

DISEÑO ARQUITECTONICO CENTRO UNIVERSITARIO SECTOR SURORIENTALES

MUNICIPIO DE SAN JUAN DE PASTO

Presentado por:

ENGELBERTH MIRANDA CADENA

UNIVERSIDAD DE NARIÑO

FACULTAD DE ARTES

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

SAN JUAN DE PASTO NOVIEMBRE 2015

DISEÑO ARQUITECTONICO CENTRO UNIVERSITARIO SECTOR SURORIENTALES

MUNICIPIO DE SAN JUAN DE PASTO

Presentado por:

ENGELBERTH MIRANDA CADENA

Proyecto presentado como requisito para optar el título de Arquitecto

Asesor

PABLO LONDOÑO BORDA, Arq.

UNIVERSIDAD DE NARIÑO

FACULTAD DE ARTES

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

SAN JUAN DE PASTO NOVIEMBRE 2015

NOTA DE RESPONSABILIDAD

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

Artículo 1 del acuerdo número 32 de octubre 11 de 1966 emanada del honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

Nota de aceptación.

Firma del jurado.

Firma del jurado.

Firma del jurado.

San Juan de Pasto Noviembre 12 de 2015

AGRADECIMIENTO.

Dios, por darme la oportunidad de vivir y por estar conmigo en cada paso que doy, por fortalecer mi corazón e iluminar mi mente y por haber puesto en mi camino a aquellas personas que han sido mi soporte y compañía durante todo el periodo de estudio.

A mis padres Alvaro Miranda y Luz Nery Cadena, por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, en toda mi educación, tanto académica, como de la vida, por su incondicional apoyo perfectamente mantenido a través del tiempo.

A mi esposa, Anita Rúales, quien me brindó su amor, su cariño, su estímulo y su apoyo constante. Su cariño, comprensión y paciente espera para que pudiera terminar esta etapa más en la vida.

A mi hija Franshezka Miranda. Que con su cariño me dio fuerzas para continuar cada día, y vea que todo en la vida es posible si le ponemos empeño.

Mis hermanas, Jennifer y Katis, por estar conmigo y apoyarme siempre, las quiero mucho.

A mis amigos, Natha, carolina, Fabio, Luis Alfredo, Javier Delgado, David, Geovanny, Andrés Noguera, Javier Quiñonez, Javier Salazar, por compartir los buenos y malos momentos.

Todos aquellos familiares y amigos que no recordé al momento de escribir esto. Ustedes saben quiénes son.

Finalmente a los docentes, aquellos que marcaron cada etapa de nuestro camino universitario, en especial a Pablo Londoño quien con su paciencia y conocimiento ayudo a dar un buen fin a este trabajo hoy presentado.

De todo corazón.

Mil gracias a todos!

RESUMEN

EL PROYECTO CONSISTE EN UNA PROPUESTA A NIVEL REGIONAL PARA LA IMPLANTACIÓN DEL CENTRO UNIVERSITARIO SECTOR SURORIENTALES, UBICADO EN EL SECTOR DEL TERMINAL DE TRASPORTES EN EL MUNICIPIO DE PASTO.

PARA LA IMPLANTACIÓN DE ESTE EQUIPAMIENTO SE EMPEZÓ POR LA UBICACIÓN A NIVEL BIO-GEOGRÁFICO Y LA DETERMINACIÓN DE UN ÁREA DE PROPUESTA, TOMANDO DE ESTA MANERA, LA CIUDAD REGION COMO LAS ÁREAS DE RECURSOS DE INVESTIGACIÓN POBLACIONAL Y CULTURAL.

ESTE PROYECTO SE DESARROLLO CON LA PRIMISA DE SER UN PROYECTO DETONANTE DE MULTIPLES ACTIVIDADES Y DESARROLLO INTEGRAL EN DONDE LOS RECURSOS NATURALES DE NUESTRA REGIÓN SEAN LA MATERIA PRIMA.

PARA GENERAR UNA PROPUESTA EN DONDE EL SECTOR ESTUVIERA ARTICULADO CON LAS DEMAS DINAMICAS DE LA CIUDAD DE PASTO, SE CARACTERIZA CADA UNO DE ELLOS DESDE SUS FORTALEZAS SOCIOECULTURALES HACIENDO UNA PROYECCIÓN EN DONDE CADA UNA DE ESTAS CARACTERÍSTICAS APORTABA AL PROYECTO REGIONAL. ES ASÍ COMO LA CIUDAD DE PASTO ES EL EJE PRINCIPAL CON DIFERENTES PROPUESTAS DE EQUIPAMIENTOS URBANOS QUE SE INTEGRAN ENTRE SÍ MEDIANTE CONECTORES AMBIENTALES, CULTURALES Y DE MOVILIDAD DE CIUDAD, AGREGANDO A LOS ASENTAMIENTOS POBLACIONALES (CORREGIMIENTOS) Y CONEXIONES REGIONALES.

SE CONCRETA LA IMPLANTACION DE UN EQUIPAMIENTO QUE SE CONECTARA A LA CIUDAD MEDIANTE UNOS CIRCUITOS AMBIENTALES QUE SE CREAN A TRAVEZ DE LA GENERACION DE UN PARQUE AMBIENTAL EN EL SECTOR DEL POTRERILLO, SE DESARROLLARA UNA PROPUESTA CON LA CUAL SE PERMITIRA LA CREACION DE ACTIVIDADES ADICIONALES QUE INCREMENTARAN LA APROPIACION DEL LUGAR POR PARTE DE LA POBLACION.

ABSTRACT

THE PROJECT CONSISTS OF A PROPOSAL REGIONAL LEVEL FOR THE IMPLEMENTATION OF SOUTHEAST UNIVERSITY CENTER, LOCATED IN THE AREA OF TERMINAL DE TRASPORTES IN THE SAN JUAN DE PASTO.

FOR THE IMPLEMENTATION OF THIS EQUIPMENT IT IS STARTED BY LOCATION LEVEL BIO-GEOGRAPHIC AND DETERMINATION OF AN AREA OF PROPOSAL TAKING THIS WAY, THE CITY REGION AS AREAS OF POPULATION AND CULTURAL RESOURCES RESEARCH.

THIS PROJECT WAS DEVELOPED WITH THE PRIMISA BE A TRIGGER PROJECT OF MULTIPLE INTEGRAL DEVELOPMENT ACTIVITIES AND WHERE THE NATURAL RESOURCES OF OUR REGION ARE THE RAW MATERIAL.

PROPOSAL TO CREATE AN INDUSTRY WHERE WERE OTHER ARTICLES WITH DYNAMIC CITY GRASS IS CHARACTERIZED EACH OF THEM FROM THEIR STRENGTHS SOCIOECULTURALES MAKING A PROJECTION IN WHICH EACH OF THESE FEATURES CONTRIBUTED TO THE REGIONAL PROJECT. THIS IS HOW THE CITY OF PASTO IS THE MAIN AXIS WITH DIFFERENT PROPOSALS FOR URBAN FACILITIES THAT ARE INTEGRATED TOGETHER BY CONNECTORS ENVIRONMENTAL, CULTURAL AND MOBILITY OF CITY POPULATION BY ADDING SETTLEMENTS (TOWNSHIPS) AND REGIONAL CONNECTIONS.

SE A PARTICULAR THE IMPLANTACION EQUIPAMENTO WAS CONNECTED TO THE CITY BY UNOS THAT ARE CREATED AMBIENTALES CIRCUITS THROUGH THE GENERATION OF A PARK IN THE FIELD OF ENVIRONMENTAL POTRERILLO WILL BE DEVELOPED A PROPOSAL WHICH WILL ALLOW THE CREATION OF ADDITIONAL ACTIVITIES LAAPROPIACION INCREASE PR PART OF PLACE DELA POPULATION.

Contenido

1. TITULO	17
1.1 TEMA	17
1.2 ÁREA DE INVESTIGACIÓN	17
1.3 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN	17
2. PLANTEAMIENTO DE PROBLEMA.....	18
3. JUSTIFICACION	19
4. OBJETIVOS	20
4.1 OBJETIVO GENERAL	20
4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	20
5. METODOLOGÍA	21
6. CONCEPTO CIUDAD-REGION.....	22
7. MARCO TERORICO.	24
8. MARCO REFERENCIAL.....	31
9. MARCO LEGAL.....	55
10. MARCO CONCEPTUAL.....	62
10.1 Borde Urbano.....	62
10.2. Ciudad Poli-céntrica.....	63
11. MARCO CONTEXTUAL.....	65
11.1. MACROCONTEXTO CIUDAD REGION.....	65
11.2 MESOCONTEXTO CIUDAD	66
11.3 MICROCONTEXTO COMUNA 4-5.....	67
12. PROYECTO	68
12.1 MACROCONTEXTO CIUDAD REGION	69
12.1.1 Dimensión Medioambiental.....	69
12.1.2 Dimensión de infraestructura.....	70
12.1.3 Dimensión de usos.....	70
12.1.4 Dimensión económica.....	72
12.1.5 Dimensión sociocultural.....	73
12.2 MESOCONTEXTO CIUDAD.....	74
12.2.1 Sistema Medioambiental.....	74
12.2.2 Sistema de espacio público.....	75

12.2.3	Sistema de Movilidad.....	76
12.2.4	Sistema de equipamientos.....	77
12.2.5	Sistema de usos.....	78
12.2.6	Sistema sociocultural	79
12.3	MICROCONTEXTO BORDE DE CIUDAD	80
12.3.1	Sistema Medioambiental Comuna 5.....	82
12.3.2	Sistema de espacio público de borde sur oriental	83
12.3.3	Sistema de movilidad borde sur oriental.....	84
12.3.4	Sistema de equipamientos borde sur oriental.....	85
12.3.5	Sistema de usos del suelo borde sur oriental	86
13.	BORDE INTERNO.....	87
13.1	Anillos de actuación	87
13.2	ACTUACION URBANA CENTRO AMBIENTAL.....	88
13.3	ACTUACION URBANA DE BORDE.....	89
13.4	DIVISION DE ZONAS DE BORDE INTERNO.....	90
14.	CONCEPTUALIZACION DE BORDE.....	91
14.1	ESPACIO PUBLICO:.....	92
14.2	CUERPOS HIDRICOS:	92
15.	TRATAMIENTO DE BORDES.....	93
15.1	TRATAMIENTO BORDE A.....	93
15.2	TRATAMIENTO BORDE B.....	94
15.3	TRATAMIENTO BORDE C.	95
16.	PROPUESTA URBANA SECTOR AVENIDA IDEMA Y TERMINAL.....	97
16.1	Concepto.....	97
16.2	Intenciones y conceptos sistémicos de borde.....	98
16.2.1	Sistema Ambiental.....	98
16.2.2	Sistema espacio publico	99
16.2.3	Sistema de movilidad.....	100
16.2.4	Sistema de Equipamientos	101
16.2.5	Sistema de usos	102
16.2.6	Perfiles.....	103
17.	PLAN DE MASAS.....	108

17.1 PROPUESTA URBANA	109
18. LOTE.....	110
18.1 Topografía.....	110
18.2 Visuales.	111
18.3 Asoleacion Y vientos	111
19. CONCEPTO ARQUITECTONICO.....	112
20. PROYECTO ARQUITECTONICO.	115
20.1 SOTANO.....	115
20.2 PRIMER PISO.....	116
20.3 SEGUNDO PISO.....	117
20.4 TERCER PISO.....	118
20.5 CUARTO PISO.....	119
20.6 CORTES	120
20.7 FACHADAS.....	121
20.8 FACHADAS.....	122
20.9 RENDERS	123

Lista de figuras.

Figura 1 ciudad como núcleo.....	23
Figura 2 Av. José María Izazaga – Av. San Pablo, ubicación del espacio abierto urbano a estudiar.....	31
Figura 3 Mapeo general analizar.	32
Figura 4 Esquema de intensidades.....	33
Figura 5 Puestos ambulantes en andenes.....	34
Figura 6 Puntos de inercia.	35
Figura 7 Cortes puntos de inercia.	36
Figura 8: Invasión de andenes.....	37
Figura 9: Franja de gradación.	38
Figura 10: Diferenciación A Y B.....	39
Figura 11: tramo de mayor intervencion.....	42
Figura 12: Nicho religioso sobre andén.....	43
Figura 13: Anillo de circunvalación.....	45
Figura 14: Principales intervenciones.	46
Figura 15: Espacio de circulación convertido en plaza.....	47
Figura 16: Esquema de intensidades observadas.....	48
Figura 17: Vendedor en el tráfico.....	49
Figura 18: Lustra botas en andenes.....	50
Figura 19: Puntos de inercia circunvalación.....	51
Figura 20: Corte punto de inercia circunvalación.	51
Figura 21: corte puntos de inercia circunvalación.	52
Figura 22: Basuras en sitios de intervención.....	53
Figura 23: Imagen religiosa en espacio público.	54
Figura 24: Mapa conceptual, sistemas estructurantes urbanos.....	58
Figura 25: Macro contexto.	65
Figura 26: Meso contexto.	66
Figura 27: Micro contexto.	67
Figura 28: Análisis macro región.....	69
Figura 29: Propuesta infraestructura macro region.	70
Figura 30: Propuesta dimencion usos.....	71
Figura 31: Propuesta diemncion ecoomica.	72
Figura 32: Propuesta Dimencion sociocultural.	73
Figura 33: Propuesta Medio ambiental mesoconteto.	74
Figura 34: Propuesta Espacio publico mesocontexto.....	75
Figura 35:Popuesta de movilidad mesocontexto.....	76
Figura 36: Propuesta de equipamentos mesocontexto.	77
Figura 37: propuesta de usos mesocontexto.	78
Figura 38: Propuesta sociocultural mesocontexto.....	79
Figura 39: propuesta paisajistica borde 3.....	81

Figura 40: Propuesta ambiental microcontexto.	82
Figura 41: propuesta espacio publico comuna 5.	83
Figura 42: Propuesta movilidad comuna 5.	84
Figura 43: propuesta Equipamentos comuna 5.....	85
Figura 44: Propuesta de usos comuna 5.....	86
Figura 45: anillos de actuacion borde interno.....	87
Figura 46: Propuesta borde centroambiental.	88
Figura 47: Propuesta manejo de borde interno.	89
Figura 48: División de zonas de borde interno.	90
Figura 50: Corema espacio publico.....	92
Figura 49: Corema rondas hidricas.	92
Figura 51: Caracterización zonas de borde.....	92
Figura 52: Propuesta Borde A.....	93
Figura 53: Propuesta Borde B.....	94
Figura 54: Propuesta borde C.....	95
Figura 55: Corema concepto borde.....	97
Figura 56: Aplicacion concepto borde.	97
Figura 57: Intencion sistema ambiental borde.....	98
Figura 58: Corema Intencion espacio publico borde.	99
Figura 59: Corema sistema movilidad borde.....	100
Figura 60: Corema sistema de equipamientos borde.....	101
Figura 61: Corema sistema de usos bode.....	102
Figura 62: Perfil Talud.....	103
Figura 63: Perfil parque ambiental	103
Figura 64: Perfil eje articulador.	104
Figura 65: Perfil franja de proteccion.	104
Figura 66: perfil recuperacion de Rio.	105
Figura 67: perfil compatibilidad de usos.	106
Figura 68: perfil mixtura de usos.....	106
Figura 69: Perfil de transicion.	107
Figura 70: Planimetria de sector de implantacion.....	109
Figura 71: Perfil de lote.....	110
Figura 72: visules de lote.	110
Figura 73: asoleacion de lote.	111
Figura 74: Corema concepto arquitectonico.....	112
Figura 75: nucleos de interaccion.	112
Figura 76: Intencion de permeabilidad.	113
Figura 77: Aprovechamientos y variables.	113
Figura 78: Proteccion con vegetacion.	114
Figura 79: permeabilidad y proteccion.	114
Figura 80: planta de sotano.	115
Figura 81: planta primer piso.	116

Figura 82: Planta segundo piso.	117
Figura 83: Planta tercer piso.	118
Figura 84: Planta cuarto piso.	119
Figura 85: cortes.	120
Figura 86: fachadas oriente.	121
Figura 87: Fachada Norte.	122
Figura 88: Render Fachada Principal.	123
Figura 89: Render Fachada Occidente.	123
Figura 90: render interior sala descanso segundo piso.	124
Figura 91: render Sala de Exposiciones primer piso.	125
Figura 92: Render plazoleta interior Proyecto.	125
Figura 93: render plazoleta exterior de proyecto.	126

GLOSARIO

- Actuación urbana: al contrario de una intervención, se genera de acuerdo a un acuerdo entre los involucrados, urbanistas y habitantes.
- Endógeno: Hace referencia a algo que es originado dentro de una cosa.
- Habitabilidad: Es la Capacidad de un espacio de ser habitado de acuerdo con ciertas condiciones.
- Diagnóstico: La palabra, proviene del griego diagnostikós formado por el prefijo día (a través), y gnosís (conocimiento o apto para conocer). En general, el término indica el análisis que se realiza para determinar cuál es la situación y cuáles son las tendencias de la misma. Esta determinación se realiza sobre la base de informaciones, datos y hechos recogidos y ordenados sistemáticamente, que permiten juzgar mejor qué es lo que está pasando.
- Tratamiento: Se designará a la acción y el resultado de tratar alguna cuestión o cosa.
- Impacto: Impresionar, causar desconcierto por un acontecimiento, y la huella o señal que deja este.
- Suburbano: zona cercana a la ciudad y la zona rural, elemento de transición entre las 2.
- Normativa: Conjunto de normas aplicables a una determinada materia o actividad.
- Elementos estructurantes: son los que direccionan y jalonan el desarrollo de un sector o lugar.
- Consolidación: Conformación de continuidad y homogeneidad.
- Articulación: Enlace o unión entre dos partes a través de un elemento.
- Recuperación: Volver a tomar o adquirir lo que se había perdido.

INTRODUCCIÓN

Al sur occidente de Colombia, asentada en el Valle de Atriz está ubicada la ciudad de San Juan de Pasto, capital del departamento de Nariño, como centro de desarrollo para la región; conectada hacia el norte con el resto del país, hacia el sur limitando con el Ecuador, a través de la vía panamericana, hacia el oriente con el Putumayo y el Amazonas y al occidente con el océano Pacífico, pone en evidencia la importancia de su ubicación y más aun siendo la capital de todo el territorio por medio de ejes viales importantes que permiten el desarrollo de dinámicas de todo tipo, en esta se desarrollan las actividades culturales, económicas, sociales pero sobre todo educativas más importantes de toda la región, ya que en ella se asientan las principales instituciones de educación en el departamento, la principal zona universitaria se centra en esta ciudad generando un gran potencial para el desarrollo de nuevas dinámicas en torno al aprendizaje, proyectándose así como un punto focal y estratégico para buscar nuevos desarrollos importantes para toda la región sur de Colombia.

La ciudad de Pasto ha tenido un desarrollo urbanístico acelerado pero sin planificación, lo que ha generado la apropiación de nuevos terrenos para urbanizar, y en algunos casos ha permitido que se construya en las zonas menos aptas con riesgos para la población y altos costos para el municipio en la dotación de servicios públicos, vías de comunicación y espacio público.

Este crecimiento desordenado y carente de planificación ha permitido que se fomenten en la ciudad problemáticas de todo tipo que en la actualidad afectan el libre desarrollo de las actividades diarias de las personas, problemas de movilidad debido al carácter mono-céntrico y disperso de la ciudad, problemas de asentamientos informales en zonas de riesgo, y problemas de urbanización descontrolada que amenazan con ocupar terrenos que hoy son catalogados como de protección poniendo en riesgo espacios de carácter ambiental del territorio.

En la actualidad y a lo largo de diferentes sectores de la ciudad los problemas de movilidad y de falta de espacio público se hacen evidentes produciendo malestares generales en la población, sectores como el centro histórico en donde se centran en mayor porcentaje todas las actividades diarias de los ciudadanos son a diario un buen ejemplo de las consecuencias de la falta de planificación, en el sector de la Avenida Idema se presentan conflictos importantes de planificación urbana, el asentamiento de diferentes usos de gran impacto ha permitido que este sector contribuya al deterioro de las dinámicas de ciudad, desconociendo grandes zonas de oportunidad y potenciales conectores ambientales que no permiten el desarrollo de las actividades socioculturales de la población.

Los elementos a tener en cuenta desde el punto de vista de la planificación urbana hacen llegar a la conclusión de que las principales problemáticas de la ciudad están estrictamente relacionadas con factores como, la mono-centralización de actividades en un solo sector, la falta de densificación de la vivienda, la excesiva ocupación del suelo, y el poco aprovechamiento de potencialidades de la ciudad para lograr un desarrollo óptimo del territorio; como ejemplo las comunas 2-3-4-6 sector de los surorientales el cual presenta problemáticas por mencionadas de mala planificación del suelo conflicto de usos, movilidad, deterioro ambiental , pero con un gran potencial de recuperación urbano ambiental, que aportarían al desarrollo de la región, esto a través de cambios urbanos como la generación de múltiples centros que descarguen al centro histórico como contenedor de todas las actividades diarias de los habitantes, la generación de múltiples usos en estos sectores, mejores espacios para la interacción diaria de las personas en espacios públicos bien diseñados, la densificación en altura y la menor ocupación del suelo que permite generar dichos espacios; este proyecto pretende proponer soluciones a estas problemáticas y proyectar a el sector de la Avenida Idema como un centro articulador de dinámicas urbanas basadas en lo ambiental y educacional proyectando a San Juan de Pasto como una municipalidad líder en la recuperación ambiental y de espacio público.

1. TITULO

Diseño Arquitectónico del Centro Universitario sector Surorientales del municipio de Pasto.

1.1TEMA

La temática tratada será el diseño de un centro universitario para ciudades intermedias.

1.2 ÁREA DE INVESTIGACIÓN

Diseño Urbano y Arquitectónico

1.3 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Diseño de Equipamientos Urbano – Regional, que complementan los sistemas estructurantes de ciudad.

2. PLANTEAMIENTO DE PROBLEMA

La existencia de una zona tal como lo es el sector comprendido de la avenida Idema y mercado del Potrerillo de la ciudad de Pasto, en la cual es posible encontrar cierto tipo de concentración de actividades comerciales, las cuales se caracterizan dentro de la trama urbana porque en ellas se encuentra el desarrollo de una actividad comercial de carácter análogo y que se ubica en varios lugares del área, como es el caso del comercio de alto impacto catalogado así por el uso de suelo, el cual comprende, las actividades relacionadas con la prostitución, bares, expendio de licores y afines ,y por otro las actividades propias de comercio de la central de abastos Mercado de Potrerillo. Por lo tanto comienzan a establecerse como referentes dentro de la ciudad, ya que poseen una “carga identitaria” que se ha ido anidando en la memoria colectiva.

La suma de individualidades comerciales es el principal factor generador de estas zonas, ya que es esto lo que otorga el carácter de especificidad comercial que, a través del tiempo, logran consolidarse y establecer cierto carácter de independencia respecto a la ciudad.

Sumatoria que posee una estrecha relación con las economías de escala, que se refiere a la concentración de determinadas actividades en un solo lugar, convirtiéndose posteriormente lo anterior en el principal factor que otorga el carácter de especificidad al sector de la avenida Idema y Mercado del Potrerillo.

La especificidad existente en esta zona es lo que otorga a ella características particulares, que en algunos casos la potencian o se convierten en el factor principal que da origen a deterioro urbano, entendiendo esto como una serie de cambios e intervenciones que llevan a alteraciones negativas de la morfología del sector de la Avenida Idema, Mercado del Potrerillo y su entorno.

Por lo tanto se convierte en una zona que poseen una actividad de carácter hegemónico que inhibe a otras actividades, además de ser percibidas en algunos casos como lugares sin control o sin un orden formal, donde es el espacio público el que queda subordinado al habitante, siendo este quien lo transforma mediante su apropiación, sin embargo, es esta especie de “ informalidad” lo que carga de significado a cada una de estas zonas, por este motivo comienza a establecerse un conflicto entre lo que deteriora, potencia y carga de significado, derivando este conflicto a una formulación de preguntas.

3. JUSTIFICACION

El proyecto en general, propone el cambio de dinámica mediante una renovación urbana que contempla la creación de un equipamiento de educación superior en el sector del terminal de trasportes de San Juan de Pasto que surge como respuesta a las necesidades e inquietudes en la educación de la comunidad pastusa y Nariñense dentro del proceso de una propuesta urbana integral que estructura las diferentes dinámicas de la ciudad y de los sectores.

Para realizar ésta propuesta, se estudió la posibilidad que la educación Pública pudiera llegar más a la ciudadanía, interactuar y beneficiar al mayor número de personas y pudiera establecer para ello una nueva oferta académica.

Dentro de la propuesta de ciudad se plantea que san Juan de Pasto seguirá como una ciudad mono céntrica pero se reequilibrará mediante los núcleos multifuncionales propuestos en cuatro (4) lugares estratégicos de la ciudad. Con gran vocación histórica y turística.

Dado que el mayor porcentaje de asentamiento de población se encuentra en las comunas 2 -3- 4 - 5 de la ciudad , con una densidad promedio de 320 hab/ h (datos suministrados por el Dane) , uno de los núcleos multifuncionales se localizara en el sector de la Avenida Idema donde se propone infraestructura de servicios y educación (policía nacional, eco mercado potrerrillo, y zona universitaria) para mitigar la tensión existente en usos y movilidad hacia el sur occidente de la ciudad.

4. OBJETIVOS

4.1 OBJETIVO GENERAL

Diseño arquitectónico del centro educativo superior en el sector de los Barrios Surorientales.

4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Referenciarían y análisis particulares.

Diseñar Propuesta urbana para el centro de educación superior.

Diseñar el espacio público del centro de educación superior.

Diseñar las edificaciones que albergaran las dinámicas educativas el centro de educación superior.

5. METODOLOGÍA

El proyecto empieza con el proceso de estudio e investigación de los potenciales del departamento de Nariño, con recopilación de información en donde se realiza un estudio macro y a nivel regional que tengan que ver con el tema expuesto, por medio de este se llega a un esquema sistemático con variables claras medio ambientales, viales y de comunicación, que nos llevó a determinar la ubicación.

La etapa proyectual de carácter regional se establecerá diferencias de aéreas ambientales, económicas, socio-culturales, físico-geográfica y de los sistemas de ciudad (movilidad, espacio público, ambiental, usos de suelos, etc.) Se realiza un esquema de propuesta a nivel municipal, en donde se divide sectores que se complementan y delimitan el campo de estudio

Se realizó el debido reconocimiento del lugar en donde se fortalece la etapa de análisis del contexto físico – del sector de los surorientales se logra debido al reconocimiento de la zona de trabajo con visitas y trabajo de campo, recopilación planimetría y cartográfica, bibliografía, revisión y análisis de proyectos anteriores que tengan relación con el tema y la región que permitan un desarrollo completo de la propuesta.

Identificada su ubicación y los potenciales del lugar se comienza el proceso de propuesta de desarrollo urbano. Este proyecto se complementa con el diseño de un equipamiento, la manera como hasta ahora se aprovecha el recurso natural, Tratando elementos puntuales como:

- Relación Equipamiento –
- Implantación y sus consecuencias en el componente ambiental.
- Arquitectura exploradora en el manejo de materiales como madera,
- Relación con el entorno
- Aspectos bioclimáticos.

6. CONCEPTO CIUDAD-REGION

Dentro del concepto de ciudad región, se toman los conceptos básicos de los territorios como redes, o como puntos **en donde se formen tensiones, a la vez** competencia, generando categorías de competitividad que permiten un desarrollo regulado y de importancia en diferentes puntos de la región, el concepto de ciudad región implica un criterio de sostenibilidad, jerarquizando puntos pero dándole la importancia indispensable a un centro de acción, que en este caso se convierte en la capital del departamento y el municipio.

Específicamente, se plantean elementos sobre las áreas peri-urbanas o periferias metropolitanas expandidas de las mega-ciudades, ya que es en estas zonas donde gran parte de la dinámica de crecimiento metropolitano está teniendo lugar, se indica un patrón urbano mucho más disperso en la mayor parte del territorio regional, y el surgimiento de una multitud de sub-centros urbanos, manifestándose una estructura multi-nuclear que constituye la estructura básica de los territorios metropolitanos.

Las periferias metropolitanas expandidas de las mega-ciudades, identificando variables y formas de tratamiento que puedan ser usadas para analizar información y contribuir a un estudio comparativo entre grandes zonas metropolitanas, por medio de estudios teóricos y metodológicos para un común para otras grandes áreas metropolitanas en otras regiones del mundo, lo que de esta manera puede contribuir a un análisis más sistemático de la periferia regional de la mega-ciudad, particularmente en sus nuevos patrones territoriales.

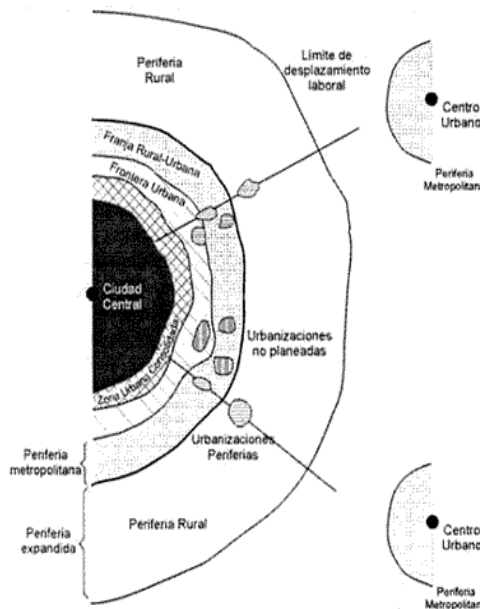
En este contexto, es de vital importancia prestar atención a las transformaciones que las grandes ciudades están experimentando a principios del siglo XXI, particularmente en lo que toca a la dinámica y los cambios territoriales que están ocurriendo en sus áreas urbanas periféricas.

La evidencia reciente muestra que la expansión metropolitana está adquiriendo una forma diferente a aquella del pasado reciente. Mientras que las tasas de crecimiento en las grandes ciudades en general se han desacelerado en las últimas dos décadas, la concentración económica persiste en un alto grado, y la expansión metropolitana continúa incorporando nuevos municipios adyacentes. En términos territoriales, de un espacio metropolitano relativamente compacto, la

mega-ciudad contemporánea presenta una expansión más poli céntrica, creando un patrón más asociado con redes y con límites y fronteras menos precisas difícilmente definibles

Lo anterior genera un patrón de expansión con tendencias de dispersión urbana que incorpora progresivamente pequeños pueblos y periferias rurales dentro de un sistema metropolitano cada vez más amplio y complejo. Según lo anterior, las mega-ciudades están experimentando nuevas dinámicas, y en consecuencia, están enfrentando nuevos retos espaciales y organizacionales dentro de un mundo globalizante.¹

Figura 1 ciudad como núcleo.



Fuente: Adrián Guillermo Águila.

La ciudad funciona como un núcleo, en donde sus ramificaciones se ubican de acuerdo a la jerarquía que ofrezcan dentro del concepto de ciudad–región; en donde el epicentro es el punto en común y el que cumple el papel de organizador dentro del proceso de consolidación de la ciudad desde el enfoque sostenible dentro de la ciudad región.

¹Adrián Guillermo Águila - versión impresa ISSN 0250-7161

7. MARCO TERORICO.

Revista URBANO 18. Págs. 82-91. Concepción, Chile. Noviembre 2008 EL DETERIORO URBANO EN GRANDES ÁREAS URBANAS EUROPEAS. APROXIMACIONES TEÓRICAS Y METODOLÓGICAS RESUMEN. Las áreas urbanas deterioradas se constituyen en una amenaza para la cohesión social y el desarrollo sostenible en las ciudades. Su estructura interna está afectada por un conjunto de problemas sociales, económicos y ambientales que han sido estudiados en detalle, desde una perspectiva teórica y práctica. A pesar de ello, las estrategias tradicionales de manejo y gestión no han resultado exitosas para combatir la espiral descendente de deterioro urbano, puesto que las soluciones no han estado orientadas a enfrentar su inherente complejidad desde una perspectiva local. En este contexto, un consorcio de instituciones de investigación y administraciones locales de distintos países europeos desarrolló un proyecto de investigación en torno a cómo mejorar la calidad de vida en grandes áreas urbanas deterioradas (Large Urban Distressed Áreas – LUDA). El artículo analiza las principales aproximaciones teóricas en la temática de la renovación urbana y presenta una parte de los resultados del proyecto: la propuesta estratégica para mejorar la calidad de vida en grandes áreas urbanas deterioradas. Palabras claves: deterioro urbano, desarrollo sostenible, renovación urbana, calidad de vida EL DETERIORO URBANO EN GRANDES AREAS URBANAS EUROPEAS. APROXIMACIONES TEÓRICAS Y METODOLOGICAS: Las diferentes etapas de renovación de un edificio en Le Piagge. En el plan regulador de la ciudad, el sector Brozzi-Peretola ha sido designado como “LUDA” - área prioritaria para la inversión pública y privada. SECCION INTERUNIVERSITARIA

NOVIEMBRE 2008 183 3 Al parecer existirían muchas similitudes en las características que asume el deterioro urbano en países europeos: alto desempleo, viviendas desocupadas, bajo valor de las propiedades, pobreza ambiental, declive comercial (minorista y mayorista), baja participación electoral, patologías sociales y deterioro residencial entre otras (Blackman 2003). En este contexto, un consorcio de instituciones de investigación y administraciones locales de distintos países europeos desarrolló un proyecto de investigación en torno a cómo mejorar la calidad de vida en grandes áreas urbanas deterioradas (Large Urban Distressed Áreas – LUDA). LUDA fue financiado por el Quinto Programa Marco de la Comisión Europea bajo la acción específica “La ciudad del mañana y su patrimonio cultural”. El proyecto fue liderado por el Instituto Leibniz de Ecología y Desarrollo Regional (IÖR) con sede en Dresden que convocó a dieciocho

ciudades, diez institutos de investigación y organizaciones no gubernamentales de ocho países europeos. La pregunta que orientó la investigación es cómo puede estructurarse un proceso de gestión integrada estratégica en grandes áreas urbanas deterioradas con vagas perspectivas de desarrollo y una alta presión pública por lograr soluciones rápidas. El artículo analiza las principales aproximaciones teóricas en la temática de la renovación urbana y presenta una parte de los resultados del proyecto: la propuesta estratégica para mejorar la calidad de vida en grandes áreas urbanas deterioradas. El deterioro urbano en ciudades europeas La gestión de áreas urbanas deterioradas ha sido y es uno de los desafíos más difíciles de enfrentar en países europeos. No hay ciudad que este inmune a la aparición o extensión del deterioro y no se puede confiar en que los problemas asociados puedan ser enfrentados con éxito (OECD 1998). Los conflictos emergen en sectores de las ciudades donde la pobreza es el indicador más común de deterioro. Sin embargo existe consenso en que la pobreza por si sola es insuficiente para capturar el colapso físico y social que caracteriza a estos espacios. En ellos se desarrolla un complejo sistema interconectado de problemáticas sociales, económicas, ambientales y de estructura urbana, exacerbados por una baja participación social y una falta de compromiso y gestión institucional. Estos elementos en conjunto generan percepciones negativas (en los residentes y en el resto de los habitantes de la ciudad), desalientan la inversión económica-social y promueven la exclusión social. Los impactos son difíciles de cuantificar, pero ciertos costos directos e indirectos que afectan a individuos y comunidades han sido identificados (Briggs 1997; Ellen & Turner 1997; Quercia and Galster 2000, Friedrich et al. 2003): pérdida de capital humano y social, delincuencia juvenil, vandalismo, disminución de la participación cívica, falta de identidad y solidaridad. El deterioro urbano también provoca costos en el sector privado y público. Por ejemplo, a pesar que la mayoría de estas áreas dispone de sitios vacantes, muchos están abandonados y/o contaminados, afectados por un proceso de deterioro continuo cuya reversión demandaría altas inversiones. Sin embargo el sentido de inseguridad física y la incertidumbre propios del deterioro urbano – son los mayores desincentivos para los actores económicos. La percepción de inseguridad, generalmente exacerbada por los medios, puede conducir a la estigmatización de determinados sectores de la ciudad, proceso difícil de revertir (Kamal-Chaoui 2001). La imagen espacial típica del deterioro, áreas centrales abandonadas y suburbios pujantes, resulta demasiado simple para explicar un fenómeno altamente dinámico y complejo. Antes de la década de los 80s el deterioro urbano se caracterizaba principalmente por una baja calidad residencial, restringiéndose a pequeños barrios situados en los sectores más antiguos de las ciudades europeas occidentales. En la actualidad el deterioro se

manifiesta con mayor fuerza en sectores periféricos, en la mayoría de los casos asociado a extensos complejos de vivienda (Randolph & Judd 1999). Las áreas periféricas o semiperiféricas son el lugar de destino para muchas familias desplazadas por proyectos de renovación urbana orientados a grupos de altos ingresos en el centro de las ciudades. Las viviendas accesibles para estos grupos desplazados se emplazan en áreas que por lo general no están lo suficientemente equipadas con infraestructura social (colegios, lugares de esparcimiento, centros de reunión) y cubiertas en forma deficitaria por el transporte público (Carter & Polevychok 2003). Este patrón de distribución periférico de deterioro es típico en ciudades francesas, belgas, portuguesas, alemanas y holandesas (Kamal-Chaoui 2001). En países de Europa del este, las profundas transformaciones político-económicas de las últimas décadas se expresan en altos valores en los indicadores de deterioro como el desempleo, riesgos ambientales, deficiente infraestructura, ausencia de servicios básicos y marginalidad social, que afectan a regiones urbanas en su conjunto (OECD 1998). En Polonia, la República Checa, Hungría, Eslovaquia y los países bálticos el deterioro urbano es un fenómeno relativamente emergente, no muy discutido aún en la literatura especializada (Müller et al. 2005). Algunos gobiernos europeos han iniciado estrategias y programas para combatir el declive urbano en áreas específicas, sin embargo evaluaciones posteriores discrepan en torno a los logros efectivos de estas iniciativas. Uno de los tópicos más controvertidos dice relación con el nivel de coherencia entre los objetivos a alcanzar y los problemas efectivos que se intenta resolver: renovación física, servicios básicos, delincuencia, grupos vulnerables, integración de inmigrantes, educación, capacitación laboral, etc., (Skifter Andersen 2001). Para la OECD (1998) los programas tradicionales de rehabilitación urbana no han sido exitosos en detener la espiral descendente de deterioro debido a que no han estado orientados a resolver su complejidad sistémica a nivel local. La experiencia indica que las áreas afectadas presentan desafíos múltiples, complejos e interrelacionados³. A pesar de las evidencias en torno a la similitud de los problemas que afectan a estas áreas, se ha avanzado muy poco en demostrar cómo estos elementos interactúan (Carter and Polevychok 2003). Lupton & Turok (2004) señalan que los esfuerzos por revertir el deterioro urbano no están institucionalmente bien coordinados. Existe un conjunto de políticas, iniciativas e instituciones operando en diferentes escalas espaciales con visiones limitadas en cuanto a las formas de intervención y a los mecanismos de coordinación necesarios para alcanzar resultados exitosos. Por ello, mejorar la calidad de vida en áreas deterioradas se constituye en uno de los desafíos más relevantes para la política de toma de decisiones y la planificación urbana en

Europa. El deterioro urbano en grandes áreas urbanas europeas ... Paulina Schiappacasse y Bernhard Müller /

84I NOVIEMBRE 2008 La dinámica del deterioro urbano Entender la dinámica del deterioro urbano resulta relevante no solo para planificadores y políticos, la espiral descendente afecta también a los residentes, propietarios e inversionistas. Desde 1992, la Joseph Rowntree Foundation (JRF)⁴ en el Reino Unido UK investiga experiencias exitosas en la recuperación de barrios deteriorados. Los resultados muestran que a pesar de las similitudes detectadas por Blackman (2003) cada áreas es diferente, con sus propias atributos, problemáticas y oportunidades La forma, distribución espacial y características internas del deterioro varían entre países, ciudades y a nivel intraurbano. Por ejemplo, un área deteriorada en la periferia o en el centro de la ciudad puede existir desde hace mucho tiempo o ser relativamente nueva, puede ser grande o pequeña en términos de área y población, puede enfrentar graves problemas socioculturales (desempleo), ambientales (ruido, contaminación), de estructura urbana (aislamiento) o de imagen externa (percepción negativa). Cada característica entrega al área elementos que refuerzan sus fortalezas o debilidades y que sin lugar a dudas incrementan o disminuyen los beneficios potenciales de determinadas estrategias de renovación urbana. Identificar las diferentes características que asume el deterioro urbano, y evaluar las relaciones entre ellas resulta esencial para identificar no solo el nivel de vulnerabilidad física y social sino también los potenciales de desarrollo. Uno de los problemas cruciales a enfrentar es como el potencial de rehabilitación de un área en deterioro es afectado por su historia, sus dificultades internas, la percepción de los habitantes, la participación cívica y los recursos locales disponibles. A pesar de su importancia, las causas del deterioro urbano han sido escasamente investigadas y monitoreadas en forma sistemática. Se sabe que el deterioro puede evolucionar debido a razones externas (asociadas con “factores estructurales”) o a circunstancias internas (Hall 19975; Cameron & Davoudi 19986). ATRIBUTO Localización CATEGORÍA Centro histórico Áreas urbanas consolidadas Áreas urbanas de desarrollo reciente Central Dispersa Periférica Ciudad Grande Mediana Pequeña Ciudad Municipalidad Distrito Block (manzana) Distribución espacial Tamaño (población-área) Entidad Administrativa Externas Reestructuración económica global Deficientes políticas de bienestar Transformaciones socioculturales Transformaciones políticas e ideo- lógicas Políticas sectoriales específicas Legados de planificación urbana (emplazamiento y diseño vivienda social) Patrones de discriminación étnica Internas Cambios de población “in situ” Cambios en la composición demográfica y social Tenencia de la vivienda Niveles de capital social Desarrollo económico local (cierre de fuentes de

empleo local) Prestación de servicios básicos 4 Disponible en línea: <http://www.jrf.org.uk> “inward” y “outward” aproximaciones. “looking in and looking out” perspectivas. 5 6 En cuanto a las condicionantes externas (Tabla 2) un número de causas han sido propuestas para explicar el deterioro, sin embargo las evidencias no son concluyentes (OECD 1998). Downs (2000) plantea que el destino de cualquier espacio en deterioro no está determinado por las autoridades locales o sus habitantes sino más bien por fuerzas políticas, económicas y sociales que actúan desde fuera de sus límites. Por ello resulta difícil identificar con claridad las conexiones entre esas condiciones externas y el deterioro físico y social. Tampoco es suficiente justificar dinámicas locales a partir de transformaciones socioeconómicas y culturales. Existe evidencia suficiente, por ejemplo en Dinamarca y Finlandia, para demostrar que la de privación y la exclusión urbana pueden permanecer por largo tiempo cuando los indicadores económicos crecen y las desigualdades sociales disminuyen (Skifter Andersen 2001). Por su parte, Lupton & Power (2004) concentran sus esfuerzos en investigar si el deterioro es provocado por el desarrollo de una cultura de la pobreza, por la reestructuración económica, por la falta de capital humano o por la ausencia de servicios públicos adecuados. Tabla 2 Causas asociadas al deterioro urbano Fuente: Elaborado a partir de: OECD (1998), Hall (1997), Cameron & Davoudi (1998). En cuanto a las condicionantes internas asociadas al deterioro, existen dos importantes modelos que intentan explicar las dinámicas intraurbanas: el modelo de invasión-sucesión desarrollado por la Escuela de Sociología de Chicago y el modelo de ciclo de vida propuesto por Hoover & Vernon (1959). Los investigadores de Chicago señalan que el cambio en la composición de la población local es el mecanismo a través del cual las áreas urbanas se transforman, Conceptos como “invasión” y “sucesión”- tomados de la ecología humana – han sido utilizados para describir la evolución de los barrios (Hawley 1950). Desde esta perspectiva la “invasión” de un área urbana por grupos o individuos racial o socialmente diferentes es enfrentada con resistencia por la población local. Si la integración entre residentes antiguos y nuevos no se produce, uno de los grupos abandonará el sector; en la mayoría de los casos emigran aquellos que pueden enfrentarlo económicamente, dando inicio al proceso de deterioro físico y social. A pesar de los esfuerzos del grupo de Chicago, aún no existe claridad en relación a porqué algunos barrios son afectados por el deterioro y otros no. Basada en los resultados de Chicago emerge la teoría del ciclo de vida (Hoover and Vernon 1959) que describe como las características internas de un barrio - estatus económico, composición étnica, edad de la población, intensidad de uso del suelo, densidad y la calidad y condición de habitación - cambian al pasar / Sección Interuniversitaria

86I NOVIEMBRE 2008 gestión orientadas hacia la renovación física, asumiendo, de forma incorrecta, que los beneficios se “filtrarían” automáticamente hacia las personas carenciadas (Robson et al. 1994). Existe consenso en que las mejoras físicas – en particular de infraestructura - por sí solas no son sostenibles (Skifter Andersen 2001). Por otro lado, también existen evidencias que los esfuerzos aislados para combatir el deterioro urbano son económicamente poco rentables y difíciles de coordinar (Cameron and Davoudy 1998, Hall 1997). Powers (1997 en Skifter Andersen 2001) ha demostrado que el “patchwork approach” orientado a revertir problemas sociales, de infraestructura física, organizacional y financiera en conjunto ha permitido detener en ciertas comunidades la trayectoria descendente típica del deterioro urbano. Sobre estas bases teóricas el proyecto LUDA propone una aproximación integral para mejorar la calidad de vida en áreas urbanas deterioradas. Esta aproximación debe estar fuertemente vinculada con una estrategia comprensiva y coherente entre los distintos niveles administrativos implicados. En primer lugar resulta necesario definir qué se entiende por grandes áreas urbanas en deterioro (LUDA). Se define como un espacio extenso al interior de una ciudad -más grande que un barrio- caracterizado por la presencia conjunta de sectores (“islas”) con problemas y sectores con potenciales de desarrollo (Figura 1). Figura 1 Diferenciación interna en ciudades europeas y la definición de un LUDA Fuente: desarrollado por los autores

Los problemas y potenciales de un LUDA se ven reflejados en 5 dimensiones de calidad de vida⁸ (Tabla 4):

- Condiciones socioculturales: reflejan la situación actual de los residentes del LUDA en términos de estructura demográfica, nivel educativo, condiciones de salud, recursos financieros y seguridad frente a amenazas (crímenes, robos u otros delitos). Las condiciones socioculturales representan el capital humano compuesto por el conocimiento, las habilidades, competencias y atributos de los residentes y la comunidad.
- DIMENSIONES
- Condiciones Socioculturales
- Condiciones Económicas
- Estructura Urbana
- Condiciones Ambientales
- Capacidad Institucional y local

Las cinco dimensiones reflejan los objetivos generales para mejorar la calidad de vida y revertir el proceso de deterioro, mientras que los tópicos indican las prioridades específicas, aquellos componentes que contribuyen a identificar los problemas y potenciales del área en un determinado momento. La elaboración de indicadores está sujeta a la disponibilidad de información. Los seis casos evaluados por LUDA⁹ contaban con distintos tipos de datos, cobertura y calidad.

TÓPICOS Estructura de la población, ingreso de los hogares, empleo local, conocimientos y habilidades, seguridad, cultura. Base económica, inversiones, mercado de la vivienda y propiedades. Diseño urbano, servicios e infraestructura, calidad de la vivienda, modos de comunicación internos, uso del suelo. Calidad del suelo, calidad del aire, calidad del agua, espacios abiertos,

manejo de residuos, riesgos naturales. Participación ciudadana, justicia social y equidad, capacidad institucional, capacidad política, instrumentos de planificación. Condiciones económicas: dan cuenta de la vitalidad económica de un LUDA en términos de su capacidad para mantener y atraer actividades económicas. La situación económica del área muestra las necesidades y los potenciales para la renovación. Estructura urbana: incluye las características más visibles de la calidad de vida en un LUDA. La estructura urbana es el reflejo de la relación entre edificios, calles, usos del suelo, espacios abiertos, circulación, densidades y actividades humanas. También incluye información sobre acceso a servicios básicos, infraestructura pública y calidad de la vivienda. Condiciones ambientales: referidas a las características naturales del LUDA y a las condiciones ambientales locales. Los principales aspectos de esta dimensión incluyen la calidad de suelo, agua y aire, la disponibilidad y calidad de espacios abiertos así como la vulnerabilidad a riesgos físicos y humanos. Capacidad institucional y local: esta dimensión contribuye a reconocer los vínculos horizontales y verticales que indican la capacidad de la comunidad y las instituciones involucradas para identificar y solucionar los problemas que afectan al LUDA. La capacidad local se refiere al capital social construido a través de interacciones entre diferentes grupos y/o personas que comparten un conjunto de actitudes y valores; el sentido de pertenencia y solidaridad está asociado con una sociedad más cohesiva. La capacidad institucional se refiere a la habilidad de una organización para desarrollar y utilizar su capital humano-organizativo en minimizar los impactos negativos asociados al deterioro urbano y maximizar los potenciales que posee tanto el espacio como la población afectada. Tabla 4 LUDA Dimensiones y tópicos auspiciados a la calidad de vida

8 La calidad de vida incluye la distribución de beneficios y derechos humanos que una sociedad, en un cierto período de tiempo, evalúa como esenciales. También incluye una serie de beneficios colectivos de naturaleza menos tangible pero relevantes para el bienestar social. Independientemente del locus y del tipo de comunidad la calidad de vida es un tema complejo, multifacético y difícil de mensurar. 9 Brozzi-Peretola en Florencia, Weißeritz en Dresden, Ameixoeira-Galinheiras en Lisboa, Anzin-Beuvrages en Valenciennes, Vichodné-Zabí Majer en Bratislava y Craigmillar en Edimburgh. / Sección Interuniversitaria

8. MARCO REFERENCIAL.

Análisis de Espacios Abiertos Urbanos.

Este análisis de los espacios abierto urbanos pretende hacer un acercamiento de manera general a las intervenciones de los habitantes, por lo que se hará hincapié en aquellos tipos de intervención y condiciones que mayor influencia han tenido en cuanto a la conformación del espacio y su dinámica. Los espacios se han elegido en base a la complejidad y relevancia en relación a la conformación de la zona sur del Centro Histórico.

Av. José María Izazaga – Av. San Pablo. Ciudad de México.

En términos generales la unión o prolongación de las Av. José María Izazaga y Av. San Pablo, conforman el límite sur entre el perímetro “A” y “B” según el programa parcial de desarrollo urbano para el Centro Histórico, por lo que para fines del análisis de sus condiciones se ha decidido presentar su estudio como un solo espacio abierto urbano del tipo de calle de carácter público.

Figura 2 Av. José María Izazaga – Av. San Pablo, ubicación del espacio abierto urbano a estudiar.



Fuente: Investigación Análisis de Espacios Abiertos Urbanos.

La calle conformada por José María Izazaga – San Pablo presenta una gran cantidad de intervenciones por los habitantes, que tiene que ver con actividades necesarias, opcionales y sociales desarrolladas directamente en el espacio. Dentro de las actividades necesarias se encuentran los trayectos cotidianos de miles de oficinistas, empleados de comercios y escolares que inevitablemente transitan en el espacio para llegar a su centro de trabajo o educación dentro de la

zona. En cuanto a las actividades opcionales y sociales se pueden identificar la compra y venta de diversos artículos en la calle, pasear de una tienda a otra observando sus escaparates o bien el presenciar la dinámica de la zona haciéndose lugar sentado en alguna banca o jardinera.

En la calle podemos encontrar intervenciones de tipo religioso, cultural, recreativo etc., siendo las intervenciones que mayor impacto tiene en la dinámica cotidiana del espacio las de carácter comercial y laboral, que se presentan de manera focalizada en puntos específicos que tiene que ver con centros o locales de comercio, como lo son el Mercado de la Merced, Plaza Pino Suarez, locales dedicados a la venta de artículos relacionados con el ciclismo, locales de ropa, fondas y restaurantes bar, entre otros, o bien en puntos importantes de tránsito como lo son las salidas del Metro y paraderos de microbuses, situación que ha propicia una diferenciación importante entre las intensidades de intervención dentro del espacio lo que conlleva directamente a su deterioro.

Mapeo general de las principales intervenciones de la zona inmediata al espacio a analizar.

Figura 3 Mapeo general analizar.



Fuente: Investigación Análisis de Espacios Abiertos Urbanos.

Para entender más a detalle la forma en que se presentan las distintas intensidades de intervención de los espacios abiertos urbanos, se elaboraron una serie de larguillos comparativos entre las banquetas que dan a los paramentos del perímetro "A" y las que dan a los paramentos del perímetro "B", identificando los

puntos en los que se presentaba las intervenciones de carácter comercial y laboral, para conocer en primera instancia aquellas áreas saturadas de estas intervenciones o puntos críticos que intensificaban el deterioro de la zona; y en segunda instancia observar los comportamientos diferenciados de intervención entre perímetros. A continuación se muestran parte de los larguillos elaborados.

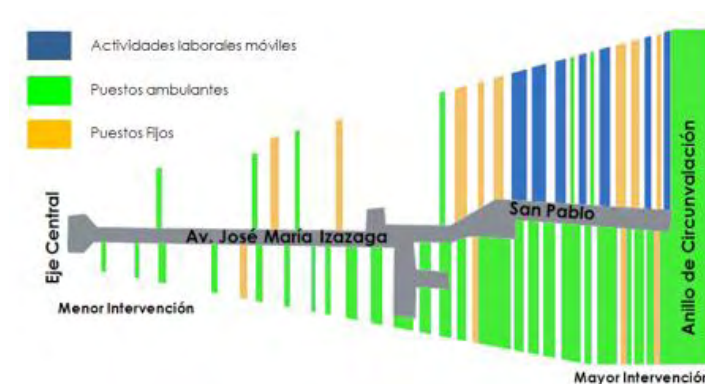
Larguillos elaborados para identificar intensidades de intervención de los espacios abiertos urbanos. Franjas azules intervención laboral, Franjas verdes intervención comercial.

Los larguillos presentados anteriormente, abarcan del Eje 1 Ote. Hacia la calle 20 de Noviembre, en este tramo del análisis se puede observar una tendencia mayor de intervenciones de tipo comercial hacia el perímetro “B”, cuya mayor intensidad se presenta en la parte oriente difuminándose hacia el poniente. En cuanto a la intervención de tipo laboral esta se presenta con menor intensidad en relación a la de tipo comercial, y se da principalmente en el perímetro “A”.

Para señalar las intervenciones presentes en el espacio se ha elaborado un esquema que permita de manera sintética hacer referencia de las observaciones a partir de los larguillos previamente desarrollados. En el siguiente esquema se han establecido tres grupos, que se refieren a las formas en las que se manifiestan las intervenciones, estos grupos son: puestos ambulantes, puestos semifijos y actividades laborales móviles (sexoservidoras, boleros, vendedores de dulces, entre otros).

Esquema de Intensidades observadas en cuanto a las intervenciones en el espacio abierto urbano.

Figura 4 Esquema de intensidades.



Fuente: Investigación Análisis de Espacios Abiertos Urbanos.

A partir de las observaciones de la intensidad de las intervenciones, es posible determinar los tipos de transformaciones que se llevan a cabo en el espacio abierto urbano, las cuales las podemos identificar como morfológica, funcional, y perceptual. En relación a las primeras se puede decir que esta transformación se lleva a cabo mediante el establecimiento de puestos ambulantes y fijos, situación con la cual la morfología de la calle se ve afectada al establecer estructuras que modifican la configuración espacial y el estado original de las banquetas. En cuanto a las transformaciones funcionales del espacio estas se hacen evidentes en la modificación de las banquetas como espacios de tránsito y comunicación peatonal, en áreas de compra – venta de productos o espacios para el desarrollo de actividades laborales. Las transformaciones de tipo perceptual se manifiestan a través de la saturación de puestos ambulantes en la calle, modificando en gran medida la percepción del espacio abierto a un espacio cerrado. Cada una de las anteriores transformaciones se presentan en duraciones indistintas entre corta, media y larga, por lo que es muy difícil establecer una duración general para cada tipo de transformación.

Figura 5 Puestos ambulantes en andenes.



El establecimiento de puestos ambulantes en las banquetas abarca los tres tipos de transformación presentes con la intervención de los habitantes en los espacios abiertos urbanos. Av. San Pablo, Centro Histórico de la Ciudad de México.

Una vez identificadas estas primeras características del espacio abierto urbano en cuanto a las intervenciones de tipo comercial y laboral, se han desarrollado los conceptos de “puntos de inercia” y “franja de gradación” para este caso de estudio particular, con cuyos conceptos se intenta explicar el comportamiento del fenómeno de las intervenciones en relación al espacio.

Los “puntos de inercia” se puede definir como el resultado de un tipo de intervención principalmente de carácter comercial, que se establece en el espacio abierto urbano y cuya razón de ser es la relación y dependencia de un epicentro de actividades en cuanto a la gente que estos atraen. Los epicentros de actividades son espacios arquitectónicos o urbanos que tienen la cualidad de atraer gente y actividades diversas en puntos específicos de una zona, así por ejemplo las Plazas Comerciales, los Paraderos de Transporte, Centro de Educación y Trabajo, entre otros, pueden ser considerados epicentros de actividades. Los puntos de inercia a su vez conllevan a otro tipo de intervención supeditada a éstos, la cual será denominada “sub-puntos de inercia”, que en su caso cobra razón y sentido en tanto complementa el funcionamiento de los puntos de inercia que los originaron. Dependiendo de las condiciones particulares y la demanda que tengan los puntos y sub-puntos de inercia, estos pueden transformar su condición a epicentros de actividades y puntos de inercia respectivamente.

Figura 6 Puntos de inercia.



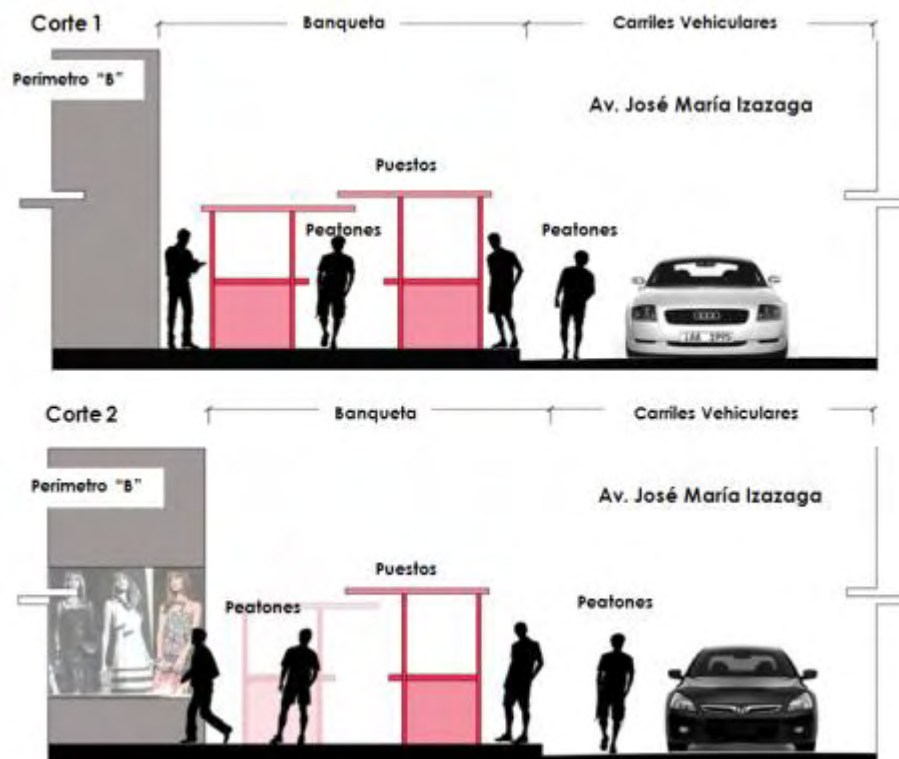
Fuente: investigación espacio público.

Esquema de puntos de inercia. Los puntos y sub-puntos de inercia se establecen en relación a un epicentro de actividades en tanto que estos son capaces de atraer gente.

Para poder entender de mejor manera el planteamiento anterior, se tomará de ejemplo el fenómeno de intervención que se desarrolla en un tramo de la Av. José María Izazaga dentro del perímetro “B” que comprende de la calle 20 de Nov. A la calle José María Pino Suarez. En este tramo existen una gran cantidad de tiendas

establecidas de ropa (aproximadamente 20) contiguas una tras otra, lo que en conjunto se presenta como un epicentro de actividades que tienen que ver con el comercio, a partir de esta condición particular se originan la intervención del espacio abierto urbano manifestada a través del establecimiento de puestos ambulantes que tienen que ver con la venta de ropa y artículos relacionados (lentes, cinturones, lociones, etc.), a este establecimiento de puestos ambulantes lo podemos reconocer como puntos de inercia, que se relacionan y dependen de las tiendas establecidas de ropa, en tanto que estas (como puntos reconocibles de la actividad comercial de ropa) atraen a los posibles compradores tanto para ellas mismas como para los puestos ambulantes, sin ser esta su intención. Por su parte los sub-puntos de inercia se presentan al igual que los puntos de inercia como puestos ambulantes, sólo que en este caso los puestos tienen que ver con la venta de comida, jugos, dulces, postres, etc. que puedan satisfacer el hambre, la sed, o algún antojo tanto por parte de los comerciantes de los puestos ambulantes (puntos de inercia) y empleados de tiendas establecidas, como de los compradores y transeúntes que acuden a la zona.

Figura 7 Cortes puntos de inercia.



Fuente: investigación espacio público.

Cortes del esquema de puntos de inercia. Los puntos y sub-puntos de inercia se establecen en relación a un epicentro de actividades, ocupando buena parte de las áreas de tránsito peatonal como lo son las banquetas, deteriorando la condición de accesibilidad del espacio.

En este caso particular los puestos ambulantes (puntos de inercia) se presentan como una competencia un tanto desleal a las tiendas establecidas (epicentro de actividades), por lo que para que puedan subsistir los primeros no solo basta aprovechar la afluencia de gente que propician los epicentros de actividades, sino que también es necesaria la disminución del precio de los productos ofrecidos (sin importar calidad o procedencia) brindando a los compradores alternativas más accesibles, siendo esta una de las mayores razones por las que este tipo de intervenciones en el espacio abierto urbano ha tenido éxito.

Figura 8: Invasión de andenes



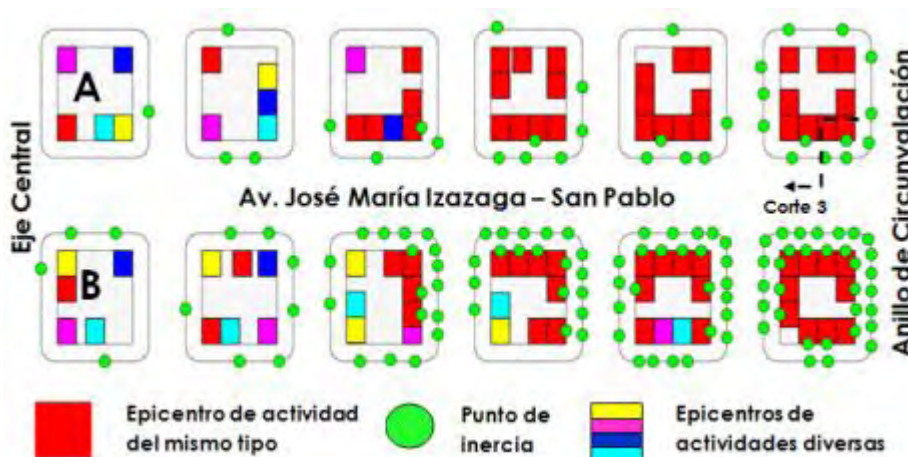
Fuente: investigación espacio público.

Puestos ambulantes (puntos de inercia) originados por la afluencia de compradores a tiendas de ropa establecida (epicentros de actividades). Av. Izazaga, Ciudad de México.

Cabe aclarar que el hecho de que exista un epicentro de actividades no necesariamente conlleva a que existan puntos y sub-puntos de inercia, ya que esto también dependerá de la permisión de los habitantes y de las autoridades, sin embargo, si se puede establecer que cuando existen los epicentros de actividades las tendencias indican que de alguna u otra forma la afluencia de gente será aprovechada, situación que muy probablemente conlleva a una intervención en el espacio abierto urbano.

El otro concepto desarrollado para intentar explicar el comportamiento de las intervenciones en el espacio en este caso particular es el de la “franja de gradación”. El concepto de franja de gradación se refiere al espacio abierto urbano principalmente lineal como lo es la calle, en donde se puede observar la mayor intervención de los habitantes en uno de sus extremos disminuyendo gradualmente hacia el extremo opuesto. La franja de gradación se produce al concentrarse varios epicentros de actividades del mismo tipo como lo son las tiendas de ropa en conjunto lo que conlleva al establecimiento de puntos y sub-puntos de inercia, manifestados por puestos ambulantes, por lo que entre mayor sea la concentración de epicentros de actividades similares mayor será la intervención del espacio con puestos ambulantes, observando una disminución de intensidad de intervención conforme los epicentros de actividades se dispersan, disminuyen su cantidad, o bien diversifican sus actividades.

Figura 9: Franja de gradación.



Fuente: investigación espacio público.

Esquema de Franja de gradación. Se establece una mayor concentración de puntos de inercia propiciada por la concentración de epicentros de actividad del mismo tipo.

La franja de gradación encontrada en caso particular de la calle conformada por José María Izazaga – San Pablo, presenta en su extremo oriente delimitado por el Eje 1 Ote. (Circunvalación) su mayor intensidad de intervención en el espacio, esto debido principalmente al gran epicentro de actividades que es el Mercado de la Merced, a partir de este punto se puede observar que existe una cierta constancia de intervención hasta la calle José María Pino Suarez, que es precisamente donde se encuentra otro epicentro importante de actividades que es la Plaza Pino Suarez y la salida del Metro de la estación del mismo nombre. Desde donde se empieza a segmentar y disminuir las intervenciones en el espacio de manera intermitentemente hasta llegar al Eje Central Lázaro Cárdenas, en donde aparece una concentración importante de puntos de inercia, debidos a la dinámica y epicentros de actividad presentes en el Eje Central.

Una condición interesante que se puede observar en esta franja de gradación tiene que ver con la distinción entre el perímetro “A” y el perímetro “B” que divide la calle que se está analizando, ya que debido a la tolerancia para el establecimiento de puestos ambulantes dentro del perímetro “B” se puede notar una diferencia importante en cuanto al tipo de intervención su intensidad y el deterioro del espacio.

Figura 10: Diferenciación A Y B



Diferenciación entre la intervención del perímetro “A” y Perímetro “B” del Centro Histórico. Av. Izazaga, Ciudad de México.

En las intervenciones de tipo comercial observadas en caso de estudio es evidente que existe una apropiación del espacio abierto urbano en sentido de acción transformación lo que quiere decir, que existe una conducta privativa hacia éste, por parte de los comerciantes, quienes delimitan físicamente mediante la ocupación con sus puestos las áreas a apropiar para desarrollar su actividad. Es

necesario recordar que existen organizaciones de comerciantes en el Centro Histórico, las cuales por medio de intereses y corrupción hacia las autoridades, logran acaparar y permanecer en los espacios abiertos urbanos, por lo que no es casualidad la forma en la que se establecen los puestos ambulantes, ya que si no se pertenece a alguna asociación de comerciantes que tengan jerarquía en la zona o se negocie con ellos un lugar, es prácticamente imposible que los comerciantes se establezcan y se apropien del espacio; así pues aparece una condición de territorialización del espacio por parte de las organizaciones de comerciantes. Por otra parte tanto los comerciantes, oficinistas, residentes, compradores, transeúntes y demás actores que participan en el espacio pueden o no experimentar una apropiación en el sentido de identificación simbólica, dependiendo de las experiencias particulares y la forma en la que el espacio está integrado en su vida cotidiana.

Otra de las intervenciones que marca de manera significativa la dinámica en el espacio abierto urbano se refiere a la de carácter laboral y que es desarrollada por las sexoservidoras, principalmente en el perímetro “A” en el tramo que comprende de la calle de Correo Mayor a la calle de Topacio, en la cual si bien no se presenta una apropiación del espacio en su sentido privativo, si existe una fuerte territorialización entre las sexoservidoras, quienes tienen espacios establecidos para contactar a sus posibles clientes. Esta intervención laboral consiste en que las sexoservidoras esperan de pie y replegadas a los paramentos o arroyo vehicular, a sus clientes, evitando obstaculizar el tránsito de peatones y el acceso a los locales establecidos. En algunas áreas que comprende el tramo en que se ubican las sexoservidoras, es posible ver grupos de señores que se reúnen en busca simplemente de observar la dinámica de la zona, un tanto por morbo y otro por curiosidad, cabe mencionar que esta es una actividad peculiar de la zona que permite la sociabilización entre conocidos y desconocidos, y que del mismo modo se ha convertido en un referente para un grupo amplio de habitantes de otras zonas de la ciudad.

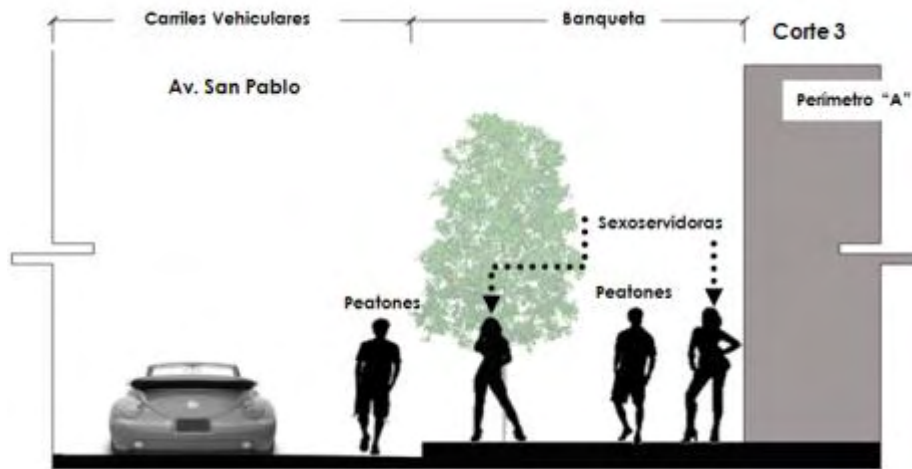


Hombres sentados enfrente de la puerta de un hotel observando la dinámica de la zona producida por las actividades de las sexoservidoras. Centro Histórico de la Ciudad de México.



Sexoservidoras de pie replegadas a las orillas de la banqueta, evitando obstaculizar el tránsito peatonal. Av. San Pablo, Centro Histórico de la Ciudad de México.

Figura 11: tramo de mayor intervención.

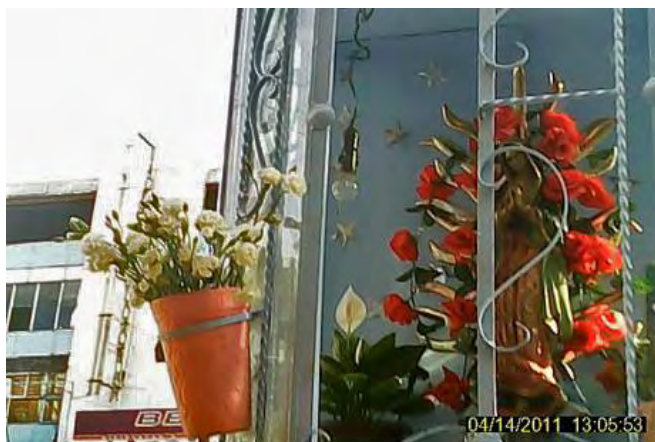


Fuente: investigación espacio público.

Corte en el tramo de mayor intervención laboral manifestada por la presencia de sexoservidoras. Las sexoservidoras pueden ser entendidas como puntos de inercia.

Jardineras colocadas por los habitantes en busca de impedir el establecimiento de puestos ambulantes. Av. San Pablo, Centro Histórico de la Ciudad de México.

Figura 12: Nicho religioso sobre andén.



Nicho religioso sobre la banqueta colocado por los habitantes. Av. San Pablo, Centro Histórico de la Ciudad de México.

Dentro del espacio a analizar existen varios tipos más de intervención como lo son las complementarias con el establecimiento de jardineras, que en un primer sentido tienen el liberar de puestos ambulantes las banquetas; también podemos observar las intervenciones religiosas con el establecimiento de algunos nichos e imágenes colocados por los habitantes teniendo como objetivo acceder a una protección y mejor ventura por una entidad divina; igualmente están presentes las

intervenciones de tipo vandálicas, que han destruido y grafitado parte del espacio y de su mobiliario urbano, sin embargo, estos otros tipos de intervención se ven supeditados a la intervención comercial y laboral, por lo que su impacto dentro de la dinámica del espacio es menor, no obstante es importante señalarlo y observar las relaciones que se establecen entre uno y otro tipo de intervención.

En una conclusión del análisis de este espacio abierto urbano podemos establecer que el carácter comercial de la zona junto con la permisión gubernamental, han propiciado la intervención del espacio, sin embargo estas intervenciones han carecido de una estrategia que permita organizar, equilibrar y mantener los espacio en buenas condiciones para su aprovechamiento, por lo que se han visto seriamente deteriorados en cuanto a sus condiciones de accesibilidad, seguridad, accesibilidad e imagen urbana. Uno de los problemas más marcados en cuanto a la intervención del espacio es que no existe un equilibrio en las intensidades de intervención (refiriéndonos a todos los tipos), por un lado se presentan puntos en donde la intervención conlleva a una saturación extrema y por otro lado hay puntos que carecen de intervención debido principalmente a la falta de afluencia de gente. Desde este análisis se establece que tanto deteriora la saturación de intervenciones en el espacio como su falta.

Eje 1 Ote. Anillo de Circunvalación.

El Eje 1 Ote. O Anillo de Circunvalación forma el límite oriente tanto del perímetro “A” como del perímetro “B” del Centro Histórico, este límite tiene una distancia de 2.2 kilómetros de longitud abarcando aproximadamente 22 manzanas. Para fines de este análisis a detalle, se tomará sólo un tramo que comprende de las calle de Puente Santo Tomas a República del Salvador, eligiendo este tramo por ser el que delimita el Mercado de la Merced que se ubica fuera del límite del Centro Histórico. Así se define el espacio abierto urbano a analizar del tipo calle con un carácter público.

Figura 13: Anillo de circunvalación.



Fuente: investigación espacio público.

Eje 1 Oriente (Anillo de Circunvalación), ubicación del espacio abierto urbano a estudiar.

Dentro de este segmento de calle se puede observar una condición comercial muy marcada, debido principalmente al Mercado de la Merced ubicado al oriente del espacio a analizar; las plantas bajas de los paramentos que colindan directamente con la calle son empleadas casi exclusivamente como locales comerciales, utilizando los niveles superiores de los edificios como bodegas de mercancías o espacios complementarios para el desarrollo de las actividades comerciales en planta baja, hecho que prácticamente ha excluido el uso habitacional en la zona.

En lo que se refiere concretamente al espacio abierto urbano existen diferentes tipos de intervención, que al igual que en el caso de la calle conformada por José María Izazaga – San Pablo, las principales intervenciones tiene que ver con el comercio y las actividades laborales, estas últimas manifestadas en su mayor parte por sexoservidoras y boleros. Las intervenciones de tipo comercial muestran una forma peculiar de ocupación del espacio, ya que claramente se logra observar que la restricción al establecimiento de puestos ambulantes dentro del límite del perímetro “A” es respetada y aceptada por los comerciantes ambulantes, encontrando libre de puestos ambulantes la banqueta que da al paramento poniente en su segmento de Av. San Pablo a la calle República del Salvador (límite del tramo a analizar), por lo que el resultado de esa restricción origina que el

resto de las banquetas que se ubican fuera del perímetro “A” se encuentren invadidas de puestos ambulantes.

Figura 14: Principales intervenciones.



Fuente: investigación espacio público.

Mapeo general de las principales intervenciones de la zona inmediata al espacio a analizar.

Así la dinámica de la zona se ve sometida a las condiciones económicas y laborales, existiendo distintos tipos de actividades que no solo tienen que ver con la necesidad de transitar por el espacio, sino que también existen importantes actividades opcionales y sociales entre los habitantes cotidianos de la zona o aquellos que la visitan esporádicamente. Dentro de las actividades necesarias no está de más decir que son los trayectos que realizan diariamente aquellos habitantes cuyos centros de trabajo se encuentran dentro de la zona; en tanto que en lo referente a las actividades opcionales y sociales, en primer lugar se pueden identificar aquellas que tienen que ver con la compra y venta de diversos productos en las que sin duda existe una interacción directa entre los habitantes; y en segundo lugar podemos identificar algunos trayectos a modo de paseo o bien la contemplación de las actividades y dinámica en el espacio que resulta ser muy atractiva para varias personas.

Figura 15: Espacio de circulación convertido en plaza



Fuente: investigación espacio público.

Segmento de la calle convertido en una pequeña plaza, en donde se reúne la gente a observar la dinámica de la zona, Anillo de Circunvalación, Ciudad de México.

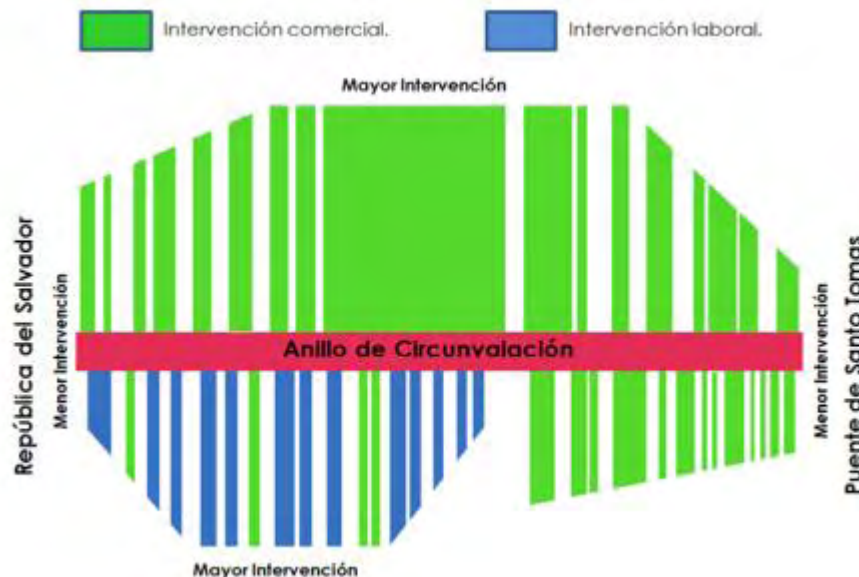
Al igual que en la calle conformada por José María Izazaga – San Pablo resultó conveniente hacer una serie de larguillos que permitieran entender el modo en el que se desarrollan las intervenciones de los habitantes en el espacio, tanto hacia los paramentos que limitaban los perímetros “A” y “B” del Centro Histórico como hacia los paramentos ubicados fuera de él (cuya dinámica y condición morfológica mucho tiene que ver con Mercado de la Merced), con la intención de identificar aquellas áreas en donde se presenta una mayor intensidad de intervenciones de tipo comerciales y laborales, conociendo los puntos críticos o de saturación, cuya tendencia a deteriorar las condiciones de accesibilidad, seguridad, salubridad e imagen urbana era mayor. A continuación se muestran los larguillos desarrollados.

Larguillos elaborados para identificar intensidades de intervención de los espacios abiertos urbanos. Franjas azules intervención laboral, Franjas verdes intervención comercial.

El desarrollo de los larguillos anteriores abarca de la calle Puente Santo Tomas a la calle República del Salvador, observando que la mayor intensidad de intervenciones de tipo comercial se presentan prácticamente inmediato al paramento ubicado hacia el oriente en el área que limita el Mercado de la Merced, presentándose con menor intensidad hacia el paramento poniente en la parte de limitante del perímetro “B”. En lo referente a las intervenciones de tipo laboral estas se presentan dentro del perímetro “A” con una intensidad importante en cuanto a la ocupación del espacio, estableciendo una organización de este de tipo informal.

Una vez reconocidos los puntos en donde se presentan la mayor intensidad de las intervenciones de tipo comercial y laboral, se desarrolló un esquema de intensidades que permitió identificar de manera general el comportamiento de las intervenciones en el espacio analizado. En el esquema que a continuación se presentan, se han establecido dos grupos que representan los tipos de intervenciones con mayor presencia dentro de del espacio, la comercial será referida principalmente a los puestos ambulantes y comerciantes móviles; y la laboral a sexoservidoras y boleros.

Figura 16: Esquema de intensidades observadas.



Fuente: investigación espacio público.

Esquema de Intensidades observadas en cuanto las intervenciones en el espacio abierto urbano

Una vez analizadas las intensidades de las intervenciones de tipo comercial y laboral dentro del espacio abierto urbano, es posible determinar a qué tipos de transformaciones conllevan dichas intervenciones, en cuanto a su morfología, funcionamiento y percepción. Las transformaciones morfológicas en el espacio se presentan en las banquetas colindantes a los paramentos ubicados hacia el oriente y en las banquetas de los paramentos limitantes del perímetro “B”, manifestadas por puesto ambulantes que modifican la configuración espacial original de la banqueta y en algunos casos del arroyo vehicular. En el caso de las transformaciones de tipo funcional se puede establecer que esta existe básicamente en todo el espacio, desde el hecho de transformar la calle en un espacio comercial, hasta usarla como una plaza en algunos segmentos de ésta. Las transformaciones perceptuales se hacen presentes sobre todo en aquellas áreas en donde se establecen los puestos ambulantes, conllevando a que el espacio se perciba cerrado y sumamente congestionado de gente. Dichas transformaciones principalmente son de media y larga duración, lo que quiere decir que estas son mayores a un día, pudiendo permanecer meses o años, ya que las estructuras colocadas como puestos ambulantes quedan permanentes por tiempos indefinidos, no obstante a esta situación también existen intervenciones de corta duración como lo pueden ser los comerciantes móviles que se ubican en medio del arroyo vehicular, que aprovechando el tránsito lento de los autos en horas pico logran hacer alguna venta; o bien los boleros que aprovechan la curiosidad de los caballeros que observan la dinámica de las sexoservidoras, para lustrar zapatos y obtener algunas monedas.

Figura 17: Vendedor en el tráfico.



Comerciantes en medio de arroyo vehicular aprovechando el tráfico lento para vender sus productos. Anillo de Circunvalación, Ciudad de México.

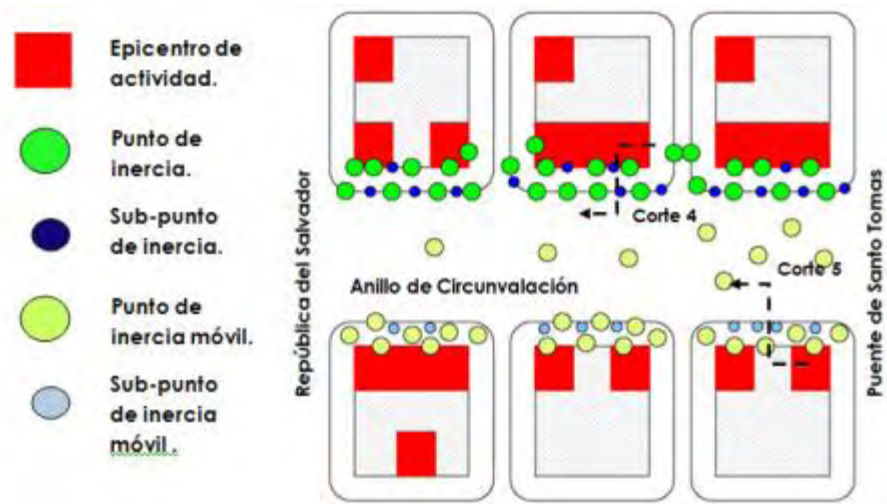
Figura 18: Lustra botas en andenes.



Boleros aprovechando la dinámica de la zona. Anillo de Circunvalación, Ciudad de México.

Con la identificación de la forma en que se dan las intervenciones en el espacio y conociendo los puntos de mayor intensidad, se puede observar que existe una cierta similitud en el análisis desarrollado para la calle José María Izazaga – San Pablo, en cuanto a la aparición de puntos y sub-puntos de inercia a razón de un epicentro de actividades, solo que en este caso los puntos y sub-puntos también muestran una condición de movilidad dentro de espacio; los puntos de inercia móviles pueden ser representados por las sexoservidoras o los comerciantes en medio del arroyo vehicular y los sub-puntos de inercia móviles por los boleros o los vendedores de dulces.

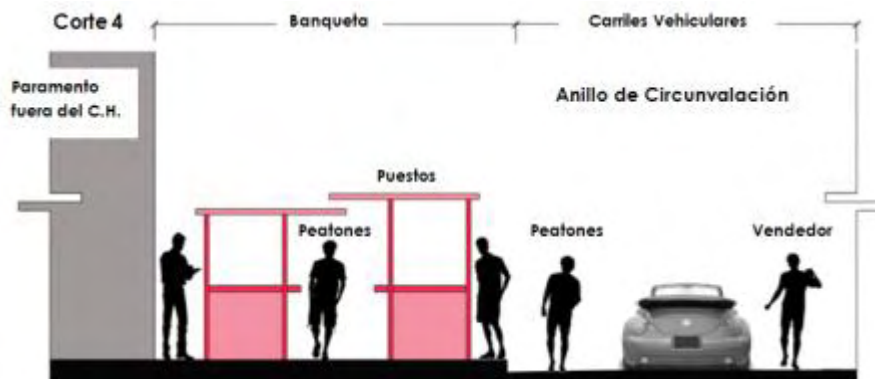
Figura 19: Puntos de inercia circunvalación



Fuente: investigación espacio público.

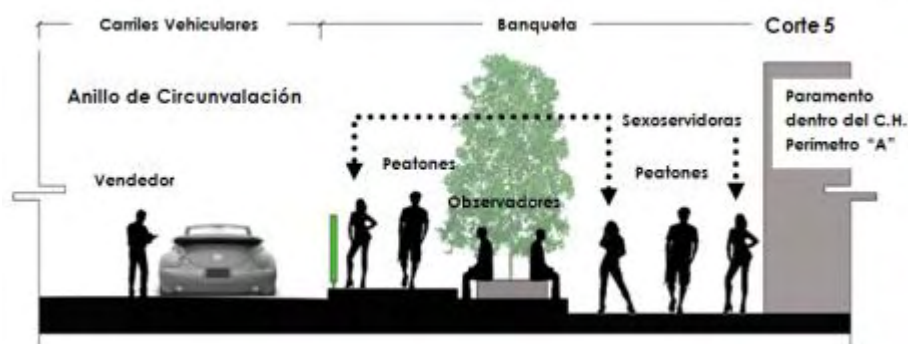
Esquema de puntos de inercia. Los puntos de inercia y sub-puntos de inercia fijos y móviles se establecen en relación a un epicentro de actividades en tanto que estos son capaces de atraer gente.

Figura 20: Corte punto de inercia circunvalación.



Corte de esquema de puntos de inercia en el tramo de Anillo de Circunvalación. Los puntos y sub-puntos de inercia tienen diferentes dinámicas dentro del espacio según su paramento.

Figura 21: corte puntos de inercia circunvalación.



Corte de esquema de puntos de inercia en el tramo de Anillo de Circunvalación. Los puntos y sub-puntos de inercia en el caso de los paramentos dentro del centro, presentan una intervención laboral que no requiere el establecimiento de estructuras dentro del espacio, como lo son las sexoservidoras, boleros y vendedores de dulces. En el caso de los paramentos fuera del Centro Histórico, se puede observar el establecimiento de puestos ambulantes (corte 4).

Con los esquemas antes desarrollados puede notarse que existen ciertas zonas dentro del espacio a analizar que muestran intensidades e intervenciones muy definidas, las cuales tiene que ver con los epicentros de actividades y las restricciones y tolerancia para el establecimiento de puestos ambulantes y el ejercicio de la prostitución, situación que ha denotado una carga de territorialización y apropiación en sentido privativo del espacio. La territorialización del espacio se hace presente casi por todos los comerciantes y trabajadores que desarrollan sus actividades directamente en éste, el caso más evidente de esta territorialización se puede notar con la presencia de sexoservidoras, ya que cada una tiene bien delimitadas las zonas en donde se pueden establecer para contactar con sus clientes, lo que genera una distribución dispersa dentro de su zona de concentración, logrando una auto-organización. Otros casos en donde aparece la territorialización del espacio se presentan con los boleros y los comerciantes sobre el arroyo vehicular, quienes establecen sus límites para poder trabajar y/o vender sus productos. La apropiación del espacio en sentido privativo se da por el establecimiento de puestos ambulantes principalmente en la banqueta que da hacia el paramento oriente, ya que existen estructuras planteadas como puestos ambulantes, de las cuales algunas son retiradas y recolocadas

constantemente y otras tantas sólo permanecen estáticas durante semanas, meses o años.

Un aspecto importante observado a consecuencia de las intervenciones comerciales y laborales, es el deterioro sumamente marcado tanto de las condiciones de accesibilidad, seguridad, salubridad e imagen urbana de la zona, es necesario señalar que pese a que los espacios abiertos urbanos son constantemente utilizados y congestionados, su mantenimiento es prácticamente nulo, tanto por parte del Gobierno de la Ciudad como por los comerciantes y trabajadores que utilizan el espacio. El deterioro de las condiciones de salubridad del espacio es bastante notable, debido principalmente a la basura generada por los puestos de comida. Existe una situación muy particular en el paramento poniente en un segmento de la calle, en el cual existen varios locales dedicados a la venta de dulces tradicionales, mismos que se encuentran expuestos a la intemperie, lo que ha propiciado una plaga constante de abejas, sin embargo, los comerciantes y los compradores se han acostumbrado a esta presencia y lo toman como parte cotidiana de su actividad.

La venta de los dulces a la intemperie propicia una plaga constante de abejas. Anillo de Circunvalación, Ciudad de México.

Figura 22: Basuras en sitios de intervención.



Basura tirada en la calle propicia la aparición de plagas como ratas y moscas deteriorando las condiciones de salubridad del espacio. Anillo de Circunvalación, Ciudad de México.

En general existen varios tipos más de intervenciones dentro del espacio a analizar, como lo pueden ser intervenciones de carácter religioso manifestadas a través del establecimiento de imágenes y/o nichos; así mismo es posible observar intervenciones de tipo complementario como lo son algunas jardineras colocadas en las banquetas con la intención de retener el establecimiento de puestos, intervenciones que conjugadas con las de tipo comercial y laboral dotan al espacio de un carácter propio y reconocible.

Figura 23: Imagen religiosa en espacio público.



Intervención de tipo religiosa de corta duración, colocación de imagen sobre la banqueta. Anillo de Circunvalación, Ciudad de México.

A modo de conclusión sobre el análisis de las intervenciones de los habitantes en el espacio seleccionado de Anillo de Circunvalación, se puede establecer que existe una condición comercial y laboral que propicia dichas intervenciones conllevando a una apropiación y territorialización puntual en algunas zonas, situación que ha deteriorado las condiciones básicas de tránsito y permanencia, no obstante la situación tan severa de deterioro que presenta el espacio, éste logra contener actividades más allá de las necesarias, estableciendo actividades opcionales y de sociabilización, presentando con esto un cierto gozo de los habitantes al transitar y permanecer en el espacio, lo que resulta en una condición importante, ya que se generan vínculos de identificación, logrando que el espacio tienda a ser sociopeto. En este sentido pueden entenderse que las intervenciones de los habitantes hacen más atrayente al espacio para que se puedan desarrollar diversas actividades a las contempladas originalmente para el espacio.

9. MARCO LEGAL.

La ley 232 de 1995 establece los requisitos para el ejercicio del comercio de los establecimientos abiertos al público a saber: 1) cumplir con todas las normas referentes al uso del suelo, intensidad auditiva, horario, ubicación y destinación expedidos por la entidad competente del respectivo municipio. la ubicación de los tipos de establecimientos será determinada dentro del Pot (acuerdo 46 de 2000), expedido por los respectivos concejos municipales, teniendo en cuenta que en ningún caso podrán desarrollarse actividades cuyo objeto sea ilícito de conformidad con las leyes; 2) cumplir con las condiciones sanitarias y ambientales según el caso descritas por la ley 9 de 1979 y demás normas vigentes sobre la materia; 3) cancelar los derechos de autor previstos en la ley 23 de 1982 y demás normas complementarias o en su defecto acreditar su no pago por parte de la autoridad correspondiente; 4) obtener y mantener vigente la matrícula mercantil; 5) comunicar en las respectivas oficinas de planeación o quien haga sus veces de la entidad territorial correspondiente, la apertura del establecimiento. Tenga en cuenta que además de los requisitos antes citados, el establecimiento de comercio debe cumplir con las normas vigentes en materia de seguridad, pago de impuestos y de inscripción en el “registro nacional de turismo” si la actividad pertenece al sector hotelero.

No podrá utilizarse el espacio público para estacionamiento de vehículos así sea de carácter momentáneo. Se deberá prever el área suficiente dentro de los predios privados, para desarrollar este tipo de uso.

COMERCIO TIPO 3 (C-3). Son los establecimientos que debido a la magnitud de sus instalaciones y la generación de altos impactos, requieren de una localización especial:

VENTA DE BIENES:

1. SERVICIOS AUTOMOTRICES
2. VENTA Y EXHIBICIÓN DE VEHÍCULOS Y MAQUINARIA.
3. VENTA DE MUEBLES
4. GRANDES BODEGAS DE ALMACENAMIENTO Y DEPÓSITO.
5. GRANEROS

6. ORNAMENTACIÓN, CHATARRERÍAS, RECICLAJE

VENTA DE SERVICIOS:

1. CANCHAS DE TEJO
2. FUNERARIAS, SALAS DE VELACIÓN.
3. RECREATIVOS: Cines, tabernas, juegos de mesa, billares, discotecas.

SERVICIOS ESPECIALES:

1. GRILES, BARES, CANTINAS.
2. CASAS DE LENOCINIO, STRIPTASE.
3. MOTELES, ESTADEROS, AMOBLADOS Y SIMILARES.
4. GALLERAS, HIPÓDROMOS, CARTÓDROMOS, AUTÓDROMOS.

Se localizarán en las áreas determinadas como Área de Actividad Múltiple, y deberán estar retiradas de los núcleos habitacionales cien (100) metros. Los servicios especiales deben localizarse en la zona rural en el Parque de actividad económica como servicio de carretera y no podrán superar los cien (100) metros de profundidad de los lotes.

No podrá utilizarse el espacio público para estacionamiento de vehículos así sea de carácter momentáneo. Se deberá prever el área suficiente dentro de los predios privados, para desarrollar este tipo de uso.

Finalmente, adviértase que de conformidad con el artículo 433.3 del Acuerdo 46 del 2000, determinados usos comerciales requieren licencia especial de funcionamiento, siendo éstos: “(...) Las salas de cine o espectáculos, plaza de toros, juegos de bolos, hipódromos, canódromos, autódromos, discotecas, grilles, autoservicios o cualquier otro uso afín a la actividad principal. Además las industrias livianas y las agroindustrias medianas, rellenos sanitarios, disposición

final de basuras o residuos sólidos domésticos y/o municipales, disposición y/o transformación de residuos peligrosos (...). Resaltado propio.

De esta forma, revisada la normatividad antes transcrita, se observa claramente que en cuanto respecta al ejercicio de actividades de comercio destinadas a bares, discotecas, cantinas, grilles y en general en todos aquellos lugares en donde se expendan licores para tomar dentro de ellos, los mismos están confinados a las áreas cuyo uso de suelo sea comercio tipo 3 (C-3) y localizada en aquellas zonas definidas como Áreas Actividad Múltiple, debiendo estas estar retiradas de los núcleos habitacionales cien (100) metros y además no se podrá utilizar el espacio público para estacionamiento de vehículos así sea de carácter momentáneo, debiendo el interesado disponer de parqueadero dentro de los predios privados para desarrollar este tipo de uso. En tratándose de discotecas y grilles o cualquier otro uso afín a la actividad principal, de conformidad con el artículo 433.3 del acuerdo 46 del 2000, es necesario para su desarrollo la obtención de permiso especial expedida por la Secretaría de Planeación Municipal.

9.1 Fondo de Compensación de Espacio Público

El fondo de compensación de espacio público FONCEP, creado por el Acuerdo 029 de 2003 y reglamentado mediante Decreto 0546 de 2004, es un fondo – cuenta, sin personería jurídica o autonomía administrativa. Su objeto es el recaudo, contabilización, administración, asignación y control de los recursos relacionados con la compensación de las cesiones que por concepto de espacio público el urbanizador, constructor o propietario debe realizar en proyectos urbanísticos o arquitectónicos. De igual forma, reglamenta, capta y canaliza ingresos provenientes de la administración del espacio público y de bienes municipales de uso público. La Dirección y Administración del FONCEP, está a cargo de la Secretaría de Planeación Municipal o la entidad que haga sus veces. La compensación de espacio público, es la acción de compensar que ejerce el propietario de un inmueble, mediante el canje en terreno o pago en dinero de la cesión obligatoria de espacio público efectivo por aprovechamiento urbanístico o arquitectónico, que no puede realizarse en el sitio del proyecto, obra o construcción. Conc. Art. 3 Decreto 546 de 2004.

9.2 Proyectos de Renovación Urbana

Son planes de renovación urbana aquéllos dirigidos a introducir modificaciones sustanciales al uso de la tierra y de las construcciones, para detener los procesos de deterioro físico y ambiental de los centros urbanos, a fin de lograr, entre otros, el mejoramiento del nivel de vida de los moradores de las áreas de renovación, el aprovechamiento intensivo de la infraestructura de servicios, la

Densificación racional de áreas para vivienda, la descongestión del tráfico urbano o la conveniente rehabilitación de los bienes históricos y culturales, con miras a una utilización más eficiente de los inmuebles urbanos. En la ejecución de los planes de renovación urbana adelantados por entidades públicas o por particulares en los cuales se haga necesario adquirir o expropiar inmuebles usados como vivienda propia, se observarán las reglas contenidas en las normas del presente Acuerdo para la defensa y protección de sus habitantes. El Municipio podrá participar en el desarrollo de programas y/o proyectos de renovación urbana mediante la celebración, entre otros, de contratos de Fiducia mercantil. PARAGRAFO PRIMERO: Además de los proyectos propuestos en el presente Acuerdo, las entidades públicas o los particulares podrán proponer otros proyectos de renovación urbana en sectores de la ciudad que cumplan con las características descritas en el presente artículo, que definirán la normatividad específica aplicable al sector, en concordancia a lo establecido en el presente Acuerdo. PARAGRAFO SEGUNDO: Cuando los planes de renovación urbana impliquen modificaciones al uso del suelo, estos deberán ser aprobados por el Concejo Municipal.

Sistema de Espacio Público

a. Parques y zonas verdes ambientales y recreacionales existentes y propuestos.

3. Sistema de Amenaza y Riesgo Áreas de alto riesgo no mitigable.

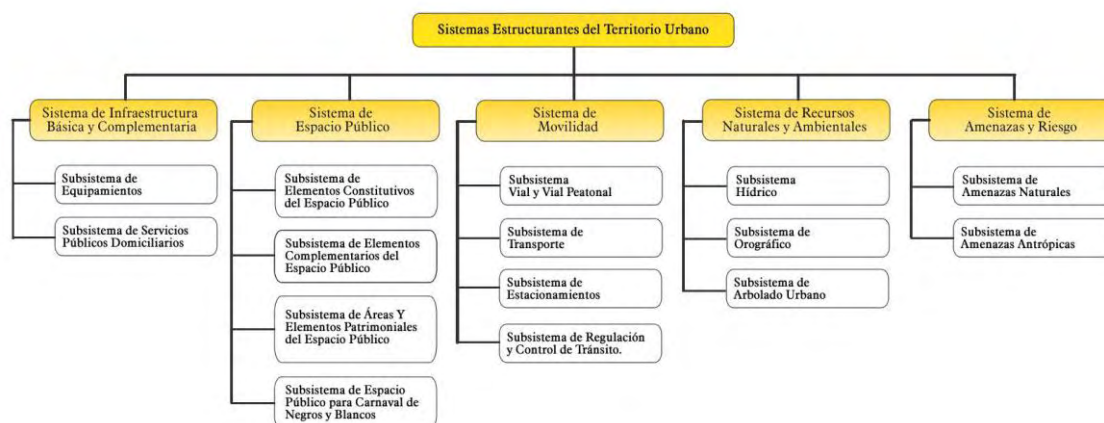
a. Corredores bajo líneas de conducción eléctrica de alta tensión y su franja de protección, definidas en el sistema de amenaza y riesgo.

b. Zonas de amenaza volcánica alta, definida por Ingeominas.

c. Zonas con presencia de socavones.

d. Zonas identificadas o no en los mapas de amenaza y riesgo, que sean objeto de estudios técnicos puntuales los cuales determinen la imposibilidad de su mitigación.

Figura 24: Mapa conceptual, sistemas estructurantes urbanos.



Fuente: ley 232 de 1995

9.3 Zonas Verdes. Espacios abiertos de uso público, engramados y arborizados, cuya función principal es la regulación ambiental, recreación pasiva, el ornato, la contemplación y el ocio de los habitantes. Su sellamiento no será superior al 15% del área total, podrán iluminarse y amoblarse. Estos espacios, bajo ninguna condición, podrán destinarse a áreas de estacionamiento o parqueo de vehículos. PARÁGRAFO PRIMERO: El espacio público efectivo está conformado por parques, plazas, plazoletas y zonas verdes. Para reducir el déficit de espacio público en el Municipio de Pasto, se incluirán las áreas de espacio público efectivo resultantes de actuaciones urbanísticas propuestas (aprovechamientos urbanísticos y arquitectónicos) en el sistema de espacio público, especializadas en el plano No.11, parte integrante del presente Acuerdo con sus correspondientes convenciones.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Reservase el uso del espacio público de la plaza de Nariño para concentraciones de índole religioso, manifestaciones culturales de interés general, manifestaciones populares debidamente autorizadas por el ejecutivo, manifestaciones públicas presididas por autoridades del orden municipal, departamental o nacional. Las anteriores restricciones no operan en festividades de fin de año y en la temporada del carnaval de negros y blancos. En concordancia con el Acuerdo No. 012 de 2009.

Vías con Preferencia Peatonal – VPP: Vías en las que predomina el uso peatonal sobre el vehicular, permitiéndose en ellas solamente un carril vehicular de 3.0 a 3.5 metros, contarán con bahías para ascenso y descenso de pasajeros a distancias no menores a 80 metros. Su diseño ambiental y amoblamiento deben armonizar con el entorno. La longitud por tramos en nuevas urbanizaciones no

será superior a 50 metros y deberá conectarse con una vía local VL1 o VL2. En áreas de actividad comercial, sus longitudes por tramos no serán mayores de 240 metros y deberán conectar dos vías vehicular - VL-1 o del sistema colector. Vías con Preferencia Peatonal - VPP

e. **Vías Peatonales** – VP: Vías destinadas al uso peatonal, sin embargo, su diseño permitirá la circulación restringida para vehículos automotores de asistencia social y vehículos de los residentes, cuyas viviendas cuenten con parqueaderos o garajes a la vigencia del presente acuerdo. En áreas exclusivamente residenciales o con tratamiento de conservación estas vías no serán de longitud mayor a 100 metros, en sectores diferentes del centro histórico estarán comunicadas con otras vías vehiculares, anexas a zonas de recreación y deporte. Permitirán la continuidad del desplazamiento a pie o la combinación y transferencia con otro medio de locomoción y transporte no motorizado. Pueden conectarse con vías VL-1, VL-2, colectoras arterias menores y a las calzadas de servicio de las vías arterias mayores, no se conectarán con autopistas o vías rápidas. En su diseño deberá preverse el paso

Ciclo- Rutas – CR: Vías adecuadas y destinadas única y exclusivamente al tránsito de bicicletas y triciclos para la movilización individual de personas y mercancías de pequeño tamaño. Hacen parte del sistema vial urbano y su diseño y construcción debe responder a fines recreativos o de transporte alternativo, por lo tanto, pueden hacer parte de los corredores de transporte.

Movilidad Peatonal. 1. Redes Peatonales. Están constituidas por el conjunto de espacios públicos e infraestructuras viales dedicadas a uso peatonal, que aseguran un acceso sin barreras arquitectónicas a todos y cada uno de los usos implantados en la trama urbana. En las zonas de expansión, se determinará una red peatonal que articule y garantice la continuidad de zonas verdes, la estructuración de los equipamientos, la conexión con los parques y otros espacios de interés para la comunidad.

Andenes: Área del espacio público destinada a la permanencia o circulación de los peatones, con el ocasional cruce de vehículos que permita el acceso directo a los predios. El ancho de esta franja deberá ser mínimo 1,50 metros para sectores consolidados, para nuevos desarrollos el ancho mínimo de andén será de 3,5 metros. Deberán tener una pendiente mínima del 2% hacia la vía. En

El centro de la franja de circulación debe ubicarse la franja táctil, para facilitar la guía de personas con discapacidad visual.

Redes Peatonales en Otras Zonas.

Para la adecuación de andenes donde se identifique un alto flujo de peatones, se implementará la modificación de su infraestructura, mediante la disminución

Del ancho de la calzada, con el fin de garantizar un espacio libre y seguro de circulación al peatón. Igualmente, se incluye la adecuación de los andenes de los corredores del componente estratégico y aquellos del básico complementario del nuevo Sistema de Transporte Público Colectivo. Las rutas de intervención de andenes comprenden entre otras, las siguientes: Carrera 27 desde la Calle 17 atravesando toda la Avenida Mijitayo hasta la calle 6 Sur de donde baja el recorrido hasta la Carrera 22A; Calle 20 desde la Carrera 27 hasta la Carrera 32 sentido sur – norte, tomando la Carrera 32 hasta la Calle 18, pasando por la glorieta de las banderas y terminando en la Universidad de Nariño; Calle 19 desde la Carrera 27 hasta la Carrera 32; Carrera 24 entre Calle 20 y Nueva Aranda (pasando por la piscina semiolímpica), y sobre las carreras 26B y 28B; Carrera 24 entre Calle 20 y Calle 27B; Calle 17 desde la Carrera 19 hasta la Carrera 15, diagonal Calle 18 entre carreras 15 y 14 (Avenida Champagnat), siguiendo por la Calle 16 hasta la carrera 7, pasando por la Avenida Chile; por donde se llega a Potrerillo hasta la carrera 4A y toma el recorrido por la calle 16ª, por la vía que bordea a la Quebrada Guachucal. Estos recorridos se especializan en el Plano 8B. El diseño y construcción de andenes se realizará con el cumplimiento de las siguientes normas:

- **Continuidad y Tratamiento.** Los andenes deben ser continuos y a nivel, sin generar obstáculos con los predios colindantes, tratados con materiales duros y antideslizantes. Su diseño y ejecución deberá ajustarse a las disposiciones del Plan Maestro de Movilidad, garantizando el desplazamiento de personas con limitación física o sensorial.

Los accesos a predios tales como, estaciones de servicio, centros comerciales y construcciones que por sus características permiten el acceso de vehículos al interior del predio deberán respetar la continuidad de los andenes.

- **Arborización.** Todas las siembras de especies de mediano y alto porte en andenes, contemplarán contención para las raíces de los árboles, para prevenir futuros daños en los materiales de piso. La distancia mínima del eje de siembra a la fachada será de 3.00 metros o mayor de acuerdo a la especie seleccionada, la interdistancia recomendada entre árboles, en sentido longitudinal al andén, será de 10.00 metros.

- **Estacionamientos.** No se permitirá el estacionamiento de vehículos sobre los andenes.

10. MARCO CONCEPTUAL.

10.1 Borde Urbano.

El borde que tradicionalmente se ha representado como la línea entre estos y aquellos, desde donde se mire, plantea entonces un espacio de convergencia o divergencia, de apropiación colectiva o de segregación social. En este sentido la tarea del espacio público y de la arquitectura urbana como manifestación física capaz de absorber diferencias es crucial, así la arquitectura urbana por su condición de medio de encuentro tiene la potencialidad de revertir una condición histórica de diferencia hacia una condición contemporánea de inclusión.

Si se tiene en cuenta lo anterior podrá afianzarse la idea de que el borde debe ser la transición entre lo urbano y lo rural, lugar de transformación entre lo uno y lo otro, es así donde la propuestas busca lograr esa idea a partir de las relaciones y dinámicas distintas pero complementarias que se encuentran en el lugar.

La palabra transformar la cual hace referencia a una transfiguración, y que proviene del latín, del verbo transformare. Está formado por la voz latina forma, cuya raíz hace referencia a la figura o imagen y por el verbo transere, cuyo concepto indica transitar, ir al otro lado.

Dentro del contexto a desarrollar se pretende realizar una degradación, que baya de lo edificado lo cual hace referencia a la zona urbana y que pase por un área menos poblada conocida como zona suburbana y se pierda en el paisaje natural donde se encuentra la zona rural.

Si se lo ve de una forma analítica se encuentra que la zona urbana identificada por una trama urbana edificada empieza a introducirse en un área semiurbana con tendencia, más, a ser rural, donde se entremezclan distintas dinámicas tanto urbanas como rurales y que en el momento están desarticuladas entre si y que es necesario articularlas, es aquí donde se debe actuar y proponer una estrategia de contención de la ciudad para que esta no absorba estas áreas. Por último se observa una franja natural donde la presión del mismo desarrollo que presenta la parte urbana y semiurbana generan una tendencia a que esta área sea ocupada para otras cosas contrarias a las que ahí deberían generarse y que son las netamente paisajísticas y medioambientales.

El concepto de transformar, se involucra en lugar como la necesidad de transitar y de ir de un lugar a otro con características diferentes, pero de una manera escalonada, donde se encuentre una franja o espacio que logre realizar una transformación entre la ciudad, el paisaje rural y el paisaje natural más inmediatos a la trama urbana.

Según el planteamiento de ciudad se tiene que Pasto se proyecte como una ciudad ambiental, cultural, lo cual hace pensar que la zona de estudio sea tratada y proyectada conceptualmente como un borde con los siguientes propósitos.

10.2. Ciudad Poli-céntrica.

La ciudad contemporánea se caracteriza por la dispersión, la ausencia de límites, la supremacía de la movilidad y un consumo de suelo en progresión exponencial, que impone duras hipotecas a su cada vez más extensa área de influencia, provocando, además, el progresivo deterioro de los elementos geográficos. Su entorno territorial no pertenece ya a la naturaleza, aunque tampoco puede ser considerado ciudad en sentido estricto. Es un ámbito en gestación, de rasgos difuminados e inconcretos, en el que se entretajan, de un modo hasta ahora inédito, los núcleos compactos y los asentamientos difusos con las áreas agrícolas e industriales, mientras que los grandes centros comerciales y los equipamientos para el ocio definen sus estrategias de localización a partir del trazado de las grandes infraestructuras.

Concebir una estructura urbana descentralizada, definida por sendas, bordes, nodos, hitos y sectores, distribuidos a lo largo de la trama urbana, delimitando sectores que fungan como nodos organizadores de sus áreas adyacentes mediante el suministro de vivienda, servicios y empleo, constituye una condición indispensable para conseguir el desarrollo armónico y sostenible.

Dentro del plan de desarrollo propuesto para la ciudad de Pasto en el que se reconoce la necesidad que tiene la ciudad de generar proyectos de descentralización que ayuden a descongestionar el centro histórico, es necesario la identificación de sectores potenciales que puedan servir como catalizador para

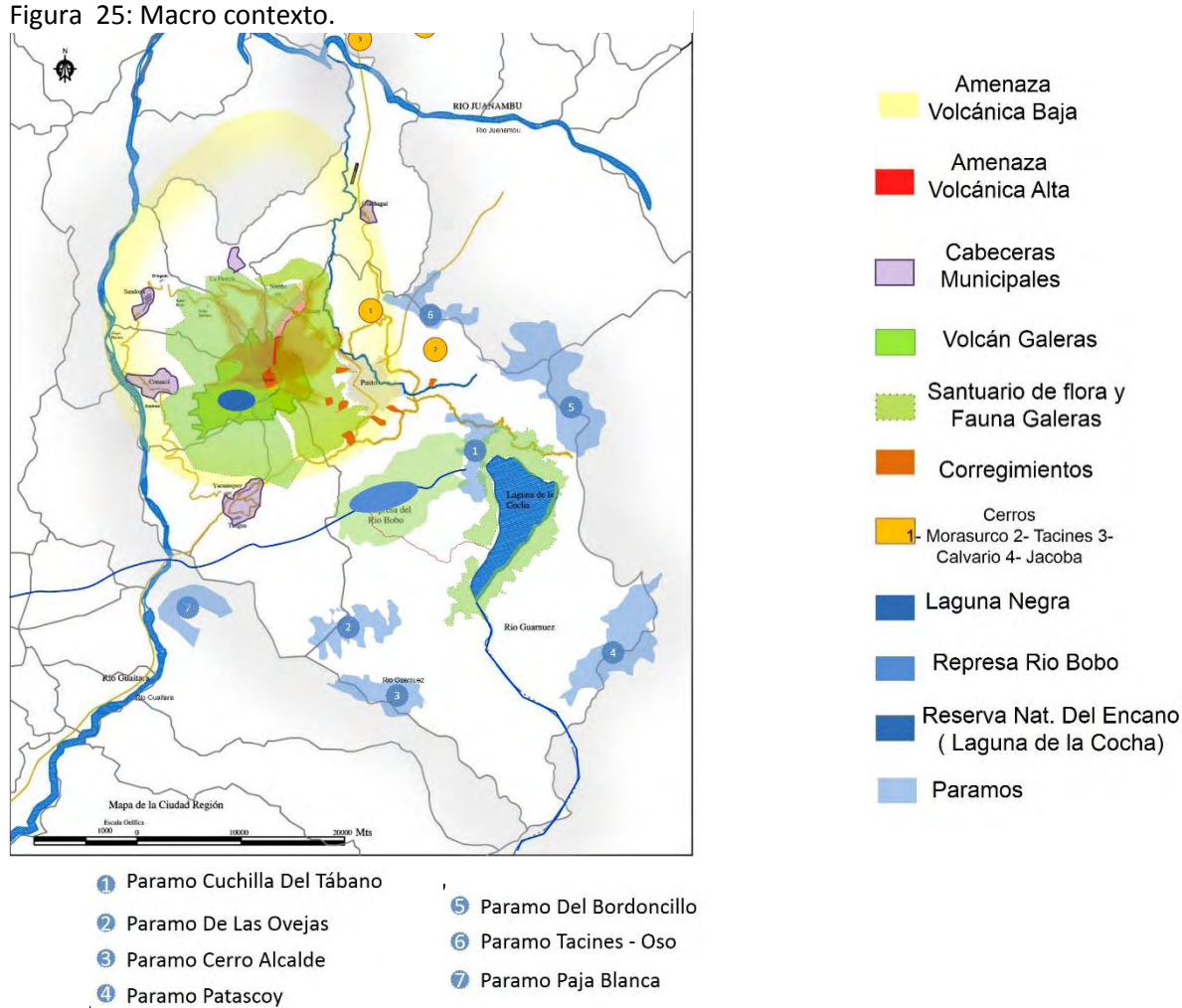
estas nuevas centralidades, cada una con sus propias características, buscando la consolidación de pasto como una ciudad poli-céntrica, compacta en la que las actividades administrativas no se encuentren ubicadas en un solo lugar.

11. MARCO CONTEXTUAL

11.1. MACROCONTEXTO CIUDAD REGION

Se enmarca el proyecto desde una visión macro contextual de Ciudad Región, conformada por los municipios de Chachagui, Buesaco, la Florida, Nariño, Sandona, Consaca, Tangua, Yacuanquer y Pasto como centro de articulación entre estos, las potencialidades ambientales del territorio al encontrarse en el nudo de los pastos son muy grandes, cerros y montañas, bosques ríos y quebradas entre muchas otras, pero que en la actualidad se encuentran sin protección debido a la falta de planificación,

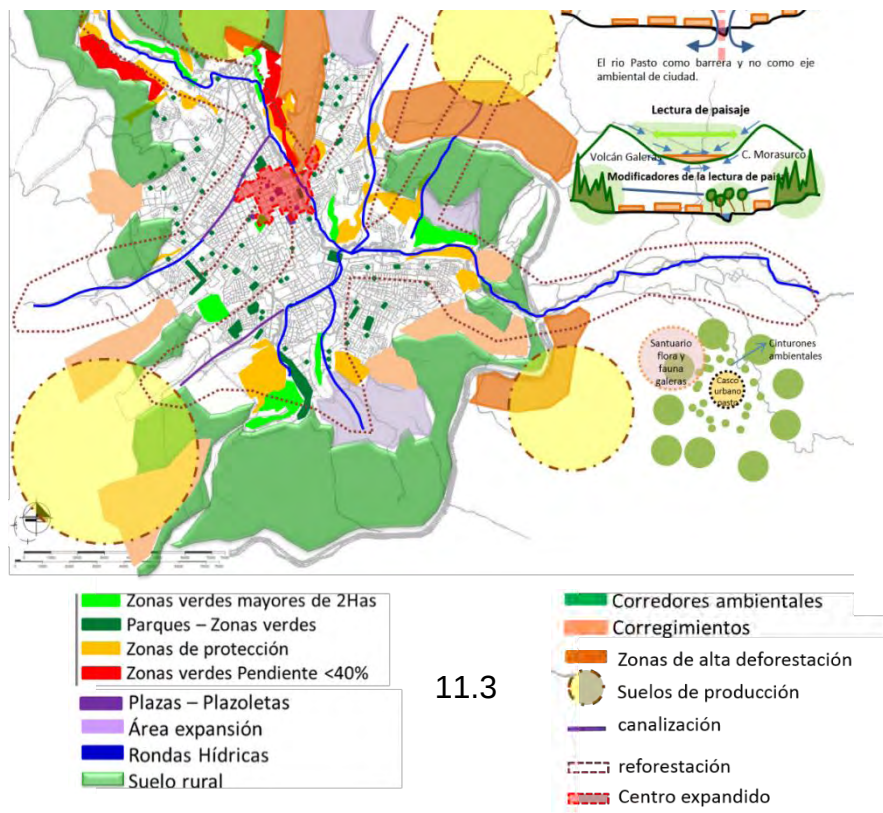
Figura 25: Macro contexto.



11.2 MESOCONTEXTO CIUDAD

La ciudad de pasto como centro articulador, ubicada a las faldas del Valle de Atriz y rodeada de elevaciones y elementos naturales importantes, es un sitio que aún conserva en gran medida mucha área de paisaje natural pero que a medida que avanza el desarrollo y crecimiento urbano, esta empieza a desvanecerse, se encuentran recursos hídricos descuidados y canalizados, la ciudad le ha dado la espalda al rio pasto su principal eje ambiental inmerso en el casco urbano, de igual forma la riqueza sociocultural es considerable, pero el crecimiento hacia el borde pone en riesgo las cabeceras corregimentales que la rodean y con ellas sus costumbres y tradiciones, las problemáticas de la ciudad no solo se limitan al crecimiento excesivo y carente de planificación sino que también la movilidad se ve afectada debido a las características mono céntricas de la ciudad, la falta de planeación y de ocupación del suelo desmedido con poca densificación en altura ponen en evidencia la necesidad de actuaciones urbanísticas sobre el territorio.

Figura 26: Meso contexto.

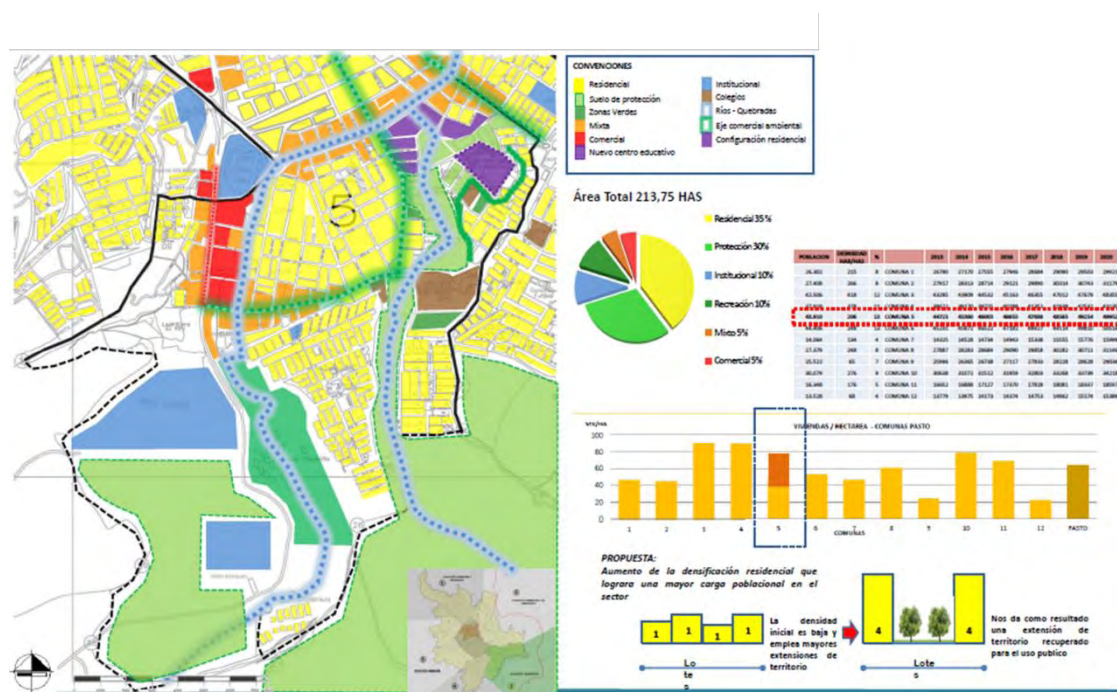


11.3 MICROCONTEXTO COMUNA 4-5

El proyecto se desarrollara en el intersticio de la comuna 2.3.4.5. Borde sur-Oriental de la ciudad de Pasto, sector residencial, con grandes recursos ambientales, elevaciones quebradas y el rio como eje articulador ambiental,

Con grandes potencialidades en el medio ambiente, con quebradas canalizadas mal uso del suelo con equipamientos de alto impacto, articulador importante vial de las conectividades de la ciudad pero en conflicto.

Figura 27: Micro contexto.



12. PROYECTO

DISEÑO CENTRO UNIVERSITARIO SECTOR SURORIENTALES.

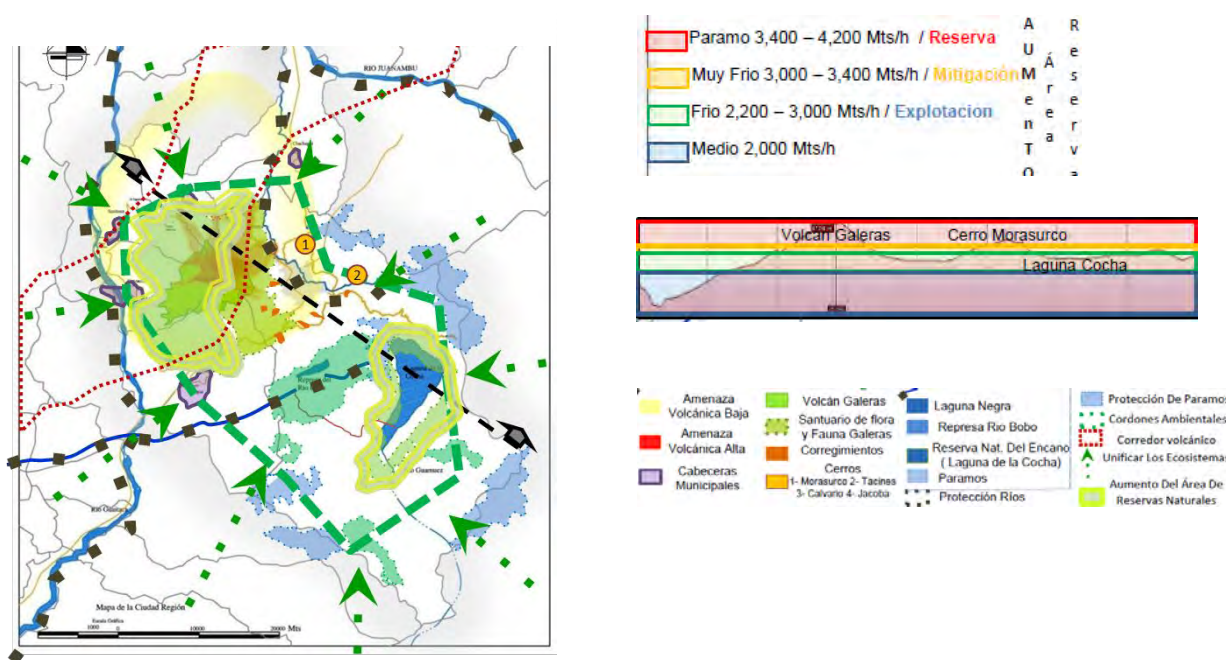
12.1 MACROCONTEXTO CIUDAD REGION

El proyecto se lo plantea desde un macro contexto de Ciudad Región, conformada por los municipios de Chachagui, Buesaco, la Florida, Nariño, Sandona, Consacá, Tangua, Yacuanquer y Pasto como centro de articulación, entre estos y se lo analiza desde las dimensiones medioambiental, infraestructura, usos, económica y sociocultural.

12.1.1 Dimensión Medioambiental.

A nivel ambiental se identifica que la ciudad región del valle de Atriz, está conformada por una gran cantidad de elementos naturales medioambientales con deterioro e invasión de cuerpos hídricos, de esta manera contaminan y alteran la composición de los mismos. Por otro lado existen áreas que son aprovechables sin que implique un deterioro ambiental ligada a la educación, la conservación, la recreación, el ecoturismo como potenciales. (Anexo gráfico de análisis, Plancha Macro Región)

Figura 28: Análisis macro región.



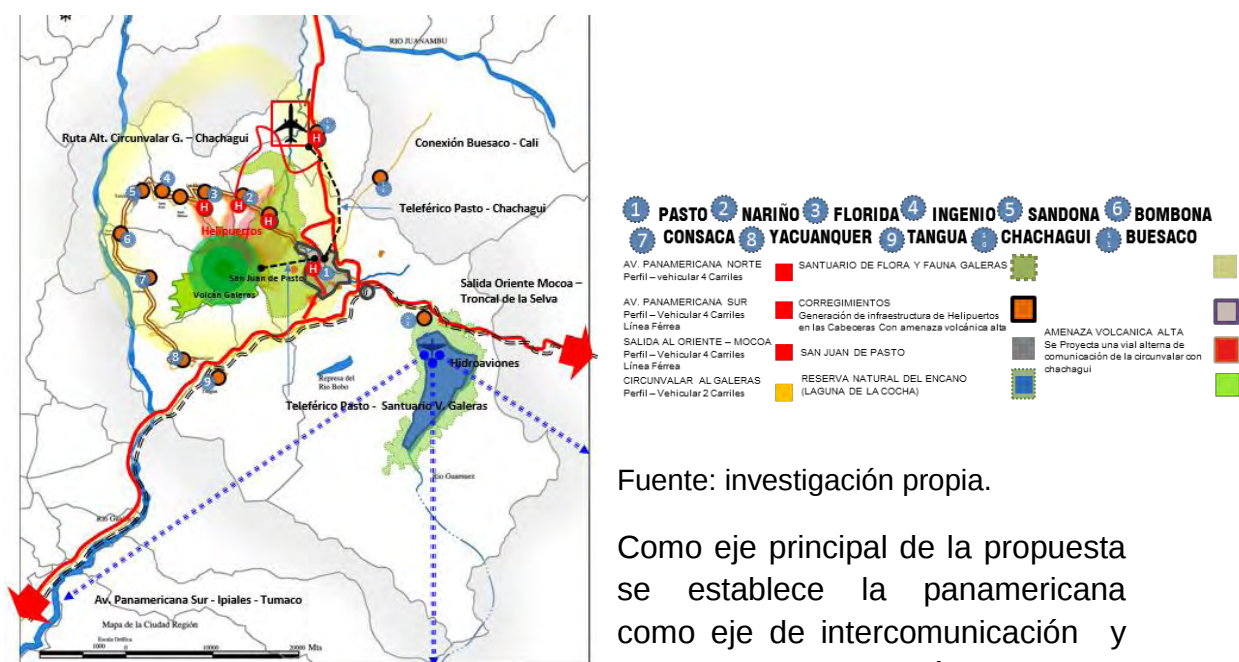
Fuente: investigación propia.

La propuesta consiste en cambio de usos para dedicarlo a la agricultura, ganadería, aprovechando valores paisajísticos de reservas como potencial a la hora de generar turismo ecológico que potencie el desarrollo de la región, evitando deforestación con la reforestación intensiva de tipo de productor y ejercer control en su manejo.

12.1.2 Dimensión de infraestructura.

La falta de conectividades estratégicas hace que el departamento tenga escasa competitividad, pero gracias a su situación geográfica puede articularse con países con grandes potencias para intercambios en diferentes campos, entendiendo en nuestro territorio tiene elementos turísticos de impacto mundial gracias a la diversidad, sumando su situación fronteriza que con una buena articulación se logrará un mejoramiento económico a mediano y largo plazo. (Anexo gráfico de análisis, Plancha Macro Región)

Figura 29: Propuesta infraestructura macro región.



Fuente: investigación propia.

Como eje principal de la propuesta se establece la panamericana como eje de intercomunicación y mejorando la conexión vial entre

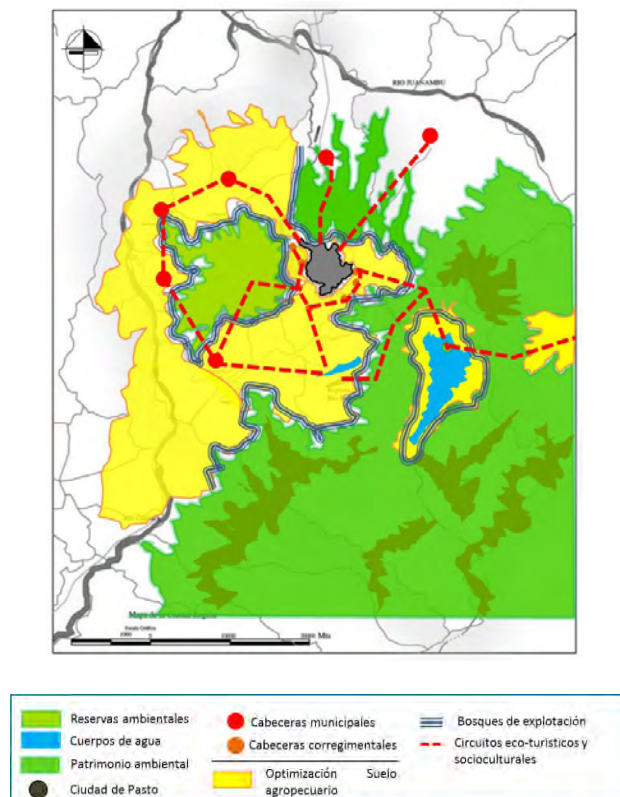
Tumaco y su conexión con la capital y región, generando zonas intermodales para intercambio de pasajeros, incluyendo fuentes hídricas como medios de transportes, de igual manera generar dinámicas de intercambio y distribución de insumo mediante los diferentes medios de movilidad impulsando una buena comunicación entre ciudades y aeropuertos intermunicipales, realizar una creación férrea intercomunicada con la línea férrea de puerto Asís Pitalito y la conexión circunvalar al Galeras con Chachagui. Y la comunicación con la línea férrea de Mocoa hacia el centro del país.

12.1.3 Dimensión de usos.

Existen debilidades con la producción agrícola, agropecuaria, la centralidad de los equipamientos en Pasto y la escasa transformación de la materia prima generar

amenazas no controladas sin aprovechar ciertas zonas y subutilizando otras poniendo en riesgo el territorio y haciendo un mínimo de aprovechamiento, que a su vez se dejan suelos del territorio con potencial ecoturístico, con la posibilidad de implementar planes de conservación de recursos ambientales, el eco-turismo y lo sociocultural y a su vez creando posibilidad de redes de producción, acopio y transformación de la materia prima. . (Anexo gráfico de análisis, Plancha Macro Región)

Figura 30: Propuesta dimensión usos.



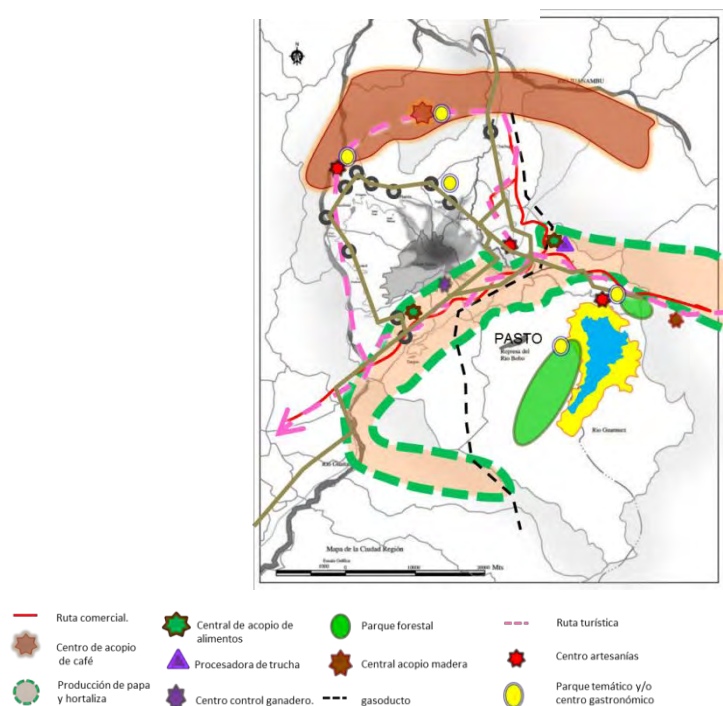
Fuente: investigación propia.

Se propone la interconexión de la eco región Valle de Atriz entre sí y las regiones, optimizando el uso agropecuario desde lo educativo mediante investigación y desarrollo también incluyendo la transformación de materias primas y la reforestación desde los cultivos de pastoreo ligadas a una recuperación ambiental que contribuya a una propuesta turística desde lo socio cultural con la cercanía municipal, un colchón de bosques de explotación (silvicultura) la misma en bosques nativos y generar una franja de protección de los mismos.

12.1.4 Dimensión económica.

En el sector primario no hay planificación que controle la sobreexplotación, en el secundario no existen centrales de abasto para la distribución y en el sector terciario no existe una conectividad para la proyección de un comercio que posibilite importación y explotación, perdiendo posibilidad de alcanzar un desarrollo económico e industrial y la riqueza cultural, de igual manera a futuro cabe la posibilidad de ampliar el suelo productivo y de infraestructura, con la conexión vial con municipios importantes. Existen amplias áreas para la producción, focos de turismo, desde el turismo religioso, educativo, ecoturismo a partir de las distintas reservas y caminos naturales, sumándole las expresiones culturales. . (Anexo gráfico de análisis, Plancha Macro Región)

Figura 31: Propuesta dimensión económica.



Fuente: investigación propia.

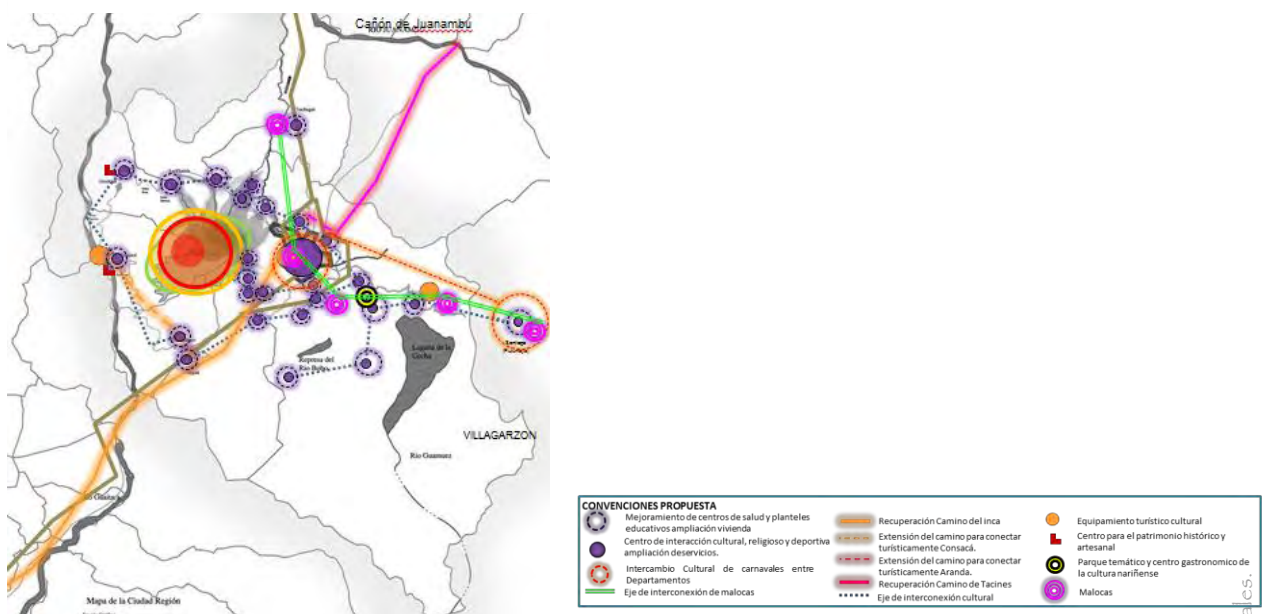
Se pretende recuperar los suelos con elementos ambientales que actúen como barrera para mitigar la explotación del mismo, se implementará estrategias de mayor producción en menores hectáreas de suelo, implementando tecnologías que satisfagan esta necesidad y los respectivos centros de acopios. Desde la pesca la implementación de infraestructura con sitios estratégicos conectándose

con las principales regiones y municipios productores, para la silvicultura se proponen parques productores, realización de centros artesanales estratégicas para muestra la actividad que se da en cada sector o municipio. Se pretende una ruta hotelera conectándose con las principales áreas turísticas en donde en los puntos de mayor población.

12.1.5 Dimensión sociocultural.

Existe un aumento del crecimiento de centros poblados sur orientales como Catambuco, la ciudad actúa como un imán donde los centros pobladores se ubican en la periferia, con la inclusión de otras culturas y expresiones se genera un declive en la acogida del patrimonio perdiendo su interés colectivo, de igual manera la existencia de grupos armados generan una pantalla que divide y fragmenta los centros poblados, por otro lado existe la expresión cultural que son el carnavales de negros, interconectando culturas, la diversidad ideológica, la vocación sectorizada y un nodo de ciudad de centro histórico de pasto. . (Anexo gráfico de análisis, Plancha Macro Región)

Figura 32: Propuesta Dimensión sociocultural.



Fuente: investigación propia.

La conformación de poblados como centros de interacción contribuyen a la culturización y fortalecimiento de la identidad de estas poblaciones, mejorando las

condiciones socio-cultural, la incorporación del camino del Inca articulará una región con otros poblados del mundo andino, también el camino de Tacines articulará la ciudad culturalmente con los orígenes de las batallas históricas vividas. La conexión de culturas de los principales carnavales de la Región como lo es el Carnaval de Negros y Blancos de Pasto con el carnaval del perdón de Putumayo, generando mejores dinámicas entre departamentos.

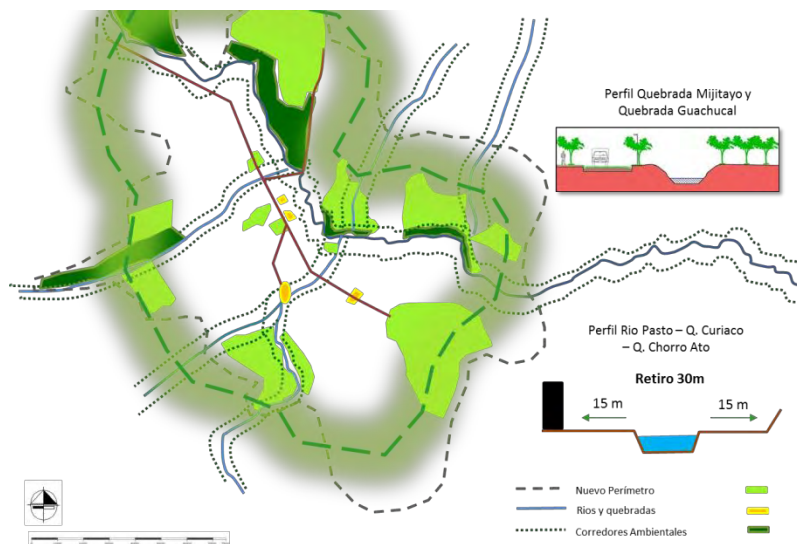
12.2 MESOCONTEXTO CIUDAD

La ciudad de Pasto como centro articulador, es un sitio que aún conserva en gran medida mucha área de paisaje natural, pero que a medida que avanza el desarrollo y crecimiento urbano, este, empieza a perderse, es aquí donde se hace necesario realizar un análisis de cada uno de sus sistemas con el fin de identificar cuáles son sus debilidades, amenazas, oportunidades y cuáles sus fortalezas. Esto con el fin de hacer una actuación oportuna, para que el desarrollo de la ciudad de Pasto a futuro sea mucho mejor.

12.2.1 Sistema Medioambiental

La mala planificación de elementos naturales dificulta una clara y buena articulación por la carencia de control y de la expansión de la frontera agrícola, generando un desequilibrio en todos los aspectos ambientales que a nivel regional, la reducción de las áreas verdes vs el aumento y densificación urbana. Con esto trae un potencial ambiental como nodo regional, la planificación de la ocupación y la carga de las zonas de expansión. Gran oferta ambiental y de biodiversidad cargada de suelos con gran capacidad de producción.

Figura 33: Propuesta Medio ambiental mesocontexto.

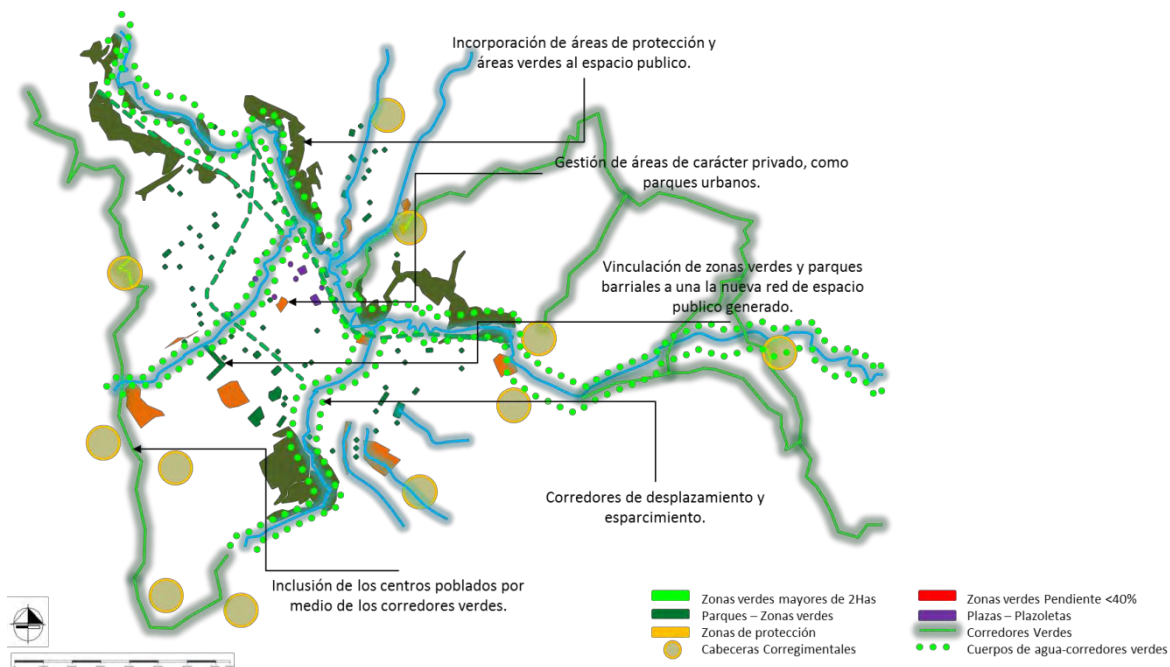


Los cuerpos hídricos de la ciudad son utilizados para la recuperación ambiental como ejes integradores, se consolidan las zonas de protección de la loma Tescual-loma Centenario- Sena Corponariño y Obonuco. Permitiendo articular y recuperar las diferentes zonas verdes naturales ganando un 39% más de pulmones verdaderos para la ciudad, la creación de parques periurbanos para así delimitar el crecimiento y una línea ambiental que permita la conservación.

12.2.2 Sistema de espacio público.

Los andenes de la ciudad están en un deterioro elevado por diversas causas, la deficiencia es de 12.8m²/Hab, la tendencia de densificación la altura, provoca una descompensación de capacidad de soporte, las áreas de protección representan el 14,59% del área urbana lo que podría compensar el déficit de espacio público, con zonas verde de mayor calidad ambiental. El promedio de espacio público establecido es de 15m²/Han (Decreto 1504 de 1998, artículo 14). (Anexo gráfico de análisis, Plancha Meso Contexto)

Figura 34: Propuesta Espacio público mesocontexto.

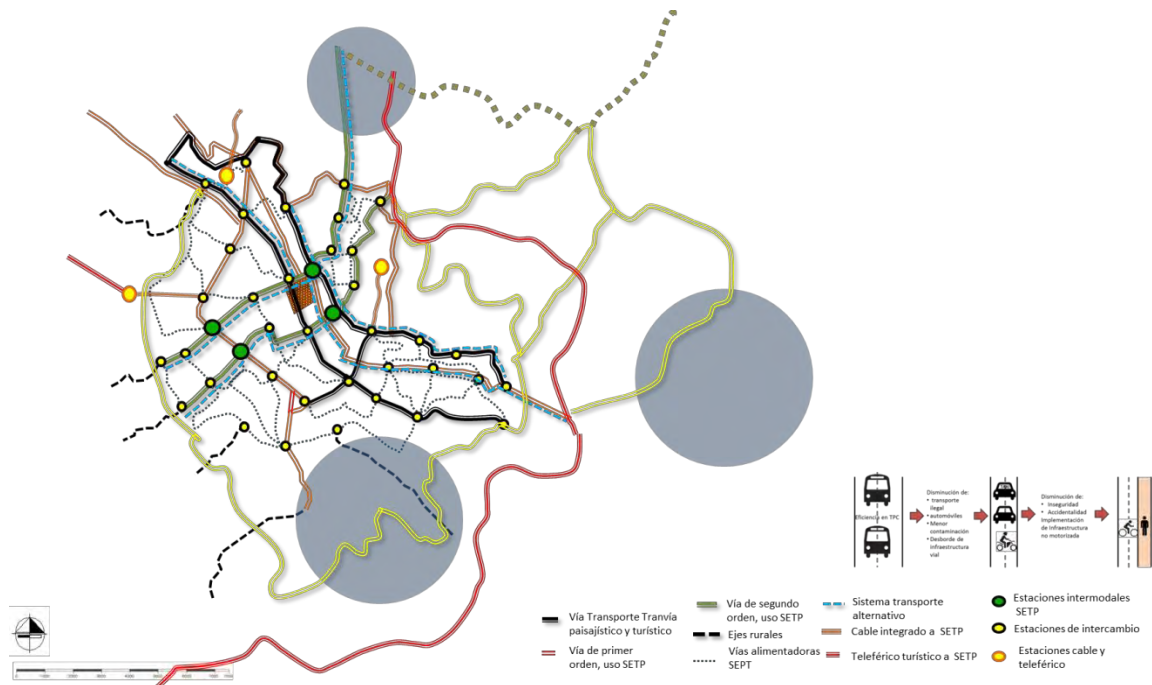


Las áreas de protección y las zonas verdes mayores de 2 has posibilitan la conformación de una red de espacio público conectadas a través de dos rondas hídricas, preponderantes, Río Pasto y Chapal, que actuarían como corredor de esparcimiento y desplazamiento no motorizado contribuyendo para cumplir con el indicador de espacio público. (15 m²/Hab) se debe llegar a un 22,5% del área urbana (23.380.000 m²) equivalentes a 5240550 m² de espacio público efectivo. Inclusión de áreas privadas dentro del sistema de espacio público, en el marco de la gestión del suelo y la reconfiguración de espacio (cementeros y las áreas naturales).

12.2.3 Sistema de Movilidad.

La creación de vías hacia el borde de la ciudad generan tensiones de crecimiento urbano, desbordando la malla vial creando conflictos como la conexión suroriental, suroccidental, noroccidental y suroriental, dividiendo elementos naturales (como las lomas) pero a su vez la oportunidad de crear calles peatonales que descongestionen los flujos vehiculares actuales, creación de transporte alternativo que brinden una efectiva movilidad, los elementos estructurantes ya presentes, como las avenidas Chile, 27 y Panamericana, orientadas de oriente a occidente y de norte a sur, como herramientas que faciliten un nuevo sistema que abastezca las demanda de movilidad en todos los sentidos de la ciudad. (Anexo gráfico de análisis, Plancha Meso Contexto)

Figura 35: Propuesta de movilidad mesocontexto.

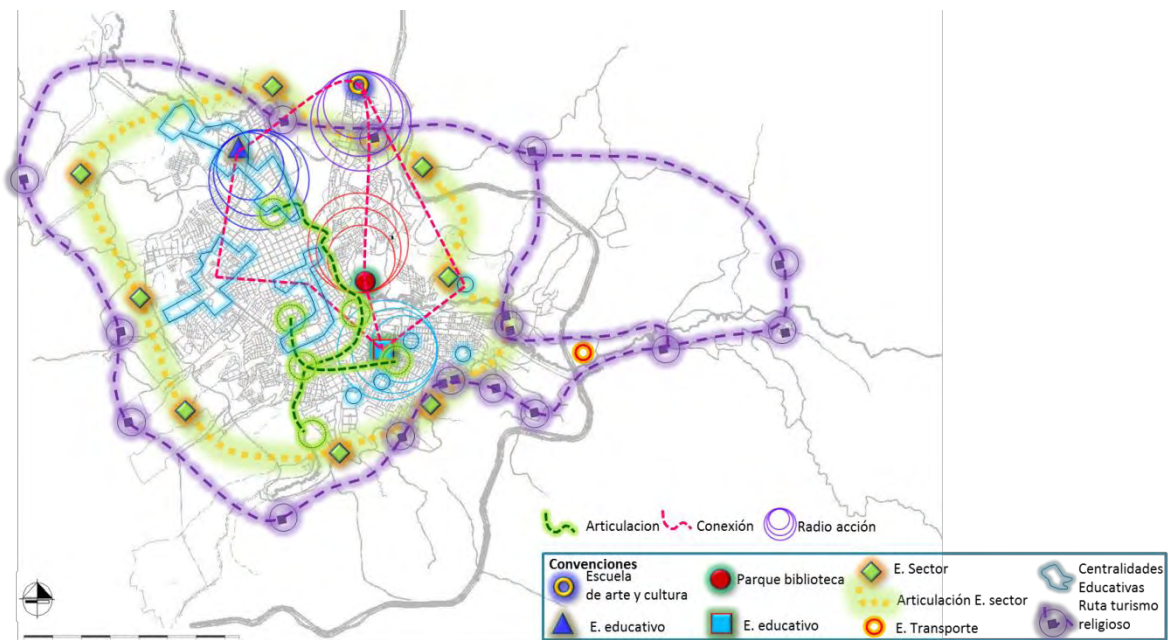


Se generan vías de primer orden para el transporte público masivo, de norte a sur, las de segundo orden se destinara a la movilidad público de oriente a occidente. También recorridos conectores paisajísticos y patrimoniales de norte a sur con tranvía, el transporte público SETP se complementara por circuitos alimentadores sectoriales. Todo el sistema se complementa con recorridos de transporte alternativo. En la zona centro se restringirá el vehículo dándole prioridad al peatón.

12.2.4 Sistema de equipamientos.

La ubicación de equipamientos saturan los corredores de movilidad dentro de la ciudad, el equipamiento militar dentro de la ciudad genera incompatibilidad con el uso de la vivienda, creando una necesidad de reubicación y la carencia de equipamientos educativos, recreativos, de salud entre otros en algunas cabeceras corregimentales, a su vez se crea una potencialidad para generar mayor infraestructura de equipamientos culturales, recreativos y deportivos, y equipamientos educativos que dan oportunidad entre ellos, creando centralidades educativas. (Anexo gráfico de análisis, Plancha Meso Contexto)

Figura 36: Propuesta de equipamientos mesocontexto.

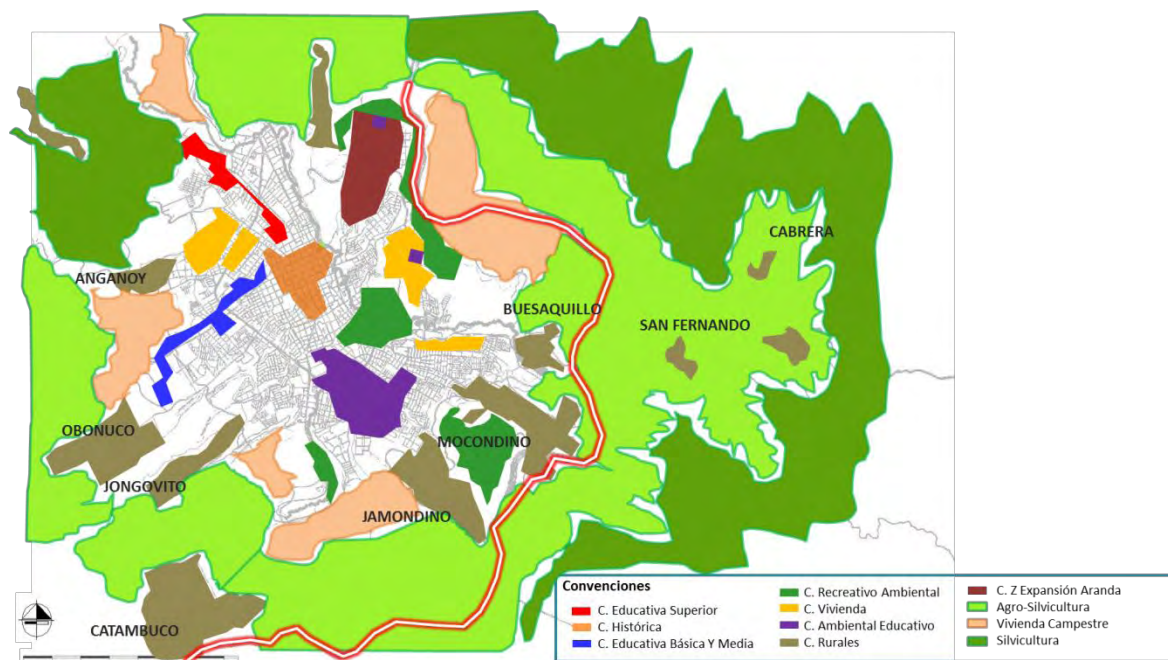


Fortalecer el sistema educativo suroriental, con la implantación de un equipamiento educativo; capaz de articular la demanda educativa de la ciudad y la región, generando equipamientos socioculturales de borde, de igual forma sacar el terminal de transportes existentes y proponer un nuevo, el cual se configure en la periferia de la ciudad, con el fin de evitar la congestión vehicular dentro del casco urbano.

12.2.5 Sistema de usos.

La mala planificación de los elementos naturales dificulta la articulación del desarrollo urbano, la carencia de control, de la expansión de la frontera agrícola. La planificación de la ocupación y la carga de las zonas de expansión, potencian la estructura urbano – ambiental equilibrada de la ciudad. (Anexo gráfico de análisis, Plancha Meso Contexto)

Figura 37: propuesta de usos mesocontexto.



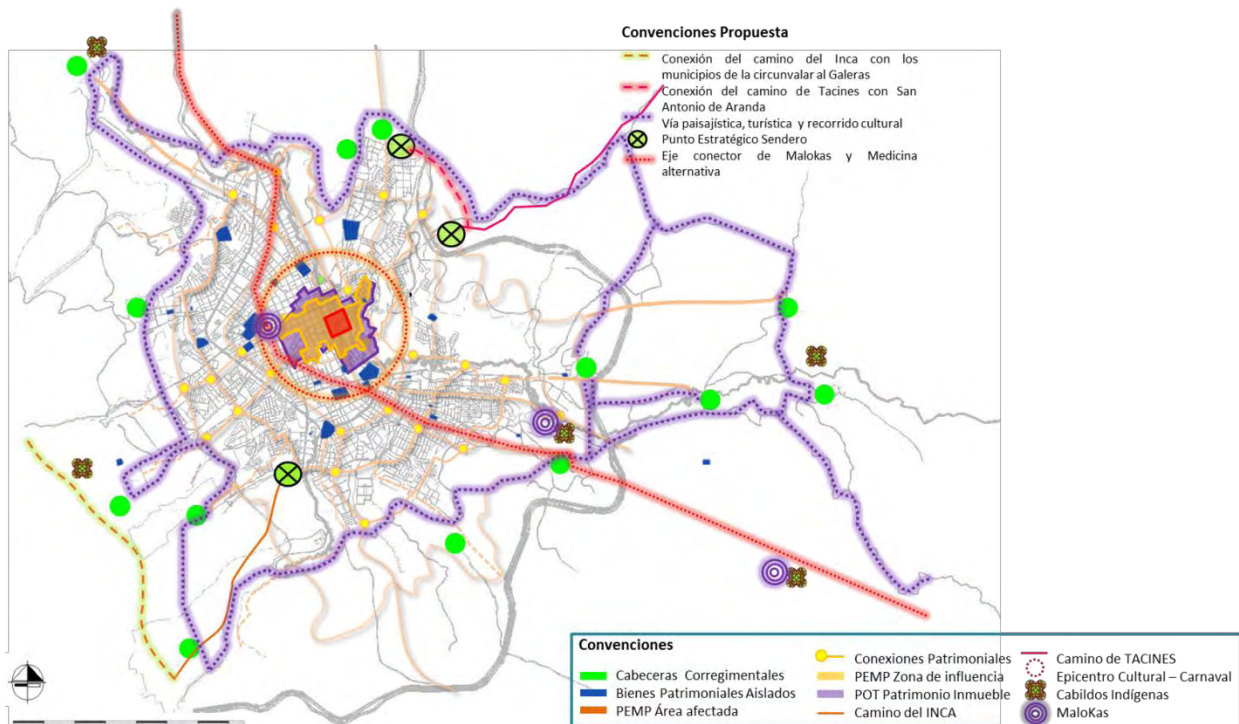
La descentralización de los usos hacia unos polos definidos, puede conformar un modelo de ciudad más eficiente y compacta, una de las prioridades del actual planteamiento del POT.

- La zona central de la ciudad a pesar de su carácter histórico se encuentra desolada por la ausencia de vivienda y su falta de vitalidad en las noches, siendo esta una de las prioridades de la propuesta de usos de suelo.

12.2.6 Sistema sociocultural

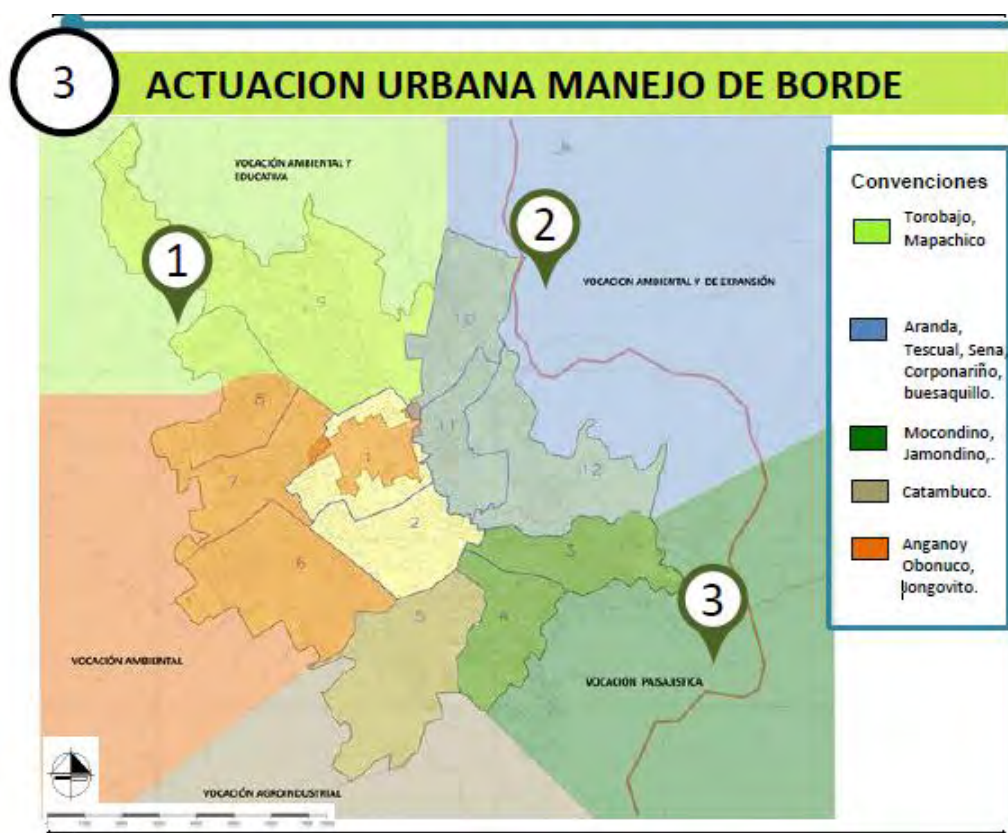
La inexistencia de un inventario de patrimonio cultural a nivel regional que permita una conexión entre las principales cabeceras municipales, las oportunidades son que existen investigaciones académicas que resaltan la identidad regional en torno al paisaje cultural para potenciar y enriquecer la ciudad, la conformación de conexión con el carnaval del perdón del Depto. Putumayo.

Figura 38: Propuesta sociocultural mesocontexto.



La existencia de políticas claras que articule los temas de turismo, generando empleo y valor patrimonial trayendo consigo turismo, enriqueciendo la identidad regional en torno al paisaje cultural. Crear un inventario de patrimonio cultural a nivel regional para hacer las conexiones culturales entre las cabeceras corregimentales del municipio.

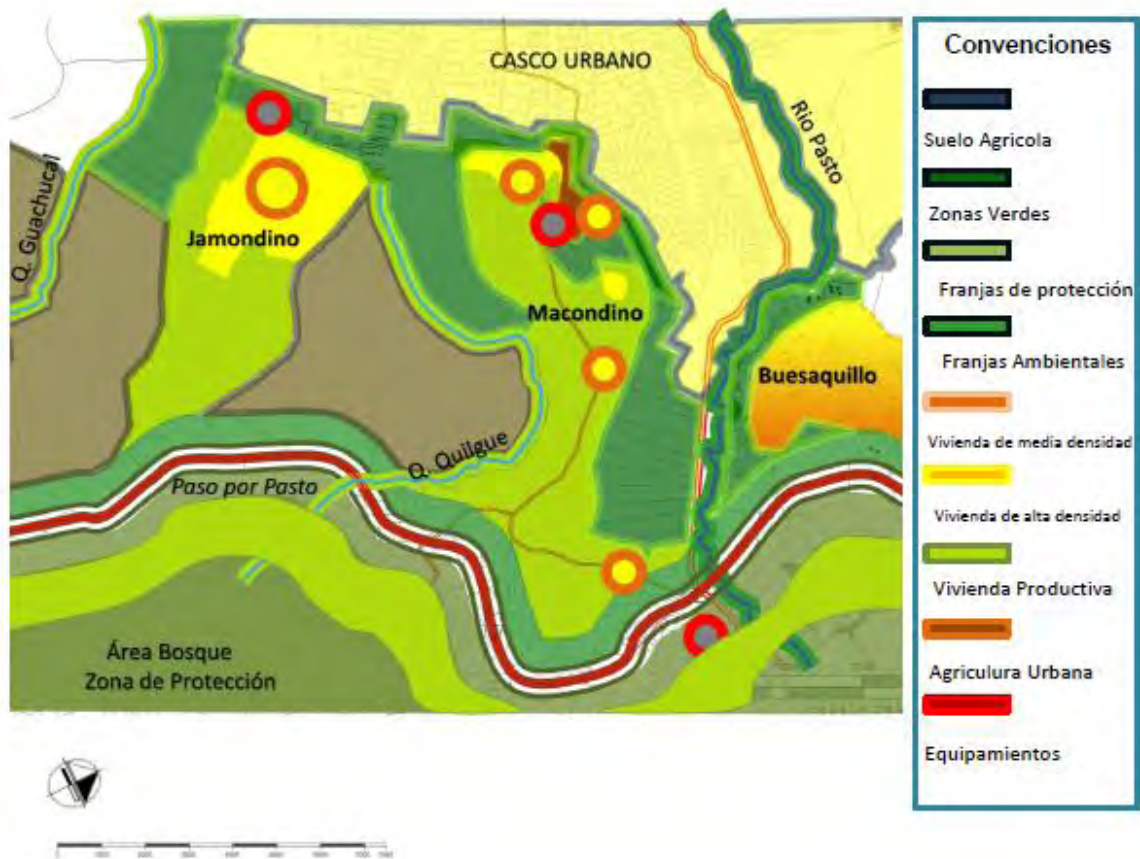
12.3 MICROCONTEXTO BORDE DE CIUDAD



Después de analizar los diferentes tensiones corregéntales encontramos diferentes vocaciones para nuestra ciudad definiéndolas de la siguiente manera; vocación ambiental, paisajística, agroindustrial y zona de expansión. Se hace necesario proyectar espacios ambientales, potencializando el carácter recreativo turístico cultural y por supuesto ambiental, logrando con esto la contención de la ciudad hacia lo rural.

Como espacio público nominal se identifica el conformado por las calles y andenes, como también las áreas de oportunidad conformadas por rellenos y espacios que antes se dedicaban a la fabricación de ladrillo, también se puede mencionar las rondas de quebradas, que hoy en día se encuentran sin tratamiento. El área de estudio tiene deficiencias en cuanto a equipamientos educativos, salud, y de esparcimiento como también la carencia de espacio público efectivo.

Figura 39: propuesta paisajística borde 3.

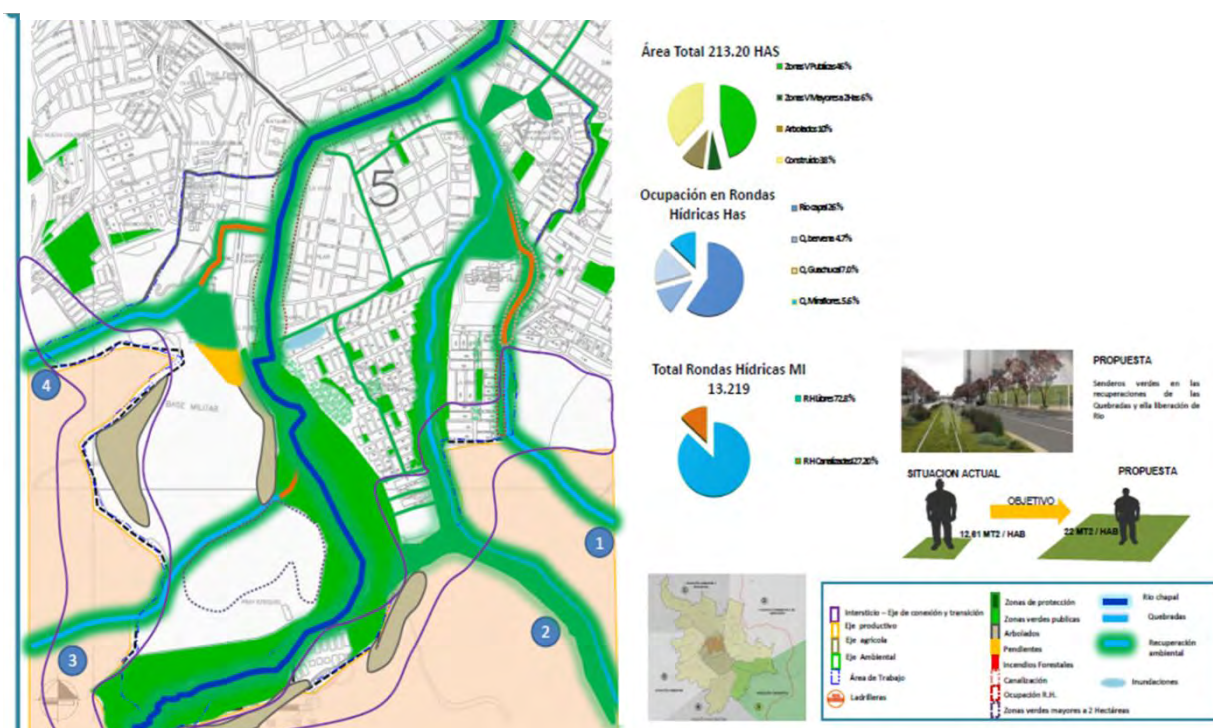


Reconocimiento del valor cultural de las cabeceras corregimentales, aprovechamiento del valor paisajístico que poseen las dos cabeceras tanto a nivel cultural como medio ambiental. Generación de franjas de protección entorno a elementos de movilidad que pueden ser aprovechados para la generación de corredores de espacio público y generación de equipamientos necesarios para el sector Protección y uso como elementos paisajísticos de los elementos de protección como son rondas hídricas y lomas de silvicultura.

12.3.1 Sistema Medioambiental Comuna 5.

Recuperar la ronda del río Chapal a través de tratamientos de mitigación de riesgo y liberación de ronda. Generar conexiones ambientales a través del aprovechamiento de las rondas hídricas de las quebradas (Bebona. Guachucal. Miraflores. Chapal.) Con el tratamiento de espacio público y liberación de ronda. Con la creación de corredores se lograra el sostenimiento del sistema ambiental al permitir una integración con la ciudad y el Aprovechamiento de áreas de oportunidad para la creación de nuevas zonas verdes y corredores ambientales que faciliten el sosteniente ambiental.

Figura 40: Propuesta ambiental microcontexto.



Fuente: investigación propia

12.3.2 Sistema de espacio público de borde sur oriental

Fortalecer la infraestructura de espacio público existente con tratamientos peatonales y corredores ambientales. Mitigar el impacto negativo del crecimiento de la ciudad a través de corredores de transición que alberguen infraestructuras destinadas a la recreación y esparcimiento. Liberar espacios privados para la creación de nuevos espacios públicos efectivos destinados a la comunidad en general. Con la recuperación de los ríos y quebradas se incrementa el espacio público para el sector y la ciudad, puesto que se crean nuevas sendas peatonales y lugares de permanencia en los recorridos de los nuevos parques lineales.

Figura 41: propuesta espacio público comuna 5.

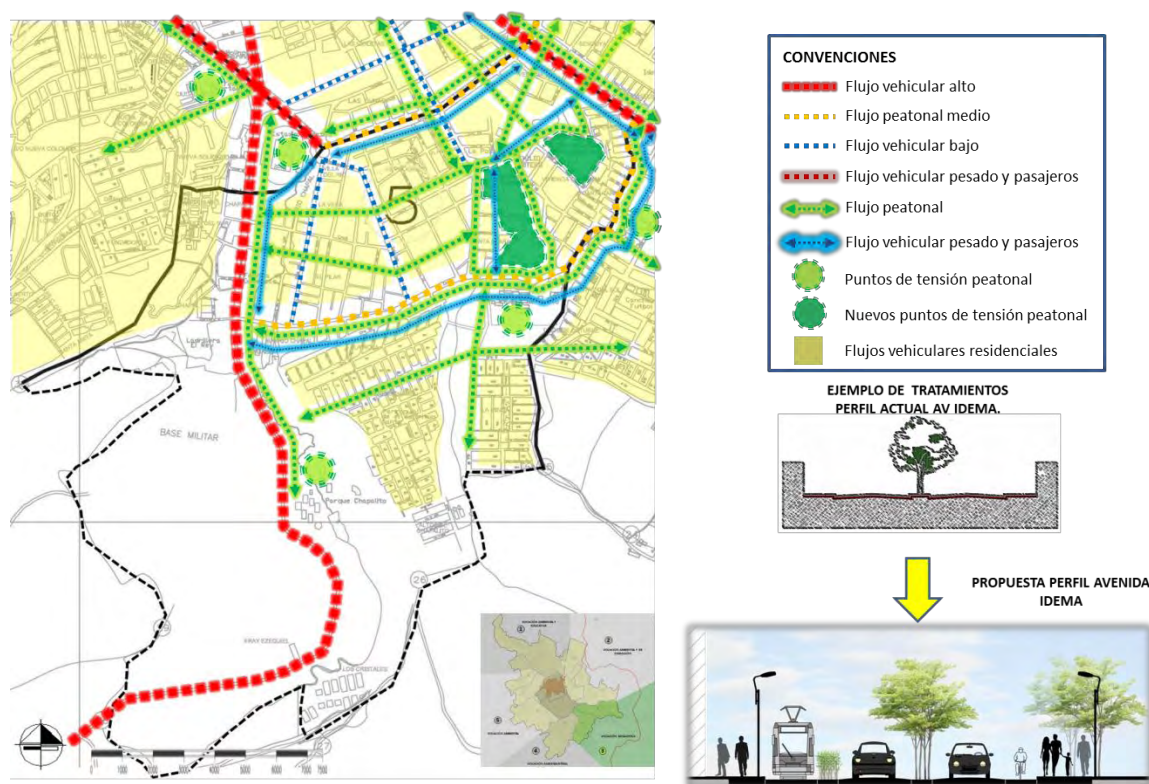


Fuente: investigación propia.

12.3.3 Sistema de movilidad borde sur oriental

Se generan nuevos puntos de tensión que son el parque mercado y el centro educativo superior, los cuales alivianan el flujo vehicular pesado que anteriormente era de carga y de pasajeros para convertirse en flujo vehicular necesario, peatonal para la red educativa y alternativa para la llegada de usuarios aledaños. Se involucra el tema ambiental para generar corredores que articulen los elementos naturales y a la vez generen apropiación del espacio público donde los flujos peatonales toman vital importancia para tal fin. La inclusión de infraestructura para el flujo de movilidad alternativo como elemento articulador de ciudad.

Figura 42: Propuesta movilidad comuna 5.

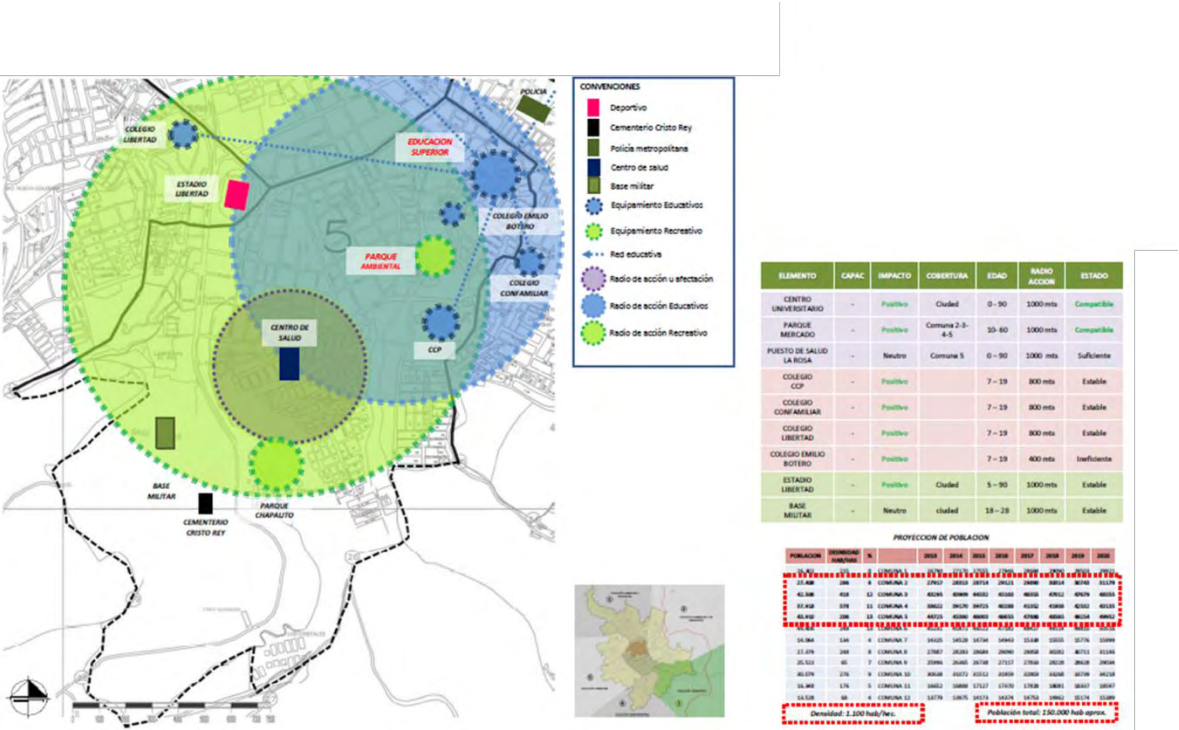


12.3.4 Sistema de equipamientos borde sur oriental

La conformación de una red educativa de equipamientos que complete con educación superior el ciclo educativo que ofrece el sector.

Con el cambio del terminal de transportes por un equipamiento de educación superior reciclando las instalaciones del terminal de transportes y complementándolo con nueva infraestructura. Cambio del uso del mercado con un parque mercado ambiental que haga parte de la red educativa y de la dinámica residencial.

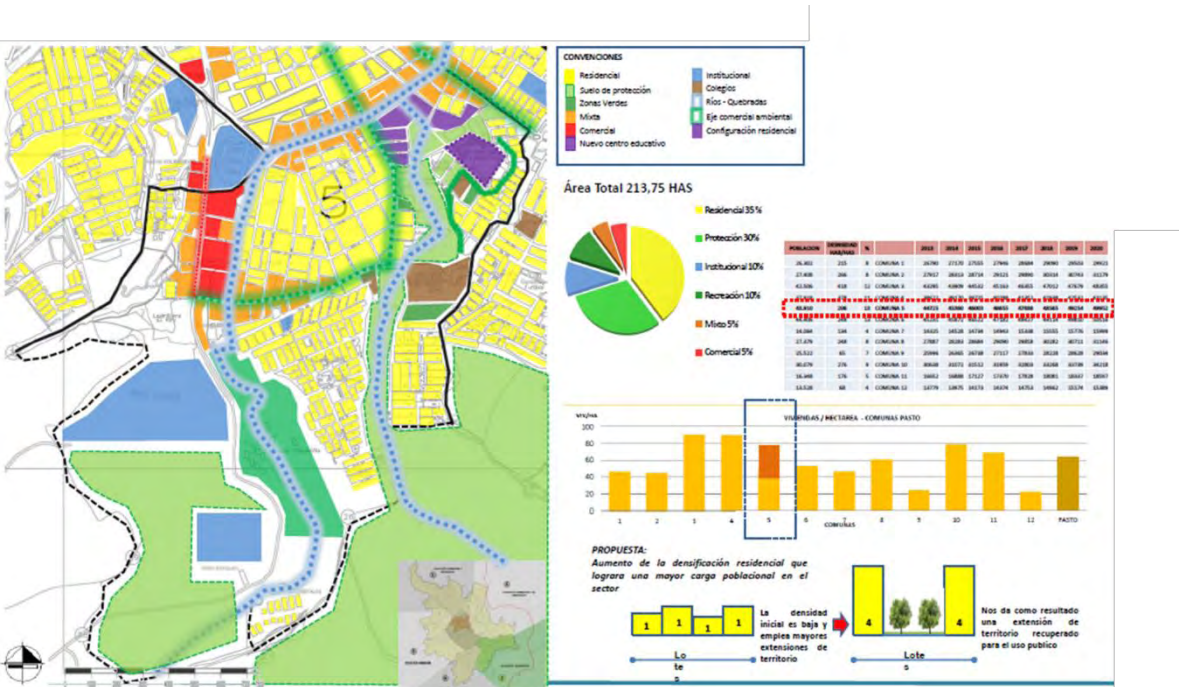
Figura 43: propuesta Equipamentos comuna 5.



12.3.5 Sistema de usos del suelo borde sur oriental

Cambio de equipamiento del terminal de transportes por un uso educativo contenido en un nuevo espacio público que complemente los centros educativos presentes en el sector. El uso de protección y ambiental permitirá mitigar riesgos de deslizamientos generando brazos ambientales que penetran los sectores residencial. Dar mayor capacidad de espacio público, equilibrando el uso residencial y ambiental. Cambio de usos comerciales que son parqueaderos para

Figura 44: Propuesta de usos comuna 5.

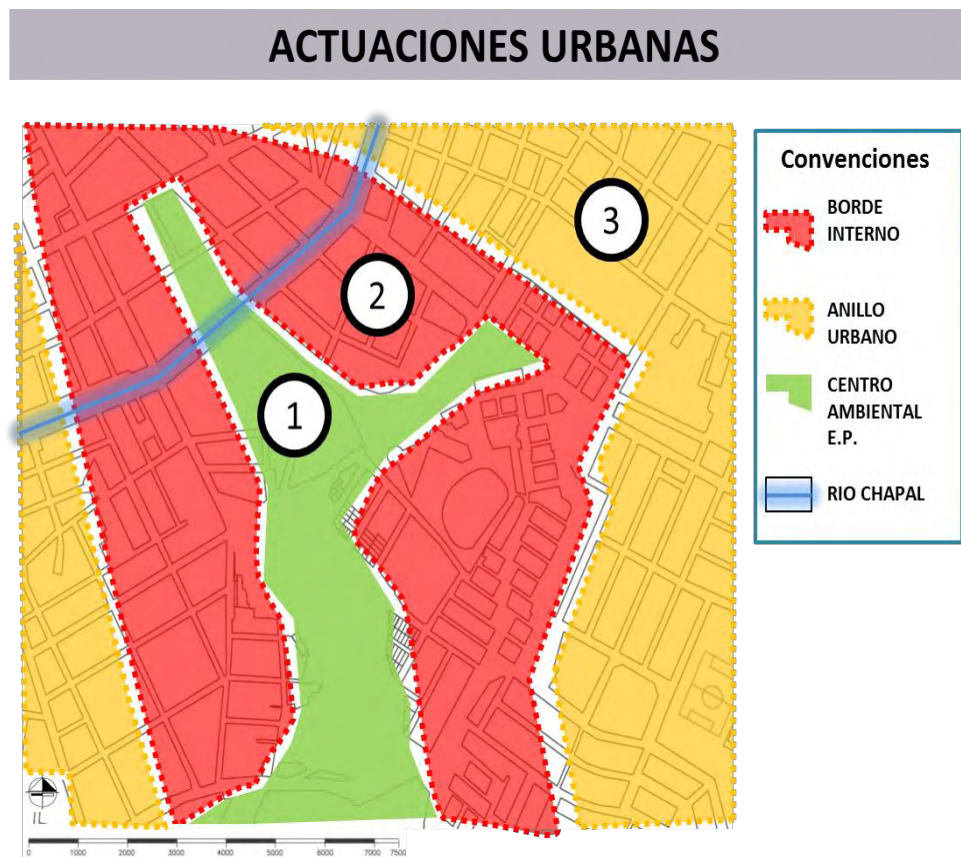


configurar el trazado urbano con nuevo uso residencial mixto con carácter adecuado al lugar, comercial, alquiler, educativo, etc.

13. BORDE INTERNO.

El intersticio de las comunas 3-4-5 se denomina borde interno en el cual se asentara el proyecto arquitectónico.

Figura 45: anillos de actuación borde interno.



13.1 Anillos de actuación.

- E sector el borde interno posee diferentes dinámicas tanto hacia el centro como hacia su parte exterior que generan diferentes problemáticas que interfieren con el desarrollo de las actividades de los habitantes así como el buen desarrollo del sector ., se visiona actuar sobre el territorio desde tres principales anillos.

- 1- el centro ambiental como núcleo del borde interno
- 2 las zonas que se desarrollaron en torno a ese núcleo ambiental
- y 3- los bordes urbanos en donde se encuentra lo natural con lo urbano...

13.2 ACTUACION URBANA CENTRO AMBIENTAL.

Análisis.

- Potencial para la Configurar un centro ambiental en donde el centro natural
- Recuperación de la ronda hídrica de la quebrada Guachucal
- Sin conectividad ambiental hacia las periferias del borde
- Falta de infraestructura de espacio público que interactúe con las conexiones ambientales.

Figura 46: Propuesta borde centro ambiental.



Propuesta.

- Configurar un centro ambiental en donde el centro natural potencialice el valor ambiental y urbano y de conservación protegiéndolos y rehabilitando

su área de influencia por medio de espacios públicos nuevos equipamientos y el uso residencial que genere dinamismo al centro.

- por medio de EJES AMBIENTALES se busca la integración de las dinámicas residenciales y la generación de nuevo y mejor espacio público.

13.3 ACTUACION URBANA DE BORDE.

Análisis.

- Insistencia de un sistema que structure ambientalmente el sector.
- Gran potencial ambiental para el reequilibrio de usos en el sector.
- Las barreras naturales se encuentran invadidas por dinámicas fuera de su carácter.
- Expansión descontrolada de la ciudad hacia el borde.

Figura 47: Propuesta manejo de borde interno.



Propuesta.

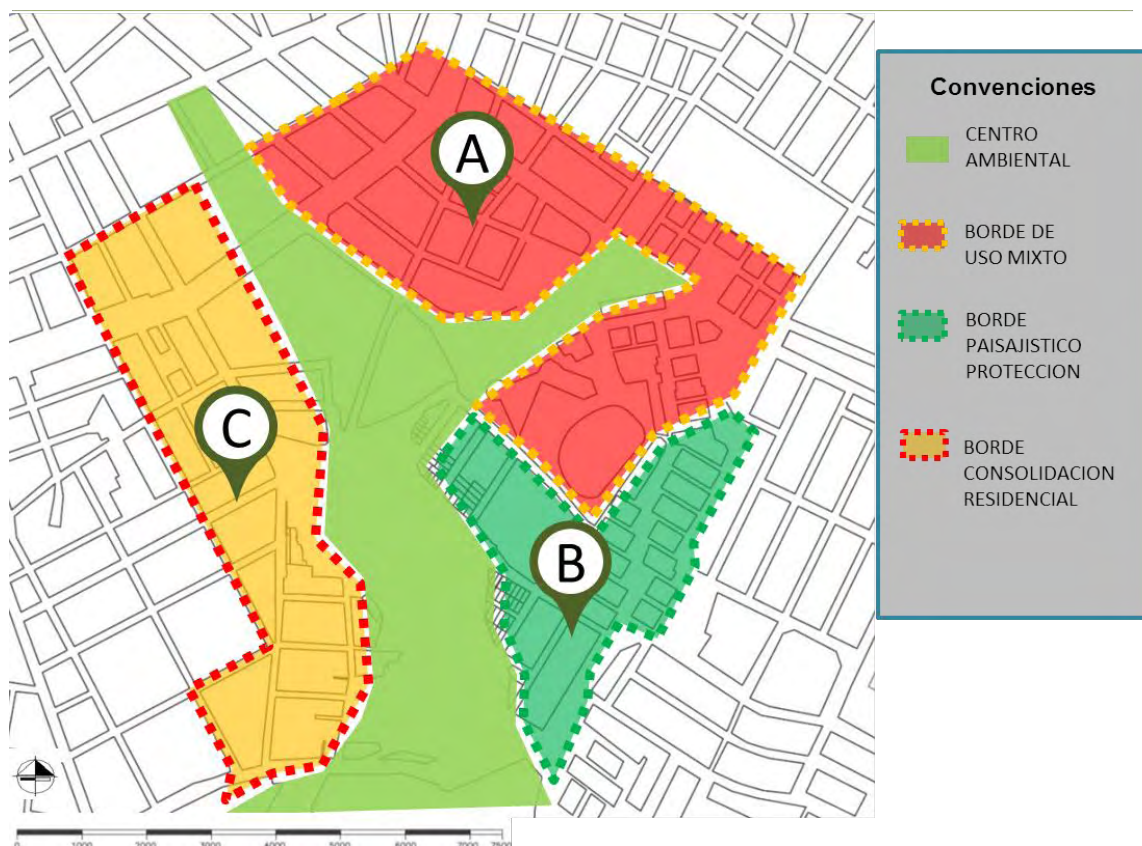
- Generación de un borde ambiental que reequilibre las dinámicas estructurantes del sector. Permitir la integración el medio ambiente en las

dinámicas propias de la ciudad. Generar un entretejido del medio ambiente hacia la ciudad a través de espacio público.

- Controlar las actuaciones densificarías hacia el sector y creación de zonas de protección ambiental.

13.4 DIVISION DE ZONAS DE BORDE INTERNO.

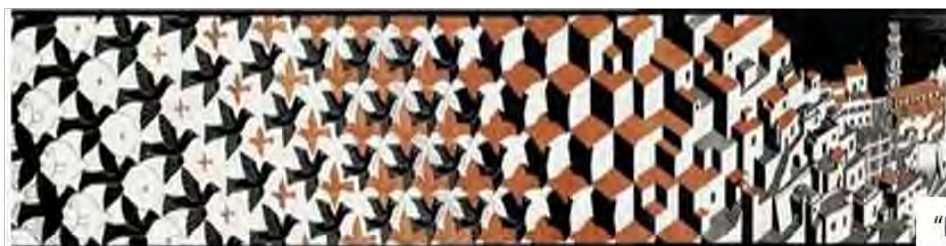
Figura 48: División de zonas de borde interno.



Después de analizar las diferentes tensiones barriales encontramos diferentes vocaciones para nuestro sector definiéndolas de la siguiente manera; vocación ambiental, paisajística, uso mixto. Consolidación residencial. Se hace necesario proyectar espacios ambientales, potencializando el carácter y ambiental, logrando con esto la integración de la ciudad y lo ambiental.

14. CONCEPTUALIZACION DE BORDE.

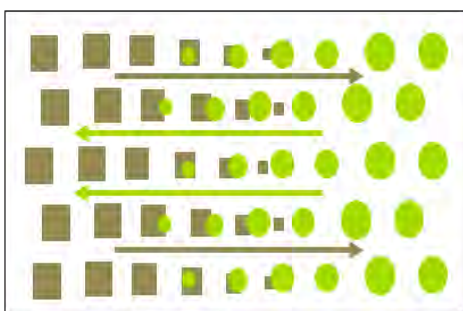
CONCEPTUALIZACION DE BORDE



“Metamorfosis” – M.C. Escher

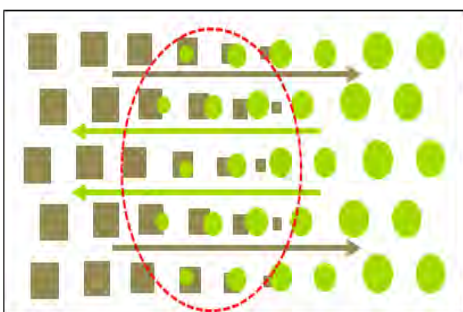
Transición ----- transitar ir al otro lado----- transformación poco a poco

Al involucrar el concepto de transformación se toma la necesidad de transitar ir de un lugar a otro con diferentes características pero de una manera gradual en donde se encuentre una franja o espacio que logre realizar esa transformación entre la ciudad el paisaje rural y natural próximas a la trama urbana.



El borde no es una línea

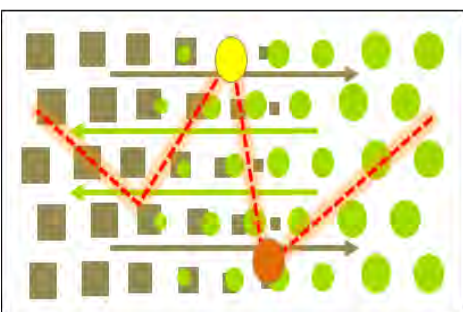
Al hablar de borde como recorrido se pone en evidencia una zona de transición entre la ciudad y el campo descrita como un Territorio difuso.



Territorio difuso

En dicho territorio se hace necesaria la vinculación de una estructura híbrida entre los espacio intermedio aplicando conceptos de estructuras de transición ecológica y espacio público.

Los procesos de migración peri-urbana generan un desplazamiento de ciertos segmentos de la población de las áreas centrales hacia la periferia con grandes atributos de calidad ambiental, el concepto planteado se formula desde un punto de vista general, la actuación se debe realizar dependiendo de las características puntuales de cada sector.



Diseño del borde

Los tratamientos de borde funcionan como un elemento catalizador del sistema donde se incorporan espacios públicos, zonas para centros culturales educativos de investigación rutas interpretativas agricultura urbana vivienda de baja ocupación, y varios usos del suelo que además de brindar un espacio híbrido entre ciudad y campo, fomentan la conservación y protección de la tradición y la cultura.

14.1 ESPACIO PÚBLICO: La estructura híbrida que se busca dar al proceso de transición de la borde toma como pauta elementos ambientales como el tratamiento de espacio público, que organiza elementos de diferente carácter y naturaleza y que a su vez crean un todo.

Figura 50: Corema espacio público.

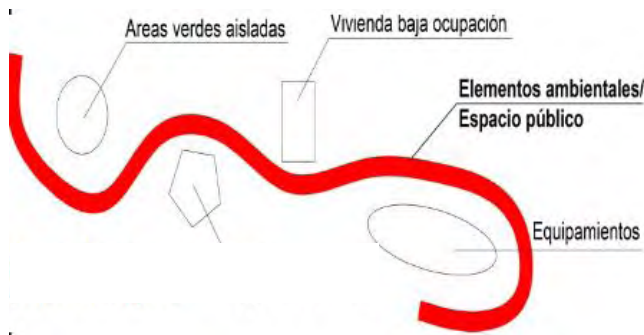
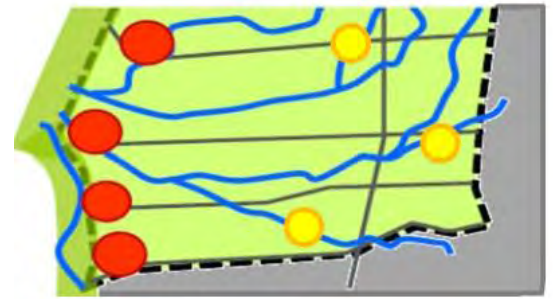


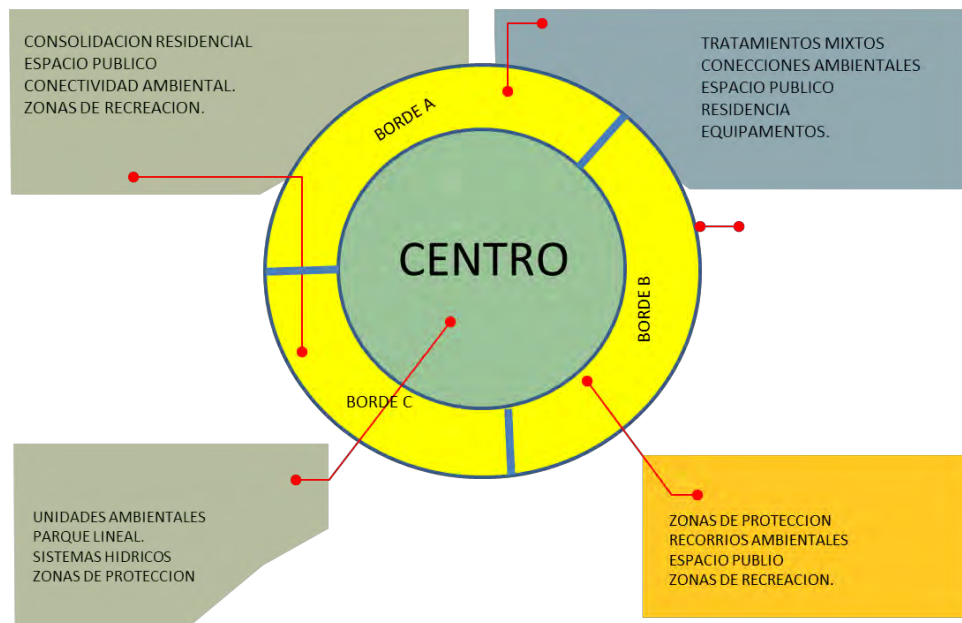
Figura 49: Corema rondas hídricas.



Fuente: investigación propia.

14.2 CUERPOS HIDRICOS: el manejo de las quebradas y ríos presentes en casi todos los bordes se proyectan como corredores ecológicos o conectores entre espacios naturales, articuladores del espacio público, el sistema natural paisajístico y los elementos de valor patrimonial urbano y suburbano.

Figura 51: Caracterización zonas de borde.



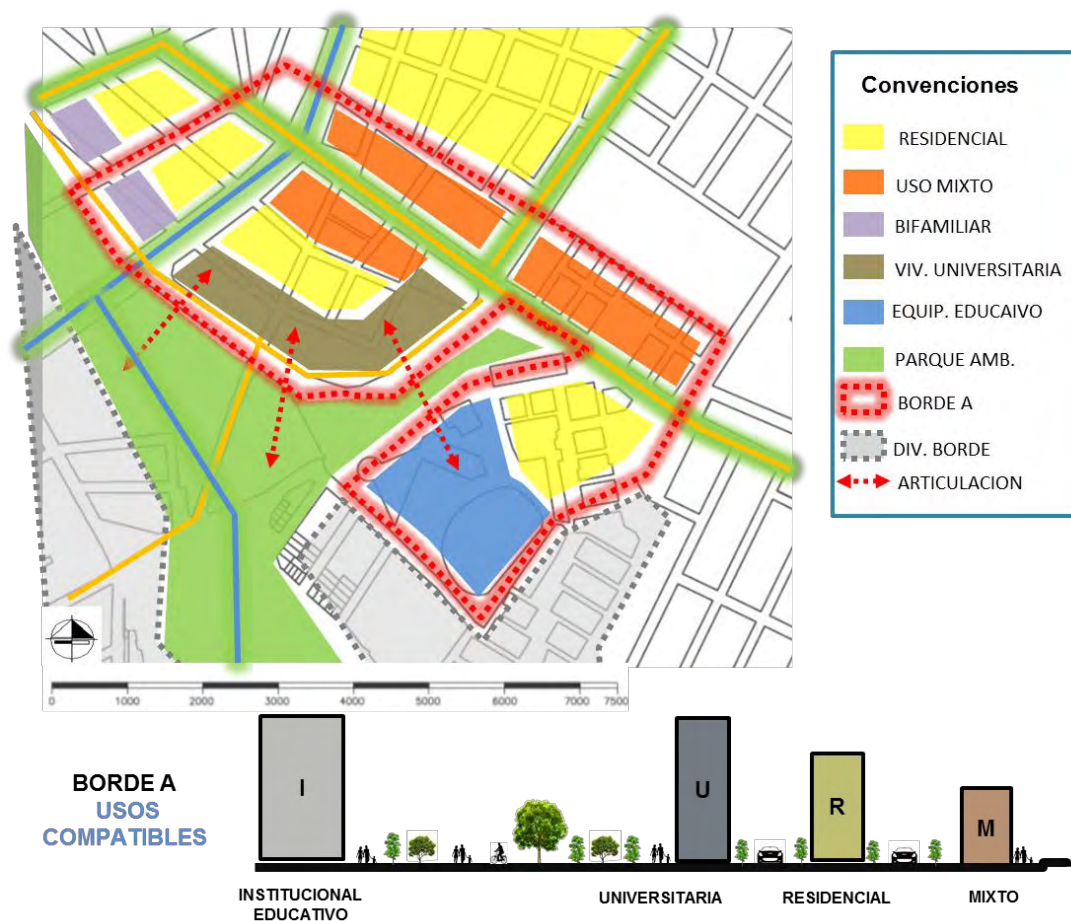
15. TRATAMIENTO DE BORDES.

15.1 TRATAMIENTO BORDE A.

Análisis.

- El borde de uso mixto se abordará principalmente a partir de dos ejes estructurantes ambientales como son el río Chapal y la avenida Idema, este borde tiene una gran potencialidad hacia la configuración de uso residencial comercial como también la creación de equipamientos de soporte para el sector y la ciudad.

Figura 52: Propuesta Borde A



- Generará conexiones ambientales hacia el resto de la ciudad a través de ejes articuladores como la avenida Idema y río Chapal. Reubicación del terminal de transportes y generación de un equipamiento educativo en la zona.

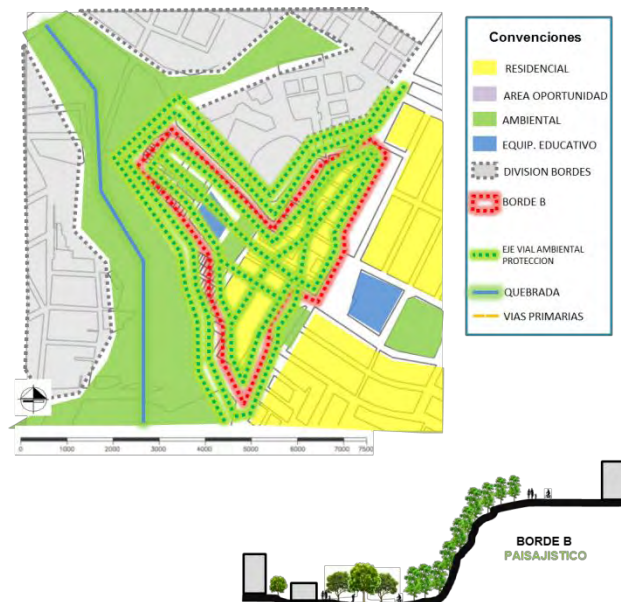
- Detener la explotación generada por comercio de alto impacto presente en el sector, cambiando el tipo de uso y generando una barrera densificada sobre el centro ambiental.
- Conectar la zona ambientalmente con el resto de bordes del sector a través de senderos ambientales y de espacio público Recuperación de rondas hídricas e integración de estas con el resto del sistema ambiental y de espacio público.

15.2 TRATAMIENTO BORDE B

Análisis.

- La expansión de la ciudad hacia el hacia el suroccidente de la misma ha permitido que se ocupen zonas de alto riesgo para la población como la ocupación de zonas de deslizamiento en taludes, los cuales son un gran potencial para la creación de recorridos ambientales y de protección para la zona y la ciudad , Un gran potencial para la generación de equipamientos de recreación y cultura,
- Importante conector ambiental hacia el interior del borde con espacio público.

Figura 53: Propuesta Borde B



Propuesta Borde B.

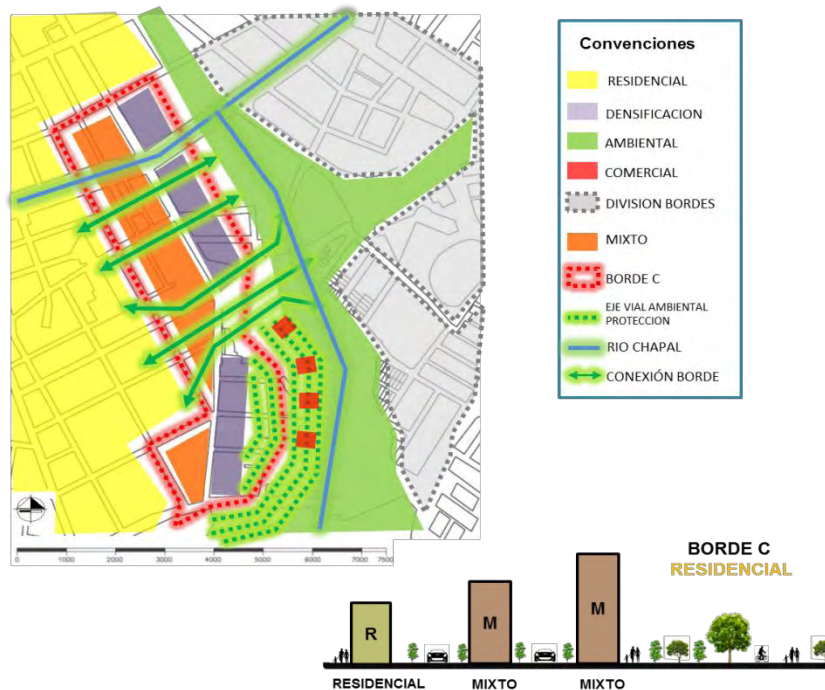
- Se plantea una franja de protección en la vía sobre la carrera 4 como eje articulador de esta manera se mitiga la influencia del tráfico pesado que transita por esta vía.
- Se genera una gran zona verde de protección alrededor de los taludes verdes los cuales le darán un carácter paisajístico integrando el centro de espacio público ambiental con los elementos situados en la parte superior de los taludes, no solo del sector sino de la ciudad convirtiéndolo en un mirador ambiental no solo del sector sino de la ciudad.

15.3 TRATAMIENTO BORDE C.

Análisis.

- El sector se encuentra consolidado al uso residencial, casas de uno y dos pisos, Deficiencia de espacio público que soporte las dinámicas residenciales del sector.
- Potencial para la consolidación residencial en altura.
- Falta de sistemas ambientales estructuran tes en el sector.

Figura 54: Propuesta borde C.



Propuesta Borde C.

- Fortalecimiento del carácter residencial del sector.
- Distribución del territorio como área de integración desde lo residencial hacia lo ambiental.
- generación de franjas de protección entorno a elementos de movilidad que pueden ser aprovechados para la generación de corredores de espacio público y generación de equipamientos de comercio necesarios para el reconocimiento del sector.

16. PROPUESTA URBANA SECTOR AVENIDA IDEMA Y TERMINAL.

16.1 Concepto.

Figura 55: Corema concepto borde.

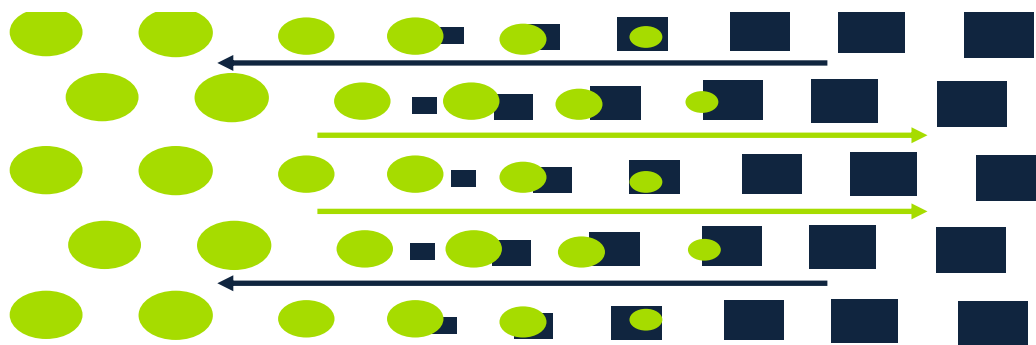
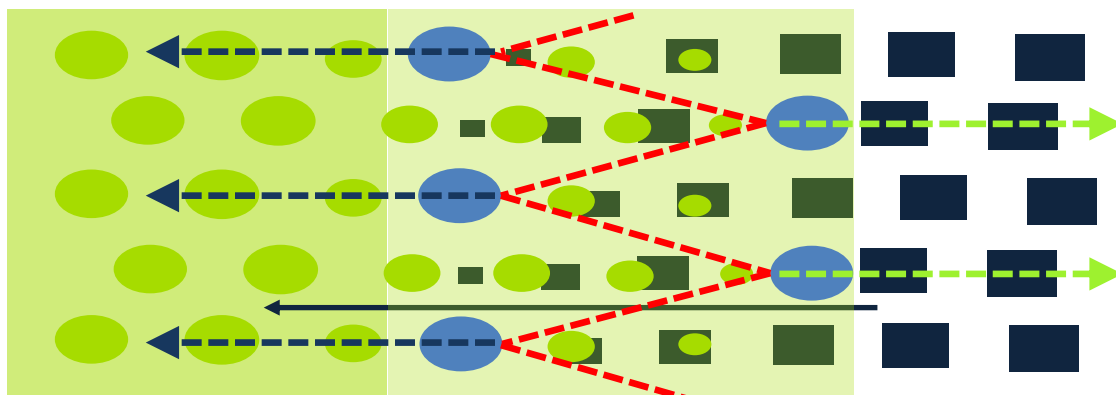


Figura 56: Aplicación concepto borde.



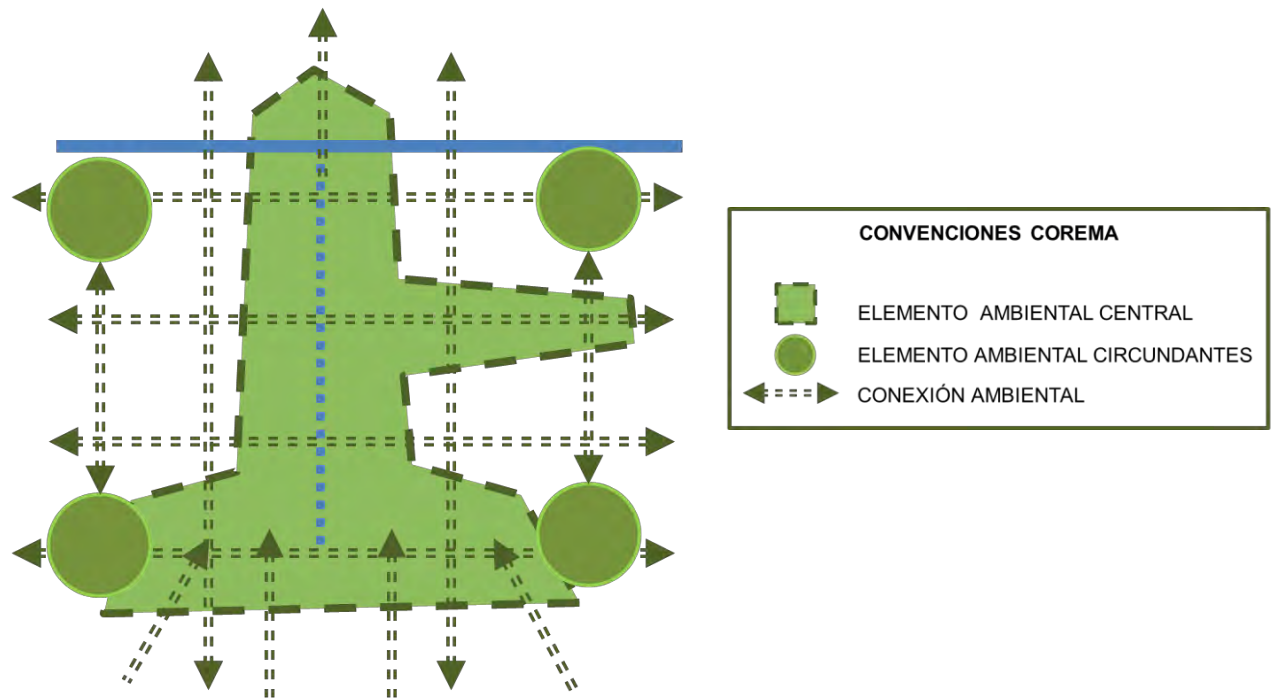
REEQUILIBRAR.

Reequilibrar las dinámicas presentes, a través del tratamiento y manejo del uso del suelo, con la inclusión del espacio público efectivo en grandes áreas que junto a los ejes articuladores permitirán el aprovechamiento del suelo, para fortalecer dinámicas residenciales y culturales del sector.

16. 2 Intenciones y conceptos sistémicos de borde.

16.2.1 Sistema Ambiental.

Figura 57: Intención sistema ambiental borde.



Fuente: investigación propia.

Propuesta.

INTEGRACION

De elementos naturales por medio de ejes ambientales con el nuevo modelo ambiental quebrada Guachuca. Donde se haga la inclusión del medio ambiente a la ciudad generando una red de elementos ambientales.

- Inclusión ambiental , elementos ambientales integradores, Red ambiental

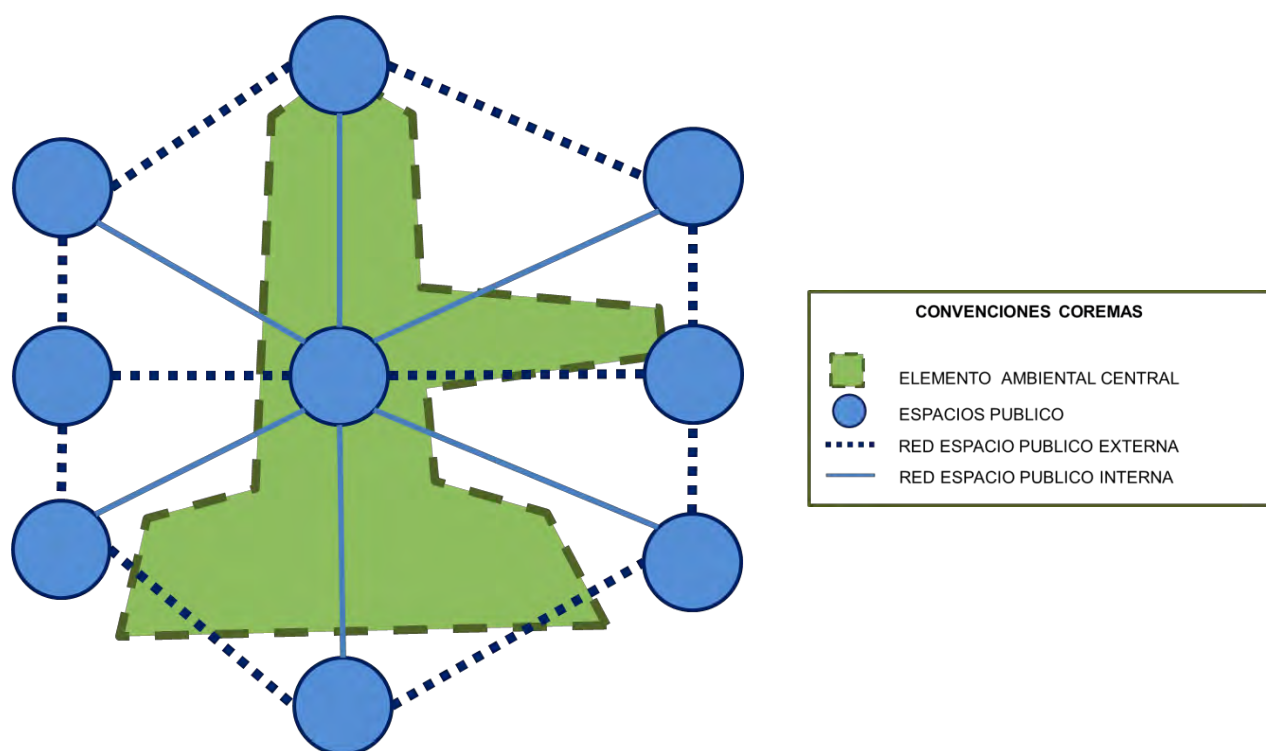
¿QUE HACER? Integración de lo antrópico y natural en la ciudad.

¿PARA QUE? Para generar un equilibrio y potencializar los elementos ambientales en el sector.

¿COMO? Incluyendo el brazo ambiental de la quebrada Guachucal por el sector del mercado generando redes ambientales integradas y taludes verdes en la brusca topografía.

16.2.2 Sistema espacio público.

Figura 58: Corema Intención espacio público borde.



Fuente: investigación propia.

Propuesta.

ARTICULACIÓN

Y configuración de redes de espacio público que desemboquen en el nuevo parque ambiental conteniendo las nuevas dinámicas y proporcionando espacio acorde al usuario.

- Conexión de espacio publico
- Creación de una red de espacio publico

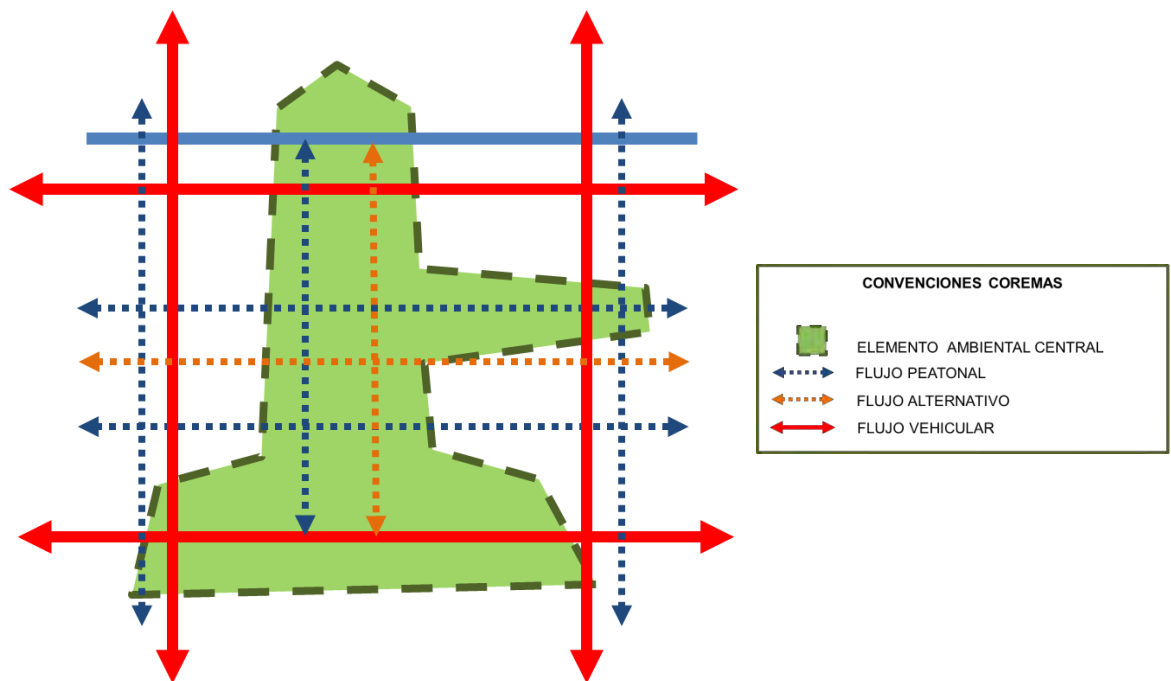
¿QUE HACER? Incrementar y articular el espacio público existente y propuesto.

¿PARA QUE? Para generar una red de espacio público que involucre las nuevas dinámicas del sector.

¿COMO? Generando un núcleo de espacio público integrador que complemente y articule los espacios públicos existentes.

16.2.3 Sistema de movilidad.

Figura 59: Corema sistema movilidad borde.



Fuente: investigación propia.

Propuesta.

EQUILIBRAR

Los flujos de movilidad dando prioridad al peatón y al flujo alternativo, excluyendo al vehículo para potencializando y generando conexiones acordes a las nuevas dinámicas.

- Se excluye el flujo vehicular alto, Se da prioridad al peatón por medio de la conexión, Se genera infraestructura alternativa.

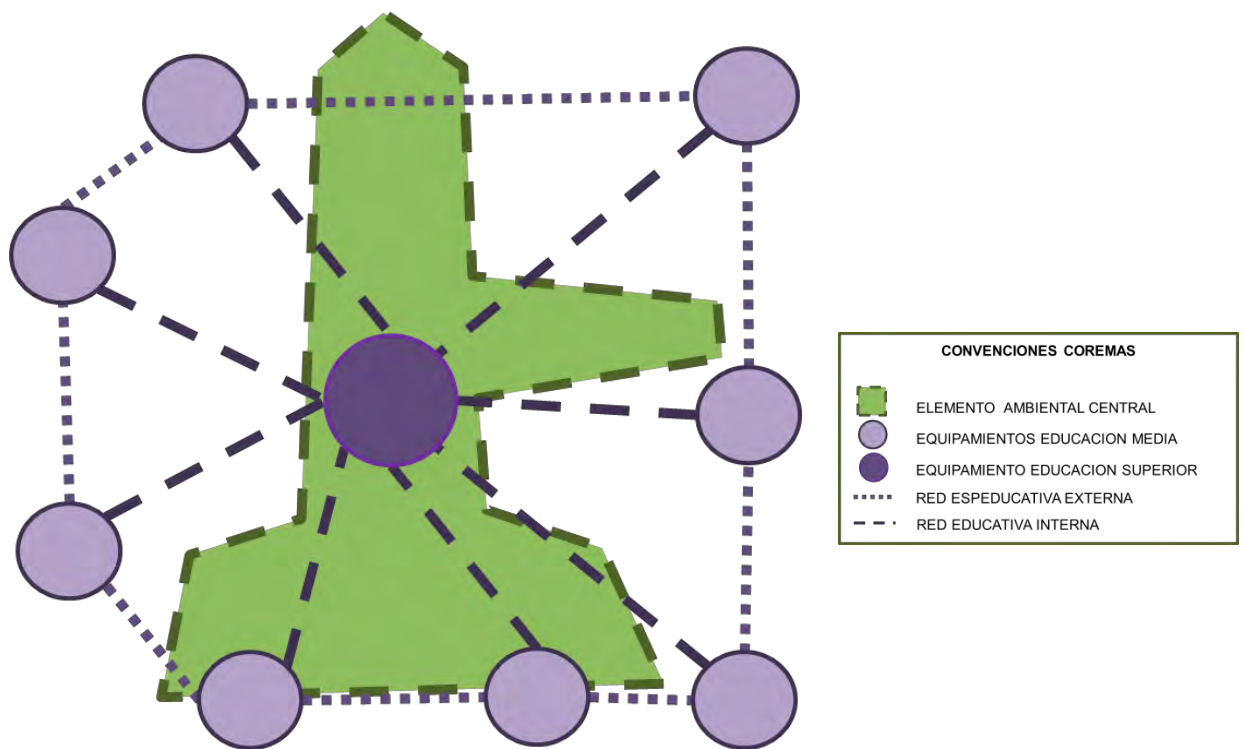
¿QUE HACER? Cambiar la prioridad del flujo vehicular pesado por el peatón y el modo alternativo de movilidad.

¿PARA QUE? Para generar flujos coherentes a las nuevas dinámicas del sector.

¿COMO? Adecuando, cambiando y creando infraestructura de movilidad coherente a la dinámica de usos.

16.2.4 Sistema de Equipamientos.

Figura 60: Corema sistema de equipamientos borde.



Fuente: investigación propia.

Propuesta.

COMPLEMENTAR

La red educativa existente generando un nuevo centro de carácter educativo que cambie las dinámicas entre la vivienda el comercio y el equipamiento.

- Complementar los equipamientos existentes
- Creación de un núcleo educativo
- Vincular los equipamientos a la red de espacio público.

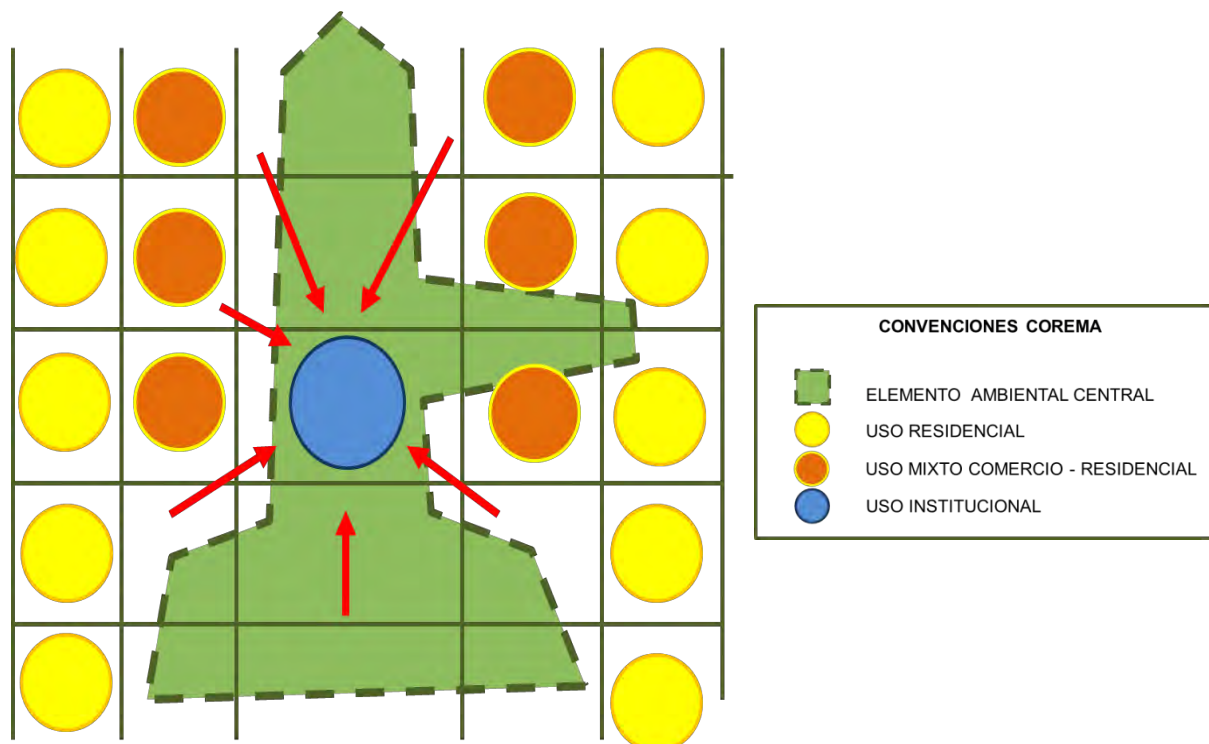
¿QUE HACER? Componer una red de equipamientos compatibles entre sí.

¿PARA QUE? Complementar la red de equipamientos existente (educativa)

¿COMO? Propuesta de equipamiento de educación superior.

16.2.5 Sistema de usos.

Figura 61: Corema sistema de usos bode.



Fuente: investigación propia.

Propuesta.

EQUILIBRAR

Los usos residenciales, comerciales e institucionales donde compartan la dinámica y a la vez sean compatibles entre sí.

- Equilibrar usos
- Cambio del uso comercial e institucional de alto impacto
- Conformar de un núcleo de uso institucional

¿QUE HACER? Equilibrar y compatibilizar los usos existentes con los propuestos.

¿PARA QUE? Para mitigar el desplazamiento de la vivienda y el uso de alto impacto.

¿COMO? Generando densificación residencial mixta alrededor del nuevo uso institucional.

16.2.6 Perfiles.

Talud ambiental.

Se realizan taludes verdes los cuales sirvan como elementos de protección con un aislamiento natural de espacio público de carácter ambiental.

Figura 62: Perfil Talud



Fuente: propia.

Parque ambiental.

El parque de carácter ambiental será el elemento articulador, donde confluyan todas las dinámicas circundantes

Figura 63: Perfil parque ambiental

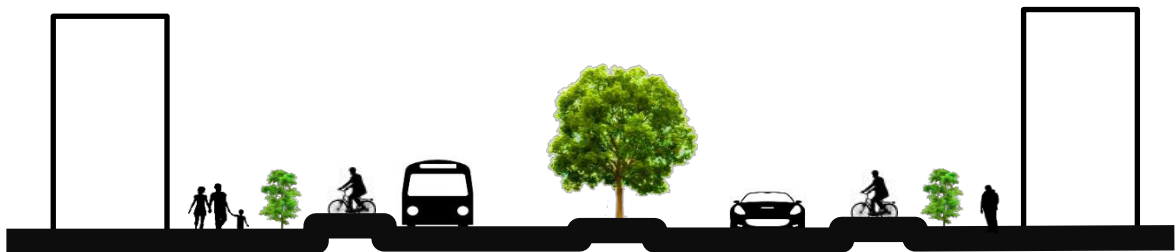


Fuente: propia.

Eje articulador

Adecuación ambiental de los ejes articuladores para la vinculación de espacios.

Figura 64: Perfil eje articulador.

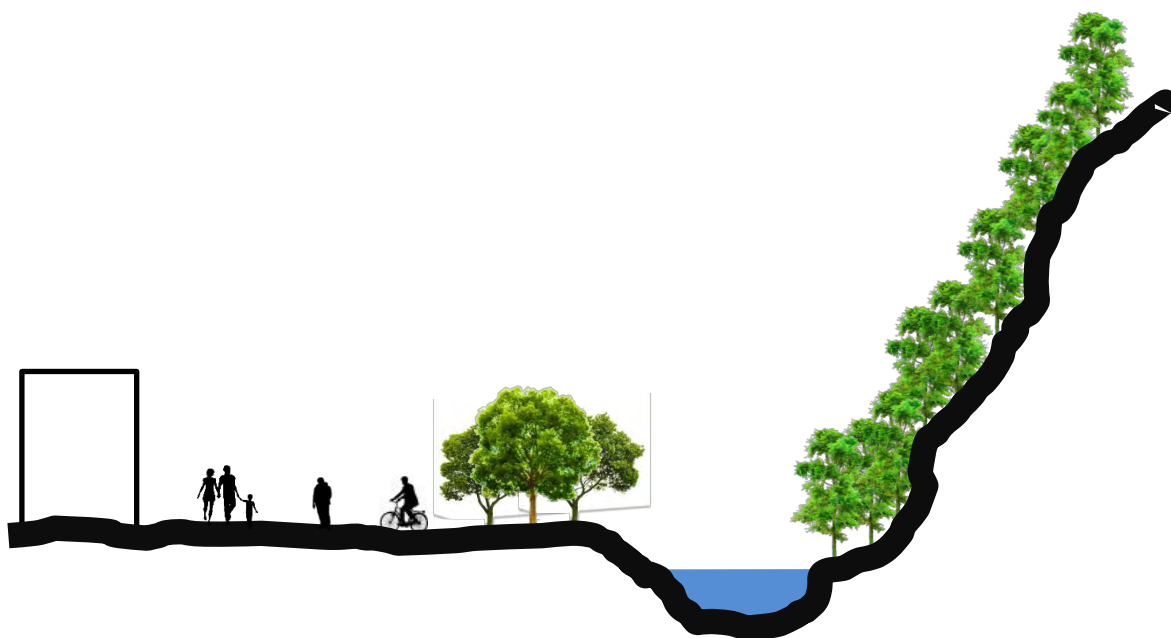


Fuente: propia.

Franja de protección.

Se realizara una franja protectora de los elementos hídricos como la quebrada y el rio con aislamiento que pueda usar el peatón.

Figura 65: Perfil franja de protección.

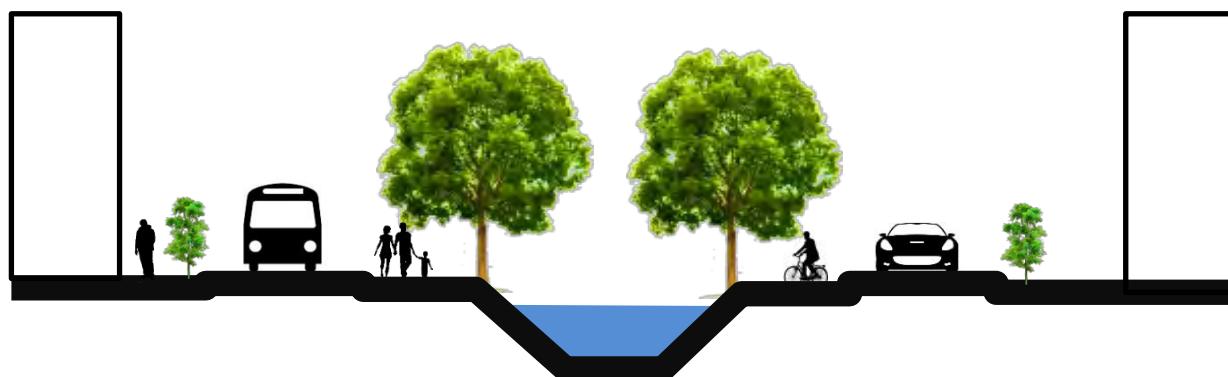


Fuente. Propia.

Recuperación de Río.

Se genera un tratamiento para la recuperación del río Chapal potencializando el carácter ambiental.

Figura 66: perfil recuperación de Río.



Fuente: propia.

Usos compatibles.

El uso será acorde al contexto ofrecido por el espacio público para generar dinámicas de apropiamiento del lugar.

Figura 67: perfil compatibilidad de usos.



Fuente: propia.

Mixtura de usos.

La combinación de usos será la estrategia para formular nuevas dinámicas que revitalicen el sector.

Figura 68: perfil mixtura de usos.



Fuente: propia.

Transición.

El espacio público y la mixtura de usos generaran una franja de transición de los mismos, donde las dinámicas correspondan al contexto inmediato

Figura 69: Perfil de transición.



Fuente: propia.

17. PLAN DE MASAS.



La nueva distribución de los edificios y las formas generan ritmos y conexiones con el espacio medio ambiental existente, respetando las rondas, los ejes ambientales importantes para generar un sector que interactúa con las diferentes dinámicas que se generará con la inserción de la nueva sede de la Universidad.

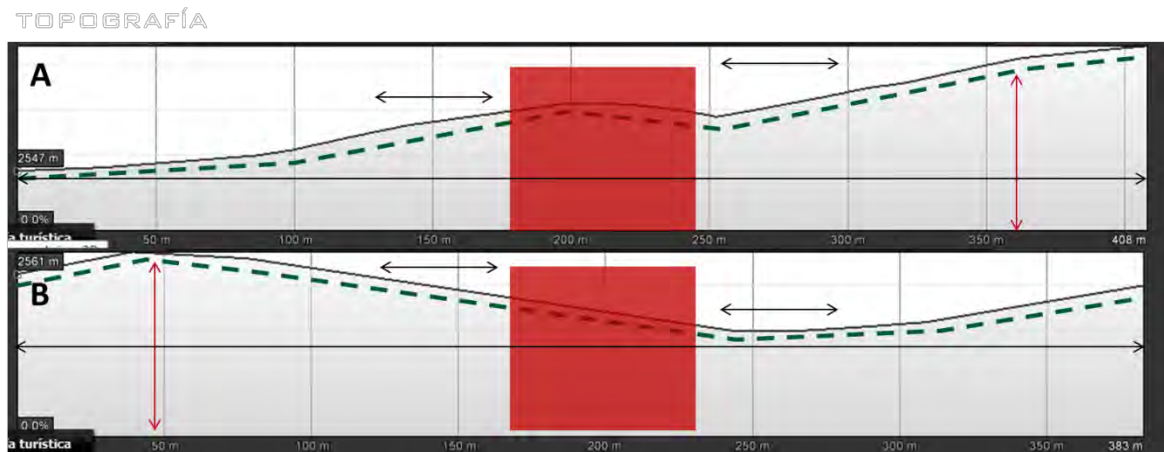
17.1 PROPUESTA URBANA

Figura 70: Planimetría de sector de implantación.



18.LOTE.

Figura 71: Perfil de lote.

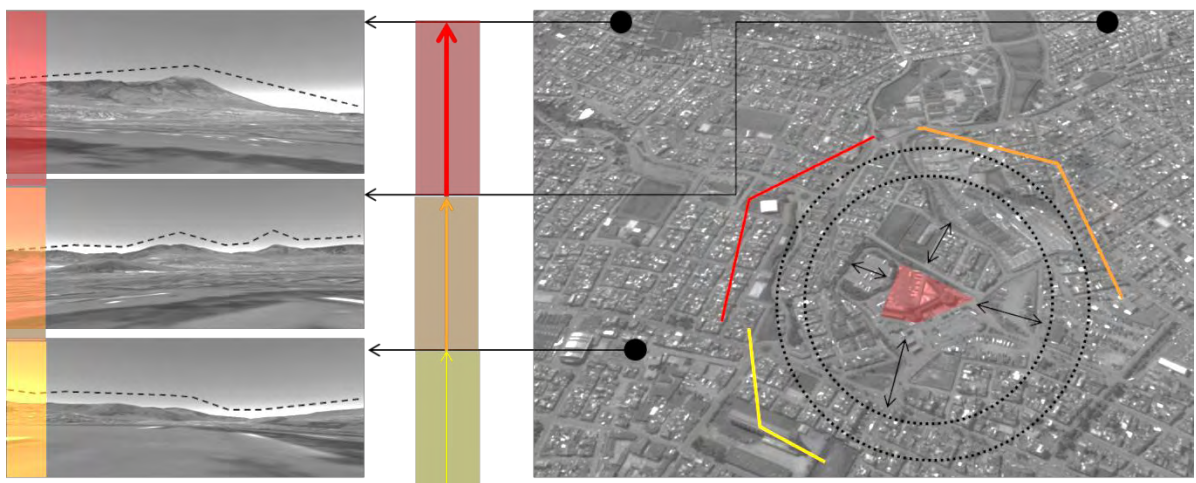


Fuente. Google earth.

18.1 Topografía.

La topografía de este lugar es inclinada por estar situada cerca de una cuenca hidrográfica, y a su vez la localización del terminal de transportes se encuentra en una superficie mixta que abarca zonas planas e inclinadas, generando una serie de ritmos ascendentes, constantes y descendentes. Pero posee una posición topográfica estratégica.

Figura 72: visuales de lote.



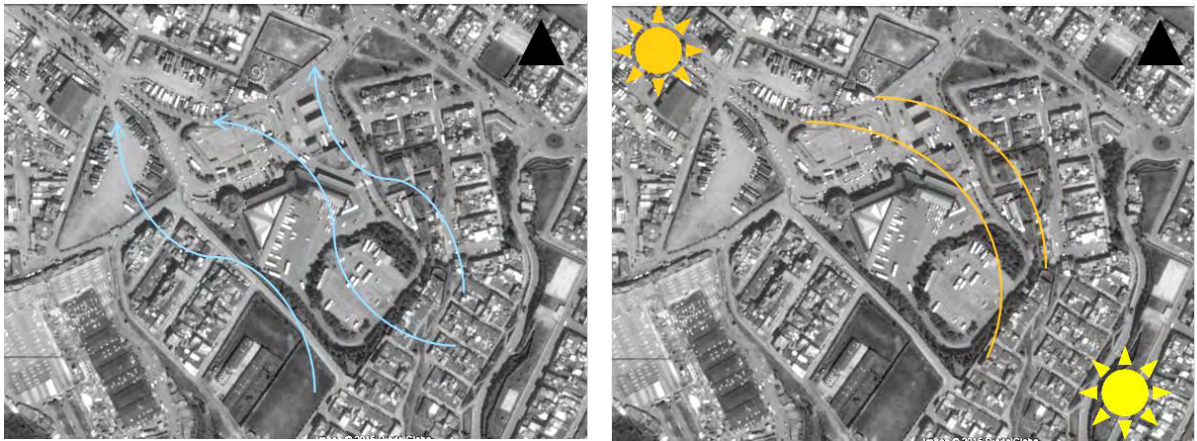
Fuente. Google earth.

18.2 Visuales.

Las visuales lejanas son imponentes e importantes en el sector, por el noroccidente está la silueta y el volcán galeras y por el nororiente está el cerro Morasurco y las lomas cercanas como: centenario y Juanoy, por otro lado por el lado sur se puede mirar el paisaje y la topografía montañosa de Pasto.

La posición geográfica y topográfica de este edificio muestran un carácter importante sobre su localización a través de las visuales dando pautas mayores para el nuevo rediseño del centro universitario, pero en visuales cercanas no hay elementos importantes.

Figura 73: Asoleación de lote.



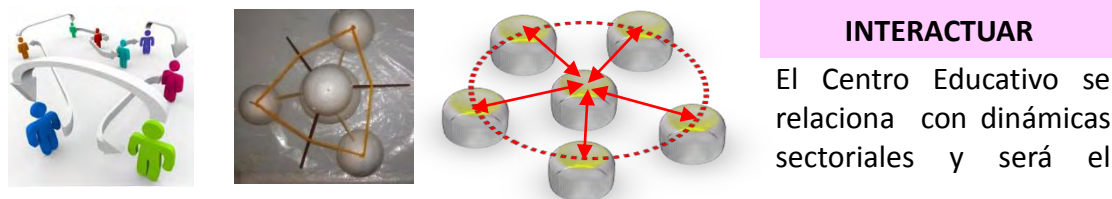
Fuente. Google earth.

18.3 Asoleación Y vientos

Con respecto a la bioclimática, los vientos llegan de una manera directa y frontal al edificio existente de la terminal que genera grandes corrientes de vientos, aparte las barreras físicas existentes son pocas, no hay edificios grandes y barreras ambientales que protejan al edificio del viento, por otro lado la Asoleación, en horas de la mañana pega de una manera frontal al suroriente del edificio y pega directamente sobre a parte superior en horas del medio.

19. CONCEPTO ARQUITECTONICO. Interacción.

Figura 74: Corema concepto arquitectónico.



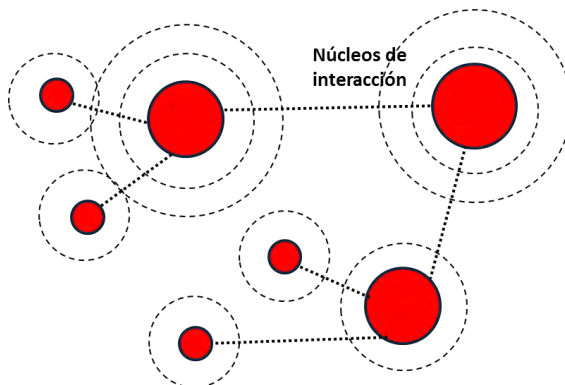
Fuente: propia.

¿Qué? Interacción y relación directa con en el medio ambiente y su entorno inmediato. ¿Para qué? Para una recuperación total del lugar con un carácter media ambiental marcado y puntual.

¿Por qué? Por tener un gran potencial medio ambiental y en busca de un equilibrio en el sector.

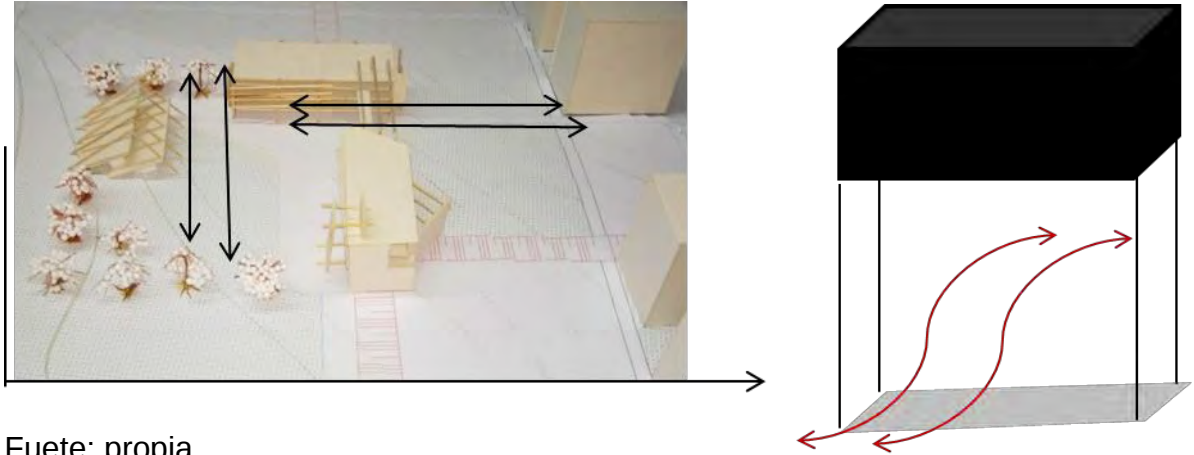
¿Cómo? Integrando a la comunidad en el desarrollo de diversas actividades que promuevan el cuidado y protección del medio ambiente

Figura 75: núcleos de interacción.



La nueva configuración espacial permitirá el flujo e interacción con la adición de volúmenes con planta libre

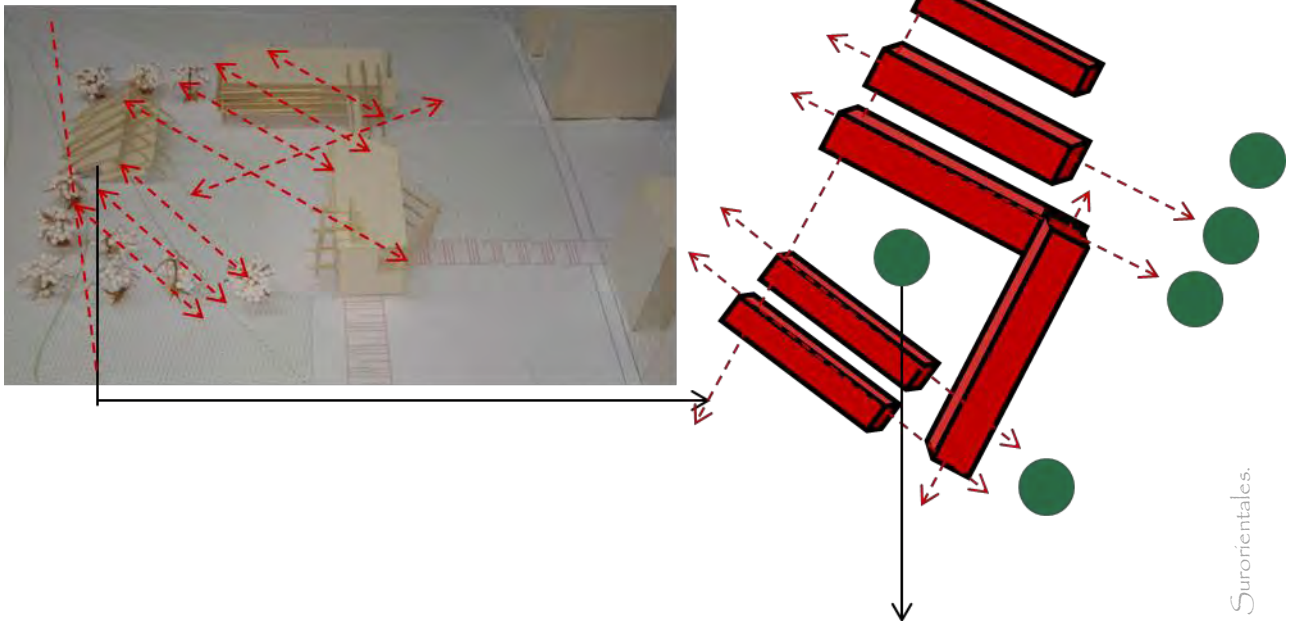
Figura 76: Intención de permeabilidad.



Fuete: propia.

La posición y distribución de los edificios permitirán aprovechar las variables ambientales para mayor confort, (Visuales, vientos, Asoleación, etc.

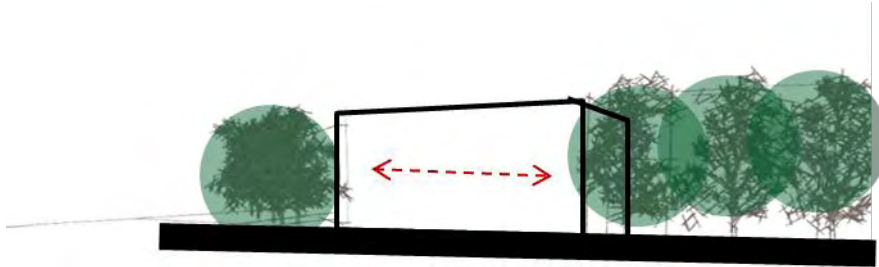
Figura 77: Aprovechamientos y variables.



Fuente : propia.

La posición y distribución de los elementos vegetales permiten barreras naturales y protecciones solares a las edificaciones.

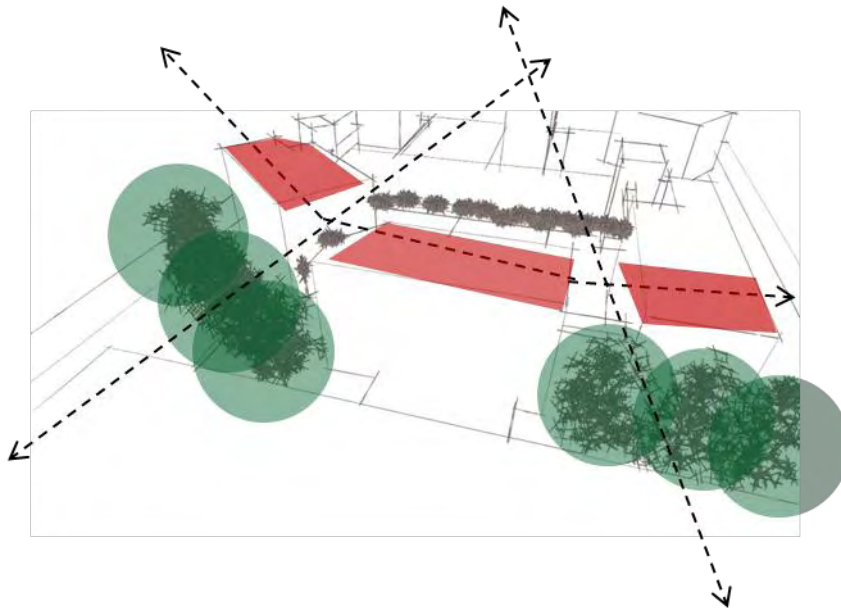
Figura 78: Protección con vegetación.



Fuente : propia.

Ingreso de elementos vegetales y conexiones medioambientales en el interior de las edificaciones.

Figura 79: permeabilidad y protección.

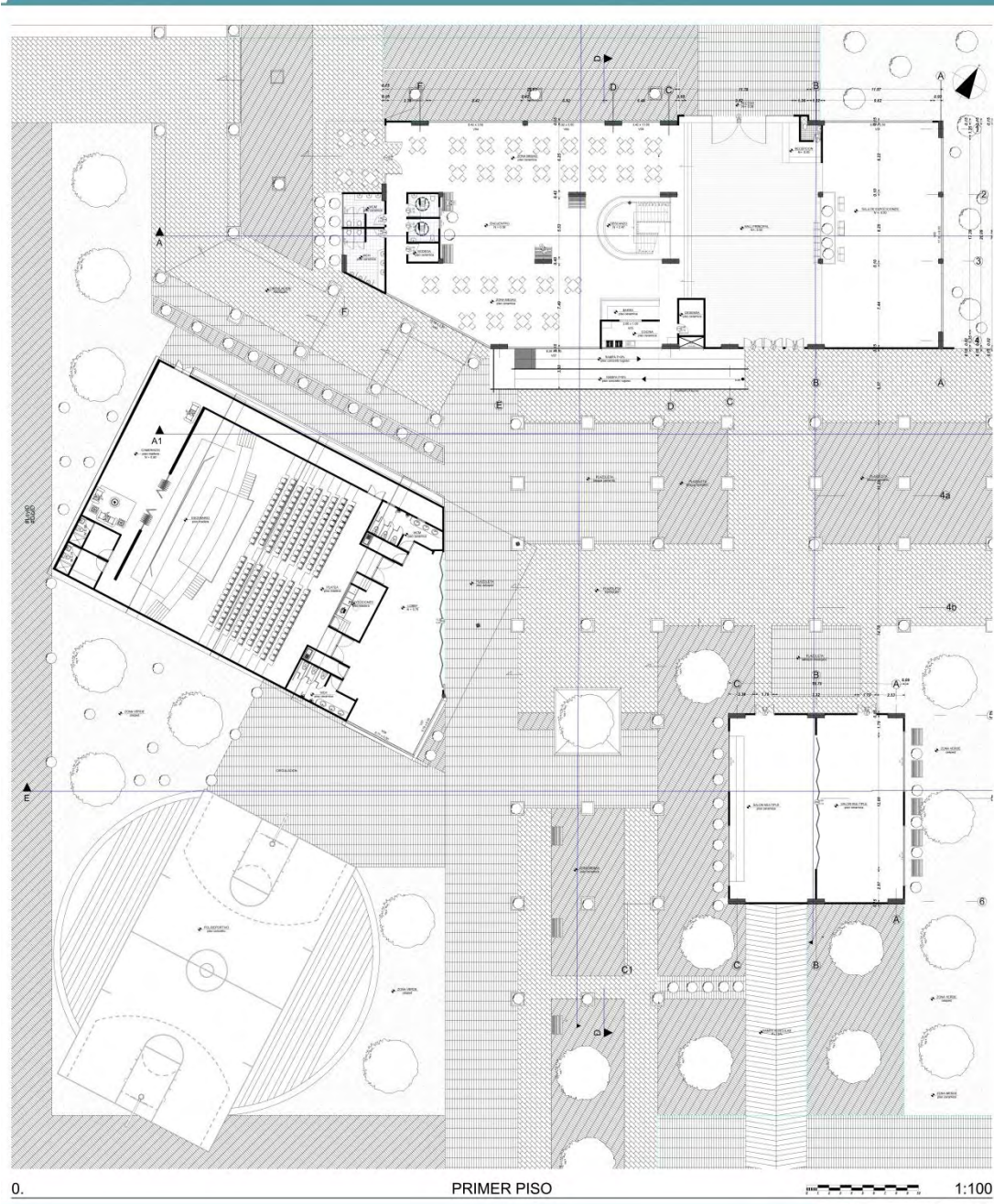


Fuete propia.

PROYECTO ARQUITECTONICO.

20.2 PRIMER PISO.

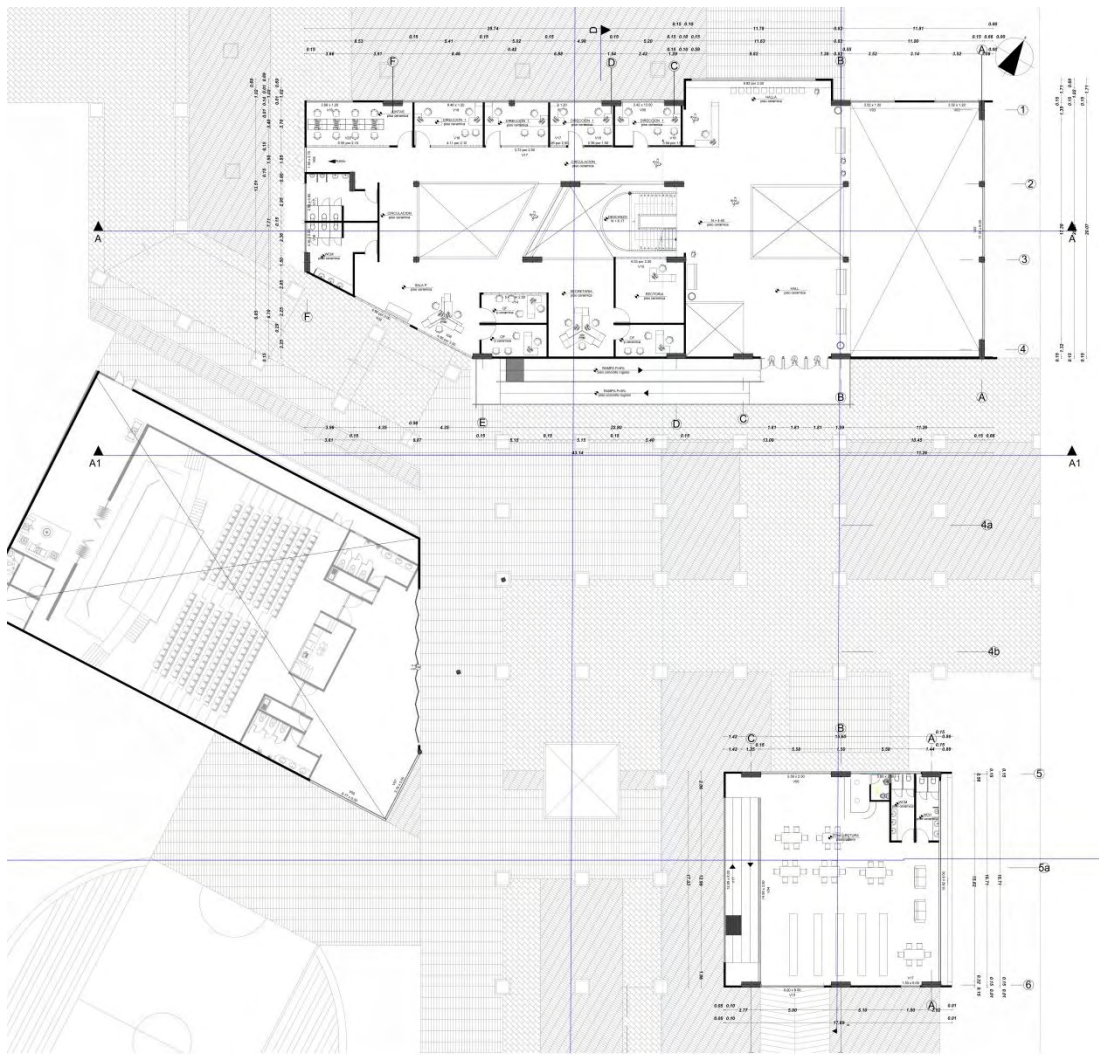
Figura 81: planta primer piso.



PROYECTO ARQUITECTONICO.

20.3 SEGUNDO PISO.

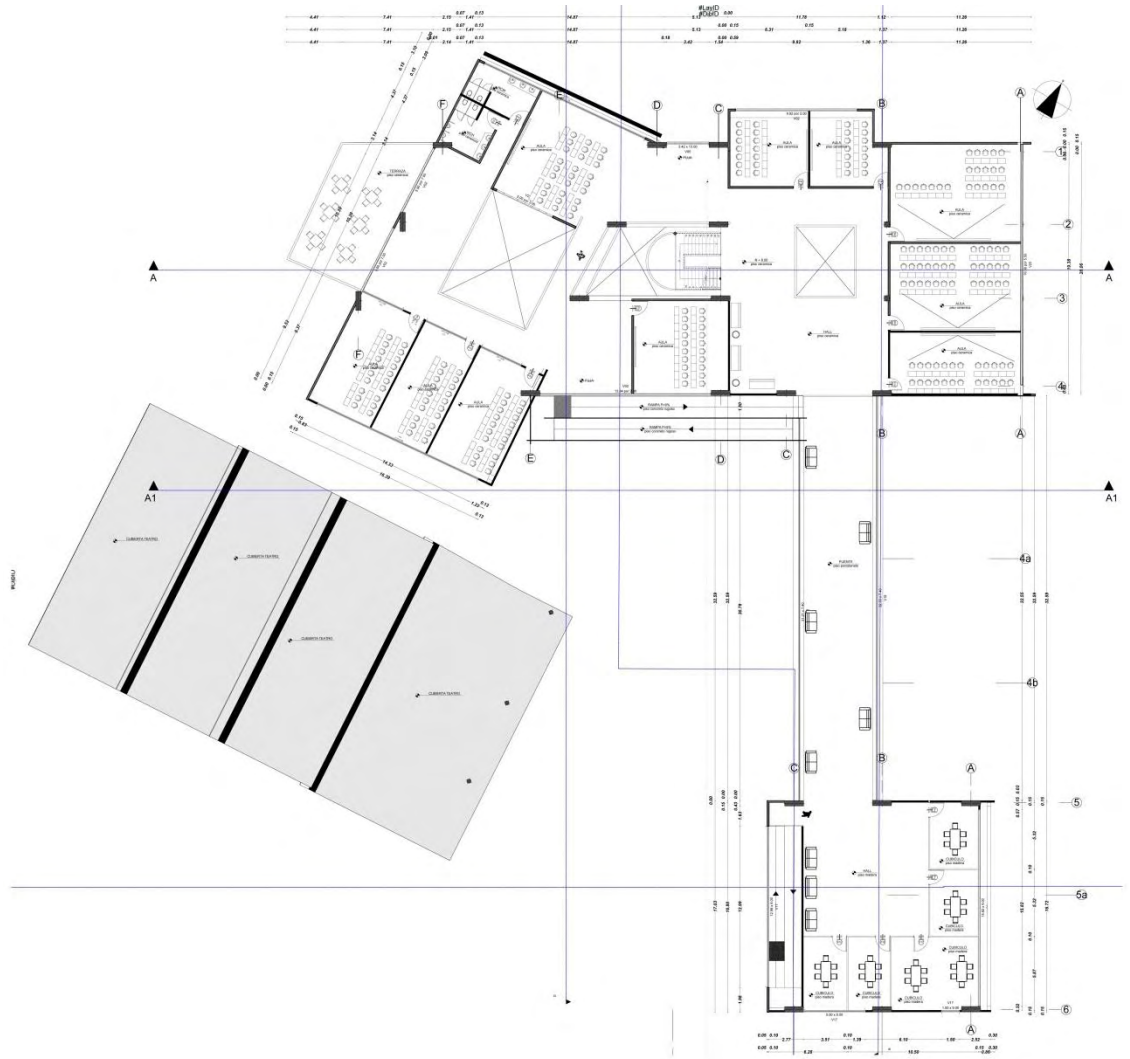
Figura 82: Planta segundo piso.



PROYECTO ARQUITECTONICO.

20.4 TERCER PISO.

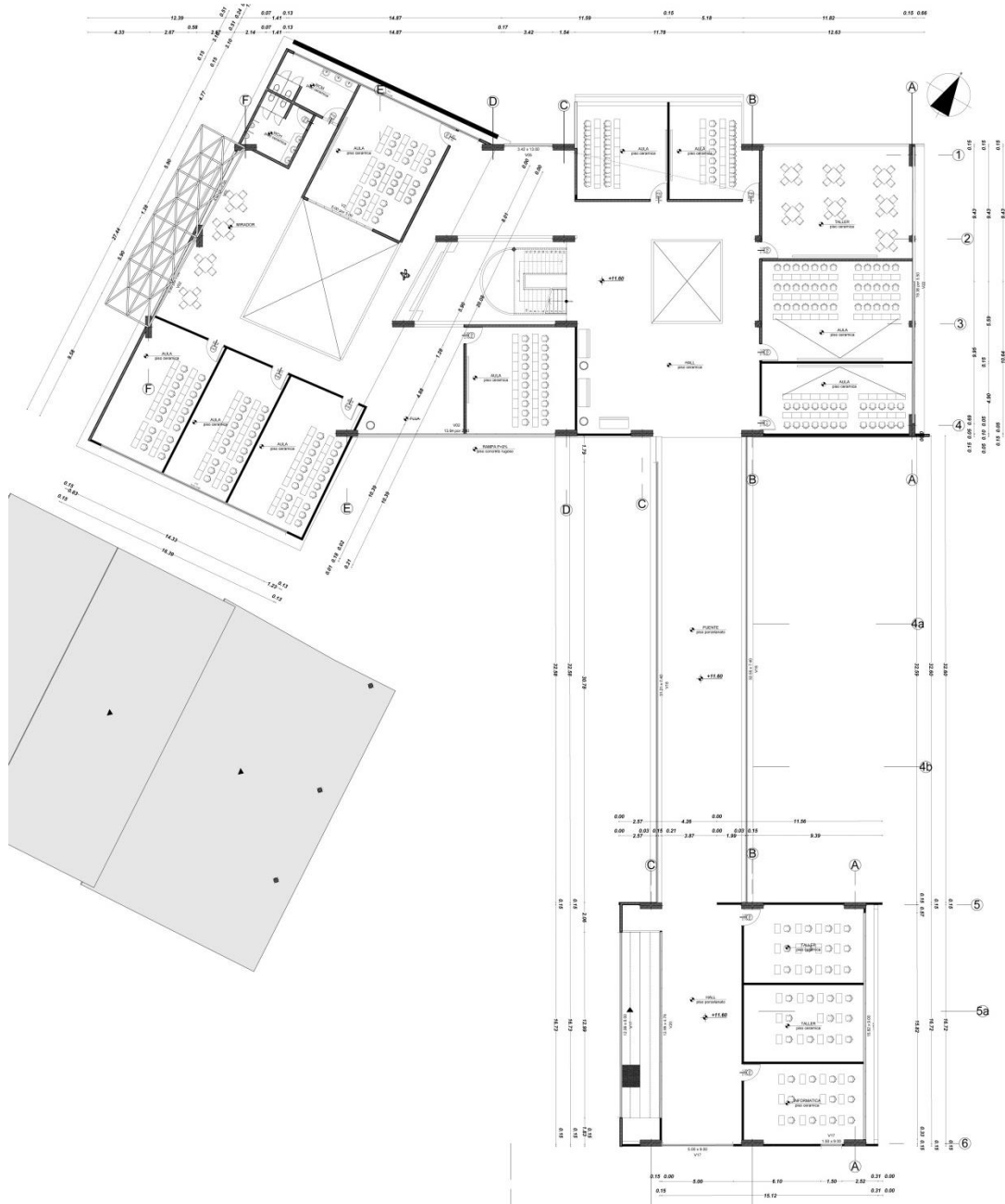
Figura 83: Planta tercer piso.



PROYECTO ARQUITECTONICO.

20.5 CUARTO PISO.

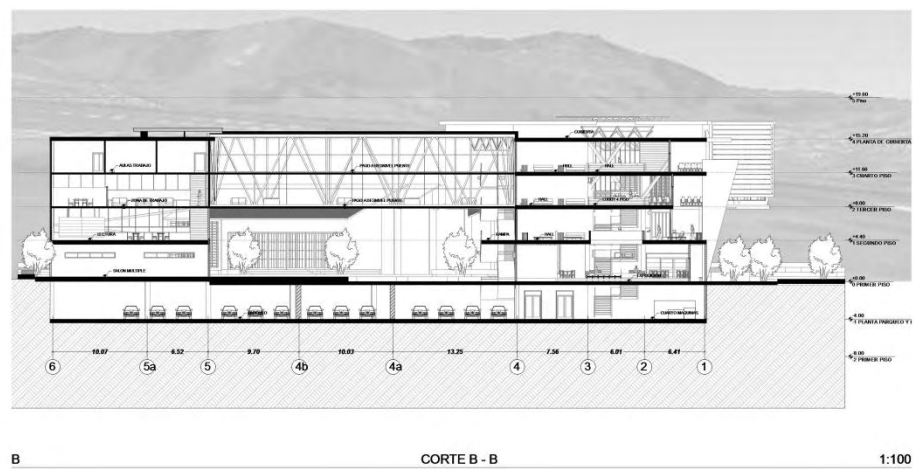
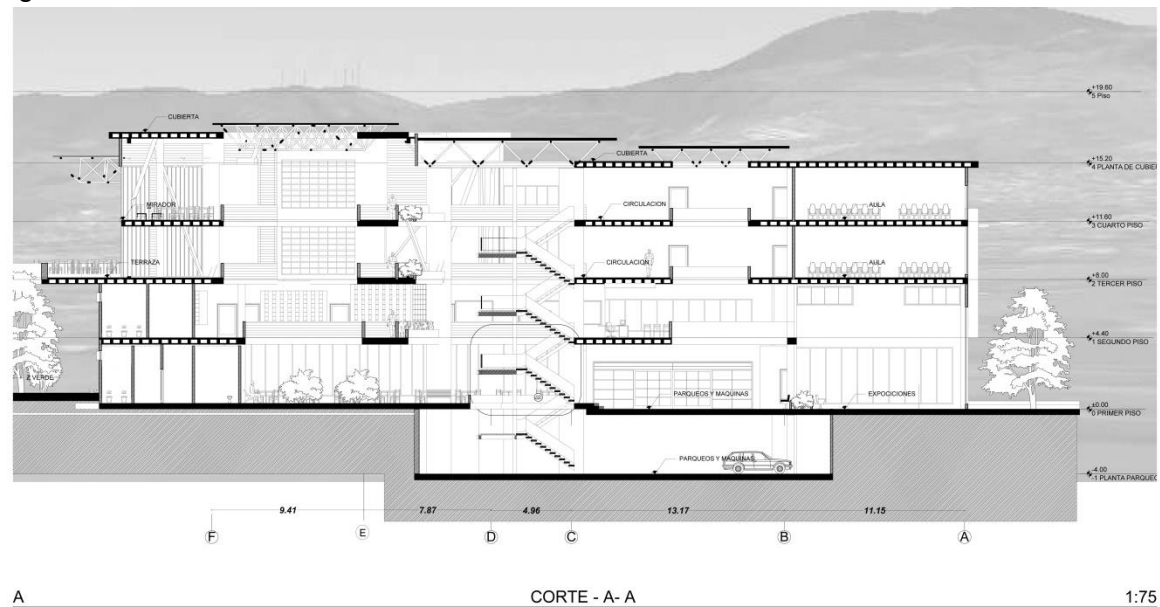
Figura 84: Planta cuarto piso



PROYECTO ARQUITECTONICO.

20.6 CORTES.

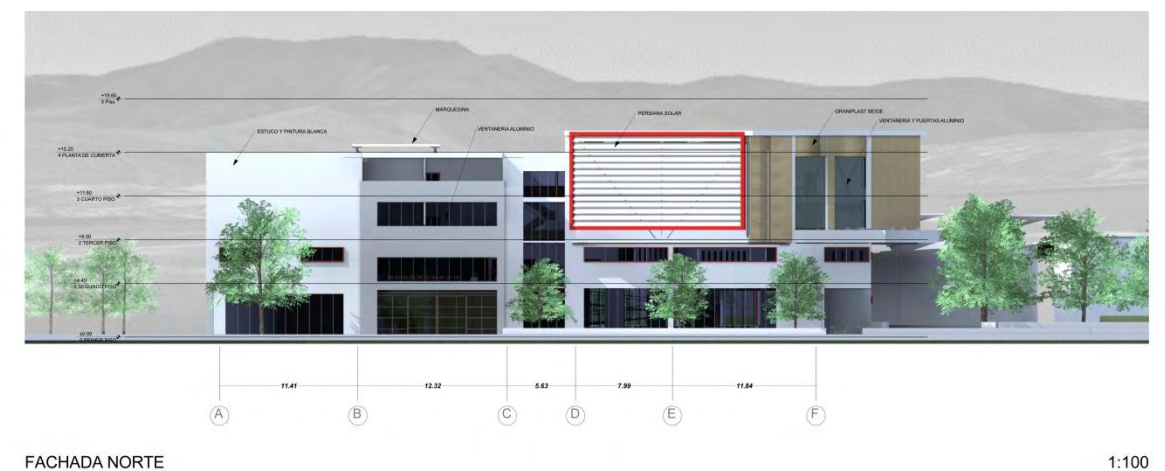
Figura 85: cortes.



PROYECTO ARQUITECTONICO.

20.7 FACHADAS.

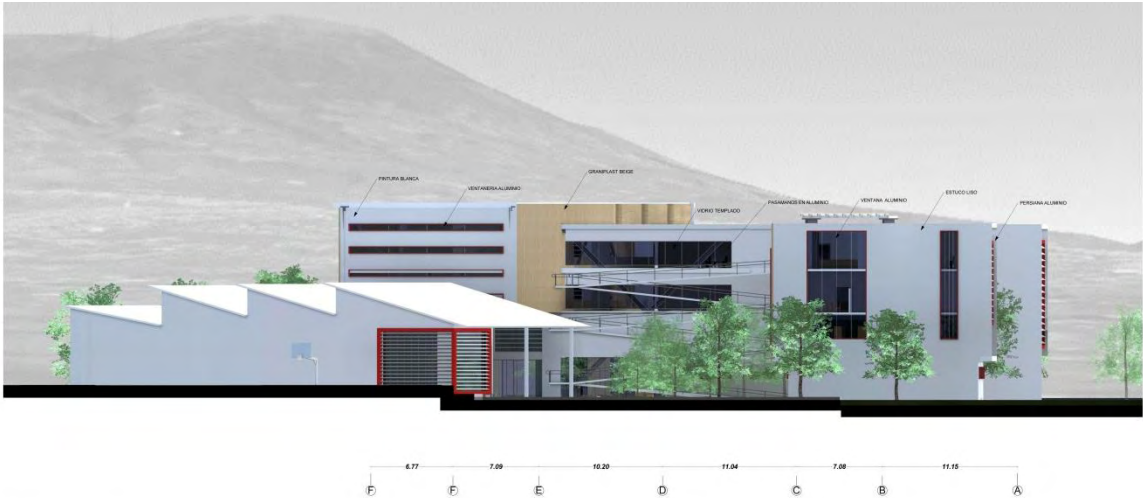
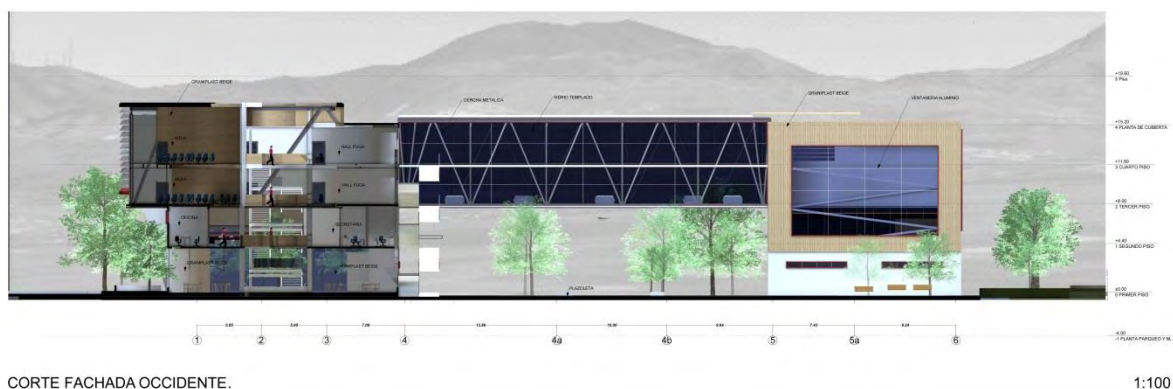
Figura 86: fachadas



POYECTO ARQUITECTONICO.

20.8 FACHADAS.

Figura 87: Fachada



20.9 RENDERS.

Figura 88: Render Fachada Principal.



Figura 89: Render Fachada Occidente.



Figura 90: Render interior sala descanso segundo piso.



Figura 91: Render Sala de Exposiciones primer piso.



Figura 92: Render plazuela interior Proyecto.



Figura 93: Render plazoleta exterior de proyecto.



21.CONCLUSIONES.

Siendo el principal objetivo el desarrollo de conocimientos y habilidades básicas para el diseño arquitectónico a nivel básico de un conjunto arquitectónico a escala municipal el cual fue desarrollado en las fases del proceso arquitectónico y el lenguaje del diseño arquitectónico, realizándolo con propuestas de solución al conjunto.

La aproximación al ordenamiento territorial de renovación urbana sector de la avenida Idema en el municipio de Pasto se ejerció satisfactoriamente y se encontró que desde la arquitectura y el urbanismo es posible generar un ordenamiento territorial y culminar en la concepción de una propuesta adecuada de intervención sobre las manzanas del mercado el Potrerillo, terminal de transportes, y la formulación de un esquema general urbano y de plan de masas.

En la fase de ANALISIS DEL SITIO Y PROGRAMA ARQUITECTONICO , en esta fase se cumplieron los puntos además de la elaboración de conceptos conceptual correspondiente a la fase, los puntos que se cumplieron fueron los siguientes.

Se identificaron los aspectos cualitativos y cuantitativos del entorno regional además de los aspectos del medio ambiente local, propuestas de terreno definiendo en el cual se emplazara el proyecto y la elaboración del programa arquitectónico reconociendo la importancia de este .

En los ESQUEMAS COMPOSITIVOS DE DISEÑO se elaboran la representación de tipo estereográfica en el proceso de diseño arquitectónico,

HIPOTESIS FORMAL se dieron a conocer las nociones fundamentales de la síntesis formal, y el enfoque de la misma preliminar al anteproyecto.

Se consiguió el planteamiento en la forma conceptual, espacial, formal y funcional sin olvidar la relación interior-exterior, arriba-abajo, público-privado, entorno natural-edificado.

La aplicación de la normatividad en base a los reglamentos desde el inicio del proceso hasta el final del proceso. Reconocer y aplicar el comportamiento de los sistemas estructurales y constructivos.

Dando terminado el proceso se logra la implantación de un proyecto arquitectónico con fines educativos (universidad). Que daría solución a múltiples deficiencia que posee el sector y la ciudad, siendo este proyecto un punto de encuentro e impulsador de diferentes dinámicas sociales que conllevarían a un posible mejoramiento de dicho sector.

22. BIBLIOGRAFIA.

- Revista URBANO 18. Págs. 82-91. Concepción, Chile. Noviembre 2008 EL DETERIORO URBANO EN GRANDES ÁREAS URBANAS EUROPEAS. APROXIMACIONES TEÓRICAS Y METODOLÓGICAS RESUMEN
- Hall 19975; Cameron & Davoudi 1986
- Análisis de Espacios Abiertos Urbanos. Av. José María Izazaga – Av. San Pablo. Ciudad de México 2001.
- JESÚS PALOMARES FRANCO .TAJESPAL – Reflexiones sobre Arquitectura y Ciudad.
- <https://argjespalfra.wordpress.com/12-analisis-de-espacios-abiertos-urbanos-para-el-caso-de-estudio/>
- <http://www.pot.pasto.gov.co/index.php/cuadernos-diagnostics>
- <http://macroarquitectura.com/?p=763>
- <http://blogs.iadb.org/ciudadessostenibles/2015/01/07/supermanzanas/>
- ORIGEN Y DESARROLLO DE LA SUPERMANZANA Y DEL MULTIFAMILIAR EN LA CIUDAD DE MÉXICO Guillermo SÁNCHEZ RUEDA – 2009
- NORMA COLOMBIANA NTC 4595 INGENIERIA CIVIL Y ARQUITECTURA Planeamiento y Diseño de instalaciones y Ambientes escolares.
- NORMA TECNICA COLOMBIANA NTC 4596