

**DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO, EN EL EJE AMBIENTAL QUEBRADA MIJITAYO,
CON INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL
PARQUES: BOMBONÁ, SAN FELIPE Y TAMINANGO**

LUIS FERNANDO CORDERO GOYES



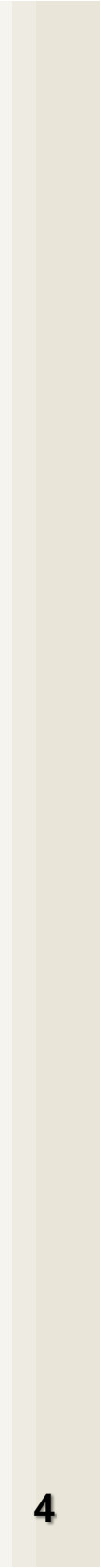
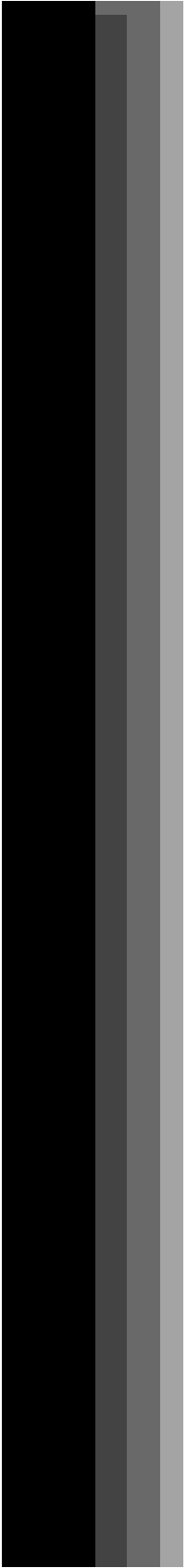
UNIVERSIDAD DE NARIÑO



FACULTAD DE ARTES



DPTO. DE ARQUITECTURA



**DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO, EN EL EJE AMBIENTAL QUEBRADA MIJITAYO,
CON INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL
PARQUES: BOMBONÁ, SAN FELIPE Y TAMINANGO**

Proyecto Urbano

Proyecto de grado para optar por el título de Arquitecto

Estudiante: LUIS FERNANDO CORDERO GOYES

Asesor:

Arq. Pablo Londoño

Co-Asesores

Arq. Alejandra Delgado (Profundización Diseño urbano patrimonial I)

Arq. Ximena Rosero (Profundización Diseño urbano patrimonial II)

Dr. Gerardo Sánchez (Investigación I, II Y III)

Arq. Jaime Fonseca (Diseño urbano patrimonial)

UNIVERSIDAD DE NARIÑO – FACULTAD DE ARTES – DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA – SAN JUAN DE PASTO – AGOSTO DE 2011

NOTA DE RESPONSABILIDAD

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

Este proyecto de grado en su etapa inicial fue desarrollado en conjunto con los Compañeros Andrés Caicedo y Jimmy Correa, por lo tanto componente urbano, hasta la división de las unidades de planificación zonal (UPZ), los documentos serán similares y/o idénticos.

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

NOTA DE ACEPTACIÓN

JURADO: Arq. JAIME SANTACRUZ

JURADO: Arq. ENRIQUE RIASCOS

San Juan de Pasto, 25 de Agosto de 2011

DEDICATORIA

Dedico este Proyecto a Dios, para su gloria Santa

A Mis Padres, hermanos, Sobrinas y a todas las personas que de una u otra manera hicieron parte de este proyecto y/o de mi formación profesional.

Este triunfo no solo es mío, es de los que me rodean, por la importancia que tengo en sus vidas.

AGRADECIMIENTOS

-Agradezco a Dios por haberme regalado la vida y conducir siempre mi camino por buenas sendas.

-A mis Padres por haberme apoyado en todo momento, en cada uno de los proyectos que e emprendido.

- A mi hermano Alex por ser el angelito en el cielo que me cuida y me protege.

- A mi hermano Carlos por ser mi buen amigo, confidente y un gran referente para mi vida.

- Al Arq. Pablo Londoño, por las excelentes asesorías y conocimientos trasmitidos, para que este proyecto llegue a un buen termino..

-A la familia Ortiz Cordero por haberme acogido en los primeros semestres como uno integrante mas de ellos.

- A Eliana Gómez, por su valiosa colaboración en el desarrollo de este proyecto y ultima etapa de mi carrera y vida.

- A Mónica, July y Diana, por que me animaron en los momentos que ya quería desfallecer, en el transcurso de mi carrera

-A mis buenos amigos que me ayudaron en la carrera y en este proyecto: Santiago Belalcázar, Jimmy Correa, Andrés Caicedo, Maicol Fajardo, Diego Chamorro, Isabel Contreras, David Azza, Camilo Calderón, Alex Moran.

-Agradecer a cada una de las personas es imposible, pero agradezco a todas las personas que hicieron parte de mi formación profesional, dentro y fuera de la academia, colaboración de la academia, mil y mil gracias a todos.

RESUMEN

El proyecto es originado por el alto índice de crecimiento del comercio informal en el centro de la ciudad de San Juan de Pasto, ocasionado por el alto grado de desempleo que existe en el país y en la ciudad de San Juan de Pasto.

el desempleo acompañado por desplazamiento forzado de los campesinos a las capitales de los departamentos genera un gran conflicto en los ciudadanos para obtener recursos para subsistir.

Es así como el comercio informal es una gran alternativa para las personas que no encuentran un empleo adecuado, estas personas utilizan el espacio público (calles, plazas, plazoletas) como lugar de trabajo, lastimosamente este no está diseñado para recibirlos, y se generan puntos conflictivos con problemas de inseguridad, y afectaciones físico espaciales.

La ciudad de San Juan de Pasto es una ciudad monocéntrica, en la cual el centro administrativo, es el mismo patrimonial y comercial, por esta razón la gran mayoría de los habitantes se movilizan sobre este punto, convirtiéndose así en el lugar perfecto para que el comercio informal crezca incontrolablemente.

El proyecto presenta una propuesta sistémica a diferentes escalas empezando por la macro, la ciudad de San Juan de Pasto y como contexto micro los sectores centro y Mijitayo, para así generar los parámetros de diseño urbano, que se llevaron al detalle en las plazas ubicadas en los sectores de Bombona, San Felipe y Taminango, en donde el comercio informal es el sistema articulador de todos los sistemas integrantes de la ciudad

ABSTRACT

The project is led by the high rate of growth of informal trade in the center of the city of Pasto, caused by the high level of unemployment in this city and country in general.

Unemployment accompanied by forced displacement of peasants to the capitals of the departments creates a great conflict among the citizens for resources to survive.

Thus, the informal trade is a great alternative for people who can not find a suitable job, these people use public space (streets, plazas, squares) as a workplace, unfortunately this is not designed to meet them, and earn points conflicting security problems, spatial and physical affection..

The city of San Juan de Pasto is a monocentric city in which the administrative center is the same assets and business for this reason the vast majority of people are mobilized to this point, making it the perfect place for the informal trade to grow uncontrollably.

The project is a proposed system at different scales starting with the macro, the city of San Juan de Pasto and how context and micro sectors Mijitayo center in order to create urban design parameters, which led to the detail in the square in Bottle sectors, San Felipe and Taminango, where informal trading is the linkage of all component systems of the city

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	30 - 31		
1. OBJETIVO GENERAL	32		
1.1 Objetivos Específicos	33		
2. JUSTIFICACIÓN	34		
3. EL COMERCIO INFORMAL Y SU INFLUENCIA EN EL ESPACIO PÚBLICO	35		
3.1 COMERCIO INFORMAL	36		
3.1.1 Comercio Informal En Colombia.	36		
3.1.1.1 ¿Qué Es El Comercio Informal.	36		
3.1.1.2 ¿Cómo Funciona El Comercio Informal Y Dónde Se Localiza?.	36		
3.1.1.3 ¿Quiénes Lo Ejercen?.	36		
3.1.1.4 Ventajas De La Actividad Informal.	36		
3.1.1.5 Causas Del Comercio Informal En Colombia.	36		
3.1.1.6 Consecuencias Del Comercio Informal En Colombia.	37		
3.1.2 Comercio Informal En Pasto.	37		
3.1.2.1 Clases De Vendedores Informales.	37		
3.1.2.1.1 Vendedores Estacionarios.	37		
3.1.2.1.2 Vendedores Ambulantes.	37		
3.2. DIAGNOSTICO: COMERCIO INFORMAL Y SU INFLUENCIA EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO.	38		
4. CONTEXTO URBANO - MUNICIPIO DE SAN JUAN DE PASTO.	39		
4.1 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO SISTÉMICO-SITUACIÓN ACTUAL.	40		
4.1.1 Sistema Ambiental Urbano.	40		
4.1.1.1 Diagnóstico.	40		
4.1.1.2 Conclusiones.	40		
4.1.2 Sistema De Equipamientos Urbanos.	41		
4.1.2.1 Diagnóstico	41		
4.1.2.2 Conclusiones.	42		
4.1.3 Sistema Espacio Público Urbano.	42		
4.1.3.2 Conclusiones	42		
4.1.4 Sistema De Movilidad Urbana	43		
4.1.4.1 Diagnostico	43		
		4.1.4.2 Conclusiones	43
		4.1.5 Informalidad Urbana	44
		4.1.5.1 Diagnostico	44
		4.1.5.2 Conclusiones	44
		4.2 SOLUCIONES PROPUESTAS POR EL P.O.T PARA LA CIUDAD, ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO	45
		4.2.1 Sistema Ambiental	45
		4.2.1.1 Diagnóstico	45
		4.2.2 Sistema Equipamientos	45
		4.2.2.1 Diagnóstico	45
		4.2.3 Sistema Espacio Público	46
		4.2.3.1 Diagnóstico	46
		4.2.4 Sistema Movilidad	46
		4.2.4.1 Diagnóstico	46
		4.3 DIAGNOSTICO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SAN JUAN DE PASTO	47
		4.4 PROPUESTA SISTÉMICA URBANA GENERAL	48
		4.4.1 Esquema Policéntrico Urbano.	49
		4.4.2 Concepto Acción	49
		4.4.3 Estrategias	49
		5. CENTRO HISTÓRICO Y ADMINISTRATIVO DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO	51
		5.1 MARCO HISTÓRICO	52
		5.1.1 Conformación Del Trazado De La Ciudad.	52
		5.1.1.1 Quebrada Mijitayo	52
		5.1.1.2 Río Pasto	53
		5.1.2 Lugares Significativos Del Pasado En La Actualidad	53
		5.2 DELIMITACIÓN SECTOR CENTRO	55
		5.2.1 Comparación Plan Parcial Centro (PPC) Vs Plan De Movilidad (POT)	55
		5.2.1.1 Aspectos Del Plan Parcial Centro	55
		5.2.1.1.1 Marco Normativo A Nivel De Ciudad	55
		5.2.1.2 Conclusiones	55

5.3 SECTOR CENTRO – SITUACIÓN ACTUAL	56		
5.3.1 Sistema Ambiental	56	5.4.1 Propuesta Urbana (POT)	65
5.3.1.1 Análisis	56	5.4.2 Propuesta Urbana (POT)	65
5.3.1.2 Diagnostico	56	5.4.2.1. Franja De Ampliación Carrera 27	65
5.3.2 Sistema De Espacio Publico	56	5.4.2.2. Características	66
5.3.2.1 Análisis	56	5.4.2.3. Sistema De Transporte Público Coletivo	66
5.3.2.2 Diagnóstico	57	5.4.2.4. Componente Estratégico De Transporte	
5.3.2.3 Espacio Público Efectivo Vs Espacio Edificado Plano Nolí	57	Público Colectivo	67
5.3.2.4 Conclusiones	57	5.4.2.5. Cobertura del sistema Estratégico de	
5.3.3 Sistema De Equipamientos	57	transporte Público Colectivo	68
5.3.3.1.1 Sector Centro Administrativo	57	5.4.2.6 Sistema De Integración Y De Recaudo	68
5.3.3.1 Análisis	58	5.4.2.7 Módulos De Transferencia Y Plazoletas	68
5.3.3.1.2 Sector Santiago Y Cesmag	58	5.4.2.8 Sistema Vial	69
5.3.3.1.3 Sector De San Felipe	58	5.4.2.9 Sistema Peatonal En La Zona Centro	71
5.3.3.2 Diagnostico	58	5.4.2.10 Semaforización	71
5.3.4 Sistema De Usos De Suelo	59	5.4.2.11 Señalización Y Demarcación Vial	71
5.3.4.1 Análisis	59	5.4.2.12 Transporte Público Individual	71
5.3.4.1.1 Usos De Suelo Primer Piso	59	5.4.3 Propuesta De Movilidad Centro Formulada Por	
5.3.4.1.2 Usos De Suelo Segundo Piso	59	El POT	72
5.3.4.2 Diagnóstico	59	5.4.4 Diagnóstico De La Propuesta POT	72
5.3.4.2.1 Usos Primer Piso	59	5.5. DIAGNOSTICO GENERAL CONTEXTO CENTRO	72
5.3.4.2.2 Usos Segundo Piso	60	5.5.1 Conclusiones	73
5.3.5 Niveles De Conservación	60	5.5.1.1 Físico-espaciales	73
5.3.5.1 Nivel 1. Conservación Integral.	60	5.5.2.2 Socio-económicas	73
5.3.5.2 Nivel 2. Conservación Del Tipo Arquitectónico	60	5.6 PROPUESTA SISTÉMICA PARA DINAMIZAR EL	
5.3.5.3 Nivel 3. Conservación Contextual.	61	SECTOR CENTRO	74
5.3.5.4 Análisis	61	5.6.1 Delimitación	74
5.3.5.5 Diagnóstico	62	5.6.1 Sistema Ambiental	74
5.3.6 Alturas De Edificación	62	5.6.1.1 Estrategias	74
5.3.6.1 Análisis	62	5.6.2 Sistema Espacio Publico	75
5.3.6.2 Diagnóstico	62	5.6.2.1 Propuesta De Espacio Público Efectivo Vs	
5.3.7 Sistema De Movilidad	63	Espacio Edificado - Plano Nolí	75
5.3.7.1 Malla Vial	63	5.6.2.2 Estrategias	75
5.3.7.2 DIAGNÓSTICO	63	5.6.3.1 Estrategias	75
5.4 ANÁLISIS DEL PLANTEAMIENTO DE MOVILIDAD PROPUESTO	65	5.6.4 Sistema De Usos	75
POR EL POT		5.6.4.1 Usos De Suelo Primer Piso	75
		5.6.4.1.1 Estrategias	76

5.6.5.2 Usos De Suelo Segundo Piso	76	9.1.2.1 Antecedentes Del Proyecto	94
5.6.4.2.1 Estrategias	76	9.1.2.2 Elementos Conceptuales	94
5.6.5 Sistema Movilidad	76	9.1.2.3 Propuesta Volumétrica, Espacial Y Arquitectónica	94
5.6.5.1 Parqueaderos	77	9.1.2.4 Elementos Técnico – Estructurales	94
5.6.5.2 Estrategias	77	9.1.2.5 Distribución General	95
5.6.5.3 Características	77	9.1.2.6 Distribución Funcional	95
5.6.5.3.1 Ejes Viales Y Corredores Propuestos	78	9.1.3 Calle Real Armenia	95
5.6.5.3.1.1 Corredores	78	9.1.3.1 Antecedentes Del Proyecto	95
5.6.5.3.1.2 Ejes Viales	78	9.1.3.2 Elementos Conceptuales	95
5.6.5.3.2 Paseo Turístico Patrimonial Y Religioso Del Centro De Pasto.	79	9.1.3.3 propuesta Volumétrica, Espacial Y Arquitectónica	95
6. COMERCIO INFORMAL, ELEMENTO INTEGRADOR DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES URBANOS.	81	9.1.3.4 Elementos Técnico – Estructurales	95
6.1 ¿QUÉ FUNCIÓN CUMPLE EL COMERCIO ALTERNATIVO FRENTE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES URBANOS?	82	9.1.3.5 Distribución General	95
7.PROYECTOS ALTERNATIVOS UNIDADES DE PLANIFICACIÓN ZONAL UPZ	83	9.1.3.6 Distribución Funcional	95
8. PROPUESTA Y DELIMITACIÓN DE ÁREAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENCIÓN	84	9.3 PRODUCTOS ALTERNATIVOS QUE SE OFRECEN EN EL PORYECTO URBANO DE REFERENTES	98
8.1 EJE AMBIENTAL MIJITAYO	84	9.4 ANALISIS DE USUARIO	98
8.1.1. Micro Proyectos	84	9.5 ANALISIS SISTEMICO EJE AMBIENTAL DE LA QUEBRADA MIJITAYO	
8.2 EJE AMBIENTAL RÍO PASTO	86	9.5.1 Sistema Ambiental	99
8.2.1 Micro Proyectos	86	9.5.1.1 Problemáticas	99
8.3 PROYECTO DE CENTRO COMERCIAL Y ADMINISTRATIVO	87	9.5.1.2 Potencialidades	99
8.3.1 Micro Proyectos	87	9.5.2 Sistema De Espacio Público	100
9. INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL EJE AMBIENTAL DE LA SENDA DE LA QUEBRADA MIJITAYO	90	9.5.2.1 Problemáticas	100
9.1 ANALISIS DE REFERENTES	91	9.5.2.2 Potencialidades	100
9.1.1 PARQUE INUNDABLE ZANJON DE LA AGUADA SANTIAGO DE Chile	91	9.5.3 Sistema De Movilidad	101
9.1.1.1 Antecedentes Del Proyecto	91	9.5.3.1.1 Potencialidades	101
9.1.1.2 Elementos Conceptuales	92	9.5.3.2 Movilidad Peatonal	101
9.1.1.3 Propuesta Volumétrica, Espacial Y Arquitectónica	92	9.5.3.2.1 Problemáticas	101
9.1.1.4 Elementos Técnico – Estructurales	92	9.5.3.2.2 Potencialidades	101
9.1.1.5 Distribución General	92	9.5.3.3 Transporte Publico	102
9.1.1.6 Distribución Funcional	92	9.5.3.3.1 Problemáticas	102
9.1.2 Avenida Jiménez Bogotá	93	9.5.3.3.2 Potencialidades	102
		9.5.3.3.3 Potencialidades	102
		9.5.4 SISTEMA DE Equipamientos	103
		9.5.4.1 Problemáticas	103

9.5.4.2 Potencialidades	103	10.2.4.1 Usos Del Suelo Primer Piso	116
9.6 PROPUESTA EJE Ambiental MIJITAYO	104	10.2.4.1.1 Potencialidades	116
9.6.1 Sistema Ambiental	105	10.2.4.1.2 Problemáticas	116
9.6.1.1 Estrategias	105	10.2.4.2 Usos Del Suelo Segundo Piso	116
9.6.2 Sistema De Espacio Publico	106	10.2.4.2.1 Potencialidades	116
9.6.2.1 Estrategias	106	10.2.5 Niveles De Conservación	117
9.6.3 Sistema De Movilidad	107	10.2.5.1 Problemáticas	117
9.6.3.1 Estrategias	107	10.2.5.2 Potencialidades	117
9.6.4 Sistema De Equipamientos	108	10.2.6 Sistema De Alturas De La Edificación	117
9.6.4.1 Estrategias	108	10.2.6.1 Problemáticas	117
9.6.5 Sistema De Usos Del Suelo	109	10.2.6.2 Potencialidades	117
9.6.5.1 Primer Piso Estrategias	109	10.3 ANALISIS FÍSICO DEL ÁREA ESTUDIO	118
9.6.5.2 Segundo Piso Estrategias	109	10.3.1 Topografía	118
9.6.6 Sistema De Comercio Informal	110	10.3.2.1 Topografía En Macro-contexto	118
9.6.6.1 Estrategias	110	10.3.2.2 Topografía En Micro-contexto	118
9.7 CRONOGRAMA URBANO DEL PROYECTO	111	10.3.2 Asolación	119
10. DISEÑO URBANO Y ARQUITECTONICO EJE AMBIENTAL DE LA QUEBRADA MIJITAYO, PARQUES DE BOMBONA, SAN FELIPE Y TAMINANGO	112	10.3.2.1 Asolación Macro	119
10.1 DELIMITACION AREA A INTERVENIR	112	10.3.2.2 Asolación Micro	119
10.2. ANALISIS SITEMICO	113	10.3.3 Clima	120
10.2.1 Sistema Ambiental	113	10.3.4 Vientos	121
10.2.1.1 Problemáticas	113	10.3.5 Vegetación.	121
10.2.1.1 Potencialidades	113	10.3.6 Vistas	121
10.2.2 Sistema De Movilidad	114	10.3.6.1 Visuales Cercanas	122
10.2.2.1 Movilidad Vehicular	114	10.3.6.2 Visuales Lejanas	122
10.2.2.1.1 Problemáticas	114	10.4 ANALISIS VISUAL	123
10.2.2.1.2potencialidades	114	10.4.1. Color	123
10.2.2.2.1 Problemáticas	114	10.4.2. Forma	124
10.2.2.2.2 Potencialidades	114	10.4.3. Línea	124
10.2.2.3 Movilidad Peatonal	115	10.4.4. Vanos	125
10.2.2.3.1 Problemáticas	115	10.4.4.1. Repetición De Módulos Cuadrados	125
10.2.3 Sistema De Equipamientos	115	10.4.4.2. Ventana Corrida	125
10.2.3.1 Problemáticas	115	10.4.4.3. Retícula	125
10.2.3.2 Potencialidades	115	10.4.4.4. Diferentes Tipos De Vanos	125
10.2.4 Sistema De Usos Del Suelo	116	10.4.5. Cubierta	126
		10.4.6. Texturas	126
		10.4.7. Hitos	127
		10.4.8. Sendas	128

10.4.9	Nodos	129			
10.4.10	Bordes	130			
10.4.11	Mojones	130			
10.4.12.	Definiciones Básicas	131			
10.4.13	Contraste	131			
10.4.13.1	Transición	131			
10.4.14.	Estructura Visual	131			
10.4.15.	Jerarquía:	131			
10.4.16.	Secuencia Visual	132			
10.4.16.1.	Proporción	132			
10.4.16.2.	Escala	132			
10.4.17.	Relación De La Edificación Con El Sitio.	132			
10.4.18.	Textura Del Pavimento:	132			
10.4.19.	Criterios De Diseño	133			
10.4.19.1.	Forma Y Espacio	133			
10.4.19.2	Encuentro Con La Tierra	133			
10.4.19.3.	Definición Del Espacio	133			
10.4.19.4.	Encuentro Con El Cielo (Silueta)	133			
10.4.20.	Criterios De Imagen	134			
10.4.20.1.	Confort	134			
10.4.20.2.	Diversidad De Sensaciones Y Medios Ambientales	134			
10.4.21.	Propuesta	134			
10.4.21.1.	Legibilidad	134			
10.4.21.2.	Identidad	134			
10.4.22.3	Estructura	135			
10.4.22.4	Inalienabilidad	135			
10.5.	PROPUESTA SISTEMICA URBANA	136			
10.5.1	Sistema Ambiental Y De Espacio Publico	136			
10.5.1.1	Estrategias	136			
10.5.2	Sistema De Movilidad	136			
10.5.2.1	Estrategias	136			
10.5.3	Sistema De Equipamientos	137			
10.5.3.1	Estrategias	137			
10.5.4	Sistema De Usos Del Suelo	137			
10.5.4.1	Estrategias	137			
10.5.4.2	Sistema De Usos De Primer Piso	137			
10.5.4.3	Sistema De Uso Segundo Piso	137			
10.5.4.5	Sistemas De Comercio Informal	138			
10.5.5.1	Estrategias	138			
10.6	DISEÑO DE PLAZAS	139			
10.6.1	Identificación De Sectores	139			
10.6.2	Sector 2	139			
10.6.2.1	Plazoleta De San Felipe:	139			
10.6.2.2	Plazoleta De Taminango:	139			
10.6.3	Sector De Bombona:	139			
10.6.4.	Identificación De Sistemas Estructurantes Urbanos	140			
10.6.5.	Esquemas De Diseño De Plazas	140			
10.6.5.1	Plaza De La Religión	140			
10.6.5.2	Plaza De La Cultura	140			
10.6.5.3	Plaza De Bombona	141			
10.6.5.3.1	Plaza Del Café	141			
10.6.5.3.2	Plaza De La Información	141			
10.6.5.3.3	Plaza De Del Comercio	141			
10.6.5.3.4	Plaza Del Brillo	141			
10.7	MODULO DE COMERCIO INFORMAL	142			
10.7.1	Descripción General	142			
10.7.2	Elementos Que Lo Componen	142			
10.7.2.1	Modulo Base	142			
10.7.2.2	Sistema De Movilidad.	142			
10.7.2.3	Elemento De Información (Elemento Base).	142			
10.7.2.4	Sistema Ambiental, Césped.	142			
10.7.2.5	Mobiliario, Bancas.	142			
10.7.2.6	Sistema De Usos: Punto De Venta De Comercio Informal	143			
10.7.3.	Interacción De Módulos En Las Diferentes Plazas.	143			
10.7.3.1	Plaza De La Religión (San Felipe).	143			
10.7.3.2	Plaza De La Cultura (Taminango).	143			
10.7.3.3	Plaza Del Café (Bombona).	143			
10.7.3.4	Plaza Del Comercio (Bombona).	144			
10.7.3.5	Plaza De La Información (Bombona).	144			
10.7.3.6	Plaza Del Brillo (Bombona).	144			

10.8.1 Fitotectura En La Plaza De La Religión – San Felipe	145
10.8.2 Fitotectura En La Plaza De La Cultura – Sector De Taminango	145
10.8.3 Fitotectura En La Plaza Del Comercio – Sector De Bombona	146
10.8.4 Convenciones Y Descripciones Fitotectura	147
10.8.4.1 Kikuyo	147
10.8.4.2 Magnolio	147
10.8.4.3 Quillotocto	147
10.8.4.4. Adoquín Ecológico	147
10.8.4.5 Seto En Sidón	147
10.8.4.6 Liquidámbar	147
10.8.4.7 Jazmín Huesito	148
10.8.5 Fitotectura En El Espacio Publico	148
10.9 Mobiliario Urbano	149
10.9.1 Luminarias Altas	150
10.9.2 Bolardos Iluminados	150
10.9.3 Luminarias De Piso	151
10.9.4 Bancas En Concreto Individuales	151
10.9.5 Bancas En Concreto	151
10.9.6 Banca Modulo	152
10.9.7 Bancas Adosadas	152
10.9.8 Bancas Con Mesas	153
10.9.9 Bancas En El Espacio Publico	154
10.10 Cuadro De Áreas	154
10.10.1 Ubicación De Intervenciones En El Espacio Publico	154
10.10.2 Elementos De Intervención En El Espacio Publico	155
11. CONCLUSIONES	157
12. BIBLIOGRAFÍA	158

LISTA DE CUADROS

CUADRO 1//Estudio de movilidad en el sector centro de Pasto.//	64
CUADRO 2// Referencia de tamaños de patio para las empresas actuales//.	69
CUADRO 3//Sistema de clasificación de Jerarquía Vial Urbana//.	70
CUADRO 4//Nuevas intersecciones a semaforizar//.	71
CUADRO 5// Programa Arquitectónico de referentes//,	96-97
CUADRO 6//Análisis de usuario//	98
CUADRO 7// Parámetros climáticos promedio – Sector// .	120
CUADRO 8//Análisis de Hitos - Sector //.	127
CUADRO 9//Análisis de Sendas – Sector//.	128
CUADRO 10// Análisis de Nodos - Sector //.	129
CUADRO 11//Análisis de Bordos - Sector //.	130
CUADRO 12// Análisis de Mojones – Sector//.	130
CUADRO 13//Cuadro De Áreas Espacio Público Intervenido//.	154
CUADRO 14//Cuadro De Áreas Elemento Quebrada Mijitayo//.	155
CUADRO 15//Cuadro De Áreas Zona Verde//.	155
CUADRO 16//Cuadro De Áreas Adoquín Ecológico//.	155
CUADRO 17//Cuadro De Áreas Ciclo rutas //.	156
CUADRO 18//Cuadro De Áreas Módulo de Comercio Informal//.	156
CUADRO 19//Cuadro De Áreas Parqueaderos//.	156

LISTA DE TABLAS

1. PRODUCTOS ALTERNATIVOS QUE SE PUEDEN OFRECER EN UN PROYECTO URBANO
2. PROGRAMA ARQUITECTONICO DEL PROYECTO

LISTA DE FIGURAS

FIGURA1 //Esquina Calle 18 Con Carrera 24. //	35	FIGURA 23//Primeros trazados de la ciudad de San Juan de	
FIGURA2: //Fotografía esquina Parque Nariño Calle 18 Con Carrera 24//	35	Pasto en 1816 //	
FIGURA 3: //Fotografía Vendedores estacionarios//	37	FIGURA 24//San Juan de Pasto en 1816//	52
FIGURA 4 //Fotografía vendedora ambulante//	37	FIGURA 25//San Juan de Pasto en 1968//	52
FIGURA 5 // Fotografía Desplazados de la Ciudad de San Juan de Pasto	38	FIGURA 26//Aerofotografía y Plano Antigua Quebrada Mijitayo. //	52
FIGURA 6//Fotografía Invasión del comercio informal al espacio publico	38	FIGURA 27 //Recorrido Rio Pasto en la Ciudad. Fuente //	53
FIGURA 7 //Grafica de Comercio Informal//	38	FIGURA 28//Calle Angosta 1920 / Calle Angosta//	53
FIGURA 8: // Aero Fotografia De La Ciudad De San Juan De Pasto.//	39	FIGURA 29 //Actual calle 17. //	53
FIGURA 9 // Plano Sistema Ambiental Urbano//	40	FIGURA 30: //Avenida de la Panadería 1950 / Actual Avenida de la Panadería//	53
FIGURA 10 //Plano Sistema de Usos y Equipamientos urbanos//	41	FIGURA 31// Calle 18 1938 // calle 18 2007. //	53
FIGURA11 // Plano sistema espacio público, fotografías espacios publico en la ciudad de Pasto//	42	FIGURA 32//Calle de Tunja 1920/ Calle de Tunja hoy Calle 19 entre 26 y 27 //	53
FIGURA12//Plano Sistema De Movilidad Urbana //	43	FIGURA 33// La Merced y el Templo en Construcción 1937 / La Merced y el Templo hoy.	53
FIGURA 13//Plano Informalidad Urbana//	44	FIGURA 34//Izq. Calle San Agustín Hoy Carrera 24 con Calle 19/ Derecha. Calle San Agustín 1922 //	54
FIGURA14//Plano sistema ambiental pasto. Fuente: P.O.T//	45	FIGURA 35//Historia plaza de Nariño 1910, 1950 y actual Fuente//	54
FIGURA15// Plano sistema equipamientos pasto. Fuente P.O.T//	45	FIGURA 36//Centro de Pasto//	54
FIGURA16// Plano sistema espacio público pasto. Fuente P.O.T//	46	FIGURA 36//Plano Centro de Pasto. //	55
FIGURA17//Plano Sistema Movilidad Publico Pasto Fuente P.O.T//	46	FIGURA 37//Plano de Plan Parcial Vs Plan de Movilidad (POT)	55
FIGURA18//Esquema de integración conceptual urbano//	48	FIGURA 38//Plano Sistema Ambiental Actual Pasto//	56
FIGURA19//Esquema De Integración Conceptual Urbano //	49	FIGURA 39//: Plano Sistema Espacio Publico Actual Pasto	56
FIGURA20//Plano Esquema De Integración Sistemas Estructurantes Urbanos//	49	FIGURA 40// Plano Noli San Juan de Pasto	57
FIGURA21//Plano propuesta sistémica urbana general ciudad de pasto//	50	FIGURA 41// Fotografía de Bancolombia tomada desde la calle 19//	57
FIGURA 22: //Centro De La Ciudad De San Juan De Pasto//	51	FIGURA 42// Fotografía C.C. Sebastián de Bel alcázar tomada desde la calle 49 con carrera 24//	57
FIGURA 23//Primeros trazados de la ciudad de San Juan de	52	FIGURA 43// Plano de sectores de equipamientos//	58
		FIGURA 44//Fotografía sector de Santiago //	58
		FIGURA 45 //Fotografía Sector San Felipe//	58

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 46://Plano de Usos de Suelo Primer Piso Centro Histórico y Administrativo Pasto //	59	FIGURA 67//Plano Propuesta Anillos de Movilidad Urbana	65
FIGURA 47// Plano de Usos de Suelo Segundo Piso Centro Histórico y Administrativo Pasto//	59	FIGURA 68// Plano Propuesta Anillo de Movilidad Central Propuesta Urbana (POT) Fuente Plan de movilidad de Pasto//	65
FIGURA 48// Fotografía del Colegio Javeriano Tomada desde la calle 21//	60	FIGURA 69//Fotografía Perfil Actual Cra 27//	65
FIGURA 49://Fotografía de la Universidad de Nariño sede Centro Tomada desde la carrera 22//	60	FIGURA 70// Imagen propuesta carrera 27 Plan de movilidad de Pasto//	65
FIGURA 50://Fotografía de Centro Comercial Sebastián tomada desde la calle 19 //	60	FIGURA 71// Intervención de predios carrera 27 Plan de movilidad de Pasto//	65
FIGURA 51//Fotografía Iglesia de San Agustín//	60	FIGURA 72//Perfil propuesto carrera 27 Plan de movilidad de Pasto//	65
FIGURA 52//Fotografía Iglesia de Cristo Rey//	61	FIGURA 73// Imagen perfil propuesto carrera 27 Plan de movilidad de Pasto //	65
FIGURA 53// Fotografía Conjunto de San Felipe//	61	FIGURA 74// Estaciones de abordaje carrera 27 Plan de movilidad de Pasto//	66
FIGURA 54// Plano de Niveles de Conservación Centro Histórico y Administrativo Pasto.//	61	FIGURA 75// Grafica Distribución Modal de transporté Fuente //	66
FIGURA 55// Fotografía Casona Taminango//	61	FIGURA 76// Grafica Sistema de Transporte público //	67
FIGURA 56// Fotografía Iglesia de la Panadería//	61	FIGURA 77// Componente estratégico de transporte público colectivo //	67
FIGURA 57// Fotografía Iglesia de la Merced //	62	FIGURA 78// Cobertura del sistema Estratégico de transporte público colectivo. //	68
FIGURA 58// Fotografía de La catedral de Pasto//	62	FIGURA 79// Calles Exclusivas de transporte público estratégico en zona centro de la ciudad //	68
FIGURA 59// Plano de Alturas Centro Histórico y Administrativo Pasto//	63	FIGURA 80// Módulos de transferencia Fuente //	69
FIGURA 60// Plano Sistema de Movilidad Centro Histórico y Administrativo Pasto //	63	FIGURA 81// Propuesta de clasificación de Jerarquía Vial Urbana //	69
FIGURA 61// Grafica Principales Motivos de viaje//	63	FIGURA 82//Sección transversal para proyectos de infraestructura vial //	70
FIGURA 62//Grafica Distribución Modal de Transporte//	64	FIGURA 83// Propuesta de Infraestructura Vial//	70
FIGURA 63//Composición Vehicular Motorizados 7:00 – 10:00 //	64	FIGURA 84//Calles de peatonalización del centro //	71
FIGURA 64// Composición Vehicular No Motorizados y Motos 7:00 – 10:00 //	64	FIGURA 85//Perfiles peatonales //	71
FIGURA 65//Composición Vehicular No Motorizados y Motos 11:30 – 14:30 //	64	FIGURA 86// Plano Propuesta de Movilidad Centro Formulada por el POT//	72
FIGURA 66//Composición Vehicular Motorizados 11:30 – 14:30//	64	FIGURA 87/ Plano de Propuesta de Bordes//	74
		FIGURA 88//Plano de Propuesta Sistema Ambiental //	74

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 89// Plano de Propuesta Sistema Espacio Publico//			
FIGURA 90// Plano noli de Propuesta Espacio Publico Efectivo Vs Espacio Edificado//	75	FIGURA 114//Proyecto eje ambiental rio Pasto.//	86
FIGURA 91// Plano de Propuesta Usos de Suelo Primer Piso//	75	FIGURA 115// Esquema entretejido Urbano//	87
FIGURA 92// Plano de Propuesta Usos de Suelo Segundo Piso//	75	FIGURA 116// Imagen propuesta Av. Bollaca calle 12//	87
FIGURA 93// Estructura del comercio callejero en la ciudad de Pasto//	75	FIGURA 117//Imagen propuesta Av. Bollaca calle 12//	87
FIGURA 94// Plano de Propuesta Sistema de Movilidad//	76	FIGURA 118//Proyecto de centro – Centro comercial y Administrativo//	88
FIGURA 95// Plano de Propuesta Parquederos//	76	FIGURA 119// Esquema de entretejido urbano– Centro comercial y Administrativo//	88
FIGURA 96//Fotografía de Plaza de Nariño//	76	FIGURA 120//Proyecto de centro – Centro comercial y Administrativo//	89
FIGURA 97//Fotografía de Calle 18 Frente Plaza de Nariño//	76	FIGURA 121//Imagen propuesta centro comercial y administrativo //	89
FIGURA 98//Fotografía de esquina calle 18 con carrera 23.	77	FIGURA 122://Imagen propuesta centro comercial y administrativo //	89
FIGURA 99//Fotografía de esquina calle 18 con carrera 23//	80	FIGURA 123//Imagen propuesta centro comercial y administrativo //	89
FIGURA 100//Fotografía de calle 18 entre carrera 23 y 24//	80	FIGURA 124//Imagen propuesta centro comercial y administrativo //	89
FIGURA 101// Fotografía de Maqueta Conceptual//	80	FIGURA 125// Calle real Armenia//	90
FIGURA 102// Esquema conceptual propuesto – SICAP//	80	FIGURA 126://Calle real Armenia//	90
FIGURA 103// Imagen propuesta Avenida Mijitayo.//	81	FIGURA 127// Plano Zanjón de la Aguada-Chile //	90
FIGURA 104//Imagen propuesta del Centro comercial y Administrativo//	81	FIGURA 128// Corte - Zanjón de la Aguada-Chile //	90
FIGURA 105// Imagen propuesta Avenida Mijitayo.	81	FIGURA 129// Perspectiva- Zanjón de la Aguada-Chile//	90
FIGURA 106// Imagen propuesta del Centro comercial y Administrativo//	82	FIGURA 130: Plano Zanjón de la Aguada-Chile. //	91
FIGURA 107// Imagen propuesta de la Av. Boyacá y calle 12//	82	FIGURA 131// Antecedentes- Zanjón de la Aguada-Chile//	91
FIGURA 108// Imagen propuesta de la Av. Boyacá y calle 12//	82	FIGURA 132// Antecedentes- Zanjón de la Aguada-Chile//	91
FIGURA 109//Identificación Unidades de Planificación Zonal//	82	FIGURA 133// Perspectiva- Zanjón de la Aguada-Chile//	91
FIGURA 110//Proyecto de borde Av. Mijitayo//	82	FIGURA 134// Corte - Zanjón de la Aguada-Chile//	91
FIGURA 111// Esquema entretejido Urbano//	83	FIGURA 133://Corte - Zanjón de la Aguada-Chile.//	91
FIGURA 112//Imagen Propuesta Eje ambiental Mijitayo//	84	FIGURA 135// Corte - Zanjón de la Aguada-Chile. //	92
FIGURA 113//Proyecto eje ambiental rio Pasto.//	84	FIGURA 135// Corte - Zanjón de la Aguada-Chile//	92
	84	FIGURA 137// Esquema - Zanjón de la Aguada-Chile//	92
	85	FIGURA 138// Antecedentes – Av. Jiménez –Bogotá//	93
	86	FIGURA 139// Vista aérea de eje ambiental//	93

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 140// Presencia del cuerpo de agua//	93	FIGURA 168// Perspectiva - Taminango//	104
FIGURA 141// Paisaje netamente ambiental//	93	FIGURA 169// Plano Propuesta- Sistema Ambiental//	105
FIGURA 142// Vista de los ejes de transporte peatonal, particular y masivo//	93	FIGURA 170// Plano Propuesta- Sistema de Espacio Publico//	106
FIGURA 143// Estructura para mantener el agua en el cauce//	93	FIGURA 171// Plano Propuesta- Sistema Vehicular//	107
FIGURA 144// Estructura para mantener el agua en el cauce//	93	FIGURA 172// Plano Propuesta- transporte publico//	107
FIGURA 145// Planta y perspectiva-Eje ambiental Av. Jiménez. //	94	FIGURA 173// Plano Propuesta- Sistema T. Alternativo//	107
FIGURA 146// Esquema Eje ambiental Av. Jiménez//	94	FIGURA 174// Plano Propuesta- Sistema de Equipamientos//	108
FIGURA 147// Espacio de encuentro//	94	FIGURA 175// Plano Propuesta- Sistema de Usos del Suelo Piso 1//	109
FIGURA 148// Espacio de encuentro //	94	FIGURA 176// Plano Propuesta- Sistema de Usos del Suelo Piso 2//	109
FIGURA 149// Mobiliario de descanso //	94	FIGURA 177// Plano Propuesta- Sistema de Comercio Informal//	110
FIGURA 150// Fitotectura //	94	FIGURA 178// Plano Propuesta- Cronograma Urbano//	111
FIGURA 151// Estructuras de vegetación//	94	FIGURA 179// Delimitación Propuesta Urbana – Arquitectónica//	112
FIGURA 152// Estructura de cafeterías en terrazas ubicadas en la calle//	95	FIGURA 180// Fotografía del Parque de Taminango desde la Cra. 27//	112
FIGURA 153// Planta- calle real – Armenia//	95	FIGURA 181// Fotografía interna del Parque de Bombona//	112
FIGURA 154// Planta- calle real – Armenia//	95	FIGURA 182// Fotografía interna del Parque Infantil//	112
FIGURA 155// Esquema- calle real – Armenia//	95	FIGURA 183// Fotografía del Parque Taminago//	113
FIGURA 156// Plano análisis- Sistema Ambiental//	95	FIGURA 184 // Fotografía Parque Taminago//	113
FIGURA 157// Esquema - Sistema Ambiental//	95	FIGURA 185// Fotografía Parque Bombona//	113
FIGURA 158// Plano análisis- Sistema de Espacio Publico//	99	FIGURA 186// Plano análisis – Sistema ambiental- Sector//	113
FIGURA 159// Esquema - Sistema de Espacio Publico//	99	FIGURA 187// Plano análisis – Transporte Publico- Sector//	114
FIGURA 160// Plano análisis- Movilidad vehicular//	100	FIGURA 188// Plano análisis – Transporte Vehicular - Sector //	114
FIGURA 161// Esquema - Movilidad vehicular//	101	FIGURA 189// Plano análisis – Densidad de Equipamentos – Sector//	115
FIGURA 162// Plano análisis- Movilidad Peatonal//	101	FIGURA 190// Plano análisis – Sistema de Equipamentos - Sector //	115
FIGURA 163// Plano análisis- Transporte Público//	102	FIGURA 191// Plano análisis – Sistema de Usos piso 1 - Sector//	116
FIGURA 164// Esquema - Sistema Equipamientos//	102	FIGURA 192// Plano análisis – Sistema de Usos piso 2 - Sector//	116
FIGURA 165// Plano análisis- Sistema Equipamientos//	103	FIGURA 193// Fotografía Iglesia de Taminango //	117
FIGURA 166// Perspectiva- Propuesta eje ambiental Mijitayo- San Felipe//	104	FIGURA 194:// Fotografía Iglesia San Andrés //	117
FIGURA 167// Perspectiva - San Felipe//	104		

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 195// Fotografía Convento de las Conceptas //	117	FIGURA 225//Fotografía Plaza comercial Bombona//	122
FIGURA 196// Fotografía Iglesia San Felipe//	117	FIGURA 226//Fotografía Visual UNAD//	122
FIGURA 197// Plano análisis – Niveles de conservación - Sector //	117	FIGURA 227// Fotografía Vista Calle 14 hacia Tescual//	122
FIGURA 198//Alturas Calle 16//	117	FIGURA 228// Fotografía Vista Volcán Galeras//	122
FIGURA 199//Alturas Calle 13//	117	FIGURA 229// Fotografía Vista loma Tescua//	122
FIGURA 200// Alturas Cra. 31//	117	FIGURA 230// Fotografía Vista Volcán Galeras//	122
FIGURA 202// Plano Alturas- Sector//	117	FIGURA 231// Fotografía Carrera 28 en Bombona//	123
FIGURA 203// Corte topográfico Macro- Sector//	117	FIGURA 232// Fotografía Calle 15 en Bombona//	123
FIGURA 204// Corte topográfico Macro- Sector//	118	FIGURA 233// Fotografía Plazoleta Taminango//	123
FIGURA 205// Corte topográfico Micro- Sector//	118	FIGURA 234// Fotografía Calle 13 en Taminago//	123
FIGURA 206// Asolación en perfil macro- Sector//	118	FIGURA 235// Fotografía Calle 15 con Carrera 30//	123
FIGURA 207// Asolación en planta- Macro- Sector//	119	FIGURA 236// Fotografía Calle 13 con Carrera 30ª//	123
FIGURA 208// Asolación en perfil plazoleta de Bombona//	119	FIGURA 237// Fotografía Centro comercial Bombona//	123
FIGURA 209// Asolación en perfil plazoleta de Taminango//	119	FIGURA 238// Fotografía Casona Taminango//	123
FIGURA 210// Análisis Fachadas sobre la calle 15 (bombona)//	119	FIGURA 239// Fotografía Volumetría Centro Comercial	124
FIGURA 211// Fachadas sobre la calle 16 (San Andrés)//	120	FIGURA 240// Fotografía Volumetría Plazoleta de San Andrés//	124
FIGURA 212// Fachadas sobre la calle 14//	120	FIGURA 241// Fotografía Volumetría Museo Taminango//	124
FIGURA 213//: Referente edificio, aprovechando paneles solares//	120	FIGURA 242// Fotografía Volumetría Parque Infantil//	124
FIGURA 214// Dirección de los vientos Sector //	120	FIGURA 243// Fotografía Volumetría Teatro Imperial//	124
FIGURA 215// Vista aérea Plaza bombona//	120	FIGURA 244// Repetición de módulos cuadrados//	125
FIGURA 216// Dirección de los vientos calle 15//	120	FIGURA 245// Repetición de módulos cuadrados//	125
FIGURA 217// Fotografía Parque de Bombona	121	FIGURA 246// Ventana Corrida	125
FIGURA 218// Fotografía Parque de Bombona//	122	FIGURA 247//Retícula en Taminango//	125
FIGURA 219//Fotografía Plazoleta de Taminango//	122	FIGURA 248// Retícula Parque Infantil//	125
FIGURA 220// Fotografía de Plazoleta de San Felipe//	122	FIGURA 249//Retícula en las Conceptas//	125
FIGURA 221// Fotografía DEL Parque Infantil//	122	FIGURA 250// Vanos diferentes //	125
FIGURA 222// Fotografía del Parque Infantil//	122	FIGURA 251// Vanos diferentes //	125
FIGURA 223//Fotografía del recinto comercial de la plazoleta de Bombona como visual cercana//	122	FIGURA 252// Cubiertas de San Felipe Cra. 27//	126
FIGURA 224// Fotografía Iglesia y casona Taminango//	122	FIGURA 253// Cubiertas del sector de Bombona//	126
FIGURA 225//Fotografía Plaza comercial Bombona//	122	FIGURA 254//Textura plazoleta de Bombona//	126
	122	FIGURA 255// Textura plazoleta de Taminango//	126
	122	FIGURA 256// Cubiertas del sector de Bombona//	126
	122	FIGURA 254//Textura plazoleta de Bombona//	126
	122	FIGURA 255// Textura plazoleta de Taminango//	126

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 257// Textura Parque Infantil//	126	FIGURA 291// Fotografía Calle 14//	131
FIGURA 258// Textura Carrera 27//	126	FIGURA 292// Fotografía Calle 18//	131
FIGURA 259 //Planta – Hitos – Sector//	127	FIGURA 293// Fotografía Calle 10//	131
FIGURA 260// Fotografía Iglesia de San//	127	FIGURA 294// Fotografía Contraste entre publico- privado//	131
FIGURA 261// Fotografía Parque Infantil//	127	FIGURA 295// Fotografía Transición entre casas calle 26 //	131
FIGURA 262// Fotografía Parque de Bombona//	127	FIGURA 296// Fotografía contraste entre lleno y vacío//	131
FIGURA 263// Fotografía Teatro Imperial//	127	FIGURA 297// Fotografía Transición entre casa y elemento dominante//	131
FIGURA 264// Fotografía Iglesia de Taminango//	127	FIGURA 298// Fotografía Carrera 30//	131
FIGURA 265// Fotografía La Normal//	127	FIGURA 299: // Fotografía Carrera 27//	131
FIGURA 266// Fotografía Iglesia de San Andrés//	127	FIGURA 300:// Fotografía Calle 16//	131
FIGURA 267// Fotografía Casona Taminango//	127	FIGURA 301// Fotografía Iglesia de San Andrés//	131
FIGURA 268// Fotografía Iglesia de las Conceptas//	127	FIGURA 302// Fotografía Iglesia de San Felipe//	131
FIGURA 269// Planta – Sendas – Sector//	128	FIGURA 303// Fotografía Centro comercial bombona//	131
FIGURA 270// Fotografía Carrera 32//	128	FIGURA 304// Fotografía Parque Infantil//	132
FIGURA 271// Fotografía Calle 10//	128	Figura 305// Fotografía Dirección recorrido//	132
FIGURA 272// Fotografía Calle 12	128	FIGURA 306://Fotografía Dirección visuales //	132
FIGURA 273// Fotografía Calle 15//	128	FIGURA 307// Fotografía Parque direcciona visuales a la iglesia//	132
FIGURA: 274// Fotografía Calle 16//	128	FIGURA 308// Fotografía Claridad de acceso//	132
FIGURA 275// Fotografía Calle 18//	129	FIGURA 309// Fotografía Proporción carrera 27//	132
FIGURA 276// Planta – Nodo – Sector//	129	FIGURA 310// Fotografía Proporción carrera 26//	132
FIGURA 277// Fotografía Parque de Taminango//	129	FIGURA 311// Fotografía San Andrés//	132
FIGURA 278// Fotografía Parque de San Felipe//	129	FIGURA 312// Fotografía Calle 18//	132
FIGURA 279// Fotografía Parque de San Bombona//	129	FIGURA 313// Fotografía Calle 14//	132
FIGURA 280// Fotografía Parque de San Andrés//	129	FIGURA 314://Recorridos Internos centro comercial bombona//	132
FIGURA 281// Parque bombona – vista panorámica//	129	FIGURA 315// Fotografía Recorridos internos parque infantil//	132
FIGURA 282// Planta – Bordes – Sector//	130	FIGURA 316// Fotografía Forma visual del edificio//	126
FIGURA 283// Fotografía Perspectivas - Sector//	130	FIGURA 317// Fotografía Textura plaza de bombona//	133
FIGURA 284// Fotografía Teatro Imperial //	130	FIGURA 318// Calle 16 arquitectura colonial y republicana, basado en el cuadro como figura geométrica base	133
FIGURA 285// Fotografía de borde- Sector//	130	FIGURA 319//Arquitectura religiosa representativa del sector	133
FIGURA 286// Fotografía Campos de Castilla//	130	FIGURA 320//Perfil ayuda a edificio importante. Teatro imperial//	133
FIGURA 287// Fotografía Sector Hospital Infantil//	130	FIGURA 321//Perfil no ayuda a edificio importante. Bombona//	133
FIGURA 288// Fotografía Plazoleta de Taminango//	131		
FIGURA 289 //Fotografía Plaza de Bombona//	131		
FIGURA 290// Fotografía Plaza de San Felipe//	131		

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 322// Definición del espacio en Taminango//	133	FIGURA 349// Plano propuesta- Sistema de usos piso 2 - Micro sector//	137
FIGURA 323// Definición del espacio en San Felipe//	133	FIGURA 350// Plano propuesta- Sistema de comercio informal - Micro sector//	138
FIGURA 324// Definición del espacio en Bombona//	133	FIGURA 351// Plano propuesta- Identificación - Micro sector//	139
FIGURA 325// Definición del espacio en Parque infantil//	133	FIGURA 352//Propuesta plaza de la Religión //	140
FIGURA 326// Definición del espacio en Silueta regulada por elemento principal. San Felipe//	133	FIGURA 353// Esquema Propuesta plaza de la Religión //	140
FIGURA 327// Silueta regulada por elemento principal. Taminango//	133	FIGURA 354// Propuesta plaza de la Cultura//	140
FIGURA 328// Fotografía Confort deficiente Bombona//	134	FIGURA 355// Esquema Propuesta plaza de la Cultura//	140
FIGURA 329// Fotografía Confort bien logrado San Andrés//	134	FIGURA 356// Propuesta plaza del café//	141
FIGURA 330// Fotografía Confort deficiente Parque infantil//	134	FIGURA 257// Propuesta plaza de la Información//	141
FIGURA 331// Fotografía Medio ambiente de comercio//	134	FIGURA 358// Propuesta plaza del comercio//	141
FIGURA 332// Fotografía Medio ambiente de recreación//	134	FIGURA 359//: Esquema Propuesta plaza del comercio//	141
FIGURA 333// Fotografía Medio ambiente de Religión//	134	FIGURA 360// Propuesta plaza del brillo//	141
FIGURA 334// Integración elementos de agua con movilidad vehicular//	134	FIGURA 361// Esquema Propuesta plaza del brillo//	142
FIGURA 335// Fotografía Parque de la aguada Chile//	134	FIGURA 362// vista general modulo de comercio//	142
FIGURA 336// Fotografía Av. Jiménez Bogotá//	134	FIGURA 363// Render modulo base//	142
FIGURA 337//Integración elementos de agua con movilidad vehicular parque de la aguada Chile//	134	FIGURA 364// Render modulo de movilidad//	142
FIGURA 338// Fotografía Av. Jiménez Bogotá//	134	FIGURA 365//Render elemento base//	142
FIGURA 339// Propuesta avenida Mijitayo//	134	FIGURA 366// Render elemento ambiental//	142
FIGURA 340// Fotografía Avenida Jiménez Bogotá//	134	FIGURA 367// Render mobiliario//	142
FIGURA 341// Idea Av. Mijitayo//	135	FIGURA 368// Render punto de venta informal//	125
FIGURA 343// Fotografía Calle Real Armenia //	135	FIGURA 369//Esquema modulo de comercio en la plaza de la Religión //	143
FIGURA 344://Primeras ideas Proyecto//	135	FIGURA 370//Esquema modulo de comercio en la plaza de la Cultura //	143
FIGURA 345// Plano propuesta- Sistema ambiental y de espacio publico - Micro sector//	136	FIGURA 371//Esquema modulo de comercio en la plaza del café//	143
FIGURA 346// Plano propuesta- Sistema de movilidad - Micro sector//	136	FIGURA 372//Esquema modulo de comercio en la plaza del Comercio//	144
FIGURA 347// Plano propuesta- Sistema de equipamentos - Micro sector//	137	FIGURA 373//Esquema modulo de comercio en la plaza dl de la información//	144
FIGURA 348// Plano propuesta- Sistema de usos piso 1 - Micro sector//	137	FIGURA 374//Esquema modulo de comercio en la plaza del Brillo//	144

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 375//Planta Fitotectura propuesta Sector de San Felipe//	145	FIGURA 401 // Imagen Bancas Concreto Corredizas Con Escala Humana//	151
FIGURA 376//Planta Fitotectura propuesta Sector Taminango//	145	FIGURA 402 //Bancas concreto corredizas en el espacio publico//	151
FIGURA 377//Planta Fitotectura propuesta Sector Bombona /	146	FIGURA 403 // Imagen Banca Modulo//	152
FIGURA 378//Fotografía Propuesta kikuyo//	147	FIGURA 404 // Imagen banca modulo adosada//	152
FIGURA 379//Fotografía Árbol Magnolio//	147	FIGURA 405 // Imagen banca plaza del Café//	152
FIGURA 380//Fotografía Árbol Quillotoco//	147	FIGURA 406 //Imagen banca plaza del Brillo//	152
FIGURA 381//Fotografía adoquín ecológico//	147	FIGURA 407 //Planta banca plaza del Café//	152
FIGURA 382//Fotografía Seto en Sidón//	147	FIGURA 408 //Alzado banca plaza del Café//	152
FIGURA 383//Fotografía Árbol Liquidámbar//	147	FIGURA 409// Perspectiva De Banca Plaza Taminango//	153
FIGURA 384//Fotografía Árbol Jazmín huesito//	148	FIGURA 410// Perspectiva Banca plaza de la Información//	153
FIGURA 385 //Fitotectura Propuesta En La Plaza De La Religión//	148	FIGURA 411// Perspectiva Banca Plazoleta Del Brillo//	153
FIGURA 386 //Fitotectura Propuesta En La Cultura//	148	FIGURA 412// Áreas de Intervenciones en el espacio publico//	154
FIGURA 387 //Fitotectura propuesta en la plaza del comercio//	148	FIGURA 413// Elementos de intervención en Taminango//	154
FIGURA 388 //Fitotectura En La Plaza Del Brillo//	148	FIGURA 414// Elementos de intervención en Bombona//	155
FIGURA 389 //Alzado luminarias//	149		
FIGURA 390 //perspectiva luminarias//	149		
FIGURA 391 //Perspectiva luminarias en la plaza del brillo//	149		
FIGURA 392 //Planos bolardos iluminados//	130		
FIGURA 393 //Perspectiva bolardos iluminados//	150		
FIGURA 394 //Perspectiva San Felipe bolardo iluminado//	150		
FIGURA 395 //Bolardos Iluminados En La Calle 14 Con Cra 30a//	150		
FIGURA 396 //luminaria de Piso//	150		
FIGURA 397 //Perspectiva imagen iluminaria de piso//	150		
FIGURA 398 //Luminarias de piso en el espacio publico//	150		
FIGURA 399 //Bancas en concreto en el espacio publico//	151		
FIGURA 400 //Planos Bancas en concreto //	151		

LISTADO DE ANEXOS

- PLANIMETRIA

1. PLANTA URBANA ESC 1:750
2. PLANTA URBANA ESC 1:500
3. PROPUESTA URBANA BOMBONA ESC 1:250
4. PROPUESTA URBANA TAMINANGO ESC 1:200
5. PROPUESTA URBANA SAN FELIPE ESC 1:200
6. TRATAMIENTO PERDIOS ALEDAÑOS 1 500
7. CORTES URBANOS ESC 1:150
8. CORTES URBANOS 2 ESC 1:150
9. PERSPECTIVAS DIURNAS BOMBONA
10. PERSPECTIVAS DIURNAS SAN FELIPE Y TAMINANGO
11. PERSPECTIVAS NOCTURNAS BOMBONA
12. PERSPECTIVAS NOCTURNAS SAN FELIPE Y TAMINANGO
13. MODULO DE COMERCIO ESC 15
14. DETALLES ARQUITECTONICOS
15. DETALLES ARQUITECTONICOS

- VIDEOS

1. VIDEO ESPACIO PUBLICO BOMBONA
2. VIDEO ESPACIO PUBLICO SAN FELIPE Y TAMINANGO
3. PROCESO DE ARMADO MODULO DE COMERCIO

LISTA DE SIGLAS

CI	Comercio informal	30-33
CU	Contexto urbano	34- 45
CC	Contexto centro	46- 74
SC	Sistema de comercio	75- 76
PA	Proyectos alternativos	77- 84
IC	Integración del comercio informal	85 – 106
MC	Microcontexto	107 - 139

INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

La propuesta genera una solución sistémica (sistema ambiental, sistema de espacio público, sistema de movilidad, Sistema de equipamientos y Sistema de usos del suelo) de la ciudad de San Juan de Pasto a través de la creación de 5 centros urbanos.

En el proyecto se profundiza en la zona centro, correspondiente al centro histórico de la ciudad para lo cual se divide en 5 UPZ (unidades de planificación zonal) una de ellas es la UPZ de la antigua senda de la quebrada Mijitayo.

Tras un análisis y propuesta sistémica la UPZ Mijitayo se divide en 6 zonas, en las cuales se encuentran la zona de Taminango, San Felipe, y Bombona, sobre los cuales se hace una propuesta arquitectónica integrando el comercio informal en el espacio público dándole mayor calidad de vida a los trabajadores y a los habitantes de la ciudad San Juan de Pasto.

se observa en la invasión de los andenes, plazoletas, plazas y parques originando el deterioro de los mismos y la disminución del espacio transitable para los peatones, además de esto se presenta la inseguridad y la contaminación visual y ambiental que han deteriorado los principales espacios públicos de la ciudad.

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

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

La propuesta genera una solución sistémica (sistema ambiental, sistema de espacio público, sistema de movilidad, Sistema de equipamientos y Sistema de usos del suelo) de la ciudad de San Juan de Pasto a través de la creación de 5 centros urbanos.

En el proyecto se profundiza en la zona centro, correspondiente al centro histórico de la ciudad para lo cual se divide en 5 UPZ (unidades de planificación zonal) una de ellas es la UPZ de la antigua senda de la quebrada Mijitayo.

Tras un análisis y propuesta sistémica la UPZ Mijitayo se divide en 6 zonas, en las cuales se encuentran la zona de Taminango, San Felipe, y Bombona, sobre los cuales se hace una propuesta arquitectónica integrando el comercio informal en el espacio público dándole mayor calidad de vida a los trabajadores y a los habitantes de la ciudad San Juan de Pasto.

1.1 OBJETIVO GENERAL

- Integración de los sistemas estructurantes urbanos (Usos, Equipamientos, Medio ambiente, movilidad y espacio Público) atribuyendo al comercio alternativo como el elemento integrador, para propender a la organización espacial y como resultado recuperar la experiencia, apropiación, identidad y colectividad de lo público, estableciendo al espacio urbano como elemento de comunicación física, visual, social y cultural.

1.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Gestionar el comercio alternativo como un sistema planificado en la ciudad.
- Mejorar la movilidad para incentivar nuevas formas de transporte alternativo.
- Crear corredores y pasajes peatonales mediante la apertura de los centros de manzana, que mejoren la calidad del espacio público.
- Implementación del transporte masivo, para solucionar la movilidad vehicular del sector y la ciudad.
- Adecuación de vías con carácter vehicular restringido, peatonal y ambiental.
- Entretejer los sistemas ambientales que actualmente se encuentran privatizados.
- Formalizar al comercio ya no como informal sino como un nuevo sistema alternativo e integrador.
- Reequilibrio de usos y solución de conflictos en el sector de Bombona, Tamunango y San Felipe.
- Creación de nuevas plazoletas que articulen los corredores peatonales.
- Re densificar los centros de manzana implementando nuevos usos como vivienda, comercio, equipamiento cultural y espacio público
- Recuperación física y perceptible del espacio público en el sector de Bombona San Felipe y Taminango.
- Diseño arquitectónico de centros estacionarios de ventas articulado al sistema de comercio alternativo.
- Diseño de amoblamiento para mejorar la calidad laboral de los vendedores alternativos.

2. JUSTIFICACIÓN

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

La propuesta se realiza con el fin de solucionar, la actual problemática que se está presentando a raíz del comercio informal en el centro de la ciudad de San Juan de Pasto, que por su característica demanda un movimiento poblacional masivo y continuo, que es aprovechado por los comerciantes informales para vender sus productos, estos en su afán de exhibir y vender se ubican de una manera desorganizada que afecta principalmente la movilidad y la calidad del espacio público en el sector.

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

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

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

Además se propone una alternativa de diseño urbano arquitectónico al plan de movilidad de la ciudad de San Juan de Pasto, en la cual prime el peatón y no el vehículo, para lo cual se tomo los diseños bases de las plazas de San Felipe, Taminango y Bombona, insertando el sistema de comercio informal, y el eje ambiental de la senda de la quebrada Mijitayo.

La Senda de la quebrada Mijitayo sufre continuamente de inundaciones, lo cual es muy perjudicial para la ciudad, ya que se ve afectada la movilidad y el comercio que se genera en el sector, además hace que la calidad de vida baje considerablemente por lo cual es necesario una intervención en la cual se tenga en cuenta la quebrada en el diseño del espacio público para que esta no provoque inundaciones por su canalización.

3. EL COMERCIO INFORMAL Y SU INFLUENCIA EN EL ESPACIO PÚBLICO



FIGURA2://Fotografía esquina Parque Nariño Calle 18 Con Carrera 24//

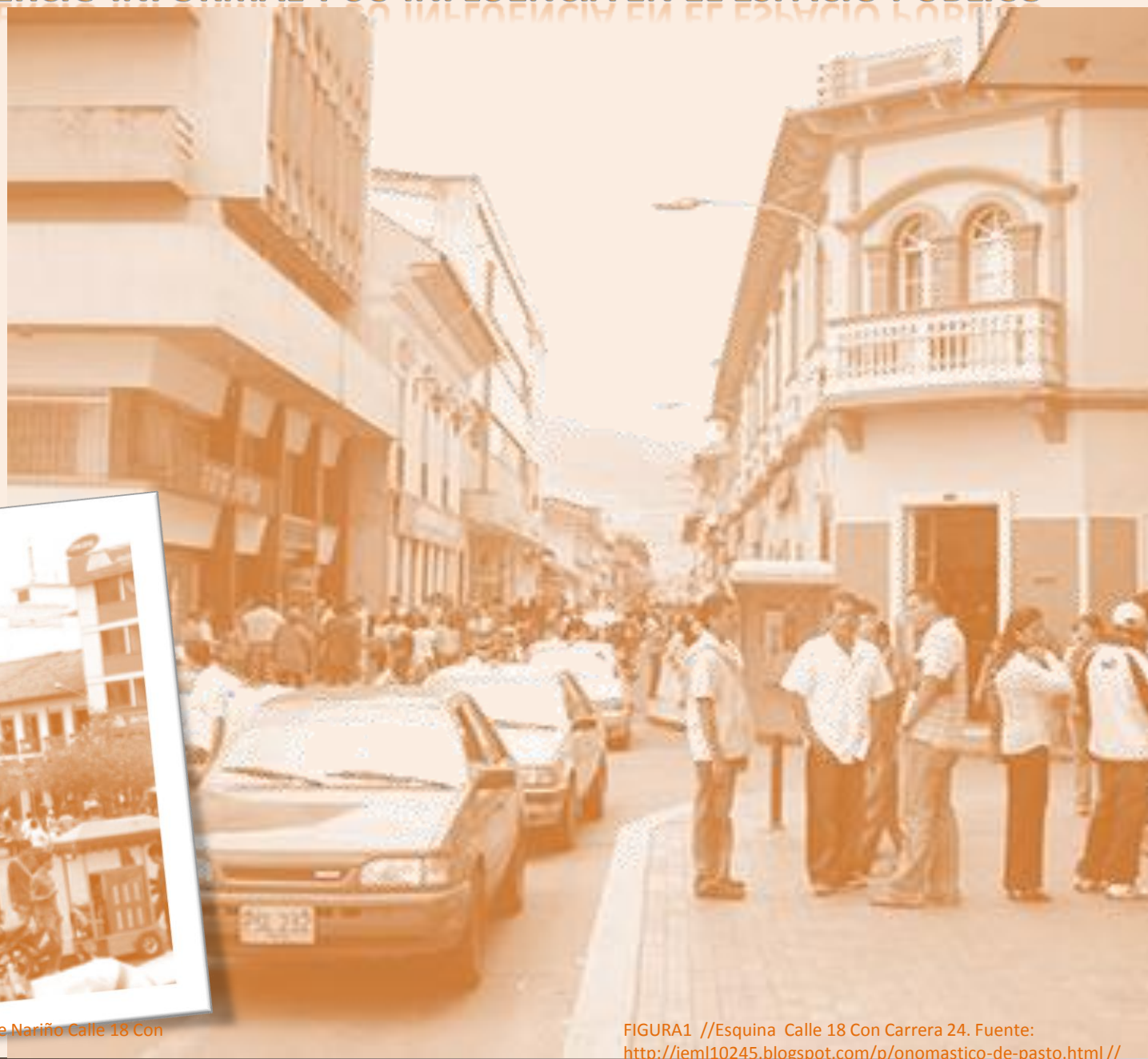


FIGURA1 //Esquina Calle 18 Con Carrera 24. Fuente: <http://ieml10245.blogspot.com/p/onomastico-de-pasto.html> //

3.1 COMERCIO INFORMAL

3.1.1 Comercio informal en Colombia

3.1.1.1 ¿Qué es el comercio informal?

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

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

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

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

3.1.1.3 ¿Quiénes lo ejercen?

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

3.1.1.4 Ventajas de la actividad informal

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

- La flexibilidad para entrar a la actividad de no presentar hojas de vida, ni tener estudios superiores, permiten que se facilite la efectuación del comercio informal. --Los ingresos, aunque vacilantes, dependen del arranque personal por lo que hay actividades de mejora económica.

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

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

3.1.1.5 Causas del comercio informal en Colombia

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

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

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

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

3.1.1.6 Consecuencias del comercio informal en Colombia

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

3.1.2 COMERCIO INFORMAL EN PASTO

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

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

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

3.1.2.1 CLASES DE VENDEDORES INFORMALES

Se dividen en dos partes: vendedores estacionarios y vendedores ambulantes

3.1.2.1.1 VENDEDORES ESTACIONARIOS

Son aquellos que con autorización o sin autorización de la alcaldía, invaden el espacio público con cualquier elemento (caseta, tabla etc.) de forma fija en el espacio público.

Hace unos años algunos tenían escarapela (autorizados por la alcaldía) y otros no, la mayoría de los que tenían escarapela fueron reubicados, pero todavía falta mejorar las condiciones de ellos con amoblamiento, se ha tratado de organizar de la mejor forma.

3.1.2.1.2 VENDEDORES AMBULANTES

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

Ante esto lo único que se puede hacer para mejorar el espacio público es incentivar la cultura ciudadana para comprar en sitios lugares autorizados, ya que muchas veces se hace esto con muchos fines (delitos, evasión de impuestos, vender cosas piratas, cosas ilegales, la explotación del trabajo infantil, etc.) y no como una solución espontánea y desesperada de la economía familiar.



FIGURA 3://Fotografía Vendedores estacionarios//



FIGURA 4://Fotografía vendedora ambulante//

Debido a la posición socio-económica, presente en el país las masas optan por realizar actividades comerciales no organizadas, afectando principalmente el espacio público de la ciudad.

3.2. DIAGNOSTICO: COMERCIO INFORMAL Y SU INFLUENCIA EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO

Por el conflicto armado que en los últimos años a azotado el país, acompañado de otros factores se a generado un desplazamiento hacia las capitales de los departamentos. Lo anterior sumado a el crecimiento demográfico no controlado y a la falta de oportunidades laborales a creado un alto índice de desempleo en la ciudad de San Juan de Pasto.

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



FIGURA 5// Fotografía Desplazados de la Ciudad de San Juan de Pasto//



FIGURA 6//Fotografía Invasión del comercio informal al espacio publico//

GRAFICA DE COMERCIO INFORMAL

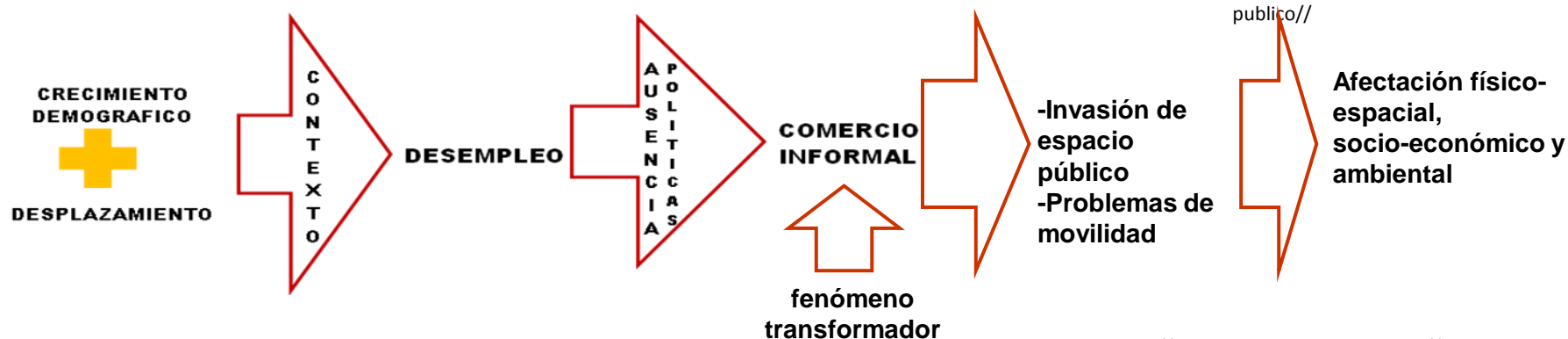
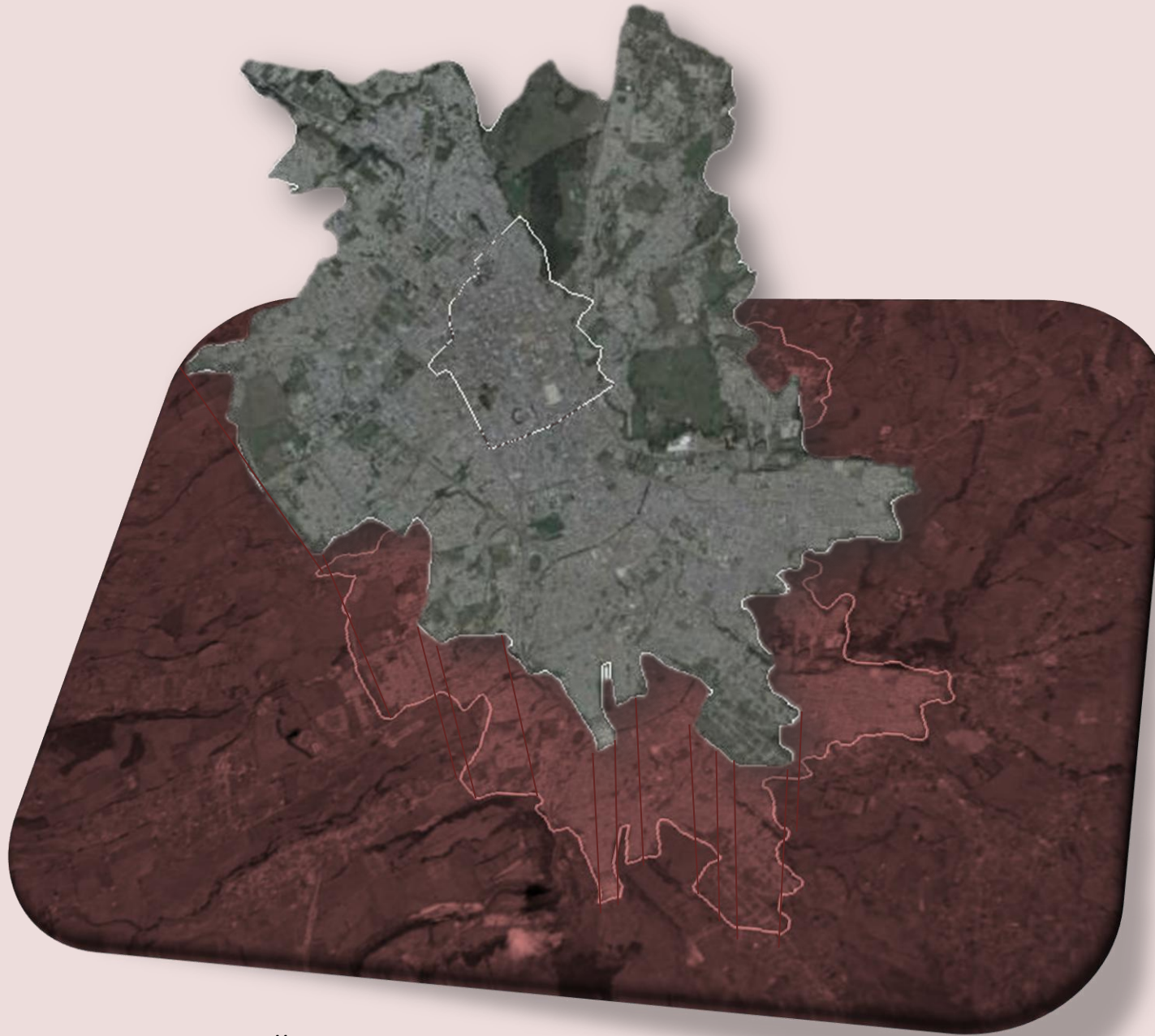


FIGURA 7: //Grafica de Comercio Informal//

4. CONTEXTO URBANO - MUNICIPIO DE SAN JUAN DE PASTO



Basado en el diagnóstico de la afectación del comercio informal en la ciudad de San Juan de Pasto anteriormente descrito, se procede a desarrollar un análisis y propuesta sistémica de la ciudad ya que dicha afectación es el resultado de todos los problemas que presentan los sistemas estructurantes urbanos.

FIGURA 8// AERO FOTOGRAFIA DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO. Fuente: Ingeominas.

4.1 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO SISTÉMICO-SITUACIÓN ACTUAL

4.1.1 SISTEMA AMBIENTAL URBANO

FIGURA 9// Plano Sistema Ambiental Urbano//



4.1.1.1 DIAGNÓSTICO

- Sistema ambiental, estos elementos no se encuentran conectados a un sistema de estructura ambiental.
- Quebrada Mijitayo: Actualmente está quebrada se encuentra canalizada produciendo contaminación.

-Mal manejo del uso del suelo sobre la ronda del río pasto: no hay la suficiente distancia entre el río y las construcciones, áreas de protección.

-La deforestación de la ronda esta originando la sedimentación del mismo.

-Existe déficit de espacio público.

-Canalización de las fuentes hídricas

-Falta de políticas ambientales.

-Falta de espacios verdes dentro de los centro de ventas ambulantes

-Déficit de mobiliario urbano.

4.1.1.2 CONCLUSIONES

-Mal uso del suelo de protección ambiental para actividades comerciales y de ventas ambulantes

• QUEBRADA MIJITAYO

-Actualmente se encuentra canalizada y no tiene importancia debido a que no se encuentra recuperada.

-Los elementos ambientales no hacen parte del comercio informal.

-No presta ninguna servicio a la ciudad.

• EJE AMBIENTAL AVENIDA CHILE

-Se encuentra cercada o privatizada.

-No permite el disfrute colectivo

-Se encuentra contaminada

-No se articula a los demás espacios públicos y ambientales

• SECTOR DEL PARQUE CHAPALITO

- Se encuentra desarticulado de los demás espacios públicos.
- Igual a otras zona verdes, se esta deforestando cada día mas.
- Falta de mobiliario urbano y equipamiento

EJE AMBIENTAL DEL RIO PASTO:

- Se encuentra contaminado por causa de botaderos de basuras.
- No se respeta la norma de los 30 metros sobre su ronda.
- Actualmente se encuentra en deforestación lo cual provoca inundaciones.

ÁREAS DE CESMAG, SANTIAGO, JAVERIANO, PARQUE INFANTIL Y AV. BOYACÁ:

- Actualmente se encuentran cercados y privatizados.
 - No existe amoblamiento adecuado para el disfrute.
 - De igual manera se encuentran en deforestación.
 - Se encuentran desarticulado de los espacios públicos.
 - No existe comunicación directa entre estos dos elementos.
- Sistema de hídrico general.
- Lo que podemos ver que actualmente se encuentran canalizadas, y convertidas en desagües.
 - No existe un manejo ambiental adecuado.
 - Existe gran deforestación de sus rondas.
 - Se encuentran cercadas por problemas de inseguridad.

• LOMA DEL CENTENARIO

- Esta siendo atacada por la deforestación y la contaminación que unida a una falta de manejo ambiental se esta destruyendo las reservas naturales.
- No existe disfrute de la comunidad.
- Falta de manejo ambiental.
- Mal uso del suelo.
- Falta de vías de comunicación

4.1.2 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS URBANOS



4.1.2.1 DIAGNÓSTICO

- Falta de vías colectoras de amplio perfil, que permitan una movilidad adecuada para la ciudad.
- Hace falta regulación en el manejo de inmuebles, no existe una política clara sobre el tratamiento de estos.
- Actualmente se le está dando la espalda al río Pasto el cual también sirve como zona de equipamientos.
- Falta consolidar otros elementos de tensión como la plaza de bombona y la plaza del Carnaval.

4.1.2.2 CONCLUSIONES

- Se encuentran desarticulado del sistema de movilidad urbano
- Existen uso que no son compatibles con cierto tipo de equipamiento.
- No existen sectores consolidados de equipamiento o de usos.
- Existen zonas ya consolidadas de servicios tales como educativos (Torobajo), salud (Bavaria), servicios (centro), institucionales (centro).
- Falta de equipamientos de comercio alternativo como método de ventas callejeras

4.1.3 SISTEMA ESPACIO PÚBLICO URBANO



Figura11// Plano sistema espacio publico, fotografías espacios publico en la ciudad de Pasto//

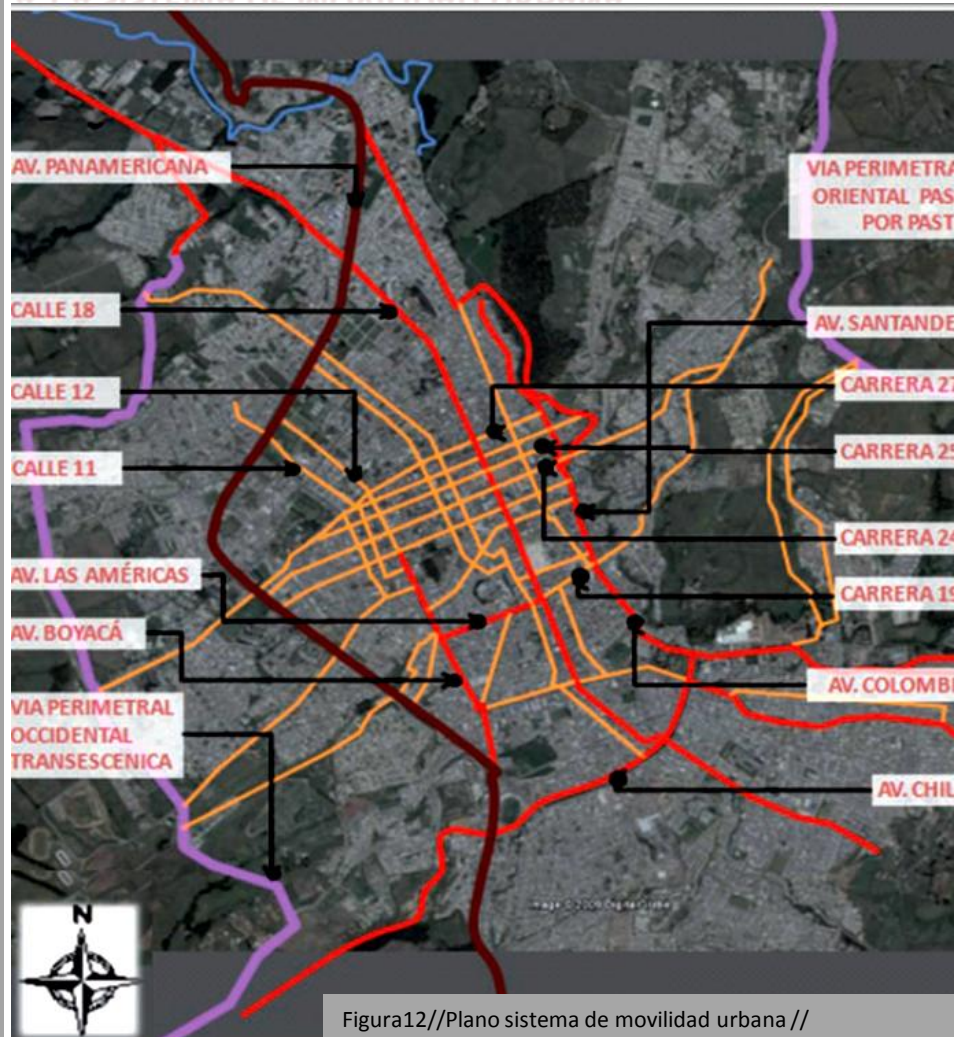


- Falta de espacio público urbano y de mobiliario
- Ocupación desorganizada del espacio público para actividades comerciales
- Las vías que comunican los espacios públicos no presentan un perfil amplio y continuo.
- Los espacios se encuentran fragmentados sin relación alguna
- No existe una normativa de manejo del uso de los espacios públicos
- El espacio público presenta inseguridad y falta de administración.
- Andenes reducidos, irregulares, en mal estado y ausencia de condiciones para personas con movilidad reducida.
- Ocupación indebida del espacio público por vehículos de transporte público y privado. Igualmente, ocupación del espacio público por vendedores y vehículos.

4.1.3.2 CONCLUSIONES

- Mal uso de suelo de espacio público por parte del comercio informal.
- Falta de espacio público construido.
- Carencia de zonas duras y blandas.
- Falta de espacios peatonales.
- Los parques mas grandes con los que cuenta la ciudad se encuentran cercados.
- Mal manejo ambiental del espacio publico.
- El espacio publico es utilizado para el comercio alternativo o publico.
- Algunos espacios se encuentran privatizados
- Existe gran cantidad de contaminación e inseguridad dentro de los espacios públicos.

4.1.4 SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA



Convenciones

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

4.1.4.1 DIAGNOSTICO

- Invasión de las vías por parte del comercio informal
- Movilidad afectada por la presencia de comercio informal sobre las calles de la ciudad
- Falta de políticas de manejo unificado del sistema de movilidad
- Deteriore de la malla vial por falta de políticas de ordenamiento
- Falta de sistema de cruces y semaforización
- Falta de control de la movilidad vehicular
- Ausencia de vías de transporte alternativo
- Calles angostas
- Falta de vías colectoras

4.1.4.2 CONCLUSIONES

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

4.1.5 INFORMALIDAD URBANA



Convenciones

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

4.1.5.1 DIAGNOSTICO

1. Existen zonas de informalidad acentuadas:
 - Sector del Terminal .
 - Sector de Bolívar y Alkosto.
 - Sector del mercado del Potrerillo.
 - Sector de Torobajo.
 - Sector Centro: administrativo y comercial
2. Los sectores de comercio informal se localizan sobre las franjas de:
 - Calles 15 (sector de Bombona)
 - Calle 16 (entre Carreras 22 y 30)
 - Calle 17 (entre Carreras 19 y 33)
 - Calle 18 (entre Carreras 19 y 33)
 - Calle 19 (sector bancario y administrativo).
 - Carreras 22,24,25,26,27

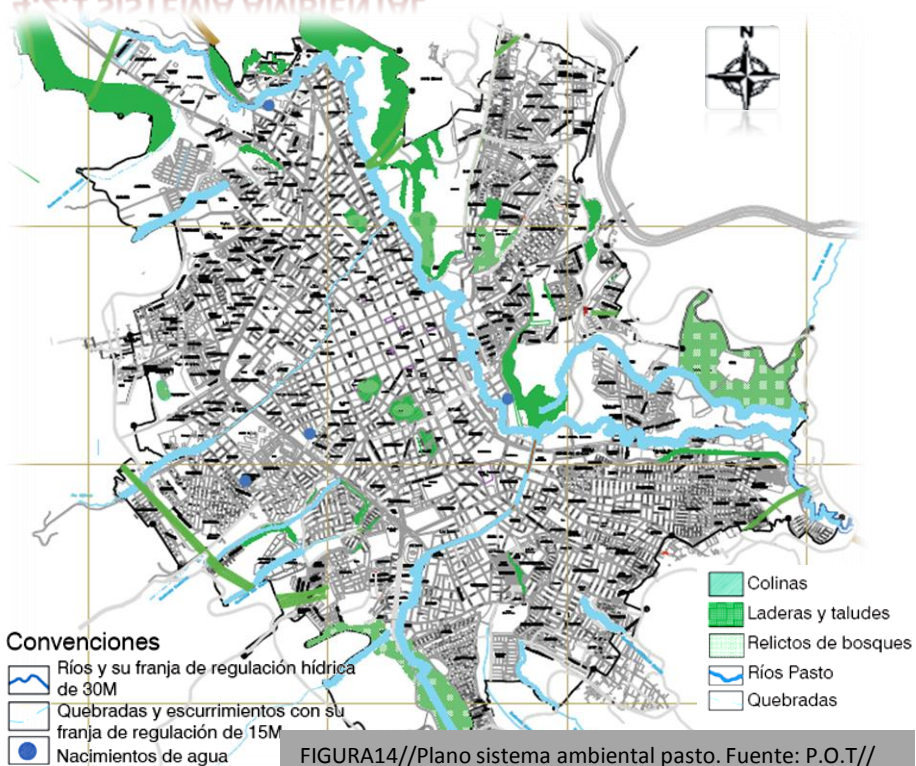
4.1.5.2 CONCLUSIONES

1. La informalidad se acentúa en aquellos lugares con mayor influencia urbana
2. Alta presencia de informalidad sobre la calle 18 debido a que es el lugar que mas dinamiza la ciudad
3. Gran presencia del comercio informal en el sector de bombona por el carácter comercial del sector.

4.2 SOLUCIONES PROPUESTAS POR EL P.O.T PARA LA CIUDAD, ANÁLISIS Y DIAGNOSTICO

Se desarrollo un análisis del plan de ordenamiento territorial (P.O.T) de la ciudad de San Juan de Pasto para ver las potencialidades y debilidades que este presenta, para el desarrollo de una ciudad sostenible y sustentable, a continuación se presenta un a análisis sistémico.

4.2.1 SISTEMA AMBIENTAL

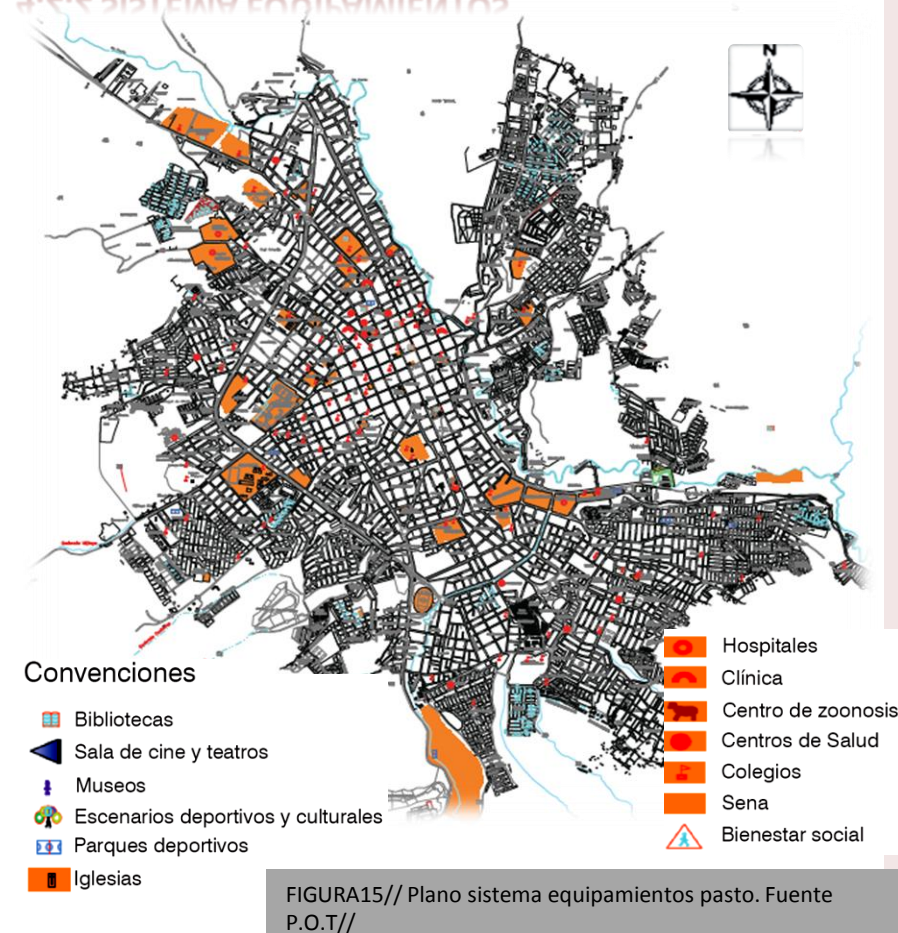


4.2.1.1 DIAGNÓSTICO

- Baja presencia de elementos ambientales dentro del casco urbano
- La presencia del elemento ambiental se acentúa alrededor del casco urbano, en laderas y colinas.

-No hay propuesta sistémica ambiental, para lograr una verdadera conexión entre los elementos, por lo cual se ven los elementos ambientales desarticulados.

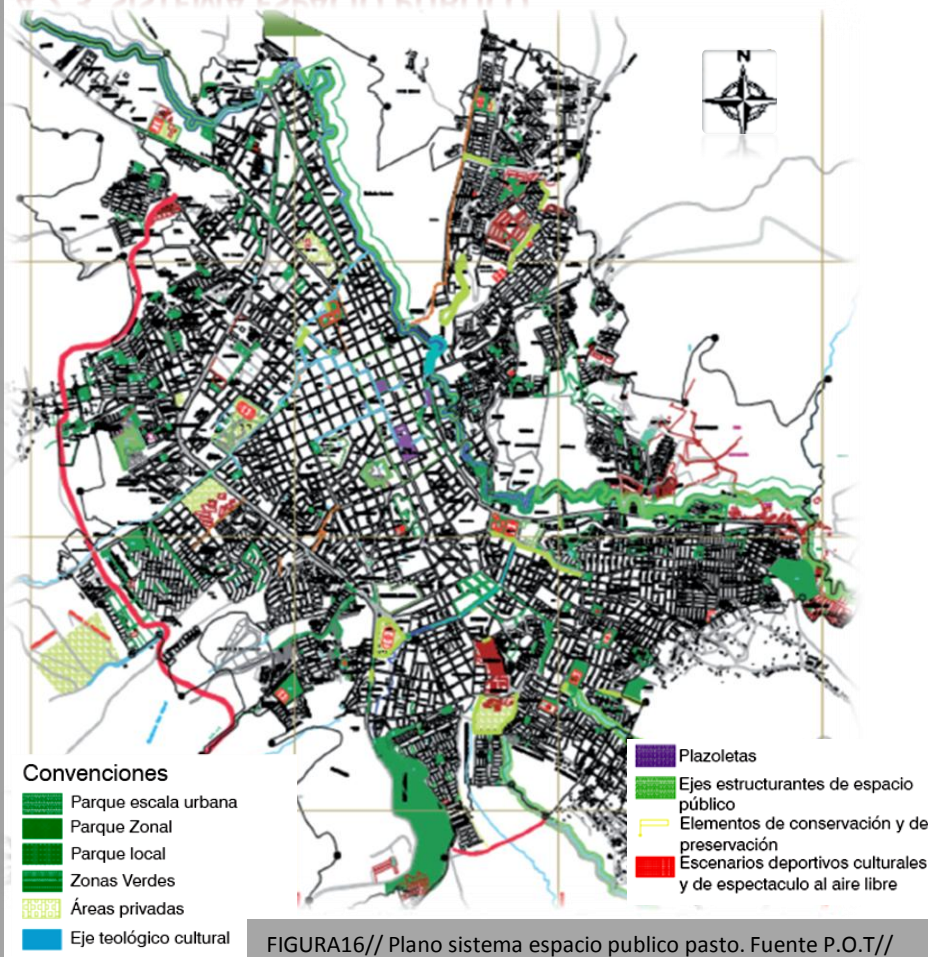
4.2.2 SISTEMA EQUIPAMIENTOS



4.2.2.1 DIAGNÓSTICO

- Existe una propuesta de generar nuevos equipamientos pero no se articulan a un sistema.
- No hay propuesta sistémica de equipamientos.
- No hay una propuesta para consolidar nuevos centros urbanos, para que exista una mayor descentralización de la ciudad.

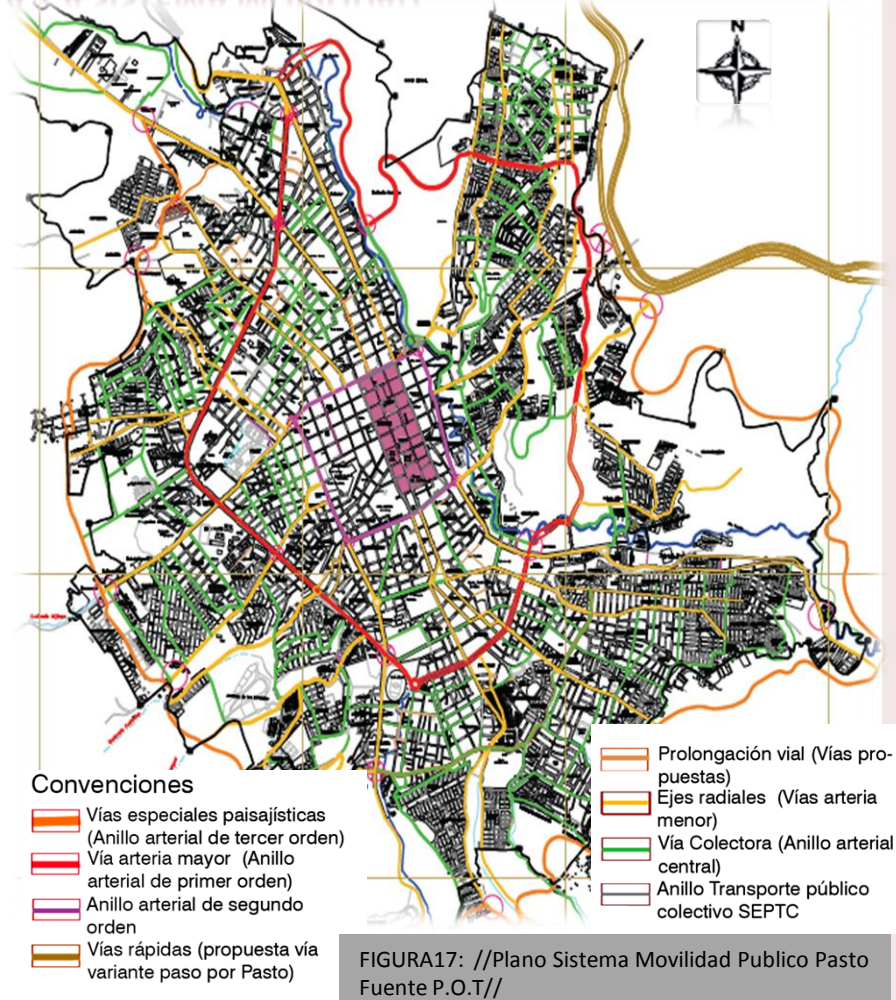
4.2.3 SISTEMA ESPACIO PÚBLICO



4.2.3.1 DIAGNÓSTICO

- Existe una propuesta de generar nuevos espacios públicos pero se siguen viendo desarticulados.
- El espacio público propuesto no se articula a los demás de los sistemas.
- No hay propuesta sistémica de espacio público.
- El único eje continuo es el del río pasto dado por la senda que transita el río.

4.2.4 SISTEMA MOVILIDAD



4.2.4.1 DIAGNÓSTICO

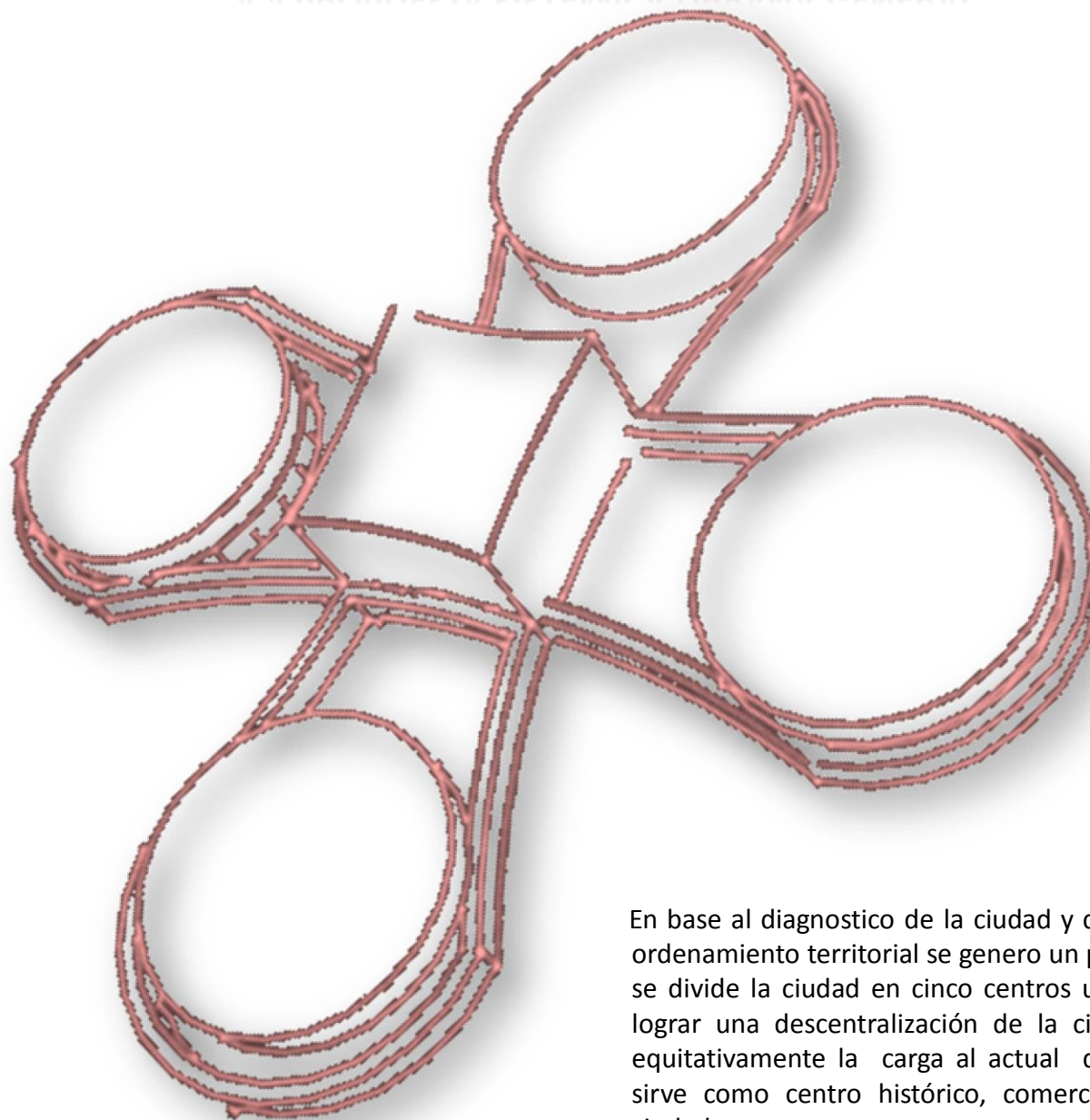
- Se propone transporte alternativo pero no conforma un sistema con las demás formas de transporte.
- No hay continuidad en las vías propuestas.
- No hay propuesta sistémica de movilidad.
- Se propone un anillo vehicular que puede funcionar para resolver la movilidad de la ciudad.

4.3 DIAGNOSTICO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE SAN JUAN DE PASTO

Generación de anillo de movilidad desarticulado del espacio público.

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

4.4 PROPUESTA SISTÉMICA URBANA GENERAL



En base al diagnóstico de la ciudad y de la propuesta del plan de ordenamiento territorial se generó una propuesta propia, en la cual se divide la ciudad en cinco centros urbanos, esto con el fin de lograr una descentralización de la ciudad y así poder repartir equitativamente la carga al actual del centro urbano, el cual sirve como centro histórico, comercial y administrativo de la ciudad.

FIGURA18: //Esquema de integración conceptual urbano//

4.4.1 ESQUEMA POLICÉNTRICO URBANO.

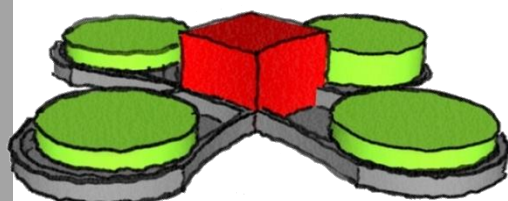
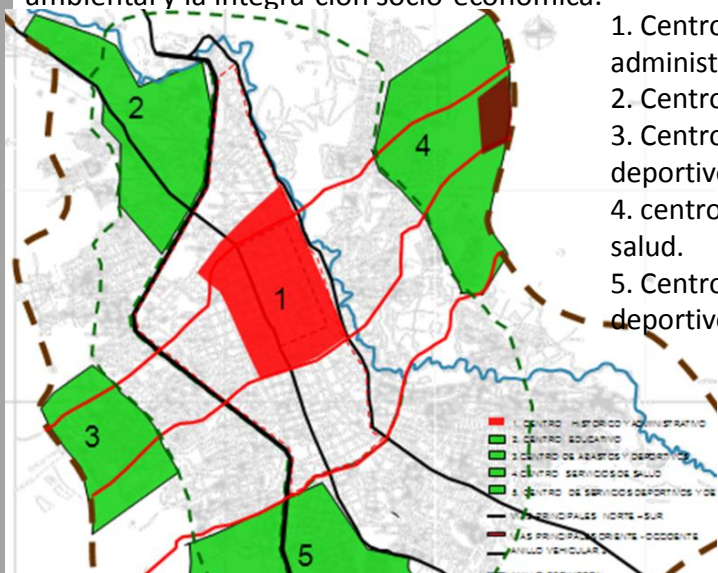


FIGURA19://Esquema De Integración Conceptual Urbano //

Se propone la posibilidad de generar otros centros urbanos para solucionar el problema de la alta aglomeración y densidad de transeúntes y usos en un solo centro, lo cual ha generado complicaciones de movilidad, entre otras cosas. Así se lograra diferentes tenciones urbanas entre grupos de equipamientos que beneficiaran a esta y sus habitantes.

4.4.2 CONCEPTO ACCIÓN

El entretrejido de los sistemas estructurantes urbanos, se convierte en la estructura urbana; esto se da oriente a occidente, y de sur a norte y viceversa con el fin de lograr la articulación físico-espacial, medio ambiental y la integra-ción socio-económica.



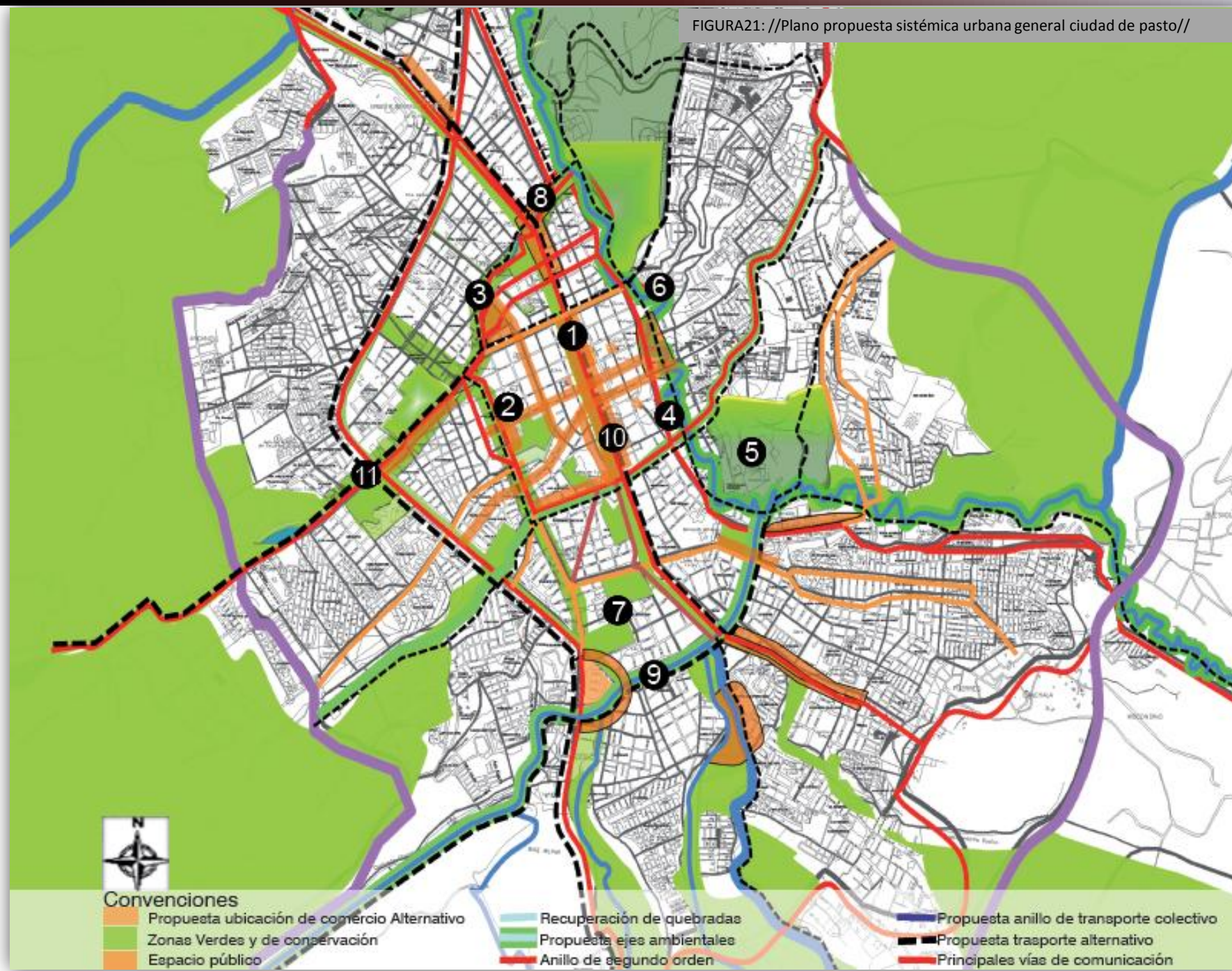
1. Centro histórico y administrativo
2. Centro educativo
3. Centro de abastos y deportivos
4. centro de servicios de salud.
5. Centro de servicios deportivos y de servicios.

FIGURA20//Plano Esquema De Integración Sistemas Estructurantes Urbanos//

4.4.3 ESTRATEGIAS

1. Atribuir al comercio alternativo como el elemento que entretroje los sistemas urbanos. Elemento que hace parte de la organización espacial urbana y se convierte en el elemento central de la estructura de planificación.
2. Generación de nuevo espacios públicos y mobiliario urbano caracterizado.
3. Generación de tres corredores ambientales y de movilidad que entretujen los sistemas ambientales oriental y occidental de la ciudad; Av. Chile, Av. Las Américas y eje de la quebrada Mijitayo.
4. Tres corredores ambientales de conexión norte – sur; Av. panamericana, calle 18, eje Río Pasto (Av.los estudiantes, Santander y Colombia).
5. Reforestación de bosques.
6. Recuperación del sistema ambiental río Pasto.
7. Generación de mas espacios verdes al interior de la ciudad (Las Lunas, Javeriano, Santiago, CESMAG, Normal Superior, Parque Bolívar, Loma del Centenario, Bombona y Parque Infantil) .
8. Ampliación del espacio público urbano.
9. Recuperación de todo el sistema de quebradas de la ciudad (quebrada Mijitayo, Chapal. Gualmatan etc.)
10. Generación de más vías peatonales dentro del centro.
11. Generación de nuevas vías de transporte alternativo.

FIGURA21: //Plano propuesta sistémica urbana general ciudad de pasto//



5. CENTRO HISTÓRICO Y ADMINISTRATIVO DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO

El sector centro de la ciudad, presenta el mayor reto a resolver por poseer múltiples condicionantes, además es aquí donde se va a desarrollar la mayor actividad comercial de la ciudad, por lo tanto comercio informal tiende a ubicarse en esta área, esta ubicación debe planificarse para que no afecte espacialmente al espacio público.

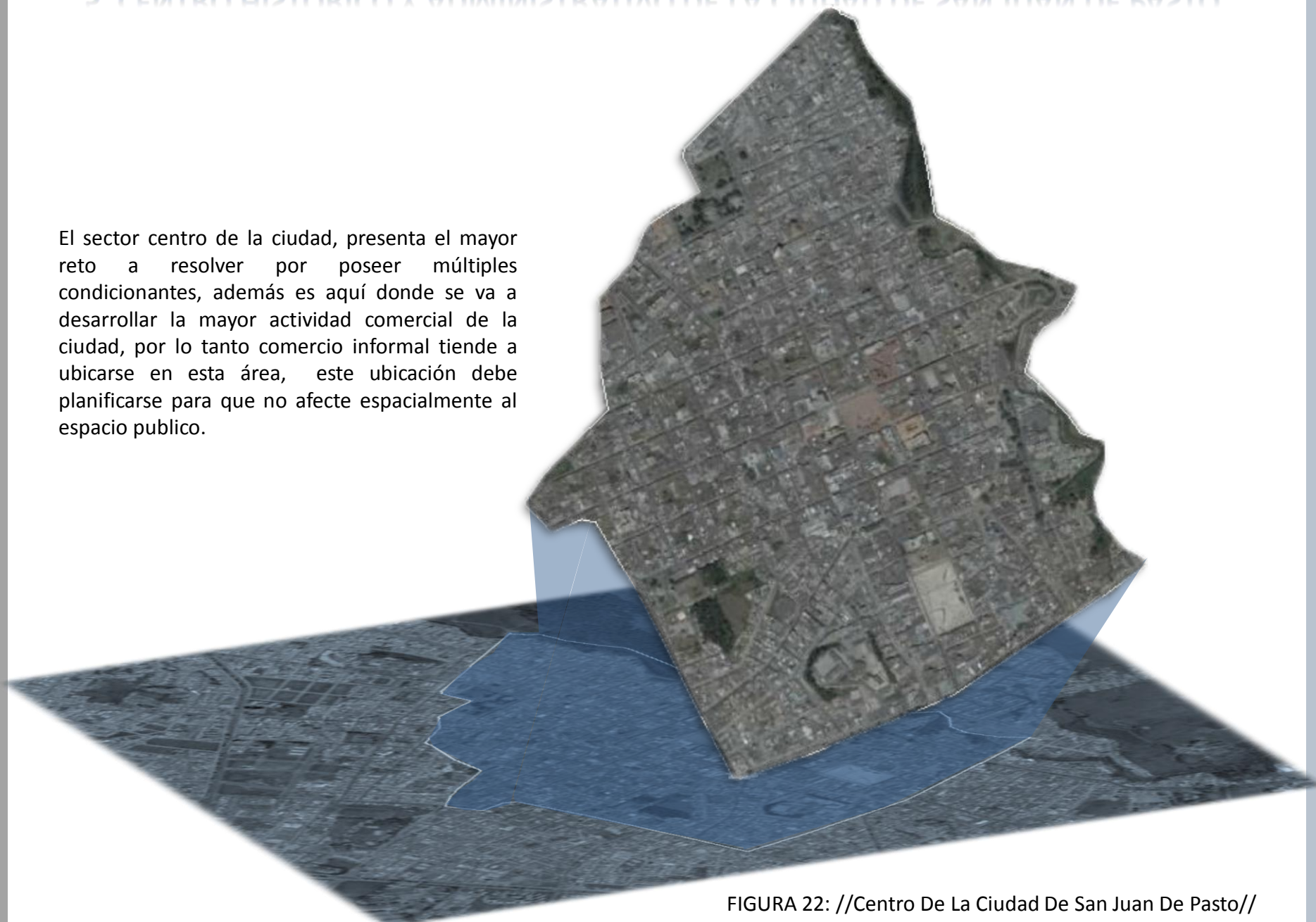


FIGURA 22: //Centro De La Ciudad De San Juan De Pasto//

5.1 MARCO HISTÓRICO

Cuando se analiza un sector es de vital importancia tener en cuenta su historia, esta nos revela claros indicios del desarrollo que ha presentado la zona, y es premisa indispensable para hacer una propuesta urbana que solucione la problemática del sector.

5.1.1 CONFORMACIÓN DEL TRAZADO DE LA CIUDAD.

La ciudad a presento un crecimiento regular en sus primeros años, con una malla trazada en damero hereda de las ciudades españolas, esta fue cambiando su forma a medida que se expandía hacia los elementos ambientales como El rio Pasto, la quebrada Mijitayo entre otros.



FIGURA 23//Primeros trazados de la ciudad de San Juan de Pasto en 1816. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//



FIGURA 24//San Juan de Pasto en 1849. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//



FIGURA 25//San Juan de Pasto en 1968. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//

5.1.1.1 QUEBRADA MIJITAYO

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



FIGURA 26//Aerofotografía y Plano Antigua Quebrada Mijitayo. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//

5.1.1.2 RÍO PASTO

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



FIGURA 27 //Recorrido Rio Pasto en la Ciudad. Fuente: Cartografía histórica de Pasto//

5.1.2 LUGARES SIGNIFICATIVOS DEL PASADO EN LA ACTUALIDAD

Calle Angosta 1920 / Calle Angosta, Actual calle 17



FIGURA 28//Calle Angosta 1920 / Calle Angosta, Fuente: ww.skycrapercity.com//

FIGURA 29 //Actual calle 17. Fuente: www.skycrapercity.com//

Avenida de la panaderia 1950/
Actual avenida de la panaderia



FIGURA 30: //Avenida de la Panadería 1950 / Actual Avenida de la Panadería. Fuente: www.skycrapercity.com

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



FIGURA 32//Calle de Tunja 1920/ Calle de Tunja hoy Calle 19 entre 26 y 27 Fuente: www.skycrapercity.com

Calle 18 1938/
Calle 18 2007



FIGURA 31// Calle 18 1938 // calle 18 2007. Fuente: www.skycrapercity.com

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



FIGURA 33// La Merced y el Templo en Construcción 1937 / La Merced y el Templo hoy.

Calle San Agustín 1922

Calle San Agustín, hoy Carrera 24
con calle 19FIGURA 34//Izq. Calle San Agustín Hoy Carrera 24 con Calle 19/ Derecha. Calle San Agustín 1922. Fuente: www.skycrapercity.com/.

Plaza de Nariño 1910

Plaza de Nariño 1950

Plaza de Nariño en la actualidad

FIGURA 35//Historia plaza de Nariño 1910, 1950 y actual
Fuente: cartografía histórica de Pasto//

5.2 DELIMITACIÓN SECTOR CENTRO

5.2.1 COMPARACIÓN PLAN PARCIAL CENTRO (PPC) VS PLAN DE MOVILIDAD (POT)

4.2.1.1 ASPECTOS DEL PLAN PARCIAL CENTRO

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

5.2.1.1.1 MARCO NORMATIVO A NIVEL DE CIUDAD

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

FIGURA 36://Plano Centro de Pasto. Fuente: PPC//

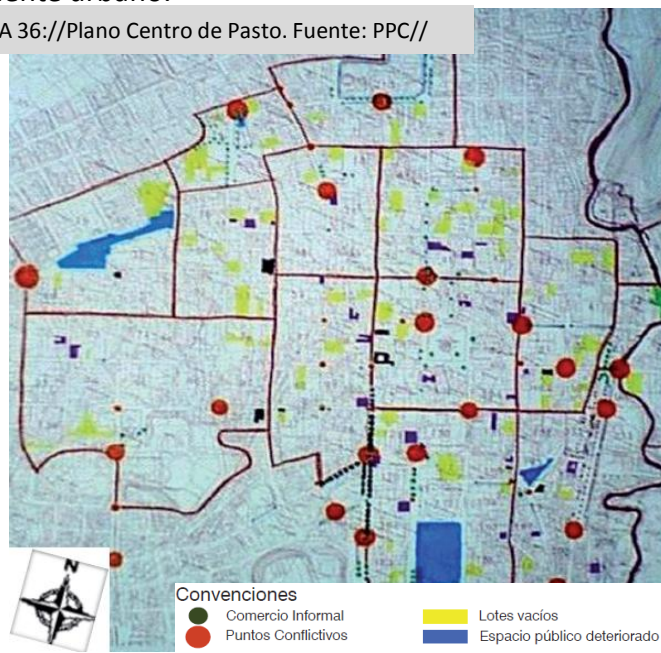
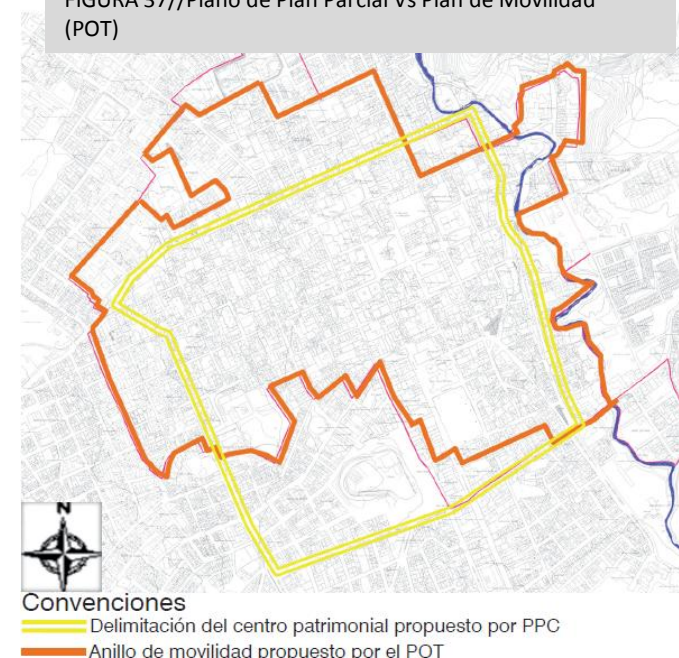


FIGURA 37//Plano de Plan Parcial Vs Plan de Movilidad (POT)



5.2.1.2 CONCLUSIONES

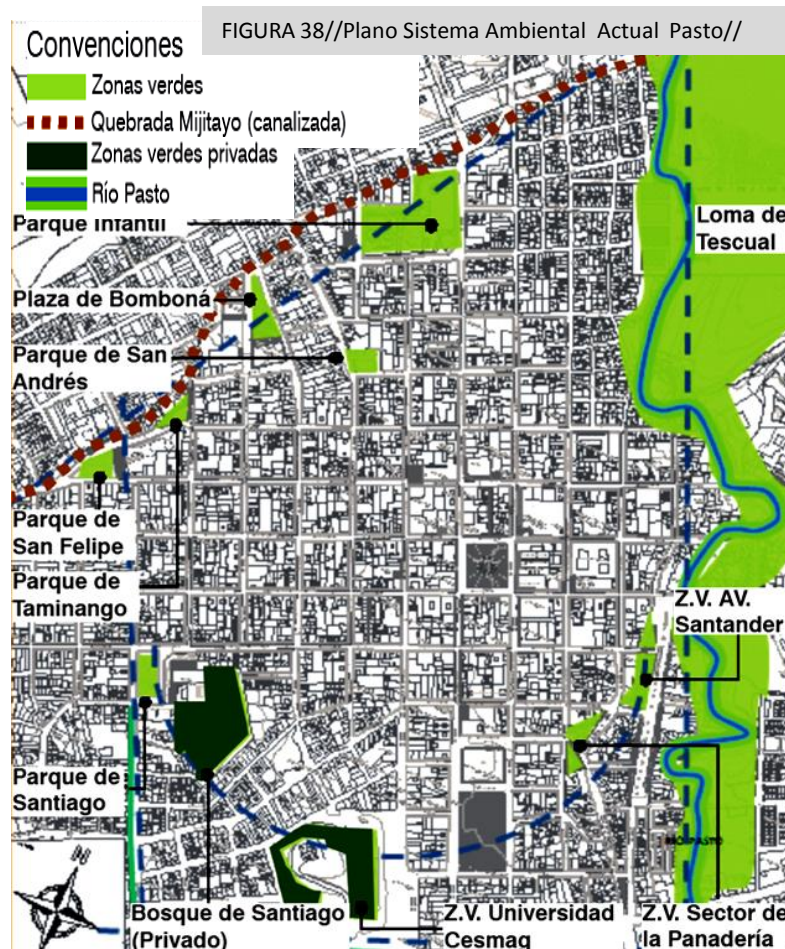
1. La delimitación que hace el PPC y el plan de movilidad no son consecuentes, y es demostrado en la misma superposición de los dos donde se manifiesta que en la planificación no se toma en cuenta la integralidad de los sistemas estructurantes urbanos.
2. El espacio público se encuentra deteriorado por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

5.3 SECTOR CENTRO – SITUACIÓN ACTUAL

Se realiza un análisis sistémico de los sistemas estructurantes de sector, buscando una solución sostenible y sustentable.

5.3.1 SISTEMA AMBIENTAL

5.3.1.1 Análisis



5.3.1.2 DIAGNOSTICO

1. Deterioro medio ambiental por la alta presencia del comercio informal lo cual ha generado contaminación.

2. Los espacios se encuentran desfragmentados y sin relación alguna.
3. No existe una normativa de manejo ambiental para las zonas protegidas.
4. Los parques del Cesmag y Santiago actualmente se encuentran privatizados lo cual genera una parcelación ambiental.
5. Contaminación ambiental por partículas de polvo y gases por motivo del paso vehicular motorizado.
6. Invasión y deterioro del río Pasto.
7. Falta de zonas verdes dentro del área central urbana.

5.3.2 SISTEMA DE ESPACIO PUBLICO

5.3.2.1 ANÁLISIS

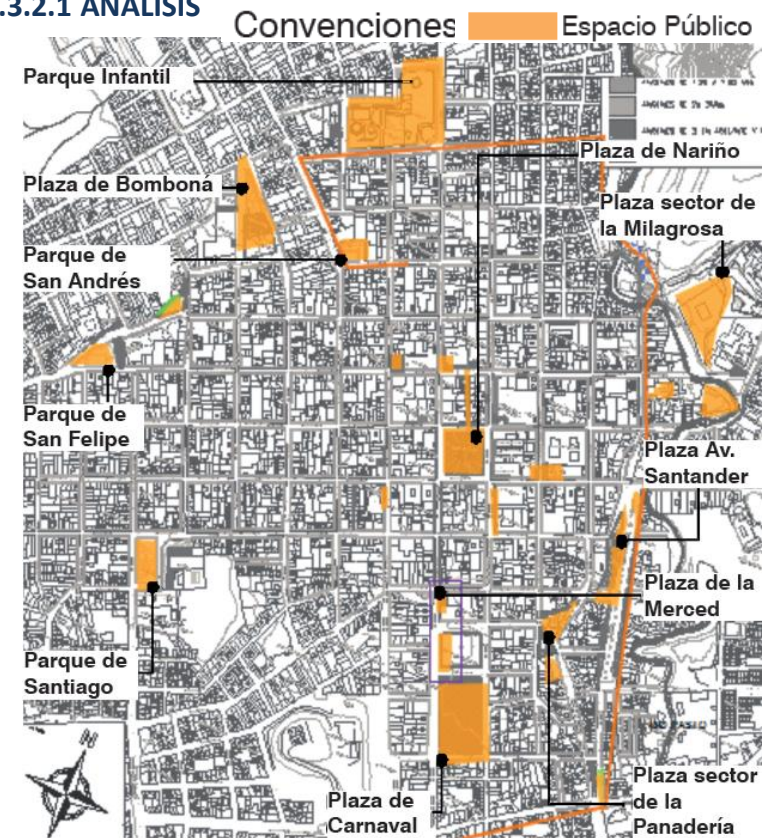


FIGURA 39//: Plano Sistema Espacio Publico Actual Pasto

5.3.2.2 DIAGNÓSTICO

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

5.3.2.3 ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO VS ESPACIO EDIFICADO PLANO NOLÍ

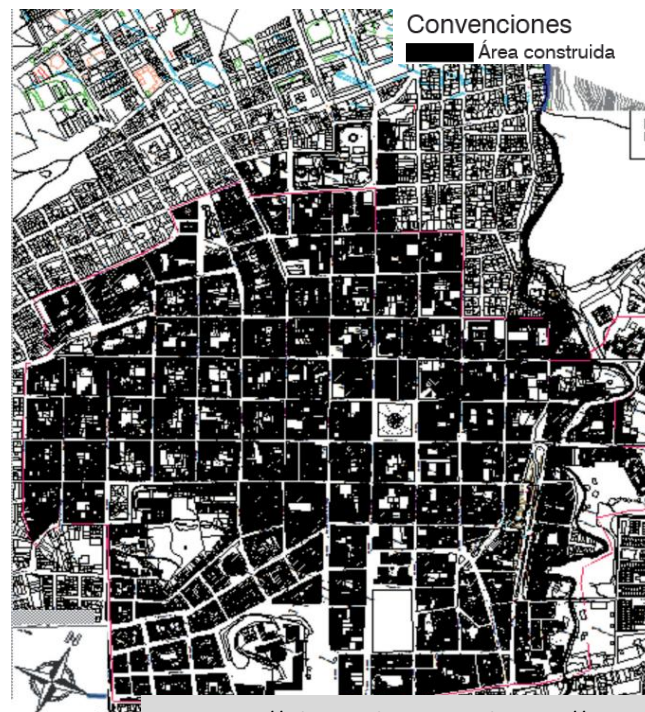


FIGURA 40// Plano Noli San Juan de Pasto//

5.3.2.4 CONCLUSIONES

1. Mal uso del suelo del espacio público por parte de las ventas informales.
2. El comercio informal no está articulado al espacio público sino como un elemento independiente.
3. El comercio informal y el espacio público se encuentran desarticulado de los demás sistemas estructurantes urbanos (movilidad, medio ambiente, usos etc.), además se encuentran en alto grado de contaminación.
4. Los espacios públicos no permiten el disfrute colectivo porque el espacio no es adecuado al ser muy estrechos y propensos al peligro del vehículo motorizado.
5. No existe articulación entre espacios públicos.

5.3.3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

5.3.3.1.1 Sector centro administrativo

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



FIGURA 41// Fotografía de Bancolombia tomada desde la calle 19//

FIGURA 42// Fotografía C.C. Sebastián de Bel alcázar tomada desde la calle 49 con carrera 24//

5.3.3.1 Análisis

Convenciones

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

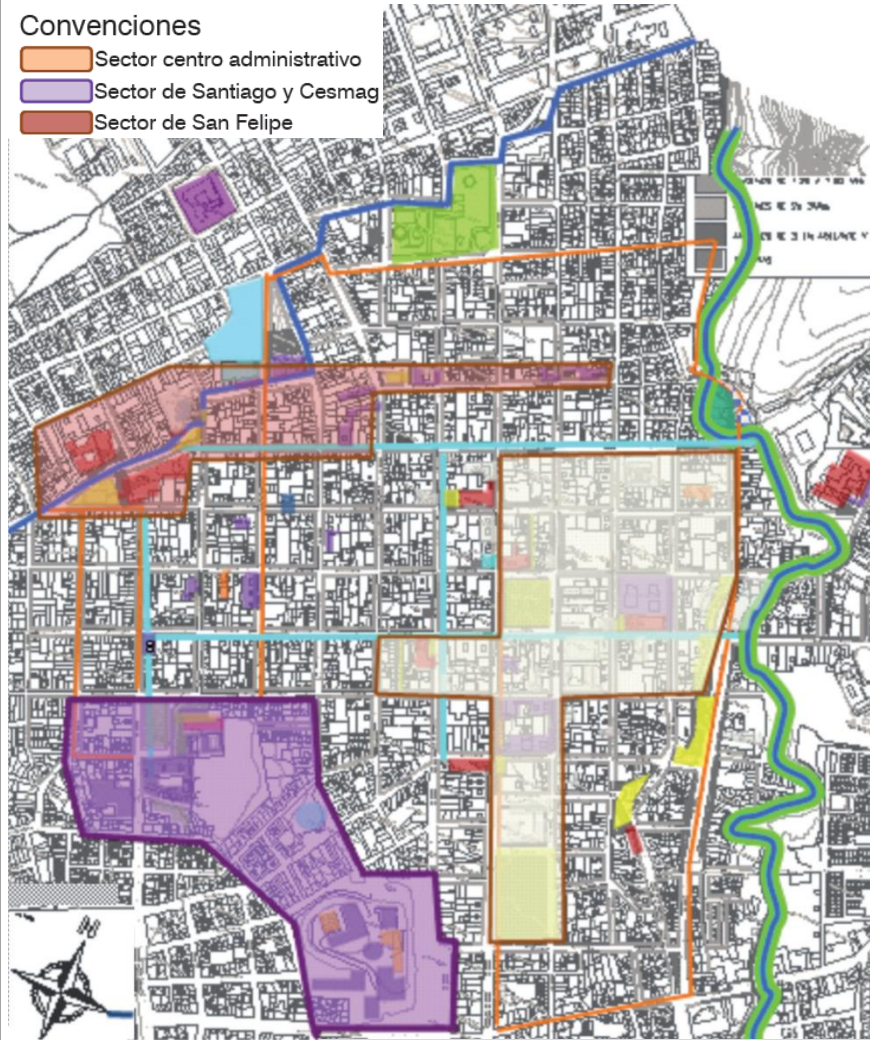


FIGURA 43// Plano de sectores de equipamientos.//

5.3.3.1.2 SECTOR SANTIAGO Y CESMAG

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



FIGURA 44//Fotografía sector de Santiago

5.3.3.1.3 SECTOR DE SAN FELIPE

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



FIGURA 45 //Fotografía Sector San Felipe//

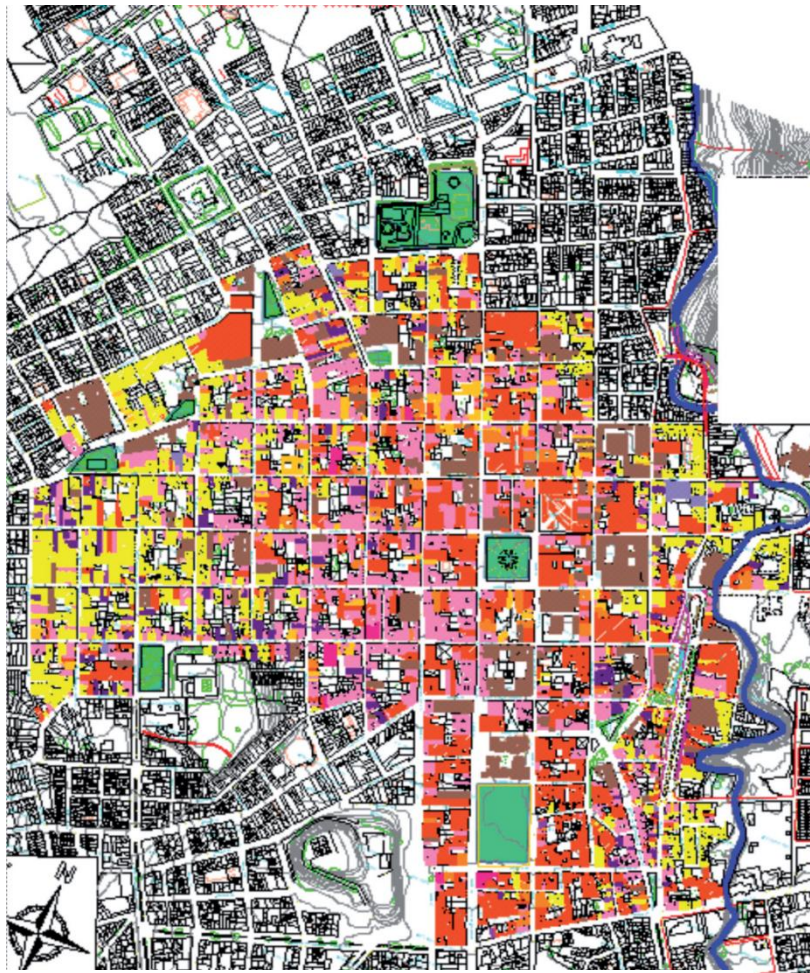
5.3.3.2 Diagnostico

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

5.3.4 SISTEMA DE USOS DE SUELO

5.3.4.1 ANÁLISIS

5.3.4.1.1 USOS DE SUELO PRIMER PISO

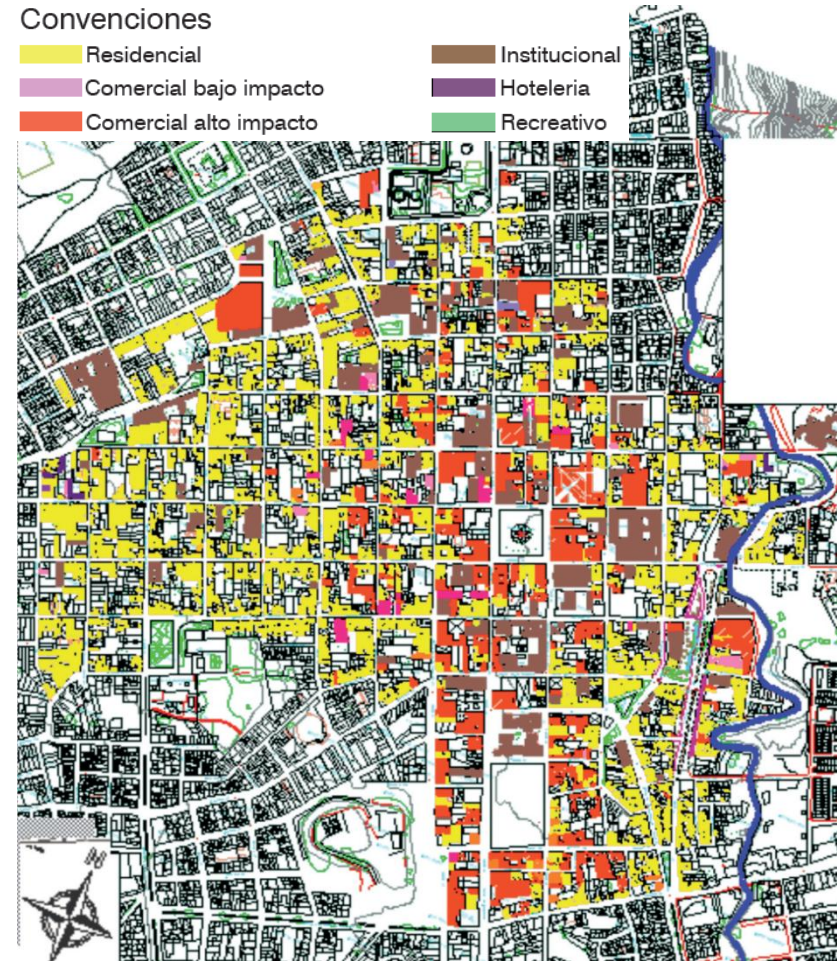


Convenciones

 Residencial	 Institucional
 Comercial bajo impacto	 Hotelería
 Comercial alto impacto	 Recreativo

FIGURA 46://Plano de Usos de Suelo Primer Piso Centro Histórico y Administrativo Pasto //

5.3.4.1.2 USOS DE SUELO SEGUNDO PISO



Convenciones

 Residencial	 Institucional
 Comercial bajo impacto	 Hotelería
 Comercial alto impacto	 Recreativo

FIGURA 47// Plano de Usos de Suelo Segundo Piso Centro Histórico y Administrativo Pasto//

5.3.4.2 DIAGNÓSTICO

5.3.4.2.1 USOS PRIMER PISO

1. Se observan muy pocos elementos con uso de diversión al igual que de uso industrial.
2. Actualmente existe predominio del comercio de mediano-alto impacto y el comercio informal en el centro, sobre todo alrededor de la plaza de Nariño, y en las calles 17, 18, 19 y 20.

3. Por ser pasto una ciudad mono céntrica que cuenta con solo punto que concentran la mayor cantidad de servicios como institucionales, comerciales de alto y bajo impacto y religioso entre otros.

4. Presencia de gran parte de los elementos institucionales de la ciudad de Pasto.

5. Algunos de ellos están en buenas condiciones físicas debido a intervenciones de restauración.

6. Sobre la Avenida Santander existe comercio de mediano-alto impacto junto a elementos institucionales.

7. Se presenta comercio de bajo impacto en la transición del centro a los sectores residenciales, hacia el occidente el barrio más cercano es Santiago.

5.3.4.2 USOS SEGUNDO PISO

8. En segundo nivel se puede observar que existe mayor presencia de uso residencial y también se observa el uso institucional.

9. Se destaca el predominio del uso residencial hacia el occidente en el barrio Santiago.

10. Aparecen servicios de hotelería pero en muy baja cantidad y se destaca la ausencia del uso industrial.

11. Sobre la avenida Santander se observa en su mayoría el uso residencial.



FIGURA 48// Fotografía del Colegio Javeriano Tomada desde la calle 21//

FIGURA 49://Fotografía de la Universidad de Nariño sede Centro Tomada desde la carrera 22//

FIGURA 50://Fotografía de Centro Comercial Sebastián tomada desde la calle 19 //

5.3.5 NIVELES DE CONSERVACIÓN

Para realizar este análisis requerimos primero saber cuáles son los niveles de conservación, los cuales se explican a continuación

5.3.5.1 NIVEL 1. CONSERVACIÓN INTEGRAL.

Se aplica a inmuebles del grupo arquitectónico de excepcional valor, los cuales, por ser irremplazables, deben ser preservados en su integralidad. En éstos, cualquier Intervención puede poner en riesgo sus valores e integridad, por lo que las obras deben ser legibles y dar fe del momento en el que se realizaron. Si el inmueble lo permite, se podrán realizar ampliaciones, en función de promover su revitalización y sostenibilidad.

En relación con los Inmuebles del Grupo Urbano debe garantizarse la preservación del trazado, manzanas, paramentos, perfiles, alturas, índices de ocupación, vías, parques, plazas y pasajes, entre otros. Se permite la modificación de los espacios internos del inmueble, siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial: disposición de accesos, vestíbulos, circulaciones horizontales y verticales.

Tipos de obras permitidos en el Nivel 1: Restauración, reparaciones locativas, primeros auxilios, rehabilitación o adecuación funcional, reforzamiento estructural, reintegración, ampliación, consolidación y Liberación.

5.3.5.2 NIVEL 2. CONSERVACIÓN DEL TIPO ARQUITECTÓNICO.

Se aplica a Inmuebles del Grupo Arquitectónico con características representativas en términos de implantación predial (rural o urbana) volumen edificado, organización espacial y elementos ornamentales las cuales deben ser conservadas. Se permite la modificación de los espacios internos del inmueble, siempre y cuando se mantenga la autenticidad de su estructura espacial: disposición de accesos, vestíbulos, circulaciones horizontales y verticales.

Tipos de obras permitidos en el Nivel 2: Restauración, reparaciones locativas, primeros auxilios, rehabilitación o adecuación funcional, remodelación, esforzamiento estructural, reintegración, ampliación, consolidación y liberación.

5.3.5.3 NIVEL 3. CONSERVACIÓN CONTEXTUAL.

Se aplica a inmuebles ubicados en un Sector Urbano, los cuales, aún cuando no tengan características arquitectónicas representativas, por su implantación, volumen, perfil y materiales, son compatibles con el contexto.

De igual manera, se aplica para inmuebles que no son compatibles con el contexto, así como a predios sin construir que deben adecuarse a las características del sector urbano.

Este nivel busca la recuperación del contexto urbano en términos del trazado, perfiles, paramentos, índices de ocupación y volumen edificado.

Tipos de obras permitidos en el Nivel 3: Demolición, obra nueva, modificación, remodelación, reparaciones locativas, primeros auxilios, reconstrucción, reforzamiento estructural, consolidación y ampliación.

5.3.5.4 ANÁLISIS



FIGURA 51//Fotografía Iglesia de San Agustín//

FIGURA 52//Fotografía Iglesia de Cristo Rey//



FIGURA 53// Fotografía Conjunto de San Felipe//

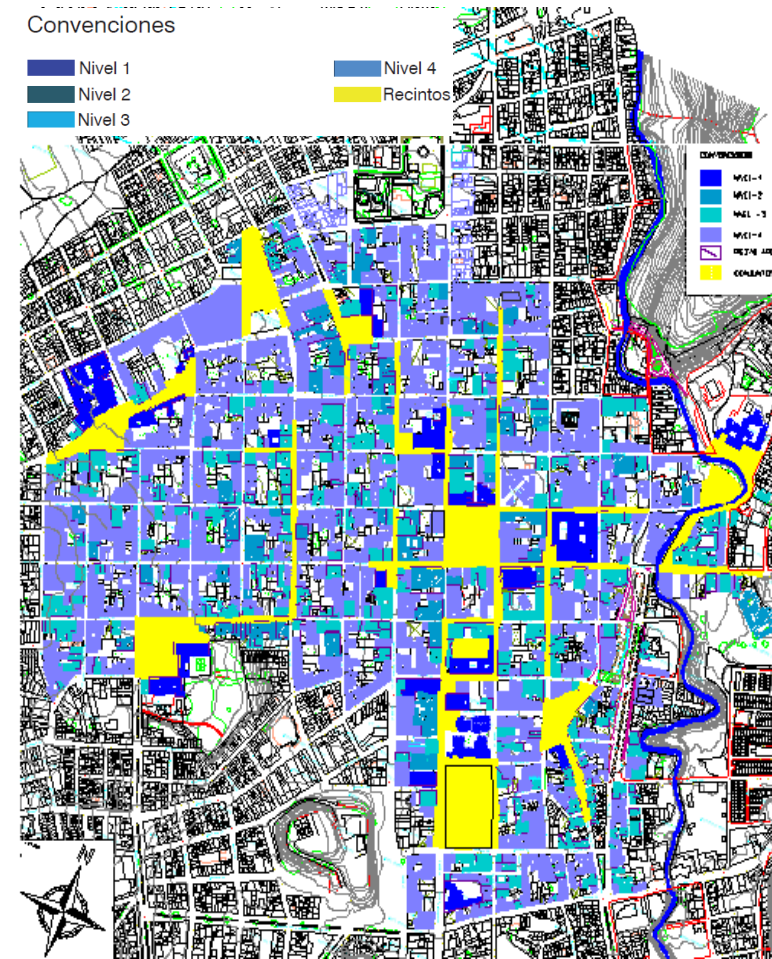


FIGURA 54// Plano de Niveles de Conservación Centro Histórico y Administrativo Pasto.//



FIGURA 55// Fotografía Casona Taminango//



FIGURA 56// Fotografía Iglesia de la Panadería//



FIGURA 57// Fotografía Iglesia de la Merced//



FIGURA 58// Fotografía de La catedral de Pasto//

5.3.5.5 DIAGNÓSTICO

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

5.3.6 ALTURAS DE EDIFICACIÓN

5.3.6.1 ANÁLISIS

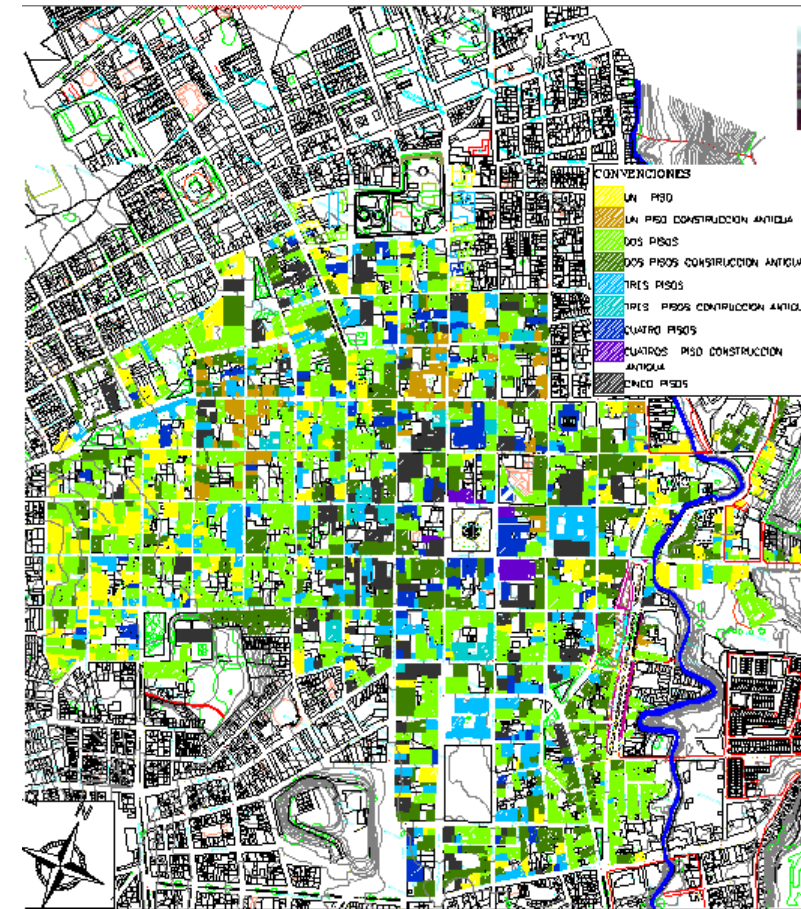


FIGURA 59// Plano de Alturas Centro Histórico y Administrativo Pasto//

5.3.6.2 DIAGNÓSTICO

1. La altura que predomina en el centro de Pasto es 2 pisos, lo cual da una relación de horizontalidad sobre el espacio.
2. Los edificios con mayor altura se pueden observar en el contexto inmediato a la plaza de Nariño, lo cual indica una densificación más alta hacia la plaza de Nariño.
3. Las construcciones más bajas se encuentran hacia los sectores de Santiago, San Felipe, las Américas y sobre la avenida

5.3.7 SISTEMA DE MOVILIDAD

Convenciones

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

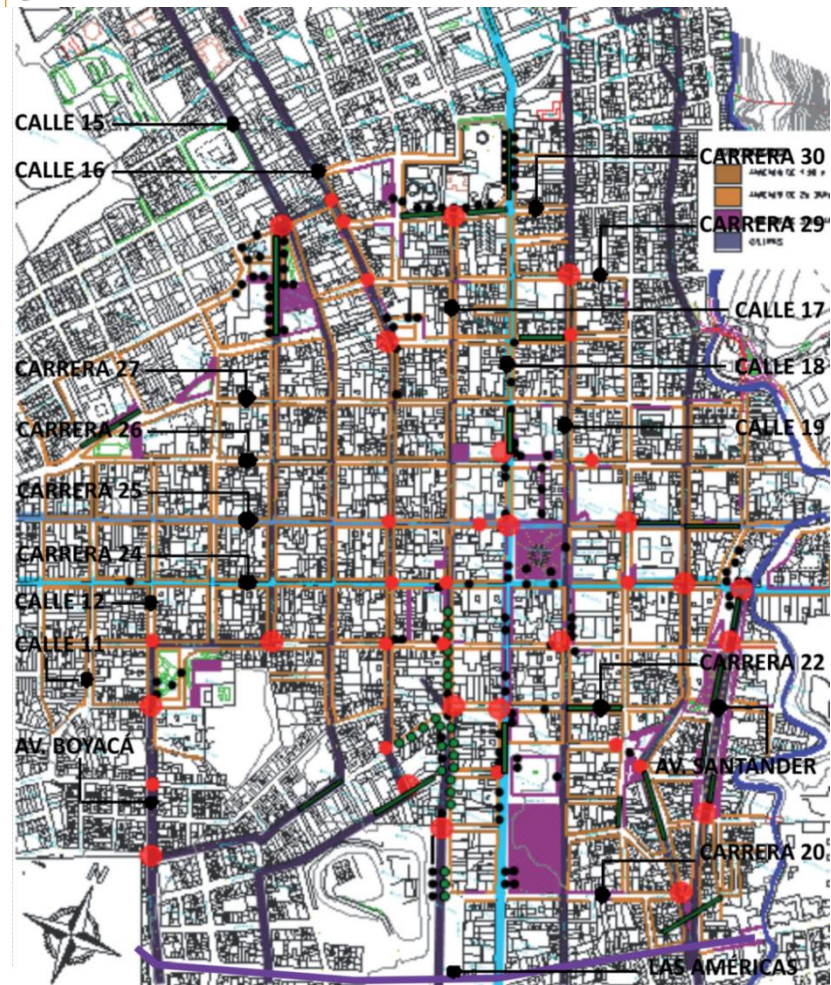


FIGURA 60// Plano Sistema de Movilidad Centro Histórico y Administrativo Pasto //

5.3.7.1 MALLA VIAL

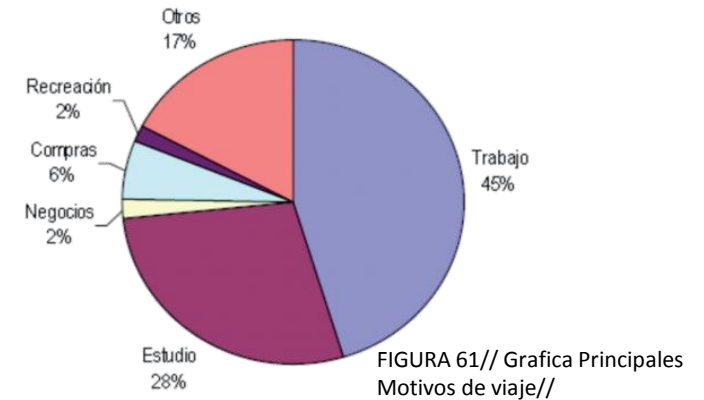
Corresponde a la herencia histórica-patrimonial de la conformación de la ciudad. Se observa en DAMERO. Calles Angostas al igual que los andenes.

5.3.7.2 DIAGNÓSTICO

1.Movilidad Vehicular. Actualmente se presenta un problema con el transporte y es; el alto tráfico generado como consecuencia de la alta densidad vehicular en las angostas calles del centro de la ciudad de Pasto generando conflictos de comunicación y contaminación ambiental, visual y Ausencia de parqueaderos lo cual genera en horas pico caos en la movilidad vehicular porque muchas veces se utilizan las calles como estacionamiento público, y es incomodo para los transeúntes del sector.

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

3. Principales motivos de viaje.



4.Distribucion modal de transporte

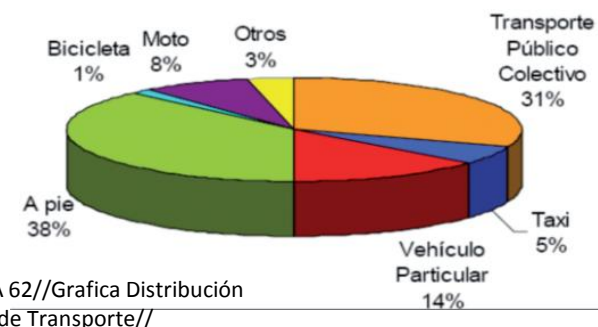


FIGURA 62//Grafica Distribución Modal de Transporte//

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

CUADRO 1//Estudio de movilidad en el sector centro de Pasto.//

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

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

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

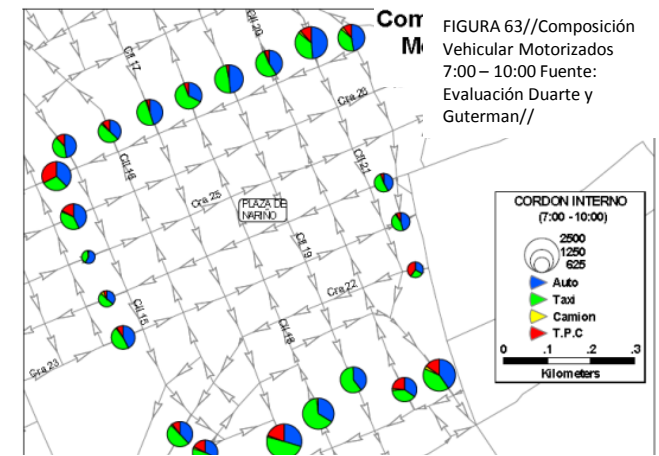


FIGURA 63//Composición Vehicular Motorizados 7:00 – 10:00 Fuente: Evaluación Duarte y Guterman//

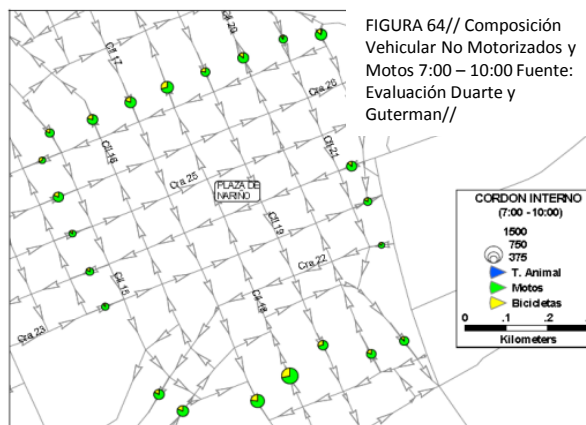


FIGURA 64// Composición Vehicular No Motorizados y Motos 7:00 – 10:00 Fuente: Evaluación Duarte y Guterman//

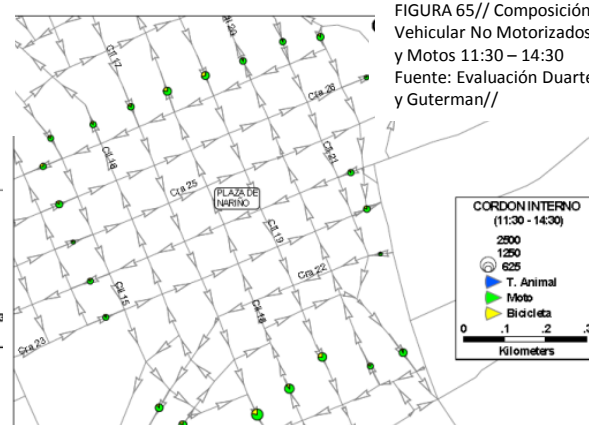


FIGURA 65// Composición Vehicular No Motorizados y Motos 11:30 – 14:30 Fuente: Evaluación Duarte y Guterman//

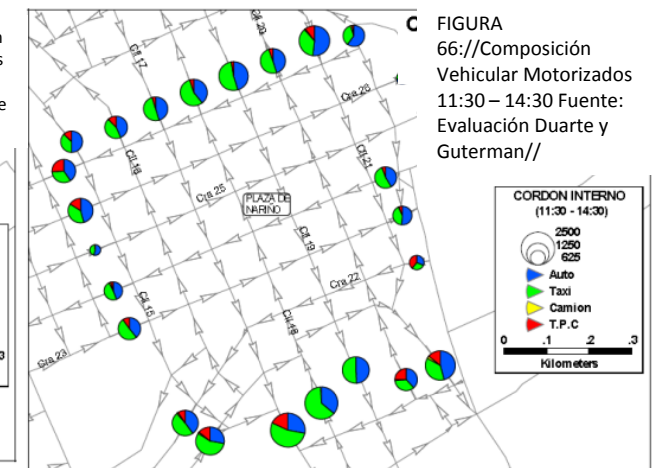


FIGURA 66://Composición Vehicular Motorizados 11:30 – 14:30 Fuente: Evaluación Duarte y Guterman//

5.4 ANÁLISIS DEL PLANTEAMIENTO DE MOVILIDAD PROPUESTO POR EL POT

5.4.1 PROPUESTA URBANA (POT)

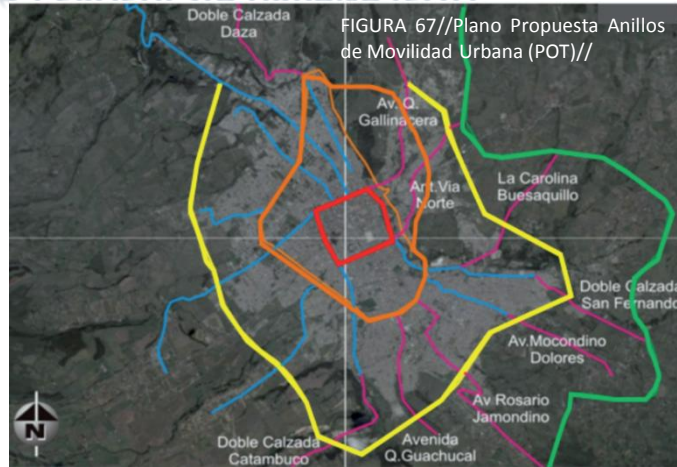


FIGURA 67//Plano Propuesta Anillos de Movilidad Urbana (POT)//

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

5.4.2 PROPUESTA URBANA (POT)



- Convenciones
- Anillo Arterial de segundo Orden
 - Franjas de Ampliación

FIGURA 68// Plano Propuesta Anillo de Movilidad Central Propuesta Urbana (POT) Fuente Plan de movilidad de Pasto//

5.4.2.1 FRANJA DE AMPLIACIÓN CARRERA 27

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



FIGURA 69//Fotografía Perfil Actual Cra 27//



FIGURA 70// Imagen propuesta carrera 27 Plan de movilidad de Pasto. Fuente. P.M.Pasto //

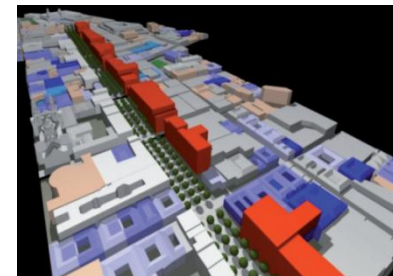


FIGURA 71: Intervención de predios carrera 27 Plan de movilidad de Pasto. Fuente. P.M.Pasto //



FIGURA 72//Perfil propuesto carrera 27 Plan de movilidad de Pasto//



FIGURA 73// Imagen perfil propuesto carrera 27 Plan de movilidad de Pasto Fuente. P.M.Pasto //



FIGURA 74// Estaciones de abordaje carrera 27 Plan de movilidad de Pasto Fuente. P.M. de Pasto //

5.4.2.2 CARACTERÍSTICAS

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

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

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

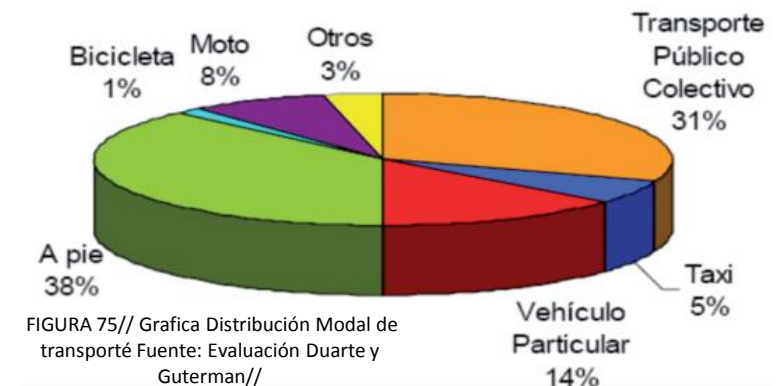


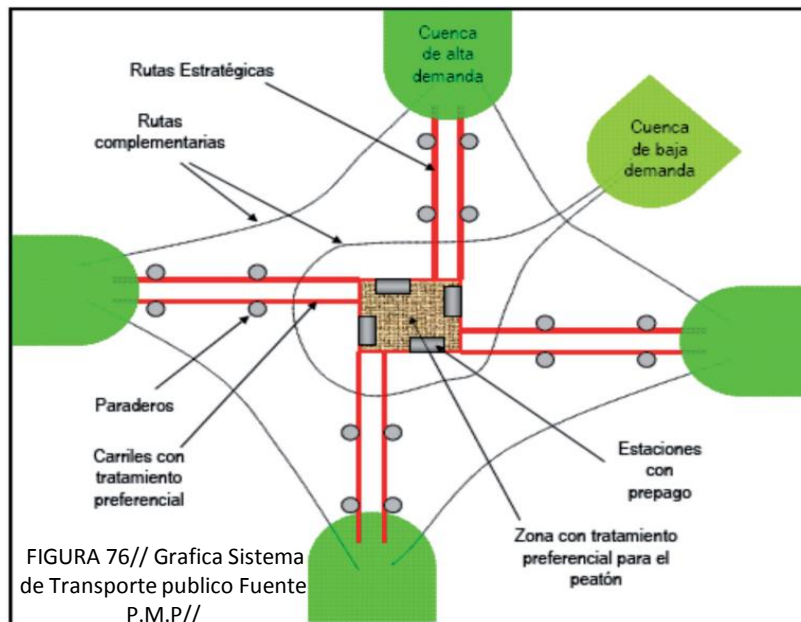
FIGURA 75// Grafica Distribución Modal de transporté Fuente: Evaluación Duarte y Guterman//

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

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

5.4.2.3 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

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



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

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

Las rutas estratégicas deberán ser operadas con un tipo de vehículo que se adapte a las nuevas condiciones de operación del sistema integrado de transporte, se plantea entonces que el vehículo pueda facilitar el ingreso de usuarios por el lado derecho y por el lado izquierdo para los módulos de transferencia del centro.

Con los niveles de demanda estimados para las rutas estratégicas se considera que un bus tipo con capacidad para 70 pasajeros y de preferencia con plataforma baja sería el más apropiado para la ciudad.

5.4.2.4 COMPONENTE ESTRATÉGICO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO



FIGURA 77// Componente estratégico de transporte publico colectivo Fuente : Plan de Movilidad de Pasto//

5.4.2.5 Cobertura del sistema Estratégico de transporte público colectivo

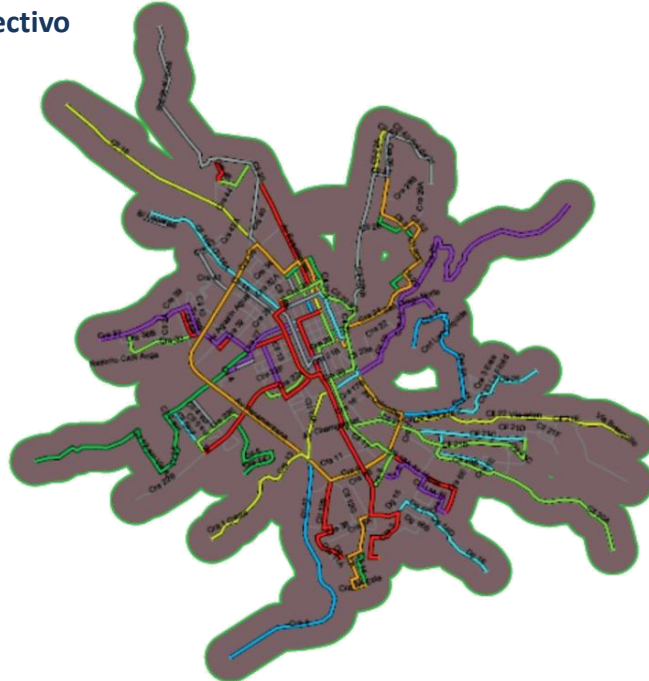


FIGURA 78// Cobertura del sistema Estratégico de transporte público colectivo. Fuente: Plan de Movilidad de Pasto//

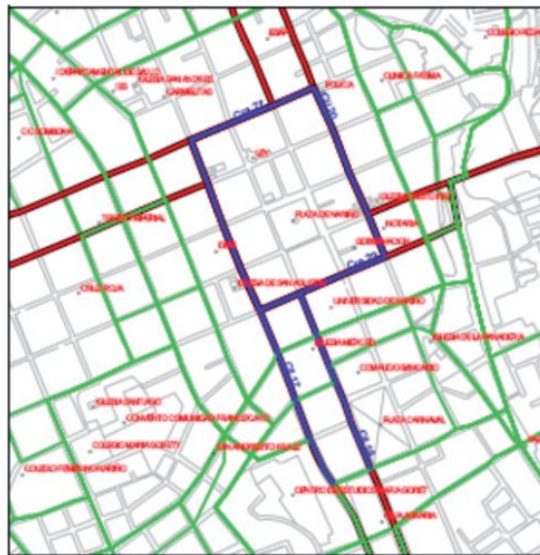


FIGURA 79// Calles Exclusivas de transporte público estratégico en zona centro de la ciudad..Fuente : Plan de Movilidad de Pasto//

5.4.2.6 SISTEMA DE INTEGRACIÓN Y DE RECAUDO

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

En las rutas complementarias también se tendrán puntos de parada fijos y en las cuadras donde se localizan no se permitirá el estacionamiento ni maniobras de cargue y descargue, Aunque la localización de paraderos se realiza una vez verificados los recorridos en campo y siguiendo criterios de cobertura (por ejemplo, cada 300 o 400 m, de preferencia a mitad de la cuadra), un aspecto importante de la propuesta de entrar al centro con rutas estratégicas y con buses con mejores especificaciones para el servicio de transporte público, es la definición de calles exclusivas para este tipo de transporte en el anillo central del sistema.

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

5.4.2.7 MÓDULOS DE TRANSFERENCIA Y PLAZOLETAS

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



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

FIGURA 80// Módulos de transferencia Fuente : Plan de Movilidad de Pasto//.

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

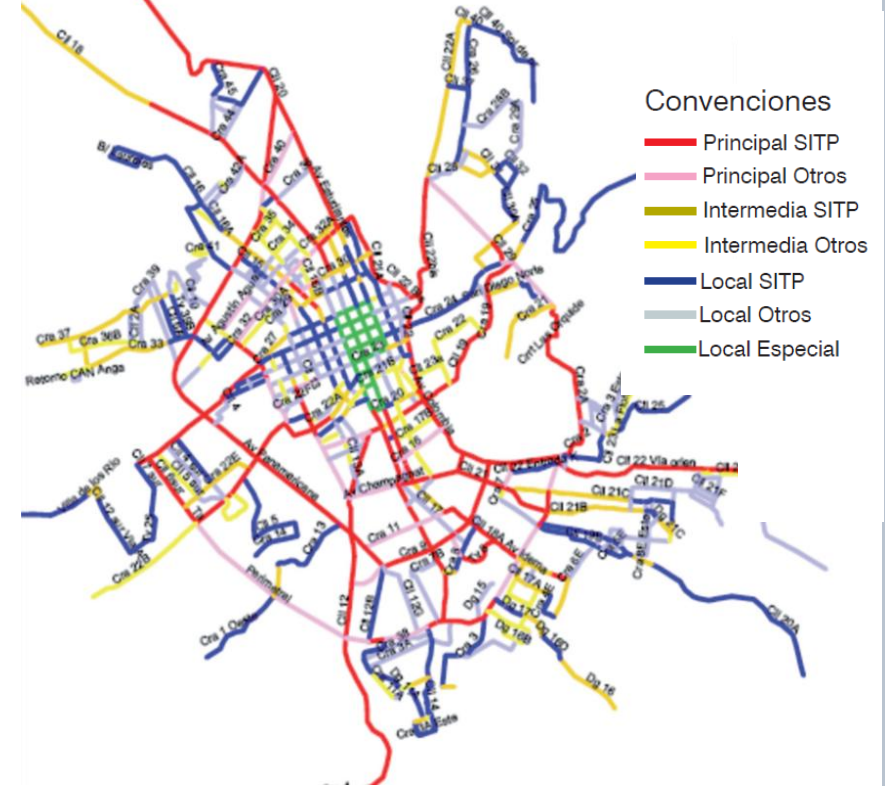
CUADRO 2// Referencia de tamaños de patio para las empresas actuales//.

5.4.2.8 SISTEMA VIAL

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

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

FIGURA 81// Propuesta de clasificación de Jerarquía Vial Urbana. Fuente : Plan de Movilidad de Pasto//.



Plan vial la infraestructura vial propuesta, recoge las propuestas viales contenidas en el Plan de Ordenamiento Territorial, Decreto 083 del 2003 y en el Plan Parcial Centro, las cuales fueron suministradas por el Departamento de Planeación Municipal de Pasto, La propuesta de infraestructura vial logra la continuidad de la red principal de la ciudad por medio de 3 anillos viales.

- El anillo 1 es el anillo más interno y comienza en la carrera 32 con Calle 21 A, sigue por toda la Calle 32 hasta la Calle 10, tomando la 71 Carrera 22 hasta la Calle 12, siguiendo por esta vía hasta tomar la Avenida Champagnatt, donde se conforma un par vial con las Calles 17 y 18, para tomar la Carrera 16, la Avenida Colombia, y la Avenida Santander con su prolongación hasta la Carrera 32.

•El anillo 2 esta Conformad por el anillo arterial de la cual hace parte la Avenida Panamericana, la Avenida Chile, la Avenida Colombia, la Avenida Santander. Para cerrar este anillo y conexión es necesaria la ampliación y prolongación de la Avenida Santander hasta la Carrera 32 para empalmar con la Avenida de Los Estudiantes y cerrar en la Avenida Panamericana.

•El anillo 3 Es el anillo más exterior y requiere en la mayoría de su extensión de construcción de nueva infraestructura, las secciones viales de los corredores que conforman los 3 anillos y los ejes radiales deberán tener como mínimo 25 metros de ancho, y estarán conformados por dos calzadas, cada una de 7.5 metros con un separador central de 4 metros y andenes de 3 metros a los dos costados.

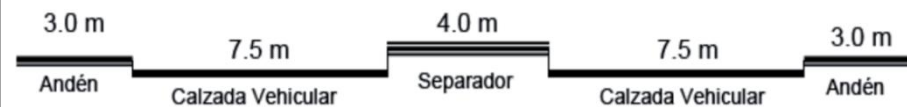


FIGURA 82//Sección transversal para proyectos de infraestructura vial. Fuente: P .M.P//

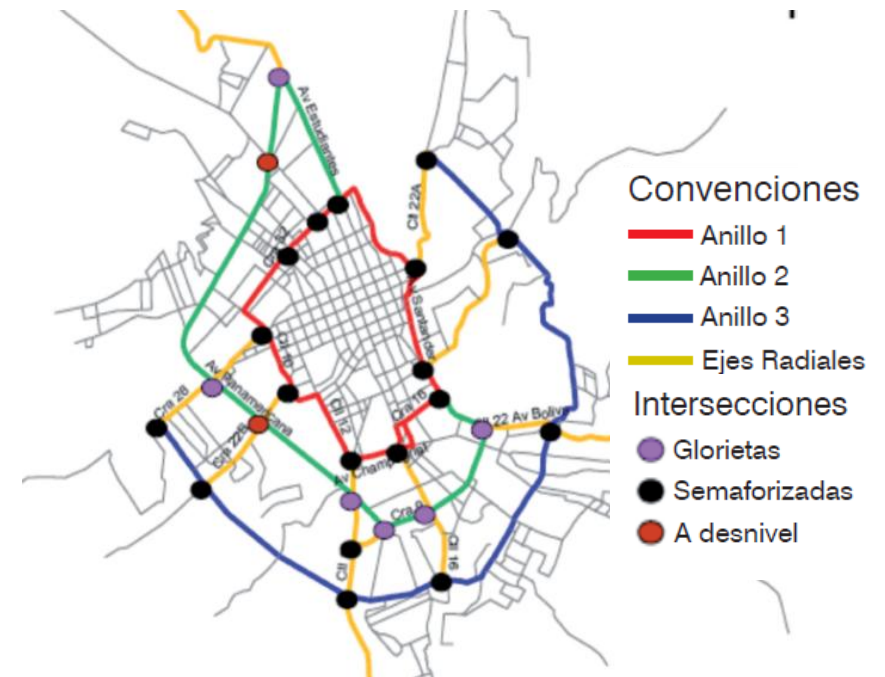


FIGURA 83: Propuesta de Infraestructura Vial. Fuente: P .M.P//

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

CUADRO 3: Sistema de clasificación de Jerarquía Vial Urbana.

5.4.2.9 SISTEMA PEATONAL EN LA ZONA CENTRO

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

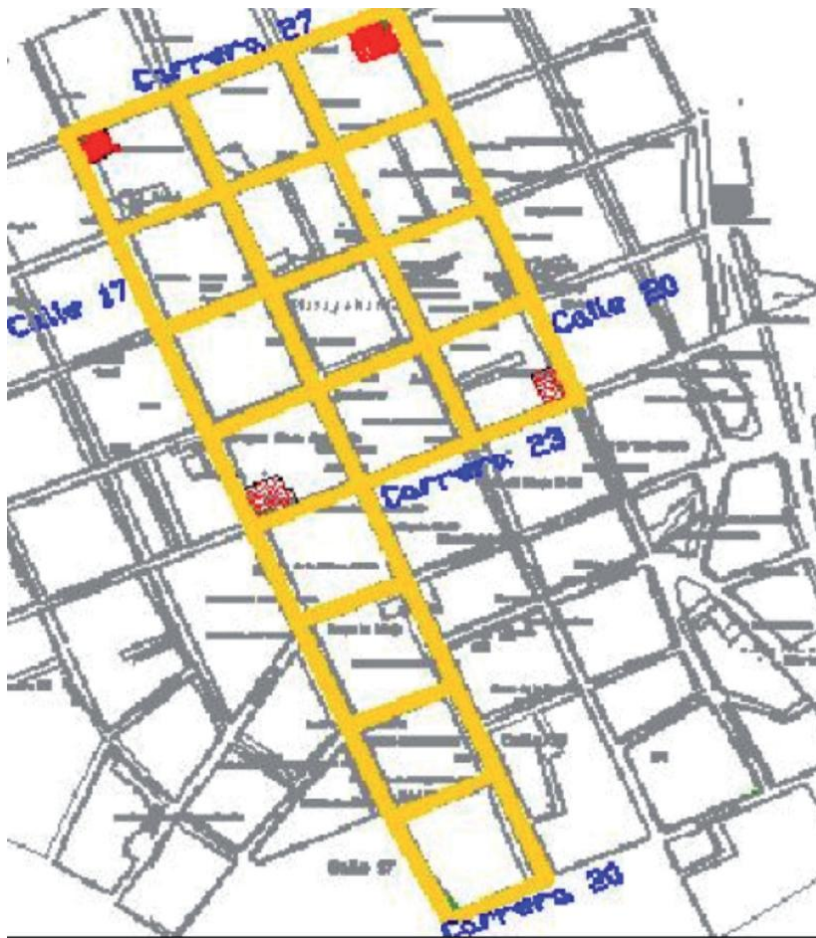


FIGURA 84//Calles de peatonalización del centro. Fuente: P.M.P//

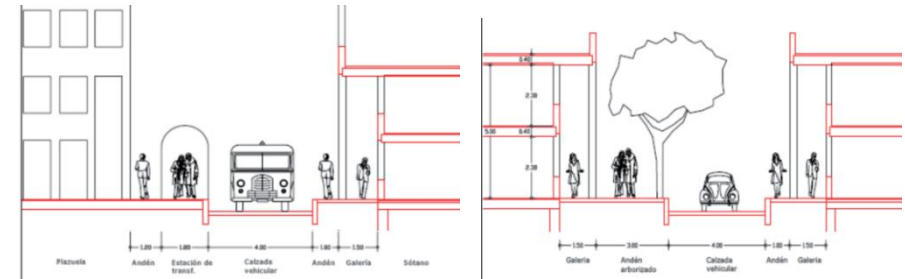


FIGURA 85//Perfiles peatonales. Fuente: P.M.P//

5.4.2.10 SEMAFORIZACIÓN

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

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

CUADRO 4//Nuevas intersecciones a semaforizar.//

5.4.2.11 SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN VIAL

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

5.4.2.12 TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL

En la ciudad de Pasto se tiene una flota de 3,048 taxis que atienden la demanda de este tipo de servicio.

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

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

5.4.3 PROPUESTA DE MOVILIDAD CENTRO FORMULADA POR EL POT

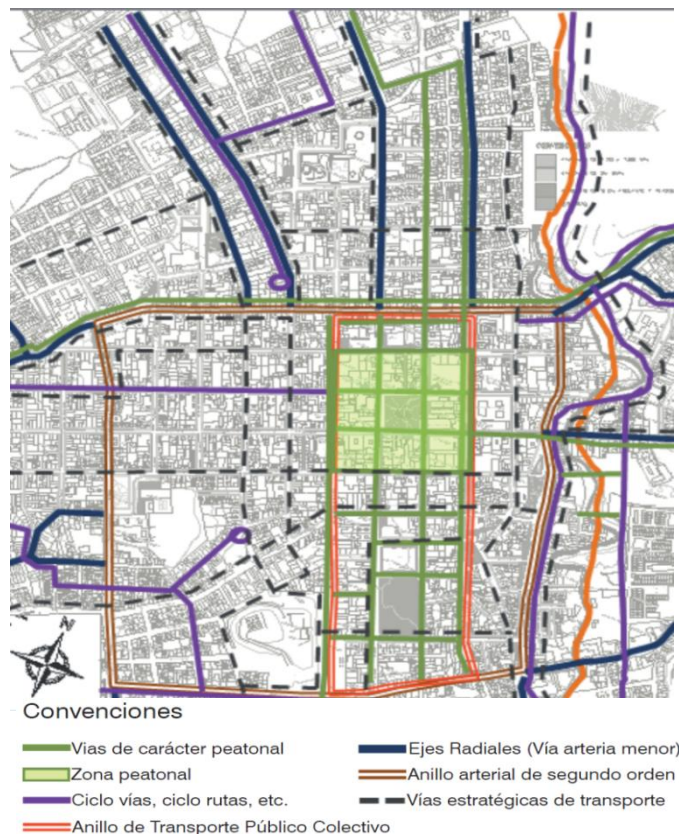


FIGURA 86// Plano Propuesta de Movilidad Centro Formulada por el POT. Fuente: P .O.T//

5.4.4 DIAGNÓSTICO DE LA PROPUESTA POT

1. La propuesta de movilidad planteada por el POT no contempla una solución a los problemas de movilidad que genera la presencia de la informalidad sobre las calles.

2. El eje de la carrera es sobre cargado y termina siendo de predominio vehicular y de transporte colectivo, no es una vía de carácter peatonal.

3. No toma los límites históricos y naturales (Quebrada Mijitayo) como una solución de movilidad para el sector.

4. El comercio informal no hace parte de los demás sistemas estructurantes urbanos.

5. No hay continuidad en las vías vehiculares propuestas ni en las de transporte alternativo.

6. No existe un espacio peatonal dentro del centro de la ciudad por lo cual se le da más importancia al vehículo que al peatón.

7. No se piensa en una peatonalización real sino una simple propuesta de ampliación de andenes, dentro del cual en el diseño del perfil se sigue incluyendo al vehículo.

8. El área de peatonalización es mínima.

5.5. DIAGNOSTICO GENERAL CONTEXTO CENTRO

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

1. Se identificó que los factores económicos influyen considerablemente en el área de estudio creando las condiciones necesarias para que el comercio informal siga creciendo de tal modo que la calidad de espacio público se ve afectado.

2. Se ha identificado que en las zonas existen algunos usos de alto impacto que no son compatibles con la dinámica comercial de bajo impacto que debería tener la zona para ser reconocida como un verdadero centro histórico.

3. Se determino que la movilidad presenta graves complicaciones debido al debido al alto tráfico vehicular y peatonal que genera algunos usos de alto impacto.

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

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

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

5.5.1 CONCLUSIONES

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

5.5.1.1 FÍSICO-ESPACIALES

1. La presencia de la informalidad en el espacio está causando problemas de movilidad al reducir el espacio transitable.
2. El centro no cuenta con puntos de venta organizados para comercialización de productos, por parte de los vendedores informales.

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

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

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

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

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

5.5.2.2 SOCIO-ECONÓMICAS

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

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

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

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

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

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

5.6 PROPUESTA SISTÉMICA PARA DINAMIZAR EL SECTOR CENTRO

Posterior al análisis sistémico del sector centro además de un diagnóstico del plan de movilidad y el plan parcial centro de la ciudad, se desarrollo una propuesta sistémica, en la cual se fortalezcan las potencialidades y se disminuyan las debilidades encontradas en cada sistema.

5.6.1 DELIMITACIÓN

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

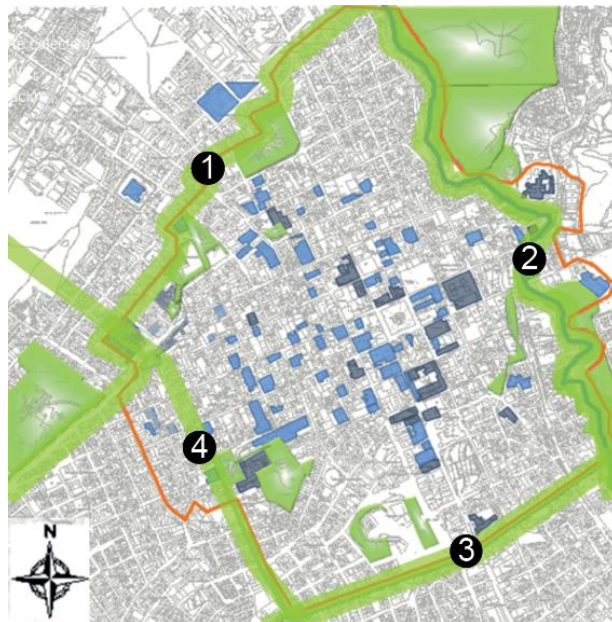


FIGURA 87/ Plano de Propuesta de Bordes//

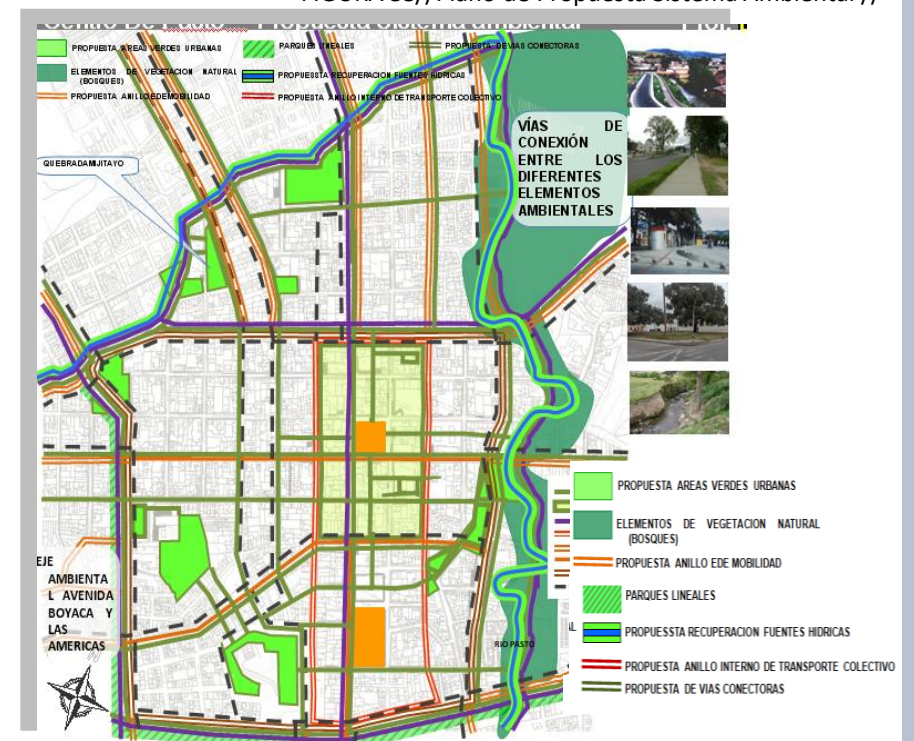
- 1.P. de Borde – Eje ambiental Mijitayo - Limite natural
- 2.P. de Borde – Río Pasto – Limite Natural
- 3.P. de Borde – Av. Las Américas – Limite de conexión urbana
- 4.P. de borde – Av Boyaca – Limite de conexión urbana

5.6.1 SISTEMA AMBIENTAL

5.6.1.1 ESTRATEGIAS

1. Generación de dos corredores ambientales que comuniquen los sistemas ambientales oriental y occidental. av. chile y eje de la quebrada Mijitayo
2. Anillo de ambiental de las vías panamericanas, los estudiantes, Santander, Colombia y av. chile.
3. Reforestación de bosques.
Recuperación del sistema ambiental río pasto.
4. Generación de más espacios verdes al interior de la ciudad (las lunas, javeriano, Santiago, cesmag, normal, parque bolívar, bombona y parque infantil) .
5. Aumento del espacio público urbano
6. Recuperación de todo el sistema de quebradas de la ciudad.
7. Generación de más vías peatonales dentro del centro

FIGURA 88//Plano de Propuesta Sistema Ambiental //



5.6.2 SISTEMA ESPACIO PUBLICO

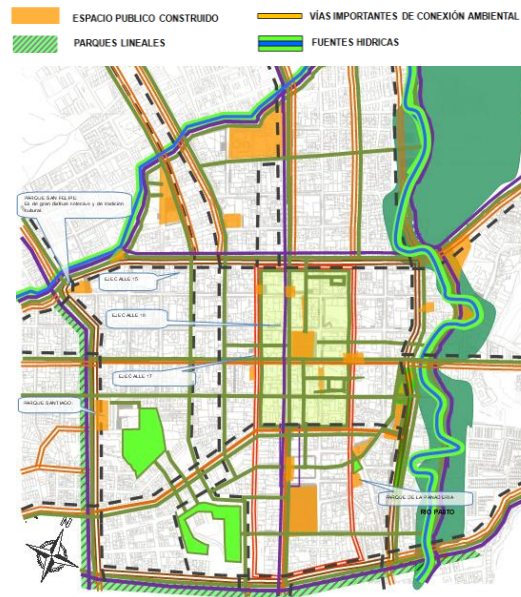


FIGURA 89// Plano de Propuesta Sistema Espacio Publico//

5.6.2.1 PROPUESTA DE ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO VS ESPACIO EDIFICADO - PLANO NOLLI



FIGURA 90// Plano noli de Propuesta Espacio Publico Efectivo Vs Espacio Edificado//

5.6.2.2 ESTRATEGIAS

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

5.6.3.1 ESTRATEGIAS

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

5.6.4 SISTEMA DE USOS

5.6.4.1 USOS DE SUELO PRIMER PISO

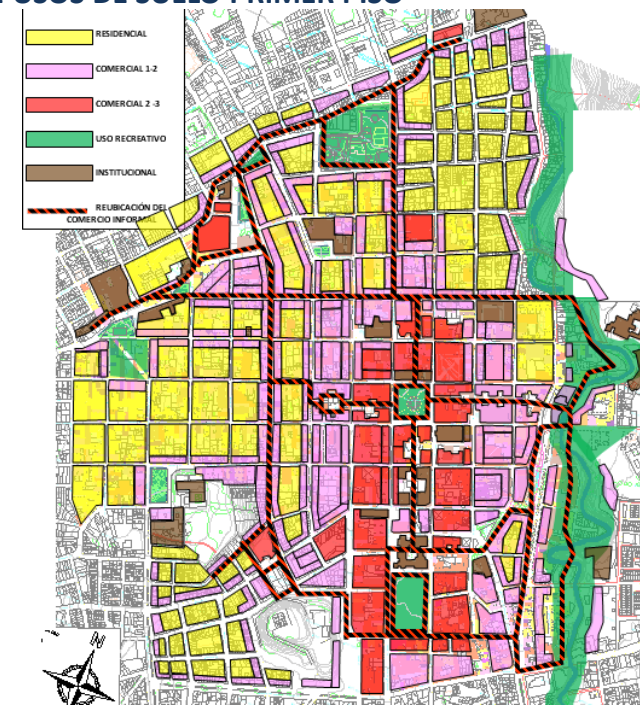


FIGURA 91// Plano de Propuesta Usos de Suelo Primer Piso//

5.6.4.1.1 ESTRATEGIAS

- Consolidar el uso de cultural
- Consolidación de uso comercial
- Generación de pasajes peatonales.
- Aumento de vivienda
- Generación de nuevas zonas de usos publico
- Generación de ejes de comercio callejero

5.6.5.2 USOS DE SUELO SEGUNDO PISO

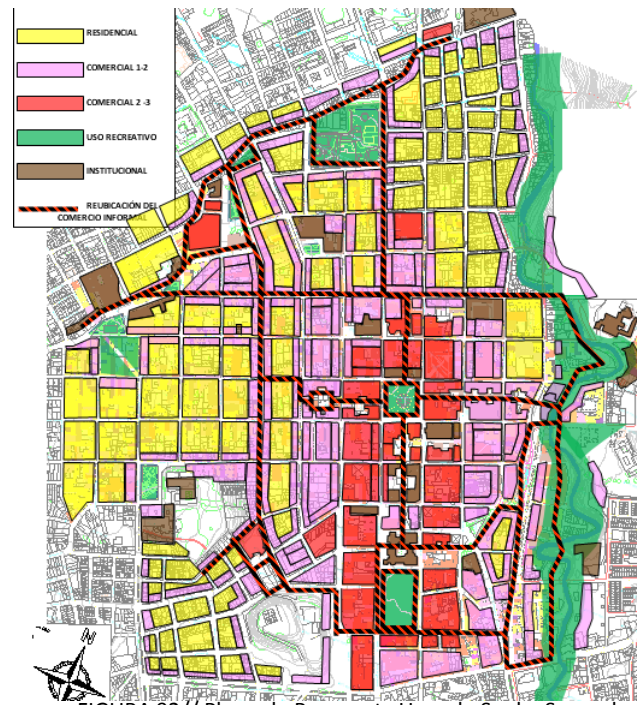


FIGURA 92// Plano de Propuesta Usos de Suelo Segundo Piso//

5.6.4.2.1 ESTRATEGIAS

- 1.Planteamiento de corredores de comercio alternativo y su consolidación.
2. Consolidar el uso de cultural en primer y segundo piso.
3. Consolidación de uso comercial en mediano y bajo impacto.
4. Aumento y consolidación del uso residencial.
5. Generación de nuevas zonas de usos publico.
6. Propuesta del uso de hotelería o residencial transitorio con el fin

de crear infraestructura en respuesta al crecimiento turístico que la ciudad espera como una ciudad cultural y realizadora de eventos a nivel nacional.

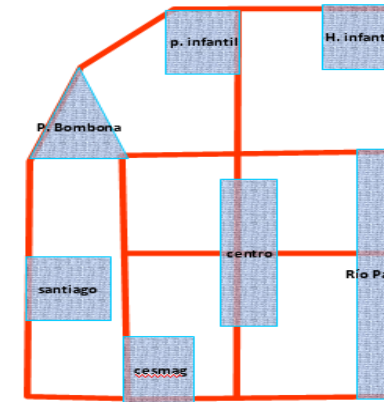


FIGURA 93// Estructura del comercio callejero en la ciudad de Pasto//

5.6.5 SISTEMA MOVILIDAD

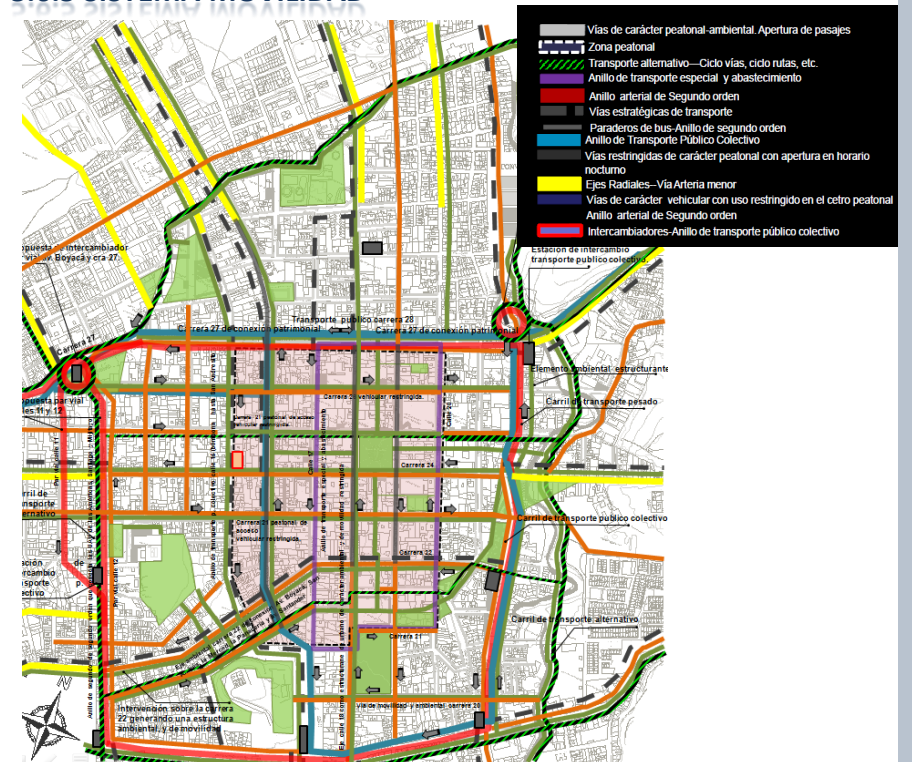


FIGURA 94// Plano de Propuesta Sistema de Movilidad//

5.6.5.1 PARQUEADEROS

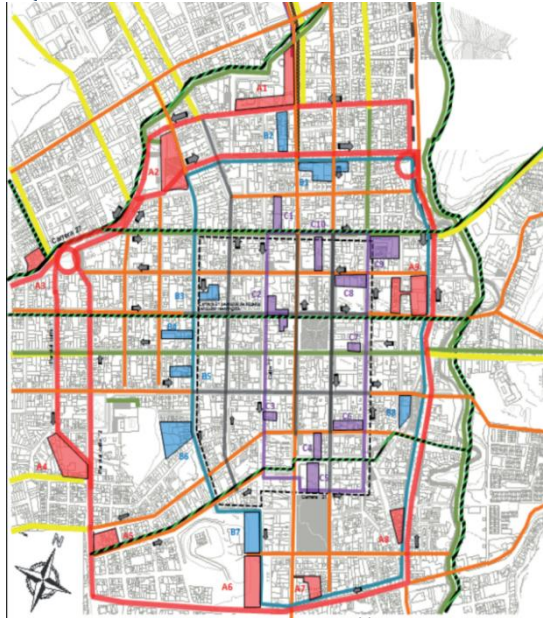


FIGURA 95// Plano de Propuesta Parqueaderos//

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

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

Anillo de parqueaderos A (anillo de segundo orden)

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------------|
| A1 Parqueadero parque infantil | A5 Parqueadero Av. Boyacá |
| A2 Parqueadero Bombona | A6 Parqueadero Cesmag |
| A3 Parqueadero San Felipe | A5 Parqueadero Av. Boyacá |
| A4 Parqueadero de Santiago | A6 Parqueadero Cesmag |

Anillo de parqueaderos B (anillo de transporte público colectivo)

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

5.6.5.2 ESTRATEGIAS

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

5.6.5.3 CARACTERÍSTICAS

1. ANILLO ARTERIAL DE SEGUNDO ORDEN.

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

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

- Contiene el anillo de parqueadero perimetral centro.
- Contiene estaciones de intercambio o paraderos públicos.

2. ANILLO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO.

- Contiene el ultimo anillo de transporte p. colectivo, servicios de taxis, zonas Azules y Amarillas, además que delimita el área peatonal centro.
- Contiene el anillo de parqueaderos centro.
- Sirve de alimentador al anillo arterial de segundo orden.
- Contiene estaciones de intercambio o paraderos públicos.

3. ANILLO DE TRANSPORTE ESPECIAL Y DE ABASTECIMIENTO.

- Contiene el anillo de transporte especial el cual consta de vehículos particulares, servicios de transporte gubernamental (alcaldía, Gobernación, y bancos).
- Contiene transporte de carga para abastecer el sector comercial, y vendedores en general (centros comerciales y locales comerciales).
- Contiene zonas de estacionamiento privado y zonas de estacionamiento publico.

5.6.5.3.1 EJES VIALES Y CORREDORES PROPUESTOS

5.6.5.3.1.1 CORREDORES

1. CORREDOR ARTESANAL CALLE 15.

- Eje de movilidad con carácter ambiental y comercial de bajo impacto. En el centro articula el Parque comercial Bombona con el sector de San Andresito y el sector educativo Cesmag.
- Alta presencia del uso residencial.
- Adecuar el perfil vial de acuerdo a las especificaciones del anillo de Transporte público Colectivo. Estacionamiento para vehículos. Se proyecta un a estación de intercambio.
- Fitotectura propuesta, ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico, mobiliario urbano e iluminación.

2. Corredor Calle 16.

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

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

3. CORREDOR COMERCIAL-CULTURAL CALLE 18.

- Eje de Conexión norte-sur-oriente de la ciudad que en el centro tiene como inicio la Carrera 19 y como fin el parque recreativo infantil (carrera 30) alta presencia de comercio alternativo integrado al comercio de mediano impacto (tendencia de la calle) con movilidad peatonal, alternativa y Vehicular (en casos especiales) y de carácter ambiental.
- Alta presencia del uso residencial.
- Estacionamiento para vehículos no motorizados.
- Implementar una propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico, mobiliario urbano e iluminación.

4. CORREDOR CALLE 19.

- Eje de vocación institucional y administrativa con comercio alternativo integrado al comercio de mediano impacto. En el centro tiene como inicio la Carrera 19 y como fin la carrera 30. Movilidad peatonal y vehicular restringida (en casos especiales).
- Alta presencia del uso residencial.
- Implementar una propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico.

5.6.5.3.1.2 EJES VIALES

1. EJE CARRERA 22.

- Eje de Conexión oriente-occidente que en el centro tiene como inicio la Av. Santander y como fin la avenida Boyacá. Presencia de comercio alternativo integrado al comercio de bajo impacto con movilidad vehicular restringida y prioridad en lo peatonal.
- Alta presencia del uso residencial.
- Estacionamiento para vehículos no motorizados.
- Propuesta de fitotectura integrada a la ampliación de espacio público con tratamiento paisajístico.

2. EJE DEL COLORADO (CARRERA 23).

-Eje de Conexión oriente-occidente que en el centro 83 tiene como inicio la Av. Santander y como fin la avenida Boyacá.

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

-Alta presencia del uso residencial.

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

3. EJE CULTURAL CARRERA 24.

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

-Movilidad vehicular restringida entre las calles 15 y 20.

-Alta presencia del uso residencial.

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

4. EJE CARRERA 25.

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

-Alta presencia del uso residencial.

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

5. EJE CULTURAL CARRERA

-Estacionamiento para vehículos motorizados y no motorizados.

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

5.6.5.3.2 PASEO TURÍSTICO PATRIMONIAL Y RELIGIOSO DEL CENTRO DE PASTO.

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

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

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

6. COMERCIO INFORMAL, ELEMENTO INTEGRADOR DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES URBANOS



FIGURA 96//Fotografía de Plaza de Nariño//



FIGURA 97//Fotografía de Calle 18 Frente Plaza de Nariño//



FIGURA 98//Fotografía de esquina calle 18 con carrera



FIGURA 99//Fotografía de esquina calle 18 con carrera 23//



FIGURA 100//Fotografía de calle 18 entre carrera 23 y 24.//

6. COMERCIO INFORMAL, ELEMENTO INTEGRADOR DE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES URBANOS

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

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

6.1 ¿QUÉ FUNCIÓN CUMPLE EL COMERCIO ALTERNATIVO FRENTE LOS SISTEMAS ESTRUCTURANTES URBANOS?

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

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

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

6.2 ¿CÓMO SE SUPERPONE EL COMERCIO INFORMAL EN LAS OTRAS MALLAS DE SISTEMAS?

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



FIGURA 101// Fotografía de Maqueta Conceptual//

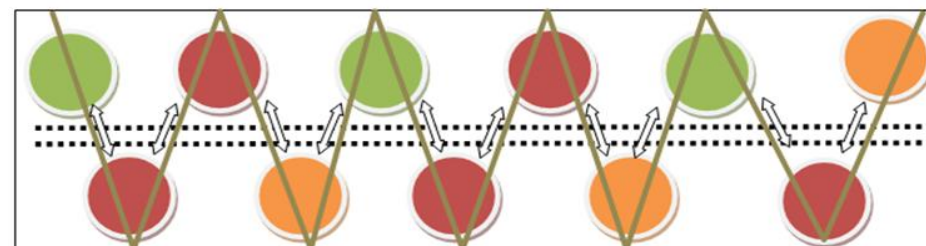


FIGURA 99: Esquema conceptual del entretejido urbano que propone el comercio alternativo.

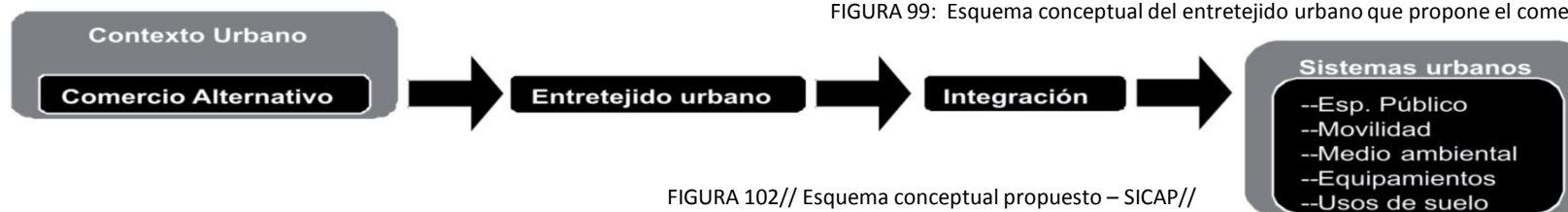


FIGURA 102// Esquema conceptual propuesto – SICAP//

7. PROYECTOS ALTERNATIVOS UNIDADES DE PLANIFICACIÓN ZONAL UPZ

FIGURA 103// Imagen propuesta Avenida Mijitayo.//

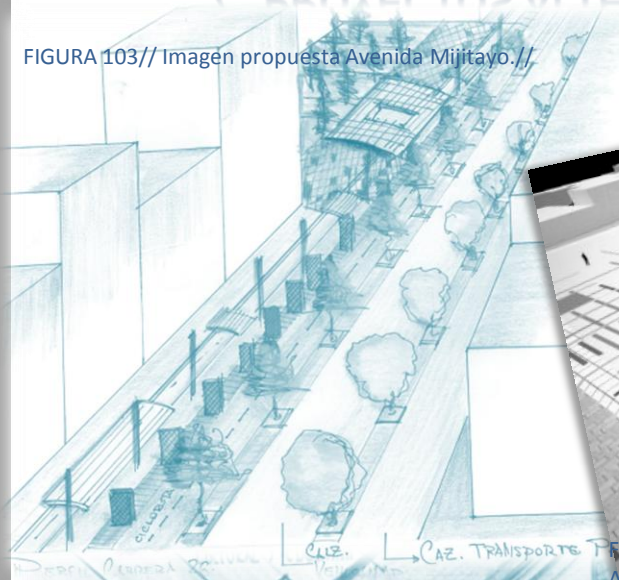


FIGURA 105// Imagen propuesta Avenida Mijitayo.

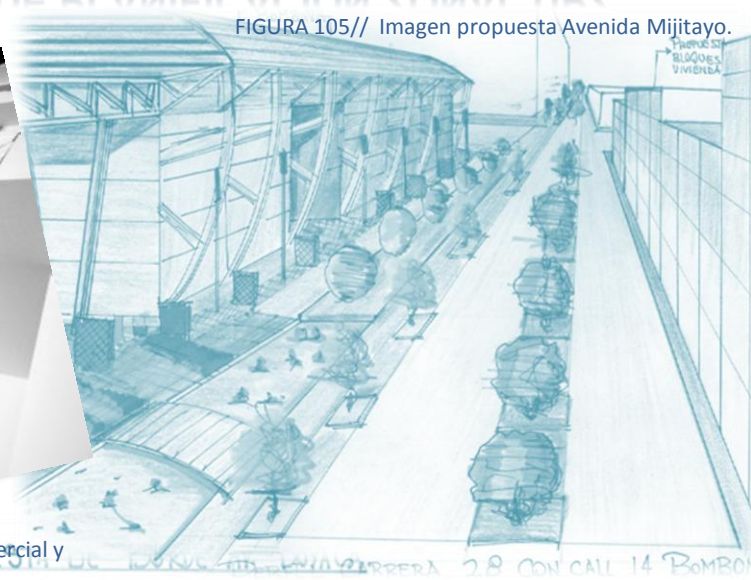


FIGURA 104// Imagen propuesta del Centro comercial y Administrativo//

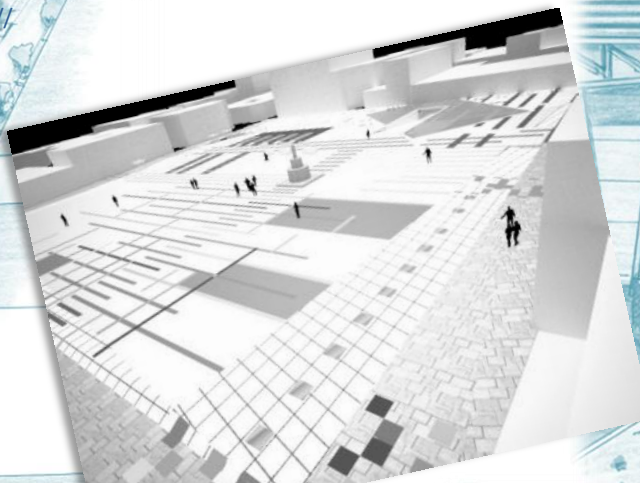


FIGURA 106// Imagen propuesta del Centro comercial y Administrativo//

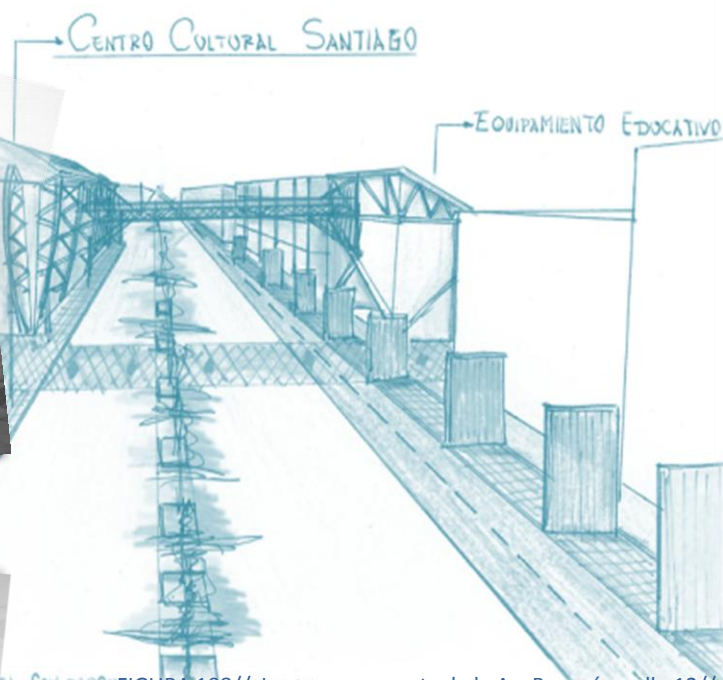


FIGURA 107// Imagen propuesta de la Av. Boyacá y calle 12//

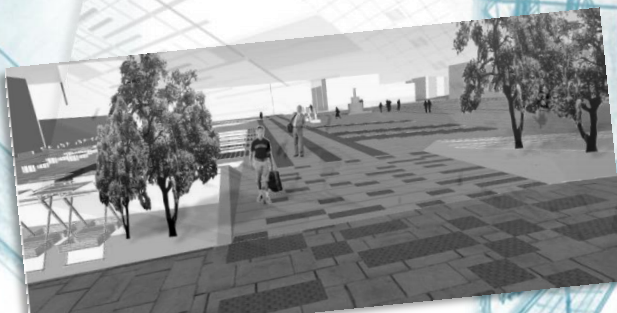
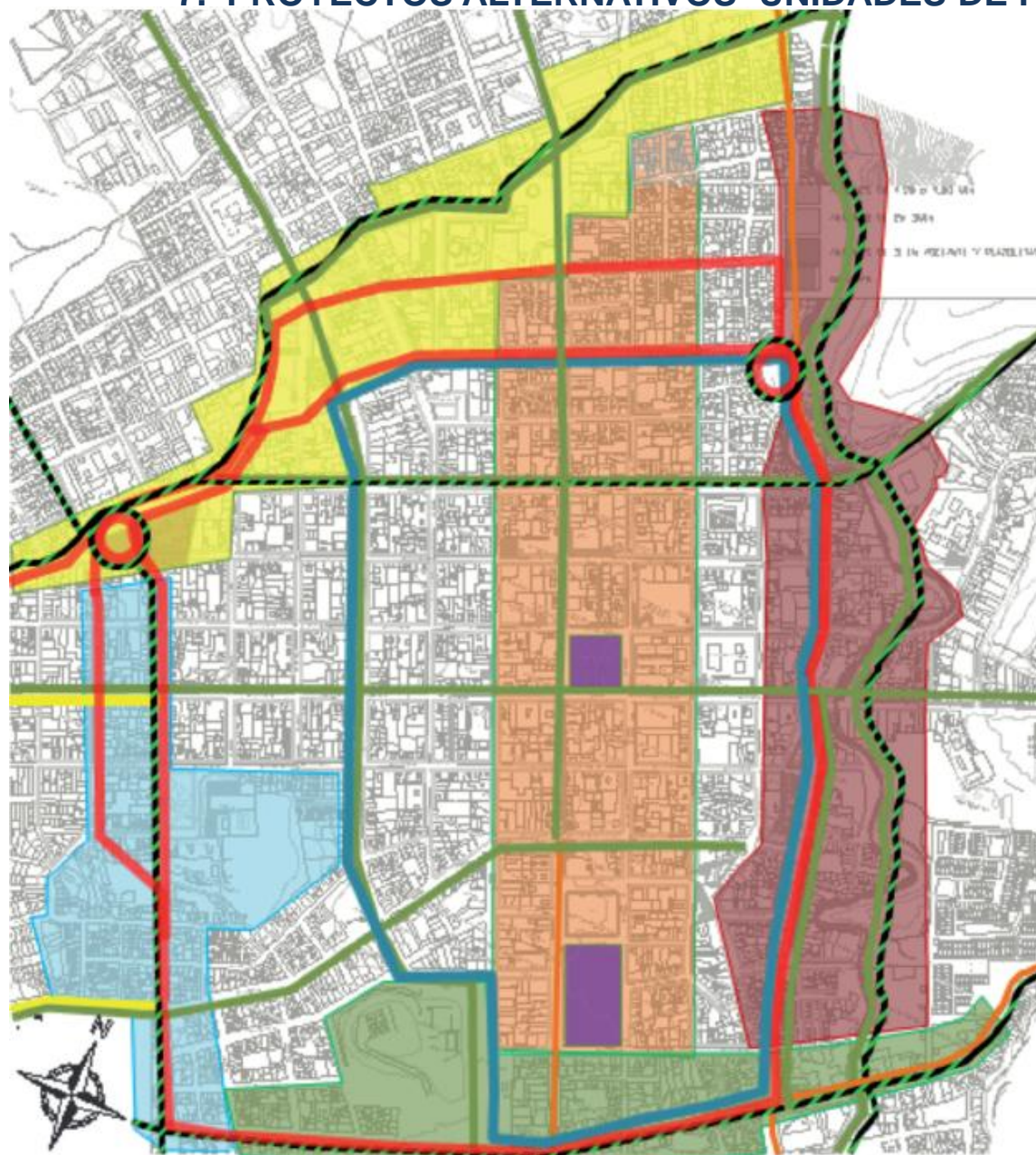


FIGURA 108// Imagen propuesta de la Av. Boyacá y calle 12//

7. PROYECTOS ALTERNATIVOS UNIDADES DE PLANIFICACIÓN ZONAL UPZ



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

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

Convenciones

Proyectos de Borde

- Av. Mijitayo
- Eje ambiental Río Pasto
- Av. Las Américas
- Av. Bovacá v calle 12

Proyecto de centro

- Centro comercial y administrativo

FIGURA 109//Identificación Unidades de Planificación Zonal//

8. PROPUESTA Y DELIMITACIÓN DE ÁREAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENCIÓN

8.1 EJE AMBIENTAL MIJITAYO

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

8.1.1. MICRO PROYECTOS

A1. CONJUNTO CULTURAL Y RELIGIOSO SAN FELIPE Y TAMINGO.

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

-Adecuación del perfil vial de acuerdo a las especificaciones del anillo de movilidad, así como la movilidad alternativa y una estación de intercambio. **El perfil vial da prioridad a la movilidad peatonal, pero también acoge el plan de movilidad de la carrera 27.**

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

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

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

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



FIGURA 111// Esquema entrelazado Urbano//



FIGURA 110//Proyecto de borde Av. Mijitayo//

Convenciones

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

8. PROPUESTA Y DELIMITACIÓN DE ÁREAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENCIÓN

A2. PARQUE COMERCIAL BOMBONÁ.

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

- Tratamiento de drenajes a lado y lado de la quebrada Mijitayo.
- Consolidación de Bomboná como un sector comercial de mediano-alto impacto integrado al sistema de comercio alternativo y la presencia moderada del uso residencial.
- Adecuación del perfil vial de acuerdo al anillo de movilidad de segundo orden así como la movilidad. En la calle 14 el perfil vial da prioridad a la movilidad peatonal. Propuesta de estacionamiento vehicular.
- Integración del comercio informal a el sector comercial de alto impacto.
- Creación de un gran espacio urbano comprendido entre las calles 13, 14 y 15 y carreras 28, 29 y 30A con el fin de generar un parque espacio público de carácter ambiental.

A3. PARQUE RECREATIVO INFANTIL.

- Sector recreativo y comercial de mediano impacto integrado al sistema de comercio alternativo y mediana presencia del uso residencial.
- Uso comercial de mediano impacto sobre la calle 18 (entre Cra 30 y Av. Mijitayo)
- Intervención en el perfil de la carrera 30 para el anillo de segundo orden, se involucra movilidad alternativa y una estación de intercambio. El perfil vial da prioridad a la movilidad peatonal. Propuesta de estacionamiento vehicular.
- Tratamiento paisajístico.
- Creación de un gran espacio urbano comprendido entre las calles 13, 14 y 15 y carreras 28, 29 y 30A con el fin de generar un parque espacio público de carácter ambiental.
- Adecuación del perfil vial de acuerdo al anillo de movilidad de segundo orden así como la movilidad alternativa y una estación de intercambio. El perfil vial da prioridad a la movilidad peatonal.

- Tratamiento de drenajes a lado y lado de la quebrada Mijitayo.
- Adecuación y mejoramiento de las instalaciones deportivas del parque.

A4. SECTOR CULTURAL SAN ANDRÉS.

- Consolidación del sector de San Andrés como un sector cultural, e implementar un comercio de bajo impacto integrado al sistema de comercio alternativo.
- Adecuación del perfil vial con prioridad a la movilidad peatonal y con transporte vehicular restringido. Se planifica la ubicación de zonas de estacionamiento vehicular.
- Revitalización del sector a través del uso residencial y en respuesta la generación de espacio público.
- Mejoramiento de las condiciones físico espaciales y medio ambientales del parque y su contexto.
- Se integra al paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto.

A5. SECTOR DE LOS ÁNGELES.

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

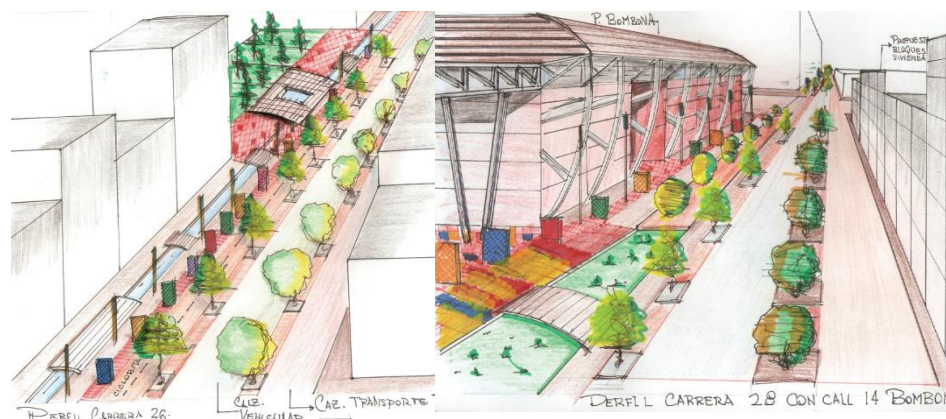


FIGURA 112//Imagen Propuesta Eje ambiental Mijitayo//

8. PROPUESTA Y DELIMITACIÓN DE ÁREAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENCIÓN

comercio alternativo.

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

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

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

-Adecuado Tratamiento ambiental (Paisajismo).

8.2 EJE AMBIENTAL RÍO PASTO

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

8.2.1 MICRO PROYECTOS

B1. CONJUNTO CULTURAL LA MILAGROSA.

- Consolidación del sector de la milagrosa como un sector cultural.
- Propuesta de uso residencial alto y comercial de bajo impacto.
- Mejoramiento y ampliación de espacio público efectivo.
- Integración del comercio alternativo con el espacio público articulado al sistema ambiental del río Pasto con tratamiento paisajístico.
- Efectuar un sistema de movilidad alternativa como ciclo-rutas y ciclovías con prioridad en lo peatonal.
- Tratamiento de drenajes a lado y lado del río Pasto.
- Se integra al paseo turístico patrimonial y religioso del centro de Pasto.

B2. SECTOR DE LOS DOS PUENTES.

- Revitalización del sector por medio de la integración del comercio alternativo al espacio público y a su vez articulado a un tratamiento ambiental y paisajístico sobre el río Pasto.
- Implementar un sistema de movilidad alternativa como ciclorutas y ciclovías y la adecuación del perfil vial de la calle 22 de acuerdo a

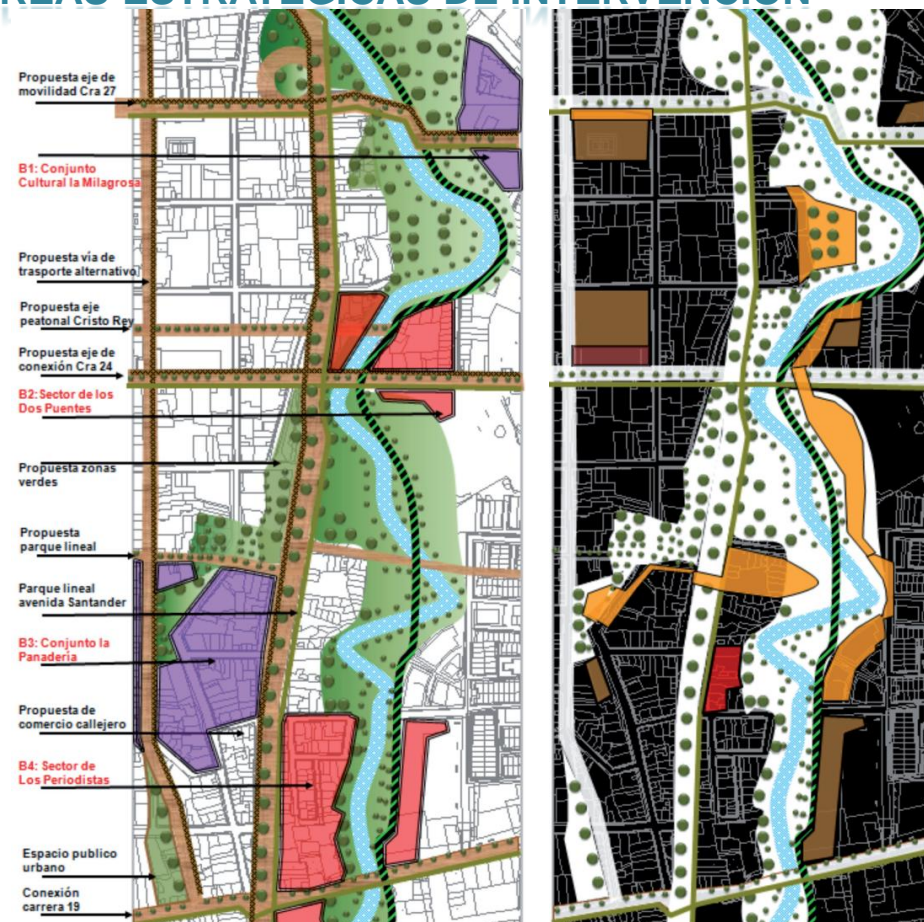


FIGURA 113//Proyecto eje ambiental río Pasto.//

FIGURA 114//Proyecto eje ambiental río Pasto.//

las especificaciones del anillo de movilidad de segundo orden al igual que se proyecta una estación de intercambio.

- Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación.
- Tratamiento de drenajes a lado y lado del río Pasto.

B3. CONJUNTO LA PANADERÍA.

- Consolidar al sector como cultural y residencial con presencia de hotelería y comercio de bajo impacto.
- Conjunto articulador de la pieza centro con la pieza río Pasto.

8. PROPUESTA Y DELIMITACIÓN DE ÁREAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENCIÓN

ambiental de la institución universitaria Cesmag con el objetivo de parque ambiental educativo (sector cultural e institucional).

-Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano específico e iluminación.

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

-Generar un espacio libre, abierto, lúdico y público aprovechando

D3. SECTOR COMERCIAL DE LAS AMÉRICAS

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

-Se involucra movilidad alternativa.

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

-Se proyecta una estación de intercambio.

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



FIGURA 115// Esquema entretrejido Urbano//

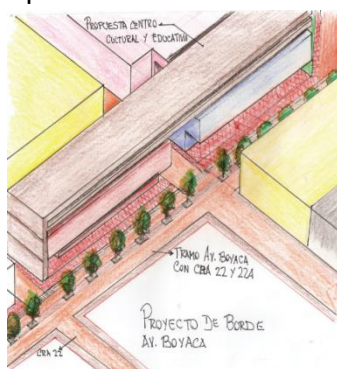


FIGURA 116// Imagen propuesta Av. Bollaca calle 12//

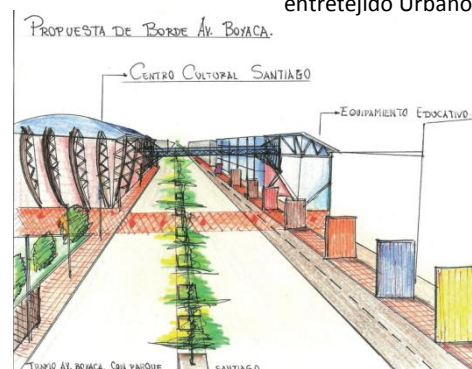


FIGURA 117// Imagen propuesta Av. Bollaca calle 12//

8.3 PROYECTO DE CENTRO COMERCIAL Y ADMINISTRATIVO

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

8.3.1 MICRO PROYECTOS

E1. CONJUNTO CULTURAL PLAZA DE CARNAVAL

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

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

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

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

-Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

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

E2. CONJUNTO CULTURAL E INSTITUCIONAL LA MERCED Y UDENAR.

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

-Proponer espacios de expresiones culturales y artísticas como cine y

8. PROPUESTA Y DELIMITACIÓN DE ÁREAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENCIÓN

teatro al aire libre.

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

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

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

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

-Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

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

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

E3. CONJUNTO ADMINISTRATIVO, CULTURAL Y TRADICIONAL PLAZA DE NARIÑO.

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

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

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

La apertura del centro de manzana ubicado entre las calles.

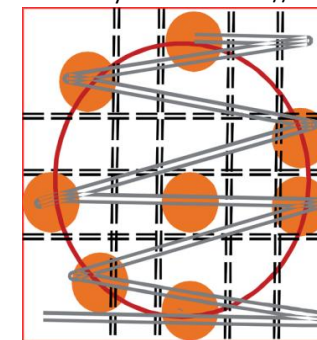


FIGURA 118/Proyecto de centro – Centro comercial y Administrativo//

Convenciones

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

FIGURA 119// Esquema de entretrejido urbano– Centro comercial y Administrativo//



8. PROPUESTA Y DELIMITACIÓN DE ÁREAS ESTRATÉGICAS DE INTERVENCIÓN

18 y 19, entre carreras 23 y 24 como finalidad de una ampliación de espacio público paralelo a la propuesta del uso residencial en el sector.

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

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

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

-Tratamiento paisajístico con mobiliario urbano e iluminación diferenciada.

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

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

E4. SECTOR COMERCIAL Y DE SERVICIOS.

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

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

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



FIGURA 120//Proyecto de centro – Centro comercial y Administrativo//

Convenciones

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



FIGURA 121//Imagen propuesta centro comercial y administrativo//



FIGURA 122://Imagen propuesta centro comercial y administrativo//



FIGURA 123//Imagen propuesta centro comercial y administrativo//



FIGURA 124//Imagen propuesta centro comercial y administrativo//

9. DISEÑO DE ESPACIO PUBLICO, EN EL EJE AMBIENTAL QUEBRADA MIJITAYO, CON INTEGRACIÓN DEL COMERCÍO INFORMAL



FIGURA 125// Calle real Armenia. Fuente: www.skyscrapercity.com//



FIGURA 126// Calle real Armenia Fuente: http://ads.casaeditorialeltiempo.com/colombia/ejecafetero/la-calle-real-de-armenia-ganadora-en-la-bienal-de-arquitectura-mas-importante-de-america_4681832-1//



FIGURA 127// Plano Zanjón de la Aguada-Chile Fuente: www.plataformaurbana.cl//



FIGURA 128// Corte - Zanjón de la Aguada-Chile Fuente: www.plataformaurbana.cl//



Ciclovias Paseo peatonal zanjón la aguada zonas verdes zonas de descanso



FIGURA 129// Perspectiva- Zanjón de la Aguada-Chile. Fuente: www.plataformaurbana.cl//

9. DISEÑO DE ESPACIO PUBLICO, EN EL EJE AMBIENTAL QUEBRADA MIJITAYO, CON INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL

Se decidió desarrollar el proyecto de borde del eje ambiental de la quebrada Mijitayo, debido a que es un sector histórico muy importante (fue un límite natural de la ciudad) para el crecimiento de la ciudad de San Juan de Pasto pero actualmente esta muy deteriorado y olvidado.

La senda de la quebrada Mijitayo con un tratamiento adecuado puede generar gran impacto sobre el desarrollo urbano de la ciudad. A continuación se realiza un estudio de referentes, en lugares donde se han hecho intervenciones similares y que nos dan claras muestras de cómo funciona un eje ambiental y como se inserta el comercio informal en los espacios públicos.

Además se realiza un análisis y propuesta sistémica sectorial, para observar y determinar de cuáles son los sectores más importantes para desarrollarlos en una propuesta urbana arquitectónica, que den un indicio del desarrollo de todo el eje ambiental.

9.1 ANALISIS DE REFERENTES

9.1.1 PARQUE INUNDABLE ZANJON DE LA AGUADA SANTIAGO DE CHILE

9.1.1.1 ANTECEDENTES DEL PROYECTO

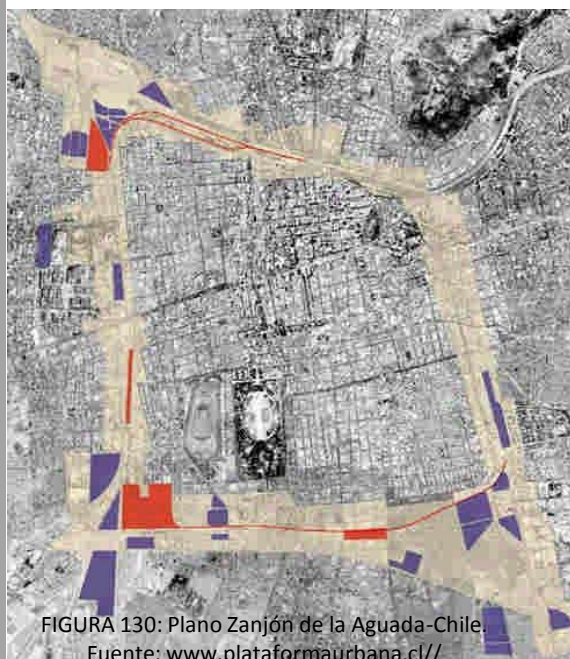


FIGURA 130: Plano Zanjón de la Aguada-Chile. Fuente: www.plataformaurbana.cl/



FIGURA 131// Antecedentes- Zanjón de la Aguada-Chile. Fuente: www.plataformaurbana.cl/



FIGURA 132// Antecedentes- Zanjón de la Aguada-Chile. Fuente: www.plataformaurbana.cl/

9.1.1.2 ELEMENTOS CONCEPTUALES

El proyecto es una Restructuración del espacio colectivo. Se diseña el parque como solución hidráulica, a los problemas de inundación que presenta la ciudad de Santiago de Chile, esto acompañado de un diseño urbano que le da mayor calidad al espacio publico de la ciudad



FIGURA 133// Perspectiva- Zanjón de la Aguada-Chile. Fuente: www.plataformaurbana.cl/

9. DISEÑO DE ESPACIO PUBLICO, EN EL EJE AMBIENTAL QUEBRADA MIJITAYO, CON INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL

9.1.1.3 PROPUESTA VOLUMETRICA, ESPACIAL Y ARQUITECTONICA

La propuesta volumétrica - espacial se genera utilizando grandes zonas libres y verdes, además de ciclovías, paseos peatonales y zonas de descanso.

Se genera dos canales, para evitar las inundaciones que actualmente se presentan el canal principal hace de el zanjón de la aguada un elemento ambiental muy importante dentro de la ciudad.

En algunos sectores espaciales se genera grandes zonas duras, que sirven de plazoletas

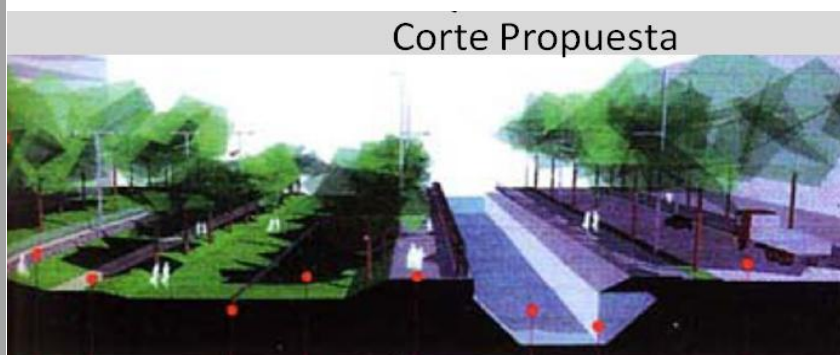


FIGURA 134// Corte - Zanjón de la Aguada-Chile. Fuente: www.plataformaurbana.cl//

9.1.1.4 ELEMENTOS TECNICO – ESTRUCTURALES

Los Elementos estructurales mas importantes en la propuesta son los muros de contención en concreto de el canal y en las zonas inundables, dispuestos para que el agua siga su curso y no cause estragos a la ciudad.



9.1.1.5 DISTIBUCION GENERAL



FIGURA 136// Planta - Zanjón de la Aguada-Chile Fuente: www.plataformaurbana.cl//

9.1.1.6 DISTIBUCION FUNCIONAL

El proyecto presenta un **eje principal** muy marcado (conformado por el canal del zanjón, las vías peatonales y ciclorutas), el cual articula todos los espacios de **permanencia** distribuidos a lo largo de la ciudad, en algunos puntos estratégicos se ubica un **comercio** de bajo impacto, el cual le da realce a la propuesta.



FIGURA 137// Esquema - Zanjón de la Aguada-Chile//

9. DISEÑO DE ESPACIO PUBLICO, EN EL EJE AMBIENTAL QUEBRADA MIJITAYO, CON INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL

9.1.2 AVENIDA JIMENEZ BOGOTA

9.1.2.1 ANTECEDENTES DEL PROYECTO



FIGURA 138// Antecedentes – Av. Jiménez –Bogotá . Fuente: www.fotolog.com/bogotacity/

9.1.2.2 ELEMENTOS CONCEPTUALES

Recuperación De La Memoria Del Rio San Francisco, A Través De Un Eje Ambiental, Que Resuelve La Movilidad Implementando El Transporte Alternativo

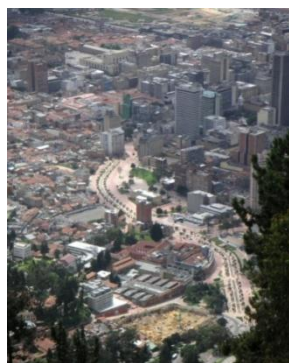


FIGURA 139// Vista aérea de eje ambiental. Fuente: www.skyscrapercity.com/



FIGURA 140// Presencia del cuerpo de agua eje fundamental de la propuesta. Fuente: www.plataformaurbana.com/

9.1.2.3 PROPUESTA VOLUMETRICA, ESPACIAL Y ARQUITECTONICA

La propuesta genera diferentes paisajes urbanos, desde los netamente ambientales presentes en las faldas del cerro Monserrate, hasta unos paisajes ambientales urbanos como el caso de el sector de la candelaria.

Se encuentra la presencia del cuerpo de agua a lo largo del eje ambiental



FIGURA 141:// Paisaje netamente ambiental//



FIGURA 142: Vista de los ejes de transporte peatonal, particular y masivo. Fuente: www.skyscrapercity.com/

9.1.2.4 ELEMENTOS TECNICO – ESTRUCTURALES

Al igual que en el proyecto de la aguada, la estructura importante es la que se genera para crear el eje de agua, que es el espacio mas importante dentro de el proyecto.



FIGURA 143: Estructura para mantener el agua en el cauce Fuente: www.viajeros.com/fotos/bogota-y-medellin-dos-ciudades-que-mejoran-su-cultura/554383/



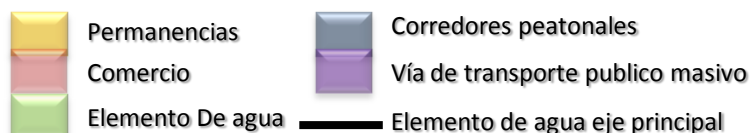
FIGURA 144: Estructura para mantener el agua en el cauce. Fuente: www.plataformaurbana.com/

9. DISEÑO DE ESPACIO PUBLICO, EN EL EJE AMBIENTAL QUEBRADA MIJITAYO, CON INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL

9.1.2.5 DISTIBUCION GENERAL



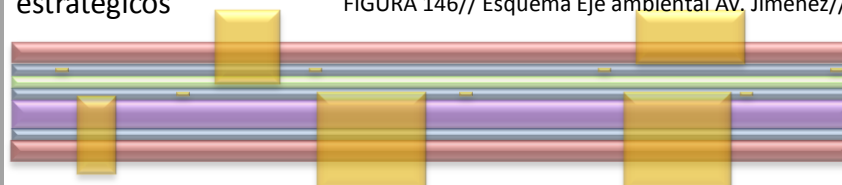
CONVENCIONES



9.1.2.6 DISTIBUCION FUNCIONAL

El proyecto presenta como **eje principal al elemento de agua**, a sus costados, se ubican dos **corredores peatonales** muy amplios, a un costado de el corredor peatonal, se ubica la **vía de transporte publico masivo** y después se encuentra un **pequeño eje peatonal**. Al poseer ejes peatonales a cada costado de la vía se aprovecha para un **comercio de mediano y bajo impacto**. Las **permanecías** se ubican a lo largo de los ejes peatonales, y unas mas grandes se ubican en puntos estratégicos

FIGURA 146// Esquema Eje ambiental Av. Jiménez//



CONVENCIONES



9.1.3 CALLE REAL ARMENIA

9.1.3.1 ANTECEDENTES DEL PROYECTO

La calle 14 de la ciudad de Armenia, era una zona conflictiva debido a que el comercio informal se apoderaba del espacio público, haciendo que la calidad de este sea deficiente. Por esta misma razón la movilidad vehicular era casi nula y muchas veces peligrosa

9.1.3.2 ELEMENTOS CONCEPTUALES

Reinterpretación: un prototipo social, de comunidad, por medio de un sistema auto sostenible, replicando ciudades y calles del pasado, que es hacia donde deberíamos volver.



FIGURA 147//Espacio de encuentro. Fuente: www.skyscrapercity.com//



FIGURA 148//Espacio de encuentro. Fuente: www.skyscrapercity.com//

9.1.3.3PROPUESTA VOLUMETRICA, ESPACIAL Y ARQUITECTONICA

En la propuesta se nota una gran presencia de fitotectura, que genera una espacialidad agradable en conjunción con las zonas duras. Las luminarias y el mobiliario son de gran importancia para la propuesta, ya que hacen que el espacio publico se perciba seguro, generando una gran dinámica comercial diurna y nocturna alrededor de la calle.

Se generan pequeños espacios improvisados donde se pueden hacer pequeños eventos.



FIGURA 149//Mobiliario de descanso. Fuente: www.skyscrapercity.com//



FIGURA 150: Fitotectura. Fuente: <http://ads.casaeditorialeltiempo.com/.....4681832-1//>

9. DISEÑO DE ESPACIO PUBLICO, EN EL EJE AMBIENTAL QUEBRADA MIJITAYO, CON INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL

9.1.3.4 ELEMENTOS TECNICO – ESTRUCTURALES

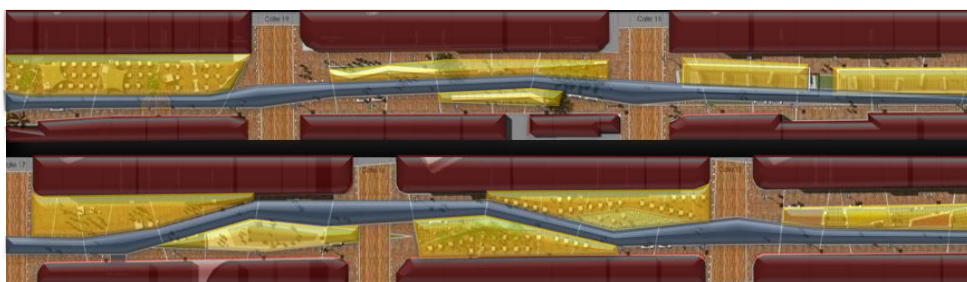


FIGURA 151://Estructuras de vegetación.
Fuente: www.skyscrapercity.com//

FIGURA 152://Estructura de cafeterías en terrazas ubicadas en la calle. Fuente: www.skyscrapercity.com//

Como estructura encontramos los **muros en concreto** que sostienen las particulares formas donde se encuentra ubicada la fitotectura , además se encuentra estos muros en las zonas de permanencia, para generar una especie de terrazas

9.1.3.5 DISTIBUCION GENERAL



CONVENCIONES

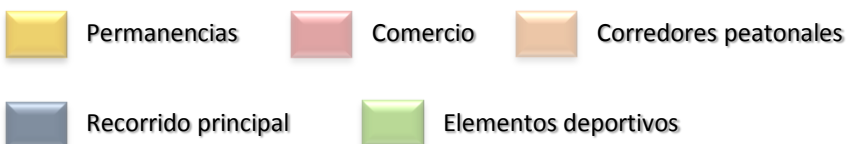


FIGURA 153// Planta- calle real – Armenia//

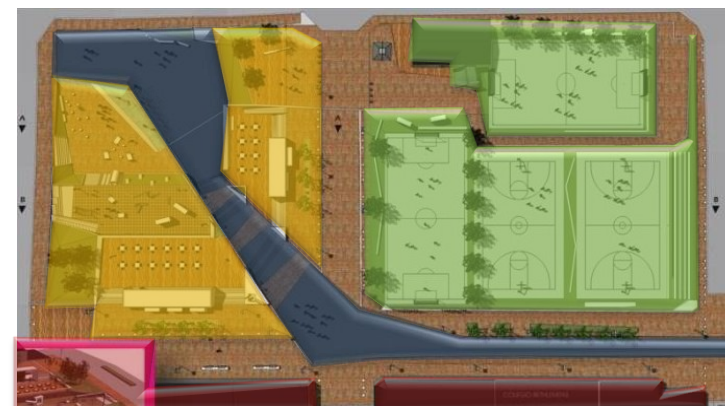


FIGURA 154// Planta- calle real – Armenia//

9.1.3.6 DISTIBUCION FUNCIONAL



CONVENCIONES



FIGURA 155// Esquema- calle real – Armenia//

Se ubica el **eje de circulación principal**, conformado por una vía en concreto, a sus costados se ubican pequeñas **permanencias**, que son el intermedio entre el eje principal y el **comercio existente en la zona**, en puntos específicos se ubican **elementos deportivos** para fomentar la integración ciudadana

9. INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL EJE AMBIENTAL DE LA SENDA DE LA QUEBRADA MIJITAYO

9.2 PROGRAMA ARQUITECTONICO DE REFERENTES

En base al análisis realizado a los diferentes referentes a continuación se desarrolla un cronograma urbano de lo que debería tener un eje ambiental , integrando el comercio informal al espacio publico, para ello se tuvieron en cuenta los nombres de los espacios, las especificaciones o descripción de cada espacio, los requerimientos específicos para cada uno de ellos, el área, las relaciones espaciales con otros espacios,, los materiales y el amoblamiento específico para cada espacio.

CUADRO 5//Programa Arquitectónico. Referentes//

ESPACIO	ESPECIFICACIONES	REQUERIMIENTOS	AREA M2	RELACIONES ESPACIALES	MATERIALES PROPUESTOS	AMOBAMIENTO
PUNTOS DE VENTA	Espacios ubicados estratégicamente en el espacio publico donde los vendedores informales pueden ejercer su profesión dignamente y sin afectar espacialmente al espacio publico	Buena luminosidad El sol debe llegar directamente. Ubicación estratégica en el espacio público.	5 M2/VE NDED OR	Eje peatonal Permanencias	Metal Vidrio Concreto.	Sillas para vendedores Silla para usuarios.
EJES PEATONALES	Son recorridos dentro de el espacio publico distribuidos en toda la propuesta en estos hay pequeñas permanecías para que el usuario descansa de el recorrido,	Buena luminosidad Agradable recorridos Amplio y ambiental Con buena integración del comercio informal. Zonas verdes. Permanencias agradables.		Puntos de Venta. Eje comercial. Zonas de encuentro o permanencias	Ladrillo Concreto Adoquín, Adoquín ecológico, Fitotectura	Sillas Mesas Elementos donde se pueda descansar en los recorridos Luminarias
EJE DE LA QUEBRADA MIJITAYO	Es el eje mas importante en el proyecto, este posee un elemento de agua tiene la dirección de la antigua quebrada mijtayo, y alrededor de este se ubican los demás ejes articuladores de la propuesta.	Contiene elemento de agua Buena luminosidad Agradable recorridos Amplio y ambiental Permanencias agradables.		Ejes peatonales Ejes comerciales Permanencias	Concreto Ladrillo	Elementos donde se pueda descansar en los recorridos Luminarias
EJE VEHICULAR	Son ejes que responden a la propuesta urbana, estos tienen dirección en los dos sentidos y comunican a la a venida Boyacá, con el eje ambiental de el rio pasto	Doble calzada para lo dos carriles. Separador de carácter ambiental		Ejes peatonales	Concreto Asfalto Fitotectura	Luminarias

9. INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL EJE AMBIENTAL DE LA SENDA DE LA QUEBRADA MIJITAYO

CUADRO 5//Programa Arquitectónico. Referentes//

ESPACIO	ESPECIFICACIONES	REQUERIMIENTOS	AREA M2	RELACIONES ESPACIALES	MATERIALES PROPUESTOS	AMOBLIAMIENTO
EJE DE TRANSPORTE ALTERNATIVO	Es un eje adecuado con ciclorutas de acuerdo con la propuesta urbana general, este tiene un carácter ambiental a sus costados	Recorridos agradables		Ejes peatonales Puntos de venta	Concreto, Adoquín, Adoquín ecológico, . Fitotectura	Luminarias
EJE COMERCIAL	Es un eje comercial de bajo y mediano impacto que se distribuye a lo largo de toda la propuesta a los costados de los ejes peatonales, este es necesario para que el proyecto tenga vida diurna y nocturna	Conexión con un espacio publico agradable y bien iluminado, Reestructuración de edificaciones existentes.		Ejes peatonales Ejes de transporte alternativo Permanencias	Restauración de los materiales presentes en los predios de la zona	Sillas Mesas Luminarias
PERMANENCIAS	Son parques de gran carácter ambiental , que se encuentran ubicados en putos estratégicos alrededor de la propuesta, en estos lugares encontramos de encuentro masivo de gente, para la recreación y para el deporte	Espacios deportivos. Espacios de encuentro masivo Buena luminosidad Agradable recorridos Amplio y ambiental Con buena integración del comercio informal. Zonas verdes. Permanencias agradables.		Ejes peatonales Eje quebrada Mijitayo Ejes comerciales	Ladrillo Concreto Adoquín, Adoquín ecológico, Fitotectura	Sillas Mesas Elementos donde se pueda descansar en los recorridos, Luminarias Canchas para diferentes deportes. Tarima para zona de encuentro masivo
BODEGAS Y ALMACEN	Son lugares escondidos dentro de la propuesta donde se guardan todos los elementos necesarios para el mantenimiento de el eje	Buena comunicación con el espacio publico No estar ubicados en zonas protagónicas del proyecto, sin interrumpir la circulación Dotados con luz indirecta.		Ejes peatonales Ejes vehiculares	Ladrillo Concreto	Sillas Mesas Estantes
PUNTOS DE PROVION	Son puntos dotados con lugares de estacionamiento para los proveedores de los puntos de venta y de el eje comercial	No interrumpir con la movilidad Fácil comunicación con los puntos de venta y eje comercial		Ejes peatonales. Eje comercial permanencias	Concreto Asfalto	

9. INTEGRACIÓN DEL COMERCIO INFORMAL EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL EJE AMBIENTAL DE LA SENDA DE LA QUEBRADA MIJITAYO

9.3 PRODUCTOS ALTERNATIVOS QUE SE OFRECEN EN EL PROYECTO URBANO DE REFERENTES

Se realizó una descripción de los productos alternativos que el proyecto podría llegar a tener, en base a los referentes analizados, dichos análisis se realizan en aspectos como equipamientos urbanos, viviendas, comercio y vías y parqueo. Ver ANEXO (tabla 1)

9.4 ANALISIS DE USUARIO: En la siguiente tabla se realiza un análisis de usuarios directos, indirectos y ocasionales

USUARIOS DIRECTOS	ESPACIOS DEMANDADOS	AREA M2	CONDICIONES ESPACIALES	MATERIALES	AMOBLIAMIENTO
Vendedores informales	Puntos de venta	5	Buena luminosidad El sol debe llegar directamente. Ubicación estratégica en el espacio público.	Metal Vidrio Concreto.	Sillas que les permita descansar mientras atienden. Silla para usuarios.
Compradores, trabajadores del sector, turistas.	Espacio publico	10 m2/hab.	Buena luminosidad Agradable recorridos Amplio y ambiental Con buena integración del comercio informal. Zonas verdes. Permanencias agradables.	Ladrillo Concreto Adoquín, Adoquín ecológico, Fitotectura	Sillas Mesas Elementos donde se pueda descansar en los recorridos Luminarias
USUARIOS INDERECTOS					
Aseadores, Mantenimiento	Puntos especiales para guardar herramientas	5	Luz indirecta, Que no queden a la vista Que no interrumpan la movilidad .	Concreto. adoquín. Ladrillo	Estantes
Proveedores del comercio.	Lugares de estacionamiento especial	20	Recorridos cortos a locales comerciales Buena luminosidad, Preferiblemente que no se encuentren a la vista	Concreto. adoquín. Ladrillo	
USUARIOS OCACIONALES					
Políticos y personajes importantes para la nación el departamento y la ciudad.	Espacios publico para que se puedan dirigir a la ciudadanía plazoletas, conchas acústicas, tarimas.	200	Fácil acceso y salida Visibles desde todo punto Buena luminosidad Permanencias agradables Ubicación estratégica en el espacio publico. Agradables permanencias	Concreto Ladrillo . Adoquín. Fitotectura	Sillas para los ciudadanos. Sillas para los personajes. Mesas Luminarias

CUADRO 6://Análisis de usuario//

9.5 ANALISIS SISTEMICO EJE AMBIENTAL DE LA QUEBRADA MIJITAYO

9.5.1 SISTEMA AMBIENTAL

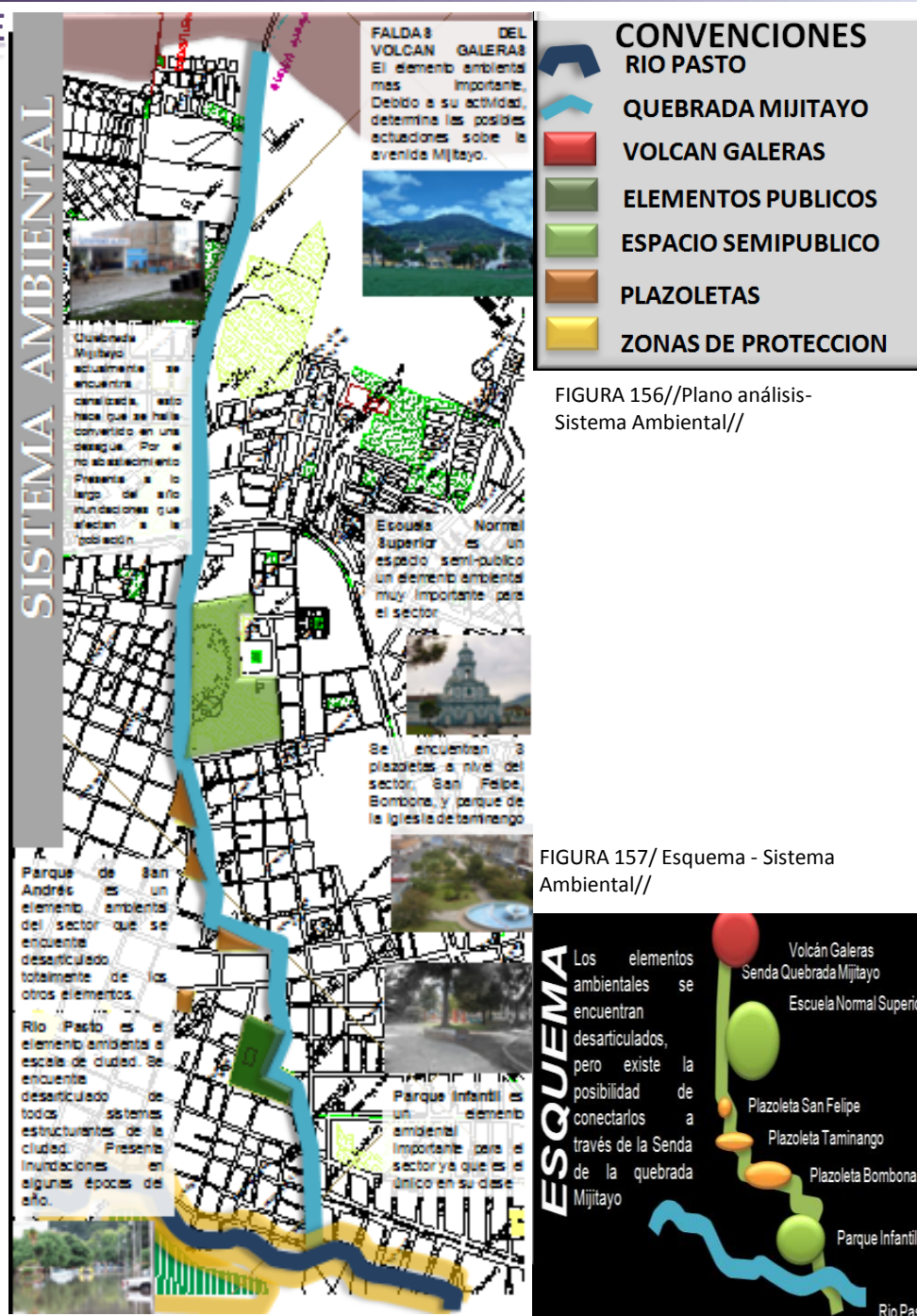
9.5.1.1 PROBLEMÁTICAS

1. Existe una fragmentación de los elementos ambientales
2. No se le ha dado un correcto uso a las cuencas hidrográficas, el Rio Pasto
3. se encuentra deteriorado, y la Quebrada Mijitayo se encuentra canalizada.
4. El Volcán Galeras es una amenaza constante para la ciudad de Pasto, este tiene como una de sus vertientes a la quebrada Mijitayo, por lo cual se debe tener especial cuidado en el tratamiento de esta en el eventual caso de una erupción.
5. La trama urbana no articula A las 3 plazoletas (San Felipe, Taminango, Bombona), ni tampoco a estas con la plaza de San Andrés.

9.5.1.2 POTENCIALIDADES

Se puede llegar a unificar los elementos ambientales fragmentados a través de la senda de la quebrada Mijitayo.

2. Presencia de dos elementos ambientales a escala de Ciudad Región (Volcán Galeras, Rio Pasto), estos son potenciales puntos de tensión que se conectarían a través de la quebrada Mijitayo.
3. Los elementos ambientales a nivel de ciudad (parque infantil) y de sector (plazoletas de Bombona, Taminango, San Felipe, San Andrés) se encuentran muy próximas entre si, por lo cual resulta muy fácil conectarlas a una propuesta ambiental.

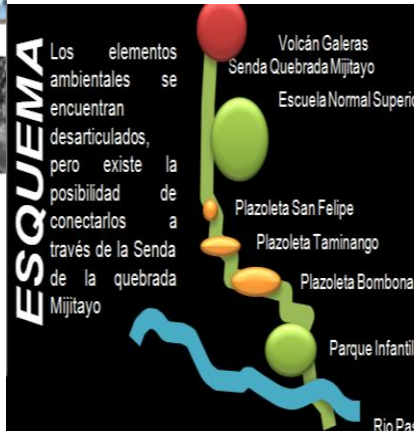


CONVENCIONES

- RIO PASTO
- QUEBRADA MIJITAYO
- VOLCAN GALERAS
- ELEMENTOS PUBLICOS
- ESPACIO SEMIPUBLICO
- PLAZOLETAS
- ZONAS DE PROTECCION

FIGURA 156//Plano análisis-Sistema Ambiental//

FIGURA 157/ Esquema - Sistema Ambiental//



ESQUEMA Los elementos ambientales se encuentran desarticulados, pero existe la posibilidad de conectarlos a través de la Senda de la quebrada Mijitayo

9.5 ANALISIS SISTEMICO EJE AMBIENTAL DE LA QUEBRADA MIJITAYO

9.5.2 SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

9.5.2.1 PROBLEMÁTICAS

1. Los elementos que componen el **Espacio Publico Efectivo** son los mismos que componen el sistema ambiental, por lo tanto no hay cohesión alguna entre los elementos.
2. En la ciudad prevalece el **ESPACIO PUBLICO NOMINAL** (representado en su gran mayoría por las vías), caracterizado por su discontinuidad y mala calidad para el peatón.
3. El espacio publico nominal no logra conectar o formar un eje de espacios públicos efectivos.
4. El Rio Pasto es un elemento ambiental muy estructurate de la ciudad, sin embargo no aporta a esta espacio publico efectivo

9.5.2.2 POTENCIALIDADES

1. La senda de la quebrada Mijitayo es un espacio publico nominal, que con un adecuado tratamiento podría a llegar a conectar el espacio publico efectivo, convirtiéndose en un **“EJE DE ESPACIO PUBLICO EFECTIVO”**
2. El Rio Pasto es un eje estructurate de la ciudad, si este recuperase su ronda, en ella se podría crear espacio publico efectivo.
3. Los ejes de espacio publico, quebrada Mijitayo, y del rio Pasto, podrían conectar con otros ejes de la ciudad para crear una red de espacio publico.



FIGURA 158//Plano análisis- Sistema de Espacio Publico//

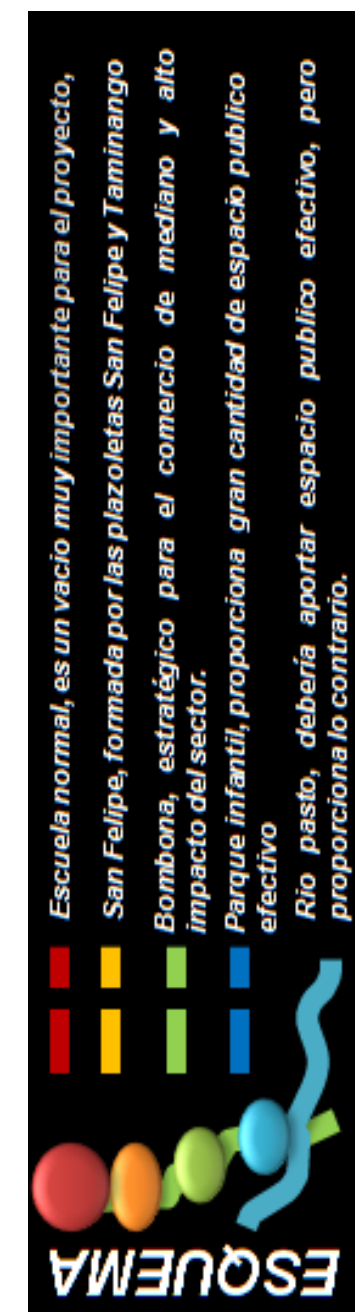


FIGURA 159// Esquema - Sistema de Espacio Publico//

9.5 ANALISIS SISTEMICO EJE AMBIENTAL DE LA QUEBRADA MIJITAYO

9.5.3 SISTEMA DE MOVILIDAD

9.5.3.1 MOVILIDAD VEHICULAR

9.5.3.1.1 PROBLEMATICAS

1. La mixtura con el transporte privado genera problemas de trafico vehicular en las calles del sector.
2. Las vías del sector no son continuas.
3. El sector presenta una ausencia de espacios de parqueo.

9.5.3.1.2 POTENCIALIDADES

1. Existen vías que con un plan maestro de movilidad podrían solucionar los problemas que este presenta
2. La implementación por parte de la ciudad de un transporte publico masivo genera mayor descongestionamiento en las calles

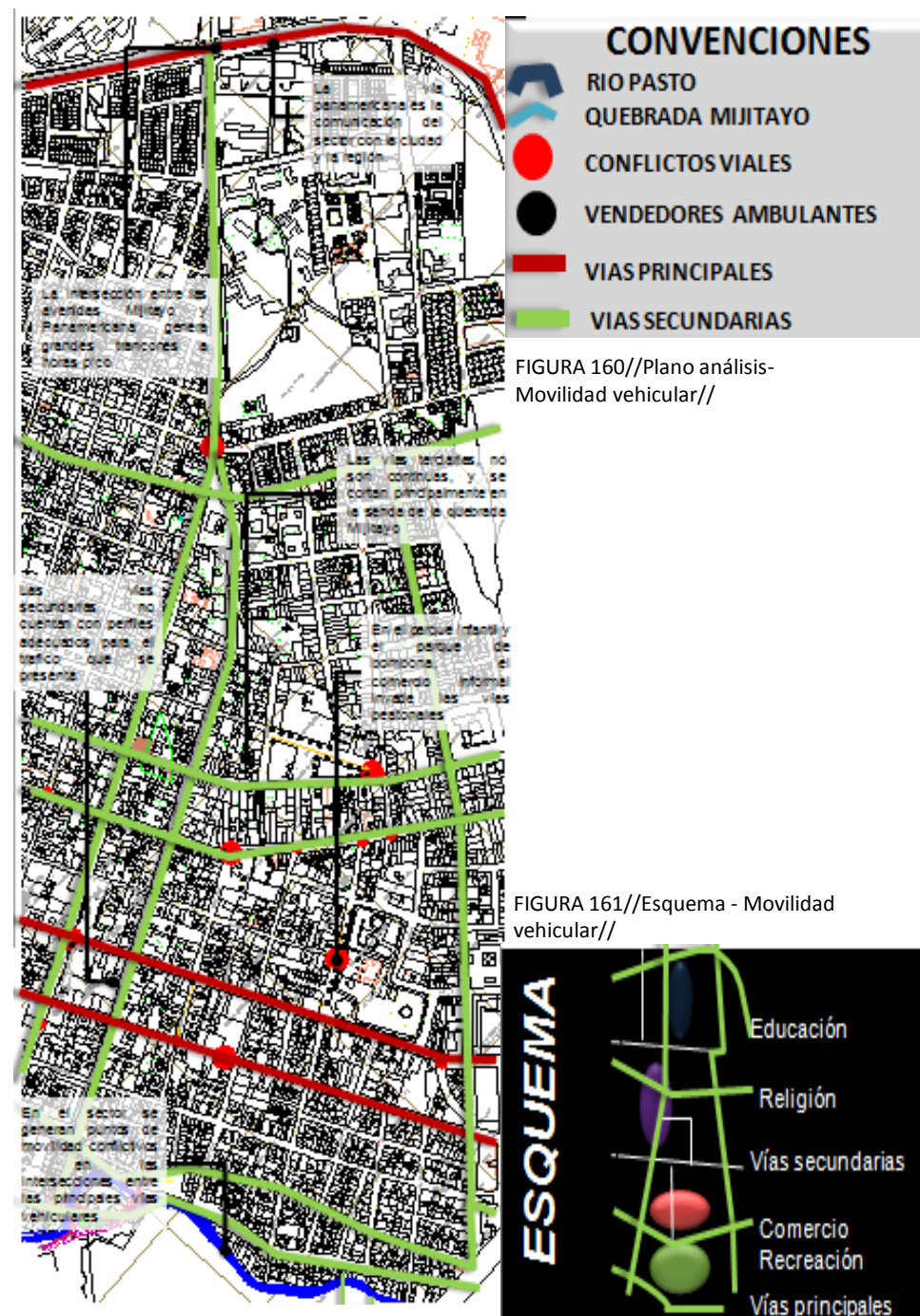
9.5.3.2 MOVILIDAD PEATONAL

9.5.3.2.1 PROBLEMATICAS

1. Los andenes no tienen un perfil continuo.
2. Las vías peatonales se encuentran obstaculizadas por los vendedores ambulantes.

9.5.3.2.2 POTENCIALIDADES

1. Si se conecta el espacio publico existente, este podría llegar a ser un gran corredor peatonal.
2. La densidad de usuarios peatonales , genera algunos puntos comunes de encuentro que son punto de partida fundamental para la propuesta



9.5 ANALISIS SISTEMICO EJE AMBIENTAL DE LA QUEBRADA MIJITAYO

9.5.3.3 TRANSPORTE PUBLICO:

9.5.3.3.1 PROBLEMATICAS

1. La mixtura con el trafico particular hace que las vías colapsen a ciertas horas del día, además de esto las mismas rutas crean propios puntos conflictivos al pasar gran numero de rutas por la mismo calle.
2. No hay presencia de un transporte publico masivo que conecte al sector con el resto de la ciudad.
3. La solución actual de pintar los buses y cambiar el nombre de las rutas no ayuda en nada a solucionar los problemas de transporte publico.

9.5.3.3.2 POTENCIALIDADES

1. Buena conexión del sector con el resto de la ciudad a través de las rutas de bus.
2. La implementación de un transporte publico masivo mejoraría la movilidad en el sector y su conexión con la ciudad

9.5.3.3.3 POTENCIALIDADES

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

MOVILIDAD PEATONAL



FIGURA 162//Plano análisis-
Movilidad Peatonal//

TRANSPORTE PUBLICO



FIGURA 163//Plano análisis-
Transporte Publico//

9.5 ANALISIS SISTEMICO EJE AMBIENTAL DE LA QUEBRADA MIJITAYO

9.5.4 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

9.5.4.1 PROBLEMÁTICAS

- No hay comunicación directa entre sectores de equipamientos.
- La mayoría de los elementos presentes en el sector sirven a la ciudad lo cual genera problemáticas a nivel de movilidad y de espacio público.
- El sector no cuenta con equipamientos a nivel de sector, tales como jardines infantiles, guarderías o centros culturales.
- El sector presenta un déficit cuantitativo de equipamientos recreativos, ya que solo cuenta con uno que es el parque infantil.

9.5.4.2 POTENCIALIDADES

- Los equipamientos se sectorizan alrededor de un espacio público, caracterizando así sectores a los sectores bajo su influencia, creando tensiones en todo el sector y la ciudad.
- Los ejes Ambientales de la quebrada Mijitayo y del Rio Pasto proporcionan recintos urbanos en los cuales pueden ubicarse fácilmente equipamientos que sirvan a la ciudad y principalmente al sector.
- Al conectarse los equipamientos a través de los ejes del Rio Pasto y de la avenida Mijitayo, estos podrán conectar con toda la ciudad creando una red de equipamientos urbanos, que integre los sistemas ambiental, de espacio público, de movilidad.

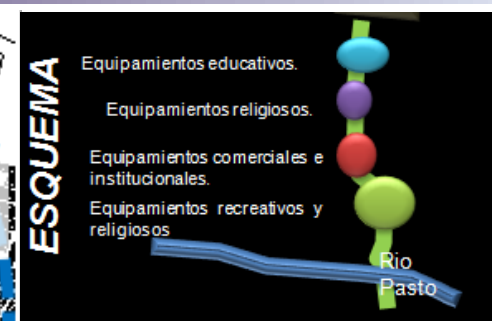
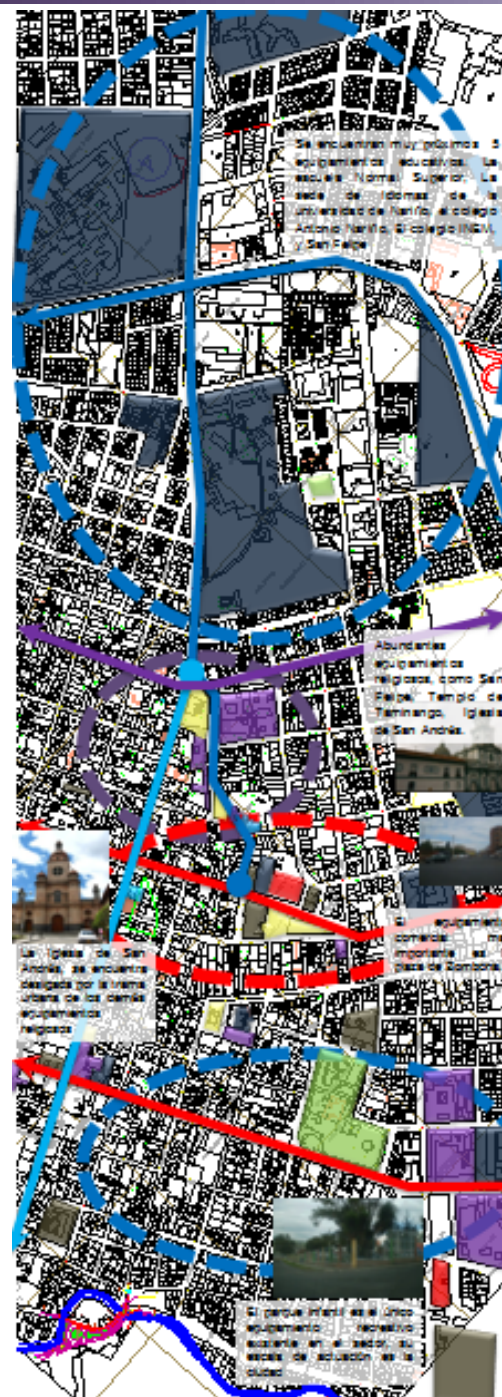


FIGURA 164//Esquema - Sistema Equipamientos//

FIGURA 165//Plano análisis- Sistema Equipamientos//



9.6 PROPUESTA EJE AMBIENTAL MIJITAYO



FIGURA 166//Perspectiva- Propuesta eje ambiental Mijitayo- San Felipe//

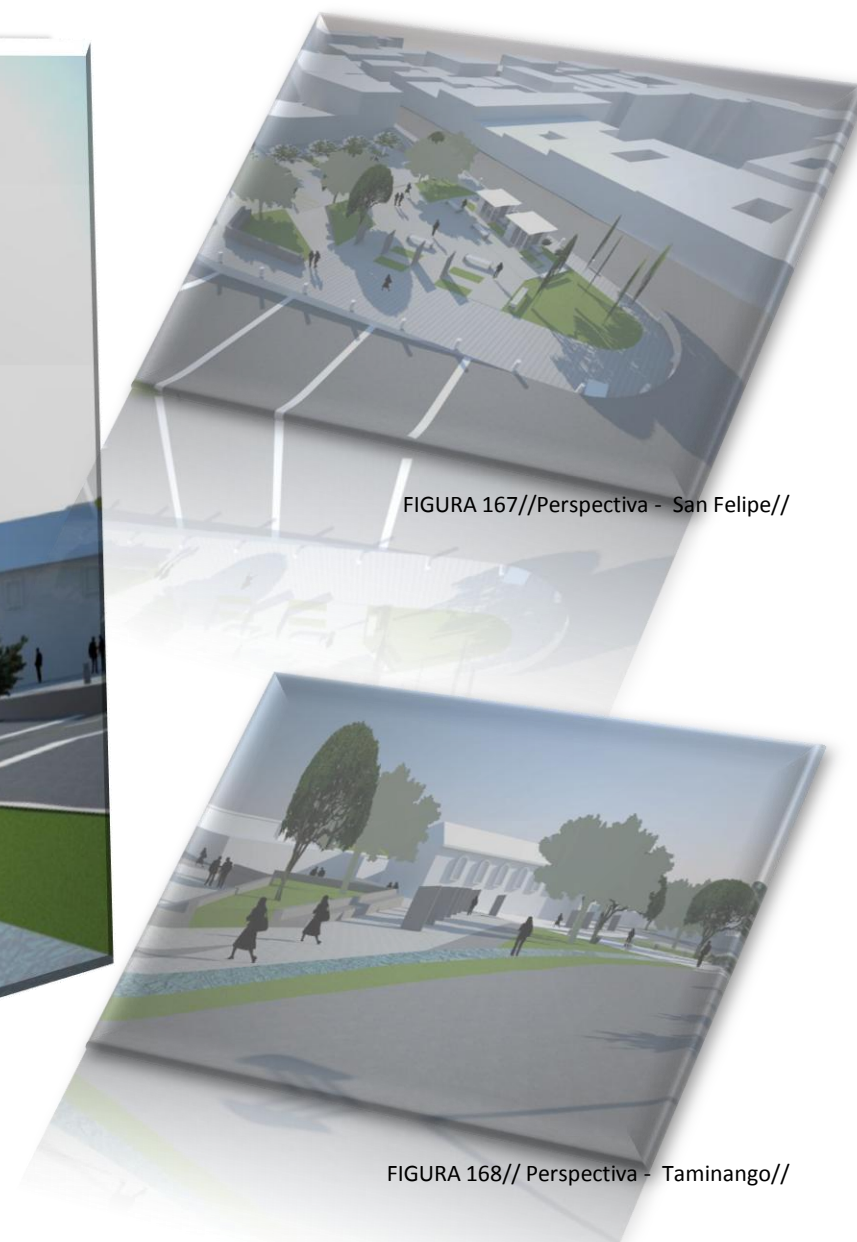


FIGURA 167//Perspectiva - San Felipe//

FIGURA 168// Perspectiva - Taminango//

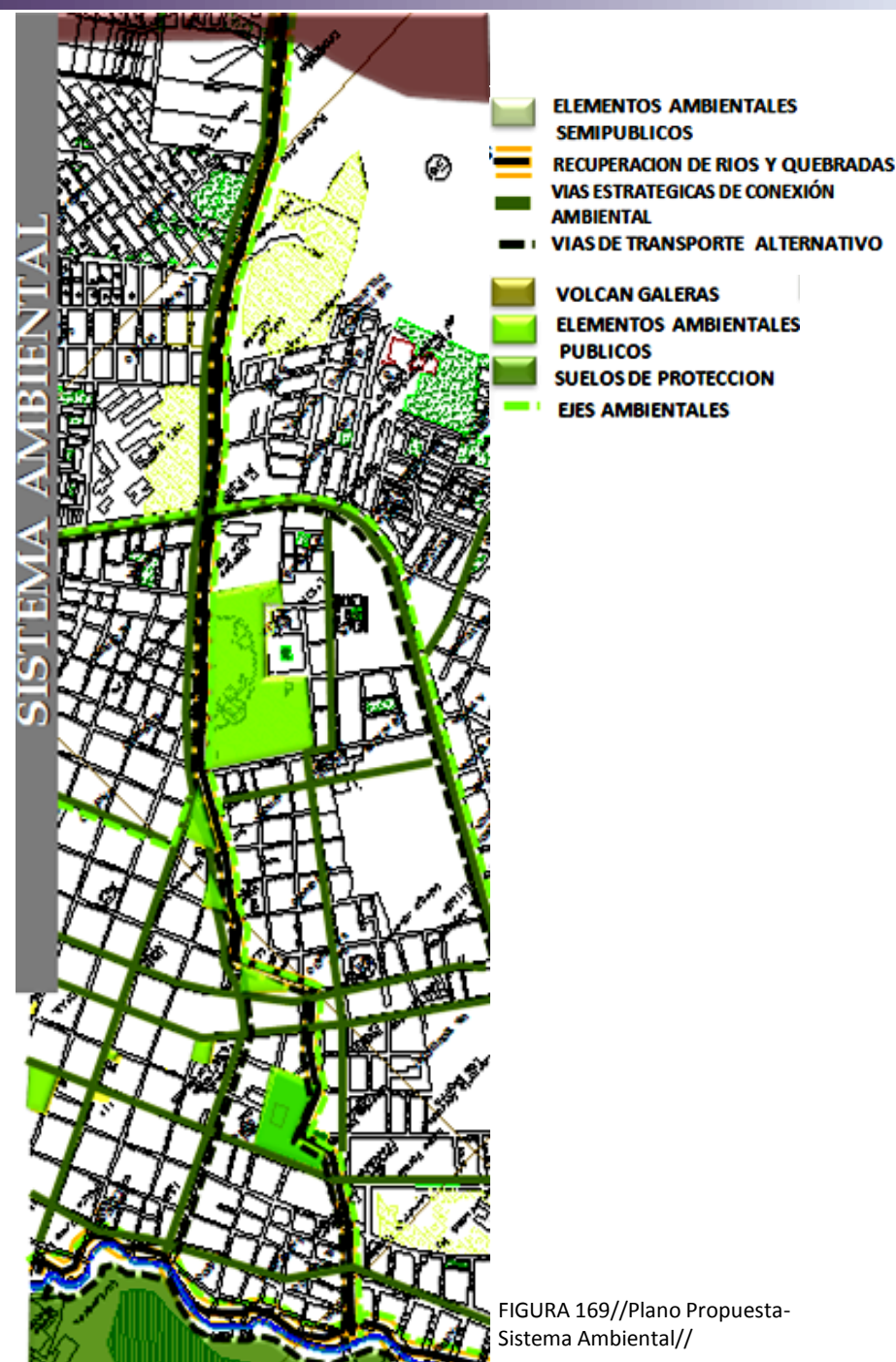
9.6 PROPUESTA EJE AMBIENTAL MIJITAYO

En base al análisis de cada sistema se realiza una propuesta sistémica que fortalece las potencialidades del sector y disminuya las debilidades .

9.6.1 SISTEMA AMBIENTAL

9.6.1.1 ESTRATEGIAS

1. Se propone el eje ambiental de la avenida Mijitayo, que unifica y articula los elementos ambientales del sector, este eje empieza en el volcán galeras y termina en el Rio Pasto.
2. Se propone el eje ambiental del Rio Pasto, que articula el sector con toda la red ambiental de la ciudad.
3. Recuperar las cuencas hidrográficas en el sector, punto primordial para el desarrollo urbanístico sistemático de la ciudad de Pasto.
4. Se propone el diseño de las plazas de bombona, San Felipe y Taminango, para que se unan a los ejes ambientales propuestos.
5. Se proponen vías estratégicas para conectar los elementos ambientales del sector, con los elementos ambientales de los sectores aledaños.
6. El eje ambiental de la quebrada Mijitayo se propone teniendo en cuenta la amenaza que podría tener el volcán galeras, es por eso que se proponen sistemas de contingencia en los diseños para estos casos.
7. Se proponen Vías de transporte alternativo, que van de la mano de los ejes ambientales, para darle mayor fuerza a la propuesta



9.6.2 SISTEMA DE ESPACIO PUBLICO

9.6.2.1 ESTRATEGIAS

1. Propuesta para aumentar el espacio publico efectivo a través de la creación del eje de la quebrada Mijitayo.
2. Propuesta del eje ambiental del rio Pasto para mejorar cualitativa y cuantitativamente el espacio publico del sector.
3. Se mejora el diseño del perfil de las vías importantes (calles 12,16,18) y necesarias para mejorar la comunicación entre los espacios públicos del sector y de estos con los de la ciudad.
4. Los espacios de protección, a un costado de el rio se aprovechan para generar un espacio publico controlado.
5. Se propone la continuidad de espacio publico nominal.
6. Integración de la plazoletas (San Felipe, Taminango, Bombona) generar un área de espacio publico efectivo que hacen parte de una red de espacio publico.



FIGURA 170//Plano Propuesta- Sistema de Espacio Publico//

9.6.3 SISTEMA DE MOVILIDAD

9.6.3.1 ESTRATEGIAS

1. Generación de vías de carácter peatonal-ambiental, para conectar los sistemas de espacio publico y ambiental.
2. Propuesta de corredores de transporte vehicular y alternativo.
3. Propuesta de ciclo vías, ciclo rutas, etc. como otras formas de transporte recorriendo el espacio, vivirlo y sentirlo, una relación directa.
4. Se propone el eje ambiental de la quebrada Mijitayo como el principal eje peatonal y de transporte alternativo del sector.
5. Se propone la unificación de los dos elementos ambientales mas importantes de la ciudad (el volcán galeras con el Rio Pasto), a través de la carrera 26 y el eje ambiental de la avenida Mijitayo.
6. A las consideradas vías estratégicas, se rediseñan y se aumenta el perfil de estas, para que descongestionen al sector y a la ciudad.
7. Se proponen los ejes radiales de arteria menor, los cuales tienen como función conectar el sector y en si el centro con las periferias de la ciudad

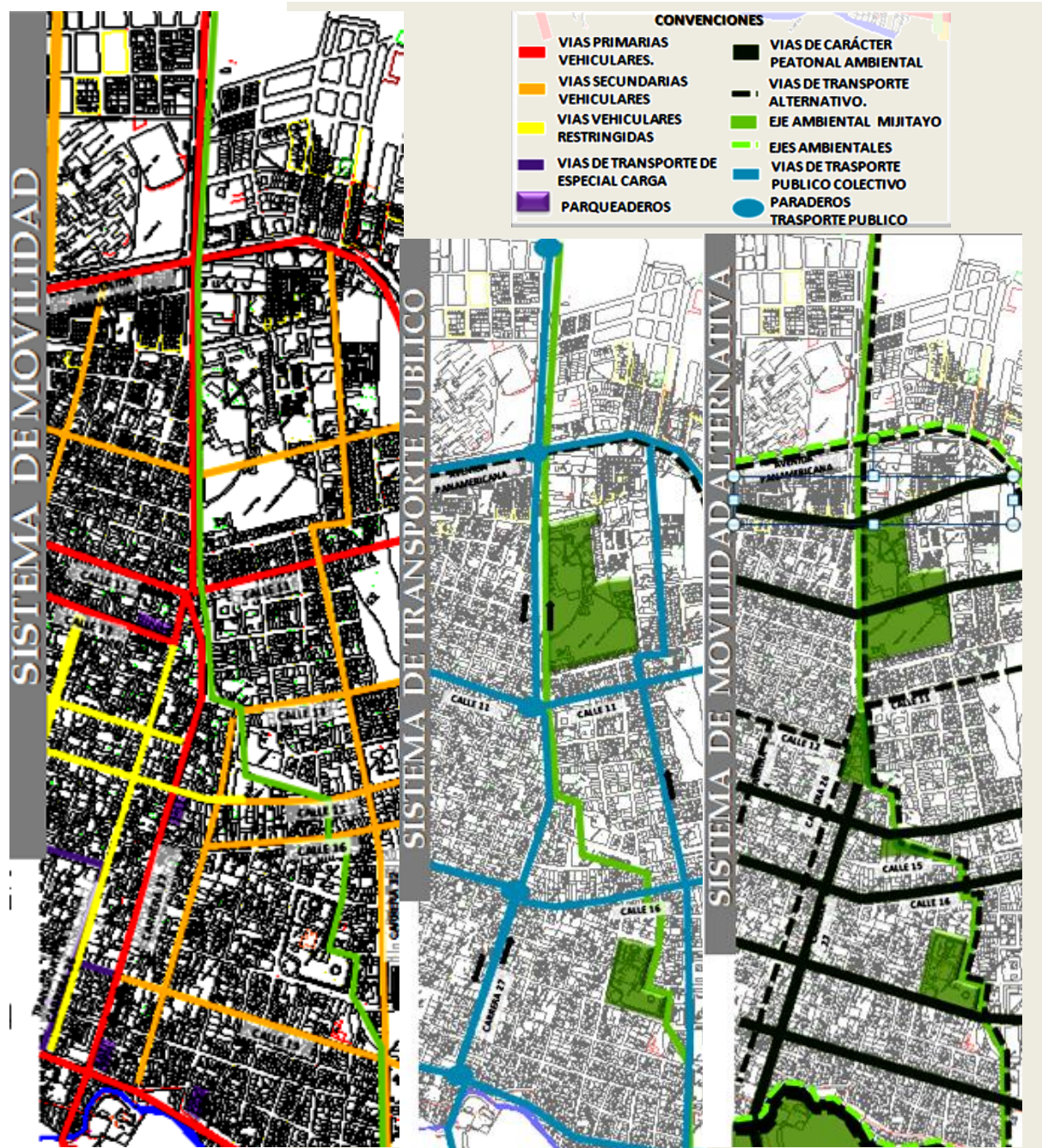


FIGURA 171//Plano Propuesta-Sistema Vehicular//

FIGURA 172//Plano Propuesta-transporte publico//

FIGURA 173// Plano Propuesta-Sistema T. Alternativo//

9.6.4 SISTEMA DE EQUIPAMENTOS

9.6.4.1 ESTRATEGIAS

1. Se genera la comunicación directa entre los diferentes sectores de equipamientos.
2. Alrededor de los equipamientos de la escala de ciudad se generan equipamientos a nivel de sector.
3. El sector no cuenta con equipamientos a nivel de sector, tales como jardines infantiles, guarderías o centros culturales.
4. Se genera un dos ejes ambientales que aumentan los equipamientos recreativos para el sector.
5. Se generan 6 centralidades alrededor de los equipamientos existentes y que caracterizaron a cada sector en el diagnostico: Parque Infantil (Recreativo, Bombona(comercio), San Felipe y Taminango(Religioso), Parque de la normal (Recreativo), Los Ángeles (vivienda), Calle 18 (educativo).
6. A través de la propuesta de movilidad (ejes ambientales, transporte alternativo y vías importantes) se logra la integración de los equipamientos existentes y propuestos.
7. A los equipamientos existentes se les genera espacio publico llamado centralidad de sector, esto mejora la actividad y el servicio que el equipamiento presta a la ciudad y al sector.



FIGURA 174// Plano Propuesta- Sistema de Equipamientos//

9.6.5 SISTEMA DE USOS DEL SUELO

9.6.5.1 PRIMER PISO ESTRATEGIAS

1. Se potencializa el sector de Bombona generando una propuesta comercial que le sirva al sector y a la ciudad.
2. Se complementa el sector del parque infantil, reubicando algunos usos , para que este tramo recreativo tome mayor vida
3. Se genera un sector recreativo en la Escuela normal y sus alrededores, para que esos equipamientos, satisfagan las necesidades de los nuevos habitantes del sector.
4. Se complementa el sector de San Felipe como una zona de carácter religioso. Y en la parte de Maridíaz un sector religioso educativo
5. En el sector de los Ángeles se genera un sector de vivienda para darle mayor vida al sector y a sus usos propuestos.

9.6.5.2 SEGUNDO PISO ESTRATEGIAS

1. Ubicar vivienda en pisos superiores para que la propuesta tenga vida, dicha vivienda estará dotada de todos los servicios y equipamientos, para que el sector e vuelva un lugar atractivo dentro de la ciudad.
2. La vivienda en altura se ubica en el sector de los Ángeles y Parque infantil y la normal.

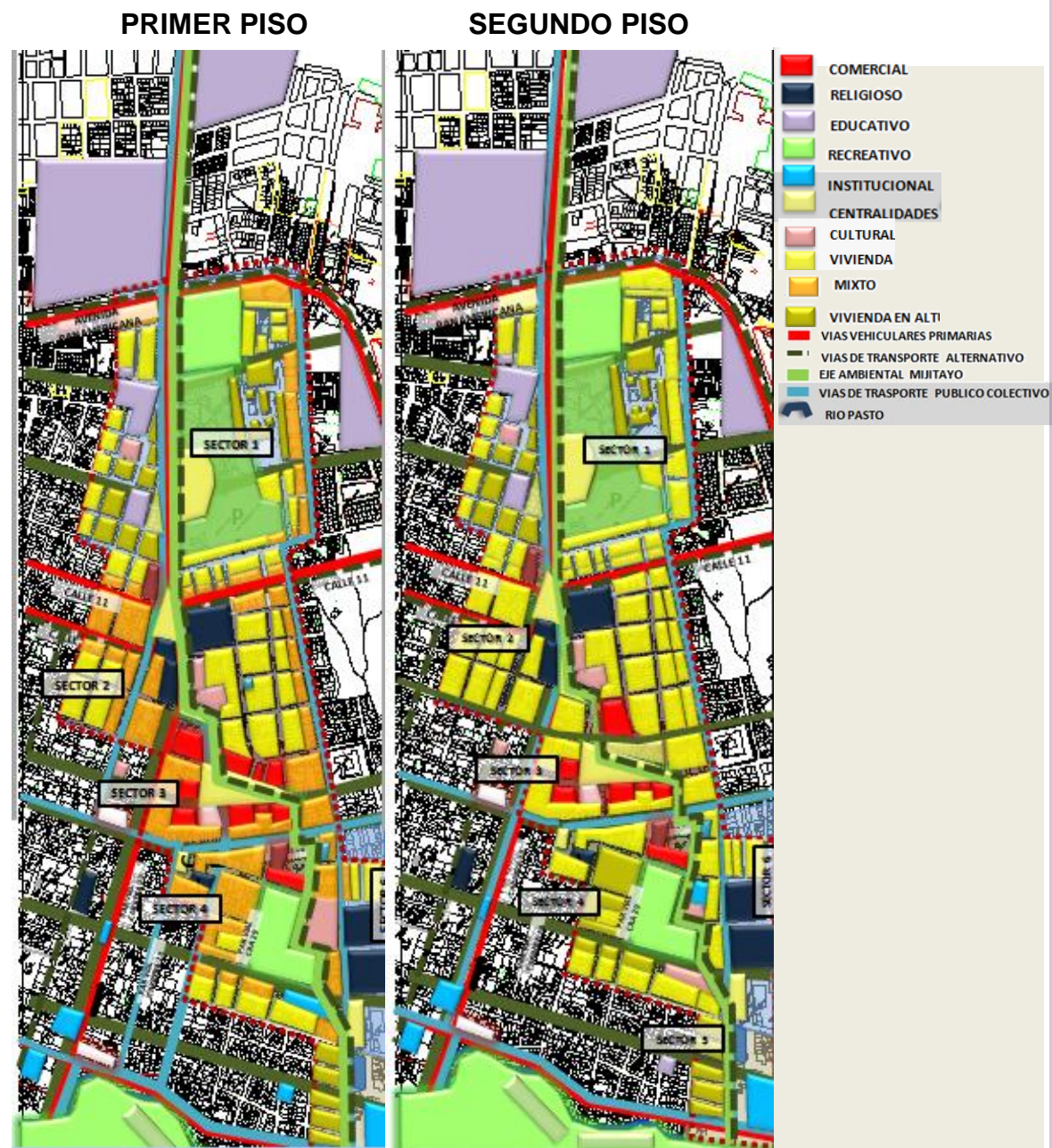


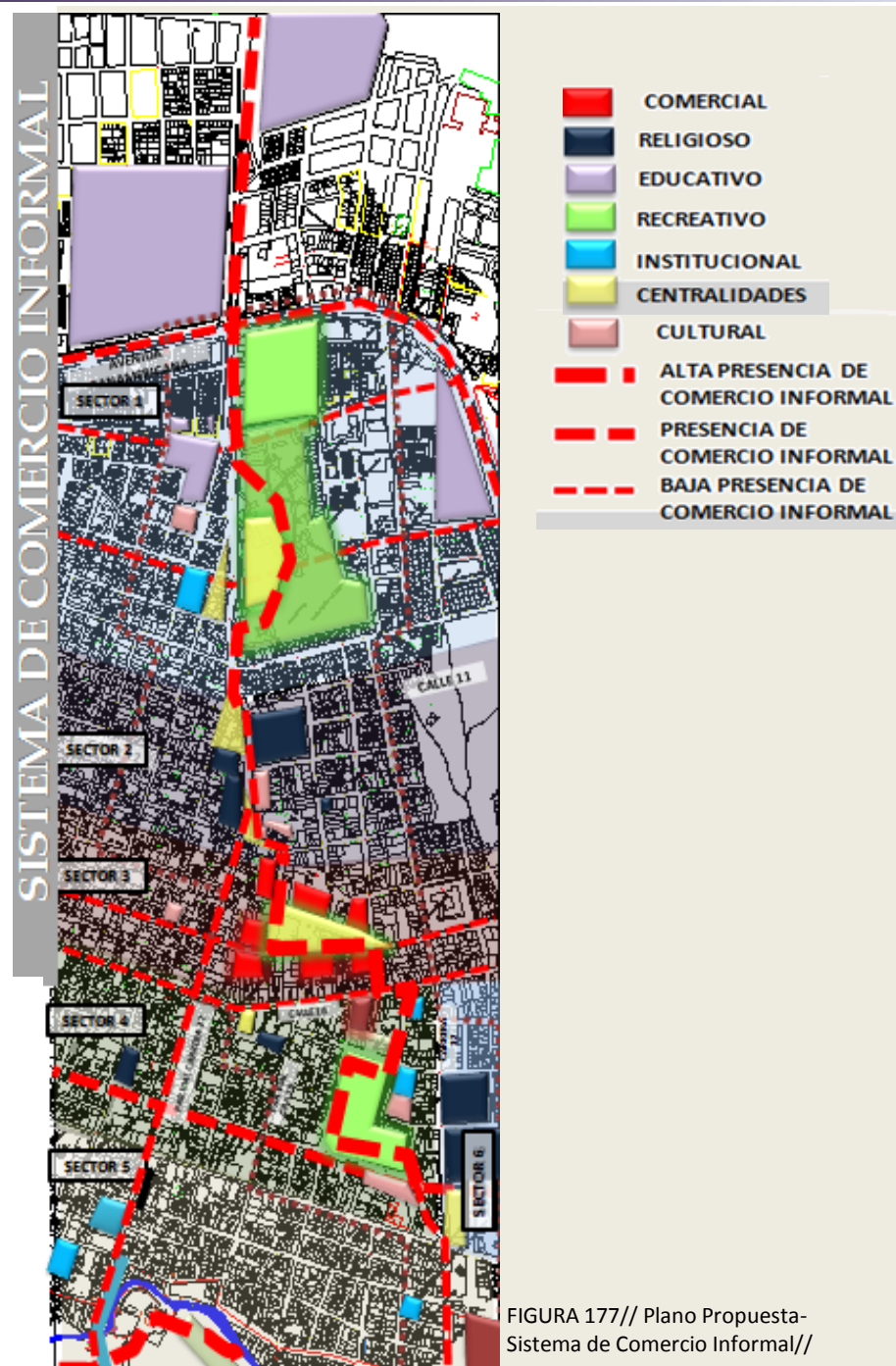
FIGURA 175// Plano Propuesta- Sistema de Usos del Suelo Piso 1//

FIGURA 176//Plano Propuesta- Sistema de Usos del Suelo Piso 2//

9.6.6 SISTEMA DE COMERCIO INFORMAL

9.6.6.1 ESTRATEGIAS

- ✓ **SECTOR 1:**
En el sector educativo el comercio informal se intensifica en los parques ambientales y en los centros deportivos.
- ✓ **SECTOR 2:**
Debido a su carácter religioso cultural, el eje del comercio informal que acompaña al eje ambiental aparece en un grado menor que los demás sectores, para no afectar a los usos propuestos y existentes del sector
- ✓ **SECTOR 3:**
El sector 3 presenta un carácter comercial, esto genera unas dinámicas propicias para que el comercio ejercer su actividad, por lo tanto en el sector 3 el comercio informal hace gran presencia
- ✓ **SECTOR 4:**
En este sector el comercio informal tiene una densidad bastante alta debido al carácter deportivo y ambiental que presenta el sector
- ✓ **SECTOR 5:**
Por ser una zona de vivienda el comercio informal tiene muy poca presencia en el sector.
- ✓ **SECTOR 6:**
El comercio informal se presenta sobre el eje de la 18 y aunque tiene una presencia menor que los sectores 1,3,4, este se presenta con buena densidad.



9.7 CRONOGRAMA URBANO DEL PROYECTO

Con base en el análisis del cronograma de referentes, y la propuesta sistémica se realizó el siguiente cronograma del proyecto. En el podemos denotar la división de 5 zonas o centralidades urbanas, según el carácter de cada zona: (Ver anexos Tabla 2)

1. Sector Educativo: En el se encuentran instituciones educativas importantes, como el Colegio INEM, Colegio San Felipe, Universidad de Nariño, Sede Vipri, con la centralidad urbana en el parque ambiental Bombona.
2. Sector Religioso cultural: Es un sector privilegiado por poseer las iglesias de San Felipe, Taminango y de las conceptos, además encontramos equipamientos culturales importantes como el centro cultural y la casona Taminango, su centralidad son los espacios públicos de San Felipe y Taminango.
3. Sector Comercial: Sector caracterizado por el centro comercial Bombona, y todo el impacto que genera este uso urbano, la centralidad es el nuevo espacio urbano, diseñado para recibir este uso.
4. Sector Recreativo, Cultural: Con centralidad en el parque infantil, cuenta con ejes tan importantes como la carrera 18 y el centro cultural propuesto
5. Sector de Vivienda: la centralidad es un espacio publico generado, y su ubicación es en los alrededores del hospital infantil donde se propone vivienda en altura
6. Sector Educativo Religioso: un sector caracterizado por los colegios Franciscanos y las iglesias que ellos provén

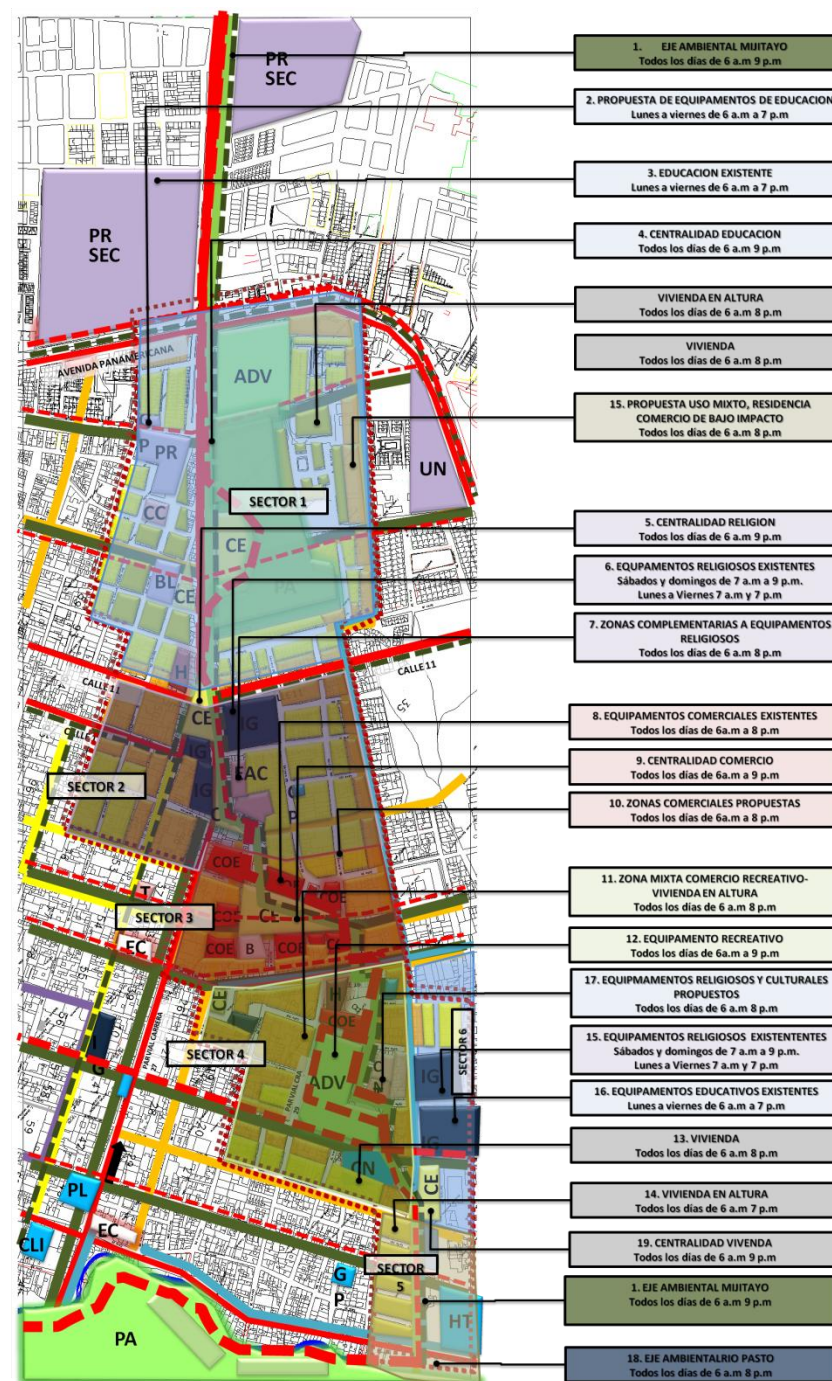


FIGURA 178// Plano Propuesta- Cronograma Urbano//

10. DISEÑO URBANO Y ARQUITECTONICO EJE AMBIENTAL DE LA QUEBRADA MIJITAYO, PARQUES DE BOMBONA, SAN FELIPE Y TAMINANGO

10.1 DELIMITACION AREA A INTERVENIR

La delimitación del área de trabajo se genero teniendo en cuenta el análisis y propuesta sistémica de la UPZ **EJE AMBIENTAL QUEBRADA MIJITAYO**.

El sector elegido es el comprendido entre la calle 12 a la altura de las conceptas y la calle 18 entre carreras 26 y 32 presenta un muy buen perfil para desarrollar, debido a que hay se encuentran vinculados 3 sectores, parte del sector religioso cultural de la San Felipe y Taminango, el sector comercial de Bombona.

Es importante tener en cuenta que el comercio informal actúa con diferente intensidad en cada uno de estos sectores.

El parque infantil se diseña de una forma básica en conjunto con la proyectos de grado de los compañeros de grupo para que estos se relacionen



FIGURA 179//Delimitación Propuesta Urbana – Arquitectónica//



FIGURA 180// Fotografía del Parque de Taminango desde la Cra. 27//



FIGURA 181// Fotografía interna del Parque de Bombona//



FIGURA 182// Fotografía interna del Parque Infantil//

10.2. ANALISIS SISTÉMICO

10.2.1 SISTEMA AMBIENTAL

La delimitación del área de trabajo se hace en base al análisis y propuesta sistémica de sector en esta se determina que el sector comprendido entre la calle 12 a la altura de las conceptas y la calle 18 entre carreras 26 y 32 presenta un muy buen perfil para desarrollar, debido a que hay se encuentran vinculados 3 sectores, parte del sector religioso cultural de la San Felipe y Taminango, el sector comercial de Bombona y el sector recreativo del parque infantil y el comercio informal actúa con diferente intensidad en cada uno de estos sectores.



FIGURA 183//Fotografía del Parque Taminago//



FIGURA 184 //Fotografía Parque Taminago//



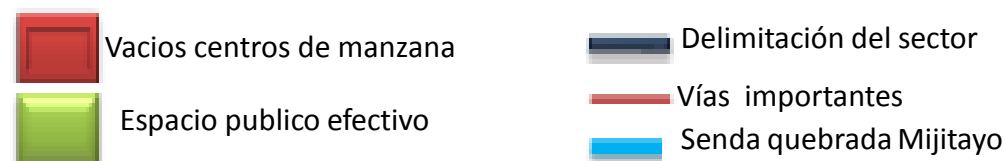
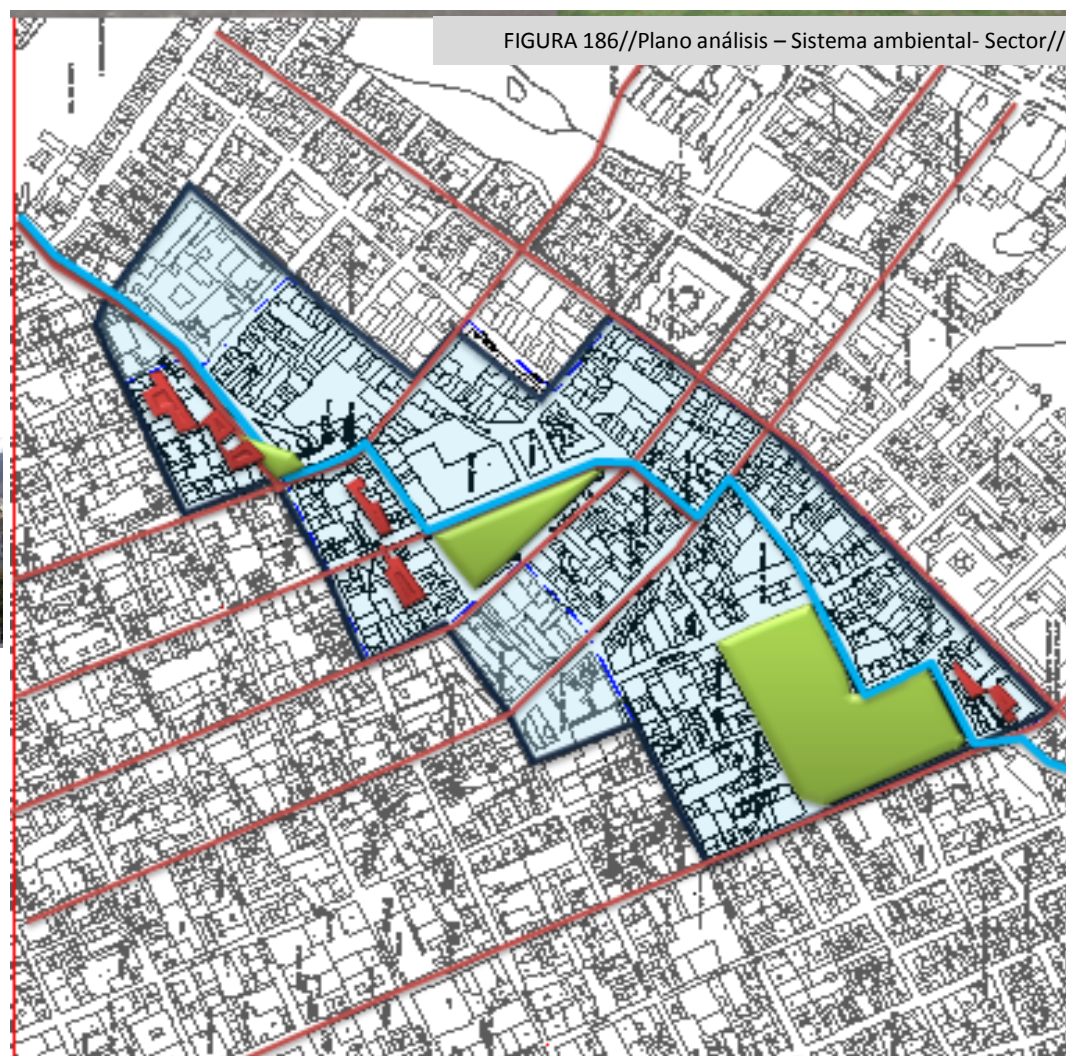
FIGURA 185// Fotografía Parque Bombona//

10.2.1.1 PROBLEMATICAS

1. Existe una desfragmentación de espacio publico efectivo.
2. No hay comunicación entre los espacios públicos
3. El único elemento ambiental natural existente se encuentra canalizado.

10.2.1.1 POTENCIALIDADES

1. Los elementos de espacio publico efectivo se podrían comunicar a través del eje ambiental de la quebrada Mijitayo.
2. Los espacios públicos existentes podrían formar nuevas centralidades caracterizadas por los equipamientos fuertes que caracterizan cada sector.



10.2. ANALISIS SITEMICO

10.2.2 SISTEMA DE MOVILIDAD

10.2.2.1 MOVILIDAD VEHICULAR

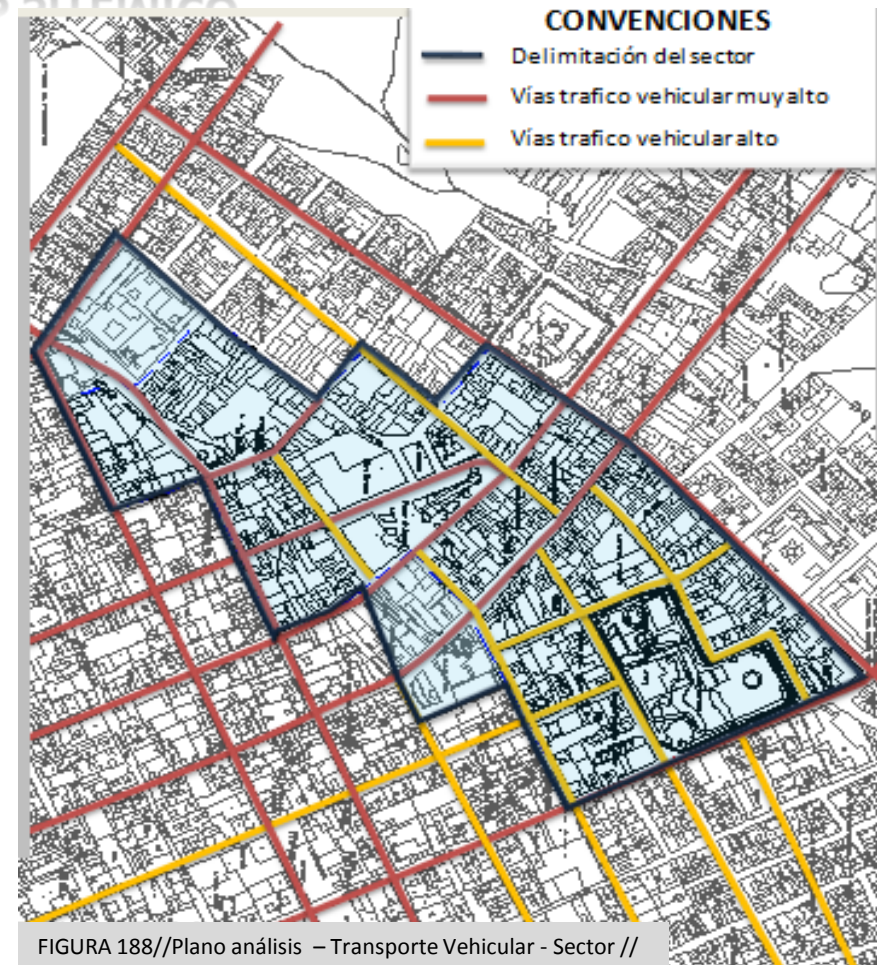
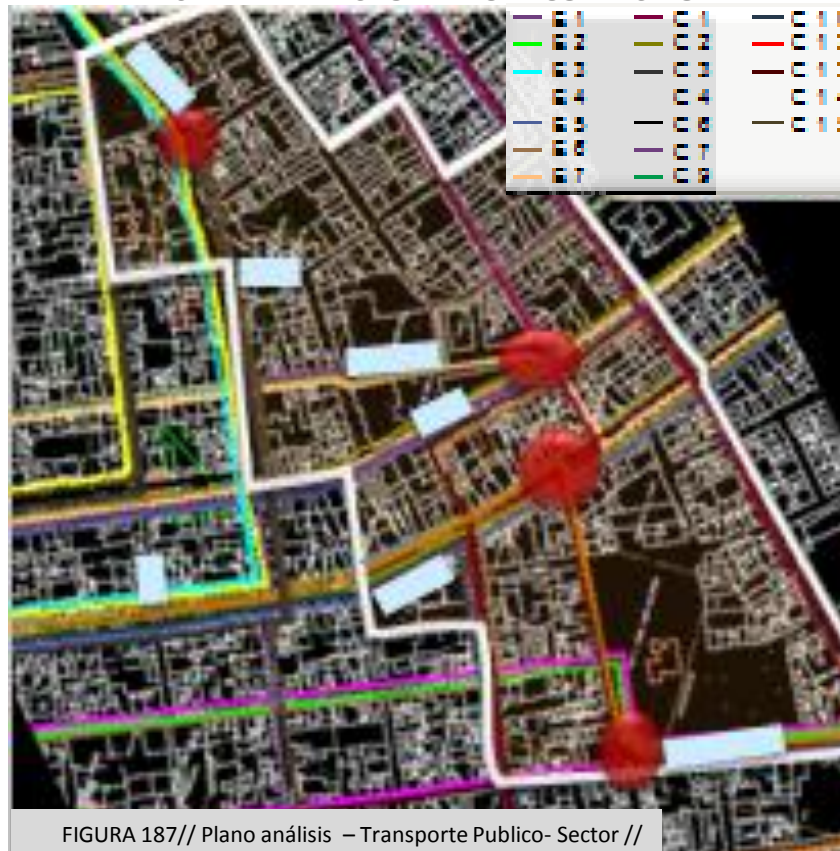
10.2.2.1.1 PROBLEMATICAS

1. No existe una continuidad de vías del sector
2. No hay presencia de zonas de parqueo.
3. La unión de transporte publico y privado genera grandes trancones

10.2.2.1.2 POTENCIALIDADES

1. Separar el transporte publico y privado le dará mayor movilidad al sector.
2. En la propuesta existen planes maestros de movilidad con prioridad peatonal

10.2.2.2 TRANSPORTE PÚBLICO MASIVO



10.2.2.2.1 PROBLEMATICAS

1. las rutas de bus pasan de manera desordenada creando caos vehicular en ciertos puntos.
2. Los paraderos de buses actuales no están diseñados, son espontáneos y generan gran trafico vehicular en horas de entrada y salida de oficina

10.2.2.2.2 POTENCIALIDADES

1. Propuesta general contempla la mixtura de los sistemas particular y publico, en algunos sectores de la ciudad como este

10.2. ANALISIS SISTEMICO

10.2.2.3 MOVILIDAD PEATONAL

10.2.2.3.1 PROBLEMATICAS

1. El espacio publico no esta preparado para recibir la movilidad peatonal de algunos equipamientos.
2. Los vendedores ambulantes invaden el espacio publico y deteriorar la movilidad peatonal.

10.2.3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

10.2.3.1 PROBLEMATICAS

1. Existe una desfragmentación de los equipamientos
2. Los únicos equipamientos que están sectorizados son los religiosos.
3. No hay comunicación vial entre los equipamientos

10.2.3.2 POTENCIALIDADES

1. La propuesta de sector del eje ambiental Mijitayo integraría a la mayoría de los equipamientos
2. los equipamientos forman pequeños sectores que se podrían potencializar para caracterizarlos.
3. La presencia de el centro comercial bombona es ideal para integrarse a una propuesta de comercio informal en el espacio publico.

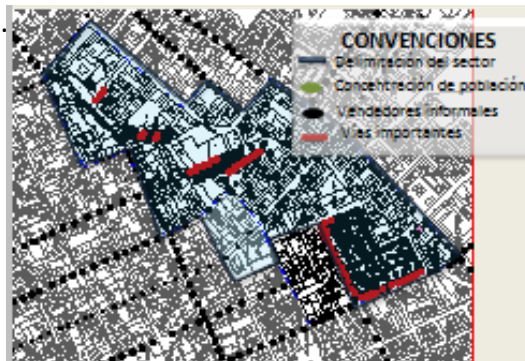
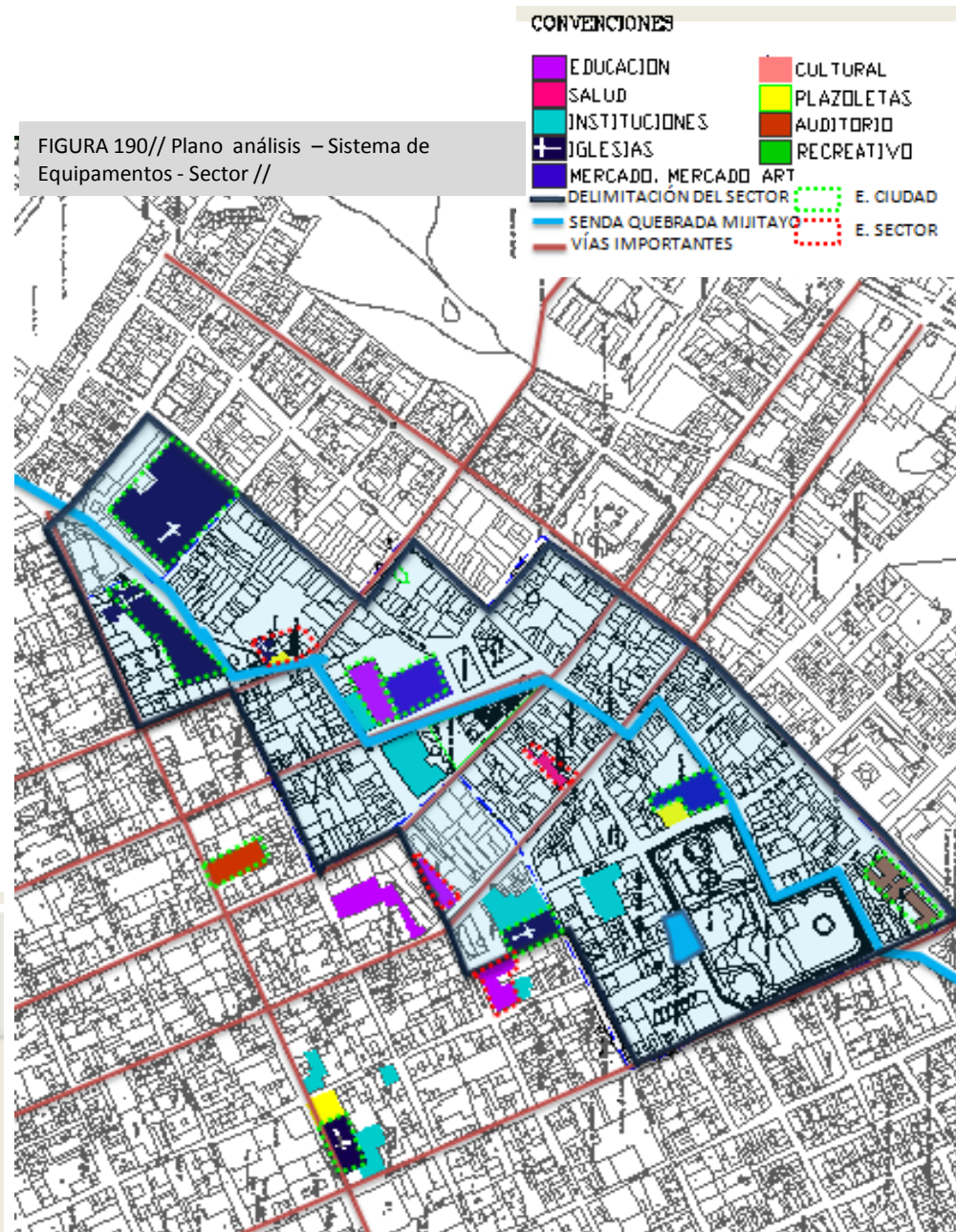


FIGURA 189// Plano análisis – Densidad de Equipamientos – Sector//

FIGURA 190// Plano análisis – Sistema de Equipamientos - Sector //

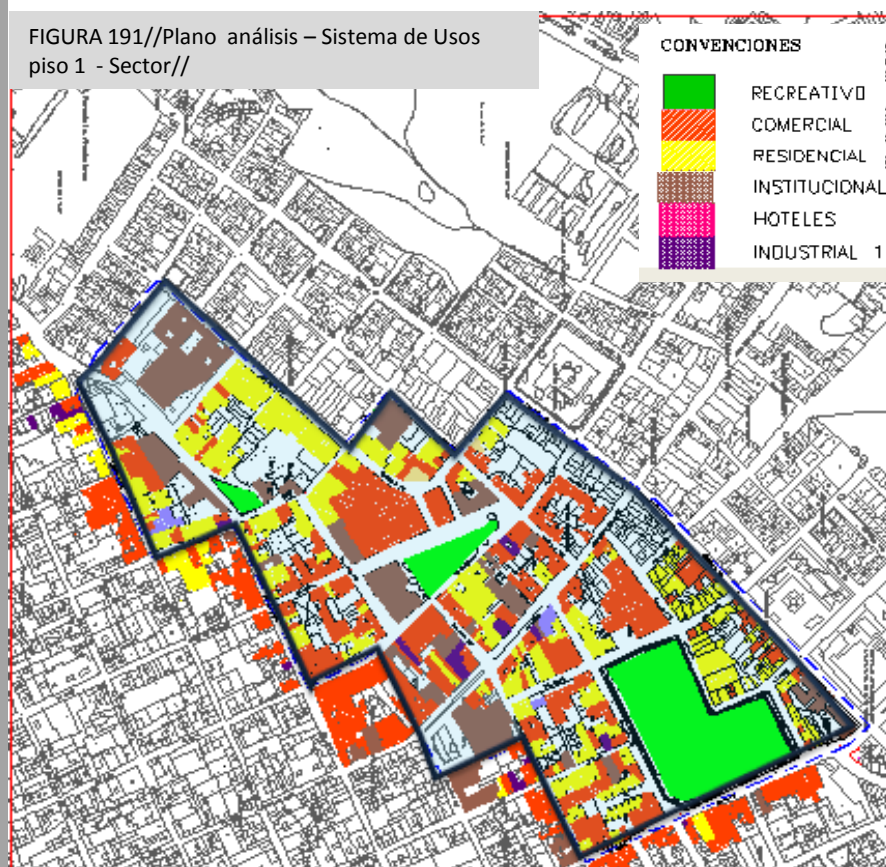


10.2. ANALISIS SISTEMICO

10.2.4 SISTEMA DE USOS DEL SUELO

10.2.4.1 USOS DEL SUELO PRIMER PISO

FIGURA 191//Plano análisis – Sistema de Usos piso 1 - Sector//



10.2.4.1.1 POTENCIALIDADES

1. El uso residencial aparece notoriamente este se podría reforzar y en algunos sectores como el parque infantil construir vivienda en altura para densificar la vivienda y darle vida al sector

10.2.4.1.2 PROBLEMATICAS

1. Muy poca presencia del uso residencial.

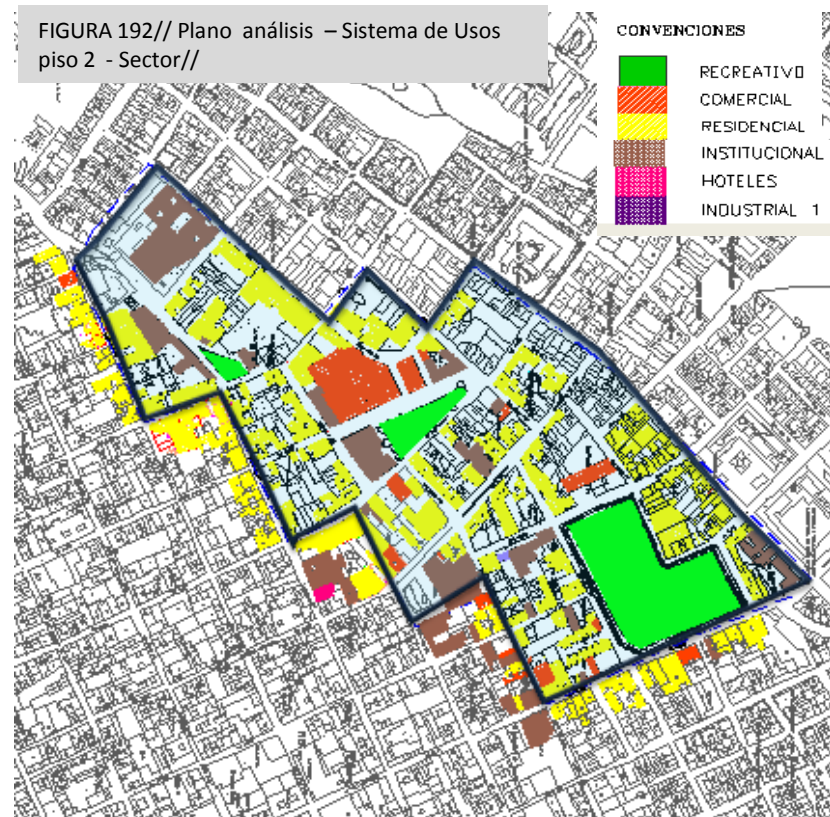
2. No hay una organización del uso mixto, este crece espontáneamente en los sectores mas favorables para la actividad

10.2.4.2 USOS DEL SUELO SEGUNDO PISO

10.2.4.2.1 POTENCIALIDADES

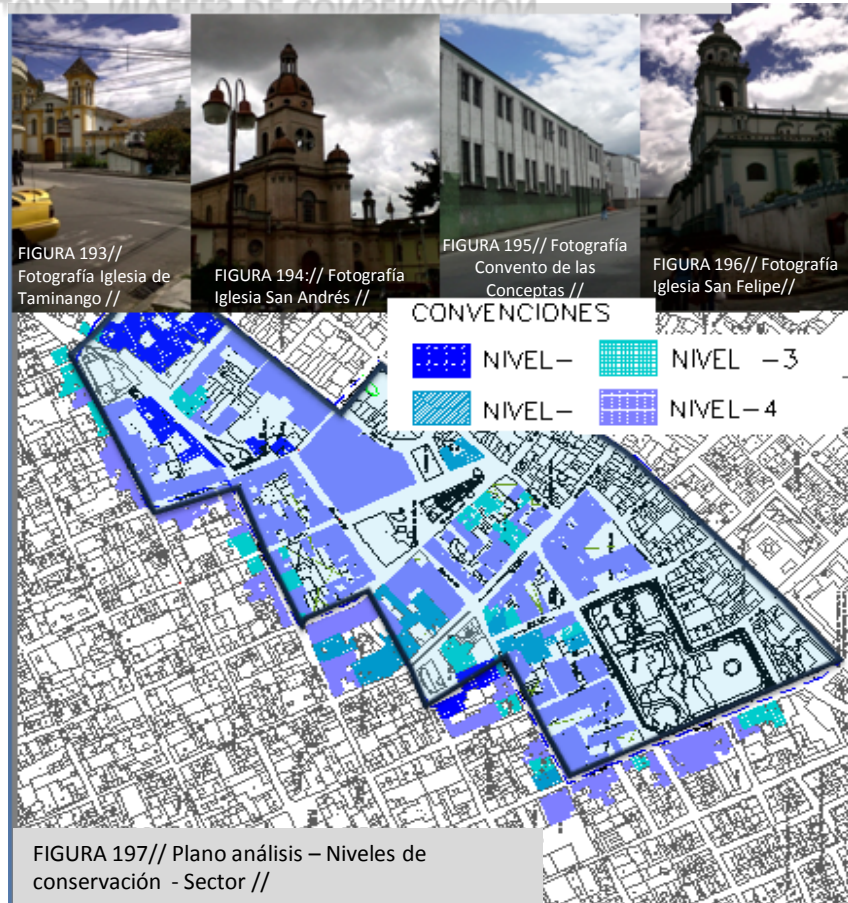
1. Existen una consolidación del uso comercial y mixto en la plaza de bombona.
2. El uso Religioso esta caracterizado al rededor de la plazoleta de taminango.
3. Alrededor del parque infantil se empieza a notar un predominio del uso residencial.

FIGURA 192// Plano análisis – Sistema de Usos piso 2 - Sector//



10.2. ANALISIS SISTEMICO

10.2.5 NIVELES DE CONSERVACION



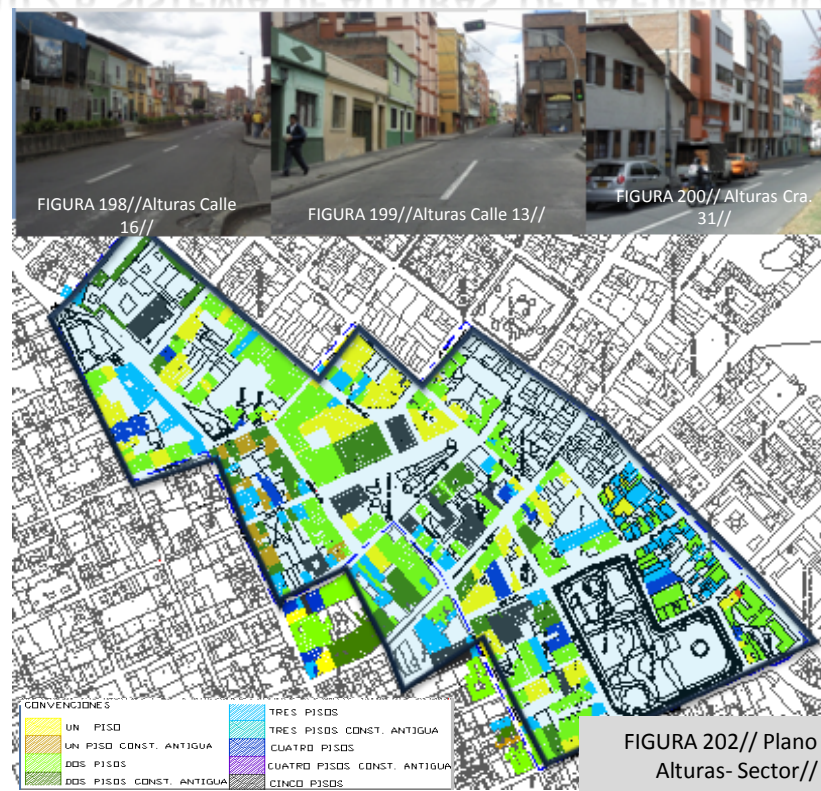
10.2.5.1 PROBLEMATICAS

- Existe una desfragmentación de los equipamientos
- Los únicos equipamientos que están sectorizados son los religiosos
- No hay comunicación vial entre los equipamientos

10.2.5.2 POTENCIALIDADES

- Los niveles de conservación en la senda de la quebrada Mijitayo sobre los sectores de bombona y parque infantil son muy bajos lo que permitiría hacer intervenciones urbanas.
- Los hitos como las iglesias y el teatro imperial se han conservado a través de la historia gracias a que su nivel de conservación es uno.

10.2.6 SISTEMA DE ALTURAS DE LA EDIFICACION



10.2.6.1 PROBLEMATICAS

1. En los recintos urbanos se empieza a ver altura similares, sin embargo no hay un perfil continuo en las alturas de los edificaciones aledañas.

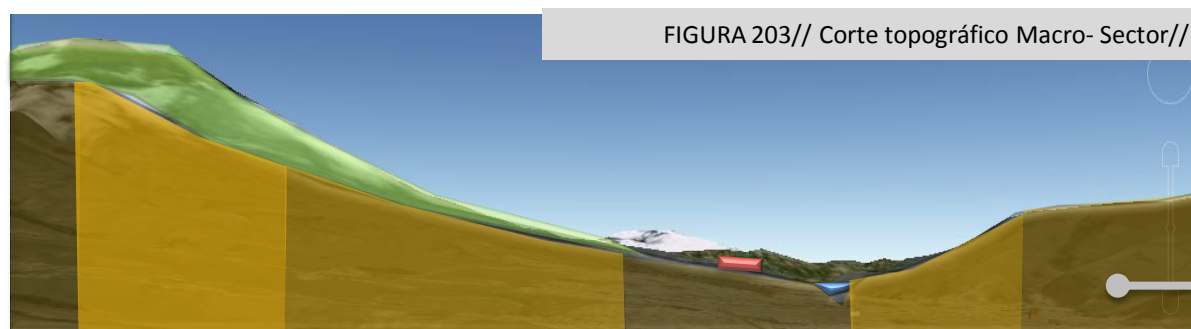
10.2.6.2 POTENCIALIDADES

1. Las tendencias de las alturas de las edificaciones son suficientes para caracterizar un sector, que se puede complementar con intervenciones en las edificaciones para formar un perfil continuo.

10.3 ANALISIS FISICO DEL ÁREA ESTUDIO

10.3.1 TOPOGRAFÍA

10.3.2.1 TOPOGRAFIA EN MACRO-CONTEXTO



Pendiente mayor a 12%

Pendiente 7 a 12%

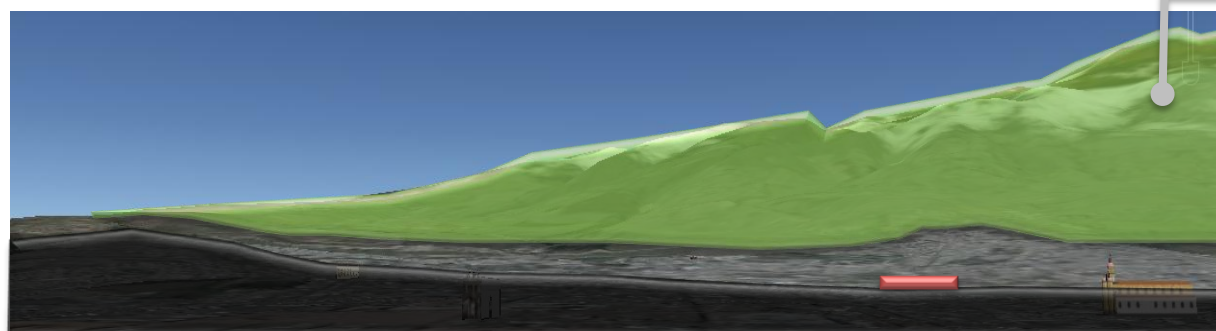
Pendiente 3 a 7%

Pendiente 7 a 12%

Pendiente 3 a 7%

La topografía desde el volcán Galeras hasta la loma de Tescual es variable, en el sector centro de la ciudad de Pasto varía del 3% al 7% lo cual no presenta grandes afectaciones al proyecto.

Loma de Tescual



Volcán Galeras

La topografía ayuda a crear elementos ambientales importantes, tales como el volcán Galeras y la loma de Tescual que se convierten en una de las visuales más importantes a las cuales el proyecto tiene acceso

FIGURA 204// Corte topográfico Macro- Sector//

10.3.2.2 TOPOGRAFIA EN MICRO-CONTEXTO

La pendiente en el sentido oriente occidente es leve, por lo tanto no presenta cambios bruscos que puedan afectar al proyecto

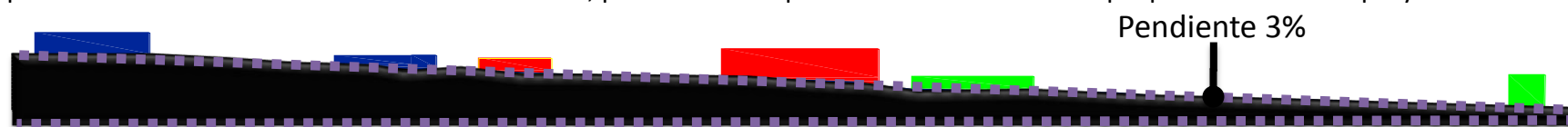


FIGURA 205// Corte topográfico Micro- Sector//

El terreno presenta una pendiente del 3%, esta pendiente es muy leve, por lo tanto la topografía no juega un papel fundamental en el micro-sector del proyecto

10.3 ANALISIS FISICO DEL ÁREA ESTUDIO

10.3.2 ASOLEACION:

10.3.2.1 ASOLACIÓN MACRO El sector de Bombona esta atravesado presenta la plazoleta central, esta es un recinto urbano rodeado de arquitectura de promedio regular de 2 pisos, esto hace que la mayor intensidad de luz se presente de las 10:00 a.m. 4:00 p.m.

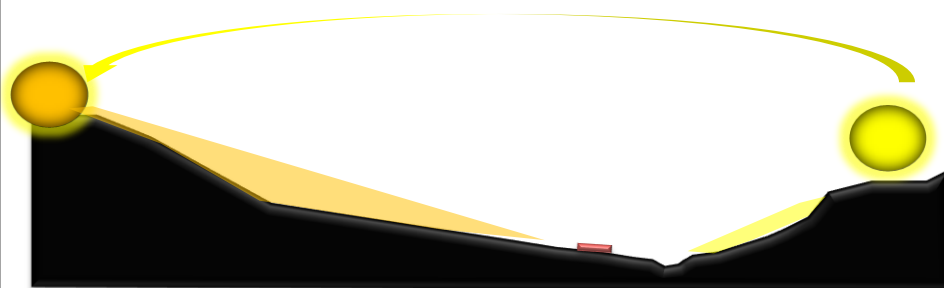


FIGURA 206// Asolación en perfil macro- Sector//

La asolación combinada con la topografía macro hace notar que el volcán Galeras y la loma de Tescual son obstáculos para recibir una mayor asolación, sin embargo la disminución de asolación no es muy significativa para el proyecto.



FIGURA 207// Asolación en planta- Macro- Sector//

8.3.2.2 ASOLACIÓN MICRO En la topografía micro podemos ver que los edificios aledaños a la plazas generan sombras en altas horas de la mañana y altas horas de la tarde, dejando la mayor oportunidad de asolación al medio día.

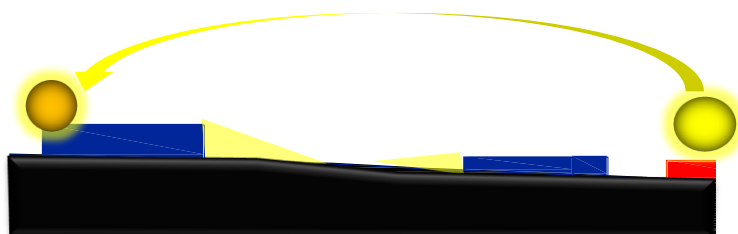


FIGURA 208// Asolación en perfil plazoleta de Bombona//

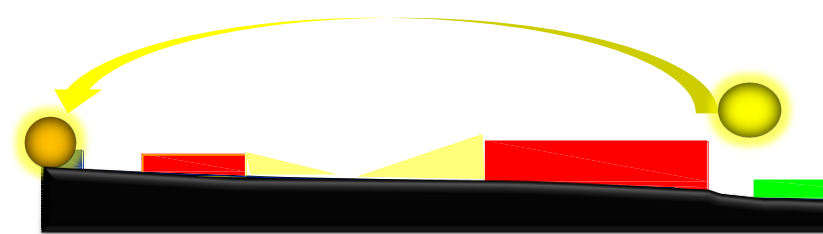


FIGURA 209// Asolación en perfil plazoleta de Taminango//

10.3 ANALISIS FISICO DEL ÁREA ESTUDIO

10.3.3 CLIMA: Debido a que la ciudad está en un valle interandino a una altitud de 2.527 msnm y se encuentra al pie del Volcán galeras la precipitación y la nubosidad son bastante altas. La temperatura promedio anuales es de 13,3 °C considerándose un clima variable entre templado y frio.

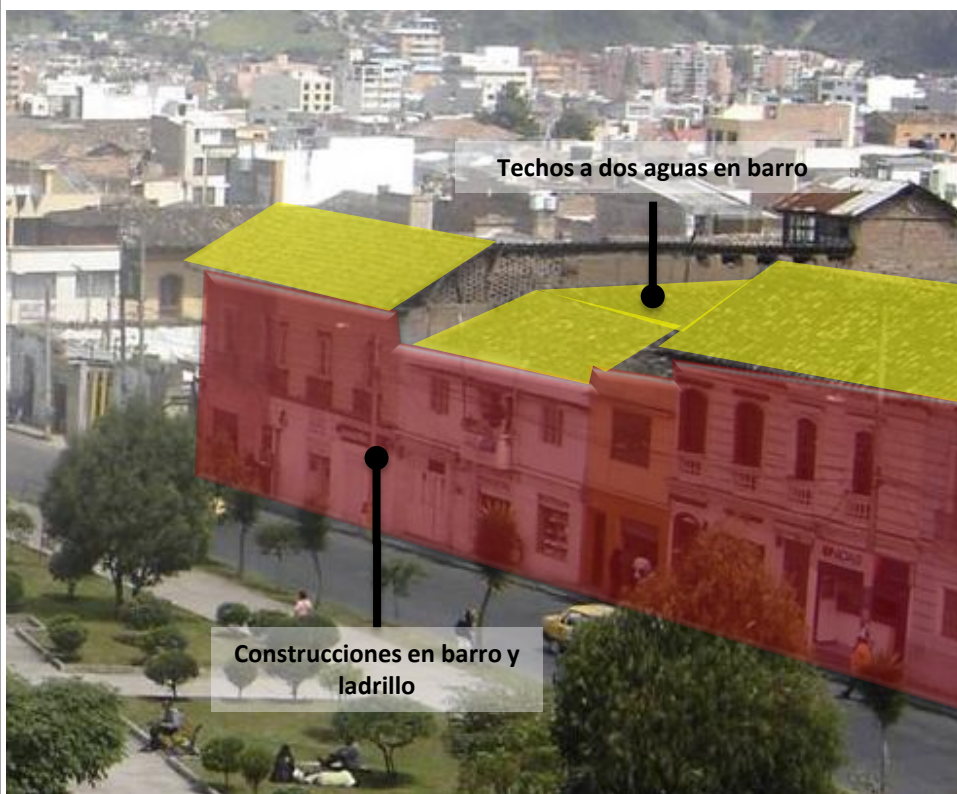


FIGURA 210// Análisis Fachadas sobre la calle 15 (bombona)//

Las construcciones del sector son típicas de un clima frio, con edificios con ventanas pequeñas agrupadas bajo un patrón de repetición y muros grandes para albergar la mayor cantidad de muros posibles, sumado los techos a dos aguas que generalmente son en barro, a excepción de las construcciones modernas, a la derecha se indica una fotografía de cómo se podría aprovechar mejor este tipo de construcciones

CUADRO 7:// Parámetros climáticos promedio – Sector//

Parámetros climáticos promedio de Pasto													[ocultar]
Mes	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Anual
Temperatura diaria máxima (°C)	17.3	16.9	17.0	17.3	17.3	16.6	15.9	16.3	17.0	17.3	18.1	16.9	17.0
Temperatura diaria mínima (°C)	9.5	9.6	9.8	10.0	10.1	9.9	9.4	9.4	9.5	9.4	9.3	9.5	9.6
Precipitación total (mm)	74	67	81	88	74	44	34	31	40	87	94	76	790

Fuente: Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales y Servicio de Información Meteorológica Mundial. Colombia, Información del tiempo para Pasto. © 2009 08.17



FIGURA 211// Fachadas sobre la calle 16 (San Andrés)//



FIGURA 212// Fachadas sobre la calle 14//



FIGURA 213//: Referente edificio, aprovechando paneles solares//

10.3 ANALISIS FISICO DEL ÁREA ESTUDIO

10.3.4 VIENTOS: Los vientos en el proyecto vienen de occidente a oriente, esto significa que hay que tener especial cuidado en las fachadas de los diferentes recintos urbanos que se encuentran ubicadas en las carreras, dado que el viento les llegaría de frente y las golpearía directamente.



FIGURA 214// Dirección de los vientos Sector Fuente: Google Earth//



FIGURA 215// Vista aérea Plaza bombona//



FIGURA 216// Dirección de los vientos calle 15//

8.3.5 VEGETACION: La vegetación presente en el sector en muy pocos casos es utilizada con fines arquitectónicos, la mayor parte de esta se presenta es en las plazoletas de Bombona, Taminango y San Felipe, en estos lugares la fitotectura cumple con fines de paramentarián y de ornamentación de la zonas verdes.



FIGURA 217// Fotografía Parque de Bombona



FIGURA 218// Fotografía Parque de Bombona//



FIGURA 219//Fotografía Plazoleta de Taminango//

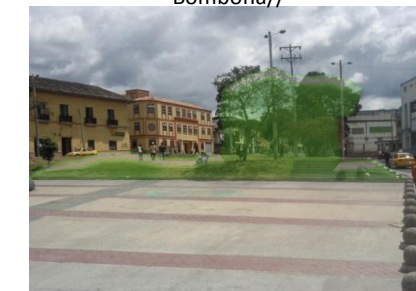


FIGURA 220// Fotografía de Plazoleta de San Felipe//



FIGURA 221// Fotografía DEL Parque Infantil//



FIGURA 222// Fotografía del Parque Infantil//

10.3 ANALISIS FISICO DEL ÁREA ESTUDIO

10.3.6 VISTAS:

10.3.6.1 VISUALES CERCANAS: Las visuales cercanas del proyectos son conformadas por los edificios importantes a nivel de sector, entre los mas importantes tenemos la plaza comercial Bombona, el centro comercial Bombona y la casona Taminago. En algunos puntos se puede observar la Iglesia de San Felipe de gran valor Arquitectónico



FIGURA 223//Fotografía del recinto comercial de la plazoleta de Bombona como visual cercana//



FIGURA 224// Fotografía Iglesia y casona Taminago//



FIGURA 225//Fotografía Plaza comercial Bombona//

10.3.6.2 VISUALES LEJANAS: Las visuales lejanas son muy buenas ya , la mas importante la visita en algunos puntos del proyecto del volcán Galeras y de la loma de Tescual, lamentablemente la arquitectura presente en el sector no resalta estas importantes visitas. En las calles también tienen como remates lomas tales como las faldas del volcán galeras y otras que rematan en Jamondino, por lo tanto el proyecto en ciertos puntos que tienen visuales lejanas a 360 grados



FIGURA 226//Fotografía Visual UNAD//

FIGURA 227// Fotografía Vista Calle 14 hacia Tescual//



FIGURA 228// Fotografía Vista Volcán Galeras//

FIGURA 229// Fotografía Vista loma Tescua//

FIGURA 230// Fotografía Vista Volcán Galeras//

10.4 ANALISIS VISUAL

10.4.1 COLOR:

Las edificaciones antiguas presentes en el color de colores autóctonos de la región, predominan los colores cremas con pigmentos rojos amarillos y verdes. Estos se derivan de nuestras antiguas culturas indígenas

En las edificaciones nuevas el color predominante es el blanco, combinado con colores como rojo y azul. Esto es derivado a las tendencias de las construcciones que actualmente se están dando en el mundo



FIGURA 231// Fotografía Carrera 28 en Bombona//

FIGURA 232// Fotografía Calle 15 en Bombona//



FIGURA 235// Fotografía Calle 15 con Carrera 30//



FIGURA 236// Fotografía Calle 13 con Carrera 30ª//



FIGURA 233// Fotografía Plazoleta Taminango//

FIGURA 234// Fotografía Calle 13 en Taminago//



FIGURA 237// Fotografía Centro comercial Bombona//



FIGURA 238// Fotografía Casona Taminango//

10.4 ANALISIS VISUAL

10.4.2 FORMA

Las forma predominante en el sector es el rectángulo, este solo se ve interrumpido por otras formas volumétricas tales como el triángulo en los hitos religiosos como La Iglesia de Taminango de San Andrés. En los vanos también se pueden observar otras formas volumétricas como el arco.

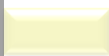


-  VOLUMETIAS RECTANGULARES Y HORIZONTALES
-  VOLUMETIAS REGULARES Y VERTICALES
-  VOLUMETIAS IRREGULARES Y VERTICALES



FIGURA 239// Fotografía Volumetría Centro Comercial

10.4.3 LINEA

En el sector hay un predominio de edificaciones horizontales, sin embargo en todos los sectores se pueden ver diferentes edificaciones (en algunos casos hitos religiosos) interrumpen el espacio con su verticalidad. En el caso de la carrera 27 se puede ver una horizontalidad uniforme que varía de dos a tres pisos en algunas manzanas.



FIGURA 240// Fotografía Volumetría Plazoleta de San Andrés//



FIGURA 241// Fotografía Volumetría Museo Taminango//



FIGURA 242// Fotografía Volumetría Parque Infantil//



FIGURA 243// Fotografía Volumetría Teatro Imperial//

10.4 ANALISIS VISUAL

10.4.4. VANOS

10.4.4.1 REPETICION DE MODULOS CUADRADOS:

Los vanos en los pisos superiores al primero en las edificaciones del sector en su gran mayoría son rectángulos o derivados del rectángulo.



FIGURA 244// Repetición de módulos cuadrados//

FIGURA 245// Repetición de módulos cuadrados//

10.4.4.2 VENTANA CORRIDA

En muy pocas excepciones y sobretodo en las construcciones nuevas se encuentra la ventana corrida como elemento de composición.



FIGURA 246// Ventana Corrida

FIGURA 247//Retícula en Taminango//

10.4.4.3 RETÍCULA

En muy pocas excepciones y sobretodo en las construcciones nuevas se encuentra la ventana corrida como elemento de composición.

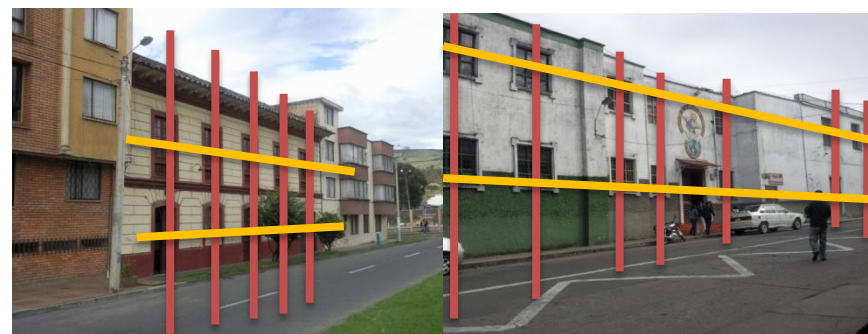


FIGURA 248// Retícula Parque Infantil//

FIGURA 249//Retícula en las Conceptas//

10.4.4.4 DIFERENTES TIPOS DE VANOS

En los hitos del sector se utilizan diferentes tipos de vanos , estos para darle mayor jerarquía a estas importantes edificaciones.



FIGURA 250// Vanos diferentes //

FIGURA 251// Vanos diferentes //

10.4 ANALISIS VISUAL

10.4.5 CUBIERTA

La quinta fachada en la mayoría de las edificaciones antiguas se compone de teja de barro y una caída a dos aguas.



FIGURA 252// Cubiertas de San Felipe Cra. 27//

En las edificaciones nuevas predomina el uso de plancha en concreto y generalmente no tienen ningún tipo de diseño



FIGURA 256// Cubiertas del sector de Bombona//

10.4.6 TEXTURAS

Las texturas predominantes, son el concreto y la piedra, estas en el sectores de las plazoletas o zonas verdes se combinan con un el verde del pasto y las calles presentan un solo color a excepción de algunas edificaciones que han optado por un material propio que juegue con la fachada del edificio.



FIGURA 254//Textura plazoleta de Bombona//



FIGURA 255// Textura plazoleta de Taminango//



FIGURA 257// Textura Parque Infantil//



FIGURA 258// Textura Carrera 27//

10.4.7 HITOS

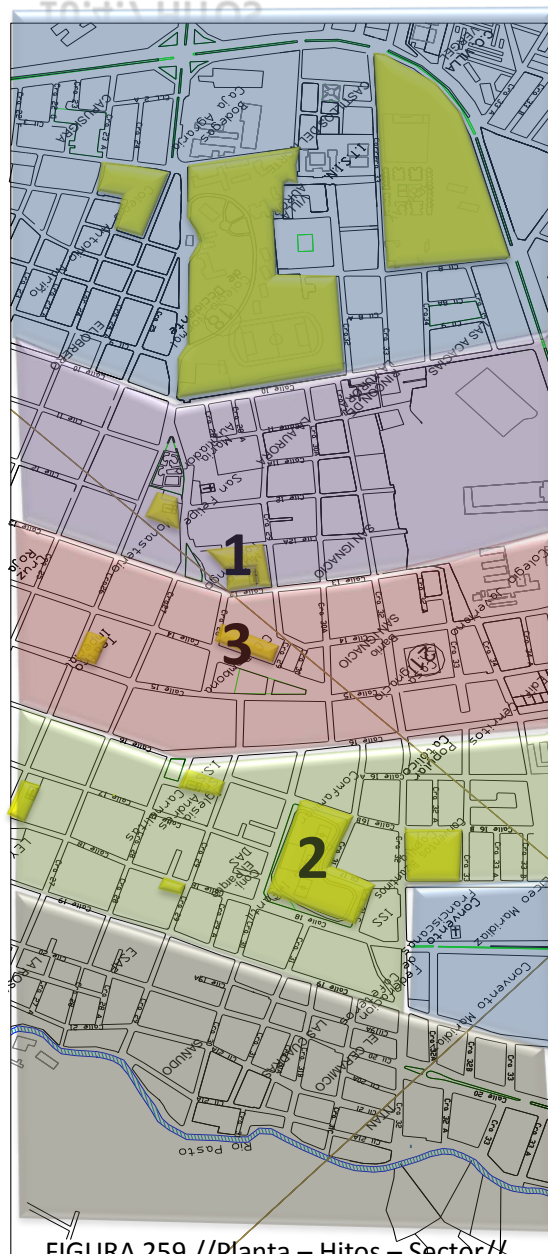


FIGURA 259 //Planta – Hitos – Sector//

CUADRO 8// Análisis de Hitos –Sector//



FIGURA 260// Fotografía Iglesia de San//



FIGURA 261// Fotografía Parque Infantil//



FIGURA 262// Fotografía Parque de Bombona//



FIGURA 263// Fotografía Teatro Imperial//



FIGURA 264// Fotografía Iglesia de Taminango//



FIGURA 265// Fotografía La Normal//



FIGURA 266// Fotografía Iglesia de San Andrés//



FIGURA 267// Fotografía Casona Taminango//



FIGURA 268// Fotografía Iglesia de las Conceptas//

NOMBRE	LEGIBILIDAD	IDENTIDAD	ESTRUCTURA	IMAGINABILIDAD
1. Escuela normal.	Los hitos del sector 1 no son legibles ya que su arquitectura no puede reconocerse fácilmente, especialmente el colegio Antonio Nariño Normal Superior.	Tienen una buena identidad, sus volúmenes exteriores las distinguen de las residencias aledañas	No llevan la estructura de los elementos arquitectónicos del sector	No tiene un grado bueno de imaginabilidad, las sensaciones parecen ser las mismas en la mayoría de los observadores
2. Colegio Antonio Nariño				
3. Vipri				
4. Templo de San Felipe	Buena legibilidad los elementos e reconocen fácilmente	Son templos imponentes que testan a la vista de cualquier observador que este en el sector	Tienen muy buena estructura con las construcciones aledañas en ambos casos	Muy buena imaginabilidad, especialmente San Felipe, su arquitectura crea diferentes sensaciones en el usuario
5. Iglesia de Taminango				
6. Centro comercial bombona	El centro comercial muy mala legibilidad, el teatro imperial muy buena legibilidad	A un que no es muy claro, cada hito forma una identidad propia en el sector	El teatro imperial tiene una muy buena estructura, en cambio bombona Carece de ella.	El teatro imperial presenta volúmenes excelentes y su grado de imaginabilidad es muy buena al contrario de Bombona
7. Teatro Imperial				
8. Templo de San Andrés	Muy buena legibilidad para la catedral y la Iglesia de San Andrés. Aun que no son los mejores ejemplos la cámara de comercio y el parque infantil tienen elementos legibles.	Los cuatro elementos poseen una identidad muy buena a pesar de tener 3 actividades diferentes	Los templos poseen una muy buena estructura, la cámara de comercio es uno elemento extraño al sector, y el parque infantil rompe con la estructura de la ciudad.	Los templos y el parque infantil, presentan un muy buen grado de imaginabilidad, la cámara de comercio no presenta un menor grado de imaginabilidad,
9. Parque infantil				
10. Catedral de pasto				
11. Cámara de comercio				
12. Convento Franciscanas	Es una iglesia muy especial, por lo cual tiene muy buena legibilidad	Tiene una buena identidad pero se podría mejorar	Es extraña a las construcciones que la rodean	Imaginabilidad muy buena.

10.4.8 SENDAS



FIGURA 269// Planta – Sendas – Sector//



FIGURA 270// Fotografía Carrera 32//



FIGURA 271// Fotografía Calle 10//



FIGURA 272// Fotografía Calle 12

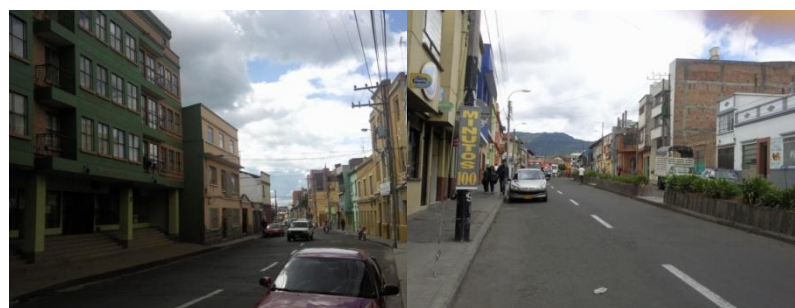


FIGURA 273// Fotografía Calle 15//



FIGURA 275// Fotografía Calle 18//



FIGURA : 274// Fotografía Calle 16//

CUADRO 9//Análisis de Sendas- Sector//

NOMBRE	LEGIBILIDAD	IDENTIDAD	ESTRUCTURA	IMAGINABILIDAD
1. Avenida Mijitayo	La avenida mijitayo esta totalmente canalizada en el sector, por lo cual no tiene elementos legibles	Se distingue su senda, por las plazuelas intersticiales que están en la superficie	No posee estructura	No posee elementos arquitectónicos, por lo tanto no produce sensaciones a los usuarios inadvertidos
2. Carrera 32	Presenta elementos morfológicos variados, por lo tanto no tiene un elemento característico	Su perfil es un poco mas amplio y se distingue levemente de las demás	Es una de las vías mas continuas del sector, sin embargo desaparece en la escuela normal	No presenta grandes obras arquitectónicas, por lo cual su imaginabilidad es mala
3. Calle 10	Su legibilidad es mala, se convierten en sendas de transporte publico y vehicular, por poseer un perfil mas grande que las vías aledañas	Identidad Regular, son típicas de las vías en el sector que se encuentran ubicadas	Ayudan a la estructura de la ciudad, conectan varios sectores de ella.	Por ser vías típicas la imaginabilidad que ofrecen es pobre.
5. Calle 15	Buena legibilidad los elementos se reconocen fácilmente	Son templos imponentes que testan a la vista de cualquier observador que este en el sector	Tienen muy buena estructura con las construcciones aledañas en ambos casos	Muy buena imaginabilidad, especialmente San Felipe, su arquitectura crea diferentes sensaciones en el usuario
6. Calle 16				
7. Calle 18	Posee gran variedad de elementos arquitectónicos, por lo cual su legibilidad es buena	Se distingue de las demás vías de su sector, por que posee una variedad de servicios, llamativos a los ciudadanos	Es uno de los ejes estructurantes mas importantes de la ciudad	Al poseer gran variedad de alternativas el usuario tiene gran variedad de sensaciones.
8. Rio Pasto	El rio Pasto se encuentra visible en contados puntos del sector, por lo tanto su legibilidad es mala.	El Rio Pasto no sobresale sobre los elementos que lo rodean, ya que se encuentra tapado por ellos	No aporta para nada en la estructura de la ciudad, es mas visto como un problema, que como una solución de diseño	Al no ser visible en el sector la imaginabilidad es nula

10.4.9 NODOS

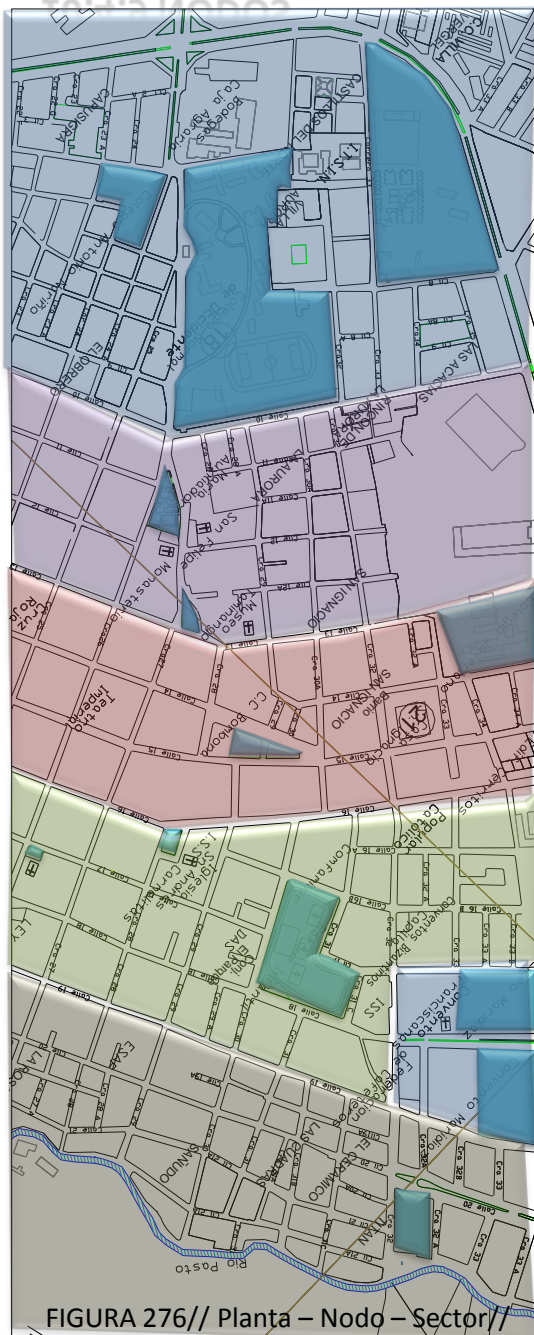


FIGURA 277// Fotografía Parque de Taminango//



FIGURA 278// Fotografía Parque de San Felipe//



FIGURA 279// Fotografía Parque de San Bombona//



FIGURA 280// Fotografía Parque de San Andrés//



FIGURA 281// Parque bombona – vista panorámica//

CUADRO 10// Análisis de Nodos- Sector//

NOMBRE	LEGIBILIDAD	IDENTIDAD	ESTRUCTURA	IMAGINABILIDAD
1. Escuela normal.	Los hitos del sector 1 no son legibles ya que su arquitectura no puede reconocerse fácilmente, especialmente el colegio Antonio Nariño Normal Superior.	Tienen una buena identidad, sus volúmenes exteriores las distinguen de las residencias aledañas	No llevan la estructura de los elementos arquitectónicos del sector	No tiene un grado bueno de imaginabilidad, las sensaciones parecen ser las mismas en la mayoría de los observadores
2. Colegio Antonio Nariño				
3. Vipri				
4. Plazoleta de San Felipe	Mala legibilidad, las plazoletas no tienen un carácter definido.	Por su carácter tienen identidad propia	No tienen buena estructura dado que son intersticios de la antigua senda de la quebrada Mijitayo	Mala imaginabilidad, no ofrecen un diseño adecuado.
5. Plazoleta de Taminango				
6. Plazoleta de bombona	Los elementos que la componen permiten una imaginabilidad buena, sin embargo es susceptible de mejorar	La plazoleta se distingue de los predios que la rodean, ya que es el vacío en la mitad de ellos	Presenta una estructura muy buena dado, que con los predios aledaños forma un recinto urbano	La imaginabilidad no es buena, es un espacio público que monótono, que no despierta mayores sensaciones en el usuario
8. Parque de San Andrés	Los tres tienen unos elementos muy claros, que permiten recordarlos muy fácilmente	Por su forma dentro de la ciudad son fácilmente identificables.	Las plazoletas de los templos, forman con estos una estructura completaria, el parque infantil, no tiene comunicación con los usos y formas aledañas	El grado de imaginabilidad de el parque infantil es bueno, el de las dos plazoletas de los templos no es muy buena, pero tiene grandes potenciales para un posible rediseño.
9. Parque infantil				
10. Plazoleta de la Catedral				
12. Convento Franciscanas	Es una iglesia muy especial, por lo cual tiene muy buena legibilidad, y el liceo tiende a confundirse entre los predios aledaños	La identidad de la Iglesia es buena, pero la identidad del liceo es muy pobre.	La Iglesia es extraña a las construcciones que la rodean, y la estructura del liceo es buena.	La iglesia tiene una imaginabilidad muy buena, el liceo no presenta una forma que despierte sensaciones diferentes en el usuario.
13. Liceo Maridiaz				
14. Hospital infantil	Buena legibilidad, los elementos arquitectónicos se reconocen fácilmente.	Presenta buena identidad con respecto a la residencia que se encuentra cerca.	La estructura es buena, presenta elementos que la relacionan con el sector	La imaginabilidad es regular, a pesar de tener una forma arquitectónica agradable.

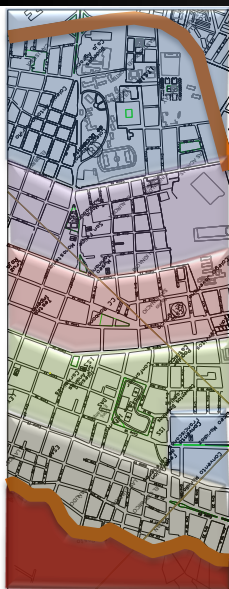


FIGURA 282// Planta – Bordes – Sector//

10.4.10 BORDES

CUADRO 11: Análisis de Bordes - Sector

NOMBRE	LEGIBILIDAD	IDENTIDAD	ESTRUCTURA	IMAGINABILIDAD
Avenida panamericana	Los elementos que conforman la vía la hacen jerárquica y legible ante las demás vías	La identidad que conforma la vía panamericana con sus construcciones es regular	La estructura es buena, ya que las demás vías son colectoras para la panamericana	La imaginabilidad es buena, por la variedad de construcciones
2. Rio Pasto y loma de Tescual	EL rio Pasto se lo encuentra en contados puntos del sector, y la legibilidad de la loma es muy buena	La loma tiene buena identidad, el Rio Pasto no sobresale sobre los elementos que lo rodean	No tienen buena estructura dado que son intersticios de la antigua senda de la quebrada Mijitayo	La loma posee buena legibilidad caso contrario el del Rio Pasto



FIGURA 287// Fotografía Sector Hospital Infantil//

10.4.11 MOJONES



FIGURA 283// Fotografía Perspectivas - Sector//



FIGURA 284// Fotografía Teatro Imperial //



FIGURA 285// Fotografía de borde- Sector//



FIGURA 286// Fotografía Campos de Castilla//

CUADRO 12: Análisis de Mojones- Sector

NOMBRE	LEGIBILIDAD	IDENTIDAD	ESTRUCTURA	IMAGINABILIDAD
1. Volcán Galeras	El volcán galeras es un elemento natural mas importante, por esto reconocible y recordable por todos los usuarios	Se distingue de las demás montañas por que su forma es única entre todos los cerros	Estructura con el sistema ambiental de la ciudad	Por su actividad y forma, despierta una sensación diferente en cada observador
2. Loma de Tescual	Tiene una muy buena ubicación, por lo que se convierte en remate de todas las visuales dirigidas hacia el rio Pasto	Es una loma que rodea a la ciudad, su identidad no es muy legible, ya que pasto se encuentra rodeado de muchas lomas de similares características	Buena articulación con los demás sistemas ambientales de la ciudad	Su imaginabilidad es buena, ya que toma diferentes formas desde varios puntos del sector
.3. Edificio Campos de castilla	Es una elemento arquitectónico importante por su altura	Se distingue en el paisaje urbano por su altura	Rompe con toda estructura urbana, dado que su altura 3 y 4 veces mayor que los predios aledaños	La imagiinabilidad es regular, dado que posee muy pocos elementos arquitectónicos.

10.4.12. DEFINICIONES BASICAS

LA PLAZA: Abre la perspectiva para que la arquitectura de los edificios pueda ser admirada.



FIGURA 288// Fotografía Plazoleta de Taminango//



FIGURA 289 //Fotografía Plaza de Bombona//



FIGURA 290// Fotografía Plaza de San Felipe//

LA CALLE: organiza la distribución de los terrenos y comunica cada una de las parcelas



FIGURA 291// Fotografía Calle 14//



FIGURA 292// Fotografía Calle 18//



FIGURA 293// Fotografía Calle 10//

10.4.13 CONTRASTE



FIGURA 294// Fotografía Contraste entre publico- privado//



FIGURA 296// Fotografía contraste entre lleno y vacío//

10.4.13.1 TRANSICION

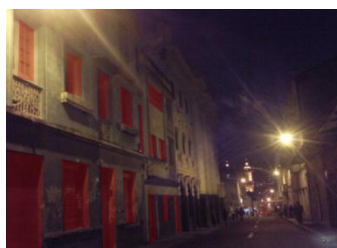


FIGURA 295// Fotografía Transición entre casas calle 26 //



FIGURA 297// Fotografía Transición entre casa y elemento dominante//

CONTRASTE Y TRANSICION: las variaciones de las formas constituyen un modo de relacionar las partes, si estas tienen continuidad, forma y carácter entre si.

10.4.14. ESTRUCTURA VISUAL



FIGURA 298// Fotografía Carrera 30//

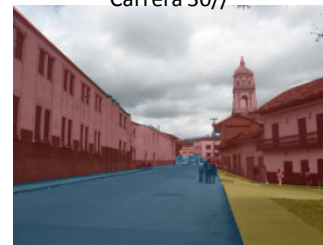


FIGURA 299:// Fotografía Carrera 27//

Percibir un ambiente urbano es crear una hipótesis visual, o construir una imagen mental organizada.



FIGURA 300:// Fotografía Calle 16//

10.4.15. JERARQUIA:

Espacios centrales a los cuales los demás elementos se subordinan.



FIGURA 301// Fotografía Iglesia de San Andrés//



FIGURA 302// Fotografía Iglesia de San Felipe//

FIGURA 303// Fotografía Centro comercial Bombona//

FIGURA 304// Fotografía Parque Infantil//



10.4.16. SECUENCIA VISUAL

Figura 305// Fotografía Dirección recorrido//



Orientar la circulación y direccionar las visuales y recorridos hacia una meta, claridad en las entradas y salidas de los espacios.



FIGURA 307// Fotografía Parque direcciona visuales a la iglesia//

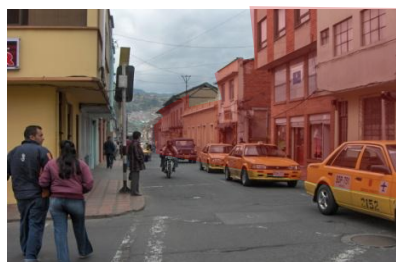


FIGURA 309// Fotografía Proporción carrera 27//

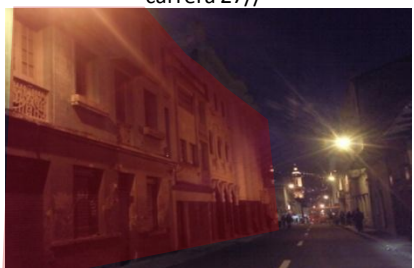


FIGURA 310// Fotografía Proporción carrera 26//



FIGURA 306//Fotografía Dirección visuales //



FIGURA 308// Fotografía Claridad de acceso//

10.4.16.1. PROPORCIÓN

Los espacios defieren en carácter de acuerdo a su forma y proporciones.

Las proporciones son relación dimensional interna entre edificios circunvecinos.



FIGURA 311// Fotografía San Andrés//

10.4.16.2. ESCALA

Respecto a los objetos que los circundan y con respecto al observador.



FIGURA 312// Fotografía Calle 18//

FIGURA 313// Fotografía Calle 14//

10.4.17. RELACION DE LA EDIFICACION CON EL SITIO:

Las estructuras tienen patrón de uso, circulación, y forma visual que debe corresponder a los patrones que conforman el medio ambiente urbano.



FIGURA 314://Recorridos Internos centro comercial bombona//

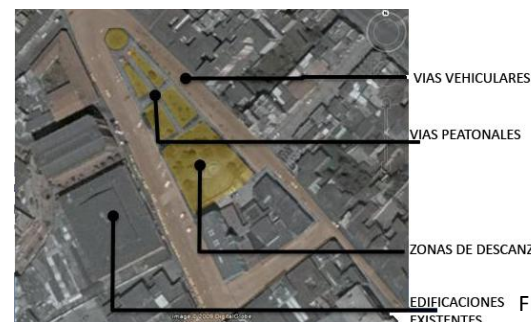


FIGURA 315// Fotografía Recorridos internos parque infantil//



FIGURA 316// Fotografía Forma visual del edificio//

10.4.18. TEXTURA DEL PAVIMENTO:



La textura juega un papel importante al guiar y controlar las actividades, distinguiendo carreteras de vías peatonales, áreas de juego, o plazas para descanso y reuniones

FIGURA 317// Fotografía Textura plaza de bombona//

10.4.19. CRITERIOS DE DISEÑO

10.4.19.1. FORMA Y ESPACIO

La Forma arquitectónica es el punto de contacto entre la masa y el espacio, esto reafirma la interrelación del hombre con el medio ambiente urbano.



FIGURA 318// Calle 16 arquitectura colonial y republicana, basado en el cuadro como figura geométrica base



FIGURA 319//Arquitectura religiosa representativa del sector

10.4.19.2 ENCUENTRO CON LA TIERRA

La forma en que los edificios se levantan de la superficie determina la cualidad de la totalidad de la estructura urbana, por lo tanto los edificios con algún valor formal o histórico deben preservarse y tener presencia en la escena urbana.



FIGURA 320//Perfil ayuda a edificio importante. Teatro imperial//



FIGURA 321//Perfil no ayuda a edificio importante. Bombona//

10.4.19.3. DEFINICION DEL ESPACIO

Diseño de permanencias y sistemas de circulación, así como establecer volúmenes del espacio que estén en escala con las necesidades del presente.



FIGURA 322// Definición del espacio en Taminango//



FIGURA 323// Definición del espacio en San Felipe//



FIGURA 324// Definición del espacio en Bombona//



FIGURA 325// Definición del espacio en Parque infantil//

10.4.19.4. ENCUENTRO CON EL CIELO (SILUETA)

El perfil de la ciudad debe ser un elemento dominante en el diseño urbano y deberá reconstruirse como elemento mayor y determinante en la construcción de la ciudad.



FIGURA 326// Definición del espacio en Silueta regulada por elemento principal. San Felipe//



FIGURA 327// Silueta regulada por elemento principal. Taminango//

10.4.20. CRITERIOS DE IMAGEN

10.4.20.1. CONFORT

El medio ambiente urbano debe resultar, no muy cálido, no muy frío, no muy silencioso, no muy ruidoso, no muy cargado de información, no muy carente de ella.

El confort se da teniendo en cuenta bases biológicas y de acuerdo al servicio.



FIGURA 328// Fotografía Confort deficiente Bombona//



FIGURA 329// Fotografía Confort bien logrado San Andrés//



FIGURA 330// Fotografía Confort deficiente Parque infantil//

10.4.20.2. DIVERSIDAD DE SENSACIONES Y MEDIOS AMBIENTALES

Ofrecidas Para que el habitante escoja el de su preferencia y que pueda cambiarlo con el tiempo de acuerdo a como cambien sus gustos, lo que le dará placer en la variedad y en los cambios.



FIGURA 331// Fotografía Medio ambiente de comercio//



FIGURA 332// Fotografía Medio ambiente de recreación//



FIGURA 333// Fotografía Medio ambiente de Religión//

10.4.21. PROPUESTA

10.4.21.1. LEGIBILIDAD



FIGURA 334// Integración elementos de agua con movilidad vehicular//

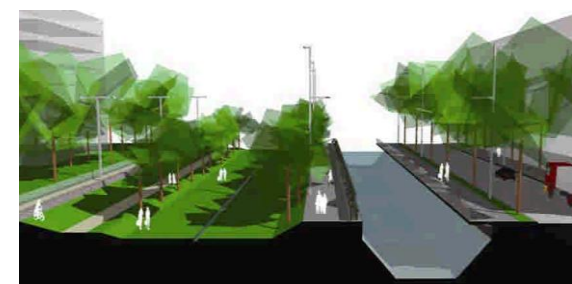


FIGURA 337// Integración elementos de agua con movilidad vehicular parque de la aguada Chile//



FIGURA 335// Fotografía Parque de la aguada Chile//



FIGURA 336// Fotografía Av. Jiménez Bogotá//



FIGURA 338// Fotografía Av. Jiménez Bogotá//

10.4.21.2. IDENTIDAD

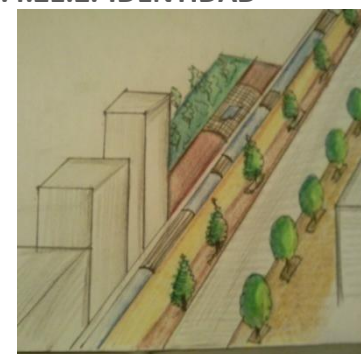


FIGURA 339// Propuesta avenida Mijitayo//



FIGURA 340// Fotografía Avenida Jiménez Bogotá//

Crear espacios totalmente identificables dentro de la ciudad, con elementos que atraigan al ciudadano y turista, para siempre ser recordados

10.4.27.3 ESTRUCTURA

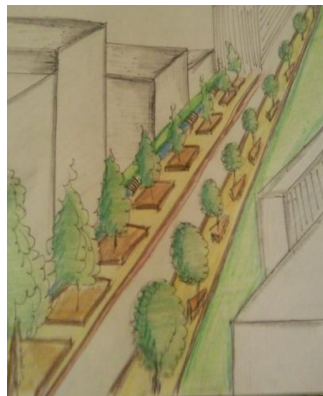


FIGURA 341// Idea Av. Mijitayo//



FIGURA 342// Fotografía Calle Real Armenia. Fuente: www.skyscrapercity.com/

Crear Elementos integradores del espacio urbano(Elementos de agua), para formar verdaderos recintos urbanos

FIGURAS 343,344,345//Calle Real Armenia www.plataformaurbana.com/



10.4.27.4 IMAGINABILIDAD

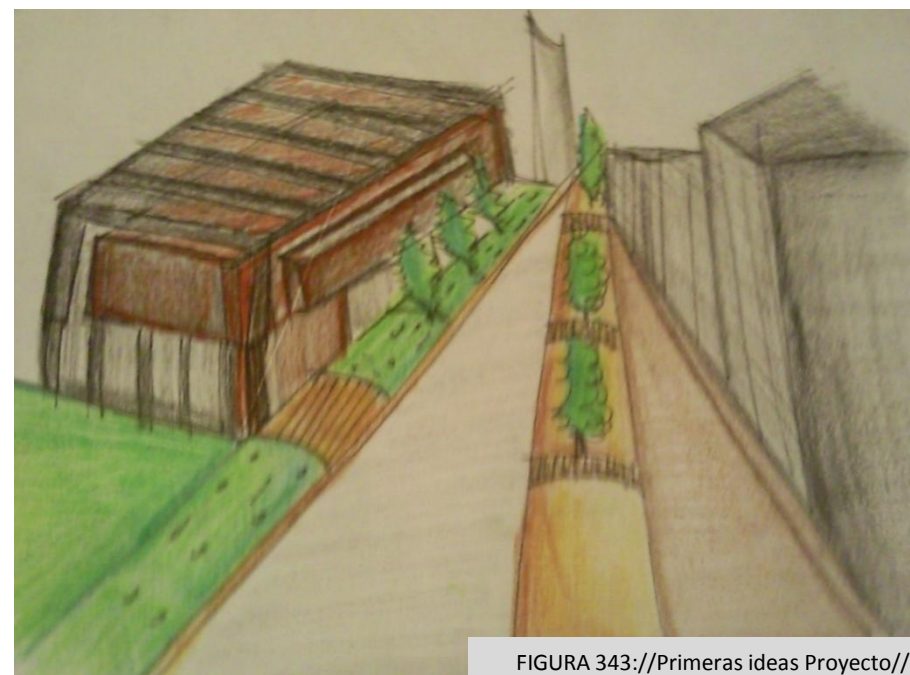


FIGURA 343://Primeras ideas Proyecto//

Espacios dentro del proyecto que generen distintas sensaciones al usuario
Arriba: Bombona Abajo: Parque de la Aguada Chile



FIGURA 344// Ideas Diseño Zanjón de la Aguada Chile Fuente: www.plataformaurbana.cl/

10.5. PROPUESTA SISTEMICA URBANA

10.5.1 SISTEMA AMBIENTAL Y DE ESPACIO PUBLICO

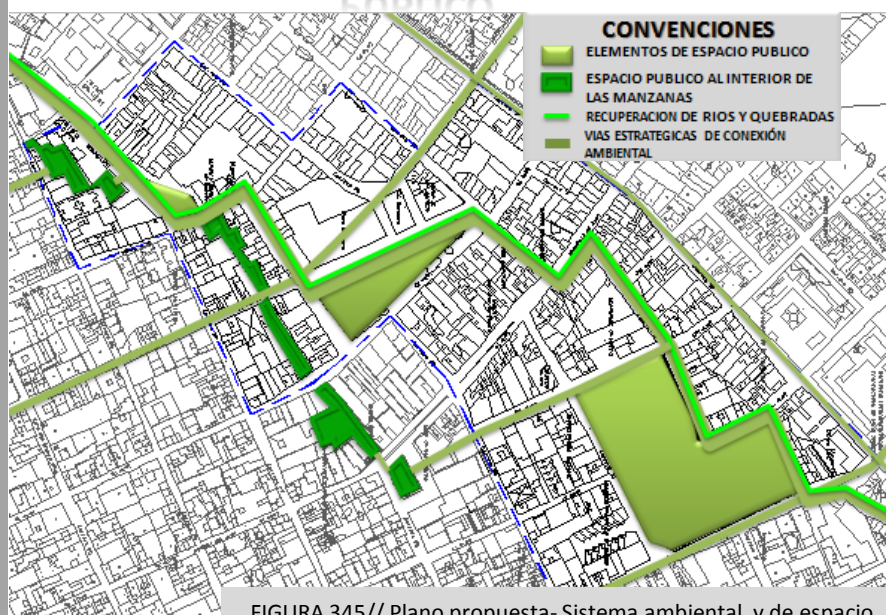


FIGURA 345// Plano propuesta- Sistema ambiental y de espacio publico - Micro sector//

10.5.1.1 ESTRATEGIAS

1. Crear el eje ambiental Mijitayo que conecte la plazoleta Taminango con los parques Infantil, Bombona, creando una mini red de espacios públicos efectivos.
2. Recuperación de la quebrada Mijitayo, como elemento paisajístico, que nos recuerda la historia del crecimiento de la ciudad de pasto además de la importancia de los recursos hídricos.
3. Creación de pequeños pasajes de espacio público efectivo en los centros de manzana que proporcionan las condiciones. Creando así una pequeña red de pasajes públicos

10.5.2 SISTEMA DE MOVILIDAD

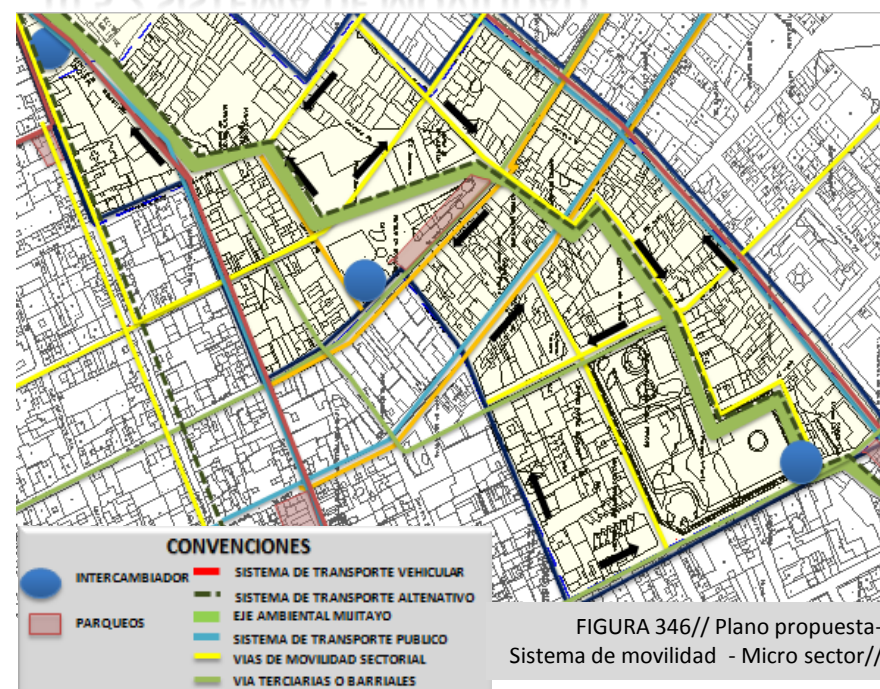


FIGURA 346// Plano propuesta- Sistema de movilidad - Micro sector//

10.5.2.1 ESTRATEGIAS

1. Predominio del peatón y del transporte público colectivo sobre el transporte particular.
2. Creación de vías de transporte alternativo que conectan los espacios públicos con toda la ciudad.
3. Separar transporte público y transporte privado.
4. En el sector se ubican vías de movilidad secundarias, debido a que las vías primarias de movilidad resuelven la peatonalización del centro de la ciudad.
5. Creación de vías de carácter ambiental, que se unifican con la propuesta general

10.5 PROPUESTA SISTEMICA URBANA

10.5.3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

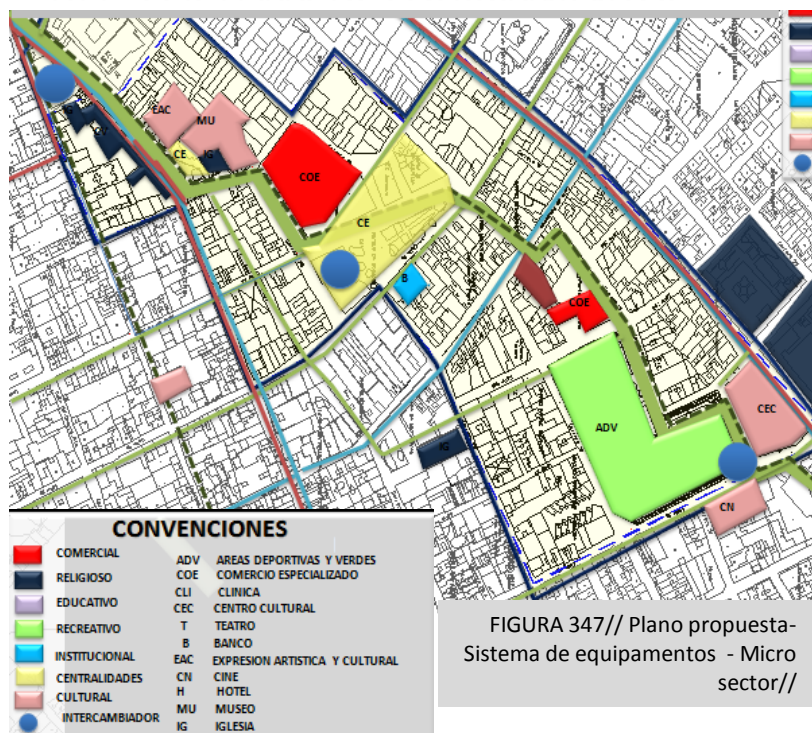


FIGURA 347// Plano propuesta- Sistema de equipamientos - Micro sector//

10.5.3.1 ESTRATEGIAS

1. Se ubica el nuevo centro comercial bombona con una mejor integración de espacio publico
2. Creación de elementos educativos y recreativos alrededor del parque infantil, para que el sector se recreativo pero que también tenga una carácter cultural
3. Creación de elementos culturales como el equipamiento de expresión artística y cultural, que complemente el carácter religioso y cultural del sector de Taminango.
4. Los equipamientos además de responder a la sectorización de la propuesta, dan una respuesta al eje ambiental, dándole a este mayor fuerza y carácter

10.5.4 SISTEMA DE USOS DEL SUELO

10.5.4.2 SISTEMA DE USOS DE PRIMER PISO



FIGURA 348// Plano propuesta- Sistema de usos piso 1 - Micro sector//

10.5.4.3 SISTEMA DE USO EGUNDO PISO



FIGURA 349// Plano propuesta- Sistema de usos piso 2 - Micro sector//

10.5 PROPUESTA SISTEMICA URBANA

10.5.4.1 ESTRATEGIAS

1. Ubicación de vivienda aledaña al sector de Taminango.
2. Ubicación de elementos de comercio en general en el sector de bombona, para caracterizar aun mas el sector como comercial.
3. En el piso dos se ubica la vivienda a excepción de los sectores especializados como bombona.

10.5.4.5 SISTEMAS DE COMERCIO INFORMAL



FIGURA 350// Plano propuesta-
Sistema de comercio informal -
Micro sector//

10.5.5.1 ESTRATEGIAS

1. En el sector 1 la intensidad es baja, debido a su carácter religioso el comercio se ubica en puntos estratégicos.
2. en los sectores 2 y 4 la intensidad es alta y se ubica alrededor de las centralidades, en bombona (carácter comercial) y el parque infantil (carácter recreativo).
3. El sector 3 es un sector de transición entre las dos centralidades donde el comercio informal tiene mayor intensidad, en este sector se encuentran en el eje ambiental pero con una intensidad muy baja

10.6 DISEÑO DE PLAZAS

10.6.1 IDENTIFICACIÓN DE SECTORES

El proyecto se genera en el Sector es 2, correspondiente al sector Religioso y Cultural de San Felipe y Tamingo; y en el sector 3, sector comercial de Bombona, en ellos a queda espacio publico se le ha dado un nombre para reforzar su carácter, y así integrar el comercio informal adecuadamente



FIGURA 351// Plano propuesta- Identificación - Micro sector//

10.6.2 SECTOR 2:

En el sector 2 encontramos 2 plazoletas: la plazoleta de San Felipe y la plazoleta de Tamingo .

10.6.2.1 PLAZOLETA DE SAN FELIPE:

La plazoleta de San Felipe se le a dado el nombre de la **PLAZA DE LA RELIGION**, por encontrarse en medio de dos templos importantes

10.6.2.2 PLAZOLETA DE TAMINGO:

Por el carácter de la casona Tamingo y por el centro cultural, se le a dado el nombre de **PLAZA DE LA CULTURA**

10.6.3 SECTOR DE BOMBONA:

El Sector de bombona dividió en pequeñas plazoleta, que atienden a las necesidades que este va a tener en un futuro. Estas se dividieron así.

10.6.3.1 PLAZA DEL CAFÉ: Es una plaza hecha para el disfrute en esta el comercio informal se enfoca en ventas de comida, que generen un ambiente mas acogedor con el espacio publico

10.6.3.2 PLAZA DE LA INFORMACION: es la plaza donde se venden revistas y toda clase de productos informativos,, esta provista de módulos de información y lugares de descanso para leer.

10.6.3.3 PLAZA DEL COMERCIO: Es una plaza donde se comercializan productos básicos, esta no se convierte en una competencia al comercio de alto impacto que genera el centro comercial bombona.

10.6.3.4 PLAZA DEL BRILLO: Es una plaza diseñada para los embaladores ya que el nuevo diseño del espacio publico llamara a este tipo de usos, y es necesario anticiparse, para que no se ubiquen sobre el espacio sobre su libre albedrio.

10.6.3.5 PLAZA DEL CENTRO COMERCIAL BOMBONA: es una plaza semi publica que sirve al nuevo centro comercial bombona, y que se conecta a la plaza de bombona y a la plaza de Tamingo

10.6 DISEÑO DE PLAZAS

10.6.4 IDENTIFICACIÓN DE SISTEMAS ESTRUCTURANTES URBANOS

Para todos los sectores se han propuesto unos elementos comunes de cada sistema, para que así cada plazoleta posea los sistemas estructurantes urbanos y funcione con un sistema.

SISTEMA AMBIENTAL: Zonas verdes, Fitotectura, Senda de la quebrada Mijitayo, Zonas semi- blandas.

SISTMA DE ESPACIO PUBLICO: Plazoleta de la Religión, Plazoleta de la cultura, Plazoleta del comercio, Plazoleta del café, plazoleta de la información, Plazoleta del comercio, plazoleta del brillo.

SISTEMA DE MOVILIDAD: Ciclo ruta, Vías Vehiculares, vías peatonales ,estacionamiento de vehículos y bicicletas, transporte publico masivo, paraderos de bus, paraderos de taxi.

SISTEMA DE EQUIPAMENTOS:

RELIGIÓN: Iglesia de San Felipe, iglesia de las Conceptas, comercio informal.

CULTURA: Iglesia de Taminango, Equipamiento cultural, comercio informal.

COMERCIO: Centro comercial Bombona, comercio informal

SISTEMA DE USOS DEL SUELO: : Comercio Informal como conexión de todos los sistemas, Comercio Formal, Comercio Mixto, Equipamientos Religiosos, Equipamiento

10.6.5 ESQUEMAS DE DISEÑO DE PLAZAS

10.6.5.1 PLAZA DE LA RELIGIÓN

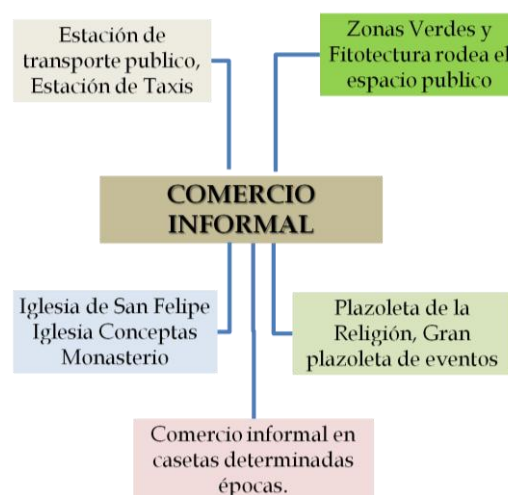


FIGURA 352//Propuesta plaza de la Religión //

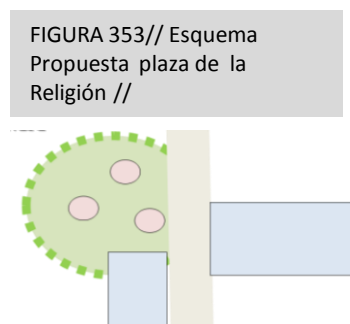


FIGURA 353// Esquema Propuesta plaza de la Religión //

10.6.5.2 PLAZA DE LA CULTURA

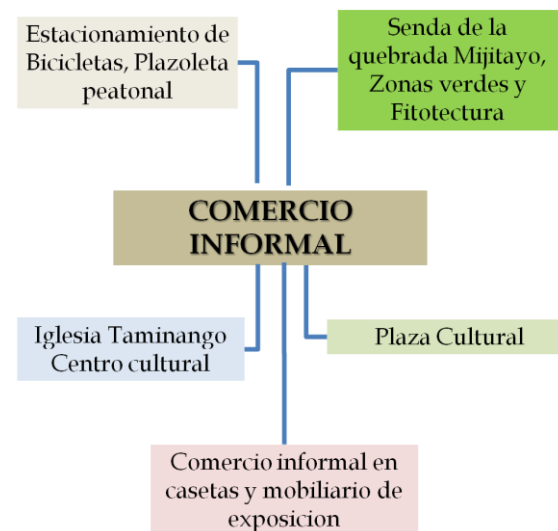


FIGURA 354// Propuesta plaza de la Cultura//

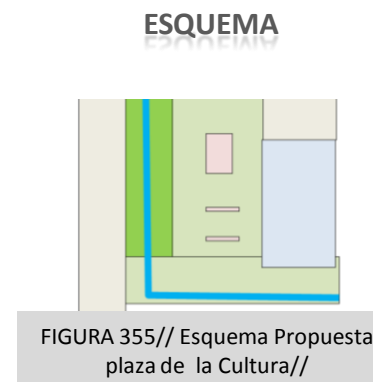


FIGURA 355// Esquema Propuesta plaza de la Cultura//

10.6 DISEÑO DE PLAZAS

10.6.5.3 PLAZA DE BOMBONA

10.6.5.3 .1 PLAZA DEL CAFÉ

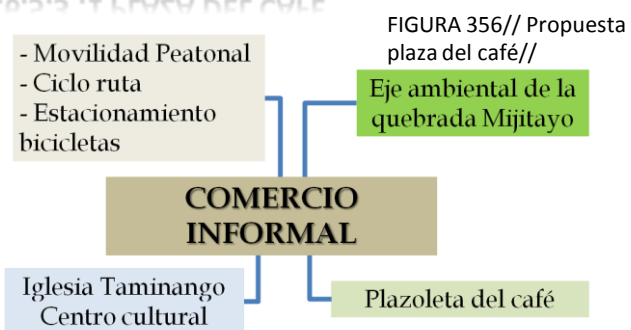
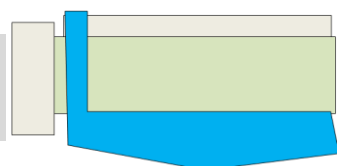


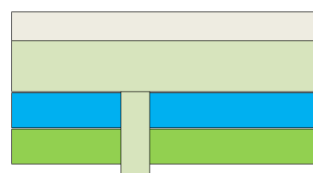
FIGURA 340:
Esquema Propuesta plaza del café



10.6.5.3 .2 PLAZA DE LA INFORMACIÓN



FIGURA 342:
Esquema Propuesta plaza de la información



10.6.5.3 .3 PLAZA DE DEL COMERCIO

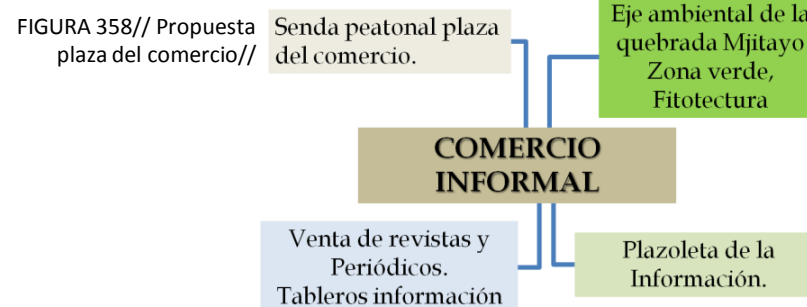


FIGURA 359//: Esquema Propuesta plaza del comercio//



10.6.5.3 .4 PLAZA DEL BRILLO

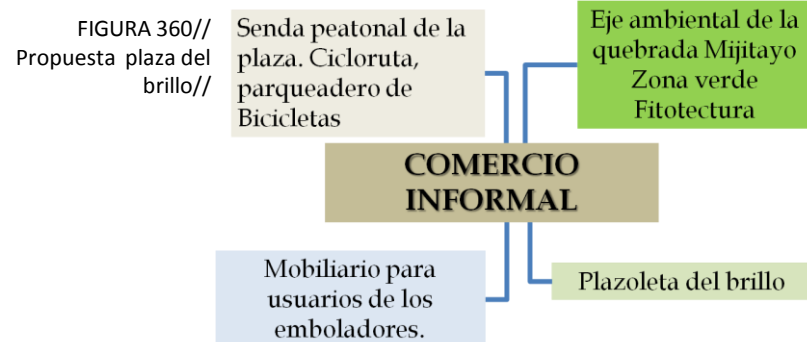
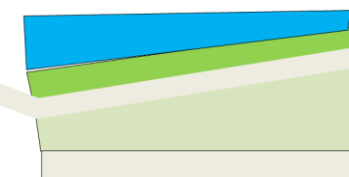


FIGURA 361// Esquema Propuesta plaza del brillo//



10.7 MODULO DE COMERCIO INFORMAL

10.7.1 DESCRIPCIÓN GENERAL

El modulo de comercio informal es un elemento versátil diseñado para adaptarse a las plazoletas propuestas, este es un nodo de sistemas : ambiental, espacio publico, movilidad, equipamientos, usos del suelo.

El modulo, funciona como una solo unidad también puede utilizar solo algunos sistemas estructuran tés y se transforma según las necesidades de cada plaza



FIGURA 362// vista general modulo de comercio//

10.7.2 ELEMENTOS QUE LO COMPONEN

10.7.2.1 MODULO BASE

Es un modulo de 1 x 1 metro , este se puede unir a otros módulos, para conformar el piso del modulo de comercio informal.

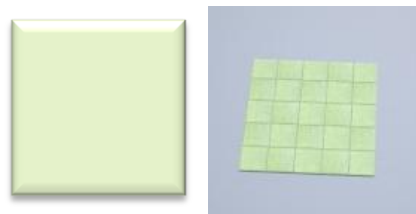


FIGURA 363// Render modulo base//

10.7.2.2 SISTEMA DE MOVILIDAD:

En el modulo base se implementan elementos tubulares convirtiéndolo en parqueadero de bicicletas



FIGURA 364// Render modulo de movilidad//

10.7.2.3 ELEMENTO DE INFORMACION (ELEMENTO BASE) :

Es un elemento en marco metálico de 10x 10, del cual dependen todos los demás sistemas, este también funciona como mobiliario de información.



FIGURA 365//Render elemento base//

10.7.2.4 SISTEMA AMBIENTAL, CESPED:

En el modulo base se incorpora césped, y ene algunos momentos arbustos de raíz corta, así el punto de comercio informal, provee el elemento ambiental.



FIGURA 366// Render elemento ambiental//

10.7.2.5 MOBILIARIO, BANCAS:

Se diseñan bancas de para el modulo de comercio informal estas, se componen de elementos de parte de los elementos rígidos y elementos y anguilos metálicos de 3x 3 cm

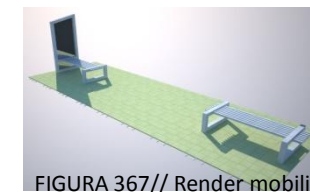


FIGURA 367// Render mobiliario//

10.7. MODULO DE COMERCIO INFORMAL

10.7.2.6 SISTEMA DE USOS: PUNTO DE VENTA DE COMERCIO INFORMAL: al elemento rígido se acoplan perfiles metálicos de 3 x 3 cm, y algunas laminas metálicas se logra , para transformarse así en el punto de venta informal

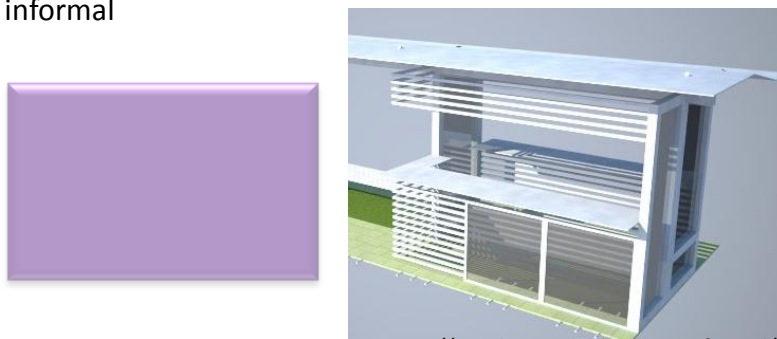


FIGURA 368//Render punto de venta informal//

10.7.3 INTERACCIÓN DE MÓDULOS EN LAS DIFERENTES PLAZAS: a continuación se muestra de manera abstracta las modificaciones que sufre el modulo según el carácter de la plaza en la que se ubica.

10.7.3.1 PLAZA DE LA RELIGIÓN (SAN FELIPE)

El modulo se presenta con todos sus componentes, debido a que este se ubica en un nodo especifico, un poco alejado pero relacionado con el uso religioso

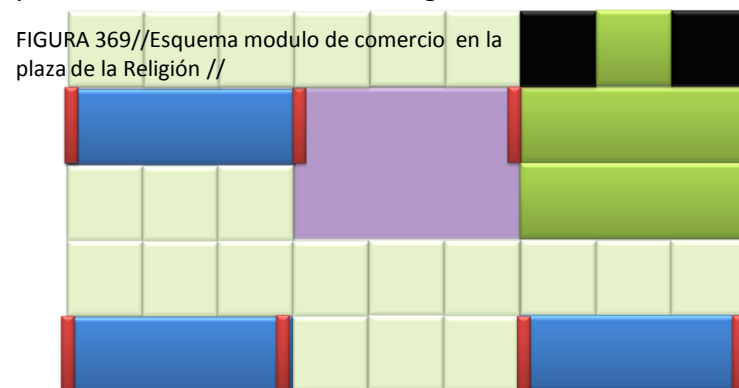
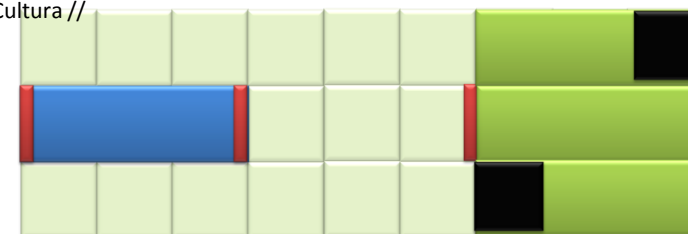


FIGURA 369//Esquema modulo de comercio en la plaza de la Religión //

10.7.3.2 PLAZA DE LA CULTURA (TAMINANGO)

En la plaza de la cultura el modulo utiliza los elementos de información, y mobiliario como bancas, para cumplir con la función de exponer la cultura de la ciudad de Pasto, y diferentes exposiciones que el centro cultural vea conveniente

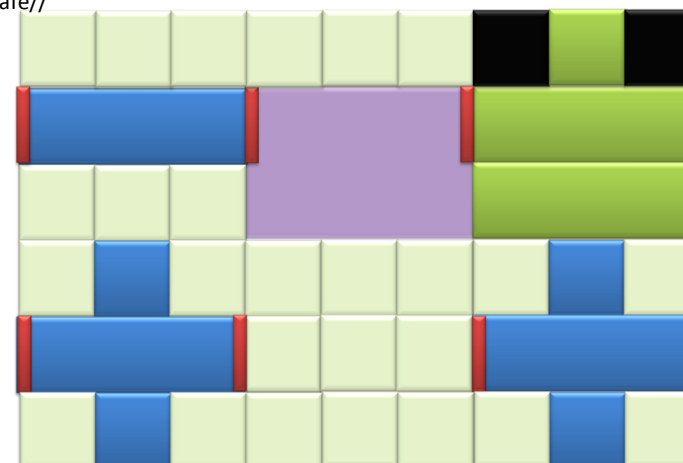
FIGURA 370//Esquema modulo de comercio en la plaza de la Cultura //



10.7.3.3 PLAZA DEL CAFÉ (BOMBONA)

En esta plaza el modulo utiliza la mayoría de los elementos, sin embargo el mobiliario de bancas cambia para recibir el uso.

FIGURA 371//Esquema modulo de comercio en la plaza dl café//

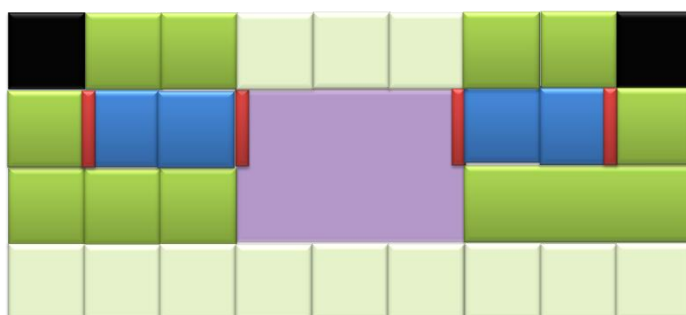


10.7 MODULO DE COMERCIO INFORMAL

10.7.3.4 PLAZA DEL COMERCIO (BOMBONA)

En la plaza del comercio el modulo adopta el punto de venta informal, adosado varias veces para así poder cubrir la necesidad que el uso genera.

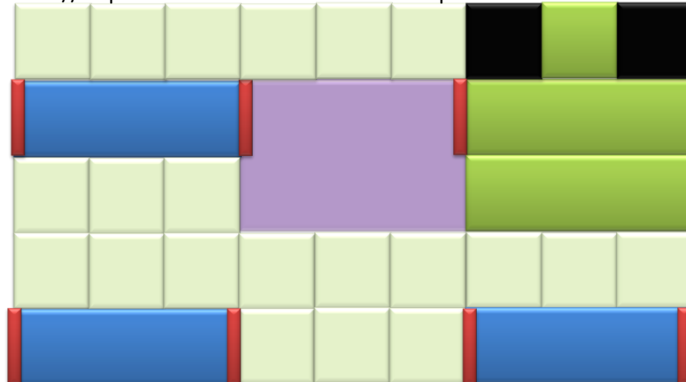
FIGURA 372//Esquema modulo de comercio en la plaza del Comercio//



10.7.3.5 PLAZA DE LA INFORMACIÓN (BOMBONA)

Aquí el modulo tiene un carácter mixto por una parte presenta puntos de venta de revistas y periódicos y por otro, puntos de información importante del día, y por el otro la mobiliario para descansar y leer.

FIGURA 373//Esquema modulo de comercio en la plaza de la información//



10.7.3.6 PLAZA DEL BRILLO (BOMBONA)

Aquí se deja el modulo base provisto por una textura semiblanda, sobre la cual se ubica un mobiliario de descanso para clientes y elemento base para que los lustrabotas se ubiquen, en este punto se genera una cubierta sobre el espacio publico.



FIGURA 374//Esquema modulo de comercio en la plaza del Brillo//

10.8 FITOTECTURA

10.8.1 FITOTECTURA EN LA PLAZA DE LA RELIGION – San Felipe



FIGURA 375//Planta Fitotectura propuesta Sector de San Felipe//

10.8.2 FITOTECTURA EN LA PLAZA DE LA CULTURA – Sector de Taminango

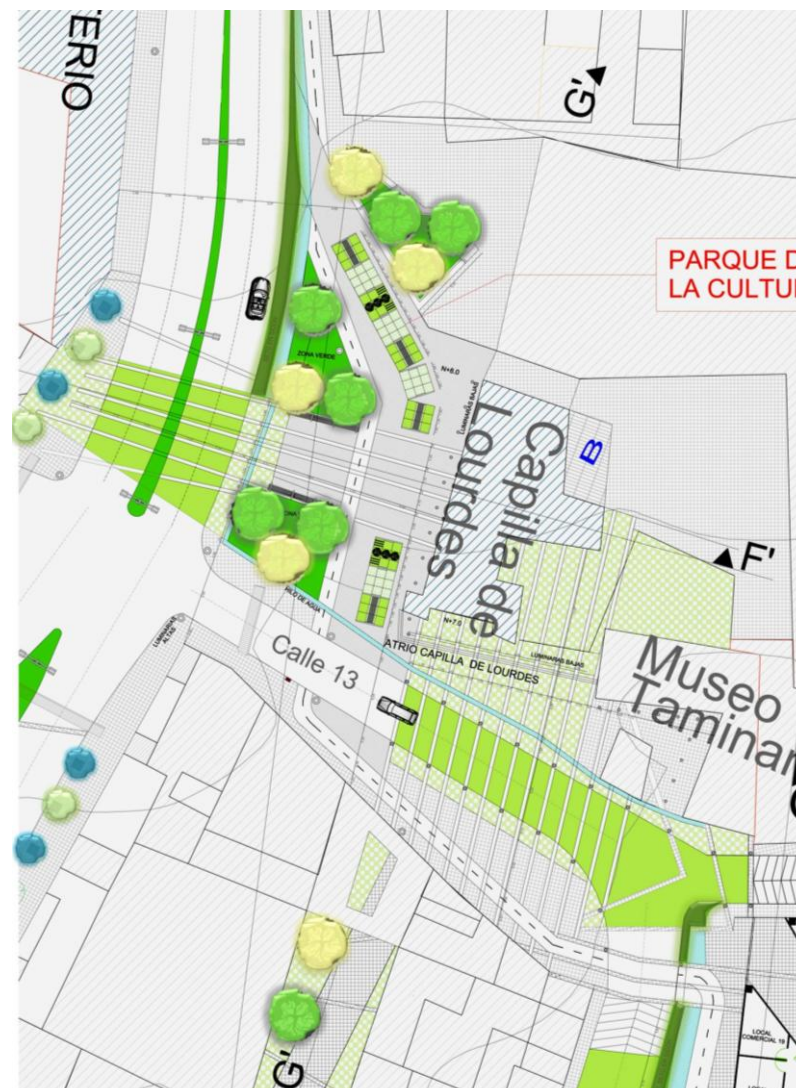


FIGURA 376//Planta Fitotectura propuesta Sector de Taminango//

10.8 FITOTECTURA

10.8.3 FITOTECTURA EN LA PLAZA DEL COMERCIO – Sector de Bombona



FIGURA 377//Planta Fitotectura propuesta Sector de Bombona//

10.8 FITOTECTUTA

10.8.4 CONVENCIONES Y DESCRIPCIONES FITOTECTURA

10.8.4.1 KIKUYO



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

FIGURA 378//Fotografía Propuesta kikuyo//

10.8.4.2 MAGNOLIO



FIGURA 379//Fotografía Árbol Magnolio//
El magnolio es un arbusto pequeño que mide entre 1 a 3 metros según su poda. Este se encuentra presente en las 3 plazas y además en en la carrera 27 como parte de la fitotectura propuesta por el proyecto al plan de movilidad.

10.8.4.3 QUILLOCTO



El Quillotocto es un árbol de color amarillezco que presenta gran envergadura que se encuentra en la mayoría de los espacios públicos de la ciudad de San Juan De Pasto. En el proyecto el Quillotocto genera barreras de viento y colchones verdes, que ayudan a disminuir la contaminación visual y auditiva, que provoca la urbe.

FIGURA 380//Fotografía Árbol Quillotocto//

10.8.4.4. ADOQUIN ECOLOGICO



El adoquín ecológico conforma las zonas semiblandas del proyecto, este aparece en determinadas zonas para demarcar sendas secundarias y también determina algunas permanencias, donde el carácter no es tan duro.

FIGURA 381//Fotografía adoquín ecológico//

10.8.4.5 SETO EN SIDON



El Sidón es un arbusto, que con poda puede formar setos para delimitar ciertos espacios. El proyecto utiliza esa cualidad para conformar protecciones naturales para las ciclorutas, y en algunos casos para los peatones. También divide las vías de transporte vehicular de la Senda de la quebrada Mijitayo

FIGURA 382//Fotografía Seto en Sidon//

10.8.4.6 LIQUIDAMBAR



Liquidámbar es un árbol que puede alcanzar gran altura, pero con poda, se puede mantener en tamaño mediano. En el proyecto este aparece intercalado con el árbol Magnolio.

FIGURA 383//Fotografía Árbol Liquidámbar//

10.8 FITOTECTUTA

10.8.4.7 JASMIN HUESITO



El Oreopanax Floribundun, conocido comúnmente con Jazmín Huesito También es un árbol de gran altura y follaje.

Este aparece en el proyecto urbano intercalado con el Quillotocto y cumpliendo las mismas funciones contra la contaminación visual y auditiva.

FIGURA 384//Fotografía Árbol Jasmin huesito//



FIGURA 387 //Fitotectura propuesta en la plaza del comercio//

10.8.5 FITOTECTURA EN EL ESPACIO PUBLICO



FIGURA 385 //Fitotectura Propuesta En La Plaza De La Religión//



FIGURA 386 //Fitotectura Propuesta En La Cultura//



FIGURA 388 //Fitotectura En La Plaza Del Brillo//

10.9 MOBILIARIO URBANO

10.9.1 LUMINARIAS ALTAS

Están compuestas por tres cuerpos, el primer cuerpo es la base en concreto que sostiene toda la luminaria, la segunda es un elemento en aluminio, que permite alcanzar una gran altura a la luminaria, y el tercero es el elemento luminoso, que actúa sobre el espacio publico propuesta en las noche.

Se propone un diseño que este acorde con el espacio publico, que no pase desapercibido, y que le de un carácter a cada espacio donde se encuentre

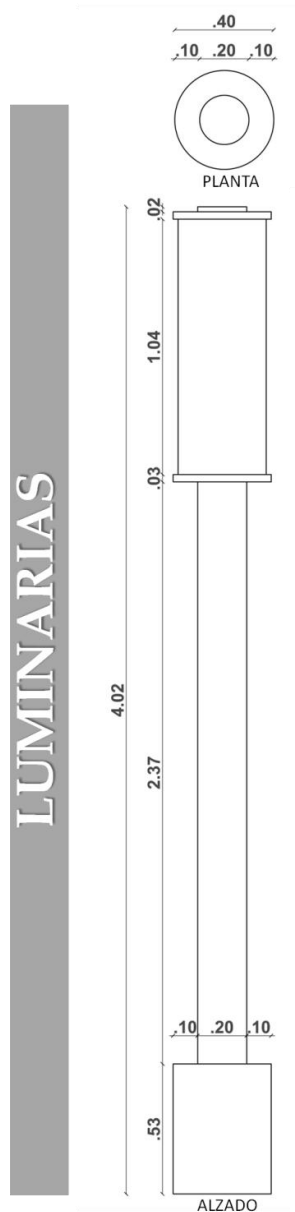


FIGURA 389 //Alzado luminarias//



FIGURA 390 //perspectiva luminarias//



FIGURA 391 //Perspectiva luminarias en la plaza del brillo//

LUMINARIAS

10.9 MOBILIARIO URBANO

10.9.2 BOLARDOS ILUMINADOS



FIGURA 392
//Planos bolardos
iluminados//



FIGURA 393 //Perspectiva bolardos
iluminados//

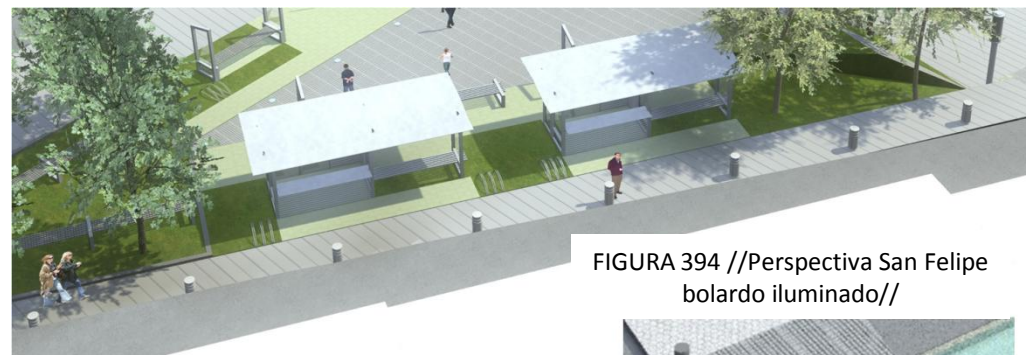


FIGURA 394 //Perspectiva San Felipe
bolardo iluminado//

Estos cumplen una doble función, la primera es proteger el peatón de los vehículos de transporte motorizados, y la segunda es iluminar el espacio público con el fin de hacerlo más seguro, para que con esta percepción sea utilizado hasta altas horas de la noche.



FIGURA 395 //Bolardos Iluminados
En La Calle 14 Con Cra 30A//

10.9.3 LUMINARIAS DE PISO

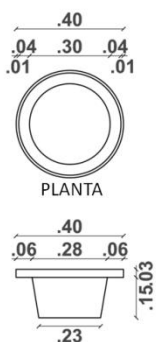


FIGURA 396
//luminaria de Piso//



FIGURA 397 //Perspectiva imagen
iluminaria de piso//

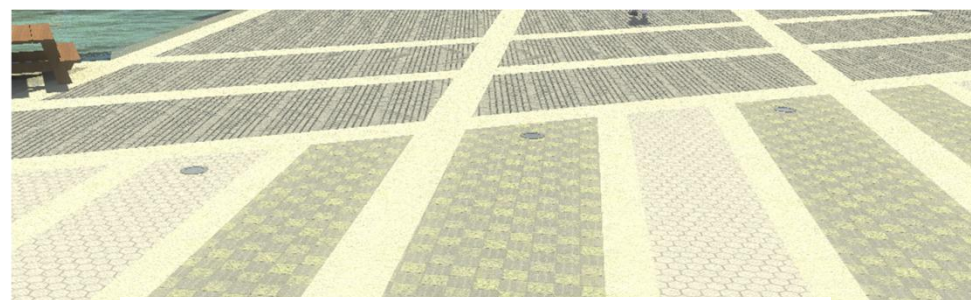


FIGURA 398 //Luminarias de piso en el espacio público//

Las luminarias de piso son muy importantes en el proyecto, estas iluminan el espacio de tal manera que los senderos principales sean fácilmente identificables, estas luminarias están hechas para que se pueda pisar sobre ellas. Estas combinadas con las luminarias intermedias y altas hacen que el espacio público sea perceptiblemente más seguro.

10.9 MOBILIARIO URBANO

10.9.4 BANCAS EN CONCRETO INDIVIDUALES

Son bancas que se encuentran en los diseños base del plan de movilidad de San Juan Pasto, estas también forman parte del nuevo diseño, que proponer una alternativa al plan de movilidad de San Juan de Pasto



FIGURA 399 //Bancas en concreto en el espacio publico//

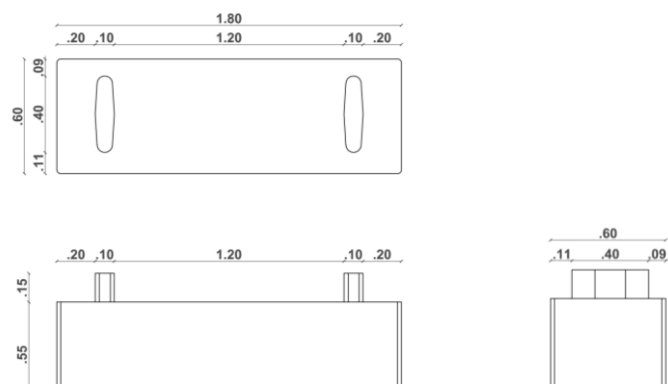
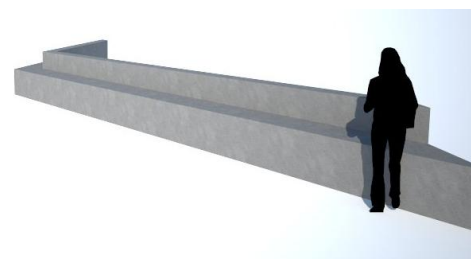


FIGURA 400 //Planos Bancas en concreto //

10.9.5 BANCAS EN CONCRETO



Las bancas en concreto corredizas, se utilizan en las partes posteriores de los taludes verdes, cumpliendo así la función de cerrar la zona verde, pero también brinda la posibilidad de descansar y de observar el espacio publico propuesto por parte de los usuarios.

FIGURA 401 // Imagen Bancas Concreto Corredizas Con Escala Humana//



FIGURA 402 //Bancas concreto corredizas en el espacio publico//

10.9.6 BANCA MODULO



Las bancas modulo, son derivadas del modulo de comercio informal, restas aparecen siempre al lado del modulo, además en algunos puntos específicos del espacio

FIGURA 403 // Imagen Banca Modulo//

10.9 MOBILIARIO URBANO

10.9.6 BANCAS ADOSADAS

Es una variación de la banca modulo, se ubican en las diferentes plazoletas propuestas en el espacio publico

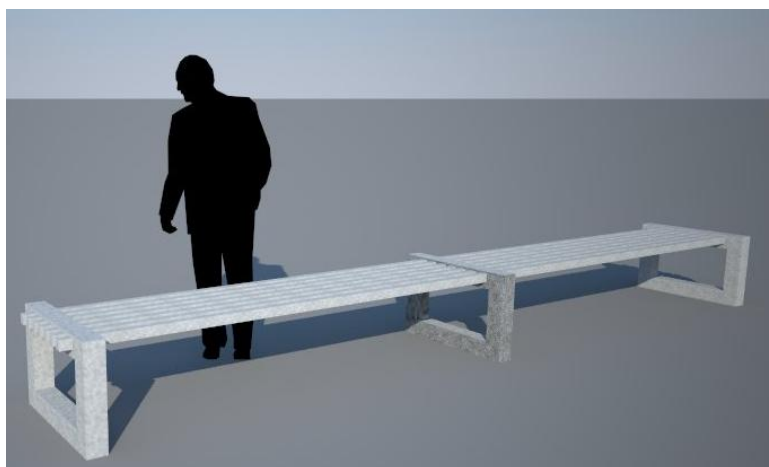


FIGURA 404 // Imagen banca modulo adosada//

10.9.7 BANCAS CON MESAS

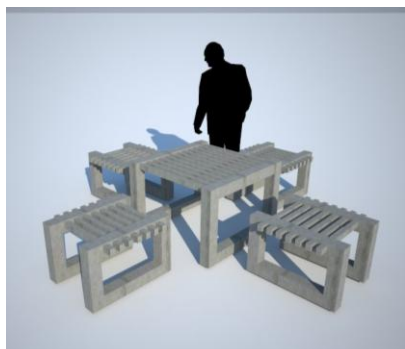


FIGURA 405 // Imagen banca plaza del Café//

Las bancas son una variación de la banca modulo , las mesas utilizan el mismo sistema constructivo del modulo de comercio informal

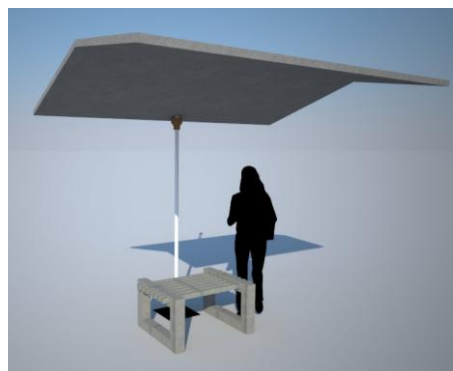


FIGURA 406 //Imagen banca plaza del Brillo

Es una variación de la banca modulo, se ubican la plaza del brillo

PLANTA

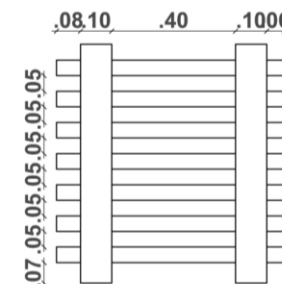
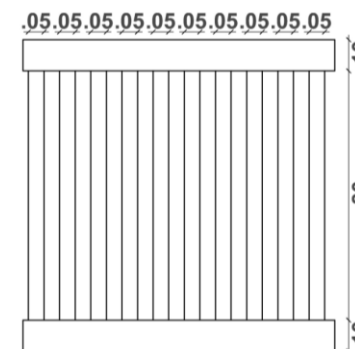
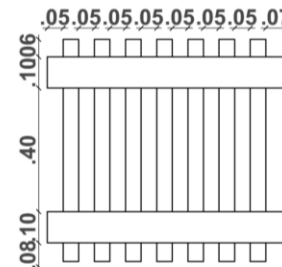


FIGURA 407 //Planta banca plaza del Café//



ALZADO

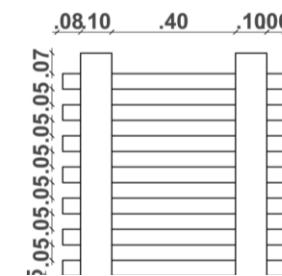
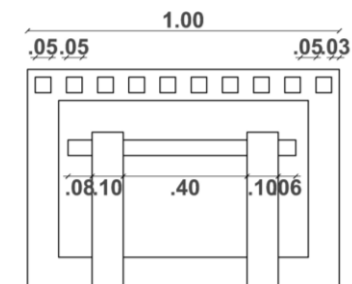
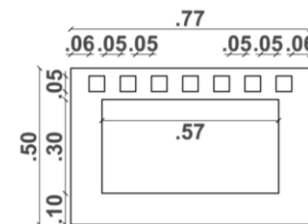


FIGURA 408 //Alzado banca plaza del Café//



10.9 MOBILIARIO URBANO

10.9.8 BANCAS EN EL ESPACIO PUBLICO

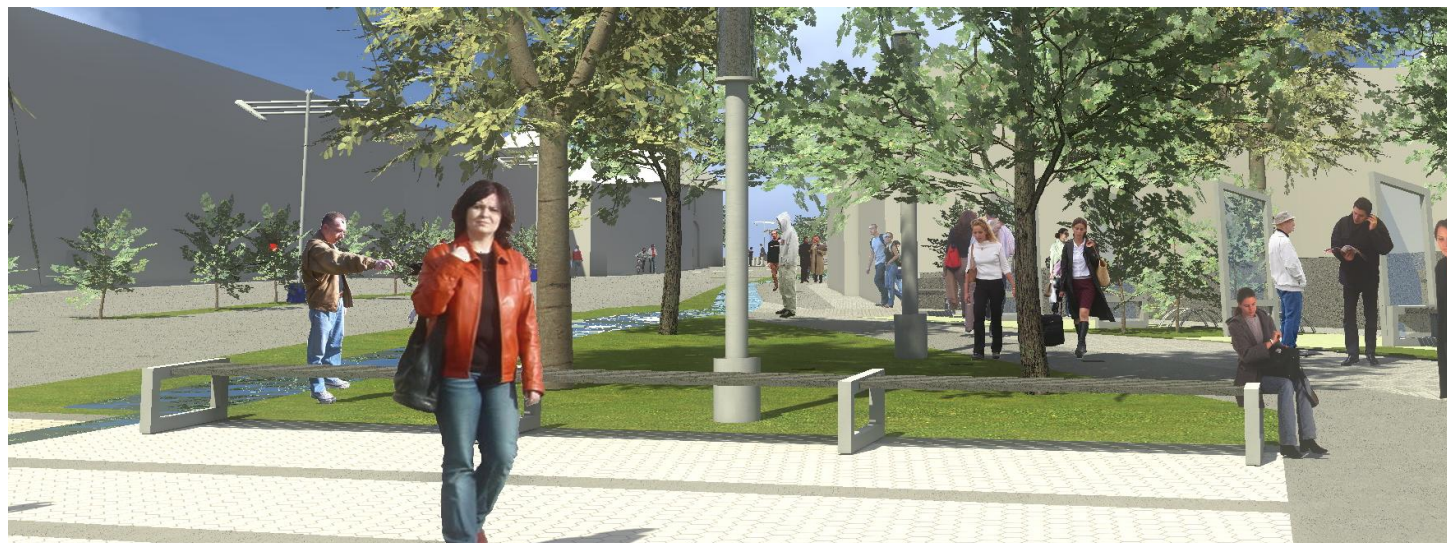


FIGURA 409// Perspectiva De Banca Plaza Taminango//



FIGURA 410// Perspectiva Banca plaza de la Información//



FIGURA 411// Perspectiva Banca Plazoleta Del Brillo//

10.10 CUADRO DE AREAS

10.10.1 UBICACIÓN DE INTERVENCIONES EN EL ESPACIO PUBLICO



FIGURA 412// Áreas de Intervenciones en el espacio publico//

ESPACIO PUBLICO INTERVENIDO		
PARQUE DE SAN FELIPE	7520	m2
CORREDOR SAN FELIPE - TAMINAGO	1365	m2
PARQUE DE TAMINAGO	4050	m2
EJE AMBIENTAL EN BOMBONA	1670	m2
CENTRO COMERCIAL BOMBONA PRIMER PISO	3150	m2
ESPACIO PUBLICO C.C. BOMBONA	2740	m2
PLAZA DE BOMBONA	21254	m2
TOTAL	41749	m2

CUADRO 13//Cuadro De Áreas Espació Publico Intervenido//.

10.10 CUADRO DE AREAS

10.10.2 ELEMENTOS DE INTERVENCION EN EL ESPACIO PUBLICO

QUEBRADA MIJITAYO		
PLAZA DE SAN FELIPE	88,78	m2
CORREDOR SAN FELIPE - TAMINAGO	88,49	m2
PLAZA DE TAMINANGO	83,57	m2
CORREDOR BOMBONA	184,75	m2
PLAZA DE BOMBONA	1910	m2
TOTAL	2355,6	m2

CORREDOR BOMBONA - P. INFANTIL	253	m2
PARQUE INFANTIL	2183	m2
TOTAL	2436	m2

CUADRO 14//Cuadro De Áreas Elemento Quebrada Mijitayo//.

ZONA VERDE	
PLAZA DE SAN FELIPE	710,7 m2
CORREDOR SAN FELIPE - TAMINAGO	52,6 m2
PLAZA DE TAMINANGO	365,5 m2
CORREDOR BOMBONA	209,5 m2
ESPACIO PUBLICO C.C. BOMBONA	133,9 m2
PLAZA DE BOMBONA	1753,7 m2
TOTAL	3226 m2

CUADRO 15//Cuadro De Áreas Zona Verde//.

ADOQUIN ECOLOGICO	
PLAZA DE SAN FELIPE	718,5 m2
PLAZA DE TAMINANGO	346,1 m2
ESPACIO PUBLICO C.C. BOMBONA	230,7 m2
PLAZA DE BOMBONA	1826,2 m2
TOTAL	3121,5 m2

CUADRO 16//Cuadro De Áreas Adoquín Ecológico//.



FIGURA 412// Elementos de intervención en San Felipe//

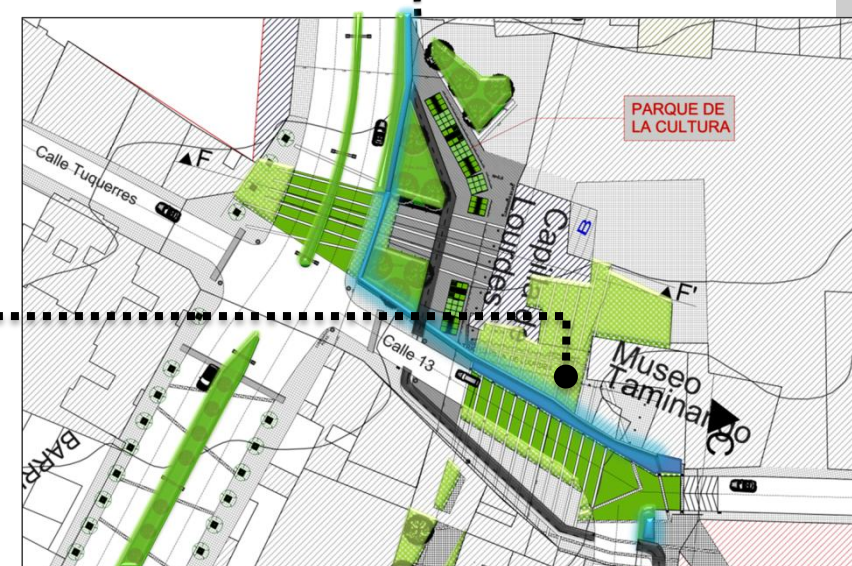


FIGURA 413// Elementos de intervención en Taminango//

10.10 CUADRO DE AREAS

CICLORUTAS EN ML	
SAN FELIPE	108 ml
CORREDOR SAN FELIPE - TAMINAGO	83,5 ml
PLAZA DE TAMINANGO	115,4 ml
CORREDOR BOMBONA	88,6 ml
PLAZA DE BOMBONA	265,5 ml
TOTAL	661,1 ml

CUADRO 17//Cuadro De Áreas Ciclo rutas//.

MODULOS DE COMERCIO INFORMAL EN NUMERO		
PLAZA DE SAN FELIPE	4	Unts
PLAZA DE TAMINANGO	3	Unts
CORREDOR EN BOMBONA	5	Unts
PLAZA DE BOMBONA		
PLAZA DEL CAFÉ	6	Unts
PLAZA DE LA INFORMACION	4	Unts
PLAZA DEL COMERCIO	6	Unts
PLAZA DEL BRILLO	5	Unts
TOTAL	33	Unts

CONFAMILIAR	3	Unts
PARQUE INFANTIL	16	Unts
TOTAL	19	Unts

CUADRO 18//Cuadro De Áreas Modulo de Comercio Informal//.

PARQUEADEROS	
AUTOMOVILES	23Unts
AUTOBUSES	10Unts
PROBABLES P. VEHICULOS	15Unts
TOTAL	48Unts

CUADRO 19//Cuadro De Áreas Parquederos//.

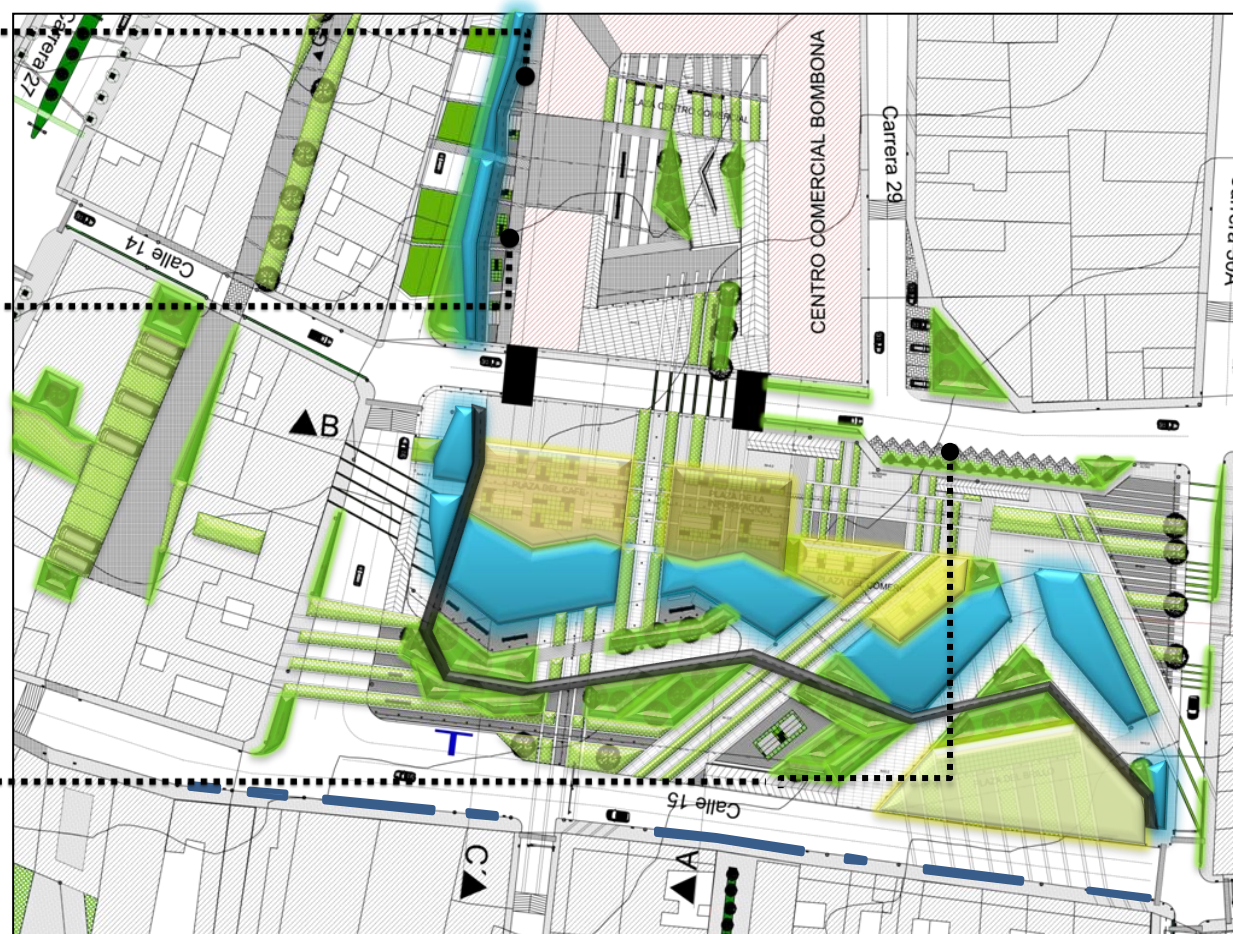


FIGURA 414// Elementos de intervención en Bombona//

11. CONCLUSIONES

El proyecto urbano se realizó en base a una investigación del comercio informal debido a que es un tema que actualmente está afectando a la ciudad de San Juan de Pasto y la mayoría de las capitales del país, ocasionando grandes problemas físicos, espaciales y socio-económicos. Disminuyendo así la calidad de vida de los habitantes.

El proyecto urbano proporciona una solución a las problemáticas de la ciudad, y es una alternativa al plan de movilidad que actualmente se propone, y es una solución para una ciudad pensada en el peatón y no en el vehículo.

La Quebrada Mijitayo, al igual que muchas fuentes hídricas de la ciudad, se encuentra canalizada y olvidada; este proyecto retoma el valor histórico que tienen nuestros recursos hídricos e implementando la quebrada Mijitayo al diseño urbano con un tratamiento adecuado, convirtiendo a esta, en un factor que mejora la calidad del diseño urbano y con ello la calidad de vida de los habitantes del sector y de la ciudad.

Este proyecto está formulado para convertirse en un punto de partida e insumo base para un mejor desarrollo de la ciudad.

El proyecto desarrolla en su detalle, los sectores de Bombona, San Felipe y Taminango, fortaleciendo el carácter Religioso, Cultural y Comercial de cada sector.

El comercio informal puede insertarse adecuadamente en los diferentes espacios públicos de la ciudad, si en su diseño de las plazas se toma como punto inicial y premisa importante al sistema de comercio informal, es aquí donde este pasa a ser punto de encuentro y no un problema para la ciudad.

El comercio informal es el sistema integrador de los demás sistemas estructurantes de la ciudad en el espacio urbano.

12. BIBLIOGRAFÍA

-ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO. Plan de ordenamiento territorial. San Juan de Pasto. Impresores Ángel, 2003 p. 74-138,

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2007/12/17/parque-inundable-zanjon-de-la-aguada-para-santiago/>

-DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION, Plan parcial centro “ El corazón de la ciudad”, San Juan de Pasto, Agosto de 2005

http://es.wikipedia.org/wiki/Avenida_Jim%C3%A9nez

-ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO, plan de movilidad de la ciudad de pasto. JUNIO DE 2008

-DUARTE GUTERMAN & CIA. LTDA. Estudio para el análisis de Alternativas tecnológicas para los vehículos de Transporte Urbano y colectivo, que hacen parte del programa de reposición del parque automotor

- ROSSI, Aldo, Arquitectura de la ciudad, Barcelona, Gustavo Gili, ISBN 84-252-1606-0

- REVISTA SUMMA + EDICION 89, P. 38-45 Parque inundable de la aguada chile .

-ALCADIA MAYOR DE BOGOTA D.C, plan de ordenamiento territorial.

http://www.pasto.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=107:plan-de-movilidad&catid=67:plan-de-movilidad&Itemid=97

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=751390>

- . Google EARTH, planos de apoyo y contraste.