

Diseño Urbano Arquitectónico

Sistema Integrado de Comercio Alternativo de Pasto

ANDRÉS ALEXANDER CAICEDO GUAÑARITA
JIMMY ALFREDO CORREA OROBIO



Universidad de Nariño



Facultad de Artes



Departamento de Arquitectura

Diseño Urbano Arquitectónico

Sistema Integrado de Comercio Alternativo de Pasto

Proyecto urbano arquitectónico de un sistema integrado de comercio alternativo como elemento de entretrejido urbano y de integración ciudadana en la ciudad de san Juan de pasto.

Proyecto de grado para optar el titulo de Arquitecto

Estudiantes

ANDRÉS ALEXANDER CAICEDO GUAÑARITA
JIMMY ALFREDO CORREA OROBIO

Asesor

Arq. Pablo Londoño Borda

Co-asesores

Arq. Jaime Fonseca (Diseño urbano patrimonial)
Dr. Gerardo Sanchez (Investigación I, II y III)
Arq. Juan Carlos Espinosa (Prof. diseño urbano patrimonial I)
Arq. Alvaro Santander (Prof. diseño urbano patrimonial II)

Universidad de Nariño
Facultad de Artes
Departamento de Arquitectura
San Juan de Pasto, Agosto de 2010

Nota de responsabilidad

Las ideas y conclusiones aportadas en este trabajo, son responsabilidad exclusiva de sus autores.

Artículo 1º Del acuerdo número 324 de Octubre 11 de 1966 emanada del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

Nota de aceptación

Arq. Mauricio Ortega Jurado

Arq. Dario Gamboa Jurado

Arq. Julián Bastidas Jurado

San Juan de Pasto, Agosto de 2010

Dedicatoria

Agradecimientos

“Todos nuestros agradecimientos por su sincero apoyo a nuestros amigos, compañeros y profesores”

El reto tan grande de estudiar arquitectura y de terminar la carrera con todos los logros alcanzados nos permite dirigir estos agradecimientos de todo corazón a todas aquellas personas que contribuyeron y ayudaron a que pudiéramos tener éxito en la carrera y en el desarrollo del proyecto de grado; y aunque deseáramos nombrarlos a cada uno de ellos, de todos modos el reconocimiento es de ante mano para ellos.

Agradecimiento a la Universidad de Nariño y a todo el Personal administrativo por brindarnos la oportunidad de ingresar a tan grande institución y adquirir los conocimientos y los instrumentos necesarios para poder llevar a cabo el aprendizaje de nuestros conocimientos.

Un especial agradecimiento al coordinador y asesor del proyecto Arq. Pablo Londoño por su asesoría durante todo el proceso del proyecto, igualmente a los arquitectos Jaime Fonseca docente y director de arquitectura y al arquitecto Álvaro Santander por las asesorías en diseño y proyección.

Al Arq. Ricardo Checa, Arq. Paco Melo, Arq. Jairo Chamorro, Arq. Oswaldo Mesías, Arq. Enrique Riascos, Arq. Darío Gamboa y Arq. Juan Carlos Espinosa; que nos ayudaron

especialmente en los proyectos de diseño y proyección.

Al Dr. Gerardo Sánchez, Ing. Jairo pasuy, Ing. William Castillo y Arq. Holman Morales, les agradecemos por toda su colaboración en las áreas técnicas y de investigación, por el ánimo y por la confianza depositada en nosotros.

Agradecimiento especial a todos aquellos compañeros y amigos por su colaboración; Luis Cordero, Michael Fajardo, Orlando Delgado, Carlos Benavides, Cristian Calderón, Mario Calvachi y demás compañeros que de una u otra manera nos ayudaron a terminar satisfactoriamente a culminar nuestro proyecto.

A la señorita Aylene Pabón, a los señores José Paz y John Bolaños gracias por su colaboración para con el proyecto y por su disposición para logramos llevar el proyecto a un excelente y feliz término.

Y todos el amor y agradecimiento a nuestros familiares que nos apoyaron en toda esta travesía de estudiar arquitectura, sin ellos nada de esto no se hubiera podido llevar a cabo, a la señora Rosalba Guañarita gracias por su esfuerzo, en especial a toda la familia Caicedo Guañarita y la familia Correa Orobio nuestra luz de esperanza y amor, a todos ellos nuestros agradecimientos de todo corazón y bendiciones para todos los anteriores por su sincero apoyo.

Resumen

La situación complicada por la cual atraviesa Colombia en cuanto a su economía ha llevado al crecimiento acelerado del desempleo en todas las regiones del país.

Por su parte la ciudad de San Juan de Pasto ocupa el tercer lugar entre las ciudades con los más altos índices de desempleo en el país. El desempleo ha llevado a la práctica de la informalidad dentro del espacio urbano ocupando principalmente las calles, las plazas, plazoletas y en general espacios públicos de la ciudad generando problemas de movilidad, inseguridad, deterioro físico espacial y medio ambiental de los espacios urbanos.

Pasto es una ciudad monocéntrica, es decir; que tiene un sólo centro donde se dinamiza la mayoría de las actividades comerciales y administrativas de la ciudad. A razón de ésto la mayoría de los habitantes de la ciudad se movilizan en la zona centro; ésto produce que se dé mayor demanda del comercio informal en el sector y así gran parte de las personas desempleadas ejercen esta actividad informal como medio de trabajo para satisfacer las necesidades básicas de sus familias.

El sistema integrado de comercio alternativo (SICAP), pretende la solución a la afectación físico espacial que la informalidad ha causado sobre el espacio urbano. El proyecto SICAP focaliza al problema como la misma solución basándose en la inherencia de ésta actividad en los espacios públicos urbanos y convirtiendo al comercio informal como alternativo; y como foco de diseño y adecuación espacial urbana para ello se llevarán a cabo los estudios de todos los sistemas estructurantes urbanos.

El comercio informal pasa de ser un problema en el dentro del espacio, para convertirse en una necesidad que atiende a la dinámica de la ciudad.

Abstract

The complicated situation in which Colombia is going through in terms of its economy has led to the rapid growth of unemployment in all regions of the country.

For its part the city of San Juan de Pasto ranks third among cities with the highest unemployment rates in the country. Unemployment has led to the practice of informality within the urban area mainly occupying the streets, plazas, squares and public spaces in general, generating city mobility problems, insecurity, physical deterioration and environmental space of urban spaces.

Pasto is a city monocentric, ie, that has a single center where the most dynamic sales and administration of the city. A reason for this most of the inhabitants of the city are mobilized in the center, this causes that greater demand in the informal trade sector and so much of unemployed persons engaged in this activity as a means of informal work to meet the basic needs of their families.

The integrated system of alternative trade (SICAP) seeks the solution to physical space involvement informality has caused the urban space. The project focuses SICAP the problem as the same solution being based on the inherent character of this activity in urban public spaces and converting informal trade as an alternative, and as a focus of urban spatial design and suitability for this will be carried out studies on all urban structural systems.

Informal trade from being a problem in the inside space to become a necessity which attends to the dynamics of the city.

Tabla de contenido



	Pág.		
INTRODUCCIÓN	23	3.4.2 Esquema de consolidación Regional	38
1. OBJETIVOS	25	propuesto	
1.1 OBJETIVO GENERAL	25	3.4.1.1 La ciudad como centro administrativo,	38
1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	25	cultural y religioso de la región	
2. JUSTIFICACIÓN	27	3.4.3 Esquema propuesto de consolidación	39
3. CONTEXTO REGIONAL - Nariño en Colombia	29	económica de Pasto con municipios cercanos	
3.1 SITUACIÓN ACTUAL	29	3.4.4 Propuesta de conexión y articulación	39
3.1.1 Infraestructura	29	ambiental de Pasto con municipios cercanos	
3.1.1.1 Proyección vía Tumaco-Belem do Para	30	4. COMERCIO INFORMAL–Análisis situación actual	41
3.1.1.2 Matriz DOFA, Infraestructura	30	4.1 COMERCIO INFORMAL EN COLOMBIA	41
3.1.2 Medio ambiental	31	4.1.1 ¿Qué es el comercio informal?	41
3.1.2.1 Matriz DOFA, Medio ambiental	32	4.1.2 ¿Cómo funciona el comercio informal	41
3.1.2.2 Conexión de elementos ambientales	32	y dónde se localiza?	
3.1.3 Socio económico	33	4.1.3 ¿Quiénes lo ejercen?	41
3.1.3.1 Población	33	4.1.4 Ventajas de la actividad informal	41
3.1.3.1.1 Matriz DOFA, Socio económico	33	4.1.5 Causas del comercio informal en Colombia	41
de Nariño		4.1.6 Consecuencias del comercio informal en	42
3.1.3.2 Economía	34	Colombia	
3.1.3.2.1 Matriz DOFA, Economía y turismo	35	4.2 COMERCIO INFORMAL EN PASTO	42
de Nariño		4.2.1 Clases de Vendedores informales	42
3.1.3.2.2 Desempleo	35	4.2.1.1 Vendedores estacionarios	42
3.1.3.2.2.1 Causas	35	4.2.1.2 Vendedores ambulantes	42
3.1.3.2.2.1.1 El alto analfabetismo y bajo	35	4.3 CONCLUSIÓN GENERAL	42
nivel de escolaridad		5. CONTEXTO URBANO–Municipio de San Juan	45
3.1.3.2.2.1.2 El Desplazamiento	36	5.1 SITUACIÓN ACTUAL	45
3.1.3.2.2.1.2.1 Desplazamiento forzoso	36	5.1.1 Sistema ambiental urbano	45
3.1.3.2.2.1.2.2 Desplazamiento en	36	5.1.1.1 Análisis	45
búsqueda de oportunidades		5.1.1.2 Diagnóstico	45
3.1.3.2.2.2 Consecuencia	36	5.1.2 Sistema de Espacio público urbano	46
3.1.3.3 Comercio Informal	36	5.1.2.1 Análisis	46
3.1.4 Aspectos históricos	37	5.1.2.2 Diagnóstico	46
3.2 CONCLUSIONES DE CONTEXTO REGIONAL	37	5.1.3 Sistema de equipamientos urbanos	47
3.2.1 Infraestructura	37	5.1.3.1 Análisis	47
3.2.2 Medio ambiente	37	5.1.3.2 Diagnóstico	47
3.2.3 Socio económico	37	5.1.4 Sistema de movilidad urbana	47
3.2.4 Aspecto histórico	37	5.1.4.1 Análisis	47
3.3 CONCLUSIONES GENERALES	37	5.1.4.2 Diagnóstico	48
3.4 PROPUESTA REGIONAL	38	5.1.5 Informalidad urbana	48
3.4.1 Estrategias	38	5.1.5.1 Análisis	48

5.1.5.2 Diagnóstico	48	6.3.3.1.1 Sector centro administrativo	60
5.2 PLANTEAMIENTO POT	49	6.3.3.1.2 Sector Santiago y Cesmag	60
5.2.1 Sistema ambiental urbano	49	6.3.3.1.3 Sector de San Felipe	60
5.2.1.1 Análisis	49	6.3.2.2 Diagnóstico	60
5.2.1.2 Diagnóstico	49	6.3.4 Sistema de usos de suelo	60
5.2.2 Sistema de espacio público urbano	49	6.3.4.1 Análisis	60
5.2.2.1 Análisis	49	6.3.4.1.1 Usos de suelo primer piso	60
5.2.2.2 Diagnóstico	49	6.3.4.1.2 Usos de suelo segundo piso	61
5.2.3 Sistema de equipamientos urbanos	50	6.3.4.2 Diagnóstico	61
5.2.3.1 Análisis	50	6.3.4.2.1 Usos primer piso	61
5.2.3.2 Diagnóstico	50	6.3.4.2.2 Usos primer piso	61
5.2.4 Sistema de movilidad urbana	50	6.3.5 Alturas de Edificación	62
5.2.4.1 Análisis	50	6.3.5.1 Análisis	62
5.2.4.2 Diagnóstico	50	6.3.5.2 Diagnóstico	62
5.2.5 Conclusiones generales del planteamiento POT	51	6.3.6 Niveles de conservación	62
5.3 PROPUESTA URBANA GENERAL	52	6.3.6.1 Análisis	62
5.3.1 Estructura Urbana	52	6.3.6.2 Diagnóstico	63
5.3.2 Estrategias	52	6.3.7 Sistema de movilidad	64
6. CONTEXTO CENTRO – Centro de San Juan de Pasto	55	6.3.7.1 Análisis	64
6.1 MARCO HISTÓRICO	55	6.3.7.1.1 Malla Vial	64
6.1.1 Conformación del trazado de la ciudad	55	6.3.7.2 Diagnóstico	64
6.1.1.1 Quebrada Mijitayo	55	6.4 ANÁLISIS DEL PLANTEAMIENTO DE MOVILIDAD PROPUESTO POR EL POT	66
6.1.1.2 Río Pasto	55	6.4.1 Propuesta Urbana (POT)	66
6.1.2 El antes y el después de Pasto–Lugares significativos	56	6.4.2 Propuesta de Centro (POT)	66
6.2 DELIMITACIÓN DE CENTRO	57	6.4.2.1 Franja de Ampliación Cra 27	66
6.2.1 Comparación Plan Parcial Centro (PPC) Vs Plan de Movilidad (POT)	57	6.4.2.2 Características	67
6.2.1.1 Aspectos del Plan Parcial Centro	57	6.4.2.3 Sistema de transporte público colectivo	67
6.2.1.1.1 Marco normativo a nivel de ciudad	57	6.4.2.4 Componente Estratégico de transporte público colectivo	68
6.2.1.2 Conclusiones	57	6.4.2.5 Cobertura del sistema Estratégico de transporte público colectivo	69
6.3 SITUACIÓN ACTUAL DEL CENTRO	58	6.4.2.6 Sistema de integración y de recaudo	69
6.3.1 Sistema Ambiental	58	6.4.2.7 Módulos de transferencia y plazoletas	69
6.3.1.1 Análisis	58	6.4.2.8 Sistema Vial	70
6.3.1.2 Diagnóstico	58	6.4.2.9 Sistema peatonal en la zona centro	72
6.3.2 Sistema de espacio público	58	6.4.2.10 Semaforización	72
6.3.2.1 Análisis	58	6.4.2.11 Señalización y demarcación vial	72
6.3.2.2 Diagnóstico	58	6.4.2.12 Transporte público individual	72
6.3.2.3 Espacio público efectivo Vs Espacio edificado (Plano Nolli)	59	6.4.3 Propuesta de movilidad centro formulada por el POT	73
6.3.2.3.1 Conclusiones	59	6.4.4 Diagnóstico de la propuesta POT	73
6.3.3 Sistema de equipamientos	59	6.5 DIAGNÓSTICO Y CONCLUSIONES GENERALES DEL CENTRO DE PASTO- ÁREA DE ESTUDIO	73
6.3.2.1 Análisis	59	6.5.1 Diagnostico	73

6.5.2 Conclusiones	74
6.5.2.1 Físico-espaciales	74
6.5.2.2 Socio-económicas	74
6.6 PROPUESTA DE CENTRO	76
6.6.1 Delimitación	76
6.6.1.1 Centro de la ciudad	76
6.6.2 Propuesta Sistémica	76
6.6.2.1 Sistema ambiental	76
6.6.2.1.1 Estrategias	77
6.6.2.2 Sistema de espacio público	77
6.6.2.2.1 Propuesta de espacio público efectivo Vs espacio edificado-Plano Nolli	77
6.6.2.2.2 Estrategias	77
6.6.2.3 Sistema de equipamientos	78
6.6.2.3.1 Estrategias	78
6.6.2.4 Sistema de Usos de suelo	79
6.6.2.4.1 Usos de suelo primer piso	79
6.6.2.4.2 Usos de suelo segundo piso	79
6.6.2.4.3 Estrategias	79
6.6.2.5 Sistema de movilidad y transporte	80
6.6.2.5.1 Parqueaderos	81
6.6.2.5.2 Estrategias	81
6.6.2.5.3 Características	82
6.6.2.5.3.1 Ejes viales y corredores propuestos	82
6.6.2.5.3.1.1 Corredores	82
6.6.2.5.3.1.2 Ejes viales	82
6.6.2.5.3.2 Paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto	83
6.6.3 Desarrollo conceptual del proyecto	84
6.6.3.1 ¿Qué función cumple el comercio alternativo frente los sistemas estructurantes urbanos?	84
6.6.3.2 ¿Cómo se superpone el comercio informal en las otras mallas de sistemas?	84
6.6.4 Proyectos alternativos - Unidades de planificación zonal UPZ	85
6.6.4.1 Identificación de proyectos alternativos	85
6.6.4.1.1 Proyecto de borde Avenida Mijitayo	85
6.6.4.1.1.1 Micro proyectos	85
6.6.4.1.2 Proyecto de borde Eje ambiental río Pasto	87
6.6.4.1.2.1 Micro proyectos	87
6.6.4.1.3 Proyecto de borde Av. Las Américas	89
6.6.4.1.3.1 Micro proyectos	89
6.6.4.1.4 Proyecto de borde Av. Boyacá y	91

Calle 12	
6.6.4.1.4.1 Micro proyectos	91
6.6.4.1.5 Proyecto de centro - Centro comercial y administrativo	92
6.6.4.1.5.1 Micro proyectos	92
7. PROYECTO DE CENTRO-CENTRO COMERCIAL Y ADMINISTRATIVO	97
7.1 JUSTIFICACIÓN	97
7.2 IDENTIFICACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	97
7.3 SITUACIÓN ACTUAL	98
7.3.1 Morfología del área de estudio	102
7.3.1.1 Morfología de la manzana	102
7.3.1.1.1 Sector Plaza de Nariño	102
7.3.1.1.2 Sector Plaza de Carnaval	102
7.3.1.2 Tipología edificatoria	103
7.3.2 Análisis elementos visuales y de percepción	105
7.3.2.1 Percepción y carácter	105
7.3.2.1.1 Escalas	105
7.3.2.1.2 Luz Artificial	105
7.3.2.1.3 Líneas y formas	105
7.3.2.1.4 Asoleación y luminosidad	105
7.3.2.1.5 Vanos	105
7.3.2.1.6 Quinta fachada	106
7.3.2.1.7 El espacio urbano	106
7.3.2.1.8 La diversidad	106
7.3.2.1.9 La complejidad	106
7.3.2.2 Organización espacial	107
7.3.2.2.1 Retícula	107
7.3.2.2.2 La diagonal	107
7.3.2.2.3 Distribuciones aleatorias	107
7.3.2.2.4 Sitios de llegada	107
7.3.2.3 Apropiación e identificación	107
7.3.2.3.1 Pertenencia	107
7.3.2.4 Valoración y simbolismo	107
7.3.2.4.1 Lo público	107
7.3.2.4.2 Lo tradicional	108
7.3.2.5 Percepción física y visual	108
7.3.2.5.1 Paisaje sonoro	108
7.3.2.5.2 Tacto	108
7.3.2.5.3 Visual	108
7.3.2.5.4 Color	109
7.3.2.5.5 Olor	109
7.3.2.5.6 Forma	109
7.3.2.5.7 Alturas	109
7.3.2.6 Características Bioclimáticas	110

7.3.2.6.1 Vientos	110	8.1.2 Planimetría	126
7.3.2.6.2 Asoleación	110	8.1.2.1 Planta urbana general	126
7.3.2.6.3 Temperatura	110	8.1.2.2 Cortes urbanos	126
7.3.2.6.4 Precipitaciones	110	8.1.2.2.1 Corte urbano A-A'	126
7.3.2.6.5 Topografía	110	8.1.2.2.2 Corte urbano B-B'	127
7.3.2.7 Comunicación urbana	110	8.1.2.2.3 Corte urbano C-C'	127
7.3.2.7.1 Monumento	110	8.1.2.3 Perspectivas y renders	128
7.3.2.7.2 Comunicación física	111	8.2 PROPUESTA URBANA PUNTUAL	130
7.3.2.7.3 Comunicación visual	111	8.2.1 Memoria de diseño	130
7.3.3 Análisis de demografía, usuario y cultura	112	8.2.1.1 Delimitación del área de diseño	130
7.3.3.1 Aspecto físico	112	8.2.1.2 Tipologías de intervención	130
7.3.3.1.1 Templos religiosos	112	8.2.1.3 Conceptos de diseño	130
7.3.3.1.2 Salud	112	8.2.1.4 Micro arquitectura	132
7.3.3.1.3 Comercio	112	8.2.1.4.1 Módulos de ventas del Com. Alter.	132
7.3.3.1.4 Comercio y rentabilidad	112	8.2.1.4.2 Iluminación	133
7.3.3.1.5 Educación	112	8.2.1.4.3 Mobiliario general	133
7.3.3.1.6 Recreación y ocio	113	8.2.1.4.4 Comunicación urbana	133
7.3.3.1.7 Contaminación	113	8.2.1.4.5 Texturas	134
7.3.3.2 Usuario y cultura	113	8.2.1.4.6 Desagües	135
7.3.3.2.1 Equipamiento de uso cultural	113	8.2.1.4.7 Fitotectura	135
7.3.3.2.2 Estratos de vivienda	113	8.2.2 Planimetría (Tramo 5)	136
7.3.3.2.3 Juntas de acción comunal	113	8.2.2.1 Calle 18, Plaza La Merced y	136
7.3.3.2.4 Otros problemas	114	Claustro Cultural Palatino	
7.3.4 Conclusiones	114	8.2.2.1.1 Planta general	136
7.4 PROPUESTA DE CENTRO-ÁREA DE ESTUDIO	116	8.2.2.1.1.1 Plantas de segundo y	137
7.4.1 Plano Nolli y densidad del comercio	116	tercer piso	
alternativo		8.2.2.1.1.2 Zonificación de la Manzana	137
7.4.2 Sistema de espacio público	117	Claustro Cultural Palatino	
7.4.3 Sistema Ambiental	117	8.2.2.1.2 Cortes y perfiles	138
7.4.4 Sistema de Usos de suelo	118	8.2.2.1.3 Detalles de diseño	141
7.4.5 Sistema de Movilidad	119	8.2.2.1.4 Perspectivas y renders	145
7.4.5.1 Estrategias	119	8.2.2.1.4.1 Calle 18 y Plaza La Merced	145
7.4.6 Esquema de tensiones e influencia	120	8.2.2.1.4.2 Claustro Cultural Palatino	149
7.4.7 Localización y caracterización del	120	8.3 REGLAMENTO EN MANEJO DEL ESPACIO	152
comercio alternativo		PÚBLICO	
7.4.8 Intervención del sistema integrado de co-	122	8.3.1 Redes peatonales accesibles	152
comercio alternativo en el espacio del centro urbano		8.3.2 Accesibilidad en el espacio público	152
7.4.8.1 Características	122	8.3.3 Accesibilidad en los edificios públicos	156
8. DISEÑO	125	9. CONCLUSIONES	159
8.1 PROPUESTA URBANA GENERAL	125	10. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES	161
8.1.1 Memoria de diseño	125	11. ANEXOS	163
8.1.1.1 Intervención del comercio alternativo	125		
sobre el espacio urbano			
8.1.1.2 Espacialidad actual - Perfil calle 18	125		
8.1.1.3 Alternativas de solución espacial	125		

 Situación actual - Análisis y diagnóstico
 Propuesta - Estrategias

Lista de figuras

	Pág.		
Figura 1//Fotografía calle 18 entre carreras 25 y 26 Centro de Pasto//	26	Figura 23//Fotografía del comercio informal en la plaza de Nariño//	43
Figura 2//Macro contexto//	28	Figura 24//Fotografía de San Juan de Pasto//	44
Figura 3//Mapa de Colombia. Infraestructura vial de Nariño//	29	Figura 25//Situación actual-Sistema ambiental urbano//	45
Figura 4//Ejes estructurantes del desarrollo regional y corredores urbanos existentes//	29	Figura 26//Situación actual-Sistema de espacio público urbano//	46
Figura 5//Sistema Vial funcional y corredores urbanos existentes//	30	Figura 27//Fotografía del parque infantil//	46
Figura 6//Vial Intermodal Tumaco-Puerto Asís-Belem do Pará//	30	Figura 28//Fotografía parque Nariño//	46
Figura 7//Mapa Cobertura Forestal de Nariño//	31	Figura 29//Fotografía plaza de Carnaval//	46
Figura 8//Mapa Deforestación de Nariño//	31	Figura 30//Situación actual-Sistema de equipamientos urbanos//	47
Figura 9//Mapa de potencialidades ambientales de Nariño//	31	Figura 31//Situación actual-Sistema de movilidad urbana//	47
Figura 10//Conexión de elementos ambientales de la región//	32	Figura 32//Situación actual-Informalidad urbana//	48
Figura 11//Mapa de población proyectada año 2002//	34	Figura 33//Recursos naturales. Fuente: Propuesta Ajustes cartografía POT//	49
Figura 12//Mapa de población proyectada año 2012//	34	Figura 34//Sistema de espacio público urbanos. Fuente: Propuesta Ajustes cartografía POT//	49
Figura 13//Mapa de Necesidades básicas insatisfechas//	34	Figura 35//Sistema de equipamientos urbanos. Fuente: Propuesta Ajustes cartografía POT//	50
Figura 14//Mapa de Niveles de miseria//	34	Figura 36//Sistema vial urbano. Fuente: Propuesta Ajustes cartografía POT//	50
Figura 15//Conflicto armado en Colombia 1997 - 2002//	36	Figura 37//Esquema de entretejido//	52
Figura 16//Mapa Municipios expulsores y receptores de población por violencia//	36	Figura 38//Esquema de entretejido urbano//	52
Figura 17//Esquema de consolidación regional propuesto//	38	Figura 39//Esquema propuesto de entretejido urbano//	52
Figura 18//Esquema propuesto de consolidación económica de Pasto y municipios cercanos//	39	Figura 40//Propuesta general Urbana//	53
Figura 19//Mapa de conexión de elementos ambientales de Pasto y municipios cercanos//	39	Figura 41//Aerofotografía de San Juan de Pasto//	54
Figura 20//Fotografía calle 18 entre carreras 22 y 23 Centro de Pasto-Comercio informal sobre espacio urbano//	40	Figura 42//Primeros trazados de la ciudad, Pasto 1816//	55
Figura 20//Esquema de conclusión de causas y consecuencias del comercio informal//	42	Figura 43//Plano de Pasto 1816//	55
Figura 21//Fotografía de cubiculos de comercio informal-Pasaje Corazón de Jesús//	42	Figura 44//Plano de Pasto 1968//	55
Figura 22//Fotografía de cubículos de comercio informal-Calle 18 con carrera 26//	43	Figura 45//Quebrada Mijitayo//	55
		Figura 46//Quebrada Mijitayo//	55
		Figura 47// Mapa de Pasto//	55
		Figura 48//Avenida de la Panadería 1950 y Actual avenida de la Panadería//	56
		Figura 49//Calle 18 1938 y Calle 18 2007//	56
		Figura 50//Calle Angosta 1920 y Calle Angosta actual calle 17//	56
		Figura 51//Evolución de la plaza de Nariño//	56

Figura 52//Calle de Tunja 1920 y Calle de Tunja, hoy Calle 19 entre 26 y 27//	56	Figura 77//Fotografía de la iglesia de San Agustín//	63
Figura 53//La Merced y el templo en construcción 1937 y La Merced y el templo hoy//	56	Figura 78//Fotografía de la iglesia de La Panadería//	63
Figura 54//Calle San Agustín 1922 y Calle San Agustín, hoy Carrera 24 con calle 19//	56	Figura 79//Fotografía de la iglesia de Santiago//	63
Figura 55//Comparación Plan Parcial Centro(PPC)Vvs Plan de Movilidad(POT)//	57	Figura 80//Fotografía de la iglesia de San Juan tomada desde la plaza de Nariño//	63
Figura 56//Centro de Pasto//	57	Figura 81//Fotografía de la Iglesia de La Merced tomada desde la plazoleta, al frente la calle 18//	63
Figura 57//Situación actual-Sistema ambiental del centro//	58	Figura 82//Fotografía de la iglesia de La Catedral tomada desde la calle 18 con Cra 26//	63
Figura 58//Situación actual-Sistema de espacio público del centro//	58	Figura 83//Situación actual-Sistema de movilidad del centro//	64
Figura 59//Situación actual-Nolli centro//	59	Figura 84//Principales motivos de viaje//	64
Figura 60//Situación actual-Sistema de equipamientos del centro//	59	Figura 85//Distribución modal//	64
Figura 61//Fotografía de Bancolombia tomada desde la calle19//	60	Figuras 86-87-88//Tránsito de vehículos motorizados y no motorizados//	65
Figura 62//Fotografía del C.C. Sebastián de Belalcázar tomada desde la calle19 con carrera 24//	60	Figura 89//Propuesta urbana de movilidad. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//	66
Figura 63//Fotografía del sector de Santiago//	60	Figura 90//Propuesta movilidad de centro. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//	66
Figura 64//Fotografía Iglesia de San Felipe//	60	Figura 91//Fotografía. Actual carrera 27//	66
Figura 65//Fotografía parque de San Felipe//	60	Figura 92//Imagen perfil propuesto Cra 27 Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//	66
Figura 66//Situación actual-Sistema de usos del centro-primer piso//	60	Figura 93//Perfil propuesto Cra 27. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//	66
Figura 67//Situación actual-Sistema de usos del centro-segundo piso//	61	Figura 94//Intervención de predios Cra 27. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//	66
Figura 68//Fotografía del colegio Javeriano tomada desde la calle 21//	61	Figura 95//Imagen perfil propuesto Cra 27. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//	67
Figura 69//Fotografía de la Universidad de Nariño sede centro tomada desde la carrera 22//	61	Figura 96//Estaciones de abordaje Transporte público. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//	67
Figura 70//Fotografía de Bancolombia tomada desde la calle19//	61	Figura 97//Distribución modal de viajes. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	67
Figura 71//Fotografía del edificio Concasa y C.C. Los Andes tomada desde la calle19 con cra 24//	61	Figura 98//Esquema de configuración del nuevo sistema de transporte. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	68
Figura 72//Situación actual-Alturas de edificación del centro//	62	Figura 99-100//Ejemplo de bus tipo para rutas estratégicas. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	68
Figura 73//Situación actual-Niveles de conservación del centro//	62	Figura 101//Componente estratégico de transporte público colectivo. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	68
Figura 74//Fotografía del conjunto de San Felipe, al fondo la iglesia de San Felipe//	63	Figura 102//Cobertura del sistema Estratégico de transporte público colectivo. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	69
Figura 75//Fotografía de la Casona Taminango tomada desde el interior//	63	Figura 103//Calles Exclusivas de transporte público	69
Figura 76//Fotografía de la iglesia de La Panadería//	63		

estratégico en zona centro de la ciudad. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//		urbano que propone el comercio alternativo//	
Figura 104//Módulos de transferencia y plazoletas. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	70	Figura 131//Identificación de proyectos//	85
Figura 105//Propuesta de clasificación de Jerarquía Vial Urbana. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	70	Figura 132//Proyecto de borde Av. Mijitayo//	86
Figura 106//Sección transversal para proyectos de infraestructura vial. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	71	Figura 133//Esquema de entretejido urbano - Av. Mijitayo//	86
Figura 107//Propuesta de Infraestructura Vial. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	71	Figura 134//Imágen propuesta de la Av. Mijitayo//	87
Figura 108//Calles de peatonalización del centro. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	72	Figura 135//Imágen propuesta de la Av. Mijitayo//	87
Figura 109//Perfiles peatonales. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	72	Figura 136//Proyecto de borde Eje ambiental río Pasto//	88
Figura 110//Perfiles peatonales. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	72	Figura 137//Proyecto de borde Eje ambiental río Pasto//	88
Figura 111//Propuesta de movilidad centro formulada por el POT. Fuente: Propuesta Ajustes cartografía POT//	73	Figura 138//Esquema de entretejido urbano - Eje ambiental río Pasto//	88
Figura 112//Propuesta delimitación de centro e identificación de bordes//	76	Figura 139//Imágen propuesta del Eje ambiental río Pasto//	89
Figura 113//Propuesta ambiental de centro//	76	Figura 140//Imágen propuesta del Eje ambiental río Pasto//	89
Figura 114//Propuesta de espacio público de centro//	77	Figura 141//Proyecto de borde Av. Las Américas//	90
Figura 115//Plano Nolli propuesto//	77	Figura 142//Esquema de entretejido urbano - Av. Las Américas//	90
Figuras 116-117//Localización de los primeros pasajes del centro//	78	Figura 143//Imágen propuesta de la Av. Las Américas//	90
Figuras 118-119//Fotografías pasajes comerciales del centro//	78	Figura 144//Imágen propuesta de la Av. Las Américas//	90
Figura 120//Esquema de utilización de centros de manzana como espacio público en el centro//	78	Figura 145//Proyecto de borde Av. Boyacá y calle 12//	90
Figura 121//Propuesta de equipamientos de centro//	78	Figura 146//Esquema de entretejido urbano - Av. Boyacá y Calle 12//	91
Figura 122//Propuesta de usos de suelo en primer piso del centro//	79	Figura 147//Imágen propuesta de la Av. Boyacá y calle 12//	92
Figura 123//Estructura propuesta del comercio alternativo//	79	Figura 148//Imágen propuesta de la Av. Boyacá y calle 12//	92
Figura 124//Propuesta de usos de suelo en segundo piso del centro//	79	Figura 149//Proyecto de centro-centro comercial y administrativo//	93
Figura 125//Propuesta de movilidad del centro//	80	Figura 150//Esquema de entretejido urbano - Centro comercial y administrativo//	93
Figura 126//Propuesta de parqueaderos del centro//	81	Figura 151//Proyecto de centro-centro comercial y administrativo//	94
Figura 127//Esquema conceptual propuesto-SICAP//	84	Figura 152//Imágen propuesta del centro comercial y administrativo//	94
Figura 128//Fotografía maqueta conceptual//	84	Figura 153//Imágen propuesta del centro comercial y administrativo//	94
Figura 129//Fotografía maqueta conceptual//	84	Figura 154//Imágen propuesta del centro comercial y administrativo//	94
Figura 130//Esquema conceptual del entretejido	84	Figura 155//Imágen propuesta Corredor cultural Calle 18 y plazoleta la merced//	96
		Figura 156//Delimitación área de estudio-comercial y administrativo//	97
		Figura 157//Área a estudio -centro comercial y administrativo//	97

Figura 158//Situación actual-Plano Nolly negativo- área de estudio//	98	entre calles 18 y 19 - área de estudio//	
Figura 159//Situación actual-Plano Nolly y densidades-área de estudio//	98	Figura 181//Levantamiento de fachada, Calle 20 entre carreras 22 y 23 - área de estudio//	104
Figura 160//Situación actual-Equipamientos-área de estudio//	99	Figura 182//Levantamiento de fachada, Calle 19 entre carreras 26 y 25 - área de estudio//	104
Figura 161//Situación actual-Alturas de edificación- área de estudio//	99	Figura 183//Análisis sobre fotografía en fachada pasaje corazón de Jesús//	105
Figura 162//Situación actual-Niveles de Conservación- área de estudio//	100	Figura 184//Análisis sobre fotografía en fachada C.C. Los Andes, edificio Concasa//	105
Figura 163//Situación actual-Movilidad-área de estudio//	100	Figura 185//Fotografía nocturna de Pasto//	105
Figura 164//Situación actual-Usos de suelo primer piso-área de estudio//	101	Figura 186//Fotografía nocturna de Pasto//	105
Figura 165//Situación actual-Usos de suelo segundo piso-área de estudio//	101	Figura 187//Líneas y formas del trazado de la ciudad- San Juan de Pasto//	105
Figura 166//Morfología contexto plaza de Nariño-área de estudio//	102	Figura 188//Trazado de la ciudad-San Juan de Pasto//	105
Figura 167//Esquema morfológico contexto plaza de Nariño-área de estudio//	102	Figura 189//Esquema de iluminación baja//	105
Figura 168//Esquema síntesis de la morfología-área construida Vs el vacío//	102	Figura 190//Esquema de iluminación alta//	105
Figura 169//Linealidad y profundidad-pasaje Corazón de Jesús//	102	Figura 192//Vanos fachada Inst. Educativa Estudiar//	105
Figura 170//Horizontalidad Vs verticalidad - Contexto plaza de Nariño//	102	Figura 193//Vanos en Fachada//	105
Figura 171//Horizontalidad Vs verticalidad - fachada pasaje Corazón de Jesús, contexto plaza de Nariño//	102	Figura 194//Fotografía tomada desde el Hotel Agualongo hacia el Éxito vecino//	106
Figura 172//Vista tridimensional de la morfología de la manzana - Contexto plaza de Nariño//	102	Figura 195//Fotografía tomada desde el Hotel Agualongo hacia la Iglesia La Catedral//	106
Figura 173//Morfología contexto plaza de Carnaval- área de estudio//	102	Figura 196//Fotografía tomada desde el Hotel Agualongo hacia la iglesia de San Juan//	106
Figura 174//Esquema morfológico contexto plaza de Carnaval-área de estudio//	102	Figura 197//Fotografía de la iglesia La Panadería//	106
Figura 175//Levantamiento de fachada, Cra 23 entre calles 20 y 19 - área de estudio//	103	Figura 198//Esquema de ángulos de cubierta existentes en el centro de la ciudad//	106
Figura 176//Levantamiento de fachada, Calle 19 entre carreras 23 y 22 - área de estudio//	103	Figura 199//Fotografía arco del Pasaje Corazón de Jesús//	106
Figura 177//Levantamiento de fachada, Calle 20 entre carreras 22 y 23 - área de estudio//	103	Figura 200//Fotografía de la Plaza de Nariño toma- da desde el Hotel Agualongo//	106
Figura 178//Levantamiento de fachada, Cra 22 entre calles 19 y 20 - área de estudio//	103	Figura 201//Fotografía Calle 18 entre cras 22 y 23//	106
Figura 179//Levantamiento de fachada, Calle 19 entre carreras 22 y 23 - área de estudio//	104	Figura 202//Fotografía del centro de manzana - UDENAR sede centro//	106
Figura 180//Levantamiento de fachada, Carrera 22	104	Figura 203//Fotografía-patio interno Udenar sede centro//	106
		Figura 204//Fotografía-Fachada Edificio ubicado en la cra 24 entre calles 17 y 18//	106
		Figura 205//Fotografía- fachada de la Gobernación//	106
		Figura 206//Fotografía-fachada de la Gobernación//	106
		Figura 207//Fotografía-Fachada Iglesia de San Juan//	106
		Figura 208-209-210//Trazado de la retícula en plano horizontal y vertical//	107
		Figura 211-212//La diagonal en el trazado de la malla vial urbana//	107

Figura 213//Distribuciones aleatorias-cambio de la morfología de la manzana//	107	Figura 248//Fotografía del monumento en la gobernación de Nariño//	111
Figura 214//Imágen de la Plaza de La Merced//	107	Figura 249//Fotografía Calle 18 entre cras 23 y 24//	111
Figura 215//Fotografía plaza de Carnaval//	107	Figura 250//Fotografía de fachada sobre la calle 18 entre carreras 21 y 21B//	111
Figura 216//Fotografía de la Plaza de Nariño//	107	Figura 251//Fotografía Calle 17 tomada año 1988//	111
Figura 217//Fotografía de Iglesia de La Panadería//	107	Figura 252//Fotografía calle 18 entre cras 22 y 23//	111
Figura 218//Fotografía de la Plaza de Carnaval//	107	Figura 253//Fotografía Calle 18 con carrera 21B//	111
Figura 219//Fotografía de la Plaza de Bombona//	107	Figura 254//Fotografía cra 24 entre calles 18 y 19//	111
Figura 220//Fotografía de la Iglesia la Merced//	108	Figura 255//Imágen de publicidad//	111
Figura 221//Fotografía de la Iglesia la Merced//	108	Figura 256//Fuente: www.alwitra.com//	111
Figura 222//Fotografía de la fachada del pasaje Corazón de Jesús//	108	Figura 257//Fotografías de templos religiosos en el sector centro//	112
Figura 223//Fotografía de la calle 18 con cra 24//	108	Figura 258//Fotografía de la sección de urgencias de la clínica Fátima//	112
Figura 224//Fotografía Calle 19 entre cras 26 y 27//	108	Figura 259//Fotografía de locales comerciales en el centro de Pasto//	112
Figura 225//Fotografía del C.C. Éxito vecino//	108	Figura 260//Fotografía de locales comerciales en el centro de Pasto//	112
Figura 226//Fotografía de fachada sobre la Calle 18 entre carreras 22 y 23//	108	Figura 261//Fotografía de la Universidad de Nariño tomada desde la cra 22//	113
Figura 227//Fotografía fachada Iglesia de San Juan//	108	Figura 262//Fotografía del colegio Javeriano tomada desde la calle 21//	113
Figura 228//Fotografía del comercio informal//	108	Figura 263//Fotografía de elementos contaminantes en el centro//	113
Figura 229//Fotografía calle 21//	108	Figura 264//Fotografía de fachada del Centro Cultural Palatino//	113
Figura 230//Fotografía de La loma Tescual tomada desde el casco urbano//	109	Figura 265//Fotografía del acceso a la Universidad de Nariño sede centro//	113
Figura 231//Fotografía del centro de Pasto tomada tomada desde la periferia de la ciudad//	109	Figura 266//Fotografía de la Plaza de Nariño//	113
Figura 232//Fotografía de sobre la Calle 20 entre carreras 22 y 23//	109	Figura 267//Fotografía calle 22//	113
Figura 233//Fotografía de sobre la Calle 20 entre carreras 22 y 23//	109	Figura 268//Fotografía calle 22 con carrera 26//	114
Figura 234//Fotografía de La Calle 18 con Cra 24//	109	Figura 269//Propuesta de plano nolle negativo-área de estudio//	116
Figura 235//Ortogonalidad y verticalidad//	109	Figura 270//Propuesta de plano nolle y comercio alternativo-área de estudio//	116
Figura 236//Ortogonalidad y horizontalidad//	109	Figura 271//Propuesta del sistema de espacio público-área de estudio//	117
Figura 237//Disposición formal en fachada Pasaje Corazón de Jesús//	109	Figura 272//Propuesta del sistema ambiental-área de estudio//	117
Figura 238//Alturas en edificación//	109	Figura 273//Propuesta del sistema de usos de suelo de primer piso-área de estudio//	118
Figura 239//Alturas en edificación//	109	Figura 274//Propuesta del sistema de usos de suelo de segundo piso-área de estudio//	118
Figura 240//Alturas en edificación//	110	Figura 275//Propuesta del sistema de movilidad-área	119
Figura 241//Alturas en edificación//	110		
Figura 242//Dirección de vientos en el centro//	110		
Figura 243//Dirección de vientos en el centro//	110		
Figura 244//Esquema de iluminación natural//	110		
Figura 245//Esquema topográfico del centro//	110		
Figura 246//Fotografía del monumento a Antonio Nariño - Plaza de Nariño//	111		
Figura 247//Fotografía de la Iglesia de San Juan considerada un monumento patrimonial//	111		

de estudio//		comercial Éxito Vecino, esquina Calle 18 con carrera 26//	
Figura 276//Esquema de tensiones e influencia- área de estudio//	120	Figura 305-306//Delimitación del área de diseño//	130
Figura 277//Propuesta de localización y caracte- rización del comercio alternativo-área de estudio//	121	Figura 307//Zonas de permanencia propuestas//	130
Figura 278//Tipología de intervención del sistema de comercio alternativo-área de estudio//	122	Figura 308//Zonas de permanencia propuestas//	130
Figura 279//Imagen nocturna propuesta del Claustro Cultural Palatino//	124	Figura 309//Zonas de permanencia propuestas//	130
Figura 280//Tipologías de intervención del comercio alternativo//	125	Figura 310//Zonas de permanencia propuestas//	131
Figuras 281-282//Perfil actual calle 18//	125	Figura 311//Zonas de transición propuestas//	131
Figuras 283-284//Primera alternativa de solución espacial//	125	Figura 312//Zonas de transición propuestas//	131
Figuras 285-286//Segunda alternativa de solución espacial//	125	Figura 313//Zonas de transición propuestas//	131
Figuras 287-288//Tercera alternativa de solución espacial//	125	Figura 314//Zonas de circulación propuestas//	131
Figura 289//Planta urbana general//	127	Figura 315//Zonas de circulación propuestas//	131
Figura 290//Corte urbano A-A'//	126	Figura 316//Detalle de los módulos de ventas de comercio alternativo//	132
Figura 291//Corte urbano B-B'//	127	Figura 317//Detalle del mobiliario de iluminación//	133
Figura 292//Corte urbano C-C'//	127	Figura 318//Detalle de mobiliario urbano general//	133
Figura 293//Imagen propuesta de la plaza de Carnaval y calle 18//	128	Figura 319//Detalle de mogadores y elementos de comunicación gráfica//	133
Figura 294//Imagen propuesta de la plaza de La Merced y calle 18//	128	Figura 320//Detalle de texturas y su aplicación//	134
Figura 295// Imagen propuesta de la esquina Calle 18 y carrera 22//	128	Figura 321//Detalle de desagües//	135
Figura 296//Imagen propuesta de la Calle 18 entre carreras 22 y 23//	128	Figura 322//Fitotectura propuesta//	135
Figura 297//Imagen propuesta de la Calle 18 entre carreras 23 y 24//	128	Figura 323//Planta general//	136
Figura 298//Imagen propuesta del Claustro Cultural Antonio Nariño//	128	Figura 324//Plantas de segundo y tercer piso//	137
Figura 299//Imagen propuesta de la plaza de Nariño desde la Calle 18 on carrera 24//	129	Figura 325//Zonificación Manzana del C.C Palatino//	137
Figura 300//Imagen propuesta de la plaza de Nariño desde la Calle 19 con carrera 25//	129	Figura 326//Corte perfil H-H'//	138
Figura 301//Imagen propuesta de la plaza de Nariño desde la Calle 18 con carrera 25//	129	Figura 327//Corte perfil longitudinal calle 18 entre carreras 23 y 22//	138
Figura 302//Imagen propuesta de la plaza de Nariño desde la Calle 19//	129	Figura 328//Corte perfil I-I'//	138
Figura 303//Imagen propuesta de la esquina de la Iglesia de San Juan Calle 18 con carrera 25//	129	Figura 329//Fachadas centro comercial La Merced//	138
Figura 304//Imagen propuesta de la plazoleta	129	Figura 330//Corte perfil G-G'//	138
		Figura 331//Corte perfil A-A'//	139
		Figura 332//Corte perfil B-B'//	139
		Figura 333//Corte perfil C-C'//	140
		Figura 334//Corte perfil D-D'//	140
		Figura 335//Corte perfil E-E'//	140
		Figura 336//Corte perfil F-F'//	140
		Figura 337//Detalle de diseño A1 (Calle 18)//	141
		Figura 338//Detalle de diseño A2 (Plza de La Merced)	142
		Figura 339//Detalle de diseño A3 (C.C. Palatino)//	143
		Figura 340//Detalle de diseño A4 (C.C. Palatino)//	144
		Figura 341//Imagen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 21B y 22//	145
		Figura 342//Imagen 3d con propuesta calle 18, al fondo la iglesia La Merced//	145
		Figura 343//Imagen 3d con propuesta calle 18, al fondo la iglesia La Merced//	145

Figura 344//Imagen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 21B y 22//	145	Claustro Cultural Palatino//	
Figura 345//Imagen 3d con propuesta calle 18 en cruce con la carrera 22//	145	Figura 367//Imagen 3d diurna propuesta fachada interna, Claustro Cultural Palatino//	149
Figura 346//Imagen 3d con propuesta calle 18 en cruce con la carrera 22//	145	Figura 368//Imagen 3d nocturna propuesta fachada interna, Claustro Cultural Palatino//	149
Figura 347//Imagen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 22 y 23//	146	Figura 369//Imagen 3d nocturna con propuesta aparta hotel, C.C Palatino//	150
Figura 348//Imagen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 22 y 23//	146	Figura 370//Imagen 3d nocturna con propuesta aparta hotel, C.C Palatino//	150
Figura 349//Imagen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 22 y 23//	146	Figura 371//Imagen 3d nocturna C.C Palatino, al fondo el aparta hotel//	150
Figura 350//Imagen 3d con propuesta de espacio de permanencia, Calle 18//	146	Figura 372//Imagen 3d detalle constructivo del aparta hotel//	150
Figura 351//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced//	146	Figura 373//Imagen 3d nocturna C.C Palatino, al fondo el aparta hotel//	150
Figura 352//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced//	147	Figura 374//Imagen 3d diurna C.C Palatino, al fondo el aparta hotel//	150
Figura 353//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced//	147	Figura 375//Imagen 3d diurna propuesta Claustro Cultural Palatino//	151
Figura 354//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced//	147	Figura 376//Imagen 3d nocturna del C.C Palatino, al fondo el aparta hotel//	151
Figura 355//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, al fondo el C.C. La Merced//	147	Figura 377//Fotografía actual fachada interna, Claustro Cultural Palatino//	151
Figura 356//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced//	147	Figura 378//Imagen 3d nocturna del C.C Palatino, al fondo el aparta hotel//	151
Figura 357//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, al fondo la iglesia de la Merced//	147	Figura 379//Imagen 3d diurna del C.C Palatino, al fondo el aparta hotel//	151
Figura 358//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, a la izquierda el C.C La Merced//	148	Figura 380//Imagen 3d diurna propuesta fachada interna, C.C. Palatino//	151
Figura 359//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, al fondo la iglesia de la Merced//	148	Figura 381//Franjas de acceso a espacio público//	152
Figura 360//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, al fondo la iglesia de la Merced//	148	Figura 382//Franjas de circulación//	152
Figura 361//Imagen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, al fondo el acceso al Claustro Cultural Palatino//	148	Figura 383//Escaleras y rampas//	153
Figura 362//Imagen 3d con propuesta de la Calle 18//	148	Figura 384//Escaleras y rampas//	153
Figura 363//Imagen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 21B y 22//	148	Figura 385//Escaleras//	153
Figura 364//Imagen 3d nocturna propuesta Claustro Cultural Palatino, al fondo el aparta hotel//	149	Figura 386//Rampas//	154
Figura 365//Imagen 3d nocturna propuesta Claustro Cultural Palatino//	149	Figura 387//Rampas//	154
Figura 366//Fotografía actual fachada interna,	149	Figura 388//Rampas//	154
		Figura 389-390//Cruces a desnivel//	154
		Figura 391-392//Accesibilidad a equip. urbanos//	154
		Figura 393//Baños públicos//	155
		Figura 394-395-396//Elementos de comunicación visual urbana//	156
		Figura 397//Símbolos gráficos de accesibilidad a personas con discapacidad//	156
		Figura 398-399-400//Accesibilidad a edif. públicos//	156

Lista de cuadros

	Pág.
Cuadro 1//Matriz DOFA. Infraestructura de Nariño//	24
Cuadro 2//Matriz DOFA. Medio ambiental de Nariño//	26
Cuadro 3//Matriz DOFA. Socio económico. Nariño//	28
Cuadro 4//Matriz DOFA. Economía y turismo de Nariño//	29
Cuadro 5//Tasas de alfabetismo en Colombia y algunos departamentos 2005//	29
Cuadro 6//Número de hogares y personas desplazadas en Nariño y Colombia, a Octubre de 2006//	30
Cuadro 7//Estudio de movilidad en el sector centro de Pasto//	59
Cuadro 8//Referencia de tamaños de patio para las empresas actuales. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	64
Cuadro 9//Sistema de clasificación de Jerarquía Vial Urbana. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	65
Cuadro 10//Nuevas intersecciones a semaforizar. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//	66
Cuadro 11//Situación actual-Cantidad de vendedores informales-área de estudio//	92
Cuadro 12//Situación actual-Estudio de movilidad (sondeo: cantidad por minuto)-área de estudio//	94
Cuadro 13//Propuesta de módulos de comercio alternativo-área de estudio//	110

Introducción

La complicada situación económica y social por la que atraviesa el país no es del todo ajena a la ciudad de San Juan de Pasto, situación la cual, se ha visto reflejada en el desarrollo de actividades económicas no formales con las cuales buscan solventar las necesidades básicas para la subsistencia de sus familias.

Éstas actividades informales se han originado como resultado de la alta tasa de desempleo que presenta la ciudad. Actualmente Pasto ocupa el tercer lugar de las ciudades con mayor desempleo en Colombia con un índice de desempleo de 16,8% convirtiéndose así en la ciudad con más desempleados en el sur del país. La ciudad con mayor desempleo es Pereira con 20,6%, seguido de Manizales con el 17,2%.

El desempleo se origina principalmente por el alto analfabetismo y bajo nivel de escolaridad entre la población laboral lo que hace que no puedan conseguir un trabajo garantizado de altos ingresos y con garantías laborales (prestaciones sociales), también a las empresas que agobiadas por la falta de liquides, la negativa de los bancos en continuar su financiación, el incremento de los gastos sociales, la caída de las ventas y disminución del consumo, se están viendo hoy en día en una situación de insostenibilidad económica; lo cual implica el recorte de personal y el cierre de empresas en la ciudad.

Agregado se encuentra también la problemática social generada por el conflicto armado que se presenta en su mayor parte en el sur del país y en un gran porcentaje en el departamento de Nariño, esto trae como consecuencia que muchos de los campesinos abandonen sus hogares para refugiarse en la capital esto conocido como desplazamiento forzado, adicional a esto también se presenta el desplazamiento como consecuencia de la búsqueda de nuevas oportunidades laborales, escolares, etc. que no se encuentran en sus lugares de origen debido a la falta de seguridad social producto de la ausencia de políticas por parte de los entes gubernamentales.

Por último encontramos un fenómeno que actualmente ha producido gran porcentaje de desempleados y ha aumentado la pobreza en la ciudad y es el de la aparición de las llamadas “pirámides” lo cual provocó que muchas de las personas abandonaran sus trabajos y se dedicaran a esta actividad no formal como medio de subsistencia, tras el cierre de las “pirámides” o también conocidas “redes” se encontró que muchas de estas personas llegaron a perder sus negocios y gran parte de su capital lo que produjo que en casos más extremos personas afectadas llegaran a quitarse la vida.

Éstas causas de desempleo han llevado a la práctica del comercio informal en el espacio público de manera desordenada lo cual se observa en la invasión de los andenes, plazoletas, plazas y parques originando el deterioro de los mismos y la disminución del espacio transitable para los peatones, además de esto se presenta la inseguridad y la contaminación visual y ambiental que han deteriorado los principales espacios públicos de la ciudad.

Pasto, al ser una ciudad con un solo centro en el cual se concentran la mayoría de las actividades económicas, sociales, culturales, administrativas, entre otras, es la zona más concurrida de la ciudad, además que representa el componente histórico y patrimonial.

A razón de esto, se presenta el mayor flujo de los habitantes hacia el centro urbano; esto produce que se dé una demanda para que las personas desempleadas ejerzan la actividad del comercio informal como medio de trabajo para solventar sus necesidades básicas.

1. Objetivos

1.1 Objetivo general

Articulación de los sistemas estructurantes urbanos y las distintas dinámicas sociales atribuyendo al comercio alternativo como elemento de integración ciudadana, para propender a la organización espacial y como resultado recuperar la experiencia, apropiación, identidad y colectividad de lo público, estableciendo al espacio urbano como elemento de comunicación física, visual, social y cultural.

1.2 Objetivos específicos

- Recuperación física y perceptible del espacio público.
- Formalizar al comercio ya no como informal sino como un nuevo sistema alternativo e integrador.
- Gestionar el comercio alternativo como un sistema planificado en la ciudad.
- Crear corredores y pasajes peatonales mediante la apertura de los centros de manzana, que mejoren la calidad del espacio público.
- Integración de sendas peatonales con las plazas existentes (Plaza de Nariño, Plaza del Carnaval).

- Mejorar la movilidad para incentivar nuevas formas de transporte alternativo.
- Implementación del transporte masivo, para solucionar la movilidad vehicular del sector y la ciudad.
- Entrelazar los sistemas ambientales que actualmente se encuentran privatizados.
- Adecuación de vías con carácter vehicular restringido, peatonal y ambiental.
- Diseño arquitectónico de centros estacionarios de ventas articulado al sistema de comercio alternativo.
- Diseño de amoblamiento para mejorar la calidad laboral de los vendedores alternativos.
- Reequilibrio de usos y solución de conflictos.
- Creación de nuevas plazoletas que articulen los corredores peatonales.
- Redensificar los centros de manzana implementando nuevos usos como vivienda, comercio, equipamiento cultural y espacio público



Figura 1//Fotografía calle 18 entre carreras 25 y 26 Centro de Pasto//

2. Justificación

El comercio informal es un fenómeno que está creciendo cada vez más por lo cual necesita de una acción planificada de organización que facilite el control del crecimiento de la actividad.

La propuesta se hará con el fin de solucionar, la actual problemática que se está presentando a raíz del comercio informal en el centro de la ciudad de San Juan de Pasto, entre las calles 17 y 20 con carreras 27 y avenida las Américas, zona que corresponde al centro administrativo y comercial de la ciudad, por lo cual demanda un movimiento poblacional masivo y continuo, que es aprovechado por los comerciantes informales para vender sus productos, estos en su afán de exhibir y vender se ubican de una manera desorganizada que afecta principalmente la movilidad y la calidad del espacio público en el sector.

La propuesta incluye la integración del espacio público, la movilidad, el sistema ambiental y el comercio ya no informal sino alternativo como el elemento que entreteje la dinámica de los sistemas haciendo parte del espacio urbano y como objeto de planificación y organización. Recuperar la colectividad que identifica lo público en el espacio, en armonía con la movilidad vehicular, peatonal y alternativa articulado al sistema ambiental mediante la creación de un entretejido ambiental urbano. Con esto se pretende la apertura de bosques que actualmente se encuentran privatizados, pasajes y vías con carácter ambiental.

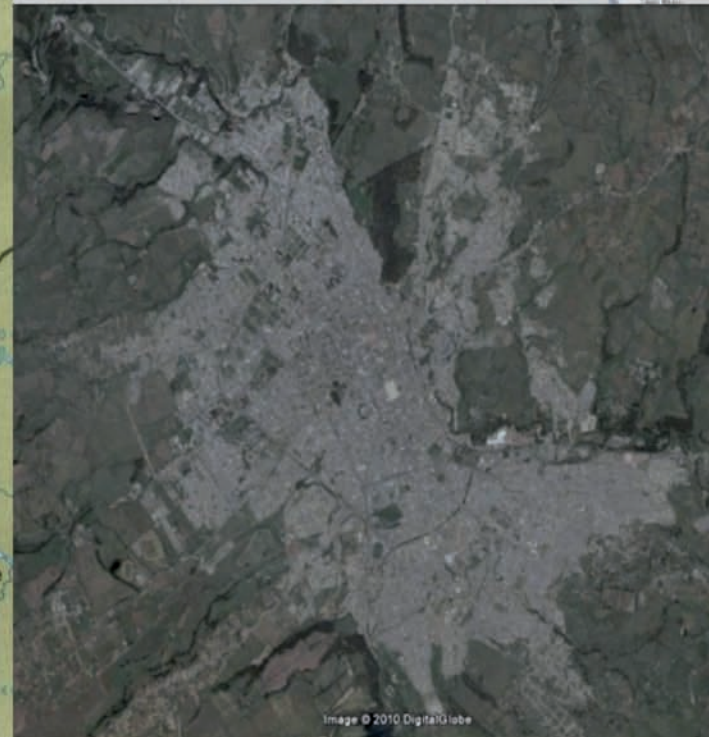
El comercio informal pasa de ser un problema en el

dentro del espacio, para convertirse en una necesidad que atiende a la dinámica de la ciudad.

Parte de la propuesta se realiza referente al análisis, diagnóstico y conclusiones de los lineamientos establecidos por el P.O.T. (Plan de ordenamiento territorial), observando algunas modificaciones excepcionales que se consideraron pertinentes.

//República de Colombia//

//Departamento de Nariño//



//San Juan de Pasto//

Figura 2//Macro contexto//

3. Contexto regional

Nariño en Colombia

3.1 Situación actual

El departamento de Nariño fué creado en 1904, como una segregación del departamento del Cauca, con una extensión original de 130.000 Kilómetros cuadrados.

El departamento de Nariño tiene en la actualidad una extensión de 33.268 kilómetros cuadrados, correspondiente al 2.9% del territorio nacional, y lo conforman 64 municipios. Nariño limita al norte con el departamento del Cauca, al sur con la república del Ecuador, al oriente con el departamento del Putumayo y al occidente con el océano Pacífico.

Al ser un departamento limítrofe con Ecuador (comparten una frontera cercana a los 250 Kilómetros), en varios aspectos la economía y la cultura de Nariño se relacionan fuertemente con la del vecino país.

3.1.1 Infraestructura

La carretera panamericana constituye el principal eje de conexión de norte a sur de las regiones ya que atraviesa todo el país, además es por esta por donde circulan la mayoría de los vehículos.

El corredor oriental, es la vía de segundo orden que comunica el oriente con el occidente y llega a las regiones más alejadas pasando por los principales puertos de exportación.

En cuanto a equipamientos regionales la región no cuenta con grandes equipamientos de infraestructura que se destaquen como elementos de producción, pero podemos destacar equipamientos educativos, culturales, de salud y de industria agrícola.

El departamento de Nariño cuenta con una vía principal de comunicación como es la vía panamericana, la cual comunica al departamento con el centro del país y el sur de



Figura 3//Mapa de Colombia. Infraestructura vial de Nariño//

Ejes estructurantes del desarrollo regional y corredores urbanos existentes

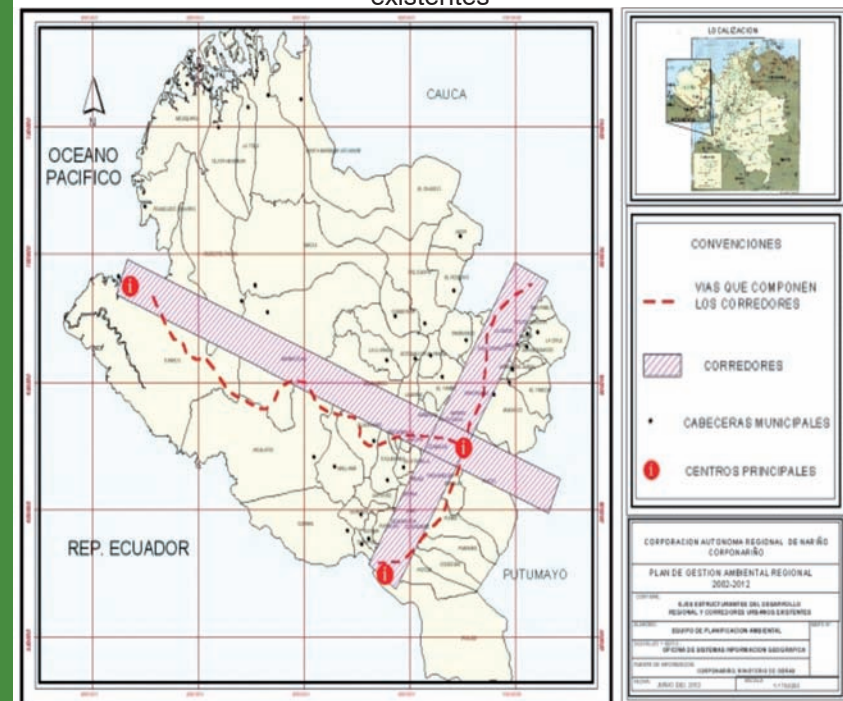


Figura 4//Fuente: plan de gestión ambiental regional 2002-2012. Corponariño//

CR América y es la principal vía para transportar productos, además se encuentra la vías de conexión hacia el Huila, que funciona como una vía auxiliar para comunicar el departamento con el oriente del país.

Sistema Vial funcional y corredores urbanos existentes

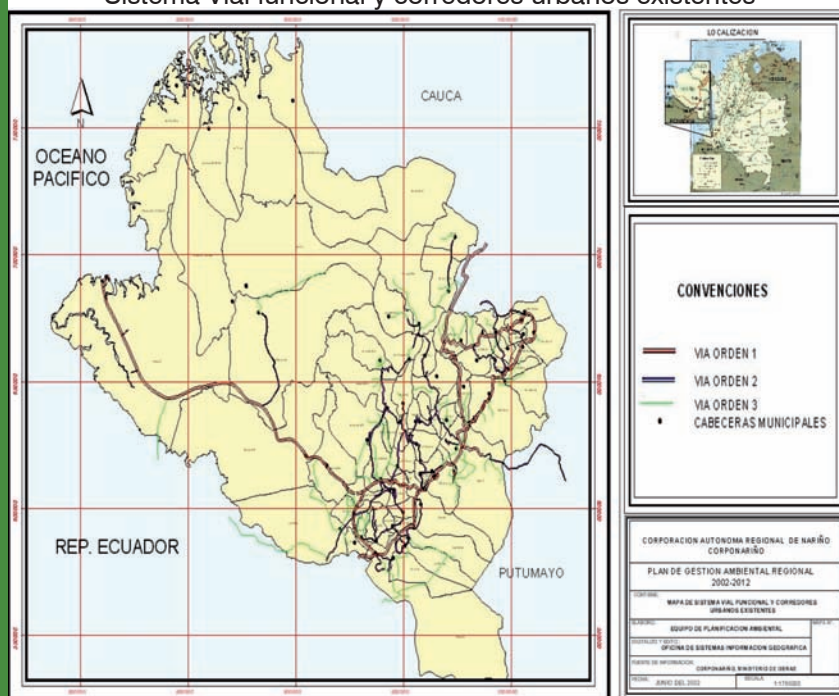


Figura 5//Fuente: Plan de desarrollo departamental de Nariño//

3.1.1.1 Proyección vía Tumaco-Belem do Para

Ésta se convertirá en una de las principales vías de comunicación para unir el puerto de Tumaco con el océano atlántico a través de la conexión Tumaco, Puerto Asís, Manaos y Belem Do Para, la cual ayudara a fortalecer la región.

Vial Intermodal Tumaco-Puerto Asís-Belem do Pará



Figura 6//Fuente: Plan de gestión ambiental regional 2002-2012, Corponariño//

3.1.1.2 Matriz DOFA, Infraestructura

FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> --Conexión por vía terrestre en todo el departamento. --Presencia de vías importantes a nivel nacional e internacional como es el caso de la panamericana y la vía Belén do pará. --El departamento cuenta con tres aeropuertos en las zonas de Ipiales Chachagui y Tumaco --Nariño posee un puerto marítimo lo que le da una oportunidad adicional de comunicación. 	<ul style="list-style-type: none"> --Intercambio comercial con el interior del país así. --Posibilidades de comunicación terrestre con otros países lo que mejora las posibilidades económicas de la región. --El transporte aéreo le brinda al departamento una serie de oportunidades económicas turísticas favorables. --La salida al mar le da la posibilidad a Nariño lograr participar en un fenómeno de globalización. 	<ul style="list-style-type: none"> --La gran mayoría de las vías se encuentran en un estado regular o en deterioro. --Los aeropuertos no cuentan con la infraestructura adecuada y en el caso del aeropuerto Antonio Nariño tiene que ser reubicado. --El puerto de Tumaco esta deteriorado y no esta completamente adecuado. 	<ul style="list-style-type: none"> --La creación de otros puertos marítimos con mejores condiciones pueden restarle importancia al puerto nariñense.

Cuadro 1//Matriz DOFA. Infraestructura de Nariño//

3.1.2 Medio ambiental

La región cuenta con diferentes zonas de interés ambiental como son los bosques de manglar, lagos, los humedales, ciénagas y estuarios así como también las playas a lo largo de la costa pacífica

En la región se identifican los siguientes ecosistemas estratégicos y abiertos: Dos sistemas estuarinos en la desembocadura de los ríos Mira y Patía, donde se localizan las formaciones de mangle, identificándose las seis especies reportadas en el mundo (*Avicennia*, *Conocarpus*, *Laguncularia*, *Mora Megistosperma*, *Pelliciera* y *hizophorae*), cuya extensión aproximada es de 135.000 hectáreas, constituyendo el 40% de la superficie establecida en el país y el 47% de la Costa Pacífica; ecosistema Guandal, con una extensión aproximada de 130.000 hectáreas; ecosistema de páramo, con una extensión aproximada de 87.000 hectáreas (Bordoncillo, Galeras, Azufral, Cumbal, Chiles, Paja Blanca, Doña Juana, Azonales), lo que representa el 6% de la superficie total del país, cuya extensión es de aproximadamente 1.443.425 hectáreas, según el Ministerio del Medio Ambiente. La riqueza hidrográfica hace que el Departamento sea una despensa significativa de recursos hídricos por tener origen importantes ríos, sistemas lagunares y cuerpos de agua que irrigan todo el territorio (plan de

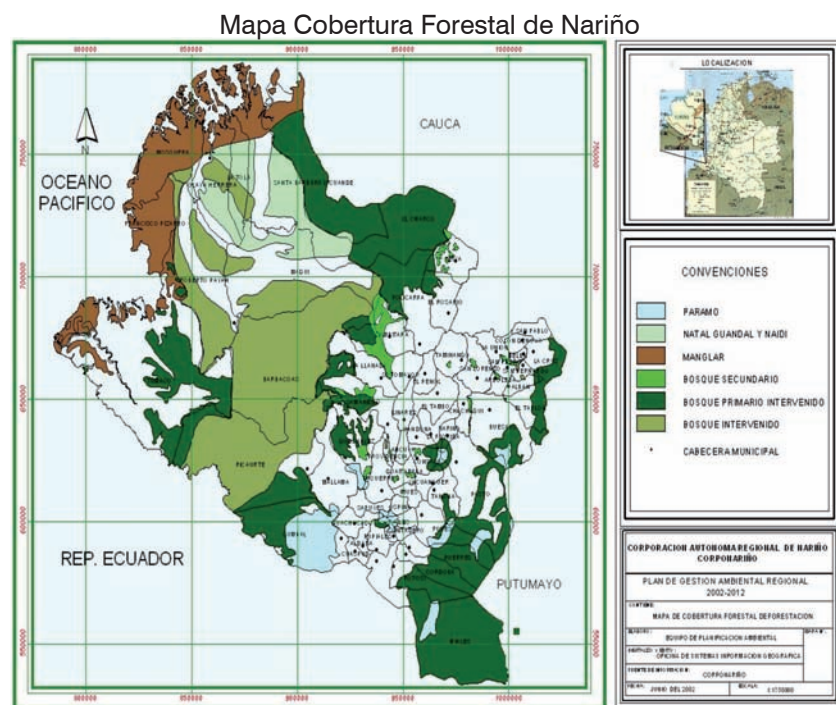


Figura 7//Fuente: Plan de gestión ambiental regional 2002-2012, Corponariño//

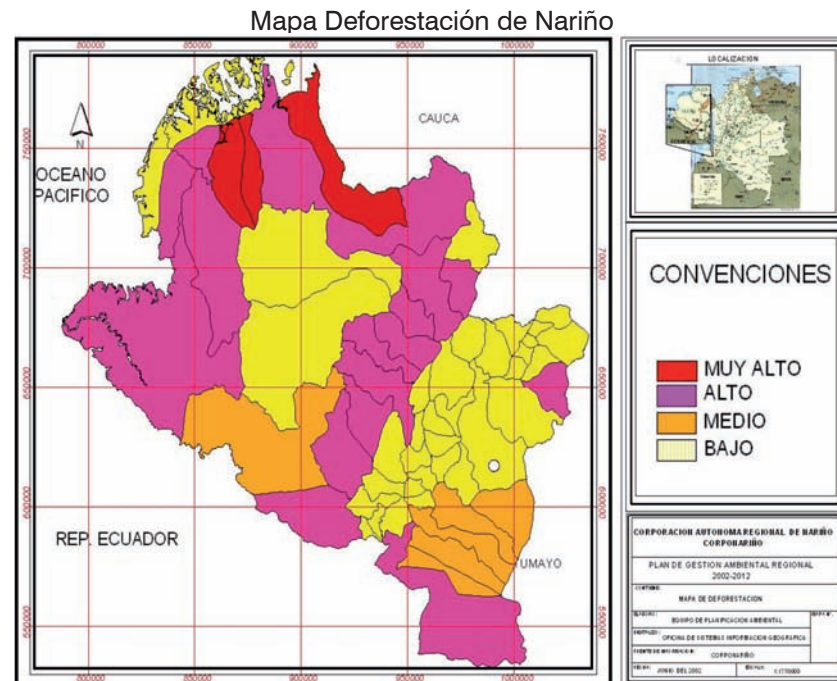


Figura 8//Fuente: Plan de gestión ambiental regional 2002-2012, Corponariño// (desarrollo departamental).

Todos estos recursos se han ido perdiendo, debido al mal uso del suelo que se está destinando a cultivos ilícitos, la deforestación, y la falta de políticas de protección ambiental. Fuera y dentro de los cascos urbanos.

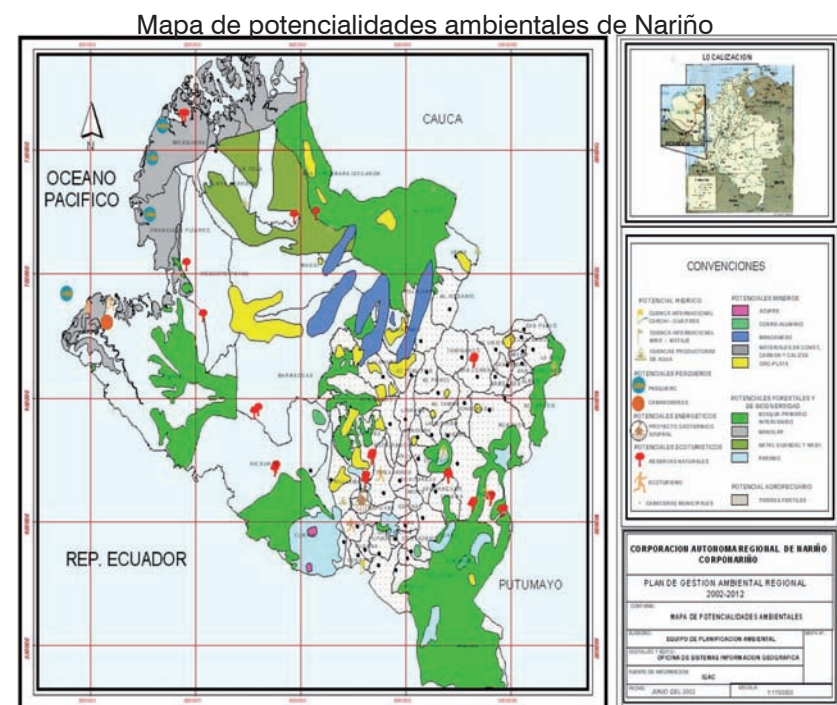


Figura 9//Fuente: Plan de gestión ambiental regional 2002-2012, Corponariño//

CR 3.1.2.1 Matriz DOFA, Medio ambiental

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
ZONAS DE RIESGO	<p>--Existe un manejo ante situaciones de emergencia a causa de diferentes amenazas naturales.</p> <p>--Existen políticas de prevención y mitigación tales como los proyectos de reubicación.</p>	<p>--Existe un control a nivel nacional de los diferentes eventos causantes de emergencias lo que mejora las posibilidades de respuesta a estas situaciones.</p>	<p>--Las políticas de prevención y mitigación no son lo suficientemente fuertes para solucionar las problemáticas.</p>	
ASPECTOS FISICO BIOTICOS	<p>--Nariño cuenta con una gran diversidad climática lo cual brinda una mayor variedad de recursos económicos y ambientales.</p> <p>--La presencia de una gran cantidad de fuentes hídricas convierte al departamento en una zona con alto potencial de desarrollo ambiental.</p>	<p>--Esta parte del país se puede convertir en una de las zonas ambientales más importante del país gracias a sus recursos ambientales y su biodiversidad.</p>	<p>--La gran cantidad de recursos naturales se están perdiendo por su uso indiscriminado.</p> <p>--Gran cantidad de fuentes hídricas se encuentran en un grave estado de deterioro.</p>	<p>--Problemas como el calentamiento global pueden llegar a afectar seriamente los ecosistemas de Nariño.</p>
ECOSISTEMAS ESTRATEGICOS	<p>--Presencia de un numero importante de reservas naturales y parques naturales de flora y fauna.</p>	<p>--Existe un apoyo político para la creación de zonas ambientales y áreas de conservación</p>	<p>--No se respetan las normas que impiden el deterioro de los recursos ambientales.</p>	<p>--El favorecimiento a entidades privadas a las que no les importa el daño que se pueda causar al medioambiente.</p>

Cuadro 2//Matriz DOFA. Medio ambiental. Nariño//

3.1.2.2 Conexión de elementos ambientales en la región

Estructura ambiental de la ciudad de pasto con la región.

- | | |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------|
| 1. Ecosistemas | |
| -Bordoncillo | -Reserva natural río Bobo |
| -Volcán Galeras | -Reserva natural de la laguna de la Cocha |
| 2. Corregimientos | |
| -Genoy | -El Encano |
| -Mapachico | |
| 3. Municipios | |
| -Pasto | -Consaca |
| -Yacuanquer | -Chachagui |
| 4. Zonas de Riesgo | |
| -Zona de amenaza volcánica (Volcán Galeras) | |

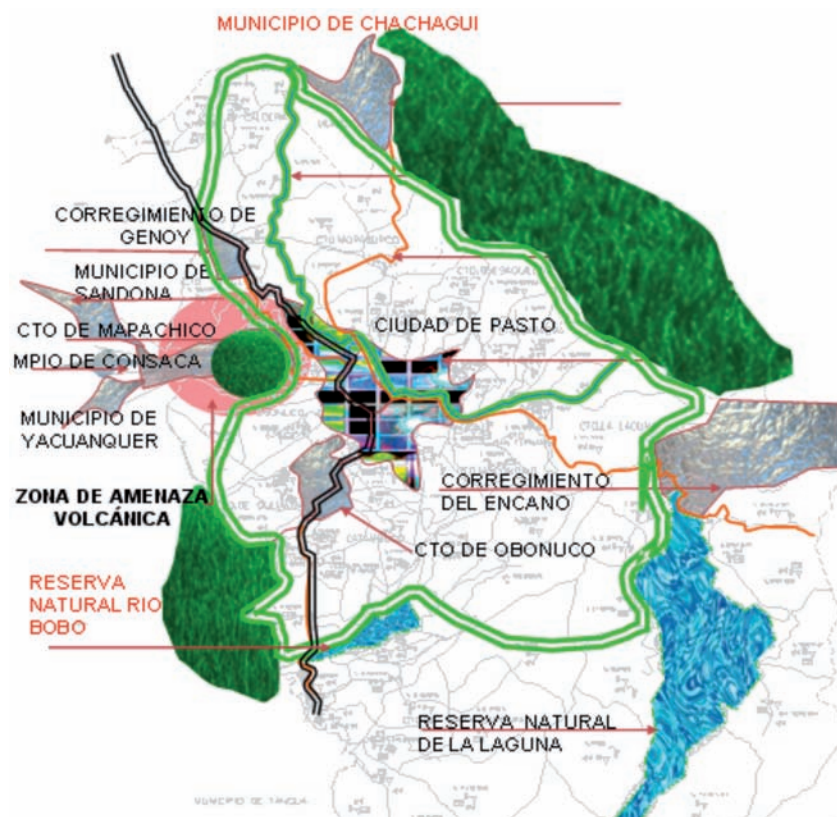


Figura 10//conexión de elementos ambientales de la región//

3.1.3 Socio económico

3.1.3.1 Población

La población de Nariño es de 1.5 millones habitantes según DANE 2005, su población experimentó una tasa de crecimiento de 1.9% promedio anual.

La distribución de la población urbana – rural es de: El 55%

se encuentra ubicada en las zonas rurales y de 45% se encuentra en las zonas urbanas.

Pasto, Ipiales y Tumaco, son las ciudades de mayor porcentaje de la población en las áreas urbanas con 89%, 79,67% y 50,51% respectivamente, para una densidad de población 45 habitantes por kilómetro cuadrado.

3.1.3.1.1 Matriz DOFA, Socio económico de Nariño

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
DEMOGRAFICO	--El departamento cuenta con una población relativamente pequeña. --El capital humano es de excelente calidad. --Por su diversidad étnica se presta para la interdisciplinariedad en cada región. --En el departamento predomina mas la población rural.	--Desarrollar de oportunidades para los sectores mas pobre y abandonados. --Crecimiento de actividades de desarrollo endógeno con el apoyo de los convenios internacionales.	--La incursión de los menores de edad en el conflicto armado. --Falta de oportunidades de laborales, educativas y recreativa. --La emigración hacia otras regiones. --Aumento de enfermedades.	--El aumento en el número de desplazados por el conflicto en otras regiones del país. --Falta de apoyo del gobierno nacional.
GRUPOS HUMANOS VULNERABLES	--Nariño cuenta con una gran diversidad étnica en donde se destacan indígenas y comunidades afrodesendientes. --Dentro del la región viven en armonía las distintas etnias. --Existen leyes locales de protección a los derechos de estas comunidades vulnerables.	--Lograr la autonomía en sus territorios ancestrales. --El intercambio con otras regiones para ser competitivos.	--Incursión en el conflicto armado. --Producción de cultivos ilegales que causa inseguridad en su territorio. --Falta de preparación educativa.	--Falta de políticas de protección par estas comunidades. --Contaminación de sus recursos.
CONFLITO ARMADO	--Existen políticas de seguridad para proteger a la población	--Buscar nuevas formas para solucionar el conflicto. --Buscar una salida negociada al conflicto.	--Desempleo a raíz del desplazamiento. --Pobreza --Mortalidad de grupos vulnerables.	--Emigración e inmigración de población.
SERVICIOS SOCIALES	--El aumento en la cobertura de los servicios. --El diseño de nuevas políticas para aumentar la cobertura en las poblaciones mas vulnerables, especialmente en la región pacífica.	--Diseñar políticas para cubrir a toda la comunidad. --Disposición de nuevos recursos para infraestructura de servicios.	--Deterioro en la infraestructura de servicios por causa de los desastres naturales. --El desvío de fondos destinados para servicios hacia otras actividades.	--Falta de gestión de los gobernantes. --La contaminación producida en otras regiones indirectamente afectan a la región Nariñense (ríos, cuencas, mares y vegetación).
PROCESOS PRODUCTIVOS	--La variedad de suelos hace que la región sea rica en cultivos. --Del departamento cuenta con vías estratégicas para exportación de productos de la región. --Los mares y ríos son ricos en espacios biológicas. --La piscicultura como forma de cultivo.	--La financiación europea para proyectos productivos. --Posición estratégica para el intercambio mundial. --El aumento en la demanda de mano de obra regional. --Metas de crecimiento.	--Falta de políticas para reactivar la industria. --El aumento de grandes casas comerciales que no dan oportunidad al pequeño comerciante. --El deterioro en las vías ha disminuido la producción. --Atraso tecnológico productivo	--El aumento de multinacionales. --Falta de apoyo del gobierno. --La recepción global que afecta la economía interna. --La emigración de capital hacia otras regiones.

<p>CULTURA</p>	<p>--El dto. tiene una multiculturalidad . --variedad de fiestas tanto religiosas como carnavales. --aumento de instituciones educativas. --Identidad étnica y cultural.</p>	<p>--aumentar el turismo cultural. --posicionar el departamento de Nariño como destino turístico y cultural.</p>	<p>--Falta de apropiación de la identidad cultural del departamento y de integración entre las diferentes regiones (región pacífica con la región andina).</p>	<p>--no existe una política cultural, hay dispersión en la organización del sector, debilidad institucional y las fuentes de financiación son mínimas.</p>
-----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Cuadro 3//Matriz DOFA. Socio económico. Nariño//

3.1.3.2 Economía

Estudio de variables económicas regionales.

Mapa de población proyectada año 2002

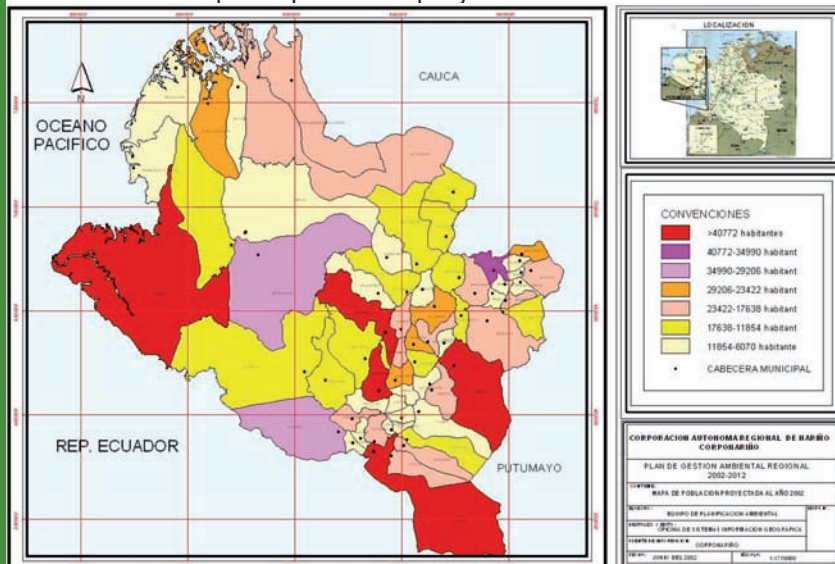


Figura 11//Fuente: Plan de gestión ambiental 2002-2012. Corponariño//

Mapa de Necesidades básicas insatisfechas

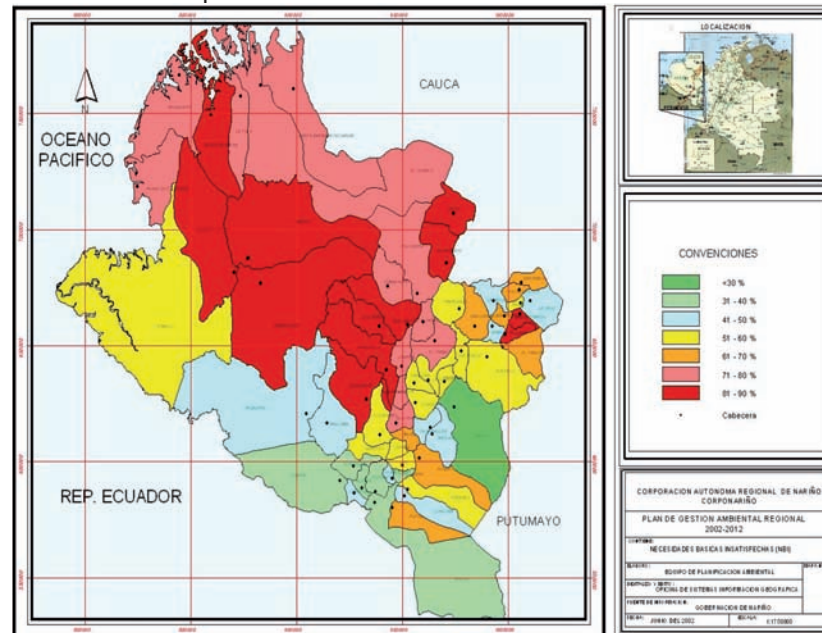


Figura 13//Fuente: Plan de gestión ambiental 2002-2012. Corponariño//

Mapa de población proyectada año 2012

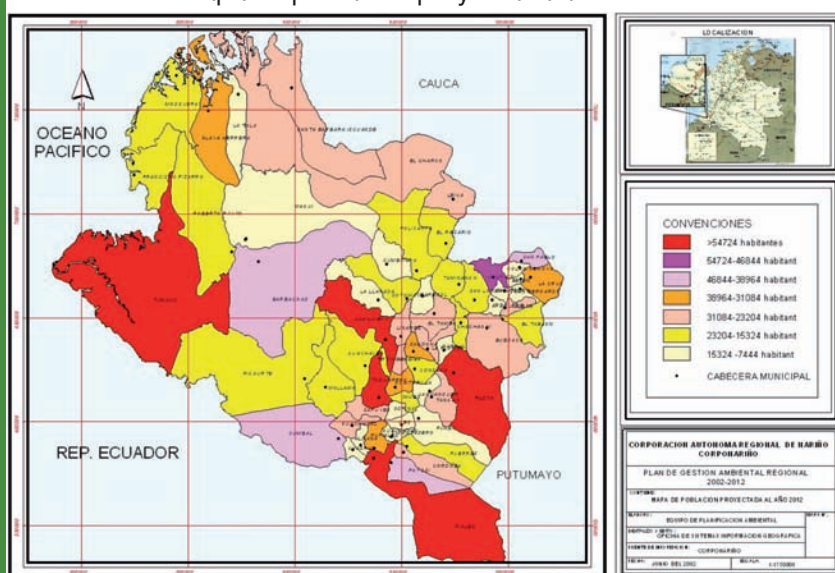


Figura 12//Fuente: Plan de gestión ambiental 2002-2012. Corponariño//

Mapa de Niveles de miseria

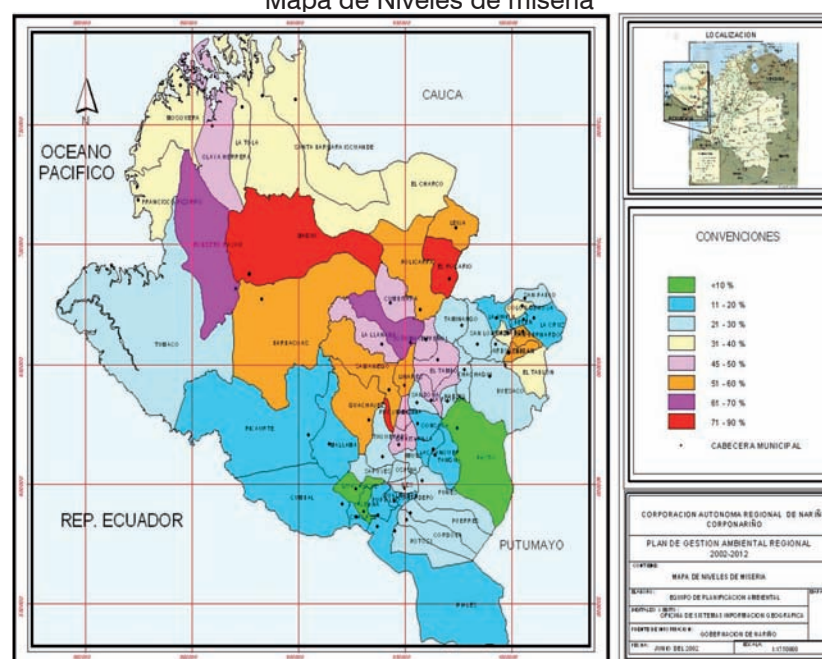


Figura 14//Fuente: Plan de gestión ambiental 2002-2012. Corponariño//

3.1.3.2.1 Matriz DOFA, Economía y turismo de Nariño

	FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
ECONOMÍA	<p>--La región andina del departamento ofrece productos agrícolas, la costa pacífica ofrece cultivos agropecuarios, la pesca y zona de exportación (puerto marítimo), y a nivel terrestre por medio de Ipiales con Ecuador.</p> <p>--Posibilidad de crear políticas como alianzas productivas que garanticen la seguridad alimentaria de la región.</p>	<p>--Debido a la ubicación geográfica, limítrofe con océano pacífico, la frontera colombo-ecuatoriana, se facilita la exportación de productos al exterior.</p> <p>--La diversidad de productos en la región y su comercialización potencializa su economía.</p>	<p>--Falta de infraestructura y políticas claras de desarrollo económico.</p> <p>--Disminución en la producción industrial económica.</p> <p>--Falta de apoyo administrativa que han provocado la desaparición de varias industrias.</p>	<p>--Conflicto interno y de cultivos ilícitos.</p> <p>--Falta de apoyo por parte del gobierno en el sector productivo.</p> <p>--Disminución en la exportación de productos locales-</p>
TURISMO	<p>--Existencias de playas, parques naturales, (ecoturismo), al igual que turismo religioso, turismo comercial.</p>	<p>--Crear políticas para hacer del comercio un polo de crecimiento económico y potencialidad .</p> <p>--Políticas para el desarrollo de proyectos turísticos que contemplen el turismo nacional e internacional.</p>	<p>--Deforestación y contaminación de bosques y de más zonas turísticas.</p> <p>--Deterioro de infraestructura hotelera, vial, servicios públicos.</p> <p>--Conflicto armado.</p>	<p>--Falta de ofertas turísticas y políticas que aporten con el desarrollo de la región.</p> <p>--Conflicto armado.</p>

Cuadro 4//Matriz DOFA. Economía y turismo de. Nariño//

La complicada situación económica y social por la que atraviesa el país no es ajena a la región, situación la cual, se ha visto reflejada en el desarrollo de actividades económicas no formales con las cuales buscan solventar las necesidades básicas para la subsistencia de sus familias.

Éstas actividades informales se han originado como resultado de la alta tasa de desempleo que presentan la ciudades de la región entre las que destacamos la ciudad de San Juan de Pasto, la cual se ubica en el segundo lugar a nivel nacional después de Pereira con un índice de desempleo de 16% convirtiéndose así en la ciudad con más desempleados en el sur del país.

3.1.3.2.2 Desempleo

3.1.3.2.2.1 Causas

El desempleo se origina en Colombia y en el departamento de Nariño principalmente por:

3.1.3.2.2.1.1 El alto analfabetismo y bajo nivel de escolaridad entre la población laboral lo que hace que no puedan conseguir un trabajo garantizado de altos ingresos y con

garantías laborales (prestaciones sociales), también a las empresas que agobiadas por la falta de liquides, la negativa de los bancos en continuar su financiación, el incremento de los gastos sociales, la caída de las ventas y disminución del consumo, se están viendo hoy en día en una situación de insostenibilidad económica; lo cual implica el recorte de personal y el cierre de empresas en la ciudad.

Tasas de alfabetismo en Colombia y algunos departamentos 2005

Departamento	Alfabetismo (%)
Bogotá	93,4
Valle	92,2
Colombia	88,3
Antioquia	88,1
Putumayo	85,5
Cauca	85,0
Nariño	83,7
Córdoba	80,6

Cuadro 5//Fuente: DANE. Boletín general 2005. Censo general 2005, Bogotá.//

Los esfuerzos por aumentar la cobertura educativa en Colombia se reflejan en las Estadísticas. En dos décadas (1985-2002), el analfabetismo en Colombia den Personas de 15 años y más disminuyó cinco puntos, al pasar de 13.5% a 8%¹⁷. En el mismo período, el analfabetismo en Nariño disminuyó diez puntos, hasta ubicarse en el 10%, pero todavía por encima de la media nacional (8%) y el Departamento del Cauca (9.2%).

CR 3.1.3.2.2.1.2 El Desplazamiento.

3.1.3.2.2.1.2.1 Desplazamiento forzoso.

Generado por el conflicto armado que se presenta en su mayor parte en el sur del país y en un gran porcentaje en el departamento de Nariño, esto trae como consecuencia que muchos de los campesinos abandonen sus hogares para refugiarse en la capital esto conocido como desplazamiento forzado.

3.1.3.2.2.1.2.2 Desplazamiento en búsqueda de oportunidades.

Se presenta el desplazamiento como consecuencia de la búsqueda de nuevas oportunidades laborales, escolares, etc. que no se encuentran en sus lugares de origen debido a la falta de seguridad social producto de la ausencia de políticas por parte de los entes gubernamentales.

CONFLICTO ARMADO EN COLOMBIA 1997-2002

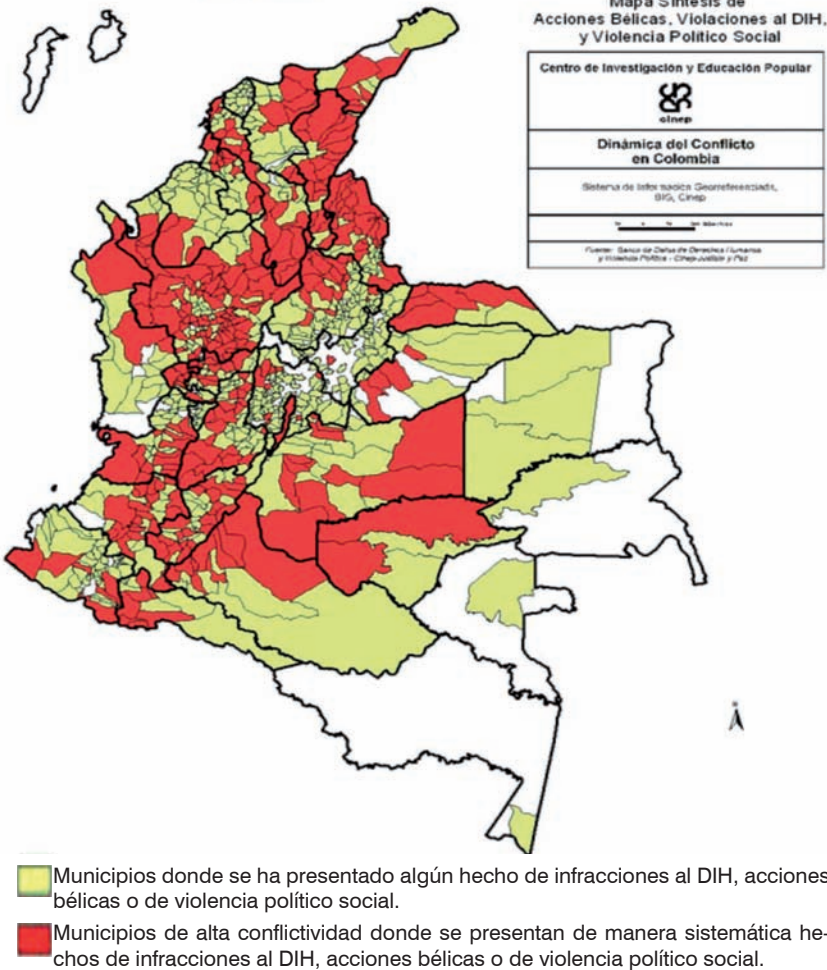


Figura 15// Fuente: Dinámica del conflicto en Colombia. CINEP//

Mapa Municipios expulsores y receptores de población por violencia

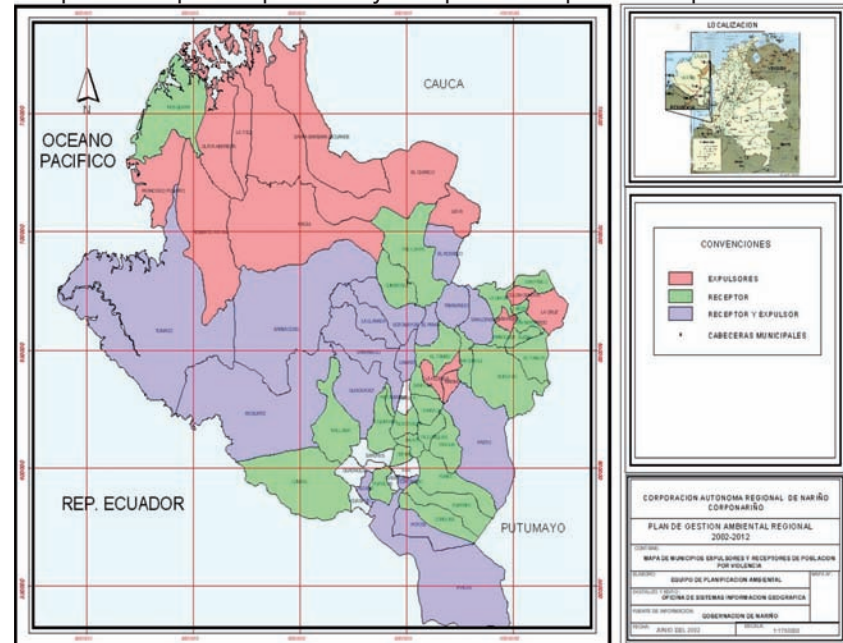


Figura 16//Fuente: Plan de gestión ambiental 2002-2012. Corponariño//

Número de hogares y personas desplazadas en Nariño y Colombia, a Octubre de 2006

Departamento	Recibidos		Expulsados	
	N° de Hogares	N° de Personas	N° de Hogares	N° de Personas
Nariño	13.791	54.444	10.564	42.545
Total Colombia	432.344	1.896.160	432.344	1.896.160

Cuadro 6//Fuente: Acción social, Sistema Único de Registro. (SUR)//

3.1.3.2.2.2 Consecuencia

Una de las principales consecuencias del desempleo es la práctica del comercio informal, lo cual que; de manera desordenada resulta en la invasión de los espacios públicos, generando diversos problemas de movilidad, de seguridad, contaminación visual y ambiental, y en general del deterioro del espacio urbano.

3.1.3.3 Comercio Informal

El comercio informal es una actividad que se hace de forma espontánea, no organizada ni planificada, es decir no tiene en cuenta los planes de ordenamiento territorial.

Es tema es muy importante ya que se ha visto que en los planes de ordenamiento no se toma en cuenta como un elemento que hace parte de la cotidianidad y del espacio urbano, por lo tanto al dejarlo de lado se estimula al crecimiento desorganizado de estas actividades provocando problemas de funcionalidad y de aspectos físico espaciales, socioculturales y medio ambientales.

3.1.4 Aspectos históricos

La región sur de Colombia durante años se ha encontrado en un aislamiento geográfico, social y económico que han originado una segregación en todos estos aspectos llevándolos al deterioro y en muchos casos a la pérdida de una identidad regional.

Debido a los intensos conflictos del siglo XIX, ingresamos al XX con bajos recursos, con baja producción agrícola e industrial, una sociedad signada por la corrupción, con una educación dogmática y un alto grado de analfabetismo, con índices económicos tan precarios que ya ocupábamos los últimos lugares en el concierto nacional.

A pesar de la infraestructura de transporte que se ha construido en Nariño en las últimas cinco décadas, la región todavía continúa aislada y marginada del resto del país. Por esto una de las principales causas de atraso ha sido la falta de vías de comunicación y de infraestructura urbana.

3.2 Conclusiones de contexto regional

3.2.1 Infraestructura

- La región presenta un alto índice de deterioro en la infraestructura vial y en general de todos los sistemas de movilidad lo cual dificulta el transporte de mercancía y productos.
- En general la región no cuenta con infraestructura industrial, lo cual condiciona el crecimiento de la productividad.
- La región se encuentra aislada del resto del país, lo cual condiciona el desplazamiento hacia las ciudades próximas.
- **La infraestructura en espacio público no contempla la actividad del comercio informal como un sistema integrado a este.**

3.2.2 Medio ambiente

- Alto nivel de deforestación en muchas de las áreas urbanas.
- Carencia de elementos ambientales dentro los de los centros urbanos.
- No existe una protección de las fuentes ambientales, lo cual lleva al deterioro debido a actividades informales de explotación.

- **Los centros urbanos cada vez carecen de zonas verdes y de espacio público ya que el comercio informal lo invade y deteriora.**

3.2.3 Socio económico

- **El desplazamiento y el aumento incontrolado de la población ha causado una aglomeración de actividades informales como ventas ambulantes y la mendicidad, que afectan principalmente los centros urbanos y se localizan principalmente en el espacio público.**
- La percepción de inseguridad en el espacio público es cada vez más grande debido al ejercicio de actividades informales.
- **El comercio informal se ha convertido en una de las principales alternativas para obtener ingresos económicos en las familias de bajos recursos.**
- Los planes de desarrollo no contemplan una solución real al problema del desempleo.

3.2.4 Aspecto histórico

- **Las regiones del sur de Colombia por años se han encontrado abandonadas por el gobierno y por lo tanto aisladas, y como consecuencia de la falta de planificación se han presentado diferentes actividades informales sobre el espacio urbano.**
- La falta de infraestructura siempre ha sido y seguirá siendo un problema para el desarrollo de una región.
- **Muchos de los centros urbanos no han sido regulados para que el comercio informal tenga un espacio pensado para el mismo**

3.3 Conclusiones generales

- **El desempleo trae como consecuencia la invasión y el deterioro del espacio público en los centros urbanos ya que es la zona más concurrida de la ciudad y es adecuada para ejercer la actividad del comercio informal.**
- El POT no contempla una solución a la informalidad sobre el espacio público.
- El comercio informal se ha convertido en una solución más viable para el desempleo que afrontan muchas de las ciudades colombianas.
- El comercio callejero no se ve como un sistema más dentro del espacio público sino como un elemento aislado.

3.4 Propuesta Regional

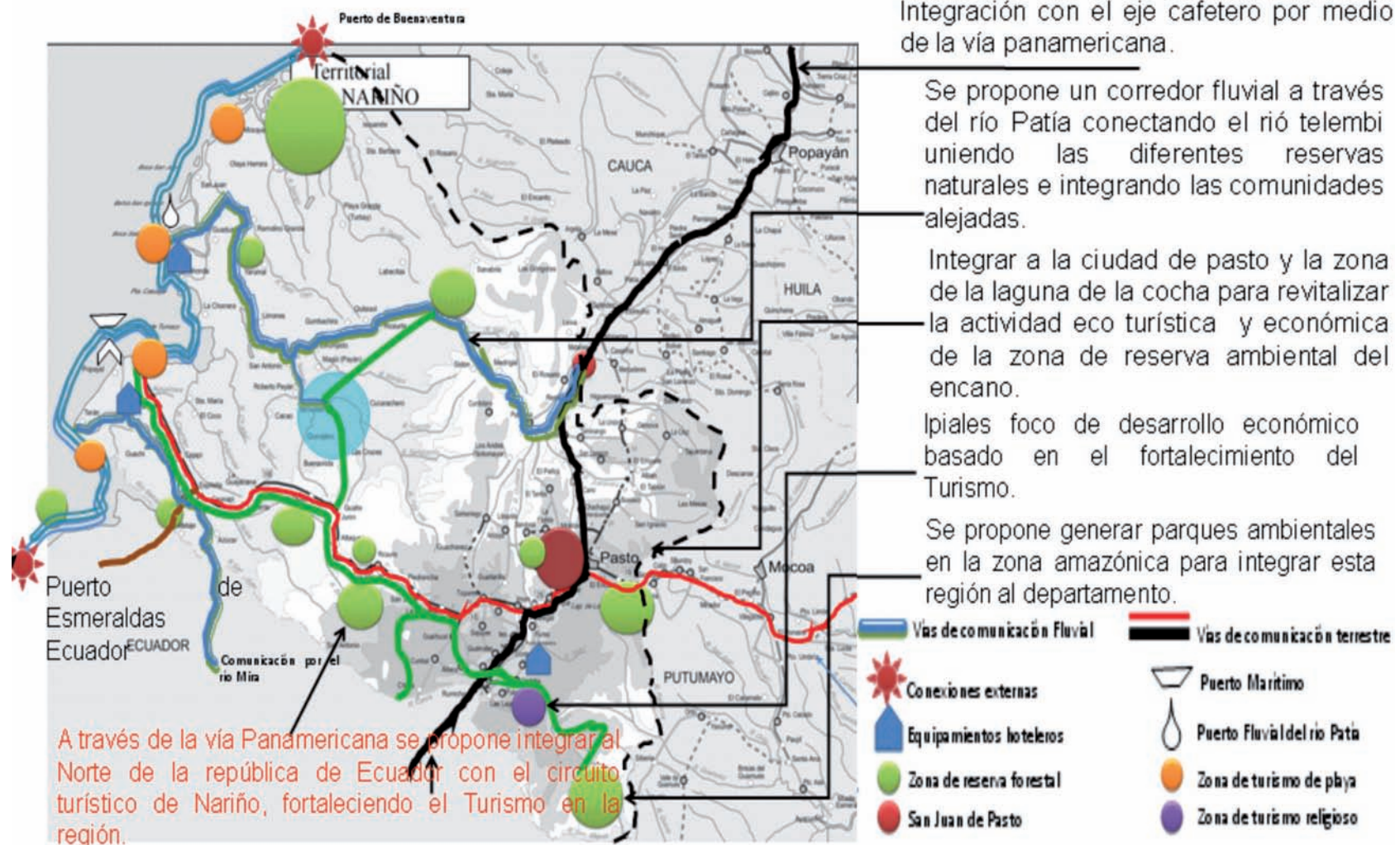
3.4.1 Estrategias

1. La ubicación en la ciudad de Pasto atiende a que es la ciudad con mayor índice de desempleo en el sur del país y segunda ciudad a nivel nacional después de Pereira y por lo tanto con una fuerte presencia de comercio informal.

2. Se propone a Pasto como uno de los polos de desarrollo turístico, aprovechando su ubicación geográfica, crear una infraestructura que fortalezca y potencialice a la región.

3. Generar la conexión entre los atractivos turísticos que tiene Nariño actualmente para generar un corredor turístico entre la zona andina y la pacífica para mejorar el potencial económico que tiene actualmente.

3.4.2 Esquema de consolidación Regional propuesto



4. A través de la vía Panamericana se propone integrar al Norte de la república de Ecuador con el circuito turístico de Nariño, fortaleciendo el Turismo en la región.

3.4.1.1 La ciudad como centro administrativo, cultural y religioso de la región.

3.3.1.1.1 Características de Pasto.

1. Centro de Servicios
2. Centro de procesamiento y almacenamiento
3. Zona industrial
4. Turismo

3.3.1.1.1 Componentes.

1. Ambiental
2. Económico
3. Turístico
4. Cultural

3.4.3 Esquema propuesto de consolidación económica de Pasto con municipios cercanos.

Se propone la conformación de una ciudad-región, en la cual las actividades de administración y distribución se den como cede principal en la ciudad de Pasto.

El objetivo es lograr el desarrollo de toda la región con la participación y el apoyo de cada una de las localidades que integran la ciudad región.

Las actividades de carácter turístico y de producción se llevarían a cabo en las localidades contiguas a la ciudad de Pasto, es decir, las que conforman la ciudad región.

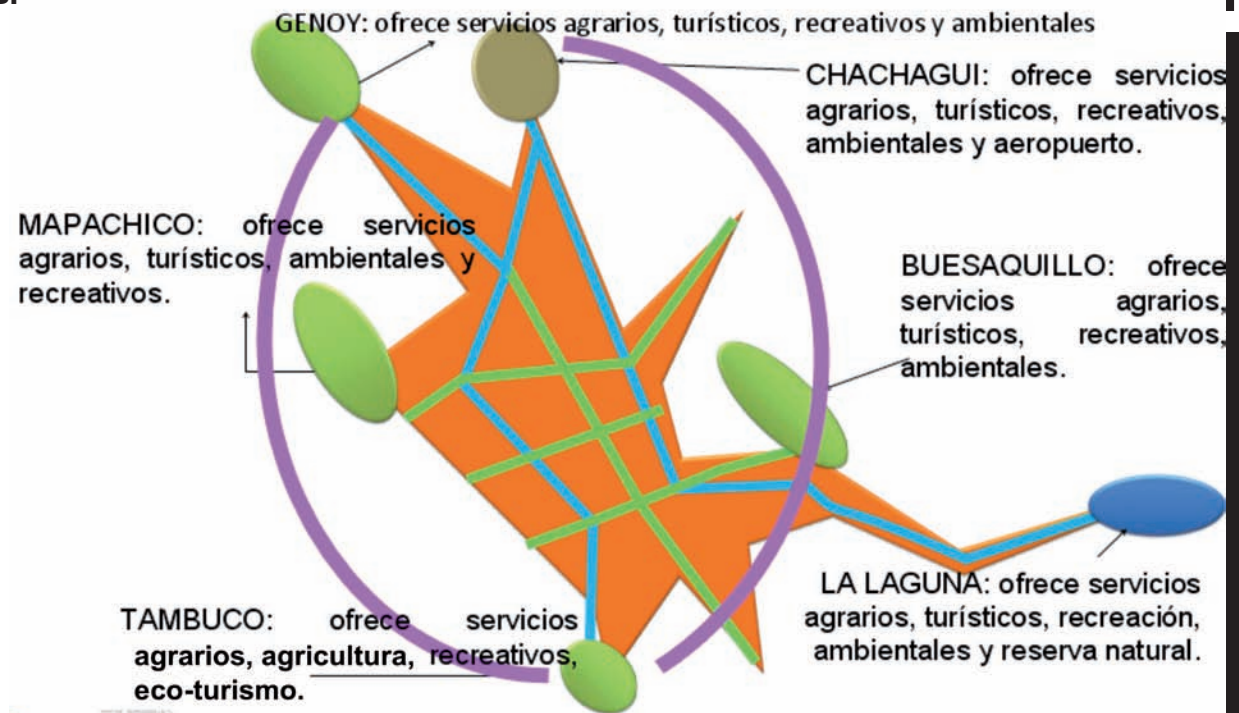


Figura 18//Esquema propuesto de consolidación económica de Pasto y municipios cercanos//

3.4.4 Propuesta de conexión y articulación ambiental de Pasto con municipios cercanos.

Se propone la articulación de los elementos ambientales presentes a través de un anillo o circuito eco-turístico que manifieste un desarrollo de los municipios cercanos y de la ciudad de Pasto a través de la creación de infraestructura y el incentivo de una región turística y de sustentabilidad ambiental permitiendo generar ingresos por medio de ésta actividad y el enriquecimiento cultural en la región.

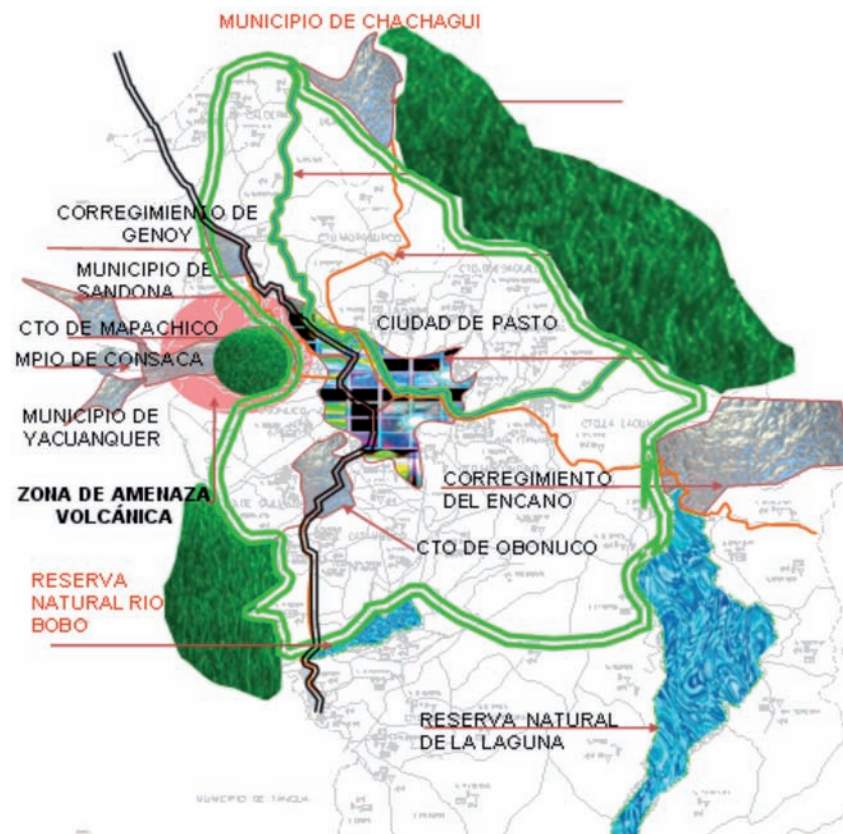


Figura 19//Mapa de conexión de elementos ambientales de Pasto y municipios cercanos//



Figura 20//Fotografía calle 18 entre carreras 22 y 23 Centro de Pasto-Comercio informal sobre espacio urbano//

4. Comercio informal

análisis de la situación actual

4.1 Comercio informal en Colombia

4.1.1 ¿Qué es el comercio informal?

Se define como una clase de comercio realizado de forma no regulada ni organizada que no tiene en cuenta los planes de ordenamiento territorial, este se establece de manera espontánea y con problemas como el desempleo, el desplazamiento, crecimiento demográfico acelerado y la falta de políticas organizativas del comercio en la ciudad.

4.1.2 ¿Cómo funciona el comercio informal y dónde se localiza?

Ésta actividad informal funciona de acuerdo a los flujos poblacionales de la ciudad, es decir se localiza en aquellos lugares más concurridos como los son los centros institucionales, comerciales, parques, plazas con alto aglomeramiento y densidad de masas.

Los vendedores ubican sus puestos en los andenes y circulaciones para ejercer su actividad al igual que en distintos espacios públicos.

4.1.3 ¿Quiénes lo ejercen?

Cualquier persona en situación de desempleo que puede y quiere trabajar pero no encuentra un empleo fijo y estable.

4.1.4 Ventajas de la actividad informal

1. Independencia de no tener jefe ni un horario preestablecido de trabajo. Las ventajas de no tener que compartir ganancias, ni rendir explicaciones permiten la flexibilidad de llegar a un horario que se ajuste a los de cada vendedor.

2. La flexibilidad para entrar a la actividad de no presentar hojas de vida, ni tener estudios superiores, permiten que se facilite la práctica del comercio informal.

3. Los ingresos, aunque vacilantes, dependen del arran-

que personal por lo que hay actividades de mejora económica.

4. La oportunidad de crecer en el negocio depende de cada vendedor, al no tener que depender de otros empresarios ni compartir ganancias.

5. Para las mujeres representa una ventaja muy importante: el cuidado de los hijos. Las mujeres pueden desempeñar las actividades de madres de familia al mismo tiempo que estar en el trabajo.

4.1.5 Causas del comercio informal en Colombia

Se presenta debido a dos fenómenos; el crecimiento demográfico acelerado y el desplazamiento, actualmente se ha sumado la profunda crisis económica que atraviesa el país.

El crecimiento demográfico acelerado se produce generalmente como consecuencia del desplazamiento que se da desde el campo hacia la ciudad, mayores servicios, originando un aumento poblacional en corto tiempo. El otro fenómeno es el desplazamiento que se produce por dos causas; la primera por la falta de oportunidades como empleo, educación y demás servicios complementarios necesarios para mejorar la calidad de vida en los lugares de origen de los individuos, los cuales se ven obligados a trasladarse a otras zonas con mayores oportunidades de desarrollo y progreso, generalmente se produce del campo hacia la ciudad. Y la segunda por la alta presencia de conflicto armado en las zonas rurales lo cual hace que las pequeñas poblaciones migren hacia las ciudades capitales.

En las sociedades y condiciones presentes en el país, en las que la mayoría de la población vive de trabajar para los demás, el no poder encontrar un trabajo es un grave problema. Debido a los costes humanos derivados de la privación y del sentimiento de rechazo y de fracaso personal, la cuantía del desempleo se utiliza habitualmente como una medida del bienestar de los trabajadores.

La falta de políticas organizativas del comercio informal en la ciudad han hecho que los desempleados ocupen espacios públicos para desarrollar actividades de comercio no organizado conocido como comercio informal.

CI 4.1.6 Consecuencias del comercio informal en Colombia

El comercio informal se ha convertido actualmente en un fenómeno transformador del espacio público, generando diversos problemas de índole socio-económico, físico-espacial y ambiental.

4.2 Comercio informal en Pasto

La característica monocéntrica que tiene la ciudad de Pasto, representa que la mayoría de las actividades económicas, sociales, culturales, administrativas, entre otras, converjan hacia ese centro convirtiéndose en la zona más concurrida de la ciudad, además que representa el componente histórico y patrimonial.

A razón de esto, se presenta el mayor flujo de los habitantes hacia el centro urbano; esto produce que se dé una demanda para que las personas desempleadas ejerzan la actividad en esta zona.

La actual problemática que se está presentando a raíz del comercio informal se acentúa mucho más centro de la ciudad de San Juan de Pasto, entre las calles 17 y 20 con carreras 27 y avenida las Américas, zona que corresponde al centro administrativo y comercial de la ciudad, por lo cual demanda un movimiento poblacional masivo y continuo, que es aprovechado por los comerciantes informales para vender sus productos.

4.2.1 Clases de Vendedores informales

Se dividen en dos partes: vendedores estacionarios y vendedores ambulantes

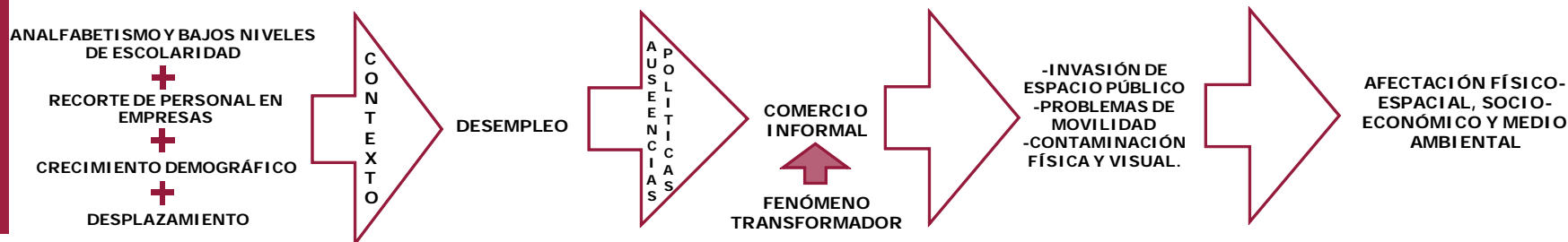


Figura 20//Esquema de conclusión de causas y consecuencias del comercio informal//

4.2.1.1 Vendedores estacionarios

Son aquellos que con autorización o sin autorización de la alcaldía, invaden el espacio público con cualquier elemento (caseta, tabla etc.) de forma fija en el espacio público. Hace unos años algunos tenían escarapela (autorizados por la alcaldía) y otros no, la mayoría de los que tenían escarapela fueron reubicados, pero todavía falta mejorar las condiciones de ellos con amoblamiento, se ha tratado de organizar de la mejor forma.

4.2.1.2 Vendedores ambulantes

Son aquellos que como su nombre lo indica deambulan por la calle (se desplazan de un lugar a otro), por lo cual no ocupan un espacio permanente y ante la ley no puede demostrarse que están ocupando el espacio público.

Ante esto lo único que se puede hacer para mejorar el espacio público es incentivar la cultura ciudadana para comprar en sitios lugares autorizados, ya que muchas veces se hace esto con muchos fines (delitos, evasión de impuestos, vender cosas piratas, cosas ilegales, la explotación del trabajo infantil, etc.) y no como una solución espontánea y desesperada de la economía familiar. Debido a la posición socio-económica, presente en el país las masas optan por realizar actividades comerciales no organizadas, afectando principalmente el espacio público de la ciudad.

4.3 Conclusión general

El desempleo ha llevado a la práctica del comercio informal en el espacio público de manera desordenada lo cual se observa en la invasión de los andenes, plazoletas, plazas y parques originando el detrimento de los mismos y la disminución del espacio transitable para los peatones, además de esto se presenta inseguridad y contaminación visual y ambiental que han deteriorado los principales espacios públicos de la ciudad.



Figura 21//Fotografía de cubículos de comercio informal-Pasaje Corazón de Jesús//



Figura 22//Fotografía de cubículos de comercio informal-Calle 18 con carrera 26//



Figura 23//Fotografía del comercio informal en la plaza de Nariño. Fuente: <http://www.panoramio.com/photo/15753958//>



Figura 24//Fotografía de San Juan de Pasto-Fuente: www.ingeminas.gov.co/

5. Contexto Urbano

Municipio de San Juan de Pasto

5.1 Situación actual

5.1.1 Sistema ambiental urbano

5.1.1.1 Análisis



Figura 25//Situación actual-Sistema ambiental urbano//

Convenciones

	Bosques montañosos de vegetación nativa
	Zonas verdes con baja conservación
	Sistema hídrico río Chapal
	Quebrada Mijitayo_Canalizada
	Sistema hídrico río Pasto

1. Los elementos no se encuentran conectados a un sistema de estructura ambiental.
2. Mal manejo del uso del suelo de protección.
3. La deforestación esta originando la sedimentación de las fuentes hídricas.

4. Canalización de las fuentes hídricas con consecuencias de inundación y contaminación.
5. Falta de políticas de protección ambiental.

5.1.1.2 Diagnóstico

1. Mal uso del suelo de protección ambiental ya que lo utilizan como espacio para actividades comerciales y de ventas ambulantes.
2. Quebrada Mijitayo
 - Actualmente se encuentra canalizada y no se toma como un recurso ambiental importante dentro de la estructura urbana.
 - Se encuentra contaminada.
3. Eje ambiental Avenida Chile
 - Se encuentra cercada lo cual no permite el disfrute colectivo.
 - Se encuentra contaminada
 - No se articula a los demás espacios públicos y ambientales.
4. Sector del parque Chapalito
 - Se encuentra desarticulado de los demás espacios públicos.
 - Altos índices de deforestación.
5. Eje ambiental del río Pasto.
 - Se encuentra contaminado por causa de basuras.
 - Alto índice de deforestación y mal manejo de desagües lo cual provoca inundaciones.
6. Áreas de CESMAG, Santiago, Javeriano, parque infantil y Av. Boyacá.
 - Actualmente se encuentran cercados y privatizados.
 - Altos índices de deforestación.
 - Se encuentran desarticulados entre si.
7. Sistema de hídrico general
 - Existe mucha canalización, lo cual produce problemas de inundación.
 - No existe un manejo ambiental adecuado.
 - Existe gran deforestación de sus rondas y alta contaminación.
8. Loma del Centenario
 - Esta siendo atacada por la deforestación y la contaminación que unida a una falta de manejo ambiental se esta deteriorando.
 - No hace parte del disfrute colectivo y público.

5.1.2.1 Análisis



Figura 26//Situación actual-Sistema de espacio público urbano//

Convenciones

Espacio público

1. Falta de espacio público urbano y de mobiliario.
2. **Ocupación desorganizada del espacio público para actividades de comercio informal.**
3. Las vías que comunican los espacios públicos no presentan un perfil amplio.
4. Los espacios se encuentran fragmentados sin relación alguna.
5. No existe una normativa de manejo del uso de los espacios públicos.
6. El espacio público presenta inseguridad y falta de administración.
7. Andenes reducidos, irregulares, en mal estado y ausencia de condiciones para personas con movilidad reducida.
8. Ocupación indebida del espacio público por vehículos

de transporte público y privado. Igualmente, ocupación del espacio público por vendedores y vehículos.

5.1.2.2 Diagnóstico

1. **Mal uso de suelo de espacio público por parte del comercio informal.**
2. Falta de espacio público construido.
3. Carencia de zonas duras y blandas.
4. Falta de espacios peatonales.
5. Los parques mas grandes con los que cuenta la ciudad se encuentran cercados.
6. Mal manejo ambiental del espacio publico.
7. **El espacio publico es utilizado para el comercio informal o publico.**
8. Algunos espacios se encuentran privatizados.
9. Existe gran cantidad de contaminación e inseguridad dentro de los espacios públicos.
10. **Alta presencia de comercio informal sobre el espacio público del centro de Pasto al ser el lugar más concurrido de la ciudad lo que lo hace oportuno para el ejercicio de la actividad informal.**

Figura 27//Fotografía del parque infantil. Fuente: www.skyscrapercity.com //Figura 28//Fotografía parque Nariño. Fuente: www.panoramio.com //Figura 29//Fotografía plaza de Carnaval. Fuente: www.skyscrapercity.com //

5.1.3 Sistema de equipamientos urbanos

5.1.3.1 Análisis

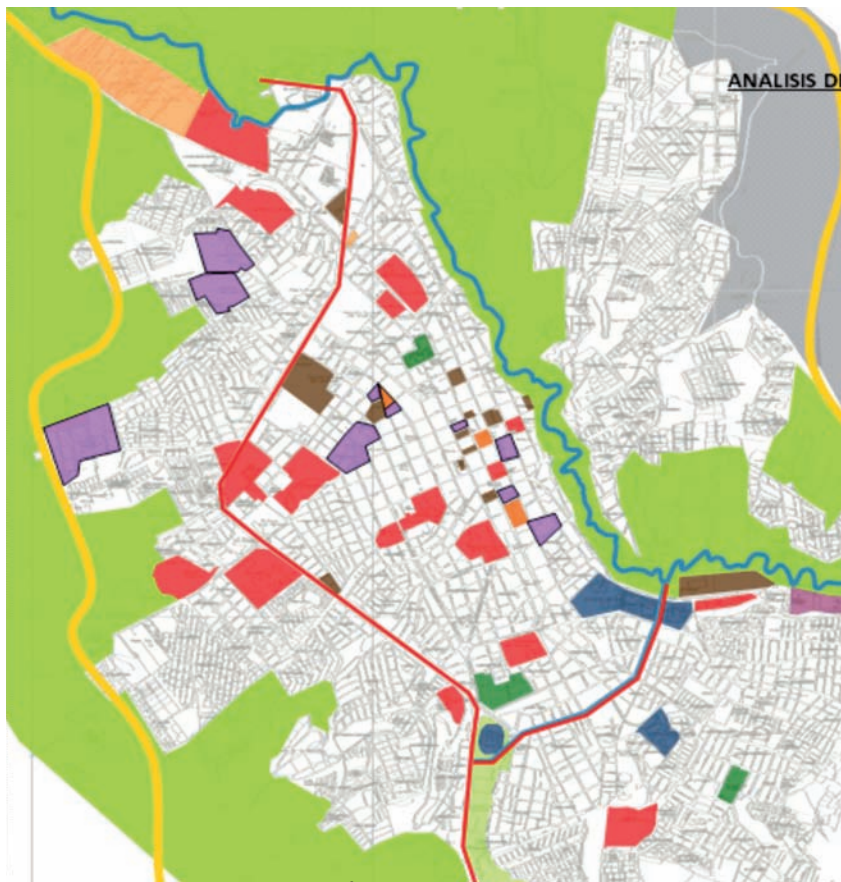


Figura 30//Situación actual-Sistema de equipamientos urbanos//

Convenciones

- Instituciones Educativas
- Comercio de alto impacto
- Zonas de expansión
- Plazas principales
- Institucional
- Zonas de apropiación colectiva
- Zonas de expansión universitaria
- Industria
- ~ Río Pasto

1. Los equipamientos urbanos se encuentran desarticulados entre sí.
2. Ausencia de regulación en el manejo de inmuebles.

5.1.3.2 Diagnóstico

1. Se encuentran desarticulados del sistema de movilidad

urbano.

2. Incompatibilidad de usos en muchas zonas de equipamientos.
3. No existen sectores consolidados de equipamiento o de usos.
4. Existen zonas de servicios educativos (Torobajo), de salud (Bolívar), de servicios (centro), institucionales (centro) pero no son consolidados.
5. Falta de equipamientos de comercio alternativo como método de ventas a cielo abierto.

5.1.4 Sistema de movilidad urbana

5.1.4.1 Análisis

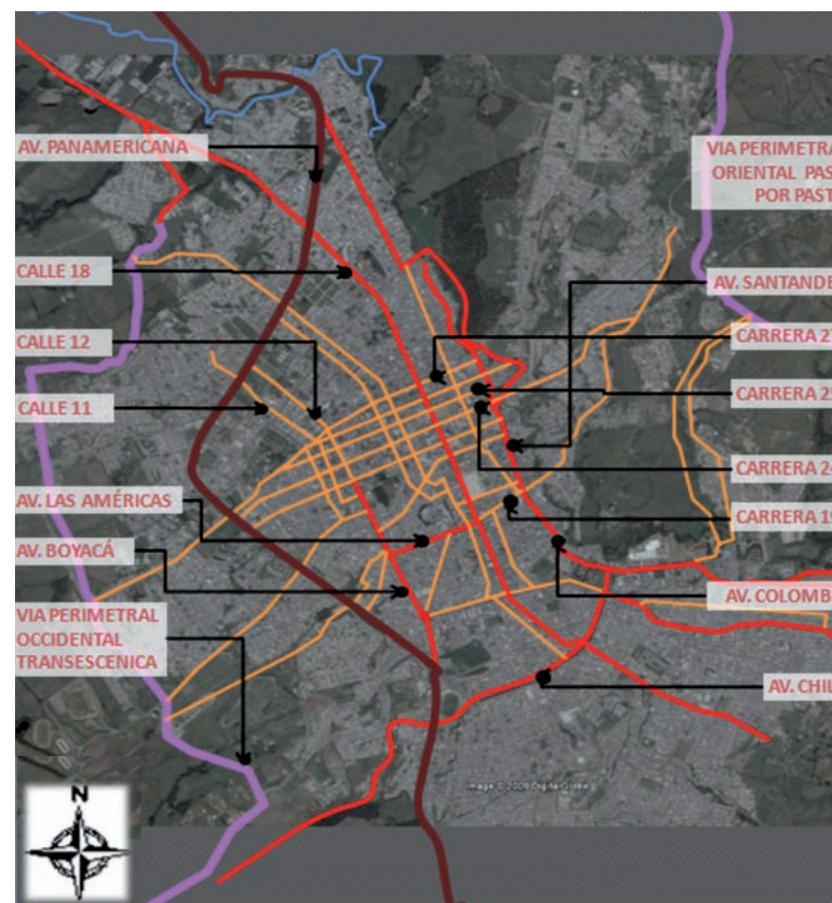


Figura 31//Situación actual-Sistema de movilidad urbana//

Convenciones

- Vías Perimetrales
- Vía Panamericana
- Vías de Segundo Orden
- Vías Articuladoras de Tercer Orden

1. Invasión de las vías por parte del comercio informal.
2. Movilidad afectada por la presencia del comercio informal sobre las calles de la ciudad.
3. Falta de políticas de manejo unificado del sistema de movilidad.
4. Falta de un perfil adecuado que contemple los diferentes tipos de movilidad.
5. Deterioro de la malla vial por falta de políticas de ordenamiento.
6. Falta de sistemas de cruces y semaforización.
7. Falta de control de la movilidad vehicular.
8. Ausencia de vías de transporte alternativo.
9. Calles angostas.
10. Falta de vías colectoras.

5.1.4.2 Diagnóstico

1. La movilidad se ve restringida por la presencia del comercio informal sobre las calles y en general plazas y plazoletas.
2. Se presenta gran congestión en el centro por el perfil angosto de las vías y sumada la presencia del comercio informal.
3. Discontinuidad entre los ejes articuladores urbanos.
4. Saturación por la alta densidad, debido a que gran parte los flujos de movilidad llegan al centro.
5. No hay diseño de vías peatonales y de transporte a discapacitados.
6. Falta de Parqueaderos públicos para evitar la invasión de la calzadas y andenes.
7. Ausencia de zonas AZULES Y AMARILLAS.

5.1.5 Informalidad urbana

5.1.5.1 Análisis

1. Existen zonas de informalidad acentuadas;
 - Sector del Terminal
 - Sector de Bolívar y Alkosto
 - Sector del mercado del Potrerillo
 - Sector de Toro bajo
 - Sector administrativo y comercial centro.



Figura 32//Situación actual-Informalidad urbana//

Convenciones

- Informalidad - Alto impacto
- Informalidad - Mediano y bajo impacto

2. Los sectores de comercio informal se localizan sobre las franjas de:

- Calles 15 (sector Bombona).
- Calle 16 (entre Carreras 22 y 30).
- Calle 17 (entre Carreras 22 y 30).
- Calle 18 (entre Carreras 19 y 33).
- Calle 19 (Sector Bancario y administrativo).
- Carreras 22, 24, 25, 26, 27.

5.1.5.2 Diagnóstico

1. La informalidad se acentúa en aquellos lugares con mayor influencia urbana.
2. Alta presencia de informalidad sobre la calle 18 con énfasis en el centro debido que es el lugar que más dinamiza la ciudad.

5.2 Planteamiento POT

5.2.1 Sistema ambiental urbano

5.2.1.1 Análisis

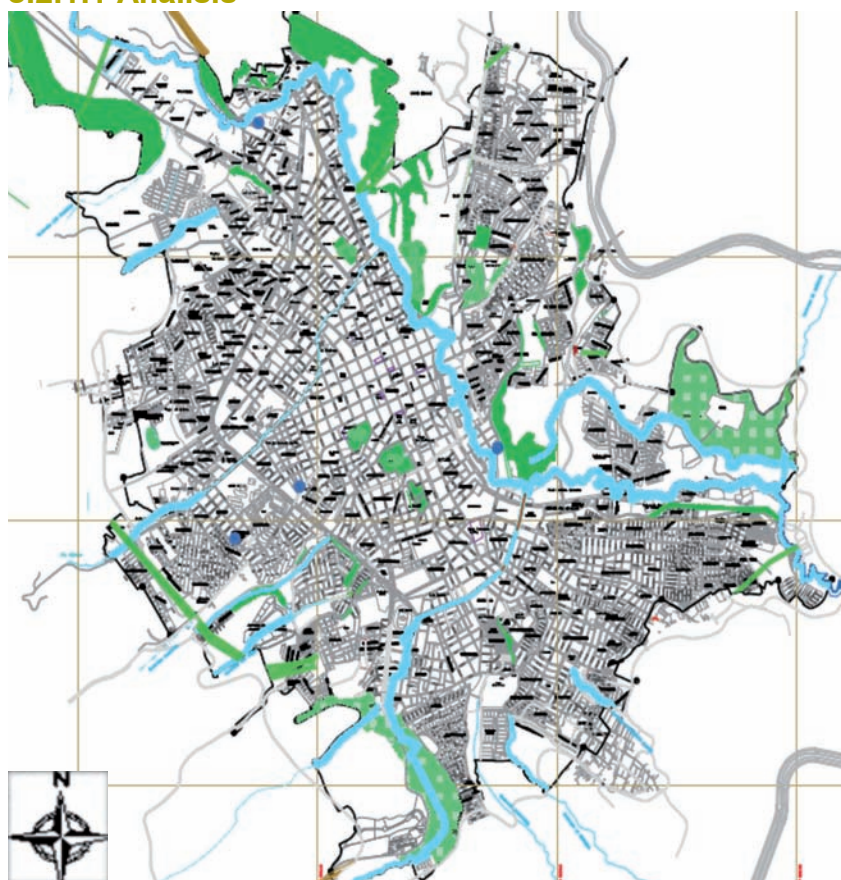


Figura 33//Recursos naturales. Fuente: Propuesta Ajustes cartografía POT//

Convenciones

	Ríos y su franja de regulación hídrica de 30M		Colinas
	Quebradas y escurrimientos con su franja de regulación de 15M		Laderas y taludes
	Nacimientos de agua		Relictos de bosques
			Ríos Pasto
			Quebradas

5.2.1.2 Diagnóstico

1. No se piensa en el comercio informal como parte de la formulación de conservación ambiental.
2. Baja presencia de elementos ambientales dentro del casco urbano
3. La presencia del elemento ambiental se acentúa alrededor del casco urbano, en laderas y colinas.
4. No hay propuesta sistémica ambiental
5. Se ven los elementos ambientales desarticulados.

5.2.2 Sistema de espacio público urbano

5.2.2.1 Análisis

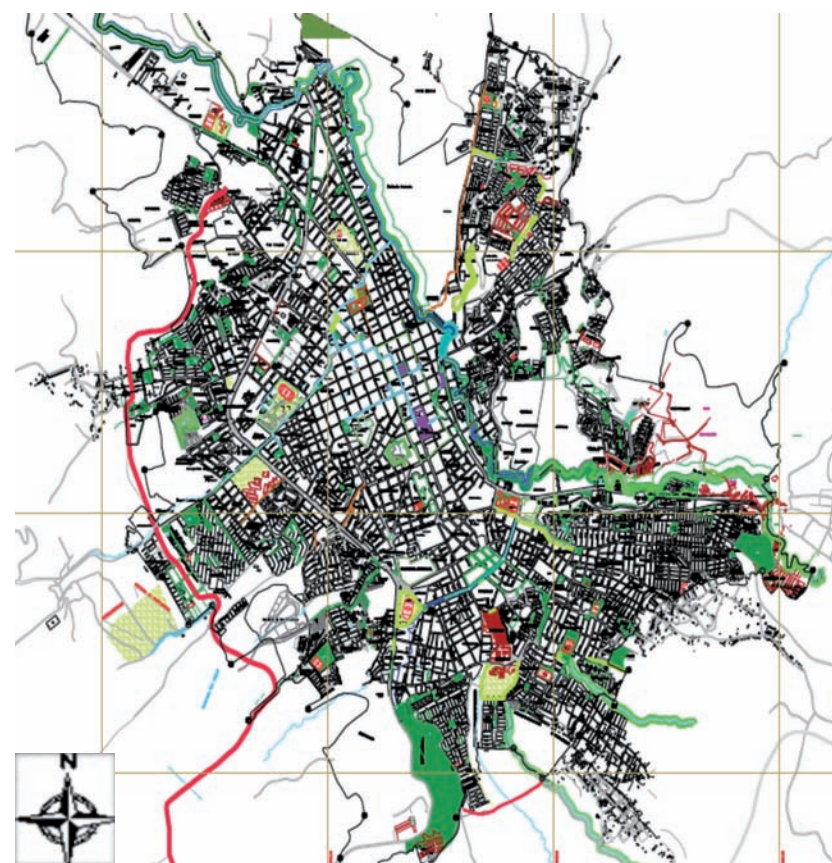


Figura 34//Sistema de espacio público urbanos. Fuente: Propuesta Ajustes cartografía POT//

Convenciones

	Parque escala urbana		Plazoletas
	Parque Zonal		Ejes estructurantes de espacio público
	Parque local		Elementos de conservación y de preservación
	Zonas Verdes		Escenarios deportivos culturales y de espectáculo al aire libre
	Áreas privadas		
	Eje teológico cultural		

5.2.2.2 Diagnóstico

1. No se contempla al comercio informal como parte de la propuesta lo cual deja entrever la continuidad en la invasión del espacio público.
2. Existe una propuesta de generar nuevos espacios públicos pero se siguen viendo desarticulados.
3. El espacio público propuesto no se articula a los demás de los sistemas
4. No hay propuesta sistémica de espacio público.

5.2.3 Sistema de equipamientos urbanos

5.2.3.1 Análisis

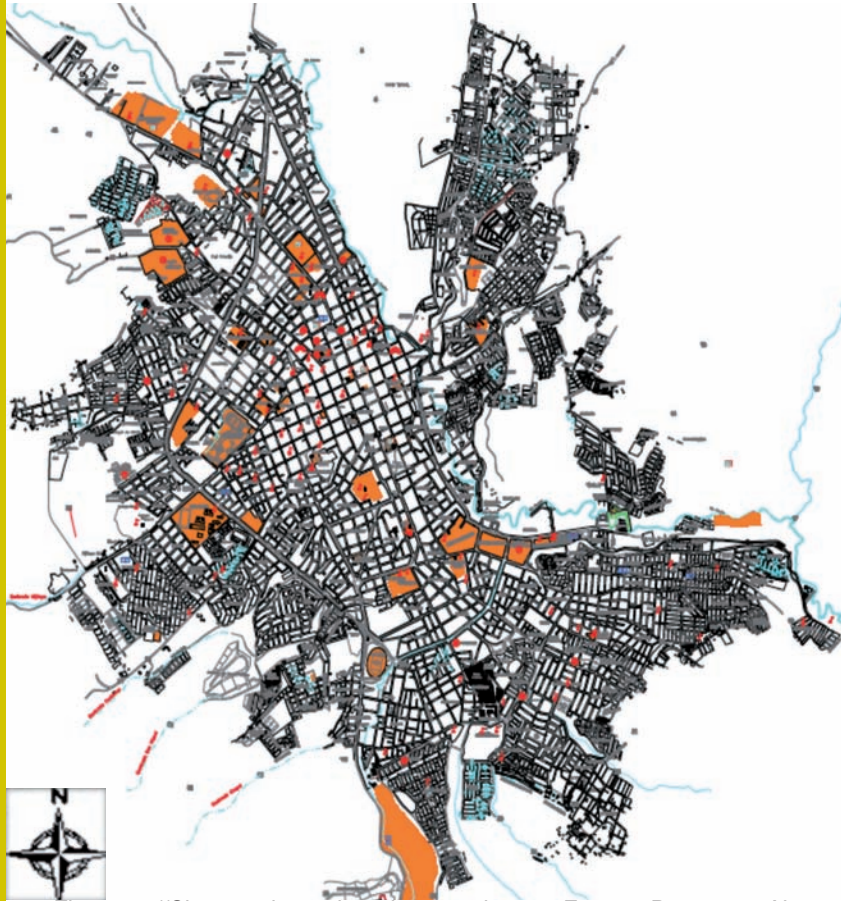


Figura 35//Sistema de equipamientos urbanos. Fuente: Propuesta Ajustes cartografía POT//

Convenciones

Hospitales	Bibliotecas
Clínica	Sala de cine y teatros
Centro de zoonosis	Museos
Centros de Salud	Escenarios deportivos y culturales
Colegios	Parques deportivos
Sena	Iglesias
Bienestar social	

5.2.3.2 Diagnóstico

1. No se contempla el uso comercial callejero como parte del sistema de equipamientos urbanos sobre el espacio público o al aire libre.
2. Existe una propuesta de generar nuevos equipamientos pero no se articulan a un sistema.
3. No hay propuesta sistémica de equipamientos.

5.2.4 Sistema de movilidad urbana

5.2.4.1 Análisis

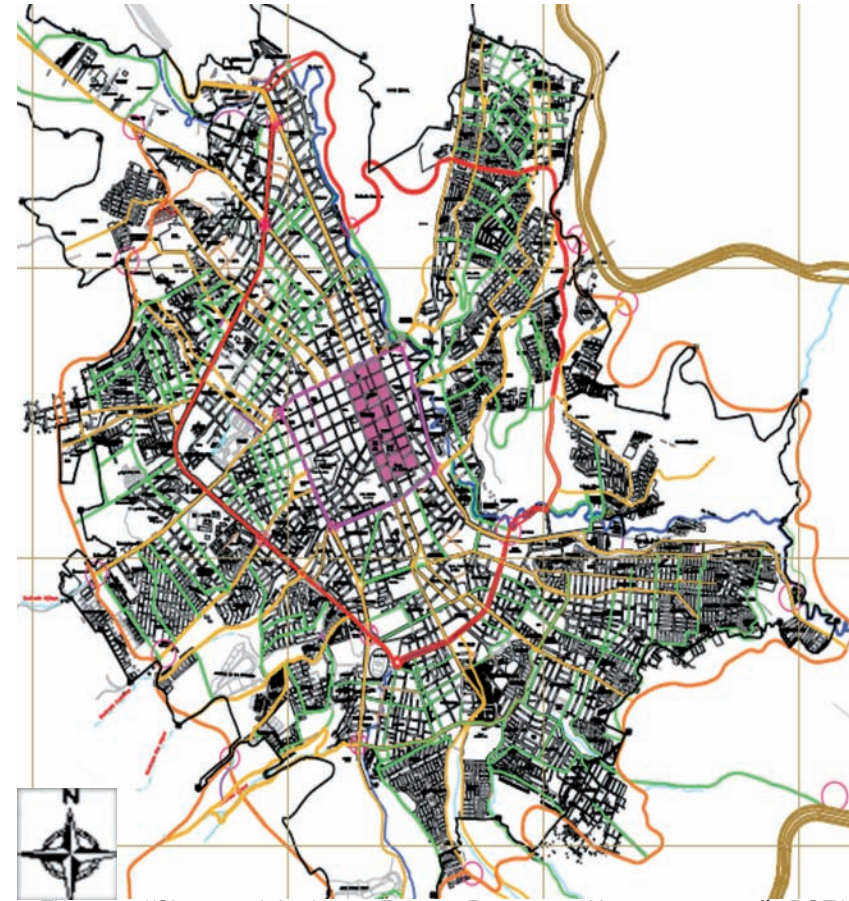


Figura 36//Sistema vial urbano. Fuente: Propuesta Ajustes cartografía POT//

Convenciones

Vías especiales paisajísticas (Anillo arterial de tercer orden)	Prolongación vial (Vías propuestas)
Vía arterial mayor (Anillo arterial de primer orden)	Ejes radiales (Vías arteria menor)
Anillo arterial de segundo orden	Vía Colectora (Anillo arterial central)
Vías rápidas (propuesta vía variante paso por Pasto)	Anillo Transporte público colectivo SEPTC

5.2.4.2 Diagnóstico

1. El comercio informal no se piensa como parte del sistema de movilidad lo cual involucra la continuidad de invasión del espacio transitable y una restricción en la circulación generando puntos de conflicto.
2. Se propone transporte alternativo pero no conforma un sistema con las demás formas de transporte.
3. No hay continuidad en las vías propuestas.
4. No hay propuesta sistémica de movilidad.

5.2.5 Conclusiones generales - planteamiento POT.

1. **No se piensa al comercio informal como un elemento que hace parte del espacio urbano.**
2. **No se plantea el comercio informal como un sistema integrado, ni propone equipamiento para esta actividad.**
3. No hay propuesta de un sistema integral urbano.
4. Generación de anillo de movilidad desarticulado del espacio público.
5. Ampliación de perfil carrera 27 y continuación del perfil de las avenidas Boyacá y las Américas de manera no integrada con el espacio público.
6. Falta de continuidad de las vías principales
7. Falta de políticas de conservación ambiental.
8. Falta de estrategias de recuperación y mejoramiento del sistema del río Pasto.
9. Falta de integración del sistema de transporte alternativo.
10. No hay propuesta sistémica de espacio público
11. Desarticulación del espacio público
12. No hay integración entre los equipamientos urbanos existentes y propuestos
13. No hay sistema de equipamientos urbanos

5.3 Propuesta Urbana General

5.3.1 Estructura Urbana

Como parte de la estructura urbana se propone la posibilidad de consolidar otros centros urbanos con una vocación, caracterización ó uso distinto sin restar importancia al centro urbano actual con el fin de solucionar el problema de la alta aglomeración y densidad de transeúntes y usos en un solo centro ó punto, lo cual ha generado una gran cantidad de complicaciones como por ejemplo de movilidad.

Se propone como estructura urbana el **entretejido** de los sistemas estructurantes urbanos; de oriente a occidente, e igualmente de sur a norte y viceversa con el fin de lograr la articulación físico-espacial, medio ambiental y la integración socio-económica.

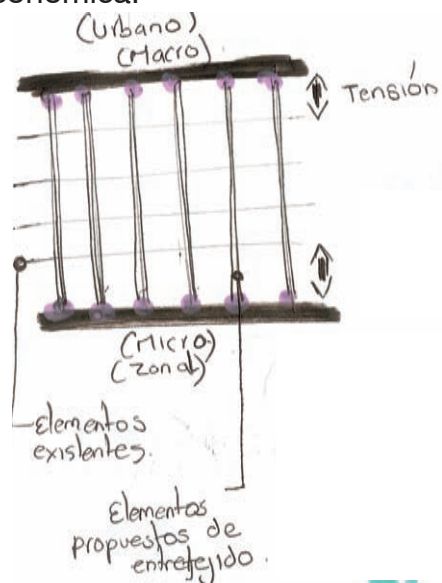


Figura 37//Esquema de entretejido//

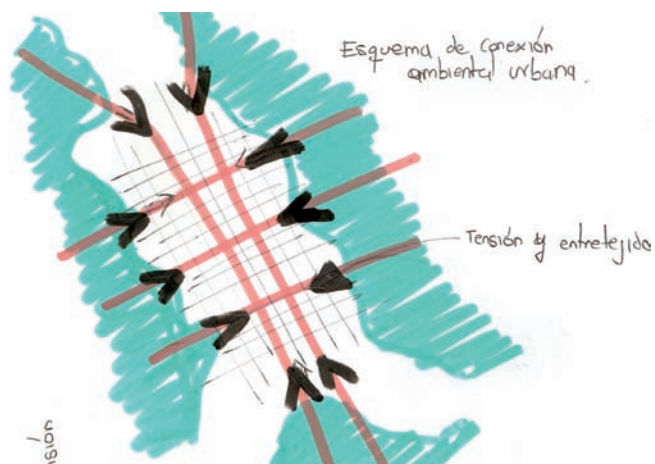


Figura 38//Esquema de entretejido urbano//

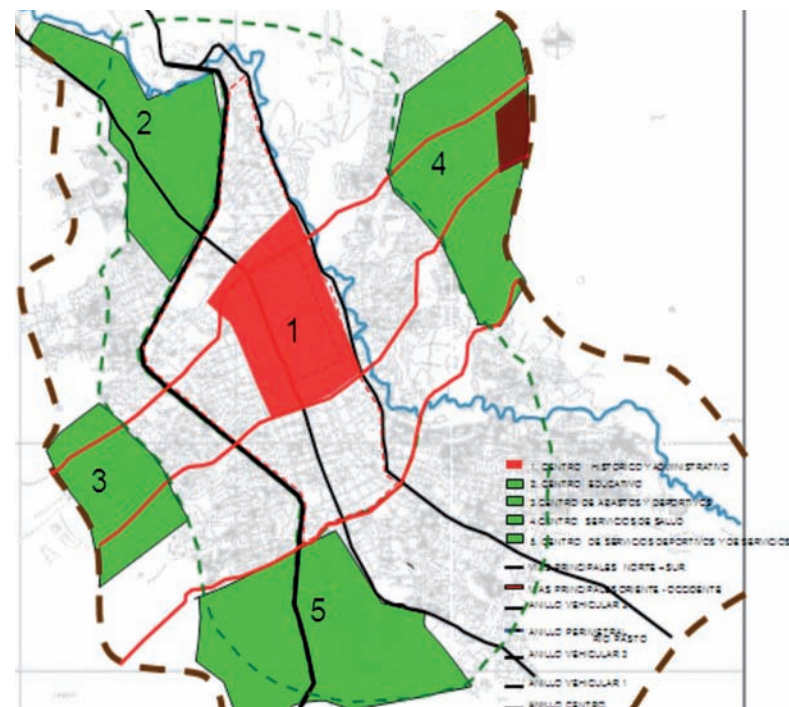


Figura 39//Esquema propuesto de entretejido urbano de Pasto//

5.3.2 Estrategias

1. Atribuir al comercio alternativo como el elemento que entreteje los sistemas urbanos. Elemento que hace parte de la organización espacial urbana y se convierte en el elemento central de la estructura de planificación.

2. Generación de nuevo espacios públicos y mobiliario urbano caracterizado.

3. Generación de tres corredores ambientales y de movilidad que entretejen los sistemas ambientales oriental y occidental de la ciudad; Av. Chile, Av. Las Américas y eje de la quebrada mijitayo.

4. Tres corredores ambientales de conexión norte – sur; Av. panamericana, calle 18, eje Río Pasto (Av.los estudiantes, Santander y Colombia).

5. Reforestación de bosques.

6. Recuperación del sistema ambiental río Pasto.

7. Generación de mas espacios verdes al interior de la ciudad (Las Lunas, Javeriano, Santiago, CESMAG, Normal Superior, Parque Bolívar, Loma del Centenario, Bombona y Parque Infantil) .

8. Ampliación del espacio público urbano.

9. Recuperación de todo el sistema de quebradas de la ciudad (quebrada Mijitayo, Chapal. Gualmatan etc.)

10. Generación de más vías peatonales dentro del centro.

11. Generación de nuevas vías de transporte alternativo.



Figura 40//Propuesta general Urbana//



Figura 41 //Aerofotografía de San Juan de Pasto-Fuente: Ingeominas//

6. Contexto centro

Centro de San Juan de Pasto

6.1 Marco Histórico

6.1.1 Conformación del trazado de la ciudad.

Primeros trazados de plaza de Nariño en donde inicia la estructura urbana.



Figura 42//Primeros trazados de la ciudad, Pasto 1816. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//



Figura 43//Plano de Pasto 1816. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//

Figura 44//Plano de Pasto 1968. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//

6.1.1.1 Quebrada Mijitayo

En el marco histórico de la conformación de la ciudad; ésta quebrada se consideró en uno sus los límites, actualmente se evidencia en el cambio de la trama vial.

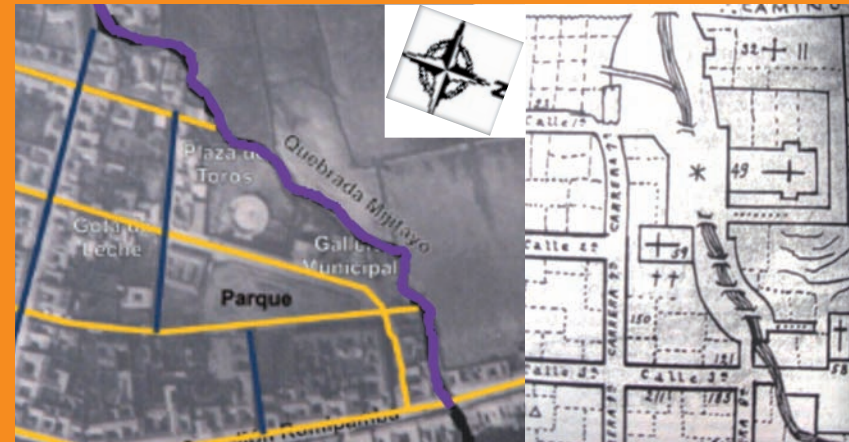


Figura 45//Quebrada Mijitayo. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//

Figura 46//Quebrada Mijitayo. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//

Actualmente la quebrada Mijitayo se encuentra canalizada.

6.1.1.2 Río Pasto

El río Pasto fué históricamente un límite de la ciudad por lo tanto hace parte de la conformación de la ciudad y de la integralidad del entretejido urbano.

Mapa de Pasto

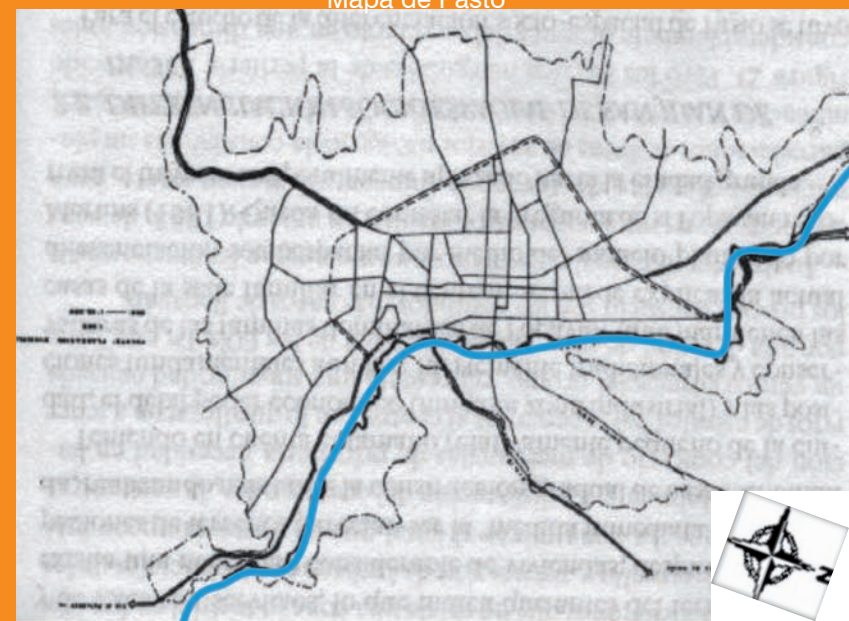


Figura 47// Mapa de Pasto. Fuente: www.lablaa.org/.../pasto/images/parte2/map1.jpg

6.1.2 El antes y el después de Pasto - Lugares significativos

Avenida de la panadería 1950/
Actual avenida de la panadería



Figura 48//Fuente:
www.skyscrapercity.com//

Calle 18 1938/
Calle 18 2007



Figura 49//Fuente:
www.skyscrapercity.com//

Calle Angosta 1920 / Calle Angosta, Actual calle 17

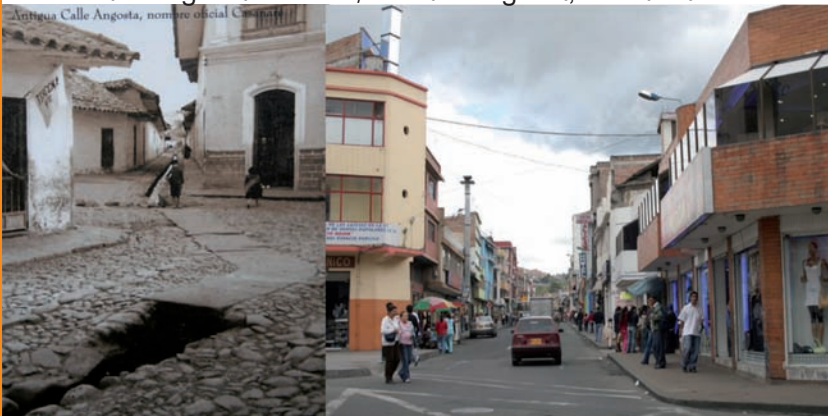


Figura 50//Fuente: www.skyscrapercity.com//

Plaza de Nariño 1910 /



Plaza de Nariño 1950 /



Plaza de Nariño en la actualidad



Figura 51//Evolución de la plaza de Nariño. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//

Calle de tunja 1920 /
Calle de
Tunja, hoy Calle 19 entre 26 y 27



Figura 52//Fuente:
www.skyscrapercity.com//

La Merced y el templo en construccion 1937 /
La Merced y el templo hoy



Figura 53//Fuente:
www.skyscrapercity.com//

En la imagen de la izquierda la antigua calle Bogotá, hoy calle 18, donde se muestra a la derecha la antigua galería de mercado.

Calle San Agustin 1922 /

Calle San Agustin, hoy Carrera 24
con calle 19



Figura 54//Fuente: www.skyscrapercity.com//

6.2 Delimitación de Centro

6.2.1 Comparación Plan Parcial Centro (PPC) Vs Plan de Movilidad (POT)

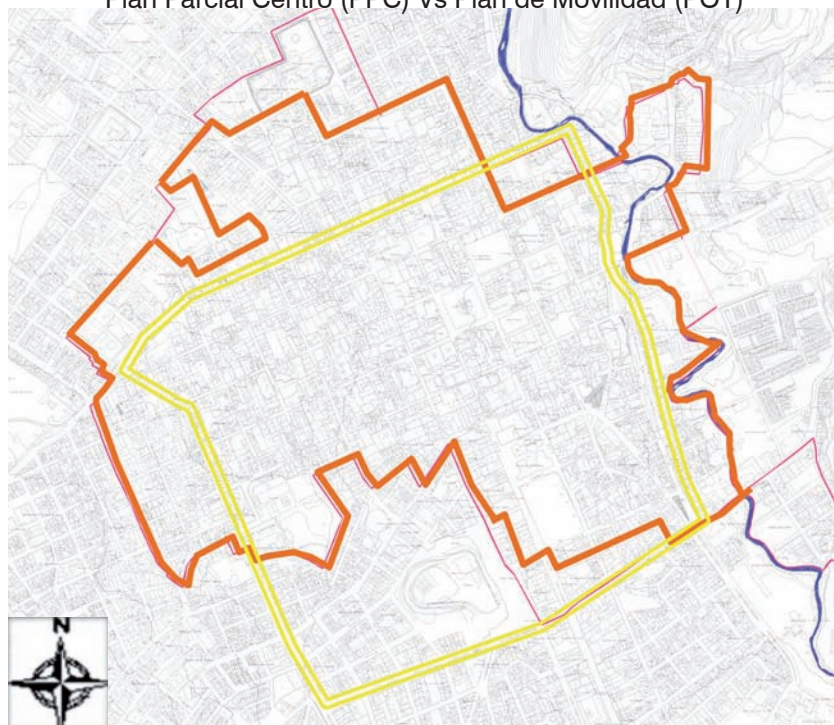
6.2.1.1 Aspectos del Plan Parcial Centro

1. Calidad ambiental de los centros urbanos: calidad de vida urbana.
2. Ciudades con centro histórico y valores de conservación del patrimonio y del espacio público construido y natural.

6.2.1.1.1 Marco normativo a nivel de ciudad.

1. Reglas del juego claras
2. Sistema de transporte sostenible.
3. Fortalecimiento administrativo del ente planificador
4. Definición de proyectos.
5. Definición de normas aplicables: calidad del aire, publicidad exterior, ruido.
6. Definición de unidades de actuación o gestión: aporte al medio ambiente urbano.

Plan Parcial Centro (PPC) Vs Plan de Movilidad (POT)



Convenciones

- Delimitación del centro patrimonial propuesto por PPC
- Anillo de movilidad propuesto por el POT

Figura 55//Comparación Plan Parcial Centro(PPC)Vvs Plan de Movilidad(POT)//

Centro de Pasto-actual

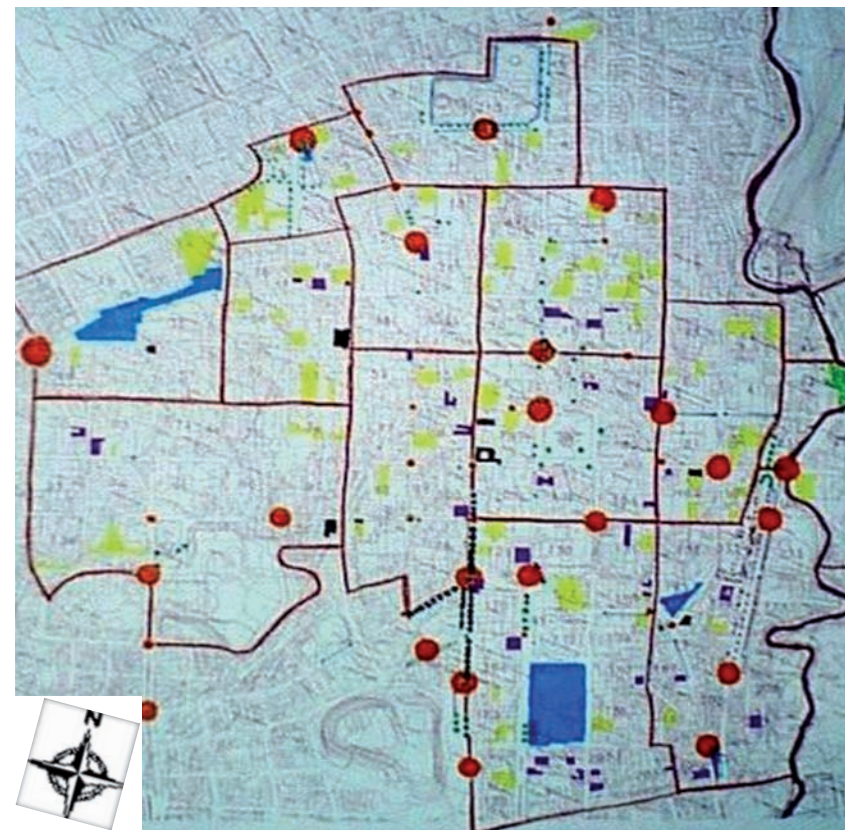


Figura 56//Centro de Pasto. Fuente: Plan Parcial Centro//

Convenciones

- Comercio Informal
- Puntos Conflictivos
- Lotes vacíos
- Espacio público deteriorado

6.2.1.2 Conclusiones

1. La delimitación que hace el PPC y el plan de movilidad no son consecuentes, y es demostrado en la misma superposición de los dos donde se manifiesta que en la planificación no se toma en cuenta la integralidad de los sistemas estructurantes urbanos.
2. El espacio público se encuentra deteriorado por la presencia de la informalidad y en el caso de la plaza del carnaval se encuentra con una falta de dinámica social y flujos peatonales debido a la percepción de inseguridad.
3. Gran cantidad del comercio informal se concentra en el centro, principalmente en las calles 17, 18, 19 y 20 con carreras 19 a la carrera 27, concentrándose principalmente en la plaza de Nariño.
4. Muchos de los puntos conflictivos de movilidad se encuentran en el centro.
5. El sector de la plaza de Nariño recoge gran parte de los flujos tanto peatonales y vehiculares.

6.3 Situación actual del centro

6.3.1 Sistema Ambiental

6.3.1.1 Análisis



Figura 57//Situación actual-Sistema ambiental del centro//

Convenciones

- Zonas verdes
- Zonas verdes privadas
- Quebrada Mijitayo (canalizada)
- Río Pasto

6.3.1.2 Diagnóstico

1. Deterioro medio ambiental por la alta presencia del comercio informal lo cual ha generado contaminación.
2. Los espacios se encuentran desfragmentados y sin relación alguna.
3. No existe una normativa de manejo ambiental para las zonas protegidas.
4. Los parques del Cesmag y Santiago actualmente se en-

cuentran privatizados lo cual genera una parcelación ambiental.

5. Contaminación ambiental por partículas de polvo y gases por motivo del paso vehicular motorizado.

6. Invasión y deterioro del río Pasto.

7. Falta de zonas verdes dentro del área central urbana.

6.3.2 Sistema de espacio público

6.3.2.1 Análisis

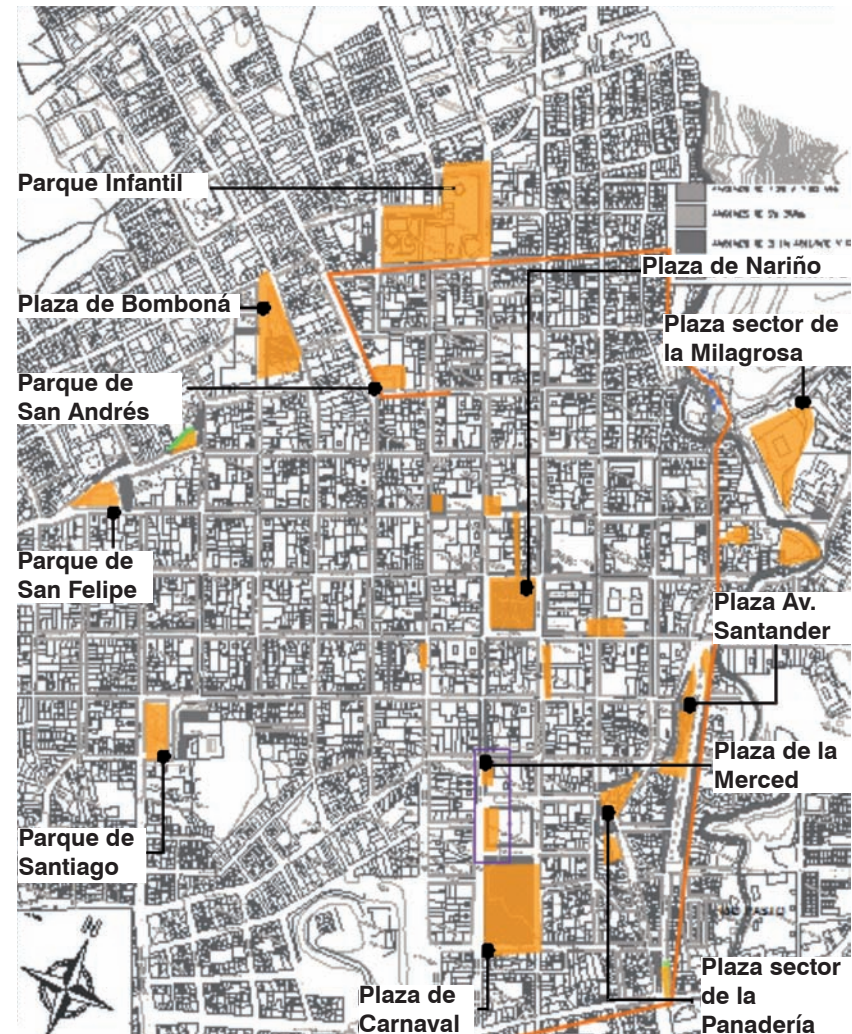


Figura 58//Situación actual-Sistema de espacio público del centro//

Convenciones

- Espacio Público

6.3.2.2 Diagnóstico

1. Deterioro del espacio público a causa de la invasión del comercio informal.

2. El espacio público presenta inseguridad por la presencia de alta informalidad.
3. Falta de apropiación del espacio público.
4. Los espacios públicos se encuentran fragmentados y sin relación alguna.
5. No existe una normativa de manejo del uso del espacio público aplicada.
- 6- Andenes reducidos, irregulares, en mal estado y ausencia de condiciones para personas con movilidad reducida.
7. Ocupación indebida del espacio público por vehículos de transporte público y privado.

6.3.2.3 Espacio público efectivo Vs Espacio edificado Plano Nolli



Figura 59//Situación actual-Nolli centro//

Convenciones

■ Área construida

6.3.2.3.1 Conclusiones

1. Mal uso del suelo del espacio público por parte de

las ventas informales.

2. El comercio informal no está articulado al espacio público sino como un elemento independiente.

3. El comercio informal y el espacio público se encuentran desarticulado de los demás sistemas estructurantes urbanos (movilidad, medio ambiente, usos etc.), además se encuentran en alto grado de contaminación.
4. Los espacios públicos no permiten el disfrute colectivo porque el espacio no es adecuado al ser muy estrechos y propensos al peligro del vehículo motorizado.
5. No existe articulación entre espacios públicos.

6.3.3 Sistema de equipamientos

6.3.3.1 Análisis

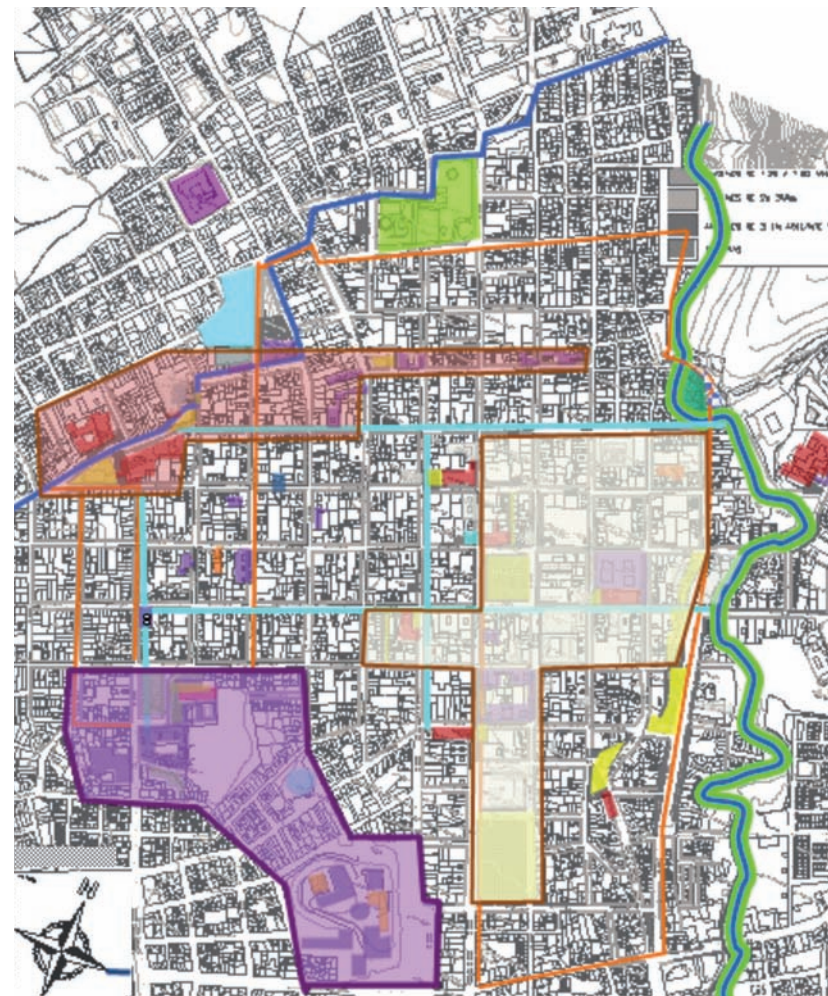


Figura 60//Situación actual-Sistema de equipamientos del centro//

Convenciones

- Sector centro administrativo
- Sector de Santiago y Cesmag
- Sector de San Felipe

6.3.3.1.1 Sector centro administrativo

Por estar dentro del centro urbano contiene gran cantidad de servicios administrativos y comerciales, además se destacan los servicios culturales y se ubican grandes espacios colectivos de la ciudad.



Figura 61//Fotografía de Bancolombia tomada desde la calle19//

Figura 62//Fotografía del C.C. Sebastián de Belalcázar tomada desde la calle19 con carrera 24//

6.3.3.1.2 Sector Santiago y Cesmag

Actualmente estos dos espacios agrupan gran cantidad de servicios, destacando educativos y de religión. Además cuenta con elementos complementarios como los servicios deportivos y comercio de bajo impacto.



Figura 63//Fotografía del sector de Santiago//

6.3.3.1.3 Sector de San Felipe

Aquí se concentran gran cantidad de servicios culturales, educativos y de religión que lo convierte en otro espacio importante en la conformación del entretejido urbano.



Figura 64//Fotografía Iglesia de San Felipe//

Figura 65//Fotografía parque de San Felipe//

6.3.3.2 Diagnostico

1. Existen conjuntos de equipamiento ya consolidados por sectores como: San Felipe, Santiago y Plaza de Nariño.
2. Hace falta regulación en el manejo de inmuebles.
3. Falta consolidar otros elementos de tensión como la plaza del Carnaval.
4. Los equipamientos no están articulador por lo cual se define que no hay sistema de equipamientos.

6.3.4 Sistema de usos de suelo

6.3.4.1 Análisis

6.3.4.1.1 Usos de suelo primer piso

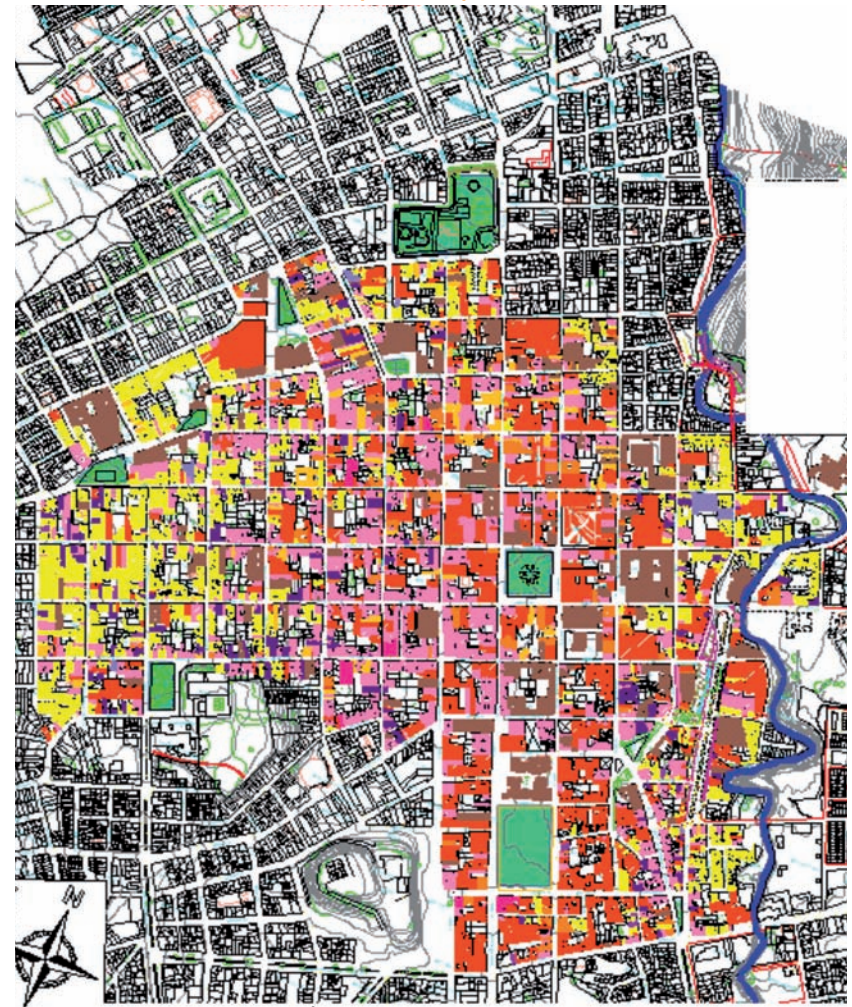


Figura 66//Situación actual-Sistema de usos del centro-primer piso//

Convenciones

 Residencial	 Institucional
 Comercial bajo impacto	 Hotelería
 Comercial alto impacto	 Recreativo

6.3.4.1.2 Usos de suelo segundo piso

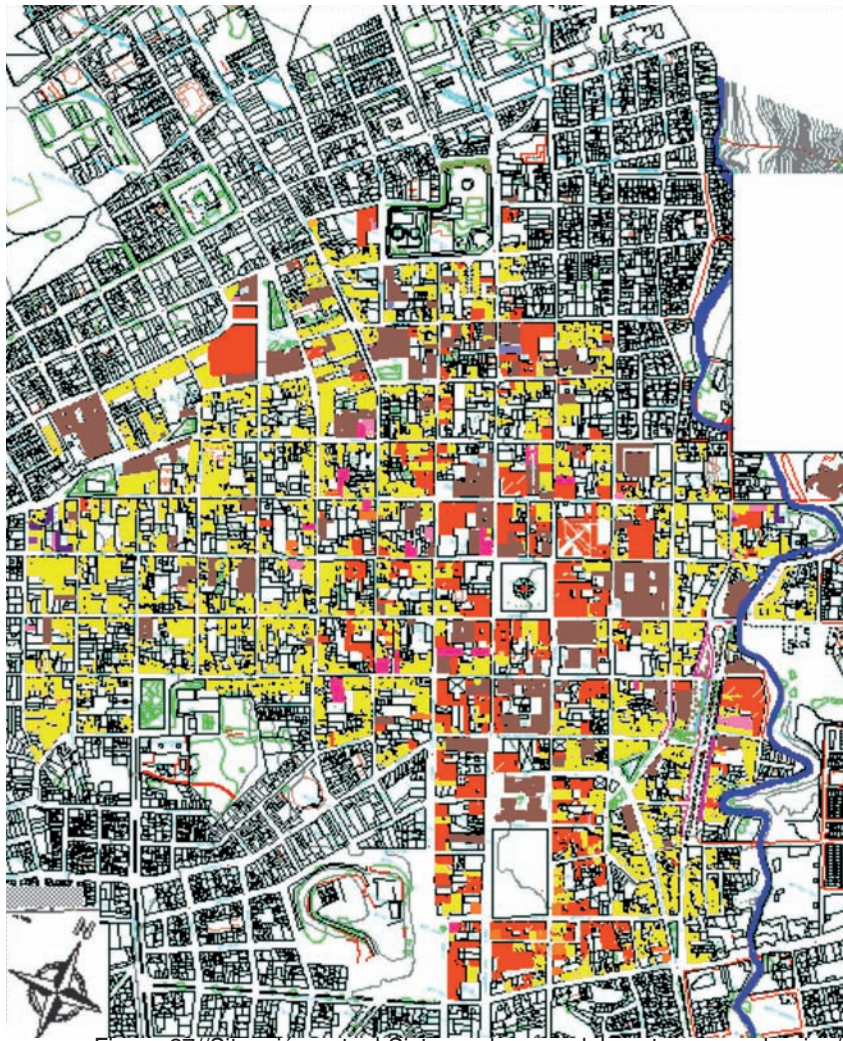


Figura 67//Situación actual-Sistema de usos del centro-segundo piso//

Convenciones

	Residencial		Institucional
	Comercial bajo impacto		Hotelería
	Comercial alto impacto		

6.3.4.2 Diagnóstico

6.3.4.2.1 Usos primer piso

1. Predominio del comercio mediano-alto impacto y el comercio informal, sobre todo alrededor de la plaza de Nariño, y en las calles 17,18, 19 y 20.
2. Se observan muy pocos elementos con uso de diversión al igual que de uso industrial.
3. Por ser Pasto una ciudad monocéntrica; la mayor cantidad de servicios institucionales, religiosos y comerciales de alto y bajo impacto se encuentran en éste lugar.
4. Presencia de gran parte de los elementos institucionales

de la ciudad.

5. Algunos inmuebles están en buenas condiciones físicas debido a intervenciones de restauración.
7. Se presenta comercio de bajo impacto en la transición del centro a los sectores residenciales.
10. Falta de densificación en vivienda.
13. Falta de consolidación de sectores homogéneos en uso.

6.3.4.2.2 Usos segundo piso

14. En segundo nivel se puede observar que existe mayor presencia de uso residencial y también se observa el uso institucional.
15. Se destaca el predominio del uso residencial hacia el occidente en el barrio Santiago.
16. Aparecen servicios de hotelería pero en muy baja cantidad y se destaca la ausencia del uso industrial.
18. Sobre la avenida Santander se observa en su mayoría el uso residencial.



Figura 68//Fotografía del colegio Javieriano tomada desde la calle 21//



Figura 69//Fotografía de la Universidad de Nariño tomada desde la carrera 22//



Figura 70//Fotografía de Bancolombia tomada desde la calle 19//



Figura 71//Fotografía del edificio Concasa y C.C. Los Andes tomada desde la calle 19 con carrera 24//

6.3.5 Alturas de Edificación

6.3.5.1 Análisis

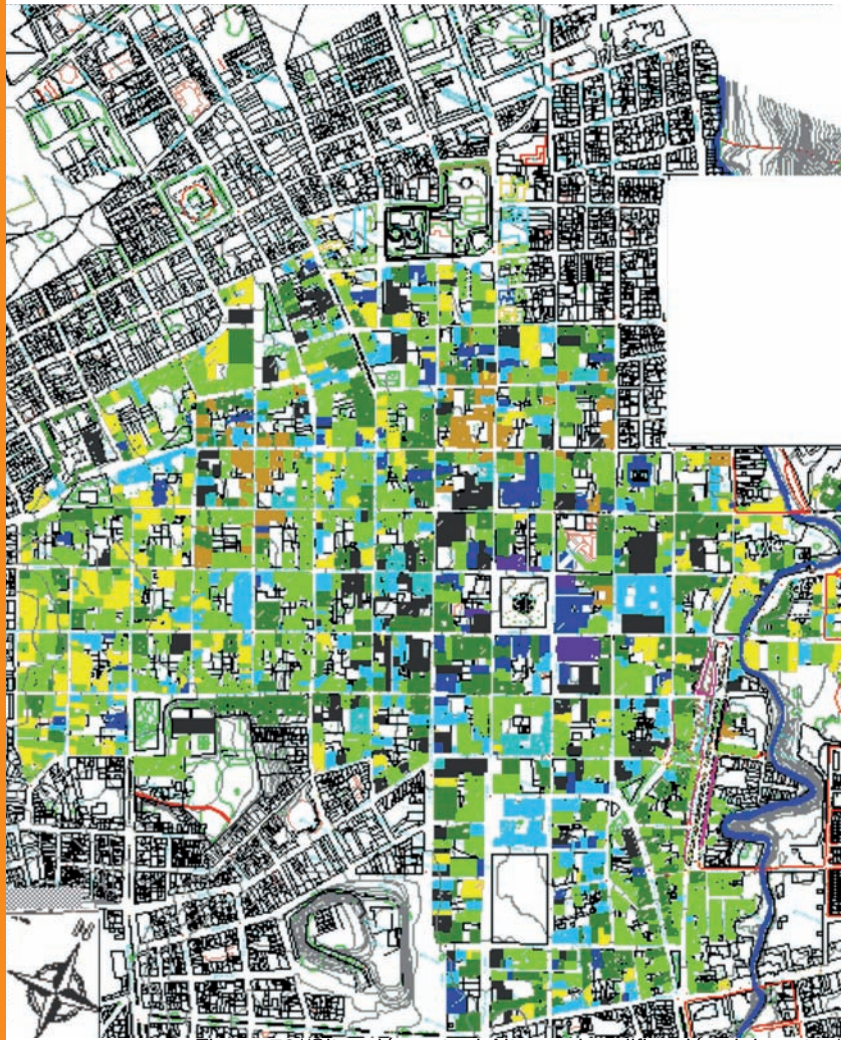


Figura 72//Situación actual-Alturas de edificación del centro//

Convenciones

Un piso	Tres pisos construcción antigua
Un piso construcción antigua	Cuatro pisos
Dos pisos	Cuatro pisos construcción antigua
Dos pisos construcción antigua	Cinco pisos
Tres pisos	

6.3.5.2 Diagnóstico

1. La altura que predomina en el centro de Pasto es 2 pisos, lo cual da una relación de horizontalidad sobre el espacio.
2. Los edificios con mayor altura se pueden observar en el contexto inmediato a la plaza de Nariño,

3. lo cual indica una densificación más alta hacia la plaza de Nariño.

4. Las construcciones más bajas se encuentran hacia los sectores de Santiago, San Felipe, las Américas y sobre la avenida Santander, es decir hacia los bordes del centro urbano.

6.3.6 Niveles de conservación

6.3.6.1 Análisis

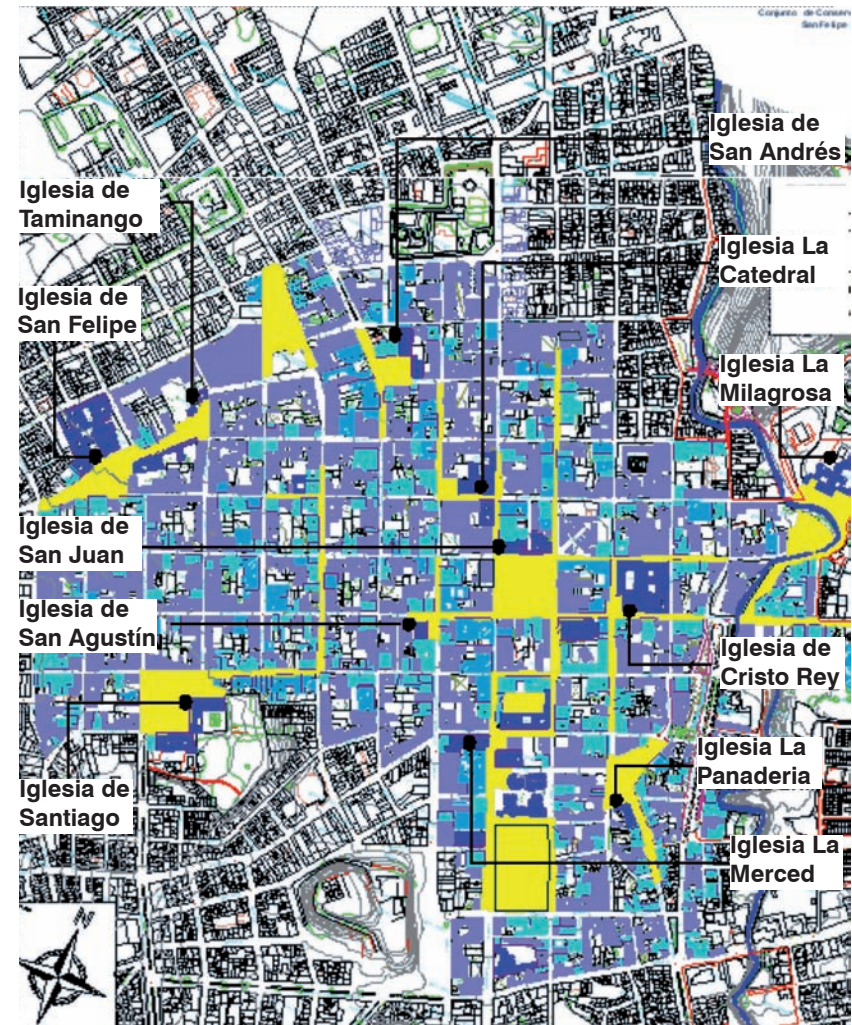


Figura 73//Situación actual-Niveles de conservación del centro//

Convenciones

Nivel 1	Nivel 4
Nivel 2	Recintos
Nivel 3	



Figura 74//Fotografía del conjunto de San Felipe, al fondo la iglesia de San Felipe//



Figura 75//Fotografía de la Casa Taminango tomada desde el interior//



Figura 76//Fotografía de la iglesia de La Panadería//



Figura 81//Fotografía de la Iglesia de La Merced tomada desde la plazoleta, al frente la calle 18//



Figura 82//Fotografía de la iglesia de La Catedral tomada desde la calle 18 con Cra 26//



Figura 77//Fotografía de la iglesia de San Agustín. Fuente: www.skyscrapercity.com/



Figura 78//Fotografía de la iglesia de La Panadería//



Figura 79//Fotografía de la iglesia de Santiago//



Figura 80//Fotografía de la iglesia de San Juan tomada desde la plaza de Nariño//

6.3.6.2 Diagnóstico

1. Gran cantidad de los elementos patrimoniales hacen parte de las construcciones religiosas, que corresponden a los primeros asentamientos de los habitantes lo cual indica la herencia de una cultura devota.
2. A pesar de que existen recintos urbano consolidados, no existen elementos de conexión como por ejemplo espacio público, o diferentes intervenciones que constituyan una relación directa de uno con otro.
3. Conjuntos o recintos patrimoniales identificados:
 - A. Conjunto Sector Santiago
 - B. Conjunto plaza de Nariño
 - C. Conjunto plaza de carnaval
 - D. Conjunto San Felipe
 - E. Conjunto de Bombona
 - F. Conjunto de San Andrés
 - G. Conjunto de la Catedral
4. Ausencia de políticas de conservación y recuperación de los elementos arquitectónico patrimoniales, lo cual ha provocado el deterioro de los mismos y la demolición con fines comerciales que afectan el carácter histórico de la ciudad.
5. Se observa predominio de los elementos patrimoniales correspondientes al nivel de conservación 4, seguido del nivel de conservación 3.

6.3.7.1 Análisis

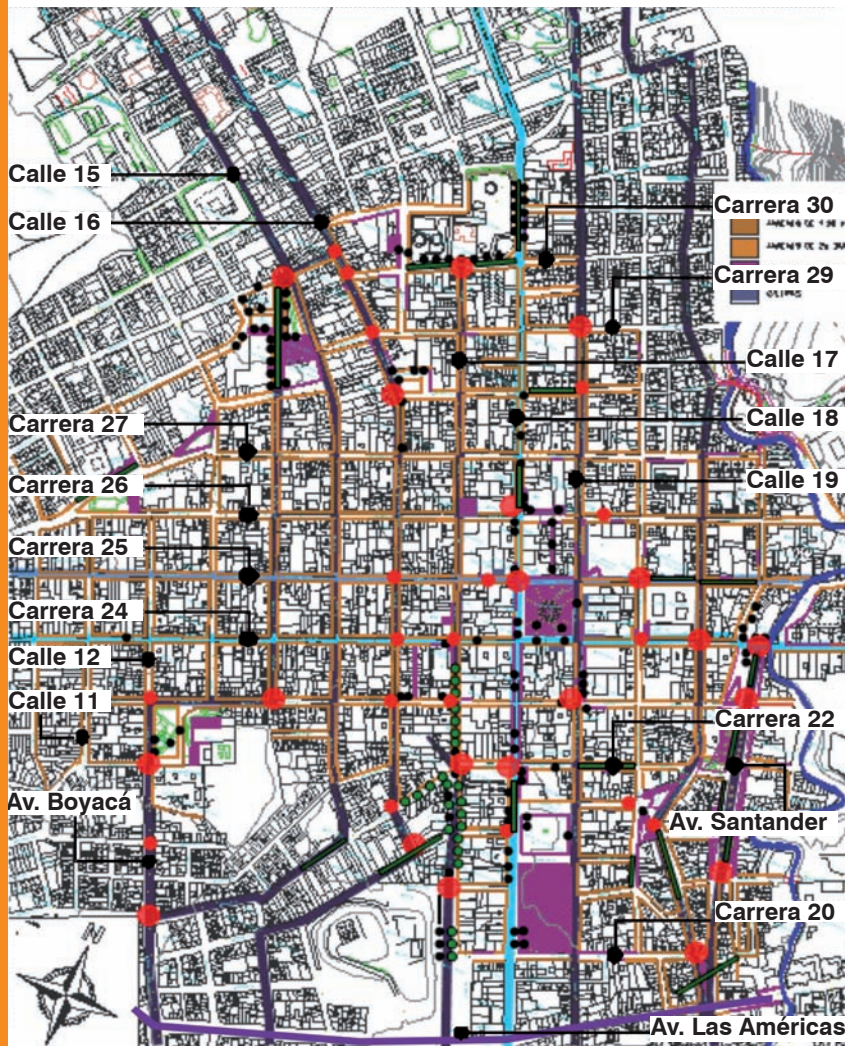


Figura 83//Situación actual-Sistema de movilidad del centro//

Convenciones

- Puntos conflictivos
- Comercio informal
- Andenes de 1.20 a 1.80 metros
- Andenes de 2.00 a 3.00 metros

6.3.7.1.1 Malla Vial

Corresponde a la herencia histórica-patrimonial de la conformación de la ciudad. Se observa en DAMERO. Calles Angostas al igual que los andenes.

6.3.7.2 Diagnóstico

1. Movilidad Vehicular. Actualmente se presenta un problema con el transporte y es; el alto tráfico generado como consecuencia de la alta densidad vehicular en las angostas calles del centro de la ciudad de Pasto generando conflictos de comunicación y contaminación ambiental, visual y

auditiva.

Ausencia de parqueaderos lo cual genera en horas pico caos en la movilidad vehicular porque muchas veces se utilizan las calles como estacionamiento público, y es incomodo para los transeúntes del sector.

2. Movilidad Alternativa. Ausencia total de movilidad alternativa; ciclo vías, ciclo rutas, entre otras, las cuales articulen el centro de la ciudad con la periferia.

3. Principales motivos de viaje.

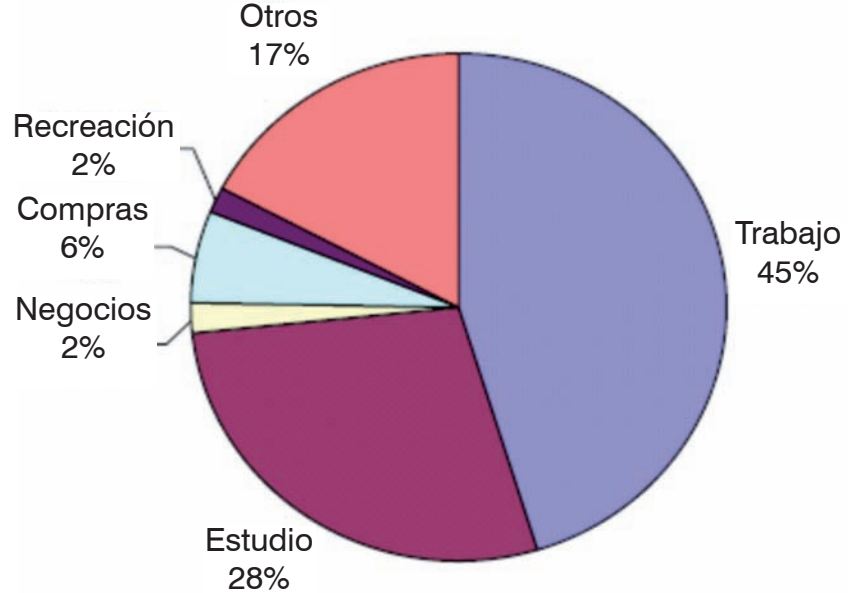


Figura 84//Principales motivos de viaje. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

4. Distribución modal.

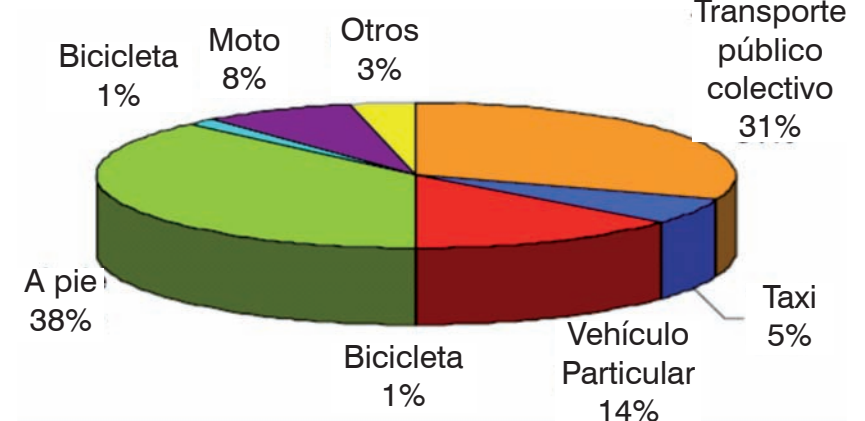


Figura 85//Distribución modal. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

5. Andenes. Se observa deficiencia en las dimensiones de los andenes, por lo cual se dificulta la continuidad y la circulación de los peatones, además de la ubicación de ven-

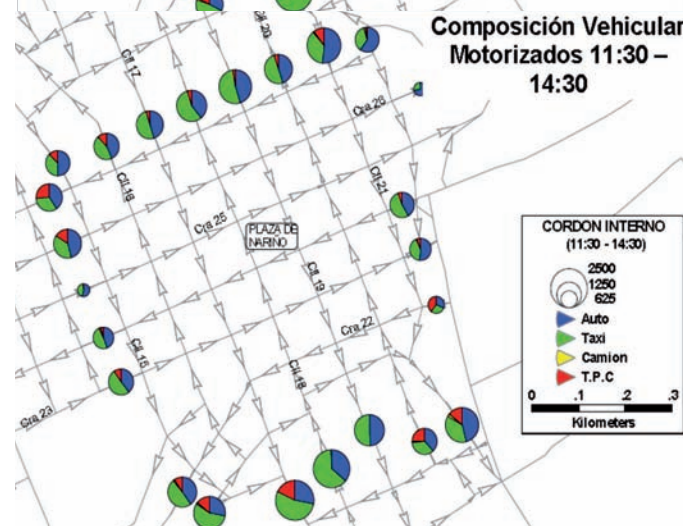
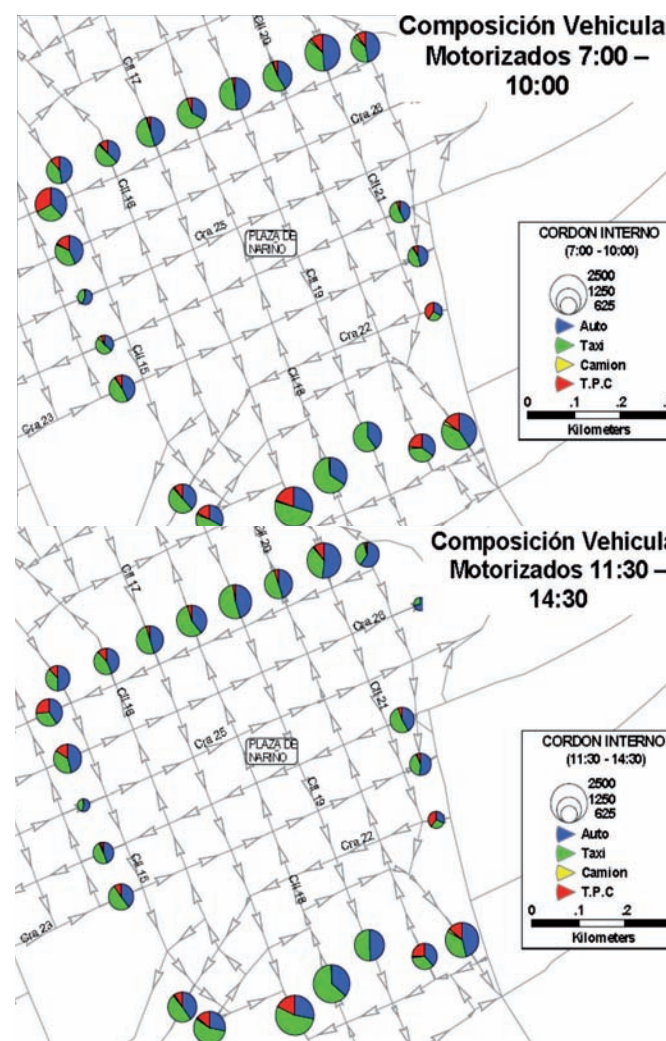
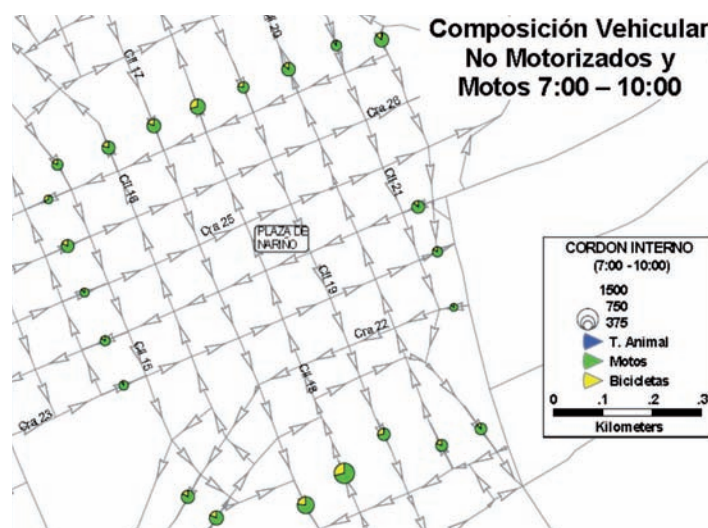
ESTUDIO DE MOVILIDAD SECTOR CENTRO (CANTIDAD POR MINUTO)										
UBICACIÓN	HORA DE MUESTRA	TRANSPORTE PESADO	BUSETAS	BICICLETAS	MOTOS	VEH. PARTICULAR	TAXIS PUBLICOS	PEATONAL	VEND. ESTACIONARIOS	VEND. AMBULANTES
Calle 17 con Cra 26	Miercoles 3 pm		1	3	10	5	11	30	3	2
Calle 18 con Cra 23	Miércoles 11 am		1	4	7	5	6	55	1	1
Calle 19 con Cra 23	Lunes 9 Am		1	2	9	3	17	38	8	7
Calle 20 con Cra 24	Lunes 10 Am		2	2	3	4	7	31	1	5
Av. Las Américas con calle 18	Sábado 11 am	2	2	5	31	25	11	25	8	12
Sector Plaza de Nariño	Miercoles 11 Am							51	30	13

Cuadro 7//Estudio de movilidad en el sector centro de Pasto//

dedores ambulantes en éstas circulaciones.

6. Estacionamiento en espacio público. El estacionamiento en el espacio público presentado en unas zonas del centro disminuye la calidad de circulación peatonal al igual que la apropiación por el espacio y aumenta los problemas de circulación vehicular y peatonal.

7. Presencia del comercio informal. Éste afecta la circulación y el tránsito peatonal debido a su localización en los andenes, plazas, plazoletas, etc. generando puntos conflictivos.



Figuras 86-87-88//Tránsito de vehículos motorizados y no motorizados. Fuente:Evaluación Duarte y Guterman//

6.4.1 Propuesta Urbana (POT)



Figura 89//Propuesta urbana de movilidad. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//

Convenciones

- Anillo 1
- Anillo 2 (Arterial de 2° Orden)
- Anillo 3
- Franjas de Ampliación
- Ejes Radiales

6.4.2 Propuesta de Centro (POT)



Figura 90//Propuesta movilidad de centro. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//

Convenciones

- Anillo Arterial de segundo Orden
- Franjas de Ampliación

6.4.2.1 Franja de Ampliación Cra 27

Se trae como referencia el ejemplo de la ampliación de la carrera 27 con el objetivo de observar el cambio de perfil y la inminente influencia sobre el centro patrimonial.



Figura 91//Fotografía. Actual carrera 27//



Figura 92//Imagen perfil propuesto Cra 27 Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//

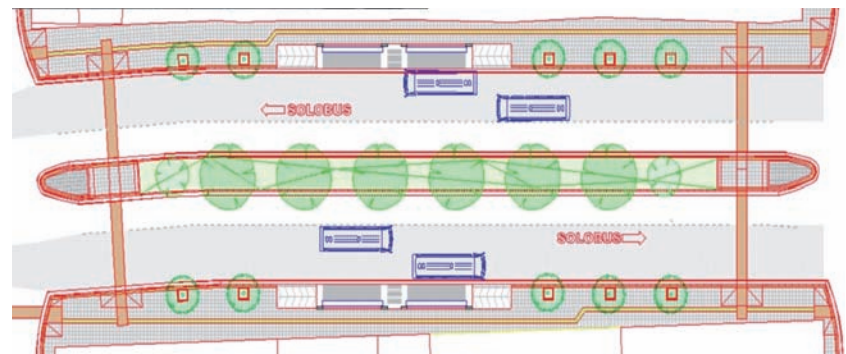


Figura 93//Perfil propuesto Cra 27. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//

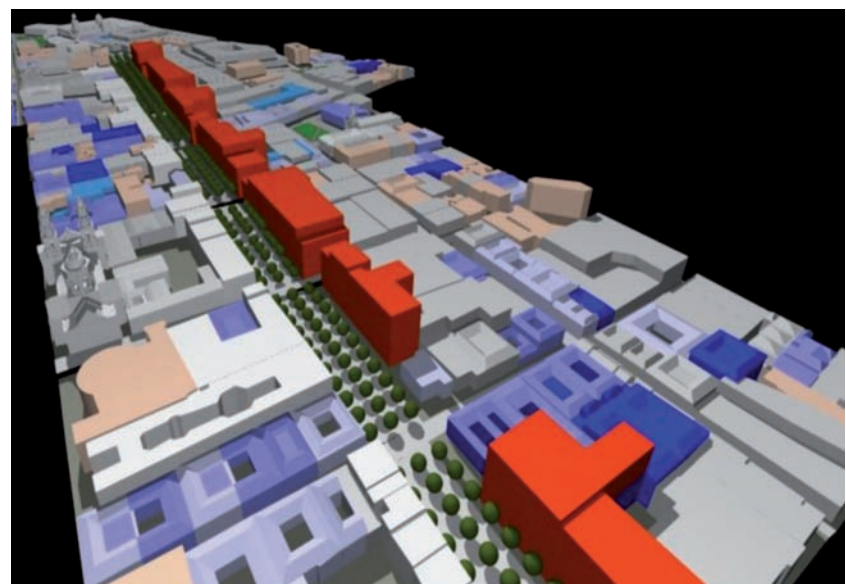


Figura 94//Intervención de predios Cra 27. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//



Figura 95//Imagen perfil propuesto Cra 27. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//



Figura 96//Estaciones de abordaje Transporte público. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto (POT)//

6.4.2.2 Características

Se busca Caracterizar la movilidad del sector con predominio de la actividad peatonal y restricción del acceso vehicular ya que esto origina mayor caos vehicular y desorden en el centro de la ciudad.

La movilidad sostenible, columna vertebral de la política del Plan Integral de Tránsito y Transporte de la ciudad de Pasto, además permite que las necesidades básicas de acceso de las personas se cumplan de manera segura, es alcanzable, limita las emisiones y los desperdicios.

En este sentido, si los modos de transporte se clasificaran en motorizados (automóvil particular, transporte público colectivo e individual, transporte masivo, etc.) y no motorizado (peatones, bicicletas, tracción animal, etc.), la movilidad y el desarrollo sostenible harían más énfasis en los no motorizados en la medida en que no consumen combustible y por lo tanto no emiten contaminantes. De otra parte, dentro de los modos motorizados debe dársele prioridad al

transporte público colectivo sobre todos los demás modos y conferirle el papel de eje estructurador del sistema de movilidad.

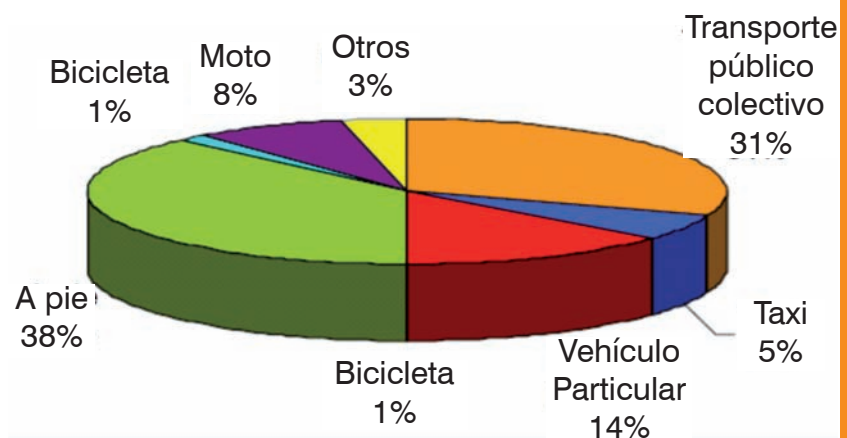


Figura 97//Distribución modal de viajes. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

Fuente...Adaptado del Plan de Aplicación de las Decisiones de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de la Organización de las Naciones Unidas, Johannesburgo 2002 y de The Centre for Sustainable Transportation of Canadá (www.cstctd.org).

La movilidad sostenible hace énfasis en el diseño del entorno para peatones, mirado integralmente desde el punto de vista de urbanismo, espacio público, seguridad y calidad ambiental: Sitios limpios de contaminación visual, ruido y emisiones.

Para el plan de movilidad en la ciudad de Pasto se han formulado diferentes estrategias, las cuales han sido priorizadas de acuerdo con la distribución modal de los viajes, de esta manera, se le otorga el papel de eje estructurador de la movilidad en la ciudad, al transporte público y al modo peatonal.

6.4.2.3 Sistema de transporte público colectivo

El sistema de transporte público colectivo de Pasto, está conformado por 26 rutas operadas con vehículos tipo bus y buseta, agrupadas en cuatro empresas, en el estudio de movilidad se encontró que los viajes a pie y en transporte público colectivo son los principales modos de desplazamiento de los habitantes. Se pretende entonces, con la estrategia de transporte público, que esta situación favorable para las políticas de movilidad de la ciudad pueda mantenerse, se propone entonces la configuración de un sistema de transporte público que tenga como elemento principal en los corredores de mayor demanda un sistema de rutas

CC estratégicas y que se cubran los otros destinos con rutas complementarias.

La ciudad de Pasto por tener un solo centro, los viajes, en su mayoría, se generan hacia la zona central desde las diferentes zonas periféricas, el transporte público será estructurado con rutas estratégicas de las zonas de mayor demanda sobre corredores que serán adecuados para dar tratamiento preferencial al transporte público colectivo.

Por otra parte en la zona centro donde se entrecruzan los corredores de las rutas estratégicas y por tanto, donde se tendrán los mayores ascensos y descensos de usuarios, se tendrán estaciones con torniquetes y prepago para abordar a nivel de plataforma.

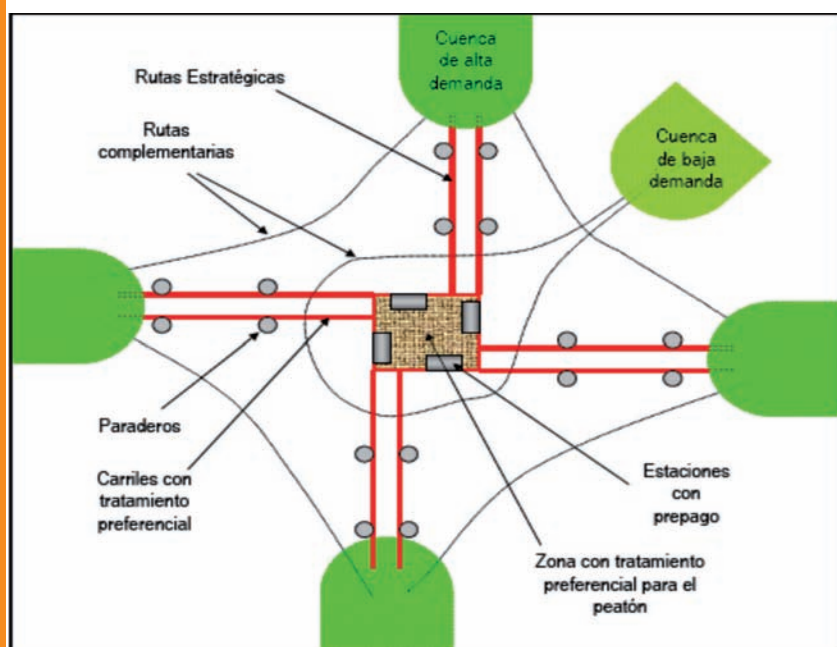


Figura 98//Esquema de configuración del nuevo sistema de transporte.
Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

Las rutas estratégicas deberán ser operadas con un tipo de vehículo que se adapte a las nuevas condiciones de operación del sistema integrado de transporte, se plantea entonces que el vehículo pueda facilitar el ingreso de usuarios por el lado derecho y por el lado izquierdo para los módulos de transferencia del centro. Con los niveles de demanda estimados para las rutas estratégicas se considera que un bus tipo con capacidad para 70 pasajeros y de preferencia con plataforma baja sería el más apropiado para la ciudad.

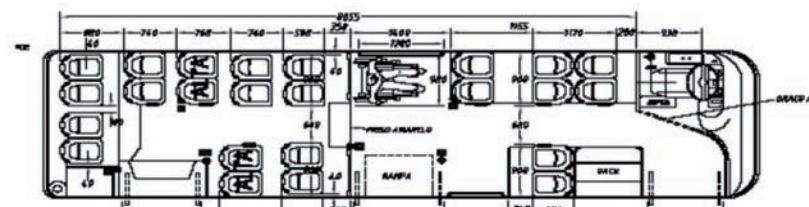


Figura 99-100//Ejemplo de bus tipo para rutas estratégicas. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

6.4.2.4 Componente Estratégico de transporte público colectivo



Figura 101//Componente estratégico de transporte público colectivo.
Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

6.4.2.5 Cobertura del sistema Estratégico de transporte público colectivo

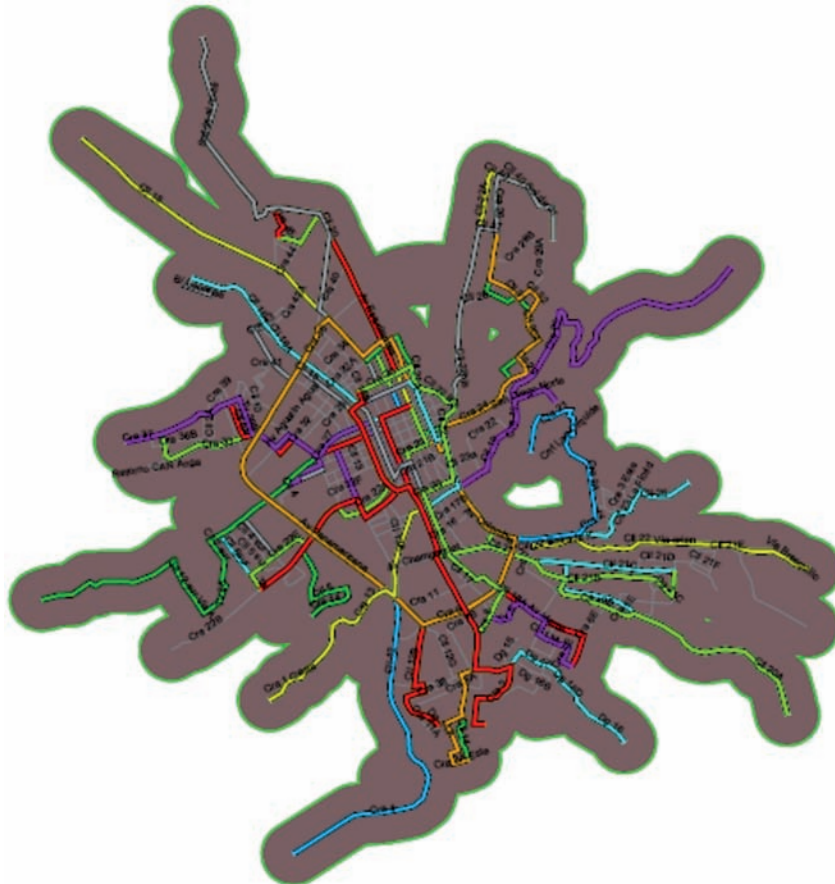


Figura 102//Cobertura del sistema Estratégico de transporte público colectivo. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

6.4.2.6 Sistema de integración y de recaudo

En los módulos de transferencia de la zona centro se trasladan las rutas estratégicas y se localizan estaciones cerradas con ascenso y descenso de usuarios a nivel de plataforma por el lado izquierdo del bus. Los usuarios pagan al entrar a la estación al pasar por torniquetes y esperan dentro de la estación para abordar el bus.

En las rutas complementarias también se tendrán puntos de parada fijos y en las cuadras donde se localizan no se permitirá el estacionamiento ni maniobras de carga y descarga. Aunque la localización de paraderos se realiza una vez verificados los recorridos en campo y siguiendo criterios de cobertura (por ejemplo, cada 300 o 400 m, de preferencia a mitad de la cuadra), un aspecto importante de la propuesta de entrar al centro con rutas estratégicas y con buses con mejores especifica-

ciones para el servicio de transporte público, es la definición de calles exclusivas para este tipo de transporte en el anillo central del sistema.

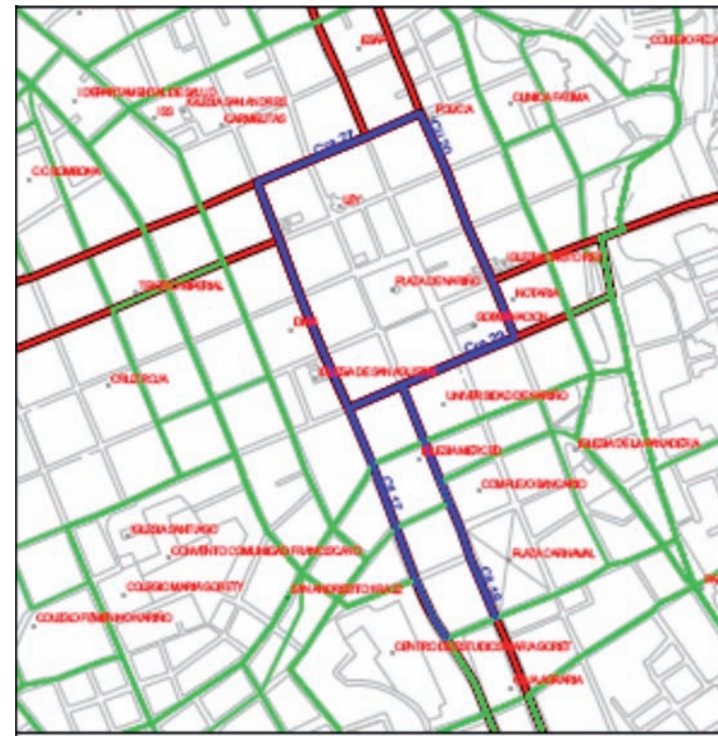


Figura 103//Calles Exclusivas de transporte público estratégico en zona centro de la ciudad. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

En el escenario de la propuesta se contempla la entrada de 52 buses nuevos para las rutas estratégicas y la utilización de la flota actual en las rutas complementarias. Adicionalmente, se considera una reestructuración de rutas, quedando solo 23 rutas.

6.4.2.7 Módulos de transferencia y plazoletas

En los módulos de transferencia de la zona centro, se propone la construcción de plazoletas, para lo cual se ha estudiado la división predial de las manzanas frente a las cuales se podrían localizar. En especial, aquellos predios que permitan conformar junto con la estación, una plazoleta que sirva de lugar de encuentro y disponga de las áreas necesarias para la articulación del sistema de transporte público colectivo al sistema de espacio público del área central de la ciudad, se estiman algunos predios y áreas que demandarían las correspondientes cuatro plazoletas, una por estación de transferencia. Estos predios, que soportarían la generación de las plazoletas poseen áreas entre 597 m² y 1,157 m².



Figura 104//Módulos de transferencia y plazuelas. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

Las empresas tendrán que diseñar sus patios según la tecnología de buses, combustible y mantenimiento que adopten. En términos generales para la ciudad de Pasto se requieren patios que pueden variar entre los 10,000 y los 24,000 m², según los tamaños de flota.

Número	Empresa	No. Vehículos	Área Patio (m ²)
1	Cooperativa Americana	176	27,456
2	Cooperativa de Transportes Urbanos	150	23,400
3	Autobuses del Sur Ltda	91	15,132
4	Transportes Ejecutivos S.A.	79	12,480

Cuadro 8//Referencia de tamaños de patio para las empresas actuales. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

6.4.2.8 Sistema Vial

La Jerarquización vial en la planeación del transporte está atada a la planeación del uso de la tierra y desde luego a la planeación integral urbana. Cada alternativa de desarrollo físico-espacial de la ciudad genera un sistema de movilidad y viceversa, es así como la estructura del transporte existente puede generar un desarrollo urbano acorde al desenvolvimiento del sistema.

Para la ciudad de Pasto, se propone clasificar las vías según dos variables principales, su ancho de calzada, y su función con respecto al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), existe una categoría especial para las vías que conforman la zona centro dentro de las estrategias de transporte público e infraestructura peatonal. (ver cuadro 9)



Figura 105//Propuesta de clasificación de Jerarquía Vial Urbana. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

Convenciones

- Principal SITP
- Local SITP
- Principal Otros
- Local Otros
- Intermedia SITP
- Local Especial
- Intermedia Otros

Plan vial la infraestructura vial propuesta, recoge las propuestas viales contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 083 del 2003 y en el Plan Parcial Centro, las cuales fueron suministradas por el Departamento de Planeación Municipal de Pasto, La propuesta de infraestructura vial logra la continuidad de la red principal de la ciudad por medio de 3 anillos viales. El anillo 1 es el anillo más interno y comienza en la carrera 32 con Calle 21 A, sigue por toda la Calle 32 hasta la Calle 10, tomando la

Funciones / Tipo de Vía	Local Especial (Sección entre 0 y 7 m)	Local (Sección entre 0 y 7 m)		Intermedia (Sección entre 7 y 10 m)		Principal (Sección más de 10 m)	
		SITP	OTROS	SITP	OTROS	SITP	OTROS
Velocidades de Operación Vehicular y Límites de Velocidad	Tráfico calmado. Circulación segura. Menos de 10 kilómetros / hora	30 kilómetros / hora	30 kilómetros / hora con dispositivos de control de velocidad	30 kilómetros / hora	30 kilómetros / hora	40 – 60 kilómetros / hora dentro de zonas desarrolladas	40 – 60 kilómetros / hora dentro de zonas desarrolladas
Movimiento de Peatones	Completa libertad – Actividad predominante Cruces a nivel del peatón	Cruces controlados con canalización (ej. Cebras)	Considerable libertad con cruces aleatorios	Cruces controlados con canalización (ej. Cebras)	Cruces controlados con canalización (ej. Cebras)	Actividad peatonal mínima con medidas positivas para su seguridad	Actividad peatonal mínima con medidas positivas para su seguridad
Vehículos Estacionados	Ninguno excepto para servicios o emergencia	Ninguno excepto para servicios o emergencia	Considerables si no se proveen facilidades fuera de la vía	Ninguno excepto para servicios o emergencia	Considerables si no se proveen facilidades fuera de la vía	Ninguno excepto para servicios o emergencia	Ninguno excepto para servicios o emergencia
Movimiento de Tráfico Local	Actividad predominante	Alguno	Actividad predominante	Alguno	Actividad predominante	Alguno	Alguno
Movimiento de Tráfico de Paso	Ninguno	Ninguno	Alguno	Alguno	Alguno	Papel predominante para tráfico de distancia media	Papel predominante para tráfico de distancia media

Cuadro 9//Sistema de clasificación de Jerarquía Vial Urbana. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

Carrera 22 hasta la Calle 12, siguiendo por esta vía hasta tomar la Avenida Champagnatt, donde se conforma un par vial con las Calles 17 y 18, para tomar la Carrera 16, la Avenida Colombia, y la Avenida Santander con su prolongación hasta la Carrera 32, el anillo 2 esta Conformad por el anillo arterial de la cual hace parte la Avenida Panamericana, la Avenida Chile, la Avenida Colombia, la Avenida Santander. Para cerrar este anillo y conexión es necesaria la ampliación y prolongación de la Avenida Santander hasta la Carrera 32 para empalmar con la Avenida de Los Estudiantes y cerrar en la Avenida Panamericana y el anillo 3 Es el anillo más exterior y requiere en la mayoría de su extensión de construcción de nueva infraestructura.

Las secciones viales de los corredores que conforman los 3 anillos y los ejes radiales deberán tener como mínimo 25 metros de ancho, y estarán conformados por dos calzadas, cada una de 7.5 metros con un separador central de 4 metros y andenes de 3 metros a los dos costados.

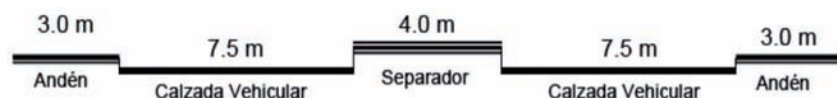


Figura 106//Sección transversal para proyectos de infraestructura vial. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//



Figura 107//Propuesta de Infraestructura Vial. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

Convenciones

- Anillo 1
- Anillo 2
- Anillo 3
- Ejes Radiales

Intersecciones

- Glorietas
- Semaforizadas
- A desnivel

6.4.2.9 Sistema peatonal en la zona centro

El plan centro y la situación actual enmarca un tratamiento preferencial para los peatones. La ampliación de andenes y las calles peatonales exclusivas consolidarán una red peatonal en la zona centro, que sirve para integrar los puntos estratégicos del sector, que a su vez sirve de apoyo a otros programas de recuperación y fortalecimiento de la zona centro, en esta zona, se reducirá la calzada vehicular, para permitir la ampliación de 4.3 Km. de andenes.



Figura 108//Calles de peatonalización del centro. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

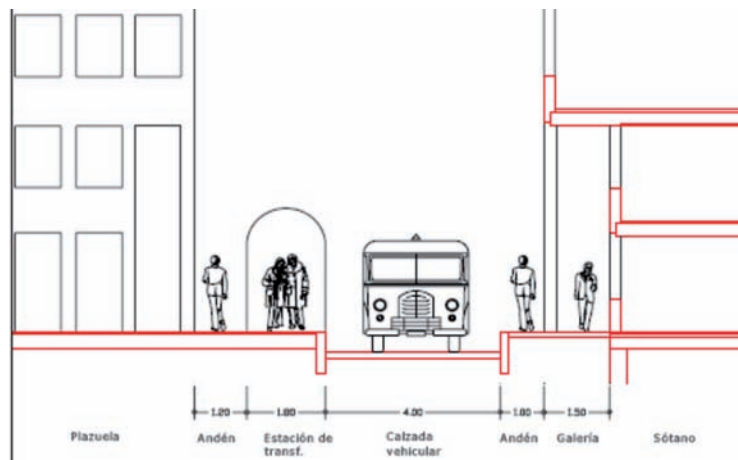


Figura 109//Perfiles peatonales. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

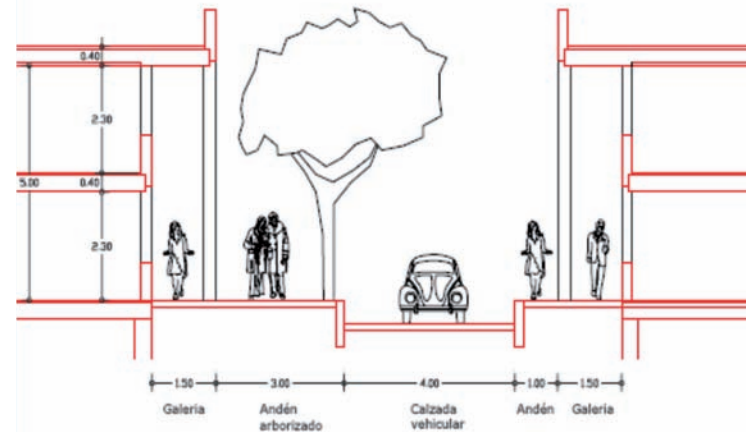


Figura 110//Perfiles peatonales. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

6.4.2.10 Semaforización

La red vial cuenta actualmente con 55 semáforos, en su mayoría localizados en la zona centro de la ciudad, pero sin que sean administrados como una red, por eso se propone definir una red central con semáforos interconectados extendida a la periferia por los corredores de las rutas estratégicas de transporte público colectivo y con fases para peatones, estas nuevas intersecciones obedecen a los requerimientos del Sistema Estratégico de Transporte Público.

CÓDIGO	DIRECCIÓN	No. DE FASES
56	Carrera 27 x Calle 20	2
57	Carrera 26 x Calle 20	2
58	Carrera 26 x Calle 19	2
59	Carrera 26 x Calle 17	2
60	Carrera 24 x Calle 19	2
61	Carrera 23 x Calle 18	2
62	Carrera 9 x Calle 17	3
63	Carrera 30 x Calle 20	4
64	Carrera 32 x Calle 19	2
65	Carrera 32A x Calle 18	2
66	Carrera 23 x Calle 20	2

Cuadro 10//Nuevas intersecciones a semaforizar. Fuente: Evaluación Duarte Y Guterman//

6.4.2.11 Señalización y demarcación vial

Se propone como estrategia la demarcación y señalización vial que apoye los corredores de transporte público, tanto del componente estratégico como del componente complementario.

6.4.2.12 Transporte público individual

En la ciudad de Pasto se tiene una flota de 3,048 taxis que

atienden la demanda de este tipo de servicio. Según la encuesta de origen y destino realizada por la Universidad de Tunja este tipo de servicio atiende cerca del 6% de los viajes diarios que ascienden a 35,670 viajes por día.

Fuente...DUARTE GUTERMAN & CIA. LTDA. Estudio para el Análisis de Alternativas Tecnológicas para los Vehículos de Transporte Urbano Colectivo que hacen Parte del Programa de Reposición del Parque Auto Motor, 2001.

6.4.3 Propuesta de movilidad centro formulada por el POT



Figura 111//Propuesta de movilidad centro formulada por el POT. Fuente: Propuesta Ajustes cartografía POT//

Convenciones

 Vías de carácter peatonal	 Ejes Radiales (Vía arteria menor)
 Zona peatonal	 Anillo arterial de segundo orden
 Ciclo vías, ciclo rutas, etc.	 Vías estratégicas de transporte
 Anillo de Transporte Público Colectivo	

6.4.4 Diagnóstico de la propuesta POT

1. La propuesta de movilidad planteada por el POT no contempla una solución a los problemas de movilidad que genera la presencia de la informalidad sobre las calles.
2. El comercio informal no hace parte de los demás sistemas estructurantes urbanos.
3. No hay continuidad en las vías vehiculares propuestas ni en las de transporte alternativo.
4. No existe un espacio peatonal dentro del centro de la ciudad por lo cual se le da más importancia al vehículo que al peatón.
5. No se piensa en una peatonalización real sino una simple propuesta de ampliación de andenes, dentro del cual en el diseño del perfil se sigue incluyendo al vehículo.
6. El área de peatonalización es mínima.

6.5 Diagnóstico y conclusiones generales del centro de Pasto - Área de estudio

6.5.1 Diagnostico

El diagnóstico de la investigación dio como resultado que en el sector existen grandes problemas de movilidad vehicular y peatonal, además del déficit del espacio público efectivo (entendido como el espacio libre de apropiación colectiva sin tomarse en cuenta calles y andenes), **la presencia del comercio informal que debilita la calidad de espacio público restringiendo la movilidad y la circulación peatonal.** Además se presenta incompatibilidad de usos debido la falta de planificación y el desarrollo predio a predio.

1. **Se identificó que los factores económicos influyen considerablemente en el área de estudio creando las condiciones necesarias para que el comercio informal siga creciendo de tal modo que la calidad de espacio público se ve afectado.**
2. Se ha identificado que en las zonas existen algunos usos de alto impacto que no son compatibles con la dinámica comercial de bajo impacto que debería tener la zona para ser reconocida como un verdadero centro histórico.
3. Se determinó que la movilidad presenta graves com-



plicaciones debido al alto tráfico vehicular y peatonal que genera algunos usos de alto impacto.

4. Se concluyo que las dimensiones de los perfiles viales no dan abasto para la cantidad de tráfico demandado en el sector, además que no cuentan con un sistema de movilidad y adecuado para discapacitados y falta de señalización.

5. El comercio informal no se encuentra articulado a los demás sistemas urbanos como el ambiental, el espacio público, la movilidad y los usos de suelo lo cual los convierte en una actividad aislada e ilegal y que los POT no han planteado una solución a la informalidad presentada.

6. El comercio informal al no ser legal no proporciona las condiciones para una seguridad social de los vendedores.

6.5.2 Conclusiones

--El comercio informal se ha convertido en fenómeno transformador del espacio público. Su presencia no organizada sobre los andenes, plazas, parques, etc. ha generado problemas de movilidad reduciendo el espacio transitable, ambiental; por la contaminación que resulta de la falta de planificación y ubicación espontánea, en fin; genera problemas socio-económicos, físico-espaciales y ambientales.

6.5.2.1 Físico-espaciales

1. La presencia de la informalidad en el espacio está causando problemas de movilidad al reducir el espacio transitable.

2. El centro no cuenta con puntos de venta organizados para comercialización de productos, por parte de los vendedores informales.

3. Existen elementos arquitectónicos de valor patrimonial, que se deberán proteger.

4. El sector no cuenta con zonas verdes, que sirvan de permanencia y disfrute colectivo.

5. El flujo vehicular que se presenta en el sector genera una contaminación visual, auditiva y ambiental, que deteriora considerablemente la calidad de espacio público.

6. Se puede detallar un gran problema de tráfico vehicular acompañado de una gran ausencia de parqueaderos, el cual genera en las horas pico un gran caos en la movilidad vehicular, que es muy incomodo para los transeúntes del sector.

7. Se nota un predominio del uso comercial de alto impacto, elementos institucionales, los cual genera grandes cantidades de flujos peatonales, que requieren de más alternativas circulación.

6.5.2.2 Socio-económicas

1. Por falta de oportunidades de empleo, los vendedores ambulantes han decidido optar por el comercio informal como la actividad para generar ingresos.

2. No hay una organización comunitaria a nivel de sector que organice, administre reglamente el uso de suelo en la zona.

3. No hay pertenencia de los habitantes de la ciudad con respecto al centro histórico.

4. Falta de intervención urbanística por parte de la administración local en cuanto al reconocimiento de los valores arquitectónicos en el sector.

5. Falta de creación de un organismo administrativo por parte de la nación, para recuperar los inmuebles patrimoniales que se encuentre en mal estado, para articularlos a la ciudad y sean elementos útiles para esta.

6. En el centro histórico representa el centro administrativo y comercial de la ciudad.

CC

6.6 Propuesta de Centro

6.6.1 Delimitación

La ciudad es una integración sistemática de componentes físicos, sociales, culturales, políticos, ambientales, sensoriales y experimentales relacionados íntima y constantemente al espacio (público y privado) enmarcadas en un componente histórico.

6.6.1.1 Centro de la ciudad

Es el área en donde confluyen la mayor cantidad de elementos estructurantes de la ciudad que dinamizan la mayoría de las diferentes actividades comerciales, sociales, culturales, administrativas, etc... que por su carácter de servicio generan importantes flujos de la población de forma constante. Además se caracteriza por poseer elementos de valor patrimonial de gran importancia que constituyen una herencia histórica de la sociedad. En donde se destacan los elementos viales, arquitectónicos, espacios públicos, sistemas ambientales entre otros. El sistema ambiental es de gran importancia ya que ayuda a mitigar los problemas de contaminación (visual, auditiva, ambiental, etc.) que genera el centro como tal.

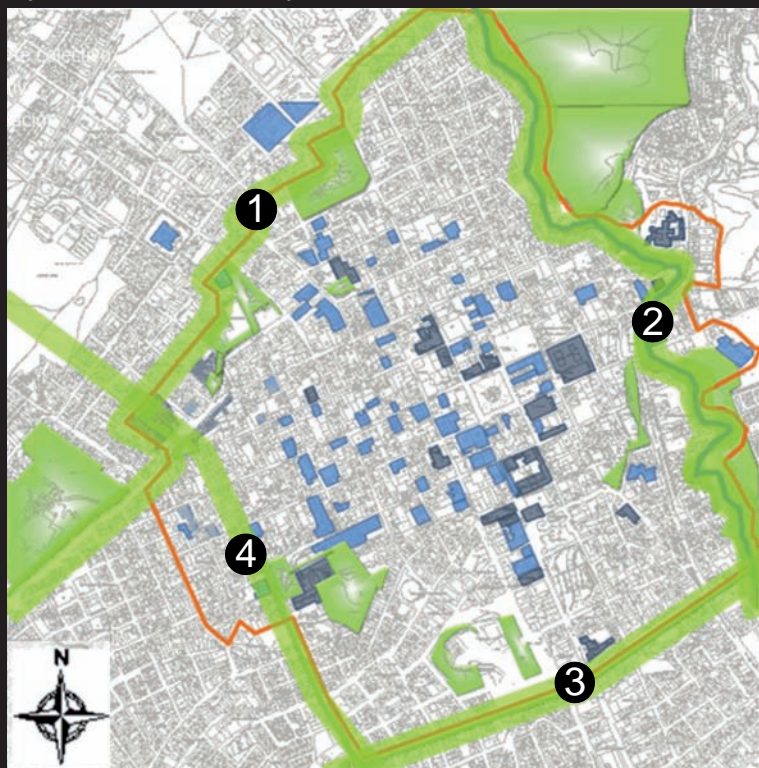


Figura 112//Propuesta delimitación de centro e identificación de bordes//

Convenciones

- ① Borde Av. Mijitayo
Limite natural e histórico
 - ② Borde Río Pasto
Limite natural e histórico
 - ③ Borde Av. Las Américas
Limite por conexión urbana
 - ④ Borde Av. Boyacá y calle 12
Limite por conexión urbana
- Bordes ambientales
 - Nivel de conservación I
 - Nivel de conservación II

6.6.2 Propuesta Sistémica

6.6.2.1 Sistema ambiental



Figura 113//Propuesta ambiental de centro//

Convenciones

- Zona peatonal
- Transporte Alternativo
- Anillo de transporte especial y abastecimiento
- Anillo de transporte público colectivo
- Anillo de segundo orden
- Propuesta áreas verdes urbanas
- Vías carácter peatonal-ambiental.
- Parques lineales
- Propuesta de recuperación de fuentes hídricas

6.6.2.1.1 Estrategias

1. Generación de dos corredores ambientales de conexión oriente y occidente; Av. Las Américas y Av. Mijitayo y de Sur a Norte; río Pasto y Av Boyacá - calle 12.
2. Reforestación de bosques.
- 3 Recuperación del sistema ambiental río pasto y quebrada mijitayo.
4. Propuesta de vías con carácter ambiental que articulen elementos ambientales y de conservación.
6. Generación de más vías peatonales dentro del centro.
7. Conexión ambiental del bosque de Santiago, Z.V. I.U Cesmag, Plaza de Carnaval, Z.V. sector de la Panadería y con remate en el río Pasto.

6.6.2.2 Sistema de espacio público



Figura 114//Propuesta de espacio público de centro//

Convenciones

- Espacio público
- Calles - escenario

6.6.2.2.1 Propuesta de espacio público efectivo Vs espacio edificado - Plano Nolli



Figura 115//Plano Nolli propuesto//

Convenciones

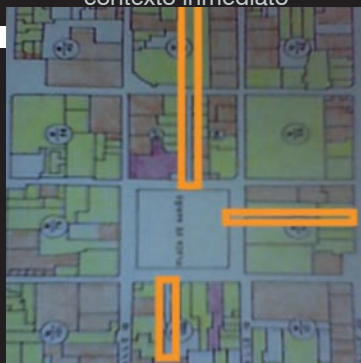
- Área construida

6.6.2.2.2 Estrategias

1. Peatonalización y recuperación de la memoria de la calle como escenario de integración ciudadana.
2. Alameda Río Pasto –Ampliación espacio público efectivo.
3. Articulación de todos los espacios públicos de centro y urbanos.
4. Generación de nuevas áreas duras.
5. Regulación en el uso del suelo de espacio público.
6. Propuesta de pasajes comerciales como la prolongación del espacio público efectivo.

-El pasaje; se presta como una vía peatonal que ayuda a disminuir el tráfico y conflictos por el alto tránsito de las otras vías, espacios de permanencia y transición al igual que proporciona iluminación y una percepción del espacio.

Plano de la plaza de nariño y su contexto inmediato



Fotografía fachada Bancolombia tomada desde la plaza de Nariño



Figuras 116-117//Localización de los primeros pasajes del centro//

-Pasajes comerciales; al igual que los pasajes peatonales, también cumplen la función de mejorar la circulación del peatón, los pasajes comerciales NO le restan importancia ni se presentan como una competencia frente a las actividades comerciales que se dan sobre la calle, porque su caracterización es diferente dándole otra identidad.

Fotografía fachada pasaje corazón de Jesús tomada desde la plaza de Nariño



Fotografía fachada C.C. Sebastian de Belalcázar tomada desde la Cra 26



Figuras 118-119//Fotografías pasajes comerciales del centro//

7. Propuesta de utilización de los centros de manzana como parte de la ampliación de espacio público (espacios abiertos al interior) y articulación con los pasajes comerciales.



Figura 120//Esquema de utilización de centros de manzana como espacio público en el centro//

La presencia de algunos pasajes a través de las manzanas brinda la posibilidad de conectarse de forma peatonal, logrando así que la dinámica de la ciudad tenga mayor relación con el peatón y no con el vehículo.

6.6.2.3 Sistema de equipamientos

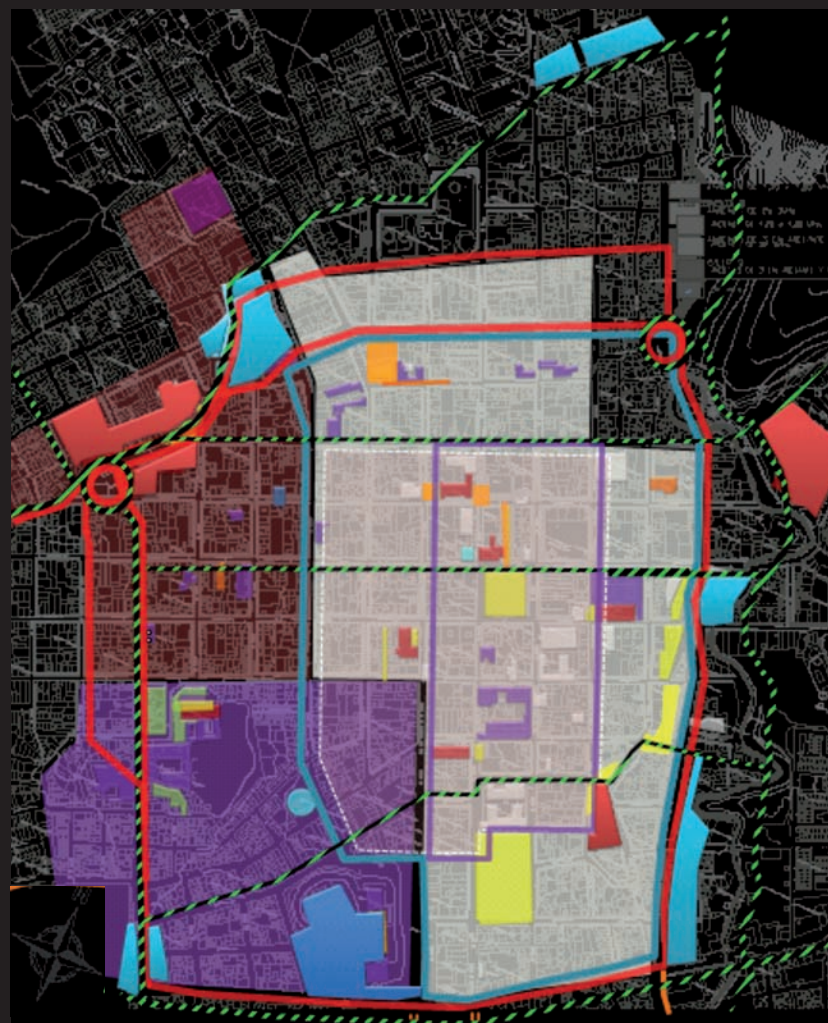


Figura 121//Propuesta de equipamientos de centro//

Convenciones

- Propuesta de equipamientos comerciales, institucionales y culturales
- Propuesta de equipamiento cultural y comercial
- Propuesta de equipamiento educativo y cultural

6.6.2.3.1 Estrategias

1. Generación de tres centros de equipamientos (Santiago, plaza de Nariño y bombona).
2. Consolidación de la zonas de equipamiento con el fin de lograr una caracterización definida del sector.
3. Generación de equipamientos en los bordes del centro.

6.6.2.4 Sistema de Usos de suelo

6.6.2.4.1 Usos de suelo primer piso

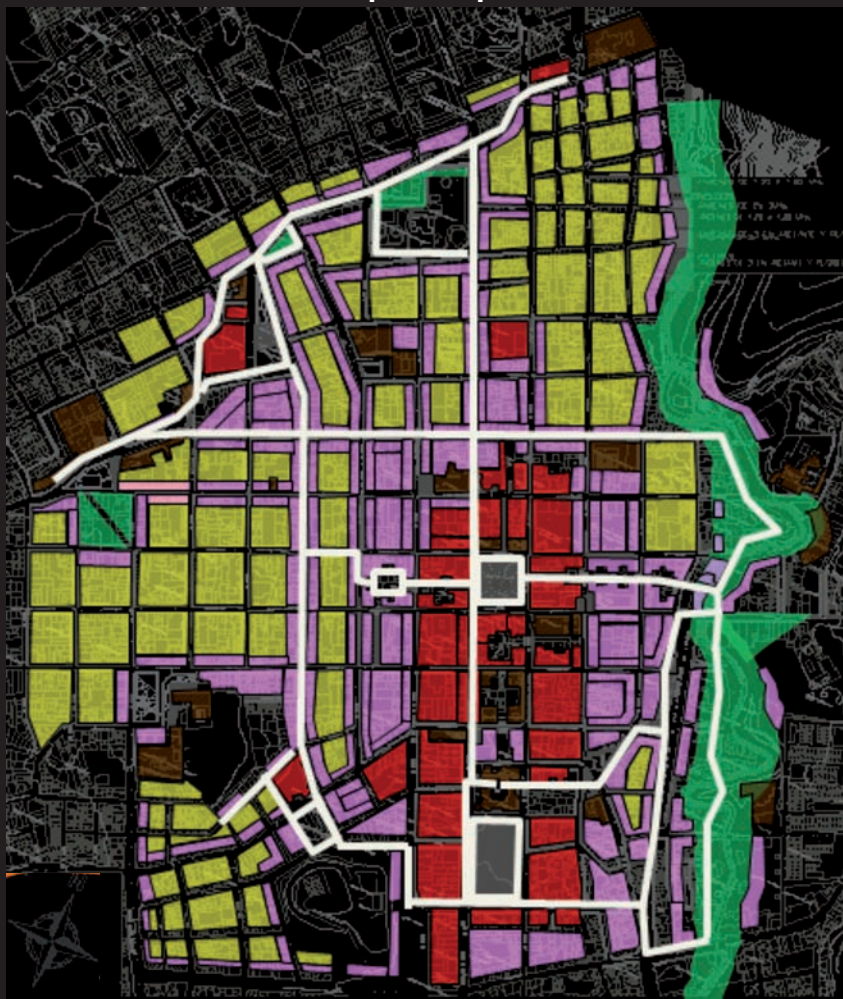


Figura 122//Propuesta de usos de suelo en primer piso del centro//

Convenciones

- Residencial
- Comercial bajo impacto
- Comercial alto impacto
- Institucional
- Hotelery
- Uso recreativo
- Comercio alternativo

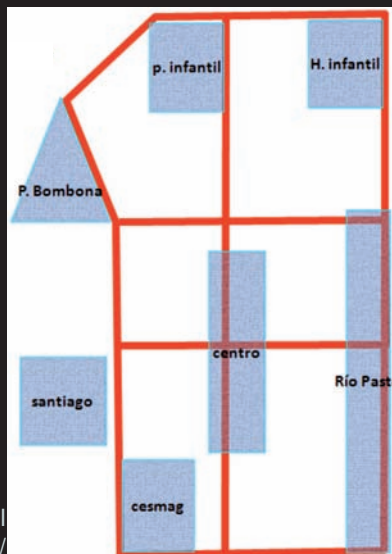


Figura 123//Estructura propuesta del comercio alternativo//

6.6.2.4.2 Usos de suelo segundo piso

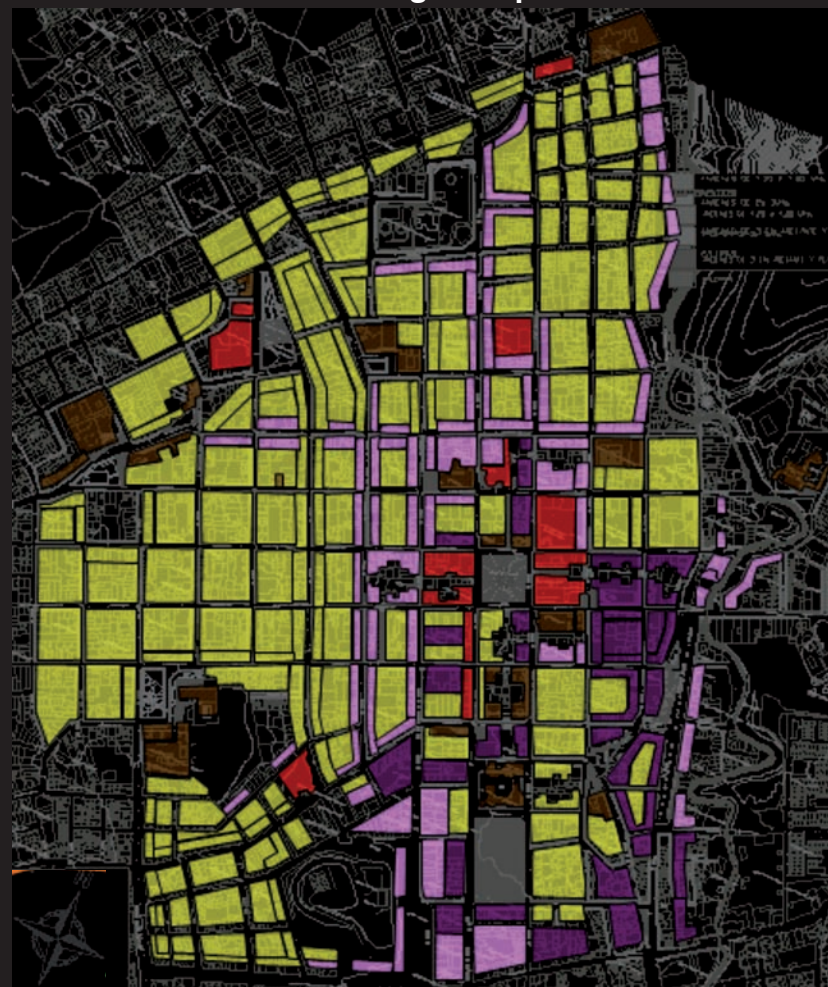


Figura 124//Propuesta de usos de suelo en segundo piso del centro//

Convenciones

- Residencial
- Comercial bajo impacto
- Comercial alto impacto
- Institucional
- Hotelery

6.6.2.4.3 Estrategias

1. Planteamiento de corredores de comercio alternativo y su consolidación.
2. Consolidar el uso de cultural en primer y segundo piso.
3. Consolidación de uso comercial en mediano y bajo impacto.
4. Aumento y consolidación del uso residencial.
5. Generación de nuevas zonas de usos publico.
6. Propuesta del uso de hotelery o residencial transitorio con el fin de crear infraestructura en respuesta al crecimiento turístico que la ciudad espera como una ciudad cultural y realizadora de eventos a nivel nacional.

6.6.2.5 Sistema de movilidad y transporte

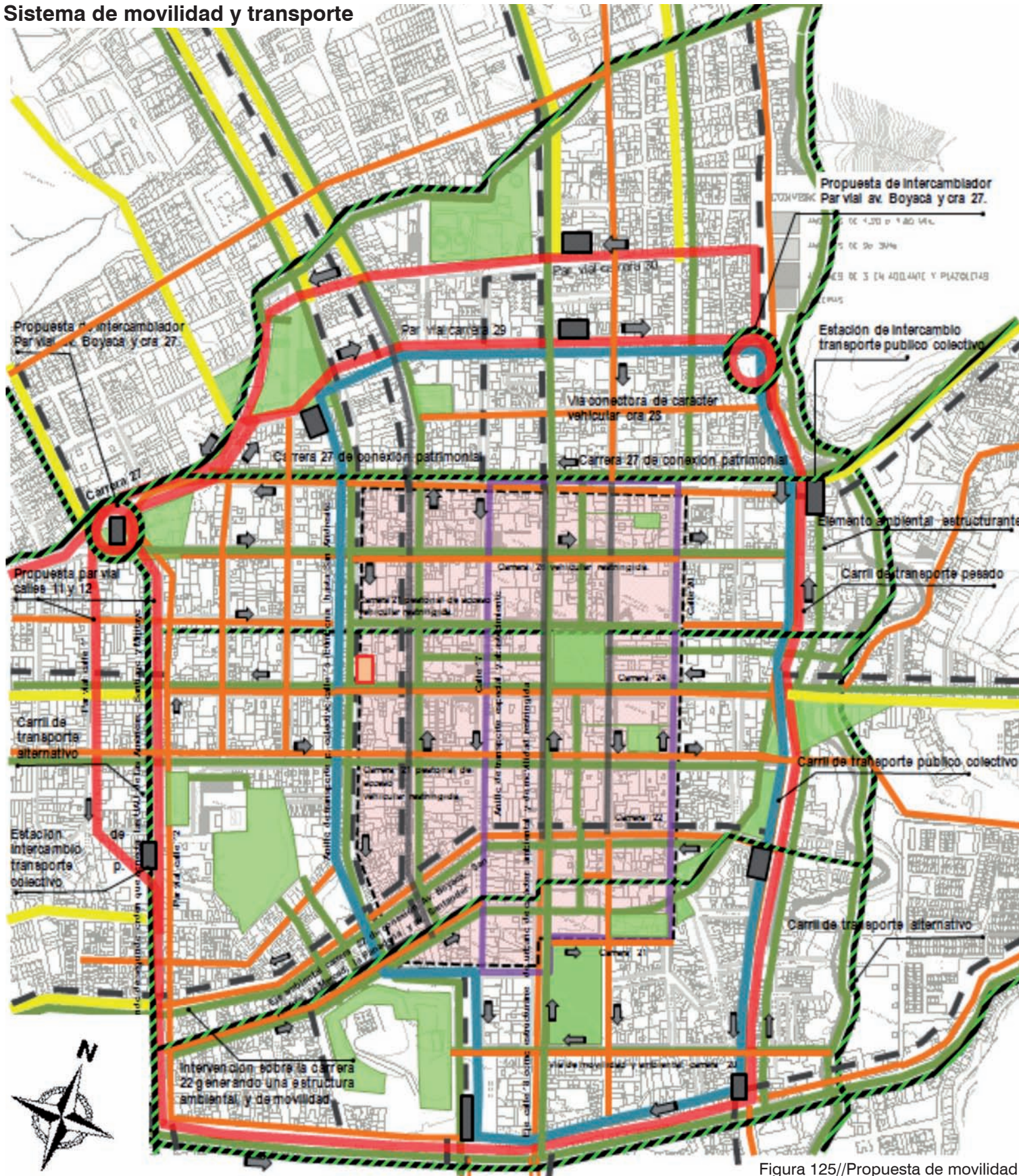


Figura 125//Propuesta de movilidad del centro//

Convenciones

- Vías de carácter peatonal-ambiental. Apertura de pasajes
- Zona peatonal
- Transporte alternativo - ciclo vías, ciclo rutas, etc.
- Anillo de transporte especial y de abastecimiento
- Anillo de segundo orden
- Vías estratégicas de transporte
- Paraderos de bus - Anillo de segundo orden
- Anillo de transporte público colectivo
- Vías restringidas de carácter peatonal con apertura en horario nocturno
- Ejes radiales - Vía arteria menor
- Vías de carácter vehicular con uso restringido en el centro peatonal
- Intercambiadores - Anillo de transporte público colectivo

6.6.2.5.1 Parqueaderos

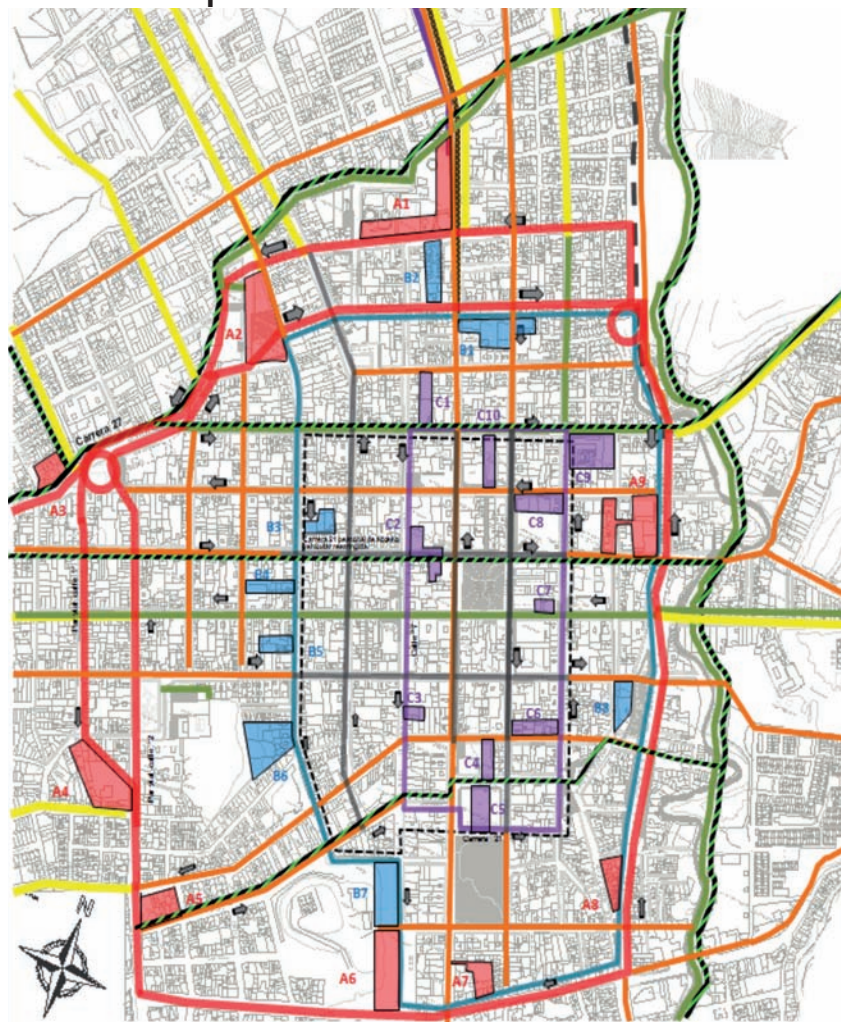


Figura 126//Propuesta de parqueaderos del centro//

Convenciones

- Anillo de parqueaderos A (anillo de segundo orden)**
- A1** Parqueadero parque infantil **A2** Parqueadero Bombona

- A3** Parqueadero San Felipe **A7** Parqueadero Av. Las Américas
- A4** Parqueadero de Santiago **A8** Parqueadero sector de la Panadería
- A5** Parqueadero Av. Boyacá **A9** Parqueadero Sector los dos puentes
- A6** Parqueadero Cesmag

Anillo de parqueaderos B (anillo de transporte público colectivo)

- B1** Parqueadero carrera 29 **B6** Parqueadero Santiago y San Andresito
- B2** Parqueadero parque Infantil
- B3** Parqueadero A calle 15 **B7** Parqueadero Cesmag
- B4** Parqueadero B calle 15 **B8** Parqueadero sector de la Panadería
- B5** Parqueadero C calle 15

Anillo de parqueaderos C (anillo transporte especial y de abastecimiento)

- C1** Parqueadero carrera 27 **C7** Parqueadero edificio Pasto Plaza
- C2** Parqueadero A calle 17 **C8** Parqueadero C.C. Sebastián de Belalcázar
- C3** Parqueadero B calle 17
- C4** Parqueadero C.C. 12 de Octubre **C9** Parqueadero sector de la Policía
- C5** Parqueadero complejo bancario **C10** Parqueadero C.C. Galerías
- C6** Parqueadero sector Udenar centro

6.6.2.5.2 Estrategias

1. Recuperación de la calle - Escenario; se recuperará la memoria de la calle como un elemento integrador y de apropiación donde la sociedad, cultura y la vida presencian un espacio colectivo y de integración.
2. Transporte alternativo; la formulación de otras formas de transporte además del vehículo motorizado estimula el fortalecimiento del vínculo social-recreativo al espacio. Propuesta de ciclo vías, ciclo rutas, etc. como otras formas de transporte recorriendo el espacio, vivirlo y sentirlo, una relación directa.
 1. Generación de tres anillos de movilidad centro y abastecimiento al comercio y zona bancaria.
 2. Conexión entre los parques de Cesmag y Santiago mediante el tratamiento urbanístico de vías, quebradas, etc.
 3. Apertura de centros de centros de manzana, conexión con pasajes y corredores viales.
 4. Propuesta de corredores de transporte vehicular y alternativo.
 5. Propuesta de ciclo vías, ciclo rutas con conexión nortesur y oriente occidente.
 6. Generación de vías de carácter peatonal-ambiental.
 7. Generación de un sistema de pasajes peatonales públicos articulado al sistema ambiental, espacios públicos y corredores viales como nuevos espacios de circulación y de integración.

8. Zona peatonal; con el fin de recuperar la apropiación del espacio urbano y solucionar problemas de circulación vehicular y peatonal debido al alto tráfico generado actualmente en el centro.

6.6.2.5.3 Características

1. Anillo arterial de segundo orden.

-Es el anillo en donde se articula el centro con la periferia de la ciudad, además sirve elemento de transición hacia la área administrativa del centro.

-Se desarrolla como un anillo de transporte pesado y de transporte público colectivo, además como eje de conexión ambiental, de espacio público, de movilidad (peatonal, alternativa y vehicular).

-Contiene el anillo de parqueadero perimetral centro.

-Contiene estaciones de intercambio o paraderos públicos.

2. Anillo de transporte público colectivo.

-Contiene el último anillo de transporte p. colectivo, servicios de taxis, zonas Azules y Amarillas, además que delimita el área peatonal centro.

-Contiene el anillo de parqueaderos centro.

-Sirve de alimentador al anillo arterial de segundo orden.

-Contiene estaciones de intercambio o paraderos públicos.

3. Anillo de transporte especial y de abastecimiento.

-Contiene el anillo de transporte especial el cual consta de vehículos particulares, servicios de transporte gubernamental (alcaldía, Gobernación, y bancos).

-Contiene transporte de carga para abastecer el sector comercial, y vendedores en general (centros comerciales y locales comerciales).

-Contiene zonas de estacionamiento privado y zonas de estacionamiento público.

6.6.2.5.3.1 Ejes viales y corredores propuestos

6.6.2.5.3.1.1 Corredores

1. Corredor artesanal calle 15.

-Eje de movilidad con carácter ambiental y comercial de bajo impacto. En el centro articula el Parque comercial Bombona con el sector de San Andresito y el sector educativo Cesmag.

-Alta presencia del uso residencial.

-Adecuar el perfil vial de acuerdo a las especificaciones del anillo de Transporte público Colectivo. Estacionamiento

para vehículos. Se proyecta una estación de intercambio.

-Fitotectura propuesta, ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico, mobiliario urbano e iluminación.

2. Corredor Calle 16.

-Eje peatonal con movilidad vehicular restringida y de carácter residencial, ambiental y comercial de bajo impacto.

-Fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico.

3. Corredor comercial-cultural Calle 18.

-Eje de Conexión norte-sur-oriente de la ciudad que en el centro tiene como inicio la Carrera 19 y como fin el parque recreativo infantil (carrera 30) alta presencia de comercio alternativo integrado al comercio de mediano impacto (tendencia de la calle) con movilidad peatonal, alternativa y Vehicular (en casos especiales) y de carácter ambiental.

-Alta presencia del uso residencial.

-Estacionamiento para vehículos no motorizados.

-Implementar una propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico, mobiliario urbano e iluminación.

4. Corredor Calle 19.

-Eje de vocación institucional y administrativa con comercio alternativo integrado al comercio de mediano impacto. En el centro tiene como inicio la Carrera 19 y como fin la carrera 30. Movilidad peatonal y vehicular restringida (en casos especiales).

-Alta presencia del uso residencial.

-Implementar una propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico.

6.6.2.5.3.1.2 Ejes viales

1. Eje carrera 22.

-Eje de Conexión oriente-occidente que en el centro tiene como inicio la Av. Santander y como fin la avenida Boyacá. Presencia de comercio alternativo integrado al comercio de bajo impacto con movilidad vehicular restringida y prioridad en lo peatonal.

-Alta presencia del uso residencial.

-Estacionamiento para vehículos no motorizados.

-Propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico.

2. Eje del Colorado (carrera 23).

-Eje de Conexión oriente-occidente que en el centro

tiene como inicio la Av. Santander y como fin la avenida Boyacá.

- Presencia de comercio alternativo integrado al comercio de bajo impacto propuesto con movilidad vehicular restringida (horario nocturno) con prioridad en lo peatonal.

- Alta presencia del uso residencial.

- Fitotectura propuesta, ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico.

3. Eje cultural carrera 24.

- Eje de Conexión oriente-occidente con vocación cultural y religiosa que en el centro tiene como inicio la Av. Santander y como fin la avenida Boyacá. Presencia de comercio alternativo integrado al comercio de bajo impacto propuesto.

- Movilidad vehicular restringida entre las calles 15 y 20.

- Alta presencia del uso residencial.

- Implementar una propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico.

4. Eje carrera 25.

- Eje de Conexión oriente-occidente que en el centro tiene como inicio la Av. Santander y como fin la avenida Boyacá. Presencia de comercio alternativo integrado al comercio de bajo impacto propuesto con movilidad alternativa y sin vehicular.

- Alta presencia del uso residencial.

- Implementar fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico, mobiliario urbano e iluminación.

5. Eje cultural carrera 26.

- Eje de Conexión oriente-occidente con vocación cultural que en el centro articula el conjunto cultural San Felipe, el teatro Imperial, la catedral de Pasto, la casa de la cultura y con remate en el conjunto cultural la Milagrosa.

- Presencia de comercio alternativo integrado al comercio de bajo impacto propuesto con movilidad vehicular restringida con prioridad en lo peatonal.

- Alta presencia del uso residencial.

- Fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico.

6. Eje carrera 27.

- Eje de movilidad vehicular restringida, alternativa y con prioridad en lo peatonal.

- Baja presencia de comercio alternativo.

- Alta presencia del uso residencial.

- Estacionamiento para vehículos motorizados y no motorizados.

- Propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico, mobiliario urbano e iluminación.

6.6.2.5.3.2 Paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto.

- Conexión de los principales elementos y piezas de carácter patrimonial formulando un sistema de sendas y recorridos peatonales que permitan la visualización y conocimiento de las diferentes características morfológicas y de la arquitectura del lugar, además del conocimiento social, económico y cultural que precede e involucra la memoria colectiva del habitante.

- Rehabilitación patrimonial en cuanto a las condiciones físico espaciales y medio ambientales de las plazas y su contexto lo cual conforma un conjunto patrimonial de la ciudad.

- Tratamiento paisajístico caracterizado de acuerdo al tema histórico y patrimonial.

6.6.3 Desarrollo conceptual del proyecto

El **comercio informal** pasa de ser una afectación dentro del espacio urbano y se convierte en una solución y necesidad que atiende a la dinámica de la ciudad. Ésta solución es denominada **comercio alternativo**.

La formulación del concepto inició a partir de dos preguntas importantes que resuelven cual es la función que cumple el comercio alternativo dentro del espacio urbano.

6.6.3.1 ¿Qué función cumple el comercio alternativo frente los sistemas estructurantes urbanos?

- Integrar los sistemas a través de la ubicación planificada del comercio alternativo y éste como foco de diseño urbano, lo cual implica un diseño de espacio público, de movilidad, de compatibilidad de usos, propuesta ambiental y de conservación (sostenibilidad y sustentabilidad).

El comercio informal pasa de ser un problema en el dentro del espacio, para convertirse en una necesidad que atiende a la dinámica de la ciudad.

El comercio alternativo responde a la necesidad de obtener un servicio rápido y efectivo para el peatón.

6.6.3.2 ¿Cómo se superpone el comercio informal en las otras mallas de sistemas?

- El comercio alternativo se superpone mediante el entretejido de las estructuras urbanas que actualmente se encuentran fragmentadas, además este forma pequeños centros vinculados a unas franjas articuladoras que entretejen los diferentes sistemas.

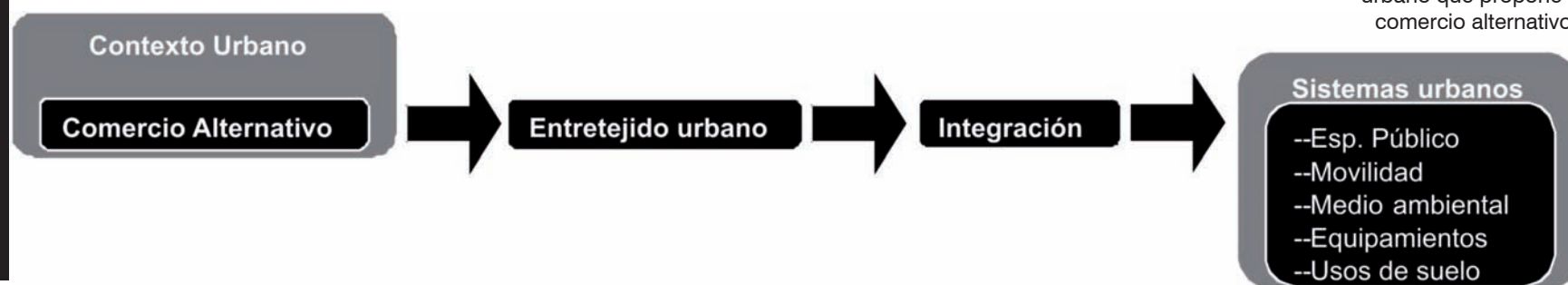


Figura 128//Fotografía maqueta conceptual//

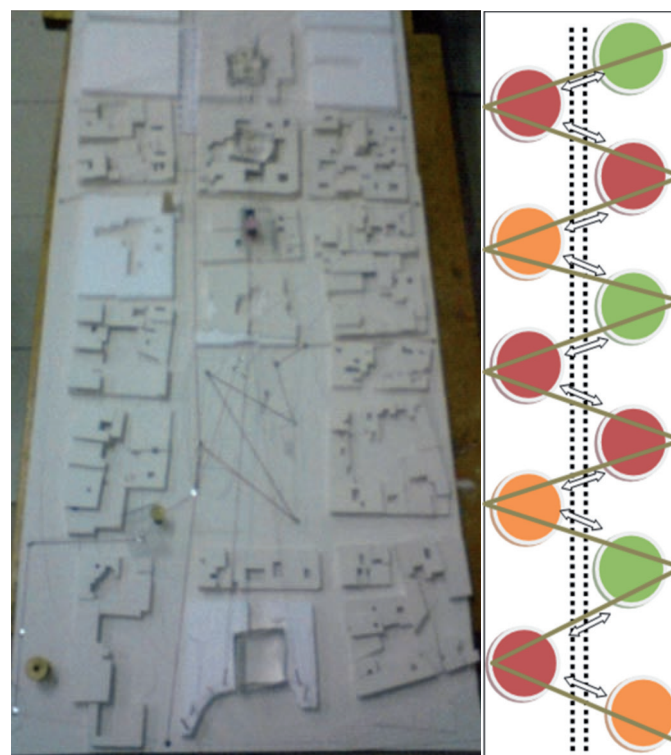


Figura 129//Fotografía maqueta conceptual//

Figura 130//Esquema conceptual del entretejido urbano que propone el comercio alternativo//

6.6.4 Proyectos alternativos

Unidades de planificación zonal UPZ

Estas son áreas urbanas más pequeñas que las ciudades y más grandes que el barrio. Su función es la de servir como unidades territoriales o sectores para planificar el desarrollo urbano en el nivel zonal. La planificación a esta escala, además de ser la base para la definición de la norma específica, que se concreta en las fichas normativas y decretos de cada UPZ, permite hacer una mejor inversión de los recursos en obras realmente requeridas por la comunidad con el fin de generar el bien colectivo.

Vistas así, las unidades de planeamiento zonal son también el espacio propicio para la participación, la convivencia, el trabajo colectivo y el encuentro ciudadano.

Fuente...<http://www.kennedy.gov.co/content/view/218/>

6.6.4.1 Identificación de proyectos alternativos.

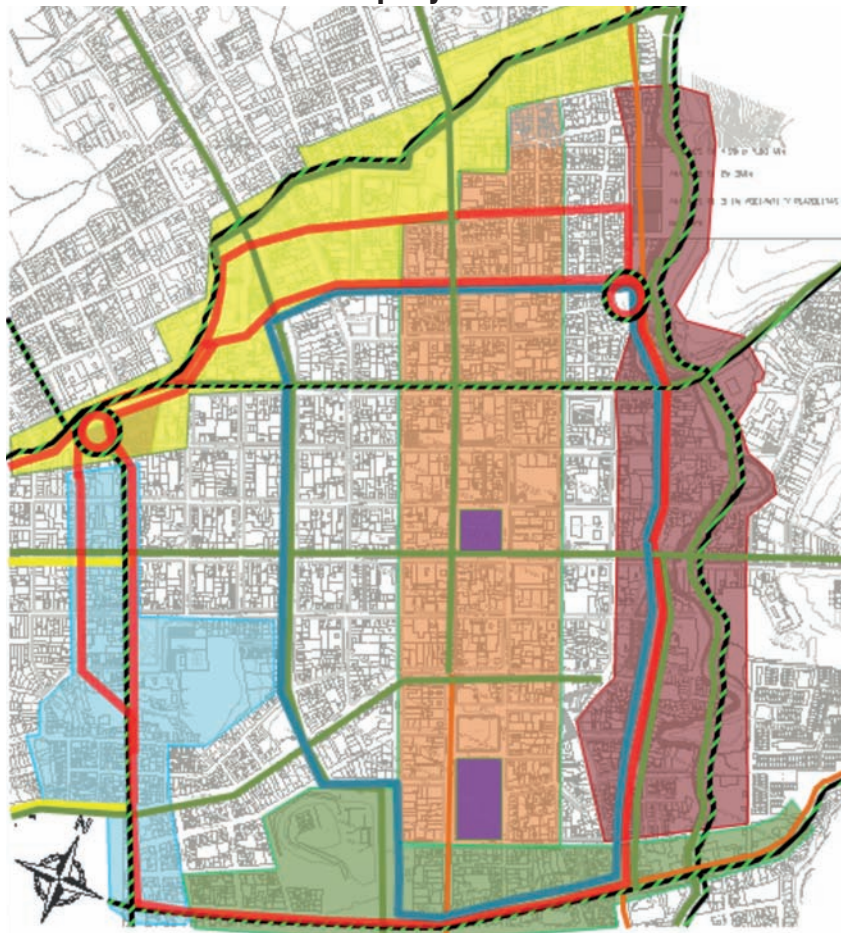


Figura 131//Identificación de proyectos//

Convenciones

Proyectos de Borde

- Av. Mijitayo
- Eje ambiental Río Pasto
- Av. Las Américas
- Av. Boyacá y calle 12

Proyecto de centro

- Centro comercial y administrativo

6.6.4.1.1 Proyecto de borde Avenida Mijitayo

Consolidación de un eje ambiental-comercial de mediano-bajo impacto mediante la recuperación de la quebrada Mijitayo en articulación con los equipamientos urbanos existentes y propuestos.

6.6.4.1.1.1 Micro proyectos

A1. Conjunto cultural y religioso San Felipe.

- Consolidación del sector San Felipe como un sector cultural, e implementar un comercio de bajo impacto integrado al sistema de comercio alternativo.

- Adecuación del perfil vial de acuerdo a las especificaciones del anillo de movilidad de segundo orden así como la movilidad alternativa y una estación de intercambio. El perfil vial da prioridad a la movilidad peatonal. Se planifica la ubicación de zonas de estacionamiento vehicular.

- Revitalización del sector a través del uso residencial y en respuesta la generación de espacio público por medio de la ampliación de andenes y espacio público.

- Propuesta ambiental de la quebrada mijitayo con un adecuado tratamiento paisajístico con mobiliario urbano específico e iluminación diferenciada.

- Tratamiento de drenajes a lado y lado de la quebrada mijitayo.

- Se integra al paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto.

A2. Parque comercial Bomboná.

- Consolidación de Bomboná como un sector comercial de mediano-alto impacto integrado al sistema de comercio alternativo y la presencia moderada del uso residencial.

- Creación de un gran espacio urbano comprendido entre las calles 13, 14 y 15 y carreras 28, 29 y 30A con el fin de generar un parque espacio público de carácter ambiental.

- Adecuación del perfil vial de acuerdo al anillo de movilidad de segundo orden así como la movilidad alternativa y una estación de intercambio. El perfil vial da prioridad a la movilidad peatonal. Propuesta de estacionamiento vehicular.



Figura 132//Proyecto de borde Av. Mijitayo//

Convenciones

 Uso comercial	 Recreativo
 Uso Institucional	 Comercio Alternativo
 Cultural	 Transporte Alternativo



Figura 133//Esquema de entretejido urbano - Av. Mijitayo//

-Adecuado tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación de la quebrada mijitayo.

-Tratamiento de drenajes a lado y lado de la quebrada Mijitayo.

A3. Parque recreativo Infantil.

-Sector recreativo y comercial de mediano impacto integrado al sistema de comercio alternativo y mediana presencia del uso residencial.

-Uso comercial de mediano impacto sobre la calle 18 (entre Cra 30 y Av. Mijitayo)

-Intervención en el perfil de la carrera 30 para el anillo de segundo orden, se involucra movilidad alternativa y una estación de intercambio. El perfil vial da prioridad a la movilidad peatonal. Propuesta de estacionamiento vehicular.

-Tratamiento paisajístico.

-Tratamiento de drenajes a lado y lado de la quebrada mijitayo.

-Adecuación y mejoramiento de las instalaciones deportivas del parque.

A4. Sector cultural San Andrés.

-Consolidación del sector de San Andrés como un sector cultural, e implementar un comercio de bajo impacto integrado al sistema de comercio alternativo.

-Adecuación del perfil vial con prioridad a la movilidad peatonal y con transporte vehicular restringido. Se planifica la ubicación de zonas de estacionamiento vehicular.

-Revitalización del sector a través del uso residencial y en respuesta la generación de espacio público.

-Mejoramiento de las condiciones físico espaciales y medio ambientales del parque y su contexto.

-Se integra al paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto.

A5. Sector de los Angeles.

-Consolidación del sector como comercial y de servicios de mediano impacto con presencia alta del uso residencial y en respuesta la ampliación de espacio público efectivo articulado al comercio alternativo.

-Propuesta ambiental del río Pasto con un adecuado tratamiento paisajístico.

-Tratamiento de drenajes a lado y lado de la quebrada Mijitayo.

-Implementar un sistema de movilidad Alternativa y peatonal. Se planifica estacionamiento para vehículos motorizados y no motorizados.

-Adecuado Tratamiento ambiental (Paisajismo).

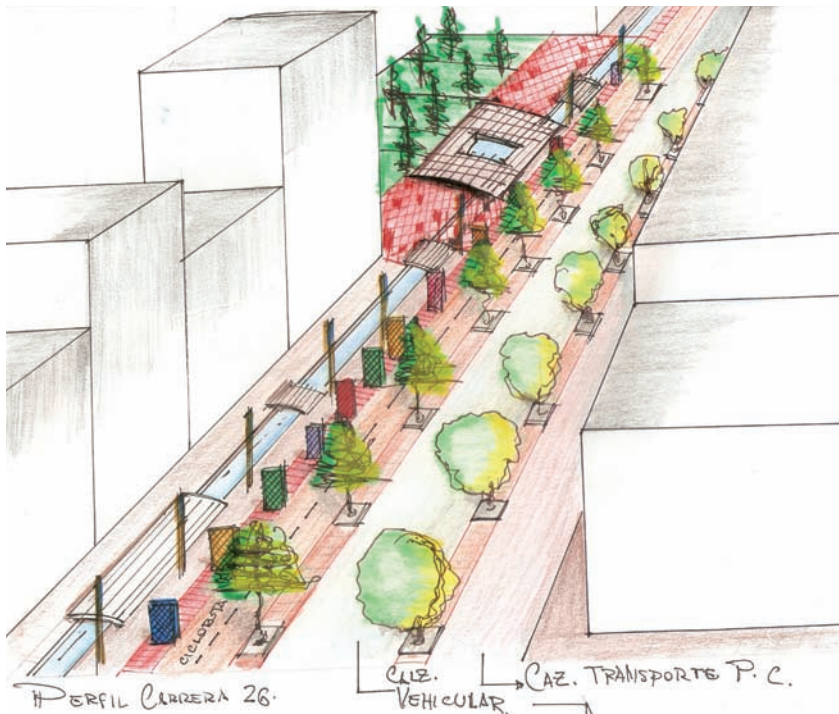


Figura 134//Imágen propuesta de la Av. Mijitayo//

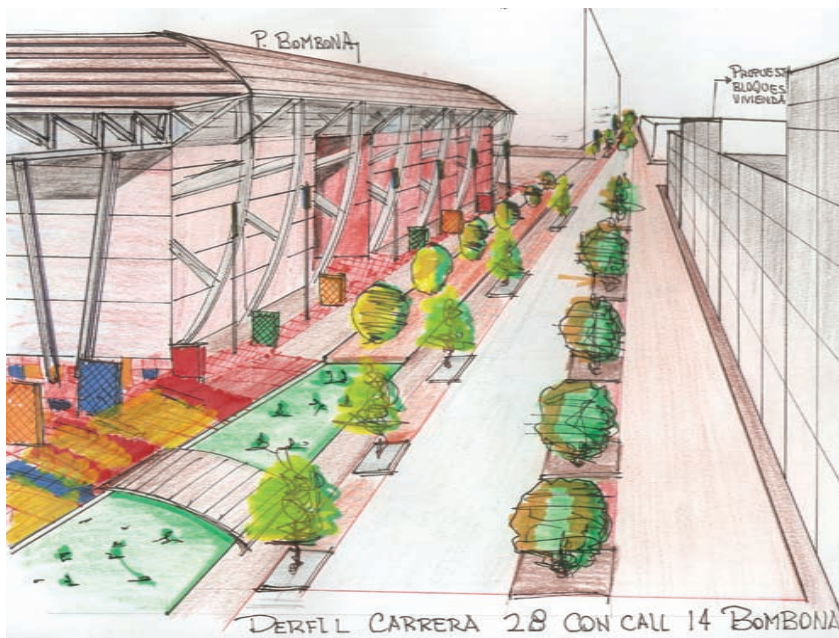


Figura 135//Imágen propuesta de la Av. Mijitayo//

6.6.4.1.2 Proyecto de borde Eje ambiental río Pasto

Eje ambiental Río Pasto, propuesta de revitalización mediante la generación de espacio público y comercio medio-bajo impacto articulado al sistemas de movilidad.

6.6.4.1.2.1 Micro proyectos

B1. Conjunto cultural La Milagrosa.

-Consolidación del sector de la milagrosa como un sector cultural.

-Propuesta de uso residencial alto y comercial de bajo impacto.

-Mejoramiento y ampliación de espacio público efectivo.

-Integración del comercio alternativo con el espacio público articulado al sistema ambiental del río Pasto con tratamiento paisajístico.

-Efectuar un sistema de movilidad alternativa como ciclorutas y ciclovías con prioridad en lo peatonal.

-Tratamiento de drenajes a lado y lado del río Pasto.

-Se integra al paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto.

B2. Sector de los Dos Puentes.

-Revitalización del sector por medio de la integración del comercio alternativo al espacio público y a su vez articulado a un tratamiento ambiental y paisajístico sobre el río Pasto.

-Implementar un sistema de movilidad alternativa como ciclorutas y ciclovías y la adecuación del perfil vial de la calle 22 de acuerdo a las especificaciones del anillo de movilidad de segundo orden al igual que se proyecta una estación de intercambio.

-Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación.

-Tratamiento de drenajes a lado y lado del río Pasto.

B3. Conjunto La Panadería.

-Consolidar al sector como cultural y residencial con presencia de hotelería y comercio de bajo impacto.

-Conjunto articulador de la pieza centro con la pieza río Pasto.

-Proponer espacios de expresiones culturales y artísticas como cine y teatro al aire libre.

-Recuperación y mejoramiento del espacio público integrado a las dinámicas sociales, comerciales, culturales y religiosas del sector.

-Efectuar un sistema de movilidad alternativa como ciclorutas y ciclovías sobre la carrera 22 al igual que se proyecta

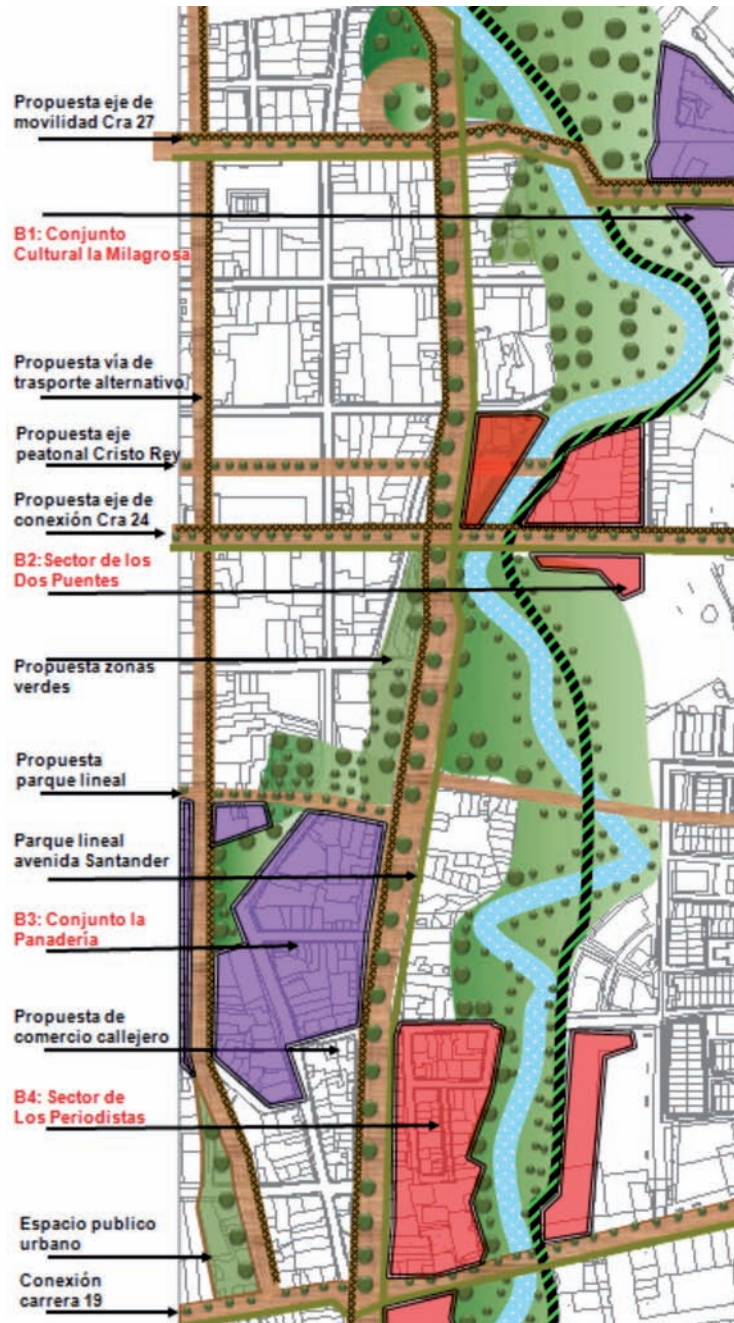


Figura 136//Proyecto de borde Eje ambiental río Pasto//

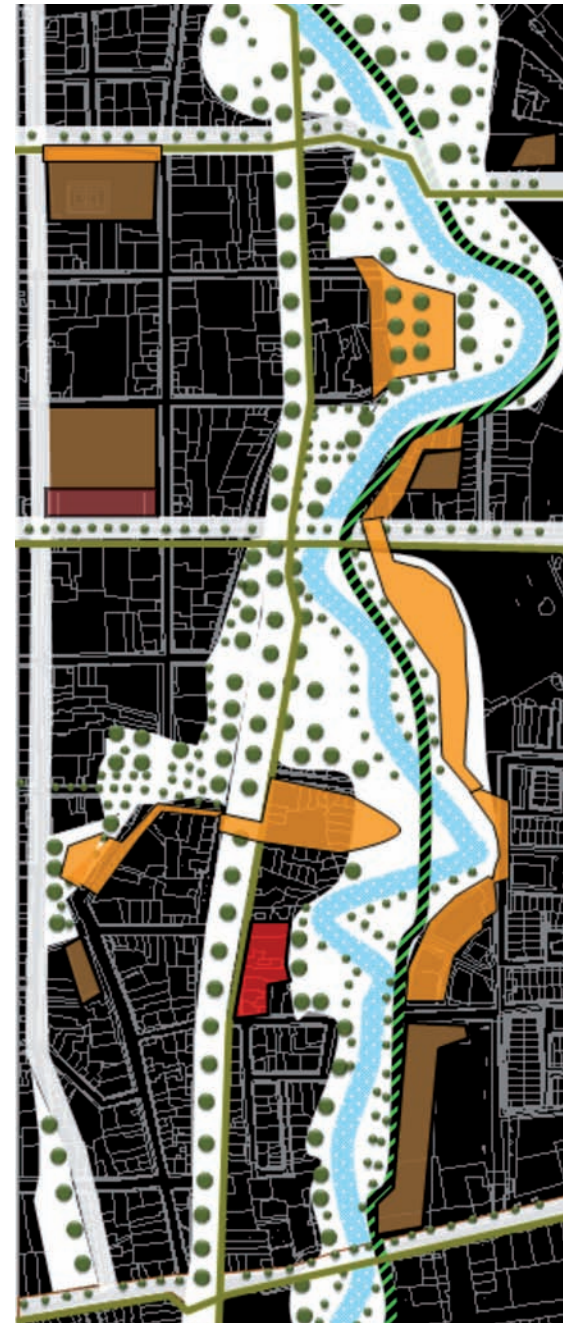


Figura 137//Proyecto de borde Eje ambiental río Pasto//



Figura 138//Esquema de entretreído urbano - Eje ambiental río Pasto//

Convenciones

- | | |
|-------------------|------------------------|
| Uso comercial | Recreativo |
| Uso Institucional | Comercio Alternativo |
| Cultural | Transporte Alternativo |

tan zonas de parqueos rápidos y estacionarios para vehículos motorizados y no motorizados.

-Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

-Conexión ambiental con el Conjunto Cultural Plaza de

carnaval a través de la carrera 21 y con remate en el sector de los dos puentes sobre el río Pasto.

-Se integra al paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto.

B4. Sector de los Periodistas.

-Consolidación del sector como comercial y de servicios de bajo impacto con presencia alta del uso residencial y en respuesta la ampliación de espacio público efectivo ar-

ticulado al comercio alternativo e intervención de predios.

- Propuesta ambiental del río Pasto con un adecuado tratamiento paisajístico.

- Tratamiento de drenajes a lado y lado del río Pasto.

- Adecuación del perfil vial de la Av. Santander de acuerdo a las especificaciones del anillo de movilidad así como la movilidad alternativa. El perfil vial da prioridad a la movilidad peatonal.

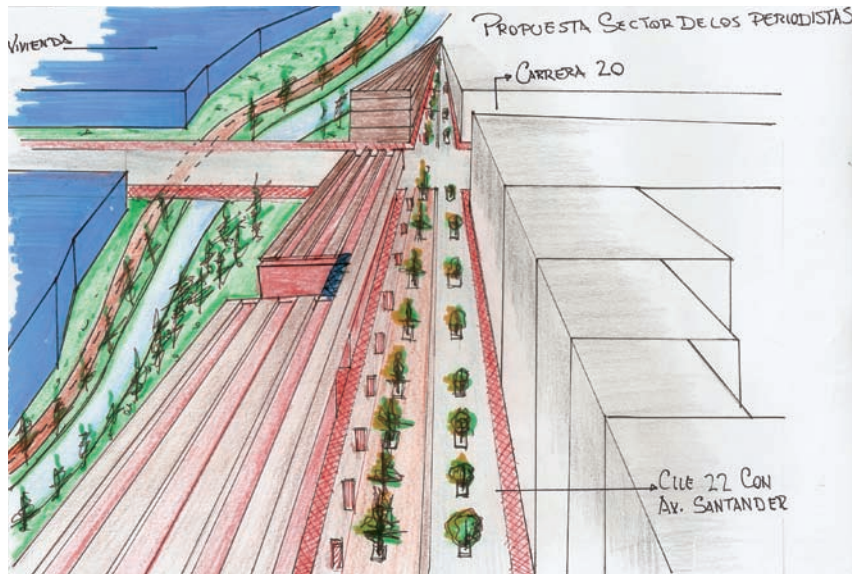


Figura 139//Imágen propuesta del Eje ambiental río Pasto//

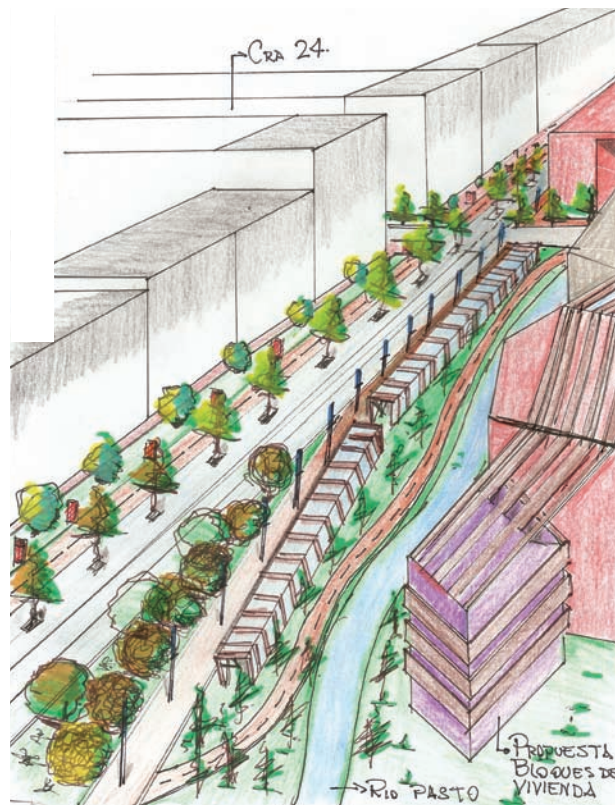


Figura 140//Imágen propuesta del Eje ambiental río Pasto//

6.6.4.1.3 Proyecto de borde Av. Las Américas

Se propone un eje de articulación oriente-occidente permitiendo la conexión de distintos elementos ambientales y su integración al espacio público y la movilidad generando un gran espacio urbano.

6.6.4.1.3.1 Micro proyectos

C1. Av. Las Américas

- Eje de movilidad y de conexión oriente-occidente con carácter ambiental y comercial de mediano impacto integrado a un sistema de comercio alternativo. En el centro tiene como inicio el sector comercial Las Américas y remate el sector de los periodistas.

- Efectuar un sistema de movilidad alternativa y adecuar el perfil vial de acuerdo a las especificaciones del anillo de movilidad de segundo orden. Estacionamiento de para vehículos motorizados y no motorizados. Se proyecta una estación de intercambio sobre la Av. Las Américas entre las calles 18 y 19.

- Implementar una propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico y mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

C2. Sector ambiental educativo Cesmag.

- Generación de espacio público a través de la ampliación de andenes y la apertura de espacios actualmente cerrados como el espacio ambiental de la institución universitaria Cesmag con el objetivo de parque ambiental educativo (sector cultural e institucional).

- Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano específico e iluminación.

- Conexión ambiental a través de la calle 13 A y calle 14 con el parque recreacional Santiago con la estrategia de intervención predial, al igual que se integra al Conjunto cultural plaza de Carnaval por medio de la carrera 20.

- Generar un espacio libre, abierto, lúdico y público aprovechando las visuales de 360° del cerro hacia el centro resaltando y valorando el patrimonio cultural de la ciudad.

- Articular la movilidad alternativa al sistema de movilidad urbano, por lo tanto habrá un planteamiento de estacionamiento de vehículos motorizados y no motorizados.

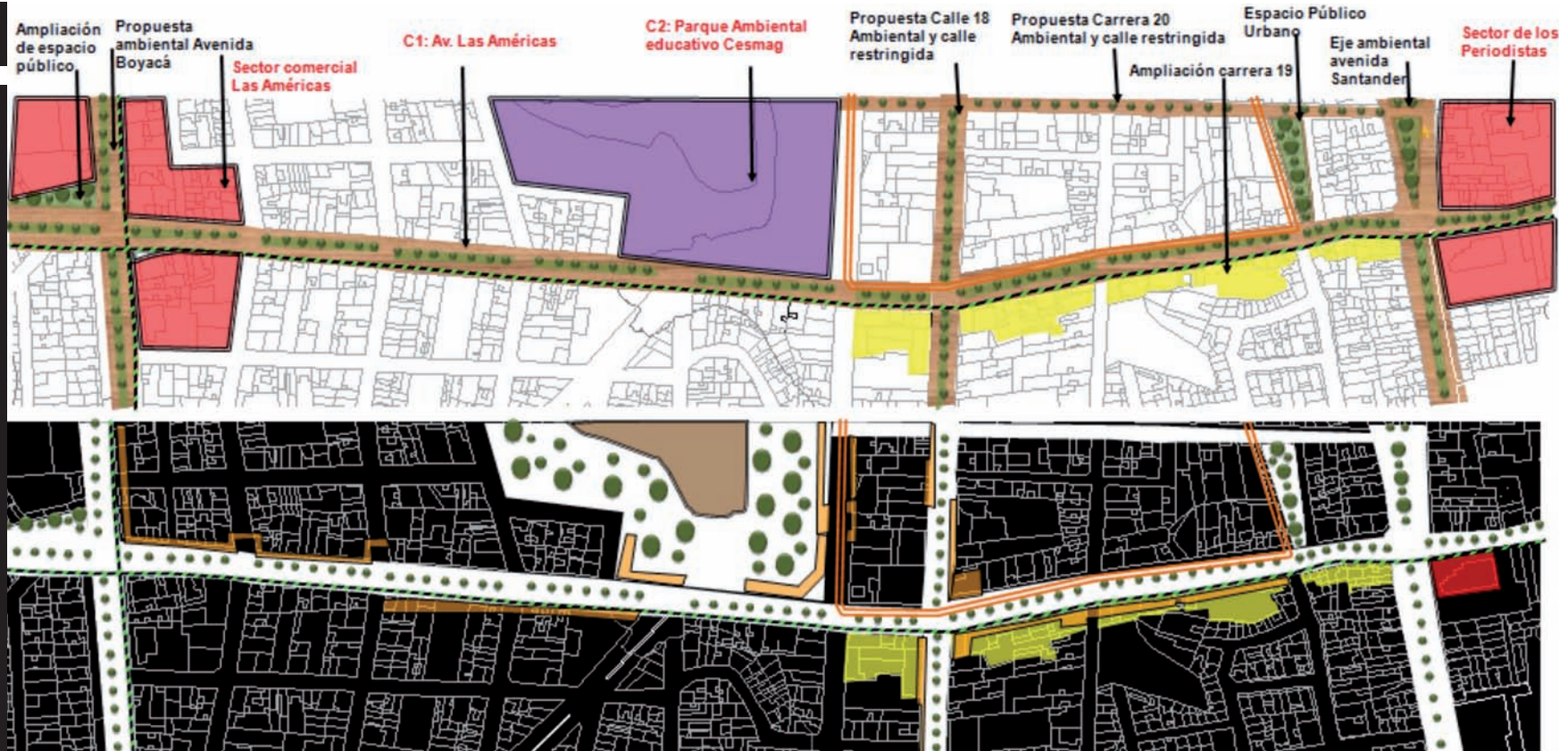


Figura 141//Proyecto de borde Av. Las Américas//

Convenciones

- Uso comercial
- Recreativo
- Uso Institucional
- Comercio Alternativo
- Cultural
- Transporte Alternativo

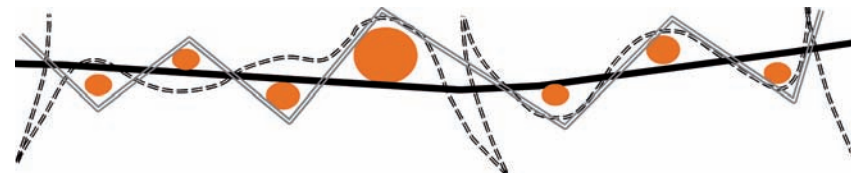


Figura 142//Esquema de entretejido urbano - Av. Las Américas//

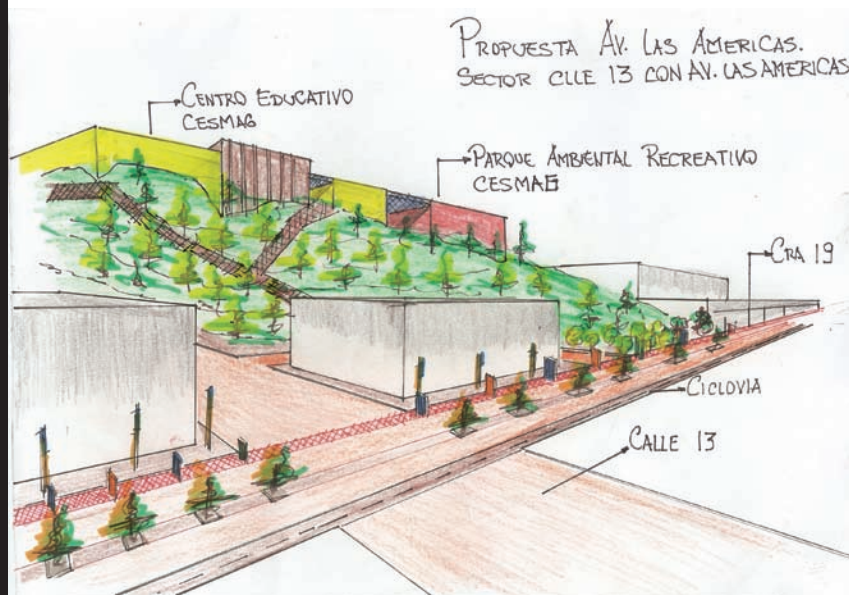


Figura 143//Imagen propuesta de la Av. Las Américas//

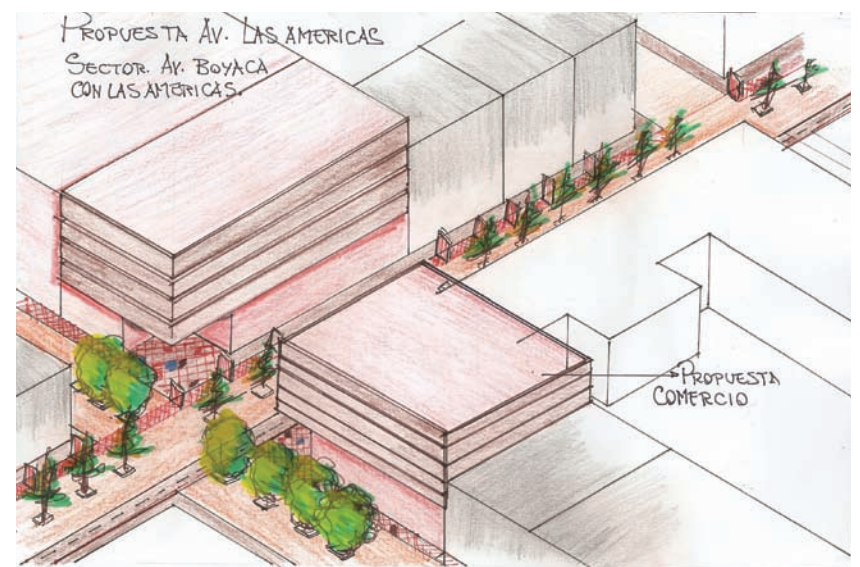


Figura 144//Imagen propuesta de la Av. Las Américas//

6.6.4.1.4 Proyecto de borde Av. Boyacá y Calle 12

Formulación de un eje ambiental y de movilidad integrado a la ampliación de espacio público y la apertura del bosque de Santiago y su articulación con la av. Boyacá.

6.6.4.1.4.1 Micro proyectos

D1. Parque Cultural Santiago

-Se proyecta la consolidación del sector de Santiago como un sector cultural e institucional con la implantación de un comercio de bajo impacto integrado al sistema de comercio alternativo.

-Implementar un sistema de movilidad alternativa como ciclorutas y ciclovías y la adecuación del perfil vial de acuerdo a las especificaciones del anillo de movilidad de segundo orden al igual que se proyecta una estación de intercambio.

-Generación de espacio público a través de la ampliación de andenes y la apertura de espacios privatizados como el bosque de Santiago con el objetivo de parque ambiental.

-Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

-Se integra al paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto.

D2. Av. Boyacá

-Eje de movilidad y de conexión norte-sur con carácter ambiental y comercial de mediano impacto integrado a un sistema de comercio alternativo. En el centro tiene como inicio el sector comercial Las Américas y remate el conjunto cultural San Felipe.

-Efectuar un sistema de movilidad alternativa y adecuar el perfil vial de acuerdo a las especificaciones del anillo de movilidad de segundo orden.

-Implementar una propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico y mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

D3. Sector comercial de Las Américas

-Punto de cruce y articulación de las dinámicas comerciales generadas en la Av. Las Américas y la Av. Boyacá.

-Se involucra movilidad alternativa.

-Adecuación del perfil vial de acuerdo a las especificaciones del anillo de movilidad de segundo.

-Se proyecta una estación de intercambio.

-Implementar una propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico y mobiliario urbano específico e iluminación diferenciada.

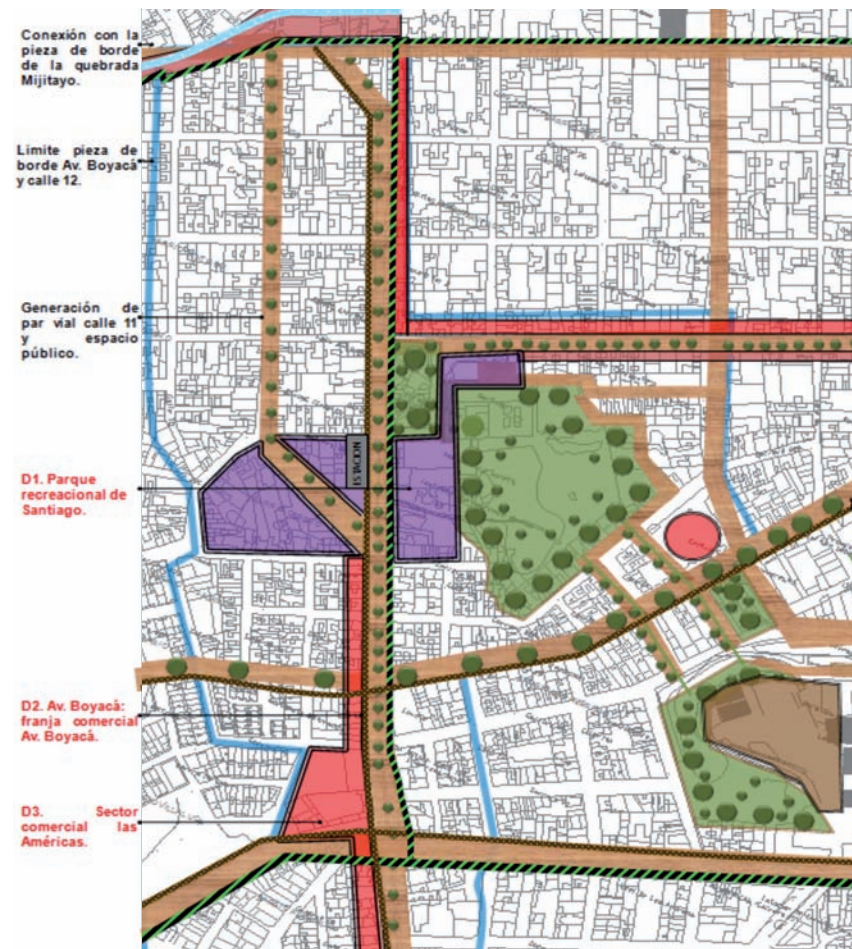


Figura 145//Proyecto de borde Av. Boyacá y calle 12//

Convenciones

- Uso comercial
- Uso Institucional
- Cultural
- Recreativo
- Comercio Alternativo
- Transporte Alternativo

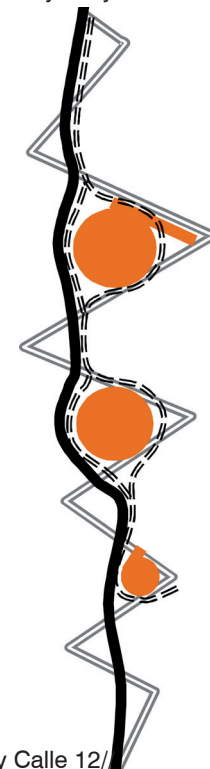


Figura 146//Esquema de entretejido urbano - Av. Boyacá y Calle 12//

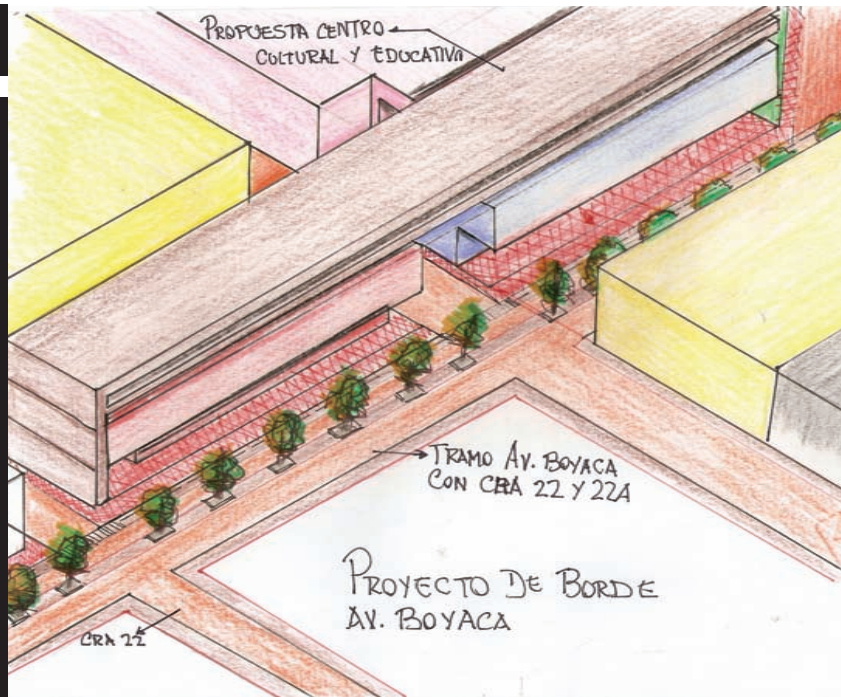


Figura 147//Imágen propuesta de la Av. Boyacá y calle 12//

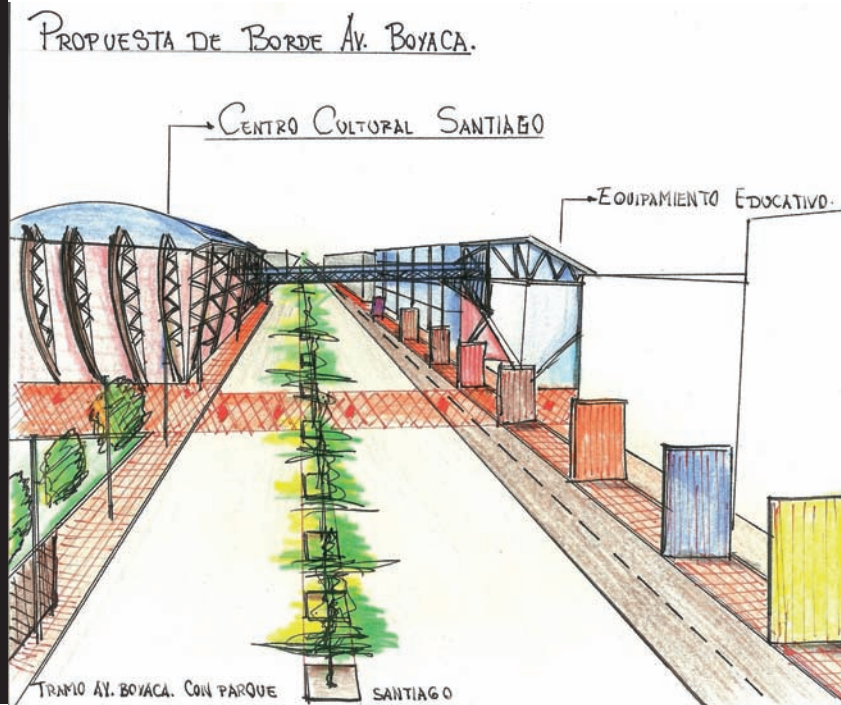


Figura 148//Imágen propuesta de la Av. Boyacá y calle 12//

6.6.4.1.5 Proyecto de centro Centro comercial y administrativo

Reequilibrio del centro mediante el descongestionamiento y mejoramiento del espacio urbano recuperando la experiencia, apropiación, identidad y colectividad de lo público y la preservación del centro patrimonial para la conservación de la memoria.

6.6.4.1.5.1 Micro proyectos

E1. Conjunto cultural Plaza de Carnaval

-Consolidar al sector como cultural e institucional con la implantación de un comercio de bajo impacto integrado al sistema de comercio alternativo y la alta presencia del uso residencial y hotelería con el objetivo de revitalizar el sector.

-Proponer espacios de expresiones culturales y artísticas como cine y teatro al aire libre.

-Recuperación y mejoramiento del espacio público integrado a las dinámicas sociales, comerciales y culturales del sector.

-Efectuar un sistema de movilidad alternativa como ciclorutas y ciclovias al igual que se proyectan zonas de parqueos rápidos y estacionarios para vehículos motorizados y no motorizados.

-Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

-Conexión ambiental con el sector educativo Cesmag a través de la carrera 20 y con el conjunto de la Panadería con remate en el sector de los dos puentes sobre el río Pasto.

E2. Conjunto cultural e institucional La Merced y Udenar.

-Consolidar al sector como cultural e institucional con la implantación de un comercio de bajo impacto (Plazoletas café, cafés galería, cafés internet, exposiciones artísticas entre otras) integrado al sistema de comercio alternativo y la alta presencia del uso residencial con el objetivo de revitalizar el sector.

-Proponer espacios de expresiones culturales y artísticas como cine y teatro al aire libre.

-Recuperación, mejoramiento y apertura de espacios públicos integrado a las dinámicas sociales, comerciales y culturales del sector. La apertura del centro de manzana de la Universidad de Nariño sede centro llevará a una ampliación de espacio público consecuente a la propuesta del uso residencial.

-Recuperación del uso educativo universitario (regresar la Universidad al centro) para revitalizar el sector y permitir constantes flujos peatonales a distintas horas del día.

-Efectuar un sistema de movilidad alternativa como ciclorutas y ciclovias al igual que se proyectan zonas de parqueos rápidos y estacionarios para vehículos motorizados y no motorizados.

-Apertura de pasajes comerciales públicos como un elemento de transición entre uno y otro espacio, basado en la estrategia de recuperación de espacio público

-Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

-Intervención de predios para el mejoramiento físico espacial del sector; rediseño de fachadas y cambio de uso; con el objetivo de la preservar el conjunto patrimonial.

-Se integra al paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto.

E3. Conjunto administrativo, cultural y tradicional Plaza de Nariño.

-Fortalecer al sector como cultural, administrativo y tradicional integrado al comercio de mediano y bajo impacto (Mediano impacto: Bancos, c. comerciales, hotelería, restaurantes, cafés, etc.) (bajo impacto: Plazoletas café, cafés galería, cafés internet, exposiciones artísticas entre otras) integrado al sistema de comercio alternativo y la alta presencia del uso residencial con el objetivo de revitalizar el sector.

-Proponer espacios de expresiones culturales y artísticas como cine y teatro al aire libre.

-Recuperación, mejoramiento y apertura de espacios públicos integrado a las dinámicas sociales, comerciales y culturales del sector. La apertura del centro de manzana ubicado entre las calles 18 y 19, entre carreras 23 y 24 como finalidad de una ampliación de espacio público paralelo a la propuesta del uso residencial en el sector.

-Recuperación de la calle como un escenario de comunicación física, visual, social, económica y cultural.

-Apertura y mejoramiento de pasajes comerciales públicos como un elemento de transición entre uno y otro espacio, basado en la estrategia de recuperación de espacio público.

-Efectuar un sistema de movilidad alternativa como ciclorutas y ciclovias al igual que se proyectan zonas de parqueos rápidos y estacionarios para vehículos motorizados y no motorizados.

-Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

-Se integra al paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto, al tener la presencia de la Iglesia de San Andrés ubicada frente a la plaza de Nariño y la catedral de Pasto en la calle 17 con carrera 26.

-Mejoramiento de las condiciones ambientales con la propuesta de fitotectura y un tratamiento paisajístico adecuado.

E4. Sector comercial y de servicios.

-Consolidar al sector como comercial y de servicios de bajo impacto integrado al sistema de comercio alternativo y la alta presencia del uso residencial.

-Recuperación, mejoramiento y apertura de espacios públicos integrado a las dinámicas sociales, comerciales y culturales del sector.

-Recuperación de la calle como un escenario de comunicación física, visual, social, económica y cultural.

-Efectuar un sistema de movilidad alternativa como ciclorutas y ciclovias al igual que se proyectan parqueaderos para vehículos motorizados y no motorizados.

-Tratamiento paisajístico y ambiental con mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

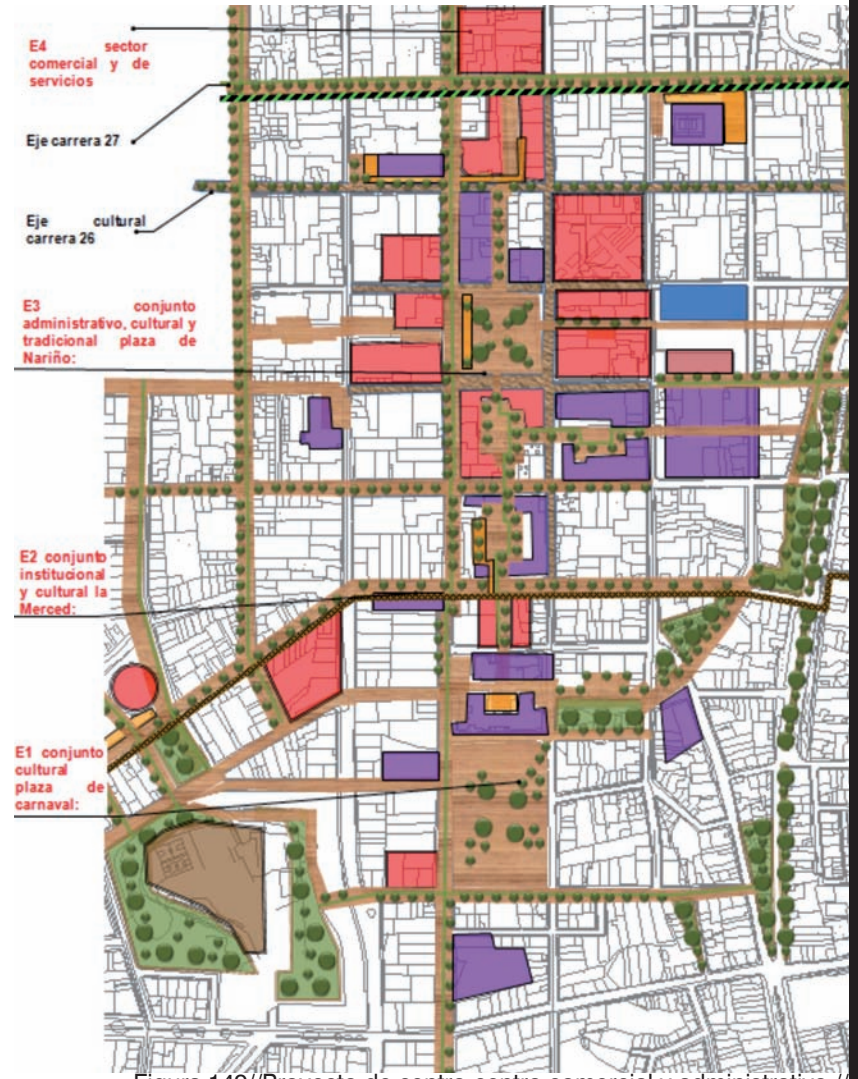


Figura 149//Proyecto de centro-centro comercial y administrativo //

Convenciones

- Uso comercial
- Uso Institucional
- Cultural
- Recreativo
- Comercio Alternativo

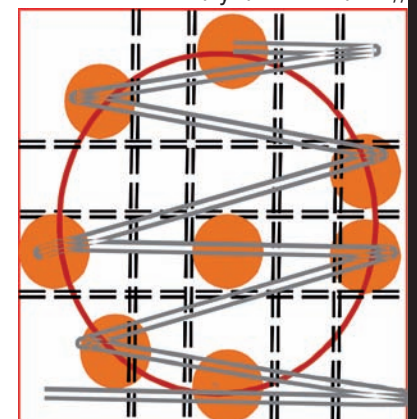



Figura 150//Esquema de entretejido urbano - Centro comercial y administrativo //



Figura 151//Proyecto de centro comercial y administrativo //

Convenciones

- | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Uso comercial |  Recreativo |
|  Uso Institucional |  Comercio Alternativo |
|  Cultural | |

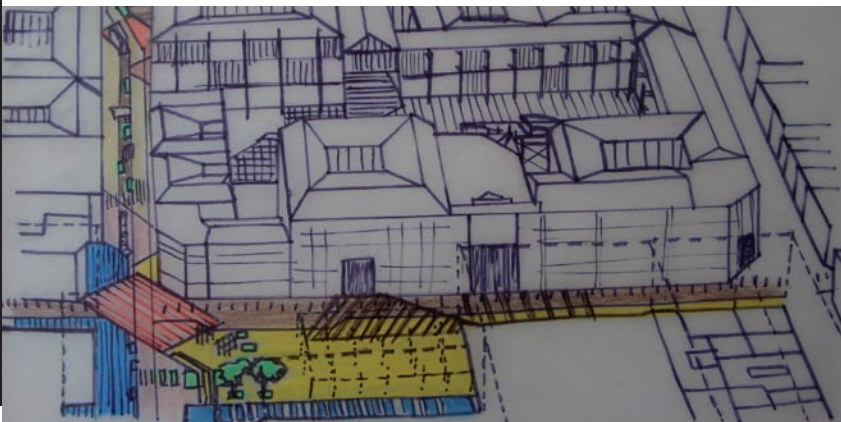


Figura 152//Imagen propuesta del centro comercial y administrativo//

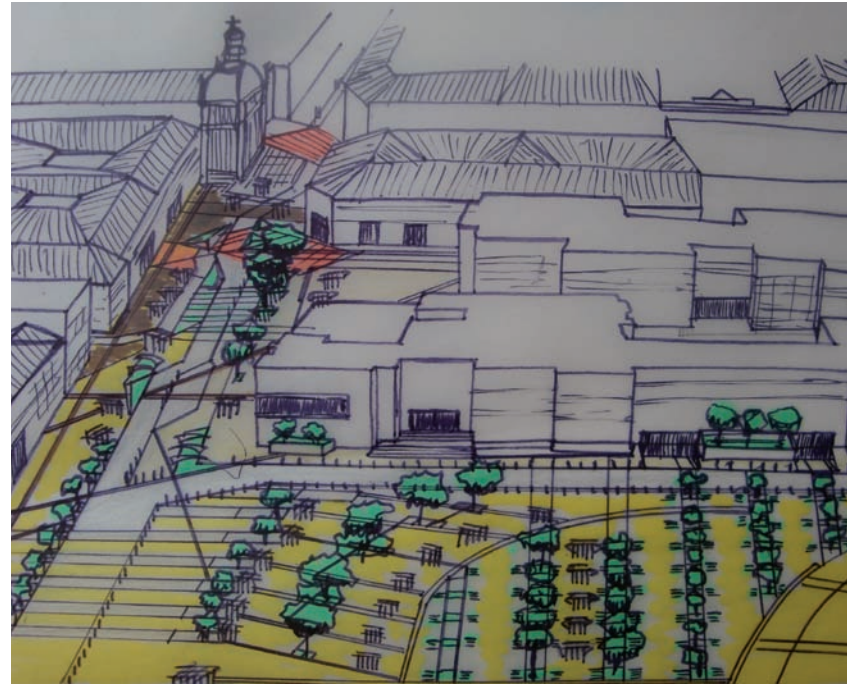


Figura 153//Imagen propuesta del centro comercial y administrativo//

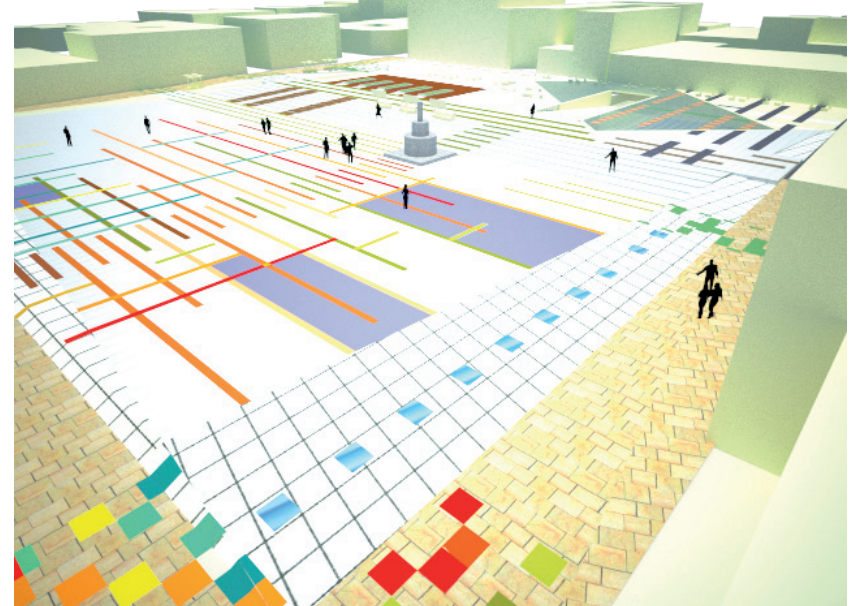


Figura 154//Imagen propuesta del centro comercial y administrativo//

PC



Figura 155//Imagen propuesta Corredor Cultural Calle 18 y Plaza de la Merced//

7. Proyecto de centro

Centro comercial y administrativo

7.1 Justificación

Con base en la solución a la problemática que se ha generado por la presencia del comercio informal en el espacio público se ha optado por la decisión de escoger la **propuesta de centro como el lugar a intervenir**, debido a que es la zona más afectada por el comercio informal a razón de ser la zona administrativa y comercial de la ciudad lo cual representa mayor flujo, tránsito y movimiento poblacional.

7.2 Identificación del área de estudio.

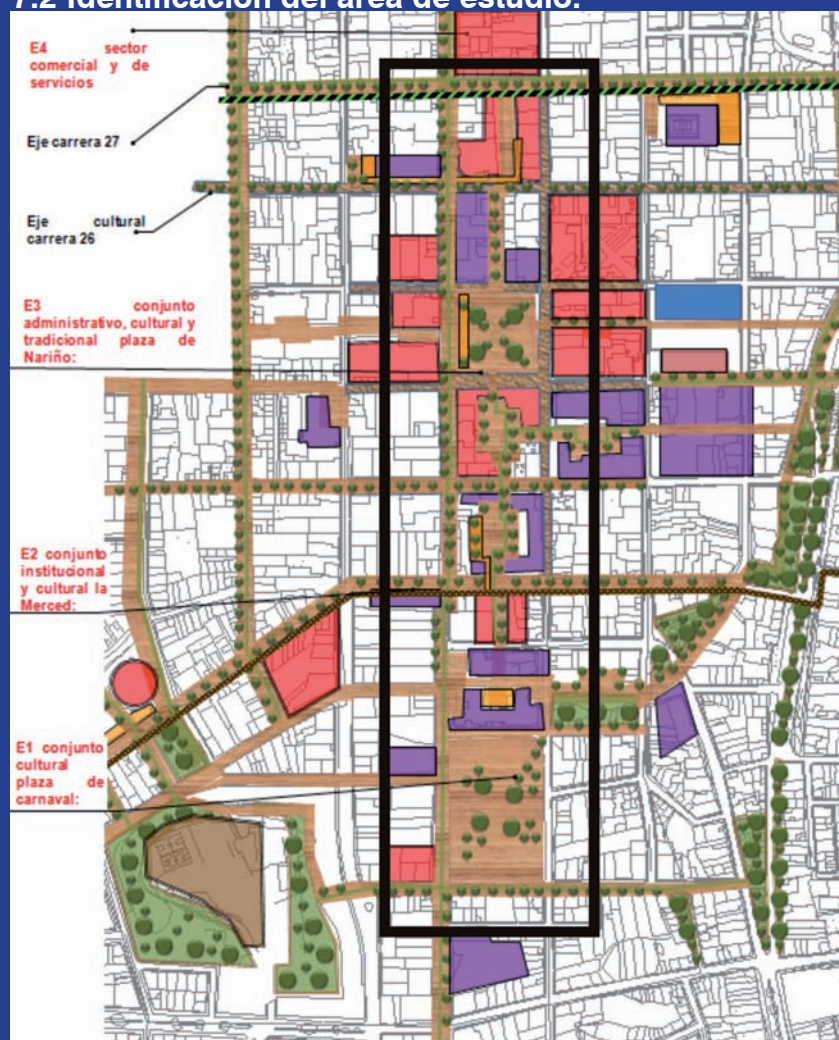


Figura 156//Delimitación área de estudio - comercial y administrativo //

Convenciones

— Delimitación área de estudio



Figura 157//Area a estudio -centro comercial y administrativo//



Figura 158//Situación actual-Plano Nolly negativo-
área de estudio//



Figura 159//Situación actual-Plano Nolly y densi-
dades-área de estudio//

Convenciones (Figura 158)

▨ Área Construida

Convenciones (Figura 159)

▨ Área construida

● Transeúntes

● Vendedores estacionarios

● Vendedores Ambulantes

Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4	Tramo 5	Tramo 6	Tramo 7	Total
7	8	30	12	5	8	12	75
5	6	13	10	4	7	3	52
12	14	43	22	9	15	15	129

Cuadro 11//Situación actual-Cantidad de vendedores
informales-área de estudio//

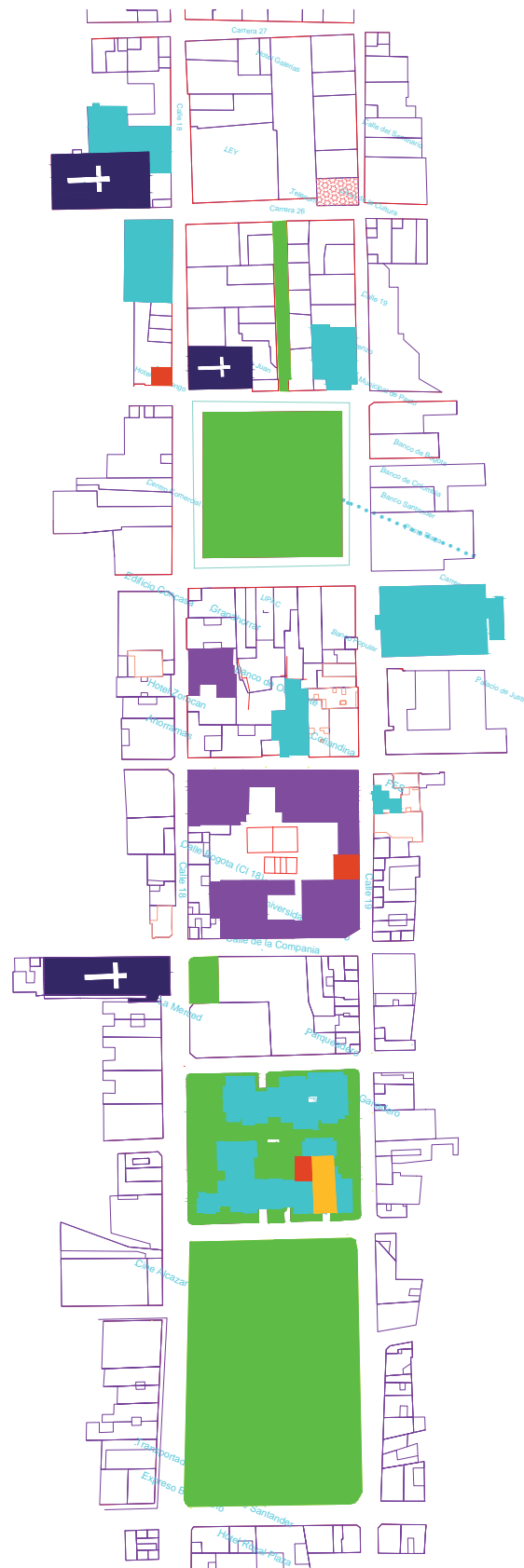


Figura 160//Situación actual-Equipamientos-área de estudio//

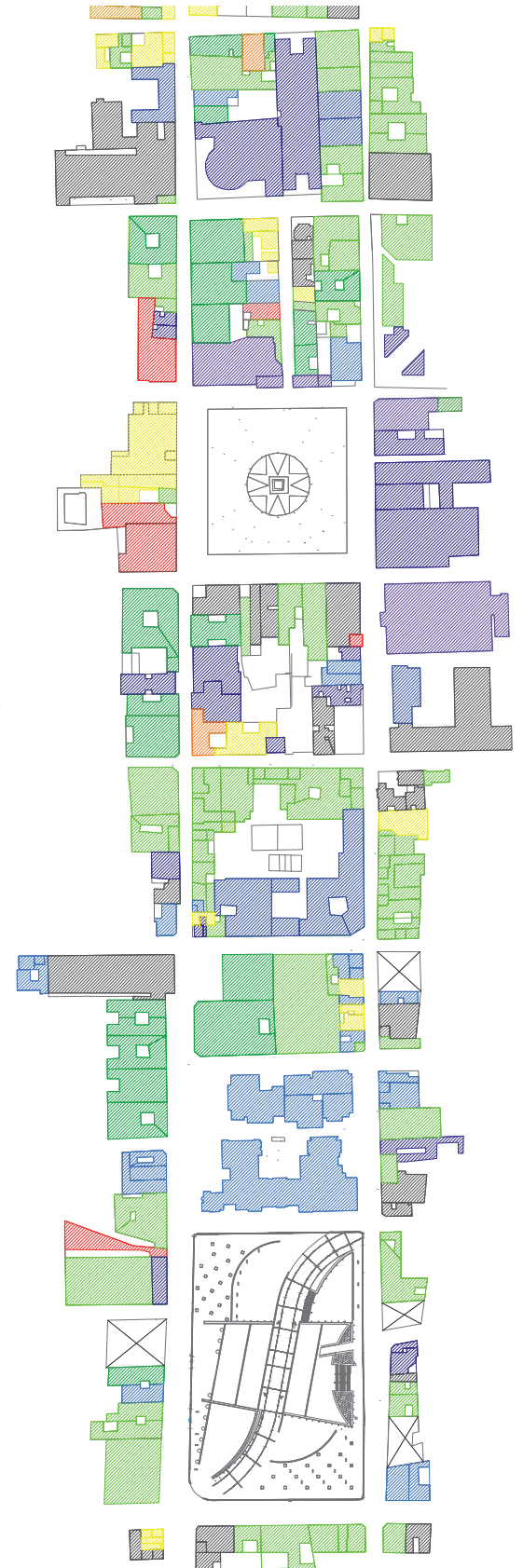


Figura 161//Situación actual-Alturas de edificación-área de estudio//

Convenciones (Figura 160)

- Educación
- Instituciones
- Iglesias
- Cultural
- Plazoletas
- Auditorio
- Bibliotecas

Convenciones (Figura 161)

- Un piso
- Un piso construcción antigua
- Dos pisos
- Dos pisos construcción antigua
- Tres pisos
- Tres pisos construcción antigua
- Cuatro pisos
- Cuatro pisos construcción antigua
- Cinco pisos
- Más de cinco pisos

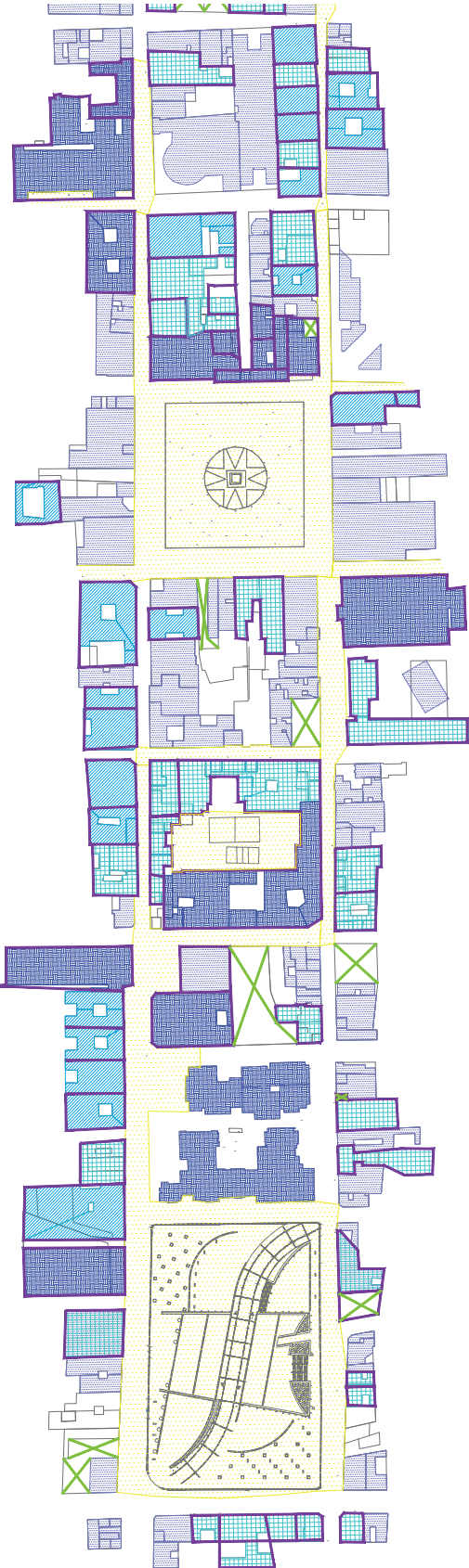


Figura 162//Situación actual-Niveles de Conservación-área de estudio//

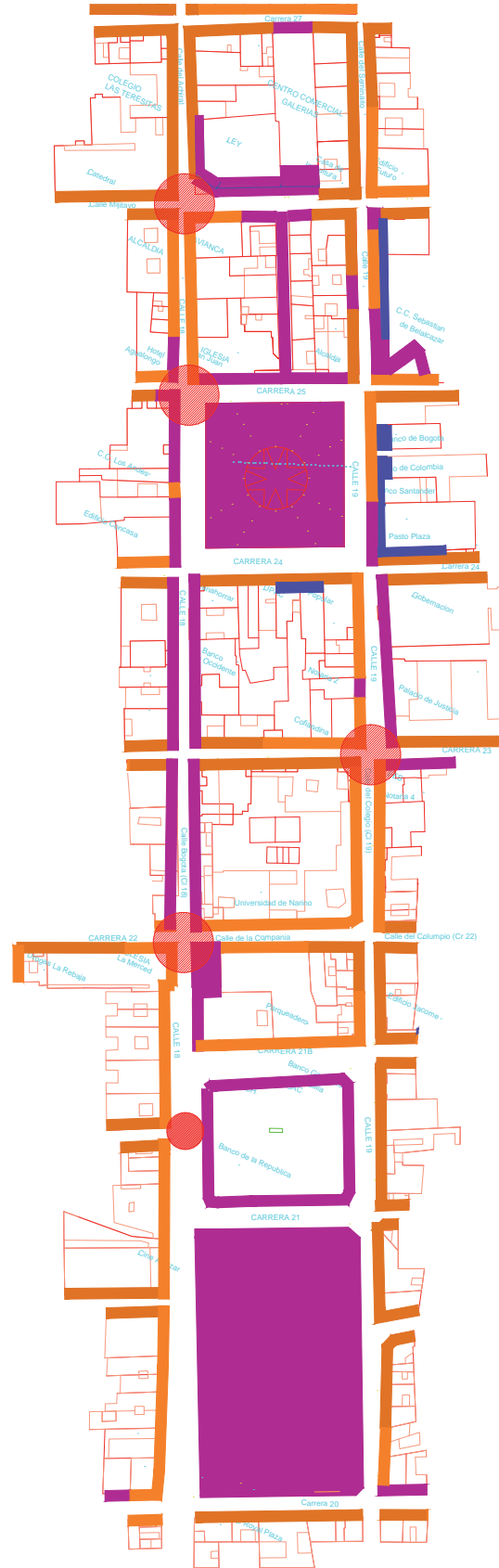


Figura 163//Situación actual-Movilidad-área de estudio//

Convenciones (Figura 162)

- Nivel de Conservación I
- Nivel de Conservación II
- Nivel de Conservación III
- Nivel de Conservación IV
- Piezas arquitectónicas
- Conjuntos o recintos patrimoniales

Convenciones (Figura 163)

- Andenes de 1.20 a 1.80 Mts
- Andenes de 2.00 a 3.00 Mts
- Andenes de 3.00 en adelante y plazoletas
- Galerías
- Puntos de conflicto
- Puntos de alto conflicto

UBICACIÓN	BUSETAS	BICICLETAS	MOTOS	VEH. PARTICULAR	TAXIS PUBLICOS	PEATONAL
Calle 17 con Cra 26	1	3	10	5	11	30
Calle 18 con Cra 23	1	4	7	5	6	55
Calle 19 con Cra 23	1	2	9	3	17	38
Calle 20 con Cra 24	2	2	3	4	7	31
Sector Plaza de Nariño						51

Cuadro 12//Situación actual-Estudio de movilidad (sondeo: cantidad por minuto)-área de estudio//

Convenciones (Figura 164)

- Comercial 1
- Comercial 2 -3
- Diversión 1
- Diversión 2 -3
- Residencial
- Institucional
- Hoteles
- Industrial 1
- Industrial 2
- Industrial 3

Convenciones (Figura 165)

- Comercial 1
- Comercial 2 -3
- Diversión 1
- Diversión 2 -3
- Residencial
- Institucional
- Hoteles
- Industrial 1
- Industrial 2
- Industrial 3

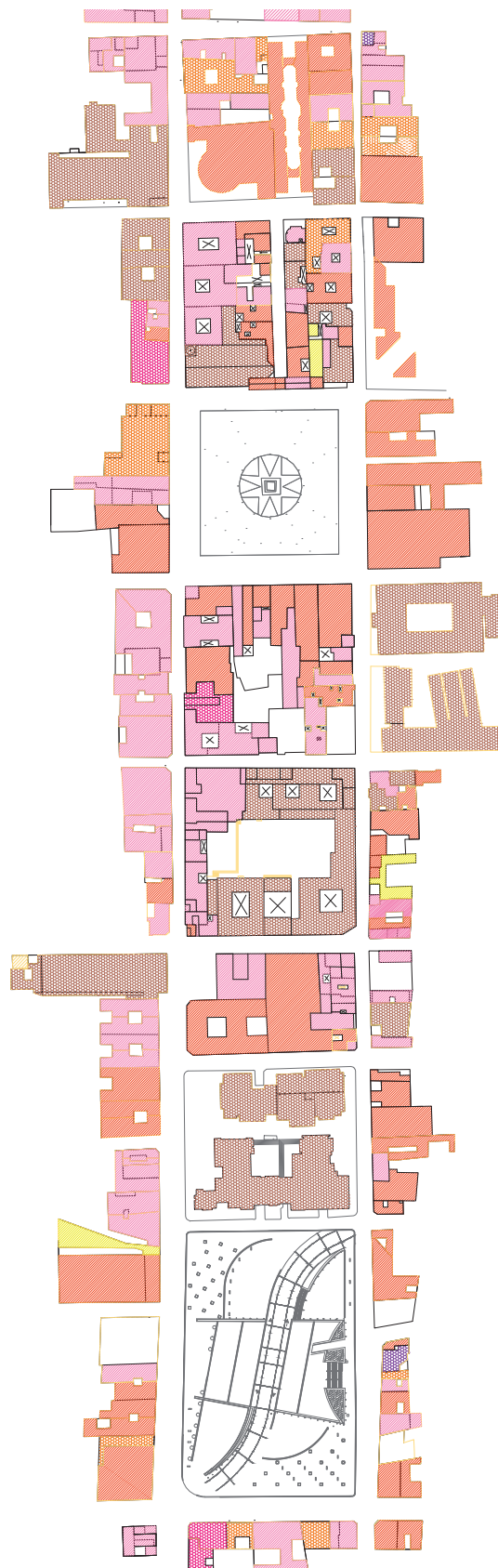


Figura 164//Situación actual-Usos de suelo primer piso-área de estudio//

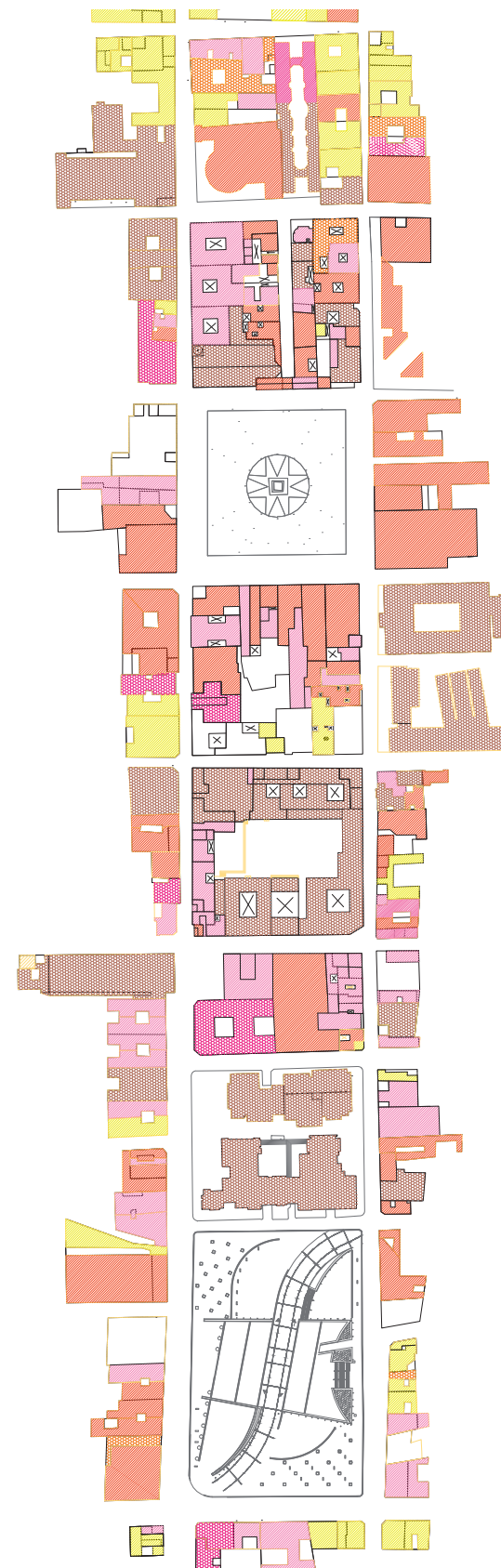


Figura 165//Situación actual-Usos de suelo segundo piso-área de estudio//

7.3.1 Morfología del área de estudio

7.3.1.1 Morfología de la manzana

7.3.1.1.1 Sector Plaza de Nariño

La conformación de la Manzana como parte del damero de la malla fundacional de la ciudad.

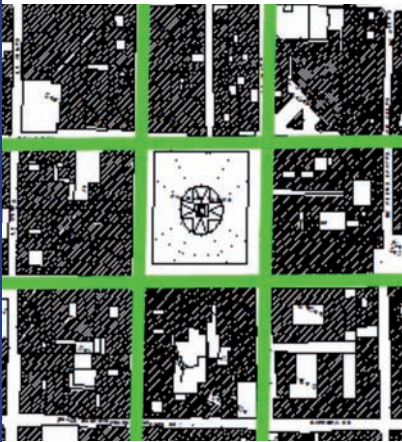


Figura 166//Morfología contexto plaza de Nariño-área de estudio//

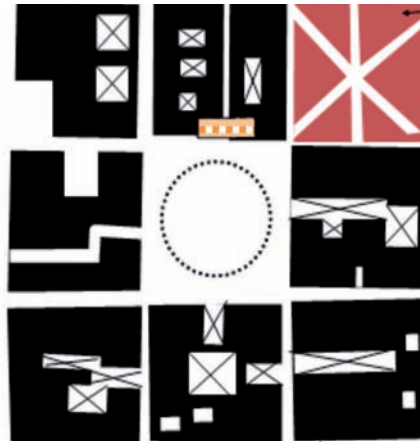


Figura 167//Esquema morfológico contexto plaza de Nariño-área de estudio//



Figura 168//Esquema síntesis de la morfología-área construida Vs el vacío.//



Figura 169//Linealidad y profundidad-pasaje Corazón de Jesús//



Figura 170//Horizontalidad Vs verticalidad - Contexto plaza de Nariño//

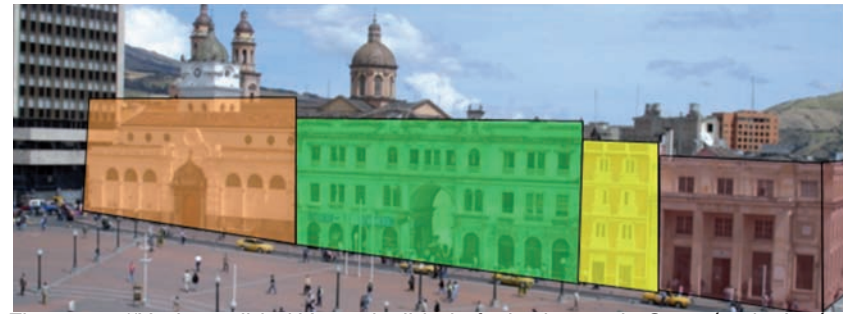


Figura 171//Horizontalidad Vs verticalidad - fachada pasaje Corazón de Jesús, contexto plaza de Nariño//

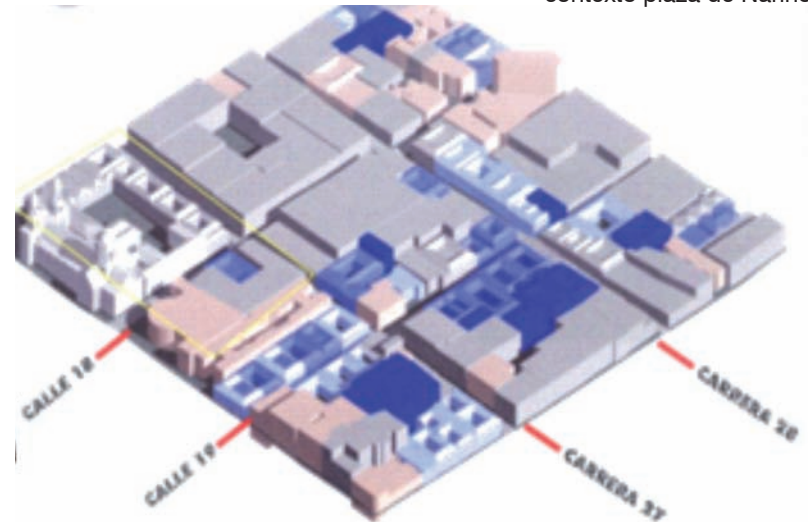


Figura 172//Vista tridimensional de la morfología de la manzana - Contexto plaza de Nariño//

7.3.1.1.2 Sector Plaza de Carnaval

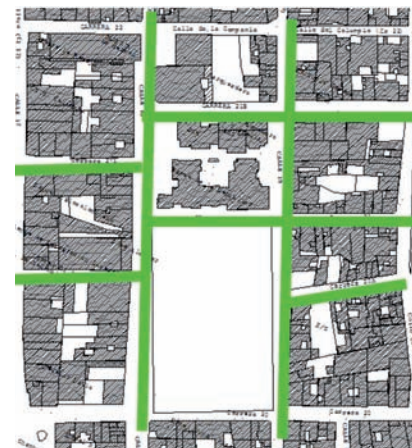


Figura 173//Morfología contexto plaza de Carnaval-área de estudio//

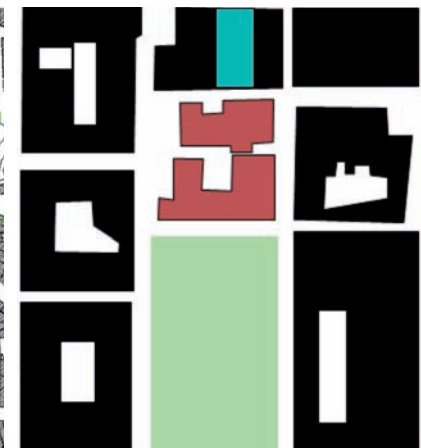


Figura 174//Esquema morfológico contexto plaza de Carnaval-área de estudio//

Predominio del vacío en las construcciones antiguas a diferencia de las nuevas, esto correspondiente a los centros de manzana y los patios internos de las construcciones que en su gran mayoría tienen lenguaje republicano.

7.3.1.2 Tipología edificatoria

Predominio de arquitectura colonial y republicana, en pocos casos se conserva la línea paramental. Se caracterizan

por fachadas planas donde predomina el lleno sobre el vacío.

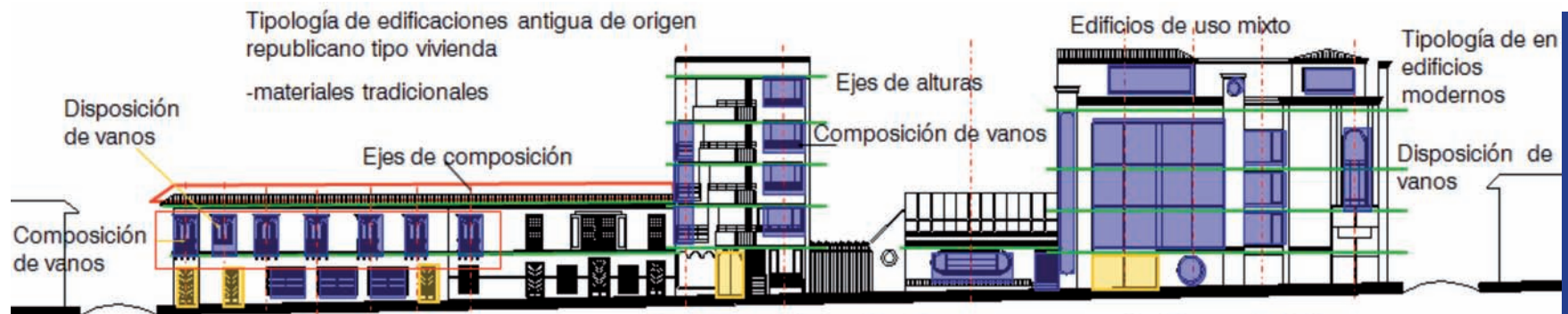


Figura 175//Levantamiento de fachada, Cra 23 entre calles 20 y 19 - área de estudio//

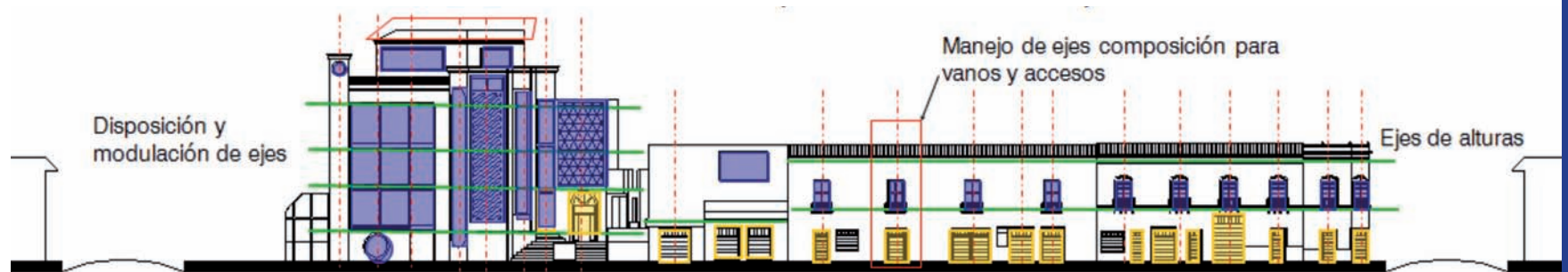


Figura 176//Levantamiento de fachada, Calle 19 entre carreras 23 y 22 - área de estudio//



Figura 177//Levantamiento de fachada, Calle 20 entre carreras 22 y 23 - área de estudio//

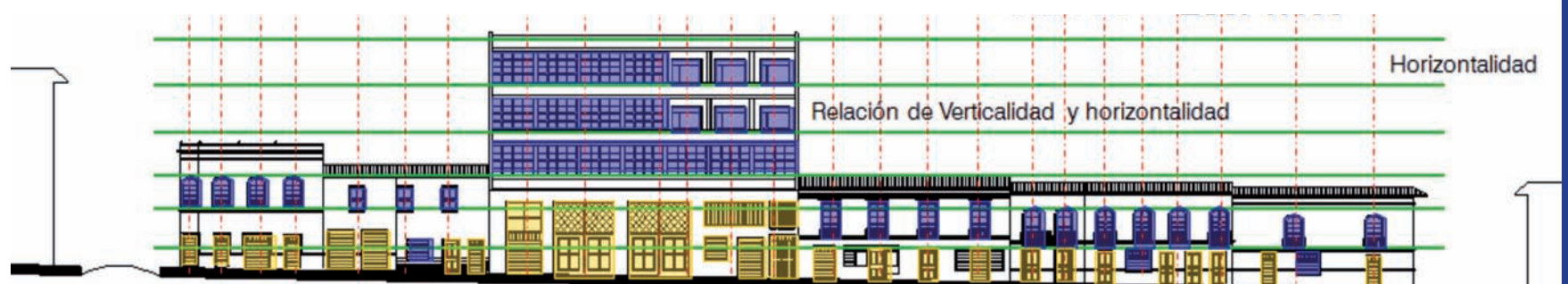


Figura 178//Levantamiento de fachada, Cra 22 entre calles 19 y 20 - área de estudio//

Topología de edificaciones antigua de origen republicano

Modulación

Ejes de composición

Composición de vanos

Ejes de alturas

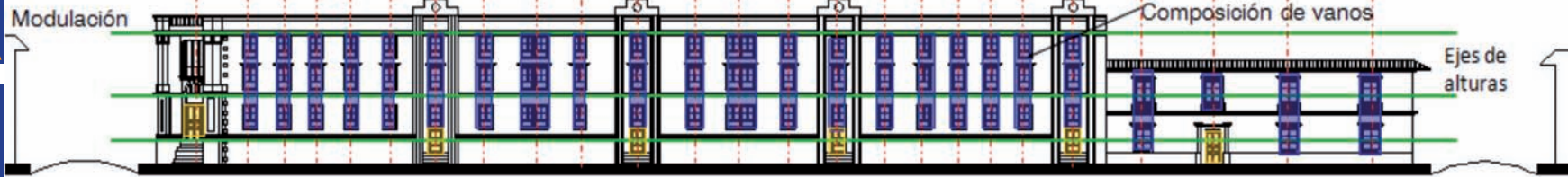


Figura 179//Levantamiento de fachada, Calle 19 entre carreras 22 y 23 - área de estudio//

Ejes de composición vertical

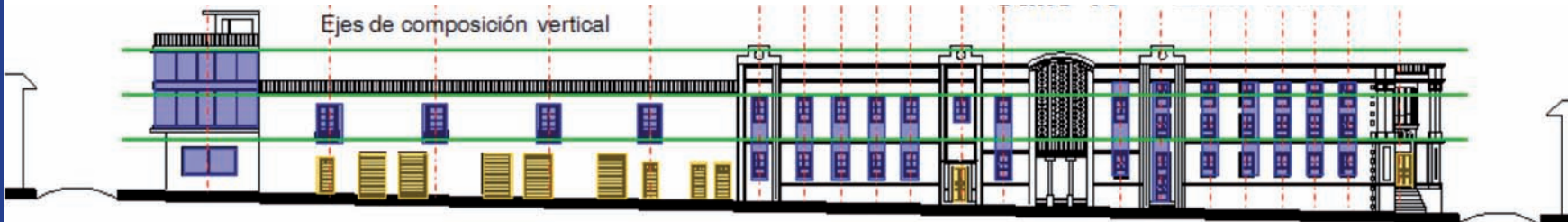


Figura 180//Levantamiento de fachada, Carrera 22 entre calles 18 y 19 - área de estudio//

Cubiertas en teja de barro de 30 a 45º

Distribución ordenada de vanos

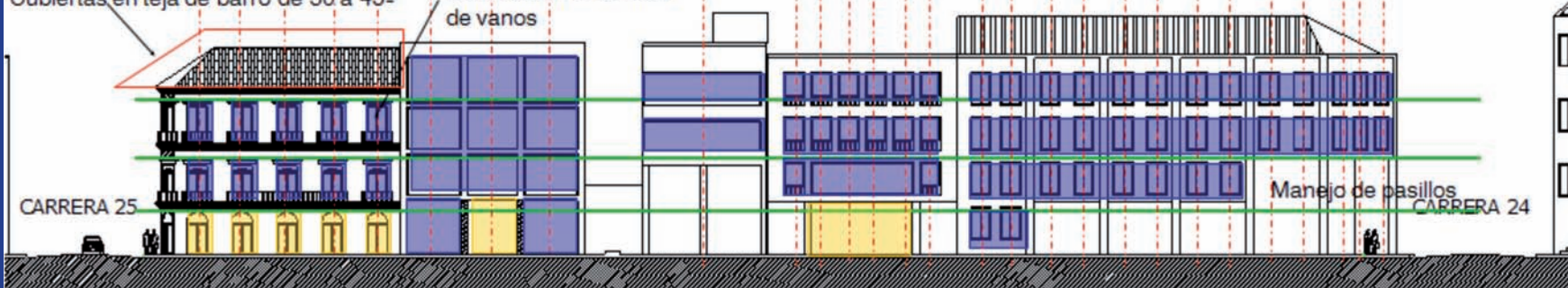


Figura 181//Levantamiento de fachada, Calle 20 entre carreras 22 y 23 - área de estudio//

Manejo de nuevos materiales

-ladrillo visto

-vidrio

CARRERA 26

Manejo de pasillos

CARRERA

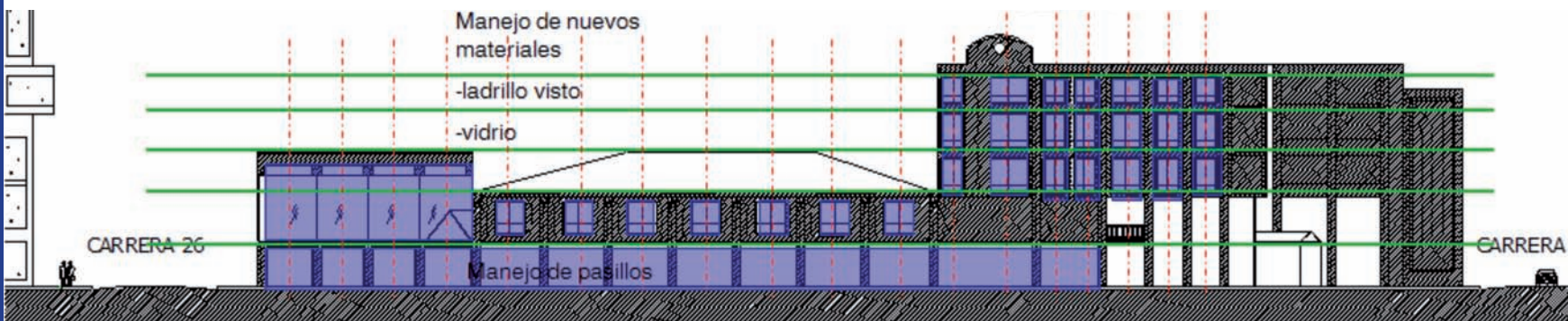


Figura 182//Levantamiento de fachada, Calle 19 entre carreras 26 y 25 - área de estudio//

7.3.2 Análisis elementos visuales y de percepción.

7.3.2.1 Percepción y carácter.

7.3.2.1.1 Escalas

Se analiza el cambio en la proporción de las edificaciones del centro, y se demuestra la implantación de la verticalidad sobre un contexto de percepción horizontal.



Figura 183//Análisis sobre fotografía en fachada pasaje corazón de Jesús//



Figura 184//Análisis sobre fotografía en fachada C.C. Los Andes, edificio Concasa//

7.3.2.1.2 Luz Artificial

Iluminación artificial y su importancia dentro del espacio urbano de manera paisajística.

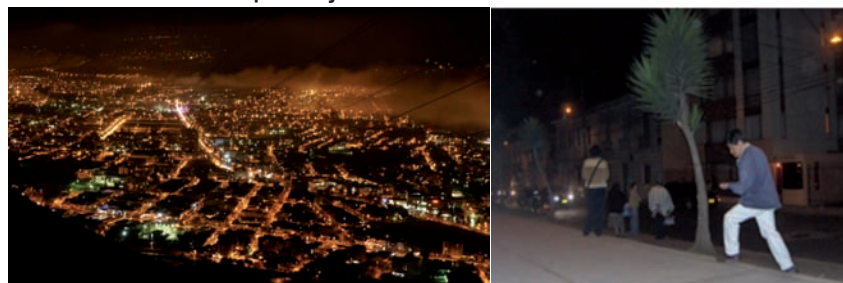


Figura 185//Fotografía nocturna de San Juan de Pasto. Fuente: www.skyscrapercity.com//

Figura 186//Fotografía nocturna de San Juan de Pasto//

7.3.2.1.3 Líneas y formas

Líneas rectas en la conformación de la malla urbana de la ciudad. Al igual que el resultado de la ortogonalidad de las formas por el damero fundacional.

Se encuentran líneas curvas hacia el río Pasto, igualmente

formas irregulares en las manzanas adjuntas al río Pasto.

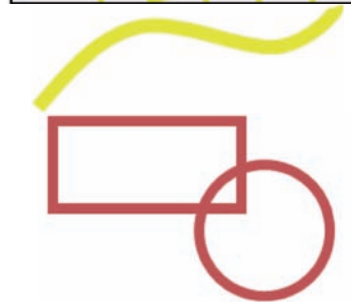
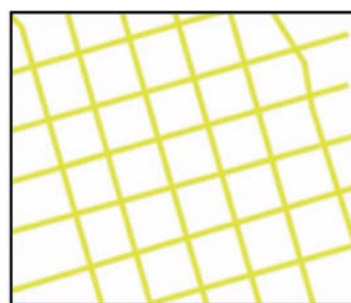


Figura 187//Líneas y formas del trazado de la ciudad - San Juan de Pasto//



Figura 188//Trazado de la ciudad - San Juan de Pasto//

7.3.2.1.4 Asoleación y luminosidad

Iluminación baja sobre las calles, en presencia de edificaciones altas.

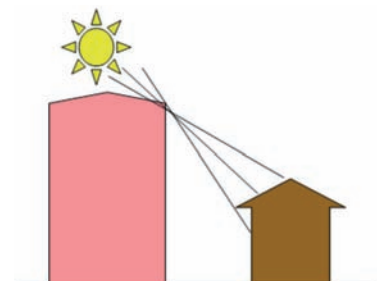


Figura 189//Esquema de iluminación baja//

Iluminación alta sobre las calles, en presencia de edificaciones bajas.

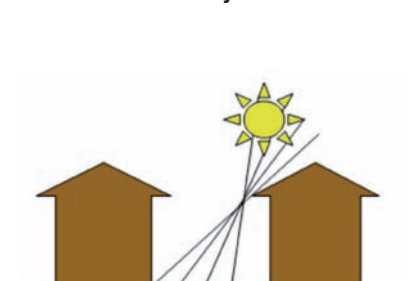


Figura 190//Esquema de iluminación alta//

7.3.2.1.5 Vanos



Figura 191//Fachada edificio Pasaje Corazón de Jesús//



Figura 192//Vanos fachada Inst. Educativa Estudiant//



Figura 193//Vanos en Fachada//

7.3.2.1.6 Quinta fachada

Predominio del color rojizo correspondiente a las cubiertas en teja de barro. Además se observa el vacío de los patios internos de las casas de lenguaje republicano.



Figura 194//Fotografía tomada desde el Hotel Agualongo hacia el Éxito vecino//
Figura 195//Fotografía tomada desde el Hotel Agualongo hacia la Iglesia La Catedral//

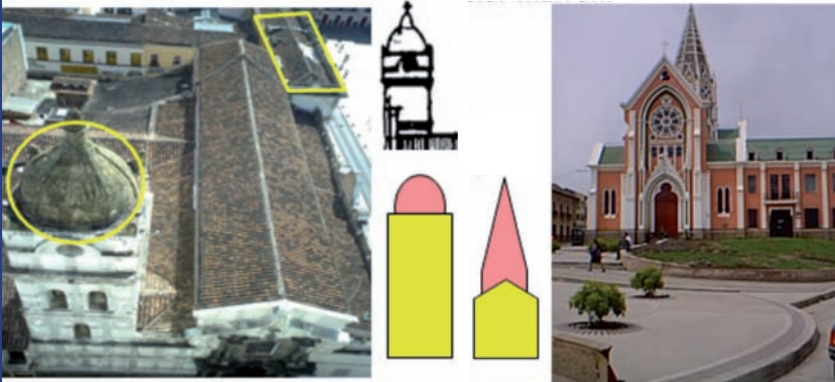


Figura 196//Fotografía tomada desde el Hotel Agualongo hacia la Iglesia de San Juan//

Figura 197//Fotografía de la iglesia La Panadería//

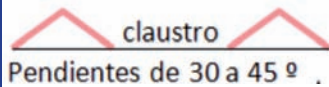


Figura 198//Esquema de ángulos de cubierta existentes en el centro de la ciudad//

7.3.2.1.7 El espacio urbano

El Pasaje (Transición)

La Plaza (de Encuentro)



Figura 199//Fotografía arco del Pasaje Corazón de Jesús//



Figura 200//Fotografía de la Plaza de Nariño tomada desde el Hotel Agualongo//

La Calle (Escenario)

Centro de manzana (Acogedor)



Figura 201//Fotografía de la Calle 18 entre carreras 22 y 23//



Figura 202//Fotografía del centro de manzana - UDENAR sede centro//

7.3.2.1.8 La diversidad

Diversidad plástica, modular, formal.



Figura 203//Fotografía-patio interno Udenar sede centro//



Figura 204//Fotografía-Fachada Edificio ubicado en la cra 24 entre calles 17 y 18//



Figura 205//Fotografía-fachada de la Gobernación//

7.3.2.1.9 La complejidad

Formal y estética.



Figura 206//Fotografía-fachada de la Gobernación//



Figura 207//Fotografía-Fachada Iglesia de San Juan Bautista//

7.3.2.2 Organización espacial.

7.3.2.2.1 Retícula

Trazado de la retícula en plano horizontal y vertical como elemento de valor patrimonial.



Figura 208-209-210//Trazado de la retícula en plano horizontal y vertical//

7.3.2.2.2 La diagonal

La diagonal cambia la percepción del espacio generando perspectivas diversas y hacen parte importante del trazado de la malla vial de la ciudad.



Figura 211-212//La diagonal en el trazado de la malla vial urbana//

7.3.2.2.3 Distribuciones aleatorias

Cambio en la morfología de la manzana de manera amorfa o abrupta.

en éste caso el cambio se da por la presencia de un elemento ambiental como lo es el río Pasto.



Figura 213//Distribuciones aleatorias-cambio de la morfología de la manzana//

7.3.2.2.4 Sitios de llegada

Lugares de influencia urbana que sirven como referencia y punto de encuentro.



Figura 214//Imagen de la Plaza de La Merced//

Figura 215//Fotografía plaza de Carnaval. Fuente: www.skyscrapercity.com //

7.3.2.3 Apropiación e identificación.

7.3.2.3.1 Pertenencia

Apropiación del espacio.



Figura 216//Fotografía de la Plaza de Nariño// Figura 217//Fotografía de Iglesia de La Panadería//

7.3.2.4 Valoración y simbolismo.

7.3.2.4.1 Lo público

La percepción de lo público y la apropiación del espacio.

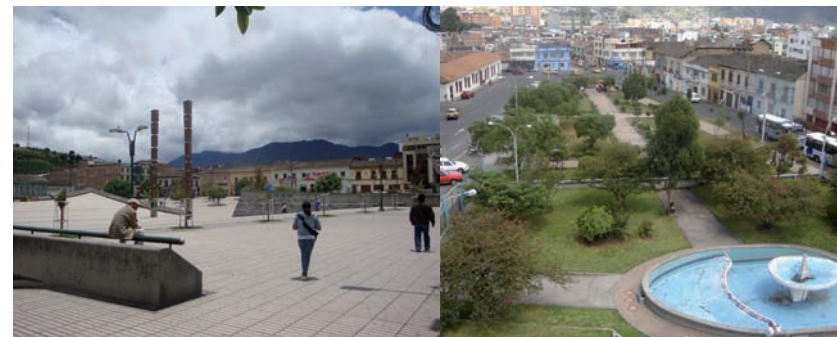


Figura 218//Fotografía de la Plaza de Carnaval// Figura 219//Fotografía de la Plaza de Bombona//

7.3.2.4.2 Lo tradicional

La religión y los hitos patrimoniales hacen parte de la cultura Nariñense. Son inherentes al espacio urbano de la ciudad.



Figura 220//Fotografía de la Iglesia la Merced. Fuente: <http://www.panoramio.com/photo/12602583//>
Figura 221//Fotografía de la Iglesia la Merced. Fuente: <http://www.panoramio.com/photo/6622520//>

7.3.2.5 Percepción física y visual.

7.3.2.5.1 Paisaje sonoro

Se encuentra el ruido por el alto tránsito vehicular, al igual que el ruido por los comerciantes ofreciendo sus productos.



Figura 222//Fotografía de la fachada del pasaje Corazón de Jesús//
Figura 223//Fotografía de la calle 18 con cra 24//

7.3.2.5.2 Tacto

Definimos el tacto como el sentido por medio del cual se perciben detalles de objetos para definir su textura y material, está relacionado con la sensibilidad.

Se pueden encontrar gran variedad de texturas en piso y en

fachada; madera, piedra, concreto, adobe, ladrillo, entre otras.

La Piel

Es el lenguaje plástico en fachada, su composición y materiales utilizados hacen parte de la integridad morfológica de la tipología edificatoria del sector.

Construcciones en Adobe o en Tapia

Construcciones en concreto



Figura 224//Fotografía de la Calle 19 entre carreras 26 y 27//



Figura 225//Fotografía del C.C. Éxito vecino//

Balcones y ventanas en Madera

Pórticos Piedra y ladrillo



Figura 226//Fotografía de fachada sobre la Calle 18 entre carreras 22 y 23//



Figura 227//Fotografía fachada Iglesia de San Juan//

7.3.2.5.3 Visual

Contaminación visual de elementos patrimoniales por falta de conservación. Además la contaminación visual que dejan los vehículos en tráfico y los comerciantes informales.



Figura 228//Fotografía del comercio informal//



Figura 229//Fotografía calle 21//

La ausencia de zonas verdes en el casco urbano se puede observar en las dos figuras (230 y 231), donde se demuestra que las zonas verdes de la ciudad se encuentran en la periferia y la ausencia de éstas en el centro.



Figura 230//Fotografía de La loma Tescual tomada desde el casco urbano//



Figura 231//Fotografía del centro de Pasto tomada desde la periferia de la ciudad//

7.3.2.5.4 Color

Color oscuro en los edificios antiguos en donde predominan los grises, azules, verdes y cafés. Colores claros en los edificios modernos con resalte de los colores blancos, rosados, amarillos, etc. Se evidencian los colores cálidos y fríos. Diversidad de colores, la gran mayoría corresponden al interés comercial que tiene cada dueño de cada predio.



Figura 232//Fotografía de sobre la Calle 20 entre carreras 22 y 23//

Figura 233//Fotografía de sobre la Calle 20 entre carreras 22 y 23//

7.3.2.5.5 Olor

La contaminación producto del Smoke de los vehículos trastorna y deteriora el espacio, las calles, etc. Ausencia del olor vegetal, (árboles, plantas, etc.)



Figura 234//Fotografía de La Calle 18 con Cra 24//

7.3.2.5.6 Forma

Forma y disposición.



Figura 235//Ortoogonalidad y verticalidad//

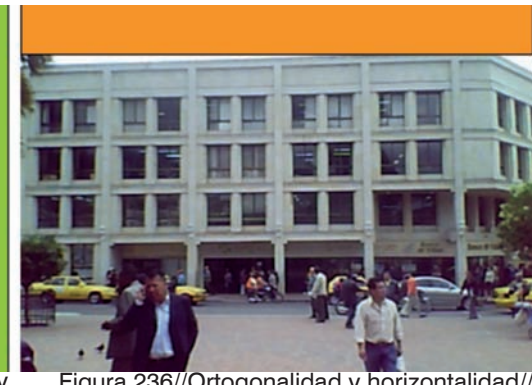


Figura 236//Ortoogonalidad y horizontalidad//

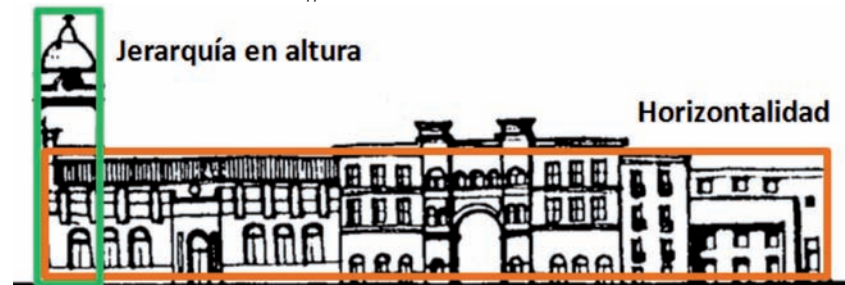


Figura 237//Disposición formal en fachada Pasaje Corazón de Jesús//

7.3.2.5.7 Alturas

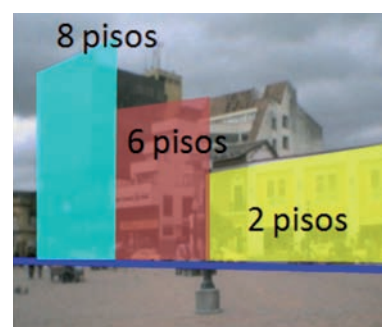


Figura 238//Alturas en edificación//



Figura 239//Alturas en edificación//

Las alturas de edificación proporcionan la verticalidad y horizontalidad espacio urbano y por lo tanto la continuidad del mismo.



Figura 240//Alturas en edificación//



Figura 241//Alturas en edificación//

7.3.2.6 Características Bioclimáticas

7.3.2.6.1 Vientos

Proviene del sur oriente y chocan con el sistema de montañas que rodean la ciudad, teniendo más incidencia en las partes altas llegando con menor intensidad a las zonas más bajas.



Figura 242//Dirección de vientos en el centro//



Figura 243//Dirección de vientos en el centro//

7.3.2.6.2 Asoleación

Gracias a la baja presencia de edificios de gran altura, el sector dispone de buena iluminación natural la mayor parte del día.



Figura 244//Esquema de iluminación natural en el centro//

7.3.2.6.3 Temperatura

Esta promedia entre los 7°C y los 18°C durante el año destacándose los meses de enero.

7.3.2.6.4 Precipitaciones

Entre 12000-15000 mm anuales, ya que la ciudad se encuentra situada por encima de los 2500 m.s.n.m.

7.3.2.6.5 Topografía

Las edificaciones se encuentran instaladas sobre un terreno que presenta cierta inclinación (10% aproximadamente).

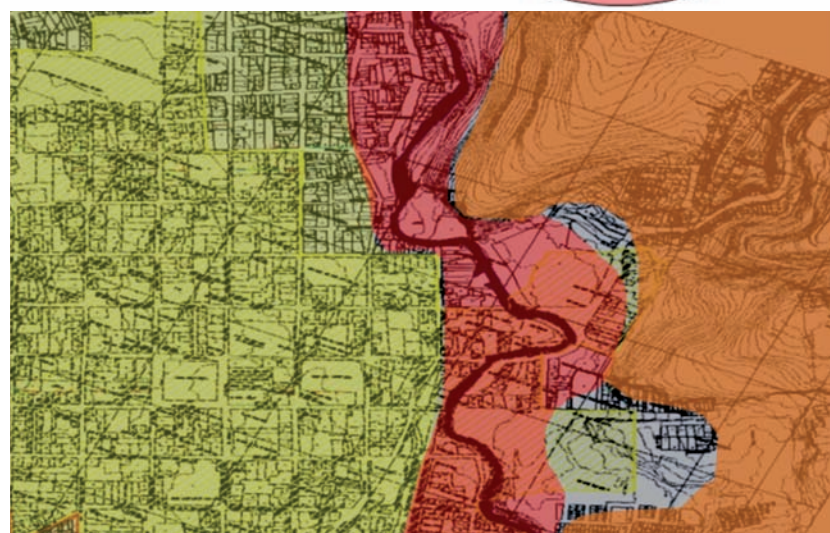


Figura 245//Esquema topográfico del centro//

7.3.2.7 Comunicación urbana

7.3.2.7.1 Monumento

“Hay que considerar al monumento y la belleza humana como una continuidad” Aldo Rossi.

En Pasto se destacan elementos de valor patrimonial que han tenido relevancia en el tiempo.

Fuente: http://www.elpais.com/articulo/cultura/ROSSI/_ALDO_/ARQUITECTO/MADRID/MADRID/_MUNICIPIO/Aldo/Rossi/Hay/considerar/monumento/continuidad/elpepicul/19860623elpepicul_8/Tes/

1. Monumento a Antonio Nariño

Ubicado en la plaza de Nariño, constituye una herencia cultural e histórica y hace parte de la comunicación cultural del espacio urbano.



Figura 246//Fotografía del monumento a Antonio Nariño - Plaza de Nariño//

2. Otros monumentos como edificaciones, iglesias, y estatuas también hacen parte constituyente del espacio de la ciudad.



Figura 247//Fotografía de la Iglesia de San Juan considerada un monumento patrimonial//



Figura 248//Fotografía del monumento en la gobernación de Nariño//

7.3.2.7.2 Comunicación física

Elementos de comunicación física vertical y horizontal.



Figura 249//Fotografía de Calle 18 entre carreras 23 y 24//



Figura 250//Fotografía de fachada sobre la calle 18 entre carreras 21 y 21B//

7.3.2.7.3 Comunicación visual

Elementos de comunicación gráfica como vallas publicitarias e imágenes impresas en puestos de revista (comercio informal) constituyen un elemento de comunicación.



Figura 251//Fotografía de la Calle 17 tomada año 1998//



Figura 252//Fotografía de la calle 18 entre carreras 22 y 23//



Figura 253//Fotografía de la Calle 18 con carrera 21B//



Figura 254//Fotografía de la carrera 24 entre calles 18 y 19//

La publicidad comunica las vivencias de una sociedad y constituyen un retrato de la actualidad.



Figura 255//Imágen de publicidad//



Figura 256//Fuente: www.alwitra.com//

7.3.3 Análisis de demografía, usuario y cultura

La Información que se presenta corresponde a la encuesta realizada a los usuarios del lugar como habitantes, transeúntes, vendedores ambulantes, comerciantes, etc.

Total de personas que son familiares de los encuestados = $63 / 14 = 4.5$ habitantes por persona encuestada.

PREDIOS DE VIVIENDA = 148

NÚMERO DE PISOS POR VIVIENDA = 2.5 Promedio

TOTAL FAMILIAS = 370×4.5 (Habitantes por familia)

TOTAL HABITANTES = 1665

7.3.3.1 Aspecto físico

7.3.3.1.1 Templos religiosos

Se concluye que los elementos religiosos como los templos y lugares de culto en general se encuentran en gran cantidad debido a la ubicación de templos como la iglesia de San Juan Bautista, Cristo Rey y La Merced, entre otras.



Figura 257//Fotografías de templos religiosos en el sector centro//

7.3.3.1.2 Salud

La conclusión es que la cobertura de salud es baja y que existe la necesidad de ubicar otra institución que puede ser sede de salud e importante en el sector.



Figura 258//Fotografía de la sección de urgencias de la clínica Fátima//

7.3.3.1.3 Comercio

La respuesta a la pregunta que si existe demasiado comercio en el sector es en un 100% si. Las personas entrevistadas justifican sus respuestas en la ubicación; que es el centro de la ciudad de Pasto.

Todas las personas entrevistadas coincidieron en que el comercio no es organizado.



Figura 259//Fotografía de locales comerciales en el centro de Pasto//

7.3.3.1.4 Comercio y rentabilidad

Muchas personas entrevistadas respondieron que los dividendos que deja su negocio son regulares, ellos opinan que la densidad comercial ha aumentado la competencia laboral, aunque existen excepciones como los que dicen que los dividendos son buenos.



Figura 260//Fotografía de locales comerciales en el centro de Pasto//

7.3.3.1.5 Educación

Las personas encuestadas opinan que la cobertura en educación es regular, sin embargo la visita al sector nos genera la conclusión de que existen buenos colegios y una universidad en el sector, a pesar de que sus instalaciones se encuentran en malas condiciones, además se pudo notar que no existen guarderías, ni tampoco colegios que presten la educación de básica primaria.



Figura 261//Fotografía de la Universidad de Nariño tomada desde la calle 22//
Figura 262//Fotografía del colegio Javeriano tomada desde la calle 21//

7.3.3.1.6 Recreación y ocio

Las personas en un 99 % están de acuerdo que no existen lugares de expresión recreativa, por lo tanto se concluye que es importante la ubicación de ésta clase de lugares destinados a la recreación y al ocio.

7.3.3.1.7 Contaminación

Los habitantes coincidieron en que hay una contaminación auditiva por parte de los buses y las altas velocidades de los vehículos motorizados, además cerca de la clínica Fátima se expresó la incomodidad de las sirenas de las ambulancias en altas horas de la noche, lo cual ocasiona que los vecinos no puedan dormir. La contaminación visual permanente por parte del comercio informal.



Figura 263//Fotografía de elementos contaminantes en el centro//

7.3.3.2 Usuario y cultura

7.3.3.2.1 Equipamiento de uso cultural

Más de la mitad de las personas opinaron que los espacios destinados a las expresiones culturales es deficiente, ya que no existen actualmente instalaciones para la expresión cultural, no solo del sector sino la ciudad en general.



Figura 264//Fotografía de fachada del Centro Cultural Palatino//



Figura 265//Fotografía del acceso a la Universidad de Nariño sede centro//

7.3.3.2.2 Estratos de vivienda

En los sectores inmediatos o de contexto a la Plaza de Nariño el estrato es entre 3 y 4, ya que el comercio a hecho que estos sectores se vuelvan apetecidos y costosos, aumentándolos de estrato, la cercanía a la policía de este sector hace que sea un poco mas seguro, por otra parte los sectores que están cerca al río Pasto cambian de estrato 2 y 1, con un alto nivel de inseguridad.



Figura 266//Fotografía de la Plaza de Nariño//

Figura 267//Fotografía calle 22//

7.3.3.2.3 Juntas de acción comunal

Al parecer no existe una organización de los habitantes del lugar como las J.A.C lo cual permite una preocupación por el mantenimiento y contribución a los aspectos físicos del sector, como por ejemplo el mantenimiento del río Pasto.

Solo una persona expreso que los habitantes se reúnen aproximadamente una vez al año para limpiar al río, pero los demás encuestados no lo han hecho y manifestaron el desconocimiento de dicha campaña, de lo cual se concluye que no existe un grupo que se preocupe por el río o el mantenimiento físico y medio ambiental del sector.

7.3.3.2.4 Otros problemas

Hay un problema de tránsito identificado como un punto de alto conflicto y está ubicado en la calle 22 con carrera 26, en el cual se presenta una accidentalidad exagerada, cada 15 días aproximadamente hay un accidente muy grave, los habitantes han solicitado la solución de éste problema, pero la alcaldía no se los ha dado, el problema se origina por las altas velocidades que se desarrollan en la calle 22.



Figura 268//Fotografía calle 22 con carrera 26//

7.3.4 Conclusiones

1. Linealidad, profundidad, relación verticalidad y horizontalidad hacen parte de la percepción del espacio urbano resultado de la conformación tipológica y morfológica del centro dentro de la estructura urbana.
2. Existen diferentes elementos morfológicos.
3. Construcción en los centros de manzana para fines comerciales.
4. Pérdida de la trama original del centro histórico.
5. Percepción de alta inseguridad en el centro en las horas de la tarde y la noche.
6. Falta más densificación de viviendas necesarias que garanticen el tránsito permanente.
7. Falta de equipamientos culturales que le den carácter al centro.
8. El centro no cuenta con elementos articuladores como sistemas ambientales, espacio público, sistemas de movilidad adecuados para no generar congestión.
9. El comercio informal debe ser regulado y su espacio debe ser planificado para que se convierta en una actividad organizada.
10. La comunicación física y visual es muy importante dentro del espacio ya que lo caracteriza dándole una identidad al lugar.

7.4 Propuesta de centro - área de estudio



Figura 269//Propuesta de plano nolly negativo-área de estudio//



Figura 270//Propuesta de plano nolly y comercio alternativo-área de estudio//

7.4.1 Plano Nolly y densidad del comercio alternativo.

La estrategia consiste en la consolidación de la morfología de la manzana y el trazado de la malla vial como parte de la herencia histórica de la fundación y el crecimiento urbano de la ciudad de Pasto.

La propuesta de la ubicación del comercio alternativo se hace sobre el espacio público urbano al ser un elemento inherente a la calle y espacios abiertos. Su localización de manera estacionaria permite la organización del espacio y evita la aglomeración y densificación descontrolada producto del desempleo y la informalidad.

También se busca con la creación de nuevos espacios prever y reglamentar la presencia del comercio informal y que sea un elemento parte del escenario público convertido ya en el comercio alternativo propuesto.

Convenciones (Figura 269)

■ Área Construida

Convenciones (Figura 270)

■ Área construida

● Módulos de comercio alternativo propuesto

	Tramo 1	Tramo 2	Tramo 3	Tramo 4	Tramo 5	Tramo 6	Tramo 7	Total
Módulos de Comercio Alternativo Propuestos	12	14	35	22	10	15	23	130
CL18	80%(9)	50%(7)	10%(4)	20%(4)	50%(5)	60%(8)	25%(5)	40
CL19	20%(3)	20%(3)	10%(4)	30%(7)	20%(2)	5%(1)	5%(1)	22
en el tramo Recintos	B3 30%(4)	A180%(27)	C150%(10)	C2 30%(3)	B5, 6, 7 35%(8)	A2 70%(17)		68

Cuadro 13//Propuesta de módulos de comercio alternativo-área de estudio//

7.4.2 Sistema de espacio público

La estrategia que se utiliza es la concepción del espacio comprendido entre las calles 18 y 19 y carreras 20 y 27 como un gran espacio público urbano y los volúmenes de las manzanas son elementos que hacen parte de la continuidad del espacio público.

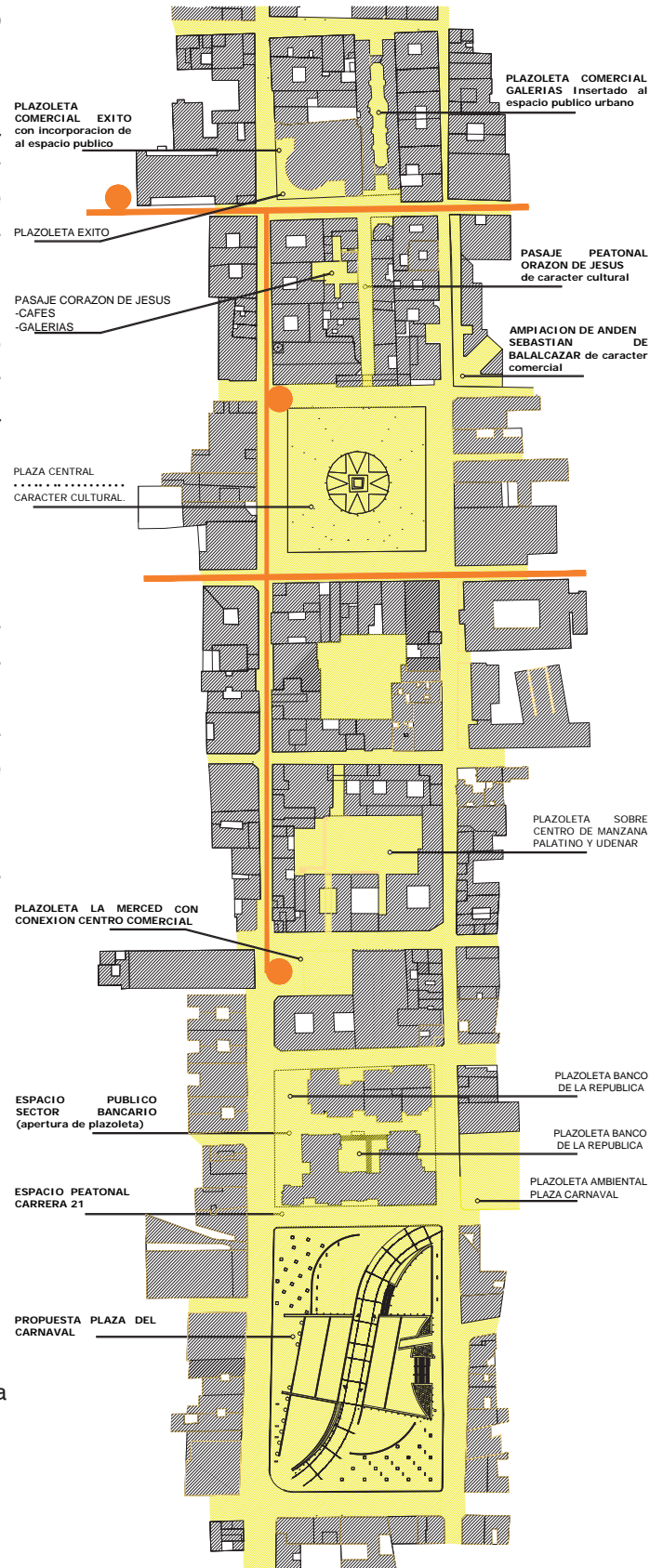


Figura 271//Propuesta del sistema de espacio público-área de estudio//

7.4.3 Sistema Ambiental

Densificar en gran volumen la presencia de zonas verdes y vegetación creando un sistema ambiental continuo y que hace parte del paisajismo propuesto, contribuyendo a la sustentabilidad ambiental de la ciudad.

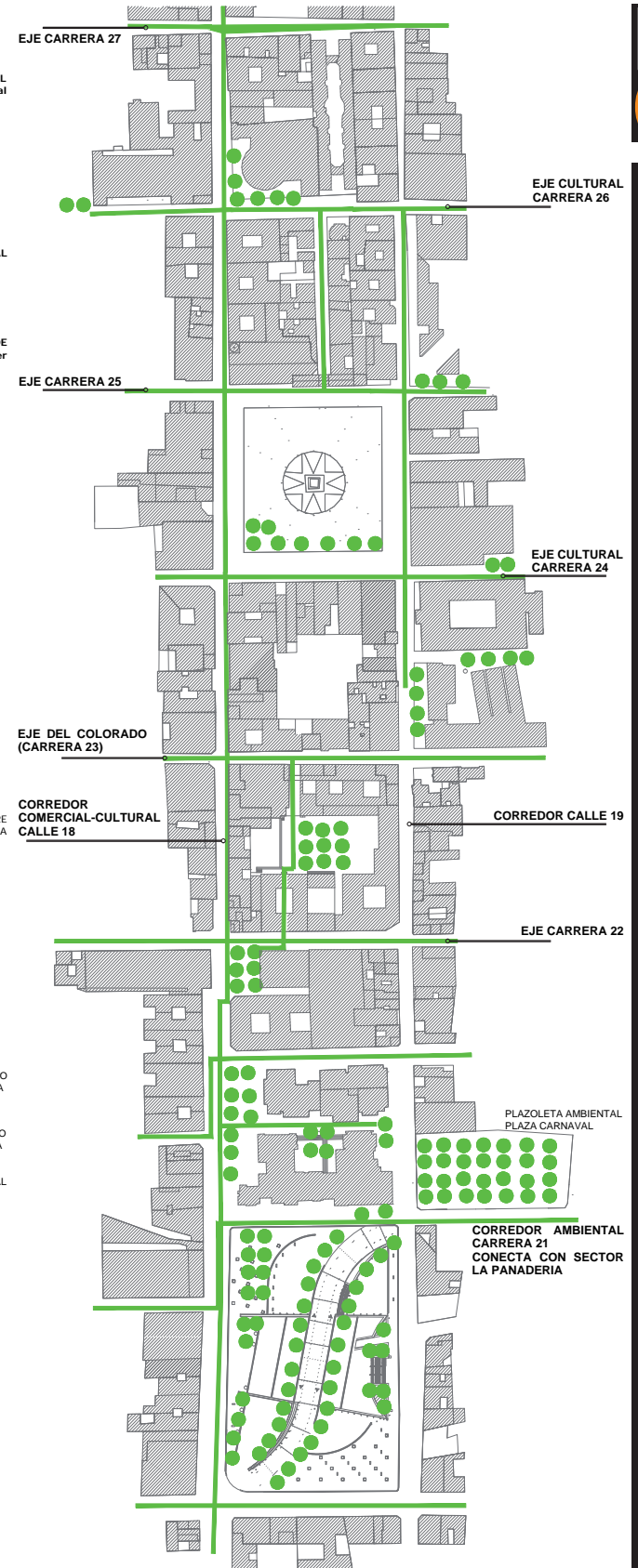


Figura 272//Propuesta del sistema ambiental-área de estudio//

Convenciones (Figura 271)

- Espacio público
- Paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto

Convenciones (Figura 272)

- Vías de carácter ambiental
- Tratamiento ambiental en alta presencia o densidad



Figura 273//Propuesta del sistema de usos de suelo de primer piso-área de estudio//

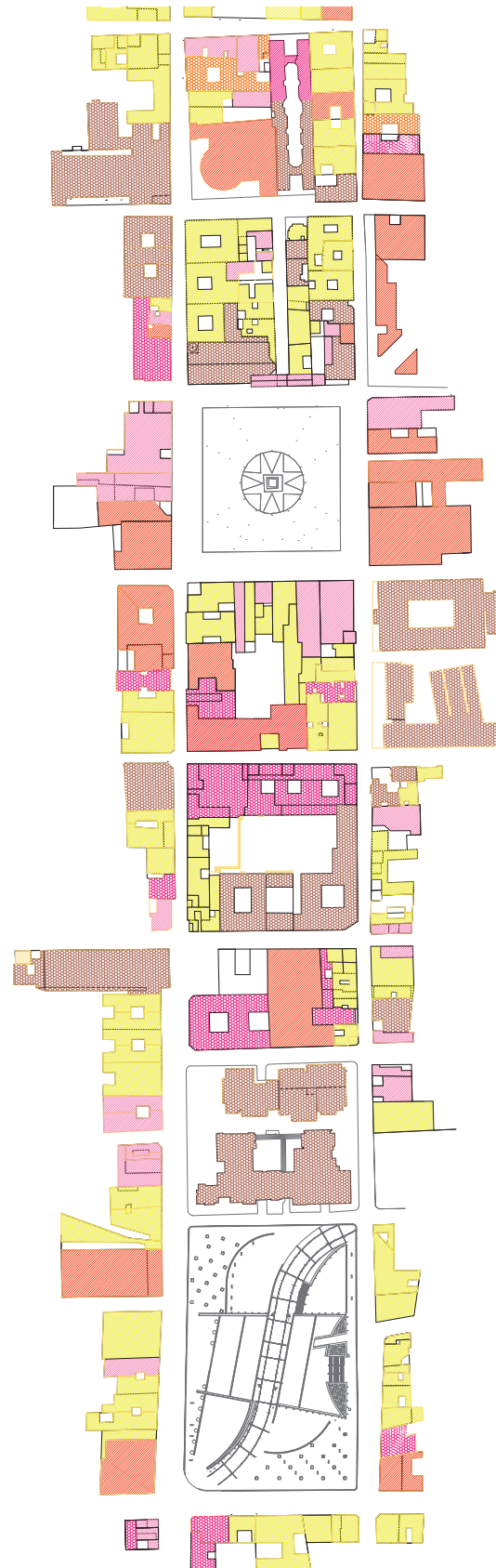


Figura 274//Propuesta del sistema de usos de suelo de segundo piso-área de estudio//

7.4.4 Sistema de Usos de suelo.

Se busca la consolidación del uso comercial de mediano y bajo impacto en primer piso y se propone el fortalecimiento cultural del sector a través de la recuperación de inmuebles patrimoniales con uso cultural y la recuperación del uso institucional del sector como colegios y particularmente la Universidad de Nariño.

Se propone la revitalización del sector con la propuesta de la alta presencia del uso residencial de segundo piso en adelante, lo cual garantiza un flujo constante y masivo de personas en horas diurnas y nocturnas.

Convenciones (Figura 273)

- Propuesta de comercio alternativo
- Comercial bajo impacto
- Comercial de mediano y bajo impacto
- Diversión 1
- Diversión 2 -3
- Residencial
- Institucional
- Hoteles
- Industrial 1

Convenciones (Figura 274)

- Comercial bajo impacto
- Comercial de mediano y bajo impacto
- Diversión 1
- Diversión 2 -3
- Residencial
- Institucional
- Hoteles
- Industrial 1

7.4.5 Sistema de Movilidad

7.4.5.1 Estrategias

- 1 Eje carrera 27; eje de movilidad vehicular restringida y alternativa. Conecta el conjunto cultural San Felipe con el proyecto de borde Río Pasto.
- 2 Eje cultural carrera 26; eje con vocación cultural. Articula el conjunto cultural San Felipe, el teatro Imperial, la catedral de Pasto, la casa de la cultura y con remate en el conjunto cultural la Milagrosa.
- 3 Eje carrera 25; movilidad alternativa con prioridad en lo peatonal. Articula las piezas de borde Av. Boyacá y Río Pasto.
- 4 Eje cultural carrera 24; eje con vocación cultural y religiosa. Movilidad peatonal y vehicular restringida. Inmediatamente Conecta el templo de Cristo Rey y San Agustín.
- 5 Eje del colorado (carrera 23); movilidad vehicular restringida con prioridad en lo peatonal. Conecta el Parque cultural Santiago con el proyecto de borde Río Pasto.
- 6 Corredor comercial cultural calle 18. Movilidad alternativa y prioridad en lo peatonal.
- 7 Corredor calle 19. Movilidad vehicular restringida (apertura horario nocturno) con prioridad en lo peatonal.
- 8 Eje carrera 22; movilidad vehicular restringida. Articula el proyecto de borde Av. Boyacá con la Av. Santander.
- 9 Eje carrera 21B. Conecta las piezas de borde Av. Boyacá y Río Pasto.
- 10 Eje carrera 21. Articula la plaza de Carnaval con el conjunto cultural la Panadería y la Av. Santander.
- 11 Eje carrera 20; movilidad vehicular y peatonal. Articula el anillo de Transporte público colectivo con la Av. Santander.

Convenciones (Figura 275)

- Vías de carácter peatonal
- Transporte vehicular restringido
- Transporte alternativo
- Recorridos viales peatonales
- Límite del área peatonal
- Parqueaderos de vehículos particulares
- Servicios bancarios
- Paraderos rápidos (embarque, desembarque y abastecimiento de comercio)
- Zonas de paraderos públicos (taxis)
- Zonas de parqueaderos de bicicletas

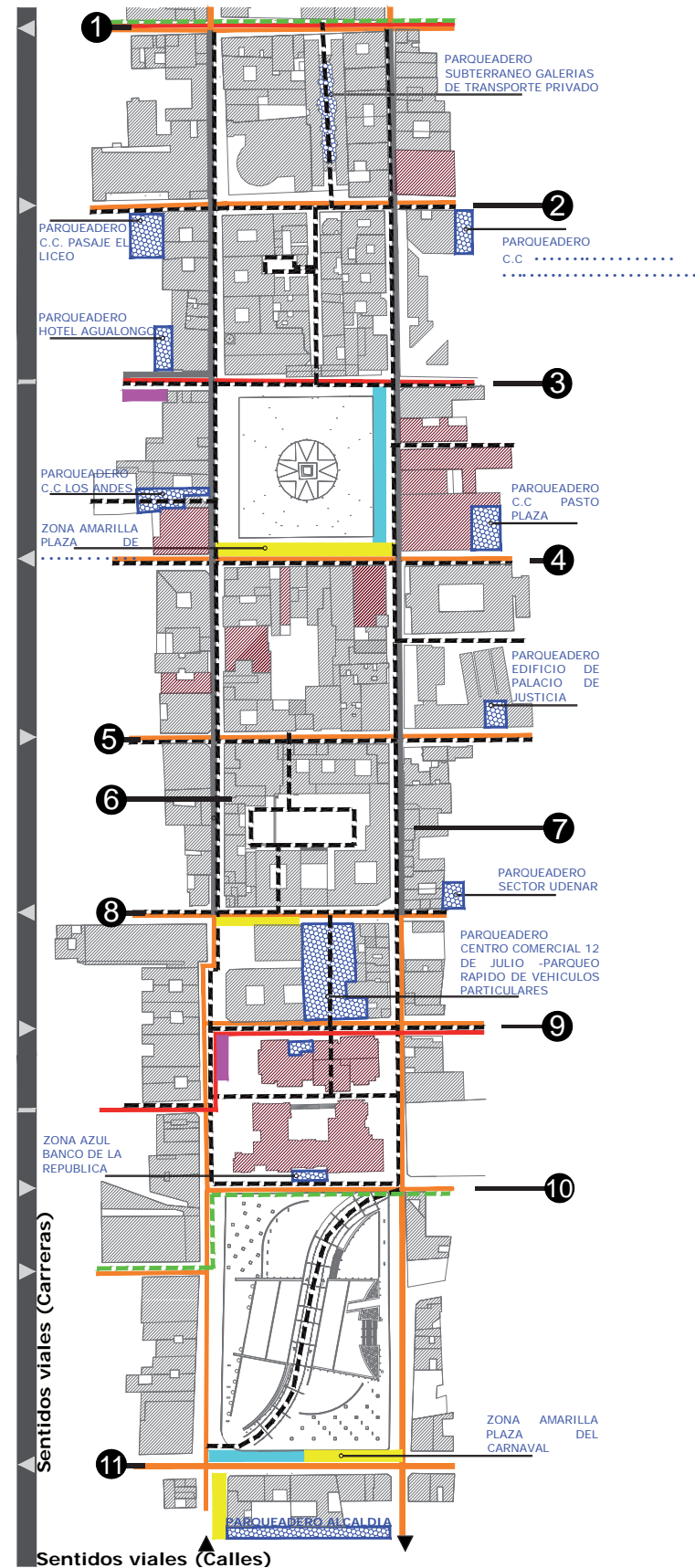


Figura 275//Propuesta del sistema de movilidad-área de estudio//

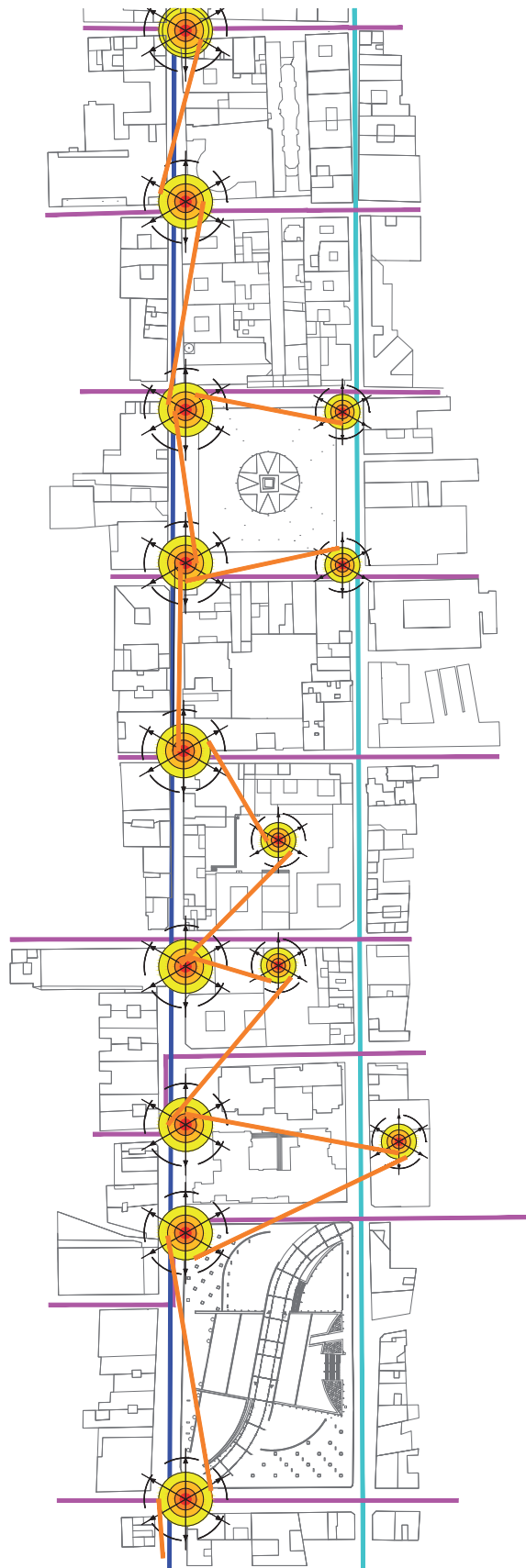


Figura 276//Esquema de tensiones e influencia-área de estudio//






7.4.6 Esquema de tensiones e influencia

El esquema muestra los corredores y los puntos de mayor influencia en el sector que de manera de entretejido forman focos o puntos de tensión con el objetivo de lograr la organización de las dinámicas y la integración ciudadana a través de la presencia inherente del comercio alternativo en el espacio urbano como elemento de organización y planificación.

7.4.7 Localización y caracterización del comercio alternativo

- ① Propuesta conexión comercial carrera 27. Generación de comercio alternativo, articulado al sistema de espacio público, mobiliario, con tratamiento de la movilidad.
- ② Propuesta de esquina comercial Éxito vecino. Propuesta de tratamiento de espacio público, de movilidad vehicular con la articulación al comercio callejero.
-Se pretende la implementación de nuevos elementos de ventas, información, parqueos rápidos para vehículos motorizados, mobiliario y paisajismo.
- ③ Propuesta esquina comercial San Juan. Propuesta de generación de equipamiento comercial de alta escala, para la implantación de ventas, servicios de información, anuncios, con la incorporación de elementos ambientales, mobiliario, paisajismo, en articulación con los sistemas estructurantes.
- ④ Propuesta comercio alternativo costado calle 18 en la plaza de Nariño. Propuesta de generación de equipamiento comercial de alta escala, para la implementación de ventas, comidas etc, anuncios, con la incorporación de elementos ambientales, mobiliario, paisajismo, en articulación con los sistemas estructurantes.
- ⑤ Claustro Cultural Palatino. Propuesta de apertura de centro de manzana con incorporación del sistema de comercio alternativo de alta escala.

Convenciones (Figura 276)

-  Puntos de tensión e influencia baja
-  Puntos de tensión e influencia alta
-  Eje de alta influencia
-  Eje de baja influencia
-  Ejes transversales y de intersección

6 Plazoleta la Merced. Intervención de plazoleta la merced con la liberación del espacio volviéndolo más lúdico y dinámico y la conformación de un conjunto patrimonial articulado al espacio público de la Universidad de Nariño y el pasaje comercial La Merced como resultado de la integración que produce la presencia del comercio alternativo.

7 Punto de comercio Plaza de Carnaval. Posible generación de un conjunto de comercio Alternativo de alta escala, ventas culturales y afiches publicitarias.

8 Comercio alternativo C.C 20 de Julio. Generación de un sistema de comercio alternativo de alta escala, ventas, mobiliario y paisajismo, en articulación con el sistema de movilidad, con conexión hacia el centro de ventas 20 de Julio.

9 Propuesta Plazoleta comercial Galerías. Se pretende la implementación de nuevos elementos de ventas, información, parqueaderos, mobiliario y paisajismo







10. Propuesta sector cultural Pasaje Corazón de Jesús. Comercio alternativo de baja escala, (ventas, cafés, Internet, publicidad, servicios de información, anuncios, con la incorporación de elementos ambientales, mobiliario urbano y parajismo.

11. Propuesta de comercio alternativo de emboladores. Propuesta de generación de equipamiento y mobiliario para el embolador con la incorporación de nuevos elementos o servicios, como publicidad e información turística, en articulación con los demás sistemas.

12 Pasaje comercial la Merced. Posible generación de comercio alternativo de alta escala con la intervención de la plazoleta la merced, intervención de predios, liberación de fachada del hotel Manhattan y y apertura del centro comercial por el costado adjunto a la plazoleta con el objetivo de integrarse al carácter público de la plazoleta la merced.

13. Comercio alternativo banco de la república. Proyecto de mediana escala con la generacion de dos elementos de comercio alternativo, de publicidad y otro de ventas culturales mixtas, con articulacion con el eje comercial calle 18 y espacio publico.

Convenciones (Figura 277)

-  Servicios de ventas de comidas
-  Servicios de ventas culturales (artesanías, libros, información urbana)
-  Eje de conexión e integración del comercio alternativo
-  Servicios de parqueaderos de bicicletas y publicidad
-  Servicios de café internet y publicidad
-  Emboladores, chuponeros, yerbateros

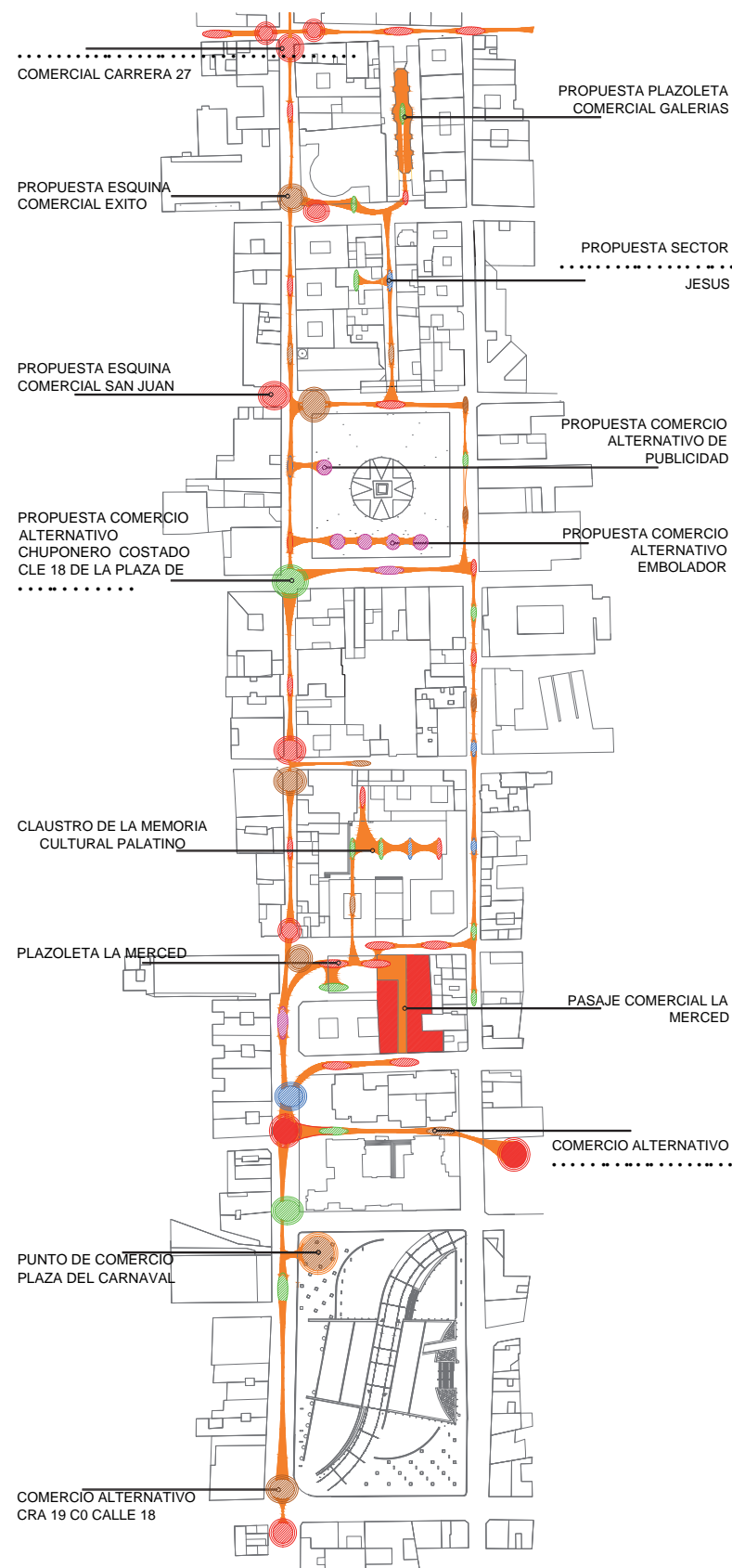


Figura 277//Propuesta de localización y caracterización del comercio alternativo-área de estudio//

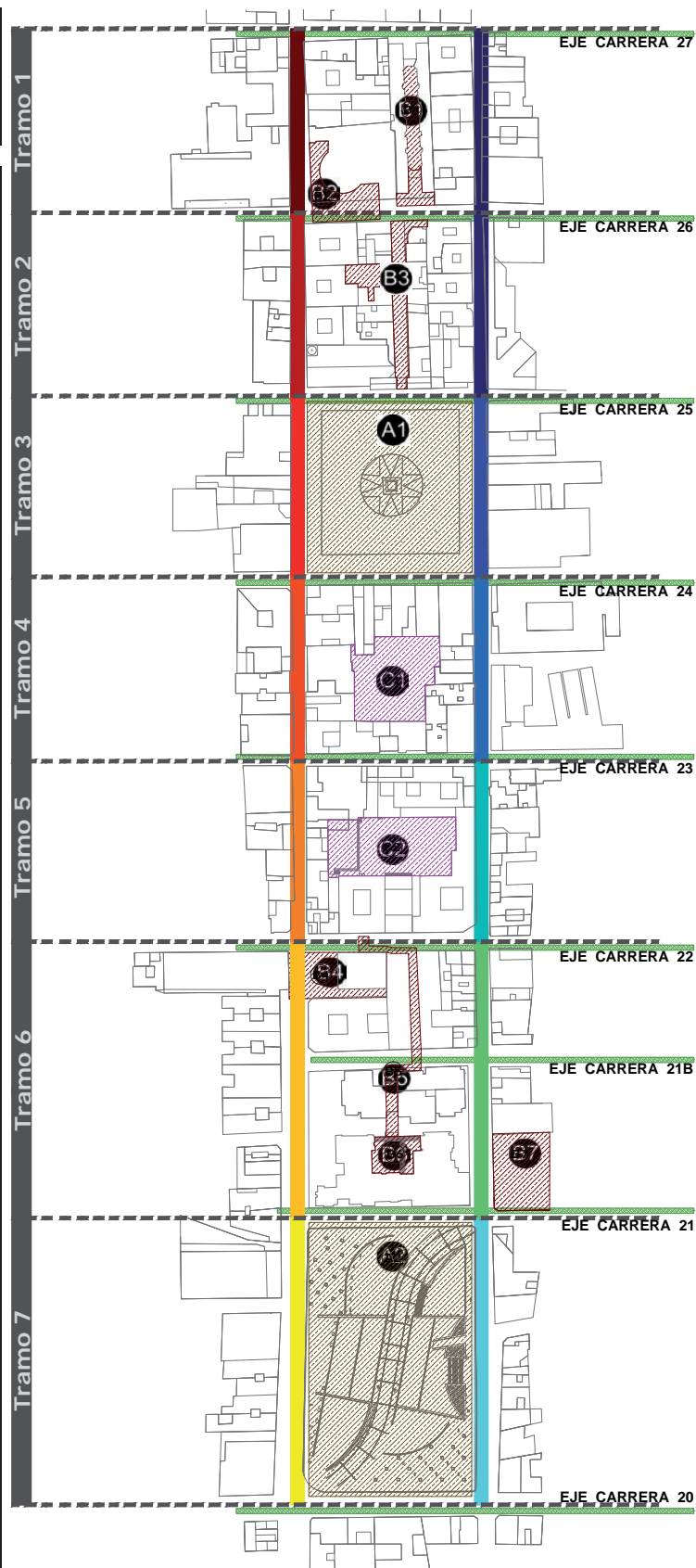


Figura 278//Tipología de intervención del sistema de comercio alternativo-
área de estudio//

7.4.8 Intervención del sistema integrado de comercio alternativo en el espacio del centro urbano

Se ha caracterizado la intervención del comercio alternativo de acuerdo a la identidad de los espacios del sector, los cuales se han caracterizado de la siguiente forma:

1. Según su carácter; dentro de éstos se encuentran:
 - Tipología de ejes primarios
 - Tipología de ejes secundarios
 - Tipología de ejes terciarios
2. Según su influencia
 - Tipología de recinto urbano ciudad; se caracteriza por la alta influencia del espacio no tan sólo en su contexto inmediato sino de ciudad; al tener la posibilidad de atender a las dinámicas colectivas urbanas.
 - Tipología de recinto urbano centro; se caracteriza por la alta influencia del espacio en su contexto inmediato en éste caso el centro de Pasto; al atender a las dinámicas colectivas del sector.
 - Tipología de centro de manzana; caracterizado por ser un espacio lúdico que hace énfasis en lo público y atiende a las necesidades del uso en su contexto inmediato y las del sector que lo contiene. Tiene una relación inherente del adentro y el afuera.

7.4.8.1 Características

1. Ejes primarios: corredor comercial-cultural Calle 18
 2. Ejes secundarios: corredor Calle 19
 3. Ejes terciarios: Carreras 20 a 27
 4. Recintos urbanos ciudad
 - Ⓐ1. Plaza de Nariño
- Presencia de comercio alternativo en alta escala.

Convenciones (Figura 278)

Según su carácter

Tipología de ejes primarios



Tipología de ejes secundarios



Tipología de ejes Terciarios



Según su influencia

Ⓐ1) Tipología de recinto urbano ciudad



Ⓑ) Tipología de recinto urbano centro



Ⓒ) Tipología de centro de Manzana



--Alta presencia ambiental (Fitotectura propuesta y existente).

--Plazoletas café, cafés galería, cafés internet, exposiciones artísticas entre otras, espacios abiertos y sobre el espacio público adecuado para expresiones culturales y artísticas como cine, teatro al aire libre, etc.

--Estacionamiento para transporte alternativo y bahías de parqueos vehiculares rápidos (cargue y descargue).

--Paisajismo caracterizado a lo patrimonial, mobiliario urbano, texturas e iluminación.

A2. Plaza de Carnaval

--Presencia de comercio alternativo en alta escala.

--Alta presencia ambiental (Fitotectura propuesta y existente). Conexión con el sector ambiental educativo Cesmag y el conjunto cultural La Panadería.

--Estacionamiento rápidos para vehículos.

--Paisajismo diferenciado ó caracterizado por las dinámicas artísticas del Carnaval de Negros y Blancos. Tratamiento físico espacial adecuado para expresiones culturales y artísticas como cine, teatro al aire libre, etc.

5. Recintos urbanos centro

B1. Pasaje peatonal Galerías

--Comercio alternativo de mediana escala (plazoletas de comidas, ventas de accesorios, información y publicidad turística).

--Intervención sobre el pasaje mediante la apertura y articulación al sistema de comercio alternativo.

--Tratamiento de portones (accesos), desniveles, texturas, mobiliario y paisajismo.

B2. Plazoleta Éxito vecino

--Comercio alternativo de alta escala (ventas, publicidad e información turística, cafés Internet y plazoletas de comidas).

--Tratamiento del espacio público articulado a la movilidad peatonal y vehicular.

--Texturas, mobiliario y paisajismo.

B3. Pasaje peatonal Corazón de Jesús

--Posible intervención de predios para la generación de espacio público.

--Comercio callejero de alta escala (ventas, culturales, publicidad, parque de bicicletas, cafés Internet y plazoletas de comidas).

--Texturas, mobiliario y paisajismo.

--Tratamiento de fachadas, portones y culatas para la arti-

culación con el espacio público.

B4. Plazoleta la Merced

--Intervención y rediseño, para generar nuevas zonas verdes, duras, mobiliario de comercio alternativo de alta escala (ventas, cafés, comidas).

--Parqueos rápidos para cargue y descargue de transporte especial.

--Tratamiento de fachadas, (acceso hacia el centro comercial), desniveles, texturas, mobiliario y paisajismo.

B5. Centro pasaje Agustín Codazzi

--Intervención sobre el pasaje mediante la apertura, y articulación al sistema de comercio alternativo.

--Tratamiento de portones (accesos), desniveles, texturas, mobiliario y paisajismo.

--Acceso a parqueaderos vehiculares existentes.

B6. Plazoleta Banco de la República

--Apertura plazoleta banco de la república con horario restringido.

--Conexión y articulación hacia el espacio público, los ejes calle 18 y 19.

--Comercio alternativo de baja escala.

--Intervención en el espacio público con tratamiento de texturas, mobiliario y paisajismo.

B7. Plazoleta ambiental Plaza de Carnaval

--Intervención predios para la generación de plazoleta ambiental conectada a la plaza del carnaval y proyecto de borde de la Panadería.

--Texturas, mobiliario y paisajismo.

6. Centros de manzana

C1. Claustro Cultural Antonio Nariño

--Posible propuesta de apertura de centro de manzana con el objetivo de

generar un pequeño pulmón ambiental en el centro de pasto, así como la generación de espacio público efectivo y con tratamiento de culatas como fachadas internas.

C2. Claustro Cultural Palatino

--Apertura de centro de manzana con incorporación del sistema de comercio alternativo de alta escala e intervención en el centro cultural palatino.

--Tratamiento de culatas como fachadas internas al igual que paisajismo con alta presencia ambiental (fitotectura propuesta).

--Tratamiento físico espacial adecuado para expresiones culturales y artísticas como cine, teatro al aire libre, etc.



Figura 279//Imágen nocturna propuesta del Claustro Cultural Palatino//

8. Diseño

8.1 Propuesta urbana general

8.1.1 Memoria de diseño

8.1.1.1 Intervención del comercio alternativo sobre el espacio urbano

Al abordar el espacio urbano de manera más puntual, es decir; desde el diseño, encontramos diferentes formas de relación del comercio alternativo con el espacio físico inmediato, los cuales pueden ser ejes primarios, secundarios y terciarios y las diferentes tipologías encontradas.

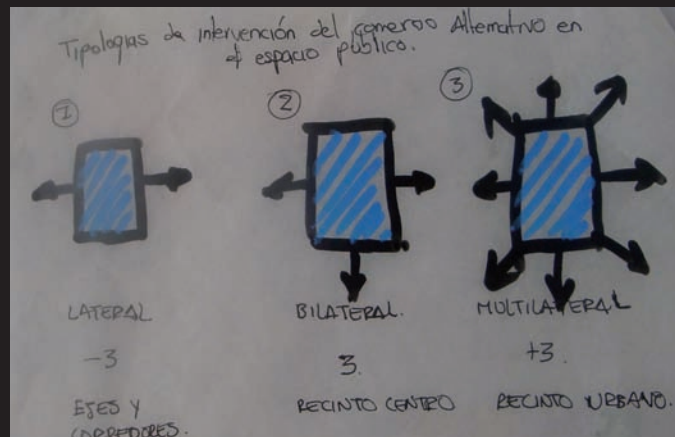
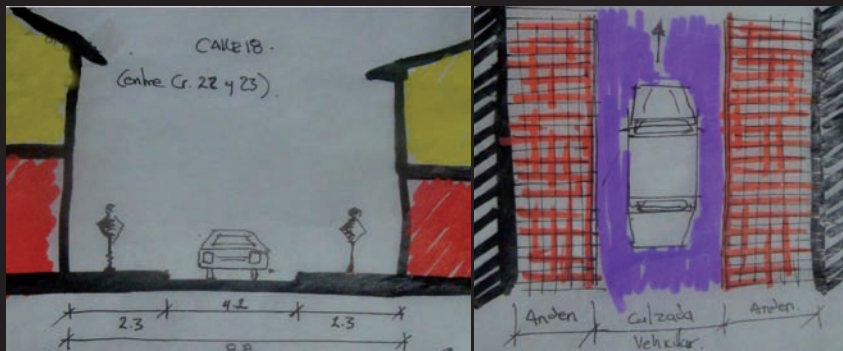


Figura 280//Tipologías de intervención del comercio alternativo//

8.1.1.2 Espacialidad actual - Perfil calle 18

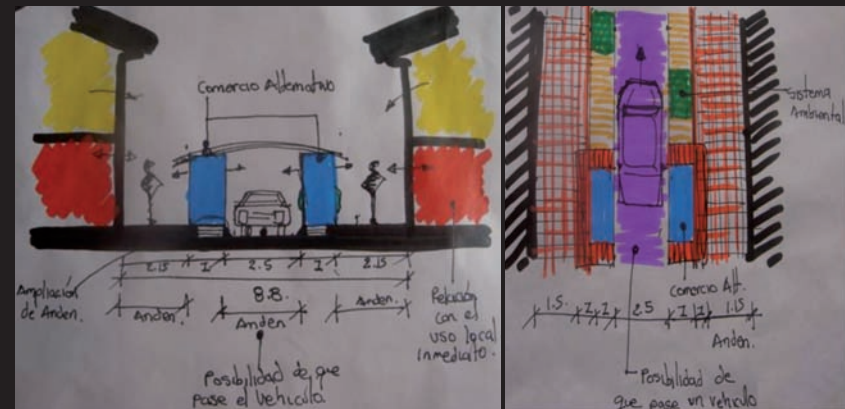


Figuras 281-282//Perfil actual calle 18//

8.1.1.3 Alternativas de solución espacial

--Primera alternativa

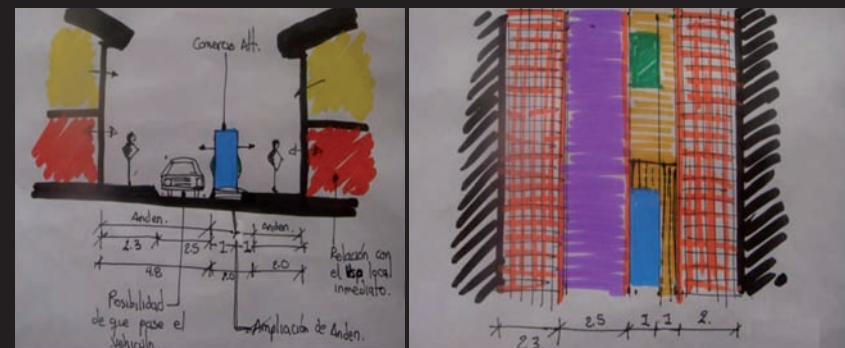
Se visualizan los módulos de comercio alternativo en dos corredores y un espacio central más amplio.



Figuras 283-284//Primera alternativa de solución espacial//

--Segunda alternativa

Se utiliza un corredor con los módulos y un espacio más amplio con la posibilidad de que pase un vehículo en caso de emergencia o abastecimiento comercial.



Figuras 285-286//Segunda alternativa de solución espacial//

--Tercera alternativa

Un corredor central que contienen los módulos de comercio y lo ambiental permitiendo la posibilidad de pasar ocasionalmente un vehículo tan solo en casos de emergencia.



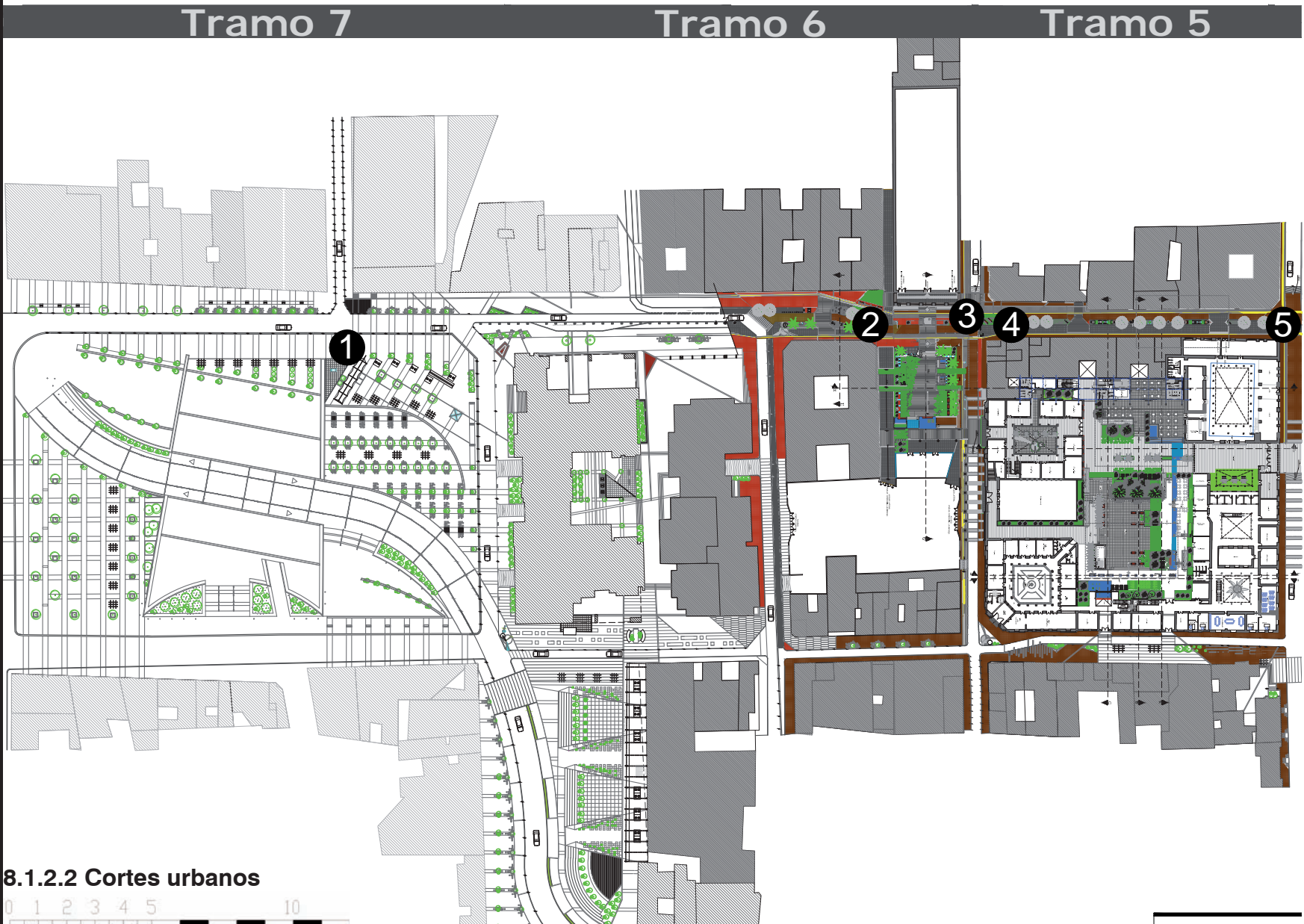
Figuras 287-288//Tercera alternativa de solución espacial//

Para la intervención en diseño del espacio urbano se escogió la tercera alternativa al presentar un espacio más proporcional y la cual permite un manejo adecuado de la vegetación, iluminación y los espacios de permanencia.

DI

8.1.2 Planimetría

8.1.2.1 Planta urbana general



8.1.2.2 Cortes urbanos



8.1.2.2.1 Corte urbano A-A'



Figura 290//Corte urbano A-A'//

8.1.2.2.2 Corte urbano B-B'



Figura 291//Corte urbano B-B'//

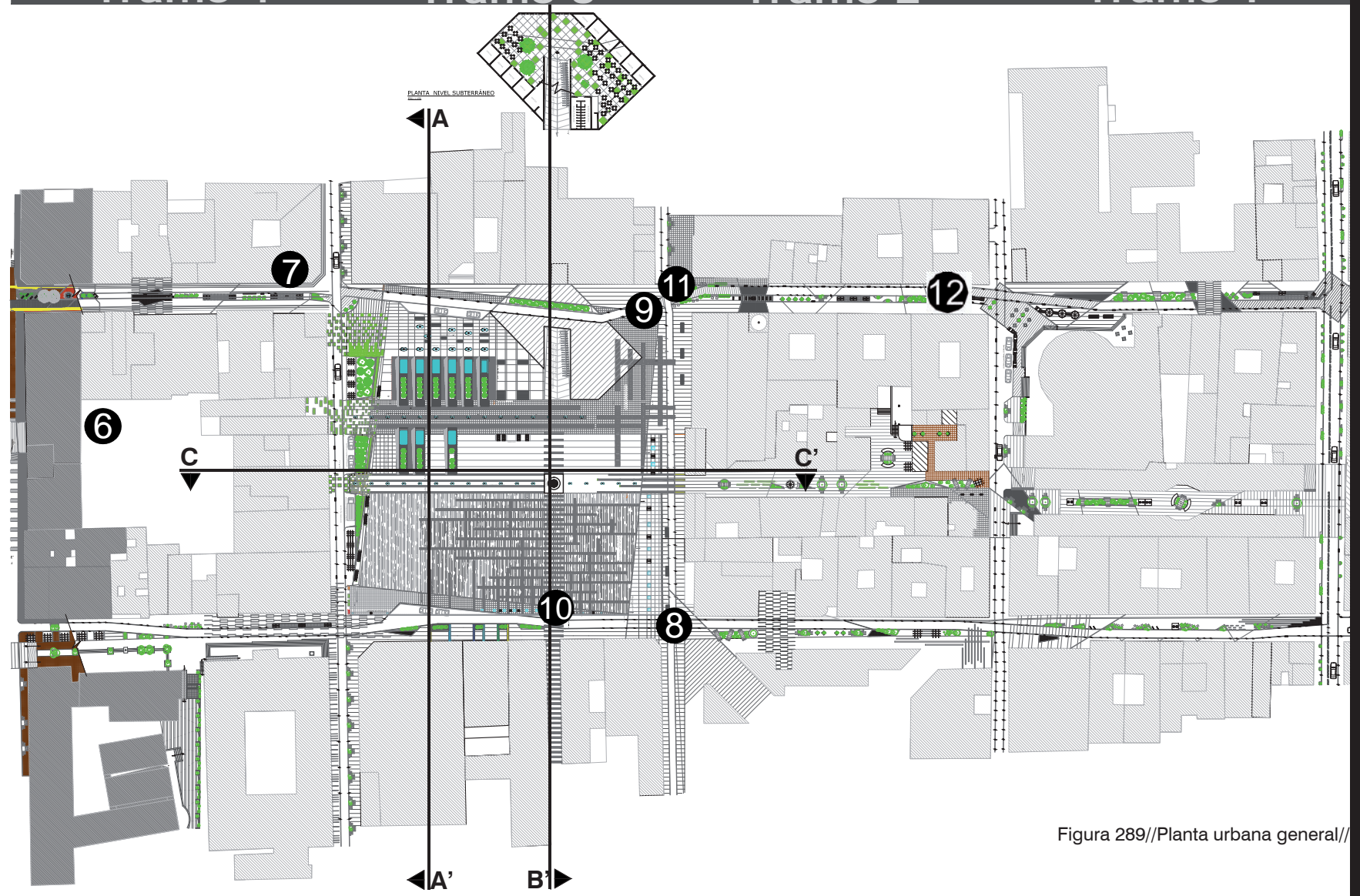


Figura 289//Planta urbana general//

8.1.2.2.3 Corte urbano C-C'



Figura 292//Corte urbano C-C'//

DI 8.1.2.3 Perspectivas y renders

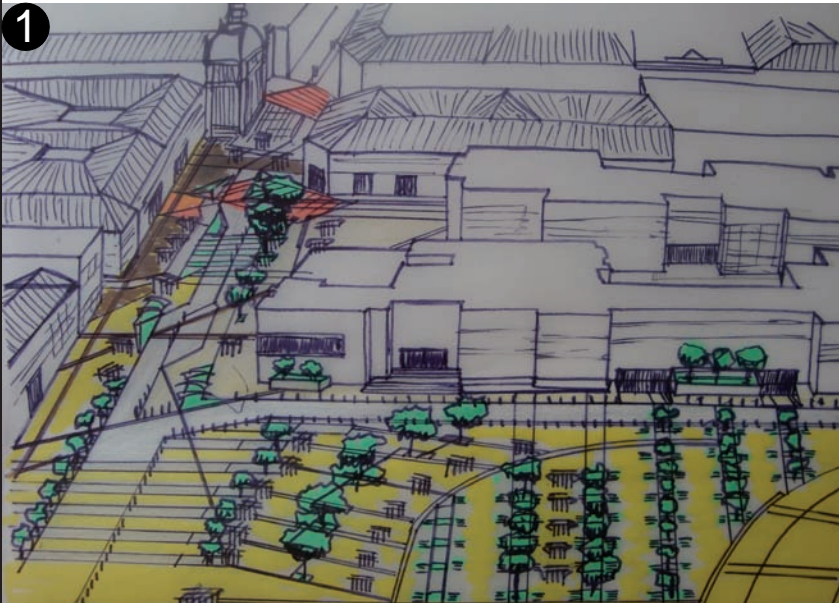


Figura 293//Imágen propuesta de la plaza de Carnaval y calle 18//



Figura 294//Imágen propuesta de la plaza de La Merced y calle 18//



Figura 295// Imágen propuesta de la esquina Calle 18 y carrera 22//

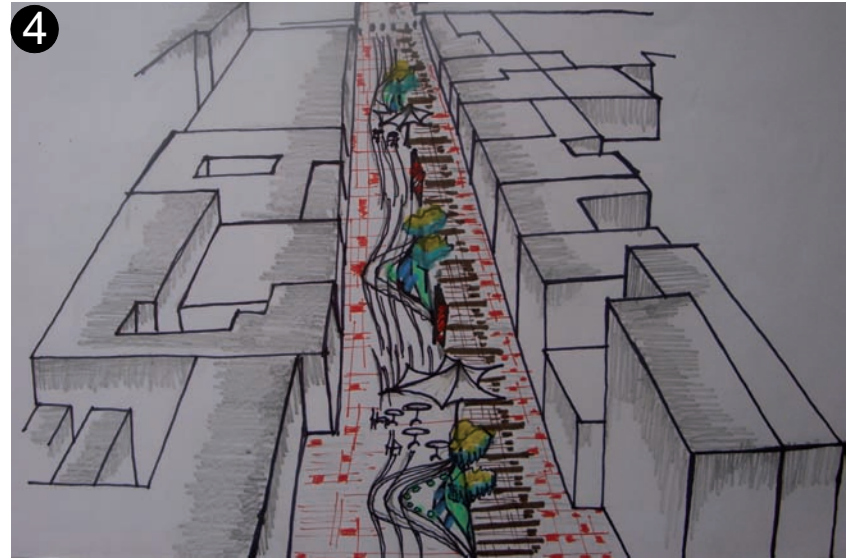


Figura 296//Imágen propuesta de la Calle 18 entre carreras 22 y 23//

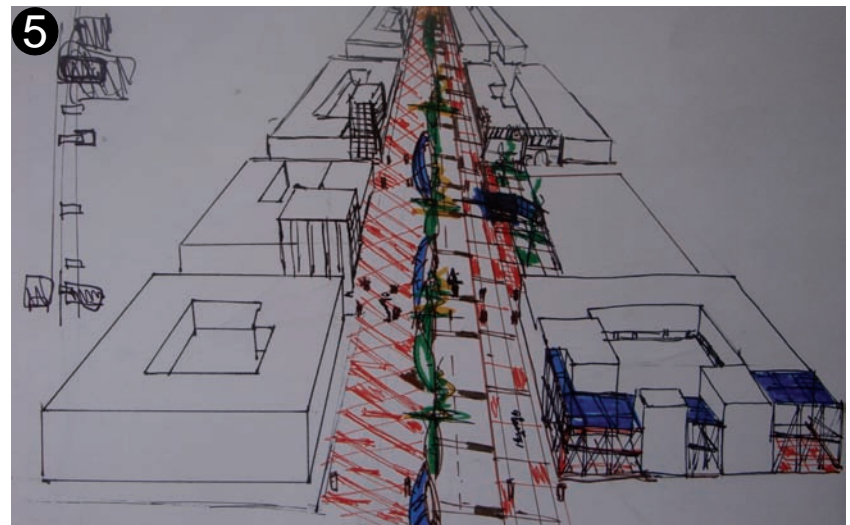


Figura 297//Imágen propuesta de la Calle 18 entre carreras 23 y 24//

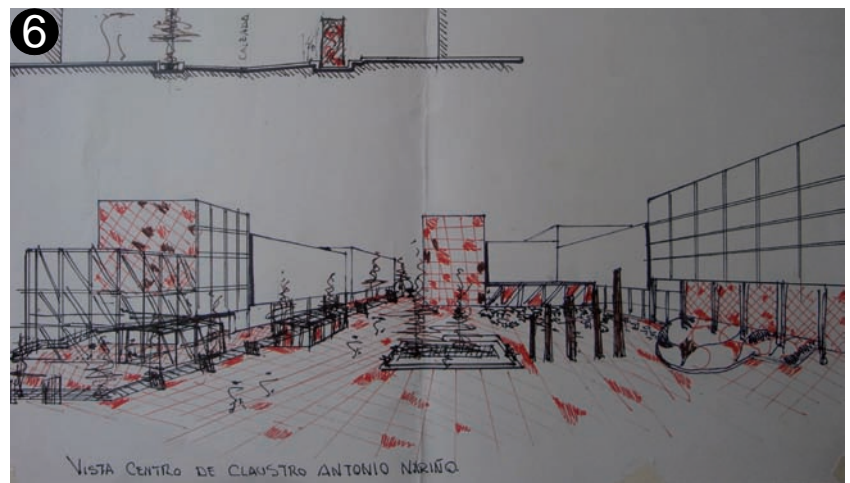


Figura 298//Imágen propuesta del Claustro Cultural Antonio Nariño//

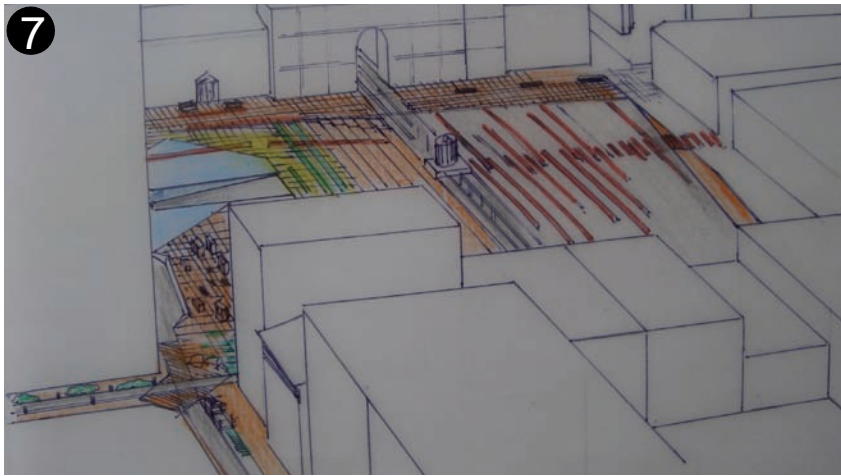


Figura 299//Imágen propuesta de la plaza de Nariño desde la Calle 18 on carrera 24//

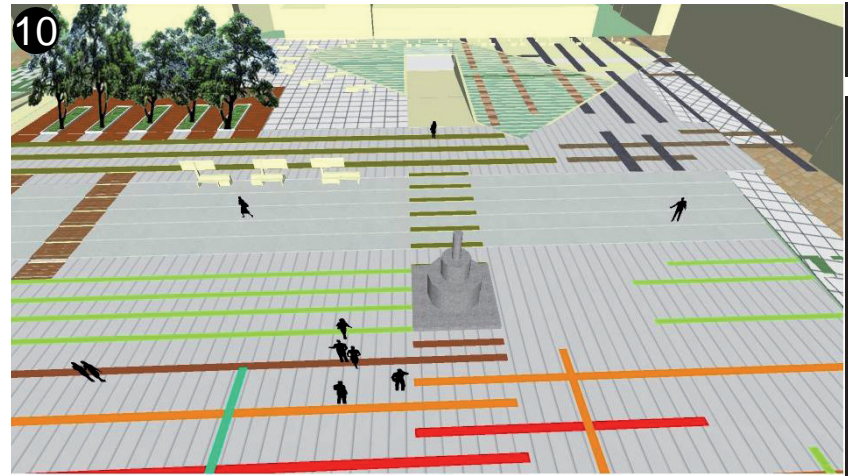


Figura 302//Imágen propuesta de la plaza de Nariño desde la Calle 19//

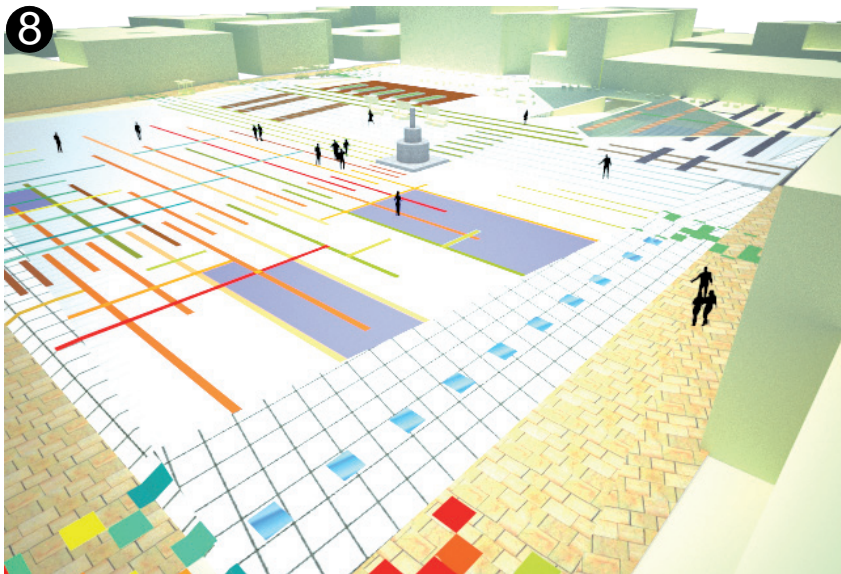


Figura 300//Imágen propuesta de la plaza de Nariño desde la Calle 19 con carrera 25//

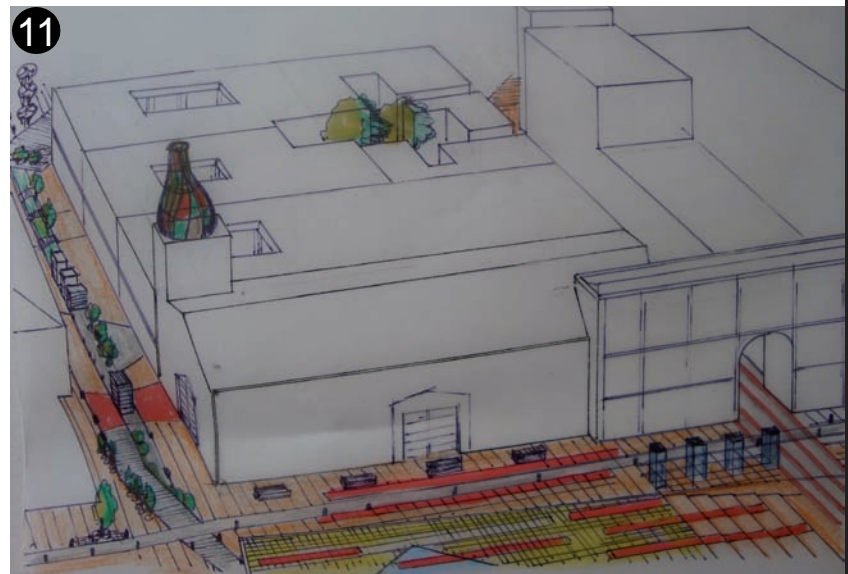


Figura 303//Imágen propuesta de la esquina de la Iglesia de San Juan Calle 18 con carrera 25//

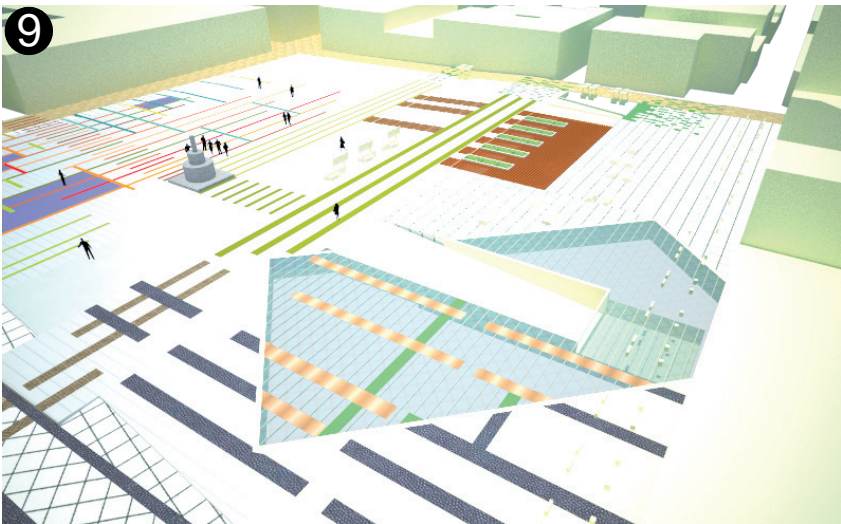


Figura 301//Imágen propuesta de la plaza de Nariño desde la Calle 18 con carrera 25//

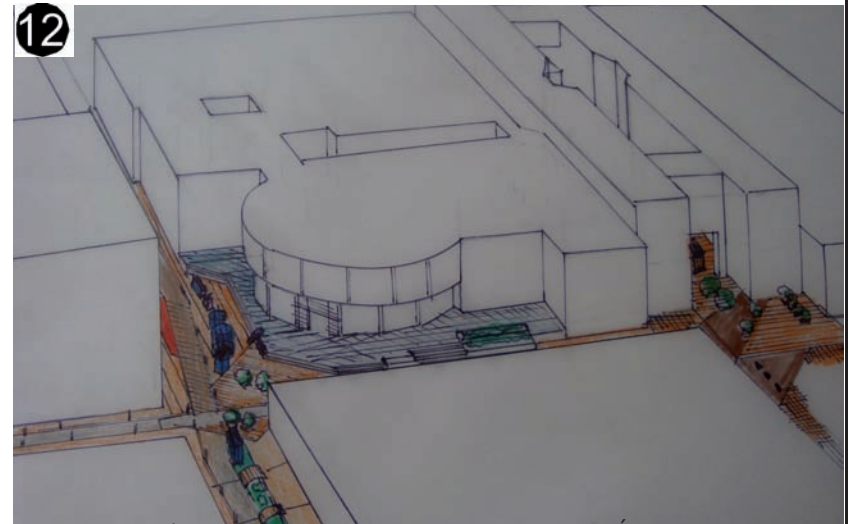


Figura 304//Imágen propuesta de la plazoleta comercial Éxito Vecino, esquina Calle 18 con carrera 26//

DI 8.2 Propuesta urbana puntual

8.2.1 Memoria de diseño

8.2.1.1 Delimitación del área de diseño

Para el diseño puntual del proyecto se ha escogido el tramo 5, correspondiente a la propuesta urbana general.

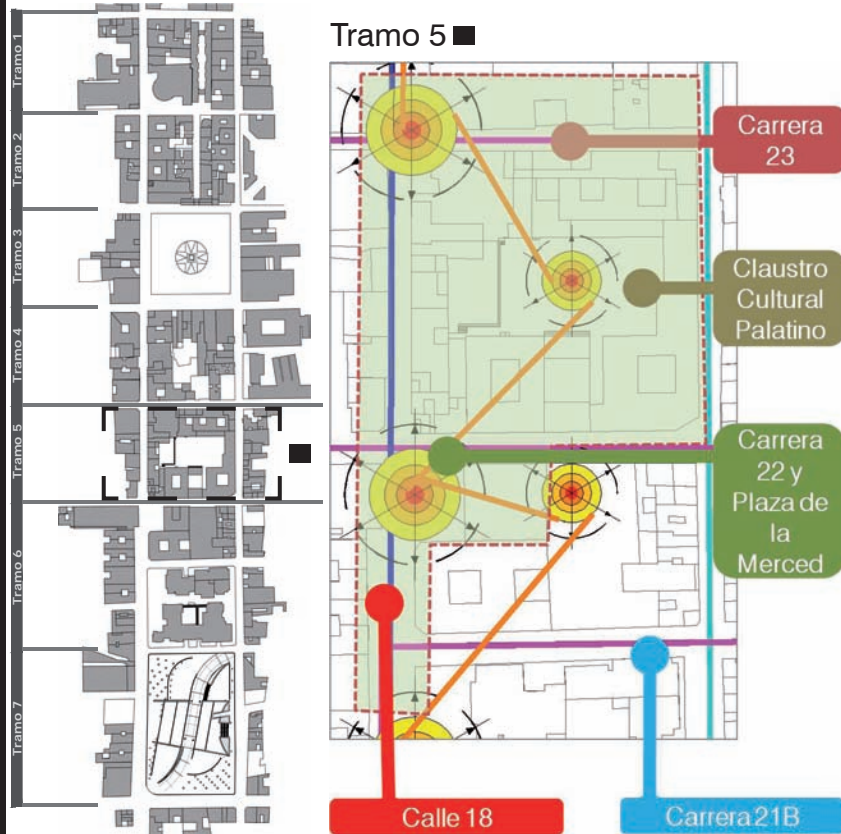


Figura 305-306//Delimitación del área de diseño//

Una de las razones que llevaron a desarrollar el tramo 5 es la posibilidad de diseñar tres tipologías espaciales; eje primario (Calle 18), tipología de recinto urbano centro (Plaza de La Merced) y tipología de centro de manzana (Claustro Cultural Palatino).

8.2.1.2 Tipologías de intervención

Como se ha mencionado anteriormente se abordarán tres tipologías de intervención para el diseño urbano del centro de Pasto;

--Eje primario (Calle 18)

--Tipología de Recinto urbano centro (Plaza de la Merced)

--Tipología de centro de Manzana (Calustro Cultural Palatino)

8.2.1.3 Conceptos de diseño

1. Espacios de permanencia (Zonas Lúdicas)

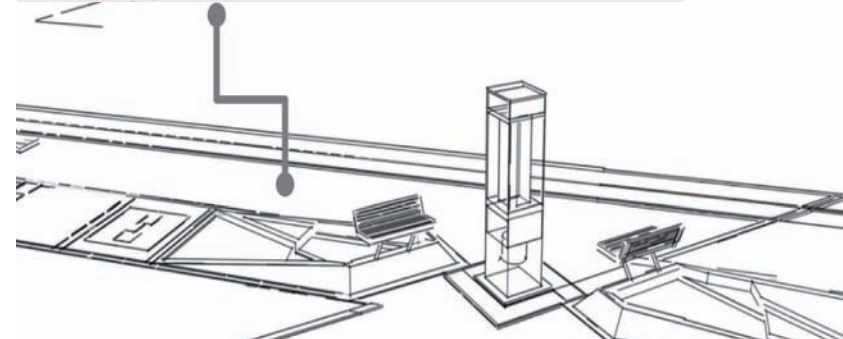
Son aquellos espacios de encuentro que permite la integración social dentro de un micro espacio insertado en un espacio de influencia urbana.

Zona de permanencia con asiento empotrado sobre muro bajo a 20cm de altura , con incorporación de zona verde.



Figura 307//Zonas de permanencia propuestas//

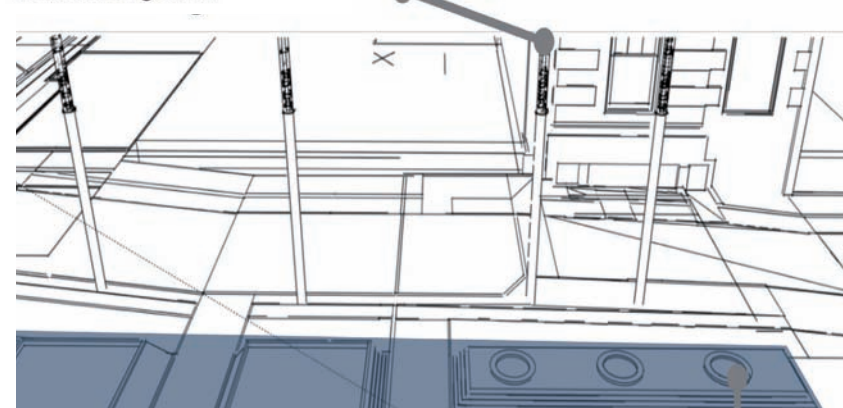
Elemento de permanencia



Sector de permanencia con incorporación de un elemento de comunicación.

Figura 308//Zonas de permanencia propuestas//

Iluminación general



Áreas verde y de permanencia con muro inclinado

Figura 309//Zonas de permanencia propuestas//

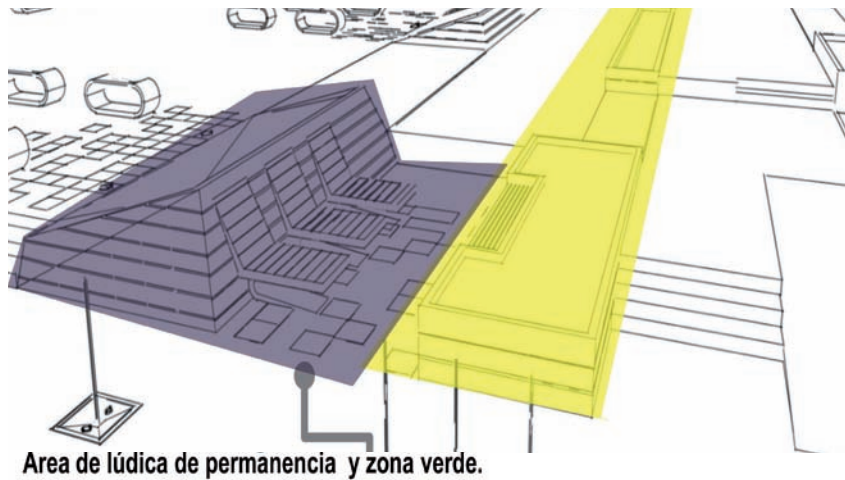


Figura 310//Zonas de permanencia propuestas//

2. Espacios de transición

Estos son espacios de intercambio de la circulación, que permiten pasar de un espacio a otro sin perder la relación con el espacio general.

Zona para el intercambio del peatón sobre el tramo calle 18

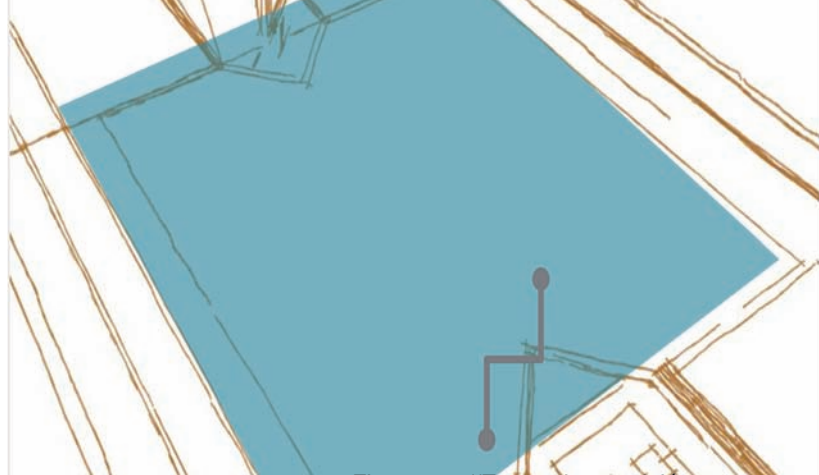


Figura 311//Zonas de transición propuestas//

Esta zona consta de una área de intercambio peatonal, una zona de permanencia y módulos de ventas.

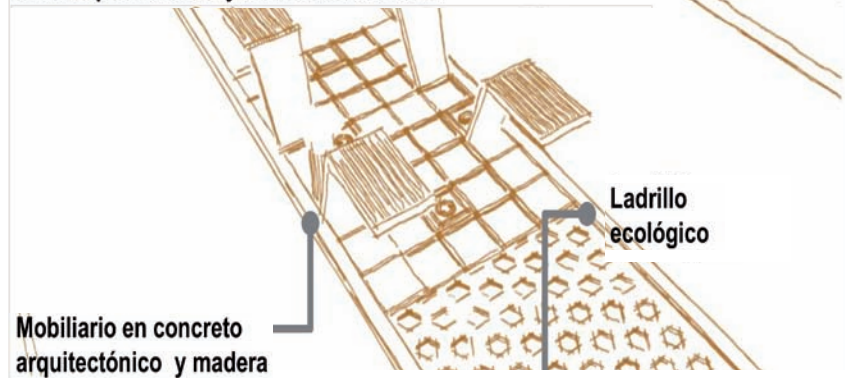


Figura 312//Zonas de transición propuestas//

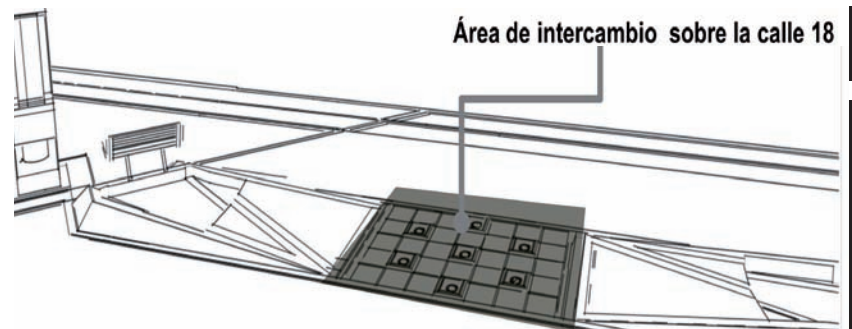


Figura 313//Zonas de transición propuestas//

3. Espacios de circulación

Se definen como espacios de permanente circulación peatonal, con una mayor influencia sobre la calle y los pasajes peatonales, además estas están articuladas con las zonas lúdicas o de permanencia y las zonas de transición.

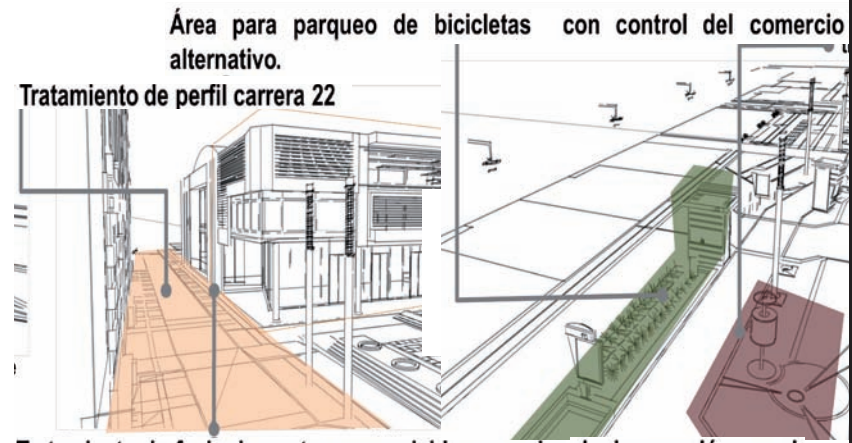


Figura 314//Zonas de circulación propuestas//

Plazoleta de comidas palatino

Se propone una área de comidas y un restaurante sobre la zona de la plazoleta palatino, con una fácil accesibilidad y además genera una visual visual hacia todo el conjunto de la Universidad de Nariño y Loes teatros del sector.

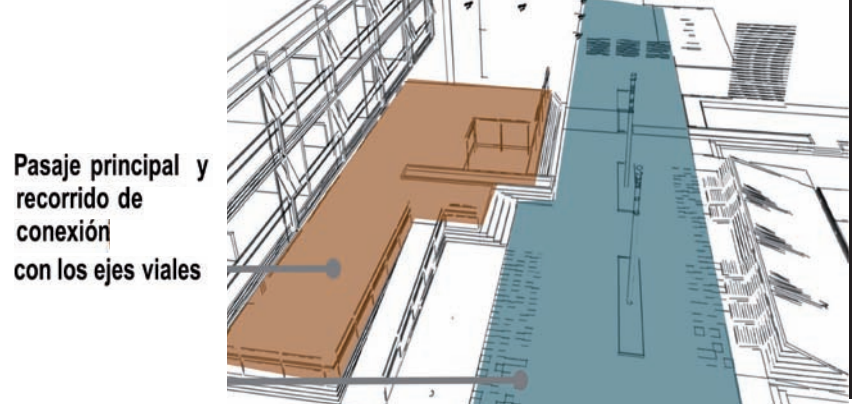
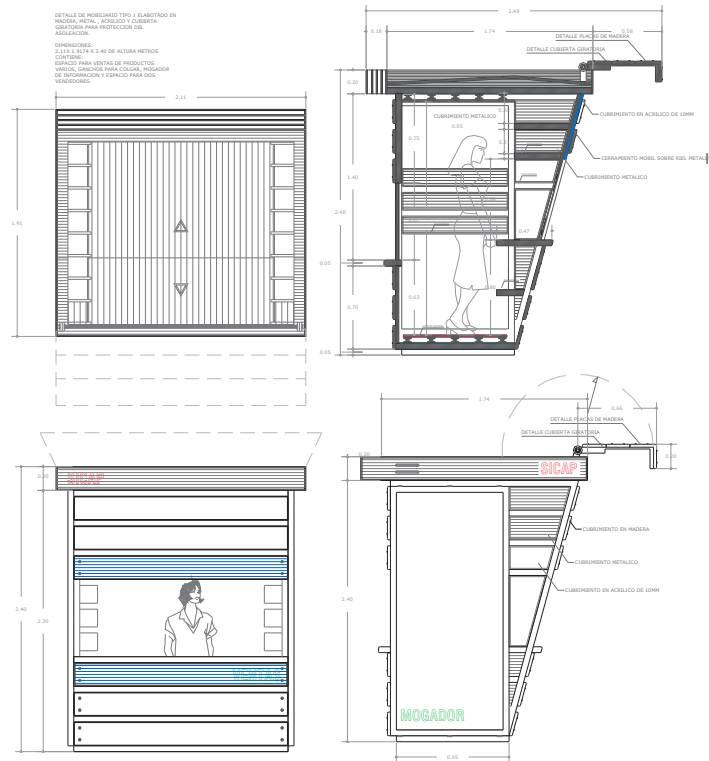


Figura 315//Zonas de circulación propuestas//

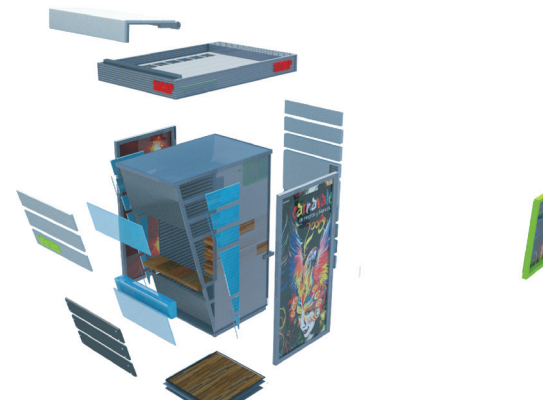
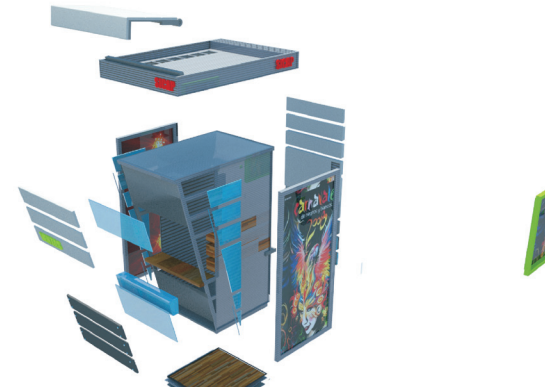
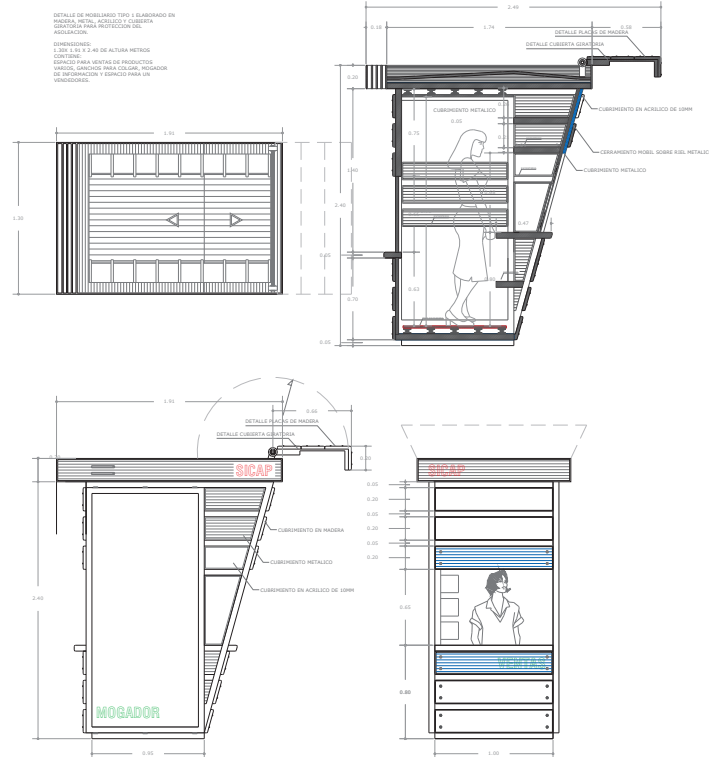
DI 8.2.1.4 Micro arquitectura

8.2.1.4.1 Módulos de ventas del comercio alternativo

MOBILIARIO PARA VENTAS ALTERNATIVA TIPO 1



MOBILIARIO PARA VENTAS ALTERNATIVA TIPO 2



8.2.1.4.2 Iluminación

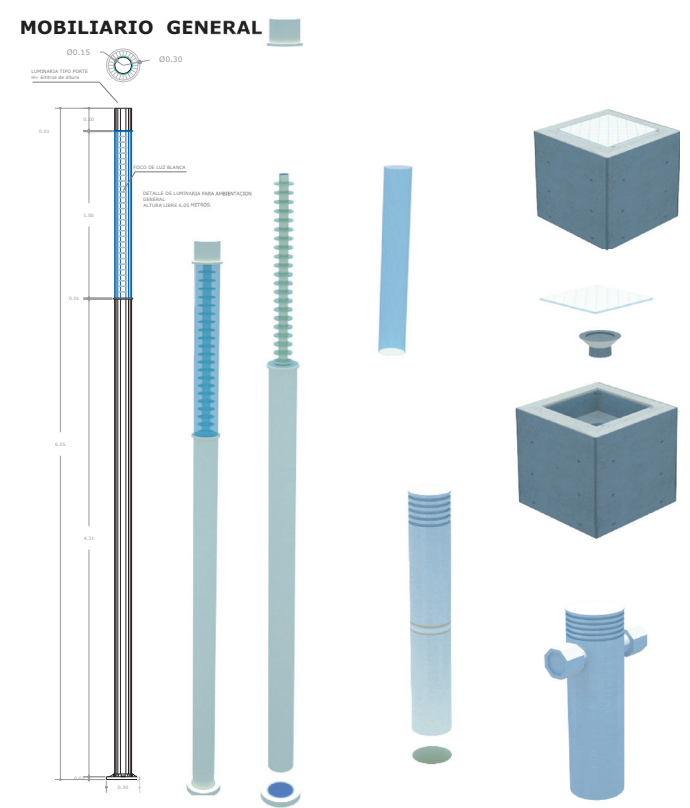


Figura 317//Detalle del mobiliario de iluminación//

8.2.1.4.4 Comunicación urbana

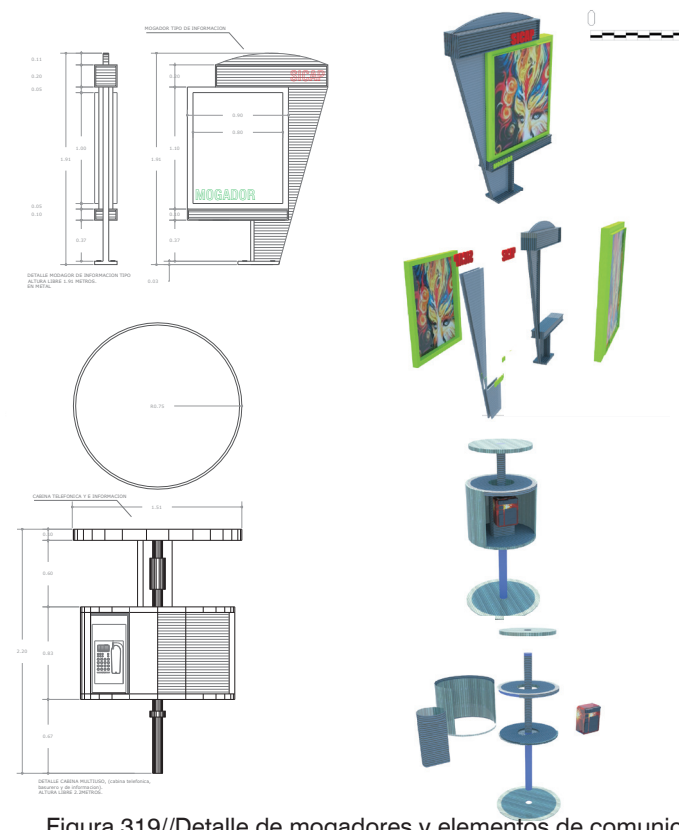


Figura 319//Detalle de mogadores y elementos de comunicación gráfica//

8.2.1.4.3 Mobiliario general

MOBILIARIO PARA ESPACIOS DE PERMANENCIA

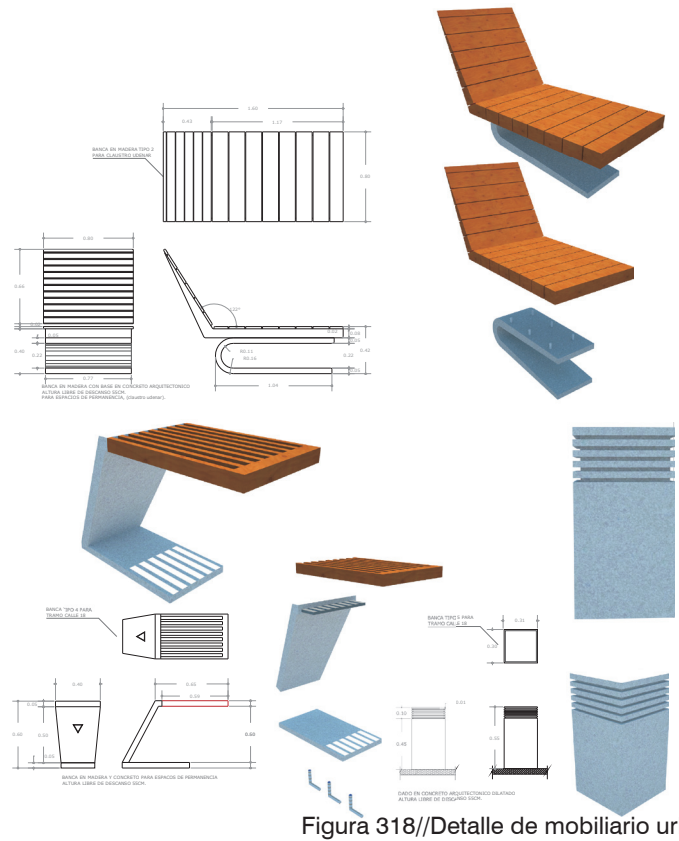
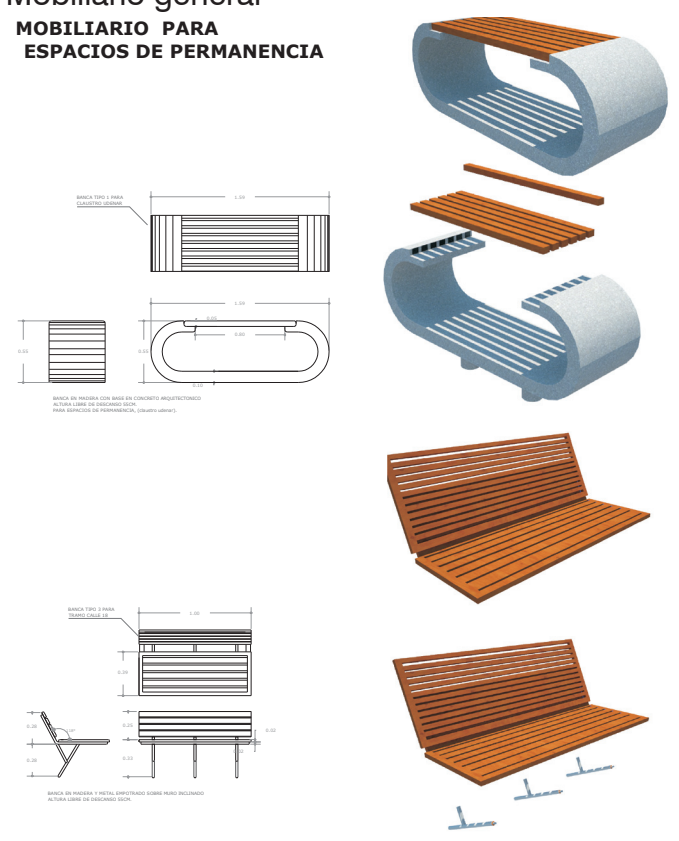
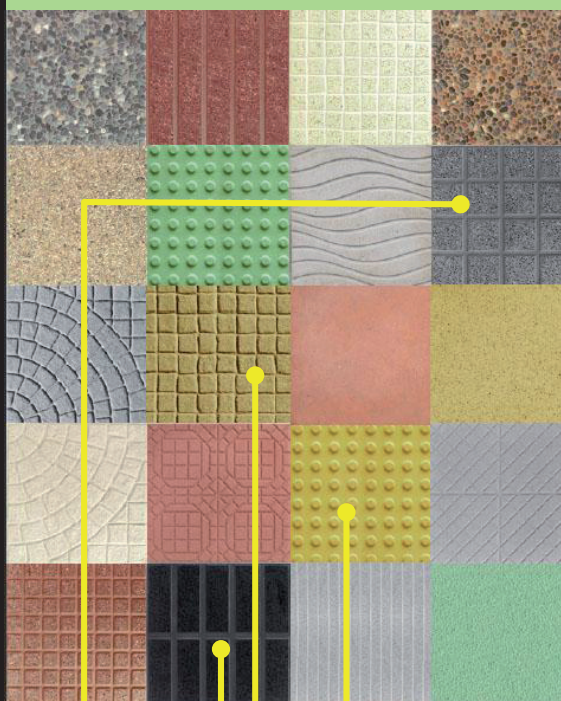
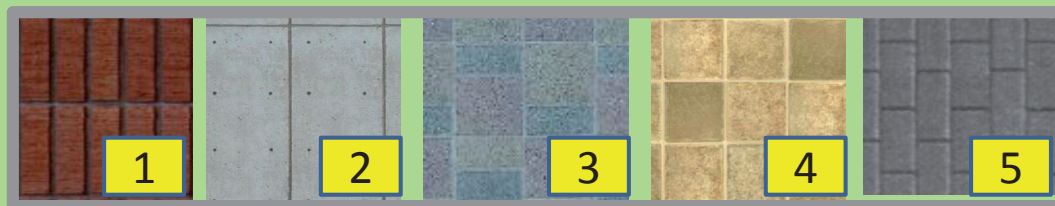


Figura 318//Detalle de mobiliario urbano general//



PROPUESTA DE TEXTURAS RENOVABLES ECOLOGICAS ENCONTRAMOS TRES TIPOS:

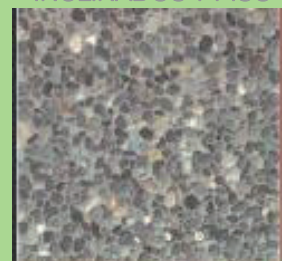
1. Césped natural
2. Ladrillo ecológico
3. Madera renovable



PROPUESTA DE PISOS

1. Texturas de circulación continua
2. Concreto arquitectónico
3. Piso para vías especiales (ciclo ruta)
4. Textura mixta (de permanecia y de circulación)
5. Piso para plazoletas y de permanecia

TEXTURA PARA MUROS INCLINADOS Y PISO



TEXTURA PARA PERMANENCIA

TEXTURA PARA INVIDENTES



TEXTURA PARA ALTA CIRCULACION

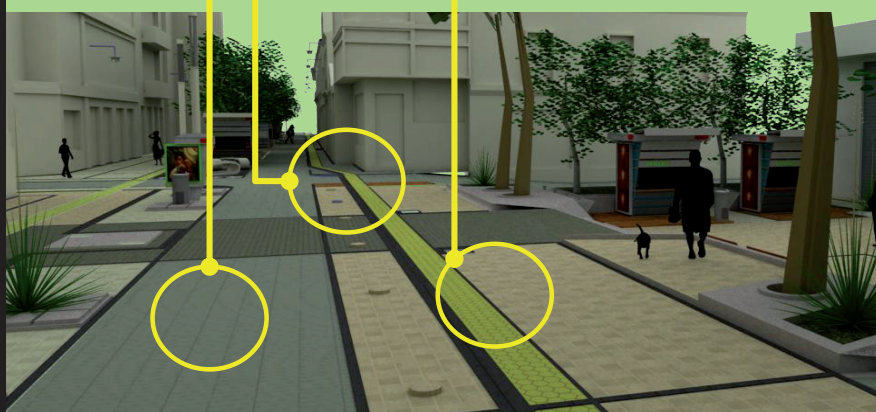
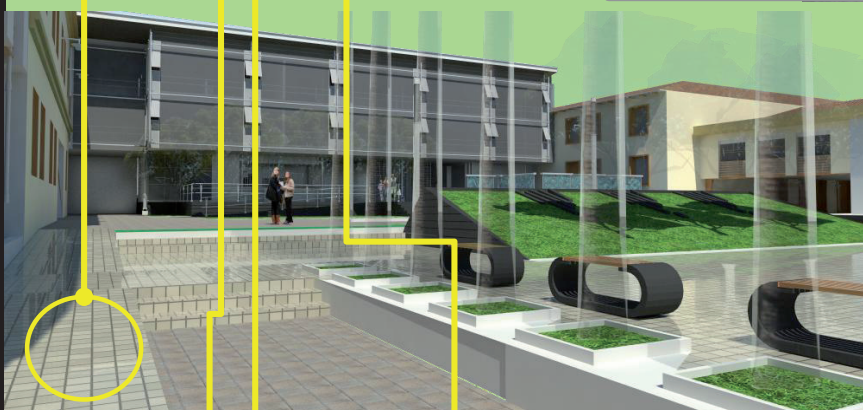


Figura 320//Detalle de texturas y su aplicación//

8.2.1.4.6 Desagües

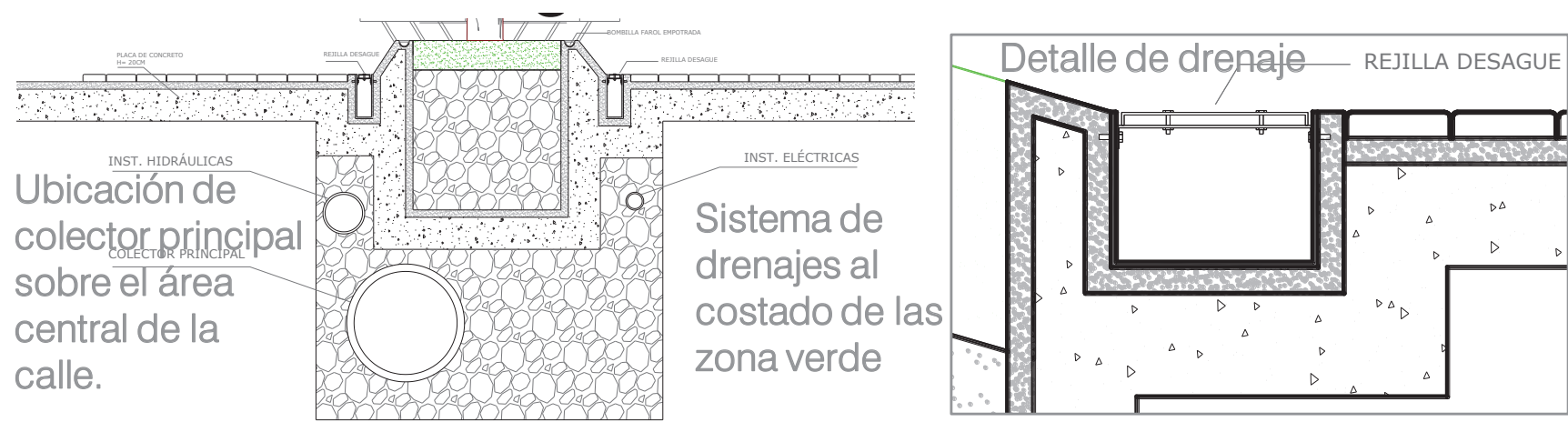


Figura 321//Detalle de desagües//

8.2.1.4.7 Fitotectura



Propuesta de fitotectura.
 1. Palma de Cera , palma Fénix
 -Altura 10 a 18 mt
 -Diámetro: 8mts
 -Ubicación plazoletas y calle 18



2. Sauco, Eucalipto, Siete cueros
 -Altura 5 a 7mt
 -Diámetro: 2 mts
 -Ubicación plazoletas y calle 18
 -Tronco libre 3 mtr

3. Arbusto
 -Altura 0.8 a 1.2 mt
 -Diámetro: 1.2 mtr
 -Ubicación plazoletas

4 Enredadera para tratamiento de fachadas

5. Césped para zonas verdes , ladrillo ecológico y áreas lúdicas.

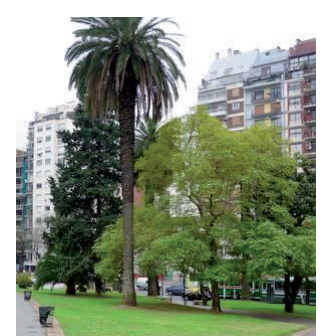


Figura 322//Fitotectura propuesta//

DI

8.2.2 Planimetría (Tramo 5)

8.2.2.1 Calle 18, Plaza La Merced y Claustro Cultural Palatino

8.2.2.1.1 Planta general

Carrera 23

Claustro Cultural Palatino

Calle 18

Plaza La Merced

Iglesia de la Merced

Carrera 21B

0 10 20 30 40 50

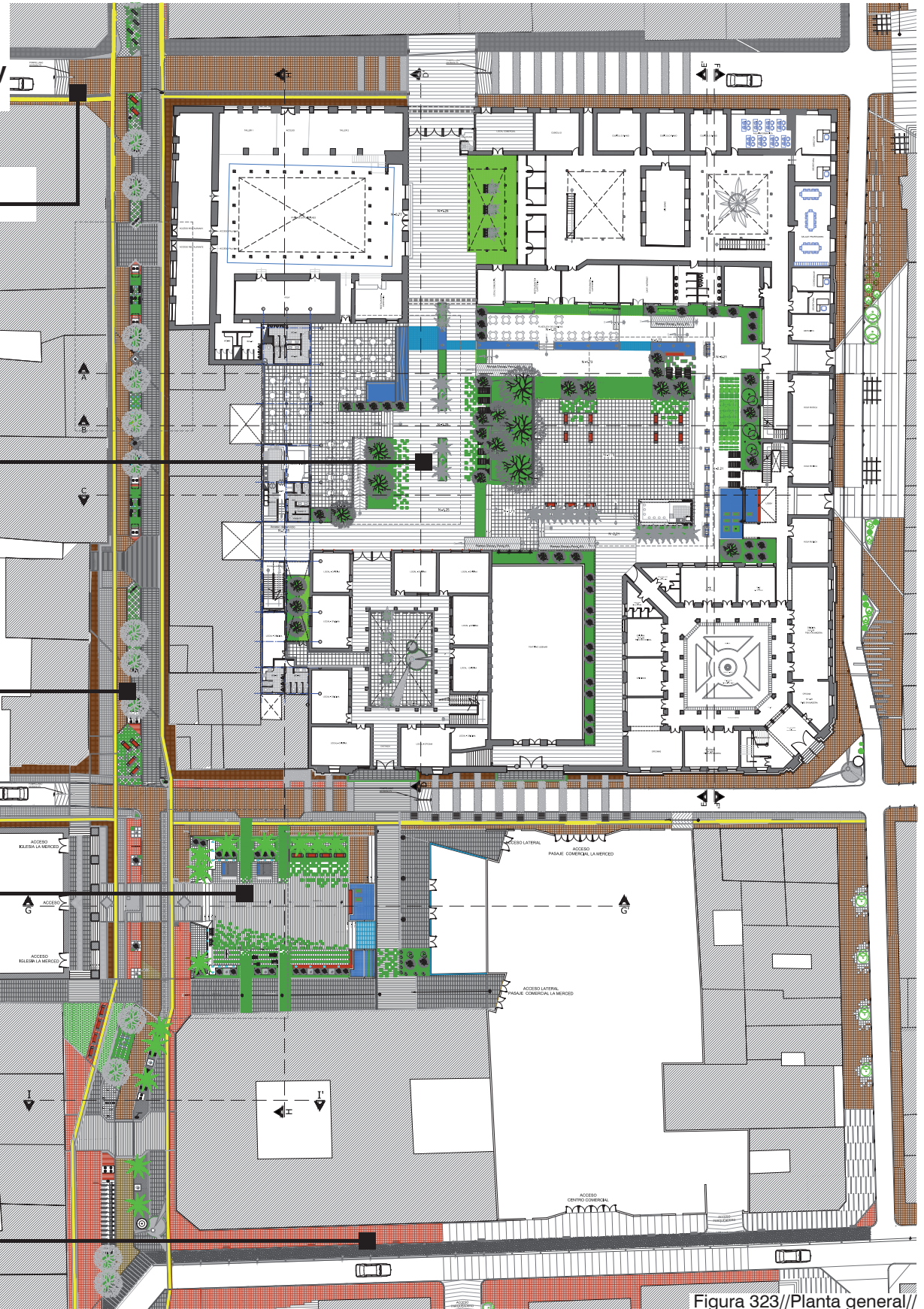


Figura 323//Planta general//

8.2.2.1.1 Plantas de segundo y tercer piso

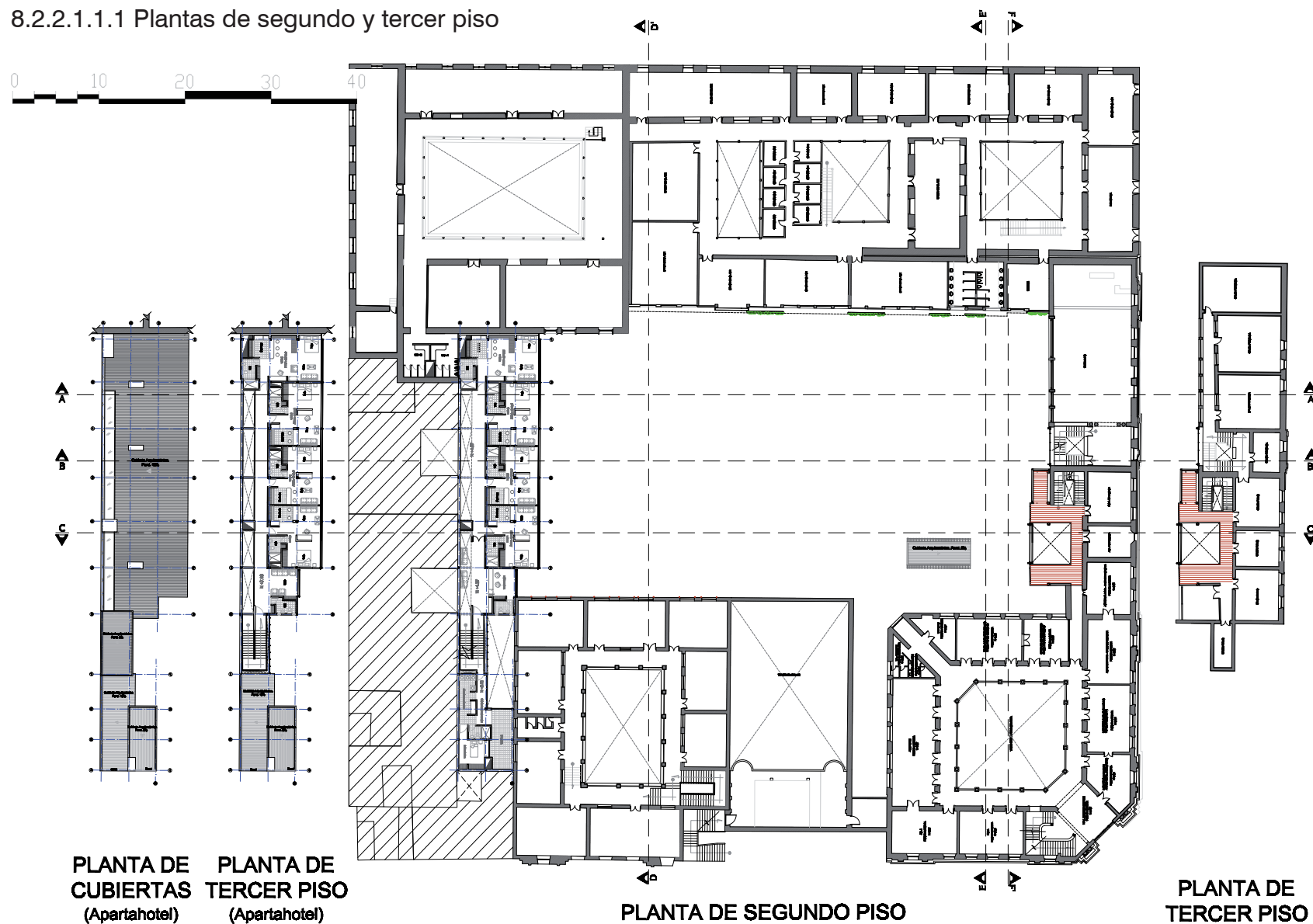


Figura 324//Plantas de segundo y tercer piso//

8.2.2.1.1.2 Zonificación de la Manzana correspondiente al Claustro Cultural Palatino

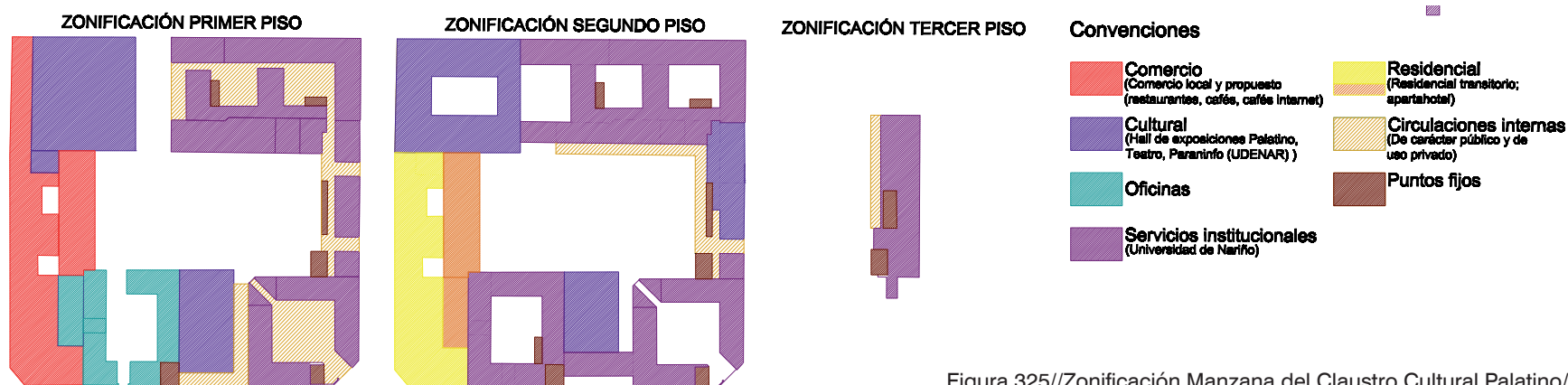
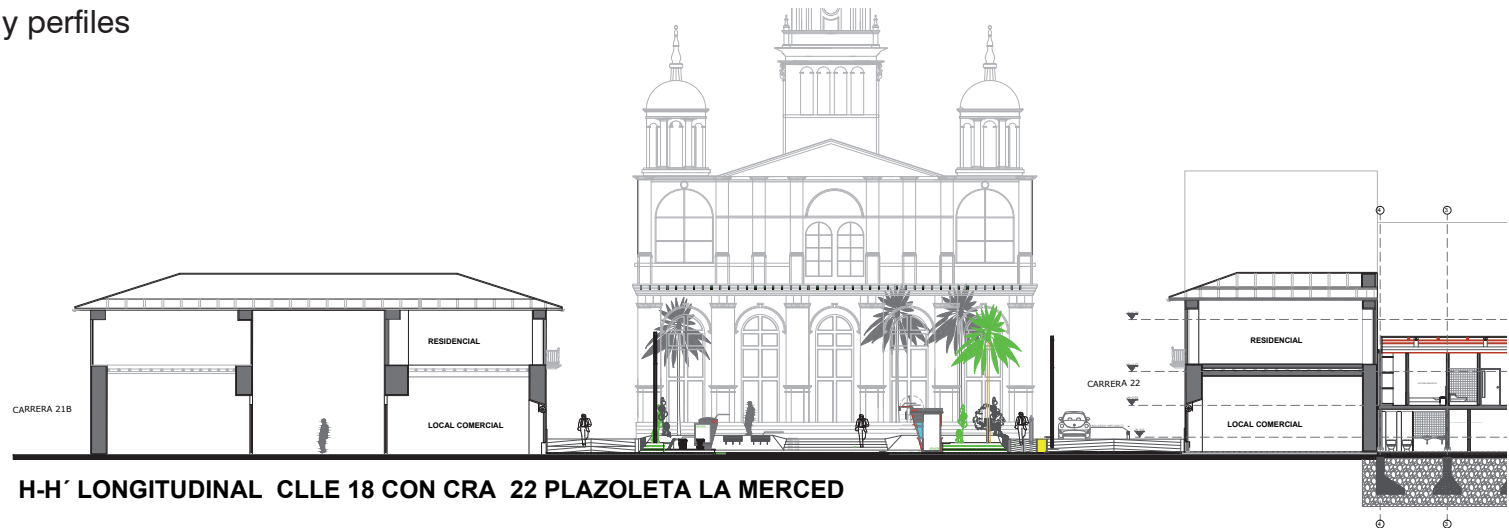


Figura 325//Zonificación Manzana del Claustro Cultural Palatino//

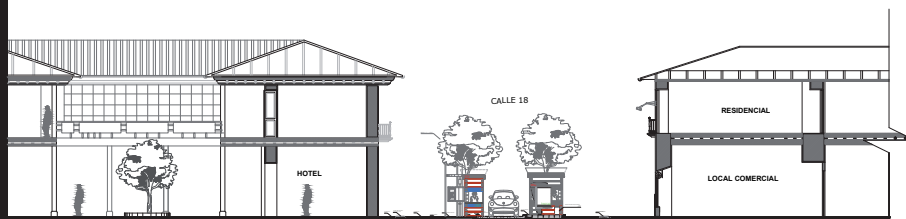
DI 8.2.2.1.2 Cortes y perfiles



CORTE PERFIL H-H' LONGITUDINAL CLLE 18 CON CRA 22 PLAZOLETA LA MERCED

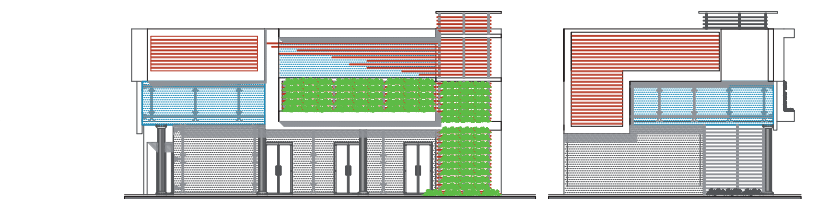


CORTE PERFIL LONGITUDINAL CALLE 18 ENTRE CRA 23 Y 21B



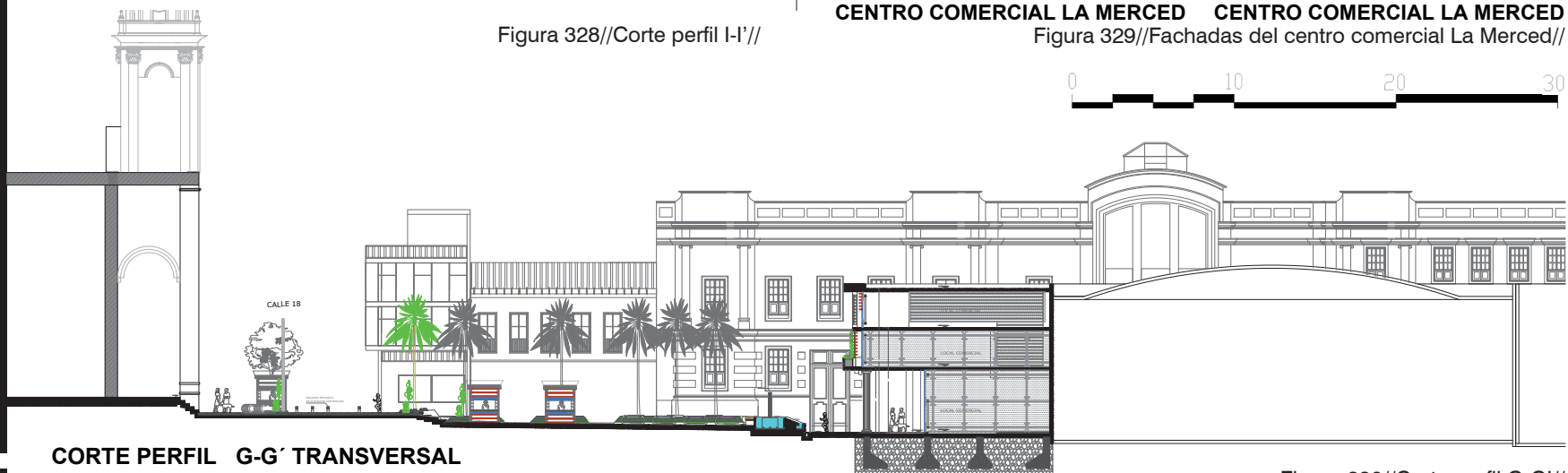
CORTE PERFIL I-I' TRANSVERSAL CLLE 18 CON CRA 21B

Figura 328//Corte perfil I-I'//



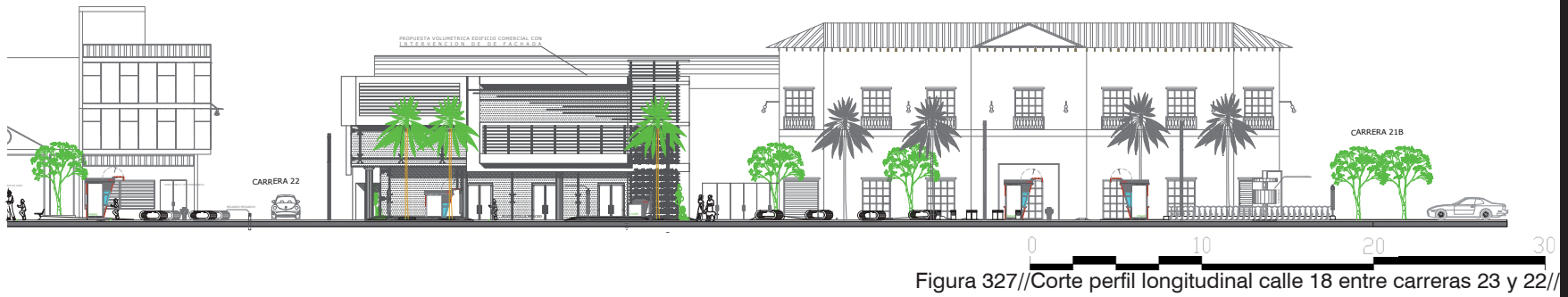
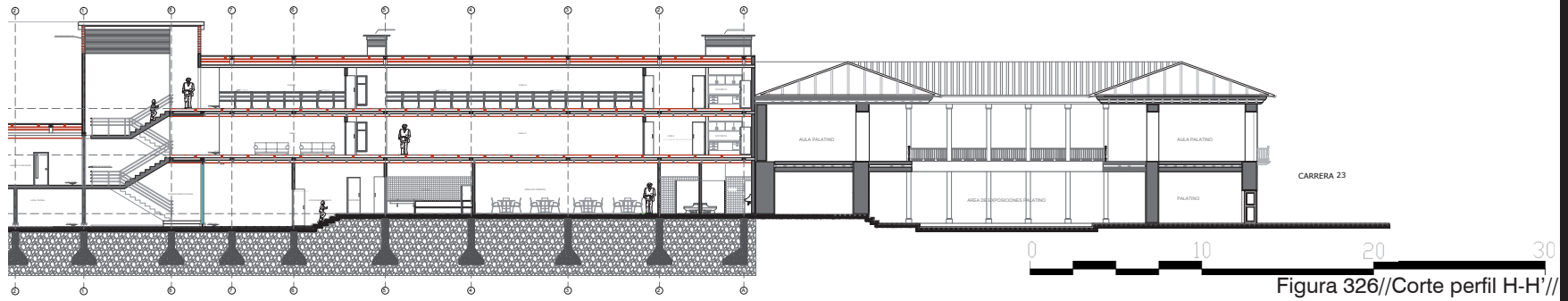
CENTRO COMERCIAL LA MERCED CENTRO COMERCIAL LA MERCED

Figura 329//Fachadas del centro comercial La Merced//



CORTE PERFIL G-G' TRANSVERSAL CALLE 18 CON CRA 22 PLAZOLETA LA MERCED

Figura 330//Corte perfil G-G'//



CORTE PERFIL MANZANA UDENAR Y CLAUSTRO CULTURAL PALATINO



CORTE PERFIL A-A' TRANSVERSAL



CORTE PERFIL B-B' TRANSVERSAL

CORTE PERFIL MANZANA UDENAR Y CLAUSTRO CULTURAL PALATINO



Figura 333//Corte perfil C-C'//

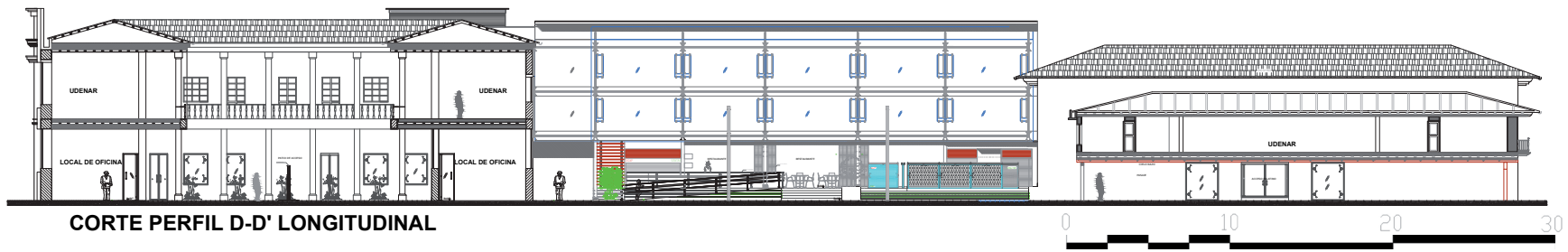


Figura 334//Corte perfil D-D'//

CORTE PERFIL MANZANA UDENAR Y CLAUSTRO CULTURAL PALATINO

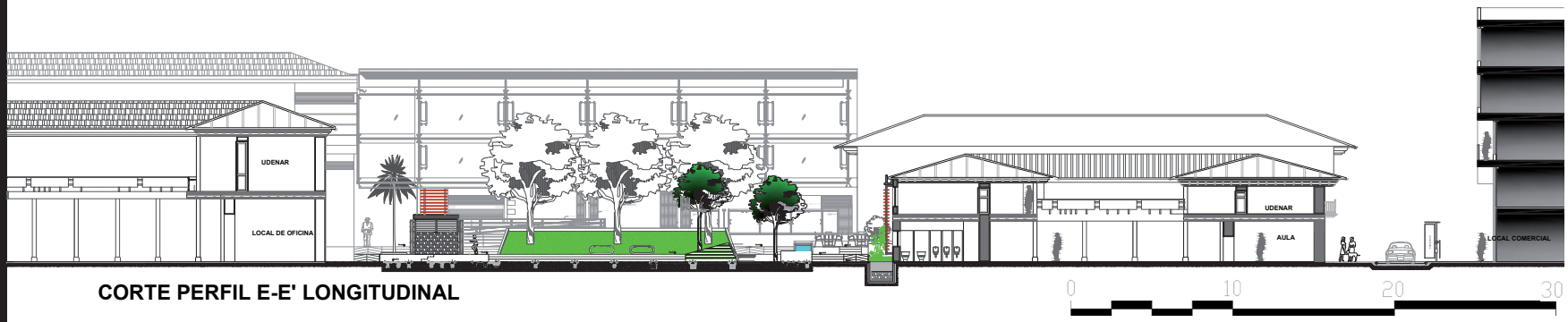


Figura 335//Corte perfil E-E'//

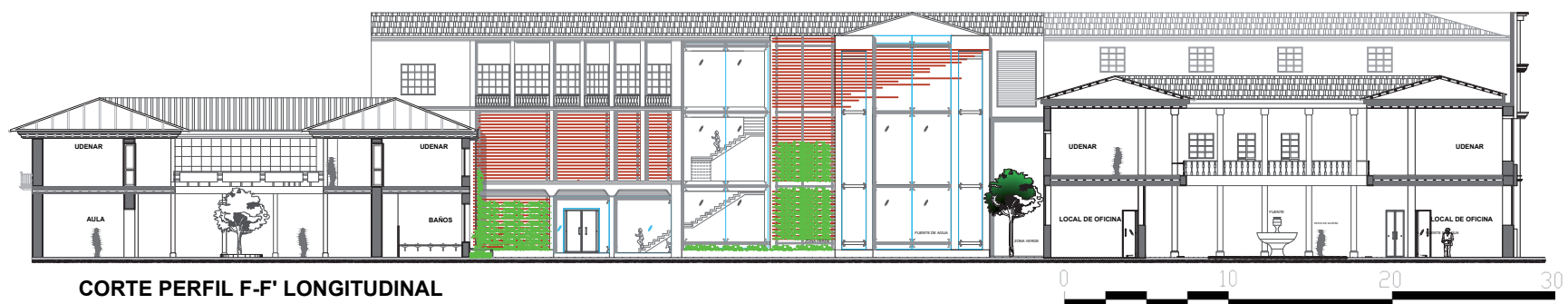


Figura 336//Corte perfil F-F'//

8.2.2.1.3 Detalles de diseño

-- Detalle de diseño A1

DI

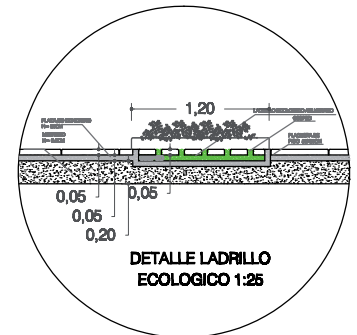
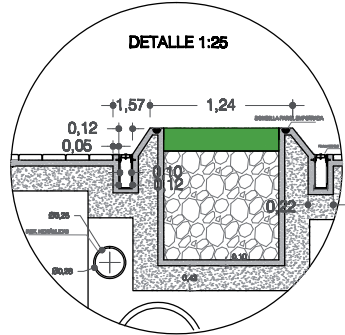
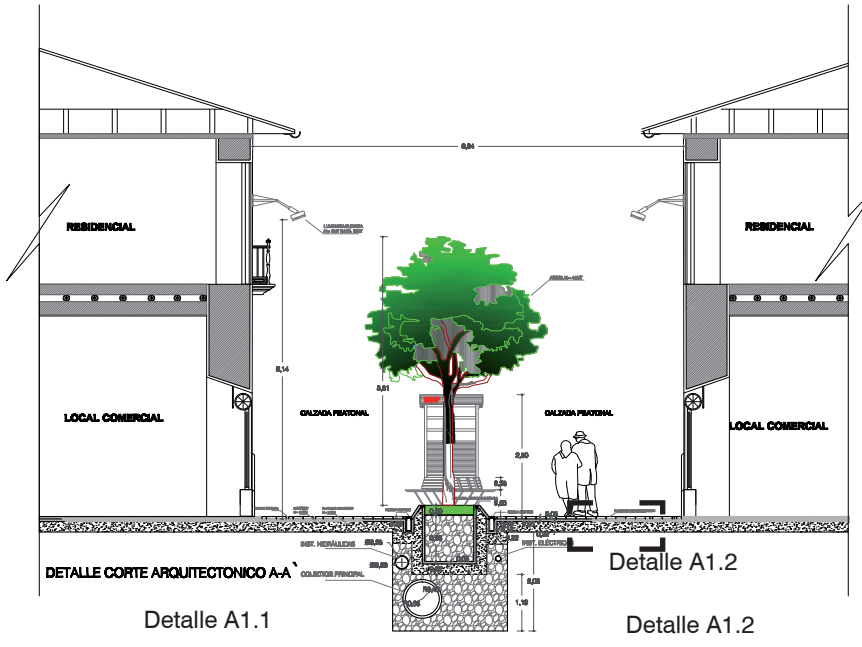
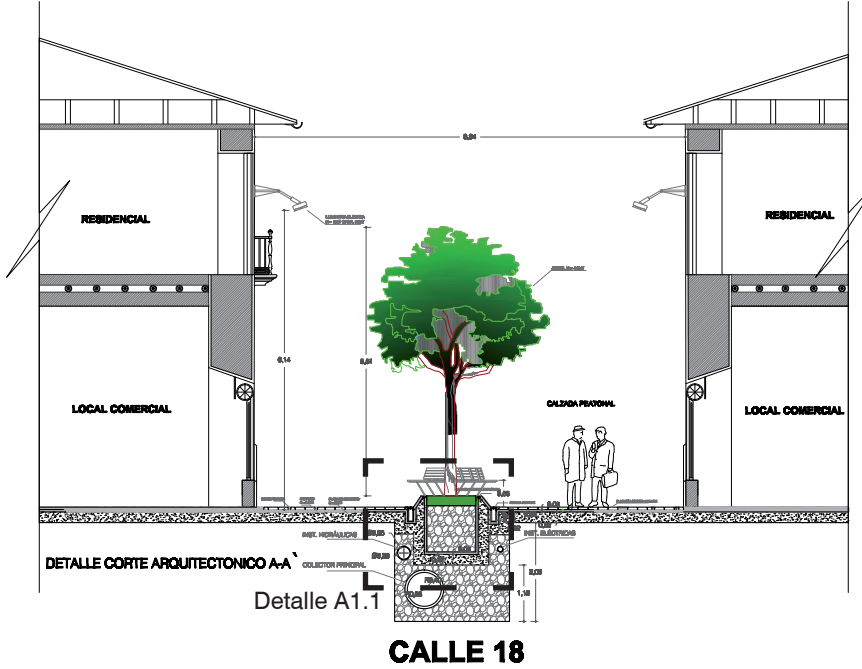
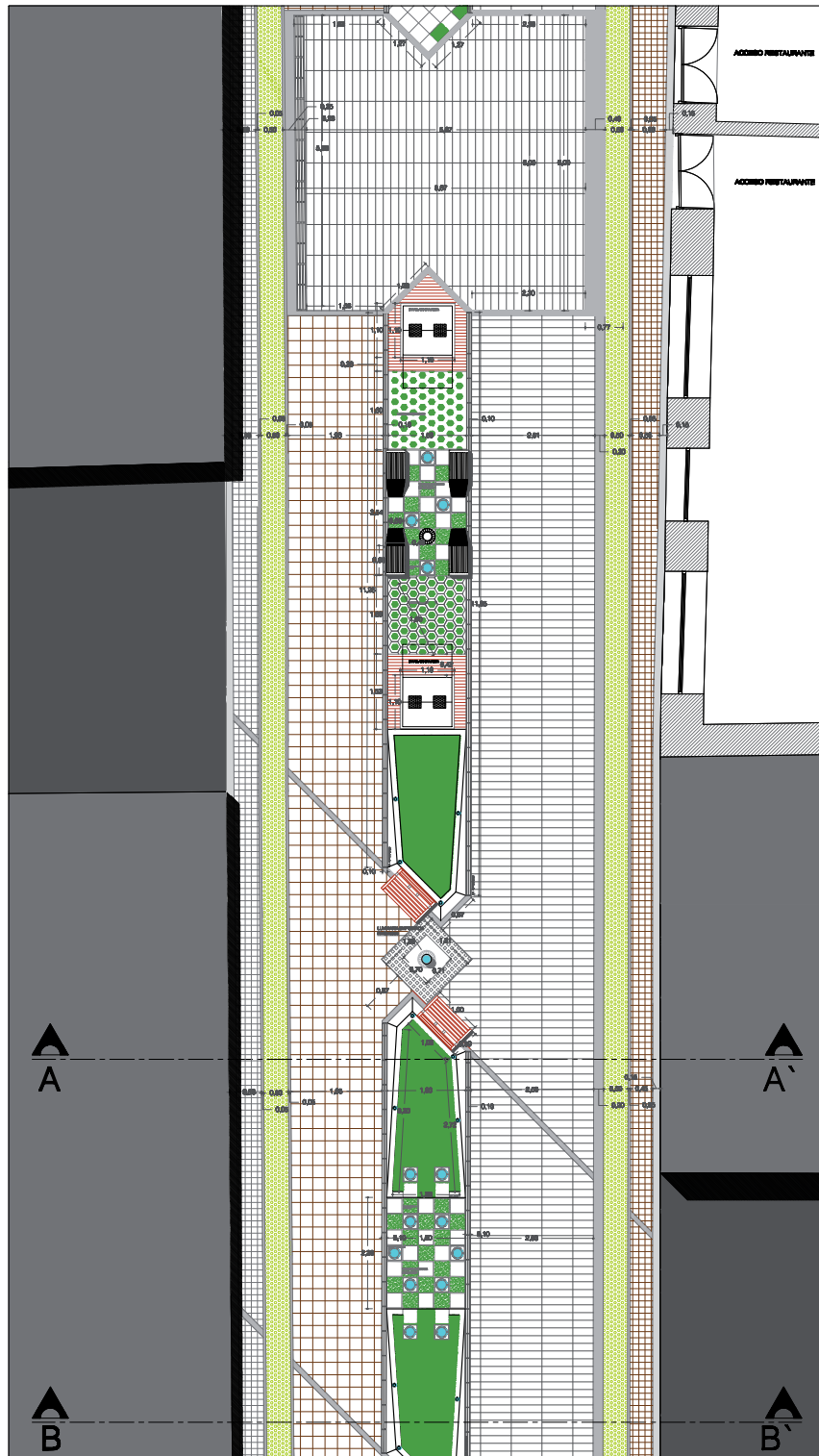


Figura 337//Detalle de diseño A1 (Calle 18)//

DI -- Detalle de diseño A2

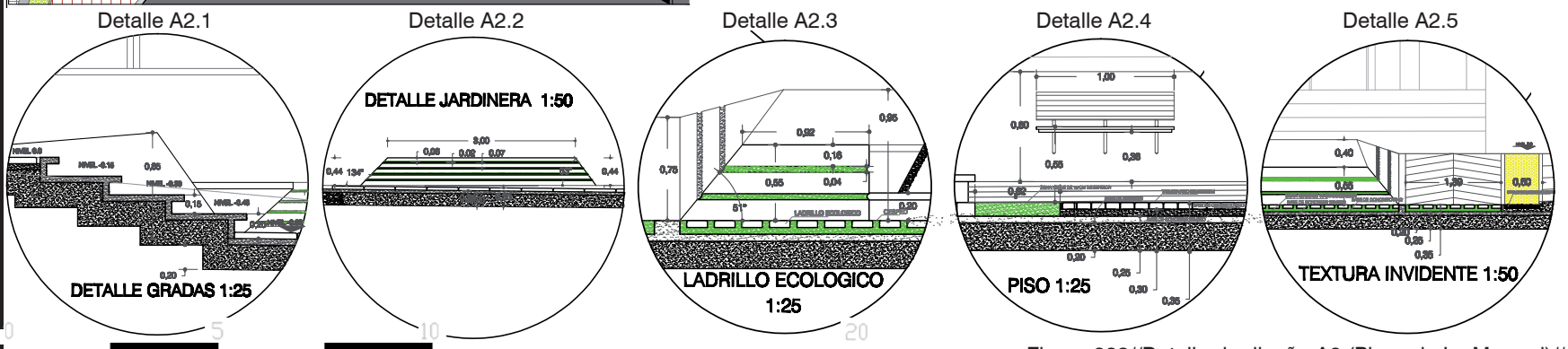
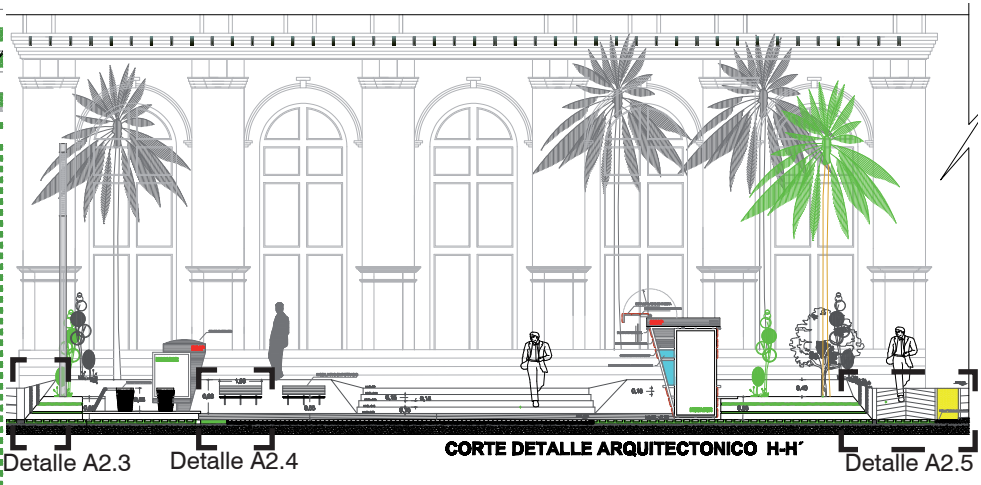
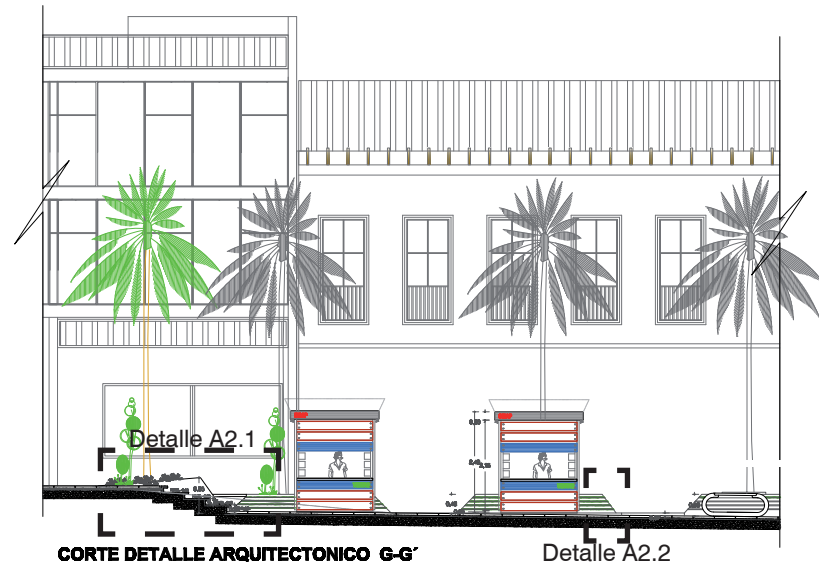
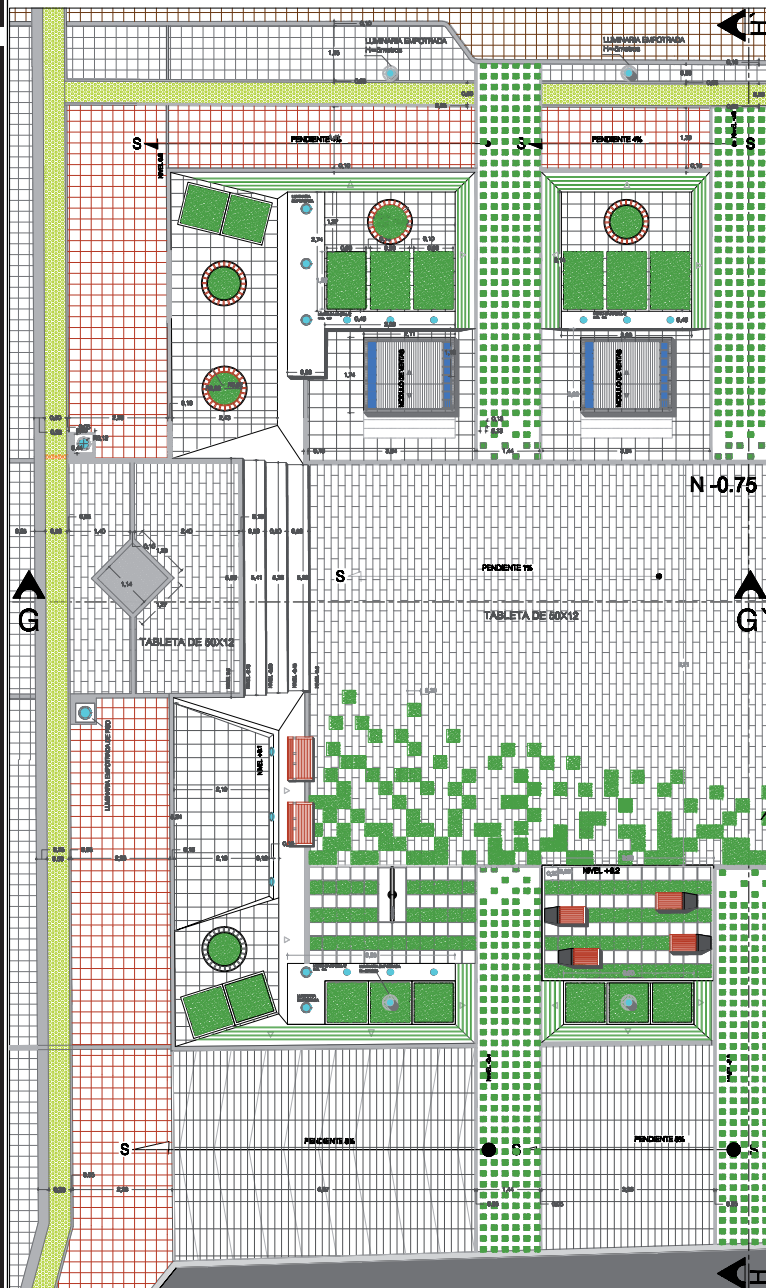
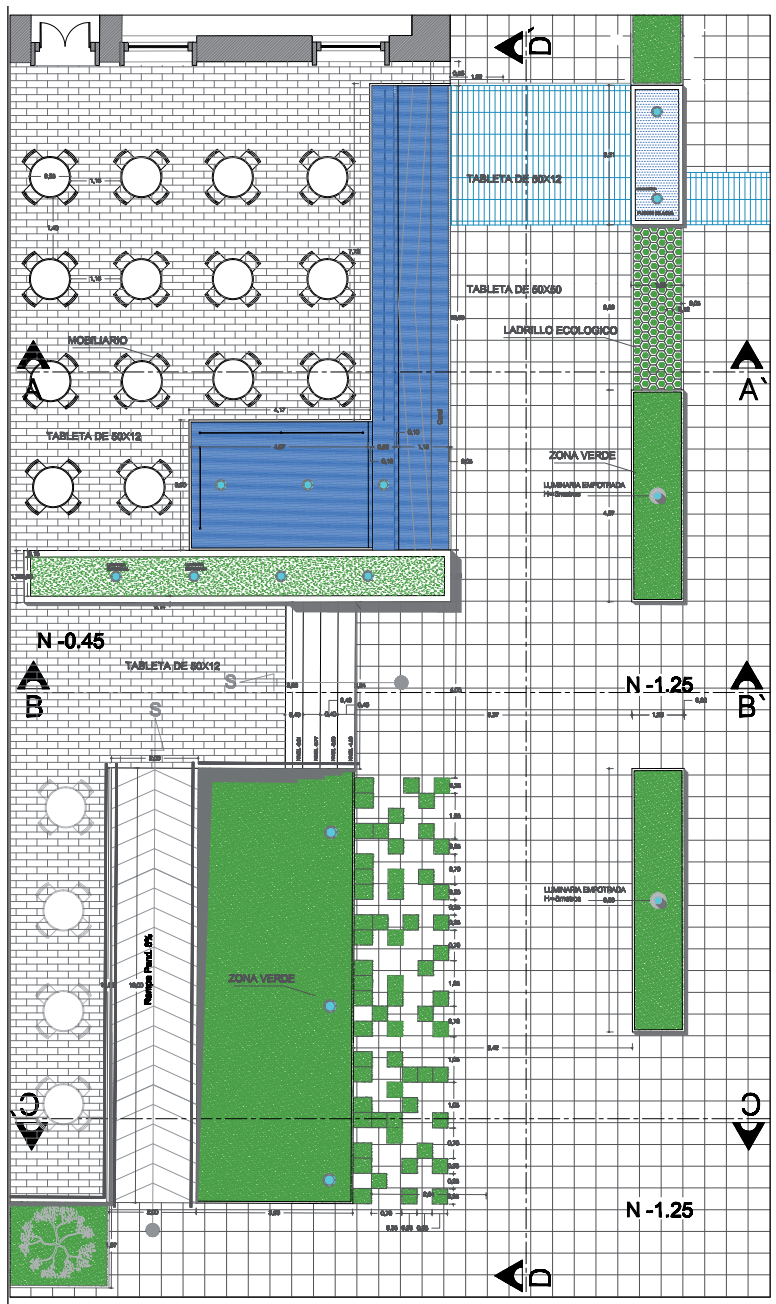
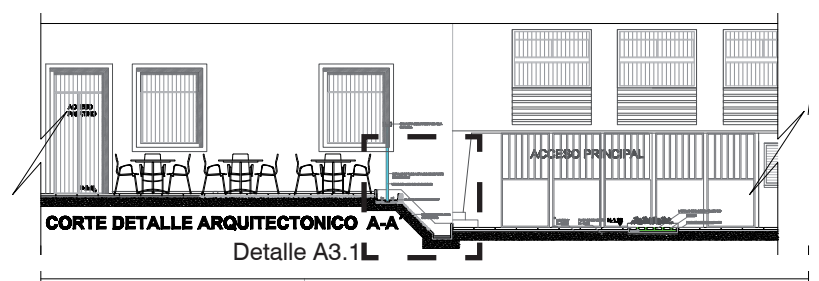


Figura 338//Detalle de diseño A2 (Plaza de La Merced)//

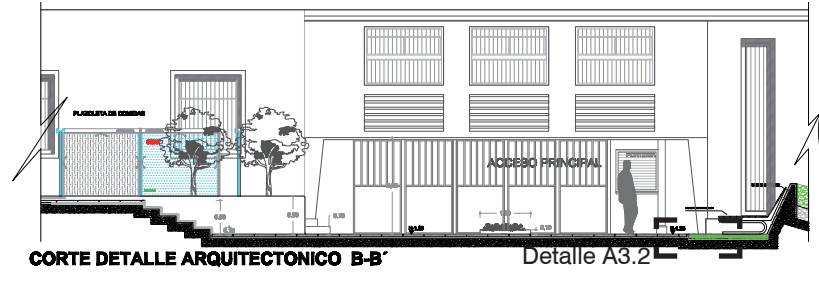
-- Detalle de diseño A3



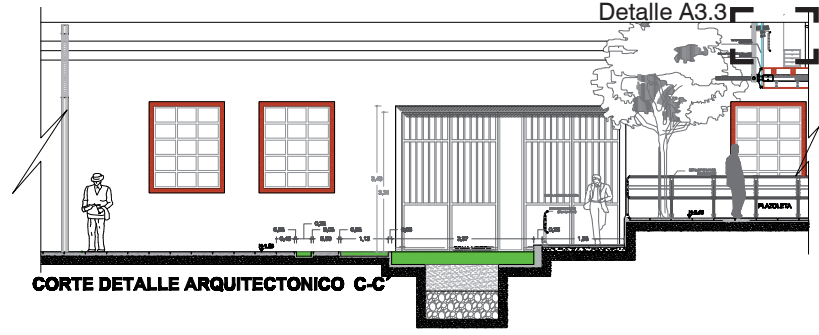
Detalle A3.1



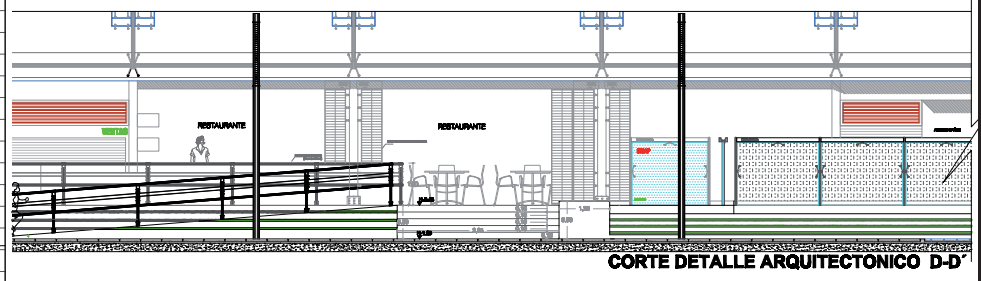
CORTE DETALLE ARQUITECTONICO A-A
Detalle A3.1L



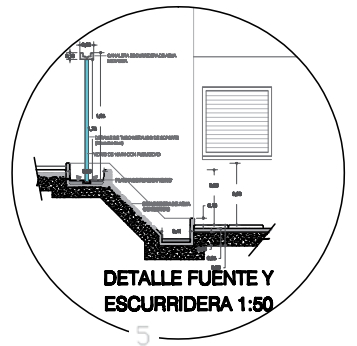
CORTE DETALLE ARQUITECTONICO B-B
Detalle A3.2



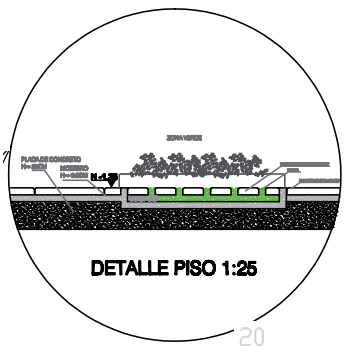
CORTE DETALLE ARQUITECTONICO C-C
Detalle A3.3



CORTE DETALLE ARQUITECTONICO D-D

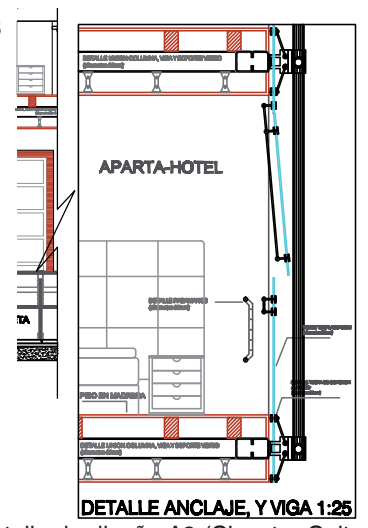


DETALLE FUENTE Y ESCURRIDERA 1:50



DETALLE PISO 1:25

Detalle A3.3

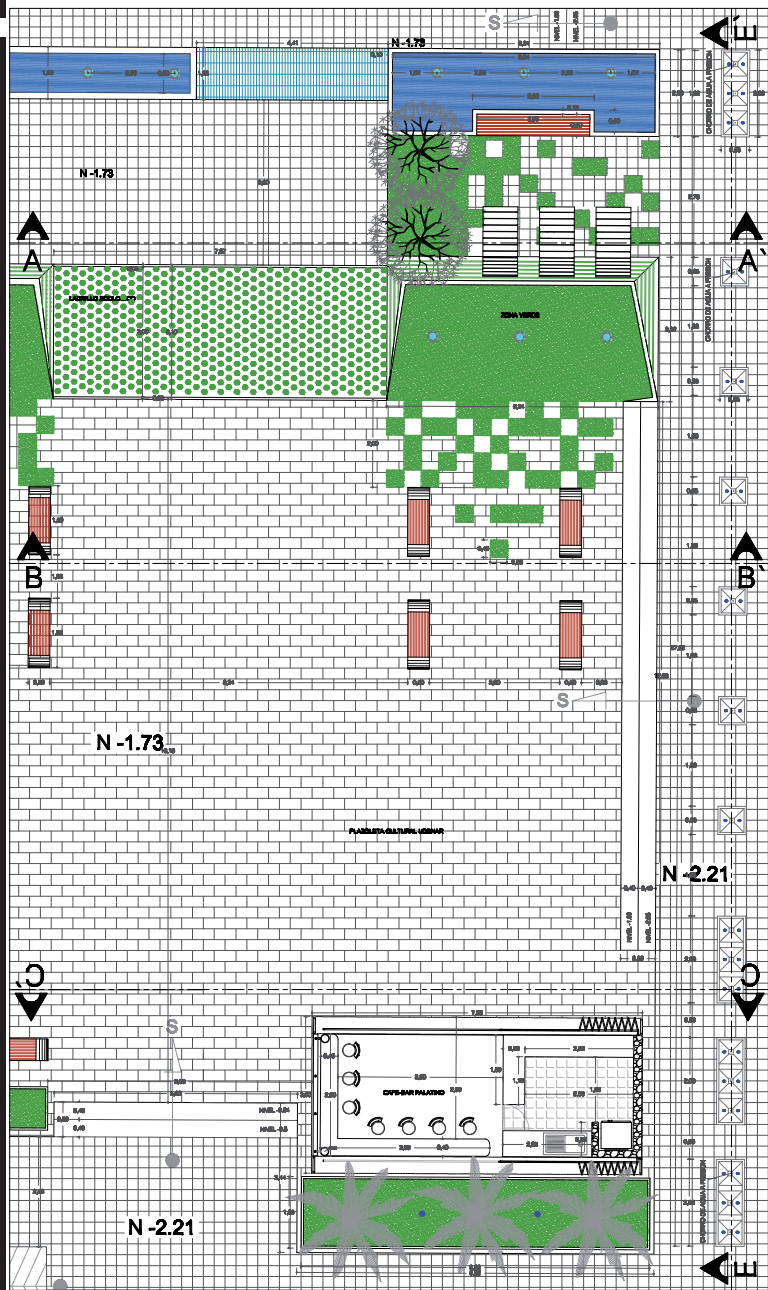


DETALLE ANCLAJE, Y VIGA 1:25

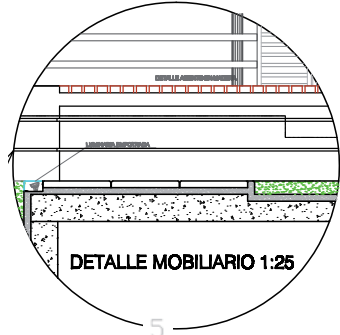


Figura 339//Detalle de diseño A3 (Claustro Cultural Palatino)//

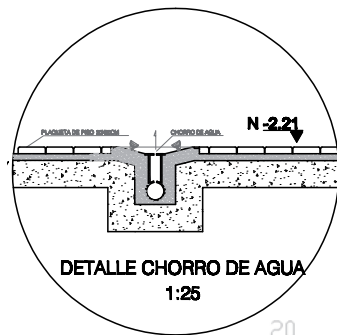
DI -- Detalle de diseño A4



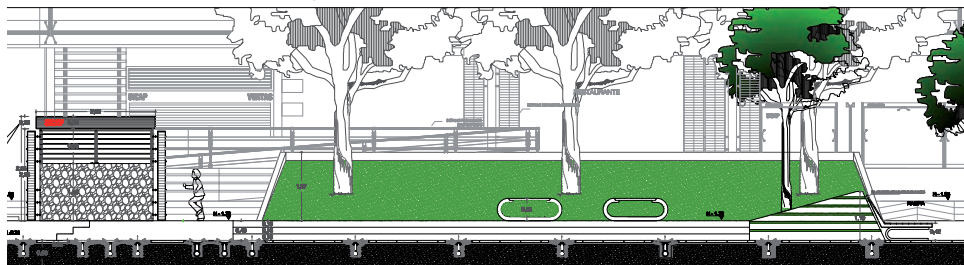
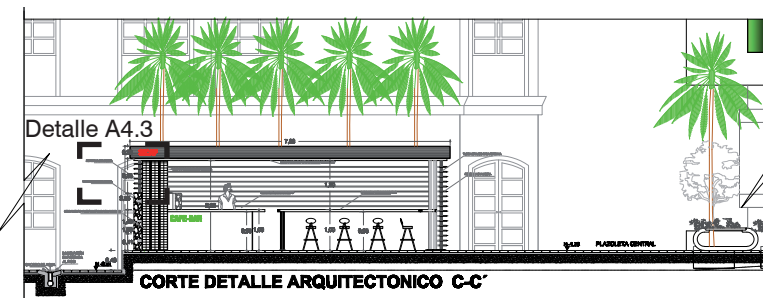
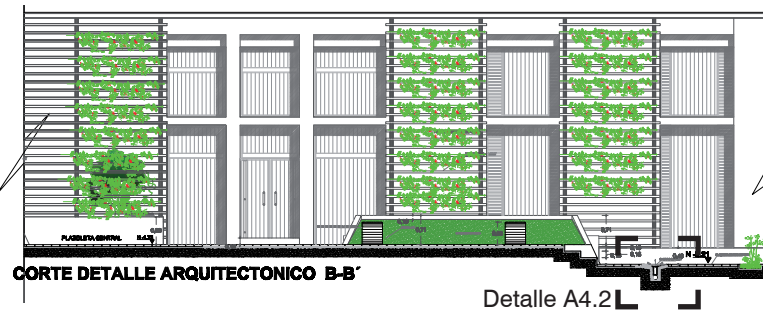
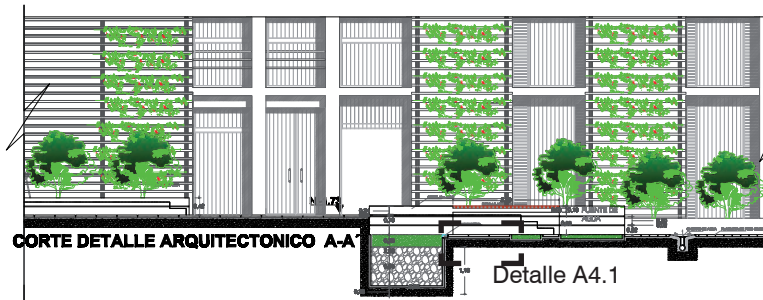
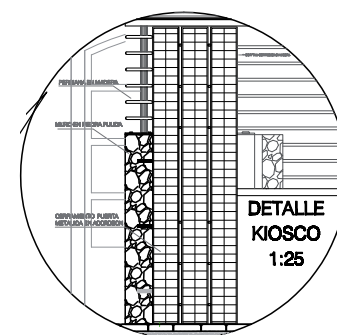
Detalle A4.1



Detalle A4.2



Detalle A4.3



CORTE DETALLE ARQUITECTONICO E-E'

Figura 340//Detalle de diseño A4 (Claustro Cultural Palatino)//

8.2.2.1.4 Perspectivas y renders

8.2.2.1.4.1 Calle 18 y Plaza La Merced

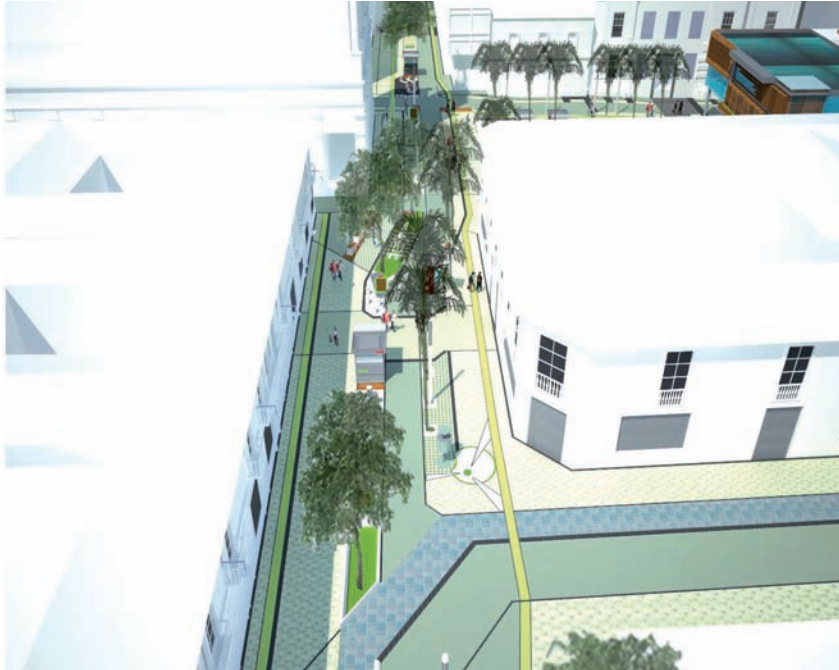


Figura 341//Imágen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 21B y 22//



Figura 343//Imágen 3d con propuesta calle 18, al fondo la iglesia La Merced//



Figura 344//Imágen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 21B y 22//



Figura 342//Imágen 3d con propuesta calle 18, al fondo la iglesia La Merced//

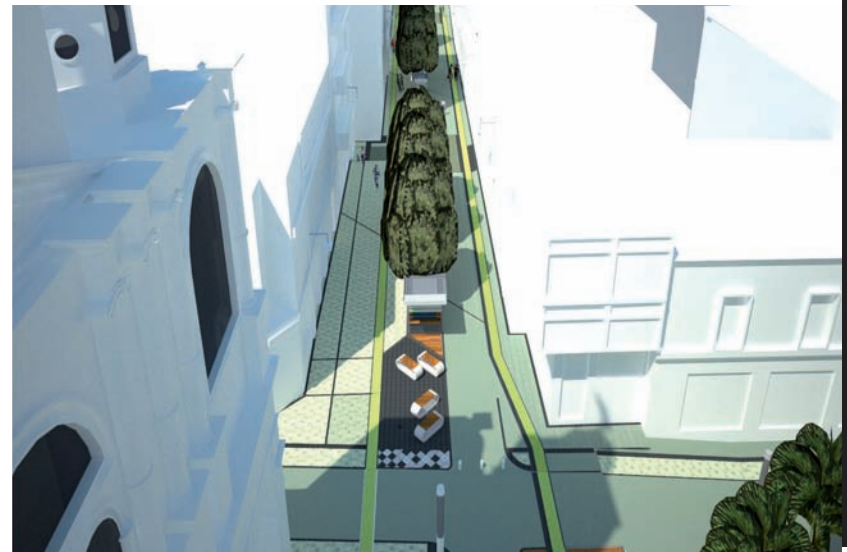


Figura 345//Imágen 3d con propuesta calle 18 en cruce con la carrera 22//



Figura 346//Imágen 3d con propuesta calle 18 en cruce con la carrera 22//



Figura 349//Imágen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 22 y 23//



Figura 347//Imágen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 22 y 23//

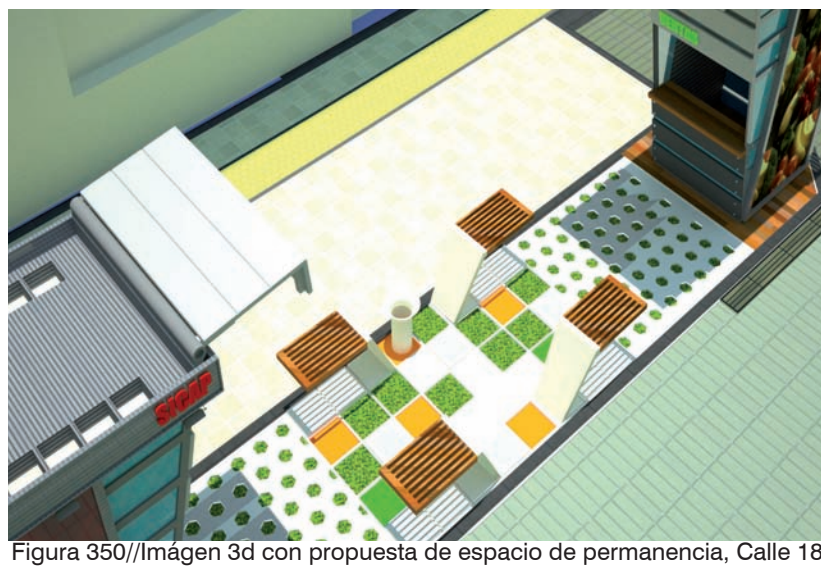


Figura 350//Imágen 3d con propuesta de espacio de permanencia, Calle 18//



Figura 348//Imágen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 22 y 23//



Figura 351//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced//



Figura 352//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced//



Figura 355//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, al fondo el C.C. La Merced//



Figura 353//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced//



Figura 356//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced//



Figura 354//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced//



Figura 357//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, al fondo la iglesia de la Merced//



Figura 358//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, a la izquierda el C.C La Merced//



Figura 361//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, al fondo el acceso al Claustro Cultural Palatino//



Figura 359//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, al fondo la iglesia de la Merced//



Figura 362//Imágen 3d con propuesta de la Calle 18//



Figura 360//Imágen 3d con propuesta de la Plaza de La Merced, al fondo la iglesia de la Merced//



Figura 363//Imágen 3d con propuesta calle 18 entre carreras 21B y 22//

8.2.2.1.4.2 Claustro Cultural Palatino



Figura 364//Imágen 3d nocturna propuesta Claustro Cultural Palatino, al fondo el apartahotel//



Figura 365//Imágen 3d nocturna propuesta Claustro Cultural Palatino//



Figura 366//Fotografía actual fachada interna, Claustro Cultural Palatino//



Figura 367//Imágen 3d diurna propuesta fachada interna, Claustro Cultural Palatino//



Figura 368//Imágen 3d nocturna propuesta fachada interna, Claustro Cultural Palatino//

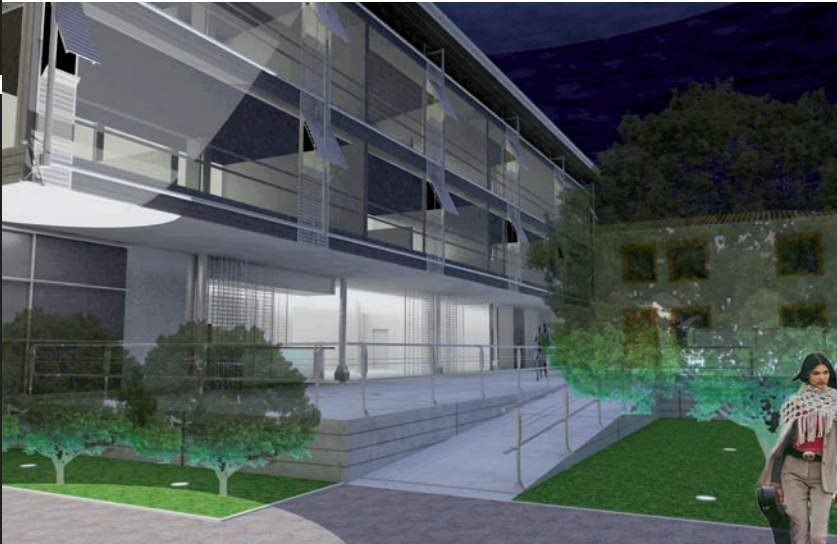


Figura 369//Imágen 3d nocturna con propuesta apartahotel, C.C Palatino//



Figura 372//Imágen 3d detalle constructivo del apartahotel//



Figura 370//Imágen 3d nocturna con propuesta apartahotel, C.C Palatino//



Figura 373//Imágen 3d nocturna C.C Palatino, al fondo el apartahotel//

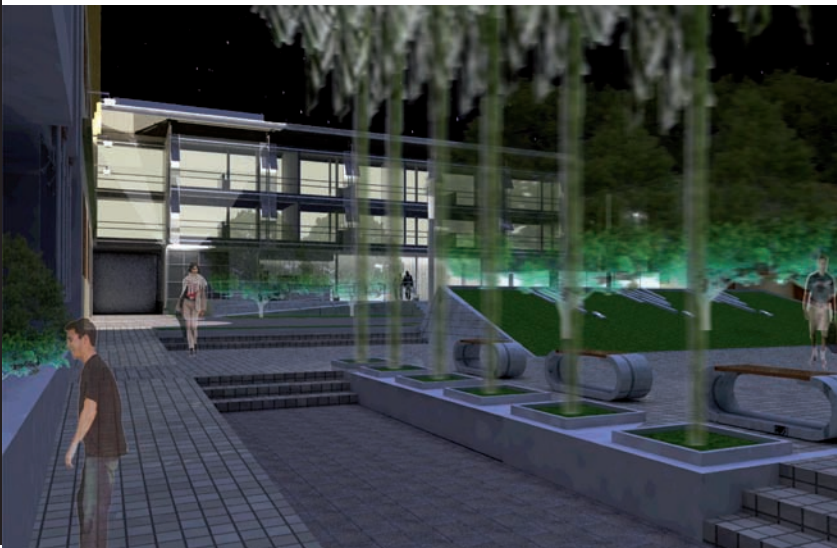


Figura 371//Imágen 3d nocturna C.C Palatino, al fondo el apartahotel//



Figura 374//Imágen 3d diurna C.C Palatino, al fondo el apartahotel//



Figura 375//Imágen 3d diurna propuesta Claustro Cultural Palatino//



Figura 378//Imágen 3d nocturna del C.C Palatino, al fondo el apartahotel//

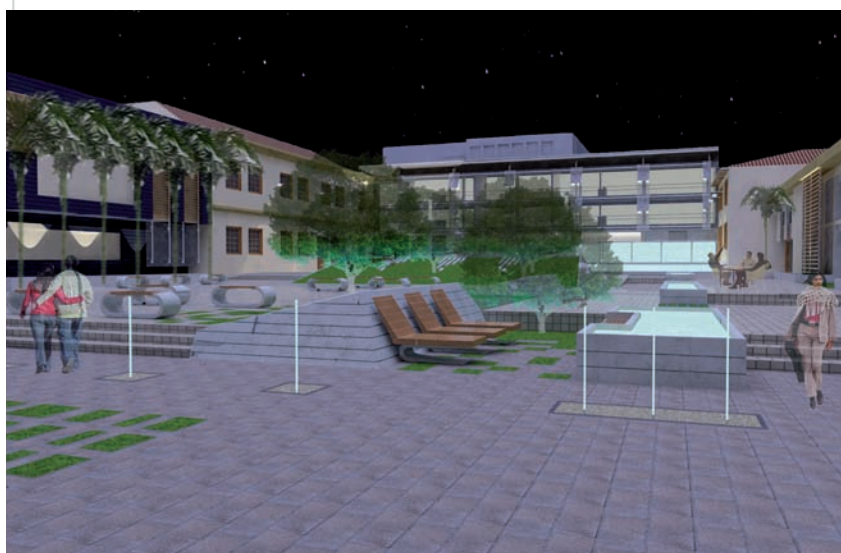


Figura 376//Imágen 3d nocturna del C.C Palatino, al fondo el apartahotel//



Figura 379//Imágen 3d diurna del C.C Palatino, al fondo el apartahotel//



Figura 377//Fotografía actual fachada interna, Claustro Cultural Palatino//



Figura 380//Imágen 3d diurna propuesta fachada interna, C.C. Palatino//

DI 8.3 Reglamento en manejo del espacio público

8.3.1 Redes peatonales accesibles

El manual de espacio público tiene como fin un plan de regulación, manejo y control de todos los elementos que hacen parte del espacio público, así como de brindar las normas técnicas necesarias para el diseño, construcción y mantenimiento.

La tarea del manual es el de establecer las formas adecuadas y definir las características y condiciones necesarias para la circulación, permanencia y accesibilidad de todas las personas, y en especial a las personas con algún tipo de discapacidad, a todos los espacios (plazas, plazoletas, edificios y transporte públicos).

También se encuentra toda la normativa y la gestión a desarrollar por parte de los entes estatales y privados que estén interesados en la elaboración y la administración del proyecto.

8.3.2 Accesibilidad en el espacio público

La accesibilidad hacia el espacio público se da por medio de los espacios de circulación peatonales que se comunican y se articulan con las zonas lúdicas y de permanencia.

8.3.2.1 Andenes y senderos peatonales

Estos se definen como los espacios destinados para la circulación de los peatones, dentro de las cuales encontramos los andenes, pasajes comerciales, sendas de senderos peatonales y recorridos cubiertos.

Para estos espacios la normativa plantea el buen uso y manejo de este, así como el cuidado y mantenimiento por parte de la oficina de espacio público, cuando el espacio es de uso público; cada sector en donde esté ubicado un módulo de ventas, el vendedor deberá hacer la limpieza y controlar junto con la alcaldía el arreglo u reparación de los elementos deteriorados o dañados que hubiere que cambiar (pisos, mobiliarios, luminarias y fitotectura en general).

--Franjas de acceso: Se encuentra sobre el costado de los

predios y en ella se dan los pasos a éstas. Esta varía dependiendo la alineación de las edificaciones con respecto a la línea de paramento.

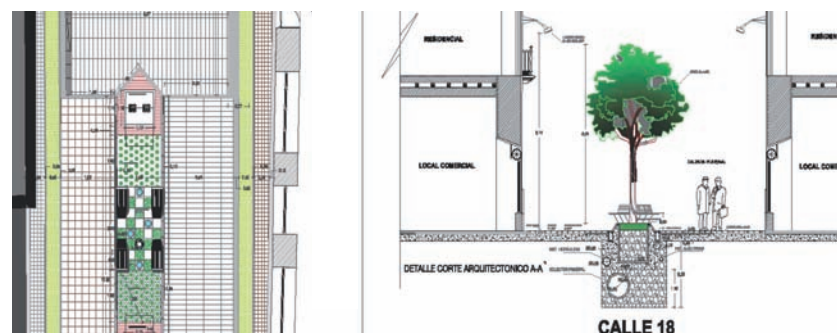


Figura 381//Franjas de acceso a espacio público//

--Franja de circulación: Debe estar libre de cualquier obstáculo y tener un ancho continuo de entre 1.20mts y 3.5mts. Se plantea una franja con textura diferente (en alto relieve) de 50 cm de ancho en cada lado de las franjas de circulación, las cuales servirán de guías para las personas invidentes. Todas las franjas de circulación deberán tener una textura y pisos de alto tráfico con manejo de bordillos de cambio de espacio y textura.

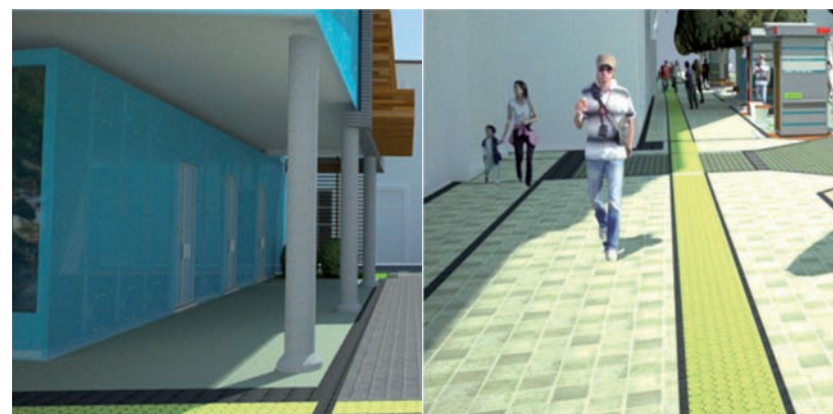


Figura 382//Franjas de circulación//

8.3.2.2 Vados

Tienen como función, nivelar la diferencia de nivel existente entre la calzada y los andenes, la calzada y los senderos peatonales y en general los existentes en los recorridos peatonales. En este la textura debe ser de color diferente y permitir de esta forma que sean detectados por personas invidentes, los materiales empleados para su acabado final debe de ser antideslizante en seco y en mojado 50cms con las mismas características de material, que advierta la proximidad de dicho.

8.3.2.2.1 Vados peatonales

Para esto se recomienda una pendiente longitudinal de entre 10 a 12% como máximo, ya se estima una maniobra en silla de ruedas sin ayuda; igualmente el desnivel entre la calzada y el vado no debe ser superior a 2cms.



Figura 383//Escaleras y rampas//

8.3.2.3 Escaleras y rampas

Se refiere a los cambios de nivel en el espacio público para facilitar el acceso de personas con diferentes tipos de discapacidad, para lo cual es necesario procurar construir rampas y escaleras conjuntamente con el fin de garantizar la accesibilidad a todos los espacios de una manera muy segura.

Las escaleras, las rampas y las rampas escalera exteriores deben de ser más amplias que aquellas que se encuentran en el interior de la edificación ya que estas manejan mas flujos de circulación. Con un ancho mínimo de 2.50mts sobre los tramos viales y sobre las plazas y plazoletas el ancho mínimo debe ser de 1.8mts, se recomienda que en tanto rampas como en escaleras se implanten pasamanos a ambos lados cada 1.80mts como mínimo y una altura de entre 75 y 90cm; tos deben prolongarse 30cms tanto al comienzo como al final de las mismas. Los pasamanos deberán ser continuos en todo su recorrido y permitir asir y deslizar fácilmente la mano; igualmente el anclaje debe hacerse por la parte inferior del muro o de los antepechos.

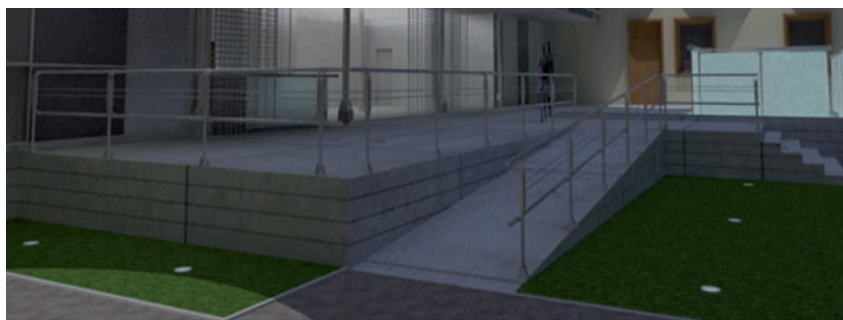


Figura 384//Escaleras y rampas//

8.3.2.3.1 Escaleras

--Huella y contrahuella

Para escaleras exteriores ubicadas sobre el tramo de la calle 18, la huella mínima recomendable es de 30cms y la altura de la contrahuella no debe ser mayor a 18cm, para lo cual se aconseja una altura de 14 a 16cm para espacios públicos. Igualmente el ancho será mayor o igual a 1.20mts según la circulación que le preceda. Cada tramo debe tener máximo 10 escalones y los descansos intermedios una longitud mínima de 1.20mts. El primer y último escalón de cada tramo, debe tener una textura y color diferente y deben evitarse los escalones aislados; de ser imprescindibles, se deben usar materiales que por textura y color adviertan su presencia.

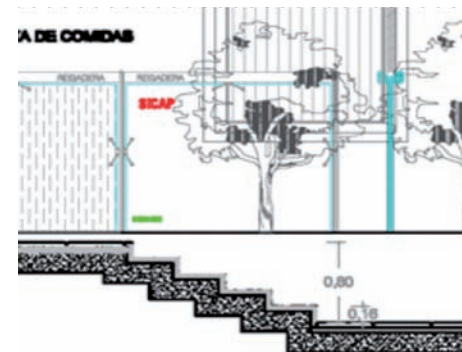
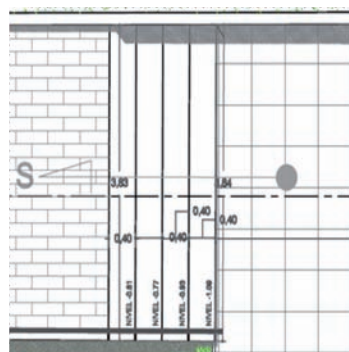


Figura 385//Escaleras//

8.3.2.3.2 Rampas

Para la relación de la longitud máxima de la rampa se calcula de acuerdo a la pendiente de la misma.

- Los rangos 16mts de longitud máxima será para pendientes de 4.1 a 6%.
- Los rangos 10mts de longitud máxima será para pendientes de 6.1 a 8%.
- Los rangos 5mts de longitud máxima será para pendientes de 8.1 a 10%.
- Los rangos 3mts de longitud máxima será para pendientes de 10.1 a 12%.

Los recorridos que superen la longitud del tramo recomendada en cada rango de pendiente se deben hacer descansos con un ancho igual al ancho de la rampa y una longitud mínima de 1.20mts.

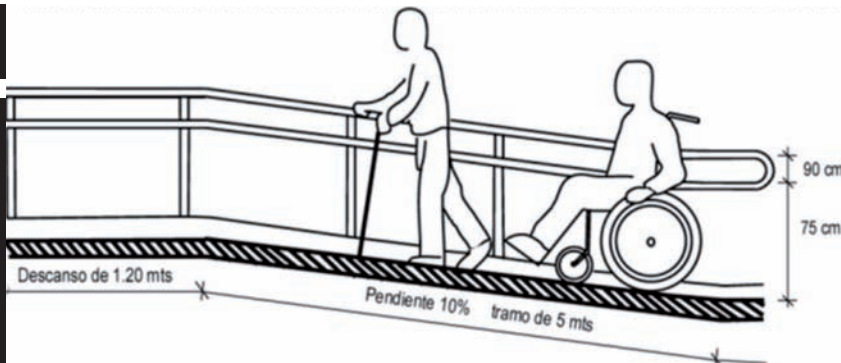


Figura 386//Rampas//

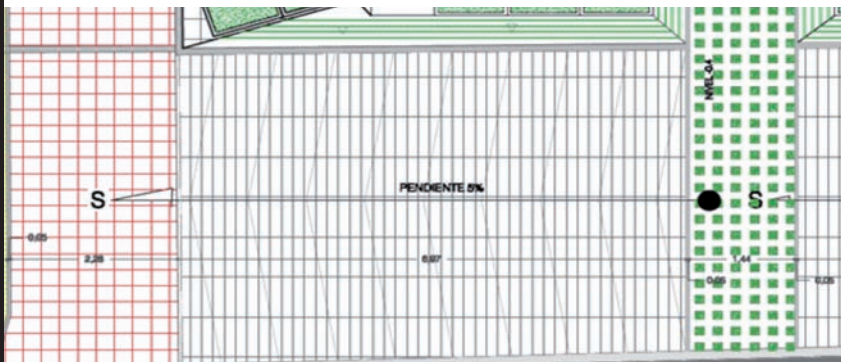


Figura 387//Rampas//



Figura 388//Rampas//

8.3.2.4 Cruces peatonales

Los cruces peatonales a nivel o a desnivel no deben tener ningún tipo de obstáculo.

8.3.2.4.1 Cruces a nivel.

Todos los cruces peatonales a nivel deben estar demarcados por cebras que faciliten a todos los peatones su identificación. Las diferencias de nivel existentes entre los andenes o separadores y la calzada, serán solucionadas mediante vados de nivelación que cumplan con las características descritas en el numeral 8.3.2.2.

En los cruces con alto flujo peatonal, se recomienda la localización de semáforos con dispositivos acústicos que comuniquen la señal de cruce a personas con algún grado

de discapacidad auditiva.

8.3.2.4.2 Cruces a desnivel

Los espacios que se comuniquen con los cruces a desnivel deben tener características como: al inicio de los puentes o pasos peatonales debe hacerse un cambio de textura en el pavimento para identificar la presencia de estos elementos. Igualmente los recorridos en el espacio público deben guiar claramente al peatón por el espacio transitable y hacia las escaleras y rampas.

Se deben colocar al inicio de los cruces elementos de recolección de basura, mobiliario de permanencia e iluminación, de igual forma estos elementos se deben colocar en todos los cruces y en las plazoletas de permanencia.

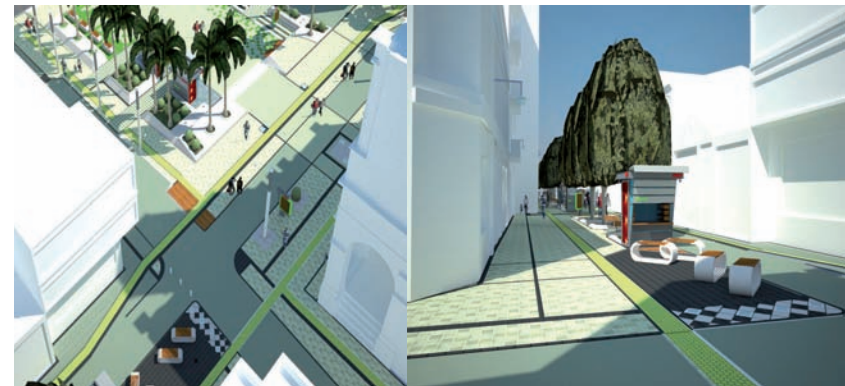


Figura 389-390//Cruces a desnivel//

8.3.2.5 Equipamiento urbano

Se debe garantizar la conectividad hacia los equipamientos urbanos, mediante el tratamiento de las franjas de circulación peatonal, vehicular y de transporte alternativo, así como la conexión directa con espacios públicos y zonas lúdicas de permanencia con el fin de garantizar la accesibilidad hacia estos. De igual manera estos deben contar con la protección adecuada, mobiliario, iluminación, postes de semáforos, kioscos y señalización ya que son espacios de alto flujo peatonal.



Figura 391-392//Accesibilidad a equipamientos urbanos//

La dimensión de los andenes y recorridos peatonales debe ser óptima y abastecer la cantidad de flujo peatonal sendas peatonales, la cantidad y el tipo de mobiliario urbano, responde a las necesidades de la población y al espacio disponible, evitando la invasión de la Franja de circulación peatonal y haciendo buen uso por parte de las edificaciones aledañas al espacio público.

Se propone que la pendiente longitudinal de los andenes y senderos debe ser inferior a 4%, la pendiente transversal máxima de un 2% y la mínima del 1%, en dirección a la calzada o zona de desagüe. En caso contrario, se debe prever un sistema de desagüe alternativo que evite el anegamiento de agua sobre las áreas de circulación peatonal.

Para el caso específico del centro histórico se propone un mínimo de dos carriles peatonales con un ancho mínimo de 3mts. Los giros deber mínimo de 1.20mts libres de obstáculos con el fin de garantizar la libre circulación de las personas con algún grado de discapacidad.

8.3.2.6 Acceso de vehículos de servicios, emergencia y de carga

Sobre el área peatonal se propone un carril acondicionado con una textura de mayor resistencia, un color diferente y bolardos mecánicos para permitir bajar y subir, esto con el fin de permitir el paso restringido a los vehículos, pero sin exceder la velocidad.

--Los vehículos de carga podrán ingresar en horario especial y en donde el flujo peatonal allá disminuido.

--Los vehículos de pasajeros solo podrán ingresa al carril peatonal cuando se dirijan a los equipamientos espaciales, tales como hoteles, centros de salud y entidades bancarias.

--Los vehículos de emergencia podrán ingresar a cualquier hora del día, teniendo en cuenta los controles de velocidad.

8.3.2.7 Baños

Todas las baterías de baños que se instalen en el espacio público y en espacios privados (restaurantes y plazuelas), deberán servir a todo tipo de de usuarios dándole prioridad a los discapacitados, estas baterías se deben ubicar en lugares de fácil acceso y visibles de manera que no interfieran con la circulación peatonal ni con las áreas de permanencia.

Se deben disponer señalización que indiquen la presencia de baños públicos en sitios visibles y los controles de apertura deben estar a una altura máxima de 90cm, el ancho de las puertas no debe ser inferior a los 90cm, con una altura libre de 2.20mts, además el interior de los baños debe contar con la medida adecuada que permita la libre maniobra en silla de ruedas.

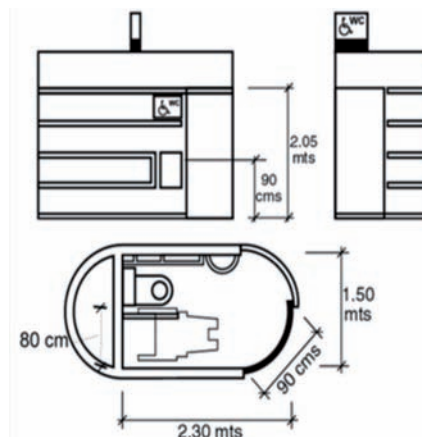


Figura 393//Baños públicos//

8.3.2.8 Señalización

Las señales informativas, preventivas, reglamentarias y de otros tipos, que ocupan el espacio público, deben reunir las siguientes características:

Estas deben de ser claras y de fácil lectura, permitir la correcta orientación y ubicación de todos los peatones, deben estar instaladas en los lugares de equipamientos, no deben estar ubicadas en sitios se acceso a las edificaciones.

Se propone un sistema de información (mogadores y pantallas de información), que estarán adosadas a las fachadas, culatas y fuentes de agua integradas a

Para la señalización de tránsito estas se diseñarán contemplar las normas sobre los dispositivos de control en calles y carreteras, establecidas en el manual del Ministerio de Transporte.

8.3.2.8.1 Señalización vertical

Los elementos de señalización vertical corresponden a los mogadores. Pantallas; que deberán estar ubicadas en sitios visible y que no interrumpan con la circulación peatonal y deben tener una dimensión mínima de 1.20mts de ancho por 1.70mts de altura con el fin de desarrollar un texto de mayos visibilidad.

Comunicación urbana

El sistema de señalización está conformado por un sistema de información, un sistema de señalización y elementos de comunicación (cabina telefónica, dispensadores, etc.).

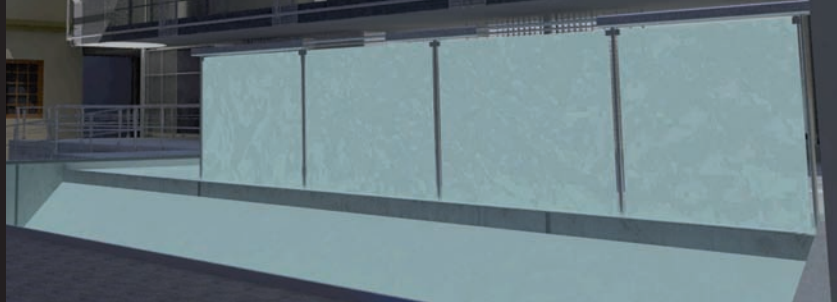


Figura 394-395-396//Elementos de comunicación visual urbana//



Figura 397//Símbolos gráficos de accesibilidad a personas con discapacidad//

8.3.3 Accesibilidad en los edificios públicos

Todos los edificios públicos deben cumplir con las Condiciones de accesibilidad dispuestas en este manual.

8.3.3.1 Acceso a las edificaciones rampas, gradas, accesibilidad del vehículo, radios de giros).

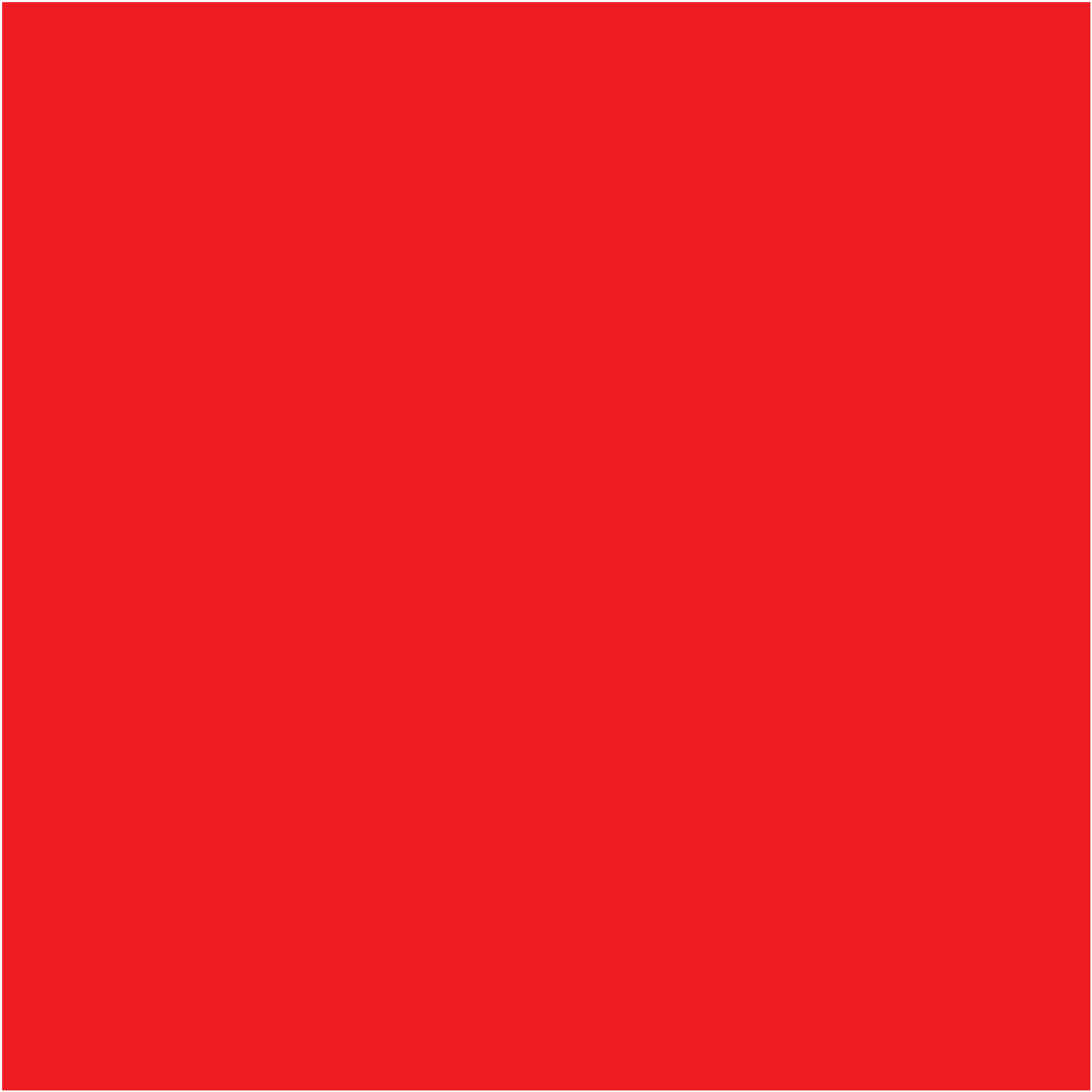
Todos los edificios de carácter público deben contar con accesos de rampas, y gradas adecuadas y con un ancho mínimo de 1.20mts, los vehículos podrán ingresar a los parqueaderos privados por medio de los accesos de estos, dentro del área peatonal se dispone de una textura de color diferente para jerarquizar los accesos a los edificios especiales (hoteles, centros de salud y demás equipamientos sin que las vías pierdan su carácter peatonal.

El acceso debe estar señalizado y orientado para permitir una fácil lectura de los usuarios, además deben contar con sitios de recepción cubiertos que permitan el descanso y la espera.



Figura 398-399-400//Accesibilidad a edificios públicos//

DI



9. Conclusiones

El proyecto es un documento de apoyo para el estudio y el tratamiento urbano que brinda las herramientas y la metodología, que junto con un proceso coherente y consecuente de análisis urbano sirve como instrumento para el manejo del espacio público.

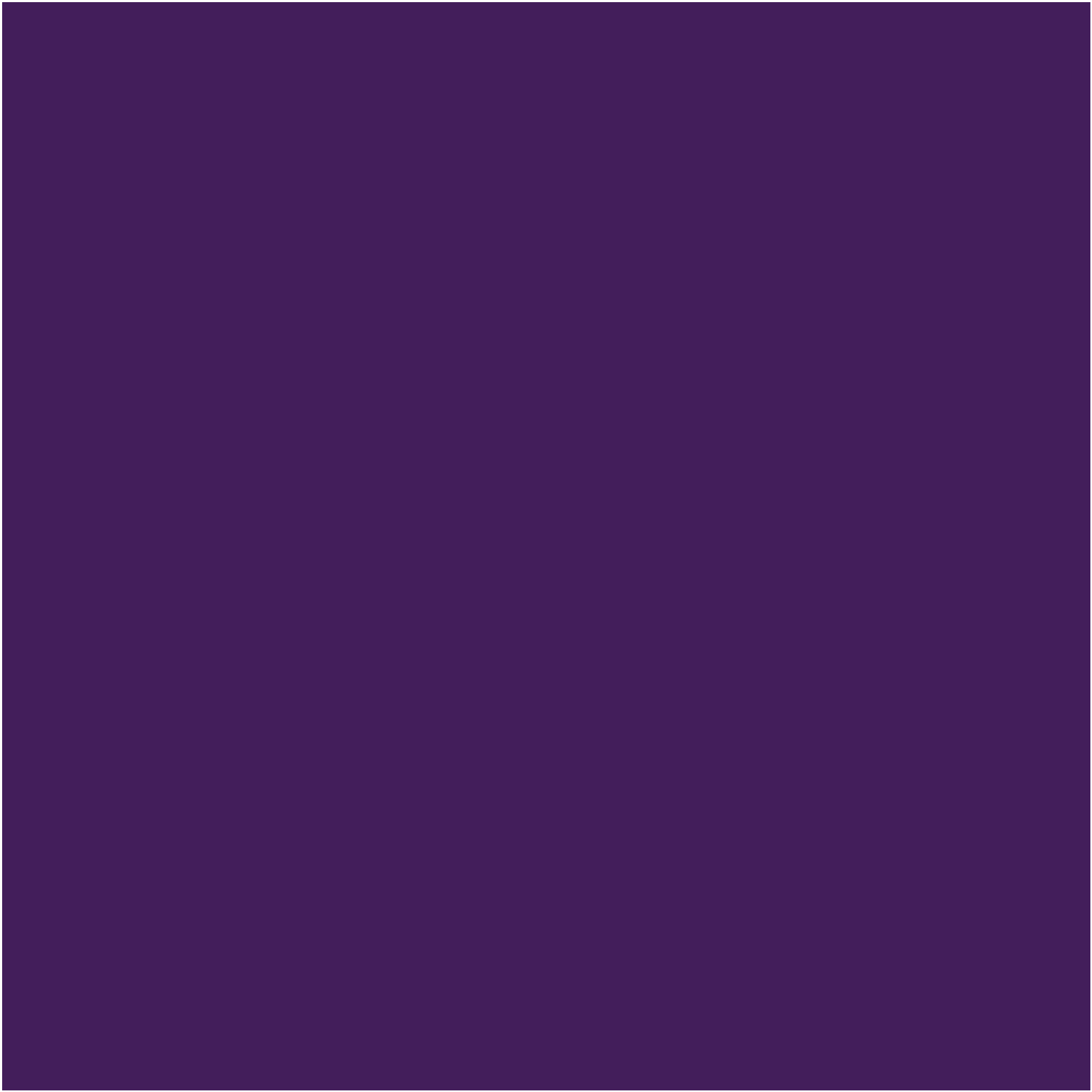
El proyecto de investigación se ha enfatizado en el desarrollo de un tema que actualmente se ha convertido en un fenómeno de transformador urbano, el cual no solo afecta a la ciudad de San Juan de Pasto; si no también a todas las ciudades colombianas, convirtiéndose en un problema socio-económico de gran afectación al espacio y a la movilidad, y que afrontan muchas de las ciudades con una alta concentración de informalidad.

El proyecto urbano de comercio alternativo, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de Pasto con el nuevo tratamiento del espacio público y en general a la movilidad.

Otro factor muy destacado del proyecto es que ayuda a que aquellos equipamientos de carácter urbano que se encontraban desconectados y otros en deterioro, se recuperen con el objetivo del aprovechamiento colectivo garantizando su uso y rehabilitación.

Entre otros el proyecto debemos hacer énfasis en fortalecer todo el carácter cultural de la ciudad y en general de toda la región. Es por esto que la arquitectura desarrollada en el proyecto es el instrumento utilizado para acrecentar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de San Juan de Pasto, con un especial énfasis en fortalecer todo el tema económico y social con el fin brindar calidad al espacio y a los vendedores informales, ya que al profundizar en un tema tan importante se ayuda a integrar un fenómeno que muy pocas veces se ha estudiado en la academia y por los planes de ordenamiento territorial.

El espacio público urbano como un escenario de integración ciudadana.



10. Bibliografía y fuentes

ALCALDÍA MUNICIPAL DE PASTO. Plan de ordenamiento territorial. San Juan de Pasto. Impresores Ángel, 2003. p. 143 – 144.

CORPORACIÓN AUTONOMA REGIONAL DE NARIÑO CORPONARIÑO. Plan de Gestión ambiental regional 2002 - 2012.

ALCALDÍA MUNICIPAL DE PASTO. Plan de Movilidad de la ciudad de Pasto.

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL. Manual de Accesibilidad al espacio público, edificios públicos y al transporte público. Ministerio de Transporte. 2001

DUARTE GUTERMAN & CIA. LTDA. Estudio para el Análisis de Alternativas Tecnológicas para los Vehículos de Transporte Urbano Colectivo que hacen Parte del Programa de Reposición del Parque Auto Motor, 2001.

CORPORACIÓN LA CANDELARIA (HOY IDPC). Reencuentrate un compromiso por la Candelaria. Cámara de comercio de Bogotá. 1998

COLEGIO DE ARQUITECTOS DEL ECUADOR, Provincial Pichincha. Libro de la XVI Bienal Panamericana de Arquitectura de Quito 2008. Quito, Ecuador. 2008

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C. Plan de ordenamiento territorial (POT) de Bogotá.

LERMA, Héctor. Metodología en investigación. Universidad tecnológica de Pereira. 1999. ISBN 958.33-0913-3

SAMPIRI, Roberto. Metodología de la investigación. Mac Graw Hill. 1991. ISBN 968-422-931-3.

http://www.elpais.com/articulo/cultura/ROSSI/_ALDO_/ARQUITECTO/MADRID/MADRID_/MUNICIPIO/Aldo/Rossi/Hay/considerar/monumento/continuidad/elpepicul/19860623elpepicul_8/Tes/

http://es.wikipedia.org/wiki/La_Rambla

http://es.wikipedia.org/wiki/Distrito_del_Ensanche

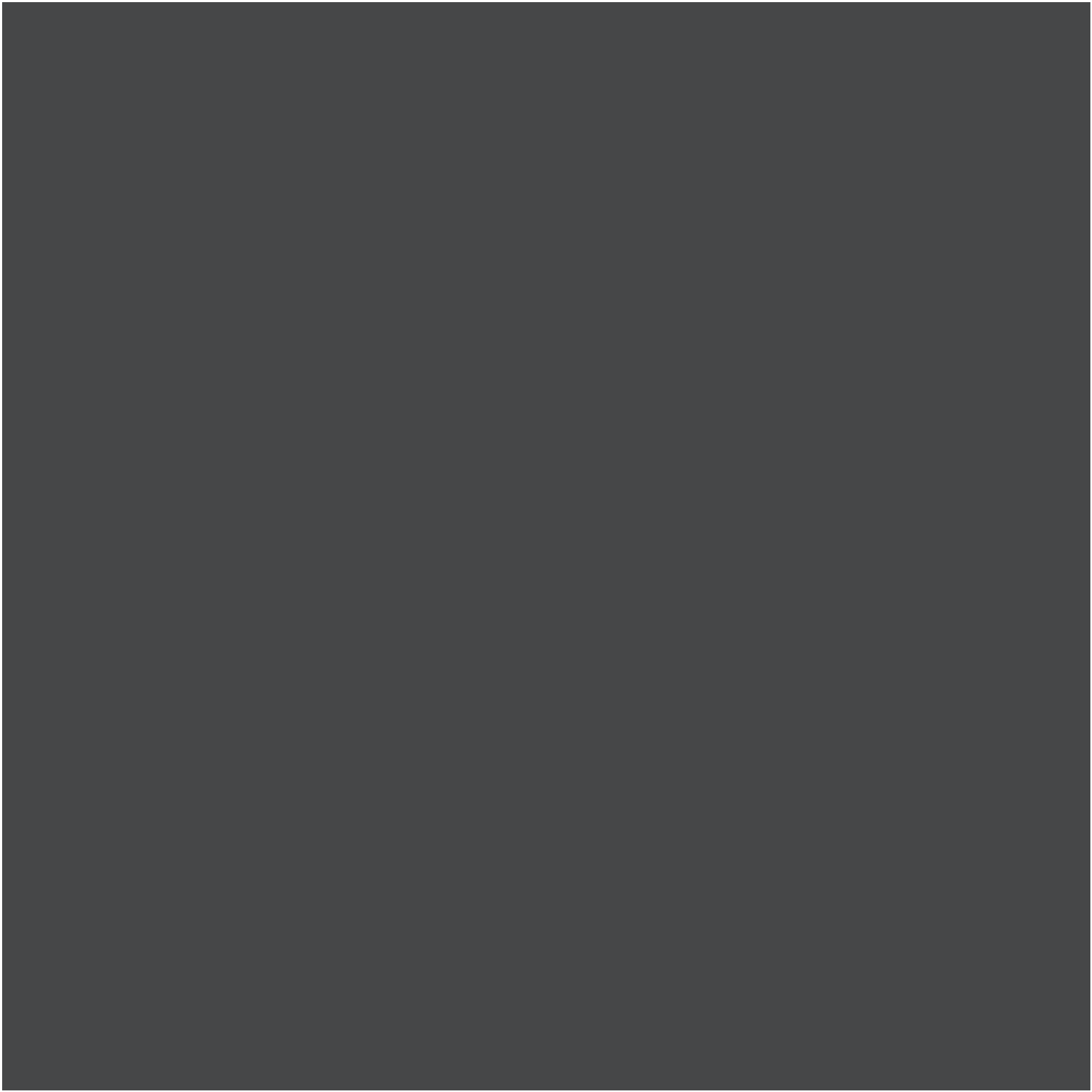
<http://www.guiarte.com/barcelona/que-ver/las-ramblas.html>

http://en.wikipedia.org/wiki/La_Rambla,_Barcelona

<http://ciudadmilagro.wordpress.com/2010/02/13/fotos-de-armenia-caminando-por-el-centro-comercial-la-calle-real/>

<http://www.amb.com.co/frmlInformacion.aspx?inf=72>

<http://es.wikipedia.org/wiki/Pereira>



11. Anexos

1. VIDEO_Calle 18 y Plaza de la Merced.
2. VIDEO_Claustro Cultural Palatino

