

**ANALISIS Y PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA PARA LA  
COMUNA CUATRO EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO**

**DIANA CAROLINA DELGADO SAMUDIO**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
SAN JUAN DE PASTO  
2005.**

**ANALISIS Y PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA PARA LA  
COMUNA CUATRO EN LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO**

**DIANA CAROLINA DELGADO SAMUDIO**

**trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar el titulo de:  
GEOGRAFA**

**ASESOR:**

**Ing. CARLOS GUERRERO BENAVIDES**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
SAN JUAN DE PASTO  
2005**

**“Las ideas y conclusiones aportadas en la tesis de grado, son responsabilidad exclusiva de su autora”**

**Artículo 1 del acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1996, emanada del Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.**

**Nota de aceptación:**

---

---

---

---

---

---

---

**Presidente del Jurado**

---

**Asesor**

---

**Asesor**

**San Juan de pasto, mayol de 2005**

## **DEDICATORIA**

**A Dios**

**A mis Padres**

**A mis hermanos**

**A mis Profesores**

**A mis Amigos**

**A mis Familia**

## **AGRADECIMIENTOS.**

Al Departamento Administrativo de Planeación Municipal, quien con su apoyo logístico y técnico facilitaron el desarrollo de este trabajo.

Ingeniero Carlos Guerrero Benavides e Ingeniera Gina Erazo Mendoza quienes con su motivación y asesoría día tras día contribuyeron hacer realidad este trabajo desde su propuesta inicial hasta su culminación.

Profesora Judith Martínez Sierra, quien con su dedicación, esmero y cariño revisó cada una de las palabras plasmadas en este trabajo no solo como jurado evaluador sino como profesora y amiga, brindándome su apoyo y conocimientos para realizar mi trabajo con pulidez y calidad.

A todos los profesores del Departamento de Geografía Aplicada quienes me brindaron sus conocimientos con dedicación y esmero desde el inicio de mi formación académica profesional, conocimientos aplicados en el desarrollo de mi Trabajo de Grado

## CONTENIDO

	pág.
INTRODUCCION	15
1. TITULO	16
2. OBJETIVOS	17
2.1 OBJETIVO GENERAL	17
2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	
3. JUSTIFICACION	18
4. MARCO TEORICO	20
4.1. PLANIFICACIÓN, ORDENAMIENTO, CIUDAD Y VIAS	20
4.1.1 Vías de tránsito rápido o arterias viales	23
4.1.2 Vías locales.	23
5. CARACTERIZACION DE LA EVOLUCION SOCIO-ESPACIAL DE LA CIUDAD DE PASTO	25
6. MARCO LEGAL	27
7 .METODOLOGÍA	28
8. ALCANCES DEL PROYECTO	30
9. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES	31
10. PRESUPUESTO	32
11. ANÁLISIS DE LA DEMARCACION URBANÍSTICA DE LA COMUNA CUATRO DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO.	34
11.1 NORMATIVIDAD URBANA Y VIAL DE LA CIUDAD DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO.	34

11.2 CLASIFICACIÓN VIAL DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO SEGÚN EL PLAN DE ORDENAMIENTO Y DESARROLLO DE 1985.	35
11.2.1 Vías Arteriales.	35
11.2.2 Vías colectoras.	35
11.2.3 Colectoras bidireccionales.	35
11.2.4 Pares viales colectores.	36
11.2.5 Red de vías primarias.	36
11.2.6 Vías Secundarias.	36
11.2.7 Vías peatonales.	37
12. CLASIFICACIÓN TIPOLOGÍA VIAL DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO SEGÚN EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2012	38
13. COMPONENTE AMBIENTAL DE LA DERMARCACION URBANÍSTICA	42
14. TRABAJO DE CAMPO Y ANALIS DE RESULTADOS.	43
14.1 BARRIOS	44
14.1.1 Barrio Albergue del Sol.	44
14.1.2 Barrio Altos del Campo.	44
14.1.3 Barrio Belén.	45
14.1.4 Barrio Bernal.	46
14.1.5 Barrio Betania.	47
14.1.6 Barrio Chile.	47
14.1.7 Barrio Doce de Octubre.	48
14.1.8 Barrio el Tejar.	49
14.1.9 Barrio el Triunfo.	49



14.1.10 Barrio La Paz.	50
14.1.11 Barrio los Eliseos.	50
14.1.12 Barrio Lorenzo de Aldana.	51
14.1.13 Barrio Miraflores.	52
14.1.14 Barrio Puertas del Sol.	52
14.1.15 Barrio Praga.	53
14.1.16 Barrio Rincón Colonial.	53
14.1.17 Barrio San Juan de Pasto.	54
14.1.18 Barrio Santa fe.	54
14.1.19 Barrio Sendota.	55
14.1 20 Barrio La Victoria..	55
15. PROPUESTA DE DEMARCACIÓN URBANÍSTICA PARA LA COMUNA CUATRO DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO	57
16. RECOMENDACIONES Y ALTERNATIVAS DE SOLUCION	79
17. CONCLUSIONES	81
BIBLIOGRAFÍA	83
ANEXOS	85

## LISTA DE CUADROS

	pág.
Cuadro 1. Propuesta para el Barrio Belén	59
Cuadro 2. Propuesta para el Barrio Bernal	60
Cuadro 3. Propuesta para el Barrio Betania	61
Cuadro 4. Propuesta para el Barrio Chile	62
Cuadro 5. Propuesta para el Barrio Albergue del Sol	63
Cuadro 6. Propuesta para el Barrio Altos del Campo.	64
Cuadro 7. Propuesta para el Barrio Doce de Octubre.	65
Cuadro 8. Propuesta para el Barrio el Tejar	66
Cuadro 9. Propuesta para el Barrio Miraflores	67
Cuadro 10. Propuesta para el Barrio el Triunfo	68
Cuadro 11. Propuesta para el barrio Lorenzo De Aldana	69
Cuadro 12. Propuesta para el Barrio Praga	70
Cuadro 13. Propuesta para el Barrio Rincón Colonial	71
Cuadro 14. Propuesta para el Barrio San Juan de Pasto	72
Cuadro 15. Propuesta para el Barrio Santa fe	73
Cuadro 16. Propuesta para el Barrio Sendota	74
Cuadro 17. Propuesta para el Barrio la Victoria	75
Cuadro 18. Propuesta para el Barrio la Paz	76
Cuadro 19. Propuesta para el Barrio los Eliseos	77
Cuadro 20. Propuesta para el Barrio Puertas del Sol.	78

## LISTA DE ANEXOS

	<b>pág.</b>
<b>Anexo A.</b> Planos del municipio	86
<b>Anexo B.</b> Planos de la comuna cuatro	89
<b>Anexo C.</b> Planos, cuadros y perfiles viales de los barrios del a comuna cuatro	94

## GLOSARIO

**ANDEN:** es la parte de la vía destinada al tránsito exclusivo de peatones, esta constituido por la zona dura del sector comprendida en el sardinel de la calzada y la línea de demarcación.

**ANTEJARDÍN:** es el área privada y disfrute público comprendido entre la línea de demarcación y la línea paramental o de construcción y sobre la cual no se permite ningún tipo de construcción.

**CALZADA:** es la zona de la vía pública o privada destinada a la circulación de vehículos. Conformada por uno o más carriles. Existen dos tipos de calzadas: a. Las centrales o principales, destinada a soportar y facilitar la movilidad. b. Las laterales o de servicio, destinadas a permitir y facilitar la accesibilidad a las propiedades adyacentes y equipamientos.

**CARRIL:** es la franja en la que se dividen una calzada con ancho adecuado para permitir la circulación de vehículos en la fila.

**CICLOVIA:** es la zona de rodamiento de la vía destinada a la circulación exclusiva de bicicletas; puede hacer parte de los separadores de la zona de protección ambiental o como ciclo andén.

**INTERSECCIÓN:** es el área común cuando dos o más vías se juntan o cruzan incluyendo las calzadas laterales o carriles especiales que facilitan los movimientos de tráfico.

**LINEA DE CONSTRUCCIÓN:** o línea paramental, es el límite de ubicación, por el frente, del primer piso de una edificación.

**LINEA DE DEMARCACION:** es el lindero de un lote de propiedad privada y una zona de uso público. Cuando no existe antejardín la línea de demarcación coincide con la línea de parámetro.

**MOVILIDAD:** cantidad de tránsito que puede acomodar una vía (capacidad) y la rapidez con la que esta pueda transportar.

**SECCION TRANSVERSAL DE UNA VÍA:** corte o vista que muestra sus dimensiones referentes al ancho total, ancho de las calzadas, separadores, andenes.

**SEPARADOR:** es la faja de una vía pública o privada, localizada paralelamente a los ejes longitudinales de las calzadas para independizar y canalizar los flujos vehiculares y proporcionar refugio a los peatones, puede ser con materiales duros o con vegetación; sirve además para la ubicación de elementos complementarios como postes de iluminación y señales de tránsito.

**TRAFICO:** tránsito de personas y circulación de vehículos por calles, carreteras, caminos, etc.

**ZONA DE PROTECCION AMBIENTAL:** es la zona de uso y disfrute público no edificable que sirve fundamentalmente de aislador entre los flujos vehiculares, ciclo viales y peatonales y le otorga además una connotación ambiental y paisajística a la vía.

## RESUMEN

La planificación y el Ordenamiento Territorial tienen como finalidad establecer mecanismos de equilibrio al espacio basándose en los principios de armonía con el entorno, el ser humano y el medio ambiente brindando condiciones optimas de vida.

Para el caso de la comuna cuatro de la ciudad de San Juan de Pasto fue importante hacer énfasis en este tema de la Planificación y el Ordenamiento Territorial ya que por ser un sector de la ciudad totalmente homogéneo en su consolidación, principalmente en su crecimiento poblacional, el uso inadecuado del suelo y la distribución inequitativa del espacio ocasionando la alteración de la demarcación urbanística objeto de este estudio, perdiéndose el límite entre el espacio público y privado siendo invadidos incontroladamente, además de la alta demanda de espacio apto para la construcción de vivienda lo que genera una subdivisión predial siendo cada vez más pequeños estos espacios de uso residencial.

Ante toda esta situación la Ley 388 de 1997 consagra prioritario el manejo normativo del territorio implantando pautas de carácter legal y técnico otorgándoles a los Municipios la facultad de planificar y ordenarlo de acuerdo a sus necesidades, contexto y prioridades concertadamente con los diferentes actores sociales buscando una solución viable para los problemas que se presentan en el espacio.

Finalmente después de hacer el análisis del contexto de la comuna cuatro se observa una dinámica espacial constante lo que ha conllevado a generar una propuesta de cambio tendiente a conseguir el equilibrio que hasta el momento se ha perdido, por lo tanto la administración municipal facilita las herramientas necesarias logísticas, normativas y técnicas para elaborar estos estudios que contribuyen a tomar decisiones pertinentes logrando los objetivos principales Organización, Planificación, Espacio y Territorio.

## **ABSTRACT**

The planning and the territorial classification have as purpose to establish balancing mechanisms to the space being based on the principles of harmony with the environment, the human being and the environment, offering good conditions of life.

For the case of the commune four of the San Juan de Pasto city was very important to make emphasis in this topic of the planning and the territorial classification to be a sector of the completely homogeneous city, in a consolidation, mainly in his people growth, the inadequate use of the floor and the inequitable distribution of the space causing the alteration of the demarcation city-planning object of this study, getting lost the limit among the public and private space being invaded without any control, besides the necessity of the space that demand for the housing construction, what has generated a ground subdivision being more and more small these spaces of residential use.

Before this whole situation, the Law 388 of 1997 consecrate high-priority the normative handling of the territory implanting rules, laws and technical character, granting to the municipalities the ability to plan and to order it according to their necessities, context and priorities, as much as possible in according with the different social actors looking for a viable solution for the problems that are presented in the space.

Finally after making the analysis of the context of the commune four, a constant special dynamics it was observed, what has generated a proposal of change in order to get the balance that until the moment has been lost, therefore the municipal administration facilitates the tools necessary logistics, normatives and techniques to elaborate these studies that contribute to make the pertinent decisions achieving the main objectives: organization, Planning, space and territory.

## INTRODUCCION

El proyecto Análisis y propuesta de demarcación urbanística para la comuna cuatro en la ciudad de San Juan de Pasto se trabajó conjuntamente con el Departamento de Planeación Municipal en el proceso de optimización de la base de datos de demarcaciones urbanísticas donde se realizó un compendio de la información existente en planos aprobados para el sector de la comuna cuatro y las resoluciones de vías que reglamenta dicho sector. Es importante mencionar que toda esta información se interrelacionó con trabajos de campo con el objetivo de corregirla y en lo posible se actualizó con el contexto real, apoyados en otras actividades alternas que lleva el desarrollo del proyecto, es elaborar los planos de propuestas de delimitación de barrios, nomenclatura vial corregida, manzanas y tipos de vías, con el fin de tener una información detallada de la demarcación urbanística.

El proyecto hace parte del planteamiento de nuevos procesos tendientes a contribuir con la planificación de una ciudad pensada a futuro en armonía con su entorno por lo tanto se ha tomado como propuesta inicial la comuna cuatro, debido a que actualmente la división político administrativa de la ciudad en el área urbana está diseñada por comunas y de igual manera, es importante conocer los límites de los barrios que conforman las comunas, para el caso específico de la comuna cuatro.

Cabe destacar que el proyecto se trabajará con políticas de ordenamiento basados en el reequilibrio espacial y armónico del suelo urbano para todos los sectores de la ciudad.

El proyecto se realizará en la modalidad de pasantía dentro de la línea de investigación de planificación y ordenamiento territorial teniendo en cuenta que sus bases teóricas aportan en este tipo de proyectos, sus perspectivas de una ciudad con miras a un desarrollo y modernidad haciendo parte de nuestro perfil profesional como egresados del Departamento de Geografía de la Universidad de Nariño cumpliendo con el requisito parcial para optar el título de Geógrafo.



## **1. TITULO**

Análisis y propuesta de demarcación urbanística para la comuna cuatro en la ciudad de San Juan de Pasto.

## **2. OBJETIVOS**

### **2.1 OBJETIVO GENERAL**

Contribuir con la Secretaría de Planeación Municipal en el proceso de Análisis y propuesta de la demarcación urbanística para la comuna cuatro de la ciudad de San Juan de Pasto.

### **2.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- ? Definir los conceptos básicos para la expedición de la demarcación urbanística y arquitectónica correspondiente a la comuna cuatro, especialmente lo concerniente a perfil vial y paramental
- ? Evaluar los diferentes tipos de perfiles constituidos, determinar la posibilidad de modificación y proponer unos nuevos perfiles, si es el caso
- ? Estudiar las resoluciones viales que reglamenta el sector de la comuna cuatro y hacer comparación con lo constituido
- ? Elaborar la propuesta de demarcación urbanística para la comuna cuatro.

### 3. JUSTIFICACION

El proyecto va dirigido a contribuir con la Secretaría de Planeación Municipal en el proceso de manejo de información y optimización de la base de datos para expedición de líneas de demarcación urbanística haciendo un análisis de lo constituido actualmente, con el fin de realizar propuestas de perfiles paramentales en cada lado de manzana localizados en los barrios de la comuna cuatro.

Este proceso de manejo de datos, es muy importante en el momento de entrega de la demarcación urbanística ya que se lo hará de manera eficiente en menor tiempo y de forma detallada, lo que ayudará a los usuarios a agilizar sus trámites en esta dependencia. Además servirá como modelo piloto para un manejo y una reglamentación unificada de las líneas de demarcación.

Cabe destacar que éstos contribuyen en el ordenamiento físico ya que se basan en los diferentes actos administrativos donde se han estipulado normas para la organización del espacio; entre estas encontramos Plan de Ordenamiento Territorial, resoluciones viales y planos urbanísticos y arquitectónicos que de un modo u otro han estado pendientes de controlar las acciones sobre el espacio, tratando de mejorar el concepto urbanístico existente y dándole homogeneidad.

En el caso específico de la comuna cuatro donde se ha generado una expansión urbana desordenada, en algunos sitios infringiendo las normas urbanísticas establecidas, ocasionando sectores amorfos y aislados e inconexos con el entorno y la ciudad.

Por lo tanto la comuna cuatro requiere de una demarcación urbanística, debido a su importancia por su alta densidad poblacional, la dinámica social y espacial que se desarrolla en este sector siendo cada vez más crítico.

De todo esto podemos concluir que es necesario establecer control sobre las actuaciones que se haga al espacio con el fin de tener una ciudad planificada siguiendo los parámetros de urbanismo radicando ahí la importancia de este estudio brindando a los habitantes de esta comuna una espacio más organizado dentro de un contexto moderno, y por que no introducir unos nuevos parámetros que sirvan en el proceso de ordenamiento territorial actual que vaya con las necesidades de un mundo tendiente a la globalización y como geógrafos debemos estar inmersos en todos estos procesos que hacen parte de nuestro perfil profesional teniendo en cuenta que el énfasis es la planificación y ordenamiento territorial, contando con unas bases teóricas que permiten determinar los problemas que se presentan en la organización del territorio y por ende contribuir con soluciones tendientes a dar un manejo racional al espacio, identificando las zonas de alto, medio y bajo riesgo, evitando que se produzcan asentamientos de

viviendas en estas zonas minimizando el riesgo de la población y darle una mejor connotación a la ciudad con prioridades de equidad y concertación con la comunidad ya que ella es la directamente afectada y de igual manera convirtiéndose en un trabajo mutuo estos procesos deben ser acompañadas de estrategias y mecanismos de efectividad encaminados a un desarrollo y una mejor calidad de vida pensados a futuro.

## **4. MARCO TEORICO**

### **4.1. PLANIFICACIÓN, ORDENAMIENTO, CIUDAD Y VIAS**

El ordenamiento territorial es el instrumento técnico normativo, mediante el cual la administración municipal concertadamente con los actores sociales y particulares fijan objetivos, directrices, políticas, programas, normas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo del municipio tendiente a mejorar la calidad de vida en concordancia con el modelo de desarrollo socioeconómico.

Tener en cuenta que el ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, por lo tanto contribuye a:

? Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, espacios públicos, su destinación al uso común y hacer efectivos los derechos constitucionales para ser realidad la construcción de vivienda y la cobertura a los servicios públicos domiciliarios.

? Atender a los cambios de uso del suelo y adecuarlo para el bien común procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad.

? Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de oportunidades y beneficios del desarrollo.

? Mejorar la calidad de los asentamientos humanos ante amenazas y riesgos naturales antrópicos.

Actualmente, el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Pasto hace énfasis en la prioridad de estos tópicos, por ende unificando criterios para lograr un mejoramiento urbano en cuanto a uso y distribución del suelo se refiere, definiendo las áreas de actividad y uso de suelo según los impactos; clasificándolos en usos de (bajo, mediano y alto) impacto y usos agrológicos y suburbanos, además de los tratamientos urbanísticos consolidados en el sector.

Según la Alcaldía de Pasto:

Desde el punto de vista de la normatividad, el estado en sus políticas actuales concibe como prioridad mayor, mejorar las condiciones de salud, educación e infraestructura de las ciudades mediante el ordenamiento territorial con el fin de lograr un desarrollo territorial

integral y armónico entre los distintos actores que intervienen tanto sociales como ambientales. Así por ejemplo la Constitución Nacional de Colombia de 1991, establece en el título XI la organización territorial determinado la distribución de funciones de carácter administrativo con las cuales se pretende mejorar la planificación territorial.<sup>2</sup>

En el año 1997 se establece la ley 388 “La cual toma en cuenta las interrelaciones que se dan en el espacio, es necesario concebirlas mediante el ordenamiento territorial como una política administrativa de la Nación y la proyección espacial de las políticas de desarrollo cultural de la sociedad, garantizando un nivel de vida adecuado para la población y la conservación del ambiente”<sup>3</sup>

Pero el objetivo fundamental de la propuesta de ordenamiento territorial es la utilización racional del territorio y de los recursos naturales, garantizando el uso racional del suelo proponiendo estrategias que reduzcan la creciente necesidad de explotación irracional de recursos y mantener la producción con criterios de sostenibilidad.

Al respecto el IGAC afirma: “La finalidad del ordenamiento Territorial en las ciudades es mitigar y prevenir el deterioro ambiental causado por el proceso de urbanización, procurando una distribución justa y funcionalmente más eficiente”.<sup>3</sup>

Para el caso específico del Municipio de Pasto teniendo en cuenta estas directrices y el Plan de Ordenamiento Territorial como línea base tres ejes estructurantes denominados PLANES PARCIALES.

✍ **Plan Parcial estructurador para el sector Central.** Recuperación y conservación del corazón de la ciudad. (Aprobado y ejecutado)

✍ **Plan Parcial estructurador para la Zona de Amenaza volcánica Media y Alta.** Determinar técnicamente las zonas de amenazas volcánica de Media y Alta

✍ **Plan Parcial estructurador para la Loma Tescual.** Desarrollo urbano, ambiental y paisajístico. (Elaboración)

✍ **Plan Parcial estructurador para la Loma del Centenario.** Dotación de espacio público y equipamiento a escala urbana y enlace de estructuras urbanas. (Ejecución y Ajuste)

---

<sup>2</sup> ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO. Plan de Ordenamiento Territorial de Pasto: Realidad Posible 2012. San Juan de Pasto : Alcaldía de Pasto, 2003 p.13

<sup>3</sup> COLOMBIA. Ley 388, Ordenamiento Territorial. Santa Fe de Bogotá : Imprenta Nacional, 1997 p. 5

✍ **Plan Parcial para el Sector Bavaria.** Dotación de espacio público y equipamiento a escala urbana y enlace de estructuras urbanas. (Aprobado)

✍ **Plan Parcial estructurador para el sector Sur-Oriental.** Mejoramiento integral, equilibrando la ciudad. (Ajuste y Ejecución parcial)

✍ **Plan Parcial para el mejoramiento integral de Juanoy.** (Estudio)

✍ **Plan Parcial para el sector Sena – Corponariño.**

✍ **Plan Parcial zona de expansión nororiental.** (Ejecución y Ajuste)

✍ **Plan Parcial zona de expansión sur. (Estudio)**<sup>4</sup>

También es importante tener en cuenta que el tratamiento urbanístico es un conjunto de procedimientos orientados a aplicar acciones urbanísticas y arquitectónicas con el fin de desenvolver y materializar el modelo de ordenamiento adoptado lo que lleva a dar un mejor control al espacio.

Una vez analizada la importancia del ordenamiento territorial como base teórica definiendo los aspectos relevantes que hacen parte de este trabajo tales como

? **Paramento.** Es el plano vertical que delimita la fachada en el primer piso de un inmueble sobre un área pública o privada definiendo el límite de construcción permitida en el lote.<sup>5</sup>

? **Líneas de demarcación.** Se entiende como lindero del predio y el área del uso público.

Como se ha mencionado estos conceptos son importantes ya que hacen parte de la delimitación entre el espacio público y privado, y es ahí donde a veces no se cumplen las normas creando espacios de conflictos.

Podemos afirmar que hay dos maneras de enfocar el problema del barrio que involucra la vivienda y el vecindario, y el concepto de movilidad, residir y circular. Así la ciudad puede prefigurar como una red o malla de vías de alta velocidad, que

---

<sup>4</sup> INSTITUTO GEOGRÁFICO AGUSTÍN CODAZZI. La Finalidad del Ordenamiento Territorial San Juan de Pasto : El autor, 1996. p. 16

<sup>5</sup> ALCALDÍA MUNICIPAL DE PASTO, Op.cit., p. 116

enmarcarían grandes sectores formados por barrios, en donde se desarrollaría una vida urbana.

Según Samper:

Hace algunas décadas los planificadores que preveían el desarrollo de la ciudad, intentaron introducir el concepto de unidad vecinal, que comprendía un grupo suficiente de residencias que podían tener cerca los servicios comunitarios básicos, y que se estructuraban dentro de un conjunto de barrios denominados Comunas que dentro de la concepción teórica tiene características homogéneas<sup>6</sup>.

Otra característica a tratar dentro de la ciudad moderna es su simbolización en la estructura vial, y especialmente aquellas vías que deben permitir un gran volumen de tráfico por lo tanto existe una jerarquización vial que debe ser revisada.

Hoy en día, se clasifican por su ancho, por su capacidad de transporte, pero toda la red vial parte de un mismo principio: calzadas centrales para vehículos y andenes angostos para peatones, así sea la vía más angosta se diseña con un sentido de prioridad para el vehículo, que ha dado lugar a la aparición del término “deshumanización” de la ciudad.

En un alto porcentaje la humanización tiene que ver con el tratamiento de las vías. Con un enfoque nuevo este aspecto se propone que las vías se cataloguen en tres grandes grupos, con variantes en cada uno de ellos.

**4.1.1 Vías de tránsito rápido o arterias viales.** Son aquellas asignadas al transporte automotor, masivo, rápido, público, privado de carga. La función es la movilidad y su alta capacidad de transporte.

Ninguna de estas vías deben penetrar a los sectores residenciales, por razones de seguridad el hombre es excluido de estos perfiles.

**4.1.2 Vías locales.** Son de tránsito mixto, vehicular y peatonal. Son vías de servicio dentro de los barrios. Buenas calzadas, buenos andenes. Son vías que deben tener continuidad para facilitar el tráfico automotor, caracterizándose por ser lento y mixto.

Dentro de este estudio la manzana juega un papel fundamental ya que se convierte en una unidad estructural del barrio y por consiguiente de la comuna. (Llamadas en algunos países islas, en otros bloques).? Si la definimos como una porción de tierra urbana de uso privado, rodeado de vías de uso público, cualquier

---

<sup>6</sup> SAMPER, Germán. La Arquitectura y la Ciudad. Bogotá : Fondo Editorial Escala, 1986. p. 26



plano de la ciudad reglamentado presenta en grandes manchas negras (lo privado) con espacios blancos (lo público).

Samper afirma que: “Esta definición es aún válida para el movimiento moderno, que con su nueva forma de ocupación del espacio con base en volúmenes de libre disposición, desarticuló el espacio público tradicional formado por una arquitectura paramentada definida como la calle corredor, que es lo que hoy se pretende recuperar”<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> SAMPER GERMAN, El derecho al Espacio. En : CONGRESO INTERNACIONAL DE VANCOUVER HÁBITAT. (1º : 1976 : Vancouver). Informe del I Congreso Internacional de Vancouver Hábitat. Vancouver : s.n., 1976 p. 20

## **5. CARACTERIZACION DE LA EVOLUCION SOCIO-ESPACIAL DE LA CIUDAD DE PASTO**

El desarrollo urbano de la ciudad de Pasto ha tenido grandes cambios desde la época de la colonia; en sus inicios la trama urbana es de forma ortogonal. Este desarrollo urbano se ve influenciado también por condiciones naturales tales como la red hídrica, sistema vial, sistema orográfico y la existencia de zonas de suelos inestables. “ La urbanización de Pasto se inicio de acuerdo con el sistema antiguo español, por los años 1864, la ciudad se extendía en su mayor longitud del Ejido, parte oriental a Maridiaz, parte occidental y su menor latitud puede situarse en la calle transversal de Cartagena “.

La parte central se mantiene hasta la década del sesenta con algunas prolongaciones, a comienzos de los años setenta el desarrollo urbano se dirige a las áreas periféricas especialmente hacia el sur oriente. La apertura de la Avenida Panamericana (1969), que se atraviesa la ciudad de nor-occidente a sur, genera un nuevo e importante eje urbanizador que arrastró el crecimiento de la ciudad hacia el occidente.

Como resultado se tiene tres estructuras viales bien diferenciadas desde las perspectivas física, funcional y social. La estructura ortogonal del centro, la estructura arbórea como eje principal las Avenidas Panamericana y Chile y la estructura aislada e inconexa de los barrios periféricos. En la primera, se concentran las actividades comerciales, institucionales y financieras de la ciudad en la segunda se mezcla las actividades comercial, residencial, social y económica y bien definida y en la última, un uso residencial con predominio, en algunos, de estratos económicamente bajos.

De esta manera, los procesos de transformación que se presentan en la ciudad al final del periodo de 1949 a 1969 son el origen de la expansión incontrolada que se observa hoy en día. Según Coral “Este fenómeno, producto de la acción no planificada de urbanizadores privados y estatales, han generado la ocupación de extensas áreas que, debido a su alta calidad agrológica y a sus características fisiográficas, resultan inapropiadas para la urbanización. Por otro lado, las demandas originadas por la expansión urbana en otras direcciones dificulta la formulación de programas de extensión de las redes de infraestructura, hasta tal punto que las acciones de las entidades encargadas de su construcción están prácticamente determinadas por la necesidad de responder a hechos cumplidos.”

Según La Universidad Nacional de Colombia: “Todo este fenómeno ha contribuido a definir la diferenciación socio-espacial de la ciudad en la que se conjugan múltiples usos de acuerdo a las necesidades de los habitantes”<sup>8</sup>.

Teniendo en cuenta los elementos constitutivos de la ciudad tanto a nivel social como físico, se toma la infraestructura vial como elemento dinamizador del espacio. Este elemento permite que se lleven a cabo de manera más ágil todas las relaciones de tipo social, económico, político y cultural, siendo la necesidad de desplazamiento la que impulsa a una comunidad a buscar medios de transporte que acorten distancias y minimicen costos.

Abejón Afirma que:

La aparición de la agricultura y la posterior aparición de pueblos sedentarios otorga una significación distinta al transporte, por un lado aparecen necesidades de movimiento local dentro del territorio ocupado y, por otro, surge la necesidad de transportar personas y cosas para el intercambio con otras poblaciones que deben ser satisfechas por medios de transporte más eficaces en cuanto a velocidad y capacidad de carga<sup>9</sup>

El ser humano ha modificado la construcción de las vías de comunicación a la par con el avance tecnológico; antiguamente las vías de comunicación eran construidas de acuerdo a las necesidades del momento, por lo que actualmente, el problema de tránsito radica básicamente en la enorme disparidad que existe entre el vehículo moderno y los caminos antiguos que se tenían que usar.

En la actualidad el Municipio de Pasto cuenta con una herramienta normativa, EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, el cual compila las bases del ordenamiento territorial del Municipio de Pasto, que al transcurrir los años se ha visto en la obligación de ir planificando el territorio de acorde con las necesidades de evolucionar con un país inmerso dentro de un proceso de desarrollo globalizado, donde cada vez es más importante dotar el espacio de una infraestructura moderna enmarcada dentro de un equilibrio armónico en sus diferentes aspectos, principalmente el paisajístico, urbano y social, donde están estrechamente interrelacionados dentro de una funcionalidad en el espacio y la ciudad, ya que alrededor de estos se gira una dinámica que denota y determina el entorno de la ciudad, entendiéndose la importancia de dar pautas para la organización del territorio de una manera contextualizada, sacándole el mayor provecho a nuestros recursos.

---

<sup>8</sup> UNIVERSIDAD NACIONAL DE COLOMBIA. 1993 Zonificación Geotécnica Urbana de Pasto. San Juan de Pasto : Universidad Nacional de Colombia, 1993. p. 110.

<sup>9</sup> ABEJÓN, Manuel. El Transporte de la sociedad actual Bogotá : Aula Abierta Salvat, 1985. p. 223.

## 6. MARCO LEGAL

En los procesos de ordenamiento territorial le anteceden muchas normas o reglamentaciones que han contribuido con el control, organización y modificación del espacio, entre esas normas encontramos:

? **Ley 9 de 1989 (reforma urbana).** Esta ley dentro de este estudio aporta los parámetros para el manejo del espacio público que se lo define como conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas.

? **Ley 388 de 1997 (ordenamiento territorial).** El establecimiento de los mecanismos que permiten al municipio, en ejercicio de su autonomía, promover el ordenamiento de su territorio, el uso equitativo y racional del suelo, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural localizado en su ámbito territorial y la prevención de desastres en asentamientos de alto riesgo, así como la ejecución de acciones urbanísticas eficientes.

? **Ley 136 de 1994 (modernización de los municipios).** Determinar las áreas urbanas y suburbanas de la cabecera municipal y demás centros poblados de importancia, fijando el respectivo perímetro urbano. Además asignar la nomenclatura de las vías públicas y de los predios o domicilios.

? **Decreto 879 de 1998 (Reglamentación del Ordenamiento Territorial).** Corresponde a todas las administraciones municipales y distritales formular y adoptar su plan de ordenamiento territorial, solo podrán realizarse actuaciones urbanísticas o modificaciones al espacio del territorio del respectivo municipio de conformidad con lo dispuesto en dicho plan.

? **Decreto 1504 de 1998 (Reglamentario del espacio público en los planes de ordenamiento territorial).** Contribuye en la asignación de parámetros para el manejo del espacio público reformada en la aplicación de la Ley 388 de 1997.

? **Decreto 084/ 2003 (aprobación Plan de Ordenamiento Territorial de Pasto).**

## 7 .METODOLOGÍA

El proyecto se enmarca dentro del enfoque de Planificación y ordenamiento territorial llevado a analizar la tipología actual de demarcación urbanística de la comuna cuatro de la ciudad de Pasto.

En el sector de la comuna cuatro se propone una subdivisión por barrios, donde sus límites no han sido establecidos de manera precisa, se busca proponer una división de manzanas completas teniendo en cuenta que en la mayoría de los casos sus límites son las vías localizadas en el sector.

Inicialmente se recolectó la información disponible en la Secretaría de Planeación Municipal donde se procederá a ordenarla y analizarla, posteriormente ser procesada en la base de datos, dentro de lo posible se actualizará, para verificar el estado que se encuentra lo constituido con lo aprobado por Planeación municipal.

La población involucrada esta localizada en la comuna cuatro, donde la información que suministre es importante, apoyados en los conocimientos de planificación se diseñará la propuesta de una tipología de perfil paramental para cada lado de manzana teniendo en cuenta las resoluciones viales y planos urbanísticos aprobados en la comuna cuatro junto con la cartografía del IGAC.

Realizando un cruce de datos que determinará divergencias entre los actos administrativos y la cartografía, las cuales serán subsanadas mediante una nueva propuesta, se realizará una lista de divergencias a partir del año 2000 donde la administración podrá fundamentarse para las correcciones reglamentarias amparados en el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Pasto.

Dentro de este trabajo es importante hacer revisión de los planos aprobados, y la determinación de demarcaciones consignadas en ellos para el manejo en una base de datos que permite hacer un análisis, que nos dará información geoespacial del sector.

El proceso que se sigue con la información obtenida es ordenarla, tabularla y analizarla para su posterior consulta.

Dentro del trabajo a desarrollarse es importante hacer la relación, complementación de la información en, salidas de campo, permitiendo que los datos suministrados coincidan con la realidad.

El resultado principal que se espera obtener es consolidar una base de datos completa que permita tener información detallada de los barrios que conforman la

comuna cuatro, para entregar, de manera más rápida, los certificados de líneas de demarcación.

Finalmente se socializará la propuesta de acuerdo con la normatividad existente, utilizando los recursos técnicos disponibles permitiendo mostrar los resultados obtenidos en el proceso de ejecución del proyecto.

## 8. ALCANCES DEL PROYECTO

Los alcances del proyecto y los productos que se entregara a la Secretaría de Planeación Municipal son:

Datos tabulados de los barrios de la comuna cuatro tomados por lado de manzana.

- ? De acuerdo a la nomenclatura del IGAC
- ? b – De acuerdo a nomenclaturas de las vías
- ? c – De acuerdo a sus características (usos de suelos, tipo de vías)
- ? d – De acuerdo a las demarcaciones.

Datos tabulados de los lados de manzana y sus correspondientes predios y demarcaciones:

- ? Plano de propuesta de delimitación de los barrios de la comuna cuatro.
- ? Plano de la comuna cuatro con datos IGAC (manzanas).
- ? Plano de la comuna cuatro con tipos de vías.
- ? Plano de las nomenclaturas de vías corregido de la comuna cuatro.

## 9. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

	Meses																																
	OCTUBRE				NOVIEMBRE				DICIEMBRE				ENERO				FEBRERO				MARZO				ABRIL				MAYO				
Semanas	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	
ACTIVIDADES																																	
1, Introducción al tema																																	
2, Recolección de información planos aprobados		■	■	■																													
3, Recolección de información resoluciones viales				■	■	■	■																										
4, Diseño del formulario para demarcaciones viales y urbanística							■	■	■	■																							
5, Recolección de información trabajo de campo										■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■													
6, Compilación de datos en formulario de demarcaciones viales y urbanística																	■	■	■	■	■												
7, Digitalización plano de propuesta de delimitación de barrios comuna cuatro																								■	■								
8, Digitalización plano de manzanas comuna cuatro (IGAC)																										■	■						
9, Digitalización del plano de la comuna cuatro por tipos de vías																												■	■				
10, Digitalización del plano de nomenclatura corregido de la comuna cuatro																														■	■		
11, Informe final																																■	■



## 10. PRESUPUESTO

El proyecto será financiado por la Secretaría de Planeación municipal. ,				
<b>RECURSOS FÍSICOS</b>				
DESCRIPCION	COSTO UNITARIO	CANTIDAD	<b>TOTAL COSTO TOTAL</b>	
Disquetes	1.000,00	3	3.000,00	
CDS	2.500,00	3	7.500,00	
Ploteada planos	33.200,00	4	132.800,00	
Fotocopias	50,00	300	15.000,00	
Transcripción	500,00	200	100.000,00	
Decámetro	25.000,00	1	25.000,00	
Tiza caja	1.000,00	1	1.000,00	
Flexómetro	5.000,00	1	5.000,00	
Tabla encuestadora	4.000,00	1	4.000,00	
Costo total				293.300,00

<b>TRANSPORTE</b>	<b>VALOR /DIA</b>	<b>VALOR / MES</b>	<b>VALOR/8 MESES</b>	
	2.000.00	40.000.00	320.000.00	
<b>RECURSOS HUMANOS</b>				
<b>ACTIVIDADES</b>	<b>VALOR HORA</b>	<b>HORAS</b>	<b>TOTAL / MES</b>	<b>COSTO / 8 meses</b>
Trabajo Cadenero	2.500,00	40	100.000,00	800.000,00
Digitalización de mapas	5.000,00	40	400.000,00	1.600.000,00
Tiempo en Trabajo de Oficina	2.250,00	80	180.000,00	1.440.000,00
		80		
Tiempo en trabajo de proyecto	2.250,00	80	180.000.00	1.440.000,00
Costo total				5.280.000,00
A. I				294.665.00
Costo total del proyecto				6.187.965.00

## **11. ANÁLISIS DE LA DEMARCACION URBANÍSTICA DE LA COMUNA CUATRO DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO.**

### **11.1 NORMATIVIDAD URBANA Y VIAL DE LA CIUDAD DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO.**

La normatividad urbana y vial se inicia con un proceso de conceptualización sobre el Ordenamiento territorial, comprendiendo los objetivos y planteamientos que debe abordar el Plan de ordenamiento territorial 2012. Realidad posible a nivel urbano.

La revisión bibliográfica de documentos de tipo legal, entre ellos la constitución Nacional, la Ley 388 de 1997 de ordenamiento territorial, El Decreto Municipal 490/91 “ Estatuto del Área Urbana “, Decreto 2760/53 del Ministerio de Transito y Transporte “ Especificación Vial “ Acuerdo 07/91 “Reglamentación vial”, Plan de ordenamiento y desarrollo de 1985; permiten comprender integralmente los lineamientos generales a seguir dentro de los procesos de reglamentación vial y certificación de usos del suelo.

La Secretaria de Planeación Municipal reglamenta la normatividad de usos del suelo según el P.O.T Acuerdo 007 de Junio del 2000 el cuál define las áreas de actividad y los del suelo los impactos urbanísticos, ambientales y sociales que producen, así como las normas para regulación del espacio público.

Para el Municipio de Pasto esta reglamentación es la que ha definido la diferenciación socio-espacial en la que se conjuga múltiples usos de acuerdo a las necesidades de los habitantes.

Por lo anterior el P.O.T está modificando y unificando criterios para lograr un mejoramiento urbano en cuanto a usos y distribución del suelo se refieren, además de lograr que la Secretaria de Planeación Municipal conjuntamente con la Oficina de Control Físico vincular sus funciones de controlar, vigilar y evaluar el cumplimiento de las normas urbanísticas.

En cuanto a Normatividad Vial, se toma como referencia el decreto 2760/53 “Especificación Vial” el cual nos dan a conocer la estructura y funcionalidad de las vías a nivel nacional.

Para el Municipio de Pasto, la Reglamentación Vial esta contemplada en el Acuerdo 07/91, donde se especifica la estructura vial de la ciudad, se define la jerarquía funcional y en especificaciones que debe cumplir, y el Acuerdo 033 de 1995 el cuál acoge en su totalidad la clasificación definida en el Plan de Ordenamiento y Desarrollo de 1985 y actualmente el Acuerdo 007 de Junio del

2000 (P.O.T 2012 Realidad Posible) el cuál contempla todo el componente vial de la ciudad, este acuerdo hace reajustes a las vías existentes con especificaciones más claras donde se da una visión a futuro de cómo debe ser la ciudad para tener una mayor eficiencia así como también comodidad para sus habitantes.

## **11.2 CLASIFICACIÓN VIAL DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO SEGÚN EL PLAN DE ORDENAMIENTO Y DESARROLLO DE 1985.**

**11.2.1 Vías Arteriales.** Conjunto de vías bidireccionales destinadas a soportar los flujos de tráfico originados por el transporte interurbano de carga y pasajeros. Estas vías establecen conexiones entre las vías intermunicipales de acceso a la ciudad y conforman anillos periféricos a las zonas desarrolladas. Su tipología es:

- Calzada: dos de 10.50 mts tres carriles.
- Bahías de Estacionamiento: 3 mts en las dos calzadas.
- Separador Central: 5 mts.
- Carriles de Parqueo: 3 mts.
- Andenes: 2 mts a cada lado.
- Antejardines: 6 mts a cada lado.
- Ancho total entre parámetros: 48 mts con carriles de parqueo y 42 mts sin ellos.
- Ejemplo: Avenida Panamericana

**11.2.2 Vías colectoras.** Vías que por su continuidad y localización cumplen como función principal la de soportar el tráfico ocasionado, por el transporte público y llevar el tráfico ocasionado por el transporte público y llevar el tráfico a las vías del sistema arterial.

**11.2.3 Colectoras bidireccionales.** Atraviesan zonas sin ocupar o en proceso de consolidación, por lo cual pueden tener especificaciones suficientemente amplias como para mantener su funcionalidad a muy largo plazo. Sus dimensiones son:

- Calzada: dos de 7 mts
- Separador Central: 4 mts de ancho
- Andenes: 2.50 mts a cada lado

- Antejardín: 5 mts a cada lado
- Ancho total entre parámetros: 33 mts
- Ejemplo: Avenida Chile.

**11.2.4 Pares viales colectores.** Tiene como función dar continuidad en áreas consolidadas al tráfico que soportan las colectoras bidireccionales. Sus dimensiones son:

- Calzada: 7 mts.
- Andenes: 2 mts a cada lado.
- Ancho total: entre parámetros: 11 mts

**11.2.5 Red de vías primarias.** Formada por vías urbanas que por su continuidad y localización permiten la conexión con la red vial colectora y pueden soportar eventualmente el tráfico ocasionado por el transporte público. Tiene como objetivo conformar en unión con las vías arteria y colectoras una red principal que garantice la continuidad espacial de la trama urbana. Sus dimensiones son:

- Calzada: 7 mts
- Andenes: 2.50 mts a cada lado.
- Antejardín: 3 mts a cada lado.
- Ancho total entre parámetros: 18 mts.
- Ejemplo: C/le 18 A Barrio Lorenzo.

**11.2.6 Vías Secundarias.** Vías vehiculares y peatonales y peatonales cuya función primordial es permitir el acceso a la totalidad de los predios de un barrio o urbanización. El trazado es determinado por el urbanizador siempre y cuando cumpla con las especificaciones mínimas que se presentan: Calzada: 6.50 mts

- Andenes: 2.50 mts a cada lado
- Antejardín: 3 mts a cada lado – opcional
- Ancho total entre paramentos: 17.50 mts.

- Ejemplo: Vías internas Urbanización Los Elíseos<sup>10</sup>

**11.2.7 Vías peatonales.** Las nuevas urbanizaciones podrán llevar vías peatonales siempre y cuando no impliquen un recorrido mayor a 80mts entre vías vehiculares de cualquier tipo.

- Calzada peatonal: 3mts
- Antejardín: 3mts a cada lado – obligatorio.
- Ancho Total: 9 mts
- Ejemplo: Cra 1C Barrio el tejar.

En este tipo de clasificación y tipología de vías podemos encontrar problemas, debido a que en cada barrio, urbanización o sector existe una heterogeneidad por lo tanto sería muy general esta clasificación, generando confusiones al momento de entregar los permisos o construir nuevas vías ya que sus características no se pueden necesariamente ajustar a esta tipología establecida.”

---

<sup>10</sup> ALCALDÍA MUNICIPAL DE PASTO. Plan de Ordenamiento y Desarrollo del Municipio 1985-2005. San Juan de Pasto : La Alcaldía, 2005 p. 78 a 82

## 12. CLASIFICACIÓN TIPOLOGÍA VIAL DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO SEGÚN EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2012

El Plan de ordenamiento Territorial, en la necesidad de mejorar en la parte técnica y dar una mayor especificación al sistema vial de la ciudad realizó una nueva clasificación de vías.

“Vías urbanas. Son construidas y/o propuestas en suelos urbano y constituyen la malla vial. Dan coherencia formal a la estructura urbana, atendiendo las necesidades de movilidad y accesibilidad de funcionalidad y continuidad. Las vías urbanas según su jerarquía funcional se clasifican:

Sistema arterial o principal. Conforman la red de vial básica de la ciudad, facilita el movimiento de grandes volúmenes de tránsito entre las diferentes áreas del municipio a través o alrededor del área urbana. Éstas a su vez se clasifican en:

? **Vías rápidas – VR.** Son vías bidireccionales, divididas con control total de accesos, tienen por lo tanto, separación total de los flujos conflictivos y no permite la comunicación directa con las propiedades colindantes.

? **Vías arterias mayores – VA1.** Son las que permiten la movilidad entre áreas o partes distantes de la ciudad y suburbanas integrando éstas últimas a la actividad urbana. Todos los movimientos de tráfico de larga distancia deben canalizarse a través de estas vías. Son divididas bidireccionales y pueden tener control parcial de accesos y permitir mediante vías de servicio, acceso a las propiedades colindantes. Conforman esta red: el eje estructurador occidental formado por Avenida Panamericana, Avenida Chapal y Avenida Chile.

Siendo estas vías arteriales las que comunican todos los sectores de la ciudad se da una heterogeneidad en su estructura.

? **Vías arterias menores – VA2.** Estas vías distribuyen el tráfico entre áreas o partes de la ciudad, es decir áreas con uso claramente definido y libres de tráfico extraño, su función principal es alimentar las vías arterias mayores y las vías colectoras. Con frecuencia se combinan entre sí formando el sistema que mueve el tránsito en todas las direcciones, proporcionando también accesos a propiedades colindantes y equipamientos con la construcción de la infraestructura adecuada.

? **Sistema colector o red de vías secundarias – V/C.** Son las que ligan las calles arteriales con las calles locales proporcionando a su vez acceso a las

propiedades colindantes, son el vínculo entre las vías arterias menores a las cuales pueden cruzarlas y las vías locales.

Estas vías se clasifican en colectoras bidireccionales y pares viales colectores. Las primeras, atraviesan zonas sin ocupar o en proceso de consolidación, siendo necesario que sus especificaciones sean amplias para que se tornen funcionales a largo plazo. Los segundos, dan continuidad en áreas consolidadas al tráfico que soportan las colectoras bidireccionales.

✍ **Para vías colectoras bidireccionales:**

- Ancho de perfil: 33 mts entre paramentos.
- Separador central: 4 mts de ancho.
- Calzada: dos de 7 mts de ancho y dos carriles cada una.
- Andén : 1.50 mts de ancho cada lado.
- Antejardín 5 mts de fondo en cada lado.

✍ **Pares viales colectores:**

- Ancho Total de Paramento 12 mts
- Calzada: 1 de 7 mts y dos carriles.
- Zona verde transición: 1.50 mts a cada lado.
- Andenes: 1.50 mts a cada lado
- Ejemplo: Cra 4 sector Idema.

? **Vía Locales – VL** Estas vías proporcionan el acceso directo a las propiedades sean estas residenciales, comerciales, industriales, o cualquier otro uso, además de facilitar el tránsito local.

? **Vías locales vehiculares.** Son las vías de barrios destinadas al tránsito vehicular a velocidades bajas, proporcionando acceso a las propiedades y donde el tránsito extraño está restringido. Ejemplo: Barrio Lorenzo.

? **Vías semipeatonales VSP.** Son las vías en las que predominan el uso peatonal sobre vehicular para lo cual solo se permite un carril vehicular de 3 a 3.5 mts



pueden tener bahías para ascenso y/o descenso de pasajeros cada 80 mts. Ejemplo: Villa Docente.

? **Vías Peatonales VP:** Vías destinadas exclusivamente al uso peatonal, con circulación restringida de vehículos automotores.

- Calzada peatonal: 3.50 mts como zona dura.
- Antejardín 3 mts a cada lado.
- Ancho total entre paramentos 9.50 mts.
- Ejemplo : Barrio Albergue del Sol.

? **Ciclovías CV.** Son vías destinadas única y exclusivamente al tránsito de bicicletas, cuando están en el mismo nivel de los andenes se denominan cicloandenes. Pueden hacer parte de una vía vehicular con carril exclusivo caso en el cual se llama ciclocarril.

Según la Alcaldía de Pasto:

? **Vías especiales VEP.** Permite el flujo exclusivamente de vehículos con carácter turístico, son vías lentas y deben proveer bahías de estacionamiento así como sitios de retorno en lugares estratégicamente determinados. Sus características son:

El ancho mínimo será de 1.50 mts.g

Deberán diferenciarse del andén, calzada o separador con cambios de textura y/o color de la superficie rodante.

Cuando hagan parte de calzadas, los carriles deberán limitarse con el uso de topellantas colocados en forma paralela a la longitud de la vía y obras de infraestructura que den mayor seguridad en su uso.

Cuando hagan parte de un andén, los carriles deberán tener rampas colocadas al inicio y al final de los mismos.

En las intersecciones viales, la continuidad de las vías especiales deberá demarcarse con cebrera de paso peatonal y cambio de textura de piso.

La iluminación de las vías especiales deberá ser similar a la utilizada en cualquier vía vehicular y peatonal.

Las áreas adyacentes a las ciclovías deberán acondicionarse con amoblamiento adecuado, con teléfonos, canecas para basura, bolardos zonas de descanso y señalización vial pertinente

Deberá poseer una zona de protección (zona verde) entre el ciclocarril y la calzada vehicular de (80 cms) de ancho como mínimo <sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Alcaldía Municipal de Pasto, Plan de Ordenamiento Territorial: Pasto 2012 Realidad Posible, Titulo II capítulo II Artículo 71 Págs. 89 a 95

### **13. COMPONENTE AMBIENTAL DE LA DERMARCACION URBANÍSTICA**

En el sector de la comuna cuatro podemos encontrar que el componente ambiental de la demarcación se ha tratado de rescatar, teniendo en cuenta que en este sector se han construido algunos barrios relativamente nuevos donde se ha visto la importancia de ceder espacios con zonas verdes, algunos utilizado para la recreación y el esparcimiento, además de los diseños de las viviendas y urbanizaciones con antejardines y parques lo que de alguna manera se trata de mitigar el déficit de espacios de preservación ambiental, pero esto no ha sido suficiente por que su manejo y conservación.

Según el Plan de Gestión ambiental de la ciudad de Pasto encontramos que la ciudad tiene un déficit de 2.3 % de zonas verdes y parques.

Haciendo un recorrido por el sector y verificando en los planos aprobados de los barrios se determina que estas han sido intervenidas ilegalmente, utilizadas estas zonas para parqueos, pastoreo de animales y el caso más delicado como depósito de basuras y escombros dando una mala imagen a la ciudad y creando problemas a la ciudad de contaminación visual y ambiental.

Según un diagnóstico realizado por la Subsecretaria de Calidad Ambiental de Corponariño, de las 253 zonas verdes existentes en el casco urbano de la ciudad el 41% están siendo utilizadas, de estas el 27% se encuentran en buen estado, el 47% en regular estado y el 26% en mal estado. De los 76 parques que poseen áreas verdes el 50% se encuentran en buen estado, el 34% en regular estado y el 16% en mal estado el cual el promedio por persona le correspondería 2 m<sup>2</sup> frente a los estándares mundiales promedio por persona 7 m<sup>2</sup>, dándonos cuenta que la ciudad de Pasto se encuentra muy por debajo de estos estándares, mostrando el déficit de 203 has de zonas verdes.

Según el Plan de Ordenamiento Territorial, en su artículo 37 contempla los suelos de protección, que pueden encontrarse localizados en cualquier otra clase de suelo, los cuales se determinan por tener características paisajísticas y ambientales de utilidad pública, las zonas de amenaza y riesgo no mitigable para la ubicación de población no construable. De alguna manera aportará terreno para el cubrimiento del déficit de zonas verdes en la ciudad.

Otro aspecto a tenerse en cuenta entre el centro de la ciudad y los sectores periféricos podemos afirmar que en el primero no se podrían tener este tipo de zonas verdes ni antejardines, por su diseño arquitectónico antiguo, y en el segundo caso por su utilización del suelo carácter residencial en un alto porcentaje puede presentarse este tipo de zonas permitiendo su adecuación y mantenimiento.

#### **14. TRABAJO DE CAMPO Y ANALIS DE RESULTADOS.**

El trabajo fue desarrollado en la Comuna Cuatro de la Ciudad de Pasto, el cual comprende un total de 19 barrios los cuales son:

- Albergue del Sol.
- Altos de Campo.
- Belén (La Habana).
- Bernal.
- Betania.
- Chile.
- Doce de Octubre.
- El Tejar.
- El Triunfo.
- La Victoria.
- Los Elíseos.
- Lorenzo de Aldana.
- Miraflores.
- Rincón Colonial.
- Praga.
- Puertas del Sol.
- Santafe.
- San Juan de Pasto.
- Sendoya.

## **14.1 BARRIOS**

**14.1.1 Barrio Albergue del Sol.** Este barrio por ser de una construcción relativamente nueva aprobada el 2 de Junio de 1997, encontramos elementos que dan un equilibrio en toda su dimensión paramental y ambiental, donde su tipología de vía predominante es peatonal, su uso de suelo es netamente residencial, tipo de urbanización de interés social, las viviendas son de características socio - económicas de estrato 1 y 2 demostrándose que la expansión de urbanizaciones hacia estos sectores de la ciudad es muy frecuente por la facilidad económica de obtener su vivienda a bajos costos con subsidio estatal, permitiendo a la población mantener los gastos que se generen en el pago de impuesto predial, servicios públicos entre otras.

La ventaja de este tipo de urbanizaciones cuando son construidos tiene la disponibilidad de los servicios públicos básicos, lo que demuestra tener unas condiciones aceptables para ser habitado.

Actualmente este barrio se ha conservado la demarcación urbanística, de acuerdo a la aprobada por Planeación Municipal, respetándose la normatividad existente alrededor de la tipología paramental, vía y condiciones urbanísticas, evidenciándose que la intervención sobre estos espacios es mínima por lo tanto es inminente que el control físico debe realizarse antes de iniciarse conflictos de distribución y utilización del suelo por la gran demanda de espacio hacia estos sectores de estratos socio –económicos bajos por las condiciones y características que posee.

Pero existió un error por parte de los entes competentes de expedir licencias de construcción al momento de su aprobación, debido a que en la parte alta del barrio hay amenaza y riesgo por presencia de socavones lo que implica elaborar un plan de control y mitigación de los posibles problemas que esta amenaza presente, evitando perjudicar a los habitantes del barrio Albergue del Sol, garantizando una permanencia de sus viviendas sin daños en su estructura física.

**14.1.2 Barrio Altos del Campo.** El barrio altos del Campo fue aprobada su construcción el 30 de Junio de 1987 con un contexto físico amplio donde posee todos los elementos constitutivos en su consolidación (zonas verdes, antejardines, parqueaderos, vías peatonales y vehiculares, en su mayoría de uso común por lo tanto muestra un diseño un diseño completo ajustándose a las necesidades de la comunidad de tener un espacio disponible para atender sus requerimientos de una ciudad planificada.

Es importante destacar que este proceso ha permitido que su demarcación urbanística no halla sido modificada preservándose su función de equilibrio en el entorno mostrándose armónico para su comunidad, todo esto depende de las

intenciones de los constructores de cumplir con las normas de construcción y urbanísticas brindando características del barrio propicias para ser habitado.

Esta urbanización es de interés social emplazándose en un sector de estrato socioeconómico 2 contando con los servicios públicos básicos, pero el tipo de vivienda presenta estructura de mejores condiciones socioeconómicas de apariencia estrato 3.

Definitivamente el control físico debe realizarse de carácter permanente a presente y futuro, evitando la ocupación inadecuada del espacio generando conflictos en su distribución y utilización debido a que facilidad que ofrece de obtener la vivienda a bajos costos de igual manera el sostenimiento de la misma y el núcleo familiar.

**14.1.3 Barrio Belén.** Este barrio fue construido de manera informal pero su legalización fue realizada el 29 de mayo de 1987, presentando problemas en su ordenamiento espacial, principalmente adecuación de espacio público como andenes y calzadas tanto peatonales como vehiculares de una manera improvisada de acuerdo a los requerimientos que se han presentado alrededor su dinámica y desarrollo como urbanización, procurando generar el acceso necesario a él para sus habitantes, no constituyendo unas características específicas de connotación de barrio como tal frente a otros barrios aledaños a este, sino que se fue generando paso a paso acorde a las exigencias de una nueva planificación adecuada para el barrio.

Es sector presenta conflictos de distribución y utilización del espacio por que este barrio se sitúa en un sector de la comuna de condiciones socioeconómicas críticas de estrato 1, generando problemas de inseguridad para la población, sin embargo como se demuestra estos sectores presenta una demanda significativa de espacio para ser habitados por los bajos costos de la vivienda, servicios públicos lo que brinda facilidades de adquirir la vivienda y sostenimiento familiar.

El tipo de vivienda aprobada es unifamiliar pero las características socioeconómicas del barrio han influido en adecuarlas en vivienda de carácter multifamiliar en condiciones de salubridad y espacio no propicias para ser habitadas, evidenciado que el factor económico es más importante que unas condiciones de vida favorables para la población.

Otro problema a identificarse en este barrio es la presencia de socavones en la parte alta lo que pone en riesgo la estabilidad de la vivienda y la población, lo que se requiere realizar un plan de control y mitigación por la afectación presente sumado a los problemas sociales y económicos del sector que deben ser priorizados y tratados conjuntamente estableciendo un control físico pertinente para el caso controlando el desequilibrio espacial y la amenaza presente, debido a que la población es vulnerable al riesgo y no tiene la capacidad de asumirlo

haciendo un llamado a los organismos municipales competentes (Clopad, Control físico y Planeación), quienes son los encargados de velar por la integridad de la población en riesgo.

**14.1.4 Barrio Bernal.** Este barrio no presenta una fecha exacta de aprobación pero fue realizada en la década del 70, este barrio se encuentra ubicado en un sector de más afluencia vehicular y de peatones, por lo tanto la función de sus vías es mayor, predominando la tipología de vía vehicular, esto puede atribuirse a la cercanía al Terminal de Transporte y la Avenida Idema que con el transcurrir del tiempo se ha convertido en un eje dinamizador de este sector, por su importancia de tipo comercial o de servicio.

Al igual que otros barrios, este ha tenido modificaciones en su demarcación urbanística en el proceso de adecuación de espacios principalmente las vías vehiculares, evidenciado una guerra silenciosa entre el peatón y el vehículo, que para algunos este último la ha ganado, debido a que la construcción y ampliación de vías es inminente y con el objetivo de dar un mayor desarrollo de tipo económico a estos sectores, teniendo la importancia de su ubicación como en el caso de este barrio.

Tomando estos elementos presentes en el barrio Bernal, se demuestra el conflicto de distribución y utilización del espacio donde sus características socioeconómicas permiten un atractivo a la población para ser habitadas, por poseer un uso del suelo en algunos sectores de mayor impacto donde se puede combinar la actividad residencial con instauración de algunos establecimientos comerciales de bajo impacto compatibles con el sector, esto lleva obligatoriamente a realizarse un control físico por parte de los organismos competentes (Control físico, y Planeación) evitando los problemas de ocupación del espacio público ya que se pueden densificar o saturar perdiendo el equilibrio que las nuevas normas pretende lograr. El papel de la comunidad es muy importante ya que una pedagogía del espacio puede lograrse un equilibrio integral con los organismos de control físico.

En cuanto a las características generales del barrio a nivel social y económico se presentan mejores condiciones en las viviendas y el entorno del barrio conservándose su estrato socioeconómico 2 lo que presenta una mayor demanda de espacio en el barrio permitiendo adquirir vivienda a menores costos y el sostenimiento de la población sin tener en cuenta que la prestación de servicios públicos es permanente en una buena calidad permitiendo unas condiciones de vida favorables.

**14.1.5 Barrio Betania.** En el barrio Betania es un de carácter informal aprobada su construcción el 20 de Diciembre de 1977, se puede encontrar la predominancia de la tipología de vía vehicular, haciéndose notoria la irregularidad de las dimensiones de las calzadas y andenes de los constituidos actualmente con respecto a los aprobados en cada lado de manzana, ampliando unos andenes y calzadas en un lado de manzana y reduciéndose en otro, demostrando que las personas ocupan el espacio público de acuerdo a la necesidad que se tenga y la utilidad que se les de, evidenciando un problema de falta de control físico por parte los organismo encargados de esta función. De igual manera se puede determinar que el proceso urbanístico fue realizado en un periodo del desarrollo menos exigente, debido a que los intereses eran diferentes primando la solución de vivienda para las personas de bajos recursos económicos, concluyéndose que una entre más antigua sea urbanización, es mayor las modificaciones que se presenta.

Toma el contexto general del barrio en sus condiciones socioeconómicas maneja unas características similares a las de los demás barrios de la comuna un estrato socioeconómico 2, por el tipo de urbanización informal de interés social y su tipo de vivienda encajan perfectamente al mismo estrato socio económico por las características que tienes al interior y fachada, teniendo los servicios públicos básicos, lo que genera el conflicto de distribución y utilización del suelo por que dentro del esquema general predominante de la comuna ofrece ventajas para obtener la vivienda y sostenimiento familiar a bajos costos permitiendo suplir sus necesidades básicas, sin importar si se dispone de un espacio apropiado para vivir por que cada vez más es menor disminuyéndose la calidad de vida.

**14.1.6 Barrio Chile.** El barrio Chile fue aprobada su construcción el 2 de Febrero de 1971, dentro del contexto de su demarcación urbanística maneja un desequilibrio entre sus dimensiones en cada lado de manzana, principalmente en sus andenes y calzadas, demostrando una vez más la intervención sobre el espacio público, tratando de adecuarlos acorde con los nuevos requerimientos de la planificación pensado en generar una dinámica y funcionalidad a las vías del barrio sin un control eficaz por parte de los organismos de control del espacio público permitiendo un inadecuado uso del espacio generando los conflictos de distribución y utilización del espacio permanentes, en este sector existe un uso del suelo de mayor impacto ya que se localiza sobre dos sectores de afluencia tanto vehicular como peatonal Av Idema y Avenida Chile ya que son vías de acceso al Terminal de Transporte y Hospital Departamental, lo que se hace necesario ofrecer una serie de servicios para la población flotante que confluye a este sector.

Se puede destacar otro elemento presente el emplazamiento del barrio la presencia de un tramo de la quebrada Chapal lo que se hace necesario realiza un Plan de manejo ambiental por que sus condiciones de deterioro contribuyen a crear problemas de contaminación no convenientes para la salud de los habitantes y la armonía del sector.



Haciendo énfasis en las características socioeconómicas del barrio se determinan que son de mejores condiciones no saliendo el esquema general de la comuna de un estrato socio económico 2 a 3 dependiendo de lado de manzana y las características de externas de la vivienda, no siendo ajena a la alta demografía y demanda de espacio por las ventajas que ofrece de los bajos costos de vivienda y gastos que se generen en el sostenimiento de la familia, permitiendo un mejor nivel adquisitivo y satisfacer sus necesidades básicas, otro aspecto importante es la prestación de los servicios públicos de buena calidad

**14.1.7 Barrio Doce de Octubre.** Este barrio su construcción fue aprobada el 19 de Julio 1991, es importante aclarar que no tenía una demarcación definida en su totalidad por lo tanto fue necesario reglamentar el perfil paramental, evidenciándose la irregularidad entre las dimensiones de andenes y calzadas y algunos antejardines, debido a que hasta el momento de definir el perfil paramental se han tomado espacios para ampliarlos indenticandose una grave problema de planificación generando los conflictos de utilización y distribución del espacio, por lo tanto la comunidad los percibe como propios, además se presenta una combinación de vías de tipo vehicular, peatonal y colectora demostrándose la necesidad de atribuir a cada vía su función específica, pero lo más importante es determinar si se cumple o no su función, todo depende del interés que el barrio tenga para la ciudad, lastimosamente estos sectores son los más segregados a nivel social y económico donde su atractivo principal es los bajos costos del suelo con características de estrato 1, permitiendo adquirirlos fácilmente lo que resulta ventajoso residir en este sector, constatando su elevada demanda de espacio siendo necesario adecuar las viviendas de carácter unifamiliar a bifamiliar o multifamiliar no siendo de condiciones propicias para ser habitadas por la mala salubridad y espacios demasiados pequeños con respectos a los legalmente estipulados por la norma.

El tipo de urbanización y vivienda es muy importante tenerlos en cuenta dando especificaciones y pautas claras para establecer un ordenamiento acorde con las condiciones de vida de la población de este barrio y las necesidades requerida, por lo tanto es importante establecer un control físico por parte de los entes competentes, sumado al plan de control y mitigación por la presencia de socavones, colocando en riesgo a la población vulnerable a cualquier eventualidad por la incapacidad económica y social para asumirlos, todo esto se resume a un gran error al momento de aprobar su construcción por parte de los entes encargados de esta función sin tener en cuenta el tipo de suelo donde se planteo el proyecto y si lo propuesto coincidía con lo que se estaba construyendo evidenciando un falta de seguimiento y vigilancia de las obras. urbanísticas y de construcción.

**14.1.8 Barrio el Tejar.** El Barrio El Tejar fue aprobada su construcción en Febrero de 1963, de urbanización de interés social, permitiendo realizar el siguiente análisis más complejo, debido a que se combinan elementos presentes dentro del desarrollo urbanístico plasmando en su demarcación urbanística, como la combinación de tipología de vías peatonales, vehiculares, colectoras y la presencia de antejardines como un elemento de protección, que para algunos hace parte del embellecimiento de las fachadas de su casa, sin tener en cuenta la importancia que tiene para el barrio el disponer de estos espacios, brindando una armonía con el ambiente, siempre y cuando se los conserve adecuadamente.

En este barrio podemos encontrar una particularidad en algunas de las vías que según los planos aprobados son de carácter peatonal y actualmente en un solo carril funcionan como vías vehiculares, demostrándose que las intenciones de dar una dinámica a su barrio, tratan de permitir estos procesos aunque no es el único camino de gestar desarrollo y fortalecimiento, sino que se presentan otros factores que pueden ser o no adecuados para cada sector de la ciudad, todo depende de las condiciones del barrio como sociales, económicas y ambientales sumado a la necesidad de poseer espacios adecuados para residir, de igual manera genera los mismos conflictos de utilización y distribución por localizarse en un sector socioeconómico favorable para la adquisición de vivienda, y manutención familiar siendo de un estrato socioeconómico 2 pero algunas viviendas muestran unas características de un estrato más elevado literalmente podría afirmarse estrato 3 demostrando que sus habitantes tienen un mejor nivel de vida permitiendo tener una estructura más completa con una cobertura total de servicios públicos de buenas calidad propiciando condiciones aceptables para ser habitado.

El control físico debe realizarse inminentemente, debido a cada vez más es crítico el problema del desequilibrio en el espacio por las características anteriormente mencionadas y el atractivo que presenta para la población.

**14.1.9 Barrio el Triunfo.** En el barrio El Triunfo aprobada su construcción el 26 de Abril de 1990 de interés social mediante una asociación de vivienda dentro de sus características físicas de identifica el predominio de la tipología de vía vehicular, aunque se puede encontrar en algunas calles calzadas de reducidas dimensiones funcionando como vías vehiculares, dando pie a analizar dos situaciones una puede ser una ventaja desde el punto de vista funcional dando utilidad a todos los espacios que hacen parte del emplazamiento urbanístico del barrio, la otra situación es la pérdida de espacios propios creados para la comunidad del barrio el triunfo.

Todo esto hace parte de los diferentes momentos del desarrollo urbano de la ciudad, donde en cada uno de ellos, un elemento constitutivo de la actividad urbana priorizada acorde con las necesidades requeridas para continuar su actividad, por lo tanto es importante hacer una verificación de la norma si aún es consecuente con lo que se encuentra actualmente constituido, dependiendo de

hacer correcciones necesarias, cerrando la brecha que permite estos problemas de ordenamiento en el barrio.

Definitivamente el control físico se debe hacerse de manera permanente, por que la invasión del espacio público es latente, por la necesidad de tener espacio privado para suplir la demanda de espacio en una barrio de condiciones socio - económicas menores de estrato 1 y 2 siendo factible la compra de predios ya construidos o para construir por los bajos precios ampliando la capacidad adquisitiva de la población, tomando en cuenta que hace más fácil el sostenimiento familiar.

El esquema de este barrio es igual al de la mayoría de los barrios de la comuna cuatro muy atractivo por las ventajas que este ofrece para vivir, presentando el problema espacial más crónico

**14.1.10 Barrio La Paz.** En el barrio La Paz fue aprobada su construcción el 27 de Febrero de 1987 encontrando un aspecto positivo en su demarcación urbanística como su conservación de acuerdo con los planos aprobados, al momento de su diseño urbanístico se consideran elementos que han permitido dar una organización a la consolidación del barrio, unos de tipo ambiental como zonas verdes y antejardines evidenciándose un interés por dar una armonía al entorno del barrio, el otro espacio de orden al interior de sus vías como los parqueaderos, evitando que sus andenes y calzadas sean utilizadas para este fin.

Este barrio existe un sentido de planificación, demostrándose en que aún se conserva su diseño y demarcación urbanística debido a que si se ajustan con las normas urbanísticas vigentes, no siendo necesario invadir los espacios que cumplen su función de armonía en el entorno del desarrollo urbanístico.

Hablando del contexto social y económico de estrato 2 presentado unas características de urbanización y viviendas de estrato 3 lo que evidencia un diseño apropiado de ser habitados con unas buenas condiciones de espacio y salubridad y cobertura de servicios públicos, esto hace un llamado a los organismos de control físico a priorizar esta situación de preservación antes de que se presente conflictos espaciales y sea más difícil mitigarlos además crear un sentido de pertenencia por parte de los entes competentes hacia la población del barrio.

**14.1.11 Barrio los Eliseos.** EL barrio Los Elíseos fue aprobada su construcción el 30 de Enero de 1992 e denominado como condominio habitacional cerrado, indicando que su acceso es restringido, aunque en su demarcación urbanística posee todos los elementos básicos en el desarrollo urbanístico como vías de tipo vehicular, andenes, zonas verdes, evidenciando que las normas urbanísticas y de construcción son cada vez más exigentes con las nuevas construcciones, todo

esto contribuye a establecer y dar un desarrollo armónico, brindando espacios propios para la comunidad.

Demostrándose que para conseguir una organización sin ser manipulada por elementos ajenos que alteren el entorno, ha sido necesario crear espacios públicos y privados cerrados en la ciudad para que cierta comunidad los pueda disfrutar plenamente no siendo lo más adecuado dentro de los procesos de ordenamiento territorial.

Se puede evidenciar que ha sido una alternativa para contrarrestar los efectos nocivos de la mala planificación contribuyendo a que la comunidad conserve lo inicialmente estipulado, evitando el interés por modificarlo ya que se ajusta con las necesidades de un espacio planificado.

Dentro de las características generales es el único barrio de la comuna cuatro que es de estrato 3 lo que presenta unas condiciones de vida sociales y económicas mejores, donde el costo del suelo es más elevado siendo menos adquisitivos lo que representa una menor demografía y menores conflictos de espacio siendo permisibles a un control físico menos severos por que el riesgo de ser intervenido inadecuadamente es mínimo ya que su consolidación de estas características.

**14.1.12 Barrio Lorenzo de Aldana.** En el barrio Lorenzo fue aprobada su construcción el 13 de Mayo de 1962 urbanización de interés social permitiendo realizar el siguiente análisis iniciando en su tipología de vías como son las vehiculares y sobre toda su calle principal una vía arteria menor, dando características específicas del barrio, la alteración en su demarcación urbanística es elevada, perdiéndose espacios vitales de protección para el entorno del barrio como las zonas verdes demostrándose que prima la ampliación de andenes y calzadas sobre las zonas verdes, exterminándose la armonía estética dando lugar a la simpleza del concreto rígido que hace parte del emplazamiento del barrio.

Igualmente se puede notar el desequilibrio de sus dimensiones en calzadas y andenes, debido que han sido ocupadas de acuerdo a las necesidades que se presente sin existir un control por parte de los entes competentes evidenciando que el espacio donde se emplaza el barrio Lorenzo inicialmente fue homogéneo, y actualmente es totalmente heterogéneo que ha cambiado de uso de suelo netamente residencial a comercio y sectores mixtos influenciado por la cercanía al Terminal de Transporte donde permitió generar rentabilidad en del suelo a la instauración de establecimientos comerciales donde se presenta una ofertas de servicios para la población flotante que confluyen a este sector, creándose un conflicto de distribución y utilización por que en algunos caso son incompatibles con el sector no importando si en realidad es lo más adecuado dentro del desarrollo urbano, ya que cada vez se evidencia el cambio de connotación del barrio, no desconociendo que para unos es favorable ya que se contribuye a una dinámica social y económica pero en este caso algo desequilibrada para el

entorno del barrio, esto puede reflejarse en las construcciones que se realizan de unas condiciones mejores, en otros sectores del barrio se conservan el mismo contexto permitiendo a unos costos bajos para adquirir la vivienda con una oferta de servicios públicos de buena calidad, siendo el barrio propicio para ser habitado, y si en determinado tiempo se puedan implementar medidas de mitigación y cuanto vaya a tardar en dar resultados positivos y sobre todo pensar en un futuro del barrio y prepararse para los nuevos cambios que se consoliden.

**14.1.13 Barrio Miraflores.** En el barrio Miraflores encontramos varias situaciones que han influido dentro de la alteración de la demarcación urbanística.

Empecemos a diferenciar la tipología de vías existentes en el barrio Miraflores, vías vehiculares, peatonales y colectoras cumpliendo cada una su función específica, y la presencia de otros espacios como andenes, zonas verdes y antejardines.

Realmente lo preocupante dentro de la alteración de la demarcación urbanística del barrio Miraflores es la exterminación por completo en algunos sectores del barrio de los antejardines de las viviendas de una manera categórica atentando contra la armonía y el equilibrio que ha tenido el barrio, estos han sido utilizados en la ampliación de sus viviendas, Construcción de garajes o locales comerciales, radicando el problema en lo socio – económico ya que en una vivienda de carácter unifamiliar habitan dos familias y en casos aislados más, no ha importado los espacios que ofrezcan un beneficio ya sea carácter ambiental o estético para las viviendas sino las ventajas económicas que se obtengan.

En cuanto a sus dimensiones paraméntales también hay alteraciones lo que se hace necesario implementar medidas de mitigación y control evitando un desequilibrio significativo en todo su emplazamiento urbanístico, creando normas inflexibles a la continuidad de estos procesos nocivos de carácter urbanístico para el barrio.

**14.1.14 Barrio Puertas del Sol.** El barrio Puertas del Sol presenta una situación similar a la del barrio Los Elíseos donde se pueden asociar antecedentes y propuestas de restringir sus accesos al barrio, para establecer una connotación propia de acuerdo a las necesidades de poseer espacios planificados dándoles una función específica armónicamente con el entorno ambiental, ya que contribuyen como mecanismos de protección, aportando nuevas bases para gestar nuevos procesos de planificación adecuados con el único objetivo de otorgar una calidad de vida a los habitantes del barrio con los nuevos parámetros del desarrollo urbano.

Finalmente esto se evidencia en la conservación del diseño urbanístico del barrio no siendo necesario invadirlos para darles otras utilidades diferentes a los establecidos en su inicio, debido a que las características socioeconómicas y

físicas del barrio han permitido el control en la utilización y distribución del espacio no presentando conflictos por estas causas.

**14.1.15 Barrio Praga.** El barrio Praga fue aprobada su construcción el 29 de Noviembre de 1966 de interés social mediante asociación de vivienda teniendo una connotación de la siguiente manera presenta un desequilibrio en sus dimensiones de andenes y calzadas, donde en algunos lados de manzanas se amplían y en otros se reducen, dando a entender que el espacio es utilizado de acuerdo a los intereses que tienen los dueños de cada predio consolidándolo de esa manera, abriendo paso a un desequilibrio espacial sin un precedente de control físico estricto por parte de los organismos competentes del municipio, sin presentar connotación en específico que puede continuar con el transcurrir del tiempo por lo tanto se debe pensar en implementar medidas de control y mitigación, deteniendo el incremento del desequilibrio, con miras a iniciar procesos sean normativos o intervención física sobre el espacio.

Igualmente cabe destacar que por ser barrios de trayectoria en el desarrollo urbano en la ciudad y en la comuna cuatro específicamente posee una alteración en el espacio ya que se ha visto en la necesidad de condicionarse con las nuevas exigencias tanto sociales como económicas, debido a que el espacio debe generar rentabilidad teniendo en cuenta que el costo del suelo es de costos bajos lo que permite adquirirla y presentándose los conflictos espaciales, debido a que estos barrios son atractivos por ofrecer unas ventajas económicas de sostenimiento familiar sin importar si se va a perder o no la armonía en el entorno, evidenciándose en sus errores de planificación pensada en un presente y no en un futuro, sin estar preparada para ello por los cambios de contexto y uso del suelo.

**14.1.16 Barrio Rincón Colonial.** Este barrio no presenta una fecha de construcción exacta pero se puede realizar su análisis desde su contexto actual de la siguiente manera, igual que en otros barrios tiene una combinación de tipología de vías colectoras, peatonales y vehiculares, lo que dan una dinámica en su entorno, además se puede notar en algunos lados de manzanas la presencia de elementos en su demarcación urbanística como los antejardines, contribuyendo a dar un equilibrio ambiental protegiendo y por que no decir un aporta estético a las viviendas siendo agradable para los habitantes del barrio.

Esto es importante siempre y cuando se los conserve y cumplan con la función principal de ser, llevando a cumplir con dos obligaciones equilibrar las dimensiones equilibrar las dimensiones de andenes y calzadas ya sea de carácter normativo y la intervención física sobre ellas, además de incentivar a la protección de los antejardines, sin imaginar la magnitud del beneficio del beneficio que da al entorno del barrio Rincón Colonial que de alguna manera no ha sido ajeno a la intervención del espacio atribuidas a las mismas causas de todos los barrio de la comuna cuatro, pero su tipo de urbanización y vivienda da características de estrato 3 aunque la subdivisión de predios es atribuida a la demanda de vivienda

demostrándose una alta demografía de personas con un nivel adquisitivo mayor por lo tanto puede generarse un conflicto de distribución aunque en este barrio es a menor escala y es importante establecer un control físico ante se torne crítico incentivo por los entes competentes en control físico.

**14.1.17 Barrio San Juan de Pasto.** El barrio San Juan de Pasto fue el 15 de Junio de 1977, presentando una connotación especial posee la combinación de cuatro tipos de vías que no la tiene ningún otro barrio de la comuna cuatro son colectora, vehicular, peatonal y arteria menor, demostrando que la consolidación además de su emplazamiento, diseño y tamaño puede contribuir la localización y la dinámica que se ejerza sobre él.

Igualmente es importan aclarar que este barrio no ha sido ajeno a las modificaciones en su demarcación urbanística, con el objetivo de ampliar o reducir en algunos lados de manzanas de acuerdo con las necesidades el espacio público por lo que se demuestra un déficit de control físico en el sector a quienes cumplen esta función.

Esta situación se la podemos atribuir a la mala planificación desde sus inicios, ya que no fue hecha pensada en un futuro ni tampoco estar preparada para asumir nuevos cambios tendientes a un mejor desarrollo urbano, por lo tanto es importante tomar las medidas del caso para controlar y mitigar los efectos nocivos de un mal ordenamiento espacial y por ende evitarlos para lograr un equilibrio en el emplazamiento del barrio San Juan de Pasto teniendo en cuenta las nuevas normas de planificación y ordenamiento territorial.

Dentro de las condiciones sociales y económicas del barrio pertenece a un estrato socioeconómico 2 donde presenta ventajas para adquirir vivienda a menores costos incrementando la demografía del barrio, debido a las ventajas que ofrecen en el costo de vida, además de prestar los servicios públicos básicos ofreciendo unas condiciones de vida aceptables, aunque el espacio sea pequeño para habitarlo, todo esto permite un conflicto espacial ya que su demanda es elevada por la población de la ciudad.

**14.1.18 Barrio Santa fe.** El barrio Santa fe fue aprobado su construcción el 20 de Diciembre de 1997, presentando un esquema de planificación de los demás barrios de la comuna cuatro, tiene tres tipos de vías Colectora, Vehicular y peatonal, además ha tenido una notable intervención en sus espacios que hacen parte de su demarcación como andenes y calzadas presentándose en algunos lados de manzanas ampliaciones y en otras reducciones, indicando que los espacios son utilizados de acuerdo a sus necesidades sin importar la pérdida del equilibrio espacial.

La mala planificación será la constante en el barrio Santafe y el resto de la comuna cuatro, atribuida al emplazamiento de los barrios en distintas épocas,

donde no existía un verdadero interés por conservar su demarcación urbanística original, sino extender o reducir de acuerdo espacio hasta donde sea posible sin prever sin el algún momento esto puede traer consecuencias irreversibles para poder lograr un desarrollo urbanístico moderno donde el entorno sea armónico y agradable para la comunidad que reside actualmente u otros habitantes nuevos que lleguen, por lo tanto es urgente realizar los trabajos para frenar el desequilibrio en el barrio Santafé.

Todo esto debe considerarse en las características del barrio en cuanto a su tipo de vivienda y urbanización de interés social enfocado a la población de escasos recursos que demanda este tipo de urbanizaciones que facilitan adquirir la vivienda a bajos costos lo que en cierta manera da una estabilidad al núcleo familiar permitiendo unas condiciones de vida aceptables, incluyendo que el barrio posee una estructura física para la prestación de servicios públicos básicos.

**14.1.19 Barrio Sendota.** El barrio Sendoya tiene características similares de los demás barrios de la comuna cuatro, con la tipología de vía vehicular, colectora y en un laso de manzana Arteria menor, además localizado en un sector cercano a al Terminal de Transporte y la Avenida Idema que ejerce una alta actividad comercial de igual manera influye sobre la dinámica del barrio Sendoya.

Es importante tener en cuenta que hay modificación en la demarcación urbanística inicial aunque no es muy elevada con respecto a otros sectores de la comuna cuatro, lo que muestra algún interés por conservar lo estipulado para este barrio, lo que genera preocupación es implementar un estricto control físico antes de que el desequilibrio sea mayor e irreversible por la demanda de espacio que tiene el barrio. .

Finalmente se evidencia que los errores que se presentan en la planificación incentivando a invadir en algunos espacios sea a mayor o menor escala, por lo tanto se debe entender paso a paso los cambios que se generan en el espacio de un barrio y determinar su causa que para el caso del barrio Sendoya carácter social y económico que es características de estrato socioeconómico 2 y 3 lo que permite acceder al suelo fácilmente por sus bajos precios, brindando ventajas de subsistencia del núcleo familiar y una utilización del suelo de mayor impacto por la cercanía al Terminal de Transporte impulsando la oferta de servicios para la población flotante (establecimientos comerciales, hoteles, restaurantes entre otros) que confluye creando una dinámica alrededor de él con una rentabilidad del suelo que beneficia a los dueños de dichos predios dando un atractivo al barrio.

**14.1 20 Barrio La Victoria..** En el barrio la Victoria fue aprobada su construcción el 14 de Mayo de 1985 de interés social, por su contexto no presenta modificaciones en su demarcación urbanística con respecto a los planos aprobados que se ha considerado una heterogeneidad en las dimensiones de andenes y calzadas lo que se ajusta perfectamente a las necesidades de la



comunidad, demostrándose que su diseño y distribución del espacio donde esta emplazado el barrio La victoria esta acorde con las normas de construcción y urbanísticas más modernas, reflejándose que después de años de ser habitado no se han intervenido y ocupando espacios públicos y en sus dimensiones paraméntales lo que se hace necesario establecer control físico estricto antes de iniciarse un proceso de desequilibrio espacial generando conflictos de utilización y distribución del espacio.

Dentro de las características socioeconómicas del barrio y estructuras de viviendas son de estrato 2, lo que permite fácilmente acceder a ellos a bajos costos, teniendo en cuenta que posee una red de servicios públicos, que garantizan unas condiciones aceptables para habitar, en cuanto al uso del suelo que es de carácter residencial con la presencia de algunos establecimientos comerciales necesarios para la población

## **15. PROPUESTA DE DEMARCACIÓN URBANÍSTICA PARA LA COMUNA CUATRO DE LA CIUDAD DE SAN JUAN DE PASTO**

Debido a los problemas del déficit de una adecuada planificación en la ciudad y a la variación de las normas urbanas que rigen la ciudad y el territorio colombiano se han venido dando cambios al espacio acorde a la evolución y el desarrollo del tiempo y los hechos que se generan conjuntamente con el interés de dar un mejor aspecto al entorno de la ciudad de una manera organizada en el aspecto vial y urbano en cada barrio o urbanización de la ciudad.

En el sector de la comuna cuatro se ha presentado una serie de cambios principalmente en el uso del suelo, que ha ido cambiando de un uso netamente residencial a un uso comercial en las vías principales de los barrios, que conforman este sector, por lo tanto es importante asumir estos cambios de una manera organizada y planificada pensando que cada vez se manifestarán cambios tendientes a un desarrollo económico y social, que deben ir siempre en armonía entre el ser social con el entorno haciendo partícipes de los avances el mejoramiento de la calidad y nivel de vida de la comunidad, teniendo en cuenta que estos cambios deben hacerse siempre de una manera equitativa y participativa donde se encuentren involucrados todos los integrantes de la comunidad.

La propuesta de demarcación urbanística iría principalmente en componentes manejados de la siguiente manera

Revisar la normatividad urbana existente en la Ciudad de Pasto y el Territorio Colombiano, comparando la actual connotación del entorno y uso del suelo para su posterior análisis e identificación de los problemas de desorden y mala planificación de la ciudad específicamente la comuna cuatro determinando el nivel de incumplimiento de las normas creando mecanismos de control y corrección de las infracciones que se presentan en este sector objeto de estudio.

Herramientas modernas como los SIG que permitan realizar un proceso más rápido y eficiente en los procesos de análisis y propuestas de planificación y ordenamiento para la ciudad.

Revisando la actual demarcación urbanística de la Comuna cuatro, determinando si son considerables las modificaciones hechas en las urbanizaciones antiguas respecto a las registradas en los Planos aprobados, realizar una actualización del esquema de demarcación constituido, en lo posible corregir las infracciones que se presenten para elaborar un nuevo plano y reaprobarlo para la urbanización, por lo tanto a continuación se presentará la propuesta de una manera gráfica

teniendo en cuenta lo más predominante en su consolidación, sin desconocer que en una calle, diagonal o cra se tendrá que manejar dos o más perfiles dependiendo hasta donde se prolongue.

Respetar los parámetros de construcción aprobados para cada urbanización nueva, en caso de expansión del mismo o modificación de las viviendas que hacen parte de esta urbanización.

Consolidar de manera normativa para cada sector de la ciudad (barrios o comunas) las dimensiones de áreas verdes y líneas paraméntales (zonas verdes, andenes, antejardines, parques y calzadas).

**Cuadro 1. Propuesta para el Barrio Belén**

ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANISTICA	RANGO DE CONSOLIDACIÓN	PROPUESTA	CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA
Calzada peatonal	1.78 m – 1.90 m	1.78 m	<p>? El nivel de consolidación del barrio Belén en cuanto a tipología de vías, tipo de vivienda, crecimiento poblacional, morfología física del sector, uso del suelo, tratamientos urbanísticos.</p> <p>? Tomar en cuenta los elementos faltantes, adecuarlos y crearles su funcionalidad, mitigando los problemas de planificación que se presentaron al momento de su construcción.</p> <p>? Ajustarse a las normas que rigen actualmente el ordenamiento del Municipio de Pasto (P.O.T).</p> <p>EL entorno del emplazamiento del barrio Belén, a nivel social, económico, físico y ambiental.</p> <p>? Determinar el mecanismo apropiado para realizar los trabajos de tipo normativo y intervención en el espacio que para el caso se ajustarían con las características del barrio.</p> <p>? Dar equilibrio por lado de manzano y tipo de vía.</p> <p>? Reglamentar el uso del suelo constituido en el sector.</p> <p>? Buscar una cultura de organización espacial del sector en forma pedagógica.</p>
Andén	0.50 m	0.50 m	
Zona verde peatonal	1.50 m 2.50 m	0.50 m	
Andén	0.50 m	0.50 m	
Calzada vehicular	5,60 m – 5.80 m	5.60 m	

**Cuadro 2. Propuesta para el Barrio Bernal**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCAACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACIÓN</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCAACION URBANÍSTICA</b>
Calzada en tipo de vía local vehicular	5.70 m – 7.80 m	<b>5.70 m</b>	? El nivel de consolidación del barrio Bernal, de acuerdo a la tipología de vías, su área morfológica, tratamiento urbanístico, tipo de urbanización, tipos de viviendas presentes en el sector.
Andenes	<b>1.44 m – 3.0 m</b>	<b>1.50 m</b>	? Las dimensiones predominantes en calzadas y andenes con el fin de homogeneizarlas en lo posible, equilibrando las áreas y espacios que se encuentran en el barrio Bernal.
		<b>2.0 m</b>	? Ajustarse a las normas que rigen actualmente el ordenamiento del Municipio de Pasto (P.O.T?), mitigando los problemas que se presente en el ordenamiento y planificación, por lo tanto es importante tener cada elemento que hace parte del emplazamiento del barrio Bernal, renovando su funcionalidad y que aún futuro haga parte del desarrollo urbanístico.
Calzada en tipo de vía colectora	<b>5.30 m – 5.70 m</b>	<b>5.50 m</b>	
Andenes	<b>2.0 m – 3.37m</b>	<b>2.50 m</b> <b>2.0 m</b>	? La utilización del suelo en este barrio es de mayor impacto, por lo tanto se deben establecer mecanismos de una adecuada distribución, controlando su saturación y combinación de usos incompatibles con el sector, reglamentándose de acuerdo a las necesidades del sector, estableciendo un orden en el espacio, las condiciones económicas y la tipología de vía determinando una dinámica socio económica del barrio.  ? La tipología de vivienda y urbanización que dan unas características específicas del barrio, contribuyendo a la decisión más adecuada para la planificación del barrio.

**Cuadro 3. Propuesta para el Barrio Betania**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>ELEMENTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA</b>
Calzada en tipo de vía vehicular	5.0 m – 5.80 m	5.0 m – 5.80	? El nivel de consolidación del barrio Betania, de acuerdo a su tipología de vía, tipos de vivienda, tipo de barrio área morfológicas y tratamientos urbanísticos.
Andén	1.0 m – 1.20 m	1.10 m	? Por sus dimensiones reducidas principalmente en andenes sería difícil pensar en un proceso de intervención física sobre estos, lo que significaría ocupar calzadas, presentándose disminución de ellas y perdiendo su función primaria, o considerar un retroceso, implicando las estructuras de las viviendas, convirtiéndose en un problemas socio-económico para los habitantes del barrio.
	1.50 m – 1.70 m	1.60 m	
Calzada en tipo de vía peatonal	3.41 m - 410 m	3.41 m - 410 m	? Lo funcional para la propuesta de demarcación urbanística para el barrio Betania es de carácter normativo, dentro de lo posible evitar la intervención sobre el espacio publico sin ningún control, debido a que es un barrio de construcción informal y unas condiciones económicas menores de estrato 1 y 2, por lo tanto es obligación del planeación municipal y la oficina de control físico velar por el cumplimiento de las normas urbanísticas y de construcción.  ? La reglamentación del uso del suelo debe realizarse en el contexto real donde se desarrolla esta urbanización ya que se presenta características específicas desde su construcción lo que ha generado una un conflicto en su utilización, ya sea en el predio como tal o en los establecimientos comerciales.
Anden	0.75 m-1.23 m	1.10 m	

**Cuadro 4. Propuesta para el Barrio Chile**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCAACION URBANISTICA</b> Calzada para tipo de vía Arteria Mayor	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b> 6.0 m	<b>PROPUESTA</b> 6,0 m	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCAACION URBANISTICA</b>  ? De acuerdo a la consolidación del barrio en su tipología de vías, tipo de urbanización, tipo de vivienda, tratamiento urbanísticos y área morfológica homogénea.  ? Las dimensiones de andenes y calzadas predominantes, que permitan hacer intervención física y normativa equilibrando los espacios, homogeneizarlos en lo posible y recobrar la armonía del entorno.  ? Sobre el sector de la carrera 9 Av. Chile hacer un manejo ambiental por la presencia de un tramo de la quebrada Chapal que actualmente se encuentra deteriorado por la gran contaminación de residuos sólidos vertimientos líquidos que son arrojados a esta quebrada.  ? Ajustarse a las normas que rigen actualmente el Plan de ordenamiento territorial del Municipio de Pasto (P.O.T), mitigando los problemas que se presente el ordenamiento y planificación, por lo tanto es importante tener cada elemento que hace parte del emplazamiento del barrio Chile, realizando simultáneamente un control físico y ambiental.  ? El uso del suelo en este barrio es conflictivo, debido a que es de mayor impacto por su cercanía al Terminal de Transportes y Hospital Departamental lo que permite un mayor flujo de peatones y vehículos, viendo la necesidad de ofrecer más servicios, densificándose la instalación de establecimientos comerciales.
Andén	4.60 m	4.60 m	
Calzada para tipo de vía Vehicular	5.70 m - 5.80 m	5.70 m	
Andén	1.80 m – 2.0 m	1.80 m	

**Cuadro 5. Propuesta para el Barrio Albergue del Sol**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANÍSTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA</b>
Zona verde peatonal	3.50 m	3,50 m	<p>Este barrio no tiene ninguna alteración en su demarcación urbanística, por lo tanto la propuesta es:</p> <p>? Mantener las restricciones impuestas en el POT para las zonas verdes o de protección, estableciendo un control físico adecuado, contribuyendo a las medidas de preservación.</p> <p>? Reglamentar el uso del suelo de acuerdo a la compatibilidad del sector, evitando futuros conflictos de distribución, utilización del suelo y densificación demográfica.</p> <p>? Implementar medias de control y mitigación en la parte alta de este barrio por presencia de socavones.</p>
Andén	2.50 m	2.50 m	
Calzada para tipo de vía Vehicular	7.0 m	7.0 m	
Andén	1.50 m	1.50 m	
Antejardines	2.0 m	2.0 m	
Zonas verdes	1.0 m	1.0 m	



**Cuadro 6. Propuesta para el Barrio Altos del Campo.**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCAACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCAACION URBANISTICA</b>
Calzada de tipo vehicular	7.0 m	7.0 m	<p>Este barrio no tiene ninguna alteración en su demarcación urbanística, por lo tanto la propuesta es:</p> <p>? Conservar los elementos que constituye la demarcación urbanística del barrio a través de la implementación o preservación de normas estipuladas en el POT controlando en el presente y en el futuro un desequilibrio en la connotación del barrio Altos del campo.</p> <p>? Por ser un barrio consolidado como tal en su estructura vial, la presencia de zonas verdes, antejardines, parqueaderos reglamentar su uso del suelo teniendo en cuenta la distribución del espacio, impacto y la compatibilidad que este tenga entre el tipo de establecimientos comerciales establecidos o a establecer y el entorno del barrio.</p>
Andén	1.50 m	1.50 m	
Zona verde	1.25 m	1.25 m	
Parqueadero	4.0 m	4.0 m	
Calzada de tipo peatonal	3.0 m	3.0 m	
Antejardines	1.50 m	1.50 m	
Zonas verdes	3.50 m	3.50 m	

**Cuadro 7. Propuesta para el Barrio Doce de Octubre.**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCAACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCAACION URBANISTICA</b>
Calzada de tipo de vía vehicular	5.68 m - 5.36 m	5.36 m	? El nivel de consolidación del barrio Doce de Octubre de acuerdo a su tipo de vías, tipo de urbanización, vivienda, tratamiento urbanístico y área morfológica. Homogénea.
Andén	1.0 m -1.35m	1.35 m	? Las modificaciones que se han realizado acorde de las necesidades de la comunidad el barrio Doce de Octubre en andenes y calzadas.
Calzada de tipo de vía colectora	6.64 m	6.64 m	? Ajustarse a las normas que rigen actualmente el ordenamiento territorial del Municipio de Pasto ?P.O.T?.
Andén	4.32 m – 3.0 m	3.0 m	? El entorno del emplazamiento del barrio Doce de Octubre, a nivel social, económico y ambiental.
Calzada de tipo de vía peatonal	2.0 m	2.0 m	? Determinar el mecanismo apropiado parta realizar los trabajos de tipo normativo e intervención en el espacio, que para el caso se ajustarían con las características del barrio.
Andenes	1.80 m – 2.0 m	2.0 m	? Dar equilibrio por lado de manzana y tipo de vía.
			? Implementar en la parte alta del barrio Doce de Octubre un plan de control y mitigación, por presencia de socavones.

**Cuadro 8. Propuesta para el Barrio el Tejar**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA</b>
Calzada de tipo vehicular	5.50 m – 6.90 m	6.0 m	<p>? El nivel de consolidación del barrio El Tejar de acuerdo a la tipología de vías, tipo de urbanización, tipos de vivienda, tratamientos urbanísticos y áreas morfológicas homogéneas</p> <p>? Las modificaciones que presenta actualmente en sus dimensiones de andenes, calzadas y antejardines.</p> <p>? Preservar los elementos de tipo ambiental, garantizando el equilibrio que estos ofrecen al entorno del barrio.</p> <p>? Ajustarse a las normas que rigen el ordenamiento espacial del Municipio de Pasto ?P.O.T?.</p> <p>? El mecanismo más viable el normativo y la intervención física sobre el espacio dando el equilibrio por lado de manzana y tipos de vía.</p> <p>? Reglamentar el uso de suelo real compatible con el barrio Tejar evitando la saturación de establecimientos comerciales</p>
Andén	1.40 m - 2.50	2.0 m	
Antejardines	1.80 m – 2.80 m	2.30 m	
Calzada de tipo de vía peatonal	3.30 m	3.30 m	
Andén	1.40 m – 2.30 m	1.50 m	
Antejardines	2.80 m – 3.20 m	3.0 m	
Calzada de tipo de vía colectora	5.70 m – 6.60	6.0 m	
Andenes	1.40 m – 2.50 m	1.60 m	

**Cuadro 9. Propuesta para el Barrio Miraflores**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA</b>
Calzada de tipo vehicular	5.50 m – 6.0 m	5.50 m	<p>? El nivel de consolidación del barrio Miraflores que ha tenido en sus vías, tipo de vivienda, tipo de urbanización, tratamiento urbanístico y áreas morfológicas homogéneas.</p> <p>? Preservar y recuperar los elementos de tipo ambiental como zonas verdes y antejardines, garantizando el equilibrio que estos ofrecen al entorno del barrio.</p> <p>? Ajustarse a las normas que rigen el ordenamiento espacial del Municipio de Pasto ?P.O.T? teniendo en cuenta las condiciones específicas de cada barrio, contextualizado a su realidad y necesidades de la comunidad del barrio Miraflores.</p> <p>? Dar el equilibrio necesario para armonizar todo el entorno del barrio Miraflores por lado de manzana y tipos de vías, teniendo en cuenta sus dimensiones actuales y la posibilidad de modificarlos en lo posible y las necesidades que lo requieran.</p>
Andén	1.40 m - 2.50	1.70 m	
Antejardines	4.35 m – 5.50 m	5.50 m	
Calzada de tipo de vía peatonal	2.70m	2.70 m	
Andén	1.50m – 1.60m	1.50 m	
Calzada de tipo de vía colectora	5.50 m	5.50 m	
Andenes	1.20 m 1.40 m	1.40 m	
Antejardines	4.0m – 5.0 m	4.50 m	

**Cuadro 10. Propuesta para el Barrio el Triunfo**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA</b>
Calzada de tipo de vía vehicular	4.60 m – 6.50 m	5.30 m	? El nivel de consolidación del barrio El triunfo en cuanto a su tipología de vía, tratamiento urbanísticos área morfológica homogénea, tipo de vivienda y urbanización.
Andén	1.0 m – 2.50	1.50 m	<p>? Las modificaciones que se han realizado acorde de las necesidades de espacio público y privado de la comunidad del barrio El triunfo.</p> <p>? Adecuar espacios de carácter común como zonas verdes y parques realizando un manejo integral del espacio teniendo como prioridad la comunidad del barrio.</p> <p>Ajustarse a las normas que rigen actualmente el ordenamiento territorial del Municipio de Pasto ? P.O.T?.</p> <p>? El entorno del emplazamiento del barrio El Triunfo, a nivel social, económico y ambiental dando características específicas, contribuyendo a dar parámetros de planificación contextualizados al barrio.</p> <p>Determinar el mecanismo apropiado para realizar los trabajos de tipo normativo e intervención en el espacio, que para el caso se ajustarían con las características del barrio, teniendo en cuenta las condiciones socio –económicas de los habitantes del sector.</p>

**Cuadro 11. Propuesta para el barrio Lorenzo De Aldana**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA</b>
Calzada de tipo de vía vehicular	5.80 m – 6.20 m	6.0 m	<p>? El nivel de consolidación física del barrio en cuanto al tipo de vías, tratamiento urbanístico área morfológica homogénea, tipo de barrio, tipo de viviendas y para este caso específico el uso del suelo.</p> <p>? Las modificaciones que se han en el espacio realizado, acordes a las necesidades de la comunidad del barrio Lorenzo de tener un espacio público o privado de acuerdo a la demanda requerida.</p> <p>? Tomar los espacios comunes presentes, adecuarlos y crearles su función de equilibrio espacial, mitigando los problemas de planificación que se presentaron al momento de su construcción.</p> <p>? Ajustarse a las normas que rigen el ordenamiento territorial del Municipio de Pasto.</p> <p>? El entorno del emplazamiento del barrio Lorenzo, a nivel social y económico.</p>
Andén	2.0 m – 2.20 m	2.0 m	
Calzada para tipo de vía colectora	6.20 m	6.20 m	
Andén	2.0 m – 2.20 m	2.0 m	
Calzada para tipo de vía Arteria Menor	9.80 m	9.80 m	
Andén	1.70 m – 2.60 m	2.15 m	

**Cuadro 12. Propuesta para el Barrio Praga**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA</b>
Calzada de tipo de vía vehicular	4.83 m – 6.52 m	5.50 m	<p>? El nivel de consolidación física del barrio en cuanto a su tipología de vías, tratamiento urbanístico, áreas morfológicas homogénea, tipo de barrio y vivienda y uso del suelo.</p> <p>? Las modificaciones que se han realizado, acordes a las necesidades de espacio de la comunidad del barrio Praga.</p> <p>? Tomar los elementos faltantes o presentes, adecuarlos y crearles su función de eje de equilibrio, mitigando los problemas de planificación que se presentaron al momento de su construcción.</p> <p>? Ajustarse a las normas que rigen el ordenamiento territorial del Municipio de Pasto.</p> <p>? El entorno del emplazamiento del barrio Praga, a nivel social y económico.</p> <p>? Determinar el mecanismo apropiado para realizar los trabajos de tipo normativo e intervención en el espacio, que para el caso se ajustarían a las necesidades del barrio teniendo en cuenta sus características físicas y sociales.</p>
Andén	1.50 m - 2.50m	2.0m	
Calzada para tipo de vía colectora	9.16 m	9.16 m	
Andén	3.10 m	3.10 m	
Calzada para tipo e vía Arteria Menor	9.16 m	9.80 m	
Andenes	9.80 m	9.80m	

**Cuadro 13. Propuesta para el Barrio Rincón Colonial**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA</b>
Calzada de tipo vehicular	5.85 m – 5.95 m	5.85 m	<p>? El nivel de consolidación del barrio Rincón colonial que ha desarrollado en cuanto a su tipología de vías, uso de suelo, tratamientos urbanísticos, áreas morfológicas homogéneas.</p> <p>? Las modificaciones que presenta actualmente en sus dimensiones andenes, calzadas y antejardines.</p> <p>? Preservar y recuperar las áreas de tipo ambiental, garantizando el equilibrio que estos ofrecen al entorno del barrio tanto en protección como armónicamente.</p> <p>? Ajustarse a las normas que rigen el ordenamiento espacial del Municipio de Pasto ?P.O.T? teniendo en cuenta las características del barrio.</p> <p>? El mecanismo más viable el normativo y la intervención física sobre el espacio en caso que sea necesaria y los requerimientos lo exijan.</p> <p>? Dar el equilibrio necesario para armonizar todo el entorno del barrio Rincón Colonial por lo que se hace necesario regular el uso del suelo evitando conflictos en su distribución y utilización.</p>
Andén	1.45m - 2.50	1.50 m	
Antejardines	4.38 m – 4.45 m	4.40 m	
Calzada de tipo de vía peatonal	2.90m	2.90 m	
Andén	1.0m – 1.10m	1.0 m	
Calzada de tipo de vía colectora	6.60 m – 6.62 m	6.60 m	
Andenes	2.50 m	2.50 m	
Antejardines	2.50 m	2.50 m	
Antejardines	2.50 m	2.50 m	



**Cuadro 14. Propuesta para el Barrio San Juan de Pasto**

ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANSISTICA	RANGO DE CONSOLIDACION	PROPUESTA	CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA
Calzada para tipo de vía vehicular.	5.50 m – 6.15 m	5.60 m	<p>? El nivel de consolidación del barrio San Juan de Pasto en cuanto a sus tipos de vías, tratamientos urbanísticos, áreas morfológicas homogéneas, tipos de viviendas y urbanización.</p> <p>? Las modificaciones que se han realizado, acordes a las necesidades de espacio de la comunidad del barrio San Juan de Pasto.</p> <p>? Tomar en cuenta los elementos presentes, adecuarlos y crearles su función de generar equilibrio, mitigando los problemas de planificación que se presentaron al momento de su construcción.</p> <p>? Ajustarse a las normas que rigen actualmente el ordenamiento del Municipio de Pasto (P.O.T), conjuntamente con las características del entorno del barrio San Juan de Pasto.</p> <p>? EL entorno del emplazamiento del barrio San Juan de Pasto, a nivel social, económico, físico y ambiental.</p> <p>? Determinar el mecanismo apropiado para realizar los trabajos de tipo normativo y intervención en el espacio que para el caso se ajustarían con las características del barrio teniendo en cuenta el equilibrio a generarse por lado de manzana tipo de vía</p>
Andén	1.73 m – 2.0 m	2.0 m	
Calzada para tipo de vía peatonal	2.0 m – 3.56	2.0 m	
Andén	0.60 m – 1.10 m	0.70 m	
Calzada para tipo de vía colectora	12.10 m	12.10 m	
Andén	2.30 m – 2.65 m	2.40 m	

**Cuadro 15. Propuesta para el Barrio Santa fe**

ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANISTICA	RANGO DE CONSOLIDACION	PROPUESTA	CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA
Calzada para tipo de vía vehicular.	5.0 m – 5.80 m	5.0 m	<p>? El nivel de consolidación del barrio Santafé generada por su tipología de vías, uso del suelo, tratamientos urbanísticos, áreas morfológicas homogéneas, tipo de vivienda y urbanización.</p> <p>? Las modificaciones que se han realizado, acordes a las necesidades de espacio de la comunidad del barrio San Juan de Pasto.</p> <p>? Tomar en cuenta los elementos constitutivos, adecuarlos o recuperarlos y crearles su función de equilibrio, mitigando los problemas de planificación que se presentaron al momento de su construcción.</p> <p>? Ajustarse a las normas que rigen actualmente el ordenamiento del Municipio de Pasto (P.O.T) teniendo en cuenta las características físicas, sociales económicas del sector creando un proceso de planificación acorde con los requerimientos del barrio y su comunidad.</p> <p>? Determinar el mecanismo apropiado para realizar los trabajos de tipo normativo e intervención en el espacio que para el caso se ajustaría con las características del barrio especialmente por lado de manzana y tipos de vías</p>
Andén	1.0 m – 1.19 m	1.05 m	
Calzada para tipo de vía peatonal	3.50 m – 4.0 m	3.70 m	
Andén	0.80 m – 1.0 m	0.90 m	
Calzada para tipo de vía colectora	5.70m – 5.80 m	5.80 m	
Andén	1.30 m – 2.20 m	1.40 m	

**Cuadro 16. Propuesta para el Barrio Sendoya**

ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANSISTICA	RANGO DE CONSOLIDACION	PROPUESTA	CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA
Calzada para tipo de vía vehicular.	5.70 m	5.70 m	<p>? El nivel de consolidación del barrio Sendoya teniendo en cuenta los tipos de vías, el uso del suelo, el área morfológica homogénea, tratamiento urbanístico, tipo de urbanización y viviendas.</p> <p>? Las modificaciones que se han realizado, en los andenes y calzadas evidenciándose la necesidad de ocupar el espacio tanto público como privado.</p> <p>? Tomar en cuenta los elementos presentes, adecuarlos y crearles su función, mitigando los problemas de planificación que se presentaron al momento de su construcción ya que se generaron una nueva connotación en la dinámica del barrio.</p> <p>? Ajustarse a las normas que rigen actualmente el ordenamiento del Municipio de Pasto (P.O.T), teniendo en cuenta el contexto del barrio a nivel social, físico y económico de los habitantes.</p> <p>? Determinar el mecanismo apropiado para realizar los trabajos de tipo normativo y intervención en el espacio que para el caso se ajustarían con las características del barrio generando el equilibrio por lado de manzana y tipo de vía.</p> <p>? Reglamentar el uso del suelo real, debido a su saturación y densificación generando conflictos de distribución y utilización del espacio</p>
Andén	1.90 m – 2.40 m	2.0 m	
Calzada para tipo de vía colectora	6.0 m	6.0 m	
Andén	2.80	2.80 m	
Calzada para tipo de vía Arteria menor	5.80 m	5.80 m	
Andén	1.80 m – 2.0 m	1.90 m	

**Cuadro 17. Propuesta para el Barrio la Victoria**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANSISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA</b>
Calzadas para tipo de vía vehicular.	3.0 m – 6.80 m	4.70 m	<p>? El nivel de consolidación del barrio La Victoria de acuerdo a su tipo de vías, tipo de urbanización, tipo de vivienda, área morfológica homogénea y tratamiento urbanístico.</p> <p>? Ajustarse a las normas que rigen actualmente el ordenamiento del Municipio de Pasto (P.O.T), acorde con el entorno del barrio a nivel físico, social, ambiental y económico.</p> <p>? Por ser un barrio heterogéneo desde su construcción, se propone mantenerse las dimensiones, que de alguna manera se ajustan al espacio del barrio La victoria, y hasta el momento no han sido modificadas, por lo tanto el control físico por partes de los entes competentes (Planeación, Control físico) debe ser realizado a presente y futuro evitando la posibilidad de generar conflictos en la distribución y utilización del espacio.</p> <p>? La reglamentación del uso del suelo debe tenerse en cuenta como un elemento de planificación del barrio, evitando la incompatibilidad del uso principal de los usos condicionados.</p>
		3.0 m	
		3.60 m	
		6.80 m	
Andenes	1.0 m – 2.20	1.40 m	

**Cuadro 18. Propuesta para el Barrio la Paz**

ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANSISTICA	RANGO DE CONSOLIDACION	PROPUESTA	CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA
Calzada para tipo de vía vehicular.	6.50 m – 7.0 m	6.50 m	<p>? Por ser un barrio heterogéneo desde su construcción, se propone mantenerse las dimensiones, que de alguna manera se ajustan a las características espaciales del barrio La Paz, y hasta el momento no han sido modificadas, por lo tanto se requiere un control físico por parte de las autoridades competentes (control físico, Planeación), evitando los posibles desequilibrios e invasión de espacios públicos de uso común.</p> <p>? Reglamentar el uso del suelo en el presente y futuro del barrio, controlando la saturación y densificación generando conflictos de distribución y utilización incompatible del uso principal con los condicionados.</p> <p>? El contexto del barrio del barrio La Paz en su nivel físico, social y económico dando parámetros de un proceso de planificación acordes con los requerimientos y exigencias de la comunidad y el entorno físico del barrio.</p>
		7.0 m	
Andén	1.50 m	1.50 m	
Antejardines	1.25 m,	1.25 m	
Parqueadero	5.0 m	5.0 m	
Calzada para Zona verde peatonal	5.50 m	5.50 m	
Andén	1.50 m	1.50 m	
Calzada para tipo de vía peatonal	1.50	1.50	
Andén	1.50	1.50	
Antejardín	1.25 m	1.25 m	
Zona verde	2.75 m	2.75 m	

**Cuadro 19. Propuesta para el Barrio los Eliseos**

ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANSISTICA	RANGO DE CONSOLIDACIÓN	PROPUESTA	CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA
Calzada para tipo de vía vehicular.	5.0 m – 6.0 m	5.0 m	<p>? Por ser un barrio heterogéneo en sus dimensiones en las vías vehiculares desde su construcción, se propone mantenerlas, que de alguna manera se ajustan a las características del espacio físico del barrio Los Elíseos, y hasta el momento no han sido modificadas cumpliendo su función requerida siendo consecuente con las necesidades de la comunidad.</p> <p>? El control físico debe ser adecuado con las condiciones del barrio, contribuyendo a preservar el equilibrio en el presente y futuro, evitando conflictos de utilización inadecuados del espacio posteriormente.</p> <p>? Preservar los espacios comunes como (zonas verdes, parques), dando una armonía al entorno del barrio Los Elíseos, evitando su invasión o deterioro que se presenten. En un futuro.</p> <p>? En este caso es necesario crear un sentido pedagógico en la comunidad incentivando el cuidado del espacio y lo que constituye él, manejándolo adecuadamente contrarrestando posibles desequilibrios sobre el espacio o el entorno del barrio.</p>
		6.0 m	
Andén	2.0 m	2.0 m	
Zonas verdes.	1.50 m,	1.50 m	
Parqueadero	5.0 m	5.0 m	

**Cuadro 20. Propuesta para el Barrio Puertas del Sol.**

<b>ELEMENTOS PRESENTES EN LA DEMARCACION URBANISTICA</b>	<b>RANGO DE CONSOLIDACION</b>	<b>PROPUESTA</b>	<b>CONCEPTOS A CONSIDERAR PARA LA PROPUESTA DE DEMARCACION URBANISTICA</b>
Calzada para tipo de vía vehicular.	5.50 m	5.50 m	<p>? Por ser un barrio homogéneo en sus dimensiones de andenes, calzadas y zonas verdes desde su construcción, se propone mantenerse las dimensiones, que se ajustan al emplazamiento del barrio Puertas del Sol, y que hasta el momento no han sido modificadas demostrándose que cumplen con los requerimientos y exigencias de la comunidad de tener un espacio equilibrado y propio que satisfaga sus necesidades de vivir en armonía con el entorno.</p> <p>? Un estricto control físico por parte de los entes competentes (control físico, Planeación Municipal), evitando los desequilibrios en el entorno del barrio causados por la invasión de espacios públicos de uso común, generando un conflicto de distribución y utilización para la comunidad.</p> <p>? La preservación de los espacios de protección de uso común de carácter ambiental (zonas verdes, parques) garantizando un entorno armónico y estético para los habitantes del barrio Puertas del sol.</p> <p>? Las características generales del barrio Puertas del sol a nivel social, económico, físico y ambiental.</p>
Anden	1.0	1.0 m	
Zona verde	1.50 m	1.50 m	
Calzada para tipo de vía peatonal	1.0 m	1.0 m	
Anden	1.0 m	1.0 m	
Zona verde	1.50 m	1.50 m	

## 16. RECOMENDACIONES Y ALTERNATIVAS DE SOLUCION

Implementar mecanismos de comunicación de manera pedagógica de las normas de construcción y urbanísticas vigentes para el Municipio de Pasto como contribución a las medidas de control y Mitigación de los errores que se reflejaron en:

? Las constructoras no tomaron en cuenta el espacio público como prioritario para el desarrollo urbano si no el mayor número de viviendas a construirse incrementando sus utilidades, sin espacios de uso común (zonas verdes, parques y parqueaderos.)

? La falta de sentido de pertenencia en el espacio por parte de la comunidad permitiendo la ocupación inadecuada pensando en el interés propio y la rentabilidad que se genera, sin tener en cuenta el daño que se esta ocasionando en el entorno.

? Por parte de la administración Municipal en el déficit de un eficaz control físico, siendo permisible el desequilibrio del espacio ocasionándose conflictos difíciles de controlar y mitigar por el incremento de las infracciones urbanísticas al momento de construir.

? Los nuevos barrios a construirse debe distribuir el espacio equitativamente considerando el espacio público como un sistema urbano, estableciendo parámetros de construcción claros permitiendo así un control de la licencia de construcción.

? Tener en cuenta el ser social como prioritario, mejorando su calidad de vida en lo concerniente a la prestación de servicios públicos de buena calidad, un espacio apropiado para habitar y un adecuado uso del suelo, teniendo un entorno armónico y agradable para vivir.

? Recuperar y renovar los espacios comunes, que hasta el momento han sido deteriorados y recobrar su función para la que fue creada (zonas verdes y parques).

? Realizar los trabajos físicos con inversión pública siendo priorizados en los cabildos de ejecución del plan de desarrollo, enfocándose en los sectores de la comuna cuatro donde se requiera hacer esta intervención principalmente en andenes, calzadas, parques y zonas verdes cubriendo un 80% de este sector.



- ? Realizar el seguimiento y monitoreo de las obras de actuación urbanística por parte de los organismos encargados de expedir licencias de construcción y urbanísticas (curadurías urbanas), verificando si se está cumpliendo con lo planteado en el proyecto ante estas entidades.
- ? Realizar un trabajo conjunto entre comunidad, Corponariño y Secretaria de Medio Ambiente realizando procesos pedagógicos en el sentido de generar un sentido del hábitat sano y sin contaminación.
- ? Realizar los planes de control, mitigación y prevención en las zonas de riesgo por presencia de socavones, por la alta vulnerabilidad de su población ante este riesgo, no teniendo la capacidad suficiente para asumirlo.
- ? El no permitir la construcción de barrios fuera de los límites constituidos para la comuna cuatro, por que no son terrenos aptos para la construcción, además la elevación de cota de prestación de servicios públicos.
- ? Crear una oficina de atención al usuario donde la comunidad pueda presentar quejas y reclamos sobre temas concernientes al deterioro urbano.

## 17. CONCLUSIONES

? La construcción de barrios en diferentes periodos del desarrollo urbano dando un contexto totalmente heterogéneo notándose el desequilibrio en sus dimensiones paraméntales, viales y diseño arquitectónicos, donde algunos barrios se ajustan a las normas de ordenamiento territorial vigente (Los Eliseos, Puertas del Sol entre otros) y otros barrios no cumplen (Santa Fe, Betania y Belén entre otros), concluyendo que entre más antiguo sea el barrio es mayor el desequilibrio espacial y son más las infracciones urbanísticas que se cometen siendo obligatorio la implementación del control físico por parte de los organismos competentes.

? El sector de la comuna cuatro de la ciudad de San Juan de Pasto se identifico que las urbanizaciones no cumplen con las dimensiones paraméntales aprobadas siendo modificadas notablemente, ocupando espacios vitales en el desarrollo urbano de cada barrio de este sector.

? Algunos de los barrios que están aprobados, en el momento de su construcción cumplieron con lo estipulado en los planos, pero por falta de un sentido de pertenencia en el espacio generando conflictos, tal es el caso de los barrios Lorenzo de Aldana y Miraflores donde sus zonas verdes y antejardines han sido pavimentadas en el caso más grave los extensos antejardines están siendo demolidos para dar paso a la construcción de locales comerciales, garajes o habitaciones.

? Las vías como parte de los elementos ordenadores del espacio contribuyen a su dinamización, tanto en las actividades comerciales como residenciales, permitiendo en el espacio el surgimiento de los diferentes usos del suelo generando conflictos por este concepto entre los que se identifican establecimientos comerciales de alto impacto combinados con establecimientos comerciales de bajo impacto sumado a la actividad comercial.

? El desorden que se observa en el entorno de la comuna cuatro como en toda la ciudad se ha generado por la ausencia de una planificación urbana acorde con la necesidad de tener un espacio equilibrado y armónico tendiente a un desarrollo urbano adecuado.

? Las condiciones socioeconómicas del sector han generado una demanda de espacio adecuado para vivir lo que eleva el crecimiento poblacional, ya que habitar en este sector significa economía ofreciendo ventajas para adquirir viviendas a bajo costos.

? La falta de exigencia de un estudio de suelos donde se sospeche presencia o amenaza de socavones han permitido construcciones de urbanizaciones poniendo en riesgo y vulnerabilidad a la población que no tiene capacidad de asumir los posibles eventos que se pueda presentar.

? Por parte de control físico y la subdirección de planificación territorial y urbana cumplir con el rol de identificar los suelos aptos para ser urbanizados y evitar este tipo de situaciones que pone en riesgo la comunidad.

## BIBLIOGRAFÍA

ABEJÓN, Manuel. El transporte de la sociedad actual. Barcelona: Aula Abierta Salvat, 1985. 345 p.

ALCALDIA MUNICIPAL DE PASTO, "Plan de Ordenamiento Territorial de Pasto, Realidad Posible "Pasto 2012. San Juan de Pasto : La Alcaldía, 2001. 224 p.

\_\_\_\_\_. Aprobación del plan de ordenamiento territorial del municipio de Pasto, Decreto 083 del 2003. San Juan de Pasto : La Alcaldía. 2003 6 p.

\_\_\_\_\_. Espacio público, Decreto 1504 de 1998. San Juan de Pasto : La Alcaldía, 1998. 5 p.

\_\_\_\_\_. Estatuto de usos de suelos, Decreto 490 de 1991. San Juan de Pasto : La Alcaldía, 1991 6 p.

ALFÉREZ RUBIO, Jesús. Planeamiento de carreteras en el medio urbano. Bogotá : Dirección General de Carreteras. MOPT, 1987. 250 p.

CASTELLS, Manuel. La urbanización dependiente en América Latina. Buenos Aires: SIAP, 1973. 523 p.

CORAL MONCAYO, Hugo. Zonificación geotécnica urbana de Pasto. San Juan de Pasto, 1993, 315 p. Trabajo de Grado (Ingeniero Civil). Universidad Nacional de Colombia. Facultad de ingeniería.

CERON SOLARTE, Benhur y RAMOS, Marco Tulio. Pasto: espacio, economía y cultura. Nariño : Fondo Mixto de Cultura, 1997. 285 p.

COLOMBIA. Constitución Nacional 1991. Santa Fe de Bogotá : Imprenta Nacional, 1991. 150 p.

\_\_\_\_\_. Modernización de los municipios, Ley 136 de 1994. Bogotá : Imprenta Nacional, 1994 120 p.

\_\_\_\_\_. Ordenamiento territorial, Ley 388 de 1997. Bogotá : Imprenta Nacional, 1997. 221 p.

\_\_\_\_\_. Reforma urbana, Ley 9 de 1989. Bogotá : Imprenta Nacional, 1989. 230 p.

\_\_\_\_\_. Reglamentación del ordenamiento territorial, Decreto 879 de 1998. Bogotá : Imprenta Nacional, 1998. 30 p.

MAYOR, Rafael Cal Y. Ingeniería de Transito. 5 e.d. México : Asociación Mexicana de Caminos A.C. y Prestaciones y Servicios de Ingeniería, 1980. 193 p.

MOSQUERA T, Gilma y APRILE-GNISET, Jaques. Dos ensayos sobre la ciudad Colombiana. Cali : Universidad del Valle, 1997. 160 p.

MOYA GONZALES, Luis. La practica del planeamiento urbanístico. Madrid : Síntesis, 1996. 150 p.

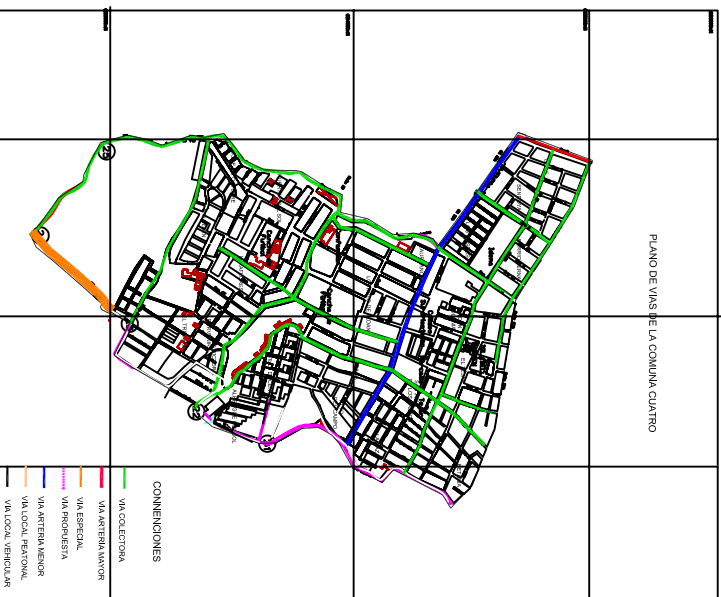
SAMPER GERMAN, El derecho al Espacio. En : CONGRESO INTERNACIONAL DE VANCOUVER HÁBITAT. (1º : 1976 : Vancouver). Informe del I Congreso Internacional de Vancouver Hábitat. Vancouver : s.n., 1976 130 p.

\_\_\_\_\_. La Arquitectura y la ciudad. , Apuntes de viaje, Fondo Editorial Escala, Bogotá 1986.

VARGAS, Hernando. Le Cousbier en Colombia“. Bogotá : COMP, 1986. 235 p.

# **ANEXOS**

PLANO DE VIAS DE LA COMUNA CUATRO



CONEXIONES

- VIA COLECTORA
- VIA ARTERIAL MAYOR
- VIA ESPECIAL
- VIA PROPUESTA
- VIA ARTERIAL MENOR
- VIA LOCAL PATRONAL
- VIA LOCAL VEHICULAR

