anteriormente fuese la finca de Mijitayo de propiedad de los Padres del Oratorio quienes cedieron a la Congregación de Religiosas Filipenses el terreno que ocupa el colegio femenino.

Para reforzar la anterior información conviene citar los apuntes del Padre Oratoriano Fabio Daniel Arturo quien señala: “Como ya es muy conocido por todos, los Padres del Oratorio, deseando tener una educación primaria en Pasto, anexa al Colegio de Bachillerato, existente desde 1880, decidieron traer a las Religiosas Filipenses, que apenas habían sido expulsadas por el régimen cubano de Castro....las dos comunidades hemos tratado de colaborar al máximo pues bebemos de la misma fuente espiritual, Cristo el maestro, y hemos sido tallados en el mismo yunque de Amor y Alegría de San Felipe Neri. Por eso el Oratorio cedió, muy generosamente a las hermanas, el terreno donde ahora se levanta el Colegio Filipense”¹⁰².

10.3.4 Industrial y Normal.

En la primera parte se ha hecho referencia al origen de estas dos instituciones, por remontarse al mismo tiempo de fundación y localización, en predios contiguos, entre Mijitayo y La Aurora, sin embargo conviene indicar que dichos colegios (al igual que la Institución Antonio Nariño, desde 1984, en Capusigra), por hallarse juntos, conforman un complejo educativo que le ha otorgado a este sector una identidad ligada a la función educativa, factor que se ve reforzado por la cercanía a otros establecimientos como los que se abordan en este estudio, lo cual determina una afluencia masiva de población estudiantil procedente del área de influencia de estos colegios, así como de diversos sectores y barrios de la ciudad de Pasto (Ver anexo E).

¹⁰² ARTURO, Fabio Daniel. Apuntes de última hora. En: Filipenses Pasto 25 años 1961-1986. Pasto, 1987. p. 21-22.

Cabe reiterar que los factores de localización de estas dos instituciones hunden sus raíces en las ventajas comparativas relacionadas con la distancia al centro de la ciudad, en el aislamiento asociado con el silencio que dicha ubicación brindaba durante los tiempos en que estos centros de educación se localizaron en ese sector.

10.3.5 La Congregación de las Hermanas Franciscanas de María Inmaculada.

Es necesario tener una visión global de esta comunidad en nuestra ciudad ya que esto nos permite, en gran medida, comprender los antecedentes de la configuración espacial de una parte del área urbana de Pasto en el siglo XX, toda vez que el sector de Maridíaz, tradicionalmente identificado con las madres franciscanas, se ha caracterizado por ser un asentamiento conventual y, además, la función educativa inherente a su filosofía franciscana, ha determinado la existencia de los establecimientos de educación, en todos los niveles que ésta congregación ha fundado y que administra.

Por lo anterior, actualmente, en Maridíaz es posible apreciar un complejo educativo constituido por cinco centros de educación, que para fines del presente estudio se han agrupado en torno a la congregación que los regenta; estos son: El Liceo de la Merced - Maridíaz, el Liceo de La Merced, primaria (estos dos establecimientos, de carácter privado, si bien forman una sola institución, se ubican de manera independiente en diferentes instalaciones, aunque en el mismo sector), el Instituto Madre Caridad Brader (de carácter oficial), la Escuela Maridíaz (de carácter oficial) y la Universidad Mariana (de carácter privado).

Es sabido que “hacia 1905, la Madre Caridad Brader, a petición de Monseñor Ezequiel Moreno Díaz fundó el Liceo de la Merced para impartir educación primaria y secundaria a población femenina de la ciudad, en donde obtenían el diploma de maestras o de comercio”¹⁰³, sin embargo, la congregación llegó de forma oficial a Pasto en 1927, proveniente de Túquerres en donde residieron por espacio de 35 años y que fue la sede de su casa madre, no obstante las razones que explican su salida de ese lugar obedecieron a temores en la población, relacionados con un contagio de tuberculosis al interior del convento, que pondría en peligro la salud de las novicias y de los mismos habitantes, además, el terremoto de 1923 había suscitado temor e inseguridad en la congregación.

Por tal motivo, “la Madre Caridad Brader, fundadora y superiora de la congregación, había gestionado la construcción de la casa madre en Pasto, con el visto bueno del Obispo de la Diócesis de Pasto y la aprobación del Papa, a la cual pasaron todas las franciscanas”¹⁰⁴.

¹⁰³ BOXLER, Carlos (padre). Los jinetes eran mujeres; madre Caridad Brader. Ingediseños, Ltda. Bogotá, septiembre de 1990. p.243.

¹⁰⁴ Ibid., p.244.

Al respecto, la Madre Celina de la Dolorosa señala “en agosto de 1927 la Madre Caridad Brader, Vicaria de la Congregación, que durante 35 años se radicó en Túquerres, recibió el permiso de la Santa Sede para trasladar la Casa Generalicia y el noviciado, de Túquerres a Pasto, ante lo cual, el Obispo, Monseñor Antonio María Pueyo de Val, luego de ser comunicado de tal permiso por la Madre Caridad, expidió el decreto No 204, otorgando las licencias del caso,”¹⁰⁵.

A su llegada a Pasto, las religiosas se hospedaron en el Liceo de la Merced, mientras se edificaba la nueva sede que se construía en un terreno descrito por la citada autora como “un arrabal, separado de la ciudad por el Río Mijitayo y denominado Maridíaz por Monseñor Pueyo, la nueva construcción se destacaba solitaria entre hermosas llanuras que formaban un conjunto bello y armónico con las crestas de la serranía andina. A cada lado se expandían ricos pastizales en donde pacían mansamente las vacadas. De aquella inmensa soledad monástica y de aquel imponderable silencio, solamente queda un desvaído recuerdo”¹⁰⁶.

La descripción anterior permite comprender las razones que motivaron la ubicación en Maridíaz, pues el área urbana de Pasto en aquel entonces, se limitaba al casco antiguo, en el centro histórico; sus alrededores si bien comprendían vastos terrenos de propiedad de particulares o de congregaciones religiosas, no obstante, conservaban la tranquilidad y el ambiente natural, ideal para el recogimiento y la vida monástica, de hecho, toda el área urbana brindaba condiciones idóneas para la vida religiosa, por cuanto la sociedad de Pasto era de marcado carácter clerical y conforme se ha indicado, el poder civil y eclesial guardaban estrecha relación a tal punto que el obispo era considerado la principal autoridad.

Lo anterior era producto de la concentración de poder, que como es sabido guarda relación con la acumulación de riqueza, y en esta ciudad, tanto la pertenencia de tierras como la ocupación del espacio, en su área urbana y rural, estaban ligadas al poder del clero, lo cual explica que la ubicación de la congregación en dicho sector se dio gracias al aval del Obispo Pueyo y si se tiene en cuenta que el nombre Maridíaz fue asignado por éste, es fácil, entonces, deducir que se trataba de terrenos de propiedad de la Diócesis, y que para el caso, según información proporcionada por la Hna. Elizabeth Guerrero (exsuperiora provincial de la comunidad), fueron vendidos a la Congregación, la cual, posteriormente, adquirió mediante compra a particulares los predios que en la actualidad ocupa la Casa Generalicia, la sección de primaria del Liceo de la Merced y la Universidad Mariana. Además, es de conocimiento que la parte antigua de la Clínica Maridíaz también perteneció a las madres franciscanas quienes la vendieron al Instituto de Seguros Sociales.

¹⁰⁵ DE LA DOLOROSA (FMI), Sor Celina. La Madre Caridad. Pasto, marzo de 1970. p.136.

¹⁰⁶ Ibid., p.145.

Inicialmente ocuparon los predios correspondientes a la parte sur del terreno en donde existió el convento y la capilla y se dice, además, que los alrededores de esta construcción eran pantanosos, razón por la cual la Madre Caridad ordenó la siembra inmediata de eucaliptos para desecar el terreno, e hizo cavar aljibes para canalizar y aprovechar el agua; en la construcción del edificio, en Maridíaz, fue de vital ayuda el Padre Rvdo. Hugo Ranser, “quien además de ejercer la capellanía, bajo la dependencia del obispo, se había encargado de dirigir la construcción del edificio”¹⁰⁷, de hecho, fue él mismo quien estuvo al frente de la dirección arquitectónica del Santuario Eucarístico Maridíaz, inaugurado en 1930¹⁰⁸.

1. El Liceo de la Merced

De este modo, es posible identificar el carácter conventual y el aire monástico, que pese al crecimiento de la ciudad en torno a este sector, aun lo caracteriza, gracias a los extensos muros de encierro que, en la actualidad, albergan tanto a la Congregación como a las instituciones de educación básica que le corresponden (Foto 8).

Aquí sobresale el Liceo de la Merced-Maridíaz, colegio femenino de carácter privado cuyo origen, conforme se anotó, data del año 1905, año en el cual la Madre Caridad Brader fundó este establecimiento que durante mucho tiempo funcionó en las instalaciones ubicadas frente a la Catedral de Pasto (actualmente Pasaje El Liceo), de donde se trasladó la sección de bachillerato al sector de Maridíaz, junto al Santuario Eucarístico, en donde aún funciona.

La sede centro continuó albergando la sección de primaria hasta finalizar la década del 80 en que se traslada a Maridíaz y funciona desde entonces en una bella ciudadela, construida para tal fin según las modernas especificaciones técnicas para la educación, que demandan espacios abiertos y dotados de ambiente natural, aulas iluminadas y zonas de esparcimiento, factor que la diferencia de algún modo de la sección de bachillerato, por cuanto esta última funciona en unas locaciones amplias pero cerradas, aquí es posible observar el contraste que presentan las dos secciones (primaria y bachillerato) en cuanto a sus instalaciones y este aspecto es fundamental ya que le imprime a este sector una particular imagen ligada a la función educativa de esta congregación como podemos apreciar en la foto 8.

La fisonomía del Liceo de la Merced-primaria, permite deducir que en el tiempo de traslado de este a Maridíaz y para fines de adecuar sus instalaciones, la congregación tuvo una visión innovadora en cuanto a su diseño que marca un contraste con la sección de bachillerato, toda vez que esta última se trasladó a

¹⁰⁷ Ibid., p.147.

¹⁰⁸ Ibid., p.166.

este sector en el año de 1946 luego de haberse construido sus instalaciones durante los años anteriores, siguiendo los viejos lineamientos que para educación poseía la Congregación con una visión de internado.

Foto 8. Secciones de primaria y bachillerato.



Fuente: esta investigación.

Sin embargo, la sección de bachillerato, posee una infraestructura amplia, en un enorme edificio de patios y aulas confortables; es posible apreciar el constante mantenimiento que la Congregación le ha hecho, adecuando la vieja construcción a las necesidades actuales, lo que permite que el estilo conventual de este colegio se adapte a la vida moderna y a los nuevos, y también modernos, requerimientos educativos ligados, igualmente, a las expectativas y necesidades de las nuevas generaciones, toda vez que este Colegio atrae un masivo flujo de población estudiantil (femenina) procedente de sectores sociales de los estratos medio y alto de nuestra ciudad, dentro de los cuales, si bien es cierto que aún prima un interés por confiar la educación de sus hijos en manos de religiosos(as), no obstante, el interés en materia de educación no se desliga de las demandas de excelencia y calidad; esto último se da en función de una capacidad adquisitiva favorable.

2. La Universidad Mariana

Esta se creó bajo el acuerdo de Cooperación Técnica y Científica entre la Confederación Suiza y la República de Colombia, constituido en 1967, que dio viabilidad a la fundación del Instituto Mariano, el cual empezó a funcionar en 1968 con la carrera intermedia de estudios sociales y familiares; nació de la petición

que en 1964 hicieron un grupo de exalumnas franciscanas, a las Madres de la Congregación, para la creación de una Universidad, carácter que adquirió en 1983 cuando el Ministerio de Educación Nacional mediante la resolución N° 1362 del 3 de febrero, reconoce al Instituto Mariano como Universidad¹⁰⁹.

No obstante, su creación se enmarca en un contexto de profundos cambios en la mentalidad de la sociedad pastusa, puesto que la década del 60, a nivel nacional (y mundial) se caracterizó por ser una época en la que el pensamiento político-revolucionario de izquierda identificaba a amplios sectores de la sociedad en las clases populares, medias y un sector de la intelectualidad burguesa, lo cual se manifestó en el ámbito universitario oficial, incluso en el privado, reflejándose en el discurso tanto político como académico; esto, obviamente, repercutió en nuestra ciudad, ya que la Universidad de Nariño se convirtió en el caldo de cultivo de aquellas tendencias que pusieron en jaque la calma y la monotonía de los pastusos que tradicionalmente estuvieron alineados por el conservatismo y la religiosidad.

Lo anterior, puso en entredicho las doctrinas de la Iglesia Católica, sobre todo en las generaciones jóvenes de aquel tiempo y, como tal, ésta vió en peligro la estabilidad y la continuidad del espíritu religioso característico de esta ciudad durante siglos, ya que la Universidad de Nariño era, hasta entonces, la única institución de educación superior que había en Pasto y el departamento, y la reciente apertura de facultades abrió la posibilidad de ingreso a un gran número de jóvenes.

Como tal, la concepción religiosa de la educación superior, abandonada por esta Universidad, fue copada por el Instituto Mariano, de la Hermanas Franciscanas quienes pasaron a liderar, en nuestra ciudad, el papel de la religión en la enseñanza superior, toda vez que este instituto se financió, inicialmente, únicamente para estudios en ciencias sociales y familiares con una carrera intermedia, del mismo nombre, que reflejaba la necesidad de formar profesionales con una ideología católica-mariana anti izquierdista; el hecho de enfocarse en los estudios familiares expresa la identidad con los valores católicos tradicionales que pasaron a convertirse en el referente académico de la nueva institución, la cual, de manera diferente a la Universidad de Nariño (que siempre se enfocó tanto en ciencias sociales como exactas para solventar las necesidades de desarrollo material en la región), sólo le dio prioridad a las ciencias sociales buscando fortalecer y reforzar los valores del sujeto católico mariano nariñense.

Esta institución se emplaza desde sus orígenes en los predios de propiedad de las Hermanas Franciscanas, quienes, de esta manera, consolidaron un complejo educativo conformado, ya desde antes, por el Liceo de la Merced, destinado a

¹⁰⁹ UNIVERSIDAD MARIANA. Plan quinquenal de desarrollo 1984-1988. Oficina de Planeación UNIMAR. Pasto, 1984. p.1.

impartir educación en los diferentes niveles a población infantil y joven, que durante los orígenes del Instituto Mariano era únicamente femenina, reflejo de la mentalidad tradicional conservadora que aun identifica la visión de las congregaciones religiosas en cuanto a la educación, que, sin embargo ubicó en desventaja a esta congregación con su centro de educación superior privado frente a la universidad pública departamental, toda vez que en esta última, desde hacía mucho tiempo, la población estudiantil mixta era (y es) superior en número, además de que su trayectoria y experiencia en investigación y formación científica y profesional, desde tiempo atrás había relegado a un segundo plano, en el papel educativo, a las diversas órdenes religiosas asentadas en Pasto.

Foto 9. La ciudad universitaria



Fuente: esta investigación.

Esta situación, con el transcurrir del tiempo, obligó a la Universidad Mariana a hacer apertura de programas, a abrir las puertas, prontamente, a la población estudiantil masculina y a ampliar las opciones de ingreso a sectores sociales de Pasto con menores posibilidades de acceso a la educación superior, principalmente por la excesiva demanda de cupos en la Universidad de Nariño y, además, porque gracias a la apertura de programas académicos ajustados a las nuevas necesidades del país y la región que se ha efectuado en esta última, la Universidad Mariana se ha visto precisada, del mismo modo, a extender la oferta académica con carreras igualmente competitivas en el mercado laboral.

Lo anterior ha tenido lugar, pese a que implica una auténtica formación científica, de la cual esta Universidad ha hecho gala gracias a la vinculación de docentes y profesionales egresados de universidades como la de Nariño o vinculados con

ésta, además de la actualización en tecnología al servicio tanto de la educación que imparte como de su funcionamiento, no obstante, la fundamentación en valores, que enmarca su filosofía, nunca ha ido desligada de los valores cristianos y de las cualidades y virtudes marianas, lo cual se refuerza en sus programas de estudios y en su campus universitario ya que las instalaciones locativas exhiben imágenes marianas en lugares estratégicos que ratifican e intensifican su culto (Foto 9).

Esto pone de manifiesto, como en el caso de la ciudadela filipense, que la visión religiosa de la educación, tanto básica como superior, no niega la posibilidad de acceder y disfrutar de un ambiente educativo confortable y acorde a las modernas necesidades que el desarrollo de esta función demanda, en locaciones amplias, de espacios abiertos, con aulas iluminadas y aireadas; en efecto, la infraestructura educativa de la Universidad Mariana en lo referente a edificios, jardines, pabellones de aulas, oficinas, biblioteca, etc. reviste un estilo arquitectónico moderno desplegado a lo largo y ancho del campus, dentro del cual se conjuga armónicamente con el carácter religioso que le imprimen los monumentos e imágenes de vírgenes, santos y oraciones inscritas en los muros de sus edificios que llevan nombres religiosos y en los cuales existen oratorios.

10.3.6 La Comunidad de Las Madres Bethleminas.

1. Colegio del Sagrado Corazón de Jesús

Esta congregación regenta el Colegio del Sagrado Corazón de Jesús, situado en el barrio La Colina, al nor occidente, y el Hogar San José, en el sector de Mijitayo, al occidente del área urbana de la ciudad de Pasto; sin embargo, en su larga historia dentro de nuestra ciudad, que se remonta a 1885, el uso del suelo urbano que ha hecho esta comunidad se diferencia de las demás dado que sus propiedades han variado en cuanto a predios y domicilios, caracterizándose durante mucho tiempo por asentarse al interior del casco antiguo nuestra ciudad.

De este modo se sabe que a su llegada contaron con amplia aceptación por parte de la sociedad pastusa, la cual, en cabeza del Obispo de la Diócesis local de aquel entonces, Monseñor Ignacio León Velasco, y de personas adineradas con gran influencia política en la ciudad, facilitó la adquisición de terrenos y casas para esta congregación cuya intención fue, desde un comienzo, la de impartir educación a la población femenina de Pasto.

Por lo anterior es, igualmente, de conocimiento por los relatos de historiadores locales, que esta comunidad se asentó en la zona de influencia del Templo de San Sebastián (La Panadería) y en otras partes del centro histórico, siendo recordado, aún, el viejo caserón que hasta mediados de la década del 80 albergó al Asilo San José localizado cerca del Puente Pueyo, en donde actualmente existe

el Comfamiliar de la Avenida Colombia; así mismo, el Colegio Sagrado Corazón de Jesús que durante varias décadas funcionó en la esquina de la Cl. 18 con Cr. 26, donde actualmente funciona el “Almacén Éxito” (antiguo Ley).

Es al finalizar la década del 50, en el siglo XX, cuando al interior de la Congregación surge la intención de cambiar la ubicación del colegio teniendo como prioridad la localización en predios distantes del centro histórico de la ciudad; quizá las razones se hayan debido a que el progresivo cambio de una ciudad cada vez mas moderna, con un creciente número de habitantes, de vehículos y de establecimientos de carácter comercial, ya no permitían un adecuado funcionamiento para una congregación en el centro, toda vez que desde tiempo atrás se tenía el referente de la localización de otras congregaciones en la periferia de Pasto.

Foto 10. Colegio Betlemitas, barrio la Colina



Fuente: esta investigación.

El hecho es que a partir de este tiempo, como lo relata Soledad Hernández “con de la celebración de las Bodas de Diamante en 1960 hubo un fuerte despertar de interés por el Colegio de parte de las exalumnas y padres de familia, el tema central era el del nuevo colegio, proyecto largamente acariciado”¹¹⁰, de modo que se dio paso a la compra de terrenos, inicialmente uno en el barrio Obrero, el cual no gustó debido al carácter del barrio y su localización, motivo por el cual no fue aprobado aunque quedó como propiedad de la comunidad bethlemita que en

¹¹⁰ HERNANDEZ, Soledad. Levantaron sus tiendas en Colombia. Apuntes para una futura historia de la Provincia del Sagrado Corazón de Jesús. Panamá, 1987. p.434.

cabeza de su Superiora Provincial de entonces, la Madre Sofía, adquirió un préstamo al Banco Central Hipotecario y adquirió un lote en Pandiaco, en un sitio llamado tradicionalmente “El Cuyero” al cual se acostumbraba a hacer paseos dominicales; no obstante el lugar tampoco gustó por ser húmedo.

El terreno que hoy ocupan el Colegio y la Congregación fue ofrecido en venta, en el mismo año, 1960, por el Alcalde de la Ciudad de Pasto en aquel entonces, y pese a haber contraído una deuda bancaria y no disponer de suficientes recursos económicos, se adelantó la construcción, para lo cual, se dio en venta las propiedades adquiridas en el centro, en el barrio Obrero y en Pandiaco, así mismo se efectuó la venta de lotes para urbanizar y, de este modo, nacieron barrios como La Colina, El Dorado y Pío XII, en parte del terreno adquirido para la construcción, la cual se inauguró en 1964, año en el cual el Colegio del Sagrado Corazón de Jesús se trasladó a sus nuevas y actuales instalaciones en un campus educativo amplio que permite conjugar la armonía del carácter conventual con la vida moderna tanto en la educación como en el entorno que la rodea, toda vez que está rodeada de barrios modernos, como los mencionados, pertenecientes a familias de clase media y alta (Foto 10).

2. Hogar San José

Igualmente el Hogar San José tiene hoy en día una nueva localización, en el sector de Mijitayo, en plena área de influencia de los filipenses; luego de haber transcurrido 100 años en el sector de la actual Avenida Colombia, se trasladó a este terreno que la congregación adquirió en compra, el cual gustó por su extensión, lejanía del centro y de las vías congestionadas y cercanía a barrios de clase trabajadora como Tamasagra, Obrero, etc.

Inicialmente pensaron construir en el sector de La Colina, junto al colegio, pero dado el carácter del Hogar, que es la proyección de la obra de las madres betlhemitas hacia la población de escasos recursos, esta ubicación no se adecuaba al medio de las alumnas ni a la proyección de trabajo pastoral que si ofrecen los barrios de extracción popular, condiciones que encontraron en la nueva localización.

Lo anterior lo afirma Soledad Hernández al hacer una descripción de la nueva localización y del carácter del hogar: “tenía una extensión de 2 hectáreas, buen servicio de luz, abundante agua, un vecindario de clase obrera propicio para un trabajo pastoral; se deseaba hacer algo agradable, funcional y que se adaptara a la nueva concepción que se tenía sobre lo que es o debe ser un hogar; por esta razón se construyeron seis casas independientes, dentro de un mismo estilo, cada una con los servicios indispensables para una familia y con una hermana al frente para llenar no solo una función sino para ser, en la medida de lo posible, madre y orientadora de un grupo de niñas de diferentes edades, ya que en cada casa hay

un dormitorio para las alumnas mayores, otro para las menores, sala de encuentros, cocina, lavandería, etc.”¹¹¹.

Como se puede apreciar, se trata de una visión particular de la función educativa, que desde la beneficencia han tenido las congregaciones religiosas para con la población desamparada, y en este caso, la comunidad bethlemita lo ha hecho a través del Hogar San José, que ya desde 1887 nació como un hogar para niñas huérfanas, papel que aún desempeña con población de escasos recursos, para lo cual la nueva localización se adecua a las necesidades en materia de infraestructura educativa y permite que la institución gane en funcionalidad.

10.3.7 La Universidad Cooperativa.

Foto 11. Sede principal en Toro bajo



Fuente: esta investigación.

Esta Universidad privada es de carácter nacional y hunde sus raíces en el incursionamiento del sector cooperativo en la educación mediante formación de líderes en cooperativismo, desde la década del 50; sin embargo, su extensión a diferentes regiones del país estimuló la ampliación de la oferta académica a distintos programas de pregrado; gracias a esto hacia 1993, por solicitud de ciertos sectores sociales y académicos de Nariño efectuó una visita a la ciudad de Pasto el rector nacional de esta Universidad y de este modo se cristalizó el Acta de fundación de la Unidad Descentralizada Pasto de la Universidad Cooperativa de Colombia.

¹¹¹ Ibid., p.445.

Esta institución, al llegar a nuestra ciudad se encargó de llenar los vacíos académicos que a nivel de educación superior, en pregrado, tenía el departamento de Nariño, y por tal razón enfocó su atención en una oferta académica innovadora y de amplia demanda; es así como se constituyó en la primera Universidad de nuestra región en ofrecer las carreras de Medicina y Odontología, contribuyendo de este modo, en cierto grado (debido a los altos costos de la matrícula) a retener en la ciudad a un sector de la población estudiantil que emigraba a otras ciudades con miras de estudiar estas carreras.

Se sitúa en el sector de Toro bajo, en pleno corredor universitario conformado por la Calle 18, con vecindades del barrio Pandiaco y el Centro de Habilitación del Niño (CEHANI), cerca de la Universidad de Nariño (Foto 11); se emplaza en terrenos de propiedad de Hernando Suárez Burgos, reconocido dirigente político y empresario de la región, algunas de cuyas empresas y negocios se ubican en predios colindantes con esta universidad; este personaje fue el abanderado del proceso que condujo a la extensión de la Universidad Cooperativa de Colombia a nuestra ciudad y, como tal, esto explica su localización en este sector; es así como limita con la sede del “Diario del Sur”, periódico de propiedad del citado empresario quien en otro tiempo tenía, en dichos predios, la empresa “Metálicas Modernas”.

10.3.8 El Seminario Conciliar.

La razón de incluir esta institución en el presente trabajo radica, además de su localización al interior de nuestra área objeto de estudio, en su funcionalidad, la cual ha variado conforme el pasar de los años ha modificado su papel al interior de nuestra sociedad y, como tal, su identidad.

Tal como se indicó, la propiedad eclesiástica del suelo urbano, anteriormente gozaba de privilegios al interior de las ciudades y, como tal, la ciudad de Pasto se caracterizó por el predominio de bienes en casas, terrenos, templos, etc. de poder tanto de la Diócesis como de las distintas congregaciones, siendo vital para su adquisición la colaboración de particulares y del mismo gobierno local.

La sociedad de Pasto, en tiempos anteriores, tuvo un marcado carácter religioso y conservador, con una fuerte clase dirigente tradicionalista y ligada al poder de la Iglesia Católica a nivel local, por lo tanto es comprensible que las familias pudientes hayan confiado la educación de sus hijos en manos de las distintas congregaciones religiosas que cumplían (y cumplen) un papel educativo con formación en principios católicos.

Por todo esto, la estructura urbana de la ciudad de Pasto, hasta entrado el siglo XX, reflejaba el carácter de la sociedad que la habitaba y, por tanto, su centro histórico concentraba el poder civil y eclesiástico, este último con enormes

privilegios en cuanto a propiedades, tal como se ha señalado para otras congregaciones, de lo cual son un fiel reflejo, en la actualidad, los numerosos templos imponentes que sobresalen en la reducida área urbana de nuestra ciudad.

Esta identidad de Pasto como ciudad católica y tradicionalista reflejada en su estructura urbana, se manifestó, en la localización privilegiada del Seminario Mayor de la Diócesis de Pasto que durante mucho tiempo funcionó en el edificio que existió en el terreno que actualmente ocupa el Centro Comercial Sebastián de Belalcázar, junto a la Plaza Mayor.

Foto 12. Seminario Conciliar de los Sagrados Corazones



Fuente: esta investigación.

Esta institución, desde su fundación en 1862, tenía (y tiene) como función la formación de los sacerdotes de la Diócesis, a la cual pertenece y que en medio de algunos periodos de cierre en los primeros años, la confió a distintas congregaciones sacerdotales que la han conducido, las cuales, en orden cronológico, han sido: los padres diocesanos (de la misma Diócesis de Pasto) de 1862 a 1870; los Padres Filipenses, de 1870 a 1873; los Padres Vicentinos (Lazaristas), quienes la recibieron de parte del Obispo Manuel Canuto Restrepo y la dirigieron entre 1873 y 1877 cuando fueron expulsados; la Compañía de Jesús (Jesuitas), a la cual fue confiada la dirección del Seminario luego de un periodo de cierre, quienes lo regentaron por 40 años, entre 1884 y 1925, luego se hizo cargo la Diócesis durante 11 años para ser confiado, desde 1936 hasta la actualidad a cargo de la Congregación de Jesús y María, de los Padres Eudistas, quienes

sugirieron a la Diócesis el nombre actual de la institución como Seminario Mayor de los Sagrados Corazones¹¹².

Apelando a la información suministrada por el actual rector, se puede afirmar que el traslado a las nuevas y actuales instalaciones, en Toro-bajo, data de la década del 60, aquí pudo haber incidido la transformación de la ciudad a nivel físico y social ya que es obvio que el papel jugado por la formación científica a cargo de la Universidad de Nariño, el cambio de mentalidad y de valores en las nuevas generaciones de jóvenes cada vez menos interesados en vincular su vida con la religión, mas la modernización operada en la ciudad por estos y otros factores como el comercio y la tecnología reflejados en la implantación de vías modernas y el creciente uso de automóviles, son factores que, en conjunto, transformaron la ciudad a nivel de su estructura urbana mediante distintos usos del suelo acordes a unos nuevos valores que, en todo caso, fueron el reflejo de una sociedad cada vez menos clerical y mas moderna.

Esto desplazó a ciertas funciones que venían ligadas a la tradicional identidad urbana en una ciudad cada vez más llena de comercio, de habitantes y, por ende, congestionada, lo que ya no brindaba condiciones idóneas para la vida religiosa y conventual en un centro histórico que veía disminuir su tranquilidad mediante el ruido y la congestión; de ese modo, también los sectores sociales de clase alta que históricamente habían ocupado viviendas entorno al centro se habían trasladando a nuevos sectores como Centenario, Las Cuadras, etc. y posteriormente al sector de Maridíaz y de la Avenida los Estudiantes.

Lo anterior da cuenta de fuerzas centrífugas que ejercen movilidad de los usos del suelo urbano que experimentan cambios constantes proporcionales a los cambios operados, a su vez, en las funciones y actividades ligadas al espacio urbano, muchas de las cuales son desplazadas del centro a la periferia de la ciudad (centrífugo = que aleja del centro), o sustituidas, ya que las formas espaciales, ligadas a determinados usos, “desde su origen nacen en el marco de un ordenamiento racional y dotadas de funciones que deben cumplir, algunas perduran en el tiempo a las formaciones sociales que las crearon y por tanto sus funciones desaparecen”¹¹³, en nuestro caso, esto explica que muchas de esas formas reflejadas en otro tiempo en edificios que albergaban conventos o colegios antiguos, hoy han desaparecido y han dado lugar a funciones y actividades comerciales, tal es el caso del Centro Comercial Sebastián de Belalcázar cuyo edificio se emplaza en el predio en el que antiguamente se asentaba el Seminario Mayor.

¹¹² AGREDA, Vicente (Pbro.). Comienzo y vicisitudes de nuestro Seminario Diocesano. En: Proyección. Año XV, No 41, feb-dic 2005. p.15-16.

¹¹³ CERON SOLARTE, Benhur, 1993. Op. Cit., p.121.

Este último brindaba, igualmente, educación secundaria mediante el Colegio Seminario (Seminario Menor) cuya existencia se basaba y justificaba en la formación de bachilleres con vocación sacerdotal, no obstante, al transformarse el imaginario de la juventud en Pasto debido a factores ya señalados operados al interior de nuestra ciudad y la sociedad que en ella habita, se modificó sustancialmente la perspectiva académica y vocacional de las nuevas generaciones, lo que a su vez repercutió en la población estudiantil de dicho colegio, el cual, debido a esto perdió la misión que la Diócesis le encargaba, y esta última optó por cerrarlo, dejando de existir a mediados de la década del 90, y limitándose únicamente a la formación sacerdotal de una población cada vez mas rural y en menor cantidad, de hecho sus enormes y modernas instalaciones, en un edificio grande y bien dotado que anteriormente alojaban a una gran población estudiantil de bachillerato, hoy en día se hayan prácticamente vacías (Foto 12), siendo el albergue de una escasa población conformada por 50 seminaristas, internos, procedentes del campo y de distintos municipios de Nariño.

10.3.9 La Universidad de Nariño.

Para fines del presente estudio se aborda a esta institución en las sedes de la Avenida Panamericana (VIPRI y Liceo de Bachillerato) y la sede Toro-bajo en donde se ubica la Ciudad Universitaria; como podemos comprobar, el principal centro de educación superior del departamento posee instalaciones en dos sectores de nuestra área objeto de estudio constituyéndose en uno de los mayores referentes del desplazamiento al interior del perímetro urbano de Pasto y, como tal, en un canalizador de la movilidad espacial (peatonal y vehicular) hacia el corredor occidental y norte.

1. Sede Toro-bajo

El origen y funcionamiento de la Universidad de Nariño, durante mas de 50 años, estuvo ligado exclusivamente a la sede centro, no obstante la ampliación de la oferta académica, con la creación de facultades y programas como educación y agronomía, trajo consigo la necesidad de una adecuada infraestructura física mediante aulas, laboratorios, biblioteca, oficinas y demás lo cual implicaba, entre otras cosas, trascender de dicha sede con miras a la creación de una ciudad universitaria desligada del centro de la ciudad de Pasto que brindara un espacio apto para el ejercicio de la labor académica y científica, en este aspecto existe semejanza con otras instituciones de educación ya estudiadas, en el propósito de buscar la periferia de la ciudad como lugar de localización de la función educativa.

En un documento publicado por esta institución, en 1965, con ocasión de haber celebrado su 60 aniversario en el año anterior, se establecía que en aquel entonces la universidad proyectaba la creación de una nueva sede ya que su infraestructura física estaba localizada en el centro de Pasto, dicho documento

daba cuenta de la propiedad en bienes de la institución para aquel tiempo y señalaba “la universidad posee un patrimonio estimado en quince millones de pesos y proyecta construir pronto su ciudad en los alrededores, en veinte hectáreas pintorescas, que ya están elegidas y adquiridas, junto con las cien donde se adelantarán los trabajos de la granja experimental”¹¹⁴.

La creación de las facultades de agronomía y de educación había generado la necesidad de una ampliación de las instalaciones para aulas, laboratorios, etc. que su adecuado funcionamiento demandaba y de lo cual carecía la sede centro, toda vez que el número de estudiantes crecía notoriamente; por tal razón la Universidad arrendó el edificio contiguo a la iglesia de Santiago (de propiedad de los capuchinos) en donde funcionaron las nuevas carreras hasta finalizar la década del 60, sin embargo, como sostiene Gabriela Hernández “con el crecimiento de estas dos facultades llegó el momento en el cual esta edificación fue insuficiente para alojar a la comunidad universitaria; por lo tanto, el Dr. Santander Benavides planteó la necesidad de construir la Ciudad Universitaria. Para tal fin se llevaron a cabo las acciones correspondientes para financiar el diseño de los planos y la construcción. Hoy, la Universidad tiene asiento en el sitio conocido como Torobajo”¹¹⁵ (Foto 13).

Foto 13. Sede Toro-bajo



Fuente: esta investigación.

¹¹⁴ OSORIO, Luís Enrique. La Universidad de Nariño. En: Sesenta años de la Universidad de Nariño. Editorial Sur colombiana, 1965. p.115.

¹¹⁵ HERNANDEZ, Gabriela. Universidad de Nariño: Luís Santander Benavides 1958-1964. En: Revista de Investigaciones. Año 9, No 1, Vol. 9. Universidad de Nariño, VIPRI. Pasto, 1999. p.133.

Esta localización ha marcado su historia en las últimas cuatro décadas, aquí se ha consolidado en un referente a partir del cual, durante todo este tiempo, se ha operado el ensanchamiento de la ciudad en sentido nor-occidental a través de distintos barrios, lo mismo que la ubicación de otras instituciones de educación. En este sitio (y en todo el sector) esta institución, junto a otros centros educativos localizados en Toro-bajo, ha consolidado un corredor estudiantil que, a su vez, ha incidido en la conformación de usos del suelo específicos tanto en la zona como en los barrios que allí se encuentran.

Este corredor conformado por la Cl.18, en el sector de Toro-bajo adyacente a la ciudad universitaria, ha consolidado una identidad durante las últimas cuatro décadas, en toda la ciudad, como la zona universitaria; aquí la dinámica de la vida estudiantil inherente a este centro de educación superior ha desplegado diversas actividades que en muchas ocasiones han presentado connotaciones de carácter cultural y político, este último aspecto se identifica con la mentalidad radical del estudiante de universidad pública que tradicionalmente ha convertido los escenarios académicos en el campo de operaciones de su accionar beligerante que usualmente se traduce en enfrentamientos con la fuerza pública que causan parálisis en la funcionalidad espacial de los elementos urbanos que la rodean, en este caso, de la mencionada vía que ve obstruido aun más el tránsito a causa de los motines ocasionados por los universitarios; de hecho, por dicha razón el imaginario colectivo de los estudiantes a lo largo de los años ha identificado a esta vía como la “calle del tropel”, incluso en un acto político que se realizó en el año 1985 en la entrada principal de la Universidad que da a esta calle, el movimiento estudiantil de aquel entonces decidió denominar a esta avenida con el nombre de “Jesús León Patiño”, un estudiante de la Universidad Nacional de Bogotá que fue desaparecido y asesinado por esa época.

De este modo se tiene que el corredor nor-occidental formado por la Cl. 18 presenta un uso institucional ligado a las Universidades y colegios que ahí se localizan, además del residencial presente en barrios como Pandiaco o Universitario que sirven de albergue a una población estudiantil universitaria, proveniente de distintos municipios del departamento, y cada vez mas creciente debido a la apertura de programas académicos suscitado en los últimos 15 años.

2. Sede Panamericana

En enero de 2003 el Liceo de Bachillerato se trasladó a las nuevas y actuales instalaciones ubicadas en la Avenida Panamericana, con vecindades de la VIPRI, la Facultad de Educación, los barrios Villa Campanella y San Vicente; con respecto a dicha ubicación se ha señalado “El lote, antiguamente denominado San Francisco y en donde se levantó la edificación actual, se adquirió de manera visionaria en el año de 1946, al señor Zoilo Delgado por un valor de \$ 25, 000, oo,

con el propósito de adelantar la construcción de la Ciudad Universitaria”¹¹⁶, en el tiempo de adquisición del terreno se contempló el traslado a este, de la sección de bachillerato por cuanto ya, desde entonces, se consideraba que debía tener un campo de deportes y otro de prácticas agrícolas, lo cual se estimaba viable en aquel entonces dado el aislamiento con respecto a la ciudad y el carácter rural del entorno en aquella época, además del estímulo generado por la ubicación, no lejos de ahí, de los colegios Normal e Industrial.

Sin embargo, esto no se concretó, quizá por falta de voluntad en la administración de aquel tiempo o por déficit presupuestal y el lote permaneció en calidad de engorde durante cincuenta y siete años, hasta principios del siglo XXI cuando la administración de Pedro Vicente Obando inauguró las modernas instalaciones en el antiguo lote San Francisco “para darle continuidad histórica al Liceo Integrado de Bachillerato en nombre de la modernidad y el progreso, aunque sea despojándolo de su histórica edificación central, auténtico patrimonio cultural del departamento y de la nación”¹¹⁷.

En efecto, la historia de este colegio, y de hecho la mayor parte de su existencia, está ligada a su antigua sede central, a dos cuadras de la plaza de Nariño, en donde compartió, por mucho tiempo, las instalaciones con las facultades de derecho y de artes; es bien sabido que su permanencia en dicho lugar se relaciona con la historia de la misma Universidad ya que ésta se originó a partir de este colegio que hunde sus raíces en una época anterior a su nacimiento, no obstante, al quedar vinculado a la Universidad de Nariño, desde 1904, y a lo largo de todo el siglo XX, su existencia estuvo (y está) ligada a esta institución, al punto de ser identificado como su sección de bachillerato, la cual siempre ha estado supeditada a las directrices y lineamientos de la institución que la contiene, de hecho su instancia mayor, al interior del colegio, no es rector sino el director del liceo quien, a su vez, depende del rector de la Universidad.

De este modo, su dinámica siempre ha guardado relación con la Universidad y esto se puso en evidencia, entre otras razones, en el acontecer estudiantil y profesoral que durante las décadas del 60, 70 y 80 estuvieron marcadas por el pensamiento y activismo político revolucionario, canalizado por diferentes organizaciones de izquierda, al punto que lo que sucedía a su interior era un fiel reflejo de la dinámica política universitaria y las jornadas de protesta, que frecuentemente culminaban en desordenes y enfrentamientos con la fuerza pública, tenían como epicentro las instalaciones del liceo y sus estudiantes participaban activamente, de lo cual se ha hecho historia construida por

¹¹⁶ VERDUGO M, Pedro C. Historia del Liceo de Bachillerato: pasado y presente de la Universidad de Nariño. En: Manual de Historia de Pasto. Tomo VI. Academia Nariñense de Historia. San Juan de Pasto, 2003. p. 107-108.

¹¹⁷ Ibid., p.108.

destacados líderes estudiantiles, muchos de los cuales, incluso, hoy en día son personajes connotados y reconocidos a nivel local, regional y nacional.

Esto le generó al colegio, durante mucho tiempo, una imagen desligada de lo académico lo cual, no obstante, siempre ha sido su mayor potencial que se ha visto reflejado en los exámenes de estado y en las pruebas de admisión de las diferentes universidades; en los últimos años, junto al traslado de esta institución a sus actuales instalaciones de la Avenida Panamericana, se ha efectuado a su interior una serie de reformas de tipo académico, administrativo y de funcionamiento que le dan una nueva identidad y una razón de ser acordes a los nuevos requerimientos de la educación en nuestro país, es así como reformuló su proyecto educativo para brindar un correcto funcionamiento, de modo que su actual misión establece: “El Liceo de la Universidad de Nariño es una institución educativa pública dedicada a la educación en los niveles de transición, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, orientada a la formación de personas académica y emocionalmente competentes, con sensibilidad social, espíritu crítico, capacidad de liderazgo, y comprometidas con el destino de su entorno”¹¹⁸.

En este sentido, tenemos una institución que en su oferta educativa trasciende de la enseñanza secundaria extendiéndola a los niveles de primaria y preescolar, estos últimos al requerir una ampliación de su infraestructura han suscitado la adecuación de aulas, lo cual, ha sido posible debido a que la nueva localización lo permite gracias a su actual emplazamiento; con esto queda la misma Universidad de Nariño constituida en un centro de educación en todos los niveles y el Colegio abandona su antigua razón de ser como Liceo de Bachillerato de la UdeN, constituyéndose en el Liceo de la Universidad abierto tanto a jóvenes como a niños.

Sin embargo, la ubicación de este establecimiento de educación básica en el sector de la Avenida Panamericana está precedido en el tiempo por la construcción y puesta en funcionamiento de las instalaciones que en la actualidad albergan a la Vicerrectoría de Investigaciones Postgrados y Relaciones Internacionales VIPRI, a la Facultad de Educación, el Centro de Idiomas, la Unidad de Televisión, entre otras dependencias de la Universidad que aunque hunden sus raíces en épocas anteriores a la fundación de la Sede Panamericana, no obstante es en este lugar en donde han podido desempeñar una mejor función y brindar un servicio mas idóneo por cuanto las locaciones que aquí se encuentran garantizan un funcionamiento acorde a las nuevas exigencias tecnológicas (Foto 14).

Como se anotó, es en la rectoría del Dr. Pedro Vicente Obando entre los años 1995 y 2004 (tres periodos administrativos consecutivos) que se hace uso del

¹¹⁸ LICEO DE BACHILLERATO UNIVERSIDAD DE NARIÑO. Manual de Convivencia. P.17.

antiguo lote San Francisco, ubicado desde tiempo atrás en inmediaciones del barrio San Vicente, adquirido en el año 1946. En el tiempo transcurrido desde la compra de dicho lote, este sector vió expandir el área urbana de la ciudad de Pasto siendo el asiento de numerosos barrios como los señalados mas arriba, lo cual halló estímulo en la construcción de la Avenida Panamericana que en su trazado atravesó este terreno dividiéndolo en dos secciones.

Foto 14. Universidad de Nariño Sede Panamericana, VIPRI



Fuente: esta investigación.

De esta manera se mantuvo durante mucho tiempo como dos lotes de engorde, no obstante en el terreno que hoy alberga a la VIPRI se hallaban, desde 1966 hasta mediados de la década del 90, dos antiguos bloques idénticos, abandonados, que en un principio se edificaron con miras a ubicar en dicho lugar las residencias estudiantiles y que hoy en día son de gran funcionalidad para la Universidad.

10.3.10 Otras instituciones.

El origen de un establecimiento educativo, llámese escuela, colegio o universidad, va ligado a razones de diversa índole, las cuales, como se puede apreciar, se relacionan con el orden eclesiástico privado, particular privado u oficial; aquí, tal como se ha visto, juegan diversos factores como la propiedad del suelo urbano, la iniciativa y/o la voluntad individual o de grupo, tanto a nivel local como nacional.

Es válido reiterar que la función educativa en el área de estudio va ligada, conforme se ha dicho, a la existencia de órdenes religiosas (cuya historia se

remonta a los orígenes mismos de la ciudad de Pasto), lo mismo que a procesos particulares que desde el orden nacional, regional y local han determinado la existencia de diferentes instituciones, tanto al interior de la ciudad de Pasto en general, como de nuestra área de estudio en particular, de este modo tenemos la presencia de establecimientos como el INEM cuyos orígenes, según lo indicado, se hallan en una causa de carácter nacional que se refiere a un capítulo de la historia de la educación en nuestro país, relacionado con la educación media diversificada, no obstante, estas son razones que desde lo nacional han incidido en lo local, sin embargo, la dinámica de la ciudad, en lo que concierne a factores que dan origen a esta clase de instituciones, permite identificar tanto a grupos, entidades y particulares, como razones de contexto que a lo largo del tiempo han originado distintos establecimientos de educación, en todos los niveles.

Si bien es cierto que las instituciones ya estudiadas son las de mayor relevancia en el área de estudio, tanto por su extensión, por su área de influencia e impacto en el conjunto del área urbana de Pasto y el corredor occidental, como por su trayectoria; no obstante existe un número considerable de establecimientos de educación, tanto básica como superior, que es pertinente tener en cuenta ya que en conjunto mueven una gran población estudiantil, se establecen en diferentes puntos del área de estudio y muchas de ellas poseen una trayectoria que les otorga identidad dentro de la ciudad, máxime si se tiene en cuenta algunos factores señalados como la adecuada disponibilidad de vías, del servicio de transporte, así como la extensión del área urbana de Pasto que facilita el desplazamiento a cualquier punto del corredor occidental desde distintos sentidos y direcciones, y el crecimiento de la población procedente tanto del interior del departamento como del país.

Aquí encontramos, además, que gracias a la expansión de nuestra ciudad, diferentes sitios que formaban parte, anteriormente, del área rural y de la periferia de Pasto, gracias a su expansión han quedado inmersos en el área urbana, en un proceso de conurbación que pone en igualdad de condiciones, con respecto al centro histórico, y entre sí, a antiguos centros poblados como San Vicente y Pandiaco, junto a barrios, muchos de reciente creación, en donde existen escuelas y colegios y que la dinámica de crecimiento urbano ha permitido, incluso, la presencia de universidades.

Algunas de estas instituciones guardan relación, tanto por su origen como por su actual dinámica de funcionamiento, con otras instituciones o congregaciones religiosas, ya señaladas, algunas con tradición en el centro de la ciudad, por fuera del corredor occidental.

En todo caso, es pertinente dar cuenta de procesos inherentes a políticas educativas que han incidido en el devenir de los colegios oficiales; de este modo tenemos que la normatividad reglamenta la existencia de instituciones que alberguen un número determinado de estudiantes, y es así como se ha efectuado,

en los últimos años un proceso de unificación de centros educativos de primaria y secundaria.

Por otra parte, y retomando lo concerniente a la tenencia de tierra a cargo de congregaciones religiosas, tenemos que en el proceso de conformación del corredor occidental como asiento de instituciones educativas, este factor se hace extensivo por cuenta de la Compañía de Jesús (los Jesuitas), quienes a lo largo de siglos, en nuestra ciudad de Pasto, habían consolidado un dominio territorial en el área urbana y circundante, caracterizándose por ubicarse en la plaza principal o cerca de ella, para dominar la dinámica político-religiosa pastusa, al punto que en la actualidad es la única congregación que goza del privilegio de situarse cerca de la Plaza de Nariño, no obstante, conforme sostiene el estudio citado anteriormente y que aún se puede corroborar, “en las primeras décadas del siglo XX, la Compañía de Jesús continuó consolidando su patrimonio, ensanchando y fortaleciendo un territorio sagrado institucional, en esta labor ha contado con la ayuda de pudientes feligreses quienes donaron sus propiedades”¹¹⁹.

Es así como los Jesuitas han ampliado sus posesiones de bienes en tierra a través de fincas o propiedades que les han permitido concentrar su presencia mediante obras, algunas de las cuales (además de otras) como El Hogar de Cristo, el Colegio de San Francisco Javier en la sección de primaria y la casa de ejercicios San Ignacio, se sitúan al interior de nuestra área de estudio (la sección de bachillerato se ubica en el centro, cerca de la Plaza de Nariño) y las razones de su localización dan cuenta de una donación que hacia la década del cincuenta hizo Raquel Astorquiza, una benefactora que donó los terrenos en donde se construyeron, entre 1956 y 1958, la Casa de Ejercicios y el edificio destinado a la educación primaria ubicado en los predios de “La Aurora”; así mismo, el terreno en donde se halla el Hogar de Cristo y la Casa Mariana fue donado por doña Eudoxia Villota de Delgado¹²⁰.

Por otra parte, la propiedad del suelo urbano por parte de instituciones o entidades ajenas a la función educativa, interesadas en incursionar en la proyección a la comunidad mediante el servicio de la educación, se refleja en la existencia del Colegio Nuestra Señora de las Lajas, de la Policía Nacional; esta entidad, a través de una dependencia interna llamada la Dirección de Bienestar Social, creó en Pasto, en el año de 1965, el citado colegio que funcionó durante 10 años en las instalaciones de la Subestación de Policía El Carmen del barrio El Tejar, actual SIJIN, y ante el crecimiento de la población estudiantil, la Dirección General de la Policía Nacional creó el presupuesto necesario para la compra del lote y la construcción de la planta física apropiada para su funcionamiento.

¹¹⁹ CAICEDO T, Sandra L. Op. Cit., p.288.

¹²⁰ Ibid., p.238.

Como se puede ver, el lugar de ubicación fue escogido teniendo en cuenta, para la época, la ventaja que brindaba este sector por estar apartado del centro de la ciudad y del bullicio, muy cerca de varios centros educativos; de este modo se inauguraron en 1975 las instalaciones modernas ubicadas en el barrio La Primavera, junto a la vía Panamericana, en donde aun funciona.

Tanto el origen como la localización de diferentes establecimientos menores, a lo largo del corredor occidental y nor-occidental de la ciudad de Pasto, se enmarcan en un proceso dentro del cual se conjuga toda una variedad de factores que dan cuenta de la existencia de cada una; aquí es posible apreciar una diversidad de causas que desde lo local han incidido en la creación de distintos establecimientos de educación, en donde se refleja la dinámica urbana particular en la que juegan los diferentes actores que construyen la ciudad a nivel de barrios, factor determinante, a su vez, en la materialización de distintas funciones y servicios básicos.

Es así como la ciudad de Pasto ha visto, durante reiteradas ocasiones, como la acción conjunta de voluntades ha logrado consolidar el querer de sus habitantes y esto ha dado lugar a la existencia, entre otras cosas, de algunos colegios; es el caso del Colegio Departamental Aurelio Arturo Martínez (actualmente Institución Educativa Municipal Aurelio Arturo Martínez) situado en el barrio Pandiaco del sector nor-occidental de la ciudad de Pasto (Foto 15), esta institución es el producto de la acción comunal del barrio y de los padres de familia, quienes hacia 1981 efectuaron los respectivos trámites ante la secretaría de educación con miras a la creación del colegio que atendiera a la urgente necesidad de que la población escolar de nivel primario, perteneciente a familias de escasos recursos económicos, continúe sus estudios secundarios, pues para aquel entonces, este barrio no poseía una adecuada conectividad con el casco urbano de la ciudad.

Foto 15. IEM Aurelio Arturo (Pandiaco)



Fuente: esta investigación.

Esto se ha hecho evidente, igualmente, en otros barrios de origen popular o que antiguamente conformaban centros poblados, actualmente insertos en el conjunto del casco urbano de la ciudad, es así como el barrio San Vicente participa de todo este proceso con sus dos escuelas número 1 y 2 que actualmente pertenecen a la Institución Educativa Municipal Técnico Industrial, al igual que el antiguo Colegio Jorge Giraldo, cuyas instalaciones localizadas en el barrio Agualongo, hoy en día, albergan a una de las extensiones de básica primaria del Colegio INEM, en la jornada diurna, y de la Institución Educativa Municipal Antonio Nariño, en la jornada nocturna, esta última institución hoy en día tiene sedes, además, en los barrios Capusgra, Obrero y en el centro de la ciudad.

Aquí podemos apreciar, conforme se había indicado, la nueva organización de las instituciones de educación primaria y secundaria de carácter oficial, la cual, debe entenderse a partir de la reglamentación, la normatividad y el contexto político que la enmarca; de este modo encontramos que con la formulación del proyecto de acto legislativo 012, del año 2001, se dio vía a la reforma del régimen de transferencias a los entes territoriales, generando un recorte progresivo, lo cual elimina la especificidad de los recursos asignados a educación y salud, que a su vez, fueron destinados a un fondo común de transferencias llamado Sistema General de Participaciones de los Entes Territoriales, con lo cual, la nación se descarga progresivamente de su responsabilidad de financiar salud y educación, entregándosela a las entidades territoriales de base, o sea municipios.

Esto se vio reforzado con la aplicación del acto legislativo 01 del mismo año, política del gobierno nacional, a través de la cual las instituciones educativas quedaron fusionadas a los entes municipales en los municipios certificados, o sea los que tienen más de 100.000 habitantes, cuyos colegios, al quedar ligados al municipio, dependen, para su sostenimiento, de recursos propios de este; de tal manera que es autónoma la administración local en cuanto a la distribución y, además, la organización escolar implica la fusión de establecimientos, de manera que se estructuran en torno a una institución mayor que es un colegio grande; así, el gobierno se ahorra dinero y administración de personal.

La dirección de las escuelas pasa a ser ejercida por un coordinador (uno por cada 500 estudiantes), y estas pasan a ser asociadas, entre si, en torno a un colegio mayor que las contiene; de este modo, existe un rector para 4 a 10 escuelas asociadas, de tal suerte que las secretarías de educación municipal controlan y distribuyen los recursos de personal.

De esta manera, en la ciudad de Pasto, y específicamente en nuestra área de estudio, podemos ver instituciones educativas menores que, luego de una larga trayectoria en el sitio en el cual se asientan, han visto modificarse su razón jurídica; en este sentido, tomando como ejemplo las escuelas 1 y 2 del barrio San Vicente, encontramos que estas pertenecen al ITSIM, por lo tanto su nombre cambió por el de este último colegio, y para el caso del colegio Jorge Giraldo, del barrio Agualongo, desapareció para darle lugar a una extensión del INEM en dicho sector.

Por lo anterior, además, algunos colegios debieron fusionarse entre si para justificar su existencia con un número mayor de estudiantes, es el caso de la Institución Educativa Municipal Antonio Nariño, que es el resultado de la unificación del antiguo Colegio Antonio Nariño, ubicado en el barrio Capusigra (Foto 16), y tres instituciones mas.

Foto 16. Institución Educativa Municipal Antonio Nariño, sede Capusigra.



Fuente: esta investigación.

Como consecuencia de este proceso encontramos que la identidad de la tradicional escuela de barrio ha desaparecido alterando el imaginario que en torno a esto se había construido durante mucho tiempo, trayendo como consecuencia un cambio en el sentido de pertenencia a nivel de las nuevas generaciones, con respecto a su entorno ya que estas últimas relacionan a su escuela de barrio con una institución mayor de la cual sienten que forman parte.

No obstante, esta nueva organización de los centros educativos no ha tenido en cuenta aspectos relacionados con su localización, ya que se trasciende el área de influencia de la institución mayor, la cual alberga escuelas distantes, es el caso del ITSIM que contiene establecimientos situados en sectores lejanos como los dos de carácter público de las Hermanas Franciscanas, en Maridíaz, más la escuela de Mapachico, un corregimiento del municipio de Pasto localizado en las afueras, hacia el occidente.

11. ELEMENTOS DE LA ESTRUCTURA URBANA

En el área objeto del presente estudio, se ha consolidado una innovadora estructura urbana que presenta, al mismo tiempo, contraste y continuidad en relación con la morfología del centro histórico de la ciudad de Pasto.

A partir del diseño y construcción de la avenida Panamericana, junto a la prolongación de las calles y avenidas ya citadas, el corredor occidental estructuró un paisaje cuya morfología se caracteriza porque los tres elementos que la conforman, o sea el plano, la construcción y los usos del suelo, evidencian un notable cambio en el proyecto de ciudad y, como tal, en la imagen que ésta proyecta en su conjunto.

En Pasto, como en todas las ciudades, estos tres elementos han estado sometidos a permanentes cambios, aunque a un ritmo diferente cada uno de ellos, y en su interrelación es de gran significado el papel que juegan la circulación y el transporte urbano, al facilitar el movimiento y posibilitar el desenvolvimiento de las principales funciones urbanas.

De este modo, en la comprensión de la ciudad de Pasto en general y del área de crecimiento occidental en particular, “se debe tener en cuenta dos aspectos fundamentales, uno estático como un simple elemento más en el paisaje geográfico y otro activo en donde la ciudad desempeña una serie de funciones en relación con el espacio en que se encuentra”¹²¹.

El estudio del aspecto estático del paisaje urbano de Pasto permite considerar en toda su extensión el área de crecimiento y expansión occidental de esta ciudad junto a factores que han estimulado dicha expansión (como de la ciudad en general), tales como el aumento de la población ligado a factores de índole socioeconómica que, a su vez, han determinado el ritmo de cambio particular de cada uno de estos elementos.

11.1 EL PLANO

Siendo este, el resultado de la combinación sobre el espacio de la ciudad, de superficies libres (como calles, plazas, etc.) y construidas (manzanas), es dable considerar que su forma no se desliga del todo de la manera en que fue diseñado y materializado, ya que Pasto durante mucho tiempo generó una imagen asociada al tradicional plano en damero de su centro histórico (Ver imágenes 1 y 2) pero que con el crecimiento y la expansión de la ciudad en distintas direcciones, modificó paulatinamente, respondiendo a diferentes modelos de ordenación del espacio urbano de la ciudad, máxime si tenemos en cuenta que a partir de la década del 70 la proyección del ensanchamiento físico del plano se orientó

¹²¹ MORA C, Francisco. Op. Cit., p.162.

básicamente hacia el flanco occidental del Valle de Atriz que es el que en mayor proporción ocupa el trazado de la vía Panamericana (Ver imagen 3).

En efecto, el plano de Pasto vio modificar su forma desde las décadas del 50 y 60 a partir de la creación de barrios que se enmarcaron en planes de vivienda popular dirigidos entonces por el Instituto de Crédito Territorial (ICT) y que sería el origen de barrios como El Tejar, Santa Bárbara, Mercedario, Lorenzo y Miraflores¹²² que priorizaron el sector sur-oriental, con suelos elevados, en una particular distribución del suelo que correspondió a un modelo específico, a una visión y una época determinada, (Ver imagen 4).

Lo anterior permite confirmar que el plano general de una ciudad corresponde a una yuxtaposición de piezas que, a su vez, responden a diferentes épocas y ya que el área de estudio corresponde al período de tiempo subsiguiente, a partir de los años 70, no obstante, es pertinente señalar que dentro de esta misma área, en un período mayor de tiempo que se prolonga hasta la actualidad, se han operado transformaciones en su morfología, lo cual ha generado para el área total de Pasto un plano que reviste de mayor complejidad, que preserva un orden como continuidad del plano antiguo pero aprovechando las facilidades que las características del valle han permitido, en suelos de ladera, “ocupando terrenos cada vez más difíciles, de altas pendientes, propensos a catástrofes naturales por sus características topográficas e hidrográficas, y en espacios de alto riesgo volcánico”¹²³ (Ver imagen 5 del presente capítulo y mapa 3 del capítulo 8).

Tal como se ha señalado, el plano se forma a partir de variables de tipo material, político, religioso-cultural y económico; para el presente estudio se da prioridad a los de tipo material y económico que son los de mayor incidencia.

11.1.1 Factores materiales.

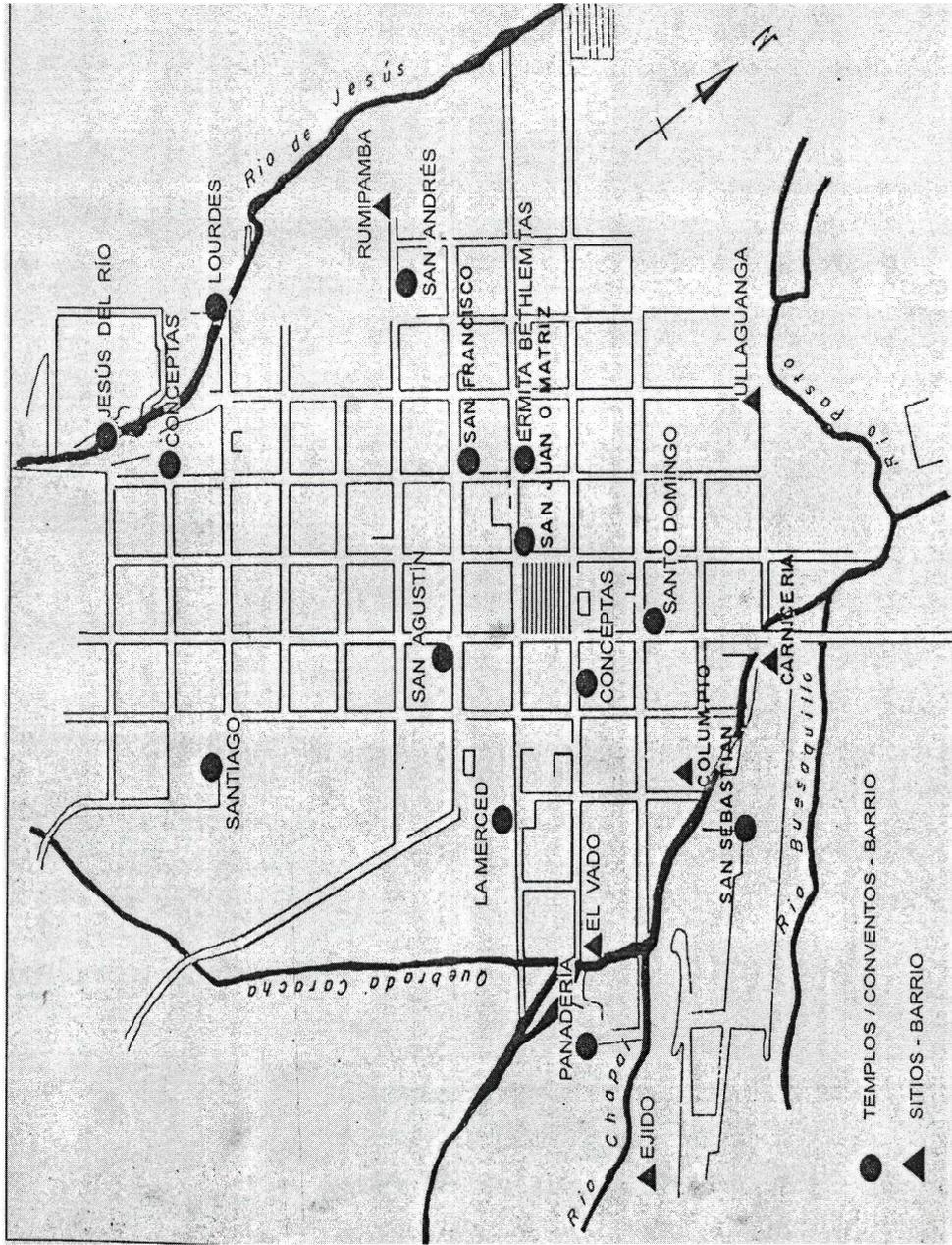
1. El relieve

Desde el punto de vista material, encontramos que el relieve del Valle de Atriz, caracterizado por notables elevaciones, presenta hacia el flanco occidental una inclinación que se pronuncia a medida que se avanza en sentido sur-occidente desde el Barrio Obrero y la calle de Caracha en dirección al colegio Libertad, donde sobresalen las elevaciones que albergan a la vía Panamericana en inmediaciones de los barrios Niza, San Miguel, Caicedo y Bachué (Foto 17); aquí se observan pequeños valles formados sobre antiguos materiales no consolidados, de origen volcánico, que en otros tiempos contenían el cauce de pequeños ríos y quebradas que, a su vez,

¹²² CERON SOLARTE, Benhur y RAMOS, Marco Tulio. Op. Cit., p.296-298.

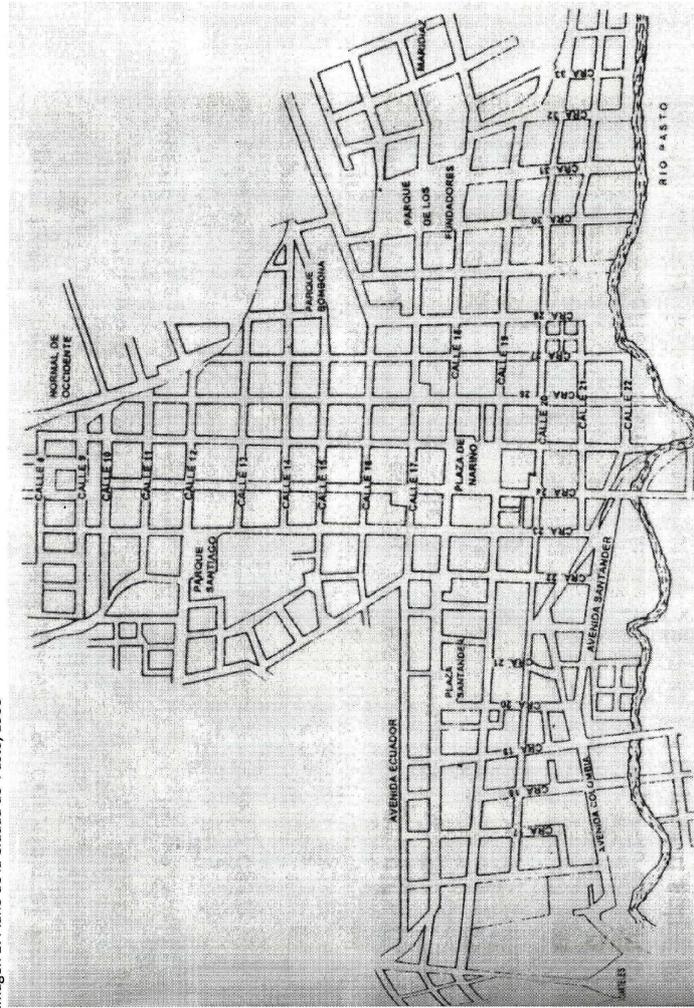
¹²³ Ibid., p.479-481.

Imagen 1. Plano de la Ciudad de Pasto, 1864



Fuente. Estudios sociales, modulo 5.2 San Juan de Pasto. Alcaldía de Pasto, 2004

Imagen 2. Plano de la Ciudad de Pasto, 1960



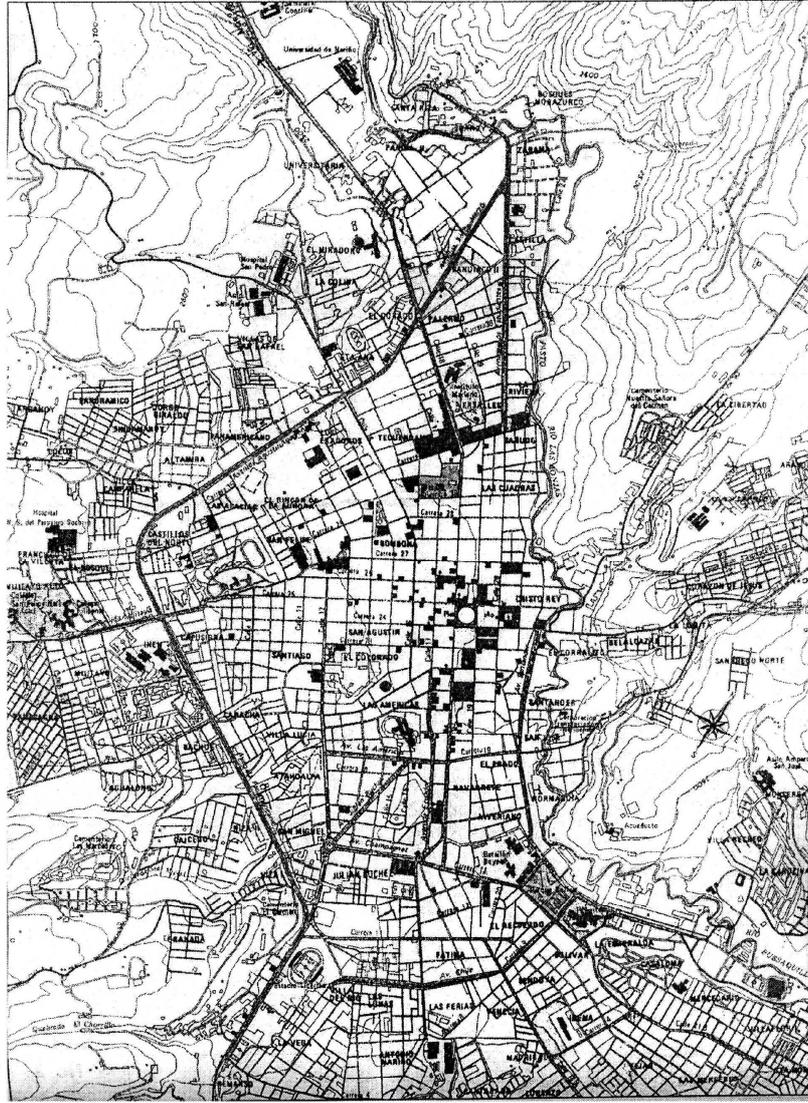
Fuente. Cerón Solarte, Benhur. Pasto: Espacio, economía y cultura, Pasto, 1997

Imagen 3. Plano de la Ciudad de Pasto, 1974



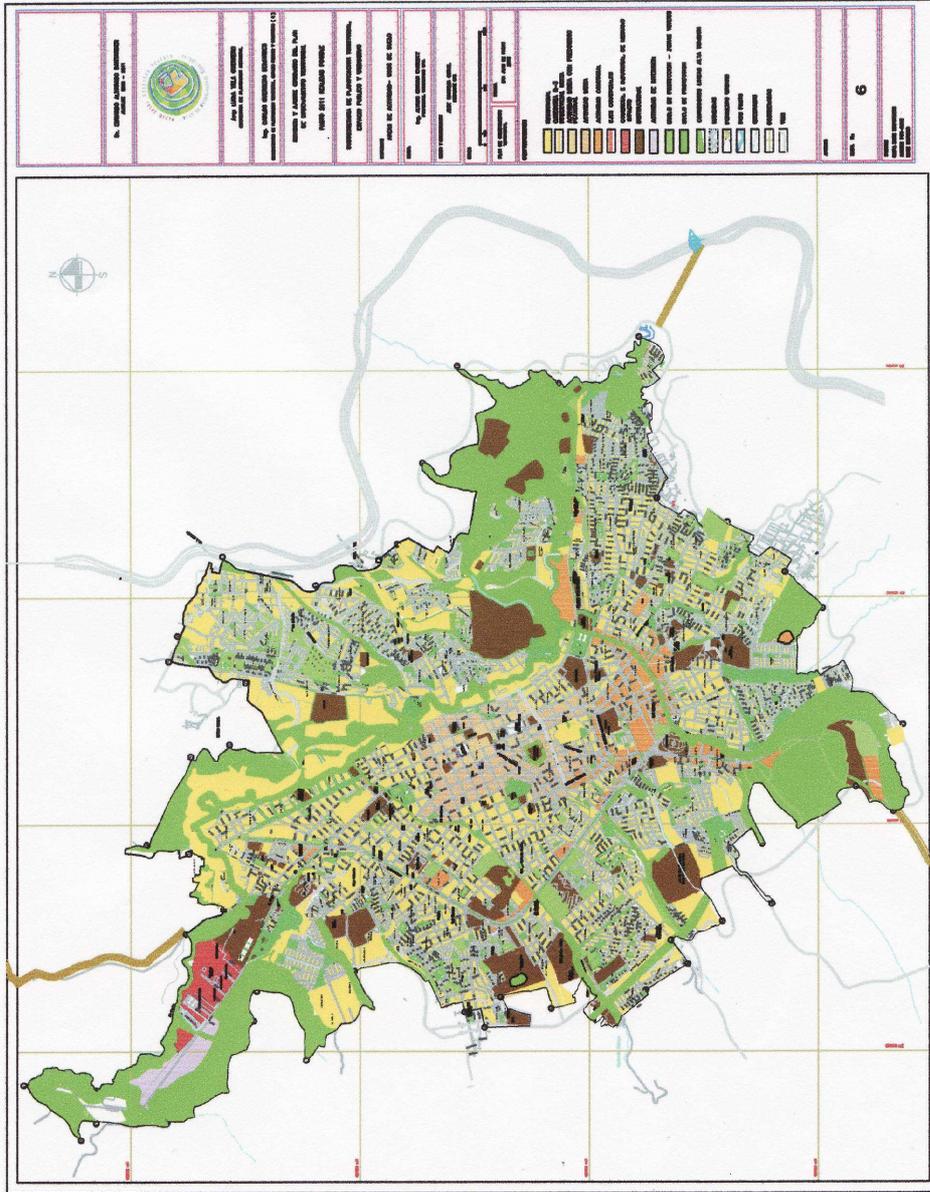
Fuente: IGAC, 1974

Imagen 5. Plano de la Ciudad de Pasto, 1995



Fuente: Manual de historia de Pasto, tomo VI Academia Nariñense de historia, Pasto 2003

Mapa 6 Areas de actividad - usos de suelo



serpenteaban el área en dirección al valle, muchos de los cuales hoy contienen sistemas de alcantarillado o han desaparecido como la quebrada Mijitayo.

Sobre estos terrenos se emplazan carreteras y avenidas principales como la Panamericana, Caracha, Mijitayo, Calle 16, Calle 18 (Maridíaz), etc. siendo el acceso a una gran cantidad de barrios y sitios de entrada y salida de la ciudad; no hay que olvidar que en torno a esta área occidental se encuentran los principales accesos a la ciudad formados por la autopista principal (vía Panamericana), en los sectores del estadio Libertad (sur) y de Juanoy (norte), lo mismo que por la calle 18 en el sector de “Toro-bajo” que es la entrada a Pasto de la avenida circunvalar de occidente.

Foto 17. Avenida Panamericana, emplazamiento en terreno abrupto, sector barrio Niza



Fuente: esta investigación.

A partir de lo anterior, la configuración del plano en el occidente de la ciudad de Pasto, se ha amoldado a la topografía descrita y, por tal razón, los barrios y la infraestructura vial han aprovechado las elevaciones y pendientes, siendo sorprendente observar el recorrido que siguen muchas de las calles y avenidas principales, lo mismo que el emplazamiento de otros barrios nuevos como Sumatambo, San Juan de Dios, La Colina, entre otros, que permiten una bella panorámica de la ciudad y una atractiva imagen de si mismos (Ver anexo F).

2. Los ríos

Ya que los ríos, en la conformación del plano, dan lugar a calles paralelas y perpendiculares, tal como sostiene Antonio Zárate¹²⁴, es preciso tener en cuenta que para ello el sentido que éstos tomen es determinante porque pueden introducir variantes o facilitar, en el caso de la ciudad de Pasto, la prolongación de calles centrales.

Es fácil constatar, en nuestra ciudad, que la expansión en sentido occidental y norte a partir de la prolongación de las avenidas Mijitayo y de los Estudiantes se llevó a efecto en base a la existencia de los ríos Mijitayo y Pasto. En el primer caso se hizo tomando, además, como referente la localización de la Escuela Normal y la finca de los Padres Filipenses, sin embargo, el trazado y construcción de la Cr. 26 se hizo con la canalización del río que separaba del barrio Obrero a dicho colegio y, posteriormente, la construcción de la vía Panamericana, bordeando este sector, originó un puente sobre este río que a partir de ese punto era destapado en medio de una vía de gran envergadura, despavimentada hasta finalizar la década del 80 cuando se pavimentó con la prolongación de la canalización del río que originó la avenida que conecta con los colegios de la Comunidad Filipense y barrios como Tamasagra, Altamira, etc.

La Avenida de los Estudiantes, como se puede observar, es paralela al cause del Río Pasto y, como tal, se la construyó siguiendo el sentido nor occidental que toma este río en nuestra ciudad, cuyo cruce en el sector de Juanoy permitió, posteriormente, la construcción del puente de entrada y salida de Pasto para la Avenida Panamericana.

3. Avenidas y carreteras

Conforme se ha podido corroborar, son las carreteras el principal factor de crecimiento físico en nuestra ciudad de Pasto a partir de planes viales que desde mediados del siglo XX han propiciado su expansión en diferentes sentidos, siendo nuestra prioridad el occidental que se vió estimulado con el trazado y la consecuente construcción de la Avenida Panamericana en la década del 70.

Estas carreteras y avenidas principales se construyeron tomando como referencia la localización de determinados lugares como Pandiaco en el caso de las Avenidas Mijitayo y de los Estudiantes; el Hospital San Rafael y la vía a Mapachico en el caso de la Cl. 16; la Escuela Normal y la finca de los padres Filipenses en el caso de la actual Avenida Mijitayo; el Estadio Libertad y la salida a Ipiales en el caso de la Avenida Panamericana por el sur. Su trazado y construcción estimuló la creación, en las zonas libres, de una gran cantidad de barrios ya citados y aún en la actualidad propicia la edificación de conjuntos habitacionales cerrados.

¹²⁴ ZARATE, Antonio. Op. Cit., p.46.

Son estas avenidas principales, con sus respectivos cruces entre si, las que conforman una amplia red que se ha visto cada vez mas dinamizada bajo la construcción de urbanizaciones y vías paralelas de acceso a los barrios y a las edificaciones que en torno a este amplio sector se han erigido permitiendo la existencia de colegios, hospitales, centros comerciales, etc., y que, a su vez, facilitan una ágil movilidad peatonal y vehicular que ha coadyuvado, de algún modo, a descongestionar el centro de la ciudad.

11.1.2 Factores de tipo económico.

La variable económica, de gran incidencia en la configuración del plano del sector occidental de Pasto, permite destacar una de las razones por las cuales se ha abarcado, para el estudio, el área occidental considerada de sur a norte tomando sectores que quizá trasciendan del occidente como tal; esta razón recae en el hecho de que el trayecto nor-occidente, occidente y sur-occidente que se tomó como referencia para el emplazamiento de la avenida Panamericana, permitió el diseño y construcción, tal como se ha señalado, de una carretera con mayores especificaciones técnicas (Foto 18), apta para el transporte de vehículos, tanto livianos como pesados, en razón de que el desplazamiento de carga y mercancías requiere mayor agilidad, toda vez que la morfología del casco antiguo de Pasto no se adecuaba a dichas demandas.

Foto 18. Avenida Panamericana, sector Los Héroes y Las Acacias



Fuente: esta investigación.

A partir de esta razón es posible determinar la causa del emplazamiento de la vía Panamericana en terrenos distantes del casco antiguo de la ciudad, dado que la

carretera antigua no se ajustaba a las necesidades del transporte de mercancías y su entrada a Pasto se hace por el sector del barrio Centenario al centro histórico. Al iniciar una nueva vía, moderna y ajustada a los nuevos requerimientos, con especificaciones técnicas y en unos suelos que garantizaron tanto su construcción como la agilidad en el transporte y el desplazamiento, permitió de este modo (y permite) disminuir el tiempo y la distancia, condiciones necesarias para permitir una adecuada transferibilidad o fricción de distancia que a su vez es garantía de interacción espacial entre dos lugares, en este caso dos países, Colombia y Ecuador.

A lo anterior se debe agregar, en el contexto local, que los nuevos planes de vivienda, tanto oficiales como privados, se ciñeron a los factores espaciales como la distancia y suelos aptos para la construcción en zonas de gran atractivo por la visibilidad que permiten y esto, a su vez, ha ocasionado encarecimiento del suelo.

11.2 LA CONSTRUCCIÓN

El área objeto de estudio, permite mirar el contraste con relación al plano antiguo del centro histórico de la ciudad, por cuanto la disposición de las edificaciones en el corredor occidental, muestra amplios espacios con una diferente tipología tanto a nivel de viviendas como de instalaciones educativas y de centros comerciales, las cuales, además, poseen un volumen acorde a una disponibilidad mayor de suelo, en un entramado abierto que permite espacios libres que, a su vez, han facilitado un diseño e implantación de vías de variada tipología y orden.

Cabe señalar que “frente al proceso de expansión y crecimiento de Pasto, es preciso tener en cuenta que las facilidades ofrecidas por el relieve del Valle de Atriz donde se asienta la ciudad, para las posibilidades de su ensanche moderno, permitieron el aumento de una mayor diversidad en las formas de edificación”¹²⁵, esto ha facilitado un despliegue de creatividad acorde a una tendencia urbanística innovadora que hace un uso del suelo desde la óptica de mayor comodidad y confort, lo cual ha sido prioridad de las compañías, empresas constructoras y diseñadores de barrios y viviendas, en planes de carácter privado para familias y personas de mayor poder adquisitivo, lo que se corrobora en barrios que desde Niza y San Miguel (Sur-occidente) hasta la Colina y Palermo (Nor-Occidente) se localizan a lo largo del corredor occidental y norte del área urbana de la ciudad de Pasto.

Ahora bien, es posible observar barrios populares para familias de menor capacidad económica, tales como Caicedo, Tamasagra II o Panorámico que, no obstante y pese a originarse en planes de vivienda popular, han innovado el estilo en la construcción de barrios populares de urbanización ya que, además, poseen zonas verdes, parques, polideportivos y otras comodidades.

¹²⁵ MORA C, Francisco. Op. Cit., p.167.

Sin embargo la construcción, dentro de la zona objeto de estudio, manifiesta una total innovación con relación al área urbana del resto de Pasto en su totalidad y en particular al casco antiguo, por cuanto las edificaciones de mayor relevancia presentan un estilo diferente, en amplios espacios, abiertos y de más fácil acceso toda vez que la disposición de las vías, tal como se ha señalado, lo permite. Aquí, sobresalen por su importancia las edificaciones dedicadas al servicio de educación en sus distintos niveles y que desde el Instituto Libertad (sur-occidente) hasta el colegio “Gimnasio Los Andes” (nor-occidente) se localizan a lo largo del corredor occidental.

La construcción en toda el área periférica de nuestra ciudad desde mediados de siglo XX, y en el área objeto de estudio desde la década del 70, ha dado prioridad a distintos planes de vivienda que en conjunto han tenido como objetivo mitigar las necesidades de una población cada vez mayor; aquí es evidente la irrupción de la llamada “vivienda moderna” que tiene lugar en el proceso de expansión urbana, la cual se diferencia de la tradicional “por su funcionalidad y el empleo de nuevos materiales y mejores técnicas constructivas como el hierro, hormigón, cemento armado, etc. y son exclusivas para vivienda de tipo residencial, en su mayoría de dos pisos”¹²⁶.

El incremento de la población en la ciudad de Pasto a partir de la década del 40, incentivó la demanda de vivienda que se vió solucionada, posteriormente, cuando el Instituto de Crédito Territorial (ICT) inició la construcción de nuevos barrios en el sector suroriental de la ciudad y, paulatinamente, en toda el área periférica. Esta entidad comienza a operar en nuestra ciudad a partir de 1948 como urbanizador, el cual, además, al mismo tiempo adelantó la adquisición de terrenos en Pandiaco en donde, luego de proceder al loteo, dio inicio a la construcción del barrio que culminó en 1956.

El ICT es el responsable del crecimiento de nuestra ciudad hacia los distintos sectores de la periferia a través de la edificación de diferentes barrios, muchos de los cuales, en la actualidad, le otorgan identidad a Pasto, razón por la cual el factor vivienda, dentro de la construcción, es quizá el que en mayor medida incide en el ensanchamiento y, como tal, en la transformación de la estructura urbana.

Esto permite corroborar la participación institucional del estado a la luz de los diversos enfoques que enmarcan la visión de los distintos gobiernos, aquí se puede constatar que la acción del ICT como urbanizador oficial en la ciudad de Pasto no estuvo desligada de los lineamientos de los distintos programas presidenciales y es así como hacia 1960, en el marco del Frente Nacional, esta entidad adoptó la modalidad de “autoconstrucción” que dio lugar a los grandes conjuntos habitacionales para familias de medianos y escasos recursos

¹²⁶ Ibid., p.167.

económicos mediante el empleo de la mano de obra de los mismos beneficiarios; esta modalidad recibió, a partir de 1961, el apoyo en crédito externo gracias a la política intervencionista denominada “Alianza para el Progreso” y debido a esto surgieron los barrios de la zona suroriental mas el barrio Agualongo en el sector suroccidental.

A partir de 1970 el gobierno de Misael Pastrana Borrero, implementa el Plan de Desarrollo Nacional denominado “Las Cuatro Estrategias” que se trataba de una visión mecanicista que retomaba elementos de la misión de Lauchlin Currie tendiente a estimular las migraciones de campesinos a las ciudades medianas para, de este modo, frenar la explosión urbana que en las ciudades grandes como Cali, Bogotá, Medellín y Barranquilla generaba sobredemanda de servicios, empleo y vivienda, además de miseria e inseguridad.

Dentro de ésta visión del desarrollo se consideró que en el campo existían excedentes de población desempleada cuya alternativa radicaría en una oferta laboral en las ciudades intermedias y medianas, mediante el empleo de mano de obra para la construcción urbana, que no requería de cualificación y “podía ser cubierta por inmigrantes rurales que recibirían salarios que aumenten su capacidad de consumo con lo cual de dinamizarían los mercados regionales generando desarrollo”¹²⁷.

Esto generó una mayor inmigración de población rural a nuestra ciudad que, a su vez, se vió favorecida de la redistribución espacial de la industria de producción de bienes de consumo. “En consecuencia, Pasto se ubicó, en 1973, junto a Villavicencio y Riohacha en una de las ciudades que mas crece en Colombia y en donde la construcción aparece como la ocupación mas dinámica”¹²⁸, quedando la actividad constructiva de nuevos barrios a cargo de este tipo de población rural en condiciones de pobreza a la par con nuevos inmigrantes de poblaciones vecinas, con una buena capacidad adquisitiva, que se asentaron en barrios que hacen parte de la expansión urbana de Pasto en la década del 70.

De este modo surgen barrios en todas las direcciones de la periferia de la ciudad y, en particular en el sector occidental (de sur a norte) de nuestra ciudad, entre los cuales tenemos: San Miguel y Niza (1972), Mijitayo (1973), el Colegio INEM (1970), Capusigra (1971), San Ignacio, Mariluz, Las Acacias, San Diego, Panamericano (1975), Jorge Giraldo (1977), Sumatambo (1979). Estos barrios de vivienda confortable se localizaron en torno a la nueva vía Panamericana “que sirve de eje de poblamiento para clases medias y altas en tanto el área suroriental se identifica como popular”¹²⁹.

¹²⁷ CERON SOLARTE, Benhur, 1999. Op. Cit., p.394.

¹²⁸ Ibid., p.395.

¹²⁹ Ibid., p.395.

En el área occidental (de sur a norte) se da lugar, con la creación de estos barrios, a una nueva modalidad de diseño de viviendas con una innovadora configuración, además de que aquí hace parte la construcción y edificación del primer conjunto residencial de apartamentos que existió en Pasto, como es el Condominio Sumatambo en la Avenida Panamericana. Cabe destacar al respecto que la irrupción de este estilo particular de vivienda ha sido la principal característica de la construcción urbana en las últimas décadas y que en nuestra ciudad, si bien es cierto que se manifiesta en distintos lugares de su perímetro (incluido el centro), es en el corredor occidental y el sector norte donde ha prevalecido a la luz de compañías constructoras privadas que han especulado con el suelo estimulando la llamada construcción vertical o “edificación el altura” caracterizada desde el punto de vista funcional por edificios para viviendas multifamiliares, con pequeños apartamentos u oficinas y locales para diversos usos, que desde el punto de vista de la forma y la altura se distinguen el bloques, torres y rascacielos, siendo los dos primeros los que hacen presencia en nuestro contexto local mediante una gran cantidad de condominios fáciles de apreciar, básicamente, en el área objeto del presente estudio (Ver anexo G).

La entrada en funcionamiento de la Panamericana le otorga a Pasto una nueva dinámica en su economía y su proceso urbano, ya que al impulsar el comercio fronterizo promueve, también, el establecimiento de negocios de todo tipo que permiten un activo comercio que, a su vez, hacen que Pasto “reafirme su papel del lugar central regional con la distribución de insumos agropecuarios, ferreterías, materiales de construcción y abundante oferta de capital financiero en las corporaciones de ahorro que se disputan el lucrativo mercado de la vivienda”¹³⁰.

De ese modo, con el establecimiento de una nueva vía principal y la consecuente construcción a sus alrededores, se consolida el corredor occidental de la ciudad de Pasto sobre el cual, hacia la década del 80, se dio continuidad a la edificación de barrios bajo la acción del ICT a la luz de nuevos programas, en este caso, en el gobierno de Belisario Betancourt, entre 1982 y 1986 en el marco de su plan “Cambio con Equidad” tiene lugar el programa denominado “casas sin cuota inicial” que desarrolló en todo el país numerosos programas habitacionales, siendo esta ciudad favorecida con los planes de vivienda que se materializaron en barrios como Altamira, Tamasagra II, Anganoy (también llamado Panorámico) localizados en inmediaciones al corredor occidental de la ciudad, además de otros barrios como Camilo Torres, La Esperanza, Lustrabotas y Lavanderas.

11.3 LOS USOS DEL SUELO

En correspondencia con la construcción, éste elemento permite corroborar una diferenciación con relación al centro histórico de la ciudad, ya que siendo los usos del suelo “la expresión de los distintos modos de utilizar el espacio a partir de las

¹³⁰ Ibid., p.399.

necesidades y actividades de la población urbana que vive y trabaja en la ciudad”¹³¹ es posible establecer la transformación del marco físico que alberga el emplazamiento de Pasto a partir del proceso de urbanización que generó (y sigue generando) aumento en la población de la ciudad, lo que a su vez se ha constituido en factor determinante para la transformación de los usos del suelo urbano por cuanto las necesidades de vivienda han ocasionado una gran demanda de suelo, además de mayor presión sobre la naturaleza que ha visto disminuir sus recursos en cuanto a cantidad y calidad (sobresale, al respecto, el impacto ocasionado sobre los cauces de las diferentes quebradas y ríos como el Mijitayo).

Aquí, es posible apreciar la “movilidad (cambio)”, como aspecto característico de los usos del suelo, relacionado con las constantes transformaciones a que estos se ven sometidos, la cual se presenta a partir de las necesidades que enmarcan y determinan la utilización del espacio urbano de Pasto, cuyas particularidades han determinado desplazamiento y creación de nuevas funciones a partir de las ventajas de ubicación, distancia y facilidad de acceso, generadas por la implantación de vías hacia el sector occidental y norte del Valle de Atriz.

De este modo, el proceso de urbanización experimentado por la ciudad de Pasto a partir de la segunda mitad del siglo XX se ha centrado en las zonas periféricas que han visto transformar los usos del suelo en función tanto de las necesidades de vivienda (sector sur, sur-oriental, sur-occidental y occidental) como de movilidad o transporte y alojamiento de funciones como la salud, comercio y principalmente la educación (sector sur-occidental, occidental y norte) a través de la construcción y funcionamiento de los diferentes establecimientos de educación que desde un comienzo se emplazaron a lo largo del corredor de la avenida panamericana y las principales vías aledañas; de manera que dicho proceso de urbanización enmarca la transformación de los usos del suelo a la luz de fuerzas centrífugas que originaron desplazamiento de población y funciones desde el centro histórico de la ciudad hacia la antigua periferia contenida, hoy en día, en toda el área urbana de Pasto, que a su vez vio surgir nuevas funciones conforme las necesidades que, tanto desde el orden local como regional y nacional, se han demandado de esta ciudad (Ver mapa 6).

Esto, a su vez, se ha traducido en una mayor densidad de ocupación de los usos del suelo en las zonas que anteriormente eran consideradas periféricas y que, tal como se ha indicado, han quedado inmersas en el área urbana a partir de la implantación de vías. Para el caso que ocupa este estudio, existe una ocupación del suelo con base en múltiples funciones y necesidades de los habitantes de Pasto ya que el corredor occidental (incluidos sectores colindantes del norte y el sur) permitió una ampliación de la cobertura de vivienda que se manifiesta en la inmensa cantidad de barrios, tal como se ha visto, además de una diversificación

¹³¹ ZARATE, Antonio. Op. Cit., p.60.

de las funciones de la ciudad a partir del emplazamiento de establecimientos educativos en todos los niveles, sumado a la presencia de hospitales y clínicas, sin demeritar el papel que la función comercial ha desempeñado y que se ha reforzado en los últimos años con la construcción y puesta en funcionamiento de centros comerciales y grandes almacenes como Valle de Atriz, Éxito, Unicentro, además de concesionarias de vehículos, entre otros.

Lo anterior es de suma importancia para considerar el papel que juega el corredor occidental dentro de la ciudad, ya que desde las funciones señaladas atrae un flujo considerable de personas desde diferentes puntos, lo que genera desplazamiento y mayor flujo automotor tanto de vehículos particulares como de taxis, buses y colectivos, además de ser el paso obligado, como zona de entrada y de salida de personas que viajan tanto a municipios del resto del departamento como al interior del país.

Como se puede apreciar en el mapa 6, el uso de suelo predominante en el corredor occidental y norte de la ciudad de Pasto, y de hecho en toda su periferia, es el residencial (destinado a la vivienda) seguido del uso institucional principalmente a cargo de diferentes establecimientos de educación y el comercial derivado de los dos anteriores, no obstante este último, desde la década del 90, ha estimulado la creación de grandes almacenes de cadena, centros comerciales, supermercados y concesionarias de vehículos, lo que se ha visto reforzado con bares, discotecas y toda suerte de negocios que la presencia de barrios, colegios, universidades y hospitales, ha generado.

De este modo, dentro de las zonas de vivienda de barrios como Pandiaco, El Dorado, Maridíaz, Avenida de los Estudiantes o incluso Tamasagra, Mijitayo, y en general de todo este gran sector, sin importar la categoría social del barrio ni el nivel económico de sus habitantes, se han constituido ejes de centralidad comercial con equipamiento suficiente como para generar centralidades de sector que complementan la ya existente, erigida en torno al casco antiguo o centro histórico. Esto se evidencia con la presencia de bares en el sector universitario de Torobajo, papelerías, salas de Internet, cafeterías, además de restaurantes, supertientas y los servicios generados por los Almacenes Éxito, Unicentro y el Centro Comercial Valle de Atriz.

12. CAMBIOS SOCIO-ESPACIALES GENERADOS EN EL CORREDOR OCCIDENTAL DE LA CIUDAD DE PASTO A PARTIR DEL PROCESO DE CRECIMIENTO Y EXPANSIÓN URBANA

12.1 INFLUENCIA DE LA ESTRUCTURA URBANA

La concentración de funciones administrativas, de servicios especializados, entre otros, es un rasgo característico de la ciudad que comienza a consolidarse desde su fundación misma; esto fue estimulado inicialmente por el lugar estratégico que ocupa en el territorio y en razón de esta condición la ciudad funcionaba en una estructura física original ligada al centro histórico que contenía, generalmente, las principales actividades y servicios urbanos, situación que generó una concepción clásica signada por una lógica según la cual el centro es, por excelencia, conforme a dicha visión, el lugar de intercambio, de las innovaciones, el lugar y espacio simbólico que le otorga identidad a la ciudad, el cual, además, tradicionalmente ha sido insustituible para la administración financiera, información, de negocios, funciones y servicios.

No obstante, a la luz de los particulares procesos experimentados en nuestras ciudades colombianas (y especialmente en Pasto), es fácil comprobar que los anteriores preceptos se han replanteado bajo la lógica interna de su propio desarrollo urbano que ha suscitado tanto el desplazamiento de funciones y de servicios, al igual que el mismo comercio y la administración local a espacios alejados del centro; al respecto, el fenómeno estudiado de localización de la función educativa contenida en numerosos establecimientos de diversa jerarquía, es un reflejo de este planteamiento. Aquí podemos ver como el concepto de centralidad urbana depende cada vez más de las funciones y actividades que determinan, en gran parte, la razón de ser nuestras ciudades y no obstante, en su localización, el centro histórico no ha jugado un papel determinante.

Este último, en el caso de la ciudad de Pasto, ha modificado su funcionalidad en las décadas recientes ya que, aún la función administrativa municipal se vio desplazada al ser trasladada al nuevo Centro Administrativo Municipal (CAM) ubicado en el sector de Anganoy, con lo cual nuestro contexto urbano pone en evidencia el replanteamiento de la condición de “insustituible” otorgado al centro.

De lo anterior, podemos comprobar y afirmar con respecto al centro que en nuestro caso si bien es cierto que éste aún es el sitio de emplazamiento de la función administrativa departamental, asiento de la rama judicial, del sector bancario y eclesiástico, no obstante, es la actividad comercial, ligada al sector terciario de la economía, la que goza de mayor prelación en este espacio lo cual es posible corroborar al observar una enorme cantidad de almacenes de todo tipo y negocios de diversa índole a lo largo de las principales calles y carreras que lo atraviesan y que lo identifican por un uso del suelo preferentemente comercial.

Además, la histórica implantación vial, de carácter ortogonal en cuadrícula, actualmente brinda los canales de acceso para vehículos y peatones a los diferentes lugares de la periferia ya que la citada localización de funciones sumada al masivo poblamiento en los alrededores del centro (bien sea en los barrios surorientales, en el corredor occidental, etc.), ocasiona desplazamientos largos, de extremo a extremo, quedando de este modo el centro de nuestra ciudad convertido en ruta obligada, situación, por lo demás, atenuada con la construcción y adecuación de vías alternas al centro que agilizan el tránsito, aminorando la distancia y el tiempo.

12.2 LA CIUDAD DE PASTO COMO UN SISTEMA

Es posible analizar a la ciudad de Pasto desde dos puntos de vista, uno estructural y otro funcional, siendo el primero el que da cuenta del modelo espacial de sus diferentes partes y funciones que hacen referencia a la estructura urbana como tal, contenida en el plano histórico ortogonal y a la discontinuidad ocasionada por el ensanchamiento físico hacia las antiguas periferias; aquí sobresale la innovación presentada por el crecimiento hacia lo que hoy se conoce como corredor occidental y norte, el cual ha permitido, a su vez, una especialización en los usos del suelo que han evolucionado de forma creativa y moderna. Desde el punto de vista funcional, que permite la comprensión del intercambio entre unidades y componentes urbanos, se explica la circulación urbana reflejada en el transporte y el desplazamiento peatonal a nivel de zonas de influencia de funciones especializadas (como la educación), y áreas residenciales.

El sistema circulatorio urbano, en Pasto al igual que en toda ciudad, contiene los flujos de personas cuya circulación, ya sea como movimiento individual (a pie) o mediante el transporte urbano, se ciñe a condicionantes como la percepción o los intereses individuales en función de las necesidades que difieren de particularidades como el sector social y la ocupación, entre otras. Ya que el problema central del transporte se relaciona con la organización espacial de las actividades y con la necesidad de desplazarse, es factible comprobar que en nuestra ciudad, con su crecimiento hacia las periferias suscitado desde la segunda mitad del siglo XX, se ha dado una reorganización de su espacio que va

ligada a la especialización de los usos del suelo que esto ha ocasionado, junto a los flujos del tráfico, tanto vehicular como peatonal.

Este aspecto presenta mayor énfasis en nuestra área objeto del presente estudio, por diferentes factores y elementos que hemos analizado a lo largo del mismo. De todos modos cabe resaltar que el incremento del parque automotor ligado a factores externos e internos que incentivaron la acelerada modernización de la ciudad en su infraestructura, se constituye en un factor determinante.

Todo esto permite concebir a nuestra ciudad como una estructura dinámica de elementos interrelacionados, que se erige como tal a partir de las redes tanto de vías articuladoras (calles y avenidas) y transporte, como de servicios (energía, alcantarillado, teléfono); en este sentido Pasto se constituyó en un sistema con un mayor dinamismo a partir de la ya citada implantación de vías principales en el corredor occidental, lo cual como se señaló, orientó el crecimiento de la ciudad en tal sentido con la creación de una gran variedad de barrios de distinto rango social; así mismo estimuló, desde un comienzo, la creación y emplazamiento de establecimientos educativos de diferente orden, al igual que algunas instalaciones destinadas al comercio y la producción (Cyrgo y Coca-Cola, entre otras) que aún existen y a las cuales se han sumado centros comerciales y almacenes como Éxito, Valle de Atriz, Unicentro, etc. (Foto 19).

Foto 19. Centro Comercial Valle de Atriz



Fuente: esta investigación.

De este modo se observa que el sistema ciudad, en Pasto, se consolida a partir de la conformación de todos los elementos señalados, como factores

interrelacionados entre sí, que cumplen un objetivo común, cual es el de constituir un asentamiento destinado a satisfacer las diferentes necesidades, tanto de la población que ocupa “toda” la ciudad así como su área de influencia, y para el caso particular de Pasto, además, el garantizar tanto la movilidad como el transporte de personas, mercancías y productos bien sea a nivel intraurbano, interregional o internacional.

Aquí se observa que la infraestructura vial es el punto de partida que estimuló tanto la orientación del crecimiento de la ciudad en cuanto a barrios, así como la ubicación de locaciones destinadas a funciones en donde sobresale la educativa, materializada en escuelas, colegios y universidades a lo largo de la avenida Panamericana, vías aledañas y barrios residenciales.

Al interior de su espacio urbano, se presenta una gran interacción socioespacial basada en la presencia de funciones que se complementan, constituyendo un sistema dinámico dentro del cual la estructura urbana contiene la relación entre la parte física y los actores que alimentan la dinámica de la ciudad como sistema; estos últimos generan los movimientos intraurbanos de carácter pendular ya que se efectúan de la casa al lugar de trabajo, estudio, servicio médico, compras, etc.

12.3 INCIDENCIA DE LA AVENIDA PANAMERICANA EN LA ZONA OCCIDENTAL

Todo el proceso abordado, se ha visto reflejado en una serie de derivaciones de diversa índole que se plasman en los diferentes ámbitos, desde el físico-espacial, conforme se ha analizado, hasta lo social, cultural y económico. Aquí se puede comprobar que dentro de nuestra área objeto de estudio, se estableció una particular caracterización de la ciudad con base en una visión específica que la concibió desde un principio a partir de una nueva perspectiva, perfilando a todo este sector como la materialización de una ciudad moderna e innovada. De hecho, esto se pone en evidencia a todo aquel que ingresa a Pasto por el norte, gracias a la agilidad en el transporte y en la movilidad que permite la moderna implantación de la Avenida Panamericana, lo mismo que el renovado estilo de viviendas manifiesto en barrios situados a lo largo de esta gran vía, al igual que las ventajas de localización de funciones vitales para el conjunto de la ciudad como centros de educación y hospitales, entre otros, lo cual le ha impreso al área urbana desde las últimas tres décadas, una nueva imagen que contrasta con lo que el centro histórico permite a nivel de estilo y de facilidades en el desplazamiento.

El papel jugado por las principales avenidas es vital y este, a su vez, ha estado supeditado a la morfología del Valle de Atriz, el cual, con relación a la estructuración vial, determina el sentido de las líneas de conexión o de división, el empalme de calles con avenidas nuevas y el sentido de la prolongación de calles

antiguas. Por su forma irregular accidentada ha definido una trama urbana distorsionada en donde sólo es posible identificar una tipología, la ortogonal que define el plano en damero ya que el ensanchamiento se ha visto ceñido a los condicionantes morfológicos antes citados.

Sin embargo, la caracterización física del emplazamiento de la ciudad en los flancos occidental y norte del Valle de Atriz, ha permitido una adecuada configuración vial para Pasto (incluso en otros sentidos de la antigua periferia, hoy poblada), la cual está conformada por una clasificación de calles y avenidas jerarquizadas por la Oficina de Planeación Municipal de la siguiente manera:

1. Arterias mayores. Son las que permiten el flujo de amplios volúmenes de tránsito a velocidades medias y aún altas dependiendo de la hora, debido a su caracterización física que las distingue por su amplitud, y en nuestra ciudad se pueden apreciar arterias mayores como la Avenida Panamericana, la Avenida de los Estudiantes, Colombia, Chile, Santander, entre otras.

2. Arterias menores. Son vías que de manera perpendicular a las arterias mayores se desprenden de estas, bien sea como calles o carreras, teniendo como función la de conectar el centro con la periferia, además de alimentar y evacuar las arterias mayores. En la ciudad de Pasto y dentro del área de expansión de la periferia occidental y norte, sobresalen la CI 22B (Caracha), la Avenida Mijitayo, la CI. 10, la CI. 16 y la Avenida Maridíaz, entre otras.

3. Colectoras principales y sencillas. Las primeras son calles que pueden movilizar un flujo vehicular considerable, conectan arterias mayores con menores o entre sí, no son bidireccionales y son utilizadas por el transporte público urbano. Atraviesan los diferentes barrios de la ciudad. A su vez las colectoras sencillas son calles de barrio que no se ajustan a ninguna de las caracterizaciones señaladas en las principales.

4. Peatonales. Son vías para marcha a pié y aunque en nuestra ciudad éstas no ofrecen recorridos largos, no obstante permiten la movilidad peatonal a distancias breves, por lo general a nivel de conectividad entre viviendas o barrios, por tal razón permiten un amplio desplazamiento de personas.

A partir de la clasificación de las vías realizada por Antonio Zárate¹³², se puede afirmar que la estructura vial de la ciudad de Pasto está constituida por una red arterial principal y otra secundaria. La primera está conformada, principalmente, por la Avenida Panamericana, así mismo la Occidental que comunica con municipios como Nariño y La Florida, que entra a la ciudad por “Toro-bajo” formando la CI 18; igualmente hay otras ubicadas en diferentes lugares de la periferia; éstas son las que permiten el tráfico de entrada, salida e

¹³² ZARATE, Antonio. Op. Cit., p.125.

intercomunicación entre la ciudad y otras áreas urbanas. Por su parte, la red secundaria se conforma por vías locales que permiten la circulación al interior del área urbana entre barrios o sectores de ésta.

En el área objeto de nuestro estudio, podemos ver cómo estas dos clasificaciones empleadas, de alguna manera contrastan en nuestra ciudad, toda vez que de las llamadas Arterias Mayores, solo las avenidas Panamericana y Occidental corresponden a la red arterial principal, no obstante la última, dentro de Pasto y especialmente en su corredor noroccidental, es catalogada como arteria menor que alimenta y evacua a la primera.

Por otra parte, en nuestra ciudad, a partir de la construcción de la Avenida Panamericana, se evidencia una discontinuidad en el ensanchamiento hacia las periferias, especialmente en los flancos occidental y norte que permiten apreciar la marcada influencia de ésta vía, además de la distancia que toma con respecto al centro histórico como se puede ver en la Imagen 3 del capítulo 11, factor que pudo estimular la masiva edificación ligada al nuevo estilo en los usos del suelo (a su vez en dependencia de la implantación vial) que rompió con la lógica de crecimiento tradicional en su plano antiguo, impulsando e imponiendo un nuevo orden, distinto, en su organización espacial urbana.

Observando el plano de crecimiento de Pasto a partir de 1950 (ver Imagen 4, capítulo 11), es posible comprobar que la expansión y prolongación de las calles desde el centro en sentido norte confluye con el trazado de la Panamericana, el cual, no obstante su orientación de sur a norte, se deslinda de la configuración vial tradicional. Esta gran avenida en su trayecto por el Valle de Atriz presenta un trazado muy particular, irregular, el cual debió ajustarse a los condicionantes de la morfología en el flanco occidental, principalmente hacia el sentido sur en el tramo comprendido entre el estadio Libertad y el barrio Bachué; a partir de este barrio y en sentido norte, la excelente calidad de la vía se ve garantizada por el soporte físico de suelos planos y ligeramente inclinados que han permitido la idónea implantación tanto de esta vía como de las demás citadas y otras que conectan a toda esta amplia zona periférica entre sí y con el resto del perímetro urbano de la ciudad.

Tal como se puede apreciar en el citado plano, la avenida adopta una forma tal que aunque no penetra en el casco antiguo, su peculiar trazado depende de lo que la forma del plano ortogonal del Pasto viejo le ha permitido, ya que, conforme se indicó, su estructura en damero con calles y carreras estrechas, no permite la amplia movilidad ni los flujos que sí facilita su emplazamiento en todo el sector sur, occidente y norte, por donde forma una línea quebrada que aunque posee zonas rectas (de hecho, al transitar o caminar por ella, su imagen se asocia a una gran avenida recta) no obstante, su forma en relación con el resto de la ciudad, en especial la parte histórica, se semeja a un gran brazo que la rodea por el lado occidental.

Además, se puede ver cómo su emplazamiento y el de las demás calles y avenidas que desde el centro histórico se prolongan hacia el flanco occidental y noroccidental, junto a la Panamericana, conforman una red y ésta, a su vez, es el elemento determinante de la expansión y ensanchamiento de la ciudad de Pasto en este sentido.

Por lo demás es fácil constatar, tanto por la observación del plano como por el conocimiento de la ciudad a través del recorrido por sus calles, que la prolongación de vías desde el centro tanto al norte como al occidente sigue una secuencia tal que semeja el área urbana en estos dos sentidos a un organismo dotado de tentáculos equivalentes a las diferentes calles y avenidas que desde la Cr. 22b (Caracha) hasta la Cl. 18 (de Maridíaz a “Toro-bajo”) determinan una continuidad ceñida a la curvatura de la Panamericana en el sector de Villa Vergel y que en conjunto deja apreciar el contraste de un extremo a otro (Foto 20). Aquí se puede ver que la expansión de “carreras en sentido occidental” y de “calles en sentido norte”, depende de la forma en que el antiguo plano ortogonal de Pasto condicionó su prolongación, y tanto unas como otras fueron atravesadas por igual, de forma perpendicular, por el trazado de la Avenida Panamericana tal como se puede ver en el plano y como se puede comprobar mediante la observación directa.

Foto 20. Avenida Panamericana, curva del sector La primavera y Villa Vergel



Fuente: esta investigación.

Por lo anterior y gracias a esta avenida, se generó una gran conectividad de la que antes carecían numerosos sectores tanto del área urbana, que en corto

tiempo se ensanchó gracias al estímulo del enorme corredor de occidente a norte que generó la panamericana, como del área rural colindante, ligada a ciertos corregimientos, principalmente Jongovito, Obonuco y Anganoy (este último se ha convertido en un barrio más de la ciudad pese a estar clasificado como vereda perteneciente al corregimiento de Mapachico). Esto, a su vez, se ve estimulado por la localización en todo el citado corredor (conformado por esta vía y muchas de las calles y carreras perpendiculares a ella), de funciones ligadas a la vida urbana de Pasto y su área adyacente, tales como hospitales, centros comerciales y, en mayor número, centros de educación en todos los niveles, tanto públicos como privados, los que a su vez se han concentrado a lo largo de esta zona, otorgándole una particular identidad tanto por el uso del suelo que esto ha originado, como por el comportamiento espacial que también ha suscitado.

12.4 CONSOLIDACIÓN DE ÁREAS DE CONFLUENCIA DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS

El proceso de expansión de nuestra ciudad en sentido occidental, permite apreciar, conforme se ha indicado, en relación con la ubicación de establecimientos de educación, la configuración de dos áreas de mayor concentración, fuertemente condicionadas por el entramado vial que las comunica entre sí y que facilita el desplazamiento a su interior y con el resto del área urbana de Pasto; éstas se enmarcan en dos de los principales ejes viales, a saber, la Avenida Mijitayo (Cr. 26) y la Calle 18 a partir de la avenida Maridíaz en sentido occidental. Estas dos vías principales consideradas como Arterias Menores se encuentran interconectadas por la principal Arteria Mayor que es la avenida Panamericana, a la que alimentan y evacuan, y por un conjunto de calles colectoras principales y sencillas que permiten un fácil y masivo desplazamiento peatonal y vehicular al atravesar y ligar sectores como San Ignacio, Bomboná, Parque Infantil, entre otros.

La consolidación de estas dos áreas de aglutinamiento de instituciones, que a su vez han generado verdaderos corredores estudiantiles, se explica por la ocupación y apropiación del espacio dentro de la ciudad de Pasto; aquí es preciso remontarse a los antecedentes de la tenencia de tierra, que explican el porqué de la distribución espacial que ha trascendido a lo largo del tiempo.

- **La Cr. 26 (Avenida Mijitayo)**

Contiene, en una extensión relativamente larga, siete establecimientos de educación (incluyendo el INEM y el ITSIM). Dentro de las razones de localización de dicho número de instituciones en una área corta en comparación con el resto de la ciudad, se encuentra que a partir del templo de San Felipe, todo el margen derecho en dirección al Volcán Galeras (antiguamente delimitado por el Río

Mijitayo) perteneció, en tiempos anteriores, a la Comunidad Filipense, razón por la cual se explica el emplazamiento de los colegios San Felipe Neri y Filipense.

Esta vía en su origen y tomando el sentido oriente occidente, se forma en el parque de San Felipe a partir de la confluencia de las carreras 26 y 27 tomando la ruta por la Escuela Normal. Se originó en el plan vial de prolongación de avenidas contemplado por el IGAC en la década del 50 y desde la puesta en funcionamiento de la Panamericana, conecta con esta, continuando hacia el sector de Mijitayo por la vía de doble calzada, del mismo nombre, que desde finales de los años 80 se pavimentó con la canalización del río para dar lugar a una de las calles que en mayor medida han contribuido a la agilización del transporte vehicular y del desplazamiento peatonal que presentan grandes flujos debido al surgimiento y existencia de numerosos barrios, lo mismo que de centros de educación como Normal, ITSIM, Antonio Nariño, INEM, Filipense, San Felipe y Hogar San José, al igual que otros cuya cercanía y facilidad de acceso se ve estimulada por la vía Panamericana.

- **La Cl.18 (Avenida Maridíaz)**

Al igual que la anterior, también fue contemplada dentro del plan de movilidad de diseño de avenidas en la década del 50; cruza el área urbana de Pasto, de sur a norte atravesando el sector de Maridíaz que se caracteriza por la presencia de la Congregación de las Hermanas Franciscanas de María Inmaculada quienes desde los años 20 del siglo pasado le habían venido otorgando a este sector un carácter conventual, que con el transcurrir de los años fue tornándose en académico-religioso por la creación de las instituciones de educación que dicha comunidad ha venido regentando, factor que se ha complementado con el acelerado crecimiento de la ciudad de Pasto; en este sector del norte de su área urbana y con la creación y localización de otros centros educativos que a lo largo de la Cl. 18 hacia Pandiaco y Torobajo han constituido a esta vía en un corredor estudiantil universitario por la presencia de Universidades como la de Nariño (Torobajo), Cooperativa (Pandiaco), Mariana (Maridíaz-Palermo) y recientemente la San Martín (Zona minera).

12.5 LA ACCESIBILIDAD

Esta variable es determinada por el buen estado de las principales calles y avenidas del sector occidental y norte de la ciudad de Pasto. Tal como ya se ha dicho la construcción de la Avenida Panamericana se hizo con base a los suelos característicos del flanco occidental del Valle de Atriz, los que van de terrenos abruptos que se pueden observar al suroccidente, en el sector de barrios como Niza, Caicedo o Bachué, a planicies o semi-pendientes ligeramente inclinadas que se pueden observar en sectores que van desde Capusigra y Villa Vergel en dirección a la Glorieta de las Banderas. La observación directa permite constatar

que la construcción de esta avenida se vió facilitada por la topografía que permitió su correcto diseño y trazado.

Así mismo, es factible observar el perfecto empalme de esta gran vía con calles antiguas como la 22b (Caracha), la Cl. 16 y avenidas ya citadas como Mijitayo, Maridíaz y de los Estudiantes. Todo esto, sumado a la presencia de un gran número de calles que, pertenecientes a los diferentes barrios, colindan con las principales y todas estas, en conjunto, registran un gran flujo vehicular y peatonal, toda vez que la facilidad de acceso que permiten hacia el centro de la ciudad, a otros sectores de la periferia y al exterior del área urbana, le otorgan a la red vial mencionada y al corredor occidental y norte de Pasto, en conjunto, una gran funcionalidad y, como tal, lo constituyen en referente vital de la estructura urbana, lo que se complementa con el hecho de ser el acceso a la ciudad para los vehículos de transporte nacional y departamental en su acceso por el norte y el occidente.

Lo anterior se ve complementado con la presencia de funciones como la educativa a través de los diferentes centros educativos emplazados en el área (aspecto que se ha tomado como referente de análisis en el presente estudio), de hospitales, de centros comerciales, almacenes de cadena y la localización del Centro Administrativo Municipal en el sector de Anganoy. Todo esto tiene lugar en razón de las ventajas comparativas espaciales de localización urbana que le otorgan a este sector facilidades como una mayor movilidad a partir de un nuevo diseño de calles con mayor amplitud, lo mismo que nuevas formas en los usos del suelo que permitieron diferentes estilos de construcción de barrios y de edificación de instalaciones amplias destinadas a funciones modernas como el comercio o que facilitaron la modernización y ampliación de la cobertura de funciones ya existentes como la educación y la salud, éstas últimas son las que en mayor medida se han visto favorecidas por la excelente accesibilidad que permiten la moderna implantación vial y las citadas ventajas espaciales.

12.6 LA DISTANCIA

La implantación vial señalada se despliega en una red de calles y avenidas, dentro de la cual la Avenida Panamericana, al interior del área urbana de Pasto, se extiende 8 Km aproximadamente entre los dos puntos extremos establecidos por la Oficina de Planeación Municipal, no obstante, en nuestra zona objeto de estudio se ha delimitado el tramo comprendido entre el Colegio Libertad y el CAI cerca al Hotel Morasurco, con una distancia aproximada de 4 Km y medio. Para tomar la distancia en las Avenidas Mijitayo y Maridíaz se tomaron puntos teniendo en cuenta tanto la localización de establecimientos educativos como la inclusión dentro de nuestra área de referencia.

Así, tenemos la siguiente discriminación de las vías principales.

Cuadro 3. Relación de las distancias en las principales vías del corredor occidental y norte

| Calle o Avenida | Límites | Distancia |
|------------------------|---------------------------------------|------------------|
| Panamericana | Colegio Libertad – CAIMorasurco | 4 Km. con 470 m |
| Mijitayo (Cr. 26) | S.Felipe - Inmediaciones de Empopasto | 1 Km. con 277 m |
| Maridíaz (Cl. 18) | Clínica Maridíaz - Bomba de Briceño. | 3 Km. con 480 m |

Fuente. Plano del sistema vial de Pasto, POT vigente.

Al interior del perímetro urbano de Pasto, y por ser esta una ciudad mediana, de reducida extensión en comparación con las principales del país, se ha facilitado la consolidación de una área específica de confluencia de establecimientos de educación básica (primaria y secundaria) y superior, que contiene tanto escuelas, como colegios y universidades. Esto se facilitó, tal como se ha podido ver, gracias a la implantación vial de las principales avenidas y calles, en especial de la Panamericana, Mijitayo y Maridíaz, que permitieron la expansión de la ciudad hacia el sector occidental y norte del Valle de Atriz, mediante el asentamiento de barrios, lo que sumado a la infraestructura y la edificación para instituciones educativas, junto a las ventajas de accesibilidad que ha brindado el moderno diseño de dichas calles, ha constituido a todo el corredor occidental y norte de Pasto, en las últimas cuatro décadas, en el área de mayor concentración para esta clase de centros, lo cual a su vez, ha permitido que todo este sector ofrezca las mejores ventajas para el ejercicio, al interior del área urbana, de la función educativa.

A partir de lo anterior, y teniendo en cuenta que una distribución espacial se define como la frecuencia con que un fenómeno sucede en el espacio, tenemos que en lo que respecta a establecimientos educativos, dentro de Pasto y particularmente en nuestra área de estudio, se presenta un patrón de aglomeración estimulado por factores como la accesibilidad y la distancia, y elementos como las vías y la morfología urbana, los cuales, considerando la localización y funcionalidad de esta clase de establecimientos (como también de hospitales y centros comerciales que en los últimos años han entrado a formar parte de la estructura urbana de la ciudad en este sector), se retroalimentan al incidir en el desplazamiento vehicular y peatonal que generan.

Tal como se ha podido constatar en nuestra ciudad, los condicionantes físicos derivados de la morfología, inciden directamente en factores como la distancia y la accesibilidad, lo mismo que en las vías como elemento determinante. Se puede apreciar que por ser Pasto una ciudad de reducida extensión y por facilitar la red

vial ya citada, un masivo flujo vehicular y peatonal, la distancia entre todos los puntos de la ciudad y cualquier lugar del sector occidental o norte, puede ser cubierta en corto tiempo.

Esto se debe, entre otras razones, a que la red estructurante de calles y avenidas en sectores adyacentes al centro de la ciudad, no pertenecientes a nuestra área de estudio, de todos modos, confluyen y/o empalman con alguna de las vías pertenecientes a ésta (Panamericana, Caracha, Mijitayo, Maridíaz, Estudiantes) lo cual deriva en un ágil desplazamiento de toda clase de vehículos. Esto se pone en evidencia al observar cómo los taxis o carros particulares en sus desplazamientos desde el centro, o desde los sectores oriental, suroriental, o sur de la ciudad, hacia el occidente o norte, siguen su ruta por avenidas como la Alfonso Zambrano que empalma con la Panamericana en el sector del Estadio Libertad, por la Avenida Champagnath de fácil acceso al mismo sector, o por las calles 18, 19, 20, 21 y 22 que desde el centro y oriente de la ciudad, tomando la ruta de barrios como Las Cuadras o el Parque Infantil, empalman con las Avenidas Maridíaz y de los Estudiantes.

12.7 EL TRANSPORTE URBANO

La transformación de la forma de la ciudad ocasionada por el ensanchamiento físico, define mucho el carácter y la calidad de la movilidad urbana, lo que se traduce en los cambios que ha generado en el transporte relacionados básicamente con la distribución modal que presenta un aumento de los viajes motorizados debido al incremento progresivo de las distancias recorridas. Aquí influye en mayor medida la localización de las distintas actividades económicas y las funciones ligadas a la vida urbana, lo cual se manifiesta en la ubicación de empleos y actividades fuera de los núcleos urbanos tradicionales ligados a su centro histórico y, como tal, en la mayor dispersión territorial de la población que resulta en la proliferación de un sinnúmero de barrios.

El crecimiento de la ciudad y de su población, genera una mayor demanda de transporte urbano lo cual se pone en evidencia con el surgimiento de diversas empresas ligadas a esta actividad; esto sucede conforme se expande y ensancha su espacio físico construido, en función del incremento de la población y la superficie urbanizada que suscita, igualmente, una mayor necesidad de movilizarse.

Tal como se indicó, el movimiento y el transporte urbano se rigen por tres principios que son el de complementariedad, el de transferibilidad y el de atracción. Es sabido que el principio de complementariedad da cuenta de la separación entre la oferta y la demanda, definida por la distancia que, a su vez, es condicionada por variables como el tiempo y la percepción, fundamentalmente. La ciudad de Pasto, a partir de la localización de los diferentes establecimientos de

educación a lo largo de todo el corredor occidental y norte, determina lo que hemos identificado como la relatividad en el factor distancia como determinante, ya que las condiciones ligadas a la morfología del valle con la extensión que le ha permitido al área urbana, la definen como una ciudad pequeña que facilita el desplazamiento a su interior, bien sea peatonal o vehicular, toda vez que la red vial a lo largo de todo el perímetro de la ciudad, permite un movimiento ágil a pesar de presentarse lo que se da en llamar “puntos de fricción” que dificultan el desplazamiento.

Es un hecho que el corredor occidental y norte de Pasto, definido por una moderna implantación vial a partir de la avenida Panamericana, además de la confluencia de instituciones de educación tanto básica como superior, determina, como tal, dentro de sí una marcada influencia en el comportamiento espacial de la gran población estudiantil ubicada a lo largo de los diferentes barrios que contiene. Esto se evidencia en la relación establecida entre colegios privados como el Liceo la Merced o el Sagrado Corazón de Jesús con barrios de estrato alto o medio como Palermo, La Colina, San Ignacio, entre otros. Sin embargo, por ser tan variado el carácter de los establecimientos y por presentarse una adecuada y excelente infraestructura de calles y avenidas que atraviesan todo este amplio sector, y de vías y corredores que lo conectan con el conjunto del área urbana, encontramos que atrae amplios flujos de población estudiantil proveniente de todos los sentidos, direcciones y puntos de la ciudad.

Es posible constatar en las llamadas horas pico, tanto de 6am a 7am, como de 12m a 2pm y de 6pm a 7pm, una gran congestión vehicular en las arterias que ligan el sector occidental con el centro, especialmente en las calles que tradicionalmente son empleadas por las empresas de transporte urbano. Aquí sobresalen como canalizadores de tráfico automotor los ejes viales de la Avenida Mijitayo y la Cl. 18 desde Maridíaz hasta Toro-bajo (Ver anexo H). Se puede comprobar que los buses transportan población estudiantil de diferente nivel de ingresos entre instituciones públicas como el INEM, el ITSIM o la Universidad de Nariño y barrios localizados en el contorno de la ciudad, que van desde el centro hasta los sectores oriental, suroriental, y sur.

Por esta razón, es obvio que algunas instituciones como las citadas, ubicadas dentro de nuestra área objeto de estudio, tienen como zona de influencia al conjunto de la ciudad de Pasto y, aún, de su parte rural. Es sabido que hay estudiantes de las diferentes instituciones educativas de carácter público, que provienen de corregimientos como Jongovito, Catambuco, La Laguna o Cujacal, entre otros.

Todo esto se explica por razones que van desde el nivel de ingresos, la percepción favorable que algunas de estas instituciones generan en el imaginario de los habitantes de Pasto, lo mismo que la ya citada facilidad en el desplazamiento entre dichos centros educativos y los distintos barrios; este último

factor está marcado por la relativa lejanía que se ve atenuada por la forma de la ciudad y del marco físico que la contiene, lo que a su vez explica la posibilidad de transportarse gracias a la cobertura de las empresas que abarcan tanto la parte urbana como la rural. Aquí juega un papel complementario la existencia de otras funciones contenidas en edificios y locaciones que han hallado, igualmente, en todo el sector occidental y norte, el lugar indicado para su actividad, y que entre hospitales como San Pedro, San Rafael, Clínica los Andes, Perpetuo Socorro, centros comerciales, almacenes de cadena y negocios como Valle de Atriz, Restaurante La Merced, Unicentro, Éxito, Cyrgo, además de concesionarias de vehículos, junto a la presencia de colegios y universidades le otorgan a este amplio sector una gran funcionalidad que lo convierten en referente del comportamiento espacial para el conjunto de los habitantes de la ciudad y su área de influencia.

Al disponer de facilidades para la movilidad y el desplazamiento entre las distintas partes de la ciudad con este sector, por las razones que hemos visto, se puede establecer que existe la llamada “transferibilidad” como principio del movimiento de personas que ven garantizada la posibilidad de transportarse entre diferentes puntos de origen y destino, que para nuestro caso son los establecimientos de educación en relación con el lugar de domicilio de la población constituida tanto por estudiantes como por docentes y personal laboral vinculado a cada una de ellas que en conjunto, convierten a todo el sector en una gran área de influencia que atrae amplios flujos de población y como tal, pone al perímetro urbano de Pasto en estrecha relación con ella.

Se puede apreciar que esta dependencia se da igualmente en función de la variedad de la especialización de los usos del suelo a nivel de las funciones complementarias que hemos señalado, junto al hecho de ser el referente obligado para el transporte de salida y entrada de la ciudad hacia el norte, occidente y sur por los accesos de las avenidas panamericana y occidental, sin embargo, nos hemos centrado en el comportamiento espacial ligado al movimiento generado por la presencia de escuelas, colegios y universidades por presentarse en mayor número y por constituir la variable que, junto a los barrios, tradicionalmente ha identificado en mayor medida al espacio físico que actualmente define el corredor occidental, como el área que ejerce mayor influencia atrayendo un mayor número de viajes y desplazamientos generados por la presencia de este tipo de instituciones, lo que determina la “atracción” como principio que incide en la frecuencia de los distintos tipos de viaje y en los flujos al interior de la ciudad.

12.8 IMPACTO GENERADO A PARTIR DEL EMPLAZAMIENTO DE INSTITUCIONES EDUCATIVAS

Foto 21. Instituciones Antonio Nariño, Normal, Industrial y la VIPRI (Udenar)



Fuente: esta investigación.

La foto 21 nos permite apreciar la cercanía de 4 instituciones educativas cuyos antecedentes difieren sustancialmente en los factores de localización de cada una, no obstante, dicha proximidad se constituye en uno de los principales factores dinamizadores de éste sector al generar amplios flujos de población estudiantil proveniente de los distintos sectores de la ciudad y por estimular, en el caso de las mas antiguas, la construcción de numerosos barrios en su entorno.

De lo anterior podemos inferir que la potencialidad que presenta un espacio es el factor que determina su vocación a seguir; en relación al corredor occidental y norte, por presentar ventajas comparativas de carácter natural ligadas a la morfología y también de carácter artificial relacionadas con la accesibilidad garantizada por la excelente estructura de vías (marcada principalmente por los ejes viales más relevantes que se han identificado), dicha vocación, aún con anterioridad a su consolidación vial, se ha relacionado con la vivienda y con las funciones urbanas ligadas a la vida de la ciudad, tales como la educación, la salud y, últimamente, el comercio. Es posible constatar que el impacto en toda el área urbana de dichas funciones localizadas al interior de este sector nunca ha estado desligado de la funcionalidad y el papel primordial desempeñado por las avenidas ya que, a fin de cuentas, son estas las que han estimulado el ensanchamiento físico de Pasto hacia sus antiguos contornos hoy urbanizados.

La accesibilidad es un factor que va de la mano con la vocación de uso del suelo en un determinado espacio urbano, y al interior de nuestra ciudad es posible apreciar que en las últimas 5 décadas se consolidó todo el corredor occidental y norte (en la antigua zona periférica adyacente al Volcán Galeras y a antiguos centros poblados hoy convertidos en barrios) en el emplazamiento de funciones y actividades de gran trascendencia en la dinámica urbana, las que generan un uso intensivo en razón de la alta concentración de vivienda a su interior y, obviamente, de la disponibilidad de vías de acceso para flujos tanto de peatones como de vehículos ya que la distancia que éstas permiten aminorar, facilita la llegada de personas desde diferentes direcciones y sentidos de toda el área urbana de Pasto.

De este modo, es posible constatar lo afirmado con anterioridad en el sentido de que no es únicamente el centro histórico el espacio indicado para el asiento de actividades relevantes dentro de la vida urbana; en la ciudad de Pasto dicho lugar ha perdido el carácter de insustituibilidad que tradicionalmente ha estado vinculado a la historia de las ciudades, de tal manera que la centralidad, que siempre ha dependido de las actividades urbanas de mayor trascendencia, se ha visto desplazada a sectores que antiguamente formaban los contornos y que en la actualidad se encuentran urbanizados, al interior de los cuales se desarrolla una intensa dinámica en razón de las funciones que contienen y de la fácil accesibilidad garantizada por un sinnúmero de calles y avenidas que movilizan amplios flujos vehiculares y peatonales.

Debido a lo anterior, pese a que el centro histórico o casco antiguo de la ciudad de Pasto ligado al plano ortogonal sigue presentando una notable funcionalidad relacionada con las ventajas que aun posee para el asiento de actividades como la comercial, financiera, gubernamental, eclesiástica, etc. se puede afirmar que ha debido transferir centralidad gracias a la consolidación de estos sectores y debido a la caracterización que presentan.

Sin desconocer el papel que han jugado otros sectores, en este caso se puede afirmar que la zona occidental y norte se destaca por todas las razones que hemos expuesto y es así como actualmente se puede reconocer, sin ambages, que todo nuestro perímetro urbano presenta funcionalidad, dentro de lo cual el centro tiene un carácter complementario ya que muchos lugares que antiguamente eran referente de localización y/o simplemente de orientación por situarse en los contornos, hoy en día presentan una mayor conectividad en razón de la amplia malla vial que ha garantizado el ensanchamiento físico de la ciudad, debido a lo cual todos los sitios son de origen, de destino y de paso, además de haberse convertido en el asiento de múltiples funciones y actividades, algunas de las cuales fueron desplazadas a la antigua periferia urbanizada, siendo nuestra zona objeto de estudio la que ha brindado mayores ventajas. Aquí entran en juego las llamadas fuerzas centrífugas que expulsan del casco antiguo a determinados usos de suelo, en este caso la vivienda y la educación.

Estas dos funciones, en la dinámica de la expansión urbana de Pasto experimentada desde mediados del siglo XX, presentan un comportamiento muy particular ya que el ensanchamiento físico de la ciudad permitió simultáneamente la creación de una gran cantidad de barrios, debido a la gran demanda de vivienda relacionada con el crecimiento poblacional, lo mismo que el surgimiento de nuevos establecimientos de educación (INEM, Filipense, etc.) complementarios a los ya existentes que se localizaron en el centro y que, en su mayoría, se desplazaron a los sectores occidental y norte.

Todo este amplio sector, debido a la caracterización que posee y la originalidad que le otorga a nuestra ciudad, se erige, en toda su magnitud, en emplazamiento de funciones que en los últimos años han variado su naturaleza, trascendiendo de la educación y la vivienda a la salud, al comercio, la administración municipal y de servicios, entre otros.

De hecho, un análisis espacial de la dinámica urbana del corredor occidental y norte de Pasto a partir de la localización de toda esta variedad de funciones y servicios, implicaría considerar factores y elementos aislados que aunque entran en juego en la configuración de este sector, no obstante, frente a la vivienda y la educación presentan un mínimo margen de incidencia.

Se podría realizar un enfoque a partir de las funciones más relevantes junto a la educación y la vivienda como son la salud y el comercio, sin embargo, las dos primeras son las que presentan mayores niveles de concentración; es de conocimiento que la vía es el mayor dinamizador del espacio geográfico y que como tal, esto estimula el surgimiento y agrupamiento de barrios, quedando de este modo dos elementos (y a la vez funciones como son la vivienda y las vías) establecidos como la constante de toda transformación espacial, no obstante, son las particularidades propias de cada contexto urbano en cada período de tiempo las que determinan la vocación de sus suelos conforme los intereses y las necesidades de cada momento.

De todos modos, en el proceso de configuración del área urbana de San Juan de Pasto que hemos abordado durante este estudio, se puede apreciar la conjugación de factores circunstanciales, algunos de los cuales presentan similitud como los que guardan relación con la propiedad del suelo por parte de particulares, de congregaciones religiosas, de la Diócesis de Pasto, etc. y que son los que han dado origen a establecimientos de educación de carácter privado, otros disímiles en el tiempo, aunque muy ligados a la lógica interna de ocupación territorial y que en la actualidad dan cuenta de la existencia de los distintos barrios, hospitales, instituciones educativas de carácter público, entre otros. Todo esto se vincula a las razones que con el ensanchamiento del perímetro urbano en sentido norte y occidente, estimularon la localización de distintas funciones siendo la vivienda y la educación (además de las vías de transporte) las de mayor

relevancia en nuestra área objeto de análisis, en razón de la mayor ocupación de espacio que ejercen, de la frecuencia con que se presentan como forma y fenómeno espacial, y del impacto que despliegan sobre el conjunto de la ciudad.

En este sentido, se ha optado por enfatizar en el estudio de la localización de la función educativa al interior de este sector; sería inapropiado enfocarse en el uso del suelo de carácter residencial, por cuanto esto ha sido una constante en el tiempo en todos los sectores de cualquier ciudad, ya que de lo que se trata es de ver de qué manera una función distinta a la vivienda (que de por sí es inherente al ámbito urbano), como lo es la educación a través de numerosas instituciones, presenta niveles de concentración, de aglomeración y ha dado lugar a una gran área de influencia, ha suscitado la especialización de un espacio considerable dentro de la ciudad para la realización de actividades que le corresponden, formando verdaderos corredores con un origen y desarrollo de tipo histórico, además de que ha sido a partir de esta variable, y de su desenvolvimiento en el tiempo, que ha sido posible desentrañar el proceso espacial que ha configurado a esta zona del área urbana de Pasto.

Ya que el conocimiento se logra mediante el acercamiento a la realidad estudiada y como esta última, en nuestro caso, se relaciona directamente con una actividad específica de la vida urbana de Pasto como es la educación, encontramos que se hallan comprometidos ciertos actores que hacen posible su funcionamiento; así mismo hemos tomado como referente de análisis a establecimientos educativos de notoria incidencia en el comportamiento espacial de un gran número de habitantes de todo el conjunto del área urbana, cuya vida, de algún modo, está vinculada al qué hacer de éstas instituciones bien sea mediante el trabajo o el estudio, la enseñanza, el aprendizaje o simplemente por el hecho de desempeñar una labor alterna ligada a cualquier colegio o universidad, como la vigilancia, las ventas, etc. y así mismo existen también actores que experimentan a diario la incidencia de la realidad en cuestión de forma activa o pasiva, de manera directa o indirecta.

Teniendo en cuenta lo anterior, ha sido preciso obtener información referente a estos aspectos y hacer uso de ella ya que proporciona elementos de gran validez para corroborar y complementar el conocimiento extraído de las fuentes secundarias, pues el estudio efectuado de un proceso histórico que consolida y configura una realidad observable en la actualidad, difiere en gran medida de la experiencia que de dicha realidad poseen quienes la viven y la asumen en su diaria cotidianidad.

En este caso, es nuestra prioridad la variable espacial y dentro de ésta se han identificado unos aspectos que se relacionan con el elemento físico espacial (natural y artificial) y con la parte socio espacial, ésta última se presenta bien sea a nivel del comportamiento masivo e individual (movilidad) o de la incidencia de lo físico en el ámbito territorial a nivel local. De este modo, se ha buscado

información complementaria referente a aspectos geográficos de la localización de cada institución, su interrelación con el proceso general de expansión física urbana, las ventajas espaciales relacionadas con el área de influencia y la accesibilidad, la distancia a zonas residenciales y a otros elementos de gran relevancia urbana, flujos de población e impacto social (Ver anexo I).

Se parte del hecho de que nuestro objeto de estudio, se relaciona con elementos inherentes a la historia urbana local en la forma en que la ciudad de Pasto y/o una parte considerable de ésta se configuró espacialmente a partir de su peculiar estructura territorial, basada inicialmente en la propiedad eclesiástica del suelo por parte de la Diócesis y de comunidades religiosas, las cuales dieron pie al surgimiento de instituciones de educación fundamentadas en el pensamiento católico y la filosofía propia de cada congregación; si bien es cierto que en cada caso particular, sin importar la naturaleza de la institución, existe una fundamentación de valores que enmarca su filosofía, su misión y su visión, no obstante, este factor compromete aún más a las de carácter privado-religioso que son de gran relevancia en nuestro contexto, ya que esto explica ciertas razones de localización relacionadas con su propio emplazamiento y posición, lo mismo que con su caracterización como forma espacial.

Este es un factor que se pudo identificar, el cual, de algún modo, condicionó la localización y es así como al inquirir en este aspecto, se pudo comprobar que las escuelas, colegios y universidades de carácter oficial, en su mayoría, no presentan una marcada relación entre su filosofía institucional y la ubicación que poseen, salvo por el hecho de que su origen como tales o su localización actual en los sectores occidental y/o norte, se explican por factores que estimularon la adquisición de predios, así como por las ventajas comparativas ya estudiadas que incentivaron el asentamiento de la función educativa a lo largo de todo este sector.

En contraposición a esto, podemos comprobar que por el carácter institucional ligado a unos principios religiosos, ciertos centros educativos de carácter privado, pertenecientes a congregaciones religiosas o a la Diócesis local, principalmente el Liceo de la Merced, el Seminario Conciliar, el Colegio del Sagrado Corazón de Jesús y el Colegio de San Felipe Neri, vinculan su identidad católica con la caracterización tanto de sus locaciones como de su misma ubicación; en efecto, conforme se pudo comprobar al abordar la historia de estas instituciones, la razón de ser de un colegio perteneciente a cualquier comunidad monástica, es brindar educación bajo unos parámetros de comportamiento inspirados en la filosofía católica de la congregación que lo regenta, para el caso es lo mismo si se trata de órdenes religiosas privadas (de sacerdotes o de monjas) o de la Diócesis de Pasto ya que todas pertenecen a la misma institución mayor que es la Iglesia Católica Apostólica y Romana, la que en otros tiempos de la historia urbana de las diferentes ciudades, pero especialmente de Pasto, ejerció una fuerte incidencia en su estructuración interna gracias al poder económico, político e ideológico ejercido

a partir de una concentración de riqueza manifiesta a través de la propiedad en predios, lo que determinó una localización estratégica teniendo en cuenta las ventajas espaciales idóneas para la vida conventual.

La información proporcionada tanto por rectores como por personal docente, de marcada trayectoria en las instituciones tomadas como referente de estudio, permite corroborar lo afirmado en el sentido de que los valores que fundamentan el qué hacer de la institución, guardan relación con su localización de manera diferente en unas con respecto a otras. Es cierto que esta variable es determinante en todo colegio y universidad, por razones espaciales de accesibilidad, distancia y área de influencia, pero mientras que en algunos establecimientos como los citados, esto es, además, de gran relevancia para una labor de proyección institucional lo mismo que por el sentido de identidad y pertenencia con el sector social al cual favorecen en su función educativa, en otros casos como en los centros de carácter público, ha primado más la funcionalidad espacial derivada de la ventaja comparativa que una adecuada localización ha brindado.

En realidad, puede existir una correlación entre el qué hacer y la filosofía de una institución educativa con el sitio en el cual se emplaza, o al menos con la caracterización de este último respecto a su localización y sus condiciones físico ambientales; esto es así en el caso de los establecimientos privados señalados y algunos de carácter público, especialmente los que poseen unas amplias instalaciones como el INEM, la Normal o la Universidad de Nariño. Aquí se pudo constatar que en todos los casos la localización no es un condicionante definitivo y total del funcionamiento concebido en la filosofía institucional ya que aún los colegios privados regentados por órdenes religiosas, tendrían igual carácter en un emplazamiento distinto, lo que sucede es que por condiciones históricas espaciales que ya hemos abordado, la ubicación ha facilitado en ciertos casos una implantación física y locacional acorde con unos preceptos particulares tanto de comportamiento como de funcionamiento.

Entre los casos que ejemplifican lo anterior tenemos, entre otros, el Liceo la Merced y el INEM, en el primero existe una marcada relación entre su filosofía institucional (acorde con los principios católico-marianos de la vida conventual) y las locaciones que se caracterizan por el encierro, es posible apreciar los muros de gran longitud que se extienden a lo largo de la Avenida Maridíaz en la ubicación de las secciones de primaria y secundaria; en el segundo, es fácil comprobar que se trata de un colegio moderno, de carácter secular, abierto a amplios sectores de la ciudad de Pasto y que brinda educación básica y técnica, con una filosofía innovadora y muy acorde a los nuevos requerimientos educativos, razón por la cual el amplio campus que posee, abierto en todas las direcciones, se adecua a éstas características.

Así mismo, tenemos que el área de influencia de los establecimientos tomados como referente de análisis, varía en todos los casos. Es cierto que en todo el perímetro urbano se localizan distintos centros de educación, pero en el corredor occidental y norte, encontramos que por razones relacionadas principalmente con la accesibilidad, tanto del sector a su interior como de la ciudad en su conjunto con respecto a este, la influencia es mayor tal como se anotó con relación a instituciones como el INEM o la Universidad de Nariño; estas últimas, por su carácter han captado amplios flujos de estudiantes que se desplazan desde todos los sectores de la ciudad y aún de sus alrededores, hasta tal grado que se podría afirmar que en todos los barrios de Pasto han vivido, a lo largo de la historia de estas instituciones, estudiantes vinculados a ellas.

Sin embargo, es notorio que la atracción que generan difiere en razón del sector social y de la capacidad adquisitiva de las familias; es bien sabido que en nuestra ciudad la diferenciación espacial urbana subyace a condicionantes de carácter socioeconómico que históricamente han configurado su estructura interna, generando segregación y encarecimiento del suelo; esto ha suscitado, conforme hemos comprobado, la consolidación de sectores urbanos de clase alta y media que se localizan principalmente en el norte y el occidente aunque es posible encontrar en diferentes sectores de la ciudad barrios de familias con una capacidad adquisitiva favorable y han sido éstas las que tradicionalmente han priorizado por colegios de carácter privado.

Ahora bien, no podemos establecer un carácter determinante a manera de condicionante que establezca que los establecimientos de carácter privado situados en nuestra zona objeto de estudio, atraen únicamente población estudiantil asentada en barrios aledaños o cercanos, aunque han sido éstos los que en mayor medida se han beneficiado, no obstante, los flujos de estudiantes de instituciones como Liceo la Merced o Betlehemitas provienen igualmente de algunos barrios centrales o sudorientales incluso de extracción popular como Obrero o Miraflores, en los cuales es posible encontrar viviendas amplias y confortables habitadas por familias de un nivel de ingresos óptimo.

Lo anterior se ve complementado por la oferta de cupos en universidades privadas como la Mariana o la Cooperativa que abarcan población estudiantil proveniente de los distintos municipios del departamento de Nariño (o del Putumayo y el Cauca) y se han asentado en barrios de variada extracción social localizados preferentemente dentro del sector norte y occidente por su cercanía a los principales centros universitarios de Pasto situados en Toro-bajo, esto se aplica principalmente a la Universidad de Nariño y es posible comprobar al interior de esta última la presencia de estudiantes de clases media y alta aunque no en gran número. El hecho es que en todos los centros de educación superior de la ciudad, se encuentran matriculados estudiantes de todas las procedencias sociales que habitan en los distintos sectores del área urbana, bien sea por

pertenencia o por alojamiento, ya que en numerosos barrios se ofrece arriendo de habitaciones para estudiantes.

El corredor occidental y norte de nuestra ciudad se trata de una amplia zona de grandes avenidas y calles que se interconectan entre sí y que permiten y facilitan el desplazamiento y el transporte de amplios flujos de peatones y automotores, debido a esto es posible comprobar que todas las funciones que se localizan a su interior, presentan una adecuada accesibilidad, garantizada además, por el servicio de transporte urbano que entre taxis y buses permiten la movilidad de un gran número de personas que se dirigen desde sus hogares a sus sitios de trabajo y/o estudio. Dentro de las variables que inciden en mayor medida en el desplazamiento urbano, se encuentra la ubicación de plazas escolares ya que el estudio se constituye en la mayor ocupación de la población de San Juan de Pasto. En efecto un estudio realizado por la Universidad Pedagógica y Tecnológica de Colombia (UPTC) sobre la movilidad en esta ciudad indica que un 30.21% de los habitantes dedican su tiempo a esta actividad, este porcentaje se refiere a estudiantes¹³³.

En este caso los desplazamientos urbanos son de carácter pendular y se distinguen por realizarse del hogar al sitio de estudio y viceversa, caracterizándose generalmente por la temporalidad ya que en ciertas instituciones se brinda una sola jornada y se convierten las horas pico en las fundamentales para el desplazamiento en las cuales se presenta mayor tráfico vehicular y congestión en la zona de influencia y adyacente a los establecimientos educativos, esto último se debe principalmente a que en los alrededores de algunos de ellos se encuentran vías ampliamente transitadas que se constituyen en las arterias que conectan el centro con los contornos urbanizados; a esto se suma el inadecuado diseño de algunas de estas calles en las cercanías a ciertas instituciones, tal es el caso de la Cl 18 en inmediaciones de la Universidad Cooperativa en donde debido a la estrechez de la vía (pese a presentar 2 carriles) las viviendas colindantes no permiten una mayor envergadura; este problema se ve agravado por la existencia de bares y otros negocios que obstaculizan el desplazamiento peatonal y vehicular debido a que quienes los frecuentan, aparcen sus carros y sus motos sobre la vía.

Este último problema perjudica principalmente a la Universidad citada, no obstante se trata de un sector constituido en corredor estudiantil por la presencia de la Universidad de Nariño que moviliza muchos más estudiantes y empleados, además de centros como el Gimnasio los Andes y el preescolar María Montessori, lo que sumado a la existencia de barrios como el Universitario, Terrazas de

¹³³ VELASQUEZ, Jesús Andrés. Análisis geográfico para una mejor comprensión de la movilidad urbana de pasajeros en la ciudad de San Juan de Pasto. Tesis de grado. Departamento de Geografía. Universidad de Nariño. Pasto, 2006. p.70.

Briceño o empresas y negocios como Diario del Sur, y el hecho de ser esta vía el acceso occidental a la ciudad, agravan el problema de congestión en este lugar.

Por lo demás, todos los lugares de nuestra área objeto de estudio en donde se localizan establecimientos de educación, se caracterizan por la disponibilidad de vías que los conectan fácilmente tanto con sus respectivas zonas de influencia como con el resto de la ciudad en sí (Ver anexo J). Por esta razón en todos ellos se presentan problemas relacionados con la congestión en las llamadas horas pico que son críticas por la peligrosidad relacionada con la velocidad que los diferentes vehículos utilizan principalmente en la vía Panamericana; esta y las otras dos principales (Mijitayo y CI 18) son utilizadas por los estudiantes para el desplazamiento a pié durante trayectos largos en torno a ellas, lo que se evidencia en el caso de instituciones como el Colegio Libertad, el INEM, San Felipe y las Universidades de Nariño, Cooperativa y Mariana.

Merece especial atención el factor relacionado con la cercanía de las diferentes instituciones educativas, localizadas a lo largo de los corredores occidental y norte de la ciudad de Pasto, a funciones urbanas de relevancia y/o elementos espaciales que sobresalen por la actividad que les corresponde, aquí encontramos que por presentar todo este amplio sector una serie de ventajas comparativas relacionadas con la morfología y la disponibilidad de grandes vías, se ha convertido en emplazamiento, igualmente, de edificaciones para la función comercial y de negocios, aspecto que se acentuó a partir de la década del 90 con la construcción del Centro Comercial Villa Vergel y la concesionaria de Cambiautos que le empezaron a imprimir cambios substanciales a la fisonomía urbana de Pasto en el corredor de la Avenida Panamericana.

Esta avenida es la que en mayor medida se ha visto favorecida de los grandes cambios de forma (y la que ha facilitado los mismos) suscitados por la masiva construcción de locaciones destinadas a grandes almacenes, centros comerciales, concesionarias de vehículos y restaurantes. A esto se suma la puesta en funcionamiento de instituciones de salud complementarias a las ya existentes con anterioridad en el sector; es evidente que todo esto genera una gran afluencia de personas en donde es de gran funcionalidad el transporte urbano representado en buses y taxis que desplazan amplios flujos de población desde los distintos lugares de la ciudad de Pasto dentro de la cual se ha tomado siempre como referente para el desplazamiento la ubicación del comercio, el servicio de salud y, en mayor medida, el de la educación, razón por la cual en los últimos tiempos se han incrementado los desplazamientos pendulares de extremo a extremo por la puesta en funcionamiento de nuevos negocios de gran trascendencia como Valle de Atriz, Éxito, Unicentro, más entidades vinculadas a la salud como el Instituto Cancerológico, Clínica los Andes, Clínica Palermo, Salud-coop, entre otras, sumadas a las ya existentes como San Pedro, Maridíaz, etc.

La presencia de la función comercial en la forma que hemos señalado, se ubica en el área de influencia de los establecimientos educativos muchos de los cuales han quedado prácticamente ligados a centros comerciales y grandes almacenes, sin embargo esto no ha generado una dependencia ya que si bien es cierto la oferta comercial de estos atiende necesidades de la población estudiantil, no obstante el costo no es sufragable para ésta que los frecuenta, más por su cercanía, con un carácter básicamente de ocio o distracción. La ventaja, en este caso, se ha centrado en el atractivo que éstos poseen y en la imagen llamativa que le generan al entorno del corredor occidental y norte. En realidad esta clase de negocios se construyeron aquí, teniendo en cuenta factores relacionados con la amplia capacidad adquisitiva de los empresarios y sectores sociales de clase media y alta ligados a la actividad comercial que consideraron la ventaja de la accesibilidad de la vía Panamericana (y las demás del área occidental y norte) para la localización en un sector confortable por su forma, su estructura residencial y el amplio flujo de personas y vehículos que ha permitido la moderna implantación vial para el conjunto del área urbana de San Juan de Pasto, cuya población con una mayor facilidad económica, es la que en mayor medida se ha favorecido de estos lugares; de hecho su forma da prioridad a grandes espacios para el aparcamiento de vehículos pensando en esta clase de gente.

CONCLUSIONES

- La ciudad es la forma a través de la cual el espacio geográfico, manifiesta de manera más compleja y avanzada su relación con la sociedad que lo habita, lo cual se refleja de forma más acentuada en los últimos tiempos, conforme el devenir del desarrollo urbano se ha complejizado, a partir de las demandas de dicha sociedad, enmarcada en la lógica de su estructuración, que determina unos parámetros de funcionalidad a todo lo que representa su manera de vivir y de organizarse para satisfacer sus necesidades. Esto se ha hecho manifiesto en la historia urbana de Pasto, a partir del siglo XX, cuando el proceso de urbanización suscitado en Colombia, impuso a sus diferentes centros urbanos, nuevos requerimientos de organización interna, a la luz de una mayor eficiencia en la productividad económica regional.
- Lo anterior, se concreta de manera específica, en las formas espaciales urbanas, que presentan características comunes en toda ciudad, con una innovadora implantación de calles y grandes avenidas, ceñida a modernas especificaciones técnicas, y a la luz de nuevas maneras de ocupar el suelo y el espacio, aspectos que se manifiestan, igualmente, en infraestructura de funciones urbanas, cada vez más acordes al acelerado desarrollo de la ciudad en su expansión física.
- Junto a esto, se ve estimulado un acelerado proceso de desarrollo vial, de carácter nacional, y que paralelo al crecimiento urbano, impone una caracterización particular a cada ciudad y a la región que la contiene; este es el caso de la ciudad de San Juan de Pasto, que a partir de la implantación de vías de comunicación, tanto interna como externa, reflejada en grandes calles y avenidas como Maridíaz, de Los Estudiantes y, más tarde, La Panamericana, experimentó una creciente transformación de su espacio geográfico, mediante el ensanchamiento físico, que permitió la masiva construcción de barrios en áreas que durante mucho tiempo formaron parte de su periferia.
- Se puede decir, como tal, que las vías han sido el principal elemento dinamizador del espacio urbano de la ciudad de Pasto, al permitir la construcción de numerosos barrios, en distintos sectores de sus antiguos contornos hoy urbanizados, en donde igualmente, ha sido factible la edificación de instalaciones para el albergue de funciones urbanas de notable importancia, a la luz de modernos e innovadores diseños en la construcción, que también se han hecho extensivos a la vivienda, al permitir el diseño en altura, característico de los condominios y conjuntos residenciales de apartamentos.
- No obstante, en nuestra ciudad de Pasto en particular, ha sido, principalmente, el emplazamiento de la función educativa, materializada en edificios y

locaciones, destinados a distintos establecimientos de enseñanza, en todos los niveles, entre universidades, colegios y escuelas, lo que junto con la vivienda, han sido una de las manifestaciones más relevantes en el proceso de crecimiento y expansión, que ha tenido lugar a partir de la implantación de lo que hoy en día son consideradas sus principales arterias viales.

- Tanto la implantación vial como la consecuente construcción de barrios y la localización de funciones urbanas como la que hemos estudiado, se ciñe a los determinantes físico-espaciales, inherentes a la morfología del emplazamiento urbano, y este factor es lo que ha determinado en última instancia, la estructura urbana interna de Pasto, condicionando de alguna manera, su ensanchamiento físico en distintos sentidos.
- De este modo, se explica que la mayor y más dinámica implantación de vías, barrios y edificaciones, para albergar instituciones educativas y hospitales, se haya desarrollado en sentido occidental y norte del Valle de Atriz, a partir de elementos ya existentes, que se originaron en virtud de las facilidades que siempre ha brindado la topografía en estos sectores, con suelos y terrenos idóneos para la masiva construcción, conforme se ha podido corroborar a partir de la década del cincuenta del siglo pasado, con la creación de barrios de clase alta y media como Palermo, Maridíaz, y establecimientos como el INEM y la Universidad de Nariño, entre otros, complementarios a los ya existentes de las congregaciones religiosas.
- Cada ciudad, posee una dinámica espacial propia, que determina su autenticidad en el ordenamiento de su territorio urbano; por tal razón, ciertos factores de carácter espacial, como la morfología, la distancia o el tamaño del perímetro urbano, juegan en favor de la localización de ciertos elementos, generalmente relacionados con equipamiento de funciones y servicios, habida cuenta de los factores favorables a su posición y emplazamiento. En el caso particular de Pasto, encontramos que desde la década del 70, y bajo el estímulo de la construcción de la Avenida Panamericana, se incentivó el crecimiento, en sentido occidental y norte, en torno a dicha vía, generando de este modo un enorme sector apto para la construcción masiva.
- De conformidad con lo anterior, se puede establecer que toda ciudad, a la luz de la lógica de su particular ordenamiento espacial interno, genera unas áreas específicas donde se concentran ciertas funciones con sus respectivos equipamientos físicos, teniendo en cuenta la disponibilidad de infraestructura de vías y los estímulos espaciales anteriormente señalados, lo que determina una fisonomía específica, con su propia diferenciación espacial, en su estructura urbana, que configura unos puntos fuertes, diferenciados de los sectores de menos peso en el espacio, y esto permite a su vez, delimitar el

área donde se ejerce una determinada función según el análisis de Olivier Dolfus.

- Al consolidarse la actual estructura urbana de Pasto, en torno al área de crecimiento occidental y norte, se fue configurando una innovadora ordenación y distribución de los elementos que presenta, al mismo tiempo, contraste y continuidad en relación con la forma del centro histórico de ésta ciudad, ya que a partir del diseño y construcción de la Avenida Panamericana, junto a la prolongación de las calles y avenidas ya citadas, este gran sector estructuró un paisaje cuya morfología se caracteriza porque los tres elementos que la conforman, o sea el plano, la construcción y los usos del suelo, evidencian un notable cambio en el proyecto de ciudad y, como tal, en la imagen que ésta proyecta en su conjunto.
- Indudablemente, en la historia urbana de la ciudad de Pasto, merece especial referencia el papel jugado por el clero y las congregaciones religiosas, cuyo origen y devenir en nuestro contexto, se enmarcan en factores ligados al poder político y, como tal, a la tenencia de tierra, lo que se erigió en la causa que suscitó la creación de las instituciones educativas más antiguas a nivel local, algunas ubicadas desde un principio en el interior de nuestra área objeto de estudio, otras con una historia ligada al casco antiguo, pero que por efecto de factores inherentes a su transformación y a la expansión física de la ciudad, se vieron precisadas a desplazarse a la periferia, en un juego de lo que se ha dado en llamar, las fuerzas centrífugas ejercidas sobre los usos del suelo.
- La presencia de instituciones educativas en el corredor occidental y norte de la ciudad de Pasto, a lo que se ha sumado en los últimos tiempos la creación de hospitales, clínicas, almacenes de cadena, centros comerciales y de negocios en general, es el principal factor que junto con la vivienda (manifiesta en numerosos barrios y urbanizaciones de distinto rango social), permite la orientación del flujo peatonal y vehicular en dicho sentido, generando desplazamientos pendulares en dirección sur-oriente a nor-occidente, presentándose mayor congestión durante las horas pico en las zonas de fricción, caracterizadas principalmente por la cercanía a colegios y universidades.
- El estudio de la dinámica espacial urbana en el corredor occidental y norte de la ciudad de San Juan de Pasto, desde la óptica de la ciencia geográfica, a partir de la presencia de la función educativa con el emplazamiento de numerosas instituciones de enseñanza, tal como lo hemos abordado en el presente trabajo, es un acercamiento al conocimiento de su realidad urbana, por cuanto nos ha permitido comprender la complejidad de su construcción como ciudad desde la lógica inherente a la organización del espacio urbano,

suscitado en las últimas cuatro décadas, siendo un aporte para ampliar el conocimiento de la realidad geográfica urbana de nuestra ciudad.

BIBLIOGRAFIA

ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO. Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Pasto 2012 "Realidad Posible". Pasto, 2003.

AGREDA, Vicente (Pbro.). Comienzo y vicisitudes de nuestro Seminario Diocesano. En: Proyección. Año XV, No 41, 2005. 40 pág.

ARTURO, Fabio Daniel. Oratorio de San Felipe Neri, memorias 1971-2000. San Juan de Pasto, 2000. 195 pág.

_____. Apuntes de última hora. En: Filipenses Pasto 25 años 1961-1986. Pasto, 1987. 120 pág.

BASTIDAS URRESTY, Julián. Historia Urbana de Pasto. Ediciones Testimonio, Bogotá, 2000. 288 pág.

BOXLER, Carlos (Padre). Los jinetes eran mujeres; madre Caridad Brader. Ingediseños, Ltda. Bogotá, septiembre de 1990. 337 pág.

CAICEDO T, Sandra L. Incidencia de las comunidades religiosas masculinas y la marianidad en la configuración de la identidad pastusa, una aproximación desde la sociología religiosa. Tesis de grado. Departamento de Sociología. Universidad de Nariño. Pasto, 2003.

CASTELLS, Manuel. La cuestión urbana. Editorial Siglo XXI, México, 1973. 520 pág.

CERON SOLARTE, Benhur. Elementos para una historia del pensamiento geográfico en Colombia. Gráficoolor. Pasto, 1993. 136 pág.

_____. Economía y crecimiento urbano de San Juan de Pasto a partir de 1930. En: Manual de historia de Pasto, tomo III. Academia Nariñense de Historia. Pasto, 1999. 539 pág.

_____. Y RAMOS, Marco Tulio. Pasto: espacio, economía y cultura. Fondo Mixto de Cultura-Nariño, Colección Sol de los Pastos. Pasto, 1997. 550 pág.

COLEGIO SAN FELIPE NERI. Portafolio de Servicios. Pasto, 2008. 4 pág.

CHAMORRO, Dora María. Estudios Sociales, módulo 5.2. San Juan de Pasto: territorio y cultura. Historia local Municipio de Pasto. Alcaldía Municipal de Pasto. Pasto, febrero de 2004. 118 pág.

- CHAMORRO T, Jaime. INEM, 35 años construyendo el nuevo país. En: "Monitor INEM", revista institucional. Pasto, 2005. 105 pág.
- DE LA DOLOROSA, Sor Celina, FMI. La madre Caridad. Pasto, marzo de 1970.
- DELGADO M, Ovidio. Debates sobre el espacio en la geografía contemporánea. Universidad Nacional de Colombia, Red de Estudios Territoriales, Bogotá, 2003. 158 pág.
- DERRAU, Max. Geografía Humana. Editorial Vicens-Vives, Barcelona, 1983. 550 pág.
- DOLLFUS, Olivier. El análisis geográfico. Oikos-Tau, Barcelona, 1978. 137 pág.
- _____. El espacio geográfico. Oikos-Tau, Barcelona, 1982. 125 pág.
- ERASO NAVARRETE, Rafael. Avenidas de la ciudad futura. En: Boletín Informativo del Cincuentenario. Año 1. No 1. Pasto, 11 de marzo de 1954. 31 pág.
- ESTEBANES, José. Tendencias y problemática actual en la geografía contemporánea. Editorial Cincel, S.A. Madrid, 1991. 141 pág.
- GARCIA QUINCENO, Wilson. La Educación en Colombia, medio siglo de imposiciones, 1950-2000. ARS Serigrafía Ediciones. Manizales, Colombia, 2000. 120 pág.
- GLICK, Curtis Roland. Desarrollo urbano. ESAP. Bogotá, 1992. 294 pág.
- HARRIS, Walter D. El crecimiento de las ciudades en América Latina. Buenos Aires, Ediciones Marymar, 1975. 318 pág.
- HERNANDEZ, Gabriela. Universidad de Nariño: Luís Santander Benavides 1958-1964. En: Revista de Investigaciones. Año 9, No 1, Vol. 9. Universidad de Nariño, VIPRI. Pasto, 1999. 194 pág.
- HERNANDEZ, Soledad. Levantaron sus tiendas en Colombia. Apuntes para una futura historia de la Provincia del Sagrado Corazón de Jesús. Panamá, 1987.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODASSI. Análisis geográficos, No 15, Proceso de urbanización en Colombia. IGAC, Bogotá, 1990. 258 pág.
- KINGSLEY, Davis. La ciudad: su origen, crecimiento e impacto en el hombre. Hermann Blume Ediciones. Madrid, 1979. 341 pág.

LICEO DE BACHILLERATO UNIVERSIDAD DE NARIÑO. Manual de convivencia. Pasto, 2007. 50 pág.

MONTAÑES, Gustavo. Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional. En: Cuadernos de geografía. Vol. VII No. 1-2. Departamento de Geografía, Facultad de Ciencias Humanas. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, 1998. 75 pág.

MORA CORDOBA, Francisco Javier. "San Juan de Pasto". Crecimiento y Evolución Urbana (1537-1990). Texto en prensa. Pasto, 2009.

MUÑOZ CORDERO, Lydia Inés. Historia de Pandiaco: (III parte). En: Manual de Historia de Pasto. Tomo V. Academia Nariñense de Historia. Pasto, 2003. 369 pág.

_____. Historia de Pandiaco: 1951-2003 (IV parte). En: Manual de Historia de Pasto. Tomo VI. Academia Nariñense de Historia. Pasto, 2003. 369 pág.

_____. Desde la Escuela de Artes y Oficios: Historia del ITSIM. En: Revista ITSIM 75 años. Pasto, 2006.

NARVÁEZ PORTILLA, Silvia. Evolución Urbana: San Juan de Pasto Siglo XIX. Fondo Mixto de Cultura - Nariño. Colección Sol de los Pastos. Pasto, 1997. 190 pág.

OSORIO, Luís Enrique. La Universidad de Nariño. En: Sesenta años de la Universidad de Nariño. Editorial Surcolombiana. Pasto, 1965. 129 pág.

RAMOS, Marco Tulio. La ciudad de San Juan de Pasto; entre la creación, el símbolo y el espacio. En: Revista de Investigación Geográfica. Año 1, No 1. Departamento de Geografía, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad de Nariño. Pasto, 1999. 363 pág.

SABINO, Carlos. El proceso de investigación. El Cid, editor, Bogotá, 1989. 244 pág.

SECCHI, Bernardo. Análisis de las estructuras territoriales. Editorial Gustavo Gili, S.A. Barcelona, 1968. 476 pág.

UNIVERSIDAD MARIANA. Plan quinquenal de desarrollo 1984-1988. Oficina de Planeación UNIMAR. Pasto. 400 pág.

VELASQUEZ, Jesús Andrés. Análisis geográfico para una mejor comprensión de la movilidad urbana de pasajeros en la ciudad de San Juan de Pasto. Tesis de grado. Departamento de Geografía. Universidad de Nariño. Pasto, 2006. 150 pág.

VERDUGO M, Pedro C. Historia del Liceo de Bachillerato: pasado y presente de la Universidad de Nariño. En: Manual de Historia de Pasto. Tomo VI. Academia Nariñense de Historia. San Juan de Pasto, 2003. 369 pág.

VERDUGO Villota, Alfredo. La ciudad de Pasto en el presente siglo. En: Manual de Historia de Pasto. Tomo I. Academia Nariñense de Historia. Pasto, 1996. 427 pág.

VILLARREAL M, Omar. Las ciudades intermedias: el nuevo horizonte urbano de Colombia. Ciudad de Pasto. En: Revista Debate. Fundación Cultural de Nariño. Pasto, 1994. 128 pág.

ZARATE, Antonio. El mosaico urbano, organización interna y vida en las ciudades. Editorial Cincel, S.A. Madrid, 1992. 164 pág.

Testimonios personales orales. Vicente Libardo Lara (Docente del Colegio ITSIM), Favio Daniel Arturo (Padre del Oratorio de San Felipe Neri), Hna. Elizabeth Guerrero Navarrete (Exsuperiora provincial de la Congregación de Madres Franciscanas), Luz Marina Narváez de Luna (Administrativa del Colegio INEM), Lidia Inés Muñoz C (Presidenta de la Academia Nariñense de Historia), Hna. Marta Stella Santa (Rectora de la Universidad Mariana), Francisco Mora Córdoba (Director del Departamento de Geografía de la Universidad de Nariño), Javier Rivera Cajigas (Docente del Instituto Libertad), Víctor Raúl Sánchez, Pbro. (Sacerdote Eudista, Rector del Seminario Mayor).

Testimonios personales escritos. Javier Rivera C (Instituto Libertad), Gonzalo Narváez (IEM-Normal), Jesús Pantoja (Colegio del Sagrado Corazón de Jesús), Martha Stella Santa (Universidad Mariana), Amanda León Pantoja (Colegio Filipense), Luis Alberto Puchana (INEM), Vicente Libardo Lara (ITSIM), Olga Insuasty (C. San Felipe), Javier Moncayo (IEM-Antonio Nariño), Gloria Hernández Z (Fundación Universitaria San Martín), Carlos Alberto Fajardo (Escuela San Vicente), Víctor Raúl Sánchez, Pbro. (Seminario Mayor), Ana Yancy Salas (Gimnasio Los Andes), Miguel Unigarro R (Universidad Cooperativa), César Julio Cerón (C. Nuestra Señora de las Lajas), María Elizabeth Erazo M (Centro Educativo Colombo Suizo), Hna. Carmen Imelda Muñoz (Instituto Madre Caridad), Gloria Pantoja (INEM-Agualongo).

ANEXOS

Anexo A. Calles y Avenidas que conectan el centro histórico de Pasto con su área de expansión occidental y norte.

Carrera 26. Avenida Mijitayo, sector San Felipe - Normal.



Fuente: esta investigación.

Avenida de Los Estudiantes, sector Hospital Infantil.



Fuente: esta investigación.

Anexo B. Carrera 26, antiguo cauce del río Mijitayo y actual avenida del mismo nombre.

Límite entre en Barrio Obrero y la Escuela Normal.



Fuente: esta investigación.

Avenida Mijitayo.



Fuente: esta investigación.

Anexo C. Avenida Panamericana en inmediaciones del Barrio Pandiaco.

Glorieta de Las Banderas.



Fuente: esta investigación.

Vía de acceso y salida del perímetro urbano, zona norte.



Fuente: esta investigación.

Anexo D. Zona de confluencia de las principales avenidas en el sector norte del área urbana de Pasto.

Confluencia de las Avenidas Panamericana y Maridíaz.



Fuente: esta investigación.

Confluencia de las Avenidas Panamericana y de Los Estudiantes



Fuente: esta investigación.

Anexo E. Instituciones Educativas Normal y Técnico industrial.

Aspecto interior de la Escuela Normal Superior de Pasto



Fuente: esta investigación.

Aspecto interior del ITSIM con sus talleres y aulas de clase



Fuente: esta investigación.

Anexo F. Barrios cuyo emplazamiento se ha amoldado a la topografía del sector occidental y norte.

San Juan de Dios y Villa San Rafael, al fondo Mariluz.



Fuente: esta investigación.

La Colina.



Fuente: esta investigación.

Anexo G. Edificación en altura.

Bloques de apartamentos, Avenida Panamericana.



Fuente: esta investigación.

Zona minera, Clínica Valle de Atriz



Fuente: esta investigación.

Anexo H. Congestión de vías.

Avenida Maridíaz



Fuente: esta investigación.

Avenida Mijitayo.



Fuente: esta investigación.

Anexo I. Cuestionario dirigido a personal docente y/o administrativo vinculado a la institución educativa

Nombre: _____

Institución: _____

Cargo: _____

Tiempo de Vinculación: _____

1. ¿Qué tipo de valores fundamentan el que hacer de la institución y la proyección de esta a la ciudad, en relación con su localización?
2. ¿Qué tipo de población y sectores de la ciudad se han favorecido a través del tiempo, del servicio que presta la institución?
3. En términos generales, ¿Cómo se percibe la ubicación del establecimiento dentro del área en la que se sitúa y con respecto a la ciudad?, señale ventajas y desventajas.
4. ¿Cuál cree ha sido el impacto generado por la institución en el proceso de crecimiento y expansión urbana de la ciudad de Pasto y de esta en relación con su funcionamiento institucional?
5. ¿Cómo percibe el impacto generado por la afluencia de población, tanto al establecimiento educativo como al área dentro de la cual este se ubica?
6. ¿Cómo percibe la cercanía o lejanía de la institución a establecimientos de carácter comercial?
7. ¿Cree Ud. que el área ofrece suficientes garantías en cuanto a seguridad y movilidad peatonal y vehicular?
8. ¿Las instalaciones locativas e infraestructura física, tanto en el establecimiento como en el área, favorecen el bienestar de la población en general de la institución y se adecuan a las necesidades institucionales? Señale ventajas y deficiencias.

Anexo J. Tabla de Instituciones Educativas localizadas al interior del corredor occidental y norte del área urbana de Pasto.

| INSTITUCION | LOCALIZACION | VIAS | BARRIOS |
|--|---------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| Institución Educativa Municipal Libertad | Sur | Panamericana con Cra. 13 | Niza |
| INEM-Agualongo | Sur-Occidente | Cra. 22B | Agualongo, Tamasagra |
| Universidad Antonio Nariño | Sur-Occidente | Cra. 22b | Agualongo, Tamasagra |
| Hogar San José-madres Bethlemitas | Occidente | Avenida Mijitayo (Cra. 26) | Tamasagra, Mijitayo |
| Colegio San Felipe Neri | Occidente | Avenida Mijitayo (Cra. 26) | Tamasagra, Mijitayo |
| Colegio Filipense | Occidente | Avenida Mijitayo (Cra. 26) | Mijitayo, El Bosque |
| INEM | Occidente | Panamericana, A. Mijitayo | Mijitayo, Sumatambo |
| Antonio Nariño | Occidente | Avenida Mijitayo (Cra. 26) con Cl.6 | Obrero, Capusigra |
| Normal superior | Occidente | Cra. 26, hacia Mijitayo | Obrero, San Felipe |
| ITSIM | Occidente | Cra. 27 | La Aurora |
| Colegio Nuestra Señora de Las Lajas | Occidente | Avenida Panamericana | La Primavera, Vergel |
| Centro Educativo Fundación Belén | Occidente | Cl. 8 con Cra. 33 | Las Acacias, Achalay |
| VIPRI-Universidad de Nariño | Occidente | Panamericana con Cl. 8 | Las acacias, Villa Campanella |
| Liceo Universidad de Nariño | Occidente | Avenida Panamericana | San Vicente, Villa Campanella |
| Escuelas San Vicente 1 y 2 | Occidente | Cl. 6 | San Vicente |
| Infantil Javeriano | Occidente | Cl. 14 | San Ignacio |
| Centro Educativo Colombo- Suizo | Occidente | Cl. 16 con Cra. 33 | San Andrés |
| Instituto Madre Caridad Brader | Nor-Occidente | Cra. 32 entre Cl. 17 y 18 | Maridíaz |
| Liceo de la Merced-Maridíaz | Nor-Occidente | Cl. 18 (Avenida Maridíaz) | Maridíaz |
| Liceo de la Merced-primaria | Nor-Occidente | Cl. 18 (Avenida Maridíaz) | Maridíaz |
| Escuela Maridíaz | Nor-Occidente | Cl. 18 (Avenida Maridíaz) | Maridíaz |
| Universidad | Nor-Occidente | Cl. 18 (Avenida | Maridíaz, Palermo |

| | | | |
|--|---------------|---------------------|-----------------------|
| Mariana | | Maridíaz) | |
| Fundación Universitaria San Martín | Nor-Occidente | Cl. 18A con Cra. 42 | Zona minera, Pandiaco |
| Colegio del Sagrado Corazón de Jesús-Bethlemitas | Nor-Occidente | Cra. 43 | La Colina |
| I.E.M Aurelio Arturo | Nor-Occidente | Cl. 19 con Cra. 44 | Pandiaco |
| Instituto Preescolar San Jorge | Nor-Occidente | Cl. 19 con Cra. 45 | Pandiaco |
| Universidad Cooperativa | Nor-Occidente | Cl. 18 | Pandiaco, Toro-bajo |
| Preescolar Montessori | Nor-Occidente | Cl. 18 | Cl. 18, Toro-bajo |
| Universidad de Nariño, sede Toro-bajo | Nor-Occidente | Cl. 18 | Cl. 18, Toro-bajo |
| Seminario Mayor | Nor-Occidente | Cl. 18 | Cl. 18, Toro-bajo |
| Gimnasio Los Andes | Nor-Occidente | Cl. 18 | Cl. 18, Toro-bajo |