



DISEÑO URBANO CON ÉNFASIS EN ESPACIO PÚBLICO: EJE
COMERCIAL DE LA CARRERA 6TA, OPERACIÓN CENTRO -
RENOVACIÓN INTEGRAL, DINÁMICA CENTRO, ÁREA
METROPOLITANA TULCÁN – IPIALES, NARIÑO, COLOMBIA.



MIGUEL ESTUPIÑAN MONTENEGRO

**DISEÑO URBANO CON ÉNFASIS EN ESPACIO PÚBLICO: EJE
COMERCIAL DE LA CARRERA 6TA, OPERACIÓN CENTRO -
RENOVACIÓN INTEGRAL, DINÁMICA CENTRO, ÁREA
METROPOLITANA TULCÁN – IPIALES, NARIÑO, COLOMBIA.**

MIGUEL ESTUPIÑAN MONTENEGRO

ARQ. PABLO LONDOÑO BORDA



NOTA DE RESPONSABILIDAD

“Las ideas y conclusiones aportadas en la tesis de grado, son de responsabilidad exclusiva de los autores”

Artículo 1º. Del acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1996, emanado del honorable consejo directivo de la Universidad de Nariño.



NOTA DE ACEPTACIÓN

Jurado I Arq.

Jurado II Arq.

Jurado III Arq.



DEDICATORIA

Este trabajo esta dedicado a mis padres, y a su esfuerzo, a mis hermanos y sobrinos, quienes son lo mas importante en mi vida, a mi bis abuela Clemencia por ayudarme sin nada a cambio y finalmente a Adriana Alarcón por estar a mi lado y apoyarme en cada momento.

RESUMEN

Nariño es un departamento que tiene muchos potenciales ambientales, turísticos, socioculturales, industriales, etc. Que no se han rescatado y que con el paso del tiempo se han ido perdiendo por un mal manejo y al no tener sentido de pertenencia.

Uno de los potenciales más grandes que tiene es estar ubicado en la región andina la cual le favorece en mucho al tener gran variedad de pisos térmicos teniendo diversidad en cultivos, y de agricultura. La agricultura es la cadena más fuerte que tiene Nariño, la gran mayoría de la población está dedicada a la agricultura y la ganadería pero por el mal manejo que le dan a la tierra esta ha ido decayendo, además que no tienen la infraestructura necesaria para poder comercializar y distribuirla dentro y fuera del país.

Esta es una gran debilidad por lo cual se plantea el proyecto de la zona franca en el área metropolitana binacional Ipiales - Tulcán con el fin de potencializar y generar más comercio a nivel nacional e internacional, la zona franca contara con zonas de servicios y zonas privadas, la zona de servicios compuesta por 3 equipamiento muy importantes para el desarrollo de esta entidad que son el centro de aduanas, el centro de negocios y el centro de administración y capacitación, y la zona privada compuesta por las bodegas, talleres de mantenimiento etc. Cada equipamiento cuenta con las condiciones óptimas de ventilación iluminación, accesibilidad todo a favor del buen desempeño de la zona franca.

ABSTRACT

Nariño is a department that has many environmental, tourism , cultural , industrial , etc. potential .

They were rescued and not over time have been lost by mismanagement and having no sense of belonging. One of the biggest potential you have is to be located in the Andean region which favors having him in a variety of climatic zones having diversity in crops and agriculture. Agriculture is the strongest chain having Nariño, the vast majority of the population is engaged in agriculture and livestock but poor management that give the earth this has declined , plus they do not have the necessary infrastructure to market and distribute within and outside the country.

This is a great weakness for which the project is proposed free zone in the binational metropolitan area Ipiales - Tulcán order to potentiate and generate more trade nationally and internationally, the free zone will feature service areas and private areas the service area consists of 3 very important equipment for the development of this entity are central customs, business center and the center of administration and training , and private area consisting of warehouses , maintenance shops etc. Each equipment has the optimum lighting ventilation , accessibility for all to the good performance of the zone.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN.....	12
2. OBJETIVOS.....	14
2.1 Objetivo general.....	14
2.3 Objetivo Especifico.....	14
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	15
3.1 Descripción del problema.....	15
3.2 Formulación de problema.....	16
3.3 Justificación del problema.....	16
4. METODOLOGÍA.....	17
5. MARCO TEORICO LOS PASAJES COMERCIALES (MADRID EN EL SIGLO XIX).....	18
5.1 Aspecto Económico.....	19
5.2 Percepción.....	20
5.3 Sensación.....	20
6. MARCO REFERENCIAL AREA METROPOLITANA (BINACIONAL).....	21
6.1 Área Metropolitana Norte De Santander y Táchira.....	22
6.2 Entorno Macroeconómico Norte de Santander.....	23
6.3 Sistema De Movilidad de Colombia- Venezuela.....	24
6.4 Municipios que conforman el Área Metropolitana Binacional	25
6.5 Área Metropolitana Binacional Nuevo Laredo.....	26
6.6 Economía.....	26
6.7 Movilidad.....	27
7. MARCO REF. MANEJO DE BORDES (DINAMICA CENTRO).....	29
7.1 Referente Urbano.....	30
7.2 Propuesta Borde Urbano De La Ciudad De Santiago De Chile.....	31
7.2.1 Conclusión.....	32
7.2.2 Propuesta.....	32
8. MARCO REF. PROYECTO URBANO (CORREDOR COMERCIAL).....	33
8.1 Concurso de Tratamiento para el Espacio Publico Rímac.....	34
9. MARCO CONTEXTUAL LATINOAMERICA.....	36
9.1 Dimensión Medio Ambiental.....	37
9.1.1 Potencialidad de los recursos naturales.....	37
9.2.2 Recursos no Renovables.....	38
9.2.2.1 Suelos.....	38
9.2.2.2 Recursos Hídricos.....	38
9.2.2.3 Biodiversidad.....	38
9.3 Dimensión Económica.....	40
9.3.1Agricultura.....	40
9.3.2 Petroleó.....	42

TABLA DE CONTENIDO

9.3.4 Comercio.....	43
9.4 Propuesta Económica a Nivel de Latino América.....	44
9.6 Dimensión de Movilidad.....	45
9.7 Propuesta de Movilidad a Nivel Latino América.....	47
10. MARCO CONTEXTUAL COLOMBIA.....	48
10.1 Colombia.....	49
10.2 Dimensión Medio Ambiental.....	49
10.3 Propuesta Ambiental a Nivel de Colombia.....	52
10.4 Dimensión Económica.....	53
10.4.1 Infraestructura.....	53
10.4.2 Agricultura.....	53
10.4.3 Turismo.....	53
10.4.4 Ganadería.....	54
10.4.5 Educación.....	54
10.4.6 Cultura.....	54
10.5 Propuesta Económica a Nivel de Colombia.....	55
10.6 Dimensión de Movilidad.....	56
10.6.1 Carreteras Primarias	56
10.6.2 Carreteras Secundarias	56
10.6.3 Carreteras Terciarias	56
10.6.4 Tramos	57
10.7 Propuesta de Movilidad a Nivel de Colombia.....	55
11. MARCO CONTEXTUAL DE NARIÑO.....	59
11.1 Nariño.....	60
11.2 Dimensión Ambiental.....	60
11.2.1 Hidrografía.....	60
11.2.2 Clima.....	60
11.2.3 Parques Naturales.....	60
11.3 Dimensión Medio Ambiental.....	61
11.3.1 Laguna de La Cocha.....	62
11.3.2 Laguna de Cumbal.....	62
11.3.3 Tumaco.....	62
11.3.4 Las Lajas.....	62
11.4 Dimensión Económica de Nariño.....	64
11.4.1 Turismo.....	65
11.4.2 Barniz de Pasto.....	65
11.5 Propuesta Económica a Nivel de Colombia.....	66
11.6 Dimensión de Movilidad.....	67
11.6.1 Movilidad en Nariño.....	67

TABLA DE CONTENIDO

11.6.2 Vías.....	68
11.6.3 Acceso Terrestre.....	68
11.6.4 Acceso Aéreo.....	69
11.7 Propuesta de Movilidad a Nivel de Nariño.....	70
12. MARCO CONTEXTUAL REGION.....	71
12.1 Región.....	72
12.2 Dimensión Medio Ambiental.....	73
12.2.1 Reservas Naturales.....	74
12.2.3 Hidrografía.....	74
12.2.4 Problemas Ambientales.....	74
12.2.4.1 Deforestación.....	75
12.2.4.2 Disminución del Caudal de las Fuentes Hídricas.....	75
12.2.4.3 Contaminación.....	75
12.3 Propuesta Ambiental a Nivel de Región.....	76
12.4 Dimensión Económica.....	77
12.4.1 Sector Agrario.....	77
12.4.2 Sector Agrícola.....	78
12.4.3 Producto Interno Bruto.....	78
12.4.4 Sector Ganadero.....	79
12.5 Propuesta Económica a Nivel de Región.....	80
12.5.1 Problemáticas.....	80
12.5.2 Potencialidades.....	80
12.6 Dimensión Movilidad.....	81
12.6.1 Vías	81
12.6.2 Problemáticas.....	83
12.6.3 Potencialidades.....	83
12.6.4 Conclusión Diagnostica.....	83
12.7 Propuesta de Movilidad a Nivel de Región.....	84
13. MARCO CONTEXTUAL AREA METROPOLITANA BINACIONAL.....	85
13.1 Ambiental.....	87
13.2 Movilidad.....	87
13.2.1 Caracterización Vial	87
13.2.3 Transporte Publico.....	87
13.2.4 Transporte Alternativo.....	87
13.2.5 Sistema De Equipamientos.....	87
13.3 Usos del Suelo.....	88
13.3.1 Sistema de Usos de Suelo.....	88
13.4 Espacio Publico.....	88
13.4.1 Sistema de Espacio Publico.....	88
13.5 Económica.....	88

TABLA DE CONTENIDO

13.6 Dinámica Centro.....	89
14. MARCO CONTEXTUAL OPERACIÓN CENTRO (Manejo De Bordes).....	90
14.1 Dinámica Centro.....	91
14.2 Intervención del Sector.....	93
14.3 Propuesta de Consolidación de Vivienda.....	94
14.4 Recuperación de Espacio Publico.....	94
14.5 Re Ubicación de Sectores Industriales.....	94
14.6 Recuperación Ambiental.....	94
15. MARCO CONTEXTUAL DINAMICA CENTRO (Plan General).....	95
15.1 Discontinuidad Vial.....	96
15.2 Niveles De Servicio De La Infraestructura Vial	96
15.3 Dimensiones Mínimas.....	96
15.4 Discontinuidad del Eje Principal.....	96
15.5 Propuesta Sistemática.....	97
15.6 Movilidad.....	98
15.7 Perfiles Viales Propuestos.....	99
16. MARCO REFERENCIAL PROYECTO URBANO (Corredor Comercial).100	
16.1 Caracterización.....	102
16. 2 Intervención Pieza Urbana Plaza Central.....	104
16.2.1 Objetivo Gral.....	104
16.2.2 Objetivo Especifico.....	104
16.3 Descripción.....	108
16.4 Problemáticas.....	108
17.MACRO CONTEXTO ANALISIS BIOCLIMATICO.....	111
17.1 Factores Climáticos.....	111
17.2 Proyecto Urbano.....	113
17.3 Corredor Peatonal.....	127
Tabla de Figuras.....	149
Tabla de Gráficos.....	153
Conclusión.....	154
Bibliografía.....	155

INTRODUCCIÓN:

El proyecto se ubica en el sur de Colombia, en el departamento de Nariño en región Andina, donde se puede observar las diferentes dinámicas entre los distintos municipios; generando diferentes relaciones entre ellos, donde se identifica la ciudad región Guaitarilla – Túquerres – Ipiales – Tulcán; municipios que poseen características similares tanto en sus dinámicas comerciales y económicas, como en aspectos Físicos naturales, ambientales y culturales, de esta forma en la región se puede relacionar cinco socio municipios con una dinámica muy marcada donde se determina el área metropolitana Binacional conformada por los municipios de Ipiales – Tulcán como polos Urbanos y Municipios “dormitorio” : Pupiales, Potosí, Cuaspud (Carlosama).

El área metropolitana binacional, es el resultado de la organización del territorio, físico administrativo, debido al estrecho lazo entre los municipios y dinámicas comerciales, culturales, físico ambientales. Se resalta el intercambio de las ciudades Ipiales – Tulcán, donde las relaciones comerciales por ser zona de frontera son de diario Vivir, no solo en el Gran comercio, sino que también para el pequeño comercio y el comercio informal; en el área metropolitana se han desarrollado diferentes actividades en cada zona, por lo que es necesario realizar una división, lo q se determina varias “Dinámicas”, a lo largo del territorio, tales como:

- **Dinámica Zona Franca:** Zona de San Luis - Aeropuerto – Municipios de Ipiales y Carlosama.
- **Dinámica Tulcán:** Zona Norte de Tulcán – Desarrollo de Vivienda.
- **Dinámica Puenes:** Zona Oriente de Ipiales – Desarrollo de Vivienda.
- **Dinámica Centro:** Zona Centro de Ipiales - Desarrollo Integral.
- **Dinámica Chilcos:** Zona Occidente de Ipiales – Desarrollo de la terminal multimodal.
- **Dinámica especial de Conservación Cultural:** Norte de Ipiales – Sur Pupiales – zona especial de conservación y mantenimiento de cabildos indígenas.
- **Dinámica ambiental:** Zona Sur de Ipiales – Zona de conservación ambiental – desarrollo del parque metropolitano.

INTRODUCCIÓN:

La dinámica centro se caracteriza por ser una de las más importantes, ya que la mayoría del resto de las dinámicas depende tanto económica y administrativamente de esta, se puede observar homogeneidad en los diferentes sectores de esta dinámica lo cual se recurre a hacer una subdivisión que se denominan “operaciones”

- **Operación Norte:** Limite con Pupiales – Propuesta de Equipamiento – Recuperación de Quebradas, Propuesta de Borde.
- **Operación Sur:** Limite con Parque Metropolitano- Propuesta de Equipamiento – Propuesta de Borde.
- **Operación Centro:** Centro de Ipiales – Renovación Urbana Integral – Espacio Público – Sistema de Comercio Integral.

La operación Centro posee características muy especiales, es una de las conexiones con el resto del área metropolitana, por lo que es necesario realizar una intervención integral, uno de los principales problemas se encuentra en la antigua plaza central de mercado, entre Carrera 11va - carrera 6ta, y Calle 17 -calle 13, debido a la invasión del espacio público efectivo, por parte del comercio informal, se realiza una intervención de tipo urbanística con el fin de mejorar el sector, sin despojar de la dinámica comercial que este sector aporta a la ciudad, y sin apartar de la memoria colectiva que este sector representa para los Ipialeños.

Se genera el SICCI (Sistema Integrado de Comercio de la Ciudad de Ipiales), lo cual organiza, regula y Mejora la calidad del espacio público del centro de Ipiales, a través de ejes comerciales y de espacio público.

- Eje Norte - Sur: La Antigua plaza Central de Mercado - calle 14 – plaza “La Pola” - Vía Pupiales.
- Eje Oriente – Occidente: Plaza Santander – Plaza la Pola - carrera Sexta – Plaza 20 de Julio.

OBJETIVOS:

Objetivo General: Diseño Urbano y espacio Público: Planteamiento de (SICCI) Sistema de comercio integrado de la ciudad de Ipiales sobre el eje comercial, de la carrera 6ta, Operación Centro, Área Metropolitana Tulcán – Ipiales, Nariño, Colombia, con el fin de regular y organizar física y espacialmente el comercio tanto informal como formal del centro de Ipiales, a través del diseño de espacio público.

Objetivos Específicos:

Escala macro-contexto: Subregión Guaitarilla – Túquerres – Ipiales – Tulcán:

- Realizar una propuesta integral dimensional con el fin de mejorar la región y volverla más competitiva en diferentes campos.
- Potencializar las características y potencialidades de cada municipio con el fin de aportar a la región para el desarrollo integral del territorio.
- Determinar la Dimensión Ambiental como ordenadora y potencia de la región, con el fin de conservarla y potencializarla creando una dinámica eco turística.

Escala macro-contexto: Área Metropolitana Ipiales – Tulcán:

Proponer una nueva forma de organización del territorio de forma físico administrativa, con el fin de buscar el desarrollo de los municipios.

General el área metropolitana binacional Tulcán – Ipiales. Con el fin de buscar el desarrollo integral de los municipios q la conforman.

Escala Meso-contexto: Dinámica Centro – Renovación integral:

Proponer y diseñar en la dinámica una teoría de Borde en los extremos Norte y sur del Territorio con el fin de ser con contenedor de la ciudad permitiendo que esta no se desborde.

Diagnosticar las diferentes problemáticas del centro del municipio, con el fin de homogeneizar sectores para su intervención.

Escala Meso-contexto: Operación Centro – Renovación Urbana Integral:

Diagnosticar la problemática del espacio público y el comercio informal.

Intervenir urbanísticamente el sector, con el fin de un mejoramiento integral.

Proponer diversas soluciones con respecto a la problemática del déficit de espacio público en el municipio.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:

La problemática del espacio público en el municipio de Ipiales en el sector Centro se ha convertido con el paso del tiempo un problema insostenible, por otra parte, la contaminación de diferentes tipos, se ha transformado en un problema no solo para el sector sino para el municipio de Ipiales; también la delincuencia de este sector del municipio carece de control.

El principal problema radica en la apropiación del espacio público efectivo por parte del comerciante informal, principalmente en las zonas de la calle 14 entre carreas 10 y 7, este conflicto se ha tornado en una problemática de mucho cuidado en el municipio ya que no hay alguna norma q rija sobre el uso del espacio público y se vuelva efectiva.



Fig 1. Problemática Centro de Ipiales



Fig 2. Problemática Centro de Ipiales Cll 14



Fig 3. Problemática Centro de Ipiales Cll 14

FORMULACIÓN Y JUSTIFICACIÓN

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA:

¿Cómo lograr un sistema de comercio integral en el centro del Municipio de Ipiales, que se integre al sistema de espacio público, organizándolo y regulándolo espacial y físicamente?

JUSTIFICACION DEL PROBLEMA:

La ciudad latinoamericana posee problemas similares de espacio público debido a la adaptación del urbanismo europeo de la época de la colonia, con el crecimiento de las ciudades de forma inadecuada y el desarrollo mal planificado, el resultado del espacio público efectivo es mínimo y en muchos casos nulo.

Trasladando la problemática en Colombia las ciudades con menor déficit de espacio público son Armenia, Cúcuta y barranquilla, poniendo a la Capital Nariñense por debajo del promedio nacional, Ipiales es una de las ciudades con mayor déficit del departamento, lo cual se propone una solución a la problemática, el centro del municipio posee características muy difíciles de tratar como son el comercio informal, delincuencia, gran densidad de vehículos, contaminación auditiva, etc. Debido a la falta de espacio público efectivo, la ciudadanía llega a la determinación de no hacer parte de esta dinámica, lo cual las consecuencias son desfavorables económicamente y socio culturalmente.

El diseño del SICCI sobre el eje comercial, se realiza sobre el espacio público efectivo, características que vuelven a los 2 sistemas sostenibles uno con el otro, aprovechando las dinámicas de cada sistema, se plantea la peatonalización de la carrera 6 entre calles 13 y 8. Con el fin de vincular este tramo al sistema de espacio público y al sistema de comercio debido a su alto índice de comercio de este sector, se hace una re estructuración de la plaza “La Pola” con el fin de dar más cantidad y calidad de espacio público de permanencia al peatón, se genera el eje de la calle 14 donde la problemática de la invasión del espacio público es más marcada, se la semi - peatonaliza y se propone un nuevo corredor especializado para este tipo de comercio, terminando en la Plaza del Comercio y Cultura ubicada en la antigua plaza de Mercado, a través del recorrido se hace una recuperación e intervención de recintos que actualmente son mal utilizados y desperdiciados, generando con todo lo anterior el Sistema de Comercio Integral de la Ciudad de Ipiales, a través del espacio público efectivo.

METODOLOGÍA:

Actividad	9 Semestre	10 Semestre					
	AGO - DIC	FEB	MA R	ABR	MA Y	JUN	JUL
Desarrollo investigación escalas (Global, Continente, Colombia, Nariño, Región)							
Propuesta Región							
Propuesta Área Metropolitana							
Análisis Sistémico							
Propuesta Sistémica							
Definición de Dinámicas							
Definición de Operaciones							
Dinámica Centro Análisis - Propuesta							
Operación Centro Análisis - Propuesta							
Plan Maestro Eje Cr 6ta							
Propuesta puntual de espacio público							
Propuesta Urbana Inmediata							

Tabla 1



LOS PASAJES COMERCIALES

(MADRID EN EL SIGLO XIX)

MARCO TEÓRICO



MARCO TEÓRICO:

LOS PASAJES COMERCIALES (Madrid en el Siglo XIX)

En el siglo XIX los pasajes comerciales crearon en toda Europa una arquitectura original y unas formas de intercambio comercial que imprimieron carácter a la vida urbana e introdujeron nuevos modelos de relación social y comercial. Los primeros pasajes fueron los de París y al terminar la centuria fue rara la ciudad europea de cierta importancia que no poseyera una galería comercial.

Construidos como galerías que conectaban dos puntos de una zona urbana, al hacerlo la ponían al abrigo de las adversidades climáticas y del tráfico. En ellos la vida urbana fluía animadamente bajo el impulso del capital privado. Una oferta amplia y variada de objetos, exhibidos en vitrinas, competían ante los ojos del paseante-comprador. La luz que se filtraba por sus cubiertas acristaladas hacía muy placentero su recorrido. Actividades complementarias: cafés, restaurantes, música... inducían al ciudadano a transitar por su interior.

ASPECTO SOCIOECONÓMICO

En el campo socioeconómico vemos como los pasajes comerciales adquieren un gran valor social para el sector por ser puntos de congregación, esto genera diferentes actividades alrededor de ellos que afectan socialmente como la prostitución, el atraco, vendedores ambulantes y demás actividades sobre los andenes aledaños que generan tensión y poca tranquilidad. Todo esto genera una gran actividad comercial y por lo tanto un interés económico, tanto para el vendedor como para el comprador que busca nuevos precios para defender su economía y esto lo encuentra allí donde las ofertas y los bajos precios predominan para vender mayor cantidad y mantener el gran movimiento económico y comercial. Todo esto para beneficio propio de los comerciantes.

MARCO TEÓRICO:

LOS PASAJES COMERCIALES (Madrid en el Siglo XIX)

PERCEPCIÓN

En el sentido perceptivo los pasajes comerciales como lo son el Rivas, Colonial, etc., son pasajes donde se presenta gran movimiento y actividad diaria; esos tienen fines económicos y comerciales lo que los convierte en puntos de congregación y de convergencia, por lo que en los pasajes se percibe el tumulto, la algarabía y la relación: vendedor - cliente, por obtener un beneficio, ya sea de lucro o de adquirir un producto a mejor precio. Estos pasajes comerciales presentan una gran diferencia al otro tipo de pasaje que tomamos como ejemplo, estos son los que se encuentran en el sector de la Candelaria. Perceptivamente a diferencia de los anteriores, estos son pasajes peatonales, por lo general solitarios y tranquilos, que cumplen la función de permitir al peatón atravesar las cuadras de una calle a otra.

SENSACIÓN

En cuanto a esto uno se encuentra pasando por las afueras de uno de estos pasajes comerciales, sobretudo los que se encuentran sobre la carrera décima entre calles novena y once, hay una sensación de inseguridad y prevención producidas por la aglomeración y las diferentes actividades que se generan en los andenes y en su entorno, donde cada persona ofrece sus servicios y productos. Estas sensaciones cambian un poco al ingresar a uno de estos pasajes, aunque el atosigamiento por ofrecer productos continúan allí adentro, se siente un poco más de seguridad y tranquilidad, gracias al sentido de apropiación y pertenencia que hay en estos, ya que los comerciantes tienen allí un sitio establecido y permanente que produce un interés por conservarlo y darle seguridad.



AREA METROPOLITANA (BINACIONAL)

MARCO REFERENCIAL



MARCO REFERENCIAL:

Referente Área Metropolitana

AREA METROPOLITANA NORTE DE SANTANDER Y TACHIRA

Las zonas de frontera se entienden como áreas de contacto e interacción entre poblaciones pertenecientes a dos o mas países, presentando un espacio de actuación compartida entre aspectos de orden social, político, económico, ambiental y cultural.

El limite fronterizo, se entiende como la línea de demarcación entre los territorios nacionales, apareciendo bajo el paradigma moderno como la representación de la separación entre dos soberanías distintas, implicando por tanto la permanencia de percepciones geoestratégicas sobre el territorio de frontera, entendiendo la frontera como el limite bajo el cual no hay nada mas allá, y hasta donde llegan las facultades del estado.



Fig 4. Área metropolitana binacional



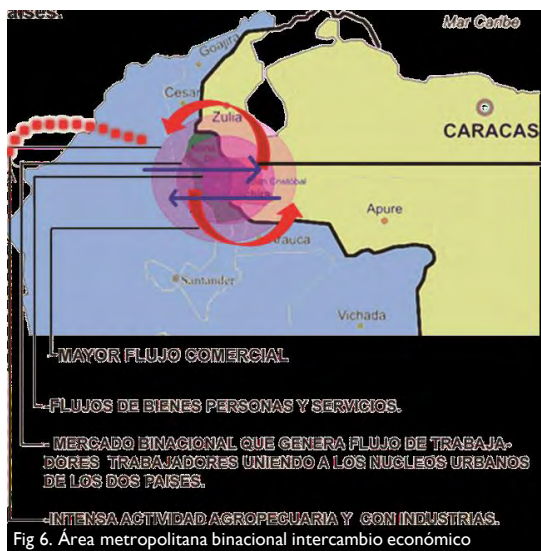
Fig 5. Área metropolitana binacional Colombia - Venezuela

Existe una ciudad binacional, que a su vez se encuentra inmersa en un sistema metropolitano binacional, que comprende mas de millón y medio de habitantes, con dos ciudades importantes que son: san Cristóbal, capital del estado de Táchira, de lado venezolano y Cúcuta, capital del departamento de norte de Santander del lado colombiano

MARCO REFERENCIAL:

Referente Área Metropolitana

ENTORNO MACROECONOMICO NORTE DE SANTANDER



Población del paso de frontera. Año 2004 (estimado)		
	Colombia	Venezuela
Cúcuta	650.000	
Villa del Rosario	25.000	
San Antonio		38.000
Ureña		30.000

	Sentido CO - VE	Sentido VE - CO	Total
Vehículos	6.493	6.649	13.143
Personas	13.588	15.567	29.155

Actividad económica	Población	
	Unidades	%
Agricultura, caza, silvicultura y pesca	53.242	18.24
Explotación hidrocarburos, canteras y minas	1.055	0.36
Industria manufacturera	43.395	15.55
Electricidad, gas y agua	2.379	0.82
Construcción	22.131	7.58
Comercio, restaurantes y hoteles	59.811	20.49
Transporte	21.709	7.44
Establecimientos financieros, seguros de bienes y servicios	11.069	3.79
Servicios comunal, social y personal	75.234	25.73

Tabla 3

Construcción del gasoducto binacional, para el suministro de gas a la republica de Venezuela y la interconexión eléctrica para suplir las necesidades de energía del país vecino,



Venezuela es destino de 74% de las exportaciones de Santander y Norte de Santander y 96% de las de Arauca.



83% del intercambio bilateral se hace por el eje Norte de Santander – Táchira.



Comparación Necesidades Básicas Insatisfechas, principales ciudades.

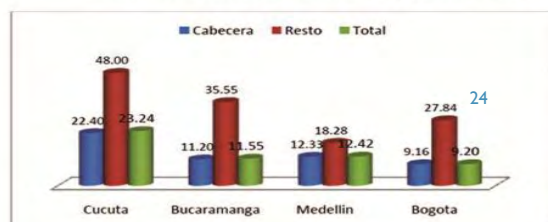


Tabla 2

MARCO REFERENCIAL:

Referente Área Metropolitana

SISTEMA DE MOVILIDAD COLOMBIA - VENEZUELA

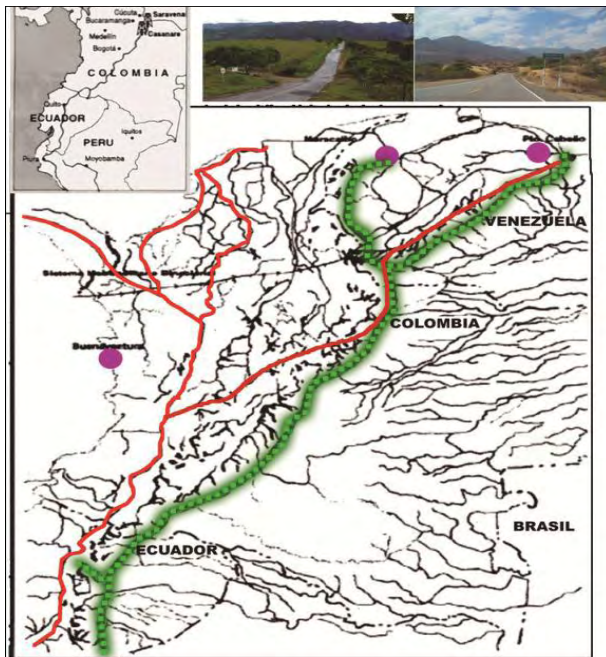


Fig 7. Área metropolitana binacional movilidad

La carretera marginal de la selva comunicara por terreno plano a Colombia y Venezuela con Ecuador, Perú y Bolivia, con puertos sobre el mar caribe para la importación – exportación con América del norte y Europa occidental.

La ciudad de Cúcuta se encuentra distante a:
6 horas de Bucaramanga
15 de Bogotá
15 de Medellín
16 horas de barranquilla,
siendo el ultimo puerto
marítimo mas cercano.



Fig 8.. Área metropolitana binacional movilidad

Por Venezuela se encuentra a:

2 horas de san Cristóbal
5 horas de Mérida
6 horas del puerto de Maracaibo, y a partir de ahí de abre el abanico de posibilidades de conexión con todas las ciudades importantes.
Caracas 14 horas de viaje, con la particularidad de ser una distancia 1,5 veces mayor a la distancia de Bogotá.

MARCO REFERENCIAL:

Referente Área Metropolitana

REFERENTE

ÁREA

METROPOLITANA

SISTEMA DE MOVILIDAD

COLOMBIA - VENEZUELA

Referente Área Metropolitana

MUNICIPIOS QUE CONFORMAN EL ÁREA METROPOLITANA BINACIONAL

Figura 9, Municipios Área Metropolitana

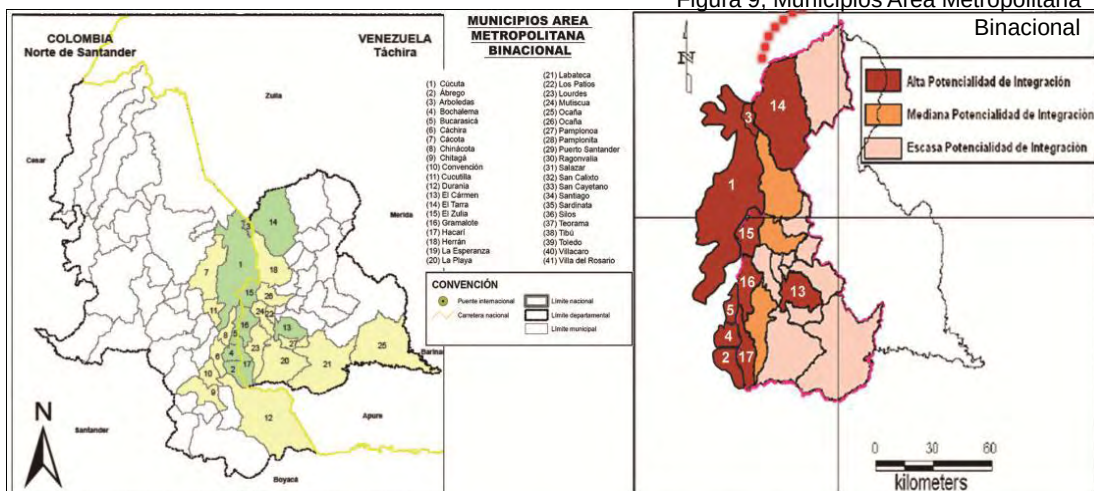
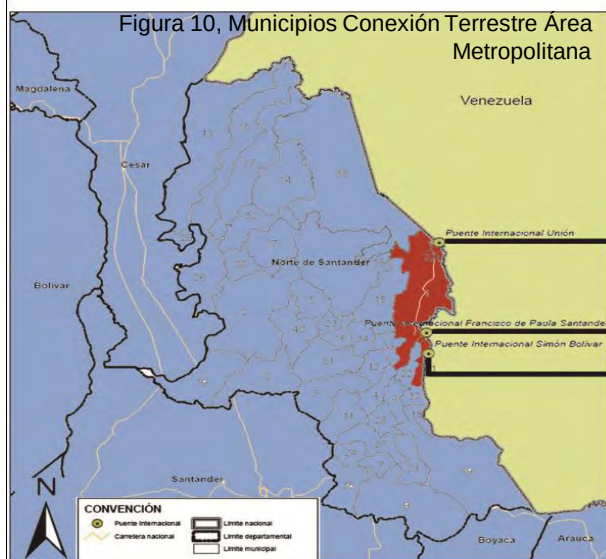


Figura 10, Municipios Conexión Terrestre Área Metropolitana



CONEXION TERRESTRE

■ El Puente Internacional Unión, que conecta al municipio de Puerto Santander (parte del Área Metropolitana de Cúcuta) con la localidad de Boca de Grita, y así mismo con la vía que conduce a la Ciudad de Maracaibo, infraestructura precaria que solo permite el paso de camiones pequeños

El Puente Internacional Francisco de Paula Santander, conecta con el municipio de Pedro María Urefía y desde ahí hacia el Municipio de la Fría, interconectándose de esta forma con varios municipios del Estado Táchira y con la vía que conduce a la ciudad de Maracaibo.

El Puente Internacional Simón Bolívar es la principal vía terrestre que comunica a Colombia con Venezuela. Se levanta sobre el Río Táchira, que en ese tramo de su curso marca la frontera entre ambas naciones.



El nivel de articulación entre ambos territorios llega a ser significativo que configura la existencia de una región metropolitana de carácter binacional, en tanto existe una misma identidad colectiva a lado y lado de la frontera, sustentada por relaciones funcionales socioeconómicas, políticas e históricas comunes en estrecha interdependencia y con efectos secundarios en dichos terrenos.

MARCO REFERENCIAL:

Referente Área Metropolitana

AREA METROPOLITANA BINACIONAL NUEVO LAREDO



Todo este territorio comprende dos áreas urbanas, tres ciudades y 12 pueblos que tienen un total de 636,526 habitantes.

esta identidad de cultura de frontera hace referencia a la existencia de vínculos de parentesco, la homogeneidad de cosmovisiones de prácticas religiosas y alimentarias, de hábitos de vestir, las cercanías a los pueblos y el intercambio económico.

ECONOMÍA

Más del 36% del total de la actividad de comercio internacional de México hacia el exterior, cruza por Nuevo Laredo, es por ello que la economía de Nuevo Laredo gira en torno a la importación y exportación comercial de industria entre México y Estados Unidos.



Además recorre importantes zonas agropecuarias y mineras en Guanajuato y San Luis Potosí, así como zonas industriales en el estado de México, Querétaro, Saltillo y Monterrey.

Diferentes fuentes mencionan que el 70% de todas las exportaciones de México a los Estados Unidos utilizan la carretera entre la ciudad de México y Laredo/ Nuevo Laredo.

MARCO REFERENCIAL:

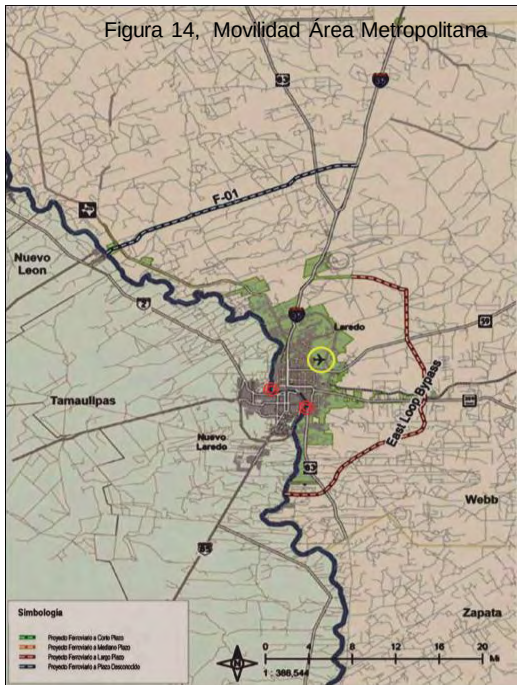
Referente Área Metropolitana

MOVILIDAD

Figura 13, Movilidad Área Metropolitana



Figura 14, Movilidad Área Metropolitana



- El municipio tiene 4 puentes internacionales que cruzan el río hacia Laredo, Texas.
- El puente internacional portal de las Américas, puente 1 para peatonales y vehículos.
- El puente internacional Juárez Lincon, puente2, para autobuses de pasajeros y vehículos ligeros.
- Puente para operaciones ferrocarriles.
- El puente internacional de comercio mundial, puente 3 dedicado exclusivamente a vehículos de transporte de mercancías.
- La ciudad de nuevo Laredo cuenta con un aeropuerto llamado aeropuerto internacional de Quetzalcóatl. El programa nacional de infraestructura 2007 20012, incluye para Laredo un nuevo cruce ferroviario y ampliación del aeropuerto para carga

MARCO REFERENCIAL:

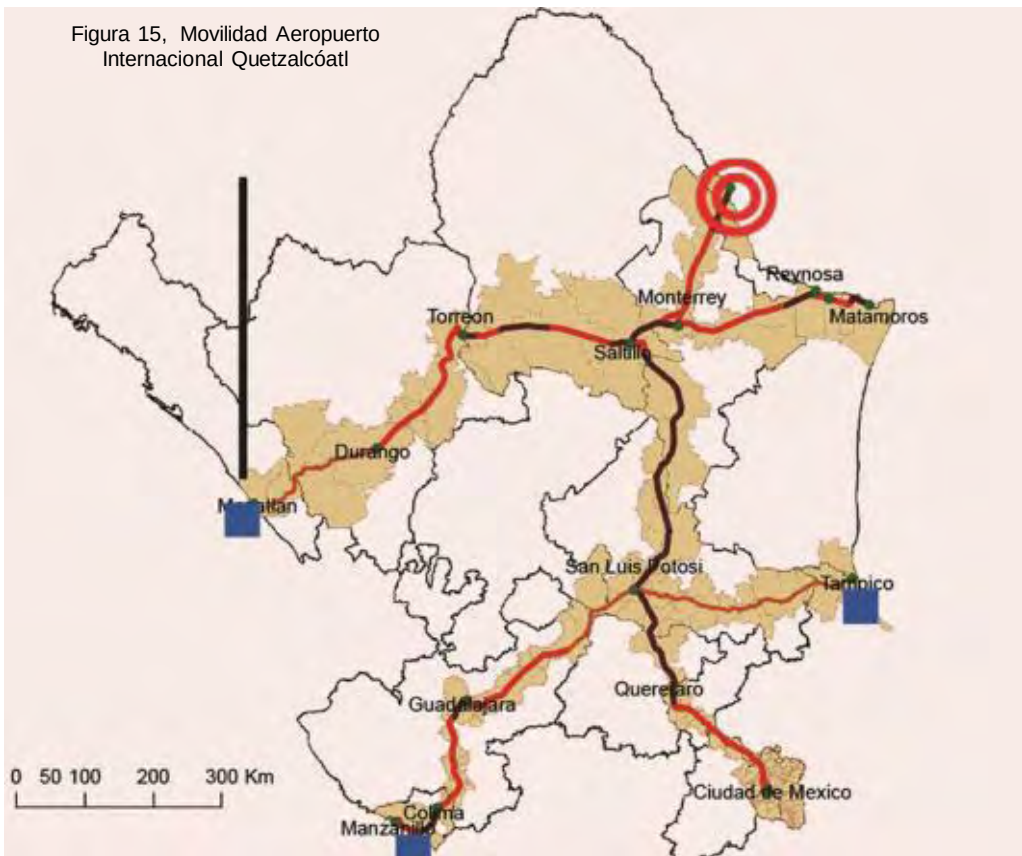
Referente Área Metropolitana

MOVILIDAD

Aeropuerto internacional Quetzalcóatl tiene vuelos diarios directos a la ciudad de México.

Laredo cuenta como un aeropuerto internacional de Laredo que tiene vuelos directos a Dallas, Houston y Las Vegas. Además, estos aeropuertos manejan mercancías para exportación al país vecino.

Figura 15, Movilidad Aeropuerto Internacional Quetzalcóatl



Manzanillo es el puerto de altura más importante del Pacífico mexicano, su ubicación geográfica le permite llevar a cabo la transferencia de mercancías que nutren los principales centros comerciales e industriales del país.



MANEJO DE BORDES

(DINAMICA CENTRO)

MARCO REFERENCIAL



MARCO REFERENCIAL:

REFENTE URBANO DINAMICA CENTRO

REFENTE URBANO

Santiago De Chile Piedemonte: Manejo de los limites entre Ecosistemas Naturales y Bordes Urbanas.



Figura 16, Manejo de Limites

De acuerdo a los procesos de urbanización, el avance de la ciudad sobre este sector, ha significado y generado una fuerte modificación del espacio natural y de los procesos físicos que toman lugar en dicho territorio, como lo son las modificaciones al relieve, el relleno de quebradas, el cercenamiento de canales, el desvío de los cursos naturales del escurrimiento de las aguas y las deforestaciones, entre otros.



Figura 17, Manejo de Limites

Esta heterogeneidad espacial de los usos de suelo y las formas que adquieren los parches y corredores biológicos determinan los influjos del medio ambiente natural sobre la ciudad, o por el contrario, de la matriz urbana sobre la naturaleza .



Podríamos decir entonces que en los límites entre los sistemas naturales y el espacio construido urbanísticamente deberían predominar los flujos en vez de los fijos y las interacciones en vez de los compartimientos aislados

Figura 18, Manejo de Limites

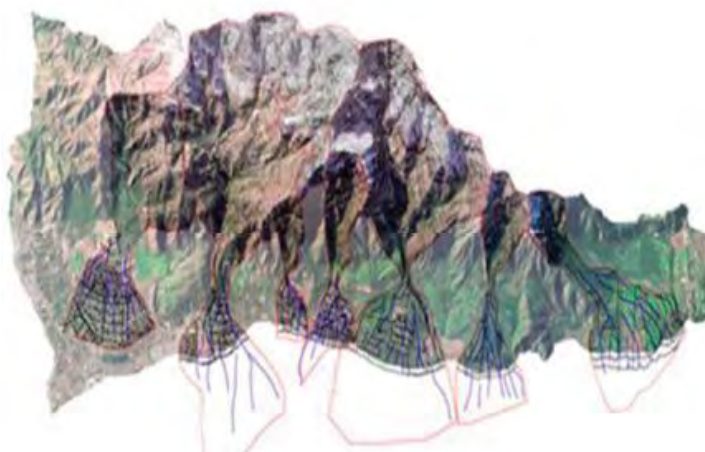
MARCO REFERENCIAL:

REFENTE URBANO DINAMICA CENTRO

REFENTE URBANO

La primera etapa de carácter teórica se centró en comprender las relaciones entre las áreas limítrofes de las zonas urbanizadas y los territorios de los naturales. Centrándose en el caso de las comunas de pie de monte por colindar con un territorio que tiene una fuerte dinámica geográfica a través de sus corredores biológicos y su estructura geofísica de cuencas hidrológicas.

Figura 19, Área Segunda Etapa Investigación



Desarrollar una segunda etapa de investigación, orientada a proyectos capaces de elaborar modelos de desarrollo urbano apropiados a la realidad geográfica del piedemonte.

El piedemonte es un sector que presenta un alto nivel de peligrosidad natural. Las condiciones que han facilitado y permitido la ocupación de estas áreas, se relacionan con el desconocimiento, tanto de planificadores y urbanizadores de los riesgos presentes en los conos deyección y, con una alta percepción positiva de la población, al considerar estos lugares aptos para habitar y con excelentes vistas panorámicas.

PROPUESTA BORDE URBANO DE LA CIUDAD DE SANTIAGO DE CHILE

Figura 20, Propuesta Borde Urbano Ciudad de Chile



MARCO REFERENCIAL:

REFENTE URBANO DINAMICA CENTRO

PERDIDA DE LA COBERTURA VEGETAL



Figura 21

DISMINUCIÓN DE LA VENTILACIÓN

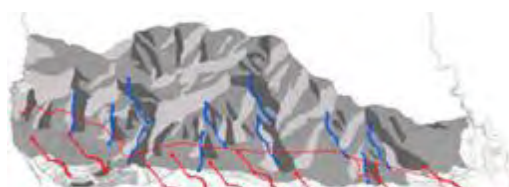


Figura 22

INTERRUPCIÓN DE LOS CORREDORES BIOLÓGICOS

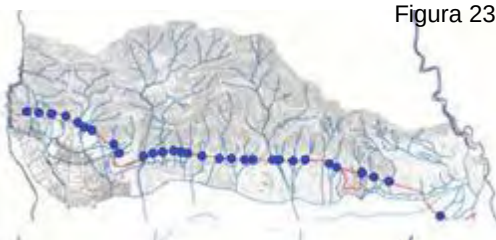


Figura 23

RIESGO DE REMOCIÓN DE MASAS

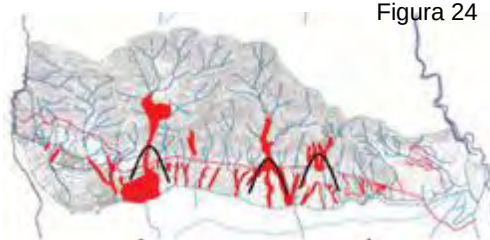


Figura 24

La propuesta busca generar un plan maestro que oriente el crecimiento de las comunas de piedemonte hacia el límite urbano fijado por el plan regulador metropolitano de Santiago y puntualmente entre el río Mapocho y el río Maipo (Comunas de ; Las Condes, La Reina, Peñalolen, La Florida, y Puente Alto) La situación actual de piedemonte , se esta viendo afectada paulatinamente por los procesos de urbanización, los cuales están interrumpiendo de manera significativa la funcionalidad de los sistemas ambientales de las cuencas hidrográficas. Los efectos directos son la perdida de permeabilidad de las aguas lluvias,, que al transformar las superficies naturales en suelos urbanizados, trasladan las aguas a comunas más abajo, generar las inundaciones de éstas.

CONCLUSIÓN: En este sentido, los planificadores han considerado el territorio geográfico como un espacio isotrópico, donde el hombre puede disponer libremente tanto en formas de asentarse como en funciones por sobre los sistemas naturales

PROPUESTA: Generar la relación transversal Ciudad-Cordillera a través de las quebradas como cordones parque capaces de interrelacionar las situaciones amarrándolas y generando pertenencias entre ambas. Tomar las quebradas como las que generan las formas del máster plan en Las Condes controlando el uso de estas, evitando que su futura urbanización y manejando el flujo intermitente del agua en el lugar



PROYECTO URBANO

(CORREDOR COMERCIAL)

MARCO REFERENCIAL



MARCO CONTEXTUAL:

Referente Proyecto Urbano

Concurso De Tratamiento Para El Espacio Público El Rímac

El objetivo de encontrar soluciones de renovación urbana para El Centro Histórico del Rímac (uno de los distritos más tradicionales de Lima), el distrito del Rímac, es uno de los 43 distritos de la Provincia de Lima, ubicado en el departamento de Lima. Desde sus inicios (1562), fue uno de los distritos más tradicionales de Lima Metropolitana. En la época colonial, fue el principal suburbio de la ciudad construido fuera de las murallas de Lima y era conocido como el “Barrio de San Lázaro” o “Bajo el Puente). Al ser una zona periférica se convirtió en la zona de ingreso de Lima con una continua actividad comercial y religiosa. En la pampas aledañas a la zona, cada 24 de junio, día de San Juan, se desarrollaba la tradicional Fiesta de Amancaes. Los pobladores podían disfrutar del espacio apreciando las numerosas flores amarillas que crecían al pie de las colinas, música criolla, bailes y jaranas. Este espacio de reunión ya no existe mas, y las flores que dan origen al color representativo de Lima ya no florecen en un gris Rímac.



Figura 25, Centro Histórico de Lima Metropolitana



Figura 26, Centro Histórico de Lima Metropolitana

Una estrategia es unificar la superficie del suelo con una gran alfombra urbana mediante un material que además de ser económico, de fácil manutención y perdurable; pueda sintetizar conceptualmente tradición monumentalidad e intervención contemporánea. La alfombra viene a ser la combinación de piezas coloridas que a determinada escala asemejen a un campo de flores Amancaes .

La presencia de la alfombra urbana genera un plano homogéneo en el cual, a partir del contraste permite delimitar y a la vez resaltar las áreas de carácter histórico del entorno. Por otro lado, se busca una relación visual desde el cerro de San Cristóbal hacia el Rímac, haciendo identificable el eje de las alamedas, siendo la intervención, una mancha llamativa color amarillo vista desde arriba que contrasta dramáticamente con la lectura del entorno constituyéndose una fachada no prevista de la Ciudad de Lima.

MARCO CONTEXTUAL:

Referente Proyecto Urbano

Figura 25, Centro Histórico de Lima Metropolitana

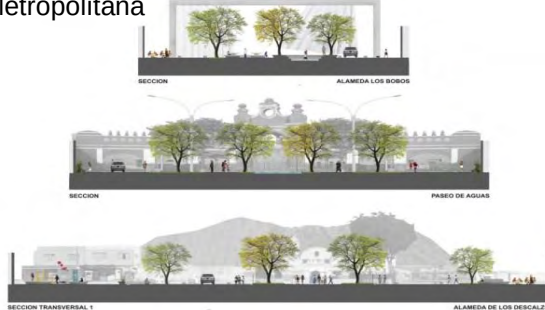
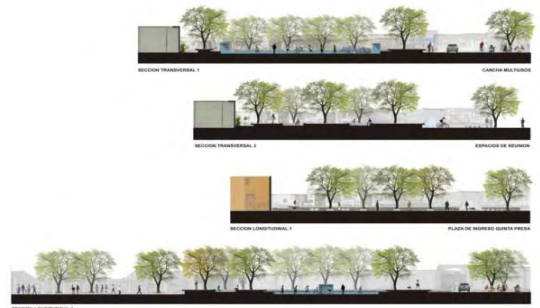


Figura 26, Centro Histórico de Lima Metropolitana



Así como la arcada de carácter histórico del Paseo De Aguas marca el inicio del recorrido de las Alamedas viniendo del Centro Histórico, consideramos que existe la necesidad de generar un umbral que cierre el espacio de paseo cercano a la AV. Tacna y coincide con la futura conexión de San Juan de Lurigancho. Este nuevo umbral será la nueva fachada siendo no sólo un elemento escultórico reconocible, sino que con la incorporación de una plaza de ingreso y programa complementario (anfiteatro, servicios públicos) será un espacio de uso masivo, flexible para cualquier tipo de eventos a escala urbana

Como segunda capa de intervención se introducen plataformas elevadas que agruparán mayor cantidad de las funciones básicas urbanas como; arborización, mobiliario, iluminación, etc. Y las funciones complementarias de activación (juegos de niños, anfiteatro, gimnasio, juegos de agua, etc.).



Figura 27, Paseo de Aguas



Chichén Itzá.



Glaciar Perito Moreno.



Río Amazonas.



Santuario Histórico de Machu Picchu.



Desierto de Atacama

LATINOAMÉRICA

MARCO CONTEXTUAL



MARCO CONTEXTUAL:

Latino América

América latina tiene similitudes en su territorio debido a su colonización y desarrollo económico lento y austero, la gran mayoría de los países fueron colonizados por España a excepción de Brasil, Chile Uruguay y Argentina. Posee una población total de 916.454.284, representando el 13,66416 % de la población mundial, la conforman los Países México, Cuba, Guatemala, Honduras, Haití, El Salvador, Nicaragua, República Dominicana, Costa Rica Panamá, Venezuela, Colombia, Ecuador, Perú, Brasil, Bolivia, Paraguay, Chile, Uruguay, Argentina.

Dimensión Medio Ambiental

Potencialidad de los recursos naturales

América Latina se caracteriza por una alta diversidad de eco regiones, paisajes, suelos, biomas y especies. En relación con el recurso del suelo, se presentan grandes variaciones desde el punto de vista de sus características físicas, químicas y biológicas, en términos generales con un gran potencial que hace que la Región tenga las reservas de tierras cultivables más grandes del mundo, estimadas en 576 millones de hectáreas (ha), equivalentes al 29% de su territorio de aproximadamente 2.000 millones de ha. De esta forma, AL aparece como la región del planeta con la mayor reserva de tierras potencialmente agrícolas en relación con su población actual.



Figura 28. América Latina

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Medio Ambiental

Recursos no renovables

Las riquezas mineras metálicas y no metálicas, y las fuentes de energía fósiles: carbón, petróleo, gas natural, son las mas representativas de esta clase. Debemos hacer notar que la cantidad física total de estos recursos no aumenta sensiblemente con el tiempo, por el contrario, tiende a disminuir debido al deterioro natural o como resultado la tasa acumulativa de uso lograda durante los periodos de explotación. Por eso se dice también que son “recursos fijos”.

SUELOS: presentan grandes variaciones desde el punto de vista de sus características físicas, químicas y biológicas. La región tiene las reservas de tierras cultivables más grandes del mundo, estimadas en 576 millones de hectáreas, equivalentes a aproximadamente el 30%. 80% bajo pastizales, 20% bajo cultivos y Tierras áridas: la cuarta parte del territorio

RECURSOS HÍDRICOS: Precipitación promedio anual: 1.556 mm (29%). Flujo anual aguas superficiales y recarga anual de aguas subterráneas: 13,4 km³ (tercera parte de los recursos mundiales, representa 27.673 m³ por hab. (casi 4 veces el promedio mundial).

BIODIVERSIDAD: En los ecosistemas de América Latina se encuentra más del 40% de las especies vegetales y animales del planeta. Siete de los doce países mega diversos del planeta se encuentren en su territorio. Estas siete naciones albergan entre un 60% y un 70% de todas las formas de vida del planeta. Todos los biomas del planeta están representado

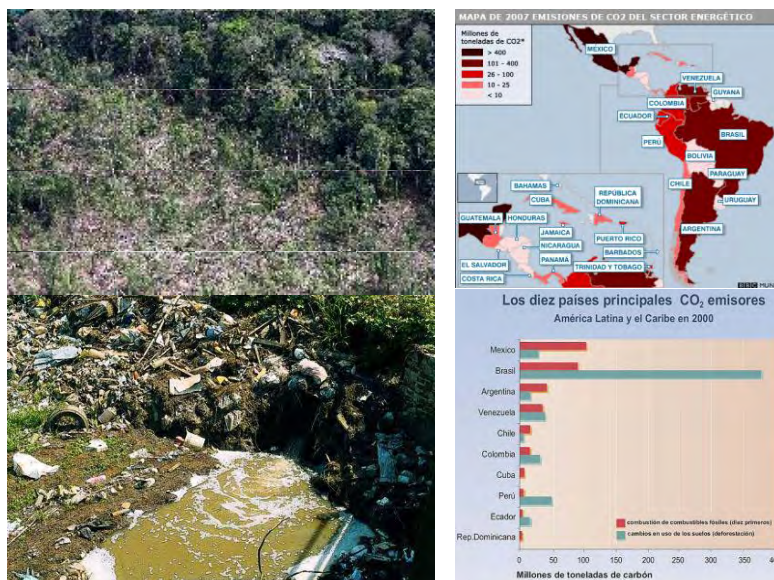


Figura 29, Mapa Emisores de CO₂ América Latina y el Caribe

MARCO CONTEXTUAL:

Propuesta Ambiental a Nivel de Latino América

La propuesta se basa en la conexión de las reservas ambientales del continente con el fin de generar una red ambiental, con el fin de aprovechar su potencial ECO TURÍSTICO, se genera un eje de protección en las zonas mas importantes del continente como AMAZONAS, PAMPAS, TIERRA DE FUEGO, GALÁPAGOS, Etc.

El Río Amazonas, Orinoco, Ríos de la Plata son unos de los ríos mas importantes por lo que se pretende la recuperación de Cuencas hidrográficas.

Las extracciones de recursos naturales son la principal causa de contaminación del continente se plantea la reducción de emisiones de Co2 e impedir la explotación minera y de recursos renovables.

-  Principales Zonas Volcánicas
-  Principales Zonas de Protección Ambiental
-  Eje Ambiental (Cordillera de los Andes)
-  Eje Ambiental de Protección
-  Zonas de Protección Potencial Turístico



Figura 30, Zona Ambientales Latino América

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Económica

Agricultura

Si bien la actividad agrícola se realiza en todos los países del continente, existen diferencias notables en el desarrollo de la actividad, por ejemplo en la producción y en los rendimientos, entre Latinoamérica y los países del Norte. Estas diferencias están relacionadas con los factores de producción: tierra, producción y trabajo; en la actualidad también influye la tecnología.

El factor tierra está relacionado con las condiciones naturales, el tipo de clima, la fertilidad del suelo, el tipo de relieve, etc. Es importante, porque de esas características depende el tipo de cultivos. Por ejemplo en América Central y el Caribe, el clima tropical favorece el cultivo de productos como café, cacao, tabaco, caña de azúcar, etc.; mientras que en zonas templadas, se cultivan cereales (trigo y maíz entre otros).

Los factores capital y trabajo están relacionados con las condiciones económicas del país. El capital es necesario para realizar las inversiones requeridas en la producción- compra de maquinarias, silos, entre otros-. En América Anglosajona, es mucho el capital que se invierte en esta actividad económica, mientras que en Latinoamérica solo los grandes productores cuentan con el capital suficiente para realizar inversiones.

El trabajo, mano de obra empleada en la actividad, influye en el precio del producto, por lo tanto su volumen estará fuertemente determinado por el aspecto económico. De este modo, si la mano de obra es cara (por ejemplo, en EEUU o CANADÁ) se aumentará la maquinaria disponible; por el contrario en los países donde la mano de obra es barata (en el resto de América), se utilizará el trabajo humano con el fin de reducir costos de producción.

La tecnología ha cobrado importancia en los últimos años porque, con su implementación, es posible lograr un aumento de la producción, aunque, generalmente por razones económicas, no todos los productores tienen fácil acceso a los adelantos tecnológicos.

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Económica

Agricultura

La agricultura de la región padece de un lento crecimiento de la productividad. La tasa anual de crecimiento de la productividad total de la región se incrementó sólo en un 1,9 por ciento entre 1961 y 2007 en comparación con el 2,4 por ciento en los países de la OCDE. En los países de América Central y el Caribe, donde la limitada disponibilidad de tierras es un factor determinante para la expansión de la producción, la tasa de crecimiento es aún menor: 1,1 por ciento para el mismo período.

América Latina y el Caribe contribuyen con el 11 por ciento del valor de la producción alimentaria mundial y posee el 24 por ciento de la tierra cultivable del mundo.

La producción agrícola de la región necesita tener un crecimiento del 80 por ciento entre 2007 y 2050 para satisfacer un aumento previsto de su población de más del 35 por ciento en el mismo período.

Los pobres de la región gastan entre el 50 y el 80 por ciento de sus ingresos en alimentos, casi dos tercios de la población rural total de la región aún vive en la pobreza.



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Económica

Petróleo

En el mundo, las reservas de petróleo están dominadas por las grandes petroleras estatales. América Latina tiene países con grandes reservas y empresas estatales. En Petrobras (Brasil) y PDVSA (Venezuela), hay diferentes estrategias de internacionalización de sus negocios. Si bien ambas empresa públicas experimentan una estrategia de transnacionalización, los objetivos son totalmente distintos.

PDVSA carece de una estrategia de transnacionalización hacia América Latina. En vez de realizar inversiones comprando empresas, Venezuela ha apostado a la integración energética para ingresar en el mercado latinoamericano. Petrobras apunta a la transnacionalización, la compra de potenciales rivales y el monopolio, saltándose a la garrocha la integración regional

Los hidrocarburos representan uno de los insumos clave para la actual organización económica por lo que poseen una importancia estratégica para cualquier plan de desarrollo, crecimiento e industrialización. Las grandes empresas petroleras estatales tienen un poder cada vez mayor.

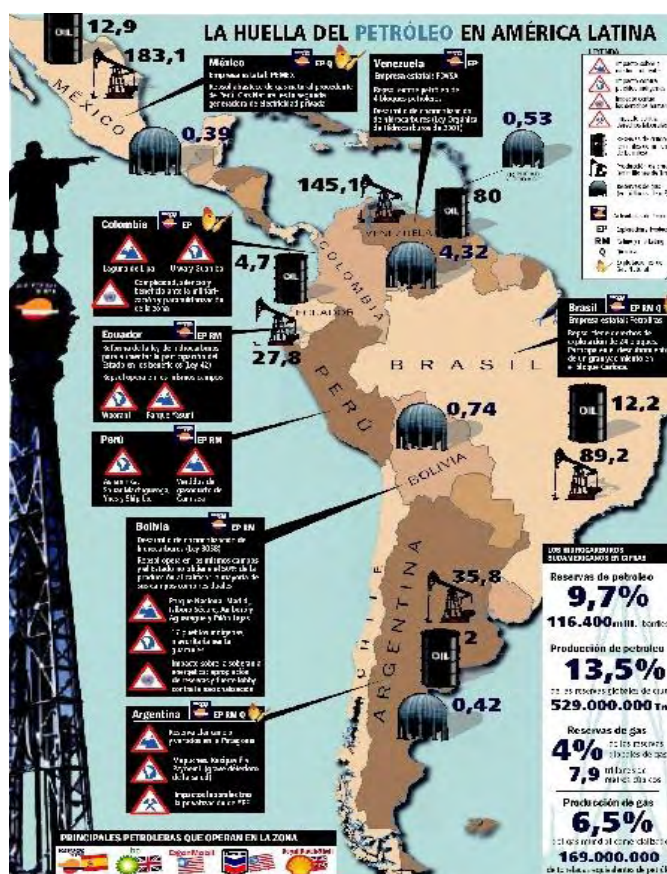


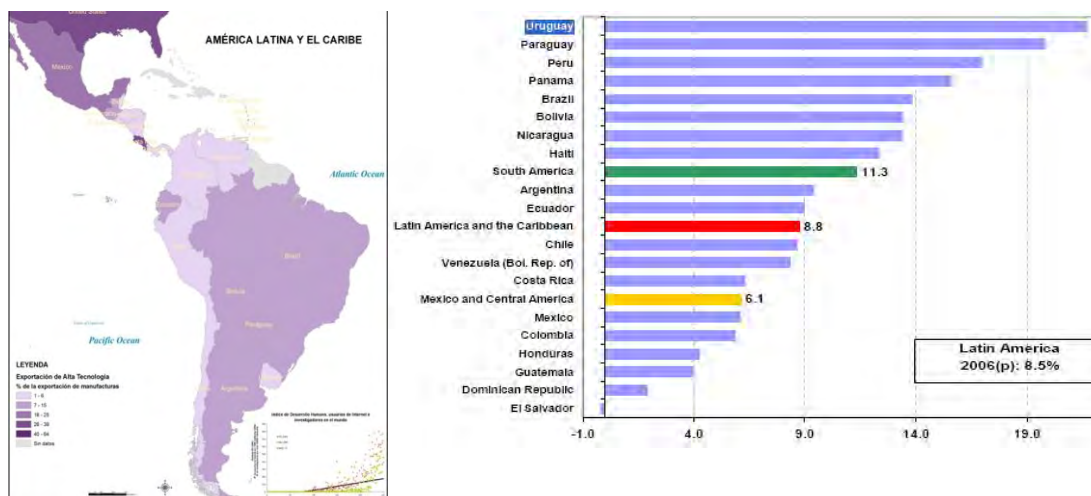
Figura 32. La Huella del Petróleo en América Latina

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Económica

Comercio

Figura 33, Comercio En América Latina y El Caribe



AMÉRICA ANGLOSAJONA

- * Predominio de grandes explotaciones.
- * Reemplazo de mano de obra agrícola por maquinaria.
- * Rendimientos muy elevados.
- * Abundante inversión de capitales.
- * Uso de fertilizantes y plaguicidas con cuidado del suelo.
- * Alto grado de tecnificación.
- * Asesoramiento científico constante.
- * Relación estrecha entre la producción y la industria.
- * Buena calidad de vida del campesino

AMÉRICA LATINA

- * Desequilibrios en la tenencia de la tierra.
- * Gran cantidad de población dedicada a la actividad.
- * Bajos rendimientos
- * Escasa inversión de capitales.
- * Poco uso de fertilizantes y plaguicidas.
- * Insuficiencia de recursos tecnológicos.
- * Escasez de asesoramiento científico.
- * Producción comercializada directamente.
- * Precaria calidad de vida del campesino.

Figura 34, Campesinos En América Latina

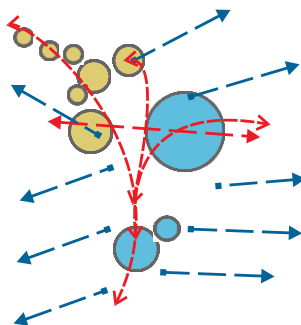


MARCO CONTEXTUAL:

Propuesta Económica a Nivel de Latino América

La propuesta se basa en la explotación y comercialización de productos agrícolas a nivel de latino américa, con el fin de compartir entre las diferentes regiones sus productos y necesidades. la distribución de los productos en toda latino américa y los convenios comerciales en latino américa juegan un papel importante en el territorio, con el fin del libre trafico de productos tanto importación como exportación, poniendo a esta zona del continente como un fuerte competidor comercial ante el mundo

DIMENSIÓN ECONÓMICA



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Movilidad

La Carretera Panamericana o "Ruta Panamericana", es un sistema colectivo de carreteras, de aproximadamente 48.000 km de largo, que vincula casi a todos los países del hemisferio occidental del continente americano con un tramo unido de carretera. Fue concebida en la V Conferencia Internacional de los Estados Americanos en 1923, celebrándose el Primer Congreso Panamericano de Carreteras en Buenos Aires en 1925, al que siguieron los de 1929 y 1939.

La Carretera Panamericana se encuentra casi completa, y se extiende desde Alaska en América del Norte hasta la Patagonia en América del Sur. El tramo notable que impide que la carretera se conecte completamente es un trayecto de 87 km de selva montañosa dura, ubicado entre el extremo este de Panamá y el noroeste de Colombia llamado el Tapón de Darién. La carretera Panamericana se corta en Yaviza Panamá, y en la ciudad de Turbo Colombia se da inicio a la Carretera panamericana en sur América, vía que llega a Medellín la segunda ciudad de Colombia encontrándose con la avenida 80 de la misma ciudad,

Figura 36, Movilidad Vía Panamericana



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Movilidad

Existe actualmente dos proyectos en ejecución Transversal de las Americas y las Autopistas de la Montaña y su principal obra es la construcción de la doble calzada Medellín (Antioquia) - Urabá, que posteriormente hará posible el tramo faltante de 87 km de la carretera Panamericana que unirá las Américas.

Existe oposición, particularmente de Panamá, a completar la porción de Darién de la carretera por diversas razones, incluyendo el deseo de proteger la selva tropical (ya que esa zona conforma una Reserva de la Biosfera - conocida en Colombia como el Chocó biogeográfico -) contener las enfermedades, proteger la cultura de los pueblos indígenas y para prevenir que la fiebre aftosa ingrese

La Carretera Panamericana pasa por climas y sistemas ecológicos diversos, desde las selvas densas hasta las montañas congeladas. Es poco uniforme, algunos tramos no son transitables durante la estación de lluvias, y en muchas regiones viajar en auto es un riesgo. Las partes famosas incluyen la Carretera de Alaska y la Carretera Interamericana. La Carretera Interamericana es la parte entre Estados Unidos y el Canal de Panamá, y es bastante popular con los turistas norteamericanos que conducen a México. En total, la Carretera Panamericana transita por los siguientes 13 países, además de ramales importantes en Bolivia, Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela.

Figura 37, Mapa Vial de Panamericana



MARCO CONTEXTUAL:

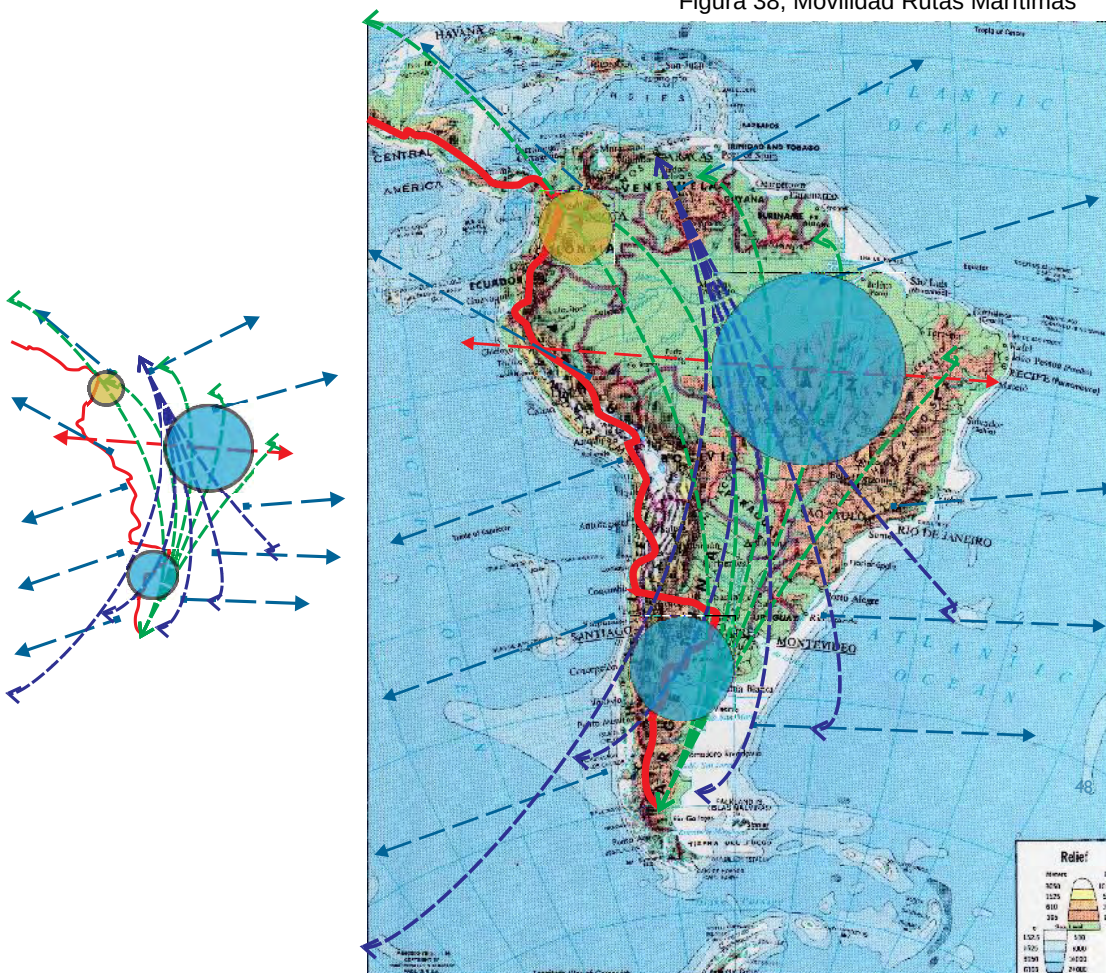
Propuesta de Movilidad a Nivel de Latino América

Las Conexiones de movilidad aunque existen como la Vía panamericana, quedan muy por debajo de las necesidades del territorio, la propuesta consiste en la creación de nuevos ejes (Oriente - Occidente), donde la movilidad mejore y se realice la conexión con países que no tienen conexión sobre la Av. Panamericana.

las Rutas marítimas también son una de las formas de movilidad importantes ya que por este medio se realiza el 80% del comercio, se plantean diferentes rutas marítimas con el fin de abarcar la totalidad de continentes, para así tener intercambio comercial con todo el mundo.

Las rutas Aéreas entre este continente son poco frecuentes y solamente se realizan con las ciudades mas importantes de américa latina, la propuesta consiste en unir rutas de Vuelo y volverlas mas eficientes, incorporando por lo mínimo 3 o 4 ciudades de cada país.

Figura 38, Movilidad Rutas Marítimas





COLOMBIA

MARCO CONTEXTUAL



MARCO CONTEXTUAL:

Colombia

Es un país de América ubicado en la zona noroccidental de América del Sur, organizado constitucionalmente como una república unitaria descentralizada. Su capital es Bogotá. Su superficie es de 2.070.408 km², de los cuales 1.141.748 km² corresponden a su territorio continental y los restantes 928.660 km² a su extensión marítima, de la cual mantiene un diferendo limítrofe con Venezuela.

Colombia es reconocida a nivel mundial por la producción de café suave, flores, esmeraldas, carbón y petróleo, su diversidad cultural y por ser el segundo de los países más ricos en biodiversidad del mundo.^{17 18} El PBI nominal colombiano es el cuarto más grande de América Latina después del de Brasil, México y Argentina, y ocupa el puesto 33 a nivel mundial.^{19 20 21} Su PBI PPA también ocupa el cuarto puesto en Latinoamérica, detrás de Argentina, México y Brasil, y ostenta el puesto 28 a nivel global.^{22 23} Esto transforma a Colombia en la cuarta economía latinoamericana y la tercera en América del Sur actualmente.²⁴ Es el segundo país del mundo, con mayor cantidad de hispanohablantes después de México.

Dimensión Medio Ambiental

Colombia posee 56 áreas protegidas bajo el amparo del «Sistema Nacional de Áreas Protegidas» (SINAP) que tiene como elemento más destacado a nivel nacional el «Sistema de Parques Nacionales Naturales» (SPNN). Estas áreas abarcan una extensión de unas 12.602.320,7 hectáreas (126.023,21 kilómetros cuadrados) y suponen más de un 11,04% del territorio continental colombiano.

El Nudo de los Pastos o Macizo de Huaca es un complejo orográfico andino ubicado en la provincia ecuatoriana de Carchi y el departamento colombiano de Nariño. Abarca la intrincada región montañosa donde la cordillera de los Andes se bifurca en dos ramas al entrar a Colombia: la Cordillera Occidental y la Cordillera Central.

Figura 39, Nudo de los Pastos SINAP



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Medio Ambiental

Colombia cuenta con una gran cantidad de grupos taxonómicos en fauna y flora típica de la zona ecuatorial en la que se encuentra, a los que se suman variedades de migraciones de fauna desde distintas partes del planeta.¹¹⁷ Colombia es uno de los países mega diversos en biodiversidad,¹¹⁸ ocupando el tercer lugar en especies vivas y segundo lugar en especies de aves.¹¹⁹ En cuanto a flora, el país posee entre 40 000 y 45 000 especies de plantas, lo que equivale al 10 o 20% del total de especies a nivel mundial, considerado muy alto para un país de tamaño intermedio.¹²⁰ En total, Colombia es el segundo país más biodiverso del mundo, después de Brasil.

Figura 40, Biodiversidad de Fauna y Flora en Colombia

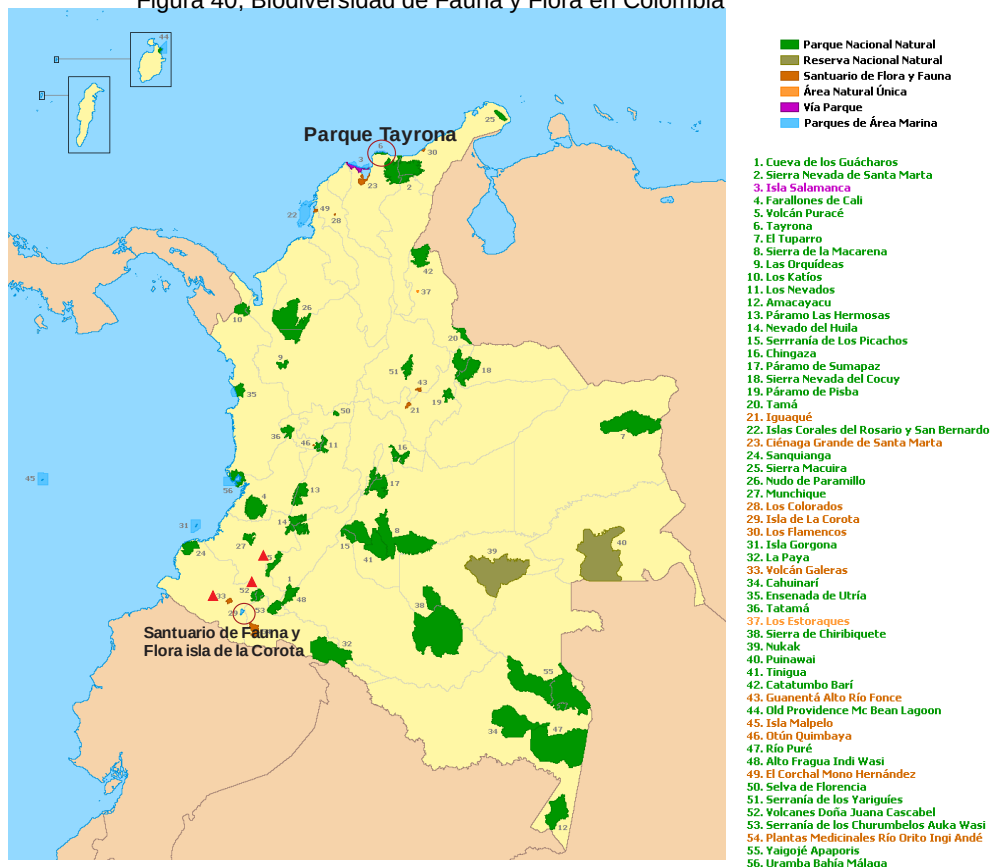


Figura 41, Paisajes Colombianos



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Medio Ambiental

Al ser un país del trópico ubicado en la zona del ecuador tiene una gran representación de grupos taxonómicos en fauna y flora típica del área a la que se suman variedades de migraciones de fauna desde distintas partes del planeta por la variedad de ecosistemas.¹ Colombia posee el 44.25% de los páramos sudamericanos, siendo así, uno de los países con mayores áreas húmedas y con alta fluidez de ríos a lo largo y ancho del país a nivel mundial. Colombia presenta biomas de páramo, selvas amazónicas, vegetación herbácea arbustiva de cerros amazónicos, Colombia se posiciona como uno de los 20 países mega diversos del mundo.

El Parque Nacional Natural Tayrona se encuentra ubicado en la Región Caribe en Colombia. Su superficie hace parte del departamento de Magdalena. A 34 km de la ciudad de Santa Marta es uno de los parques naturales más importantes de Colombia. Es hábitat de una gran cantidad de especies que se distribuyen en regiones con diferentes pisos térmicos que van desde el nivel del mar hasta alturas de 900 m. De las 15.000 hectáreas que conforman el parque, 3.000 son área marina.

El área protegida está conformada por una pequeña isla de tan solo 12 hectáreas de superficie, la cual está ubicada al norte de la Laguna de la Cocha. El parque también protege unas 4 hectáreas de totora (junco) que rodean a la isla. Se creó para conservar un hermoso y único bosque húmedo de piso frío que cubre a La Corota. La Isla de la Corota se encuentra aproximadamente a 1° 1' Norte y a 77° 9' Oeste, en el interior de la Laguna de la Cocha, la cual se ubica en territorio del departamento de Nariño, en jurisdicciones del municipio de Pasto.

Figura 42, Vegetación Herbácea



Figura 43, Parques Nacionales



Figura 44, Parques Colombianos



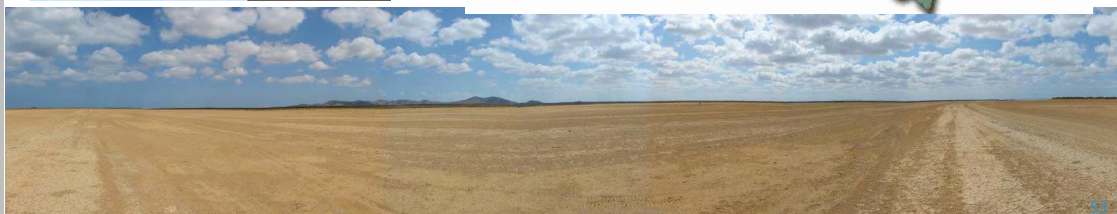
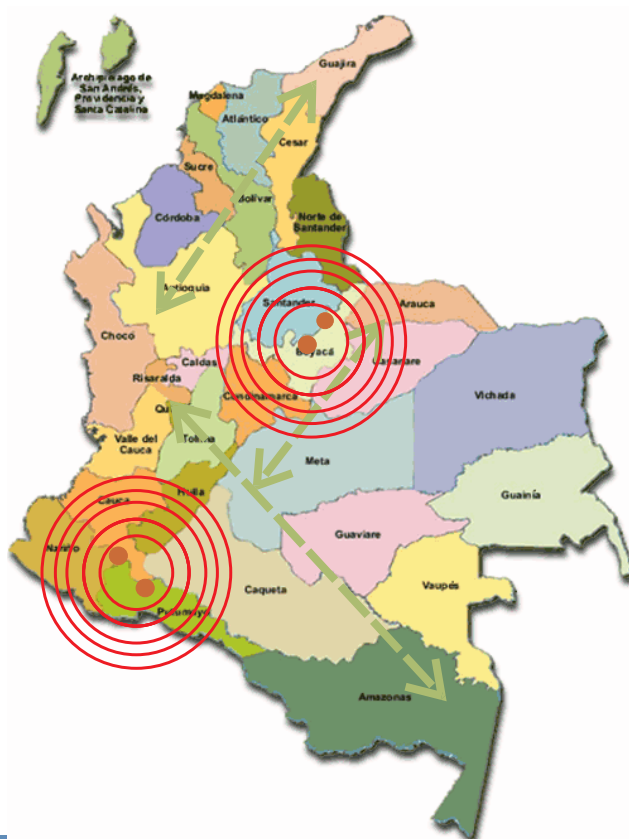
MARCO CONTEXTUAL:

Propuesta Ambiental Nivel de Colombia

La propuesta consiste en potenciar las características medio ambientales del territorio colombiano, generando nuevas posibilidades de economía como el turismo, la preservación de las reservas naturales es de gran importancia el la propuesta, se plantea un sistema de zonas con carácter de protección ambiental .



Figura 45, Zonas Ambientales Colombianas



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Económica

INFRAESTRUCTURA

Colombia presenta un atraso en infraestructura vial, petrolera, minera y tecnológica. Existen deficiencias o carencias en puentes, aeropuertos, puertos marítimos, transporte fluvial y ferrovías. En respuesta a esta situación y ante el crecimiento económico y la apertura comercial, se han hecho esfuerzos por mejorar la infraestructura del país.



AGRICULTURA

Es regulada por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, que planea el desarrollo de la agricultura y la pesca en compañía del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el desarrollo económico del país y el sostenimiento de la población. En Colombia, la agricultura se caracteriza por los cultivos tecnificados por región de caña de azúcar, café, flores, algodón, plátano, banano, sorgo, maíz, arroz, palma africana, papa, yuca, entre otros. Por la gran variedad de climas y terrenos,



TURISMO

Por muchos años, el conflicto armado interno disuadió a los turistas de visitar a Colombia y en varios países había advertencias para las personas que viajaran al país. Sin embargo, el número de turistas se ha incrementado en los últimos años gracias a las mejoras de seguridad, como resultado de la estrategia de "seguridad democrática" del ex presidente Álvaro Uribe Vélez, lo que implicó el aumento considerable de las fuerzas militares y la presencia policial en todo el país.



Figura 46, Paisajes Colombianos

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Económica

GANADERÍA

La ganadería adquirió importancia desde mediados del siglo XIX, en que se introdujeron al país los primeros ejemplares de ganado Durham.

A medida que avanzó el siglo de la ganadería se consolidó como el segundo renglón de importancia en la economía colombiana y dio origen a una amplia industria lechera.

EDUCACIÓN

La educación formal es integrada por los niveles de educación preescolar (tres grados), educación básica (nueve grados), educación media (dos grados) y la educación superior que es asumida en parte por el Estado, a través de diversas organizaciones como las llamadas "Ciudades Universitarias" ubicadas en las urbes principales, aunque cerca del 70% de las instituciones.

CULTURA

Las culturas indígenas asentadas en el país a la llegada de los españoles, la cultura europea (de España) y las africanas importadas durante la Colonia son la base de la cultura colombiana, la cual también comparte rasgos fundamentales con otras culturas hispanoamericanas en manifestaciones como la religión, la música, los bailes, las fiestas, las tradiciones, el dialecto, entre otras.



Figura 47, Paisajes Colombianos

MARCO CONTEXTUAL:

Propuesta Económica a Nivel de Colombia

El PBI nominal colombiano es el cuarto más grande de América Latina después del de Brasil, México y Argentina, y ocupa el puesto 31 a nivel mundial.^{145 146 147} Su PBI PPA también ocupa el cuarto puesto en Latinoamérica, detrás de los mismos países, y ostenta el puesto 28 a nivel global.^{148 149} Esto transforma a Colombia en la cuarta economía latinoamericana y la tercera en América del Sur.

Ha experimentado un crecimiento promedio anual de 5,5% desde 2002.¹⁵⁰ En el 2012, 23,8 millones de colombianos sirvieron como fuerza laboral en la economía, con un ingreso promedio de US\$10,700,151 produciendo US\$500 billones para el Producto Interno Bruto (PIB) del país. Sin embargo, la desigualdad en la distribución de riqueza mantiene a un 34,1% (2011)¹⁵² de colombianos viviendo por debajo de la línea de pobreza nacional, a lo que se suma el deficiente sistema pensional. Desde el 2011 desempleo ha marcado un dígito, (9,2% en noviembre de 2011)¹⁵³ y el subempleo un 32,7% (noviembre de 2011).

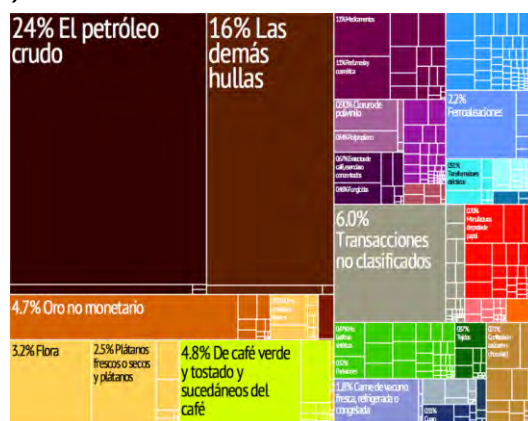
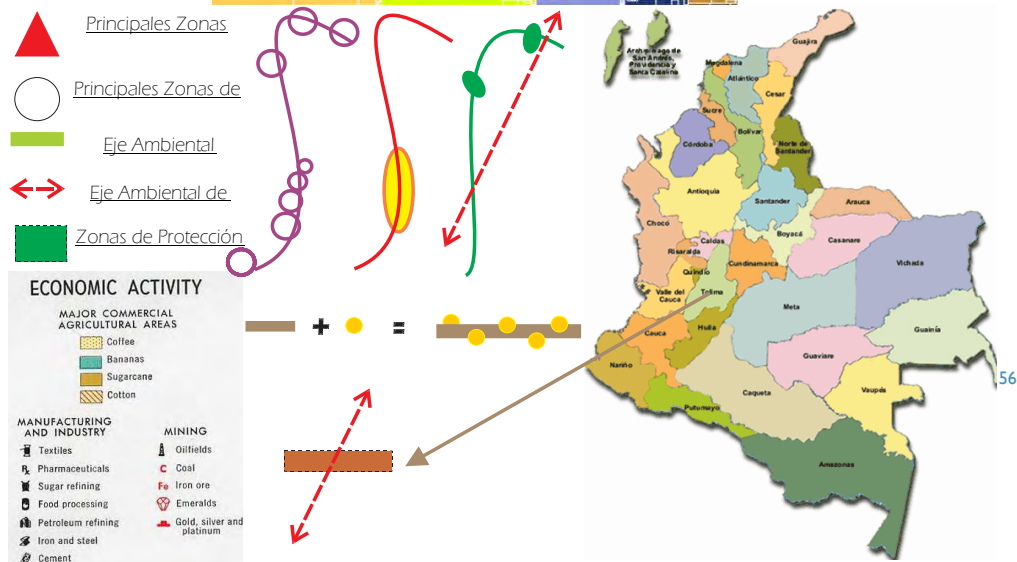


Tabla 4



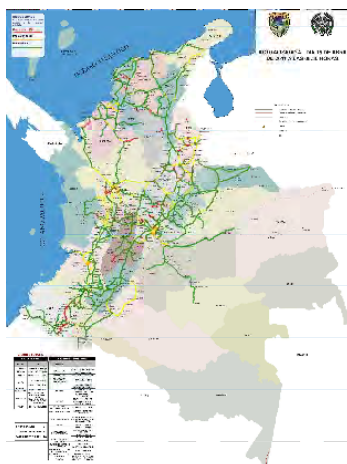
MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Movilidad

La red Nacional de Carreteras, es la red vial de Colombia, regulada dentro de las funciones del Ministerio de Transporte (Por medio del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y sus direcciones territoriales, Decreto 1735 de agosto de 2011 y en ocasiones delegadas a empresas privadas por concesión.

El sistema está constituido por la Red Primaria (Grandes Troncales, A cargo de la Nación), Red Secundaria (A cargo de Departamentos y municipios) y Red Terciaria (constituida por carreteras terciarias o caminos vecinales, que son aquellos de penetración que comunican una cabecera municipal o población con una o varias veredas, o aquella que une varias veredas entre sí.

Figura 48, Red de Carreteras Colombianas



Carreteras Primarias: Son aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de Departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países. Este tipo de carreteras pueden ser de calzadas divididas según las exigencias particulares del proyecto. Las carreteras consideradas como Primarias deben funcionar pavimentadas.

Carreteras Secundarias: Son aquellas vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una carretera Primaria. Las carreteras consideradas como Secundarias pueden funcionar pavimentadas o en afirmado.

Carreteras Terciarias: Son aquellas vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí. Las carreteras consideradas como Terciarias deben funcionar en afirmado. En caso de pavimentarse deberán cumplir con las condiciones geométricas estipuladas para las vías Secundarias.

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Movilidad

RED PRIMARIA

GRANDES TRUNCALES

LA NACION

RED SECUNDARIA

DEPARTAMENTOS Y MUNICIPIOS

RED TERCIARIA

CONSTITUIDAS POR RED TERCIARIAS Y CAMINOS

Tramos: Las rutas se dividen en tramos, estos no son mayores 150 kilómetros y su numeración se hará en forma continua del 01 en adelante, de sur a norte en las troncales y de occidente a oriente en las transversales. Los puntos de iniciación y terminación de cada tramo, deben corresponder en lo posible a sitios o poblaciones de importancia.

Los tramos se identifican con cuatro dígitos, los dos primeros corresponden al número de la ruta y los dos últimos al tramo considerado.

Figura 49, Red Terciaria y Férrea



RED TERCIARIA Y FERREA

PAISAJES DE LAS PRINCIPALES



Figura 50, Paisajes de las Principales

MARCO CONTEXTUAL:

Propuesta de Movilidad a Nivel de Colombia

La propuesta de movilidad a nivel de Colombia se basa principalmente en la conexión Norte – Sur y Oriente – Occidente a lo largo de todo el territorio nacional, creando la vía interoceánica que tendrá una salida directa entre los 2 océanos facilitando el comercio con los países vecinos como Brasil, Perú y Ecuador.

DIMENSIÓN MOVILIDAD

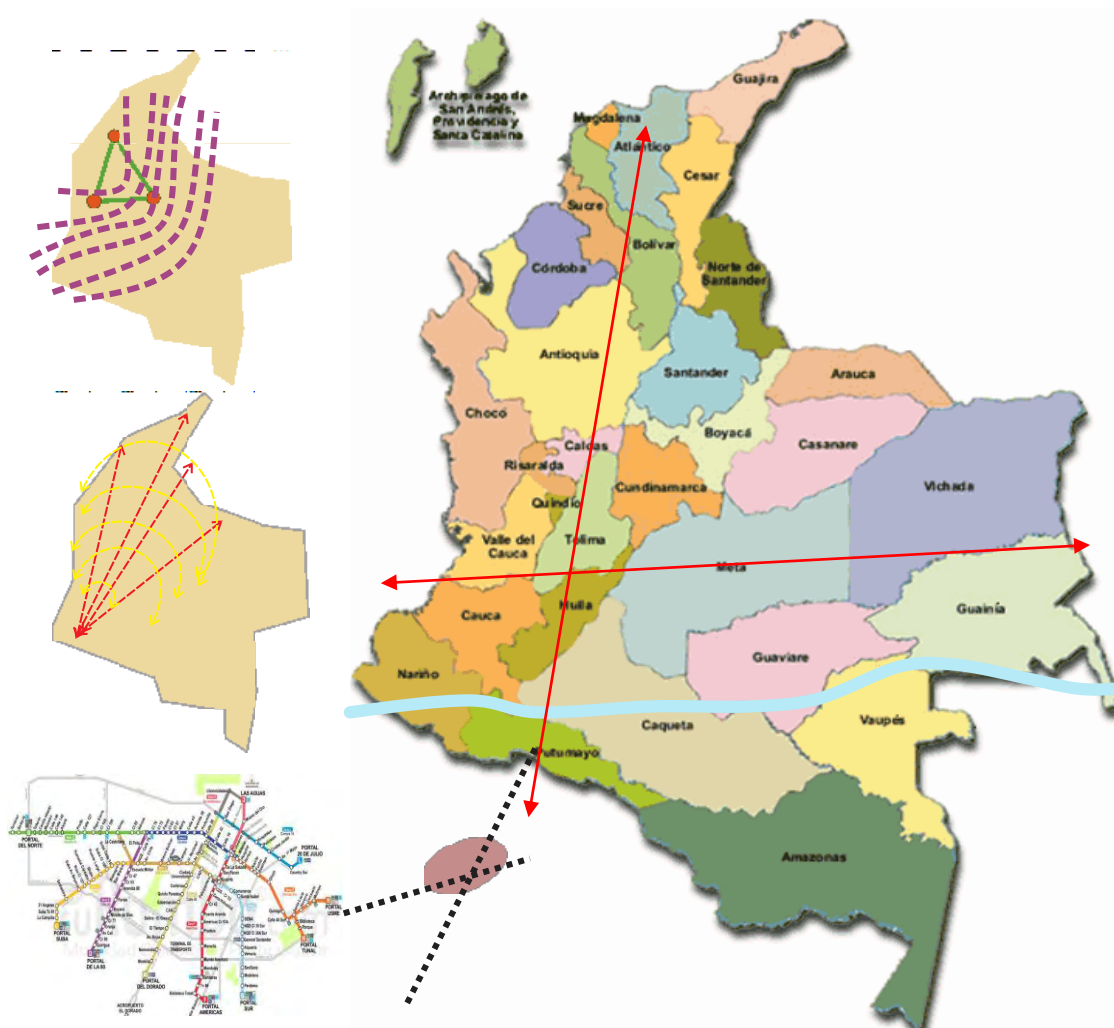
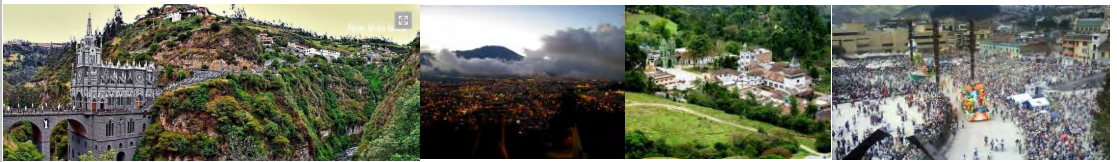
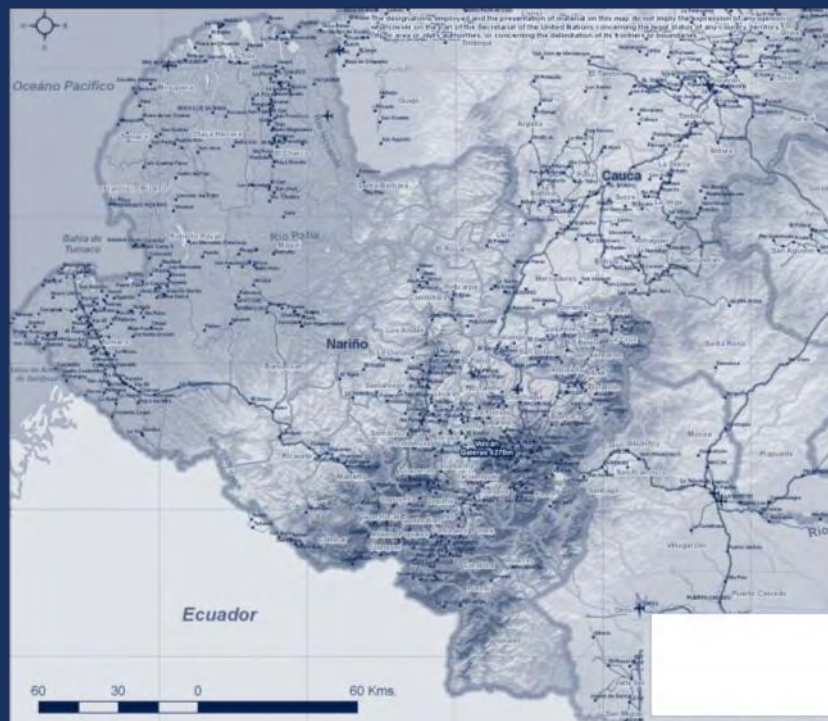


Figura 51, Conexión Norte, Sur, Oriente y Occidente de Colombia



NARIÑO

MARCO CONTEXTUAL



MARCO CONTEXTUAL:

Nariño

El Departamento de Nariño está situado en el extremo suroeste del país, en la frontera con la República del Ecuador; localizado entre los 00°31'08" y 02°41'08" de latitud norte, y los 76°51'19" y 79°01'34" de longitud oeste. Cuenta con una superficie de 33.268 km² lo que representa el 2.9 % del territorio.

Limita por el Norte con el departamento del Cauca, por el Este con el departamento del Putumayo, por el Sur con la República del Ecuador y por el Oeste con el océano Pacífico.

Nariño tiene las siguientes características:

Superficie	33.268 km ²
Población	1'775.973 Hab.
Densidad	53.38 Hab/Km ²
Capital	Pasto – 424.283 H.

DIMENSIÓN MEDIO AMBIENTAL

Dimensión Medio Ambiental

Hidrografía

Está constituida por dos vertientes: La del Pacífico, que comprende los ríos Patía, Guátara, Junambú, Pasto, Iscuandé, Mira y Mataje. La Amazónica, formada por los ríos Guamúz, Churayaco, San Miguel, Patascoy, Afiladores, y la Tola.

Clima

El relieve permite que Nariño disfrute de temperaturas cálidas, templadas, frías y de páramo. Las lluvias en el área interandina son mayores a 3.000 mm, disminuyendo en el altiplano nariñense donde son inferiores a los 1.000 mm; en el piedemonte amazónico las lluvias son superiores a los 4.000 mm.

Parques naturales:

En el departamento se encuentra el Parque nacional natural Sanquianga, los Santuarios de Flora y Fauna, Galeras e isla de La Corota, además de otras 47 áreas de reserva natural, en los municipios de Barbacoas, Chachagüi, Ricaurte, Pasto y Yacuanquer.

Figura 52, Hidrografía De Nariño

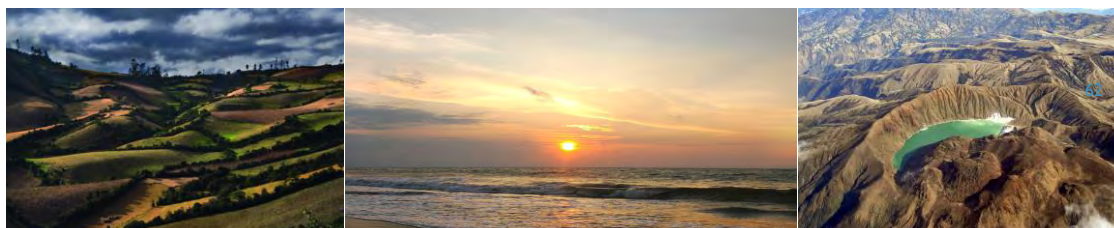
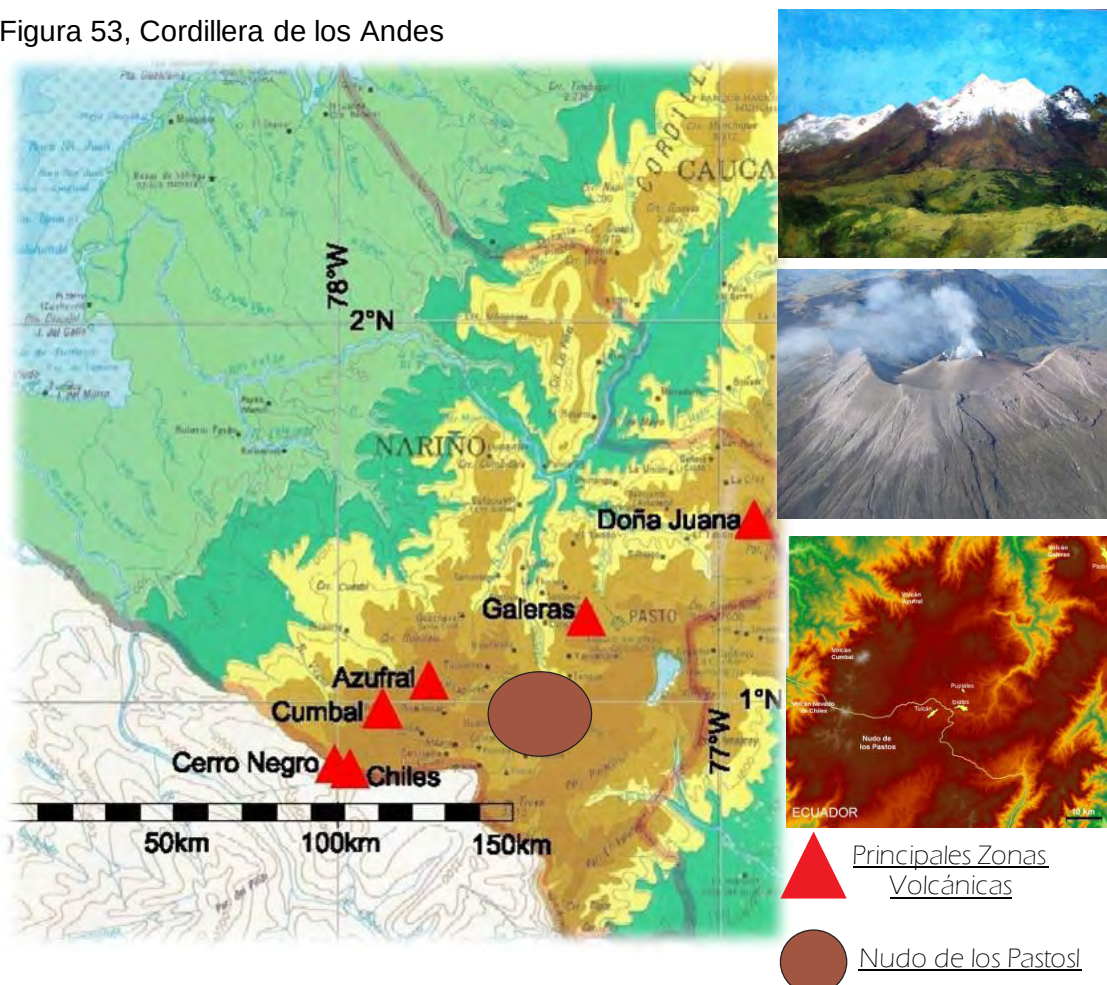


MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Medio Ambiental

La cordillera de los Andes al penetrar a Colombia por el Departamento de Nariño forma el nudo de los Pastos, el cual se bifurca en dos ramales: la cordillera Occidental, en la que se encuentran los volcanes Chiles (4.718 m), Cumbal (4.764 m) y Azufral (4.070 m), así como la depresión Hoz de Minamá; y la cordillera Centro-Oriental, en la que están ubicados el altiplano de Túquerres-Ipiales, el valle de Atríz y los volcanes Galeras (4.276 m) y Doña Juana (4.250 m).

Figura 53, Cordillera de los Andes



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Medio Ambiental

LAGUNA DE LA COCHA

27 km de Pasto y se ubica a 2.760 sobre el nivel del mar. En el centro de la laguna emerge una isla de reserva vegetal de flora y fauna denominada Corota. La laguna de la Cocha (quechua: qutra, 'laguna')?, también llamada lago Guamuéz, consiste en un gran embalse natural de origen glacial, situado en el corregimiento El Encano del municipio de Pasto, departamento de Nariño, al sur occidente de Colombia. Es el segundo cuerpo de agua natural más grande del país, después de la laguna de Total. En el año 2000 y mediante el Decreto 698 del 18 de abril, Colombia inscribió a la laguna de La Cocha o lago Guamuéz como humedal de importancia internacional dentro del convenio Ramsar siendo el primero con esta calificación en la zona andina.

LAGUNA DE CUMBAL

En las faldas del volcán Cumbal se localiza una laguna de igual nombre que ostenta una reserva natural donde proliferan diversas especies vegetales. A 4 km de Pasto sobre la vía panamericana está el centro ambiental Chimayoy. Otros parques y reservas naturales en los alrededores de la ciudad teológica de Colombia son el Saquianga, rica en manglares y el Galeras, hogar del cóndor de los Andes.

TUMACO

En las playas de Tumaco se celebra en Torneo de Ultimate de Playa en enero. A tan sólo 24 km de Pasto puede disfrutarse también de las playas de Tumaco, entre las cuales se destacan la playa Morro y la Bocagrande. A partir de la segunda semana de enero se celebra el Torneo de Ultimate de Playa. Santuario de las Lajas, paisaje europeo en los andes colombianos

LAS LAJAS

Al Santuario de las Lajas se le conoce como "El milagro de Dios en el abismo". A 84 kms de Pasto se encuentra una de las construcciones más hermosas del país, de arquitectura gótica enmarcada por imponentes montañas. Se trata del Santuario de la Virgen de las Lajas, en Ipiales. Dice la historia que la Virgen se le apareció a una campesina, sobre una piedra de laja, sobre la cual hoy se erige el templo, en medio del cañón del Río Guaitara. Esta iglesia también se conoce como "El milagro de Dios en el abismo".

MARCO CONTEXTUAL:

Propuesta Ambiental Nivel de Nariño

La propuesta consiste en potencializar las características medio ambientales del territorio Nariñense, generando nuevas posibilidades de economía como el turismo, la preservación de las reservas naturales de gran importancia como la reserva natural La Planada, Santuario de Flora y Fauna Galeras, Sanquianga, Etc. La propuesta, se plantea un sistema de reservas naturales para la protección y explotación turística de estas Zonas

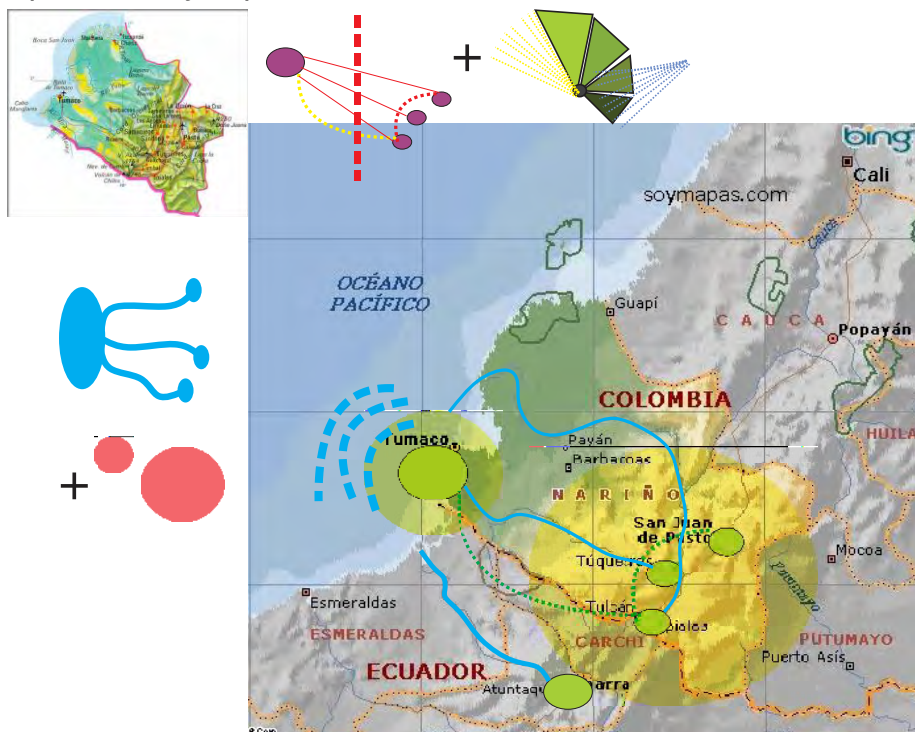


Figura 55, Sistema Reservas Naturales

DIMENSIÓN MEDIO AMBIENTAL

En la época precolombina el territorio estaba ocupado por las tribus indígenas: "las culturas de los Pastos, los Quillacingas, Sindaguas, Nulpes, Tumacos, Abades, Chapanchicas". En 1522 Pascual de Andagoya recorrió parte de la costa colombiana del Océano Pacífico Y obtuvo información que utilizó Francisco Pizarro para organizar la expedición que culminó con la conquista del Perú; ésta salió en noviembre de 1525 y recorrió toda la costa colombiana, tocando las islas de Gorgona y del Gallo y la ensenada de Tumaco. Los primeros exploradores de la parte montañosa fueron Juan de Ampudia y Pedro de Añasco, comisionados por Sebastián de Belalcázar en 1535, quien a su vez recorrió el territorio en 1536 y llegó hasta Popayán donde permaneció algún tiempo. Al regresar Belalcázar de España en 1541, con el título de gobernador de las tierras por él conquistadas, dividió sus dominios en 14 tenencias; entonces este territorio quedó como parte la audiencia de Quito; en 1831 pasó a formar parte del Departamento del Cauca y en 1863 del estado del mismo nombre, hasta 1886 cuando se restablecieron los departamentos.

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Económica

El principal sector económico es el agropecuario. Los cultivos de mayor importancia son la papa, maíz, trigo, cebada (uno de los pocos lugares de Colombia donde todavía subsisten estos cultivos), café, fríjol, cacao, plátano, caña panelera, palma aceitera, zanahoria, ulluco, arveja, haba y quinua. Las agroindustrias más importantes son la harinera y la aceitera.

La actividad ganadera se realiza con ganado vacuno, porcino, equino, caprino y ovino.

La pesca fluvial y marítima es muy importante en las poblaciones costeras sobre el océano Pacífico así como la cría del camarón.

La minería que fue actividad central en la colonia, aún produce 1 millón 700 mil gramos de oro y 350 mil de plata. Por Nariño cruza el oleoducto transandino que transporta el petróleo del Putumayo y Ecuador, hasta Tumaco.



Figura 56, Cultivos Agropecuarios

Turismo

Santuario de Las Lajas: Es famoso el Santuario de Las Lajas cerca de Ipiales que recibe miles de peregrinos diariamente. Dignos de conocer son la Laguna de la Cocha, la isla de La Corota, el nevado y la laguna de Cumbal, el nudo de los Pastos, las aguas termales de Ipiales y La Cruz, la isla de Tumaco, la Playa de Bocagrande, el Parque nacional natural de Sanquianga, los santuarios de Flora y Fauna Galeras e isla de la Corota, y 47 áreas de reserva natural en los municipios de Barbacoas, Chachagüí, Ricaurte, Pasto y Yacuanquer.³ Anualmente se celebran en la primera semana de enero los Carnavales de Blancos y Negros. En el Municipio de Sandoná se encuentra una de las iglesias más bellas del país cuya construcción de paredes está elaborada en piedra y su estilo es neogótico. Recientemente se ha creado el Encuentro de culturas andinas, un espacio que cuenta con festivales de cine y de teatro.



Figura 57, Turismo En Santuario de las Lajas



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Económica

Turismo:

El Carnaval de Negros y Blancos:

es la fiesta más grande e importante del sur de Colombia, si bien por su Indicación Geográfica le pertenece a la ciudad de San Juan de Pasto, también ha sido adoptada por otros municipios nariñenses y del suroccidente Colombiano.

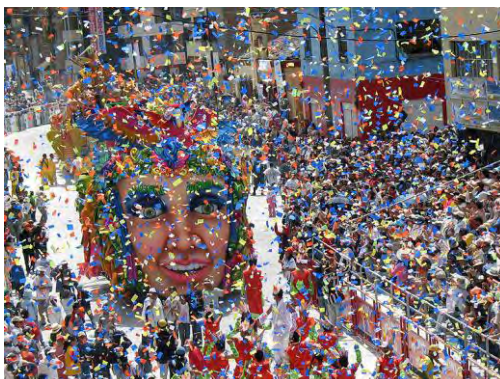


Figura 58, Turismo Carnaval de Negros y Blancos

Barniz de Pasto:

Barniz de Pasto es una técnica artesanal autóctona muy antigua y característica de la ciudad de San Juan de Pasto al sur de Colombia, usada para decorar objetos usualmente de madera con la resina obtenida de un arbusto silvestre llamado Mopa-mopa (*Elaeagia pastoensis* L.E. Mora) existente en los bosques andinos y en la selva del Putumayo.

Algunos historiadores le atribuyen origen incaico pero en todo caso la técnica ya existía a la llegada de los españoles al territorio del actual departamento de Nariño y más específicamente en el territorio de los indígenas Pastos.



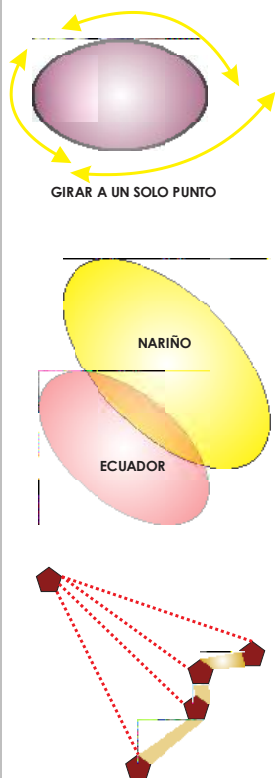
MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Económica

Ipiales, es una ciudad colombiana situada en el departamento de Nariño y cabecera del municipio del mismo nombre. Es puerto aéreo y terrestre fronterizo pues se ubica en la frontera con la república del Ecuador; en el Nudo de los Pastos, en el altiplano andino; relativamente cerca a la costa del océano Pacífico, al pie de monte amazónico. La Ciudad y Municipalidad forma parte de la conurbación binacional Tulcán-Ipiales en dónde viven 196.630 habitantes, aunque estos datos podrían ser más elevadas ya que la cifra dada para el municipio de Ipiales corresponde al censo 2005 y la del cantón de Tulcán del censo 2010. Según estimaciones para el 2012 la población de ambas ciudades aglomeradas es de alrededor de 220.000 de habitantes, y es por tanto el área metropolitana fronteriza más poblada del lado ecuatoriano y la segunda más poblada del lado colombiano.

Propuesta Económica a Nivel de Colombia

Figura 60, Dimensión Económica de Nariño



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Movilidad

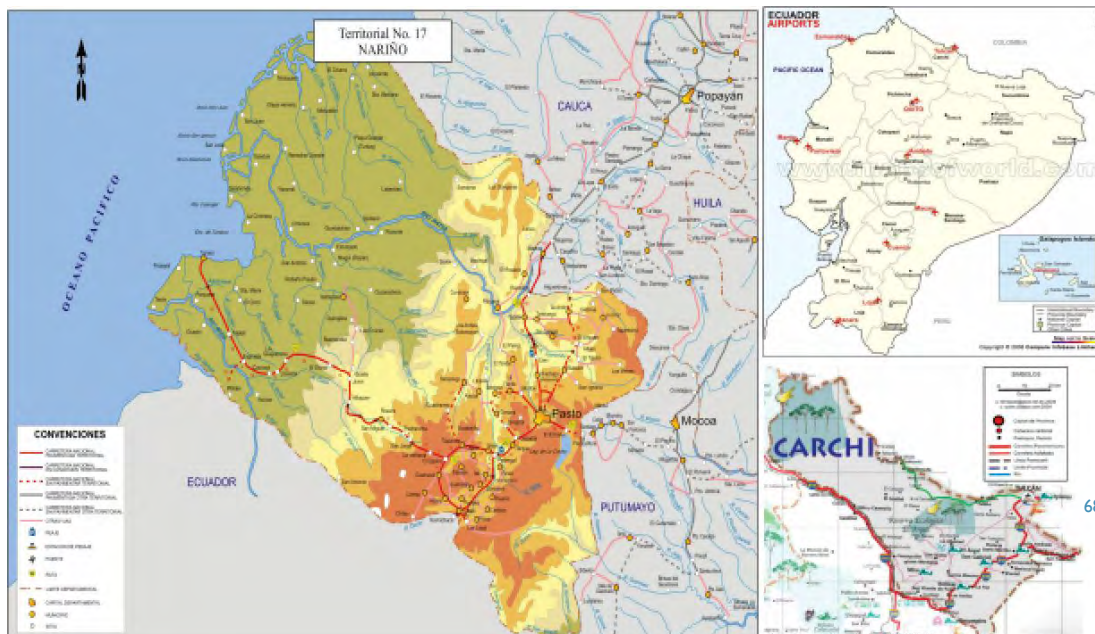
MOVILIDAD EN NARIÑO:

Existen varias vías en el territorio del departamento, una de las más importantes es la carretera Panamericana que cruza el departamento de sur a norte entre Ipiales y Taminango y comunica al sur con la república del Ecuador. Otra es la carretera al mar que une a Túquerres con Tumaco. Hacia el oriente existen carreteras que llevan de Pasto al valle del Sibundoy y Mocoa; y de Ipiales a Orito. Carreteras secundarias conectan a la capital con poblaciones como La Unión, La Cruz y mediante una carretera circunvalar al volcán Galeras se comunica con los municipios de Yacuanquer, Consacá, Sandoná y La Florida.

El departamento cuenta con el Aeropuerto Antonio Nariño, ubicado en el municipio de Chachagüí en la región de Cano, a 35 km de Pasto, el aeropuerto San Luis, en el municipio de Ipiales y el aeropuerto La Florida en Tumaco.

Vía marítima el departamento tiene acceso principalmente a través del puerto de Tumaco que consta de un muelle de 310 metros de largo y 25 metros de ancho, incluye un puerto pesquero y un amarradero flotante para Buques-tanques desde 25.000 hasta 100.000 DWT y un Calado para maniobra 100" (30m). Muchas veredas localizadas en la parte baja de los ríos Mira y Patía así como poblaciones costeras sobre el océano Pacífico realizan su transporte a través de lanchas a motor y pequeñas embarcaciones.

Figura 61, Vías en Nariño



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Movilidad

VIAS:

Una de las principales vías del departamento de Nariño, es la que comunica a la República del Ecuador con el resto del país; la carretera del mar, une a Tumaco con la cabecera del municipio de Túquerres y con la capital del departamento; otras poblaciones conectadas por carreteras secundarias son Pasto - La Unión y Pasto - Consaca, Sandoná, Yacuanquer.

Cuenta con un aeropuerto nacional, Antonio Nariño, ubicado en el municipio de Chachagüí, a 35 km de Pasto, y otro nacional, San Luis, en el municipio de Ipiales. Muchas veredas localizadas en la parte baja de los ríos Mira y Patía realizan su transporte a través de lanchas a motor y pequeñas embarcaciones.

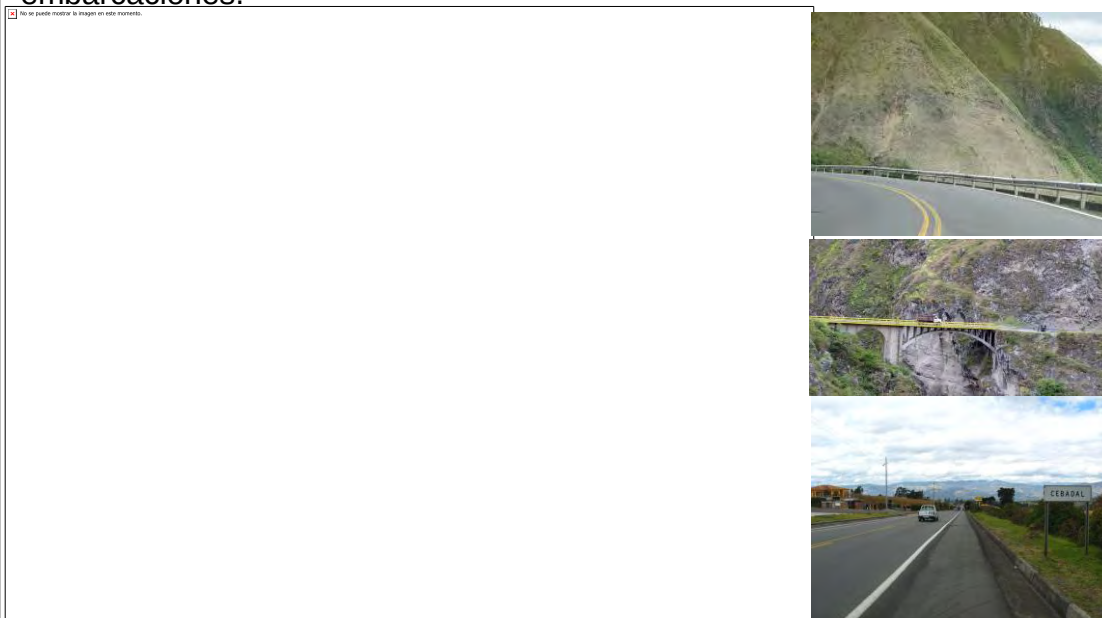


Figura 62. Vías Principales En Nariño

DIMENSIÓN MOVILIDAD

Acceso terrestre:

Pasto está conectado hacia el norte por vía terrestre con Popayán y hacia el sur, Ipiales en la frontera y la república del Ecuador a través de la carretera Panamericana. La distancia de Pasto a la capital de la república, Bogotá, por la vía panamericana es de 865 km para un tiempo promedio de viaje de 22 horas.

Hacia el occidente la ciudad se comunica con el puerto de Tumaco sobre el océano Pacífico por medio de una carretera pavimentada de 284 km, y hacia el oriente con Mocoa en departamento del Putumayo con una carretera de aproximadamente 145 km

Para el transporte intermunicipal nacional terrestre existe un terminal en el que operan las principales empresas y por el cual pasan aproximadamente 2 millones de pasajeros al año.

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Movilidad

Acceso aéreo

Terminal Aéreo Antonio Nariño

El Terminal Aéreo Antonio Nariño, se encuentra en el Municipio de Chachagüi, a 29 kms. de San Juan de Pasto, está en buenas condiciones, los espacios son buenos y cómodos para los usuarios, recientemente esta prestando el servicio en horario nocturno.

La pista del aeropuerto se haya construida en una meseta que se eleva 50 metros sobre el terreno circundante, por lo que muchos pilotos la denominan el portaaviones. Además la pista es relativamente corta para la altitud a la que se encuentra el aeropuerto.

Desde el 2007 la pista cuenta con instrumentación ILS, lo que permite la operación en condiciones nocturnas y de baja visibilidad. Esto ha sido aprovechado por las aerolíneas para programar vuelos nocturnos, pero al mismo tiempo se busca un lugar adecuado para la construcción de un nuevo aeropuerto.

Figura 64, Acceso Aéreo en Nariño



Aeropuerto San Luis (código IATA: IPI, código OACI: SKIP) es la terminal aérea de pasajeros y carga, que le brinda servicio a la ciudad de Ipiales y los 12 municipios de la exprovincia de Obando, cuya población es de 280.000 habitantes.

El aeropuerto está situado en una bella explanada de la meseta de Túquerres e Ipiales, y está al norte, y en jurisdicción del municipio de Aldana en el departamento de Nariño en Colombia; siendo uno de los más altos del país, y el que ofrece los más bellos paisajes naturales a pasajeros, turistas y pobladores.



MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Movilidad

Acceso aéreo

Tulcán se encuentra muy bien comunicada en cuanto al transporte terrestre y aéreo se refiere, pues es atravesada por la carretera Panamericana y tiene un aeropuerto (Aeropuerto Teniente Coronel Luis A. Mantilla) semi-regional con vuelos comerciales diarios.



DIMENSIÓN MOVILIDAD

Propuesta de Movilidad a Nivel de Latino América

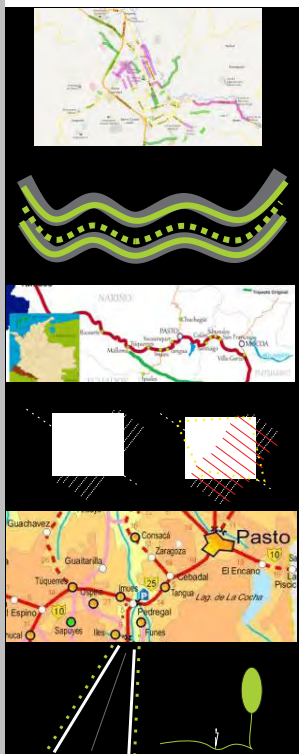
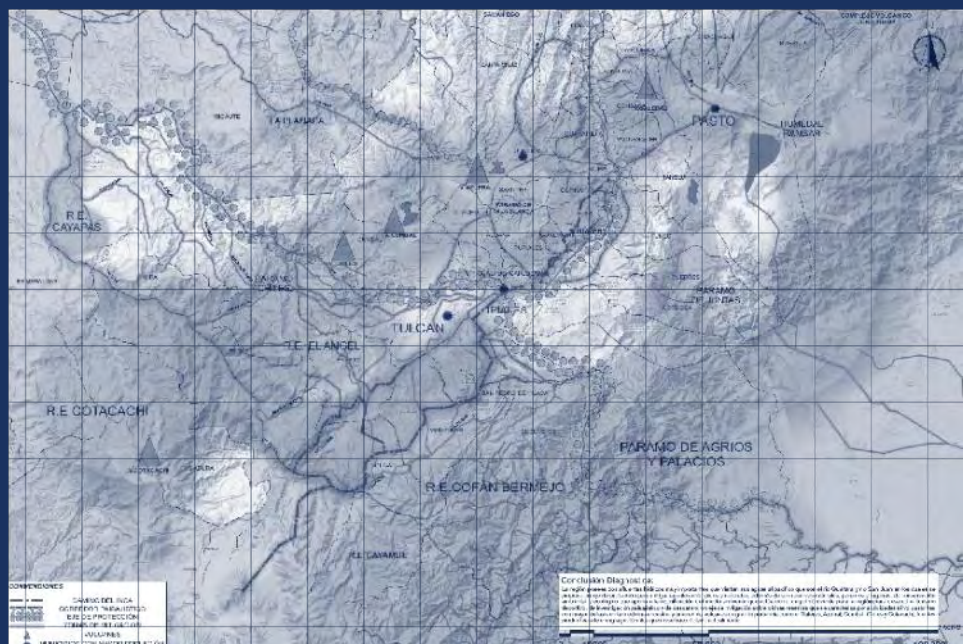


Figura 65, Vías Aéreas de Nariño



REGIÓN

MARCO CONTEXTUAL



MARCO CONTEXTUAL:

Región

En la región andina existen zonas que tiene mayor potencial para el desarrollo, la zona de frontera con el ecuador, donde la dinámica económica y productiva es muy vivaz por lo cual es necesario la implementación de proyectos que impulsen el desarrollo económico en este sector y los sectores aledaños.

Las Dinámicas Económicas del Territorio Nariñense son muy variadas por la diversidad de actividades como el Comercio, Agricultura, Ganadería, entre otras, una de las características para determinar el territorio que conforma la Ciudad Región son las actividades Económicas Homogéneas, además el intercambio Comercial y la relación Binacional con el Ecuador.

El factor mas importante es la dimensión Ambiental, la cadena volcánica que contiene a la región es una determinante Natural y un limite donde se pueden destacar municipios importantes como son: Ipiales - Tulcán - Túquerres - Guaitarilla - Cumbál - Guachucal- Aldana - Pupiales - Gualmatán - Potosí

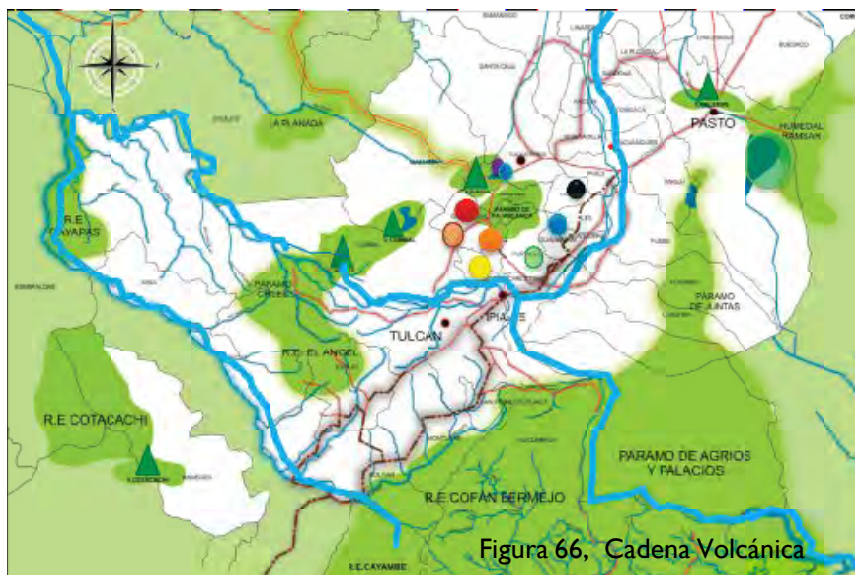


Figura 66, Cadena Volcánica



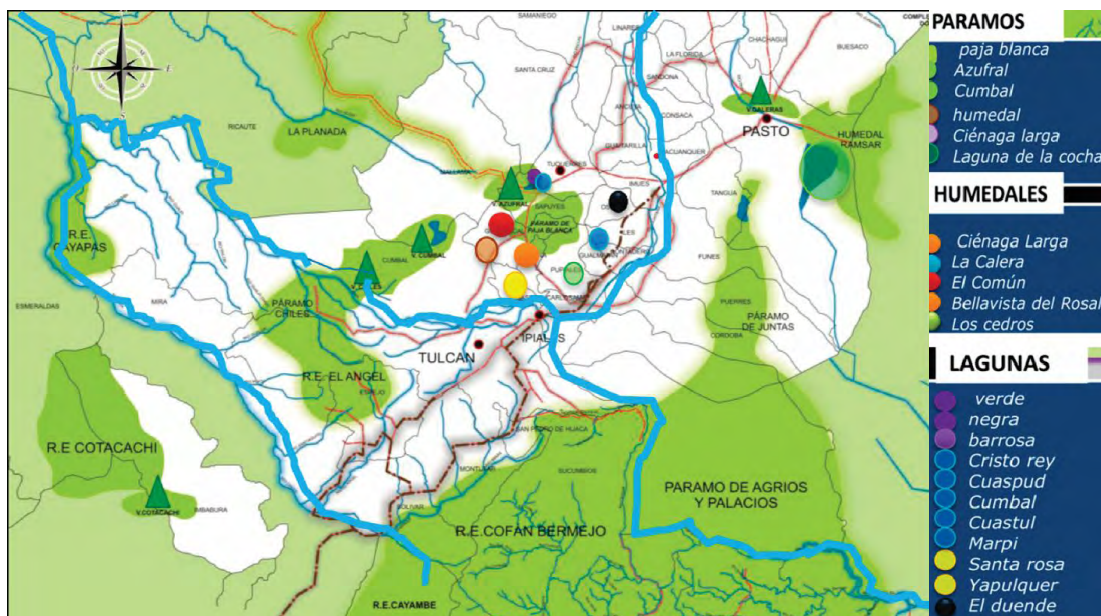
Figura 67, Paisajes Colombianos

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Medio Ambiental

La región esta definida por la cordillera de los andes y el complejo volcánico, en cuando a hidrografía el rio Guaitara es uno de los mas importantes cuerpos de agua de la región que atraviesa desde el sur en el Ecuador hasta el norte del Departamento de Nariño, la presencia de paramos, crean zonas de protección y de mitigación en estar áreas de gran potencial ambiental caracterizando esta zona como eco turística.

Figura 68, Hidrográficas



DIMENSIÓN MEDIO AMBIENTAL

El páramo de Paja Blanca constituye uno de los patrimonios naturales tangibles de mayor envergadura para el Departamento y la Región Andina, ya que es el instrumento para la conservación de la biodiversidad.

Complejo volcánico Cumbál se encuentra localizado al occidente de la población de Cumbál, 79 km al suroccidente de la ciudad de Pasto (Colombia). El complejo volcánico Cumbál adquiere su forma alargada en dirección noreste - suroeste (17 y 12 Km de diámetro mayor) como resultado de la superposición parcial de los dos conos contiguos que la conforman (Mundo Nuevo, con un cráter de 200 m de diámetro mayor, y la Plazuela, un cráter de 600 m de diámetro).

La cima volcánica alcanza la cota de 4764 m en el cono La Plazuela, y sus faldas son drenadas por afluentes de los ríos Güaitara y Cuiza, los cuales entregan sus aguas al Pacífico por medio de los ríos Mira y Patía,⁷⁴ respectivamente. El 10 de julio de 2012 el Servicio Geológico Colombiano ha cambiado el nivel de actividad del volcán, de verde a amarillo, motivado en cambios de comportamiento del edificio volcánico.

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Medio Ambiental

Reservas Naturales:

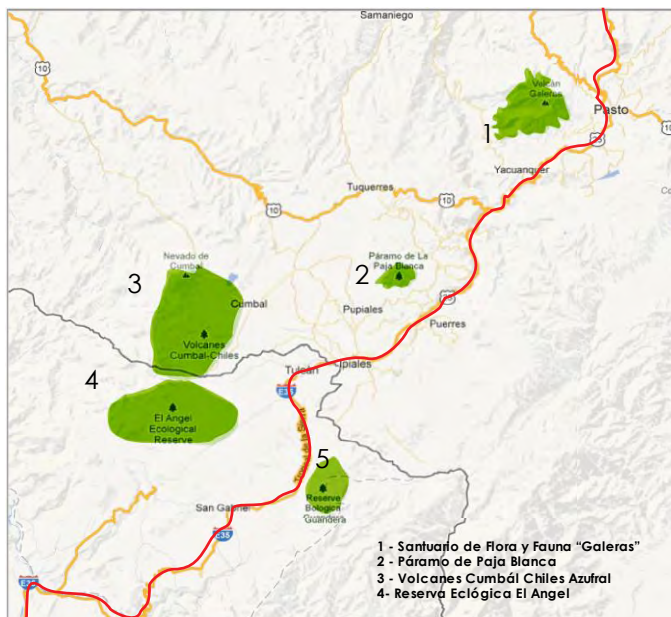


Figura 69

Hidrografía:

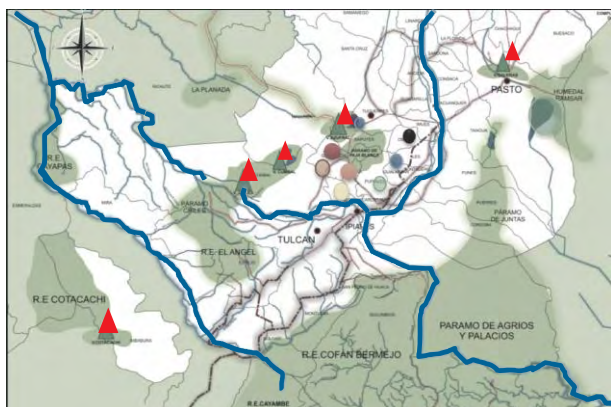


Figura 70

Perteneciente a la vertiente del Pacífico; en territorio ecuatoriano se lo denomina de Carchi, en un tramo de 45 km aproximadamente; delimita la línea de frontera entre Colombia y Ecuador, hasta el puente internacional de Rumichaca; de aquí en adelante, ya en suelo colombiano, toma el nombre de Guáitara.

En su trayecto, al socavar la montaña formó el puente natural de Rumichaca que comunica a Ecuador y Colombia; formando desde este sitio un profundo cañón que en territorio colombiano aloja al Santuario de Las Lajas, construido sobre la verticalidad del cañón.

En tiempos primitivos se lo conocía como río Pastarán; en la conquista el inca lo llamó Ancashmayu, y luego se lo denominó Guáytara, su nombre actual en territorio colombiano.

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Medio Ambiental

PROBLEMAS AMBIENTALES

DEFORESTACIÓN.

El problema de la deforestación en el municipio de Ipiales se presenta debido a la tala indiscriminada del bosque, quemas, ampliación de la frontera agrícola, mal manejo en el uso del suelo, colonización y predominio del minifundio, características generales de esta región.

DISMINUCIÓN DEL CAUDAL DE LAS FUENTES HÍDRICAS.

El mal uso que se hace de los recursos naturales como: relieve, agua, suelos, flora y fauna, ha provocado el deterioro progresivo de las cuencas. El recurso agua es cada día más escaso y de baja calidad, es insuficiente para abastecer las necesidades de consumo humano, para la demanda requerida por la agricultura y la cría de animales; dándose un desequilibrio crítico entre el uso desproporcionado, las prácticas para conservarlo y el mejoramiento de su oferta.

CONTAMINACIÓN.

En la actualidad la contaminación visual, la presencia de humo, gases y vapores tóxicos en la atmósfera o en el agua, así como la de polvos y gérmenes microbianos procedentes de los residuos de la actividad humana es frecuente en los ecosistemas.

El problema de la contaminación se plantea en la actualidad de modo más agudo que en las épocas anteriores, porque gran parte de los desechos tienen origen inorgánico y no son atacados por las bacterias desintegradoras.



Figura 71, Contaminación

Propuesta Ambiental Nivel de Región

Otra causa principal es la explotación de madera .

Existen muchas (ladrilleras, incineradores de residuos sólidos hospitalarios harineras, procesadoras de madera, trilladoras y tostadoras de café, canteras, calderas, industria láctea y de alimentos, entre otros que producen altos porcentajes de contaminación principalmente en Túquerres, Ipiales y pasto.

En la región predomina los cultivos transitorios y permanentes, los cuales están causando un deterioro de las aéreas de protección y afectación de las cuencas hídricas por contaminación y uso excesivo para riegos, además los usos para pastoreo es el segundo factor de deterioro de la capa vegetal nativa. Las áreas de vocación ambiental que se encuentran en la región por sus características especiales y fragilidad no deben incluirse en sistemas de intensa producción económica, además son aquellas zonas que favorecen la generación de estructuras afectadas por la intervención antrópica.

DIMENSIÓN MEDIO AMBIENTAL

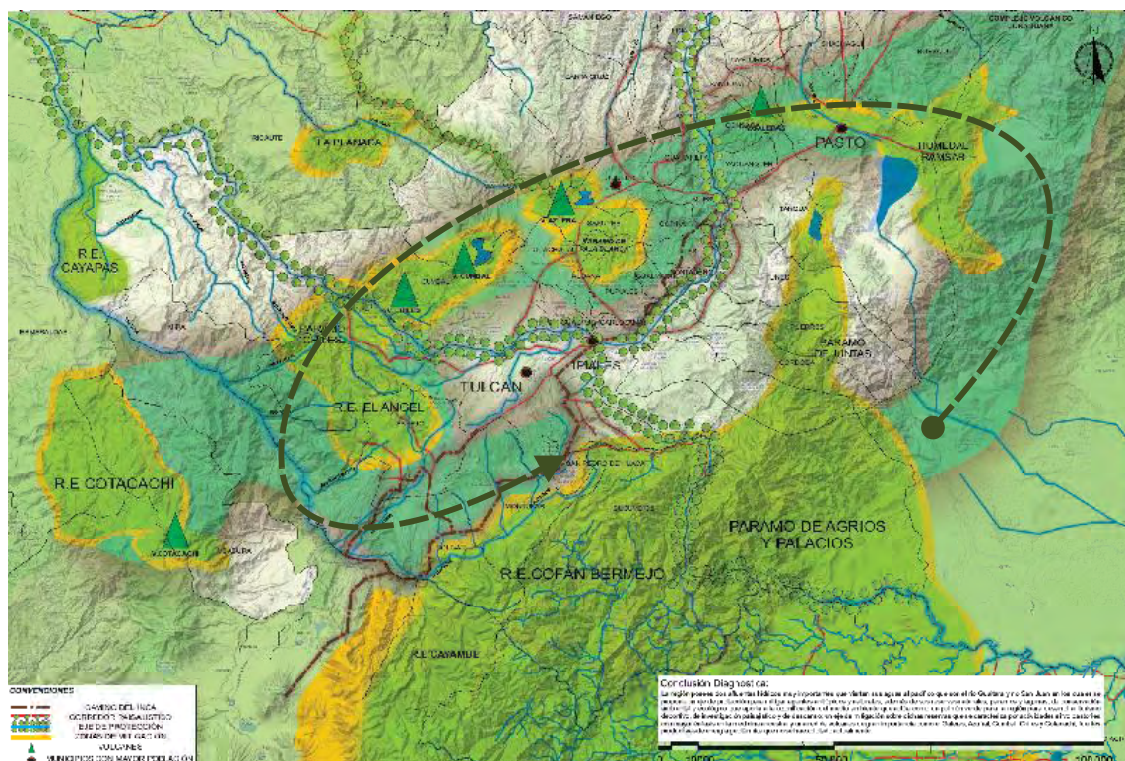


Figura 72, Áreas Vocación Ambiental

MARCO CONTEXTUAL:

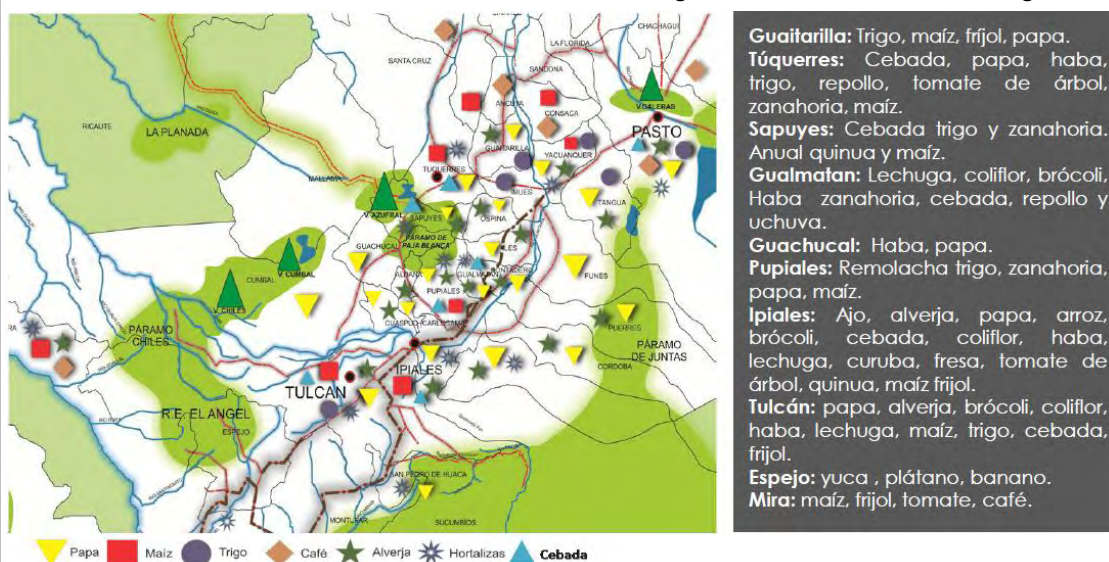
Dimensión Económica

La Región posee características similares en cuanto a su economía, todo este sector basa sus actividades principalmente en la Agricultura, Ganadería y Comercio. Una gran parte de sus habitantes, se dedica a las actividades agropecuarias de la región. La mayoría de estos municipio se encuentran interconectados con las principales ciudades de la región y su eje de comunicación principal es la vía Panamericana. La ubicación de la región de estudio genera varias ventajas comparativas para la instalación de unidades industriales, frente a los restantes de Nariño, por su proximidad a mercados regionales e internacionales, por fácil conexión de un transporte ágil, precios competitivos y su diversidad de productos gracias a la variedad de pisos térmicos que se presentan.

SECTOR AGRARIO

La región se caracteriza por producir en abundancia la papa, seguida de la alverja, sin embargo existen otros subproductos como el trigo, el repollo, frijol, brócoli, zanahoria, frijol haciendo de la región una rica en variedad de productos agrícolas.

Figura 73, Cultivos en el Sector Agrario

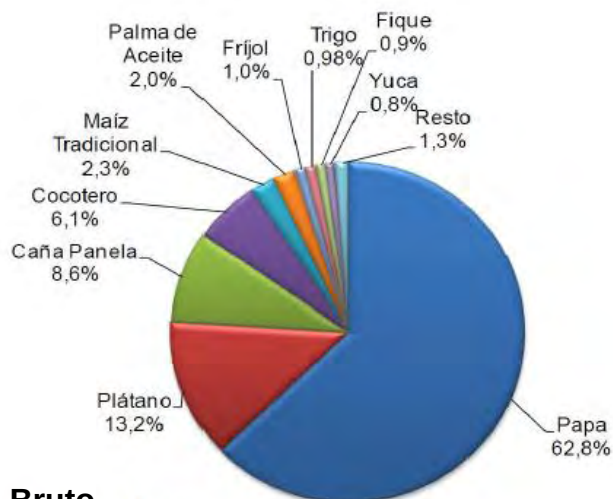


El nudo de los pastos, permite generar variados cultivos gracias a sus suelos volcánicos, como también por la variedad de pisos térmicos, es necesario recalcar que la región se destaca en la producción de materia prima, no la transforma, llevándose los mejores ingresos las ciudades de Cali y Bogotá. 78

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Económica

Sector Agrícola:



Producto Interno Bruto

Producción nacional. Fuente: Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.

Producto	Producción en toneladas	Producción nacional
Papa	572.979	3.247.557
Plátano	120.905	2.846.308
Caña Panela	78.768	1.225.596
Cocotero	55.739	110.354
Maíz Tradicional	21.065	552.465
Palma de Aceite	18.608	930.339
Frijol	9.182	136.266
Trigo	8.936	14.511
Fique	7.987	23.959
Yuca	7.373	1.800.290
Maíz tecnificado	2.602	511.698
Cacao	2.564	71.182
Arracacha	2.325	53.799
Arroz seco no manual	1.759	104.838
Maní	1.578	3.993
Cebada	646	3.832
Total Producción	913.016	11.636.986

Tabla 5

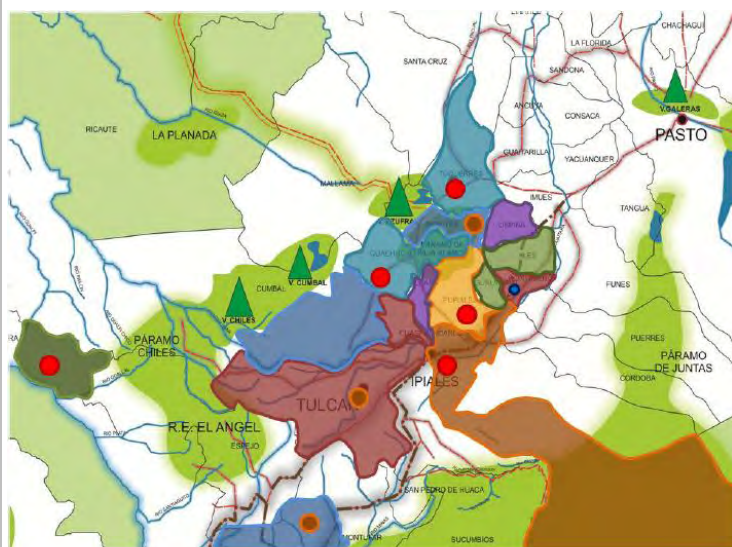
MARCO CONTEXTUAL:

Disensión Económica

SECTOR GANADERO

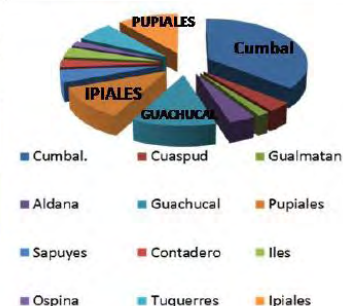
La ganadería se desarrolla en diferentes zonas del departamento desde los primeros años del período colonial. Esa ganadería criolla adaptada al clima y a la topografía andina. A pesar que la actividad ganadera, esta por debajo de los índices de producción a nivel nacional, siendo superado por los Llanos y otros sectores del país, sobresale a nivel local y regional, los municipios de mayor producción son: **Ipiiales, Guachucal, Cumbál y Pupiales.**

Figura 74, Sectores de Ganadería



■ Alta producción de carne ■ Media producción de carne ■ Baja producción de carne

A pesar de que la actividad ganadera, esta por debajo de los índices de producción a nivel nacional, siendo superado por los Llanos y otros sectores del país. En los municipios productores de leche, la infraestructura especializada para la actividad ganadera es de tipo artesanal y muy limitada, en comparación con grandes productores que poseen alta tecnología para esta actividad.



En el caso de Tulcán la actividad ganadera en el territorio es muy alta, la producción de leche es del 80% de las actividades económicas de uso del Suelo contando con una infraestructura especializada para la producción a nivel industrial de lácteos y derivados.

Cuando se trata de la transformación de productos deben hacerse en la zona urbana, es decir careciendo de una planta de tratamiento en la zona de producción.

MARCO CONTEXTUAL:

Propuesta Económica a Nivel de Región

Problemáticas:

Carencia de Infraestructura necesaria para el procesamiento de los productos agropecuarios gestados en la región. -Conectividad Intermitente, que impide un acceso y salida fácil y rápida, para el transporte de personas y productos. -Falta de organizaciones gremiales que fomenten la producción y el desarrollo agropecuario en equipo. -Falta de mercados que permitan dan oportunidades a los productos agropecuarios.

Potencialidades:

La frontera con el ecuador, como fuente de mega desarrollo, que no solo sea un intercambio comercial, si no también cultural y social. -La generación de nuevas fuentes de empleo y como es el ecoturismo. -La Situación geográfica de los elementos ambientales, que encontrándose cerca, pueden interconectarse fácilmente. -Tecnificar el sector agropecuario, para mejorar su productividad y reducir su impacto sobre el medio ambiente.

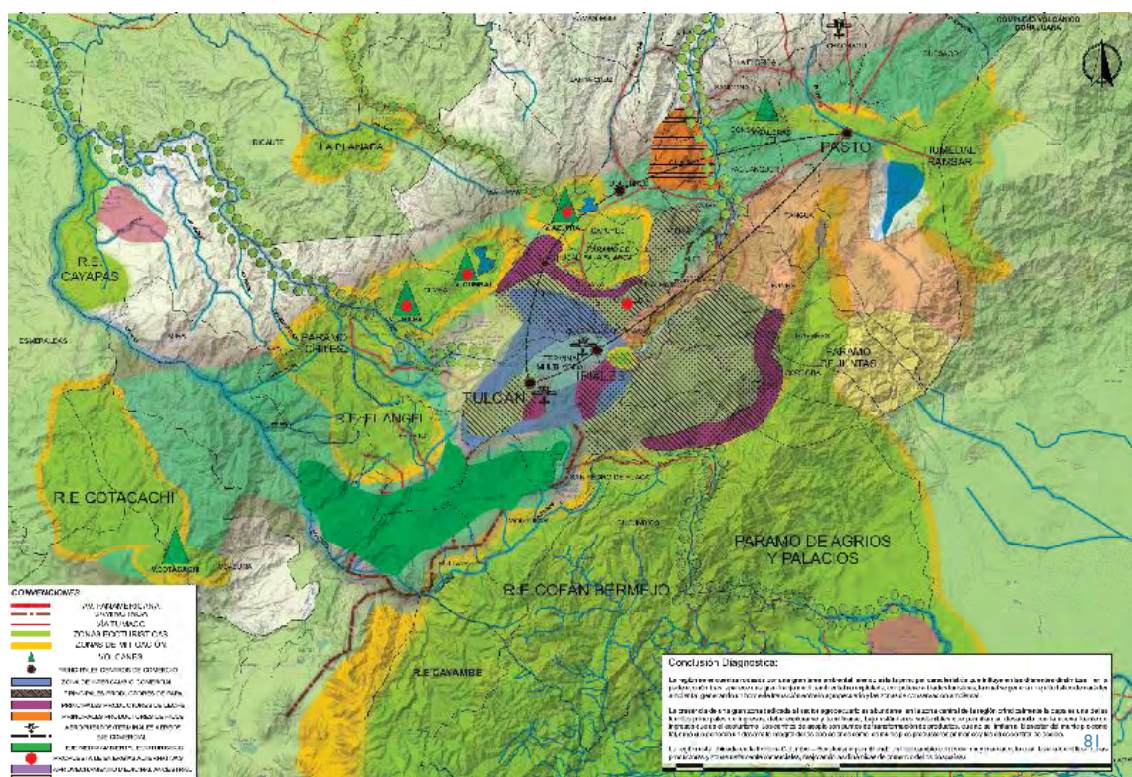


Figura 75, Áreas de Intercambio Comercial

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Movilidad

VIAS:

“Para los ecuatorianos un motivo de orgullo, sinónimo de descongestión y señal inequívoca de progreso (...) para los colombianos, un punto muy alto para llegar a igualar”, se comenta.

Cifras oficiales del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, a las que tuvo acceso la Agencia Andes, revelan que el gobierno invertirá USD 5.250 millones para convertir 1.286 kilómetros de vías en superautopistas, hasta 2014.

Entre los proyectos viales emblemáticos, el gobierno cuenta con la Ruta de la Spondylus con una longitud de 958,32 kilómetros y una inversión de USD 451 millones; la Troncal Amazónica con 1049,59 kilómetros y una inversión de USD 295 millones. Finalmente, está el Proyecto Multimodal Manta-Manaos.

El gobierno del Ecuador invirtió un total de USD 3 716 millones desde 2007 a 2011. Los tres gobiernos anteriores, en seis años invirtieron 1 506 millones.

La información y el contenido multimedia, publicados por la Agencia de Noticias Andes, son de carácter público, libre y gratuito. Pueden ser reproducidos con la obligatoriedad de citar la fuente.

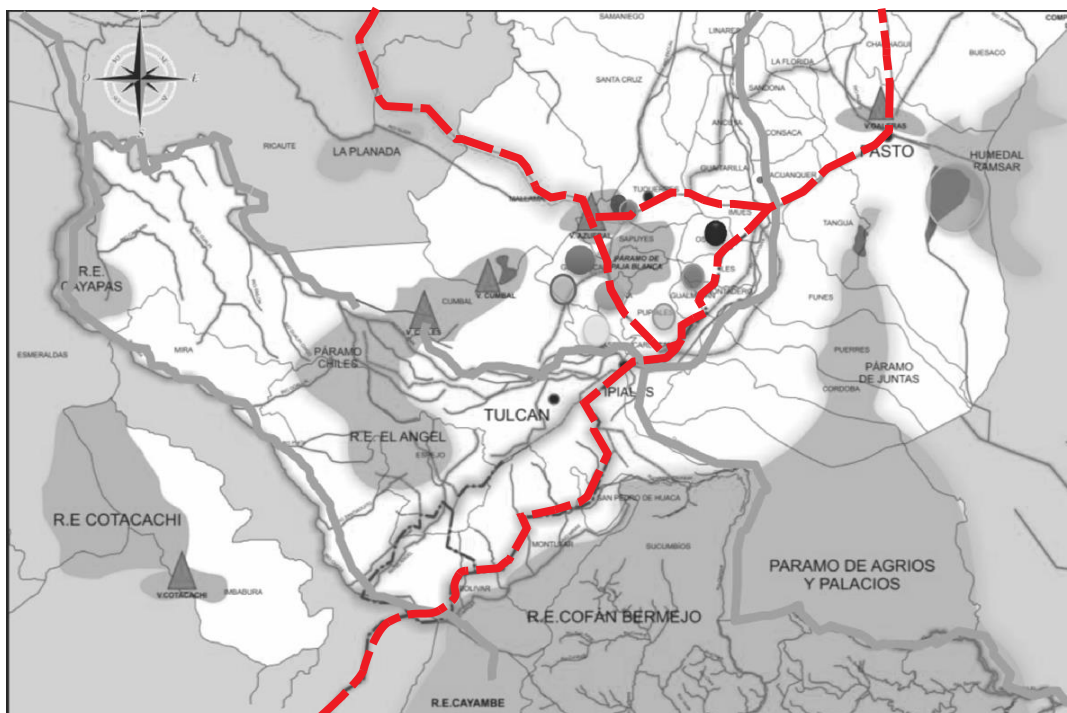


Figura 76, Proyectos Viales Ecuador

Dimensión Movilidad

El recorrido del camino, al que hoy se le puede hacer el seguimiento, es el mismo mencionado por Cieza de León pero además, desde Funes se adiciona la ruta de la margen izquierda del río Guátara que igualmente fue y es muy utilizada por los viajeros. De tal forma que el Qhapaq Ñan en Colombia, sale de Pasto, bordea la falda sur oriental del volcán Galeras y sigue la trayectoria del río Guátara en ambas márgenes, atravesando el río una sola vez para llegar a Rumichaca. De acuerdo con la división político administrativa actual, cubre los municipios de Pasto, Tangua, Yacuanquer, Funes, Puerres, Córdoba, Potosí, Imues, Iles, Contadero, Gualmatán, Pupiales e Ipiales. Es de tenerse en cuenta que se está tomando como referente la ruta central dejando de lado la red de caminos que comunican el altiplano de Túquerres, la llanura del pacífico y la Amazonía.

El Qhapaq Ñan, entra en Colombia por la frontera con el Ecuador, por el paso llamado Rumichaca o puente de piedra en quechua, de ahí se divide en dos, uno que toma el sentido sur norte que se dirige hacia el altiplano de Ipiales y a la cuenca media del Río Guáitara, el otro camino se dirige hacia el santuario de la Virgen de las Lajas en el cañón de río Guáitara, para continuar su recorrido hacia el oriente y caer a la amazonia.

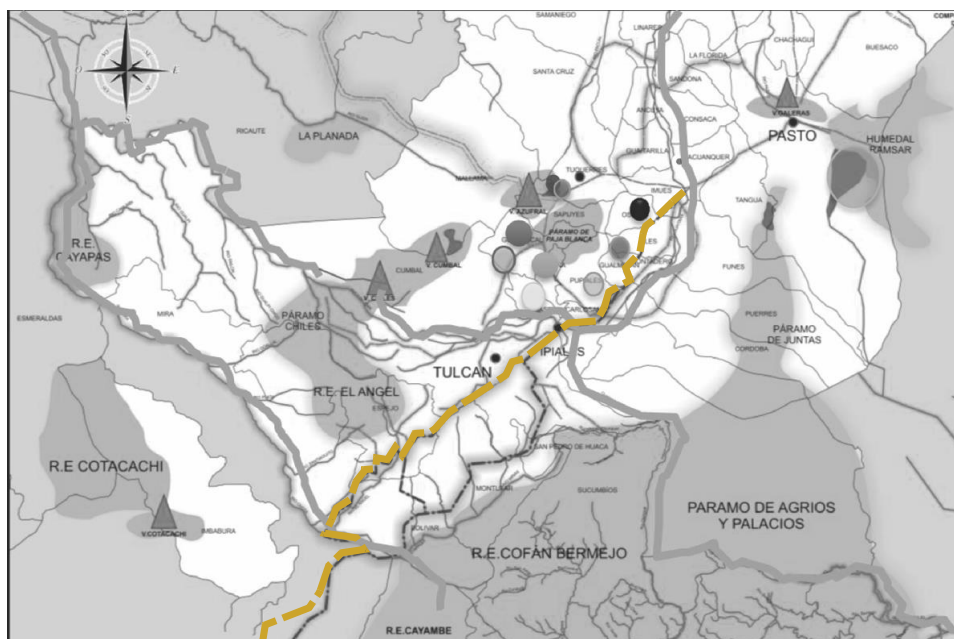


Figura 77, Vías Fronterizas

MARCO CONTEXTUAL:

Dimensión Movilidad

PROBLEMÁTICAS

Malas condiciones de los terminales de transporte terrestre
 Ausencia de transportes alternativos en el sistema
 Deficiencia en la infraestructura vial
 Relaciones internacionales entre sistemas
 Ausencia de rutas aéreas
 Elevados costos del transporte aéreo
 Infraestructura deficiente
 Condiciones climáticas (aeropuerto Pasto)

POTENCIALIDADES

Existencia de terminales terrestres en puntos importantes de la región
 Intercambio comercial, cultural entre Colombia y Ecuador
 Desarrollo de actividades turísticas
 Desarrollo de la economía local en mercados internacionales
 Movilidad mas rápida y eficiente

CONCLUSIÓN DIAGNOSTICA

La movilidad integrada a un sistema que no responde a las necesidades, ya que no se integran los sistemas aéreo y terrestre para el desarrollo de las potencialidades económicas, comerciales, turísticas propias de la región con potencialidades de intercambio de carácter nacional e internacional
 La región cuenta con aeropuertos de dos características diferentes; los aeropuertos de pasajeros ubicados en Esmeraldas, Ibarra, Tulcán y Tumaco, y los aeropuertos que manejan los dos movimientos tanto de carga como de pasajeros que están ubicados en Ipiales, Chachagui y Tulcán que trabajan alternos con los municipios anteriormente nombrados.

❏ No se pudo mostrar la imagen en este momento.

MARCO CONTEXTUAL:

Propuesta de Movilidad a Nivel de Latino América

A pesar de que la región cuenta con 6 aeropuertos las conexiones aéreas no son efectivas, esta es la razón de que la posibilidad de comercializar determinados productos sea ineficaz.

Con respecto a los terminales terrestres los municipios que abarcan mayor cantidad de población como son Ipiales, Tulcán, Ibarra, Esmeraldas, Túquerres y Pasto cuentan con una infraestructura propuesta solamente para dicho uso, el resto de municipios realizan esta actividad en las plazas principales del municipio.

DIMENSIÓN MOVILIDAD

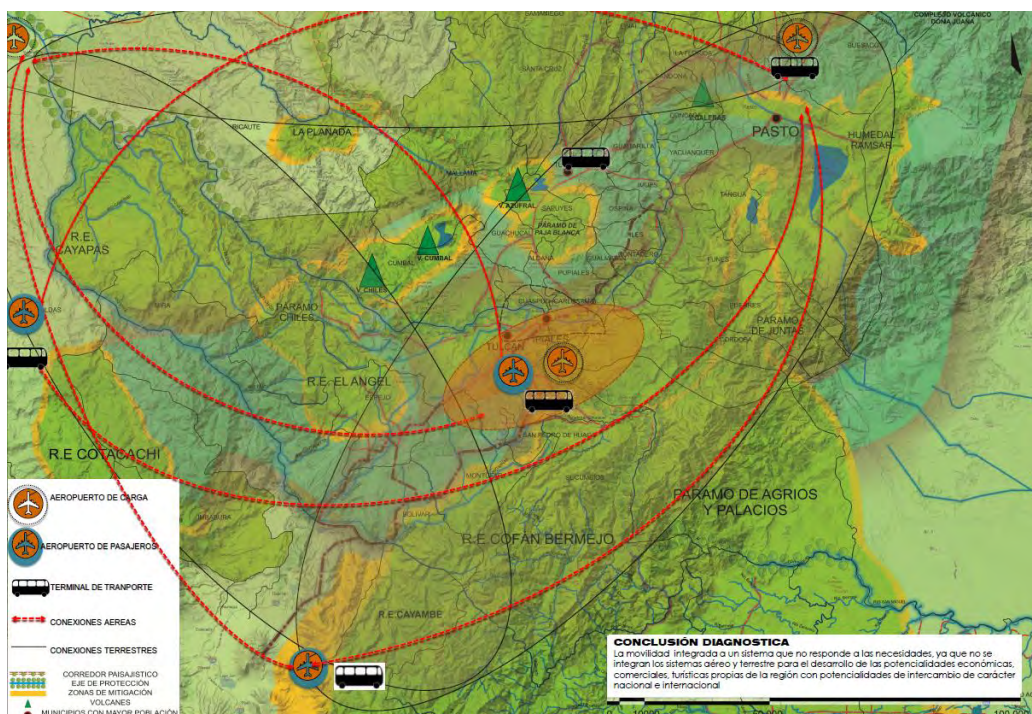


Figura 78, Conexiones Aéreas



ÁREA METROPOLITANA (BINACIONAL)

MARCO CONTEXTUAL



Área Metropolitana

El área metropolitana surge de el análisis de la región en el cual encontramos que existen zonas de integración entre los municipios que favorece el desarrollo de la economía y la cultura, al llegar a la zona de mayor dinámica cultural y económica, estos municipios poseen muchos problemas debido a la falta de infraestructura, carencia de servicios públicos, equipamientos especializados, por lo cual es necesario la creación del área metropolitana binacional con Tulcán para aprovechar sus potencialidades y mejorar sus deficiencias, complementándolos, para un mejoramiento integran entre los 2 países, creando una sola región.

Debido a la cercanía y la dinámica de los diferentes municipios, se claramente la unificación, y la dependencia tanto económica como sociocultural de esta región.

Se conforma a partir de 2 polos principales de articulación que son los municipios de Tulcán e Ipiates, transformándose en los municipios centrales, Y como municipios exteriores o ° dormitorio ° se encuentran Pupiales, Potosí, Carlosama

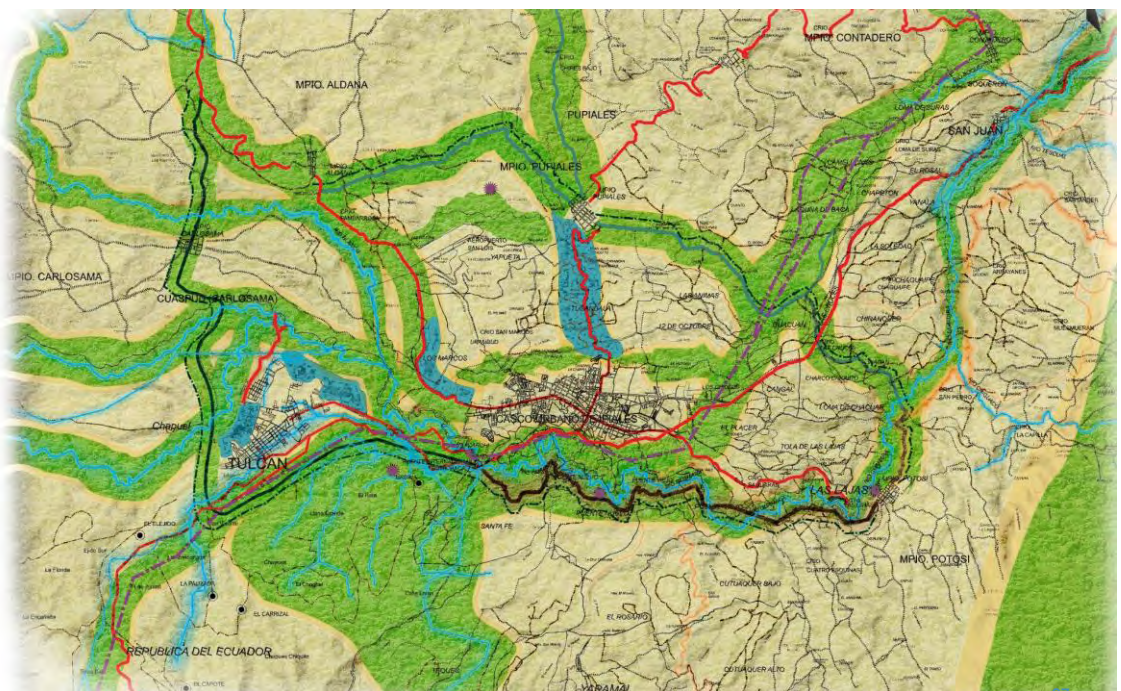
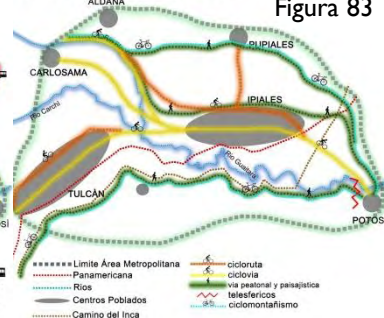
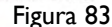


Figura 79, área Metropolitana

El área metropolitana esta rodeada de varias fuentes hídricas, de humedales que por las actividades agropecuarias lo están contaminando y muchos bosques que los están deforestando, teniendo en cuenta lo anterior se crea el parque metropolitano que une todos estas reservas ambientales con el humedal totoral y se crean conexiones ambientales transversales dentro de la ciudad, y por medio de ejes ambientales se unen los punto de atractivos turísticos.

Figura 80



Creamos una red de transporte de acuerdo a la distancia e importancia de la vía conectando los puntos mas cercanos y lejanos.

Con la creación del parque metropolitano y el rescate del humedal totoral se crean barreras ambientales en toda la área metropolitana generando senderos eco turísticos.

Al crearse el área metropolitana binacional es necesario proponer nuevos equipamientos que suplan las necesidades básicas dentro de la región y promueva el desarrollo regional.

Figura 84

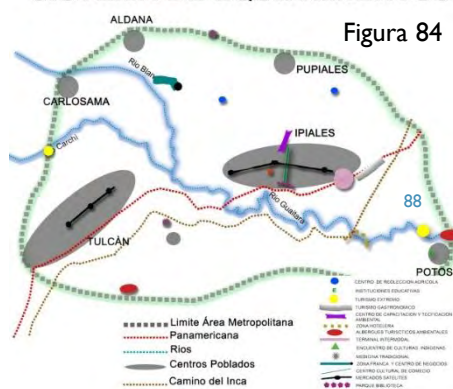


Figura 79, Zona Ambiental en Área Metropolitana

MARCO CONTEXTUAL:

Área Metropolitana

USOS DEL SUELO

El área metropolitana esta ubicada en un suelo netamente agropecuario y ambiental por lo cual es necesario la creación de zonas de mitigación en el suelo ambiental para que ya no se siga contaminando ni deforestando, además posee amplias zonas residenciales las que se ubican en torno a una vía principal de carácter comercial encontrando las zonas turísticas en los extremos de cada ciudad y puntos institucionales importantes en la región la zona franca y el aeropuerto de Tulcán.

ESPACIO PUBLICO

En el parque metropolitano se crean senderos peatonales y paisajísticos que los puedo recorrer caminando o en bicicleta, estos senderos están conformados por plazoletas y por parques que unes los puntos turísticos mas importantes.

ECONOMIA

esta rodeada de amplias áreas agrícolas y ganadera las cuales son la base de la economía en la región pero que no tiene una buena infraestructura para comercializar los productos por lo que es necesario la creación de equipamientos dedicados a difundir mas el comercio de la región que se conformen con otros equipamiento que hagan que su funcionamiento sea el mas coherente.

SISTEMA DE USOS DE SUELO

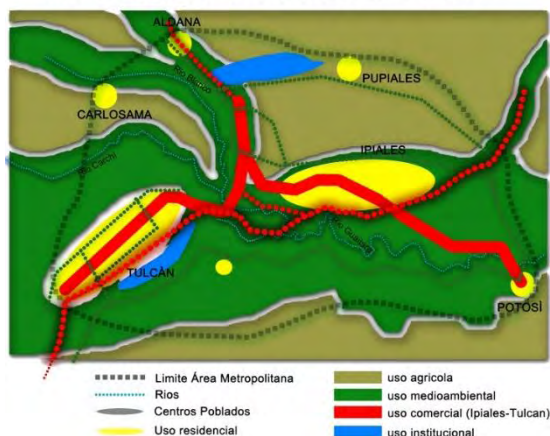


Figura 84

SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO

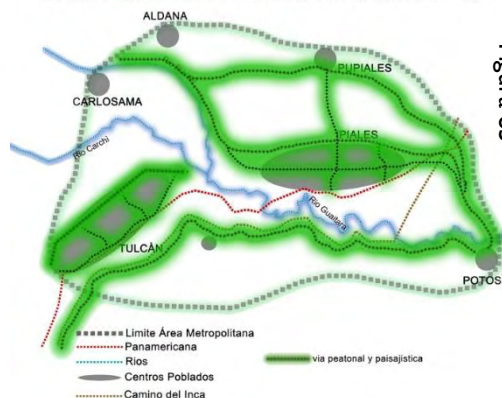


Figura 85

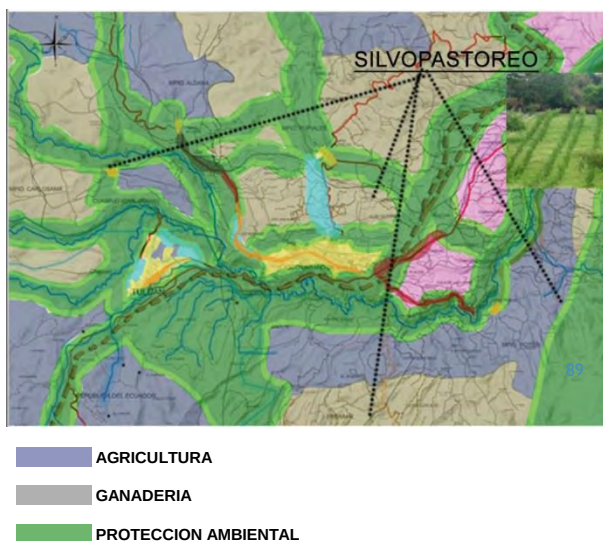
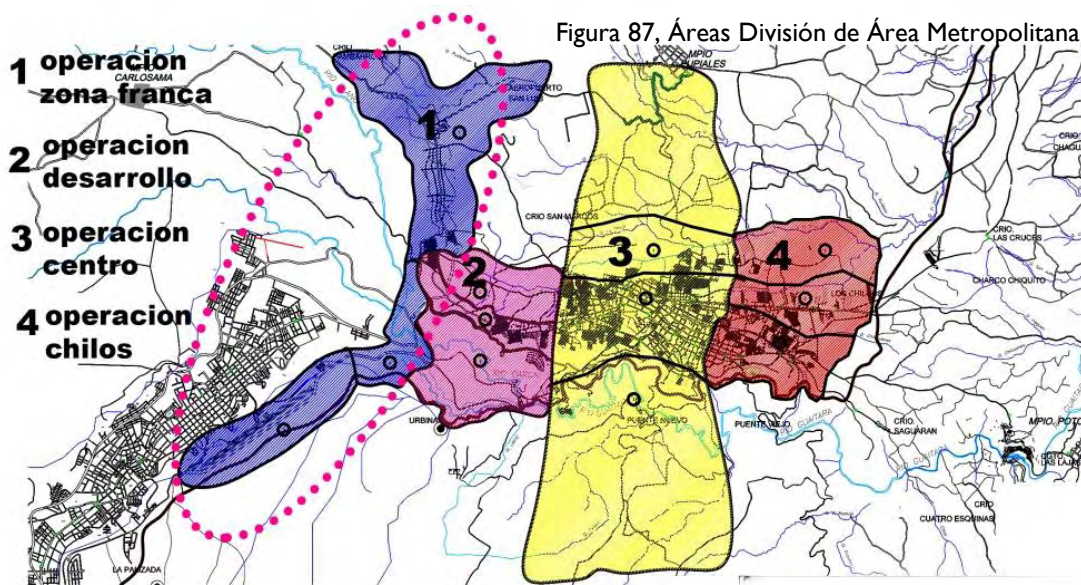


Figura 86. Áreas Agrícolas y Ganaderas

MARCO CONTEXTUAL:

Dinámica Centro

Las dinámicas son áreas que surgen de la división del área metropolitana para crear polos de desarrollo a nivel de toda esta región.



El área metropolitana se la dividió en dinámicas para realizar un análisis mas detallado de la región, tanto en la parte de Ipiales como de Tulcán proponiendo nueva vivienda y nuevos equipamientos que mejores el funcionamiento de la ciudad.



OPERACIÓN CENTRO

(MANEJO DE BORDES)

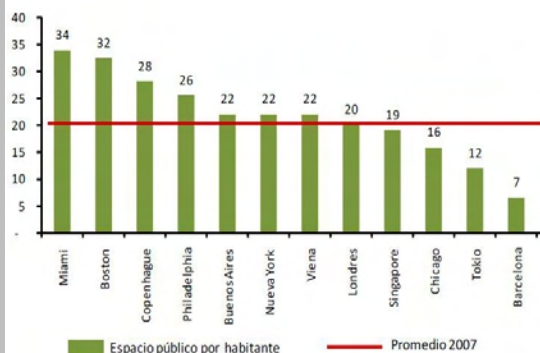
MARCO CONTEXTUAL



MARCO CONTEXTUAL:

Dinámica Centro

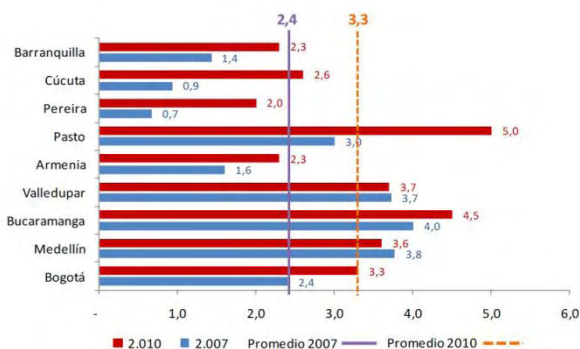
Indicador de espacio público por habitante en ciudades del mundo



Fuente: IDRD. Cálculos: DNP-DDU (2006)

Tabla 6

Índice de espacio público/habitante en ciudades colombianas.



Fuente: Municipios y Distritos. Elaboró: DNP-DDU (2010)

Tabla 7

En Colombia no se ha desarrollado un estudio de diagnóstico que permita revelar la situación actual del déficit cualitativo de espacio público. En gran medida, el balance nacional y de las ciudades, es perceptivo y se plantea sobre la base de las carencias de mobiliario, señalización, iluminación y zonas verdes; como también, deficiencias en el diseño, tratamiento de superficies (zonas duras y blandas), circulación y estacionamientos, inseguridad, entre otros.

Intervención Del Sector:

El Sector de estudio posee características muy importantes como las vías que lo rodean, la vía Panamericana es un eje importante que atraviesa la ciudad de norte a sur pasando por un tramo del centro de la Ciudad, la construcción de la nueva Vía perimetral de carácter internacional, hace que el sector se potencialice debido a que bordea esta zona haciendo permeable desde esta Vía hacia cualquier punto del centro de la ciudad. Se plantea diferentes tipos de intervención en el sector para la renovación urbana, se toma como pretexto el espacio publico para articular la ciudad de norte a sur debido a la carencia de comunicación entre estos sectores y a partir de esta intervención se plantea las estrategias de renovación

MARCO CONTEXTUAL:

Dinámica Centro

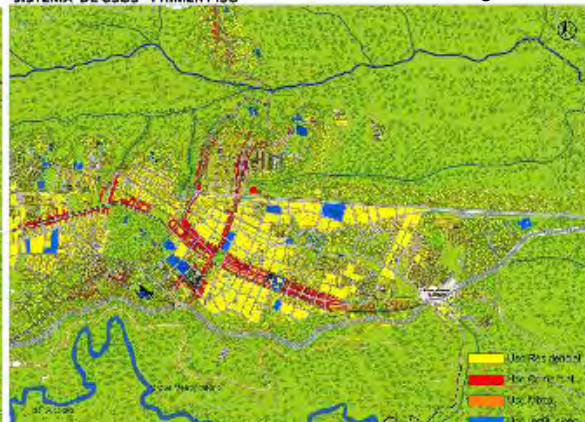
SISTEMAS PLAN DE MASAS IPIALES SISTEMA AMBIENTAL

Figura 88



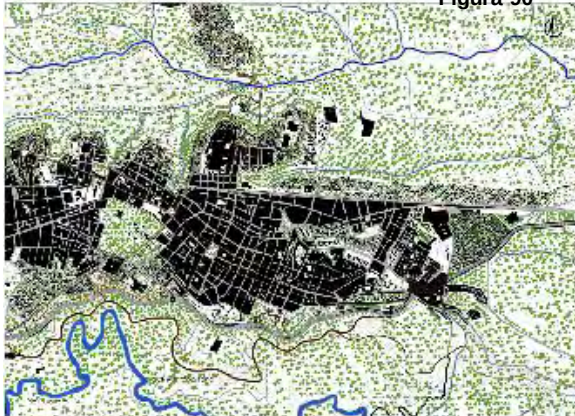
SISTEMA DE USOS PRIMER PISO

Figura 89



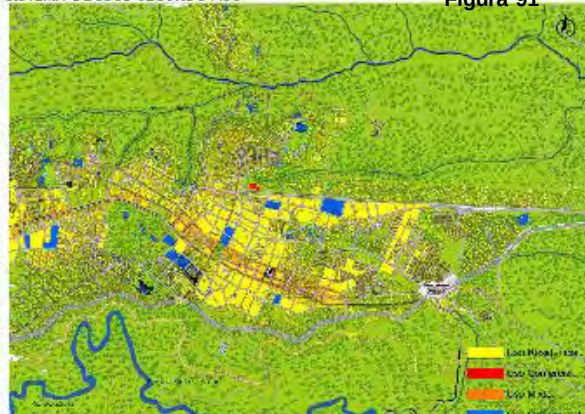
SISTEMA ESPACIO PUBLICO

Figura 90



SISTEMA DE USOS SEGUNDO PISO

Figura 91



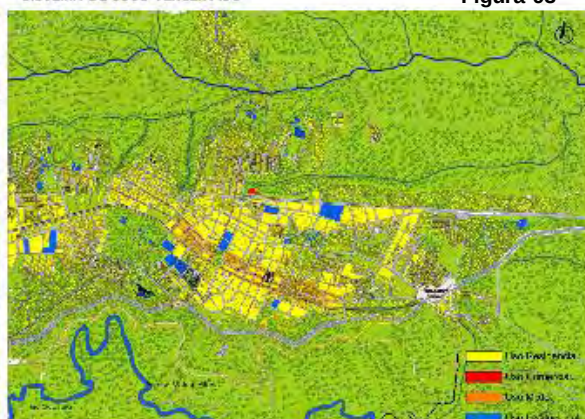
SISTEMA EQUIPAMIENTOS

Figura 92



SISTEMA DE USOS TERCER PISO

Figura 93



MARCO CONTEXTUAL:

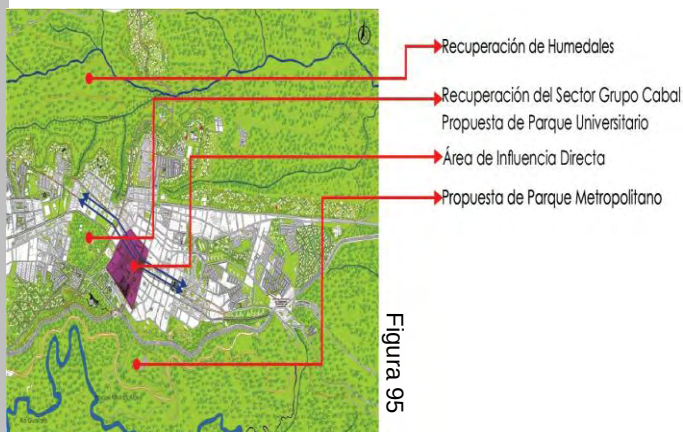
Dinámica Centro

Figura 94, Parque Metropolitano



MARCO CONTEXTUAL:

Dinámica Centro



Propuesta de Equipamiento

Recuperación de Espacio Público

Reubicación sector industrial

Reubicación V.I.S

Recuperación Ambiental

PROPUESTA DE CONSOLIDACIÓN DE VIVIENDA:

La propuesta de densificación y consolidación de vivienda en altura se propone teniendo en cuenta el sector centro, el Municipio de Ipiales tiene la característica de no tener zonas de expansión debido a la presencia de cabildos indígenas en los 4 puntos cardinales de la Ciudad, se integran conceptos de ciudad compacta para este sector y se propone la consolidación de vivienda multifamiliar donde la plusvalía del sector juega un papel importante en un futuro cuando la plaza de mercado se reubique.

RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO:

La intervención de espacio público formará un eje que vincule la ciudad de norte a sur culminando en el sector de la Av. Perimetral Sur donde se propone parques lineales y espacio público con el fin de convertirlo en un contenedor de la ciudad además de favorecer con la protección de del medio ambiente y prevenir y mitigar riesgos por deslizamientos.

RE UBICACIÓN DE SECTORES INDUSTRIALES:

Se mira la necesidad de reubicar de este sector un comercio de tipo industrial, esta zona presenta un gran índice de comercialización de repuestos de vehículos pesados por lo que concurre transporte de este tipo, en este sector se encuentran ubicados instituciones educativas además de la Biblioteca Del Banco de la República por lo que se ve aun mas necesario la reubicación de este tipo de comercio y proponer una renovación y reestructuración del uso del suelo de este lugar.

RECUPERACIÓN AMBIENTAL:

En este sector esta presenta un hilo de agua, que se pretende recuperar y hacer parte del espacio público propuesto al mismo tiempo recuperar sus cuentas hídricas y habidad natural.



DINAMICA CENTRO

(PLAN GENERAL)

MARCO CONTEXTUAL



MARCO CONTEXTUAL:

Dinámica Centro

Figura 96, Calle 14, 15 y 10

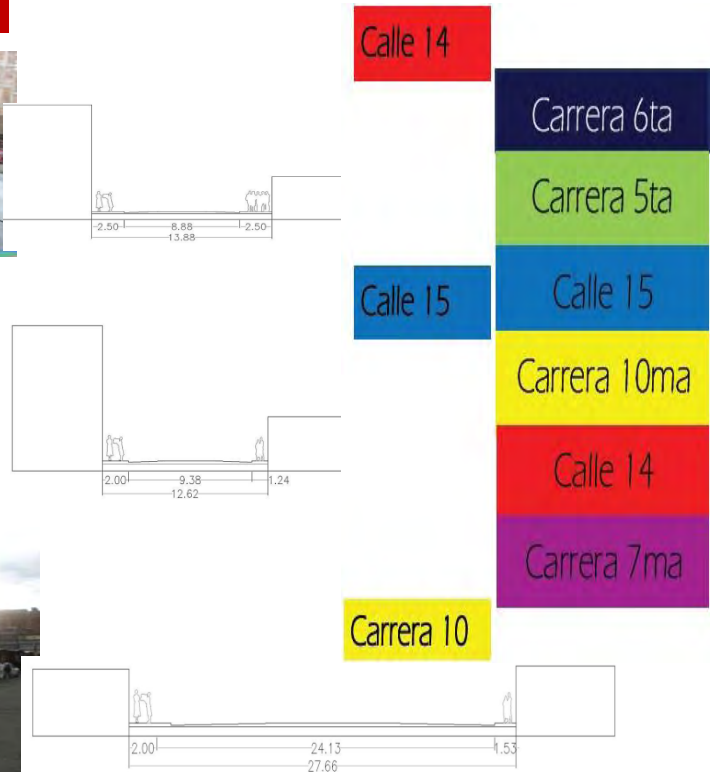


Figura 97, Vías Principales



4.-DISCONTINUIDAD DEL EJE PRINCIPAL: La carrera 6ta presenta la problemática de discontinuidad en la plaza 20 de julio, generando nudos viales en este sector, además de cortar el eje principal de la ciudad desviándolo y perdiendo carácter y jerarquía

1. - DISCONTINUIDAD VIAL: La presencia del grupo cabal afecta en la continuidad de ejes importantes como la carrera 7ma, es un gran tapón y un gran problema para la movilidad de la ciudad

2.-NIVELES DE SERVICIO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL: Debido a la gran afluencia de vehículos este sector se caracteriza por ser una de las entradas directas desde el Ecuador con el centro de la Ciudad, en el cruce de vías se detecta una insuficiencia tanto en el trazado como en el perfil existente.

3. - DIMENSIONES MÍNIMAS: El eje mas importante del municipio, posee varios tipos de perfiles, siendo la carrera 6ta la mas recorrida, presenta una insuficiencia en el tipo y en las dimensiones de los perfiles, generando problemas del flujo vehicular continuo y eficaz

MARCO CONTEXTUAL:

Dinámica Centro

El concepto de nivel de servicio se utiliza para evaluar la calidad del flujo. Es “una medida cualitativa que descubre las condiciones de operación de un flujo de vehículos y/o personas, y de su percepción por los conductores o pasajeros”. Estas condiciones se describen en términos de factores como la velocidad y el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones a la circulación, la comodidad, las conveniencias y la seguridad vial.



Figura 98, Calles Principales

PROPUESTA SISTEMATICA



Figura 99

MARCO CONTEXTUAL:

Dinámica Centro

MOVILIIDAD

Figura 100, Dificultad de Movilidad



Par Vial: La Dificultad de transitar con facilidad en el municipio de Ipiales es cada ves mas compleja el municipio depende de un solo eje para la movilidad de automóviles y motos, con el crecimiento de la población de la ciudad cada día se ve la necesaria intervención en el sistema de movilidad por lo que se propone una alternativa que aporta tanto en movilidad como en la generación de espacio publico devolviéndole un poco de ciudad al peatón.

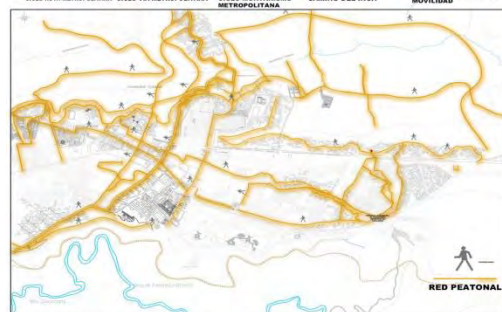
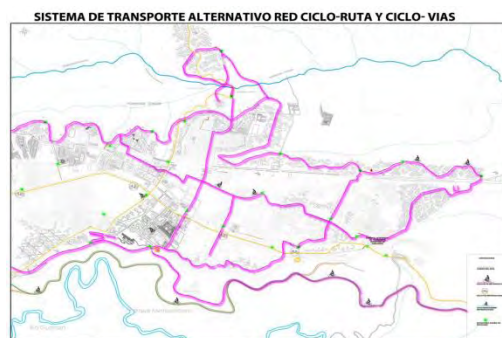
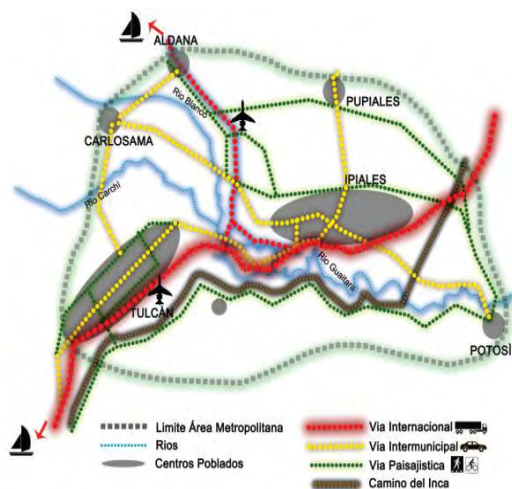


Figura 101, Sistema de Transporte Alternativo, Red Ciclo Ruta y Ciclo Vias

MARCO CONTEXTUAL:

Dinámica Centro

PERFILES VIALES PROPUESTOS

Carrera 7ma



Calle 18



Carrera 6ta
Pasaje Peatonal



Figura 102, Perfiles Viales Propuestos



PROYECTO URBANO

(CORREDOR COMERCIAL)

MARCO REFERENCIAL



MARCO CONTEXTUAL:

Operación Centro

Operación Centro



Figura 103, Corredor Comercial

MARCO CONTEXTUAL:

OPERACIÓN CENTRO

CARACTERIZACIÓN

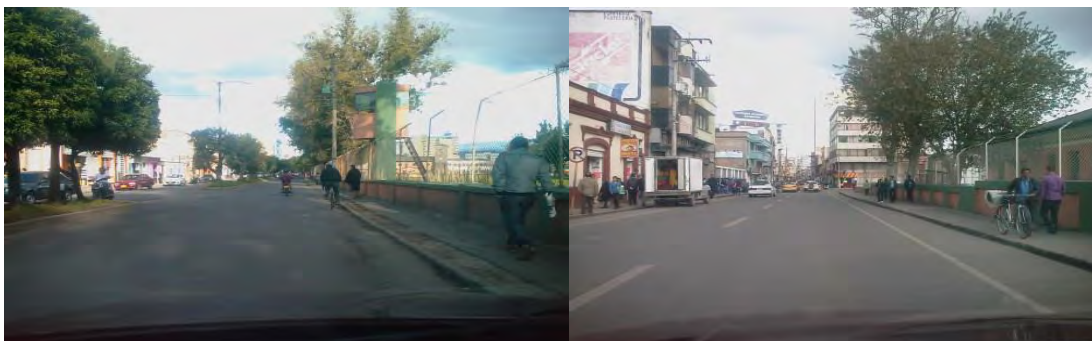


Figura 104, Caracterización

Pieza Urbana Plaza Santander - San Vicente: Se caracteriza por un uso comercial en los primeros pisos de Bajo impacto, locales comerciales como Tiendas, Panaderías, hacia la carrera 6ta, Locales comerciales de alto impacto como venta de repuestos de vehículos hacia la carrera 5ta. Este sector se caracteriza por su uso residencial, la presencia de Barrios como San Vicente, El lago, Obrero, Benjamín Herrera, hacen prevalecer este tipo de dinámica en el sector.



Pieza Urbana Plaza Santander - Plaza "La Pola": Se caracteriza por un uso comercial en los primeros pisos de Mediano Impacto, locales comerciales como Tiendas de Ropa, Restaurantes, Graneros hacia la carrera 6ta, Locales comerciales de alto impacto como Ferreterías y una Zona de Tolerancia hacia la carrera 5ta. Este sector se caracteriza por su uso Mixto, es uno de los sectores q poseen usos compartidos en pisos similares como la Adaptación de Apartamentos como Oficinas o consultorios Médicos.

MARCO CONTEXTUAL:

OPERACIÓN CENTRO

OPERACIÓN CENTRO



Figura 105, Pieza Urbana laza "La Pola", Plaza 20 de Julio

Pieza Urbana Plaza "La Pola" - Plaza 20 de Julio: Se caracteriza por un uso comercial de Alto Impacto locales comerciales como Tiendas de Ropa, Restaurantes, Oficinas, Entidades Bancarias hacia la carrera 6ta, Locales comerciales, Tiendas de Electrodomésticos, Centros Comerciales hacia la carrera 7ma. Este sector se caracteriza por su uso Comercial esta zona del municipio se caracteriza por tener los servicios administrativos del municipio como Alcaldía, Servicios Públicos, es el Centro con Dinámica Comercial



Pieza Urbana Plaza Santander - Plaza "La Pola": Se caracteriza por un uso comercial en los primeros pisos de Mediano Impacto, locales comerciales como Tiendas de Ropa, Restaurantes, Graneros hacia la carrera 6ta, Locales comerciales de alto impacto como Ferreterías y una Zona de Tolerancia hacia la carrera 5ta. Este sector se caracteriza por su uso Mixto, es uno de los sectores q poseen usos compartidos en pisos similares como la Adaptación de Apartamentos como Oficinas o consultorios Médicos

MARCO CONTEXTUAL:

OPERACIÓN CENTRO

INTERVENCION PIEZA URBANA: PLAZA CENTRAL

OPERACIÓN CENTRO



Figura 106

MARCO CONTEXTUAL:

OPERACIÓN CENTRO

INTERVENCION PIEZA URBANA: PLAZA CENTRAL

OPERACIÓN CENTRO

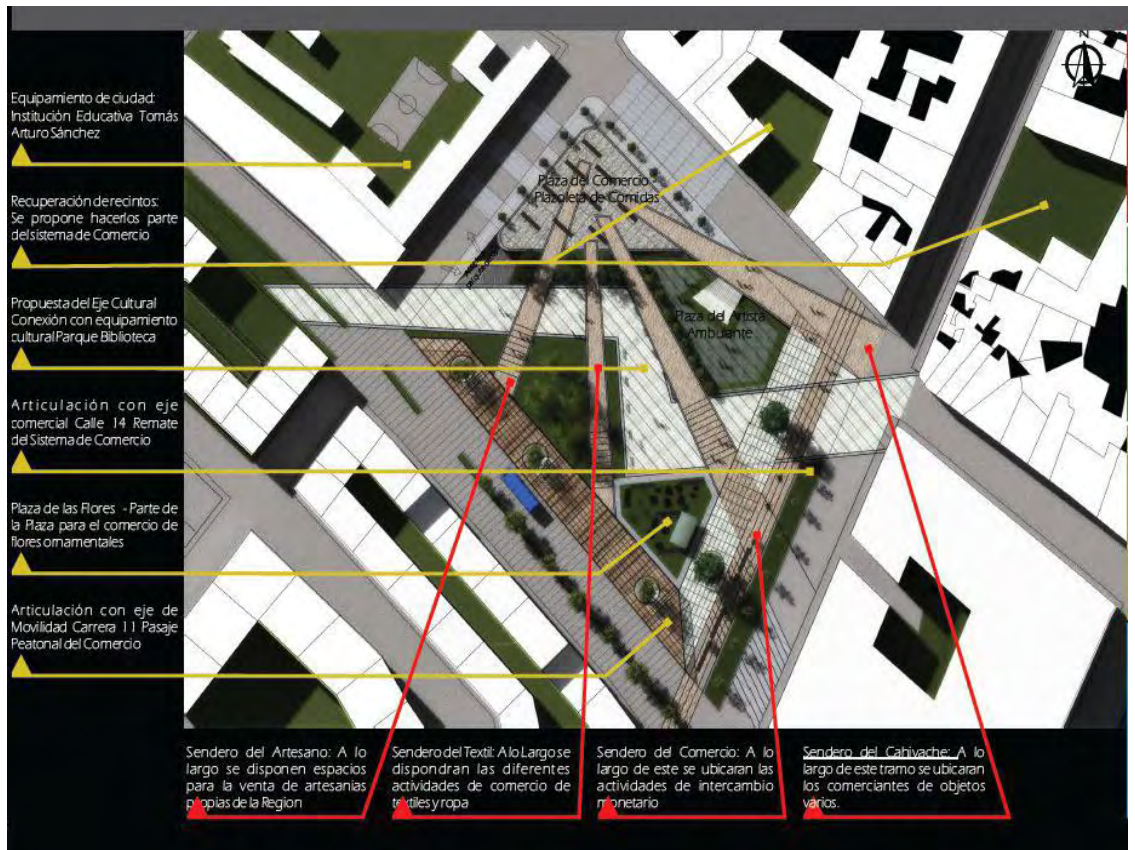


Figura 107



MARCO CONTEXTUAL:

OPERACIÓN CENTRO

INTERVENCIÓN PIEZA URBANA: PLAZA CENTRAL

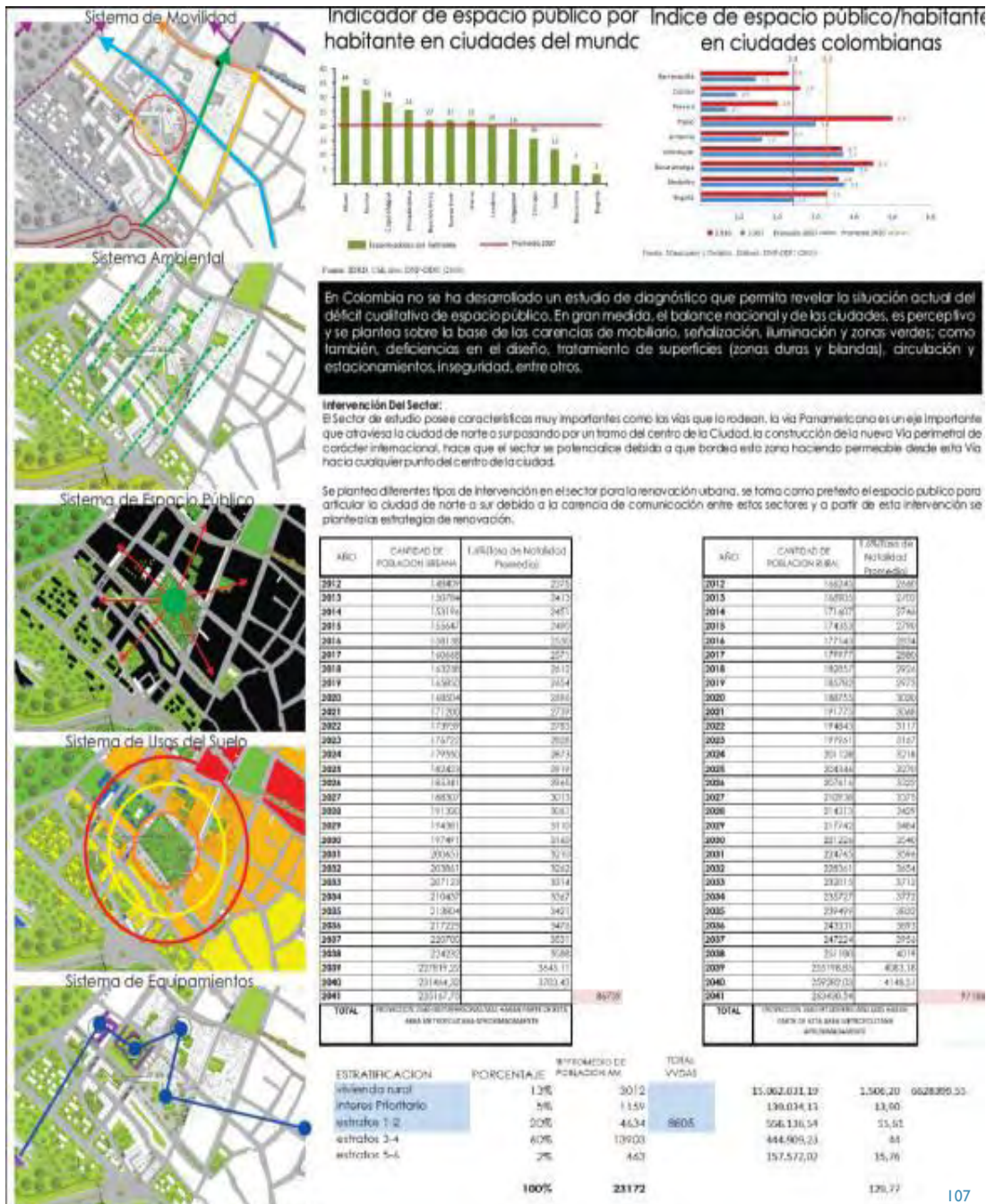
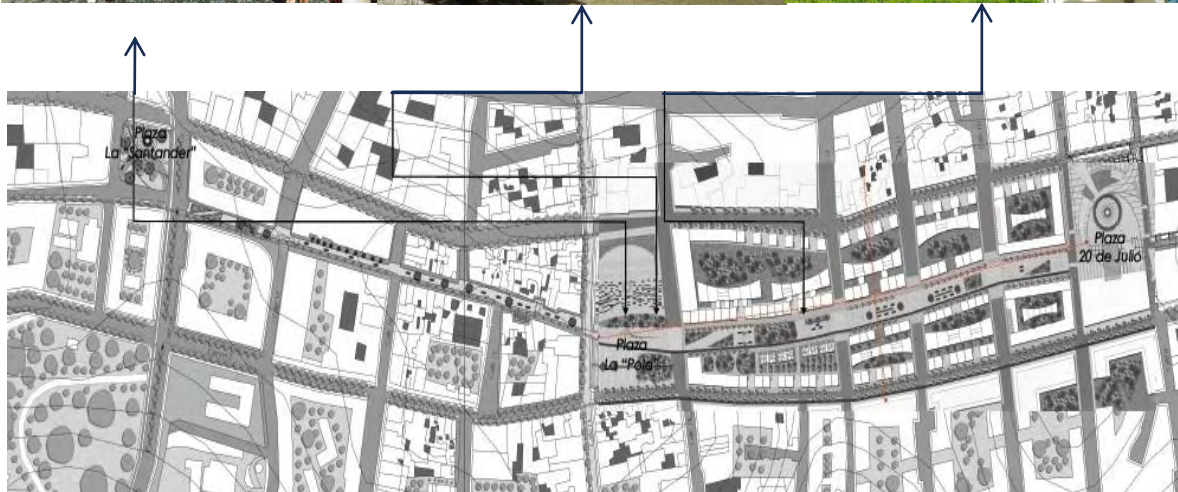
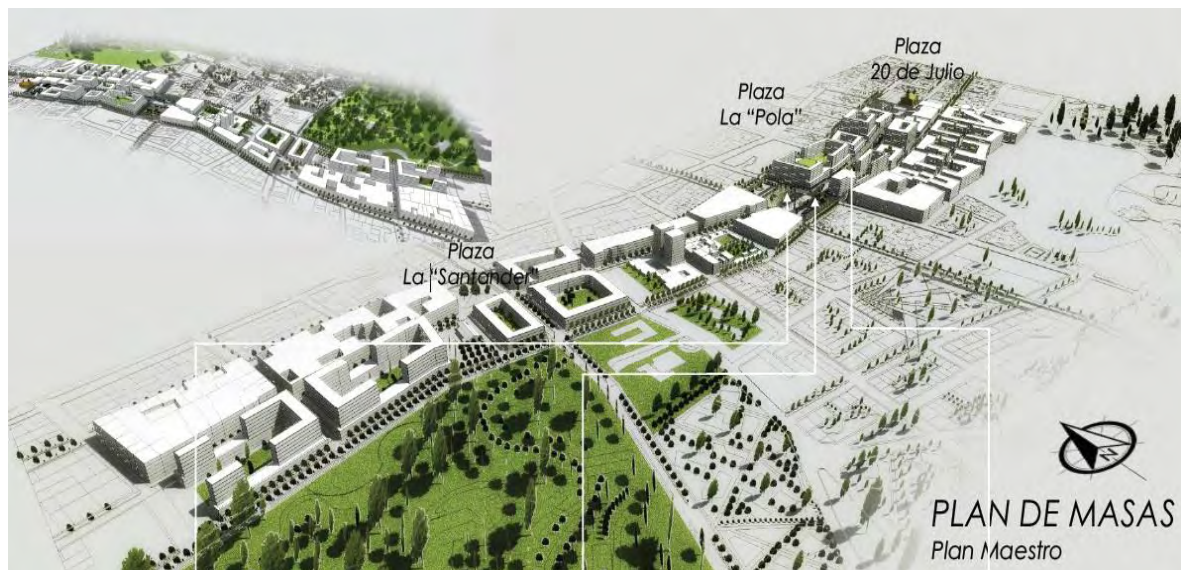


Tabla 8

MARCO CONTEXTUAL:

OPERACIÓN CENTRO

OPERACIÓN CENTRO



Figuras 108, Plan de Masas

MARCO CONTEXTUAL:

OPERACIÓN CENTRO

Descripción:

Actualmente el espacio público en Ipiales se ve afectado en gran parte de la ciudad, con consecuencias desfavorables como el déficit de espacio público/habitantes; es así como el comercio informal, las ventas ambulantes y estacionarias han desbordado la capacidad de respuesta y mitigación por parte de los entes municipales; la apropiación de espacios como andenes, calles, vías, esquinas para ofrecer productos y mercancías, son los principales causantes de la desorganización y desarticulación del centro de la ciudad.

El sector comprendido entre carreras 6ta – 11va y calles 17 calle 10, se ve comprometido directamente con la plaza de mercado, la dinámica de tipo comercial, envuelve este sector con características perjudiciales, el traslado de las plazas de mercado a una nueva y especializada infraestructura, proporciona a la ciudad una oportunidad de intervención en este sector, lo que se toma como pretexto para realizar esta investigación.

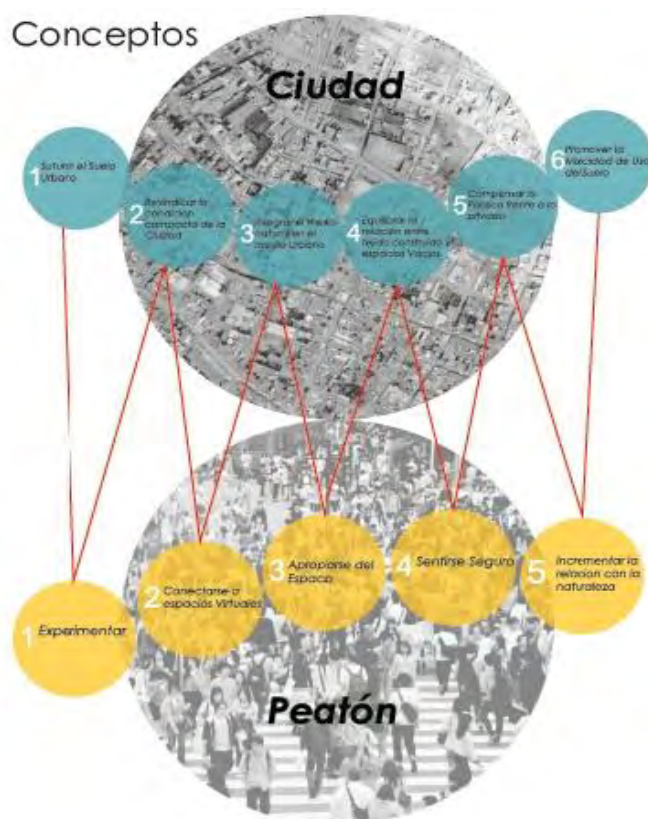


Tabla 9

MARCO CONTEXTUAL:

OPERACIÓN CENTRO

Problemáticas:

- El espacio público en Nariño posee una problemática común, andenes intransitables, parques y plazoletas desprotegidas, secciones de calles mal diseñados, invasión del espacio por ventas informales, todos conlleva a la conclusión de la problemática en un modelo de ciudad y la falta de proyección y planificación del territorio.
- El sector de estudio está totalmente invadido por comercio informal, el mal uso del espacio público, hace que el centro de la ciudad se vuelva caótico e intransitable.
- Uno de los principales problemas del sector es la congestión vehicular que causa la presencia de vehículos que operan activamente en dinámicas propiamente de la plaza de mercado por ejemplo camiones de carga y descarga de mercancía, "zorras" o vehículos de tracción animal, este ultimo también afecta en las condiciones de aseo del sector.
- La carencia de una planta de tratamiento de residuos sólidos hacen de la plaza un punto donde se genera contaminación y problemáticas biológicas

Croquis Urbano



Figura 109

MICRO CONTEXTO:

ANÁLISIS BIOCLIMÁTICO

Sombreado

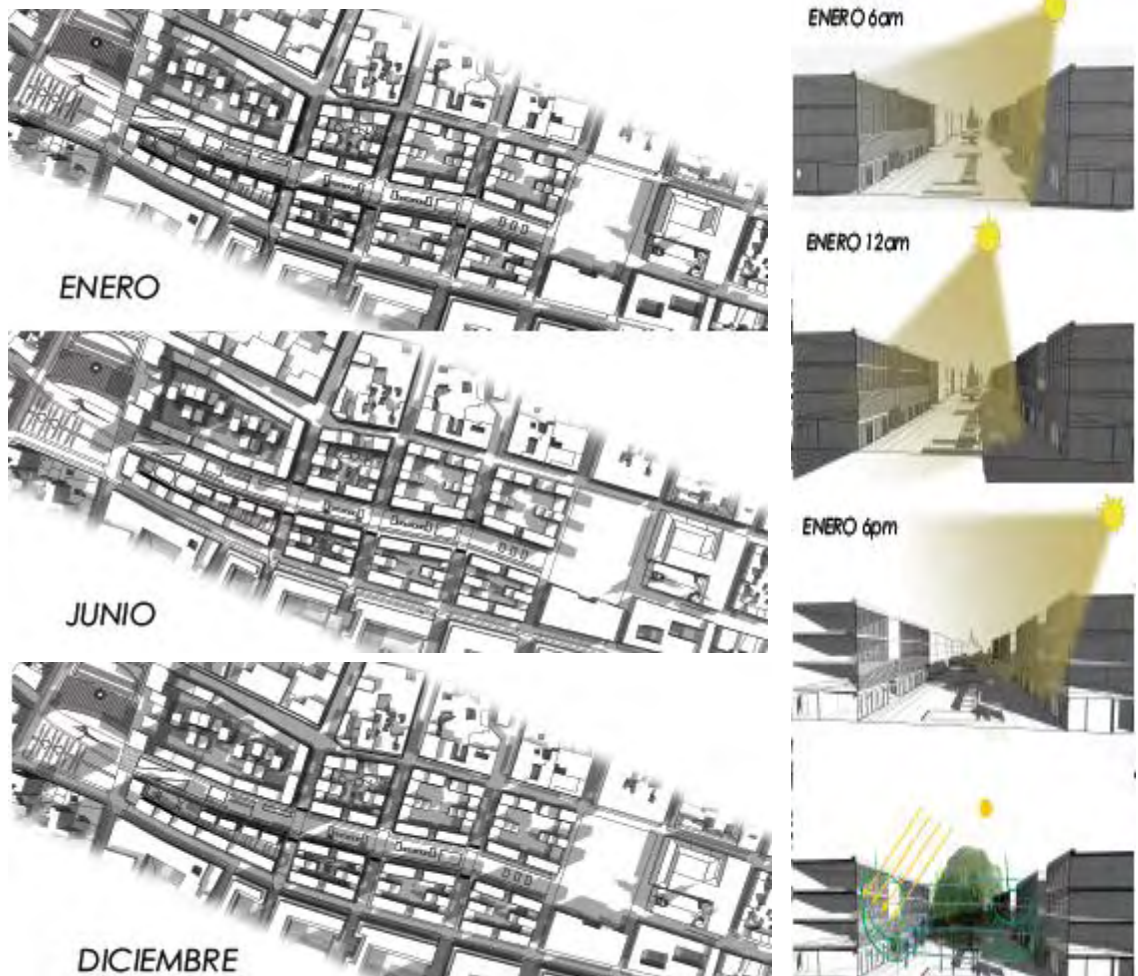


Figura 110

Ubicación Astronómica

El municipio de Ipiales de encuentra ubicado:

Al norte: $0^{\circ} 54' 25''$ de latitud norte, en la quebrada del Boquerón, límite con el municipio del Contadero

Al sur: $0^{\circ} 22' 10''$ de latitud norte, en el río San Miguel, límites con la Republica Del Ecuador

Al Occidente: $57^{\circ} 41' 04''$ de longitud occidental en el cerro Troya

Al oriente: $77^{\circ} 05' 38''$ de longitud occidental, cerca de la desembocadura del río Churuyaco sobre el río San Miguel

MICRO CONTEXTO:

ANÁLISIS BIOCLIMÁTICO

Factores Climáticos

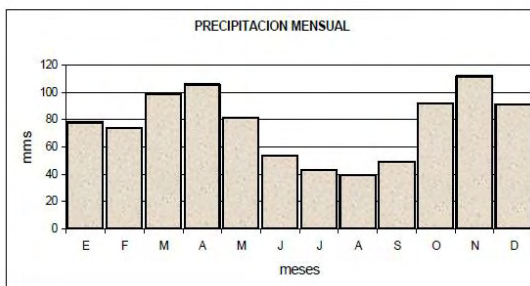


Tabla 10

La temperatura media mensual es de 10.8 °C y presenta un comportamiento con tendencia hacia la mono modalidad, siendo marzo y abril los meses de mayor temperatura con 11.3°C y julio el mes más frío con 9.8°C. El hecho de que julio presente en promedio las menores temperaturas a pesar de que esta es en general una temporada de pocas lluvias con días soleados, se explica en que toda la radiación que llega a la tierra durante el día, es emitida nuevamente por la superficie durante la noche y especialmente en la madrugada lo que hace que se presenten heladas en esta época del año. De esta forma, la temperatura de la mañana disminuye el promedio, a pesar que durante el resto del día se presenten altas temperaturas. No obstante la temperatura media puede variar alcanzando máximas entre 12.5 y 13.°C y mínimas que oscilan entre los 8.3 y 9°C. Temperaturas horarias: Max 2 p.m. min. 6 a.m. y 6 p.m.

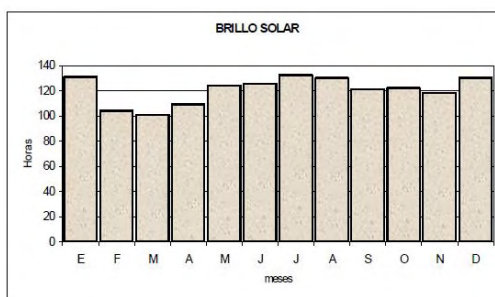


Tabla 11

La curva del brillo solar presenta un régimen bimodal con dos períodos de mayor insolación en los meses de Julio y Enero, con 132.5 y 131.2 horas respectivamente (Gráfica No. 8 Brillo solar). Este parámetro está asociado también con la ocurrencia de heladas, ya que es más factible que ocurra una de estas en un día despejado con bastante insolación. Cuando no existen nubes bajas en la atmósfera, la radiación que ha sido absorbida por la superficie terrestre durante el día, se pierde rápidamente durante una noche despejada y por ende el suelo se enfría haciendo que el aire inmediatamente superior a éste se condense y forme el rocío y en casos extremos escarcha, la cual congela los cultivos causando grandes pérdidas a los agricultores.

MICRO CONTEXTO:

ANÁLISIS BIOCLIMÁTICO

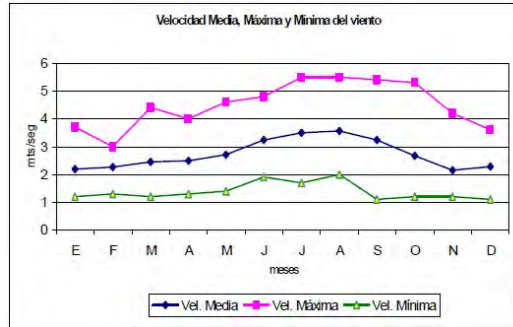


Tabla 12

El régimen anual de la velocidad del viento presenta una tendencia monomodal con los mayores valores entre los meses de Julio y Septiembre siendo Julio y Agosto los de mayor promedio, con velocidades de 3.5 mts/seg. Los valores más altos también se han registrado en estos meses 5.5 mts/seg., en Agosto es de 5.7 mts/seg. Mientras que los valores medios mínimos se registran entre Diciembre y Enero alcanzando solamente los 2.1 mts/seg., con valores mínimos absolutos de 1.1 mts/seg. en el mes de Diciembre. La dirección constante durante la mayor parte del año es Este, y en los meses de Julio y Agosto el vector Sureste marca la dirección dominante del viento. Esto evidencia una clara influencia de los vientos alisios especialmente a mitad de año,

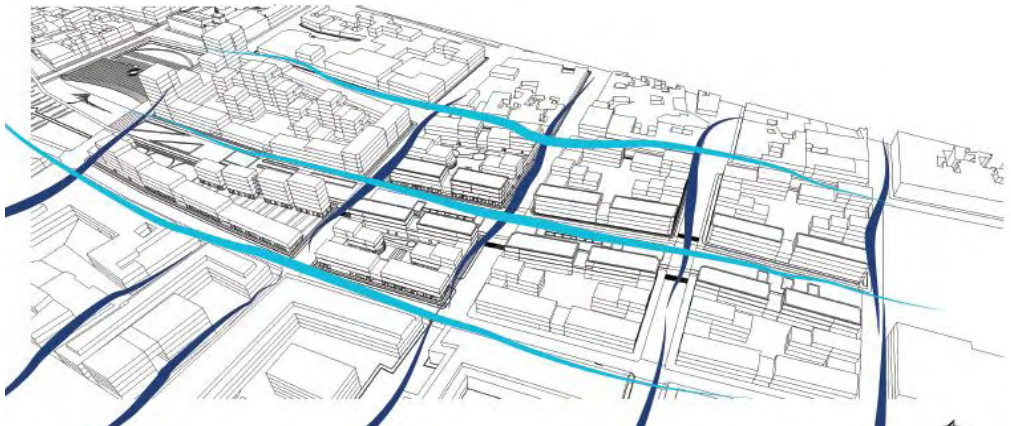
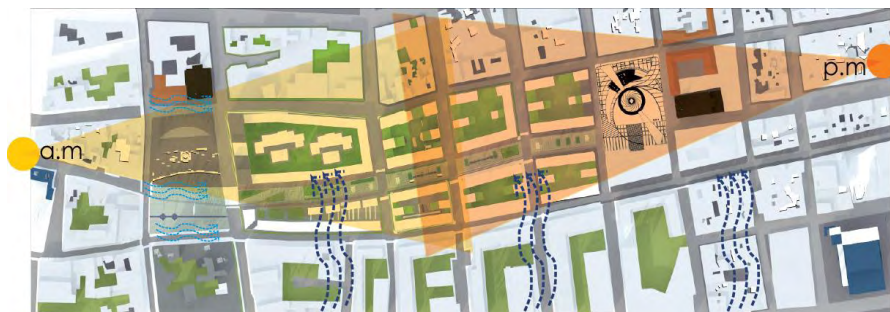


Figura 111, Velocidad del Viento



MICRO CONTEXTO:

Proyecto Urbano

El Diseño del espacio público: se enmarca desde las necesidades del lugar respondiendo a la vocación, he implantando estrategias que incluyan el mejoramiento integral de la seguridad (teorías de un Hábitat) proyectando una nueva imagen de la zona con respecto a la ciudad, donde los espacio asean apropiados por la comunidad del sector y de la ciudad.

-La proyección de propuesta integrales permite el mejoramiento y la potencialización de una región buscando destacar las vocaciones y las cualidades que son aprovechadas para el trabajo del entorno dando paso a la proyección mundial en lo turístico ambiental (vocación de la ciudad Región).

Proyecto Urbano

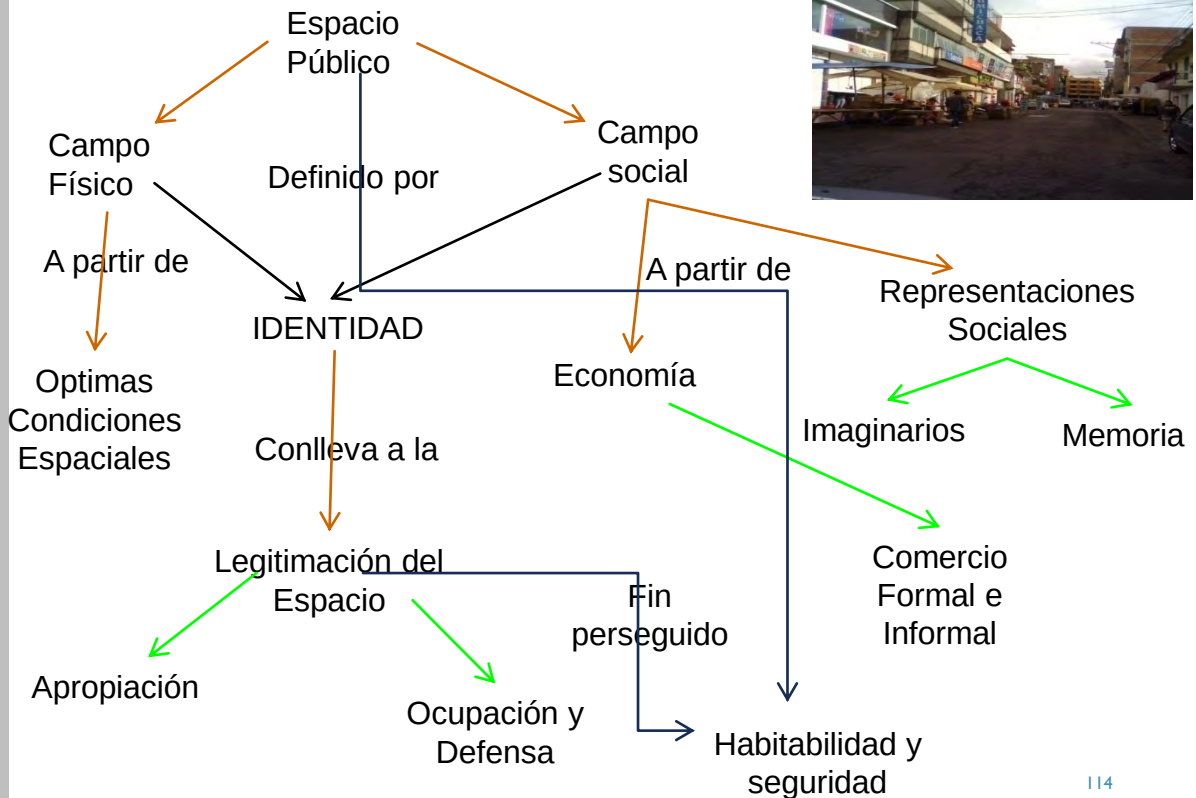
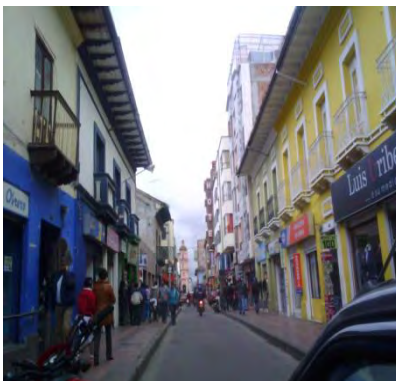


Figura 112 Zona Delbiales

MICRO CONTEXTO:

OPERACIÓN CENTRO

INTERVENCION PIEZA URBANA: PLAZA SANFELIPE



OPERACIÓN CENTRO

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL

PERMEABILIDAD



CORREDOR PEATONAL

MICRO CONTEXTO:

CORREDOR PEATONAL CR 6

CORREDOR PEATONAL CR 6



Figura 115, Vista Gral. Propuesta

Corte en Perspectiva *Sección Trasversal*



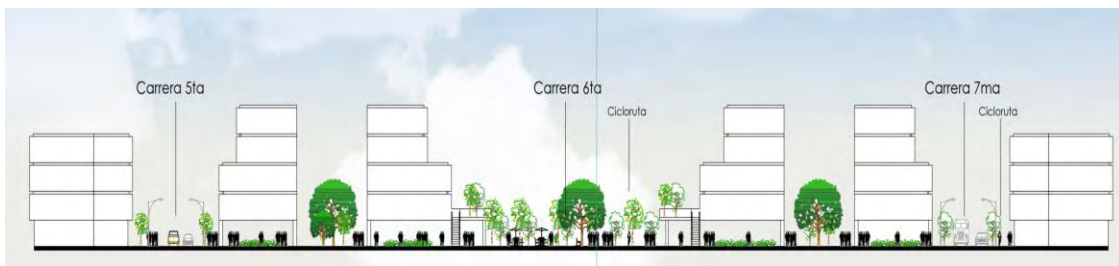
Figura 116, Corte Fugado Carrera 6ta

MICRO CONTEXTO:

OPERACIÓN CENTRO

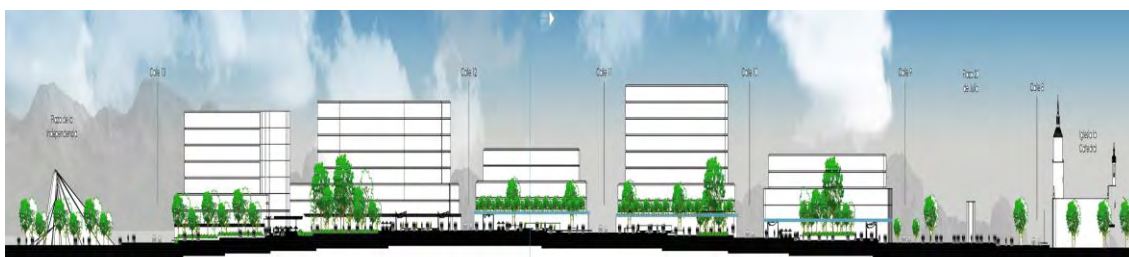
Sección Trasversal

Figura 117



Sección Longitudinal

Figura 118



Vegetación

Zonas Verdes

Propuesta de Masas

Accesibilidad Alternativa

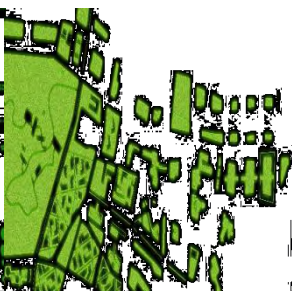
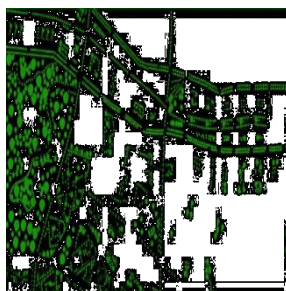


Figura 119, Esquemas De Funcionamiento

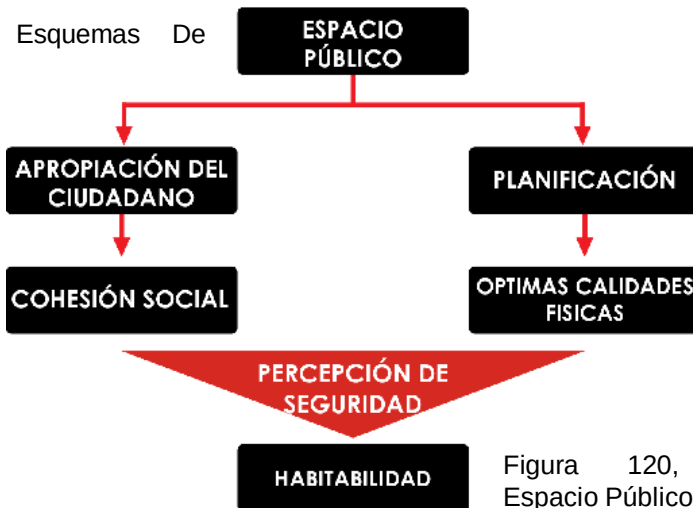


Figura 120, Conceptualización Espacio Público

MICRO CONTEXTO:

OPERACIÓN CENTRO

Detalles de Espacio Público / Andenes Paraderos de Bus

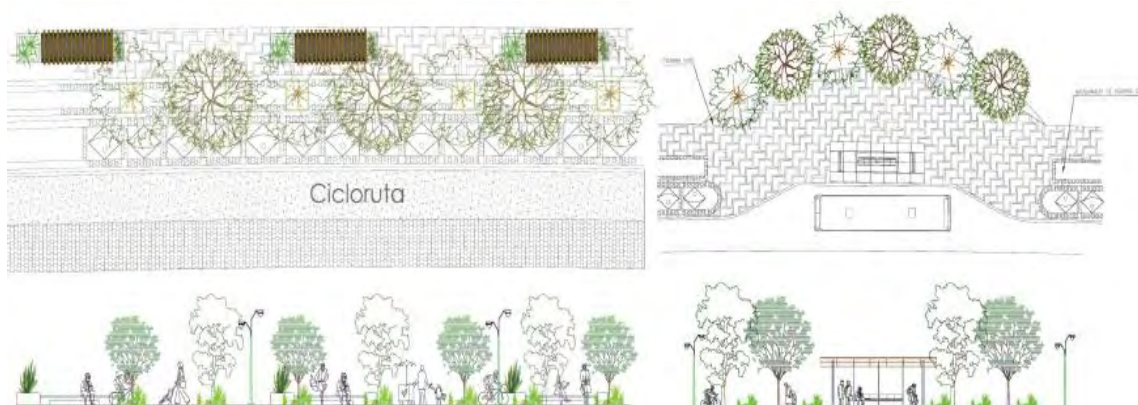


Figura 121

Detalles de Fachada Espacio Público / Peatonalización Cr 6

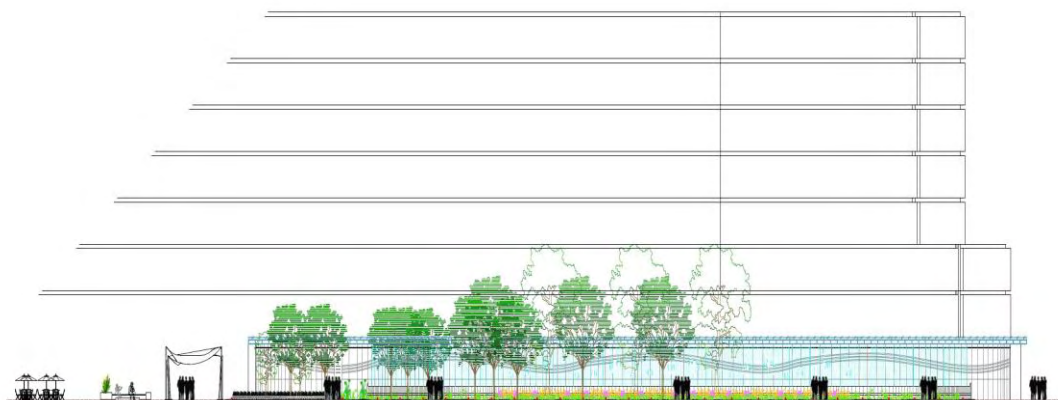


Figura 122

MICRO CONTEXTO:

CORREDOR PEATONAL

CORREDOR PEATONAL

Sistema Ambiental



Sistema Movilidad



Sistema Espacio Público



Sistema Equipamiento



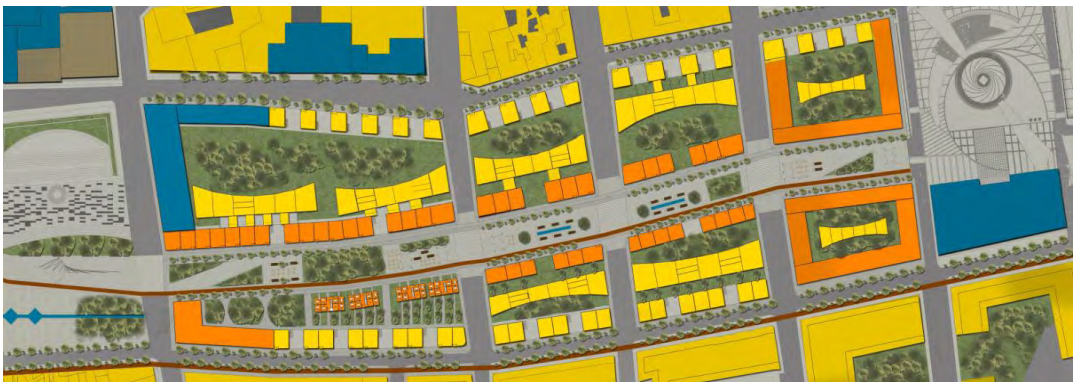
MICRO CONTEXTO:

CORREDOR PEATONAL

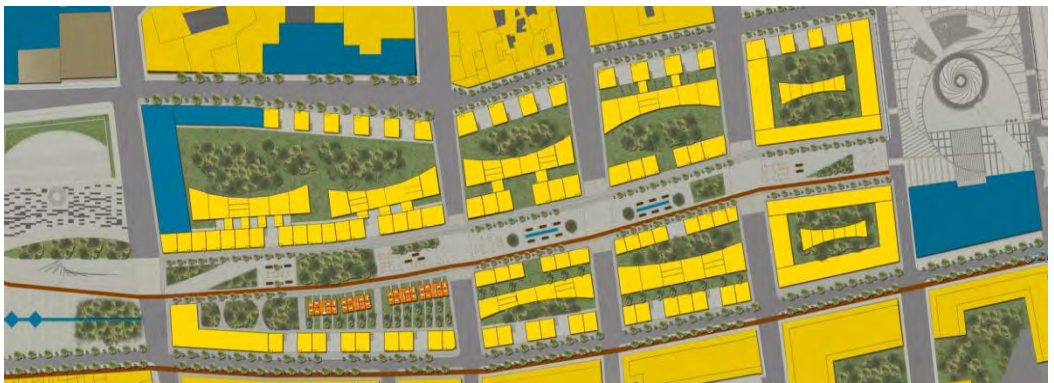
Sistema Usos del Suelo 1er Piso



Sistema Usos del Suelo 2do Piso



Sistema Usos del Suelo 3er Piso



CORREDOR PEATONAL

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL

Figuras 125, Propuesta Gral.



Tabla 13



Figuras 126, Vista Gral. Conformación Manzana

Índice de Sesión	60%
Índice de Ocupación	40%
Altura Máxima	10 Pisos
Altura Mínima	3 Pisos
Voladizos Max	1 mt
Retrocesos	6mts – 3mts
Densidades x Hta	120 Viv/Ha
Parqueaderos	1 x vivienda 1 x cada 10 visitantes
Circulaciones	20%

Tabla 14

CORREDOR PEATONAL

MARCO CONTEXTUAL: CORREDOR PEATONAL

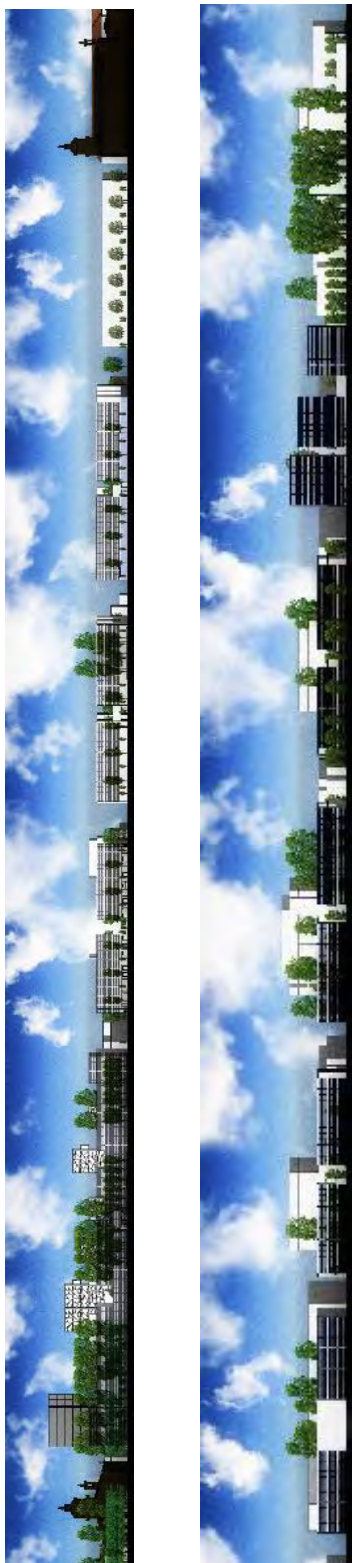


Figura 127. Cortes Longitudinales Propuesta

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL

PROGRAMA URBANO (Sector Centro)

	NOMBRE	ÁREA TOTAL	REQUERIMIENTOS ESPECIALES FUNCIONALES	CARÁCTER	DESCRIPCIÓN	ESTADO	CRITERIOS DE LOCALIZACIÓN
EDUCACIÓN	Universidad San Martín	3754 m ²		Metropolitano	Universidad	Existente Mejoramiento	Equipamiento de educación Preescolar y Primaria: El nivel de cobertura no supera los 300 metros, razonablemente 5 a 6 aulas. Este servicio debe estar ubicado dentro del barrio o cantono de la demanda y los nuevos equipamientos que se generen deben ser dentro de las controladas bandos o vedaes, debiendo prever las áreas para la expansión a los servicios de educación media como lo prevé la Ley.
	Institución Educativa San Felipe Neri	3361 m ²	Equipamientos de carácter municipal, cuentan con instalaciones propias, se reutilizan las antiguas instalaciones como la del seguridad, ubicadas en sector residencial barrio La Castellana, Angelim, Sierra, Barrio Cáliz que requiere espacios verdes por ser una institución que alberga a decenas de estudiantes	Metropolitano	Colegio	Existente Mejoramiento	
	Institución Educativa Fijipame	4868 m ²		Metropolitano	Colegio	Existente Mejoramiento	
	Guardería Infantil	1200 m ²		Sectorial	Guardería	Propuesta	
CULTURAL	Institución Educativa San Francisco de Asís	3028 m ²		Metropolitano	Colegio	Existente Mejoramiento	Equipamiento de educación Básica Secundaria: La población atendida puede desplazarse en varios barrios y en la misma zona. Su cobertura enfocada en la comunidad en suelo urbano y de conurbamiento en suelo rural.
	Parque Biblioteca "Jesús San Román"	18709 m ²		Metropolitano	Biblioteca	Propuesta	
	Teatro Municipal	3004 m ²	Los equipamientos de este carácter son los que más cambia el municipio, actualmente cuenta con la casa de la Cultura de Jolitos y el teatro que poseen una capacidad muy reducida para las necesidades del sector del municipio y el área metropolitana	Municipal	Teatro	Propuesta	
	Casa de La Cultura	2824 m ²		Municipal	Centro Cultural	Existente Mejoramiento	
RECREACIÓN	Centro Cultural "Bicentenario" Jolitos 2007	8754 m ²		Metropolitano	Centro Cultural	Propuesta	La localización equilibrada de los equipamientos implica un ahorro considerable de tiempo y gastos. La dotación de equipamientos puede y debe contribuir a redistribuir los ingresos entre las diferentes clases sociales que conviven en una misma ciudad. Con oportunidad de acceso al beneficio de mejoras y más diversos servicios públicos a las clases sociales más empobrecidas contribuye directamente a mejorar su ingreso. Estímulo la oferta actual, dado por la cantidad y calidad de los servicios ofrecidos en el entorno inmediato del equipamiento, para ello se debe considerar el área predial que cubre, el grado de utilización, el carácter y nivel de los servicios.
	Iglesia "La Medalla Milagrosa"	3024 m ²	San Felipe más importantes del municipio por lo que significan hitos para la memoria colectiva del ciudadano (padres, la Capilla e Iglesia en consideración como patrimonio en cada sector dividido en parroquias.	Sectorial	Iglesia / Templo religioso	Existente	
	Iglesia "San Felipe Neri"	3024 m ²		Sectorial	Iglesia / Templo religioso	Existente	
	Iglesia "La Catedral"	3522 m ²		Sectorial	Iglesia / Templo religioso	Existente	
SALUD	Capilla "Cruz Cabal"	2643 m ²	Los programas de asistencia y protección social van dirigidos a la población más vulnerable de la ciudad y que no logra por sus propios medios acceder a su propia necesidad básica.	Sectorial	Iglesia / Templo religioso	Existente	Los equipamientos de asistencia social que atienden a niños, mujeres y ancianos pueden ubicarse en zonas residenciales cercanías y corredores de toda índole (en suelo urbano) serán manejados como vivienda compartida para personas que no tienen más de cuatro consultorios. En caso de tener cinco o más consultorios se manejará como un equipamiento de salud nivel 3, priorizándose su ubicación en zonas residenciales. En suelo rural se permitirá siempre y cuando cumpla con el área mínima de la zona y el área mínima del equipamiento, debiendo cumplir la mayor.
	Asistencia Social	5697 m ²		Municipal	Derechos Sociales	Propuesta	
	Isa la América	4063 m ²	Entidad de Salud Privada, con integración de la EPS Municipal, cuentan con clínicas e instalaciones reconvertidas para esta función, la Clínica la vida cuenta con instalaciones propias para atender emergencias médicas desde ligeros hasta hospitalización.	Municipal	Clínica Promoción de Salud	Existente	
	Clínica de Salud	3063 m ²		Municipal	Clínica Promoción de Salud	Existente	
COMERCIAL	EPS Colombia	3063 m ²		Municipal	Clínica Promoción de Salud	Existente	Equipamiento de Salud Nivel 1 - Fuentes de Salud y Centros de Salud. Este nivel es asociado con el ámbito barrial dado su alcance servicios médicos primario y de poca complejidad, donde en la mayoría de los casos se atienden consultas externas y urgencias menores de primera consulta. Generalmente son lugares visitados por la población circundante.
	Centro Comercial	7063 m ²		Sectorial	Centro de Comercio	Propuesta	
	Centro Comercial "San Andrés"	4363 m ²	Establecimientos especializados para el comercio, la problemática es que la gente no la usa con frecuencia, van cerrando con locales comerciales y en ocasiones consultorios médicos, oficinas, etc.	Municipal	Centro de Comercio	Existente	
	Complejo Comercial	6033 m ²		Metropolitano	Centro de Comercio	Propuesta	
ADMINISTRATIVOS	Centro Comercial "EL MAGRUCON"	5904 m ²		Municipal	Centro de Comercio	Existente	Los equipamientos de comercio están dispuestos a través del corredor peatonal que se genera en la zona, este sector es uno de las principales fuentes económicas del municipio. El complejo bancario se desarrolla en el perímetro de la plaza "La Paz" donde se ha venido generando una dinámica durante años en la ciudad. El centro de negocios hace parte fundamental para darle calidad y carácter financiero tanto al sector como al municipio en aspectos del financiero internacional / financiero con el Ecuador.
	Centro de Negocios	7063 m ²		Metropolitano	Centro de Comercio	Propuesta	
	Centro Administrativo Distrital	5697 m ²		Sectorial	CAD	Propuesta	
	CEDENAR	6033 m ²	Debido a la Centralidad del Municipio las Entes administrativas se ubican en un solo sector de la ciudad, la propuesta consiste en distribuir la capacidad de acceso a los entes administrativos y de servicios públicos mediante CAD Centros Administrativos Descentralizados, con el fin de DESCENTRALIZAR el municipio y no depender de un solo sector de la Ciudad.	Metropolitano	Servicios Públicos	Existente	
COMUNICACIÓN	UNIVOS	4563 m ²		Metropolitano	Servicios Públicos	Existente	La entes administrativas, debido a la centralidad del municipio, se concentran en este punto de la ciudad. Una de las propuestas generadas es generar una ciudad polícentrica, con el fin de descentralizar diferentes dinámicas en otros puntos de la ciudad, los puntos de referencia administrativos se hacen en el distrito mejoramiento y hacer la propuesta de un CAD, lugar que el municipio puede depender de de cada entidad para las diligencias administrativas de los ciudadanos.
	Comunicación	4563 m ²		Municipal	Centro de Comunicación	Existente	
	Alcaldía Municipal	8423 m ²		Metropolitano	Alcaldía	Existente	
	Policía Nacional	3633 m ²		Sectorial	Seguridad	Existente Mejoramiento	
RECREACIÓN	Plaza 20 de Julio	6448 m ²	Los espacios de Julio y la Plaza son los puntos de reunión más importantes de la ciudad, la vinculación por un eje peatonal de carácter comercial, recreativo y uso mixto, provee al recorrido una serie de dinámicas de desarrollo social, siendo los puntos vitales en espacio público una de las características más importantes del proyecto, se hacen una propuesta de nivel de sector del parque infantil y la unidad deportiva alternativa donde se desarrollan actividades propias de barrio, especialmente para los usuarios del sector.	Municipal	Plaza	Existente Mejoramiento	La unidad deportiva alternativa cuenta con espacio para Gimnasio, Canchas (Fútbol, Vóley, Baloncesto, Tenis, etc.) el parque infantil se propone sobre el espacio público dentro de la manzana con el fin de brindar protección a los usuarios, además de generar un sub sistema de circulación "Segura" donde el usuario no puede transitar.
	Plaza "La Piedad" Agua	9790 m ²		Municipal	Plaza	Existente Mejoramiento	
	Parque Infantil	2303 m ²		Sectorial	Parque Recreativo	Propuesta	
	Unidad Deportiva Alternativa	1200 m ²		Sectorial	Instalaciones Deportivas	Propuesta	

Población URBANA (Proyección a 50 años)				
2011	84.404	1519,27	85.923	
2012	85.923	1546,62	87.470	
2013	87.470	1574,46	89.044	
2014	89.044	1602,80	90.647	
2015	90.647	1631,65	92.279	
2016	92.279	1661,02	93.940	
2017	93.940	1690,92	95.631	
2018	95.631	1721,35	97.352	
2019	97.352	1752,34	99.104	
2020	99.104	1783,88	100.888	
2021	100.888	1815,99	102.704	
2022	102.704	1848,66	104.553	
2023	104.553	1881,95	106.435	
2024	106.435	1915,83	108.351	
2025	108.351	1950,31	110.301	
2026	110.301	1985,42	112.286	
2027	112.286	2021,16	114.308	
2028	114.308	2057,54	116.365	
2029	116.365	2094,57	118.460	
2030	118.460	2132,28	120.592	
2031	120.592	2170,66	122.763	
2032	122.763	2209,73	124.972	
2033	124.972	2249,50	127.222	
2034	127.222	2289,99	129.512	
2035	129.512	2331,21	131.843	
2036	131.843	2373,18	134.216	
2037	134.216	2415,89	136.632	
2038	136.632	2459,38	139.092	
2039	139.092	2503,65	141.595	
2040	141.595	2548,71	144.144	
2041	144.144	2594,59	146.739	
2042	146.739	2641,29	149.380	
2043	149.380	2688,84	152.069	
2044	152.069	2737,24	154.806	
2045	154.806	2786,51	157.592	
2046	157.592	2836,66	160.429	
2047	160.429	2887,72	163.317	
2048	163.317	2939,70	166.256	
2049	166.256	2992,62	169.249	
2050	169.249	3046,48	172.296	
2051	172.296	3101,32	175.397	
2052	175.397	3157,14	178.554	
2053	178.554	3213,97	181.768	
2054	181.768	3271,82	185.040	
2055	185.040	3330,72	188.371	
2056	188.371	3390,67	191.761	
2057	191.761	3451,70	195.213	
2058	195.213	3513,83	198.727	
2059	198.727	3577,08	202.304	
2060	202.304	3641,47	205.945	

Hombres 52.3% 107709,4027 Mujeres 47.7% 98235,91799

Población TOTAL 205,945

Tabla 16

Tabla 15

POT	Cam / 1000 Habitantes	PROPUESTA	Cam / 1000 Habitantes	Áreas
Jardín infantil	4	Jardín infantil	2	
Tiendas	4	Tiendas	3	
Mercados	4	Mercados	2	
Colegios	1	Colegios	4	
Centro Comercial	1	Centro Comercial	1	
Centro Cultural	1	Centro Cultural	2	
Centro de Salud	1	Centro de Salud	1	
Iglesias	1	Iglesias	1	

Tabla 17

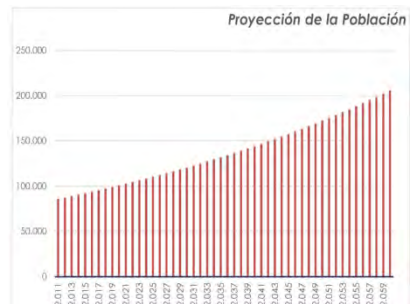


Tabla 18

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL CR 6

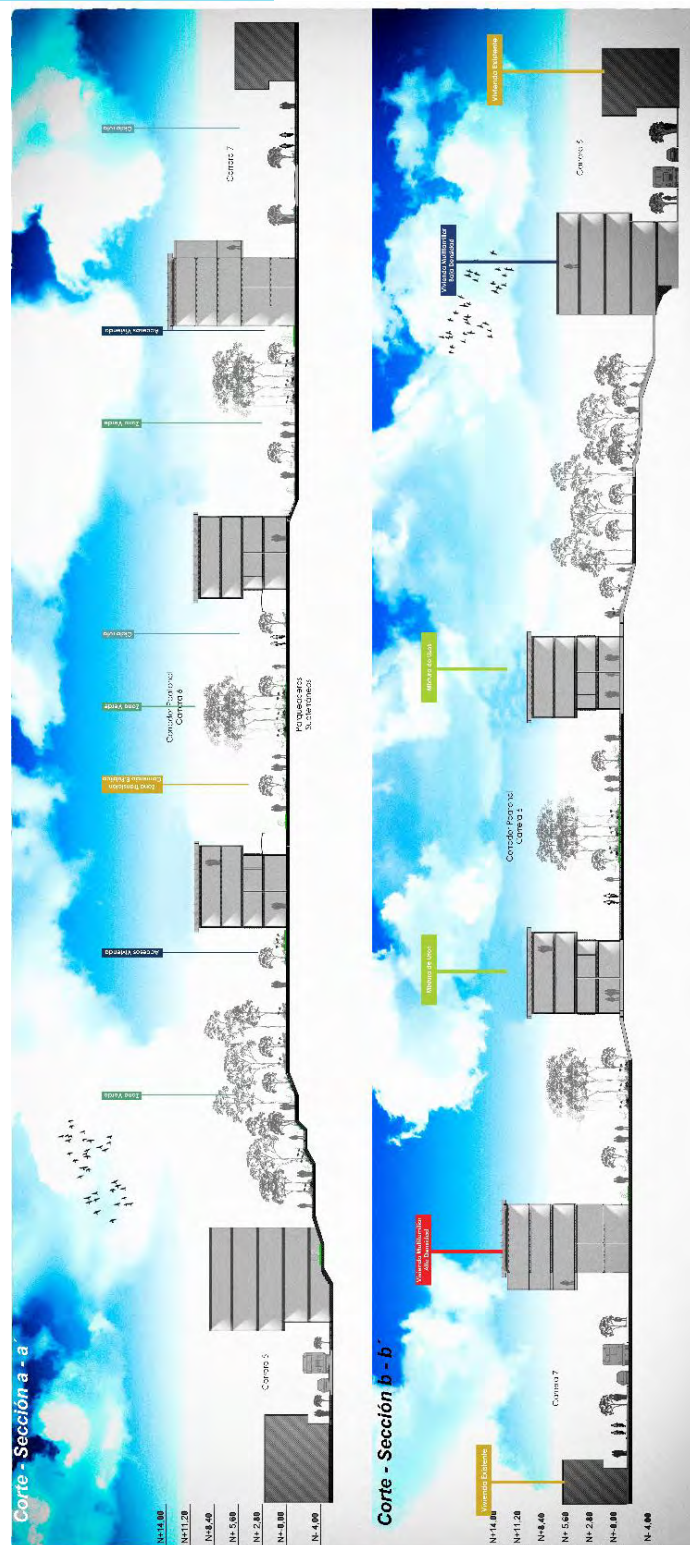


Figura 128, Cortes Transversales Centro de Manzana Y Espacio Público

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL CR 6

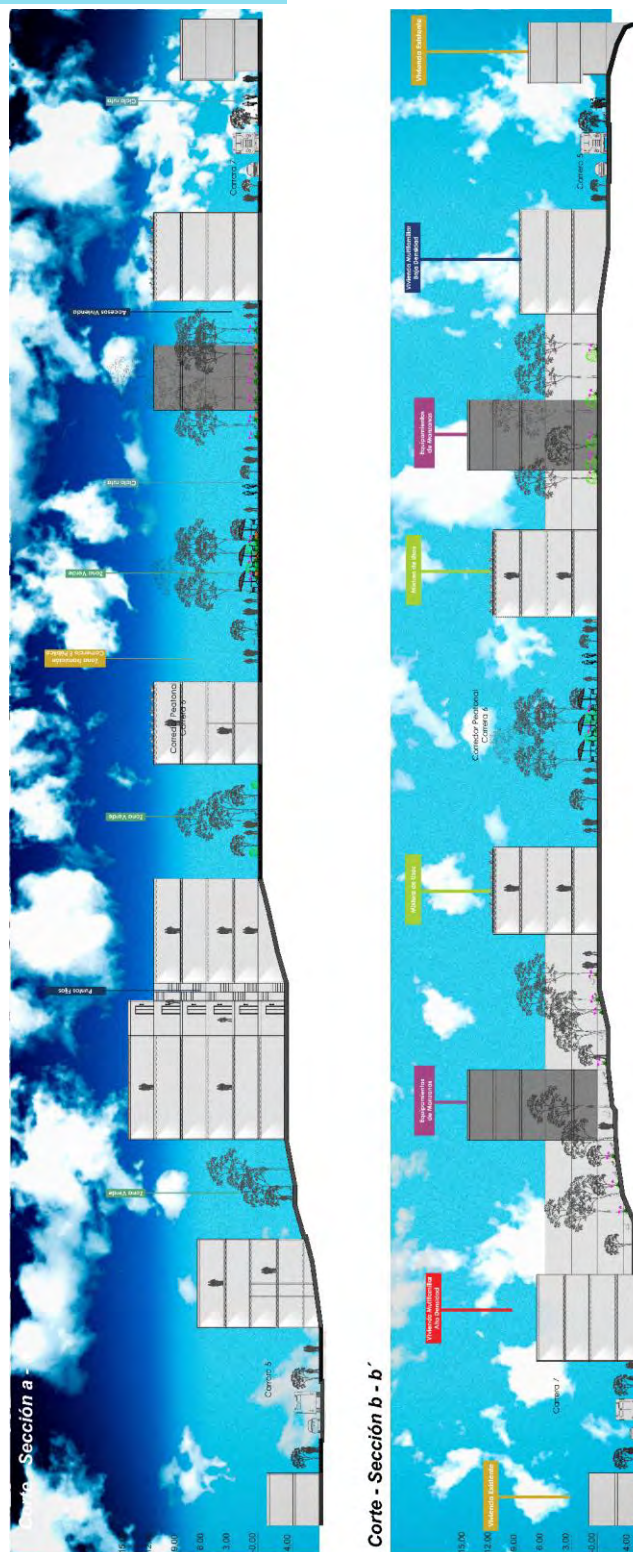


Figura 129, Cortes Transversales Centro de Manzana Y Espacio Público

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL CR 6

CORREDOR PEATONAL CR 6



Figura 130, Planta Arquitectónica Distribución Primer Piso Manzanas Entre Calle 11 y 12

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL CR 6

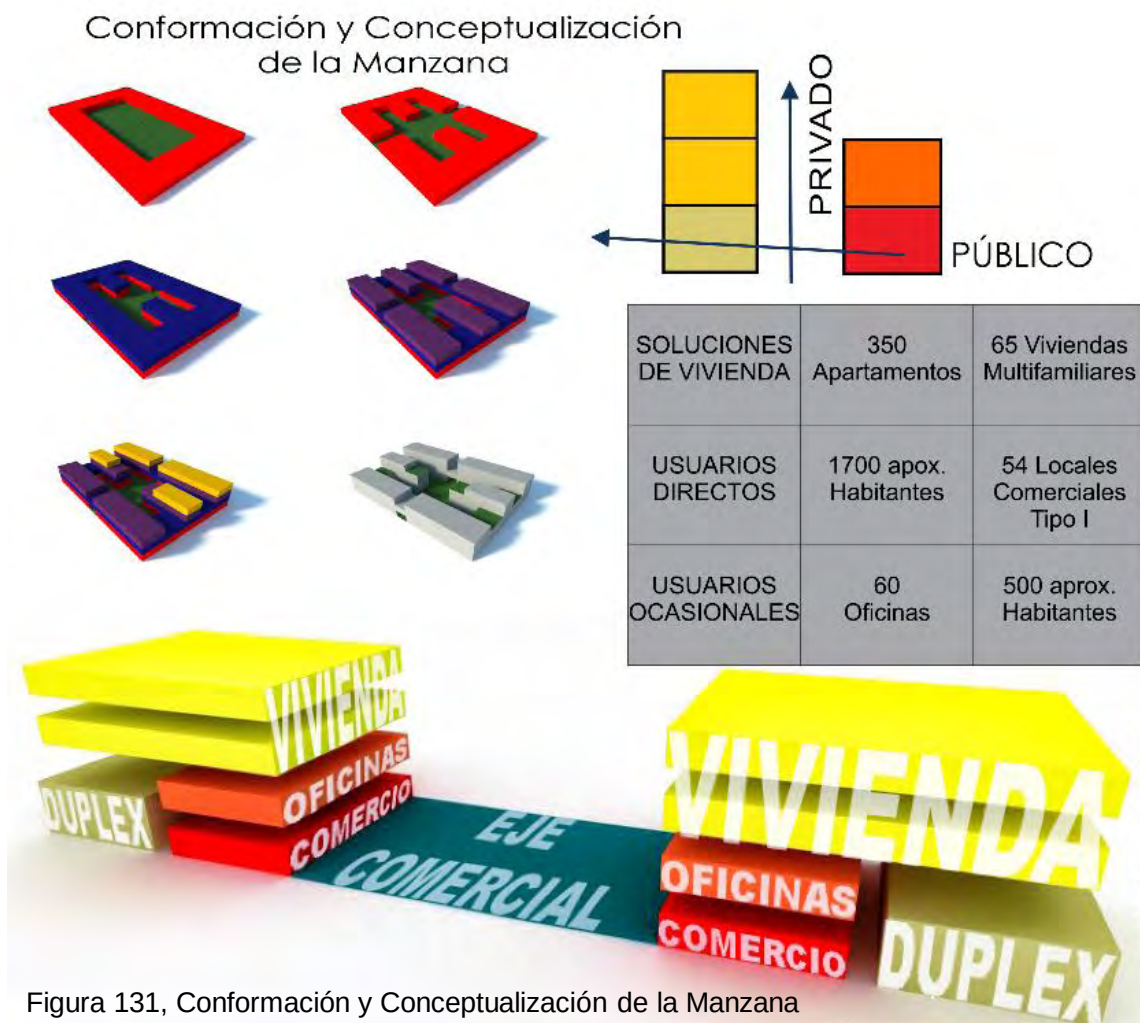


Figura 131, Conformación y Conceptualización de la Manzana

El Diseño del espacio público: se enmarca desde las necesidades del lugar respondiendo a la vocación, he implantando estrategias que incluyan el mejoramiento integral de la seguridades (teorías de un Hábitat) proyectando una nueva imagen de la zona con respecto a la ciudad, donde los espacio asean apropiados por la comunidad del sector y de la ciudad.

-La proyección de propuesta integrales permite el mejoramiento y la potencialización de una región buscando destacar las vocaciones y las cualidades que son aprovechadas para el trabajo del entorno dando paso a la proyección mundial en lo turístico ambiental (vocación de la ciudad Región).

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL CR 6



Figura 132, Fachada Manzana Entre Carreras 6ta y 7ma, Calle 11 y 12

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL

CORREDOR PEATONAL

MIXTO: VIVIENDA Y COMERCIO			112		CORREDOR PEATONAL C. 6			
					ÁREA TOTAL DEL LOTE 500 25.142			
TIPO DE ESPACIO Y ACTIVIDAD	NECESIDADES		USUARIO 1					UBICACIÓN
	base de	cantidad	INDICADOR m2/persona	numero de personas	m2 parcial	%	m2 total	PISO
AREA CONSTRUIDA 1: COMERCIO	-	1 2 0	2 0	6	30		3400	1
	-	6	3	6	3		18	1
	-	1 0	3	6	3		30	1
	-	1 0	2 5	6	2 5		25	1
	subtotal espacios							3473
circulación Area 1						18	3 70,95	
subtotal AREA 1							3843,95	
AREA CONSTRUIDA 2: VIVIENDA	tipo de espacio	cantidad	INDICADOR m2/persona	numero de personas	m2 parcial	%	m2 total	PISO
	-	3 0	3 2	6	96		2680	4
	-	3 0	3 2	6	64		1920	3
	-	2 0	3 2	6	32		640	2
	-	6	1	60	50		300	2
	-	1 5	3 5	6	105		1575	4
circulación Area 2						18	7315	
subtotal AREA 2							10 97,25	
							84 12,25	
AREA CIRCULACION VERTICAL DEL EDIFICIO (GRADAS, RAMPAS, ASCENSORES)		3	0,8	30	24		72	
AREA LIBRES 1: EXTERIORES	tipo de espacio	cantidad	INDICADOR m2/persona	numero de personas	m2 parcial	%	m2 total	
	ZONA VERDE	1	5	500	2500		2500	
	-	-	-	-	0		0	
	-	-	-	-	-	-	2500	
circulación Area						30	750	
subtotal area libre							3250	
PARQUEADERO CUBIERTO SOTANO	tipo de espacio	cantidad	INDICADOR m2/carro		m2 parcial	%	m2 total	
	CUPO	1 20	25		25		3000	
	GAS	6	31		31		31	
	WIFOROLIO	6	26		26		156	
	BODEGA	6	20		20		120	
	SUBESTACION ELECTRICA	6	20		20		180	
	SUBTOTAL ESPACIOS						3487	
circulación peatonal Area			0,8	25	20		20	
subtotal Area parqueadero							6994	
BENSIFICACION SECTOR CENTRO RESUMEN DE AREAS								
AREA TOTAL CONSTRUIDA			18 323,30					
AREA UTIL DEL LOTE			1 488,00					
AREA OCUPADA EN PRIMER PISO			1 116,00					
AREA LIBRE			272,00					
AREA LIBRE DISEÑADA			3 250,00					
AREA LIBRE RESIDUAL			(2.978,00)					
NUMERO DE PISOS APROXIMADAMENTE			16,4					
INDICE DE OCUPACION			0,75					
INDICE DE CONSTRUCCION RESULTADO			12,31					

Tabla 19

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL

CORREDOR PEATONAL



Figuras 133, Perspectiva Gral. Manzana Entre Carreras 6ta y 7ma, Calle 11 y 12

MARCO CONTEXTUAL:

CORREDOR PEATONAL

CORREDOR PEATONAL



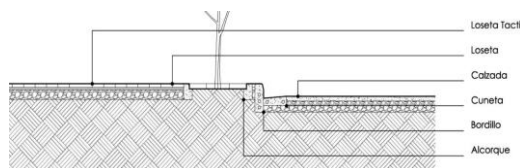
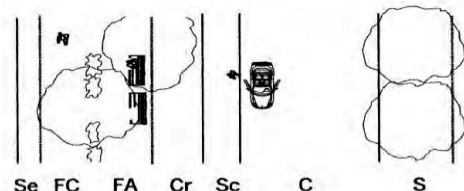
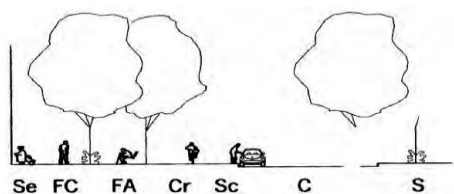
Figuras 134, Perspectiva Gral. Corredor Peatonal Carreta 6ta.

ANEXOS.



ANEXOS

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



El anden puede comprender las siguientes franjas funcionales :
 Se–Franja servidumbre edificación.
 FC- Franja Circulación.
 FA- Franja amoblamiento.
 Cr- Ciclo ruta
 SC- Franja servidumbre calzada
 C - Calzada
 S - Separador

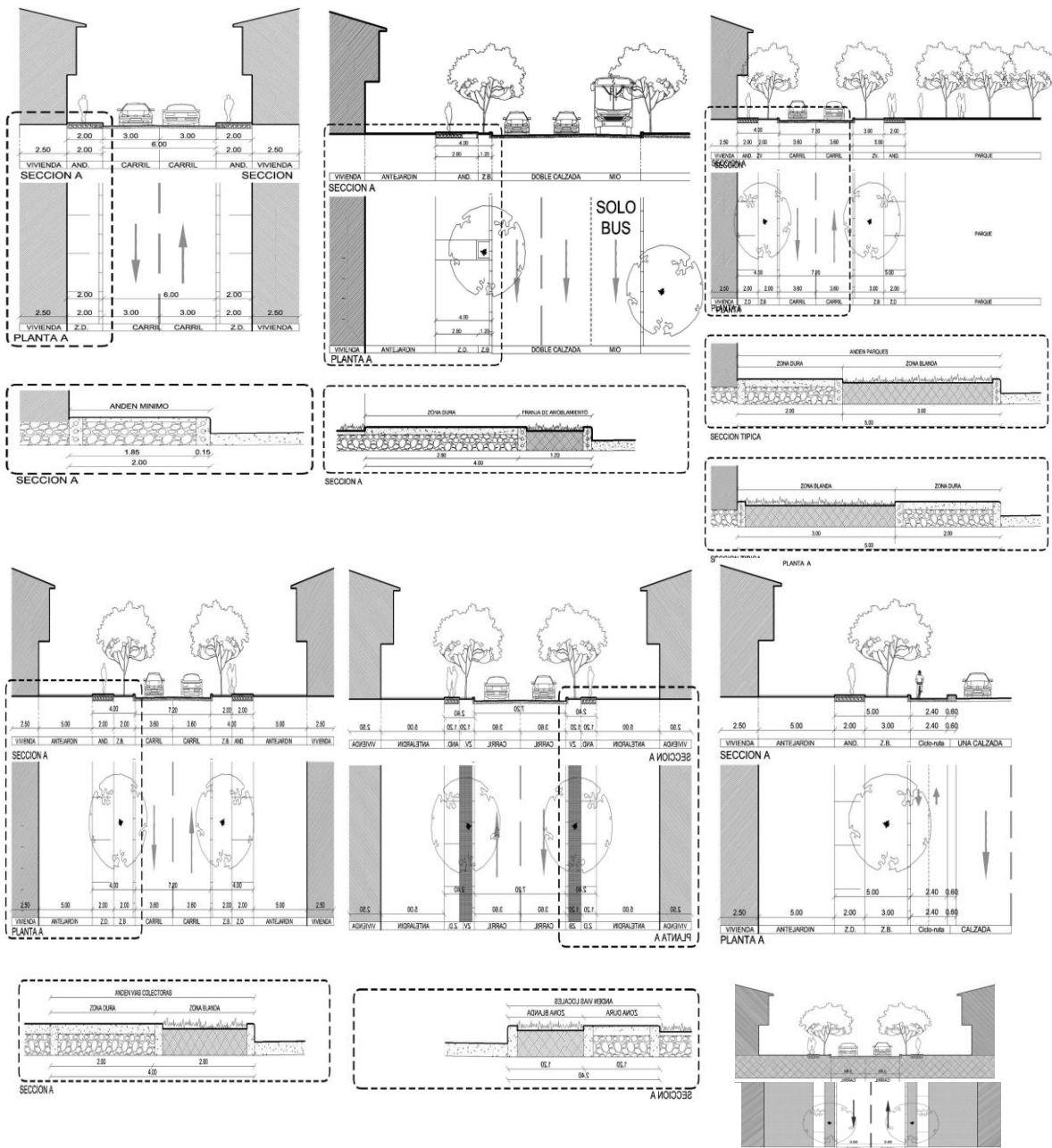
El Espacio Público es un componente fundamental en la construcción de las ciudades y por ende de la sociedad, en el se refleja nuestra socio cultura y se expresa nuestro grado de civilidad. El reconocimiento de la importancia de su ordenamiento y diseño como estructurador de la ciudad se ha venido incrementando cada vez mas durante los últimos 20 años a partir de su definición en la Ley de reforma Urbana de 1989, de su reconocimiento como atributo territorial en la Ley de Desarrollo Territorial 388 de 1997 y de su clasificación - definición como sistema estructurante del Territorio en los decretos complementarios, particularmente del Decreto 1504 de 1998 y recientemente en el Decreto 798 de 2010.

ANEXOS

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

PERFILES PROPUESTOS Cr 5 / Cr 7

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

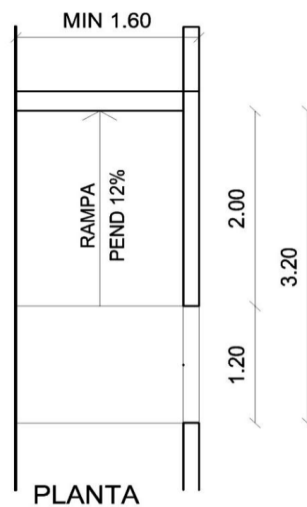
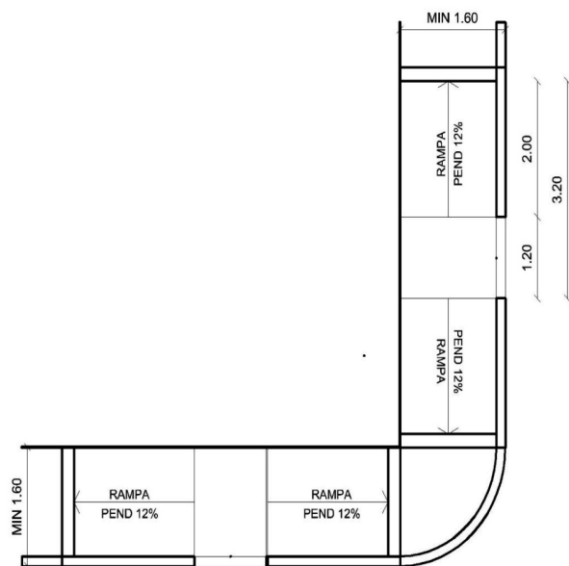


ANEXOS

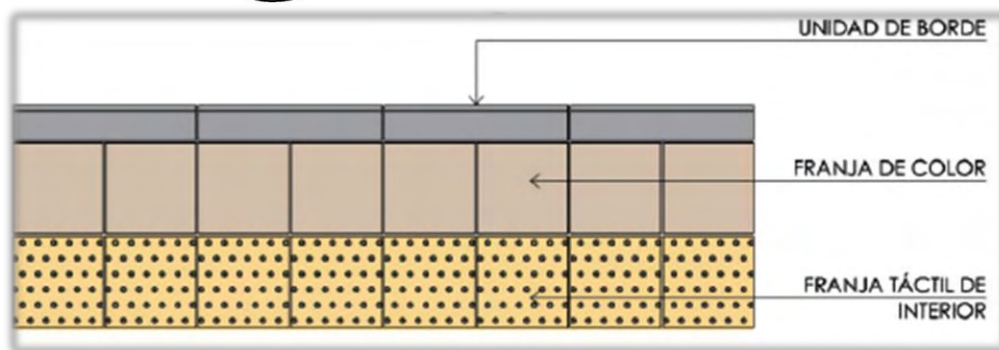
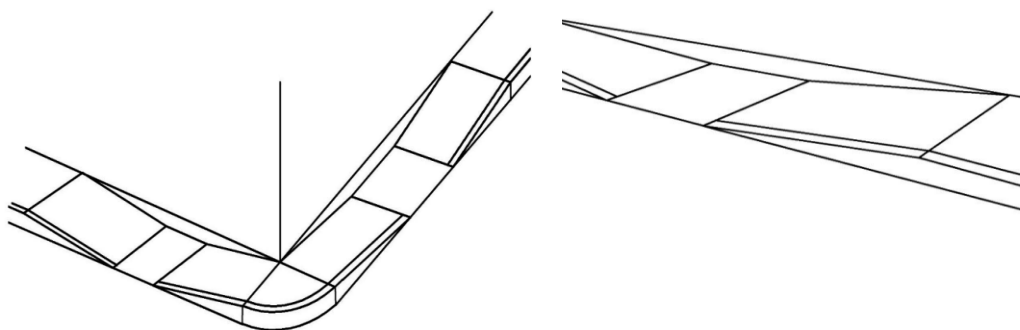
DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

DETALLES DE ACERAS

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



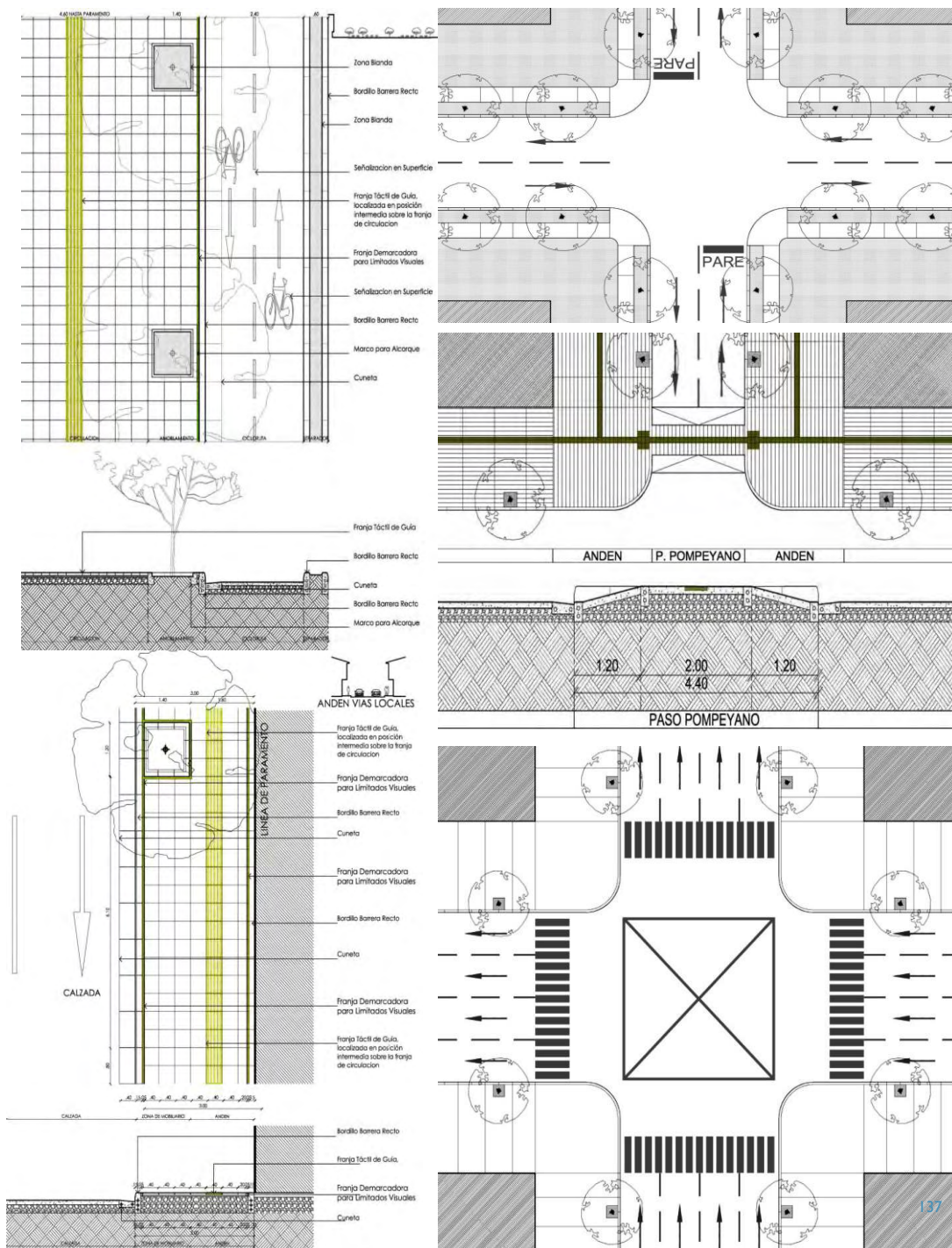
PLANTA



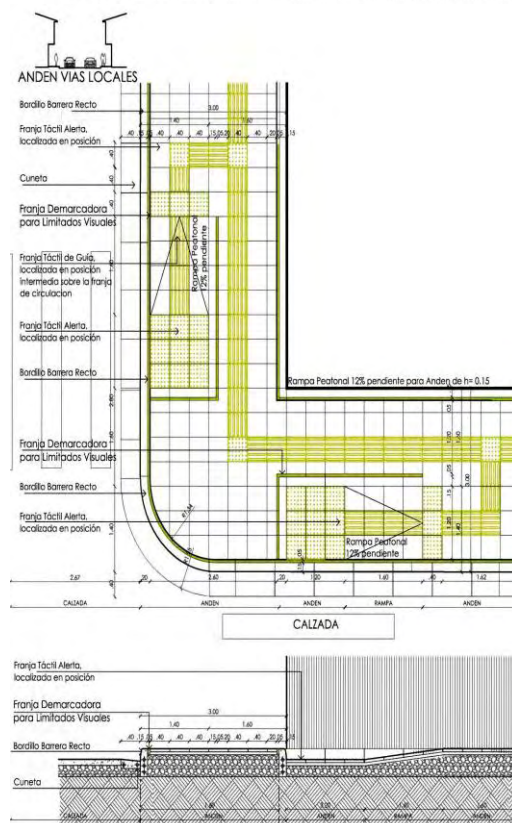
ANEXOS

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



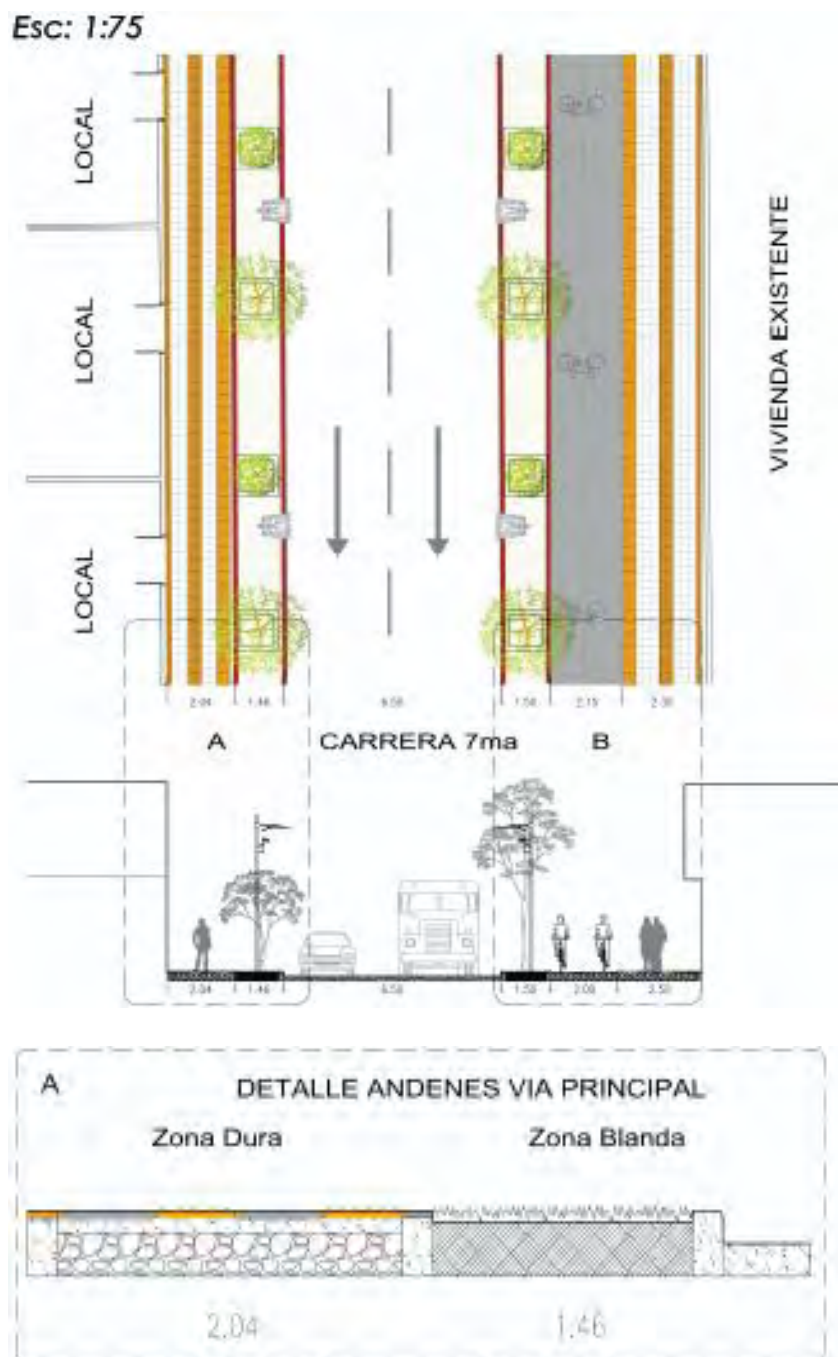
DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

[illegible]

ANEXOS

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

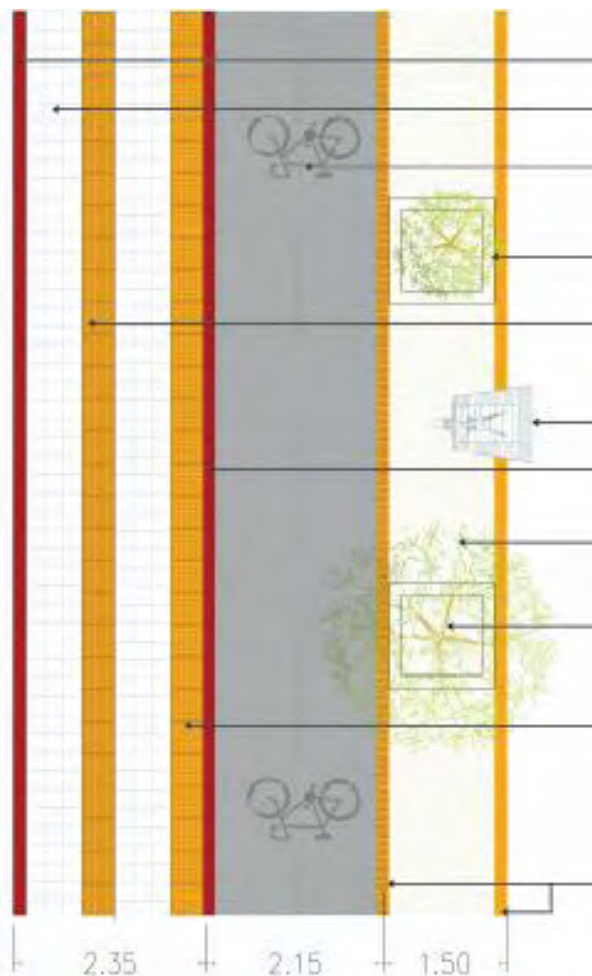
DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



ANEXOS

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



Borde Barrera Recto

Loseta

Ciclo Ruta Asfalto

Alcorque

Franja Táctil Guía, Localizada en posición intermedia sobre la franja de circulación

Luminaria

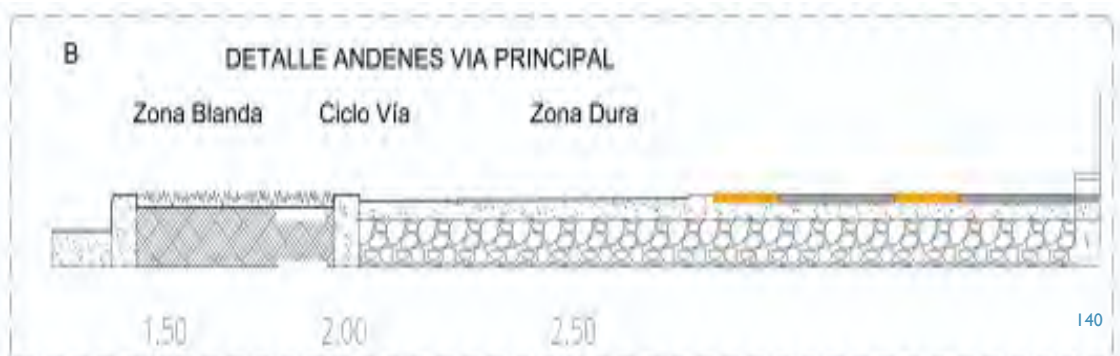
Franja Demarcadora para Limitados Visuales

Zona Blanca

Árbol QUILLOTOCTO

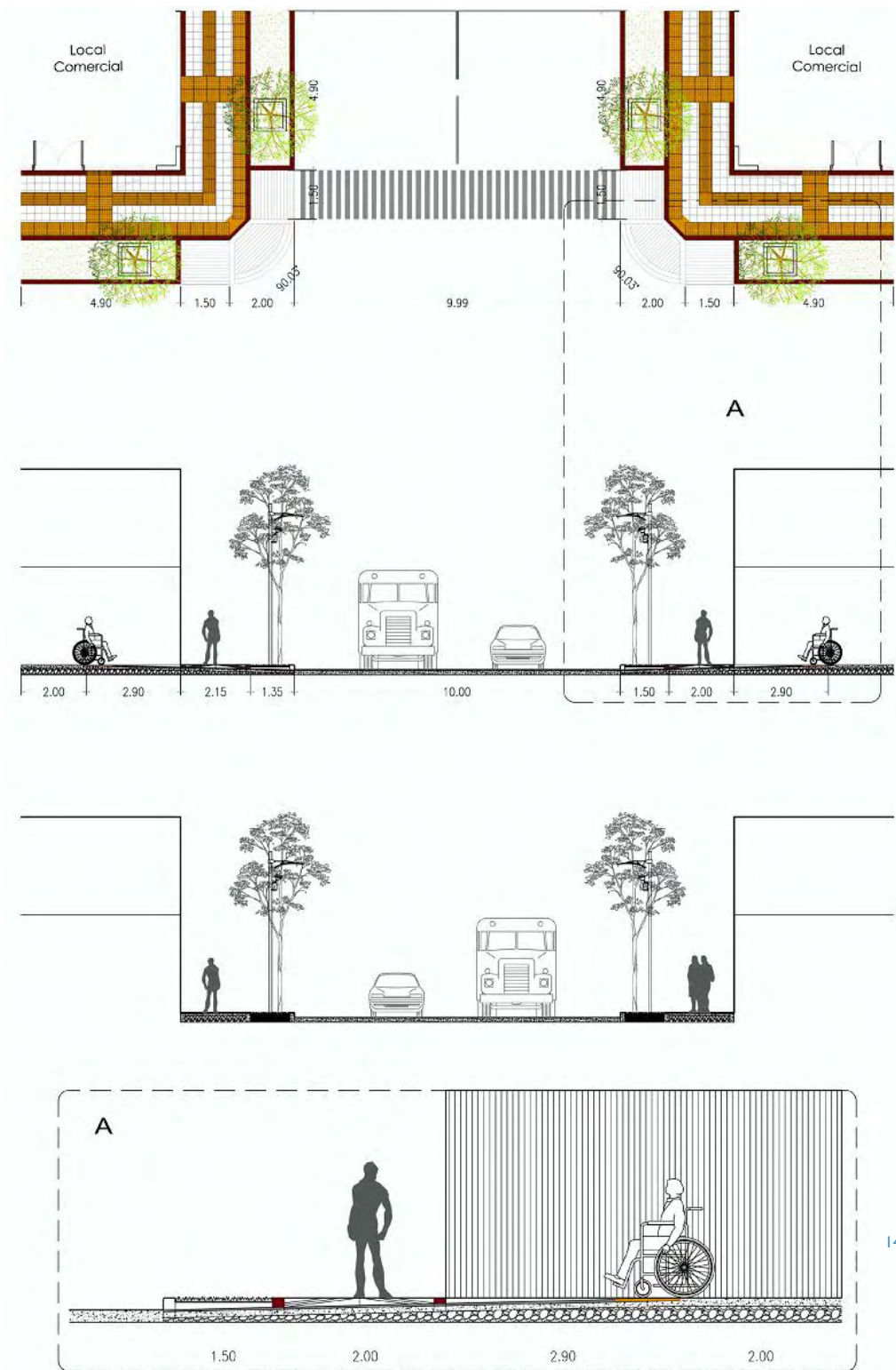
Franja Táctil Alerta, Localizada en posición externa sobre la franja de circulación

Bordillo Barrera Recto



ANEXOS

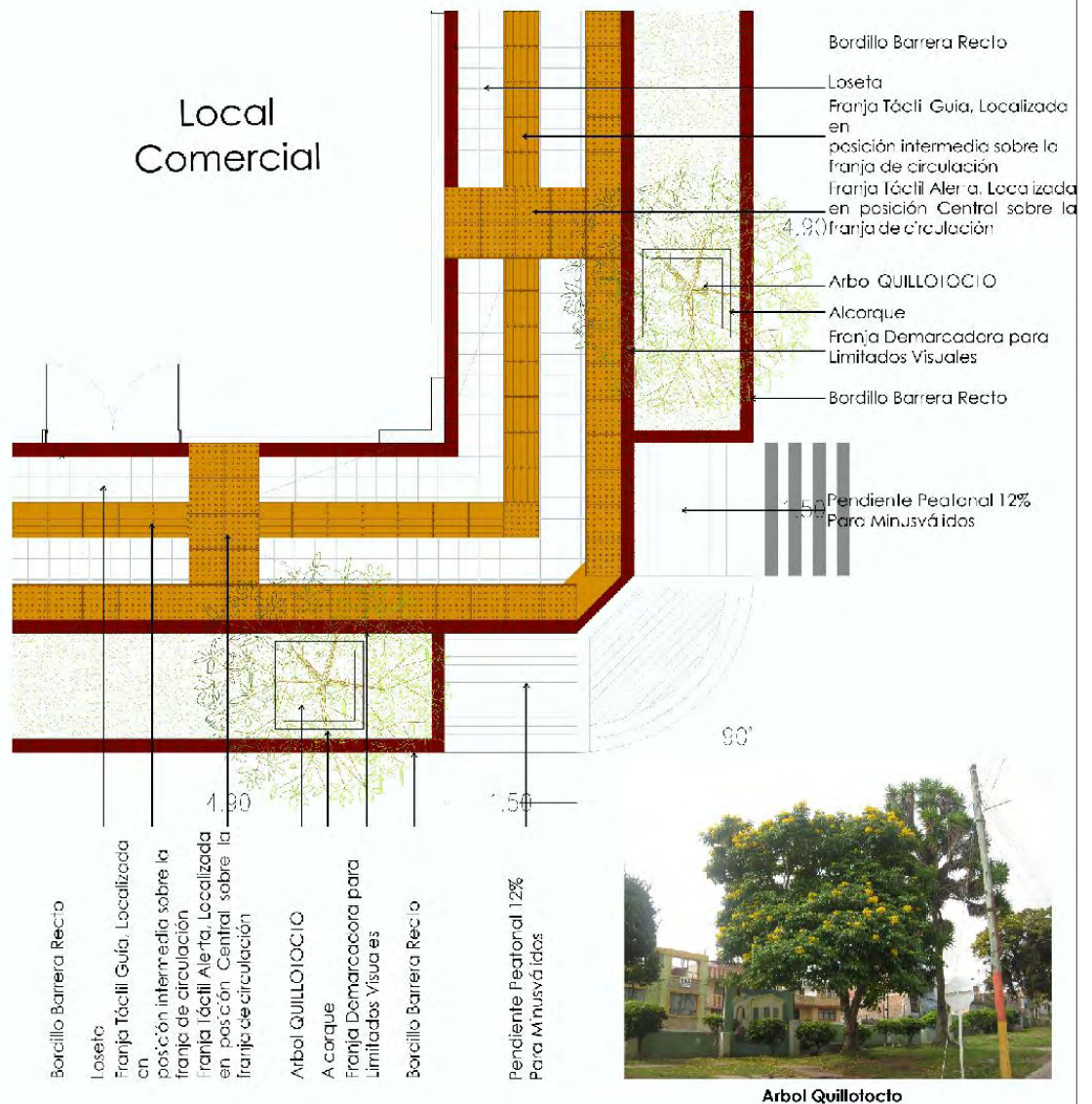
DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



ANEXOS

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

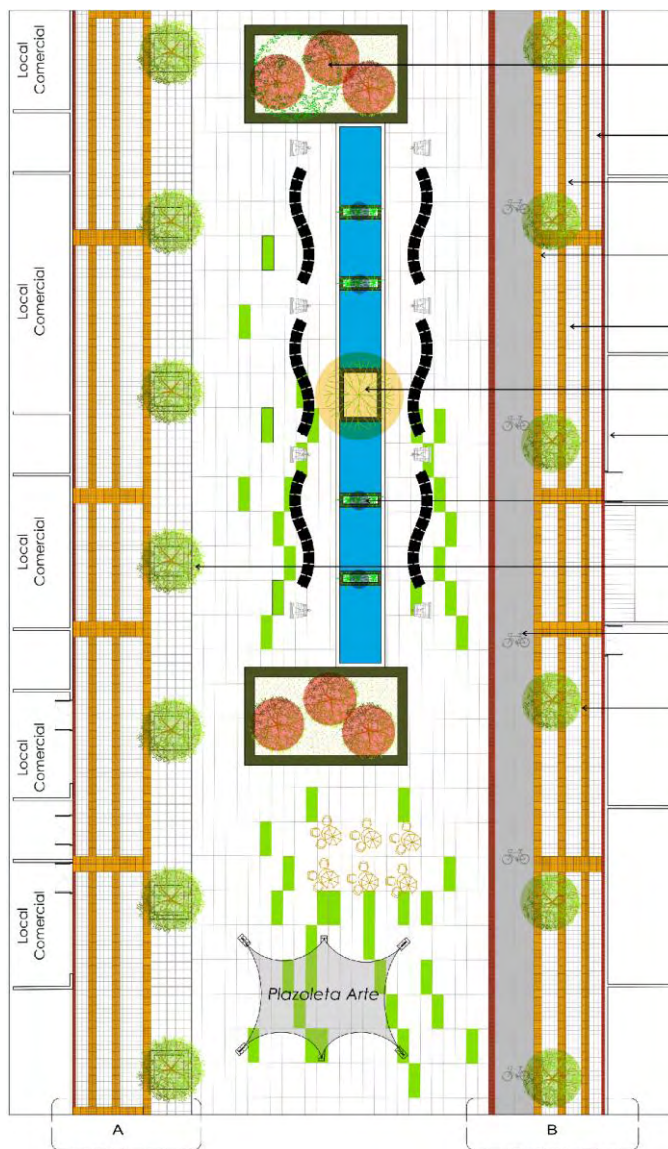
DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



ANEXOS

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



Quillatocoto

Loseta

Franja Tátil Guía, Localizada en posición intermedia sobre la franja de circulación

Franja Tátil Alerta, Localizada en posición externa sobre la franja de circulación

Sauce Llorón

Árbol QUILLOTOCTO

Papiros

Bordillo Barrera Recto

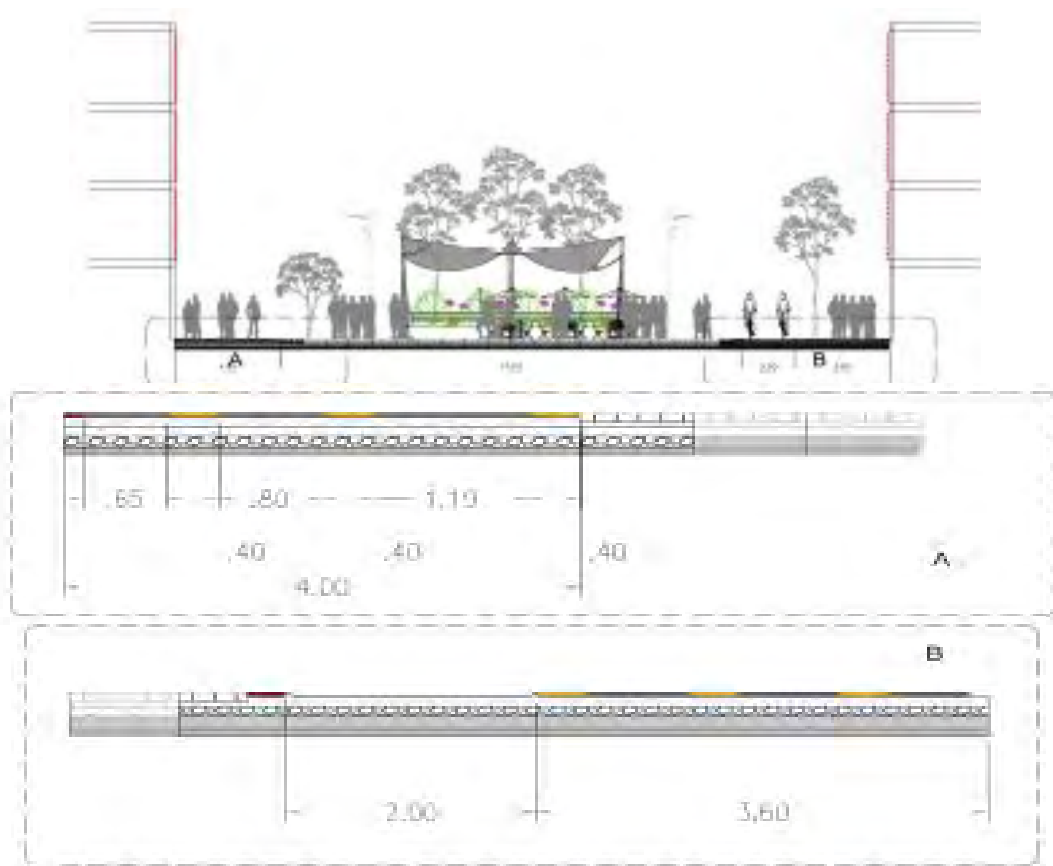
Ciclo Ruta en Asfalto
doble sentido
Alcorque

Caucho Sabanero

ANEXOS

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



Sauce Llorón



Papiro Enano

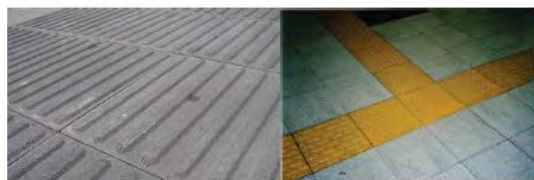


Caucho Sabanero



Árbol Quillotocito

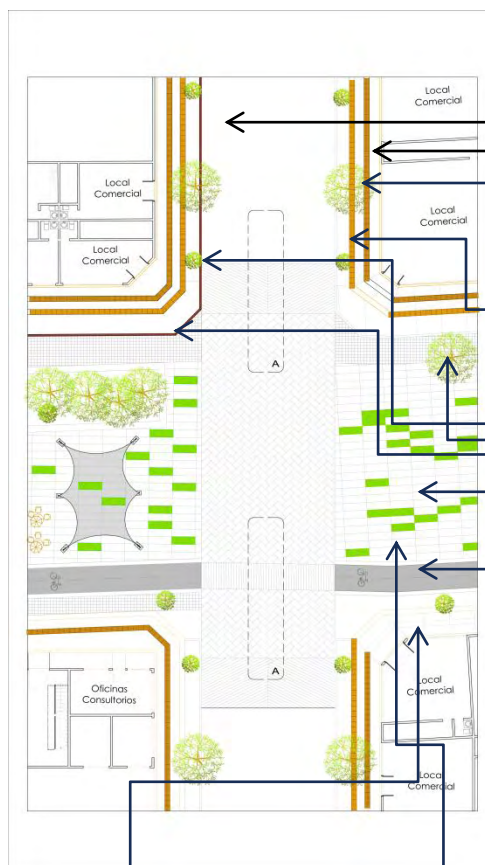
TEXTURAS MATERIALES-PROPUESTOS



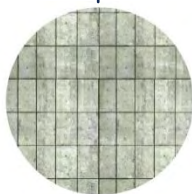
ANEXOS

DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO

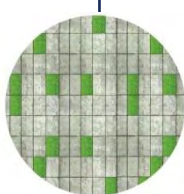
DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



- Bordillo Barrera Recto
- Loseta
- Franja Táctil Guía, Localizada en posición intermedia sobre la franja de circulación
- Franja Táctil Alerta, Localizada en posición central sobre la franja de circulación
- Árbol Quillotacto
- Franja Demarcadora para limitados Visuales
- Caucho Sabanero
- Gramoquin- Mixtura de Materiales
- Cicloruta Doble Carril Asfalto



Loseta- Adoquín



Loseta- Adoquín
Gramoquin



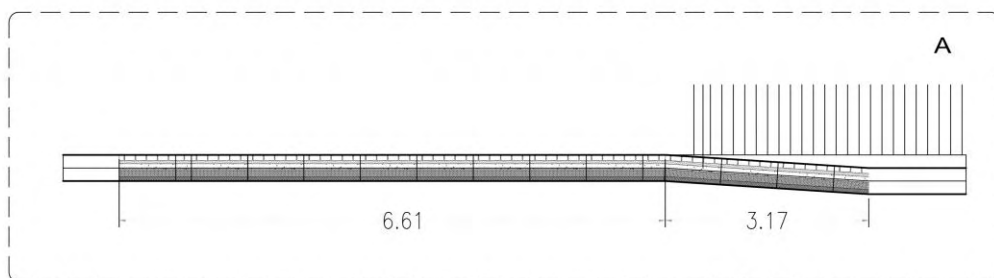
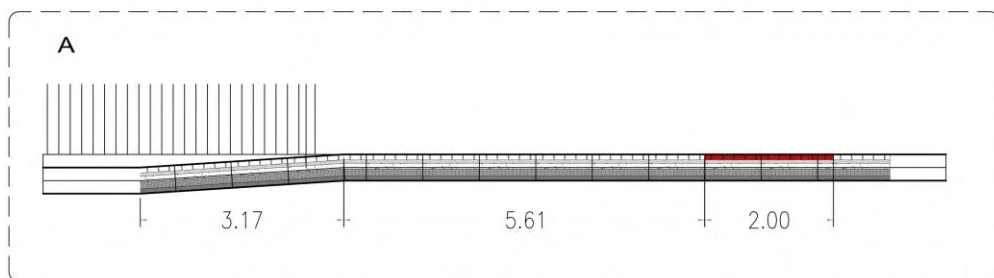
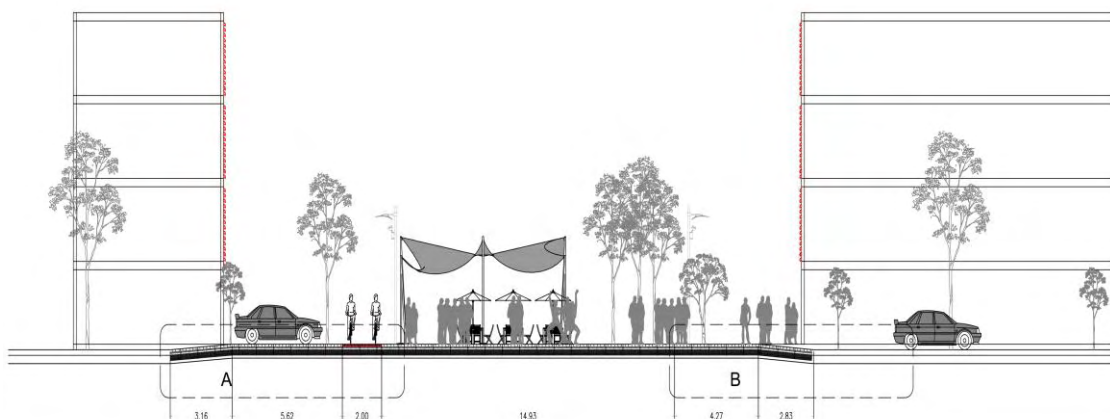
Adoquín
Cerámico



Adoquín
Cerámico

ANEXOS

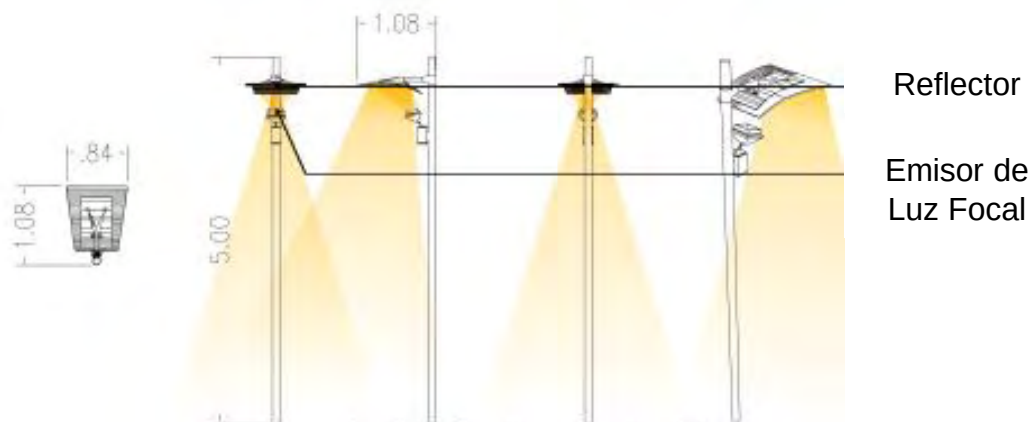
DETALLES DE ESPACIO PÚBLICO



ANEXOS

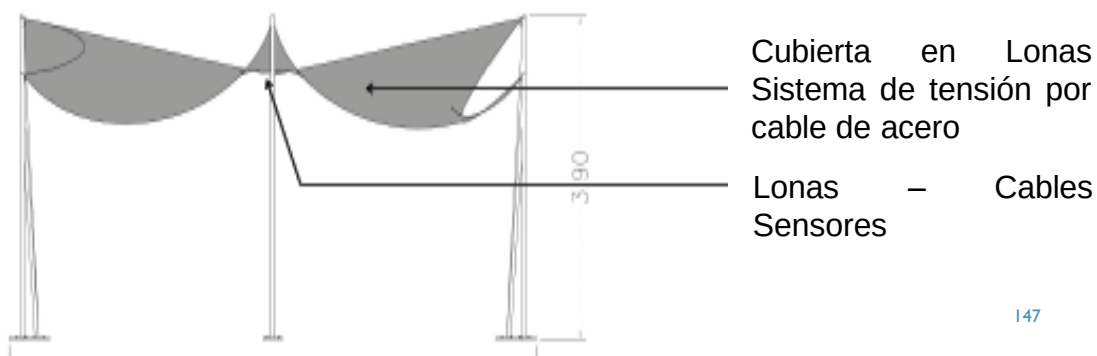
DETALLES MOBILIARIO URBANO

DETALLES MOBILIARIO URBANO



Sistema de alumbrado con emisión directa e indirecta. Cristal de cierre sódico-cálcico templado transparente, espesor 4 mm, Fijado mediante silicona al marco; juntas silicónicas internas para garantizar la estanquidad; cables de retención de acero entre marco inferior y cuerpo óptico y entre cuerpo óptico y base superior; reflector realizado en aluminio superpuro al 99,96%; conexión entre clema de conexiones y grupo de alimentación con terminales de enchufe rápido. Tornillos externos en acero inoxidable A2. Brazo en acero galvanizado en caliente 70 micron. Panel en chapa de acero 1100 x 1200 mm. Poste enterrado cilíndrico en acero galvanizado en caliente 70 micron, sometido a tratamiento de pintura acrílica en polvo texturizada; diámetro del poste 160 mm, altura 5 m. Iluminación directa e indirecta con lámpara de halogenuros metálicos 70W

LUMINARIA REFLECTIVA EN ALUMINIO LUMINARIA CON PANTALLA DIFUSORA Y PROYECTOR



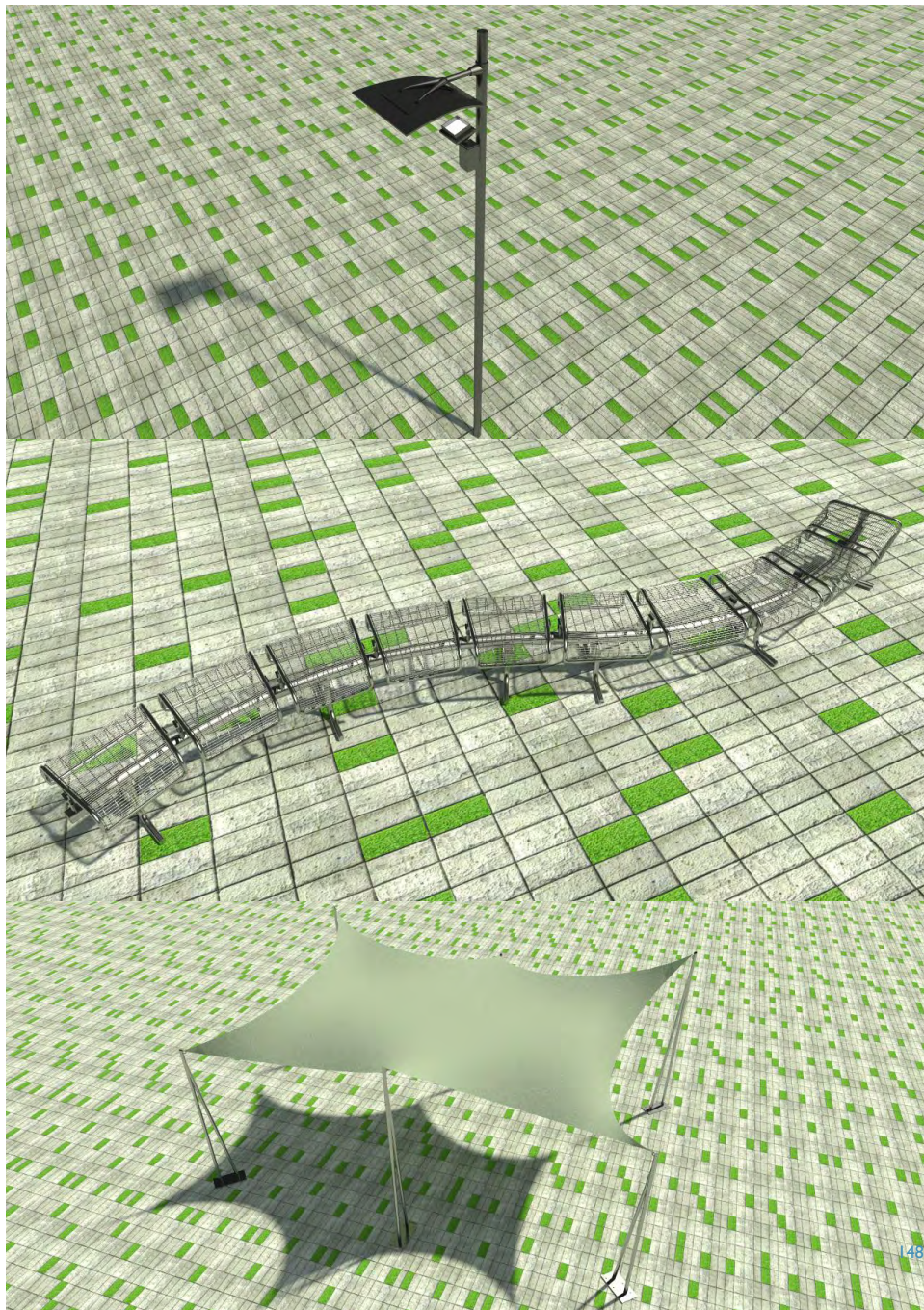
ANEXOS

DETALLES MOBILIARIO URBANO

DETALLES MOBILIARIO URBANO

DETALLE EN ALZADO

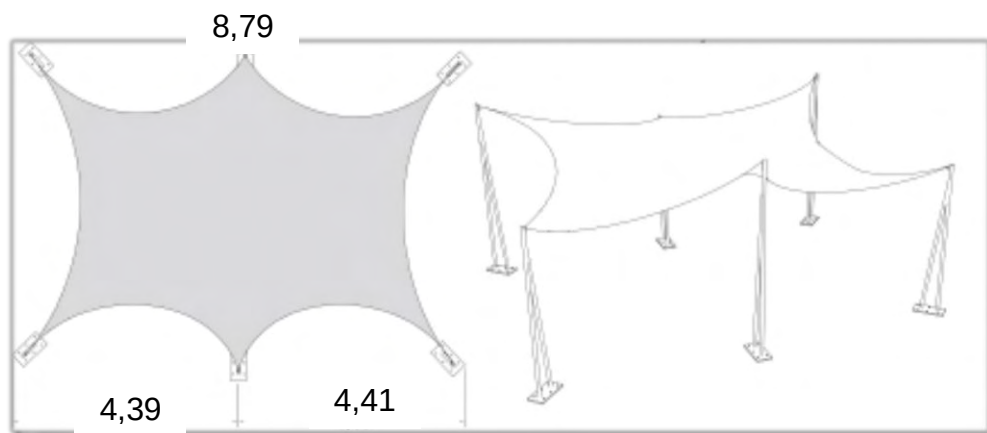
PERSPECTIVAS 3D DEL MOBILIARIO PROPUESTO



ANEXOS

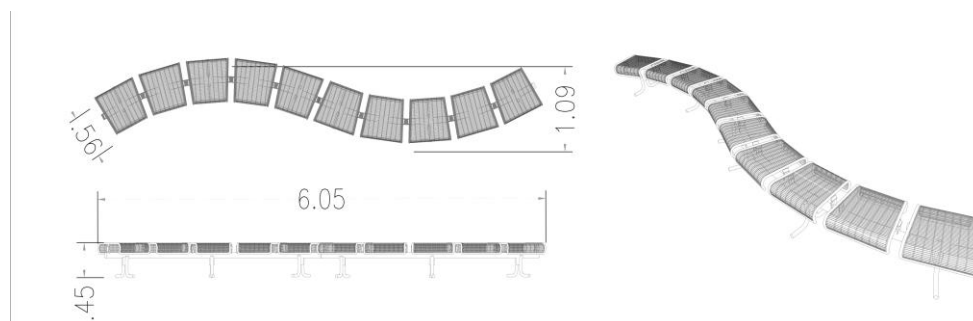
DETALLES MOBILIARIO URBANO

DETALLE EN ALZADO



Estructura metálica en aluminio- lonas cubiertas de eventos y dinámicas artesanales

DETALLE EN PLANTA



Banca modular para 10 Persona en Acero Inoxidable

TABLA DE ILUSTRACIONES

Figura 1, Problemática Centro de Ipiales	15
Figura 2, Problemática Centro Ipiales Calle 14.....	15
Figura 3, Problemática Centro Ipiales Calle 14.....	15
Figura 4, Área Metropolitana Binacional.....	22
Figura 5, Área Metropolitana Binacional Venezuela	22
Figura 6, Área Metropolitana Binacional Intercambio Económico.....	23
Figura 7, Área Metropolitana Binacional Movilidad.....	24
Figura 8, Área Metropolitana Binacional Movilidad.....	24
Figura 9, Municipios Área Metropolitana Binacional.....	25
Figura 10, Municipios Conexión Terrestre Área Metropolitana	25
Figura 11, Área Metropolitana Nuevo Laredo.....	26
Figura 12, Área Metropolitana Comercio Internacional México.....	26
Figura 13, Movilidad Área Metropolitana.....	27
Figura 14, Movilidad Área Metropolitana.....	27
Figura 15, Movilidad Aeropuerto Internacional Quetzalcóatl.....	28
Figura 16, Manejo de Limites.....	30
Figura 17, Manejo de Limites.....	30
Figura 18, Manejo de Limites.....	30
Figura 19, Área Segunda Etapa Investigación.....	31
Figura 20, Propuesta Borde Urbano Ciudad de Chile.....	31
Figura 21, Perdida De la Cobertura Vegetal.....	32
Figura 22, Disminución de la Ventilación	32
Figura 23, Interrupción de los Corredores Biológicos.....	32
Figura 24, Riesgo de Remoción de Masas.....	32
Figura 25, Centro Histórico de Lima Metropolitana.....	34
Figura 26, Centro Histórico de Lima Metropolitana.....	34
Figura 27, Paseo de Aguas.....	35
Figura 28, América Latina.....	37
Figura 29, Mapa Emisores de CO2 América Latina y el Caribe.....	38
Figura 30, Zona Ambientales Latino América.....	39
Figura 31, Principales Actividades Económicas	41
Figura 32, La Huella del Petróleo en América Latina	42
Figura 33, Comercio en América Latina y El Caribe.....	43
Figura 34, Campesinos En América Latina.....	43
Figura 35, Vías de Comercialización en América Latina.....	44
Figura 36, Movilidad Vía Panamericana.....	45
Figura 37 Mapa Vial de Panamericana.....	46
Figura 38, Movilidad Rutas Marítimas.....	47
Figura 39, Nudo De Los Pastos SINAP.....	49
Figura 40, Biodiversidad de Flora y Fauna En Colombia.....	50

TABLA DE ILUSTRACIONES

Figura 41, Paisajes Colombianos.....	50
Figura 42, Vegetación Herbácea.....	51
Figura 43, Parques Nacionales	51
Figura 44, Parques Nacionales.....	51
Figura 45, Zonas Ambientales Colombianas.....	52
Figura 46, Paisajes Colombianos.....	53
Figura 47, Paisajes Colombianos.....	53
Figura 48, Red Carretas Colombianas.....	56
Figura 49, Red Terciaria Y Férrea.....	57
Figura 50, Paisajes de las Principales Vías.....	57
Figura 51, Conexión Norte, Sur, Oriente y Occidente de Colombia.....	58
Figura 52, Hidrografía de Nariño.....	60
Figura 53, Cordillera de los Andes.....	61
Figura 54, Paisaje Cordillera de los Andes.....	61
Figura 55, Sistema Reservas Naturales.....	63
Figura 56, Cultivos Agropecuarios.....	64
Figura 57, Turismo En Santuario de las Lajas.....	64
Figura 58, Turismo En Carnavales De Negros Y Blancos.....	65
Figura 59, Trabajos en barniz	65
Figura 60, Dimensión Económica De Nariño.....	66
Figura 61, Vías en Nariño.....	67
Figura 63, Vías Principales en Nariño.....	68
Figura 64, Acceso Aéreo en Nariño.....	69
Figura 65, Vías Aéreas en Nariño.....	70
Figura 66, Cadena Volcánica.....	72
Figura 67, Paisajes Colombianos.....	72
Figura 68, Hidrografías.....	73
Figura 69, Reservas Naturales.....	74
Figura 70, Hidrografía.....	74
Figura 71, Contaminación.....	75
Figura 72, Áreas Vocación Ambiental.....	76
Figura 73, Cultivos en el Sector Agrario.....	77
Figura 74, Sectores de Ganadería.....	79
Figura 75, Áreas de Intercambio Comercial.....	80
Figura 76, Proyectos Viales Ecuador.....	81
Figura 77, Vías Fronterizas.....	82
Figura 78, Conexiones Aéreas.....	84
Figura 79, Área Metropolitana.....	86

TABLA DE ILUSTRACIONES

Figura 79, Zona Ambiental en Área Metropolitana.....	87
Figura 80, Caracterización Vial.....	87
Figura 81, Transporte Público.....	87
Figura 82, Transporte Alternativo.....	87
Figura 83, Sistema de Equipamientos.....	87
Figura 84, Sistema de Usos de Suelo.....	88
Figura 85, Sistema de Espacio Público.....	88
Figura 86, Áreas Agrícolas y Ganaderas.....	88
Figura 87, Áreas División Área Metropolitana.....	89
Figura 88, Sistema Plan de Masas Ipiales.....	92
Figura 89, Sistemas de Uso Primer Piso.....	92
Figura 90, Sistema Espacio Público	92
Figura 91, Sistema de usos Segundo Piso	92
Figura 92, Sistema de Equipamientos	92
Figura 93, Sistema de Uso Tercer Piso	92
Figura 94, Parque Metropolitano.....	93
Figura 95, Propuestas de Recuperación.....	94
Figura 96, Calle 14, 15 y 10.....	96
Figura 97, Vías Principales.....	96
Figura 98, Calles Principales.....	97
Figura 99, Propuesta Sistemática.....	97
Figura 100, Dificultad de Movilidad.....	98
Figura 101, Sistema de Transporte Alternativo, Red Ciclo Ruta y Ciclo Vía...98	
Figura 102, Perfiles Viales Propuestos	99
Figura 103, Corredor Comercial.....	101
Figura 104, Caracterización.....	102
Figura 105, Pieza Urbana laza “La Pola” Plaza 20 de Julio.....	103
Figura 106, Intervención Pieza Urbana : Plaza Central.....	104
Figura 107, Intervención Pieza Urbana : Plaza Central.....	105
Figuras 108, Plan de Masas.....	107
Figura 109, Croquis Urbano.....	109
Figura 110, Sombreado.....	110
Figura 111, Velocidad del Viento.....	112
Figura 112, Zona de Ipiales.....	113
Figuras 113, Intervención Pieza Urbana : Plaza Central.....	114
Figuras 114, Permeabilidad.....	115
Figura 115, Vista Gral. Propuesta.....	116
Figura 116, Corte Fugado Carrera 6ta.....	116
Figura 117, Sección Transversal.....	117
Figura 118, Sección Longitudinal.....	117
Figura 119, Esquemas de Funcionamiento.....	117

TABLA DE ILUSTRACIONES

Figura 120, Conceptualización Espacio Públicos.....	117
Figura 121, Detalles de Espacio Público / Andenes Paraderos de Bus.....	118
Figura 122, Detalles de Fachada Espacio Público / Peatonalización Cr 6....	118
Figura 123, Propuesta Sistémica.....	119
Figura 124, Propuesta Sistémica.....	120
Figura 125, Propuesta Gral.....	121
Figuras 126, Vista Gral. Conformación Manzana.....	121
Figura 127, Cortes Longitudinales Propuesta.....	122
Figura 128, Cortes Transversales Centro de Manzana Y Espacio Público...	124
Figura 129, Cortes Transversales Centro de Manzana Y Espacio Público...	125
Figura 130, Planta Arquitectónica Distribución Primer Piso Manzanas Entre Calle 11 y 12	126
Figura 131, Conformación y Conceptualización de la Manzana.....	127
Figura 132, Fachada Manzana Entre Carreras 6ta y 7ma, Calle 11 y 12.....	128
Figuras 133, Perspectiva Gral. Manzana Entre Carreras 6ta y 7ma, Calle 11 y 12.....	130
Figuras 134, Perspectiva Gral. Corredor Peatonal Carreta 6ta.....	131

TABLA DE GRAFICOS

Tabla 1, Metodología.....	17
Tabla 2, Exportaciones Según Socioeconómicos, entre 2000 y 2009.....	23
Tabla 3, Población Paso de la Frontera Año 2004.....	23
Tabla 4, Actividad Económica En Colombia.....	55
Tabla 5, Producto Interno Bruto.....	78
Tabla 6, Indicador de espacio público por habitante en ciudades del mundo..	91
Tabla 7, Índice de espacio publico/habitante en ciudades colombianas.....	91
Tabla 8, Intervención Pieza Urbana : Plaza Central.....	106
Tabla 9, Déficit Espacio Público/ Habitantes.....	108
Tabla 10, Factores Climáticos.....	111
Tabla 11, Factores Climáticos.....	111
Tabla 12, Velocidad Media, Máxima y Mínima del Viento.....	112
Tabla 13, Cuadro de Áreas y Ocupaciones.....	121
Tabla 14, Normativa del Sector.....	121
Tabla 15, Programa Urbano Sector Centro.....	123
Tabla 16, Población Urbana.....	123
Tabla 17, Equipamientos Propuestos y Existentes.....	123
Tabla 18, Proyección de la Población.....	123
Tabla 19, Programa Arquitectónico Propuesta Gral.....	129

CONCLUSIÓN

- La investigación de la propuesta comenzó como principal objetivo la identificación de la percepción de la inseguridad del espacio público y la influencia de la ocupación, deterioro e invasión del espacio público por parte del comercio informal en Ipiales.
- La importancia de desarrollar propuestas integrales que respondan a necesidades del sector, donde la propuesta desde lo Macro hacia lo Micro apoyen teorías de creación y mejoramiento de espacio público para el aprovechamiento integral disminuyendo la inseguridad en este.
- La propuesta de la Ciudad esta pensada de una forma innovadora debido que esta pasara de ser una ciudad mono céntrica a ser una ciudad poli céntrica donde cada núcleo de desarrollo funcionara gracias a su vocación
- La alternativa del plan de movilidad esta pensada principalmente para solucionar el transporte masivo en general dando principal importancia al par vial generado entre las carreras 5 y 7.
- la importancia de identificar articulaciones ambientales en el centro de la ciudad con los sectores sub urbanos, da paso a nuevas alternativas de conformación de ciudad Latinoamericana.

BIBLIOGRAFÍA

- Borja j. (Miércoles 10 de Diciembre) <http://lafactoriaweb.com/articulos>
- *Corporación autónoma regional Nariño. Plan de gestión ambiental regional 2002*
- *Alcaldía municipal de Ipiales. PBOT*
- *Fondo de prevención Vial. Manual de accesibilidad al espacio público espacio publico y edificios públicos.*
- http://es.wikipedia.org/wiki/La_Rambla
- <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-4681832>
- *Rob Krier: urban projects, 1968-1982*
- *Architectural Composition Rob Krier. Edition Axel Menges GmbH, 2010*