

**"DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO PARA LA REACTIVACIÓN Y
ARTICULACIÓN DEL SECTOR PLAZA DEL CARNAVAL SAN JUAN
DE PASTO DEPARTAMENTO DE NARIÑO."**

DAVID A. AZZA CABRERA

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE ARTES
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
TRABAJO DE GRADO
SAN JUAN DE PASTO
2014.**

**“DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO PARA LA REACTIVACIÓN Y
ARTICULACIÓN DEL SECTOR PLAZA DEL CARNAVAL SAN JUAN
DE PASTO DEPARTAMENTO DE NARIÑO.”**

DAVID A. AZZA CABRERA.

**DOCUMENTO DE TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR EL
TÍTULO DE ARQUITECTO**

Asesores:

**Arq. Oswaldo Mesías R.
Arq. Jairo A. Chamorro C.**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE ARTES
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
TRABAJO DE GRADO
SAN JUAN DE PASTO
2014.**

Nota de responsabilidad

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

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

NOTA DE ACEPTACIÓN

Jurado 1 Arq.

Jurado 2 Arq.

San Juan de Pasto Noviembre del 2014.

RESUMEN

El espacio público posee una gran importancia nivel mundial como ese articulador de la vida urbana en el cual las sociedades se dan lugar para la interacción, para la circulación, para la permanencia, entre otros factores determinantes en la vida urbana.

Colombia al igual que la mayoría de Países latinoamericanos cuenta con un alto porcentaje de población viviendo en las ciudades cerca del 70% lo que nos define como un País urbano, donde no se ha podido garantizar el mínimo de relación espacio público por habitante planteado por la OMS (Organización Mundial de la Salud).

Para el caso de la Ciudad de Pasto la tendencia se mantiene a la baja, por lo cual este trabajo busca plantear una propuesta integral de ciudad que pueda responder desde lo académico a los problemas de déficit que tiene la ciudad en conjunto con la propuesta de sistemas que conforman la ciudad como la movilidad el sistema ambiental, las amenazas los usos y los equipamientos entre otros partiendo desde un planteamiento de ciudad Pasto 2040, en lo que se define como el área urbana y sub-urbana de la ciudad.

Este proceso se desarrolla llevando a cabo un estudio por escalas físico espaciales como partida de la contextualización de la problemática planteando estrategias esquemáticas en la búsqueda de una planificación para la región nariñense.

De la misma manera realizar un estudio de caso en uno de sus puntos de espacio público más emblemáticos como lo es la Plaza del Carnaval donde podemos encontrar un serio problema de espacio público existente, residual, suelo subutilizado que reforzado con problemas de usos, de seguridad, y de dinámicas urbana convierten al sector en un foco problemático para la vida urbana en general.

ABSTRACT

The public space is of major importance worldwide as the articulator of urban life in societies which give rise to the interaction, for movement, stood for, among other determining factors in urban life.

Colombia like most Latin American countries has a large percentage of the population living in cities about 70% what defines us as an urban country, where there has been able to secure the minimum of public space per capita ratio raised by the OMS (World Health Organization).

In the case of the city of Pasto trend remains downward, so this work aims to present a comprehensive proposal from city to respond to academic deficit problems that the city in conjunction with the proposed systems that make the city such as mobility environmental system uses threats and facilities including an approach starting from 2040 Pasto city in what is defined as the urban and sub-urban city.

This process develops a study conducted by physical spatial scales as starting contextualization of the problem posing schematic strategies in finding a schedule for the Nariño region.

Likewise conduct a case study in one of his points most iconic such as the Plaza del Carnaval where we can find a serious problem existing public space, residual soil underutilized public space that reinforced problems uses security and urban dynamics in the sector become problematic for urban life in general focus.

TABLA DE CONTENIDO

1. OBJETIVOS	19
1.1. OBJETIVO GENERAL:	19
1.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS:	19
2. PROBLEMA DE INVESTIGACION	21
2.1. FORMULACION DEL PROBLEMA	21
2.2. DESCRIPCION DEL PROBLEMA	21
3. JUSTIFICACION:	23
4. METODOLOGIA:	24
4.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN.	24
4.2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.	24
5. MARCO CONTEXTUAL	26
5.1. Escala Macro Región.	26
5.1.1. Dimensión Ambiental.	26
5.1.2. Dimensión amenazas.	27
5.1.3. Dimensión de Movilidad.	27
5.1.4. Dimensión Sociocultural.	28
5.1.5. Conclusiones	28
5.2. Escala Macro Ciudad Región,	30
5.2.1. Dimensión Ambiental.	30
5.2.2. Dimensión Amenazas.	31
5.2.3. Dimensión Movilidad.	32
5.2.4. Dimensión Sociocultural.	33
5.2.5. Conclusiones.	34
5.3. Escala Meso Ciudad	35
5.3.1. Sistema Ambiental.	35
5.3.2. Sistema Amenazas.	36
5.3.3. Sistema de Movilidad.	37
5.3.4. Sistema Sociocultural.	38
5.3.5. Conclusiones.	39
5.4. Escala Meso Plan Parcial Centro.	40

5.4.1. Sistema Ambiental y Amenazas.	40
5.4.2. Sistema de Movilidad.	41
5.4.3. Sistema de Espacio Público.	42
5.4.4. Sistema de Equipamientos.	43
5.4.5. Sistema Usos.	44
5.4.6. Sistema de Bienes Patrimoniales.	45
5.5. Escala Micro Pieza Urbana.	46
5.5.1. Sistema Ambiental y Amenaza.	46
5.5.2. Sistema Movilidad	46
5.5.3. Sistema Espacio publico	47
5.5.4. Sistema Equipamientos	47
5.5.5. Sistema Usos	48
5.5.6. Sistema Nolli.	48
5.5.7. Conclusiones	49
6. MARCO TEORICO Y CONCEPTUAL	50
7. MARCO REFERENCIAL	55
8. PROPUESTAS SISTÉMICAS POR ESCALAS	60
8.1 Propuesta Sistémica Escala Meso Ciudad	60
8.1.1 Sistema Ambiental.	60
8.1.2 Sistema Amenazas.	62
8.1.3 Sistema de Movilidad.	63
8.1.4 Sistema de Usos	65
8.1.5 Sistema de Espacio Público.	67
8.1.6 Sectorización	69
8.2 Propuesta Sistémica Escala Micro Plan Parcial.	70
8.2.1 Sistema ambiental y Amenazas.	70
8.2.2 Sistema Movilidad.	71
8.2.3 Sistema Espacio Público	74
8.2.4 Sectorización Delimitación.	76
8.3 Propuesta Sistémica Escala Micro Pieza Urbana.	78
8.3.1 Sistema Ambiental.	79
8.3.2 Sistema de Movilidad.	82

8.3.3	Sistema de Espacio Público.	85
8.3.4	Sistema de Equipamientos.	88
8.3.5	Sistema de Usos.	91
8.3.6	Sistema de Llenos y Vacíos.	94
9.	“DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO PARA LA REACTIVACIÓN Y ARTICULACIÓN DEL SECTOR PLAZA DEL CARNAVAL.”	98
9.1	Análisis y propuesta sistémica de sector SM 1	99
9.1.1	Sistema de Usos SM1	99
9.1.2	Sistema Espacio público y ambiental	102
9.1.3	Sistema de movilidad	104
9.2	Áreas de oportunidad	107
9.2.1	Piezas de conservación.	107
9.2.2	Usos.	109
9.2.3	Alturas.	111
9.3	CRITERIOS URBANOS.	113
9.3.1	Ambientales.	113
9.3.2	Ciudadano-Peaton, Movilidad y Transporte.	114
9.3.3	Tipologías Urbanas.	116
9.3.4	Usos.	117
9.4	CONCEPTOS	119
9.5	USUARIO	121
9.6	ARBOLADO URBANO	124
9.7	PROPUESTA POR TRAMOS PARCIALES	128
9.7.1	Parcial A.V. Américas.	128
9.7.2	Parcial Calle 17-18.	134
9.7.3	Parcial Calle 19-20.	139
9.8	DESARROLLO DETALLE PRIMER PISO.	145
9.8.1	Área de Renovación Total.	145
9.9	MOBILIARIO URBANO	147
9.10	PERSPECTIVAS.	154
10.	CONCLUSIONES	158

11. RECOMENDACIONES.....	159
12. BIBLIOGRAFÍA	160

LISTA DE FIGURAS.

Fig. 1 Mapa descriptivo sistema ambiental Macro. Fuente: Investigación Grupal.....	26
Fig. 2 Mapa descriptivo de amenazas Macro. Fuente: Investigación Grupal.....	27
Fig. 3 Mapa descriptivo de movilidad Macro. Fuente: Investigación Grupal.....	27
Fig. 4 Mapa descriptivo Sociocultural Macro. Fuente: Investigación Grupal.....	28
Fig. 5 Mapa descriptivo ambiental Macro. Fuente: Investigación Grupal.....	30
Fig. 6 Mapa descriptivo amenaza Macro. Fuente: investigación Grupal.....	31
Fig. 7 Mapa Descriptivo Movilidad Macro. Fuente: Investigación Grupal.....	32
Fig. 8 Mapa Descriptivo Sociocultural Macro. Fuente: Investigación Grupal.....	33
Fig. 9 Plano Descriptivo Ambiental Meso. Fuente: Investigación Grupal.....	35
Fig. 10 Plano Descriptivo Amenazas Meso. Fuente: Investigación Grupal.....	36
Fig. 11 Plano Descriptivo Movilidad Meso. Fuente: Investigación Grupal.....	37
Fig. 12 Plano Descriptivo Sociocultural. Meso. Fuente: Investigación Grupal.....	38
Fig. 13 Plano descriptivo ambiental amenazas Meso. Fuente: Esta investigación.....	40
Fig. 14 Plano descriptivo movilidad meso. Fuente: Esta investigación.....	41
Fig. 15 Plano descriptivo espacio público meso. Fuente: Esta investigación.....	42
Fig. 16 Plano descriptivo equipamientos meso. Fuente: Esta investigación.....	43
Fig. 17 Plano descriptivo usos meso. Fuente: Esta investigación.....	44
Fig. 18 Plano descriptivo niveles de conservación Fuente: PEMP Pasto.....	45
Fig. 19 Plano descriptivo ambiental y amenazas micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013.....	46
Fig. 20 Plano descriptivo movilidad micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013.....	46
Fig. 21 Plano descriptivo espacio público micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013.....	47
Fig. 22 Plano descriptivo Equipamientos micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013.....	47
Fig. 23 Plano descriptivo Usos micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013.....	48
Fig. 24 Plano descriptivo Nolli micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013.....	48
Fig. 25 Esquema Conceptual Espacio Público Fuente: Esta investigación.....	50
Fig. 26 Esquema Conceptual (Re) Organización - (Re) Imaginación. Fuente: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales Autor. Alejandro Armas Díaz y Esta Investigación.....	53
Fig. 27 Esquema Explicativo Supermanzana Fuente: artículo Revista ciudad sostenible N° 11 pagina_3.....	53
Fig. 28 Árbol de problemas Supermanzana Fuente: Esta Investigación.....	54
Fig. 29 Esquema Conceptual Ciudades Amables. Fuente: Esta Investigación.....	54
Fig. 30 Fuente: Tomado de Universidad Javeriana, Facultad de Arquitectura y Diseño. Proyecto de Renovación Urbana Parque Central Bavaria: (Proyectos Urbanos Estratégicos Consolidación Urbana del Corredor de Ac.....	55
Fig. 31 Fuente: Grafico Tomado de Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario facultad de ciencia política y gobierno.....	56
Fig. 32 Fuente: Grafico Tomado de Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario facultad de ciencia política y gobierno.....	57
Fig. 33 Esquema Geométrico Proyecto Parque Central Bavaria Fuente: Esta investigación.....	58

Fig. 34 Fuente: Grafico Tomado de Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario facultad de ciencia política y gobierno	59
Fig. 35 Esquema escala meso- ciudad sistema ambiental Fuente: Investigación Grupal.	61
Fig. 36 Esquema escala meso- ciudad sistema Amenazas Fuente: Investigación Grupal. ...	62
Fig. 37 Esquema escala meso- ciudad sistema Movilidad Fuente: Investigación Grupal. ...	64
Fig. 38 Esquema escala meso- ciudad sistema Usos Fuente: Investigación Grupal.	66
Fig. 39 Esquema escala meso- ciudad sistema Espacio Público Fuente: Investigación Grupal.....	68
Fig. 40 Esquema escala meso- ciudad Plano de Sectorización por Planes Parciales. Fuente: Investigación Grupal	69
Fig. 41 Esquema escala micro- Plan Parcial Sistema Ambiental y amenazas. Fuente: Elaboración Propia	71
Fig. 42 Esquema de mejoramiento de movilidad. Fuente: Investigación Grupal.	72
Fig. 43 Esquema escala micro- Plan Parcial Sistema Movilidad. Fuente: Elaboración Propia	73
Fig. 44 Corema espacio público Fuente: Elaboración propia.	74
Fig. 45 Esquema escala micro- Plan Parcial Sistema Espacio Público. Fuente: Elaboración Propia	75
Fig. 46 Plano de Delimitación por sectores: Fuente: Elaboración Propia.....	77
Fig. 47 Corema estrategia de Arbolado urbano y reducción de ruido. Fuente: Esta investigación.	80
Fig. 48 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Sistema Ambiental. Fuente: Elaboración Propia	81
Fig. 49 Corema estrategia de movilidad. Fuente: Esta investigación.	83
Fig. 50 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Sistema de Movilidad. Fuente: Elaboración Propia.	84
Fig. 51 Corema estrategia de movilidad. Fuente: Esta investigación.	86
Fig. 52 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Sistema de Movilidad. Fuente: Elaboración Propia.	87
Fig. 53 Corema estrategia de Equipamientos. Fuente: Esta investigación.	89
Fig. 54 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Sistema de Movilidad. Fuente: Elaboración Propia.	90
Fig. 55 Corema estrategia de Equipamientos. Fuente: Esta investigación.	92
Fig. 56 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Usos. Fuente: Elaboración Propia.	93
Fig. 57 Corema estrategia de Llenos y Vacios Urbanos. Fuente: Esta investigación.	95
Fig. 58 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Llenos y Vacios Urbanos. Fuente: Elaboración Propia.	96
Fig. 59 Esquema propuesta general pieza urbana. Fuente : Elaboracion propia.....	97
Fig. 60 Localización del área de trabajo dentro de la pieza urbana central. Fuente: Elaboración propia.	98
Fig. 61 Sistema de Usos Actuales Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.	100
Fig. 62 Sistema de Usos Propuesto Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.	101
Fig. 63 Sistema de Espacio público Actuales Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.	103

Fig. 64 Sistema de Espacio público y arbolado Propuesto Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.	104
Fig. 65 Sistema de Movilidad Actual Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.	105
Fig. 66 Sistema de Movilidad Propuesto Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.	106
Fig. 67 Piezas de conservación Súper Manzana 1. Fuente: Cuadernos Diagnósticos POT 2014 Elaboración propia.	107
Fig. 68 Áreas de oportunidad según Piezas de conservación Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.	108
Fig. 69 Usos Súper Manzana 1. Fuente: Cuadernos Diagnósticos POT 2014 Elaboración propia.	109
Fig. 70 Áreas de oportunidad según Usos Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.	110
Fig. 71 Alturas Súper Manzana 1. Fuente: Cuadernos Diagnósticos POT 2014 Elaboración propia.	111
Fig. 72 Áreas de oportunidad según Alturas Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.	112
Fig. 73 Esquema estrategia de mitigación efecto isla de calor urbana. Fuente: Elaboración Propia.	113
Fig. 74 Esquema Perfil Vial Cr. 19 Av. Américas. Fuente: Elaboración Propia.	114
Fig. 75 Esquema Estrategia Movilidad. Fuente: Elaboración Propia.	115
Fig. 76 Esquema escalonamiento implantación contexto histórico. Fuente: Elaboración Propia	116
Fig. 77 Esquema de intervención a manzanas con elementos de protección. Fuente: Elaboración propia	117
Fig. 78 Esquema corredores de usos Fuente: Elaboración propia	117
Fig. 79 Esquema de usos para masas propuestas. Fuente: Elaboración propia	118
Fig. 80 Esquema de localización Micro-plataformas logísticas. fuente: Elaboración propia.	118
Fig. 81 Esquema Núcleo Urbano. Fuente: Elaboración Propia.	119
Fig. 82 Esquema de Núcleo Urbano, adaptado a contexto. Fuente Elaboración propia	120
Fig. 83 Esquema de grupos de usuarios. Fuente: Esta investigación.	121
Fig. 84 Esquema de interacción usuario lugar. Fuente: Esta investigación.	123
Fig. 85 PLNATA PROPUESTA ARBOLADO URBANO	127
Fig. 86 Esquema de trazado Jerárquico Fuente: Elaboración propia.	128
Fig. 87 Esquema de espacios externos activos. Fuente: Elaboración propia	128
Fig. 88 Esquema de Ejes Estructurantes. Fuente: Elaboración propia.	129
Fig. 89 Esquema de Intenciones, de espacio público. Fuente: Elaboración propia	129
Fig. 90 Esquema de factores bioclimáticos. Fuente: Elaboración propia.	130
Fig. 91 Esquema de Usos en Primer Piso. Fuente: Elaboración propia.	130
Fig. 92 Vista eje Av. Américas.	131
Fig. 93 Vista Aérea Propuesta Av. Américas	131
Fig. 94 Vista Espacio urbanos Mz. 1 8	132
Fig. 95 Planta general Tramo Parcial Av. Américas.	133
Fig. 96 Esquema de Trazados con jerarquía y vínculos existentes. Fuente: Elaboración propia.	134

Fig. 97 Esquema de Espacios externos activos. Fuente: Elaboración propia.	134
Fig. 98 Esquema de Ejes Estructurantes. Fuente: Elaboración propia.....	135
Fig. 99 Esquema de intenciones, de espacio público Fuente: Elaboración propia.	135
Fig. 100 Esquema Factores Bioclimáticos. Fuente: Elaboración propia.	136
Fig. 101 Esquema Usos. Fuente: Elaboración propia.	136
Fig. 102 Vista aérea Manzana 2.....	137
Fig. 103 Vista centro de Manzana 2.....	137
Fig. 104 Vista centro de Manzana 3.....	138
Fig. 105 Planta general Tramo Parcial Calle 17 -18.....	138
Fig. 106 Esquema de Trazados con jerarquía y vínculos existentes. Fuente: Elaboración propia.....	139
Fig. 107 Esquema de Espacios externos activos. Fuente: Elaboración propia.	139
Fig. 108 Esquema de Ejes Estructurantes. Fuente: Elaboración propia.....	140
Fig. 109 Esquema de intenciones, de espacio público Fuente: Elaboración propia.	140
Fig. 110 Esquema Factores Bioclimáticos. Fuente: Elaboración propia.	141
Fig. 111 Esquema Usos. Fuente: Elaboración propia.	141
Fig. 112 Vista aérea Manzana 18.....	142
Fig. 113 Vista aérea desde plaza carnaval hacia templo San Sebastián.....	142
Fig. 114 general Tramo Parcial Calle 19-20.....	143
Fig. 115 Planta Urbana General Consolidada.....	144
Fig. 116 Planta general Primer piso entre calles 19y 20 y carrera 20 y 21.....	145
Fig. 117 Planta primer piso sección media manzana 18 frente a plaza del carnaval.	146
Fig. 118 Banca Modular madera y concreto.....	147
Fig. 119 Luminaria Alta Led, con panel solar.....	148
Fig. 120 Banqueta modular para gradería.....	149
Fig. 121 Planta Modulo mobiliario urbano en conjunto banca y piso.....	150
Fig. 122 Vista Mobiliario Urbano tipo 3.....	151
Fig. 123 Planta Textura blanda tipo urdimbre.....	152
Fig. 124 Vista textura de piso blanco tipo urdimbre.....	153
Fig. 125 Vista Luminaria Urbana con Panel Solar.....	153
Fig. 126 Vista espacio urbano Mz.19.....	154
Fig. 127 Vista aérea espacio urbano Mz.2.....	154
Fig. 128 Vista nivel peatón espacio urbano Mz.2.....	155
Fig. 129 Vista Aérea desde Mz. # 18 hacia plaza del carnaval.....	155
Fig. 130 Vista Aérea Mz. # 18 hacia centro de manzana.....	156
Fig. 131. Vista nivel peatón desde Plaza del Carnaval hacia templo de San Sebastian.....	156
Fig. 132 vista desde Plaza del Carnaval hacia Mz. # 18.....	157
Fig. 133 Vista desde interior de Mz. #18 hacia Plaza del Carnaval.....	157

LISTA DE TABLAS.

Tabla 1 Tabla de análisis de usuario. Fuente: Esta investigación.	122
--	-----

GLOSARIO

Núcleo Urbano:

Se refiere a sector de la ciudad que se identifica como prestador de servicios para su radio inmediato de influencia.

Densidad de población significa: número de habitantes por Km2.

Para tener calidad de vida en la ciudad es importante tener una densidad de población suficiente que permita: generar un entorno favorable para el desarrollo y atracción de nuevas actividades, así como mantener las tradicionales; crear ofertas culturales y lúdicas atractivas; rentabilizar la redes: viales con encintado de aceras, alumbrado público, recogida de basura, transporte público, abastecimiento de agua potable, saneamiento, etc.; y mejorar la cohesión social.

Índice de Ocupación

Es la proporción del área de suelo que puede ser ocupada por edificación en primer piso bajo cubierta.

Índice de Construcción

Es la relación entre el área total construida de la edificación y el área de suelo del predio objeto de la construcción.

Ordenamiento del Territorio:

Es una disciplina científica, una técnica y una política cuyos objetivos son distribuir y localizar en el espacio físico los distintos usos del territorio: industrial, actividades de servicios, vías de comunicación, viviendas o equipamientos sociales. Y ello a fin de propiciar su mejor funcionamiento, compatibilidad, integración ambiental y, en definitiva, conseguir mayor calidad de vida.

Paisaje urbano:

Tiene una serie de características que lo diferencian con otro tipo de espacios: por un lado destaca por la alta densidad de población que viven en el mismo; también una de sus características es que los paisajes urbanos suelen tener una gran homogeneidad en cuanto a su extensión y una arquitectura en sus edificios que resulta inconfundible.

Espacio urbano

Tamaño del aglomerado, Densidad de población, Predominio de actividades económicas no agropecuarias, sumado a la población total.

Renovación urbana:

Se refiere a la renovación de la edificación, equipamientos e infraestructuras de la ciudad, necesaria a consecuencia de su envejecimiento o para adaptarla a nuevos usos y actividades demandados. Se trata de un fenómeno complejo que puede tomar muy diferentes caminos y está relacionado con otros tipos de procesos urbanos como son la rehabilitación, el redesarrollo o la invasión sucesión.

Rehabilitación:

Por rehabilitación comprendemos el incremento de la calidad de las estructuras, un standard prefijado por la administración o por el mercado de la vivienda (RICHARDSON).

Redesarrollo:

Se refiere a la demolición, reordenación y reconstrucción de toda un área.

Consolidación urbana:

Es un proceso que se da principalmente en los asentamientos periféricos a los grandes centros de población, especialmente en los de carecer popular y/o de origen irregular. Dura varios años y en ocasiones, varios lustros, implicando en gran parte de los casos, la regularización de la tenencia de la tierra, así como la introducción y/o construcción, diferida en el tiempo, de infraestructura y equipamiento urbanos, introducción de servicios y construcción paulatina de las viviendas. Generalmente los particulares asumen individualmente la terminación, mejoramiento o ampliación de sus viviendas y diversos organismos gubernamentales toman a su cargo la regularización, la infraestructura, el equipamiento y los servicios. Se trabaja básicamente sobre asentamientos ya iniciados, en procesos de poblamiento, lo que exige un tratamiento específico de las diversas situaciones que se presentan y dificultan la racionalización de las acciones, particularmente en lo que se refiere a la vivienda.

INTRODUCCION

La ciudad de Pasto al igual que la mayoría de ciudades latinoamericanas, en su evolución histórica define una serie de elementos que no presentan una coherencia entre sí resultado del crecimiento orgánico y del funcionamiento y dinámicas de la ciudad, que al no haber contado con una planificación regional dentro de este proceso, generan áreas con problemas como, violencia, inseguridad crecimiento descontrolado espacios residuales desaprovechados.

La Plaza del Carnaval de la ciudad de Pasto representa una apuesta por una de las apuestas de renovación urbana, más significativas dentro de la ciudad bajo el nombre de “PLAZA DEL CARNAVAL Y LA CULTURA Recuperación cultural, Física y Social del 20 de Julio” en el plan de desarrollo periodo 2001 – 2003 en la búsqueda de la solución de problemas del sector, donde se definía la zona de tolerancia de la ciudad, mediante la ampliación y mejoramiento del espacio público, reubicación de los vendedores estacionarios y ambulantes, acciones para la conservación y recuperación del patrimonio histórico y arquitectónico y mejoramiento de la seguridad de la ciudad.

Sin embargo a la fecha las críticas de parte de la población hacia la operación realizada es negativa fundamentada en los objetivos no cumplidos los sectores conocidos como “La Plaza del Carnaval” y “La Panadería”, aun conservan una imagen deteriorada dentro de la ciudad debido a la persistencia de los problemas como la prostitución, indigencia, y micro tráfico, que inicialmente se intento resolver.

El presente trabajo enfatiza la necesidad de aplicar metodológicamente la labor investigativa con el fin de concluir en una propuesta de renovación urbana en un sector específico “Plaza del Carnaval” por medio de una estrategia de articulación, recuperación, habilitación, y ampliación del espacio público, definido por variables propias del sector y de la ciudad como la celebración de los Carnavales de Negros y Blancos que es definitoria del carácter del sector gracias al alto impacto de transformación espacial y cultural que significan para la ciudad.

1. OBJETIVOS

1.1. OBJETIVO GENERAL:

- Formular una propuesta de diseño de espacio público en el sector de “Plaza del Carnaval” de Pasto, que promuevan la reactivación y articulación del sector con su área de influencia directa y con la ciudad.

1.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

ESCALA MACRO-CONTEXTO: Región Andina.

- Analizar las potencialidades debilidades y amenazas de la región en su estado actual.
- .Establecer mediante propuestas esquemáticas sistémicas la integración de la región dentro de un marco global.
- Proponer un estado ideal de la región frente a la competitividad del mundo globalizado.

ESCALA MACRO-CONTEXTO: Ciudad Región de Pasto

- Proponer la Ciudad-Región de Pasto y los municipios que la integrarían.
- Realizar un análisis sistémico de las potencialidades, debilidades, fortalezas, y amenazas de la ciudad-región en su conjunto.
- Establecer mediante propuestas esquemáticas sistémicas la integración de la Ciudad-Región dentro de un marco Nacional global.
- Definir las estrategias sistémicas puntuales para el desarrollo de la Ciudad-Región de Pasto.

ESCALA MESO-CONTEXTO: Urbano Ciudad de Pasto

- Reconocer mediante el análisis de los diferentes sistemas que componen la ciudad el estado actual de la ciudad de Pasto y sus cabeceras Corregimentales.
- Formular una propuesta de ciudad integral con proyectos puntuales enlazados con su contexto
- Establecer mediante propuestas sistémicas las diferentes estrategias para el desarrollo de la Ciudad frente a la Ciudad-Región y la región.

ESCALA MICRO-CONTEXTO: Sector Plaza del Carnaval.

- Planificar con base en el análisis del sector un carácter a consolidar teniendo en cuenta las variables específicas del sector y su relación con su contexto.
- Definir los aspectos más sobresalientes para la propuesta tipológica y morfológica de conjuntos en la Plaza del Carnaval teniendo en cuenta los diferentes momentos que esta afronta.
- Definir qué tipo de intervención es la más adecuada para la consolidación, articulación, reactivación, y ampliación del espacio público en el sector plaza del carnaval como un escenario de interacción urbana sin distinción temporal.
- Entender la relación de vivienda, espacio público y carnaval para lograr un modelo de diseño urbano, para el sector Plaza del Carnaval.

2. PROBLEMA DE INVESTIGACION

2.1. FORMULACION DEL PROBLEMA

¿Cómo reactivar y articular con la ciudad de Pasto, el sector de la Plaza del Carnaval para dinamizar y optimizar su uso durante y después de carnavales?

2.2. DESCRIPCION DEL PROBLEMA

Colombia se puede definir como un país eminentemente urbano dado que más del setenta por ciento de su población habita en los centros urbanos, ya sea por motivos de mayores oportunidades de trabajo, desplazamiento forzados, necesidad de optar por una educación profesional, etc. Los cuales entran a conformar parte de una realidad urbana que se ve en la necesidad de prestar una especial atención al desarrollo de las ciudades, que en buena medida dependen de la calidad de vida que estas representen para los ciudadanos.

Desde esta perspectiva se pueden entender como en los últimos años en Colombia se ha visto un esfuerzo por parte del estado por recuperar estos espacios que son de la ciudad y para la ciudad con la idea de garantizar en parte soluciones a las inequidades y desigualdades que afectan a nuestras sociedades. Entendiendo al conjunto de elementos del espacio público como el escenario por excelencia para la vida comunitaria y “el espacio público como elemento ordenador de la ciudad, es el que estructura y vincula todo lo que existe en ella. Por esta razón todas las acciones que se desarrollen en relación con su planeación, protección, recuperación y sostenibilidad, mejoran cualitativamente el medio urbano y aumentan la calidad de vida de los habitantes.” Serie de Guías de Espacio Público” del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial de Colombia. Establecido este contexto podemos entrar directamente a la ciudad de Pasto donde encontramos al igual que en varias ciudades a nivel nacional e internacional la presencia de elementos que se definen como espacios públicos pero que en la realidad carecen de muchos de los factores que caracterizan conceptualmente a estos, y que en gran medida se encuentran en déficit al igual que en la mayoría de ciudades latinoamericanas de aquí que surja la necesidad de promover la formulación de un plan que mejore la calidad de la vida comunitaria, y los espacios que la conforman teniendo en cuenta la realidad urbana de la ciudad de Pasto.

En materia de déficit cualitativo, para la ciudad de Pasto y más específicamente el sector de la plaza del carnaval el problema es bastante acuciante, al ser este un lugar emblemático por la celebración del carnaval e blancos y negros no se han realizado los esfuerzos necesarios por cualificar los espacios públicos urbanos existentes que se suman a otros problemas entre los cuales, se identifica la presencia de usos conflictivos por normativa, un alto contenido de suelo subutilizado, y la inexistencia total de un tratamiento articulador de los recintos patrimoniales que se encuentran en el área de influencia.

Sumado a esto podemos observar otros fenómenos que ocasionan traumatismos urbanos y sociales, como puede ser la invasión del espacio público, la inseguridad, el déficit de espacio público, y entre los más importantes una carencia de apropiación por parte de los usuarios, que en los últimos años han generado un deterioro importante en zonas puntuales del área de estudio y que de la misma manera han despertado por parte del estado una intención por establecer estrategias para la recuperación preservación y ampliación de dichas áreas a pequeña escala que no son suficientes para aliviar las problemáticas del sector.

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud) un indicador óptimo de espacio público se encuentra entre los 10m² y 15m² por Habitante debido a que con esta relación se establece un efecto estimulante de la actividad física y al mismo tiempo una reducción en las consecuencias nocivas del efecto isla de calor urbana. La ciudad de Pasto cuenta con un índice de espacio público que para el 2007 se registraba en un 5 m²/hab. de espacio público / habitante y para el 2010 en un 3 m²/hab. de espacio público / habitante definiendo una tendencia a la baja para la cual existe una nueva formulación en el actual POT Pasto aun en revisión que pretende solucionar este déficit que en promedio se manifiesta en un 2,2 m²/hab apuntado a un índice de entre 6 y 7 m²/hab.

3. JUSTIFICACION:

El principal argumento adoptado para esta propuesta es el creciente detrimento de la cantidad de espacio público efectivo en la ciudad, presionado por una constante demanda servicios, vivienda, equipamientos, entre otros, que son los detonantes de una ciudad que cada día presenta más y más metros construidos y cada vez menos espacio público para esa población creciente, que se vuelve más crítico aun para una ciudad como Pasto donde en la actualidad se cuenta con un limitado suelo de expansión que nos define la necesidad de repensar el estado actual de los usos en el centro de la ciudad.

Dicha problemática, toma aun más importancia al tratarse de un sector tan próximo al centro histórico de la ciudad, donde se encuentra la mayoría de bienes patrimoniales de la ciudad y el centro fundacional el cual requiere urgentemente una intervención que alivie la movilidad y los usos saturados, otro rasgo importante es la presencia de los templos en el sector que tampoco forman parte de un sistema organizado de ciudad, que podría verse reforzado desde lo público

El sector además alberga la concentración de la gran mayoría de actividades comerciales, financieras, y culturales que tiene la ciudad, y además se encuentra dentro de un nuevo borde en construcción en la ciudad como es la Cra. 19, A.V. Américas, que es el escenario propicio para una amplia serie de nuevos desarrollos y dinámicas urbanas que reactiven el sector puntual y liberen de la presión sobre el resto del área todos estos factores que suman importancia a la problemática en el sector son los detonantes de una necesidad de renovación del sector con el fin de plantear un sector consolidado que busque funcionar bajo el esquema de ciudad compacta que la ciudad actualmente necesita.

4. METODOLOGIA:

4.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN.

La investigación se define como cualitativa y cuantitativa por cuanto obedece a una serie de variables determinaste y objetivos que pasan por lo social, económico, estratégico, y lo técnico que hacen necesario el uso de estrategias metodológicas ligadas a estos dos tipos de investigaciones según etapas específicas del proceso.

4.2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

La metodología de la investigación se trabajara en tres puntos conceptuales fundamentales que son:

- Identificación-delimitación
- Diagnostico-Estrategia
- Operación-Propuesta

Cada uno de estos llevado por escalas de desarrollo identificadas como:

- Macro - Regional.
- Macro - ciudad región
- Meso - Pasto Urbano.
- Micro - Local.

En cada uno de estos se aplicara técnicas de compilación de información, procesamiento de datos mediante fichas donde se almacenara y se referenciara datos de, textos, gráficos, estadísticos, tesis, revistas, entrevistas, videos, y cualquier material que sea de importancia para esta investigación.

Una vez definidas las estrategias y las propuestas para cada escala desde lo macro a lo micro siendo todo un proceso no lineal sino más bien orientado a la retroalimentación en cada una de las etapas se procederá al análisis de la escala urbana y local, con mayor grado de detalle en cuanto a identificación y diagnostico para una mayor precisión en cuanto a la propuesta, además se determina necesario la aplicación de estudios contemplando las variables, factores o aspectos a investigar, identificados en el marco teórico determinando las técnicas e instrumentos que se van a emplear en la recolección de información, entre los que podemos nombrar:

- Observación: diario de campo, fichas técnicas.
- Encuestas: test, cuestionario.
- Entrevistas: control, proyectivas, estandarizadas, etc.
- Lecturas: fichas bibliográficas y de contenido.

Además se tiene que determinar las técnicas de análisis para la interpretación de los resultados como pueden ser:

- Proceso de clasificación: cuadros, fichas, códigos, etc.
- Registro de datos, tabulaciones: tablas, gráficos, diagramas.

Y como herramientas de conclusión la elaboración de informes resumen de las actividades programadas para el análisis de cada punto a manera de textos, gráficos, cuadros etc.

5. MARCO CONTEXTUAL

5.1. Escala Macro Región.

5.1.1. Dimensión Ambiental.

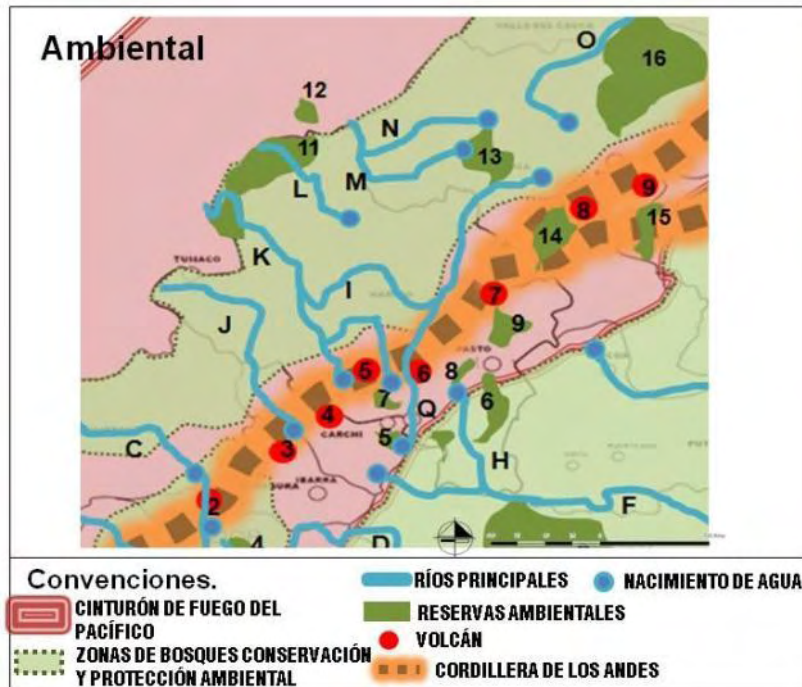


Fig. 1 Mapa descriptivo sistema ambiental Macro. Fuente: Investigación Grupal.

En la dimensión ambiental el departamento de Nariño se puede definir como un departamento, con un potencial claramente alto, ya que se encuentra localizado en la cordillera de los andes, el sistema montañoso más largo del mundo; tiene cerca de 7 250 kilómetros de longitud; un área de 1,4 millones de kilómetros cuadrados.

La región tiene una importante presencia de centros urbanos los cuales generan un radio adverso con relación a su entorno natural en cuanto su crecimiento y expansión definen los efectos de una huella ecológica importante en su contexto inmediato.

En cuanto al componente Hídrico se evidencia claramente la presencia de centros hidrográficos, además de presencia de cuerpos de agua de gran importancia como; la Vertiente del Pacífico con una extensión de 76.500 Km² y es formada por más de 200 ríos. Se caracteriza por tener ríos de corta longitud y bastante caudalosos por las altas precipitaciones presentes en la zona. Los principales ríos que drenan este sector son el San Juan, Patía, Baudó, Mira, Micay, Dagua, Anchicayá, Yurumanguí, Naya, Guapí, Iscuandé y Tapaje.

Y la vertiente del Amazonas que se reconoce como la mayor vertiente del mundo y a Colombia le corresponde cerca de 332.000 km², comprendiendo los ríos más largos del país. La vertiente está conformada por los ríos Putumayo, Vaupes, Caqueta, Guainia, Caguán, Ortegaza, Yarí, Cahuinari e Igara Paraná.

5.1.2. Dimensión amenazas.

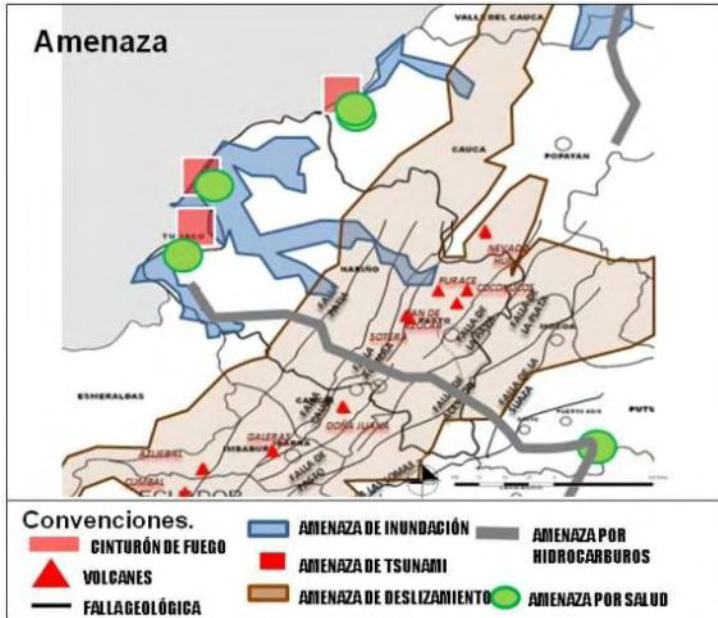


Fig. 2 Mapa descriptivo de amenazas Macro. Fuente: Investigación Grupal.

La región Andina cuenta con una serie de fallas geológicas que la atraviesan convirtiéndola en una zona amenazada por Volcanes sismos, deslizamientos entre otros.

La cordillera de los Andes se originó por la colisión de las placas tectónicas Suramérica y Nazca que choca contra el continente a una velocidad de seis a ocho centímetros por año.

El Departamento de Nariño está atravesado por dos sistemas de fallas: Sistema de Falla Romeral y Sistema de Falla Cauca – Patía, a los cuales Están asociados los diferentes trazos de fallas existentes en la región.

5.1.3. Dimensión de Movilidad.

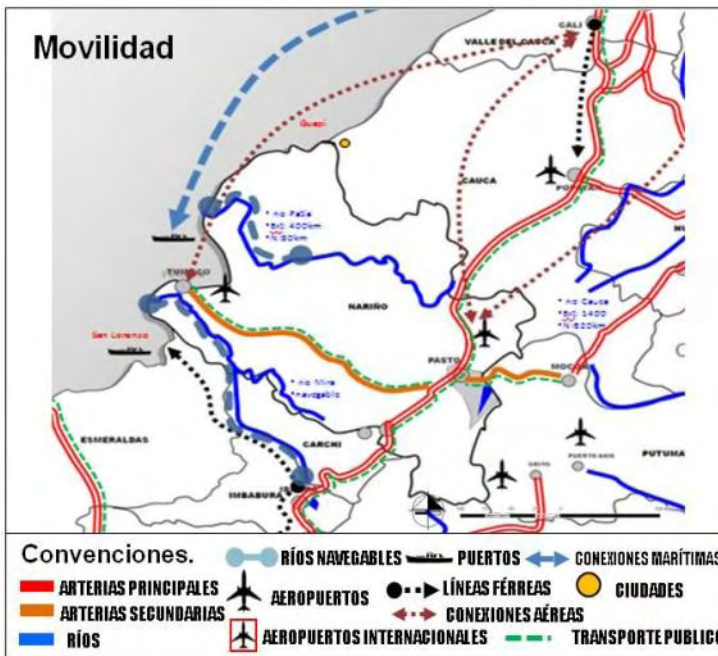
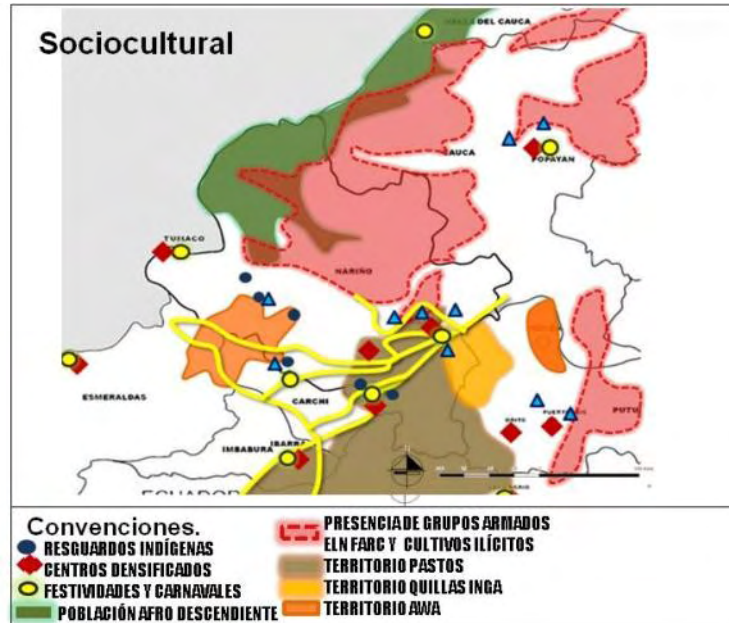


Fig. 3 Mapa descriptivo de movilidad Macro. Fuente: Investigación Grupal.

La red de carreteras a cargo de la nación comprende 17.143 kms, de los cuales se calificaron 10.923 (63,72%); los resultados son: 7.960 kms pavimentados (72,87% de la red calificada y 46,43 de la red primaria total inventariada) 2.963 kms no pavimentados (en afirmado), equivalentes al 27,13 % de la red calificada y al 17,28 % de la red primaria inventariada.

5.1.4. Dimensión Sociocultural.



Cuando se analiza la región Nariñense se puede observar una multiplicidad en cuanto a poblaciones étnicas asentamientos poblacionales además de la presencia de grupos armados que promueven los cultivos ilícitos trascendiendo a la dimensión ambiental y amenazas como un agente que amenaza la región.

A rescatar la multiplicidad en los grupos étnicos y prácticas que van desde las manifestaciones culturales hasta la producción de artesanías y fiestas religiosas muy marcadas.

Fig. 4 Mapa descriptivo Sociocultural Macro. Fuente: Investigación Grupal.

5.1.5. Conclusiones

Ambiental.

- Falta de coordinación institucional ambiental.
- No hay orden en función del aprovechamiento racional del espacio como de los recursos diversos y ricos en comparación a otras regiones.
- Materias primas en abundancia que mediante una producción sostenible proporcionarían el desarrollo de la región.
- Ge localización estratégica, límites marítimos y transporte fluvial potencializador de la región.
- Adecuación y preservación de espacios ambientales ricos y potencialmente atractivos.

Amenaza .

- Limitante para el desarrollo de la ciudad.
- Existencia de poblaciones cercanas al volcán y en zonas vulnerables a inundaciones y deslizamiento.
- La limitada conectividad entre las zonas de amenaza dificulta la prestación de servicios de emergencia.
- Desarrollo de Múltiples proyectos en las distintas regiones para lograr prevenir desastres naturales
- Aumento de promoción turística basada en actividades ecológica

Movilidad

- Falta de continuidad entre las vías intermunicipales.

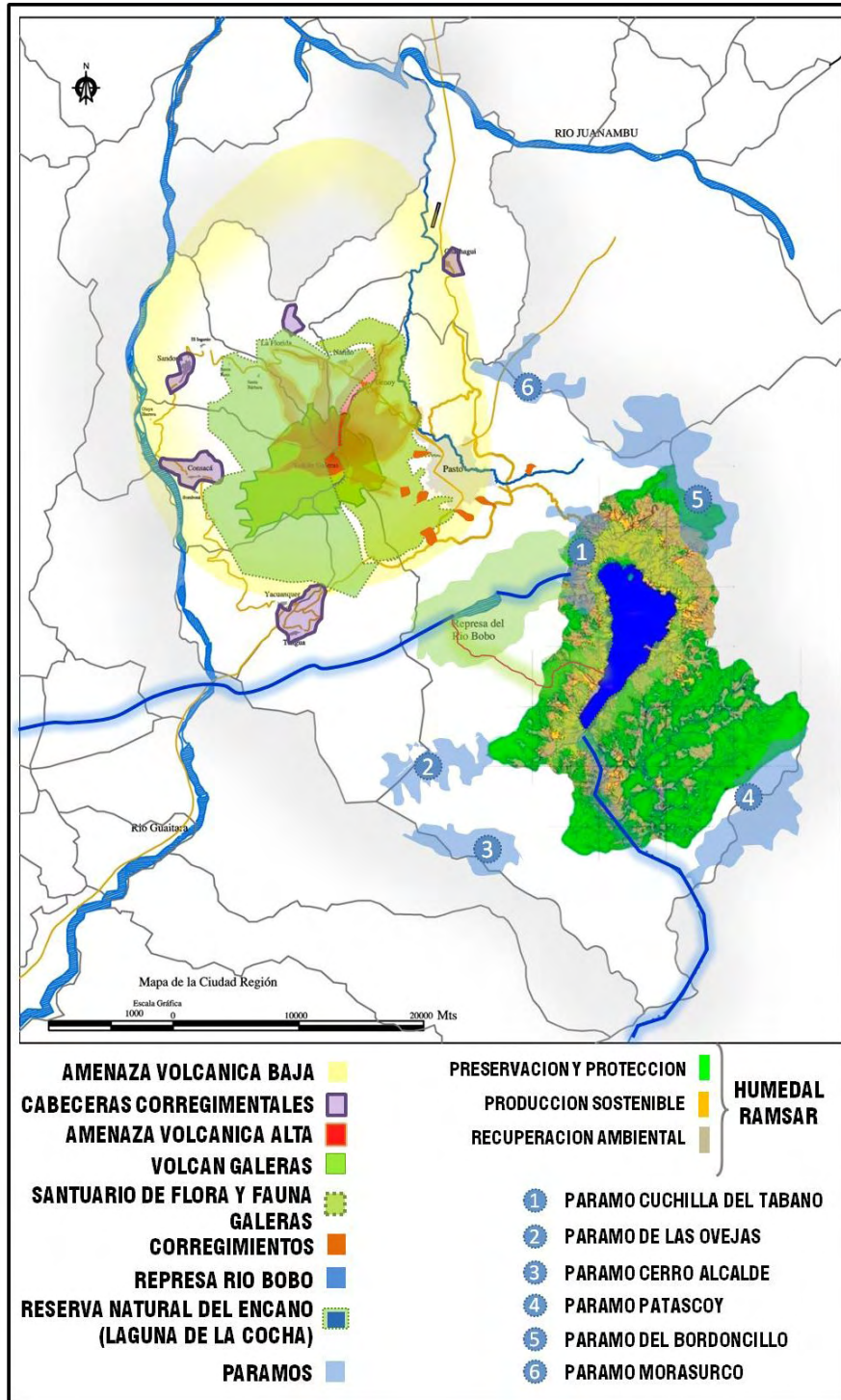
- Desarticulación de todos los sistemas de movilidad
- La vía panamericana articuladora suramericana atraviesa el departamento conecta a sur América con el interior del país y el norte.

Sociocultural

- Fragmentación entre regiones socioculturales.
- Pérdida de la identidad étnica.
- Variedad de razas y culturas
- Variedad de fiestas de carácter simbólico.

5.2. Escala Macro Ciudad Región,

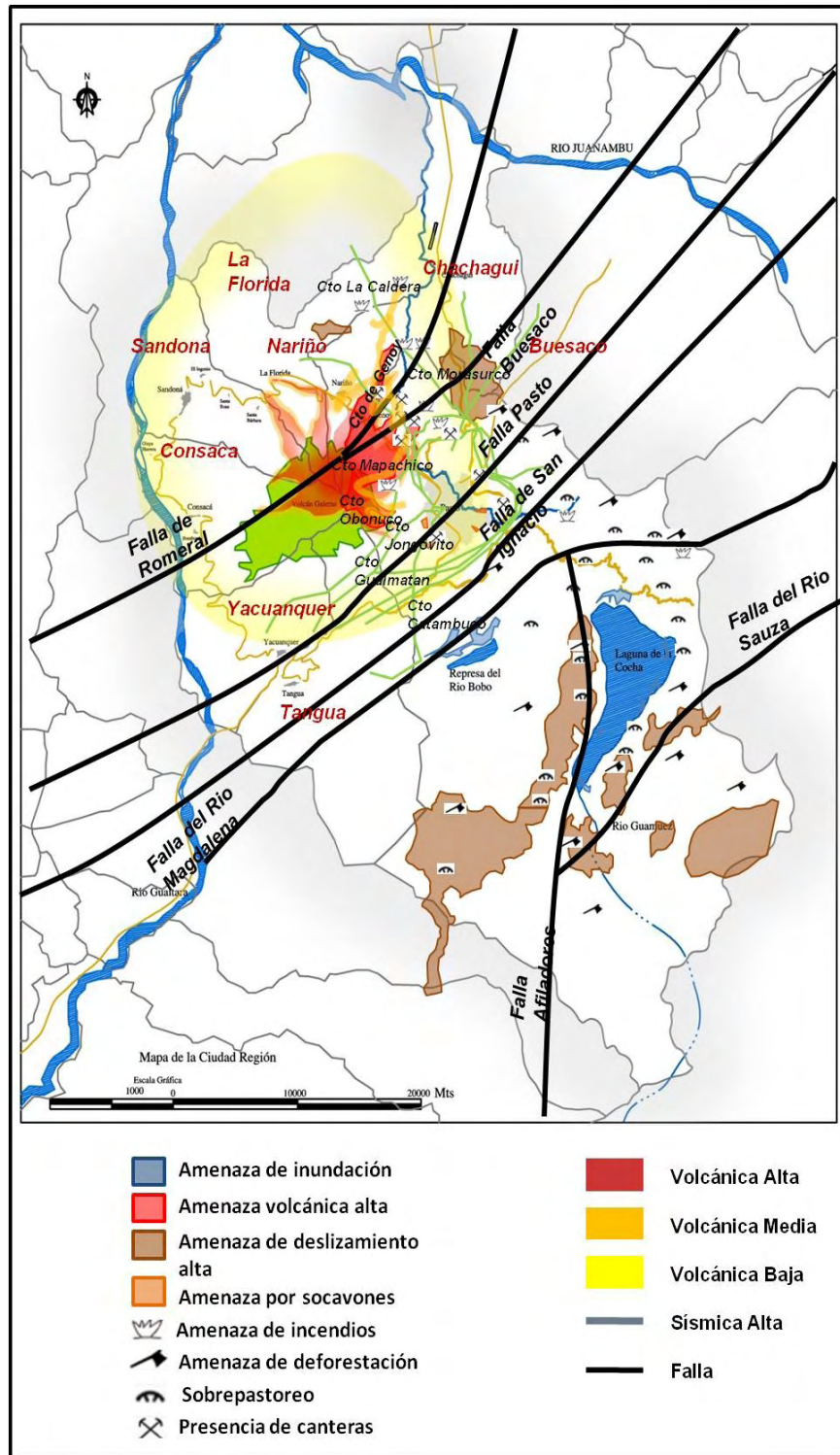
5.2.1. Dimensión Ambiental.



A nivel de la ciudad región la dimensión ambiental se ve conformada por diferentes elementos de protección entre reservas y santuarios de flora y fauna como el Santuario de Flora y Fauna Galeras, Santuario de Flora Isla de la Corota, Reservas naturales de la Sociedad Civil del Encano, y los Ecosistemas de paramos.

Fig. 5 Mapa descriptivo ambiental Macro. Fuente: Investigación Grupal.

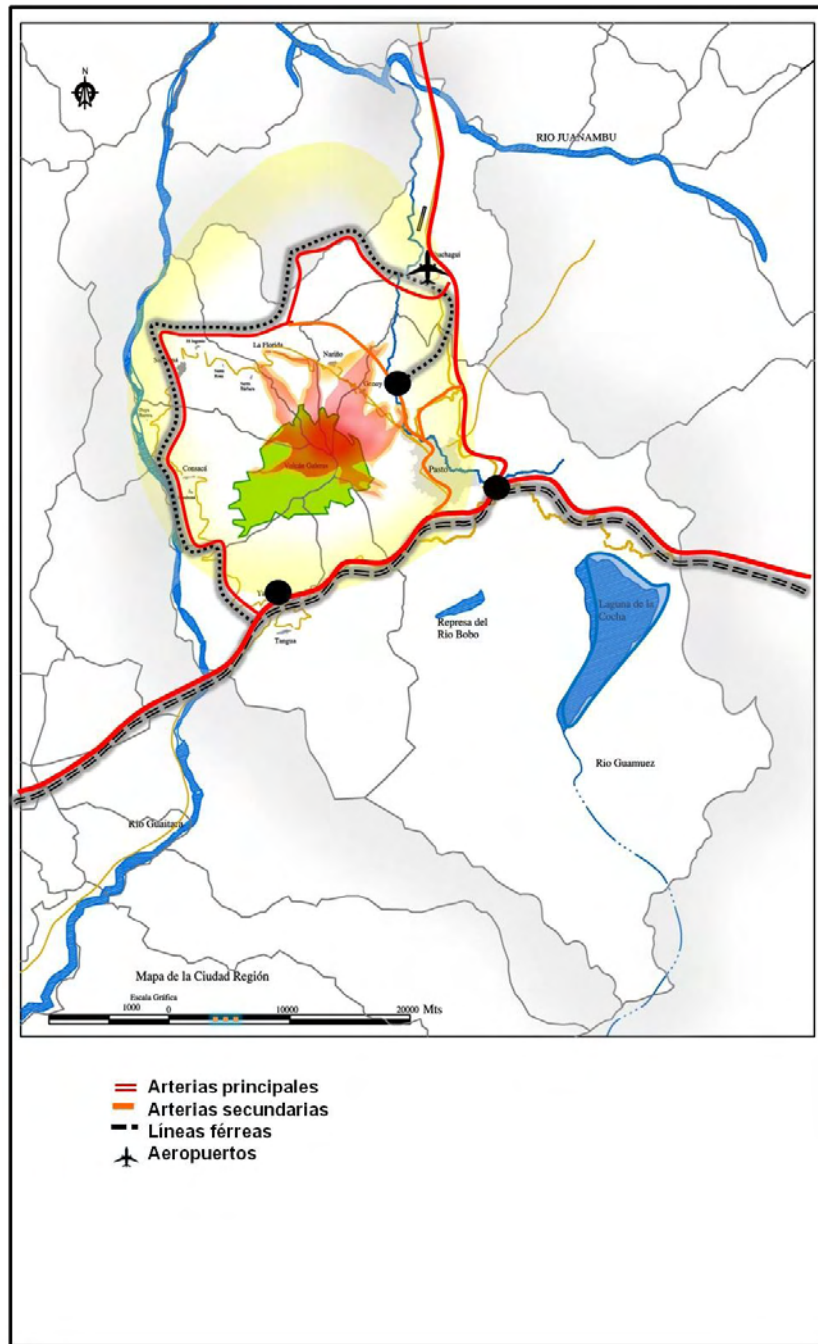
5.2.2. Dimensión Amenazas.



La ciudad región se encuentra en amenaza volcánica de tipo lávica y piroclástica. Se encuentran asentados siete municipios, corregimientos y veredas, con una población de cerca de 500.000 habitantes. PASTO presenta una falla geológica "falla Pasto" y todo su territorio se cataloga como zona de amenaza sísmica alta.

Fig. 6 Mapa descriptivo amenaza Macro. Fuente: investigación Grupal.

5.2.3. Dimensión Movilidad.

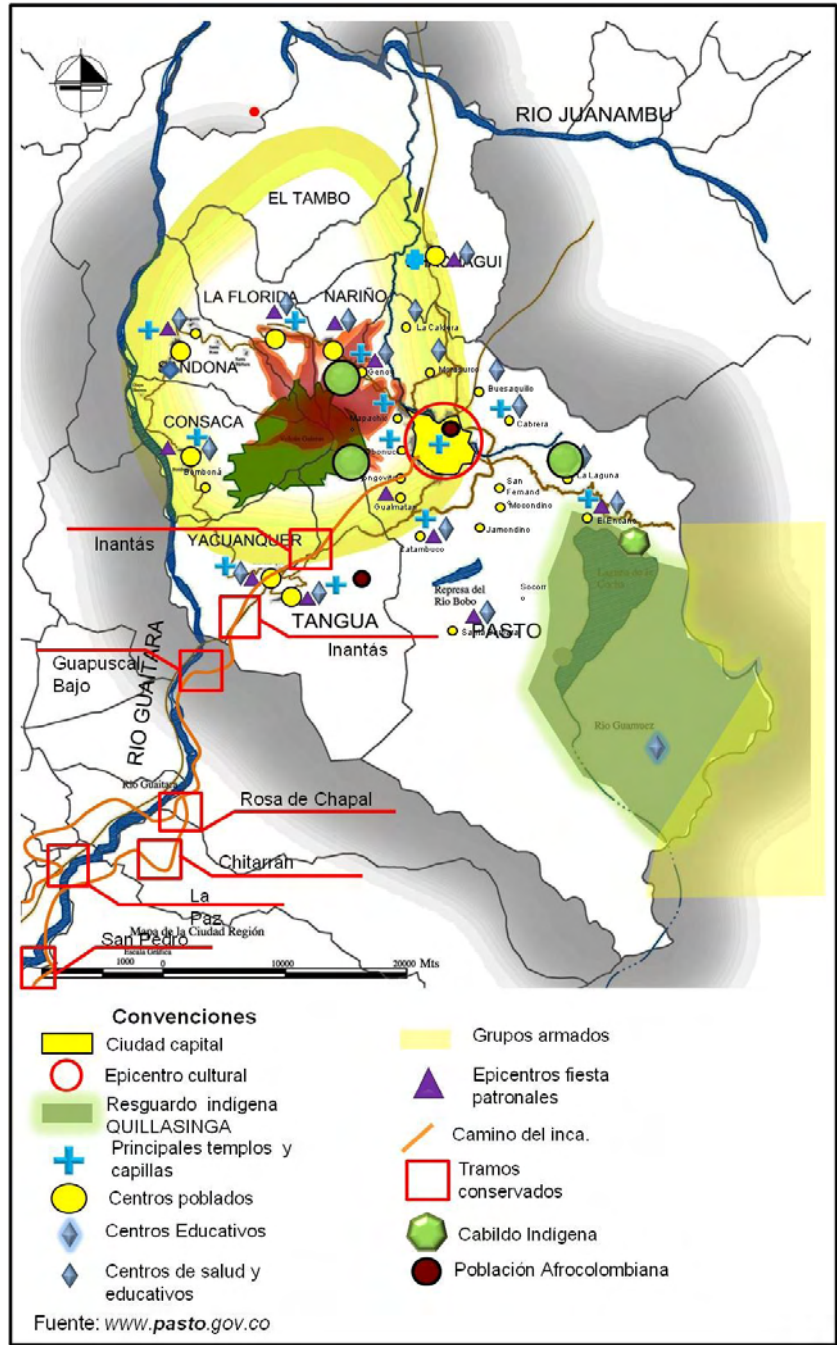


La Conectividad del proyecto IIRSA, se presenta como una oportunidad de articulación sistémica alternativa, así como también, la articulación del municipio con Brasil.

La Laguna de la Cocha y su afluente se presenta como oportunidad de articular sistemas de movilidad.

Fig. 7 Mapa Descriptivo Movilidad Macro. Fuente: Investigación Grupal.

5.2.4. Dimensión Sociocultural.



La ciudad región cuenta con una cobertura aceptable en servicios de educación salud y vivienda con algunos putos críticos. Se identifica la existencia de distintas manifestaciones étnicas, religiosas, culturales, entre los que se identifican productos artesanales, fiestas patronales, carnavales entre otros.

Fig. 8 Mapa Descriptivo Sociocultural Macro. Fuente: Investigación Grupal.

5.2.5. Conclusiones.

- No cuenta con una dinámica para la comercialización de los productos.
- Poca cobertura educativa secundaria en corregimientos que más lo demandan
- Poca financiación para eventos culturales
- La mayoría de las edificaciones son anteriores a las normativas antisísmicas
- Desconocimiento de lugares y actividades turísticas.
- Política y cultura no permite generar un interés cultural en la ciudad región.
- Presencia de grupos armados compromete el desarrollo cultural del municipio.
- Amenaza Natural de tipo Volcánico, sísmico
- Posee variada posibilidad de crecer en los diferentes campos industriales.
- Diversidad ideológica
- Potencial cultural histórico de gran dinamismo transformador del territorio.
- Zona rica en fauna y flora
- Amplia oferta y diversificada para el turismo.
- Gran interés colectivo en eventos y bienes de carácter patrimonial religioso.
- En una de las regiones reconocidas por su gran riqueza Cultural.
- Obligatoriedad en la formulación de planes de desarrollo POT y atención de desastres regional y local

5.3. Escala Meso Ciudad

5.3.1. Sistema Ambiental.

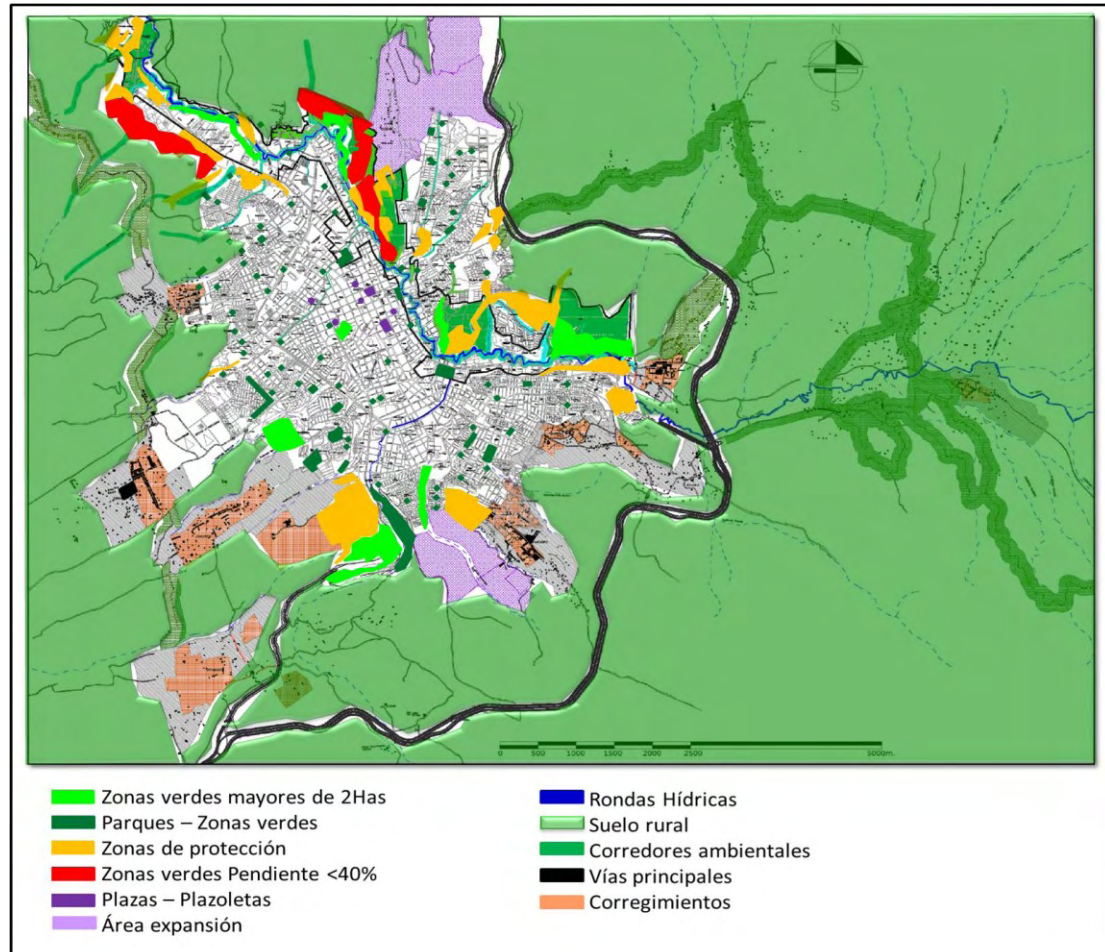


Fig. 9 Plano Descriptivo Ambiental Meso. Fuente: Investigación Grupal.

Para la ciudad de Pasto El 93% de la oferta forestal del municipio está constituida por las diferentes clases de bosques, que se ubican en su gran mayoría en la parte alta del Río Pasto.

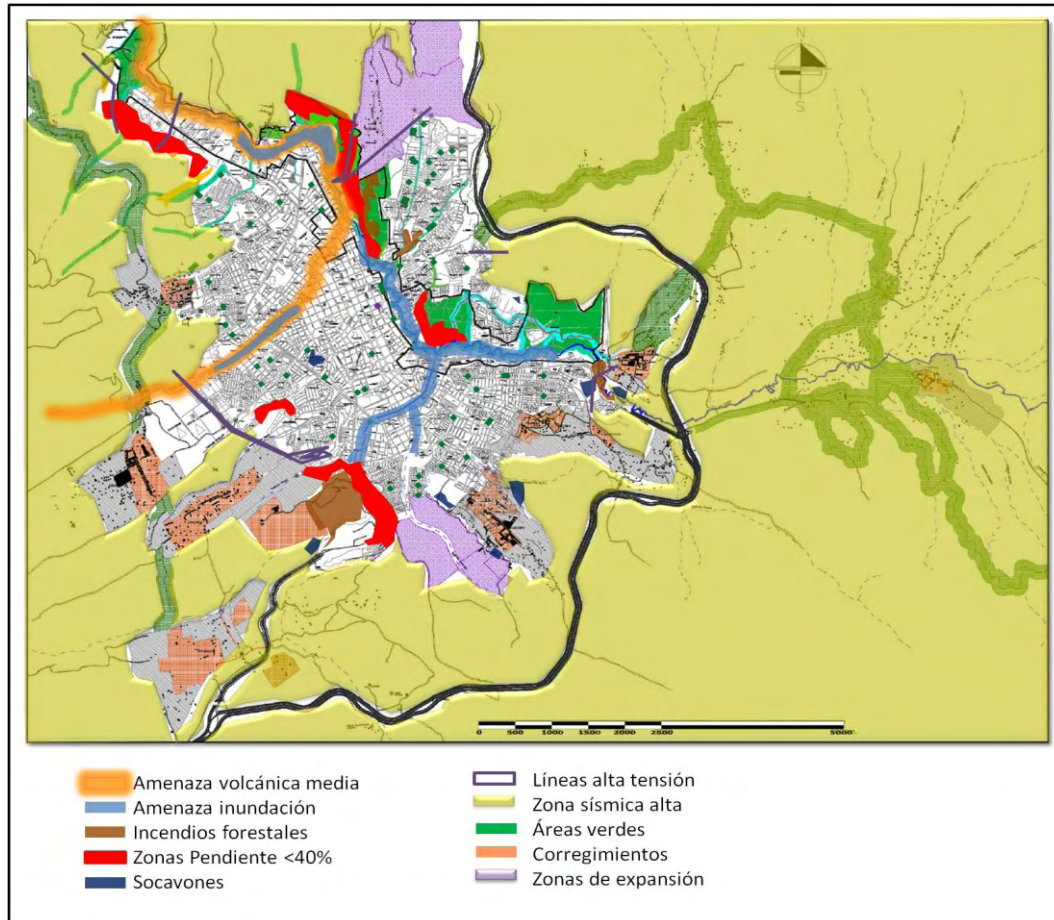
"Del sistema hídrico actual, el 21,2% de los tramos se encuentran canalizados y el 78,8% esta al aire libre.

Del perímetro urbano actual el 6,9% es ocupado por las rondas de los ríos que lo cruzan.

- Áreas verdes mayores a 2ha representan el 5.25% del área total, 3.98% suelo público y el 1.28% suelo privado.
- De la totalidad del área urbana, los suelos de protección representan el 12.35%.
- Áreas de protección por pendientes mayores al 40% son el 3.80% del suelo urbano.

(Tomado de Cuadernos diagnostico POT Pasto 2014)

5.3.2. Sistema Amenazas.



En cuanto a las amenazas para la ciudad se dividen en dos grupos en las cuales se encuentra:

Tipos de amenazas de origen natural en Pasto:

Sísmica: aceleración horizontal efectiva $A_a=0.30 - 0.35G$, aceleración vertical efectiva $A_d=0.04G$.

Volcánica: flujos lodo, lava, caídas y flujos piroclásticos.

Deslizamientos: fallas, topografía, geología, precipitaciones.

Tipos de amenazas de origen antrópico en la ciudad de Pasto:

Minería, incendio de cobertura vegetal, afluencia masiva de personas, accidentes de tránsito, y áreas influenciadas por líneas de conducción eléctrica.

Presencia de 137 socavones, 78 de ellos abiertos y funcionando.

Líneas de Alta Tensión: redes de 115 kV interconectadas entre las subestaciones Jamondino, Catambuco y Pasto.

5.3.3. Sistema de Movilidad.

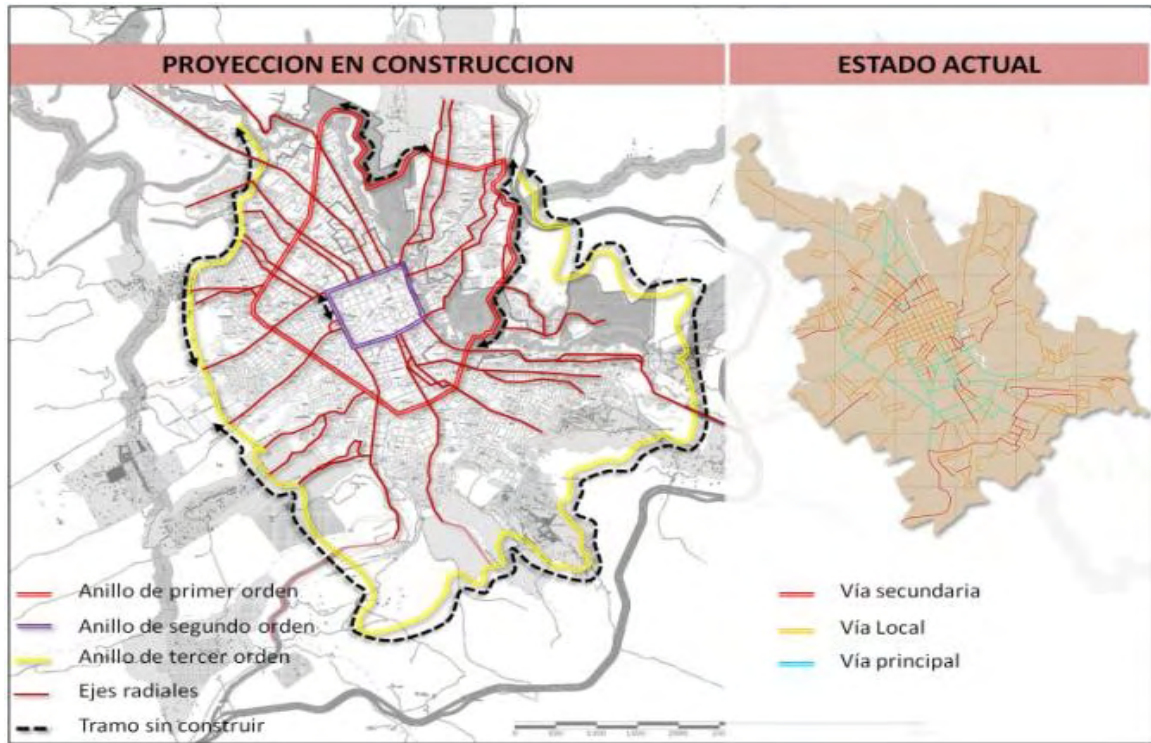


Fig. 11 Plano Descriptivo Movilidad Meso. Fuente: Investigación Grupal.

A nivel de movilidad la ciudad de Pasto presenta una conformación entorno al damero fundacional, adaptándose a la topografía y a las rondas hídricas del ambiente, jerarquizando la Av. Panamericana como intento de contención de expansión urbana.

Según la clasificación del ancho de las vías se tiene:

- Gran porcentaje de vías locales con mayor presencia en el sector central patrimonial
- Presencia de vías principales hacia zonas que rodean el centro patrimonial.
- La mayor cantidad de desplazamientos que realizan los habitantes son en la red vial peatonal y hacia el sector centro.
- En los últimos años no se han realizado proyectos que potencialicen esta tendencia

En Pasto se realizan 594.804 viajes al día, donde los principales modos de desplazamiento identificado son:

- En no motorizado, la caminata, con el 38%
- En modos motorizados, se tiene un total de 356,328 viajes al día, con un 51% realizados por TPC (Guterman, 2005)

5.3.4. Sistema Sociocultural.

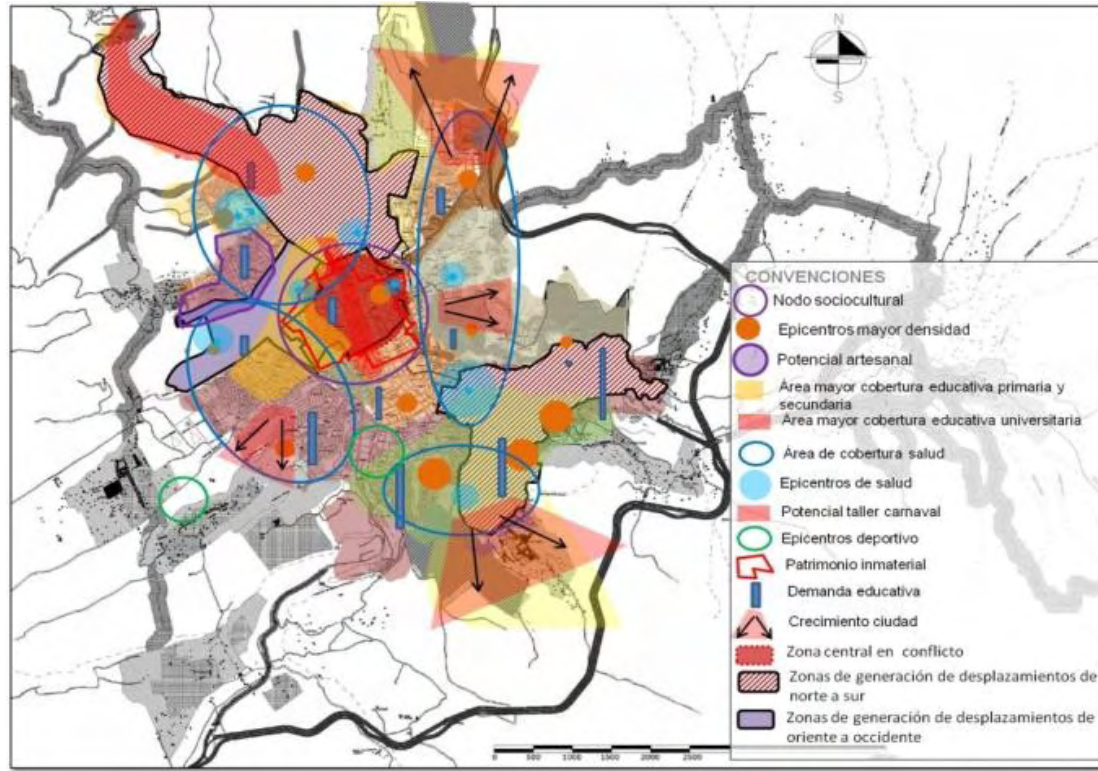


Fig. 12 Plano Descriptivo Sociocultural. Meso. Fuente: Investigación Grupal.

La mayor parte de la población se encuentra asentada en el área urbana, debido a las altas migraciones provenientes de otros municipios y de áreas rurales cercanas, en busca de trabajo y estudio, lo que demanda nueva infraestructura dedicada a vivienda, salud, educación y otros servicios básicos.

Según lo consignado en el nuevo cuaderno diagnóstico urbano territorial para la formulación del nuevo POT. Para la ciudad de Pasto se concluyen los siguientes aspectos:

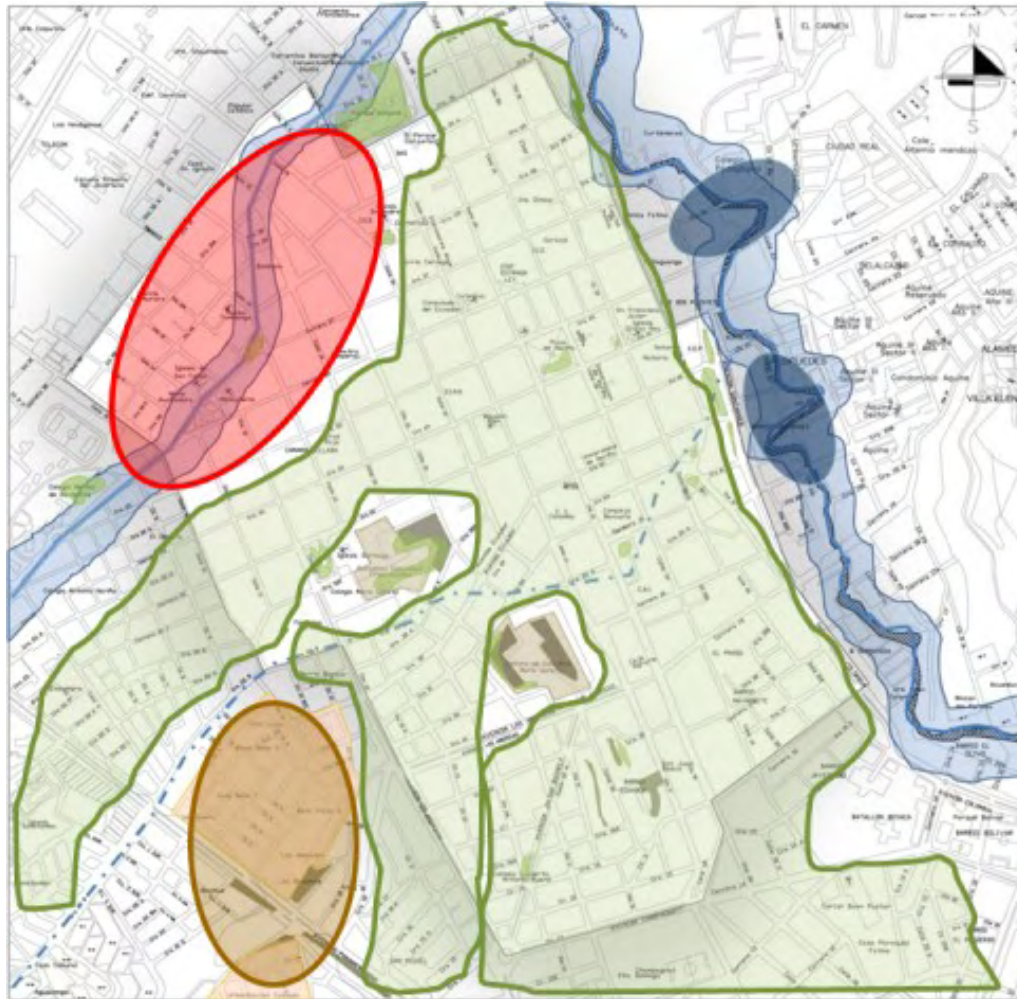
- El crecimiento de la población viene dándose de manera constante y leve.
- El crecimiento del área urbana es más alto en comparación con el área rural, tendencias que obedecen a factores de natalidad, mortalidad y migración.
- Disminución de población a partir del cambio de hogar tradicional (gran número de hijos) a uno contemporáneo (menor número de hijos).
- Manera desmesurada en el crecimiento migratorio de la población del municipio de Pasto, en comparación con su desacelerado crecimiento natural o vegetativo, representando casi la mitad de la población nativa.

5.3.5. Conclusiones.

- Desarticulación de los sistemas de transporte público como conexión de la ciudad.
- Falta de planeación urbana para la ubicación de viviendas y equipamientos
- Dificultad para articular el desarrollo urbano a procesos de integración medioambiental.
- Inexistencia en la cobertura de los distintos equipamientos para toda la ciudad.
- La nueva creación de vivienda pueden generar áreas sin planificación y conforma un alto déficit de espacio público
- Baja densidad de vivienda al interior del centro de la ciudad.
- Posibilidad de una aplicación de un sistema integrado de transporte y mejoramiento de la infraestructura.
- Iniciación de actuaciones urbanas para mitigar el riesgo.
- Los procesos de reforestación se pueden llevar a cabo en las franjas de protección hídrica.
- Implementación de equipamientos complementarios al desarrollo urbano
- La inexistente planificación de zonas de VIS, crea la posibilidad de nueva organización en cuanto a expansión urbana
- Suelos de protección sobre la ronda del Río Pasto

5.4. Escala Meso Plan Parcial Centro.

5.4.1. Sistema Ambiental y Amenazas.



CONVENCIONES:

- Franjas de protección invadidas.
- Zonas de amenaza por socavones urbanizados.
- Área de bajo componente ambiental

Fig. 13 Plano descriptivo ambiental amenazas Meso. Fuente: Esta investigación

Baja o nula existencia de verde urbano.

Geomorfológicamente se constituye en un carácter de bajos accidentes geográficos. Componente hídrico canalizado en su mayoría y en total descuido los aun existentes.

Amenaza volcánica baja, amenaza sísmica alta.

Franjas de protección de cuerpos hídricos.

Amenaza de inundación Río Pasto.

Presencia de socavones con antecedentes de afectación en estructuras.

5.4.2. Sistema de Movilidad.

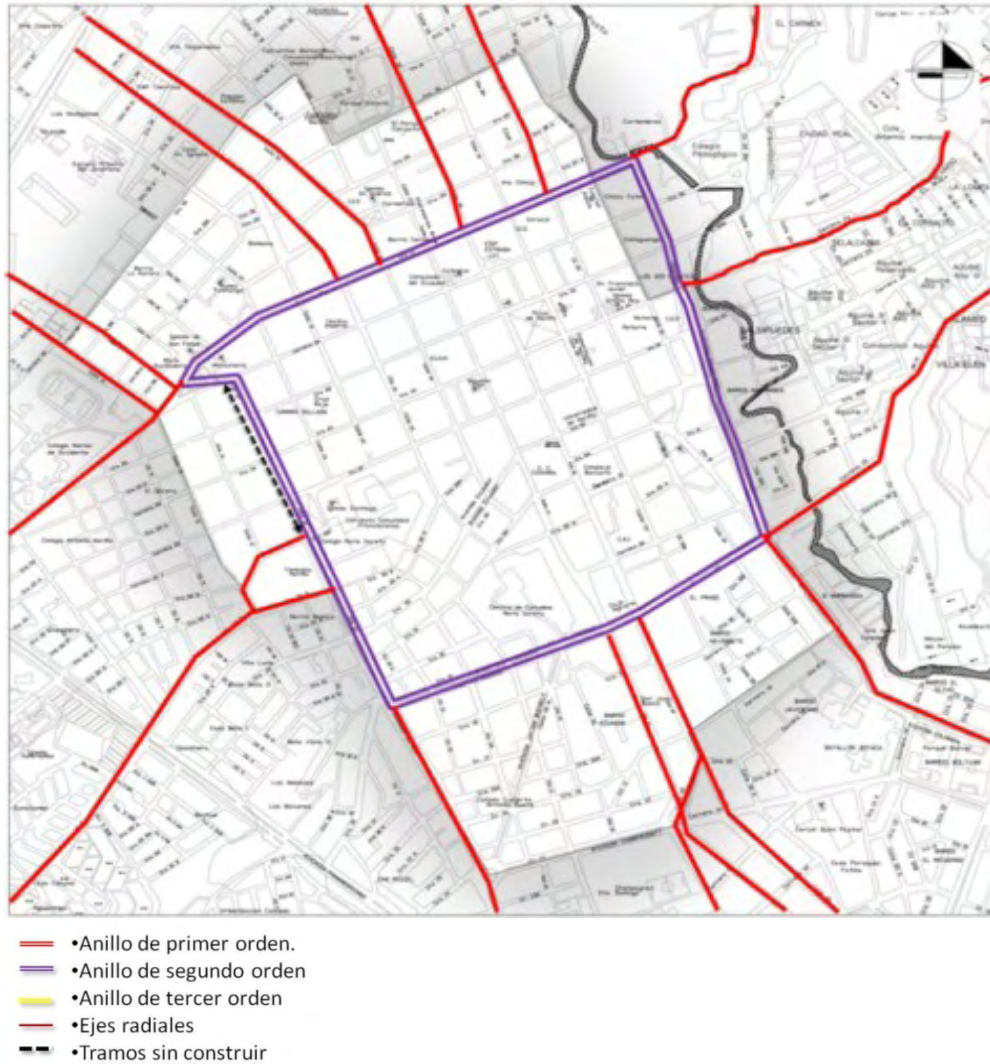


Fig. 14 Plano descriptivo movilidad meso. Fuente: Esta investigación

Estructura de tipo radio concéntrica, interconectados por vías radiales centro-periferia. El sector se encuentra dentro del anillo de segundo orden abarca el área central patrimonial.

Subsistema de transporte.

Estacionamientos.

Sistema de jerarquización vial (Vías primarias, Vías secundarias, Vías terciarias)

Gran porcentaje de vías locales con mayor presencia en el sector central patrimonial

Presencia de vías principales hacia zonas que rodean el centro patrimonial.

5.4.3. Sistema de Espacio Público.

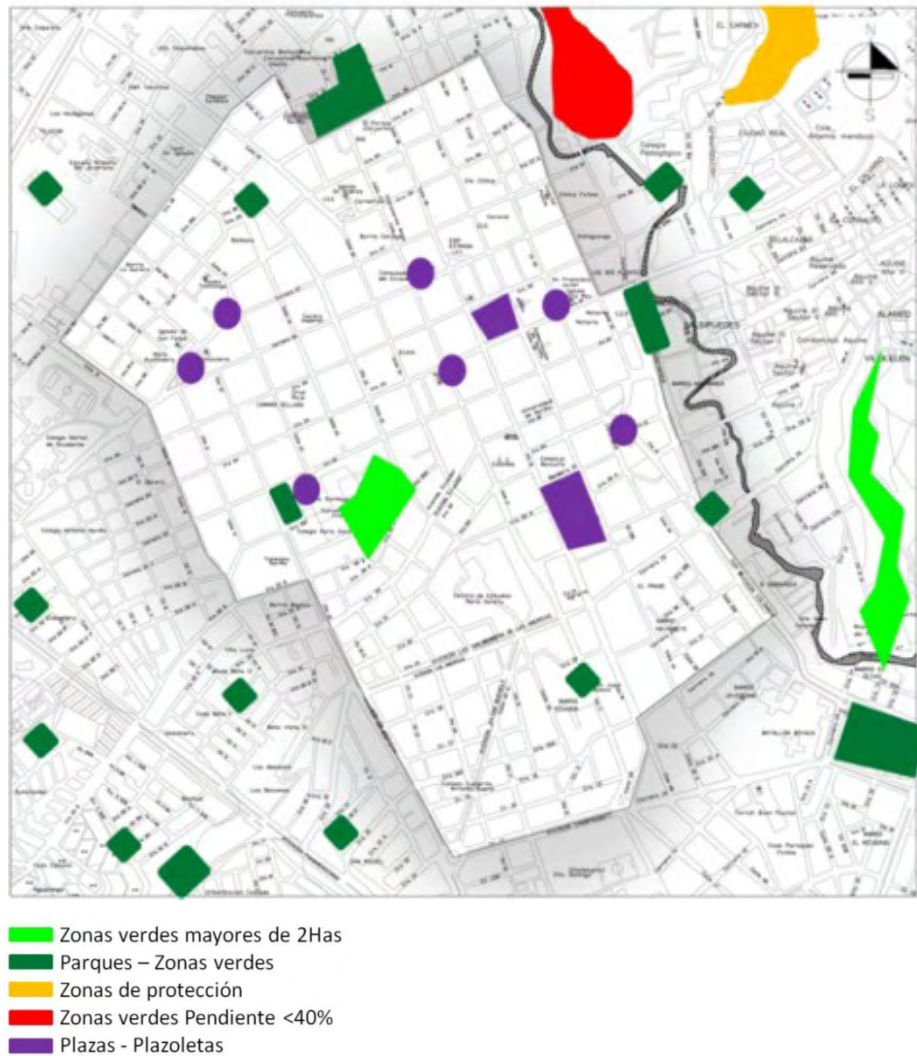


Fig. 15 Plano descriptivo espacio público meso. Fuente: Esta investigación

Al interior del perímetro urbano el área construida en andenes es muy baja, 6.70% del área total urbana, representando unos 4.5 M2/Habitante, donde:
En la comuna 1, centro histórico y barrio Obrero tenemos el 7.68%, cifra que es baja debido a unos anchos mínimos de andenes en áreas con características patrimoniales.
El diagnóstico está enfocado a inventariar los espacios que pueden ayudar a definir un sistema que genere una oportunidad para detener la fragmentación y discontinuidad de los espacios naturales y la recuperación de corredores ecológicos.

5.4.4. Sistema de Equipamientos.

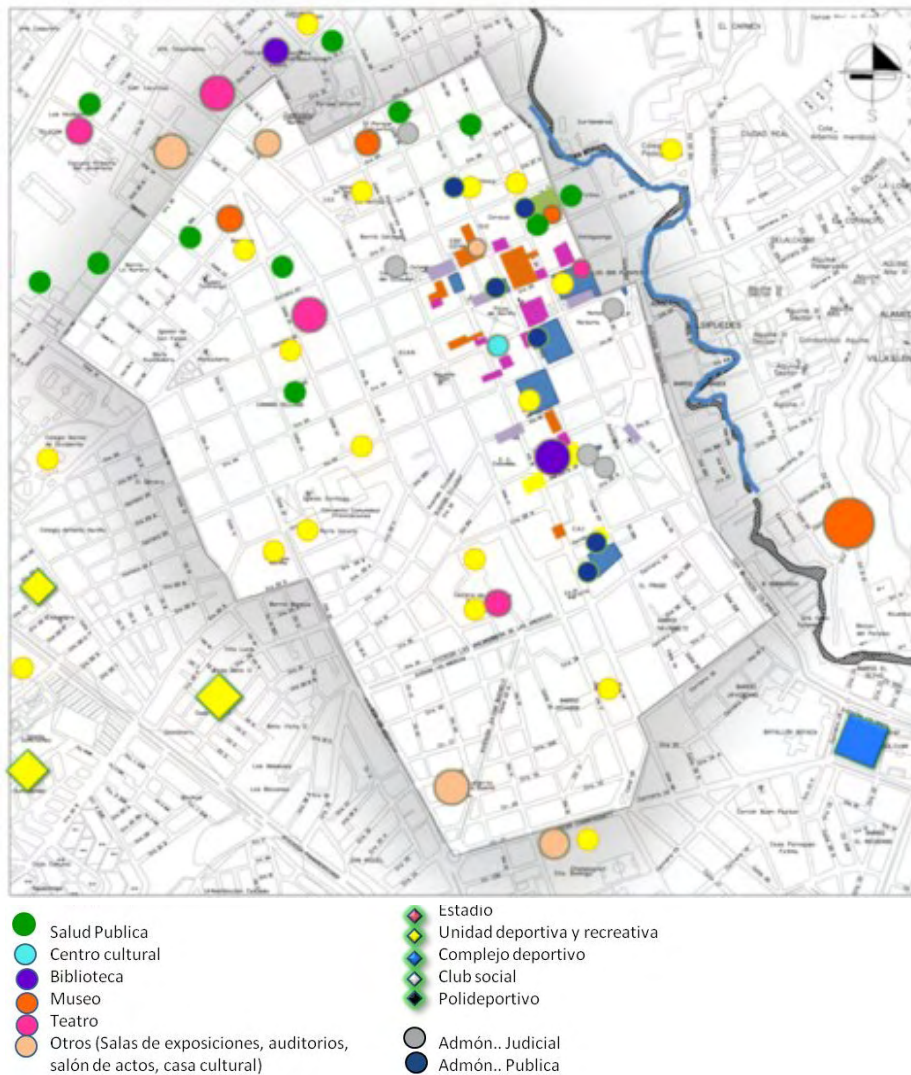


Fig. 16 Plano descriptivo equipamientos meso. Fuente: Esta investigación

Dentro del sector se localizan la mayoría de equipamientos al servicio de la ciudad. Existen equipamientos de servicios financieros focalizados en el centro histórico fundacional en el contexto de la plaza de Nariño. Las oficinas de administración municipal también se encuentran en el mismo sector. Diversidad de usos en el sector multipropósito. Disección radial de la concentración de equipamientos.

5.4.5. Sistema Usos.

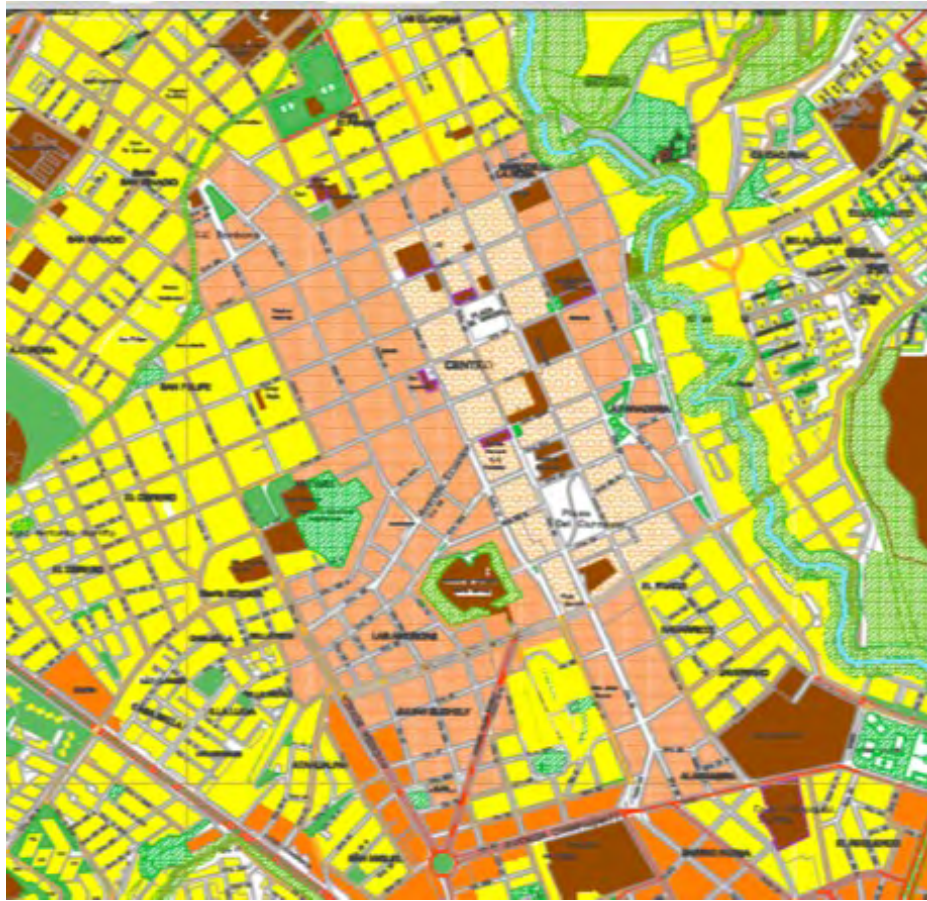


Fig. 17 Plano descriptivo usos meso. Fuente: Esta investigación

Alta concentración de usos comerciales, mixtos e institucionales al interior del centro. La especialidad comercial propuesta en el anterior POT, se convirtió en saturación de la actividad comercial. En el proceso evolutivo de los usos del sector en cada reajuste se observan el aumento del uso mixto. La aparición modificación y tendencias en los usos son en su gran mayoría resultado de la actividad económica particular y privada

5.4.6. Sistema de Bienes Patrimoniales.

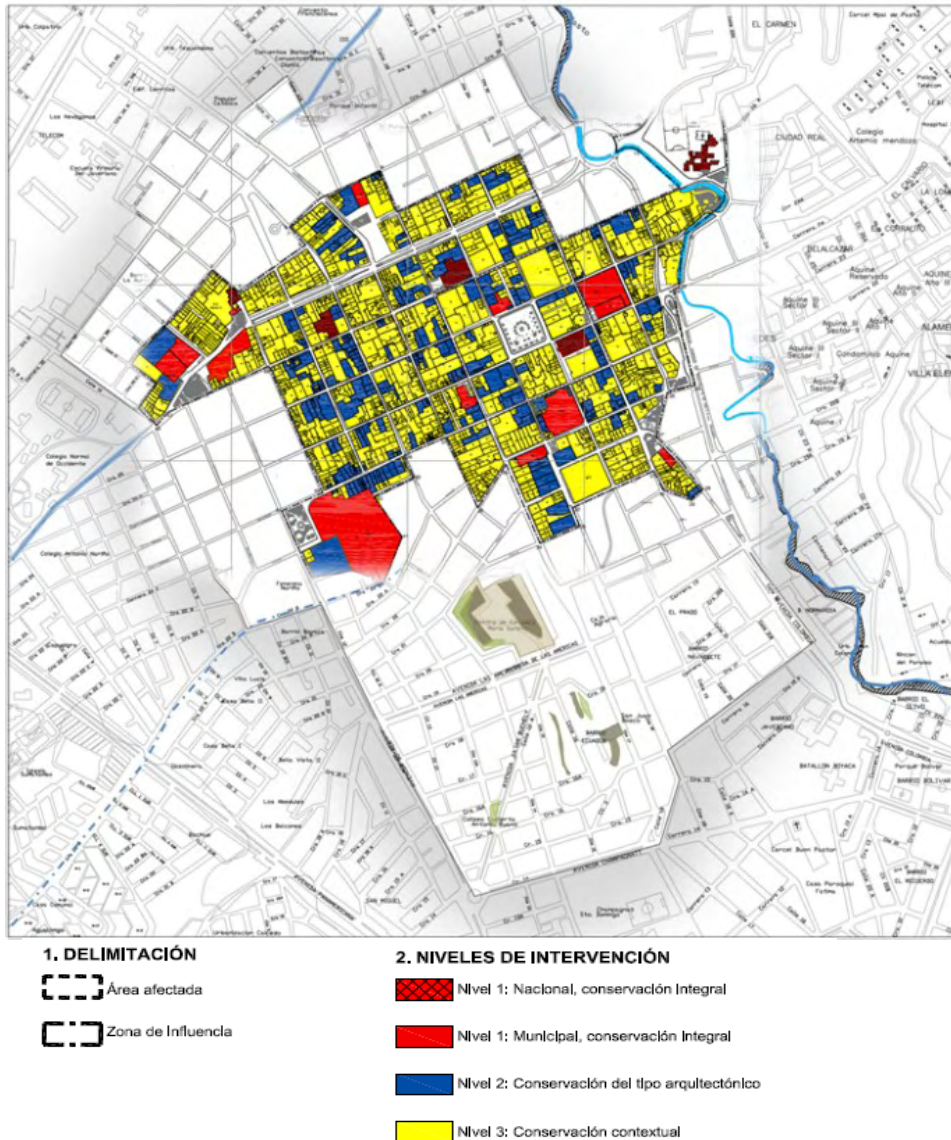


Fig. 18 Plano descriptivo niveles de conservación Fuente: PEMP Pasto

Niveles de conservación según Artículo 15, del Decreto 763 de 2009:

Nivel 1 “inmuebles del grupo arquitectónico de excepcional valor, los cuales, por ser irremplazables, deben ser preservados en su integralidad.”

Nivel 2 “inmuebles del Grupo Arquitectónico con características representativas en términos de implantación predial, volumen edificado, organización espacial...”

Nivel 3 “inmuebles ubicados en un Sector Urbano, tengan o no características arquitectónicas representativas, por su implantación, volumen, perfil y materiales, son compatibles con el contexto.”

5.5. Escala Micro Pieza Urbana.

5.5.1. Sistema Ambiental y Amenaza.

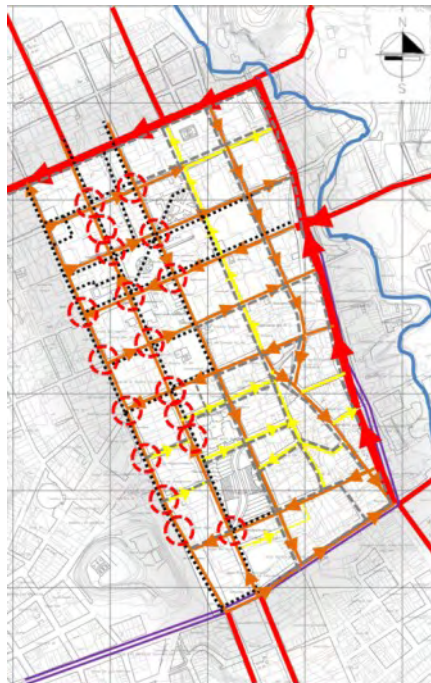


Dentro del sistema ambiental se reconoce el bajo componente ambiental resaltando las características históricas de urbanización.

- Baja o nula existencia de verde urbano.
- Geomorfológicamente se constituye en un carácter de bajos accidentes geográficos.
- Componente hídrico canalizado en su mayoría y en total descuido los aun existentes.
- Amenaza volcánica baja, amenaza sísmica alta.
- Franjas de protección de cuerpos hídricos.
- Amenaza de inundación Rio Pasto.
- Presencia de socavones con antecedentes de afectación en estructuras.

Fig. 19 Plano descriptivo ambiental y amenazas micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013

5.5.2. Sistema Movilidad



Pieza urbana bordeada por el anillo de segundo orden que encierra en centro de la ciudad aun no construido.

90% de las vías del sistema son en un solo sentido. La jerarquización vial por ancho de sección Transversal muestra el 96% de las vías son tipo local que comprende de 0 a 7.5 mt.

Existen vías con flujos que superan su capacidad como el caso de la vía calle 17 y calle 18.

Flujos peatonales altos concentrados en puntos definidos del sector.

Conflictos peatonales en puntos de cruce donde los flujos vehiculares son muy altos.

Según la evaluación de movilidad de Duarte y Guterman 2008 se concluye que las jerarquías modales no concuerdan con la distribución de viajes por modo.

Fig. 20 Plano descriptivo movilidad micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013

5.5.3. Sistema Espacio público



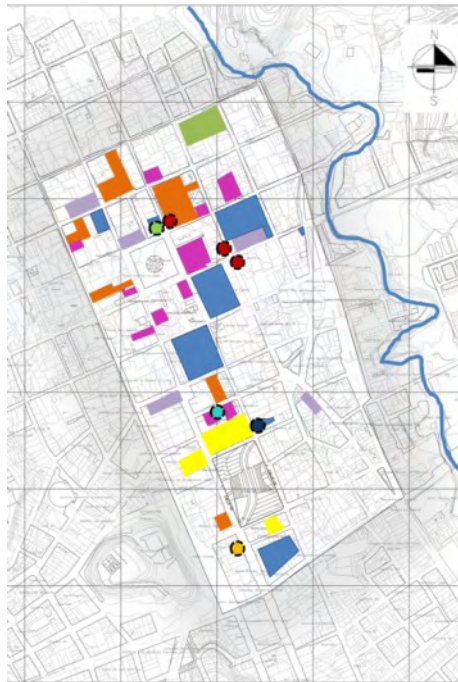
La ciudad de Pasto cuenta con un déficit de espacio público de 2.2 mt.2 por habitante, según los cuadernos diagnósticos del POT Pasto 2014

En el área de estudio se localizan diferentes escenarios públicos.

- Existe una serie importante de plazas y plazoletas. No existe mobiliario urbano.
- Espacio público no planificado (andenes en general, plazas en general.)
- Espacio públicos residuales. (Almacenes Éxito, Plazoleta templo San Sebastián)
- Presencia de pasajes por centros de manzana. (Pasaje corazón de Jesus, Galerías, Centro de venta populares entre cra. 21- 22)
- Andenes insuficientes.
- Recintos patrimoniales con sus respectivas plazas.
- No existe apropiación del espacio público

Fig. 21 Plano descriptivo espacio público micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013

5.5.4. Sistema Equipamientos



- Existen múltiples equipamientos dentro del área de la pieza urbana.
- Una cantidad importante de los equipamientos presentes se caracteriza como de alto impacto de los usos.
- Los equipamientos de uso comercial y comercial financiero se concentran en áreas específicas.
- Algunos de los equipamientos se encuentran funcionando en locaciones patrimoniales.
- Existencia de centros comerciales y almacenes tipo súper bodega
- Saturación de servicios en una pequeña área de la ciudad

Fig. 22 Plano descriptivo Equipamientos micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013

5.5.5. Sistema Usos



- Uso institucional cubre uno de los mayores porcentajes del área del sector.
- El uso residencial se presenta como el más carente en el área de estudio.
- Existen un alto número predios de uso comercial al por menor siendo el predominante entre todos.
- El uso comercial al por mayor y venta de insumos se lo caliza mayormente en el sector conocido como la panadería junto al templo de San Sebastián.
- Otro de los principales usos si no por su ocupación lo es por su capacidad de atracción es el comercial financiero.
- Uno de los más preocupantes usos es el identificado como vivienda abandonada que dista muy poco del uso de vivienda ocupada

Fig. 23 Plano descriptivo Usos micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013

5.5.6. Sistema Nolli.



- Según la planta nolly se reconoce una serie de vacios al interior de las manzanas.
- Dichas áreas de vacios existentes no están planificadas en su mayoría son espacios en situación de desuso o áreas subutilizadas.
- La gran mayoría del área del sector conserva su morfología en cuanto a la retícula fundacional salvo el área donde se localizaba el cauce del Rio Blanco cerca al templo de San Sebastián.
- Las aéreas destinadas a parqueos en primer piso representan suelo urbanizable desaprovechado.

Fig. 24 Plano descriptivo Nolli micro. Fuente: Planimetría P.O.T. 2013

5.5.7. Conclusiones

-
- Carencia de sistemas reguladores del patrimonio rural en su contexto.
- Desarticulación de los elementos patrimoniales del sistema
- La amenaza antrópica son la principal fuente de destrucción del centro histórico.
- Abandono de la actividad residencial en el centro histórico
- Falta de control y seguimiento a intervenciones en inmuebles de conservación y conjunto del centro histórico.
- No se ha creado un ente gestor del patrimonio cultural en el municipio.
- Existe deficiencia en programas de investigación, difusión y conservación del patrimonio cultural
- Claro potencial en cuanto a bienes inmuebles patrimoniales.
- Aun se observa una configuración clara de identidad del territorio en cuento a presencia de centros fundacionales.
- Desarrollo de actualización de PEMP para la ciudad

6. MARCO TEORICO Y CONCEPTUAL

CIUDAD

"La ciudad es la concentración física de personas y edificios, diversidad de usos y de grupos, densidad de relaciones sociales. Es el lugar del civismo donde se dan procesos de cohesión social y se perciben los de exclusión, de pautas culturales que regulan los comportamientos colectivos, de identidad que se expresa material y simbólicamente en el espacio público y en la vida ciudadana.

"SOBRE DERECHOS EMERGENTES Y DERECHOS CIUDADANOS"

Jordi Borja

ESPACIO PÚBLICO

Técnicamente, el espacio público se define como el "conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes(...)". (Ley 9 de 1989 y Decreto 1504/98 Artículo 2).



Fig. 25 Esquema Conceptual Espacio Público Fuente: Esta investigación

APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO.

"El uso y la apropiación de los espacios públicos es uno de los aspectos fundamentales a tener en cuenta en el estudio de la vida cotidiana en las ciudades. Esta experiencia no es igual para todas ya que, según el género y la edad, la clase social etc., es vivida y percibida de forma distinta, donde uso diferencial del espacio es un tema de interés multidisciplinar(...). Desde una dimensión sociocultural los espacios públicos se definen como lugares de relación, encuentro social, e intercambio, donde convergen grupos con intereses diversos(...)". Díaz, F.: Lucha antifranquista, violencia xenófoba, vida cotidiana y espacio público: La Plaça de Ca n'Anglada de Terrassa.

CARNAVAL

"El carnaval Andino de Pasto es ante todo vivencia y participación. En él no hay actores. La población a su manera hace parte del ritual. La magia de esos días posibilita a todos

salirse de su "ser" y proyectarse fuera de sí mismos. El carnaval, es popular por excelencia. Convierte a la calle en teatro principal y cobija a los moradores sin exclusión. Es la unión de los opuestos. Cualquiera puede ser rey o tirano e inventar su propio trono porque nada le está negado. El carnaval es el espacio de la sublimación de los deseos reprimidos, escenario de creación y del florecimiento de estímulos para alcanzar la trasgresión". CULTURA DE CARNAVAL, PATRIMONIO Y CAPITAL SOCIAL. Germán Zarama Vásquez

RENOVACIÓN URBANA

"La renovación urbana hoy día se produce en el centro de una ciudad en desarrollo o en sus proximidades, dado que en estas zonas es donde se localizan los barrios más envejecidos e inadaptados a las estructuras económicas y sociales actuales.

Este tipo de actuaciones a gran escala implican necesariamente la intervención de la administración pública, dado que la mejora de las estructuras y los equipamientos de una zona se trata de una empresa que requiere grandes desembolsos de capital que no serán recuperados necesariamente." RICHARDSON, H. (1971). Economía del urbanismo. Madrid, Alianza Editorial.

ESPACIO PÚBLICO EFECTIVO (EPE)

"Para efectos de garantizar la planeación y gestión del espacio público en los POT, y fundamentalmente para monitorear el déficit cuantitativo y cualitativo del mismo en las ciudades, el Artículo 14 del Decreto 1504 de 1998 estableció la categoría de Espacio Público Efectivo, que corresponde al espacio público de carácter permanente, conformado por zonas verdes, parques, plazas y plazoletas. Para efectos de su medición, se estableció un indicador de espacio público por habitante y un índice mínimo de EPE de 15 m²."

MERCADOTECNIA URBANA, REORGANIZACIÓN Y REIMAGINACIÓN

"La ciudad-producto es el conjunto de características de la ciudad que proporcionan satisfacción de necesidades y deseos a diferentes públicos objetivo, como son los ciudadanos, visitantes, inversores, empresas o nuevos residentes."

Reorganización

"Se refiere a nuevas funciones, estructura organizativa y orientación del planeamiento, coincidiendo con las posiciones que argumentan la existencia de crisis en las ciudades y la necesidad apremiante de mejorar su atractivo introduciendo nuevas actividades."

La reimaginación

"Se refiere al campo de lo simbólico, a la inscripción de nuevos discursos y funciones en el espacio urbano tratando de transformar las connotaciones negativas, de abandono y decadencia. Mediante campañas de promoción urbana que comunican una imagen positiva asociada con la cultura, el ocio y las actividades terciarias (Short et alii 1993)."

FUENTE: REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES Autor. Alejandro Armas Díaz.

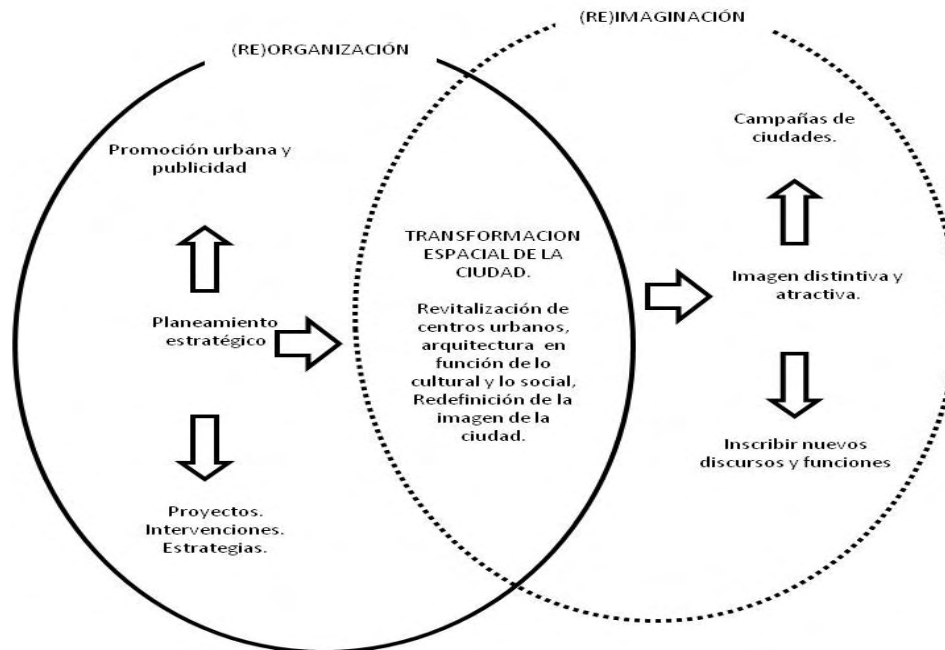


Fig. 26 Esquema Conceptual (Re) Organización - (Re) Imaginación. Fuente: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales Autor. Alejandro Armas Díaz y Esta Investigación.

SUPERMANZANA

"La Supermanzana es una célula urbana que permite, agrupando varias manzanas tradicionales, una organización eficiente de la movilidad y una mejora sustancial de la calidad del espacio público. De hecho, la Supermanzana ha sido diseñada para revertir la supremacía del vehículo privado y recuperar este espacio para el peatón. Así, el espacio público se convierte en un espacio de relación, encuentro, paseo, juego y de todas aquellas actividades cotidianas que realiza el ciudadano. Técnicamente, las Supermanzanas son células urbanas de unos 400 por 400 metros, en cuyo interior se reduce al mínimo el tráfico motorizado y el aparcamiento de vehículos en superficie, dando la máxima preferencia a los peatones en el espacio público..."

Fuente: artículo Revista ciudad sostenible N° 11 pagina_3

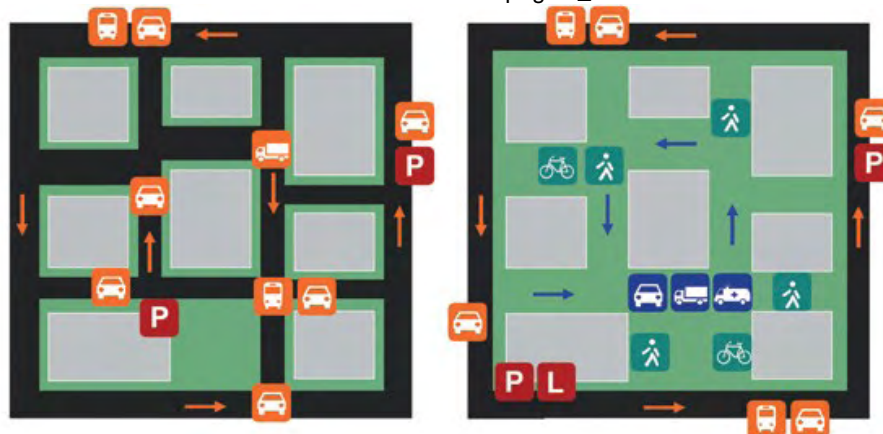


Fig. 27 Esquema Explicativo Supermanzana Fuente: artículo Revista ciudad sostenible N° 11 pagina_3

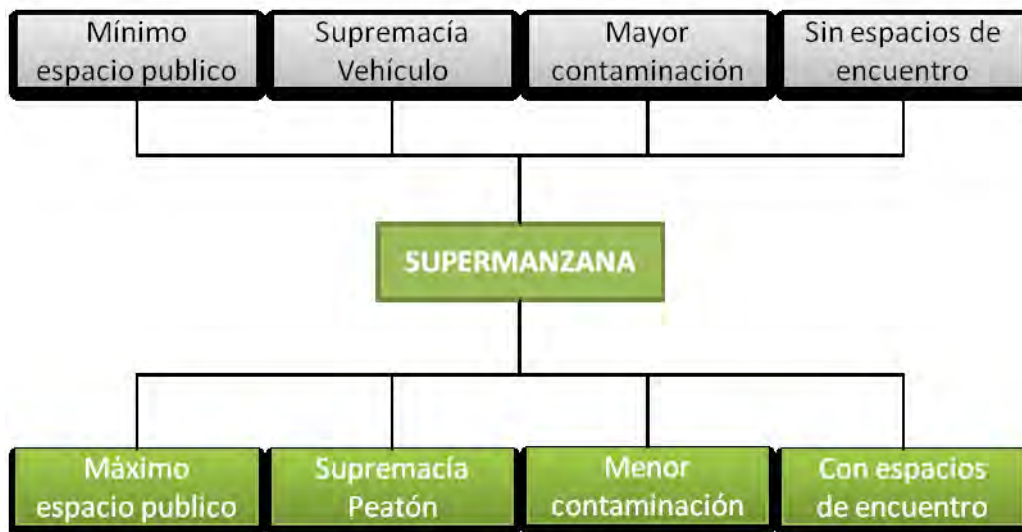


Fig. 28 Árbol de problemas Supermanzana Fuente: Esta Investigación.

CIUDADES AMABLES

“expedir e implementar la Política Nacional de Espacio Público, mediante la cual se apoyará a las entidades territoriales en el fortalecimiento de su capacidad institucional y administrativa para la planeación, gestión, financiación, información y sostenibilidad del espacio público; se generarán instrumentos para regular su aprovechamiento económico; se promoverán estándares adecuados de accesibilidad para toda la población y se fortalecerá el control urbano”. (Alcaldía de Pereira, 2013)

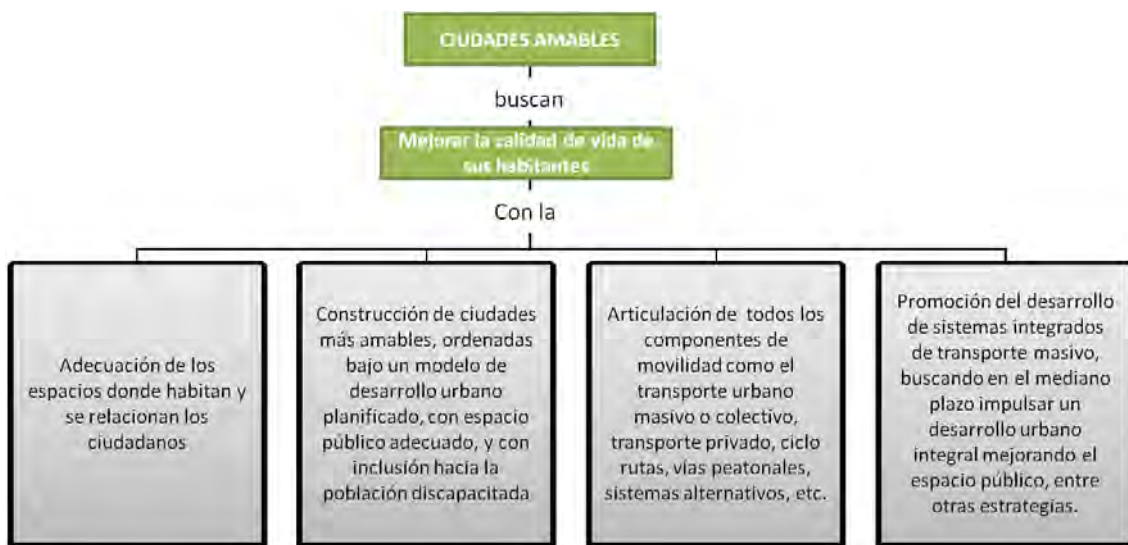


Fig. 29 Esquema Conceptual Ciudades Amables. Fuente: Esta Investigación

7. MARCO REFERENCIAL

CONTEXTO.

Complejo urbanístico arquitectónico ubicado en el Centro Internacional, ocupando el área correspondiente a la antigua fábrica de la cervecería Bavaria.

“La localidad de Santafé, que está en el centro oriental de la Bogotá y limita al norte con la localidad de Chapinero; al oriente con los municipios de Choachí y Ubaque; al sur con las localidades de Antonio Nariño y San Cristóbal y al occidente con las localidades de Teusaquillo y Los Mártires.” 1 (Bogotá., Camara de Comercio, 2010.)

El proyecto se encuentra emplazado en un contexto de una importante concentración de edificaciones modernas destinadas al comercio y prestación de servicios y cuenta con importantes entidades del sector financiero a nivel nacional e internacional.

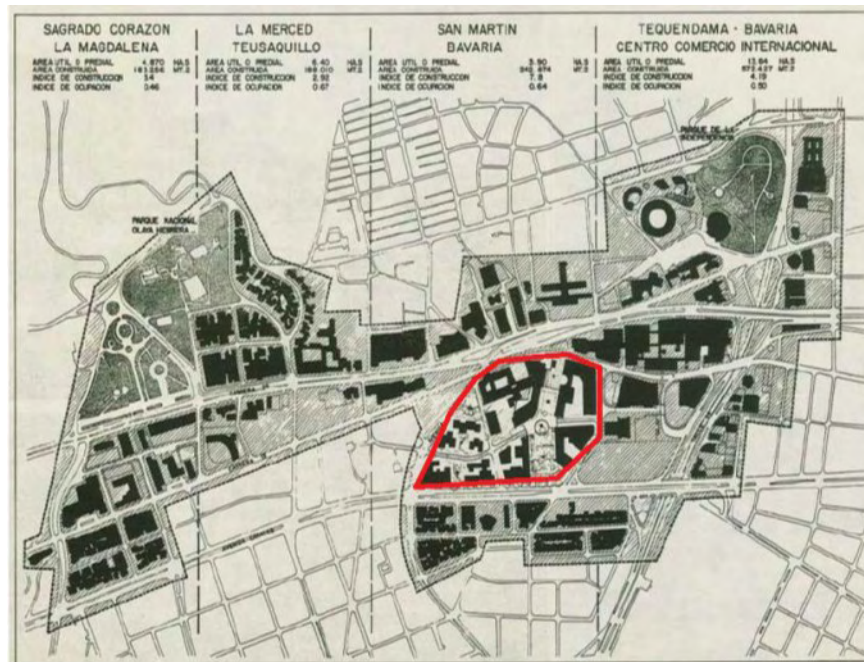


Fig. 30 Fuente: Tomado de Universidad Javeriana, Facultad de Arquitectura y Diseño. Proyecto de Renovación Urbana Parque Central Bavaria: (Proyectos Urbanos Estratégicos Consolidación Urbana del Corredor de Ac

CIRCUNSTANCIAS PREVIA A LA RENOVACIÓN

- Agotamiento suelo del suelo en la ciudad
- Grandes vacíos urbanos en el área de estudio.
- Necesidad de expansión territorial del área central.

- Valorización, recuperación y reactivación de este sector de la ciudad que había entrado en un paulatino deterioro.
- Conjunto integrado empresarial-comercial, residencial y de servicios de carácter peatonal.
- Anterior el a este conjunto Tequendama-Bavaria el proyecto urbano de la más alta calidad urbanística y arquitectónica de la capital, patrimonio de la arquitectura moderna nacional.
- Conglomerado instituciones gubernamentales y culturales y de oferta hotelera

LA RENOVACIÓN

En cuanto a la renovación llevada a cabo en este proyecto Roberto Arazo Silva plantea en su texto Lineamientos de diseño urbano en la gestión de proyectos de renovación en la ciudad de Bogotá (2011), lo siguiente

“El planteamiento urbanístico se centró en la creación de una pieza urbana con la más alta calidad ambiental, dando énfasis a un sistema integrado de espacio público, conformado por parques, plazas y un subsistema integrado de recorridos peatonales y espacios privados de uso público al interior de las manzanas.

Articulado todo esto con el sistema vial vehicular sobre la nueva vía carrera 13ª. El 50% del terreno de uso público se destinó al gran parque longitudinal de 200 m de largo entre la Avenida Caracas y la carrera 13, localizado en el punto medio del Centro Internacional, creando de esta manera el más importante eje visual del centro hacia los cerros de Monserrate y Guadalupe.” (p.59).

Esta propuesta toma los edificios y área preexistentes y los somete a procesos renovación- restauración- actualización- reciclaje.

Plano 4. Foto aérea del Parque Central Bavaria. Periodo 1980 – 1990.

PARQUE CENTRAL
BAVARIA
PERIODO 1980 - 1990

1974 La fábrica Bavaria se traslada al occidente de la ciudad.

1984 Se inicia el estudio para el redesarrollo urbano dentro de las 7 hectáreas

1985 - 1988 Se inicia la demolición de la estructura de la antigua fábrica y la planeación del proyecto.

1988 - 1990 Se desarrolla la primera remodelación del C.C. Palma Real

1990 Se inicia el desarrollo del parque longitudinal



- Centro Comercial Palma Real. El resultado de su remodelación son 20 oficinas y 52 locales.
- Terrenos que quedan baldíos tras el traslado de la antigua fábrica Bavaria.
- Colegio Maria Auxiliadora
- Parque longitudinal

Fig. 31 Fuente: Grafico Tomado de Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario facultad de ciencia política y gobierno

Se genera una recuperación e intervención de un área central que hace parte del centro tradicional. En donde se plantea un reactivación del sector con uso residencial, re densificando y se genera también un conservación y re significación de edificaciones de interés histórico y arquitectónico.

Plano 6. Foto aérea del Parque Central Bavaria. Periodo 2001 – 2010 .



Fig. 32 Fuente: Grafico Tomado de Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario facultad de ciencia política y gobierno

USOS.

El planteamiento ofrece diferentes servicios metropolitanos referente a sus usos definido como ACTIVIDAD MÚLTIPLE entre estos están:

- bancos
- tiendas
- restaurantes
- equipamientos
- instalaciones deportivas
- usos comerciales
- oficinas

ESPACIO PÚBLICO –AMBIENTAL.

Es importante también dotación y recuperación de espacio público, como parque longitudinal, plantea:

- Bulevares
- Peatonales
- Zonas verdes
- Plazas
- Plazoletas
- Patios

De alta calidad ambiental, en cuyas plazas se propone un carácter definido y sus patios funcionan para representaciones culturales. Tiene diferente vegetación y se plantea un eje de valoración visual a los cerros.

También genera una ampliación de calzadas, andenes y bahías de estacionamiento sistema peatonal.

El 50 % del proyecto es DESTINADO A ESPACIO PÚBLICO.

VOLUMETRÍA y FORMA.

El proyecto plantea una nueva forma a nuevas circunstancias, se integra a su contexto existiendo una concordancia volumétrica con los edificios de su entorno, en algunos casos mantiene un perfil continuo pero que se alterna con diferentes alturas, dando un tratamiento especial a las esquinas con el fin de romper con la homogeneidad.



Fig. 33 Esquema Geométrico Proyecto Parque Central Bavaria Fuente: Esta investigación.

Se genera edificios en altura creando una unidad arquitectónica con el resto del conjunto para permitir la independencia requerida.

Su volumetría y fachadas se partió de la presencia de Las Cavas y Las Falcas que son elementos de interés patrimonial.

“La UPZ Sagrado Corazón en cuanto a la vivienda es en gran parte gracias al desarrollo del proyecto Parque Central Bavaria. Sí tomamos la información de la UPZ, donde hay 1.896 viviendas y la información del Parque Central Bavaria, donde hay 1.288 viviendas, se demuestra que el área de estudio tiene el 68% de las viviendas de la UPZ.” (MONTROYA, 2012)

Plano 7. Parque Central Bavaria con sus edificaciones, número de viviendas, oficinas y locales.

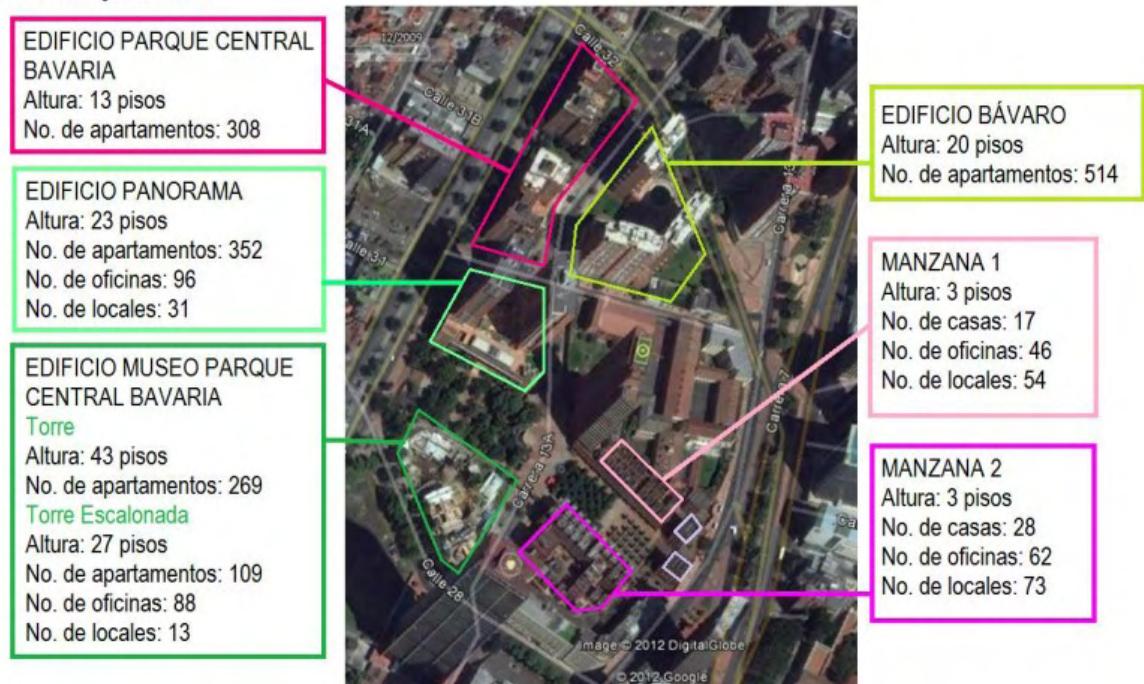


Fig. 34 Fuente: Grafico Tomado de Universidad Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario facultad de ciencia política y gobierno

La gestión.

“Por primera vez en la historia de la ciudad se inició un proceso de concertación para un proyecto de esta envergadura por parte de la Alcaldía Mayor, Oficina del Plan Centro, el DAPD y la empresa Bavaria S.A. Esta concertación, permitió llevarlo a cabo en su gestión y ejecución por parte del sector privado, representando por la Nacional Fiduciaria S.A. y Ospinas & Cia S.A., bajo la dirección del urbanista Fernando Jiménez. Gracias a esto se logró establecer una gran fluidez en la toma de decisiones para la gestión y ejecución del proyecto” (Silva, 2011)

8. PROPUESTAS SISTÉMICAS POR ESCALAS

8.1 Propuesta Sistémica Escala Meso Ciudad

8.1.1 Sistema Ambiental.

El componente ambiental de la ciudad de Pasto, presenta unas importantes fortalezas que pueden significar un potencial altamente aprovechable, que se pretenden recuperar mediante las siguientes estrategias:

- **Rondas Hídricas** – Liberación de áreas de protección, incentivo de reubicación, y mejoramiento de articulaciones urbanas, y paisaje urbano.
- **Frontera agrícola** – Creación de un borde urbano definido por áreas agrícolas donde se limite y controle la urbanización.
- **Reservas Forestales** – Proyectos con carácter de borde para frenar el crecimiento de la ciudad, junto a la frontera agrícola genera un colchón de borde.
- **Corredores Ambientales** – Corredores forestales urbanos especialmente marcados en áreas de recuperación de cuerpos de agua.
- **Corredores para el Control del Ruido** – Creación de barreras contra el ruido en áreas altamente afectadas, por fuentes como el tráfico pesado y la saturación de comercio en puntos específicos.
- **Parques y Zonas verdes Urbanas** – Devolver el verde a la ciudad el centro de Pasto especialmente privado del componente ecológico ambiental, pretendiendo recuperar este componente aprovechando áreas ya existentes o en situación de amenaza incentivando la desprivatización de estos espacios apoyadas en beneficios a sus propietarios.
- **Puntos de Recolección de Residuos** – Enfocado en el tratamiento de residuos que se vierten directamente sobre fuentes hídricas para pasar por un tratamiento previo al vertimiento.
- **Arbolado Urbano** – Propuesta de inventario, control, e implementación de arbolado urbano en áreas públicas saturadas de construcciones, que incrementan el efecto isla de calor urbana.

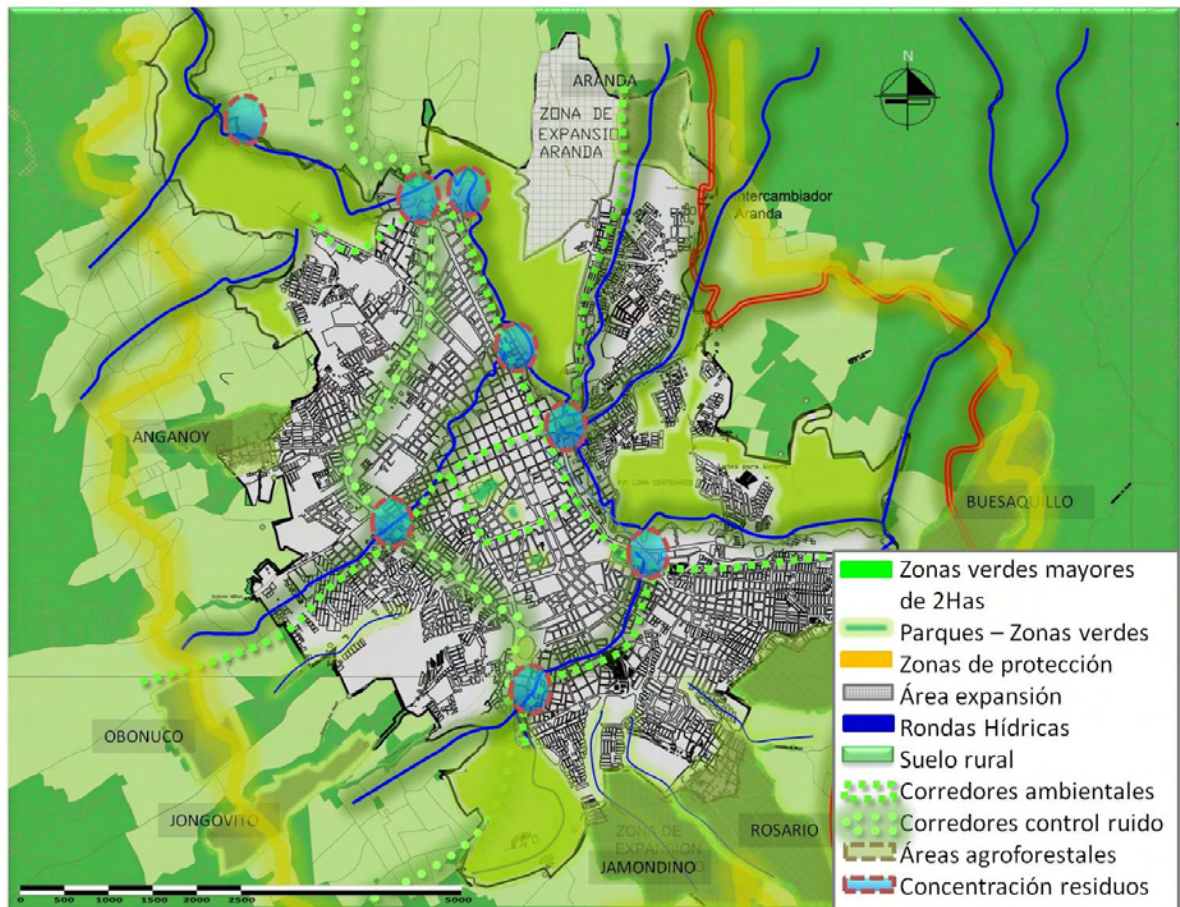


Fig. 35 Esquema escala meso- ciudad sistema ambiental Fuente: Investigación Grupal.

Conclusiones:

- La recuperación de las franjas de protección de las rondas hídricas se debe gestionar mediante actuaciones urbanas por fases.
- La ampliación de los suelos de protección debe integrar los espacios orográficos cercanos a procesos de infraestructura que los preserve y garantice su conservación a largo plazo.
- Se debe configurar un límite ambiental que permita la conservación del suelo forestal natural y limite la expansión descontrolada de la frontera agrícola.
- La recuperación de las rondas al interior de la ciudad, permiten la creación de corredores forestales urbanos.
- Se deben estimular la implantación de modelos de reducción del ruido en corredores vehiculares.
- La configuración de ejes alternativos de movilidad deben restringir la movilidad vehiculara tradicional, reduciendo los índices de contaminación ambiental.
- Los residuos vertidos a los ríos, deben ser manejados y controlados de tal manera que se reduzca la afectación ambiental de la ronda.
- Los proyectos urbanos futuros deben integrar los elementos naturales y así construir una ciudad ambientalmente sostenible.

8.1.2 Sistema Amenazas.

En cuanto a amenazas, la ciudad de Pasto tiene serios problemas que van más allá del riesgo por amenaza volcánica, entre los que podemos nombrar la invasión a franjas de protección de fuentes hídricas, amenazas por deslizamientos, riesgo de inundación, presunta presencia de socavones, para lo cual se definen las siguientes estrategias:

- **Recuperación de franjas de Protección** - recuperar aquellas zonas que se encuentran urbanizadas cuyo situación de riesgo genera problemas como inundaciones y son definidos como corredores de flujos piroclástico.
- **Atención a las pendientes** - la estrategia busca mediante esfuerzos de adecuación recuperación y reubicación, mitigar el riesgo de las áreas con pendientes mayores a 45 ° mediante intervenciones técnico paisajísticas, con el fin de recuperar estos espacios para la ciudad garantizando la seguridad de su uso.
- **Habilitación de Zonas Afectadas por Socavones** - En primer lugar se pretende habilitaciones por polígonos ya sea por no existencia o mediante planes de rellenos por inyección de lodos que permitan el uso de estas áreas que se encuentran en la ciudad ya sea conservando usos o definiendo nuevos.

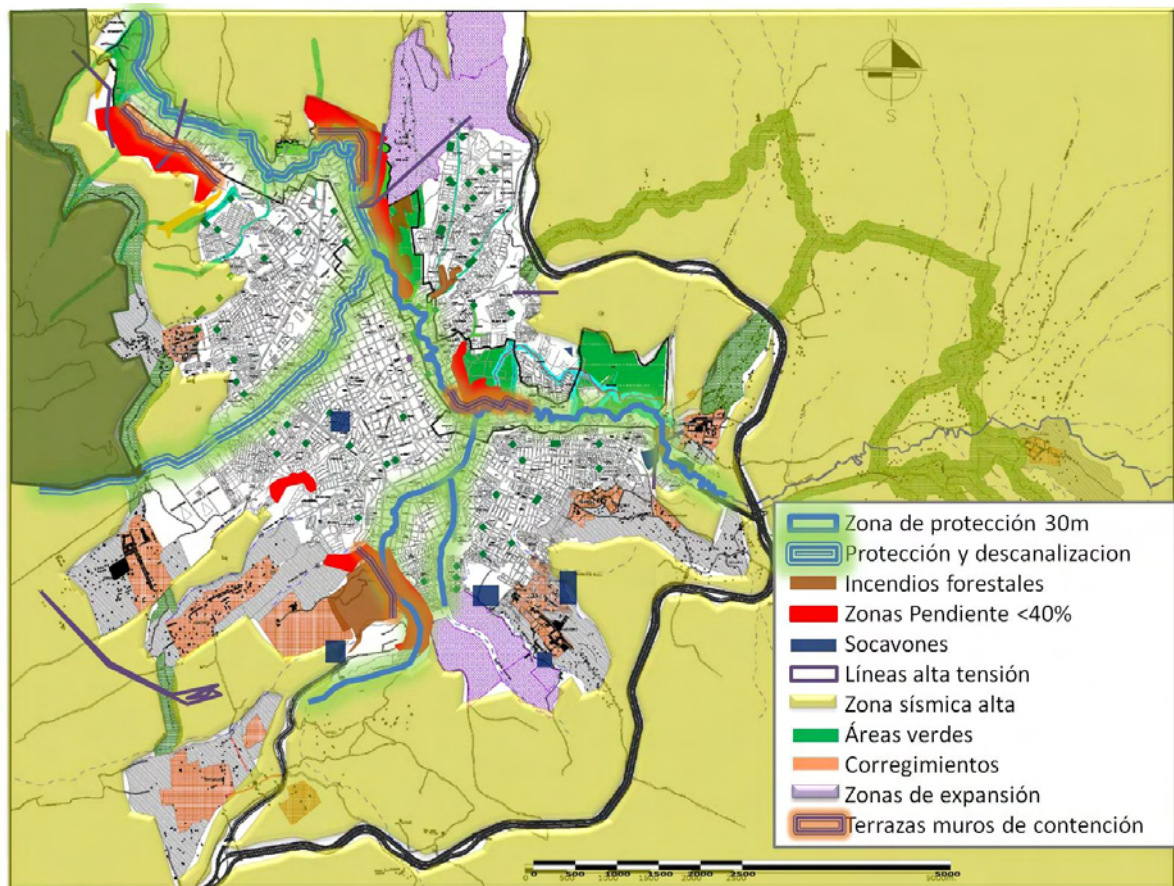


Fig. 36 Esquema escala meso- ciudad sistema Amenazas Fuente: Investigación Grupal.

Conclusiones:

- La amenaza sísmica que es general para toda la ciudad, viene siendo mitigada por la aplicación de la norma NSR-10, aunque se debe apuntar a ejercer más control para que la aplicación y los asentamientos urbanos vulnerables reduzcan.
- Medidas como la consolidación de terrenos a través de terrazas son la alternativa para mitigar el riesgo por deslizamientos en áreas con pendientes mayores a 40%.
- Se debe encaminar a desarrollos urbanos que vayan recuperando las franjas de protección hídrica y de mitigación del riesgo por amenaza volcánica.
- El proceso de recuperación de terrenos en riesgo debe contemplar la aplicación de instrumentos de gestión que desarrollen este objetivo por fases a corto, mediano y largo plazo.
- La recuperación de las rondas hídricas, mediante la adopción de prácticas encaminadas a darle un manejo adecuado a altos residuos, son acciones que ayudan a mitigar el impacto por inundación ante una eventual ola invernal.
- Para los asentamientos consolidados y aptos para ser habitados se pretende la adopción de herramientas tecnológicas para lograr una eficiencia estructural.
- El nivel de vulnerabilidad debe apuntar a priorizar la reducción del riesgo en áreas residenciales y equipamientos de tipo educativo y de salud

8.1.3 Sistema de Movilidad.

- Se proyecta la continuidad de las vías radiales más importantes, desde el centro hacia la periferia, ya que permiten una mejor conectividad y ordenamiento para posibles desarrollos.
- Proyección de un anillo complementario que abastezca la conectividad de suroriente a suroccidente, además de la creación de una vía complementaria hacia el suroriente como claves de conectividad
- Proyección de una vía alternativa que responda con las dinámicas de movilidad suroriente - noroccidente y ambientales presentes en las lomas Centenario, Tescual, y en la ronda hídrica del río Pasto.
- Conexiones hacia la vía paso por Pasto que logren proyectar un desarrollo urbano de forma organizada y lineal.
- Peatonalización de vías estratégicas centrales, que permitan la libre locomoción no motorizada
- Rehabilitación de la malla vial para mejorar la velocidad, comodidad, y seguridad a la población.
- Zona central como multimodal de la ciudad, compuesto por Transporte Tranvía y transporte SETP, acompañado por una red peatonal y de ciclo rutas, dando prioridad a los flujos no motorizados como los que mayor oferta producen
- Nueva planificación de movilidad peatonal y creación de ciclo infraestructura a través de las arterias más importantes de norte a sur y de oriente a occidente como los flujos más altos dentro la ciudad.
- Implementación de edificios de estacionamientos de mayor capacidad y complejidad con buenas especificaciones fuera del anillo central

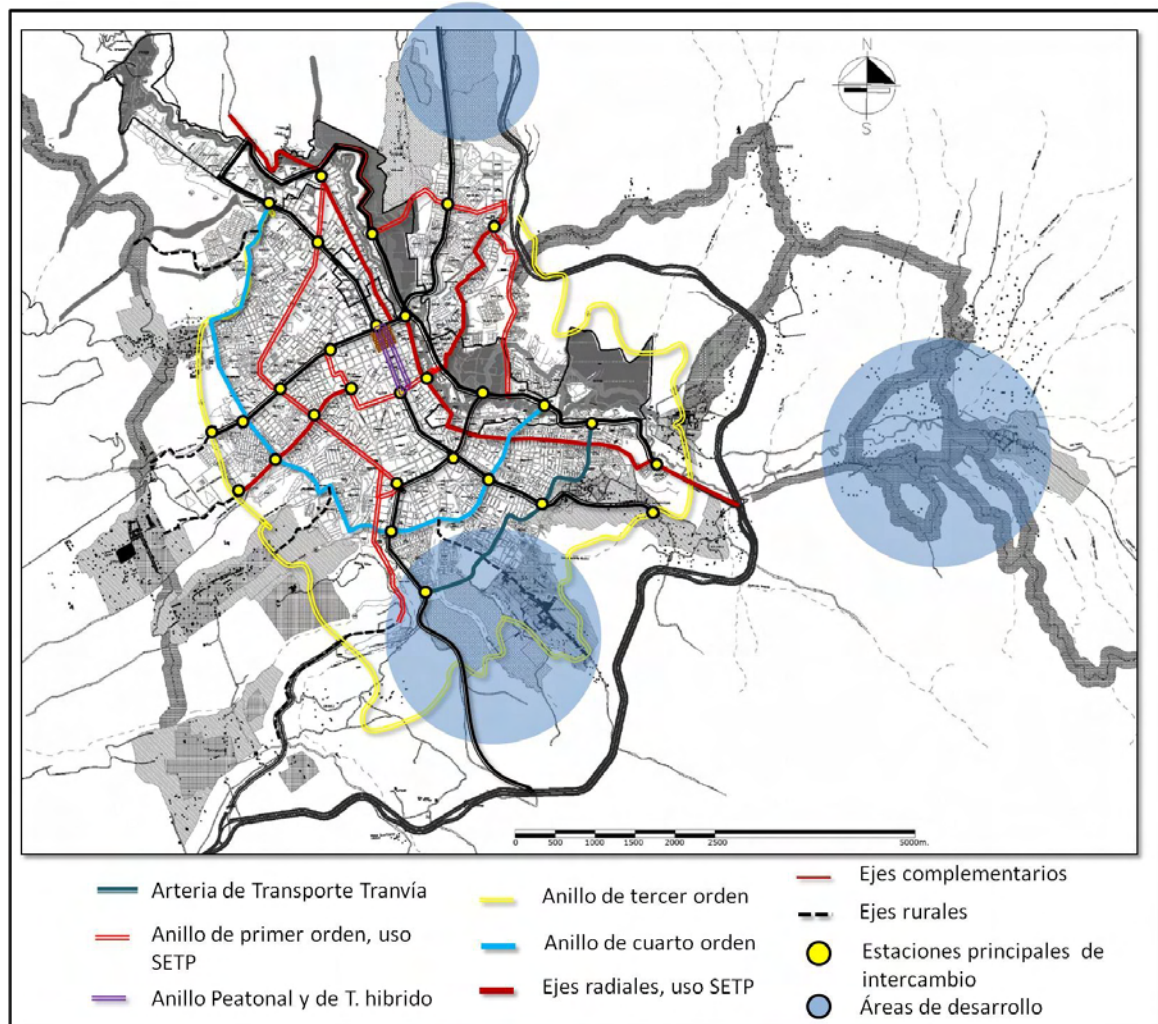


Fig. 37 Esquema escala meso- ciudad sistema Movilidad Fuente: Investigación Grupal.

Conclusiones:

- Los ejes viales principales con sentido centro - periferia, posibilitan la generación de vías multimodales compuestas por carril exclusivo para SETP, y carriles exclusivos para Tranvía, el primero compuesto por carril vehicular, y carril para desplazamientos no motorizados. Estos a su vez posibilitan nueva infraestructura y nuevos desarrollo a lo largo de sus recorridos para facilitar la conectividad.
- La conexión de vías barriales permite la generación de anillos que completen la cobertura de los barrios mas alejados de las arterias principales.
- Las dinámicas de tipo ambiental y de movilidad realizadas de noroccidente a suroriente, permiten la creación de un elemento estructurante que solucione y de abasto a dichas dinámicas
- Los altos flujos peatonales hacia la zona central de la ciudad, permiten la creación de una red peatonal y semipeatonal que brinde beneficios al desplazamiento no motorizado.

- Las deficiencias existentes en el presente sistema de transporte permiten nuevas alternativas enfocadas a l uso multimodal, como sistemas que contribuyen a una buena movilidad urbana y a la protección de l aspecto ambiental.

8.1.4 Sistema de Usos

En el sistema de usos existe una posición clara de con las distintas problemáticas que afectan a la ciudad, enfocada a la reorganización progresiva de los distintos sectores cuyo crecimiento y transformación histórica orgánica o planificada, han provocado puntos críticos, que se pretenden resolver mediante las siguientes estrategias.

- **Plan de Vuelta al Centro** - por medio de la implementación de vivienda densificada y el planteamiento de espacio público, con zonas de multiplicidad de usos, para contribuir a la propuesta de una ciudad compacta y más eficiente, en sus dinámicas y en sus desplazamientos diarios.
- **Ciudad Policéntrica** - Identificar núcleos de desarrollo que motivan los principales desplazamientos, y plantear un modelo de ciudad poli-céntrica, a partir de 3 centralidades principales, 1 Centro histórico, 2 Centro Torobajo, 3 Centro Bolívar-quebrada Guachucal
- **Corredores de Diversión** - Controlar los establecimientos de diversión ubicados sobre e eje de la calle 18, para evitar el conflicto con las instituciones educativas universitarias y la vivienda aledaña, Se reubican en torno a los nuevos núcleos de prestación de servicios y de comercio de mediano impacto, actuando como límites o franjas de mitigación, para el desbordamiento de los mismos.
- **Parque industrial** – Busca conservar la propuesta de reubicación de la zona industrial teniendo en cuenta el POT del 2009 que da plaza hasta el 2016, para trasladar establecimientos nocivos al ambiente y la ronda del río Pasto.
- **Paso Por Pasto.** - El cambio de dinámicas que se presentara por la Variante Paso por Pasto, contribuirá al desplazamiento de usos de reparación de vehículos y de monta llantas, la cual debes ser planeada y organizada en zonas en torno a la vía, para prevenir su crecimiento espontáneo y afectación a la movilidad de la ciudad y de su entorno.
- **Espacio Público Espacio Vivo** - Alterno a la propuesta de espacio público se debe contemplar el comercio informal que actualmente lo invade, por lo cual es necesario la creación de mercados itinerantes a modo de espacios de intercambio temporales que presten también una alternativa de esparcimiento.

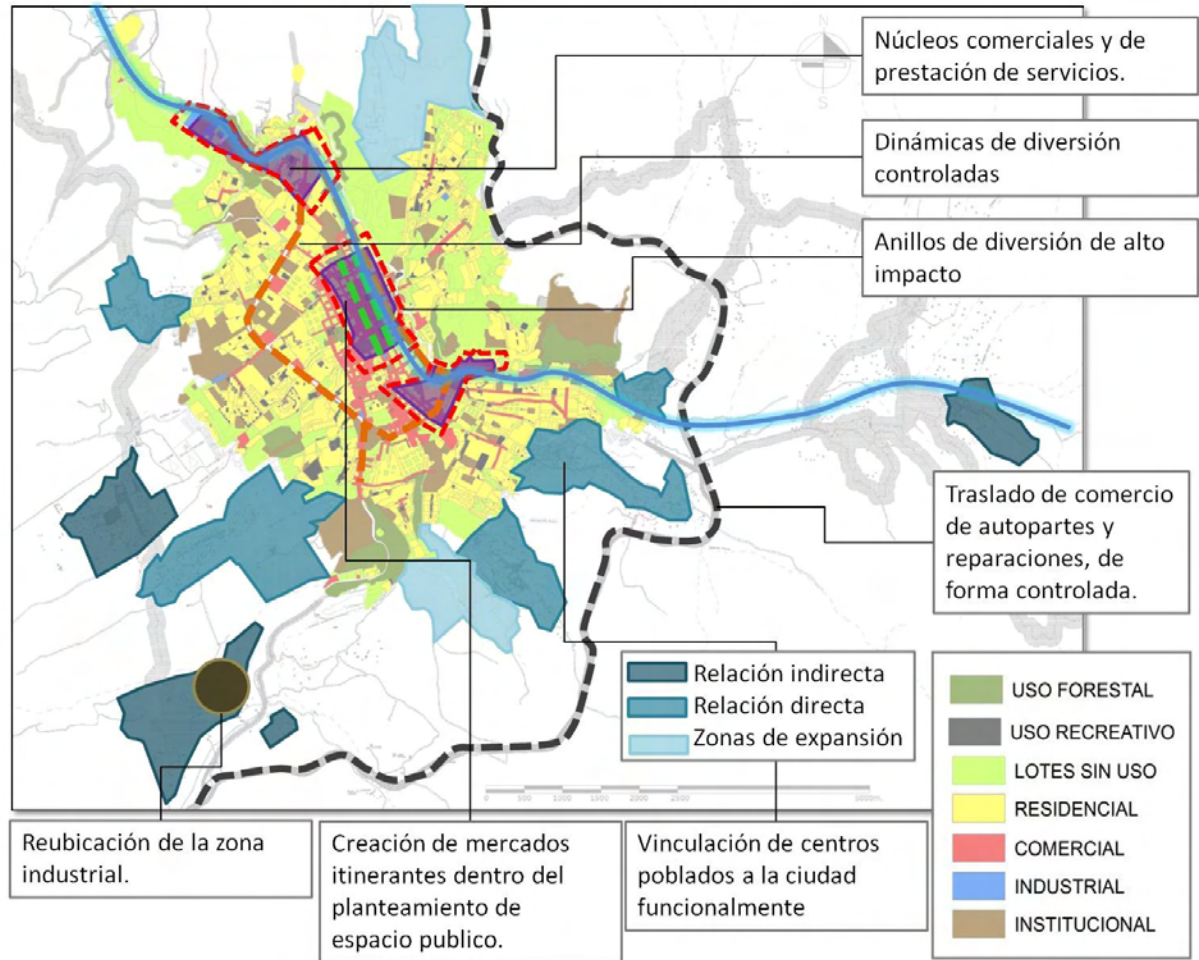


Fig. 38 Esquema escala meso- ciudad sistema Usos Fuente: Investigación Grupal.

Conclusiones:

- La zona central de la ciudad se encuentra desolada por su connotación comercial, lo que genera la ausencia de vivienda y su falta de vitalidad en las noches, siendo esta una de las prioridades de la propuesta de usos de suelo.
- La descentralización de los usos hacia unos polos definidos, puede conformar un modelo de ciudad más eficiente y compacta, una de las prioridades del actual planteamiento del POT.
- La vía perimetral paso por Pasto conformara las nuevas dinámicas de venta de repuestos y reparación de vehículos, posibilitando una nueva configuración de la Av. Panamericana, como corredor de desplazamiento urbano, de comercio y diversión sin venta de bebidas alcohólicas.

8.1.5 Sistema de Espacio Público.

La actual propuesta está enfocada especialmente en la generación, habilitación y reactivación del espacio público de la ciudad de aquí que este sistema de espacio público se vea directamente ligado al componente de amenazas y ambiental que apoyarían dichas recuperaciones y generación de espacio público, además apoyado con políticas de intervención puntuales entre las que encontramos las siguientes:

- **Superando el Déficit** - La propuesta de espacio público efectivo debe poder cumplir con el indicador establecido de 15m²/Hab, citado anteriormente, superando la deficiencia del 12,8m²/Hab y estableciendo los planteamientos para el crecimiento de una ciudad con calidad de vida más alta, en miras de la densificación y la compactación.
- Para que se pueda cumplir con el indicador del espacio público se debe llegar a un 22,5% del área urbana (23.380.000 m²) representada en espacio público efectivo, versus el 3,33% actual.
- **Peatonalización Crecimiento y Dignidad** – Existen áreas en la ciudad que poseen un componente comercial importante, cuyas dinámicas y flujos peatonales y motorizados producen conflictos, la estrategia pretende usar la peatonalización de áreas como una herramienta que genere espacios dignos, calidad de espacio público confortables y aprovechables, espacios de oportunidades con áreas que generen dinámicas que llamen la actividad y la ocupación, inclusivos no solamente a nivel de discapacidad sino también de clases sociales donde cada una tenga su espacio.
- **Nuevas formas de Construir lo urbano** - Tener en cuenta las zonas más densamente pobladas, el corredor sur y suroriental y el sector de Paraná, para el planteamiento, en la generación de espacio público y la gestión de políticas de control en cuanto a la forma y las áreas de densificación.
- **Espacios de desplazamiento** - La consideración de los andenes solo como zonas de solo de desplazamiento, es una de las principales falencias dentro del sistema de espacio público, por tanto estos deben presentar condiciones de espacios tanto de circulación, así como de descanso y goce, aprovechando su amplia cobertura dentro del sistema vial y dando lugar a nuevas dinámicas de desplazamiento.
- **Espacio Público inclusivo** - La propuesta de espacio público de desplazamiento, no solo debe enfocarse a la cobertura sobre el espacio, también deben contemplarse las variables de inclusión de la población con movilidad reducida o problemas visuales, teniendo en cuenta parámetros de diseño tales como texturas sobre piso, rampas de ascenso y descenso, la consideración de franjas y corredores de exclusivo tránsito peatonal, enfocados al mejoramiento en la calidad de vida y la calidad ambiental del espacio.
- **Áreas de Protección para la Recreación y el Cuidado** - Actualmente las áreas de protección no conforman ningún tipo de uso o papel preponderante, pero tienen un porcentaje del 14,59% del suelo urbano, lo cual puede ser aprovechado dentro de la gestión del espacio público como red perimetral. La conformación de esta red permitiría una nueva concepción de espacio público dentro del marco de la recuperación de elementos naturales y el esparcimiento con conciencia ambiental.

- **Corredores Verdes Ejes de Articulación** - El planteamiento de corredores ecológicos proyectados dentro de la estructura urbana, se pueden establecer a partir de la vía paisajística propuesta por el POT del 2009 y con la inclusión de las rondas hídricas, tomando en cuenta la posibilidad que estas bridan como elementos integradores en respuesta a la discontinuidad de los elementos naturales presentes.

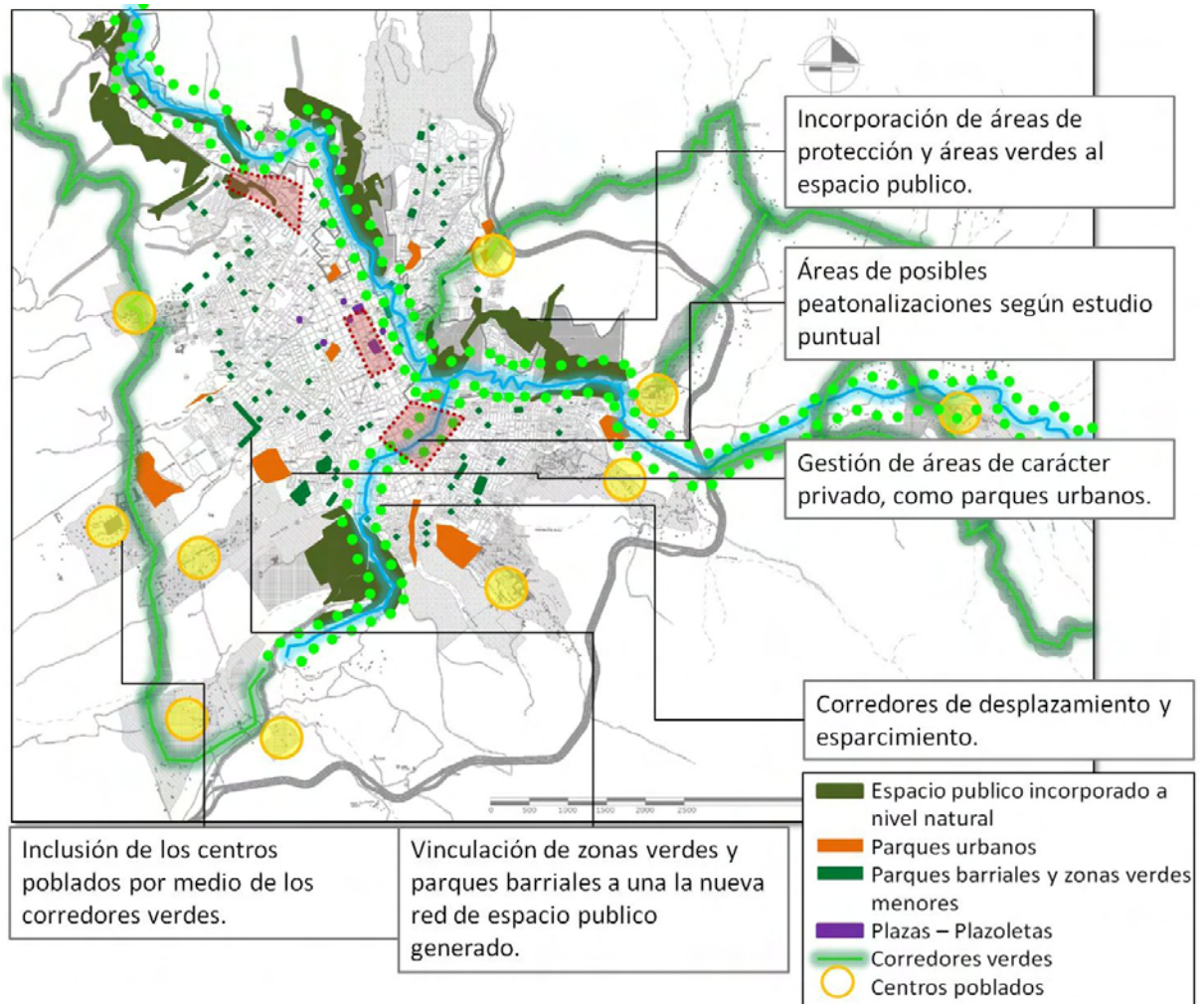


Fig. 39 Esquema escala meso- ciudad sistema Espacio Público Fuente: Investigación Grupal.

Conclusiones:

- Las áreas de protección y las zonas verdes mayores de 2 Has posibilitan la conformación de una red de espacio público conectadas a través de dos rondas hídricas preponderantes, Rio Pasto y Rio Chapal, las cuales actuarían como corredor de esparcimiento y desplazamiento no motorizado, contribuyendo para que se pueda cumplir con el indicador del espacio público (15 m²/Hab) se debe llegar a un 22,5% del área urbana (23.380.000 m²) equivalentes a 5240550 m² de espacio público efectivo.

- La inclusión de áreas privadas dentro del sistema de espacio público, en el marco de la gestión del suelo y la reconfiguración de espacios como los cementerios y las áreas naturales de algunas instituciones como el CEHANI, el conjunto patrimonial del Templo Santiago, etc.
- Para la completa estructuración del sistema de espacio público, se vinculan los centros poblados más cercanos y sus áreas verdes conformando corredores de esparcimiento y preservación ambiental.

8.1.6 Sectorización

Como una estrategia para el desarrollo puntual de áreas específicas, se trabaja un ejercicio de delimitación de sectores parciales en toda la ciudad teniendo en cuenta las características de cada sector en la ciudad aspectos normativos morfológicos y las estrategias y proyectos propuestos a nivel de equipamientos renovaciones y espacio público, entre los cuales podemos definir los siguientes:

- Plan Parcial Centro.
- Plan Parcial Rio Pasto.
- Plan Parcial Av. Panamericana.
- Plan Parcial Occidental.
- Plan Parcial Sur Oriental.
- Plan Parcial Jamondino.
- Plan Parcial La Carolina.
- Plan Parcial Aranda.
- Plan parcial Zona oriental.

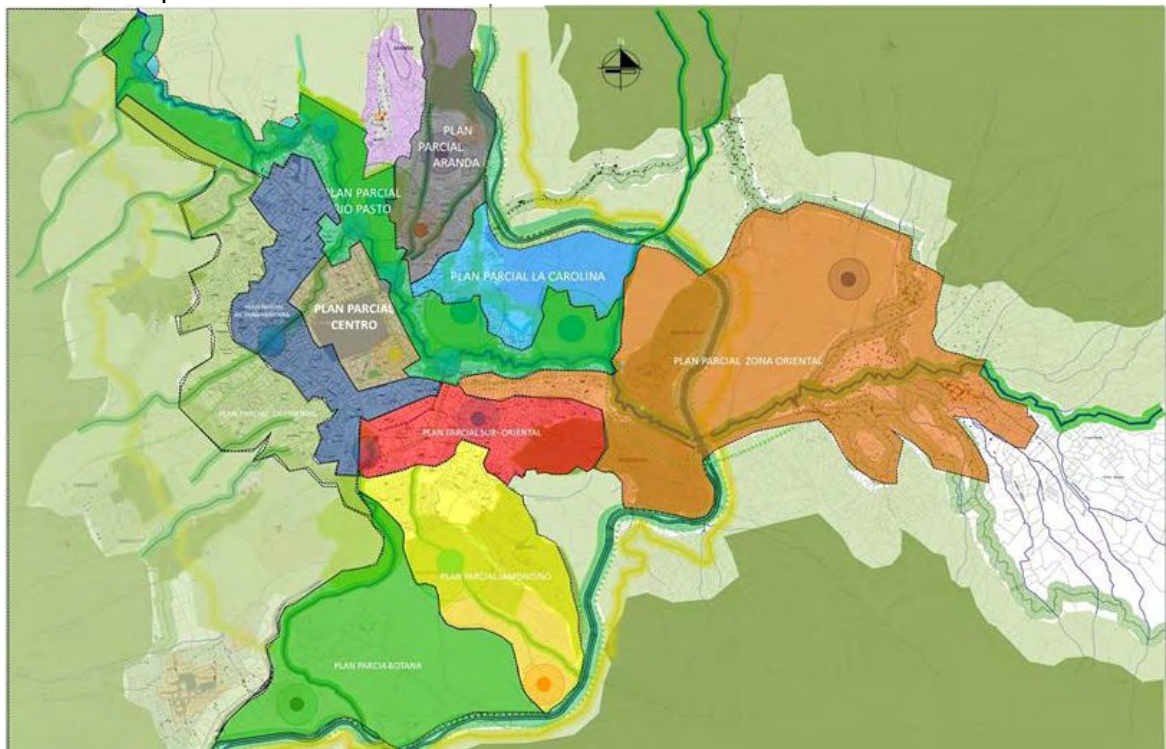


Fig. 40 Esquema escala meso- ciudad Plano de Sectorización por Planes Parciales. Fuente: Investigación Grupal

8.2 Propuesta Sistémica Escala Micro Plan Parcial.

Una vez definida la delimitación de la escala de ciudad, se selecciona el Plan Parcial centro para ser desarrollado, de manera específica, teniendo como criterios, el gran déficit de espacio público que presenta el centro de la ciudad en el actual modelo mono céntrico, además de ser uno de los sectores con un alto nivel de urbanización, y desaprovechamiento del suelo, también las actuales dinámicas de usos, donde presenta un uso comercial que satura el sector durante el día, pero la falta de usos residenciales hace que este esté inactivo en las noches.

- Área delimitada: 1770796 mt² - 177ha.
- Población Aprox. 24.518hab.

Limites:

- Noroccidente - cra.30 y cra.32
- Suroccidente - cll.10, cra.22B, A.V. Boyacá.
- Suroriente - cra.14, cll.18, cra.16,
- Nororiente - A.V. Santander, cra.24, cll.21.

8.2.1 Sistema ambiental y Amenazas.

Reconociendo la vital importancia del centro Histórico y los elementos, identificados en el marco contextual, se realiza una propuesta que está enfocada principalmente en la re inserción recuperación y habilitación de espacio verdes urbanos pre-existentes y a la creación de nuevos espacios, actualmente sin carácter ni uso, a partir de las siguientes estrategias:

- Proyectar planes de recuperación ambiental elementos de arbolado urbano zonas de verde urbano.
- Conservación protección y ampliación de los elementos ambientales presentes en las colinas dentro del área de estudio..
- Planificación de aprovechamientos y protección de laderas como elementos paisajísticos estructurantes del perfil urbano.
- Recuperación de elementos canalizados como elementos ambientales de mejoramiento al carácter de la ciudad, tipo corredor forestal urbano.

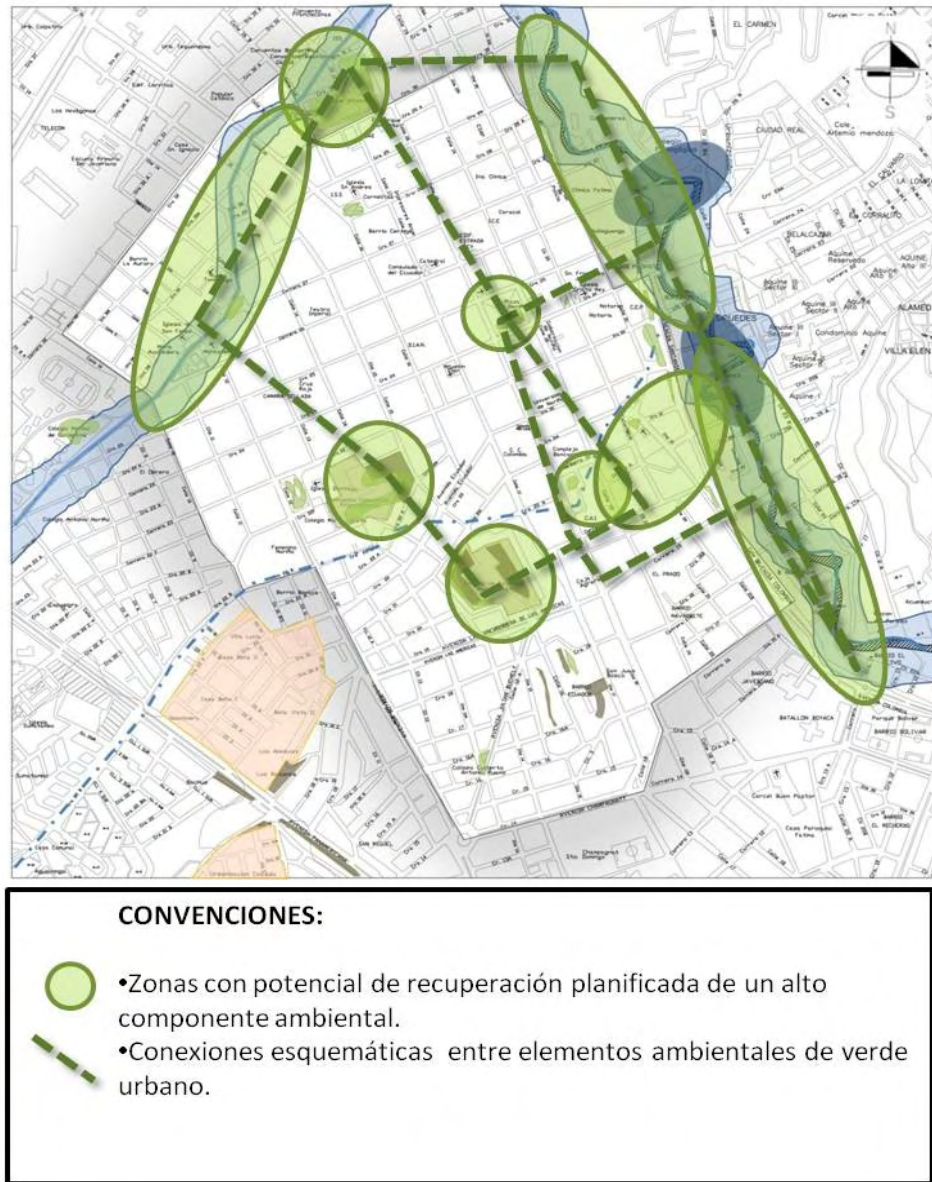


Fig. 41 Esquema escala micro- Plan Parcial Sistema Ambiental y amenazas. Fuente: Elaboración Propia

La movilidad en el sector se conecta a la propuesta urbana donde se genera un anillo alrededor de los límites del centro histórico, el cual se destina al sistema de transporte limpio y alternativo tranvía y ciclo rutas dejando permear las rutas complementarias en menor medida al corazón del centro histórico buscando liberar del centro histórico la carga de transporte público y garantizando la conexión norte sur oriente occidente etc.

- Se proyecta la continuidad de las vías radiales más importantes, desde el centro hacia la periferia, ya que permiten una mejor conectividad y ordenamiento para posibles desarrollos.
- Proyección de una vía alternativa que responda con las dinámicas de movilidad suroriente - noroccidente y ambientales presentes en las lomas Centenario, Tescual, y en la ronda hídrica del río Pasto.
- Implementación de líneas de tranvía como una apuesta de transporte alternativo sustentable y limpio.
- Zona central como multimodal de la ciudad, compuesto por Transporte Tranvía y transporte SETP, acompañado por una red peatonal y de ciclo rutas, dando prioridad a los flujos no motorizados como los que mayor oferta producen.
- Nueva planificación de movilidad peatonal y creación de ciclo infraestructura a través de las arterias más importantes de norte a sur y de oriente a occidente como los flujos más altos dentro la ciudad.

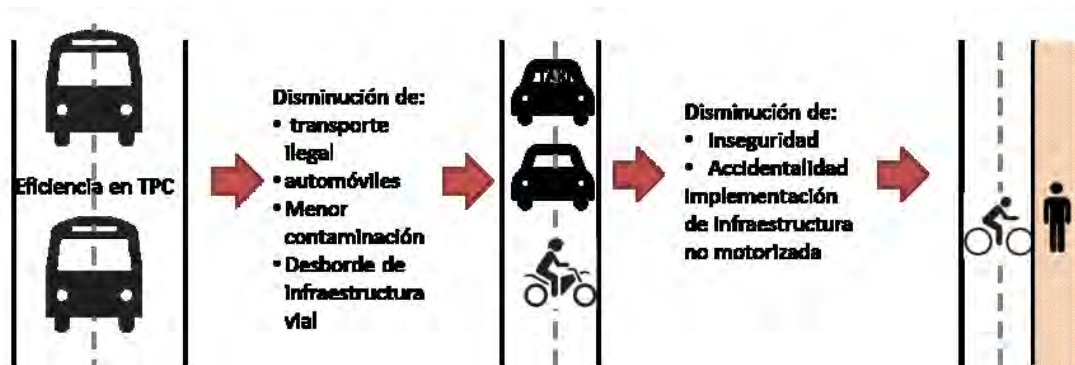


Fig. 42 Esquema de mejoramiento de movilidad. Fuente: Investigación Grupal.

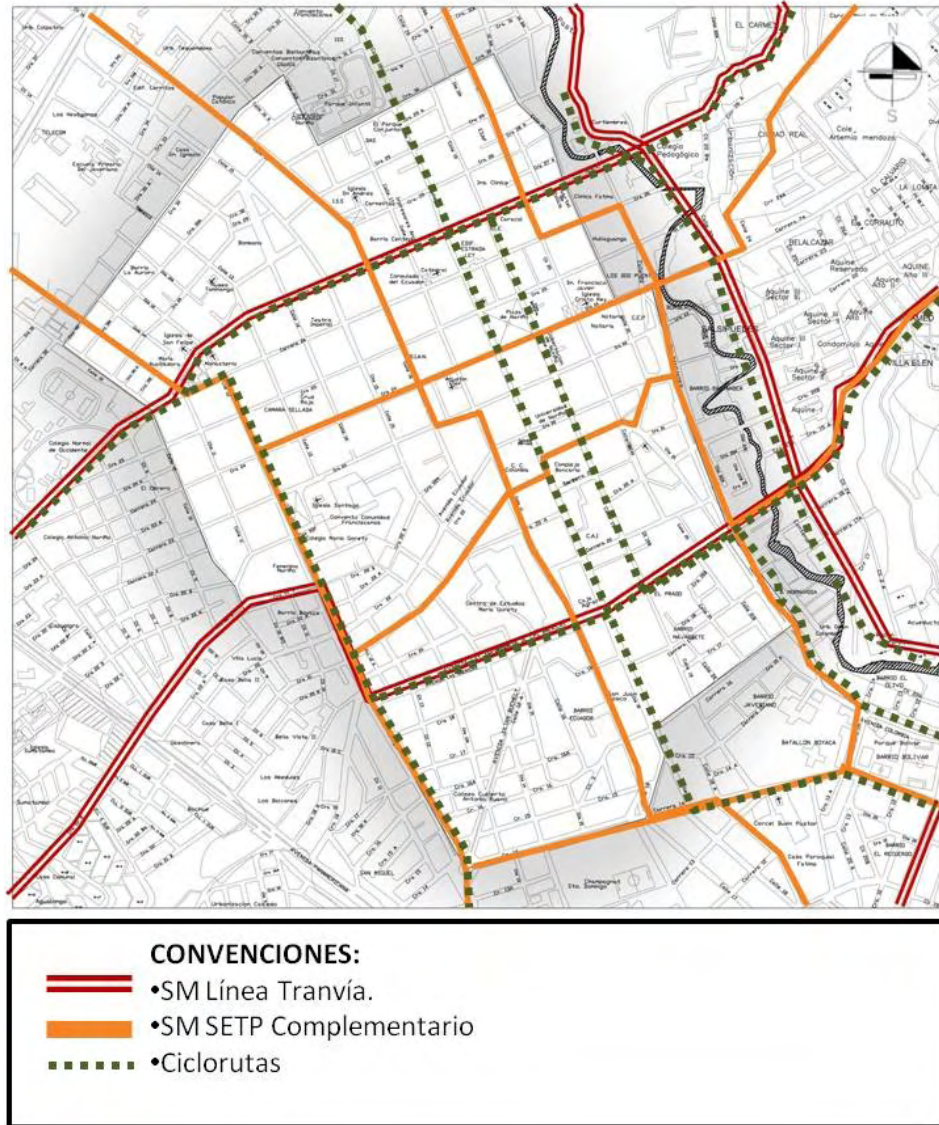


Fig. 43 Esquema escala micro- Plan Parcial Sistema Movilidad. Fuente: Elaboración Propia

8.2.3 Sistema Espacio Público

Al interior del perímetro urbano el área construida en andenes es muy baja, 6.70% del área total urbana, representando unos 4.5 M2/Habitante, donde:

En la comuna 1, centro histórico y barrio Obrero tenemos el 7.68%, cifra que es baja debido a unos anchos mínimos de andenes en áreas con características patrimoniales.

El diagnóstico está enfocado a inventariar los espacios que pueden ayudar a definir un sistema que genere una oportunidad para detener la fragmentación y discontinuidad de los espacios naturales y la recuperación de corredores ecológicos, y espacios urbanos residuales en un sistema organizado de espacio público para el corazón de la ciudad.

- Rehabilitación y recuperación de espacios públicos deteriorados y en desuso.
- Peatonalización en zonas de mayores flujos que presentes perfiles inadecuados para el uso eminentemente vehicular.
- Creación de circuitos lógicos que permitan una movilidad eficiente para el disfrute y confort de la ciudad.
- Mantenimiento y mejoramiento de red de andenes de la ciudad en busca de establecer una lectura de un sistema ordenado de movilidad peatonal multimodal y alternativo.

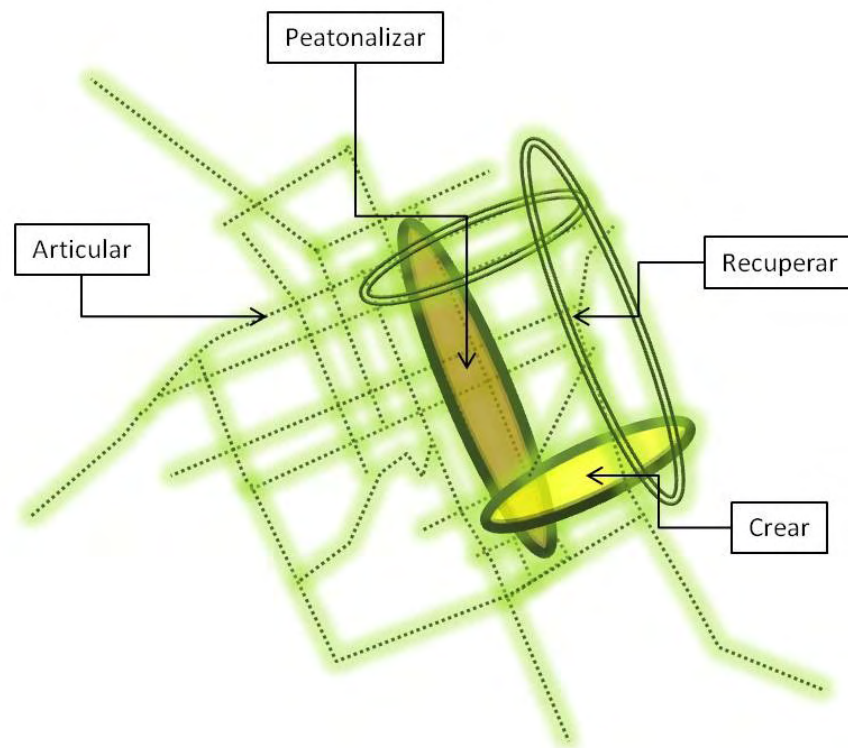


Fig. 44 Corema espacio público Fuente: Elaboración propia.

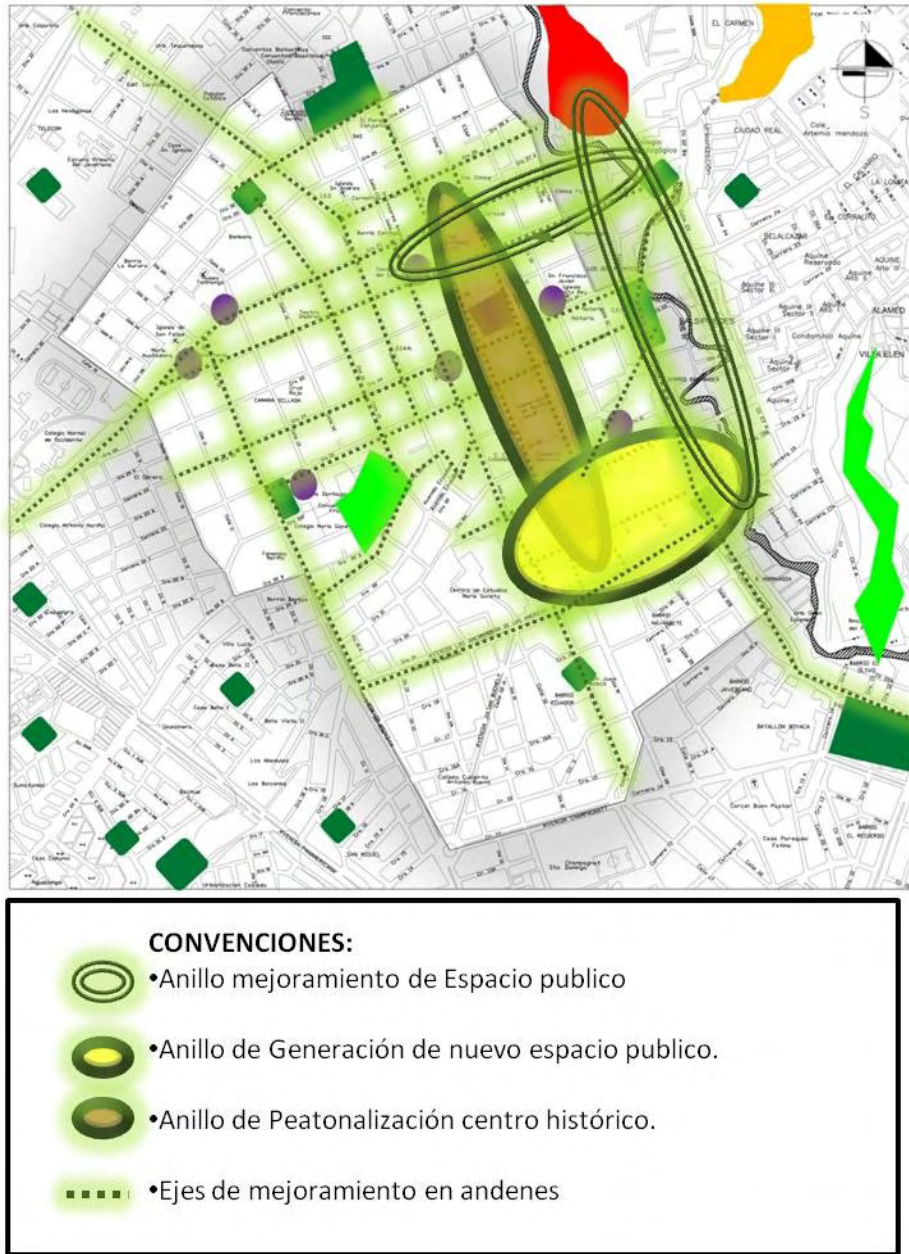


Fig. 45 Esquema escala micro- Plan Parcial Sistema Espacio Público. Fuente: Elaboración Propia

8.2.4 Sectorización Delimitación.

Definidas las estrategias puntuales de intervención del Plan parcial se define una serie de límites que ayuden a tener clara las intervenciones específicas que son necesarias dentro del modelo urbano planteados reconocen entonces los siguientes sectores de acuerdo a sus carácter, morfología y tipología:

Sectorización

- **Sector 1:** sector caracterizado por el alto componente de protección patrimonial tendencia de saturación del uso comercial de alto impacto movilidad limitada por discontinuidad vial presencia de equipamientos importantes baja densidad de vivienda.
- **Sector 2:** se caracteriza por una por un componente de protección medio, usos comerciales, baja densidad de vivienda, movilidad de perfiles discontinuos.
- **Sector 3:** sector caracterizado por contener recintos patrimoniales urbanos de potencial de recuperación, nivel residencial alto de baja densidad, usos comerciales reducidos.
- **Sector 4:** se caracteriza por ser un punto de transición entre el sector 1 y 6 de usos comerciales de mediano impacto mediano contenido de bienes patrimoniales, movilidad relativamente continua, morfología discontinua.
- **Sector 5:** Sector caracterizado por una mixtura de usos entre comercial mixto y residencial, con importantes accidentes geográficos y equipamientos recreativos de ciudad.
- **Sector 6 :** Sector definido por un mayor componente residencial de baja y alta densidad

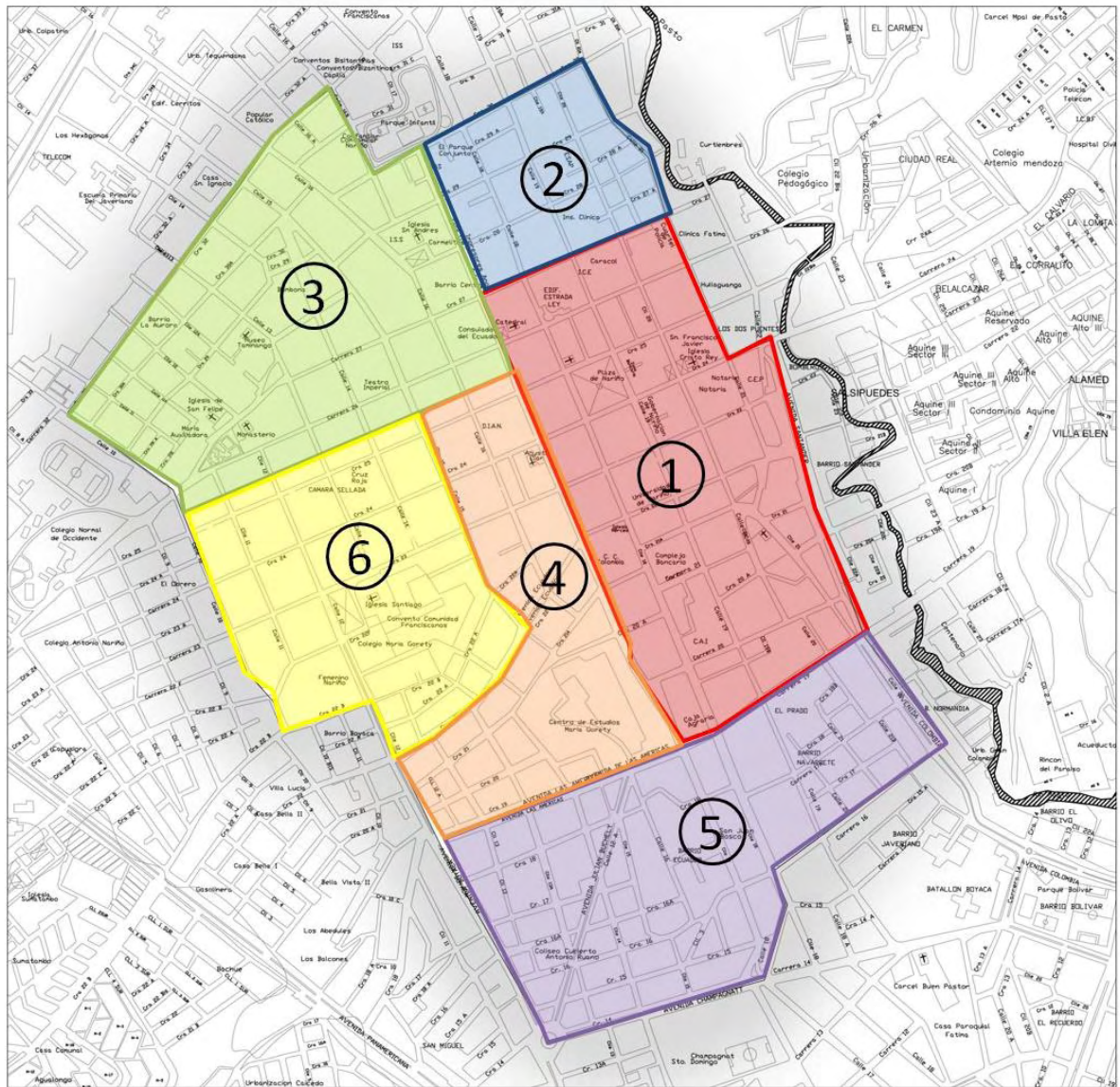


Fig. 46 Plano de Delimitación por sectores: Fuente: Elaboración Propia.

8.3 Propuesta Sistémica Escala Micro Pieza Urbana.

Una vez definida la delimitación de la escala de Micro Plan Parcial Centro, se selecciona el Sector 1 pieza urbana centro fundacional, para ser desarrollado, de manera específica, teniendo como criterios, su carácter de núcleo urbano, presencia del centro fundacional histórico, gran potencial patrimonial arquitectónico, gran déficit de espacio público, y desaprovechamiento del suelo, también las actuales dinámicas de usos, donde presenta un uso comercial que satura el sector durante el día, pero la falta de usos residenciales hace que este esté inactivo en las noches.

Área analizada: 475067 mt².
44 manzanas. Mas espacio publico

OBJETIVO GENERAL.

- Proteger, recuperar, potenciar y renovar los valores urbanos, arquitectónicos y de representatividad histórica y sociocultural del centro histórico de Pasto y de su zona de influencia, mediante la definición de medidas, acciones, normas, programas, directrices y proyectos que contribuyan a su desarrollo y sostenibilidad para las generaciones actuales y futuras, que permitan la apropiación del sector por parte de la ciudadanía pastusa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Programar la recuperación de áreas subutilizadas o en desuso.
- Renovar sectores deprimidos que signifiquen suelo de renovación según la normativa vigente.
- Posicionar el espacio público como principal estructurantes de los elementos que conforman el espacio urbano.
- Proponer acciones que permitan salvaguardar los inmuebles de valor patrimonial y su integración a la dinámica urbana
- Articular las intervenciones del sistema de transporte con acciones que permitan revitalizar y renovar distintos sectores del centro
- Detener la expulsión del uso residencial y fomentar el uso de vivienda
- Recuperar la presencia institucional en el centro histórico y su zona de influencia
- Proponer acciones y estrategias que promuevan la apropiación colectiva del centro histórico y su zona de influencia.

(Pasto U. T., 2011)

8.3.1 Sistema Ambiental.

Dentro de lo que se configura en el Sector 1 – Centro Fundacional en cuanto al componente ambiental se encuentran una serie de falencias y oportunidades que pueden ser transformados para mejorar la imagen y calidad de lugar con un carácter ecológico ambiental, se hace necesaria la implementación de una serie de elementos ambientales articuladores complementarios al espacio público.

Establecer una imagen nueva al sector aliviando su carácter saturado debido a su naturaleza de centro fundacional.

DEBILIDADES:

- Desarticulación y falta de apropiación con la ronda hídrica del río Pasto.
- Desintegración y falta de apropiación con el potencial paisajístico ambiental que brindan las lomas de Tescual y centenario y la colina de la Institución Cesmag.
- escasas de zonas verdes y zonas de arborización.
- No existe sistema ambiental ordenado en el sector.

OPORTUNIDADES:

- Presencia de la ronda hídrica del río Pasto, como elemento integrador con la parte oriental de la ciudad.
- Área delimitada con las lomas orientales de la ciudad como la de Tescual y la del Centenario, que permiten la conexión desde el lugar.
- componente paisajístico predomina en el sector como elementos generadores de visuales desde el sector.
- Existen aéreas desaprovechadas con potencial para una recuperación ambiental.

CONCLUSIONES:

- Se hace necesaria la implementación de una serie de elementos ambientales articuladores complementarios al espacio público.
- Establecer una imagen nueva al sector aliviando su carácter saturado debido a su naturaleza de centro fundacional.

PROPUESTA:

- Realización un censo de arbolado urbano.
- Definición de una reglamentación para la implantación de especies dentro del centro histórico urbano.
- La propuesta se focaliza en el arbolado urbano implementación mejoramiento desarrollo y control.
- Mitigación del ruido urbano con el control de usos y regulación de la circulación vehicular en la zona.

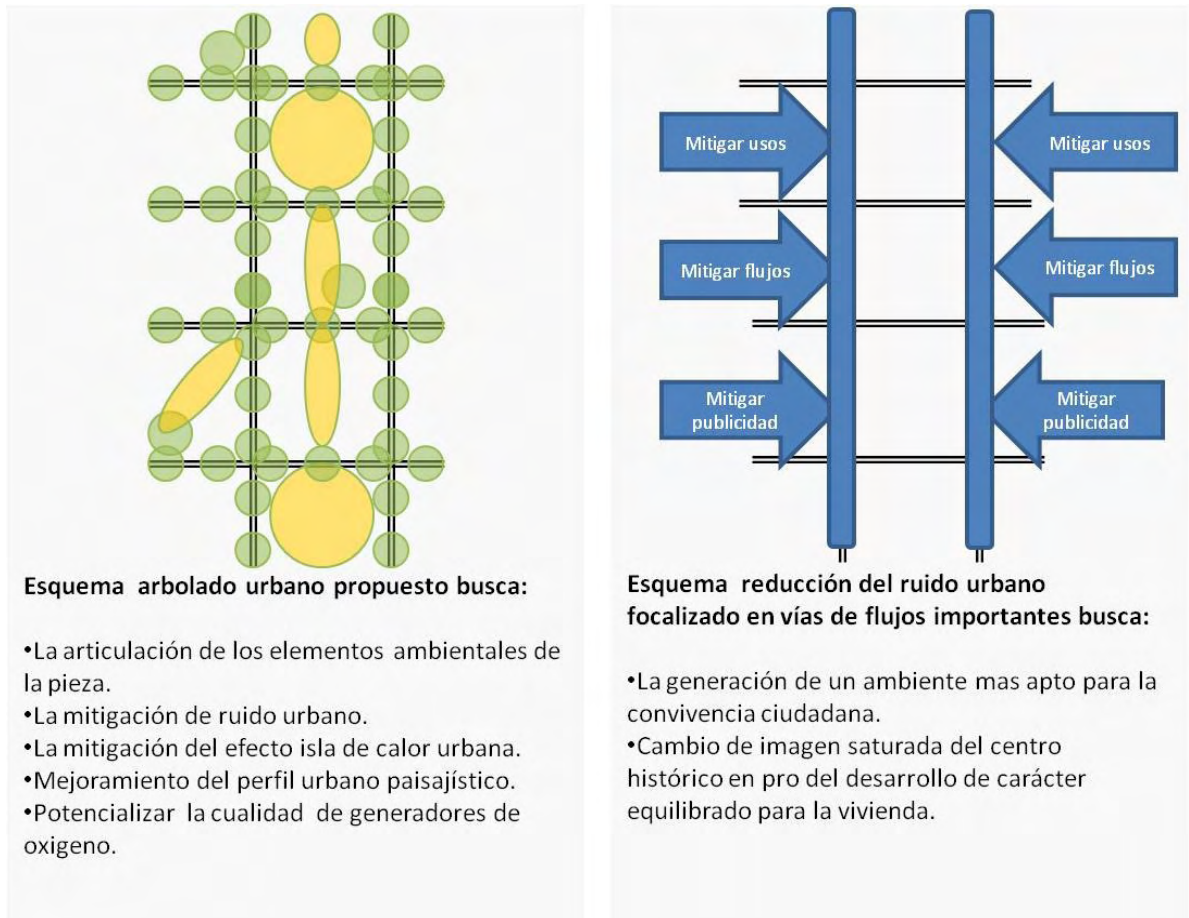


Fig. 47 Corema estrategia de Arbolado urbano y reducción de ruido. Fuente: Esta investigación.

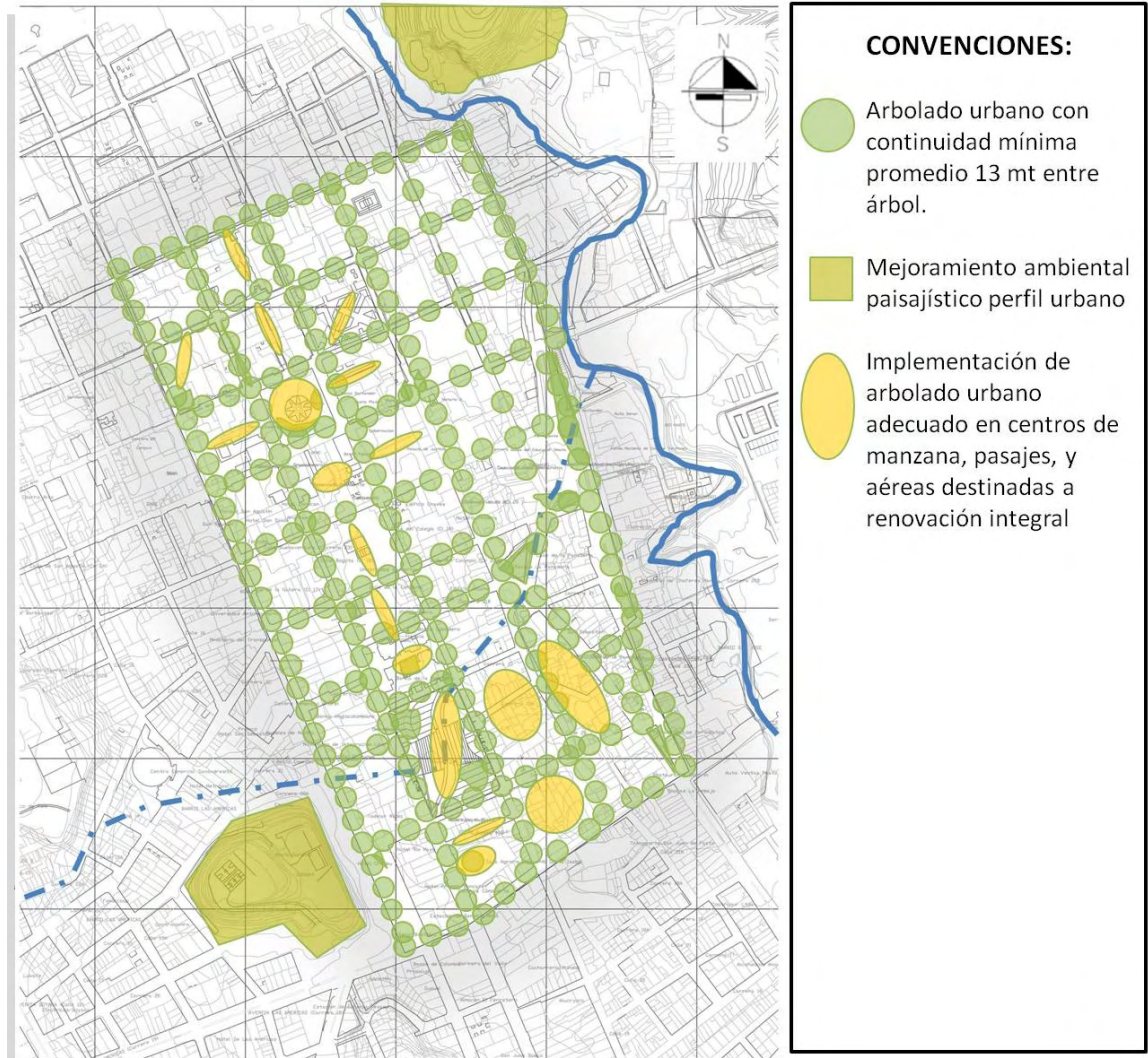


Fig. 48 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Sistema Ambiental. Fuente: Elaboración Propia

8.3.2 Sistema de Movilidad.

El sector analizado presenta conflictos de circulación tanto para vehículos como para peatones diferenciándose de manera clara la zona donde se localizan las dinámicas en el sector.

DEBILIDADES:

- Discontinuidad y deficiencia del perfil vial, andenes, y sendas peatonales que suplan la demanda peatonal que tiene el sector (calles 17, 18 y 19).
- El perfil vial de vía local no suple la necesidad de movilidad norte sur y sur norte en la ciudad generando traumatismos en la movilidad.
- Conflicto modal entre el transporte público y transporte particular.
- No Existe infraestructura clara para los sistemas de transporte masivo (vías, Paradas, Estaciones).
- La actividad se focaliza en sectores determinados generando problemas en los que no se ocupan.

OPORTUNIDADES:

- Altas calidades para la peatonalización restringida del sector.
- Los generadores de viaje determinan una alta atracción sobre el 60% aprox. De la pieza urbana.
- Posibilidad de inclusión de medios alternativos de transporte para aliviar flujos modales.

CONCLUSIONES:

- La jerarquía modal favorece al vehículo por sobre el peatón causando ineficiencia en el funcionamiento de la pieza.

PROPUESTA:

- El sistema de transporte propuesto en la escala de ciudad define el centro con un anillo de carácter secundario bajo el cual el centro histórico es provisto de una conectividad con el resto de la ciudad,
- El componente modal se ve enriquecido a través de la propuesta de implementación de transportes alternativos actualmente inexistentes como el tranvía y las ciclo rutas con una infraestructura adecuada.
- La propuesta de peatonalizar el centro y permitir el acceso restringido en ciertos puntos, es una estrategia que obedece a una propuesta integral de centro histórico revitalizado, convertirlo en un centro multifuncional homogéneo sin saturaciones de usos.

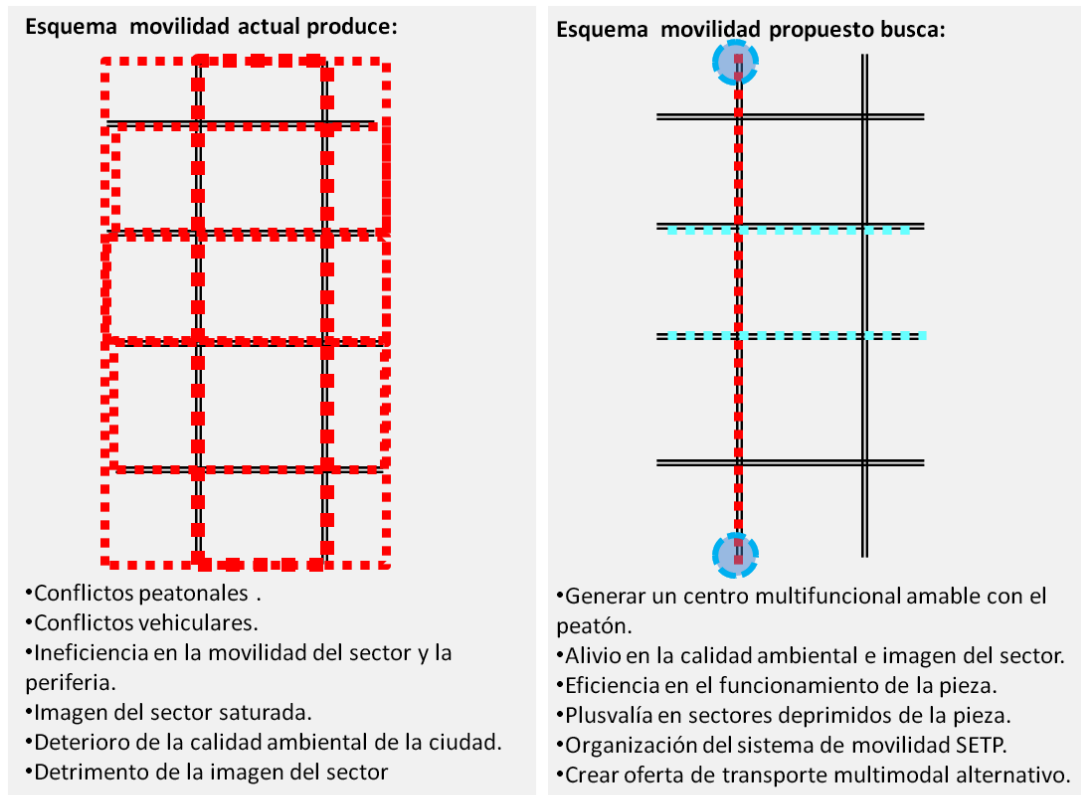


Fig. 49 Corema estrategia de movilidad. Fuente: Esta investigación.

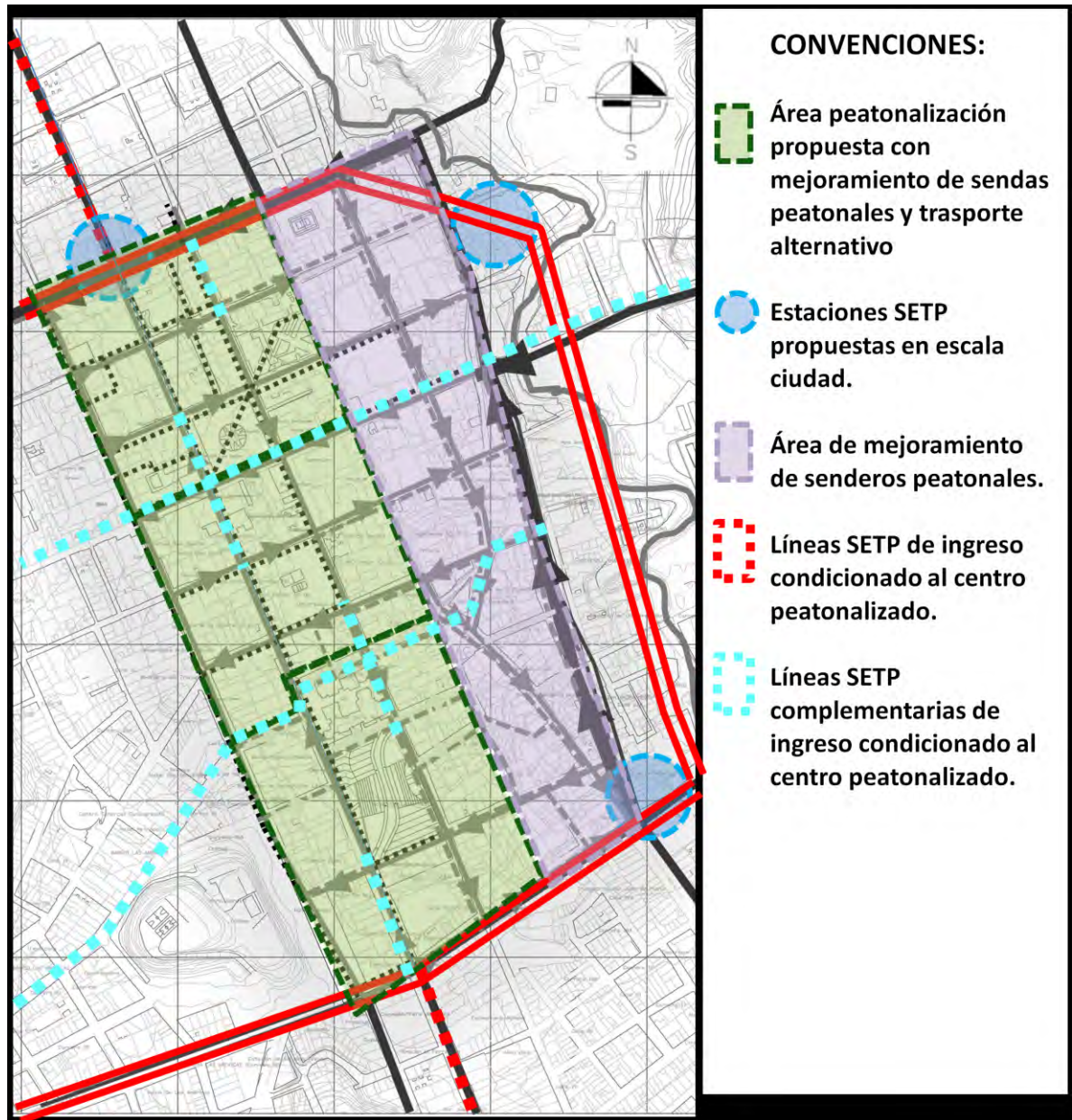


Fig. 50 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Sistema de Movilidad. Fuente: Elaboración Propia.

8.3.3 Sistema de Espacio Público.

La principal falencia del sector se encuentra en la desarticulación falta de planificación por ende no existe un sistema de espacio público que articule la ciudad, dada la importancia del espacio público en la vida urbana esta problemática se presenta como un varadero degradante de la vida urbana.

DEBILIDADES:

- No existe una articulación sistémica de del sector con su contexto inmediato.
- Inexistencia de estructuras articuladoras del espacio público (sendas, andenes, pasajes) como detonantes de la movilidad peatonal.
- Falta de apropiación del usuario por los espacios públicos.
- Deterioro de la infra estructura existente.
- Carencia de espacio público en las zonas residenciales.

OPORTUNIDADES:

- Al tratarse del centro histórico fundacional el sector, y sus diferentes plazas, parques y pasajes, posibilita la acción de articular los diferentes espacios públicos mediante el paisajismo y así generar lugares de encuentro e inclusión social.

CONCLUSIONES:

- Se hace necesaria la implementación de sistemas de espacio público que desarrollen con mejor calidad las actividades generadas por los usos y los elementos patrimoniales existentes

PROPUESTA:

- La propuesta de espacio público está orientada a la producción de un escenario urbano de centro fundacional con atractivos como bienes patrimoniales, escenarios culturales oferta comercial de vivienda y servicios mitigados a través de la liberación de algunos usos hacia las nuevas centralidades propuestas en la ciudad.
- Este escenario tiene que poseer las cualidades de confort servicios inclusión social y seguridad para quienes lo habitan lo recorren y lo utilizan actores directos e indirectos y ocasionales, desde una idea de que el espacio público es la ciudad lo que la contiene desde una mirada histórica.

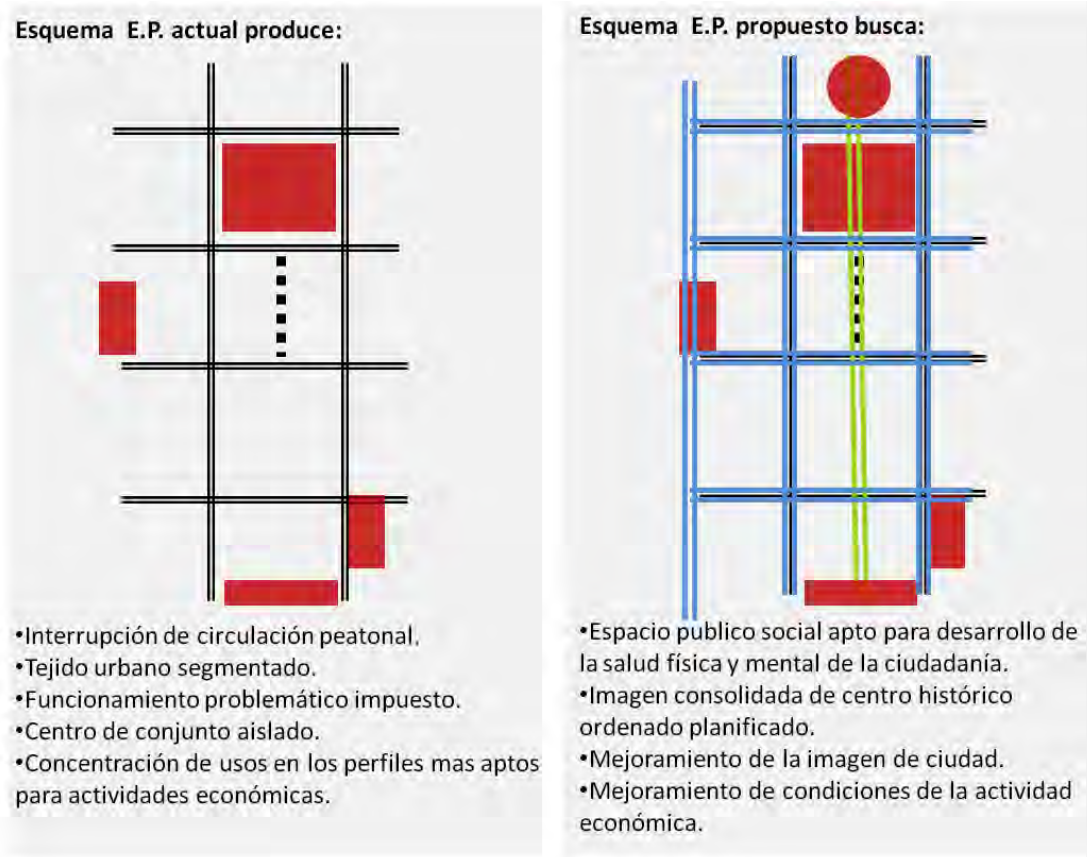


Fig. 51 Corema estrategia de movilidad. Fuente: Esta investigación.

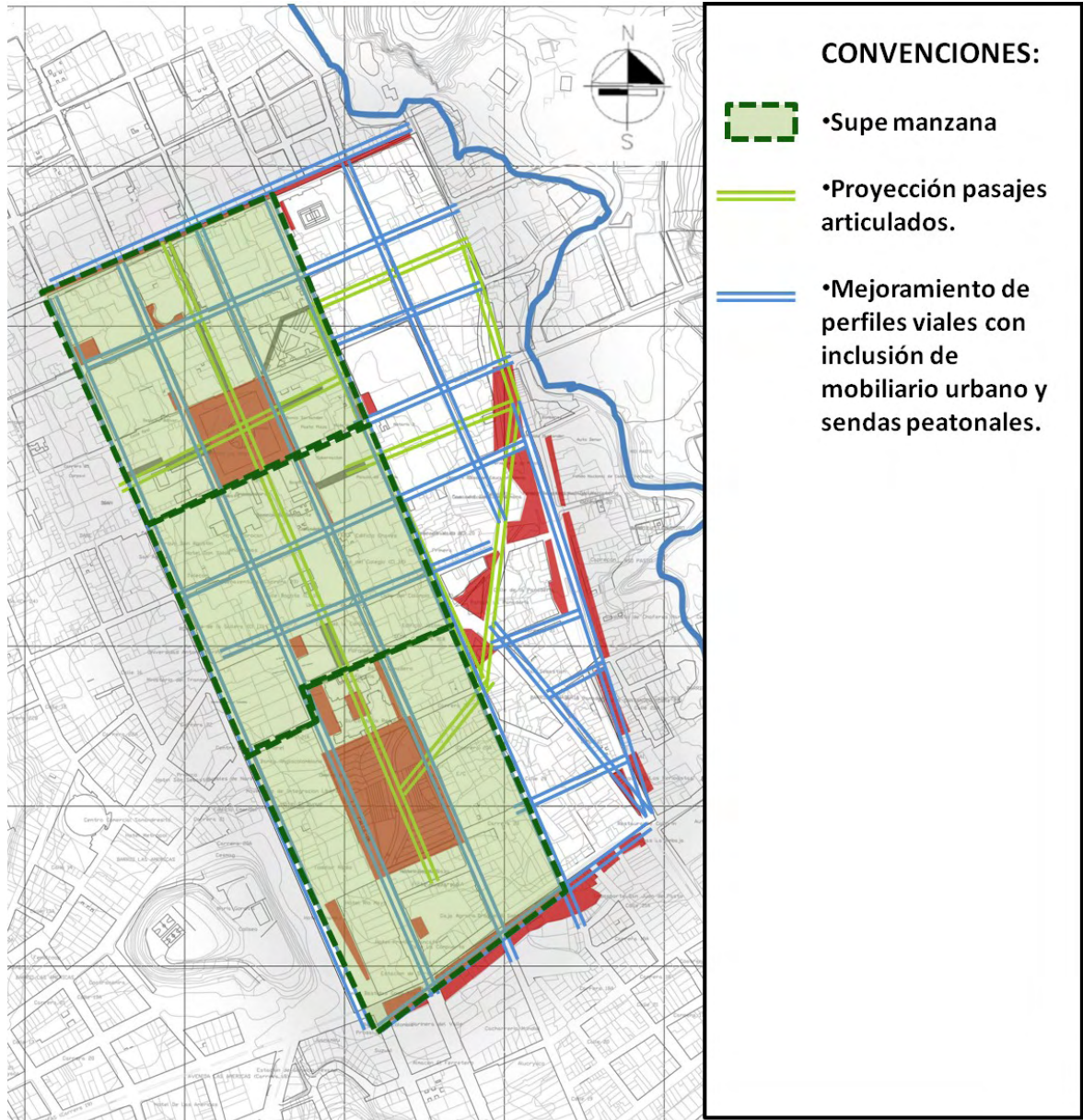


Fig. 52 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Sistema de Movilidad. Fuente: Elaboración Propia.

8.3.4 Sistema de Equipamientos.

El sector históricamente se ha caracterizado como el centro de servicios de la ciudad en un esquema mono céntrico que ha alejado la actividad de vivienda del centro histórico.

DEBILIDADES:

- al no existir un sistema de movilidad claro ni un sistema de espacio público articulador estos equipamientos no se encuentran en un sistema.
- inexistencia de equipamientos en el sector de la Plaza del carnaval, que revitalicen el sector.
- No existen condiciones aptas para el desarrollo de la actividad residencial.

OPORTUNIDADES:

- la generación de equipamientos culturales con densificación de viviendas , propician la apropiación y seguridad de los diferentes espacios marginados y espacios públicos que se encuentran en deterioro. Valorizando el usos generación de plusvalía.

CONCLUSIONES:

- La presencia de equipamientos mixtos generan un centro multifuncional que aporta a las nuevas centralidades.
- Falta la inclusión de usos determinados para el fortalecimiento del sector.
- Se hace necesaria una estrategia de descentralización que alivien los motivadores de viajes a este sector.

PROPUESTA:

- Liberar presión del centro histórico atreves de la propuesta de nuevas centralidades nivel ciudad.
- Controlar la densidad de los equipamientos que ofrecen servicios.
- Promover la mixtura de usos homogéneamente mezclados en cada centro

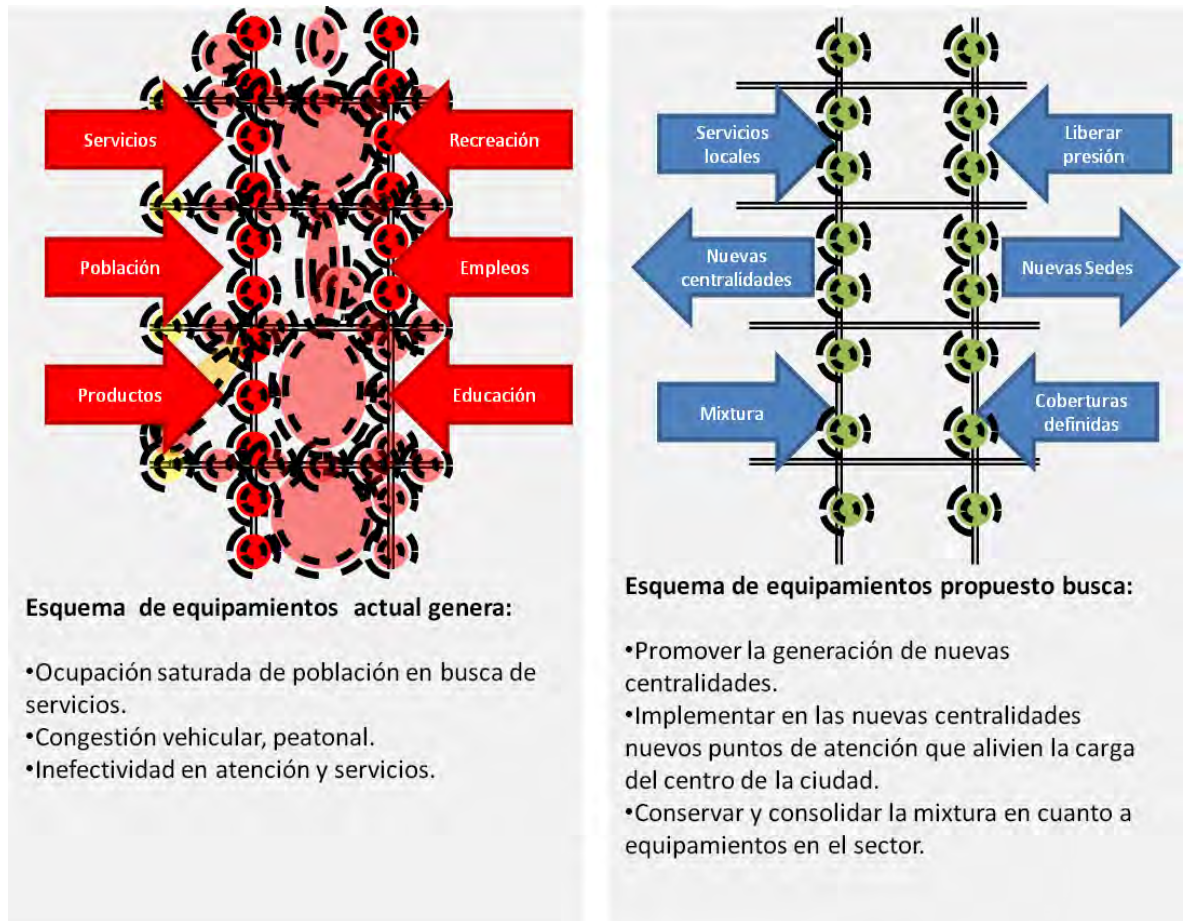


Fig. 53 Corema estrategia de Equipamientos. Fuente: Esta investigación.

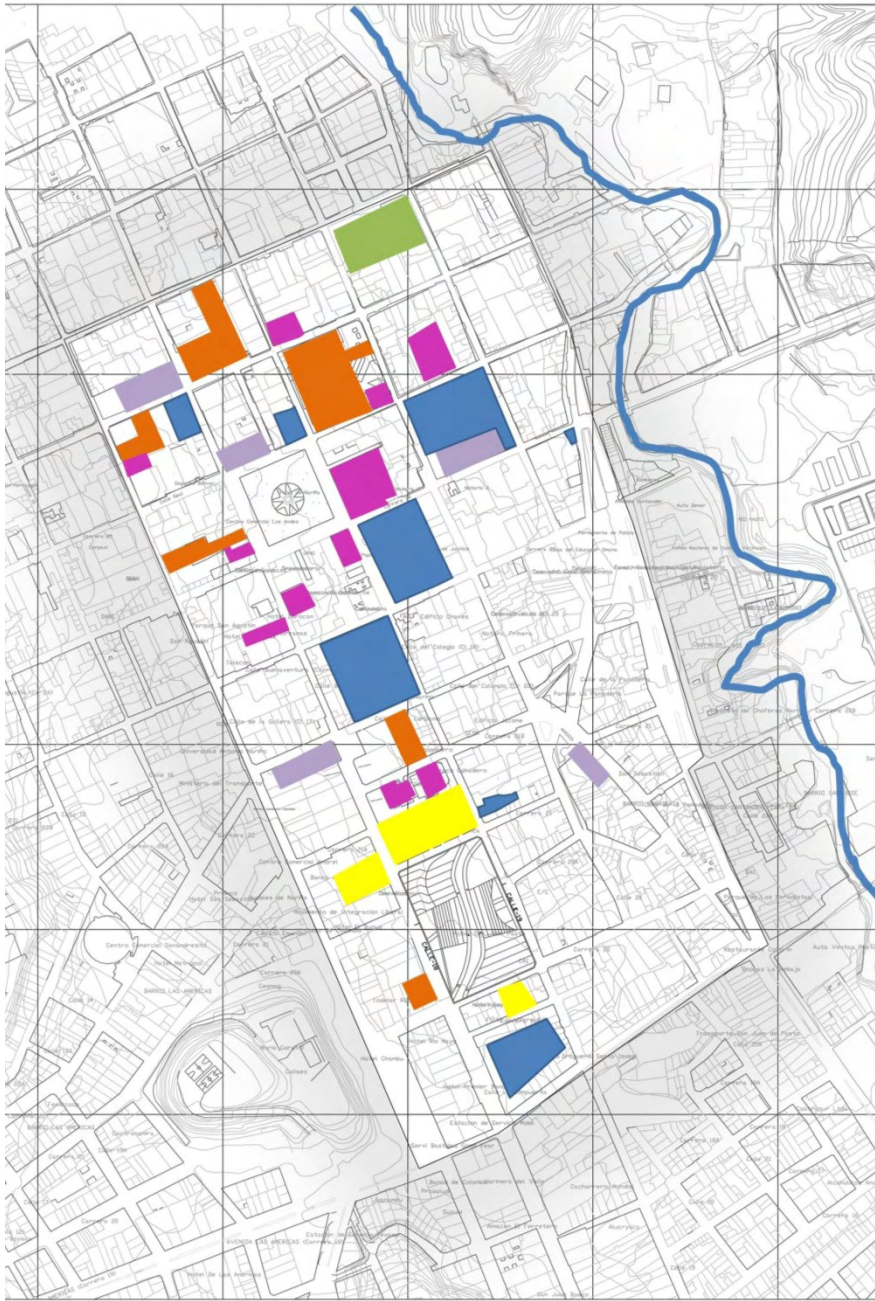


Fig. 54 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Sistema de Movilidad. Fuente: Elaboración Propia.

8.3.5 Sistema de Usos.

DEBILIDADES:

- bajos usos residenciales en el centro de la ciudad. el uso comercial al por mayor (bodegas, insumos y depósitos ocupan el 5.28% lo cual genera incompatibilidad con usos residenciales y mixtos.
- los usos hoteleros son bajos en el sector con tan solo 2.80% de ocupación.

OPORTUNIDADES:

- habitar en el centro posibilita vivir cerca al sitio de trabajo, permite vivir la ciudad a pie, ir al café o al cine caminando, disfrutar del espacio público.
- la adecuación de las vías y espacio público atraen inversionistas y el suelo urbano se valoriza.

CONCLUSIONES:

- El sector presenta una imagen de ciudad deteriorada e insegura por sus usos comerciales de alto impacto y baja densidad de uso residencial, lo cual genera grandes problemas sociales como la reubicación de trabajadoras sexuales y generación de normativas en el cambio de usos de suelo.

PROPUESTA:

- Liberar presión del centro histórico a través de la propuesta de nuevas centralidades nivel ciudad.
- Controlar la densidad de los equipamientos que ofrecen servicios.
- Promover la mixtura de usos homogéneamente mezclados en cada centro.

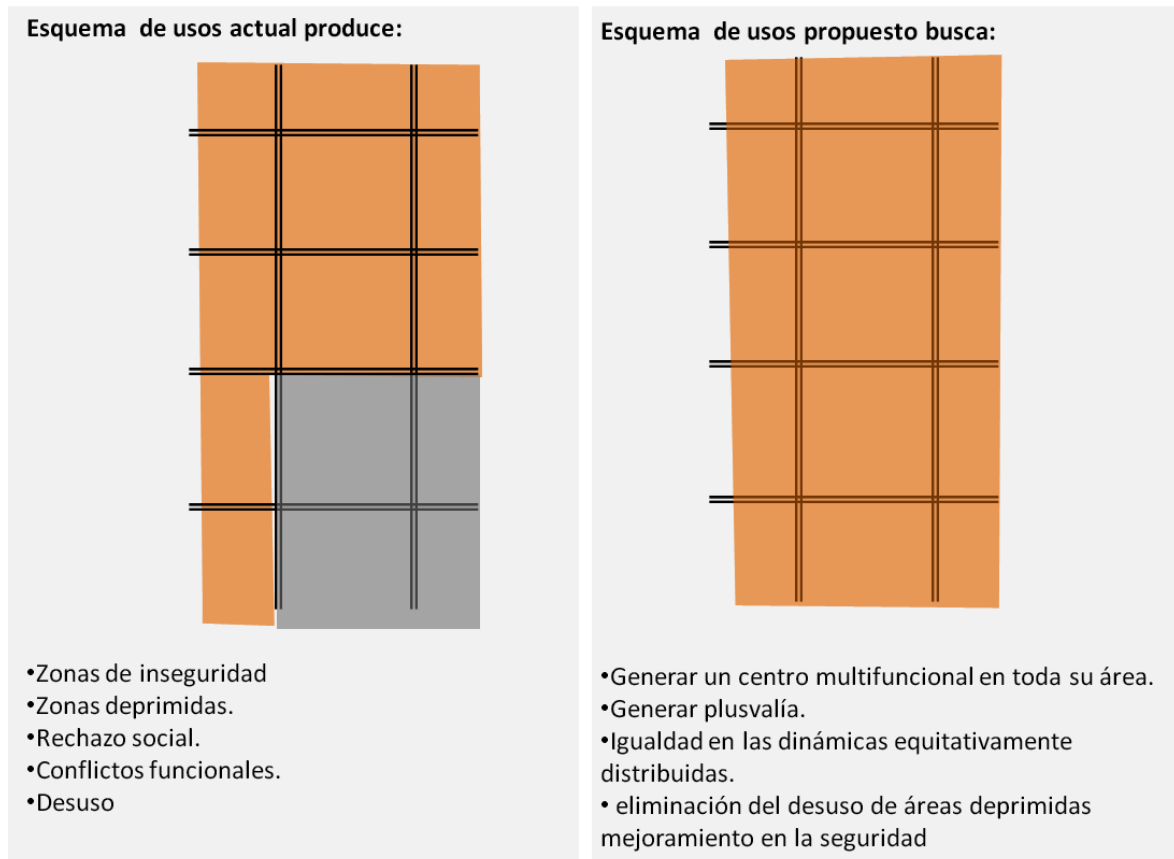


Fig. 55 Corema estrategia de Equipamientos. Fuente: Esta investigación.

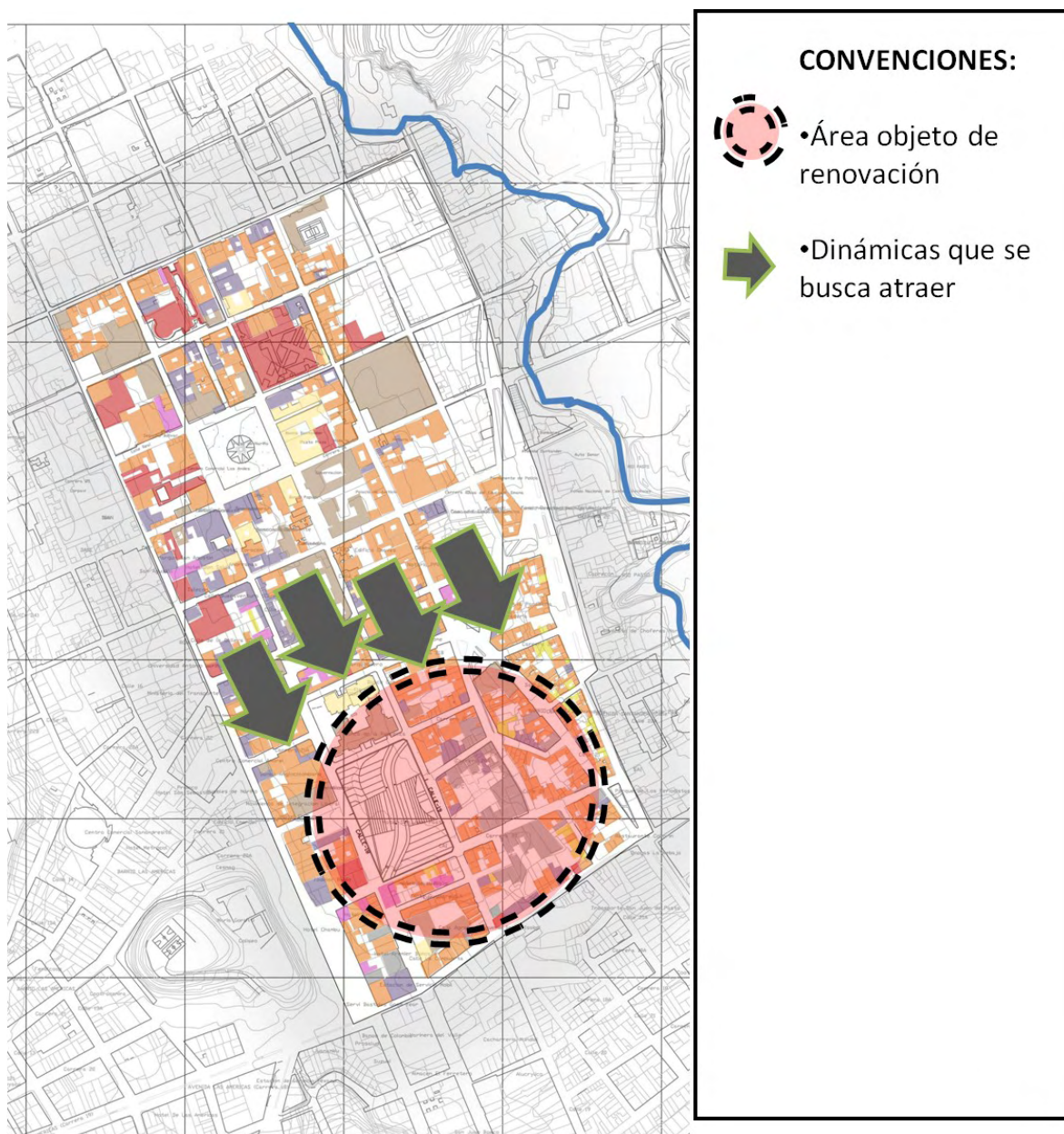


Fig. 56 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Usos. Fuente: Elaboración Propia.

8.3.6 Sistema de Llenos y Vacíos.

DEBILIDADES:

- falta de articulación de manzanas con pasajes por el centro de manzana adecuado para el uso peatonal.
- Existen manzanas que cuya ocupación es muy alta y manzanas de mayor tamaño que ya sea por su morfología o por sus límites prediales se ven desaprovechadas.

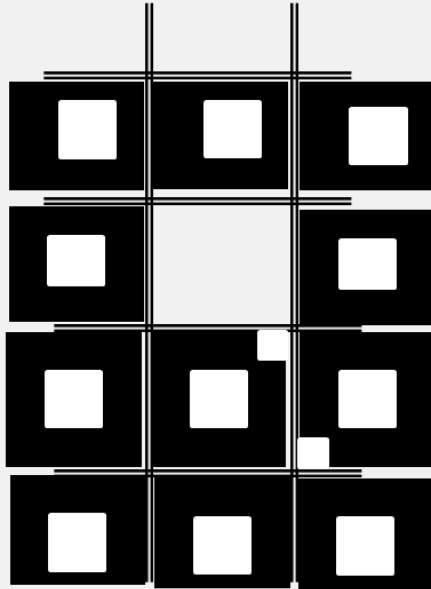
OPORTUNIDADES:

- se cuenta con centros de manzana vacíos los cuales son útiles para el desarrollo de espacios públicos o la densificación de vivienda.
- Se encuentran vacíos que formalmente presentan una alineación bastante provechosa para su uso.

CONCLUSIONES:

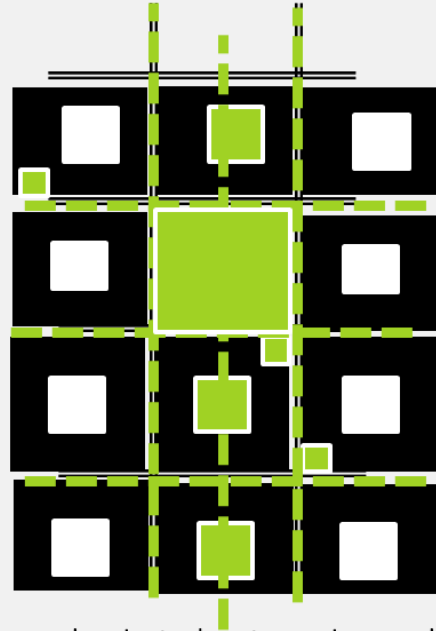
- Un gran porcentaje de vacíos urbanos, que han sido destinados al uso de parqueaderos, existen viviendas y bodegas abandonadas que pueden ser aprovechadas como áreas de oportunidad.

Esquema de llenos y vacios actual produce:



- Interrupción en la morfología urbana el perfil urbano .
- Desaprovechamiento del suelo urbano.

Esquema de llenos y vacios propuesto busca:



- El aprovechamiento de estos vacios para la densificación actividades económicas para la gestión de la ciudad, o proyección de espacio publico según sus cualidades.
- Que el uso de esos espacios genere una imagen solida del sector confiable para el que la usa el que la recorre y el que la visita

Fig. 57 Corema estrategia de Llenos y Vacios Urbanos. Fuente: Esta investigación.

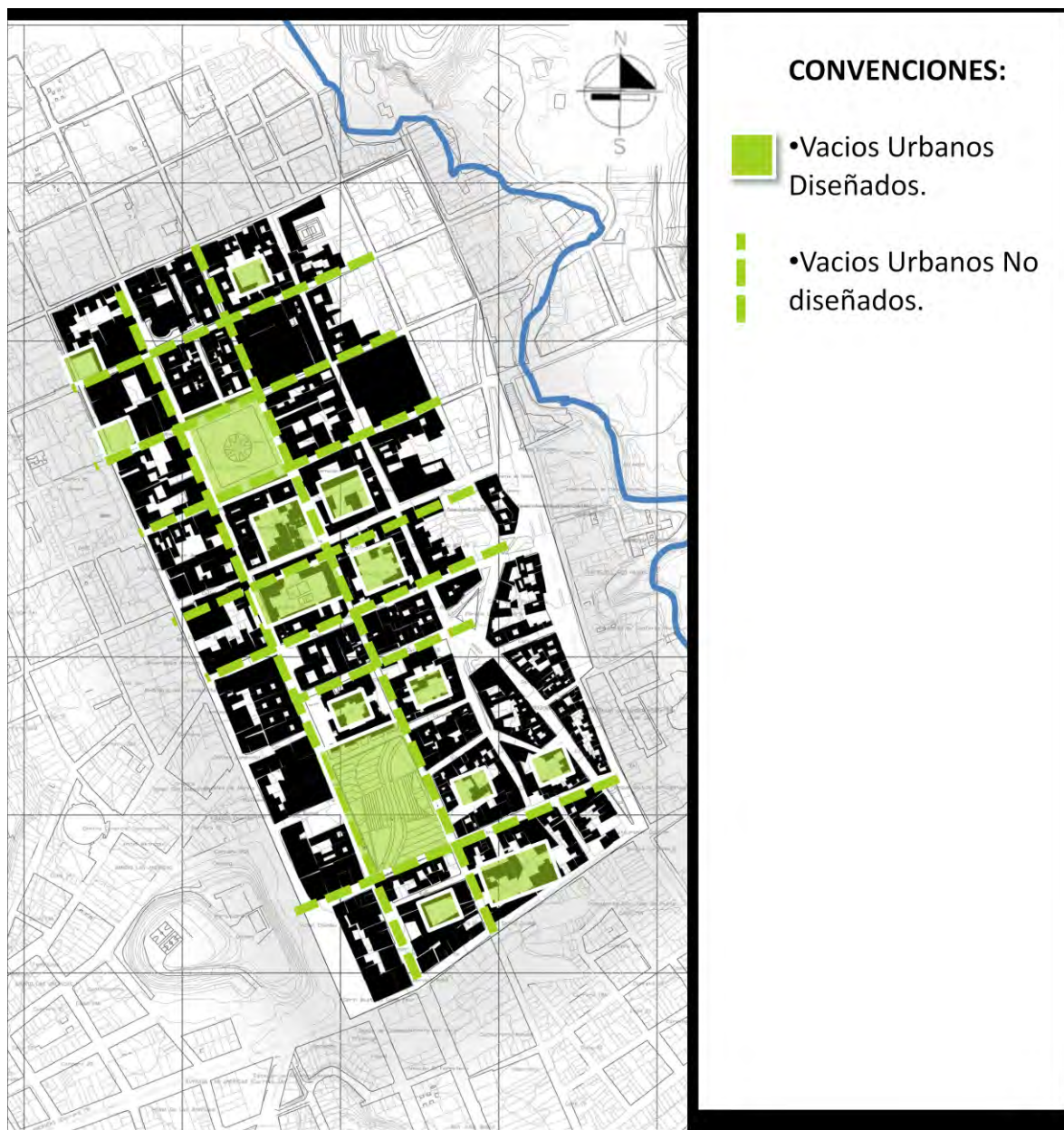


Fig. 58 Esquema escala micro- Sector 1 Centro Llenos y Vacios Urbanos. Fuente: Elaboración Propia.

ESCALA PIEZA URBANA.

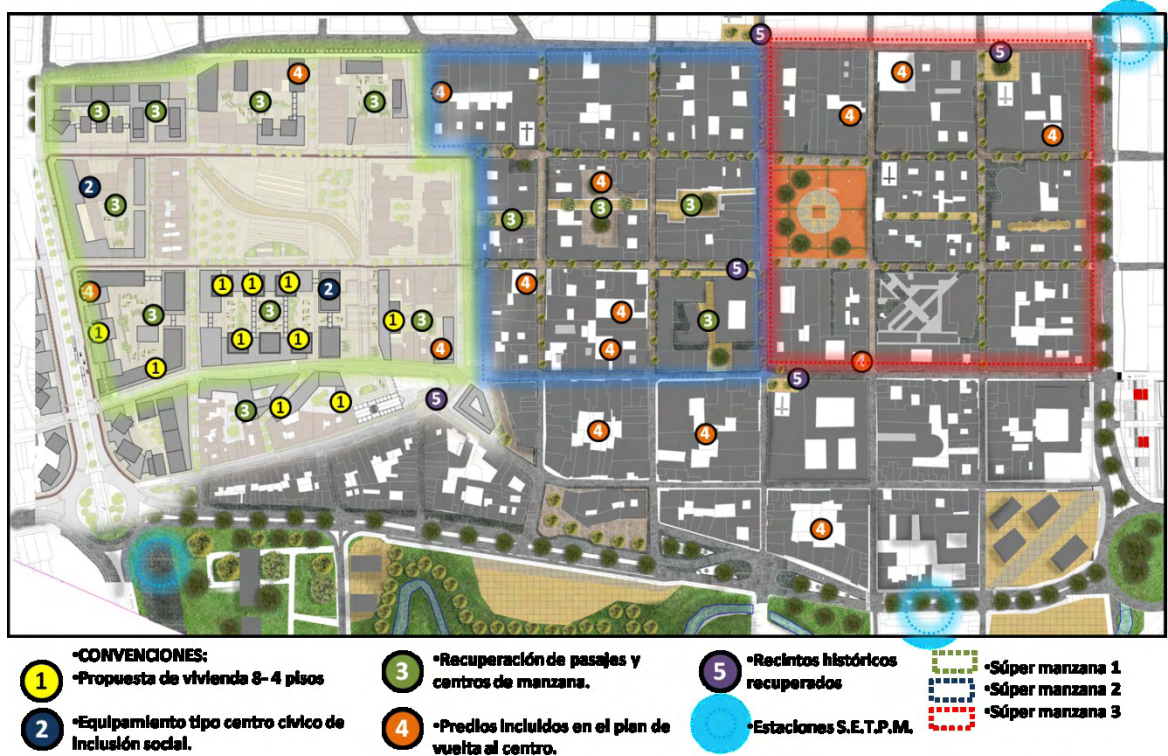
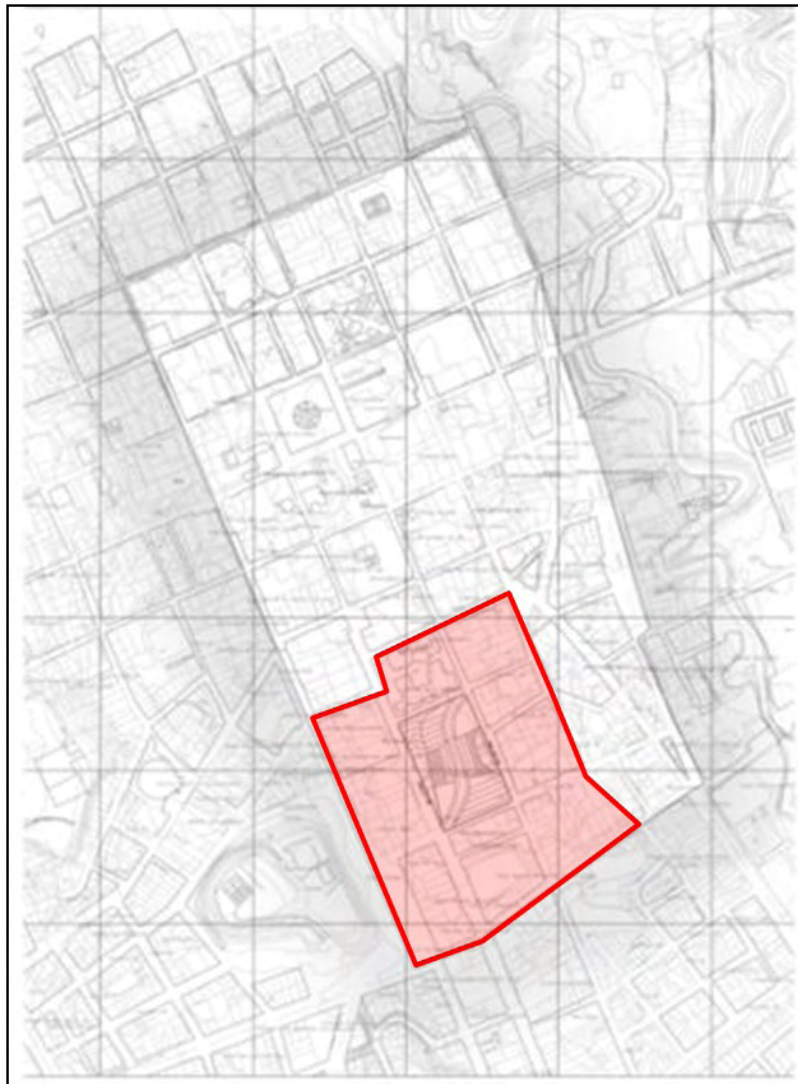


Fig. 59 Esquema propuesta general pieza urbana. Fuente : Elaboración propia.

9. “DISEÑO DE ESPACIO PÚBLICO PARA LA REACTIVACIÓN Y ARTICULACIÓN DEL SECTOR PLAZA DEL CARNAVAL.”

Dentro de la selección de la zona central de la ciudad como área de estudio y de recuperación, encontramos sectores que se caracterizan por ciertos elementos que los constituyen cada uno con algunos desafíos y oportunidades interesantes dentro de las cuales se selecciona el sector de La Plaza del Carnaval y la Cultura como un laboratorio ideal para llevar a cabo un estudio de caso y propuesta, de la problemática del espacio público abordada.



Sector 1 - Pieza urbana

Fig. 60 Localización del área de trabajo dentro de la pieza urbana central. Fuente: Elaboración propia.

9.1 Análisis y propuesta sistémica de sector SM 1

9.1.1 Sistema de Usos SM1

DEBILIDADES:

- Vocación comercial enfocada a materiales de construcción, ferreterías, y abarrotes al por mayor.
- Bajos usos residenciales
- El uso comercial al por mayor (bodegas, insumos y depósitos lo cual genera incompatibilidad con usos residenciales y mixtos.
- Los usos hoteleros son bajos en el sector.

POTENCIALIDAD:

- Localización próxima al centro administrativo de la ciudad, existen equipamientos que fortalecen la actividad del lugar
- Franjas de usos comerciales consolidados que pueden ser usados para extender su área de influencia.

CONCLUSIONES:

El sector se encuentra ocupado en su gran mayoría por usos incompatibles que desarticulan las dinámicas del centro, existe una homogenización del sector que promueve la saturación de población en busca de usos inadecuados para el sector



Fig. 61 Sistema de Usos Actuales Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.

PROPUESTA:

- Proponer usos comerciales complementarios con nuevos usos residenciales, a fin de garantizar la reactivación del lugar.
- Generar una mixtura en los usos la cual logre una aproximación del uso residencial y sus dinámicas propias al centro de la ciudad buscando recuperar la noche como un escenario temporal perdido para la ciudadanía en esta zona.

- Proponer un Centro Cívico, que sirva de apoyo en esta centralidad.
- Garantizar el funcionamiento del sector enfocado en una estrategia de súper manzanas que mejore la habitabilidad del lugar.

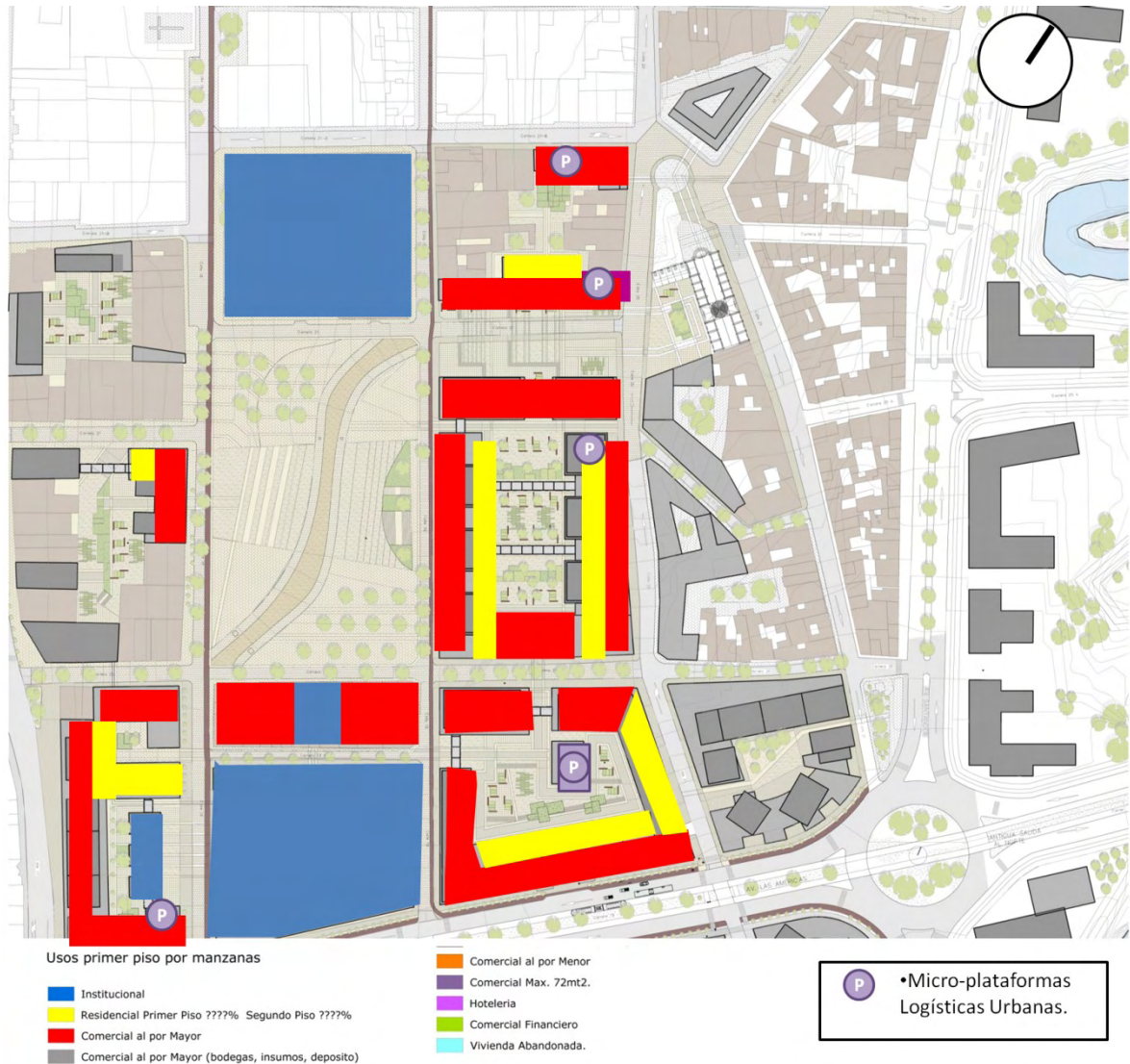


Fig. 62 Sistema de Usos Propuesto Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.

9.1.2 Sistema Espacio público y ambiental

La principal falencia del sector se encuentra en la desarticulación falta de planificación por ende no existe un sistema de espacio público que articule la ciudad, dada la importancia del espacio público en la vida urbana esta problemática se presenta como un varadero degradante de la vida urbana.

DEBILIDADES:

- No existe una articulación sistémica de del sector con su contexto inmediato.
- Inexistencia de estructuras articuladoras del espacio público (sendas, andenes, pasajes) como detonantes de la movilidad peatonal.
- Falta de apropiación del usuario por los espacios públicos.
- Deterioro de la infra estructura existente.
- Carencia de espacio público en las zonas residenciales.

OPORTUNIDADES:

- La Plaza del carnaval como símbolo de la ciudad puede ser determinante de un carácter de la ciudad.
- Se identifican recintos históricos, posibilitan la acción de articular los diferentes espacios públicos mediante el paisajismo y así generar lugares de encuentro e inclusión social.

CONCLUSIONES:

- Existen grandes áreas libres que en la actualidad no presentan usos benéficos.
- El bien privado genera la sub utilización de los predios.
- Se hace necesaria la implementación de sistemas de espacio público que desarrollen con mejor calidad las actividades generadas por los usos y los elementos patrimoniales existentes.
- Existe un déficit cualitativo y cuantitativo de espacio publico



Espacio público efectivo: 

Fig. 63 Sistema de Espacio público Actuales Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.

PROPUESTA:

- La propuesta de espacio público está orientada a la producción de una serie de escenarios urbanos recuperados al interior de las manzanas interconectadas entre sí que generando una malla de corredores y pasajes que articulen tanto el interior y el exterior de las manzanas.
- Este escenario tiene que poseer las cualidades de confort servicios inclusión social y seguridad.



Fig. 64 Sistema de Espacio público y arbolado Propuesto Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.

9.1.3 Sistema de movilidad

En el sector analizado se encuentra la futura ampliación de la carrera 19. Hay un déficit de andenes peatonales, en donde el perfil de la vía le da prioridad al vehículo y no al peatón, lo cual genera conflictos en diferentes nodos de la ciudad.

DEBILIDADES:

- deficiencia de andenes y sendas peatonales que suplan la demanda peatonal que tiene el sector (calles 18 y 19).
- los perfiles viales son angostos.
- conflictos vehiculares de transporte público y transporte particular.
- Inexistencia de paraderos de buses adecuados.

POTENCIALIDADES:

- Se tiene la posibilidad, de generar transportes alternativos de bajo costo y amigables con el medio ambiente.
- posibilidad de generar sendas de uso peatonal y ciclorutas, por la calle 18.

CONCLUSIONES:

- se evidencia un alto privilegio al transporte motorizado, e inexistencia de perfiles viales q diferencien los usos vehiculares particulares, públicos y peatonales.



CONVENCIONES:

- | | | |
|--------------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Vía arterial de segundo orden. | Vía de tercer orden. | Menores flujos peatonales. |
| Vía de segundo orden. | Mayores flujos peatonales. | Conflictos de flujos peatonales |

Fig. 65 Sistema de Movilidad Actual Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.

PROPUESTA:

- La propuesta de movilidad busca liberar del automóvil el núcleo central de la plaza del carnaval.
- Plantear un sistema de transporte limpio como el tranvía.
- Establecer ciclo rutas a través de un sistema general que utilicen la fuerza del eje de la calle 18 como principal conector peatonal.

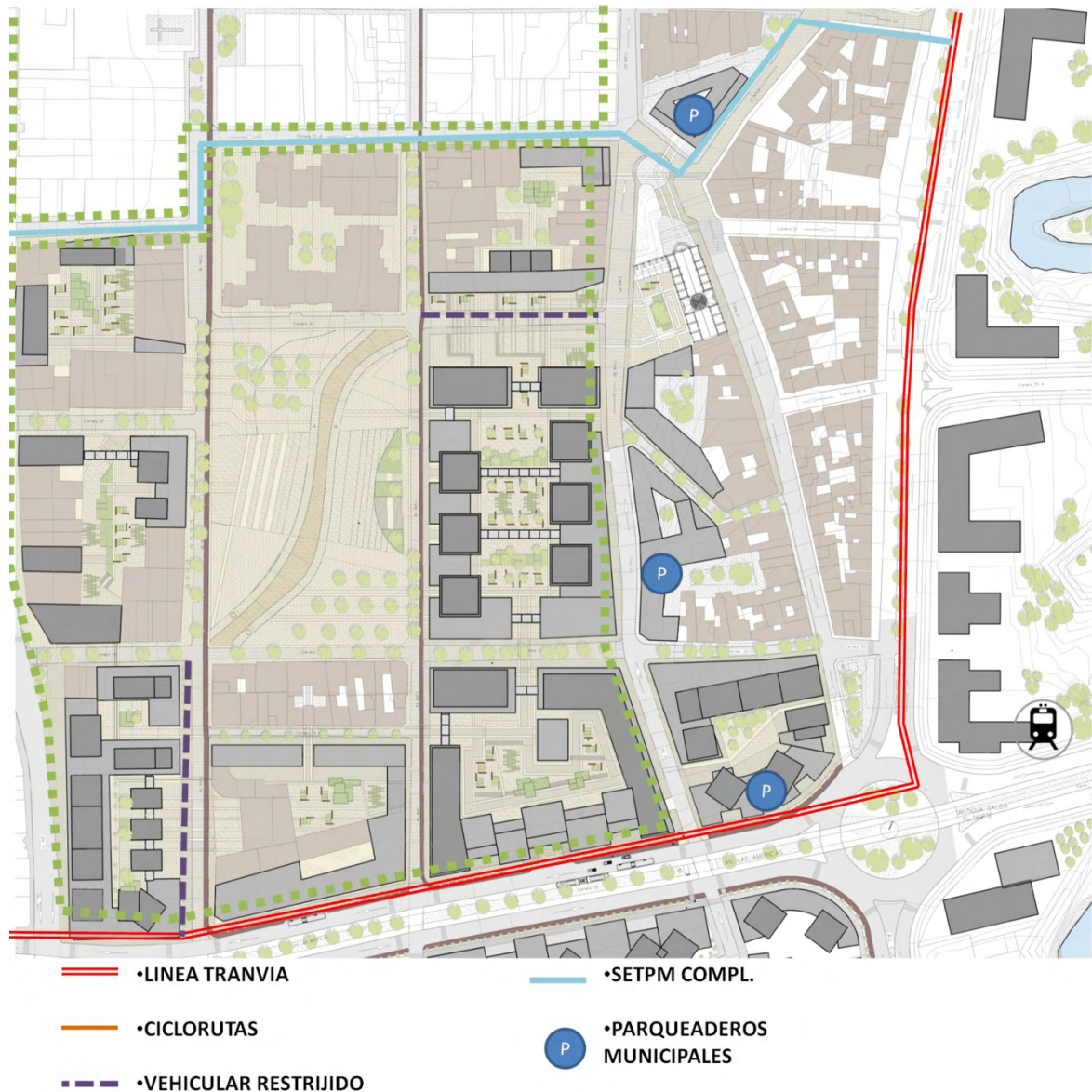


Fig. 66 Sistema de Movilidad Propuesto Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.

9.2 Áreas de oportunidad

9.2.1 Piezas de conservación.



Fig. 67 Piezas de conservación Súper Manzana 1. Fuente: Cuadernos Diagnósticos POT 2014 Elaboración propia.

CRITERIOS DE SELECCIÓN:

Se identifican los predios consignados en la planimetría del documento técnico del POT, en el plano EE5-PIEZAS DE CONSERVACION.

Además se define una serie de condiciones, favorables que determinan algunas edificaciones como de posible conservación, que son:

- Tipo de construcción, (moderna, contemporánea.)
- Estado actual de la edificación.
- Tipo de estructura.
- Adaptabilidad al contexto.

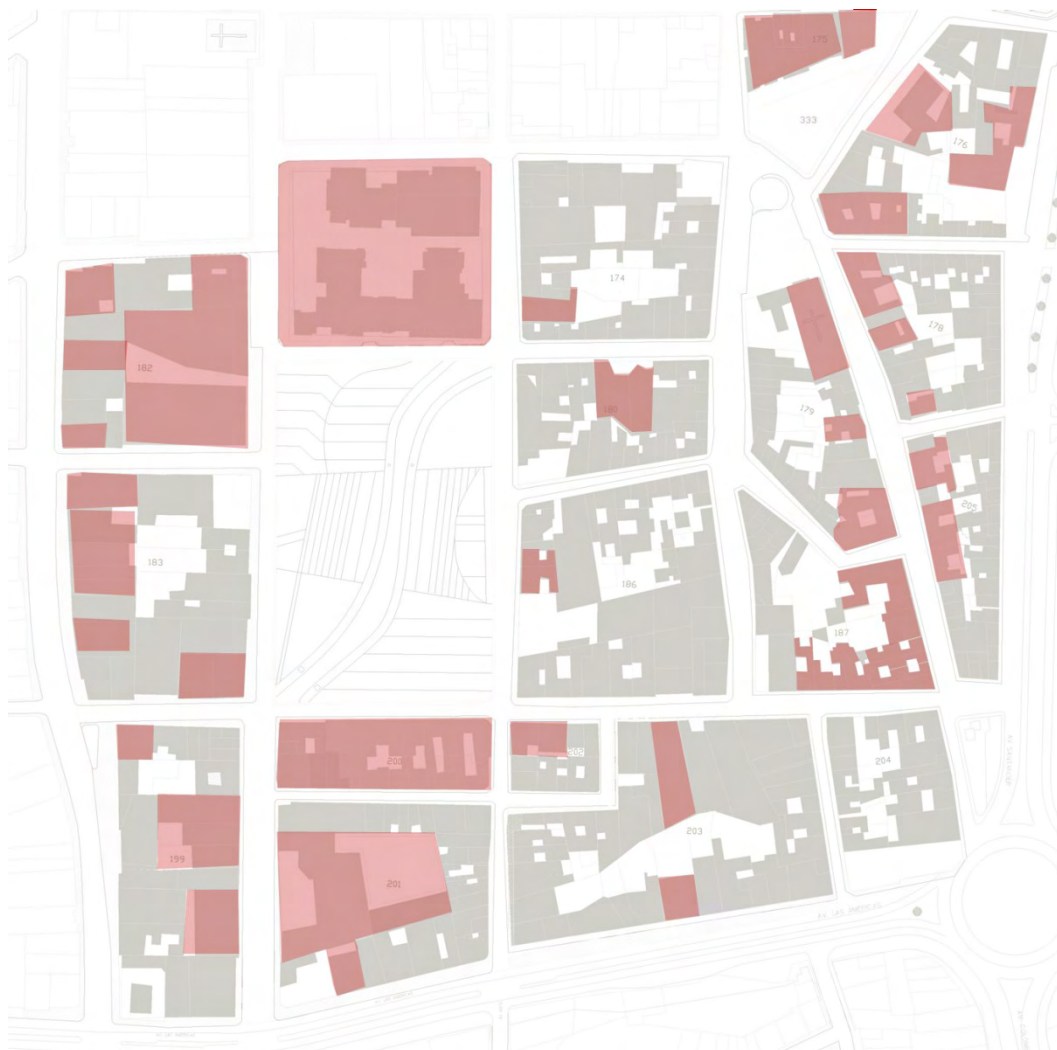


Fig. 68 Áreas de oportunidad según Piezas de conservación Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.

9.2.2 Usos.



Fig. 69 Usos Súper Manzana 1. Fuente: Cuadernos Diagnósticos POT 2014 Elaboración propia.

CRITERIOS DE SELECCIÓN:

Teniendo en cuenta la proyección definida para la supe manzana, se definen una serie de usos que se encuentran entre compatibles y complementarios que solo requerirían pequeños ajustes de adaptación, teniendo en cuenta:

- Tendencia actual, y su favorabilidad.
- Pertinencia en la estrategia de mixtura de usos urbana general.
- Características históricas contextuales Favorables.
- Complementariedad con el carácter proyectado.



Fig. 70 Áreas de oportunidad según Usos Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.

9.2.3 Alturas.

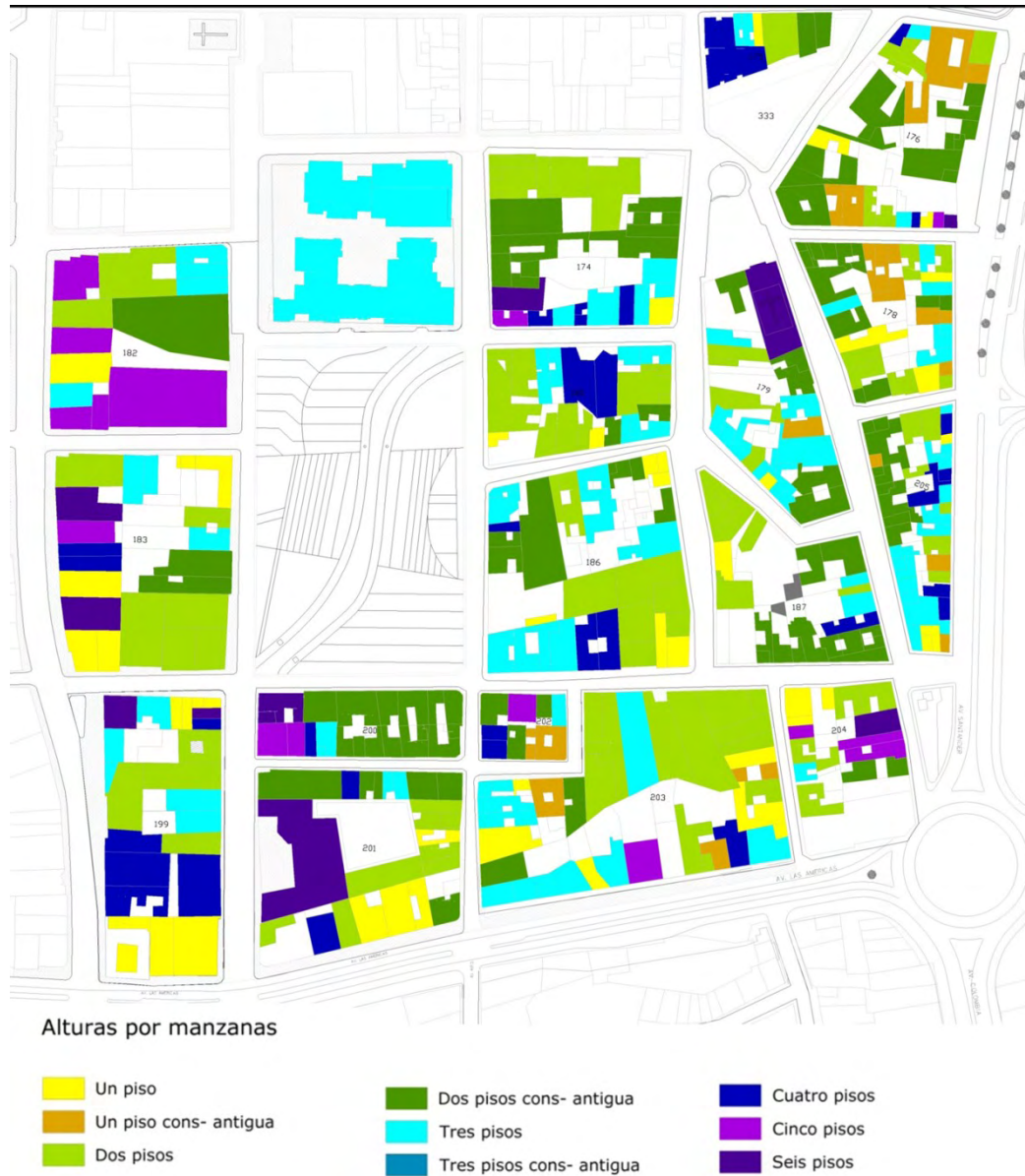


Fig. 71 Alturas Súper Manzana 1. Fuente: Cuadernos Diagnósticos POT 2014 Elaboración propia.

CRITERIOS DE SELECCIÓN:

En cuanto a alturas la postura principal es contextualización y aprovechamiento, por lo cual se adoptan los siguientes criterios:

- Edificaciones que conserven el perfil urbano histórico en puntos característicos.
- Pedios con buen y aceptable nivel de aprovechamiento del suelo.
- Valor arquitectónico declarado y sobre el contexto
- Complementariedad con el carácter proyectado.



Fig. 72 Áreas de oportunidad según Alturas Súper Manzana 1. Fuente: Elaboración propia.

9.3 CRITERIOS URBANOS.

9.3.1 Ambientales.

REINSERCIÓN DEL COMPONENTE NATURAL:

Recuperación del Verde Urbano:

Implementación de áreas verdes zonas blandas en el conjunto actualmente en déficit o nulo, previsto en recorridos y sendas urbanas parques y plazas, elementos de fachada y cubiertas, buscando:

- La mitigación del efecto isla de calor urbana.
- Mejoramiento del perfil paisajístico urbano.
- Creación de condiciones de habitabilidad.

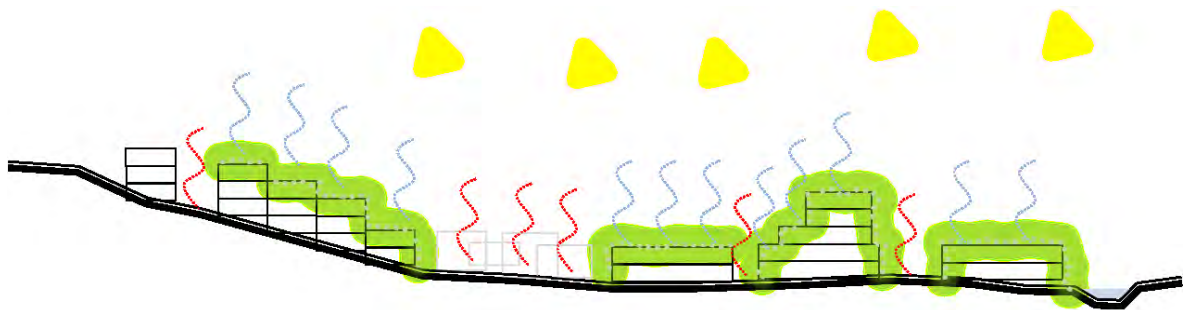


Fig. 73 Esquema estrategia de mitigación efecto isla de calor urbana. Fuente: Elaboración Propia.

Arbolado Urbano:

Implementación de un sistema de arbolado urbano, como articulador paisajístico y funcional de la estructura urbana buscando:

- La mitigación de ruido urbano.
- La mitigación del efecto isla de calor urbana.
- Mejoramiento del perfil paisajístico urbano.
- Potencializar la cualidad de generadores de oxígeno.

Contaminación Mitigada:

Control de usos planificados en corredores saturados para minimizar el impacto en el sector sin perder vitalidad buscando:

- La mitigación de ruido urbano.
- La mitigación de flujos.
- La mitigación de la contaminación visual.

9.3.2 Ciudadano-Peaton, Movilidad y Transporte.

CIUDADANO-PEATÓN, MOVILIDAD Y TRANSPORTE:

Transporte Público:

Implementación de un sistema de transporte público alternativo y accesible, buscando:

- Promover el uso del transporte público en la ciudad.
- Aliviar el caos vehicular al interior de la súper manzana y generar transporte al borde.
- Generar sistemas efectivos a partir de un nuevo esquema de funcionamiento del centro.
- Implementa criterios de diseño accesible para el espacio público garantizando movilidad de discapacitados.

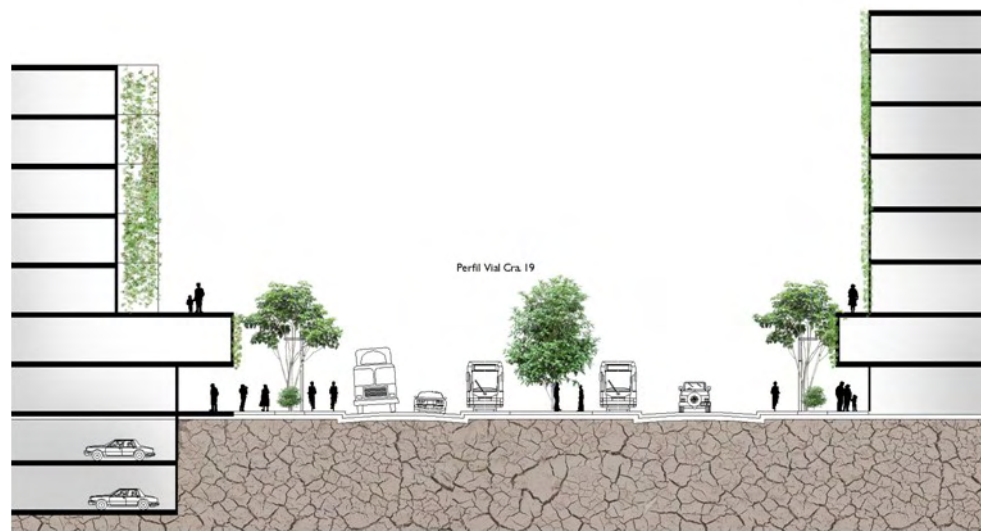


Fig. 74 Esquema Perfil Vial Cr. 19 Av. Américas. Fuente: Elaboración Propia.

Recuperación del espacio Urbano:

Concebir el espacio público como eje de la ciudad, liberándolo de su función dominante al servicio del coche, para convertirlo en espacio de la convivencia, del ocio, del ejercicio, del intercambio y de otros múltiples usos busca:

- Devolver la ciudad al ciudadano.
- Crear condiciones óptimas para las actividades urbanas.
- Generar sistemas efectivos a partir de un nuevo esquema de funcionamiento del centro.

Plan Parqueo:

Proyectar zonas de parqueo privado y público, para cubrir la demanda de servicios de la interior:

- Localizar el sistema de parqueos al borde de la manzana
- Prioridad al los parqueos para visitantes.
- Manejo de parqueos en subsuelo.

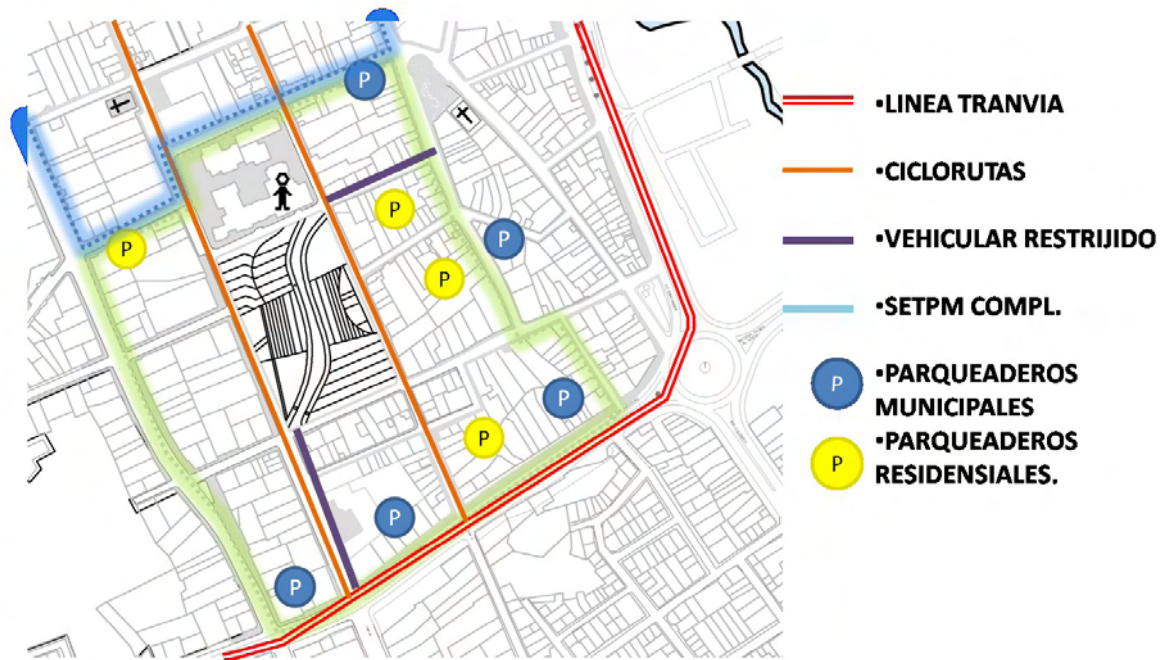


Fig. 75 Esquema Estrategia Movilidad. Fuente: Elaboración Propia.

9.3.3 Tipologías Urbanas.

TIPOLOGÍAS URBANAS:

Patrimonio y Protección:

Preservación de bienes de protección patrimonial según normativa, en cuanto a alturas usos paramentos y valor contextual:

- Definir tipos edificatorios por adaptación al contexto histórico
- Conservar el perfil y paramento urbano en sectores con componentes patrimoniales.
- Mantener alturas respetuosas frente a elementos arquitectónicos importantes como el templo de san Sebastián.



Fig. 76 Esquema escalonamiento implantación contexto histórico. Fuente: Elaboración Propia

Tipología de Manzana:

La tipología de manzana se define por características y determinantes contextuales y relaciones puntuales propias de cada manzana, se busca:

- Definir opciones de ocupación más adecuadas para cada caso presente.
- Construcción de tipologías específicas para la senda del carnaval en área de influencia.

Apertura de Patios Claustros privados:

Conversión transitiva de los interiores de manzana a un modelo público con re densificación y con áreas de reserva:

- Generar mayor oferta de espacio público y aéreo aprovechables.
- Redefinir el tratamiento normativo, por una estrategia funcional más adecuada.
- Aplicar el reajustes de tierra en áreas de manzana de tipo irregular presentes en el sector

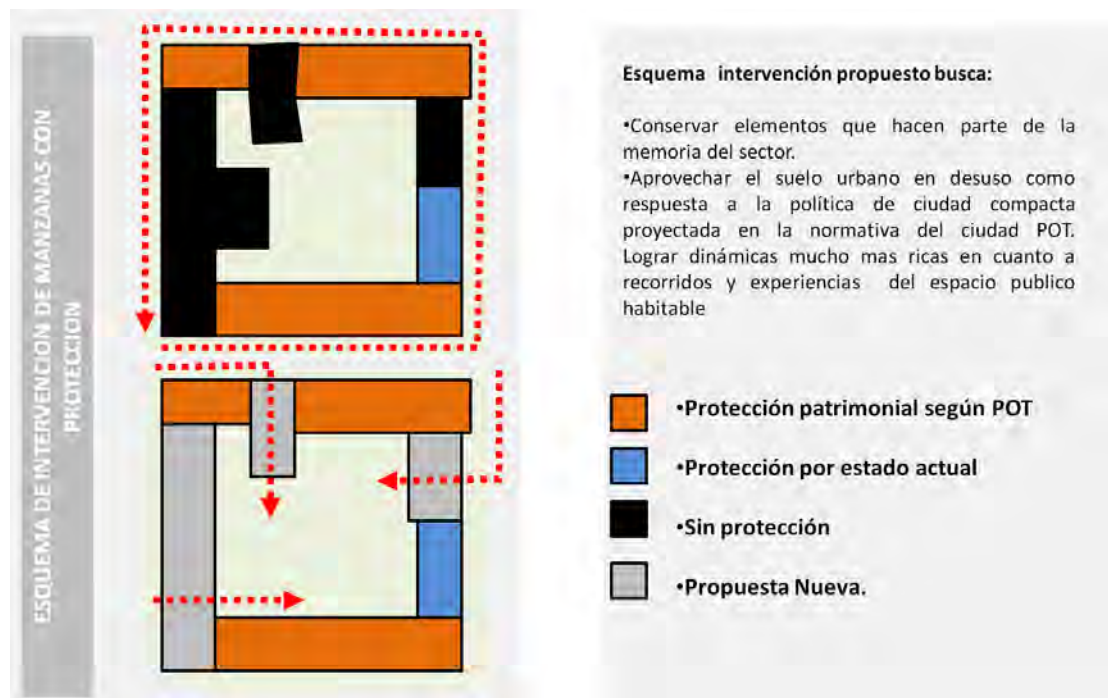


Fig. 77 Esquema de intervención a manzanas con elementos de protección. Fuente: Elaboración propia

9.3.4 Usos.

Uso Comercial Generador de Dinámicas Urbanas:

La propuesta contempla la mixtura de usos con especializaciones controladas por sectores como los corredores principales que albergan actividades principales características y el reforzamiento de otras

- Potencializar usos característicos complementados con actividad especial programada.
- Generar usos complementarios en carreras intermedias.
- Implementación del uso de vivienda en altura, en puntos de renovación urbana, y vivienda colectiva en puntos de menor impacto.



Fig. 78 Esquema corredores de usos Fuente: Elaboración propia

Usos Urbanos de renovación

El uso residencial es el principal dinamizador de la ciudad no temporal, que refuerza el concepto de re densificación del centro

- Se busca poner en funcionamiento la multiplicidad de los usos en un desarrollo vertical.
- El uso del subsuelo y las cubiertas como parte de las tendencias sostenible.

Esquema de masas propuesto

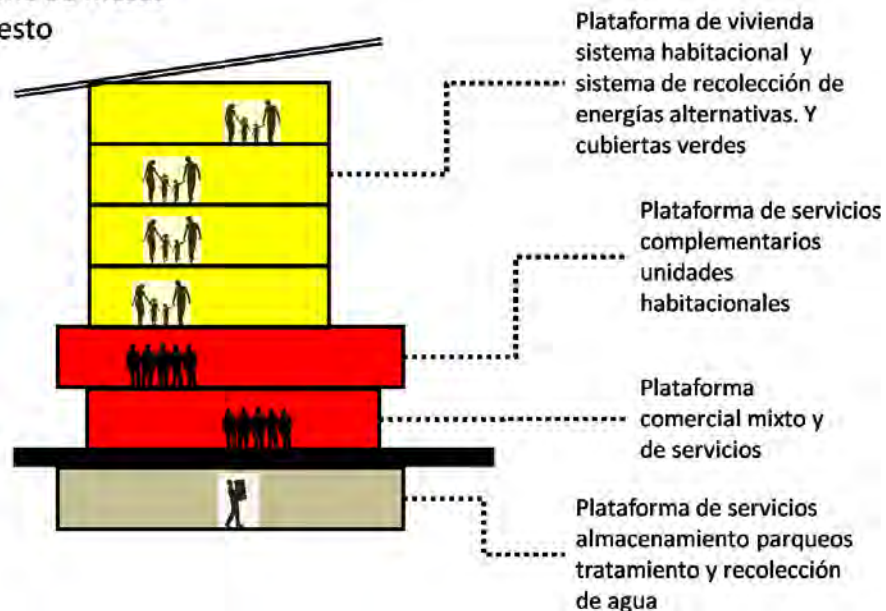


Fig. 79 Esquema de usos para masas propuestas. Fuente: Elaboración propia.

Plataforma logística Urbana:

Habilitar espacios para la distribución urbana de mercancías fuera de la calzada (subsuelo). Ubicación de puntos limpios.

- Implementar puntos focales de servicios para el funcionamiento integral de la supe manzana sobre el borde de la manzana.

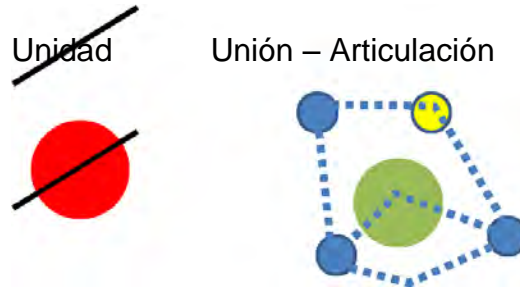


Fig. 80 Esquema de localización Micro-plataformas logísticas. fuente: Elaboración propia.

9.4 CONCEPTOS

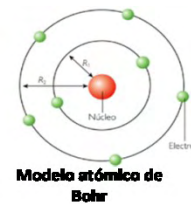
IDEA:

Proyectar un modelo urbano que articule y revitalice los espacios urbanos en desuso mediante la liberación del espacio privado segmentado, y la producción de espacio público de diferentes características.



Núcleo urbano - Centralidad complementaria:

- Focalizar
- Atraer
- Complementar
- Vitalizar
- Cohesiona



Esquema Base Núcleo urbano

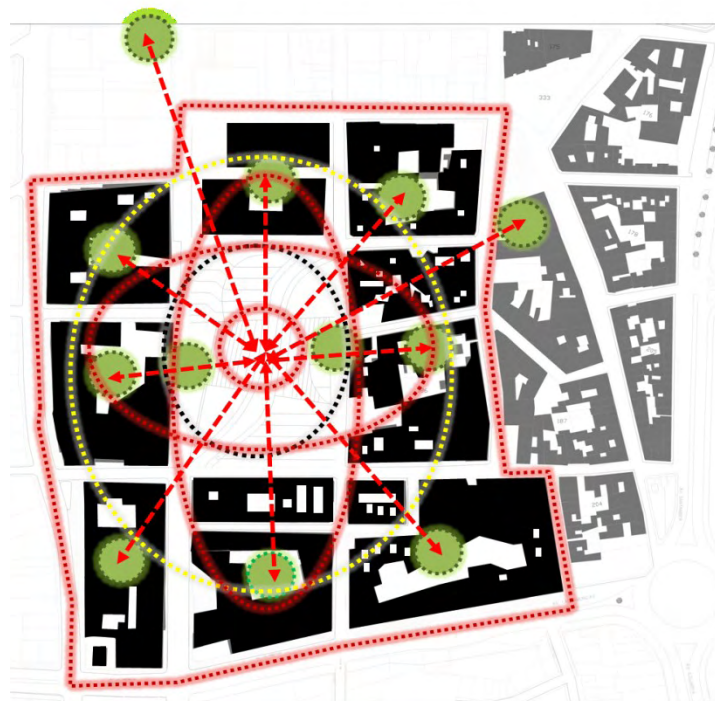


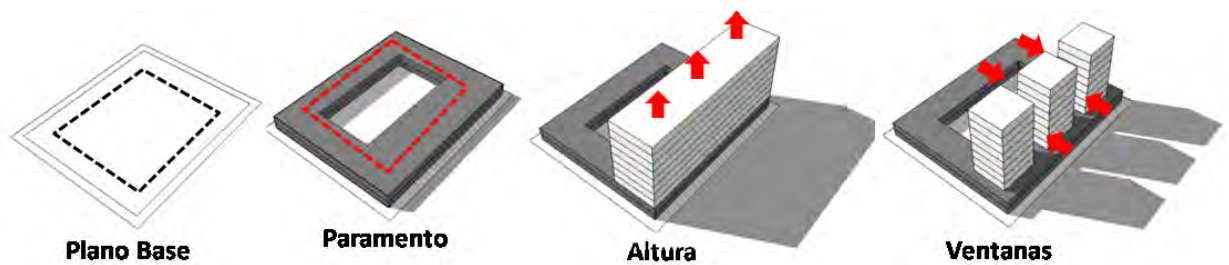
Fig. 81 Esquema Núcleo Urbano. Fuente: Elaboración Propia.

Esquema de Núcleo Urbano Adaptado



Fig. 82 Esquema de Núcleo Urbano, adaptado a contexto. Fuente Elaboración propia

Paramento escalonamiento y ventana urbana.



9.5 USUARIO

Dentro de la pieza urbana se puede observar una clara multiplicidad de usuarios los cuales conforman la realidad del sector, entre ellos podemos encontrar a las personas que residen en el lugar, personas en situación de indigencia, vendedores ambulantes, trabajadoras sexuales, y aquellas personas que tiene su lugar de trabajo dentro de la pieza que se trabaja.

Como estrategia de intervención después de haber observado la situación en cuanto a usuarios del lugar, se procedió a categorizar 3 grupos principales de usuarios, para los cuales se proyecta la propuesta, en torno a los cuales se definirá las necesidades y realidades a abordar

Entre los grupos poblacionales definidos en esta investigación por su acción y actividad en la pieza urbana, se definen los siguientes:

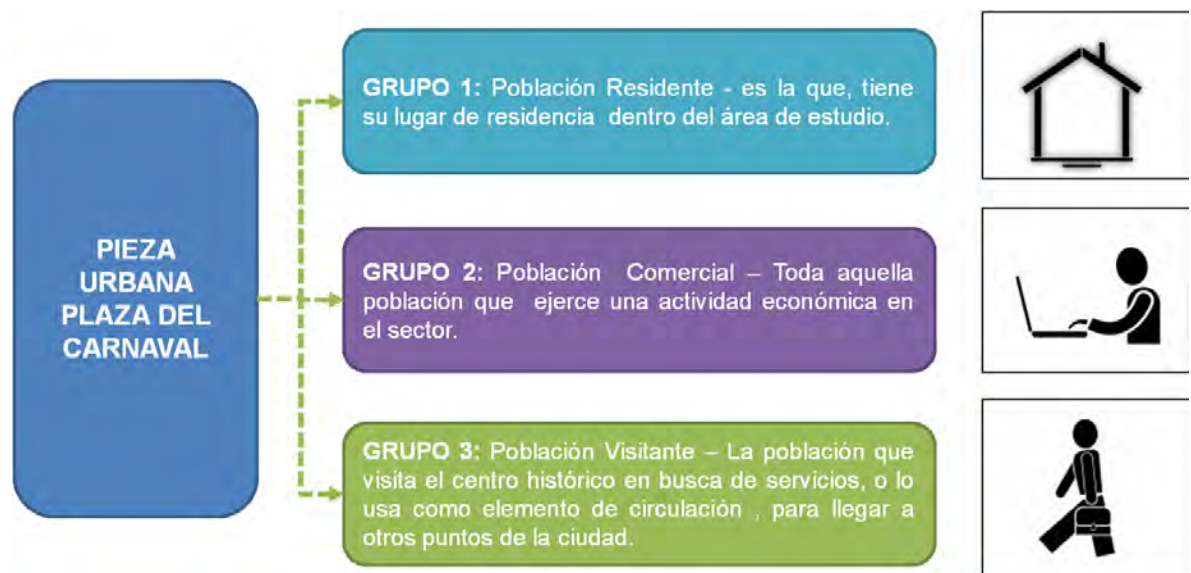


Fig. 83 Esquema de grupos de usuarios. Fuente: Esta investigación.

El objetivo de esta clasificación es el manejo caracterización y proyección del usuario que facilite el entendimiento de las dinámicas del sector en torno a sus actores.

USUARIOS	Espacios Demandados	Área mt2	Condiciones Espaciales	Amueblamiento.	Cualidades e influencia
USUARIOS RECIDENTES					
GRUPO 1: Población Residente - es la que, tiene su lugar de residencia, o población en situación de indigencia dentro del área de estudio.	vivienda	Entre 80 y 120 mt2 por solución de vivienda en altura	Seguridad, alto componente ambiental, intimidad residencial, permanencias agradables, equipamientos de apoyo.	En especial luminarias altas y medianas bolardos y de piso que garanticen la iluminación y seguridad en el lugar	Población generadora de actividad y dinámica en el sector, representan para el lugar la población con mayor grado de apropiación.
USUARIOS COMERCIALES					
GRUPO 2: Población Comercial – Toda aquella población que ejerce una actividad económica en el sector.	Oficinas locales comerciales plazoletas	Entre 12 y 25 mt2 según tipo de comercio y uso	Buena luminosidad diurna y nocturna, recorridos con buena integración al comercio, localización accesible, zonas verdes, instalaciones y zonas de permanencia seguras y agradables.	Luminarias, bancas parasoles, pasamanos, y elementos que garanticen permanencia agradable.	Esta población garantiza el dinamismo diurno del sector siendo generadores de viajes y complementando los usos actuales del sector
USUARIOS VISITANTES					
GRUPO 3: Población Visitante – La población que visita el centro histórico en busca de servicios, o lo usa como elemento de circulación, para llegar a otros puntos de la ciudad.	Equipamientos ,locales , comerciales, sedes institucionales, templos, sendas, vías,	variable	Buena luminosidad diurna y nocturna, recorridos con buena integración al comercio, zonas verdes zonas de permanencia seguras, fácil acceso salida, espacios seguros.	Luminarias bancas bolardos, señalética, instalaciones institucionales adecuadas.	Es la población que usa recorre experimenta el sector de manera transitoria, convierte el sector en un una zona con buenos flujos de visitantes y por tanto seguros

Tabla 1 Tabla de análisis de usuario. Fuente: Esta investigación.

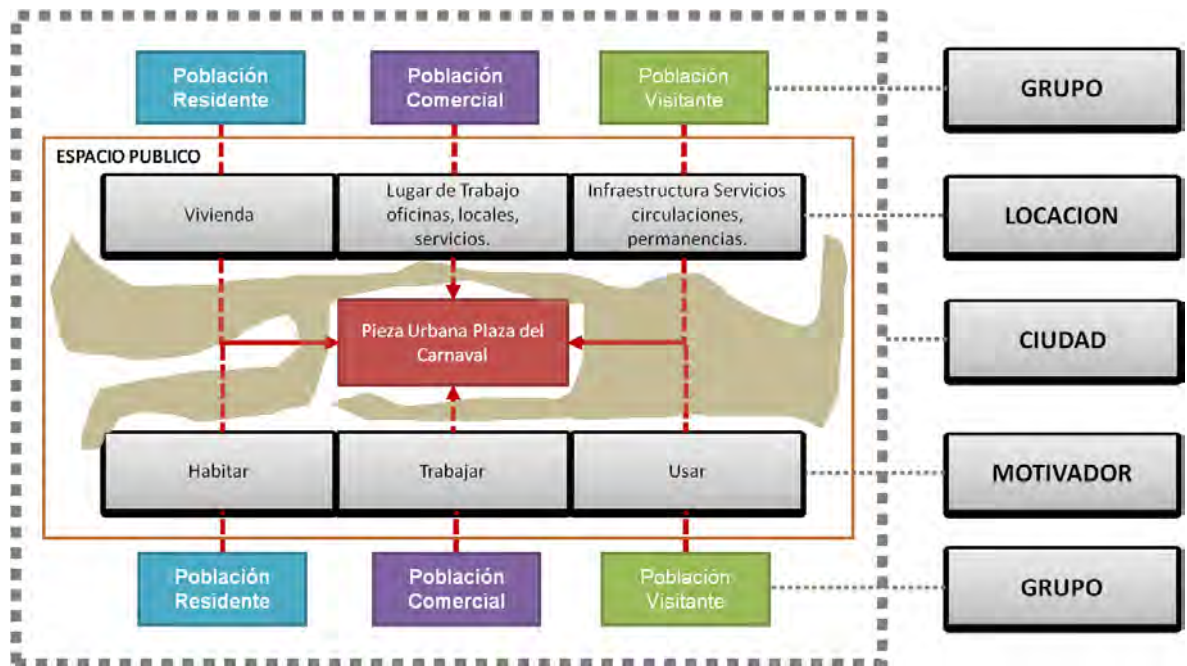


Fig. 84 Esquema de interacción usuario lugar. Fuente: Esta investigación.

9.6 ARBOLADO URBANO

Caucho sabanero

CARACTERÍSTICAS

Nombre: Caucho sabanero

Altura: 15 metros

Copa: Globosa a aparasolada.

Follaje: denso

Separación: 10 a 12 mts.

Ubicación: Avenidas separadores



Sauco

Sambucus nigra

CARACTERÍSTICAS

Nombre: Sauco

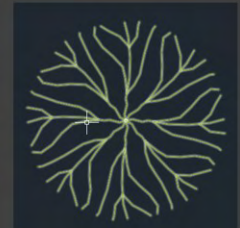
Altura: entre 5 y 10 m

Copa: Aparasolada.

Follaje: denso

Separación: 7 a 10 mts.

Ubicación: Avenidas senderos, separadores



Hayuelo

Chámano

CARACTERÍSTICAS

Nombre: Hayuelo

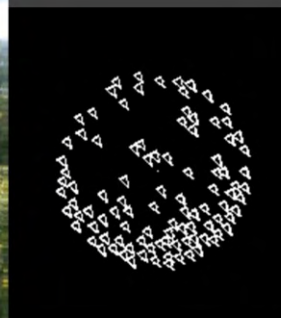
Altura: entre 5 y 10 m

Copa: Aparasolada.

Follaje: semiglobosa.

Separación: 7 a 10 mts.

Ubicación: Avenidas senderos, separadores



Magnolio

Magnolia grandiflora

CARACTERÍSTICAS

Nombre: Magnolio.

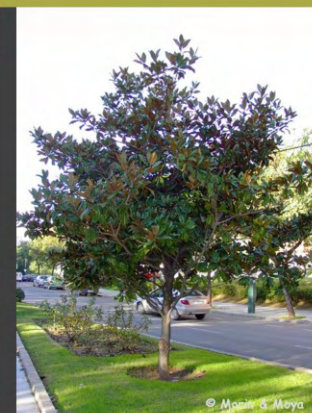
Altura: árbol mediano, entre 10 y 15 m en estado adulto.

Copa: Globosa.

Follaje: denso

Separación: 7 a 12 mts.

Ubicación: Senderos y Palazas



Siete cueros

Tibouchina lepidota

CARACTERÍSTICAS

Nombre: Siete Cueros.

Altura: 5 y 10 metros.

Copa: aparasolada.

Follaje: media pero distribuida en forma de conos.

Separación: 10 a 15 mts.

Ubicación: Senderos y Plazas



Césped

Nombre: Elkikuyo.

Características: grama o césped robusto, Forraje de alta calidad, Larga estación de crecimiento.

Ubicación: Plazas y zonas blandas, mobiliario urbano,



Nombre: Grama azul.

Características: es una hierba de corto crecimiento, larga duración, estación cálida.

Ubicación: zonas blandas mobiliario urbano jardines verticales





Fig. 85 PLNATA PROPUESTA ARBOLADO URBANO

9.7 PROPUESTA POR TRAMOS PARCIALES

9.7.1 Parcial A.V. Américas.

La idea principal es proyectar un borde como elemento integrador entre zona residencial y núcleo de actividad urbana, con mixtura de usos que busquen generar condiciones de habitabilidad para las distintas actividades albergadas en espacios públicos de permanencia y permeabilidad configurados por edificaciones desarrolladas en altura.

Partiendo del trazado de la jerarquía de vínculos existentes, se identifica los ejes relevantes en el tramo parcial que se está desarrollando, proyectando dichos trazados a partir de la propuesta urbana general donde se resaltan elementos físicos claves como la I.U. Cesmag, el centro de Atención al Ciudadano de Pasto, y el remate de las Av. Las Américas en el Rio pasto.

Trazados con jerarquía y vínculos existentes

Atrios/ Visuales/ Elementos físicos claves



Fig. 86 Esquema de trazado Jerárquico Fuente: Elaboración propia.

La idea siguiente consiste en plantear los espacios externos activos dentro del trazado jerárquico previamente definido, la definición de usos de compatibilidad y la posible localización de mobiliario urbano sobre puntos que generan permanencia como el eje de la Av. Américas.

Espacios externos activos

Usos/ mobiliario / Espacios externos activos



Fig. 87 Esquema de espacios externos activos. Fuente: Elaboración propia

Se realiza la definición de ejes estructurantes y compositivos que ayudaran a generar tenciones y una direccionalidad al área a intervenir, definidos por elementos bioclimáticos visuales y contextuales.

Ejes Estructurantes

Ejes Funcionales/ Ejes Compositivos/



Fig. 88 Esquema de Ejes Estructurantes. Fuente: Elaboración propia.

Se busca generar a través del espacio público un tejido urbano entre patios centros de manzana y permanencias, que ayude a tejer ciudad y en varios sentidos vinculando espacios y usos por medio de estos.

Manteniendo como principales generadores de actividades los puntos nodales urbanos, inicialmente planteados con el fin de evitar la saturación del sector.

Esquema de intenciones, de espacio publico

Nodos urbanos/ Ejes Ambiental/ Centros reactivados/ Relaciones/

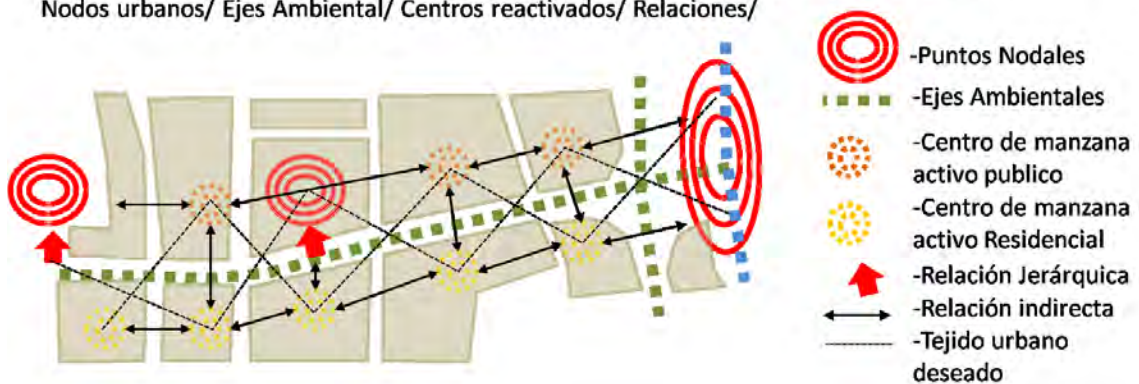


Fig. 89 Esquema de Intenciones, de espacio público. Fuente: Elaboración propia

La propuesta busca mitigar los vientos norte sur generando barreras de disminución de vientos que rompan los vientos directos y genere micro climas sin exponer los desarrollos en altura a peligros por vientos.

Esquema Factores Bioclimáticos

Asoleación / Vientos/

---> -Asoleación <--- -Vientos Mayores ---> -Barrera de disminución de vientos



Fig. 90 Esquema de factores bioclimáticos. Fuente: Elaboración propia.

Esquema De Usos En Primer Piso

■ Institucional ■ -Residencial ■ -Comercial ■

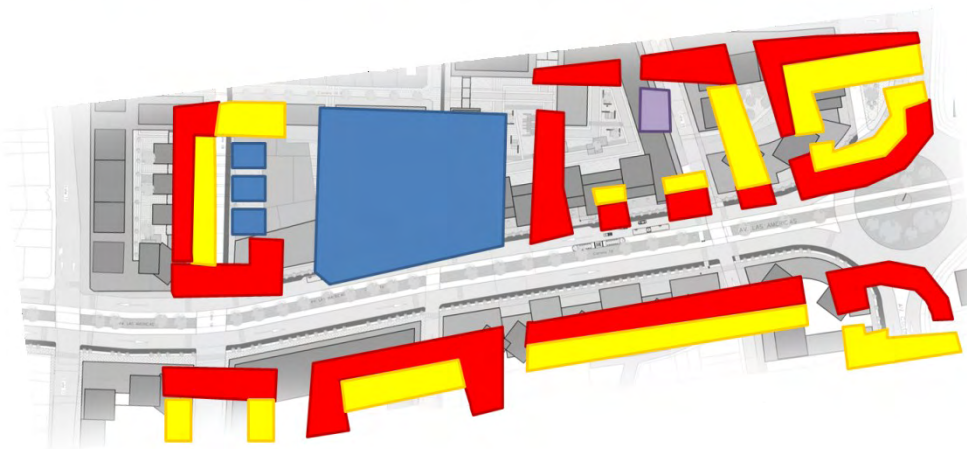


Fig. 91 Esquema de Usos en Primer Piso. Fuente: Elaboración propia.

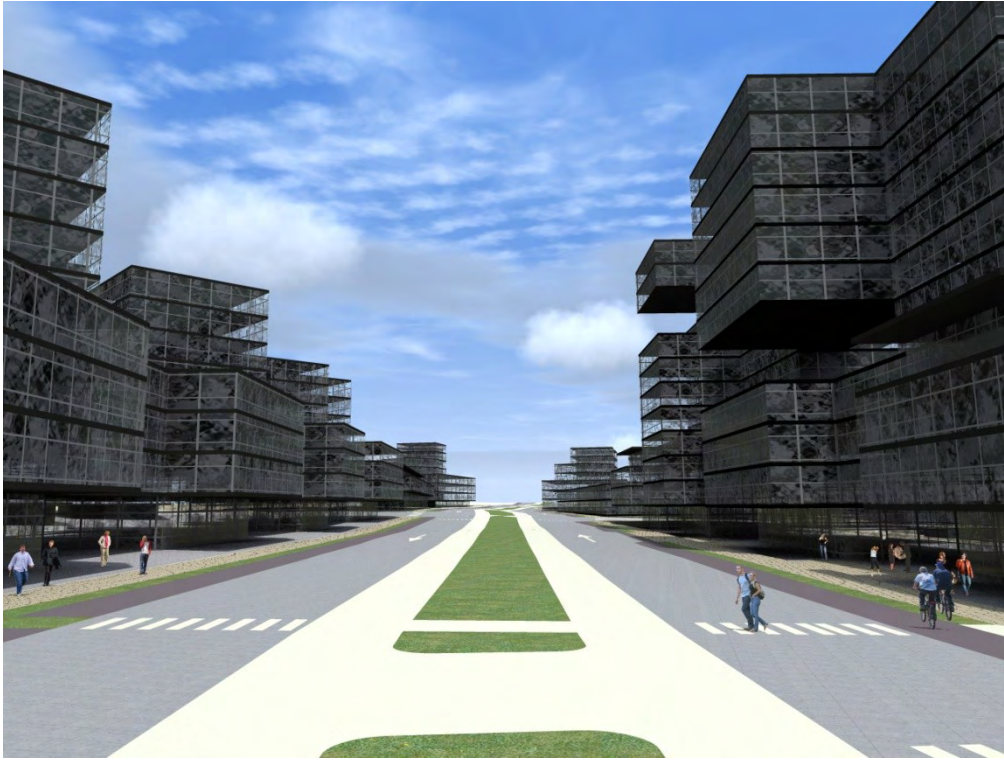


Fig. 92 Vista eje Av. Américas.

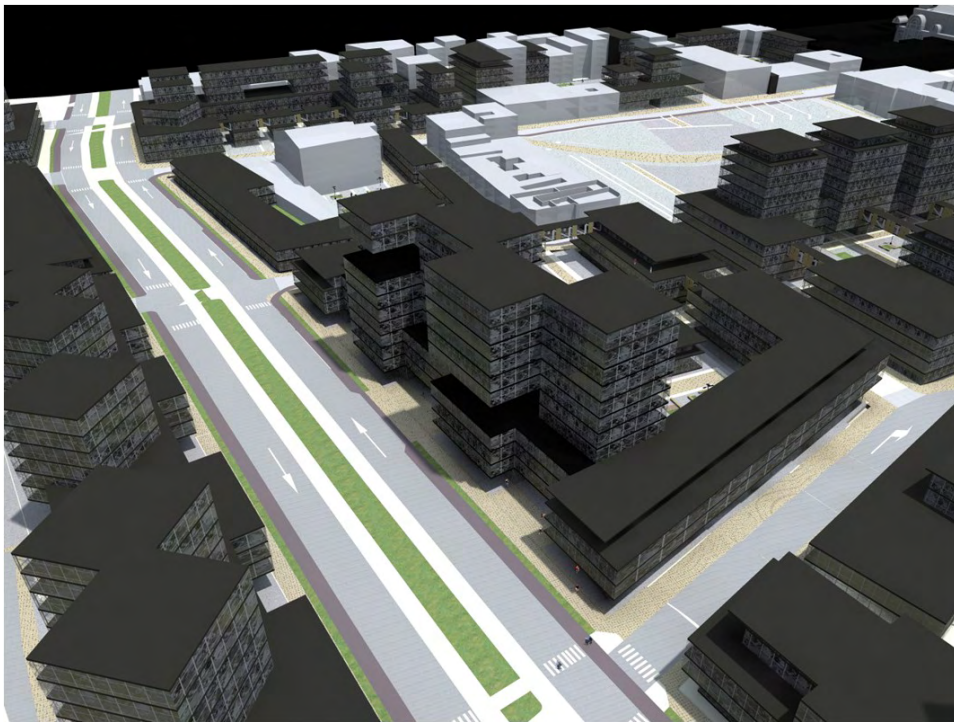


Fig. 93 Vista Aérea Propuesta Av. Américas



Fig. 94 Vista Espacio urbanos Mz. 1 8



Fig. 95 Planta general Tramo Parcial Av. Américas.

9.7.2 Parcial Calle 17-18.

Generar un borde como elemento integrador entre comercio popular, comercio mixto y vivienda, y consolidación morfológica, conservando estructuras existentes complementados por arquitectura nueva.

El trazado jerárquico del sector se inscribe en el sentido sur norte por la calle 17 y la calle 18, se identifican además elementos claves entre los que encontramos el banco de la república, el teatro Belalcazar, y el mismo núcleo de la pieza la plaza del carnaval, articulados por el eje de la calle 18.

Trazados con jerarquía y vínculos existentes

Atrios/ Visuales/ Elementos físicos claves

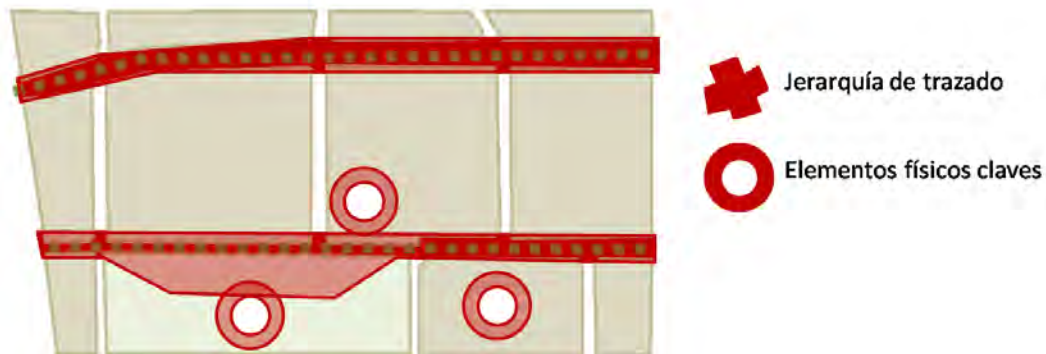


Fig. 96 Esquema de Trazados con jerarquía y vínculos existentes. Fuente: Elaboración propia.

Propone consolidar usos comerciales de diferentes tipos mezclados con el componente institucional, se propone la activación de los centros de manzana dotando de mobiliario urbano las permanencias externas de cada manzana

Espacios externos activos

Usos/ mobiliario / Espacios externos activos

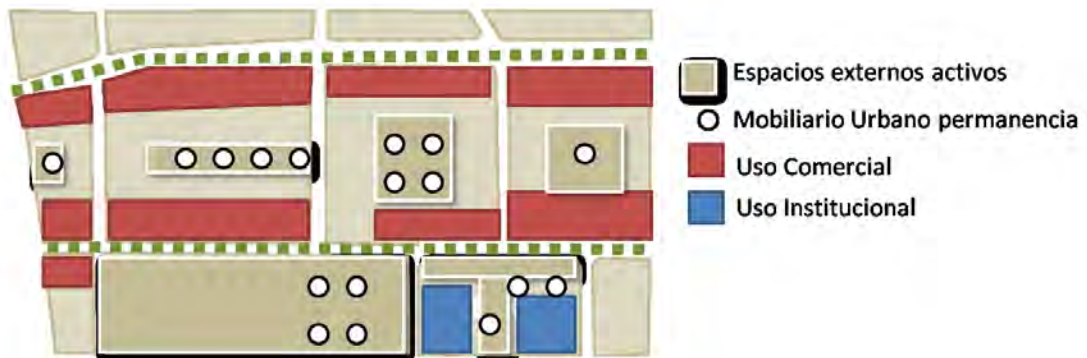


Fig. 97 Esquema de Espacios externos activos. Fuente: Elaboración propia.

Existen tres ejes funcionales jerárquicos que son los ejes principales de la calle 17 y 18 y el eje de la senda del carnaval, que brindan una estructura bajo la cual se proponer una serie de ejes compositivos articuladores en función del núcleo urbano

Ejes Estructurantes

Ejes Funcionales/ Ejes Compositivos/

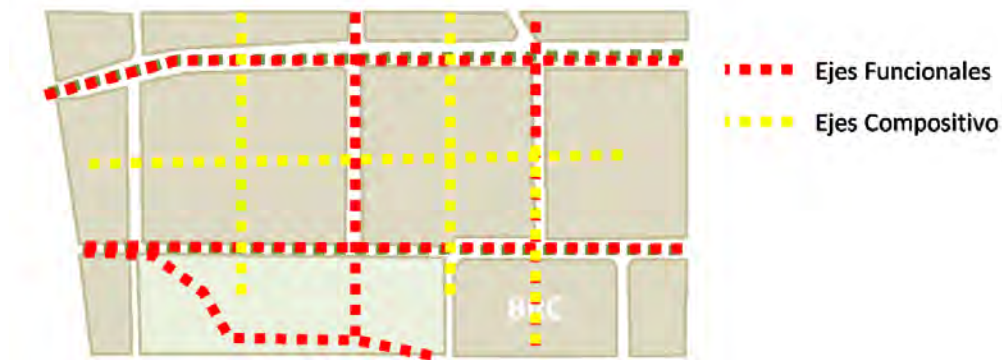


Fig. 98 Esquema de Ejes Estructurantes. Fuente: Elaboración propia.

La intención del espacio público planteado para este tramo parcial es la de generar un borde de comercio popular sobre e borde de la calle 17, donde la idea es atraer la actividad de dicho borde hacia el centro de la manzana, unos pasajes propuestos articulando los centros de manzana, estableciendo un tejido entre los usos propuestos

Esquema de intenciones, de espacio público

Nodos urbanos/ Ejes Ambiental/ Centros reactivados/ Relaciones/

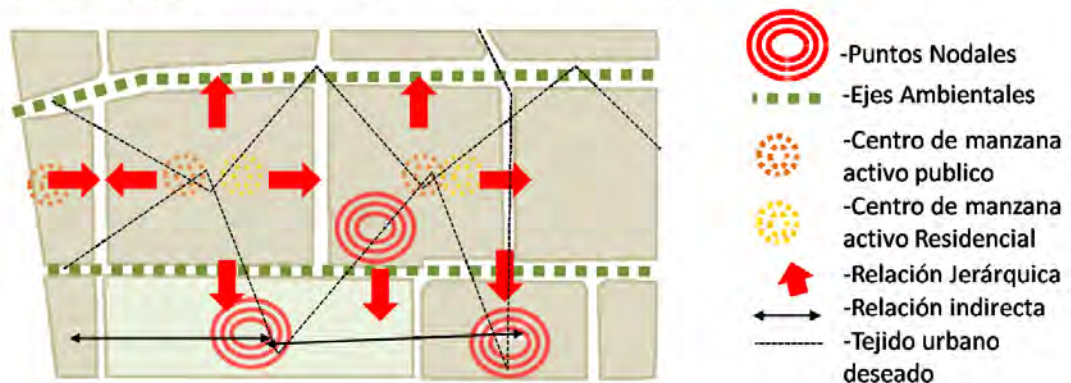


Fig. 99 Esquema de intenciones, de espacio público Fuente: Elaboración propia.

Esquema Factores Bioclimáticos

Asoleación / Vientos/

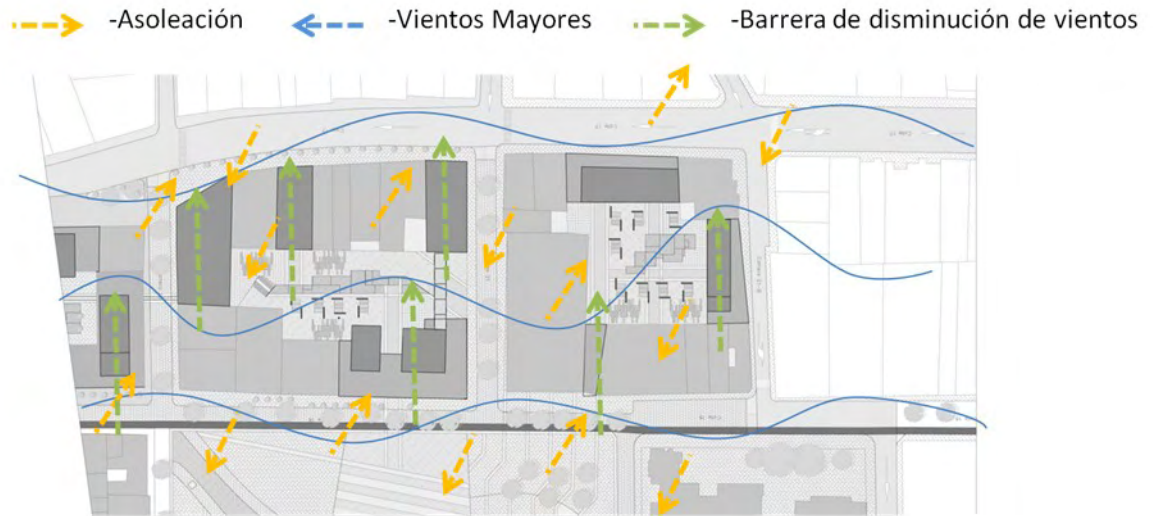


Fig. 100 Esquema Factores Bioclimáticos. Fuente: Elaboración propia.

Esquema Usos.

Institucional / Residencial/ Comercial.

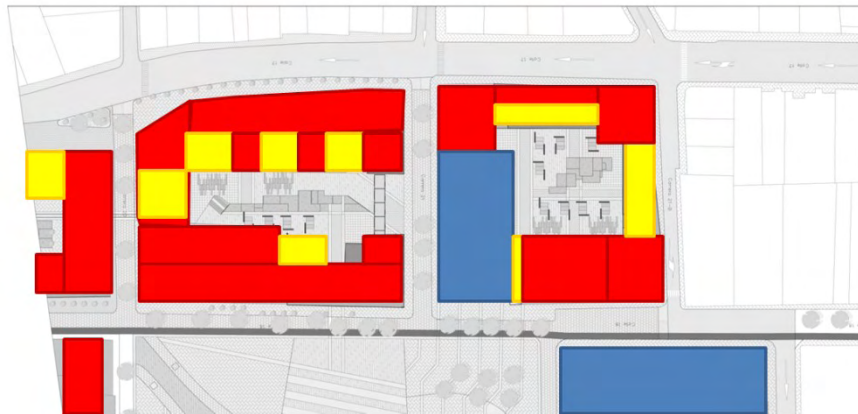


Fig. 101 Esquema Usos. Fuente: Elaboración propia.

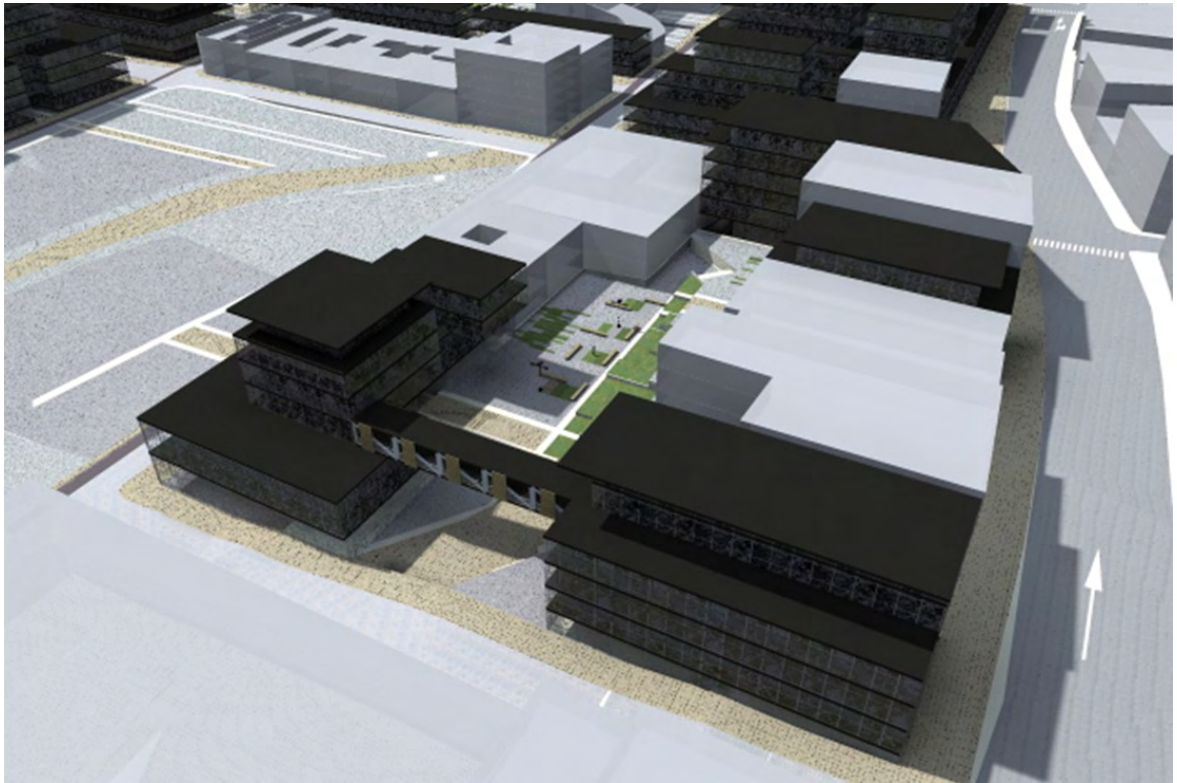


Fig. 102 Vista aérea Manzana 2.



Fig. 103 Vista centro de Manzana 2.



Fig. 104 Vista centro de Manzana 3.



Fig. 105 Planta general Tramo Parcial Calle 17 -18.

9.7.3 Parcial Calle 19-20.

Núcleo de Manzana, se define como el principal catalizador para la relación mixta entre usos residenciales y usos comerciales, financieros, e institucionales, basado en un conjunto que define zonas precisas para su funcionamiento.

Trazados con jerarquía y vínculos existentes

Atrios/ Visuales/ Elementos físicos claves

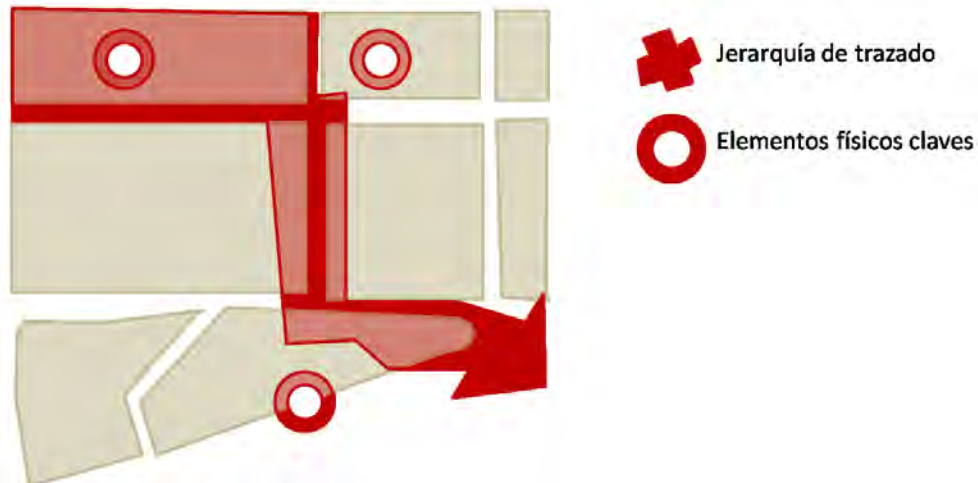


Fig. 106 Esquema de Trazados con jerarquía y vínculos existentes. Fuente: Elaboración propia.

Espacios externos activos

Usos/ mobiliario / Espacios externos activos

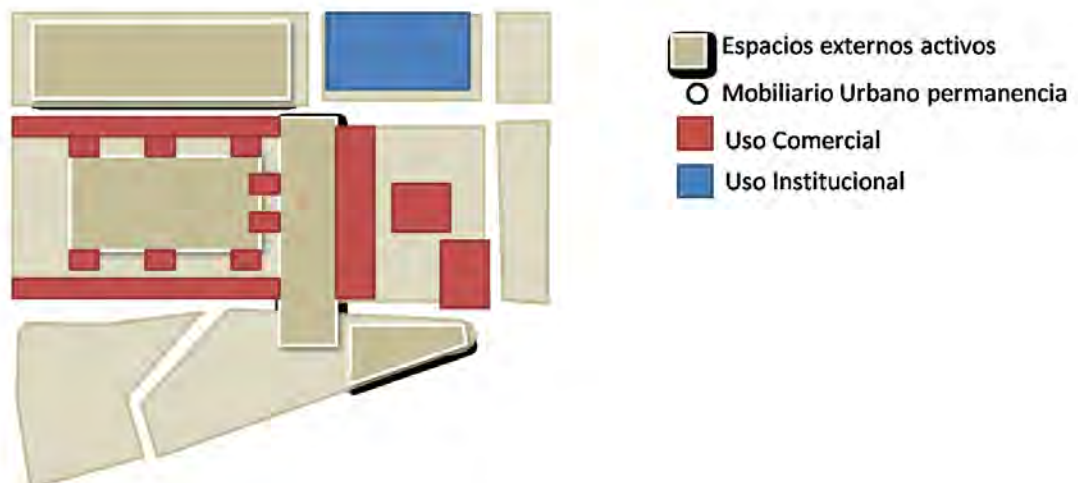


Fig. 107 Esquema de Espacios externos activos. Fuente: Elaboración propia.

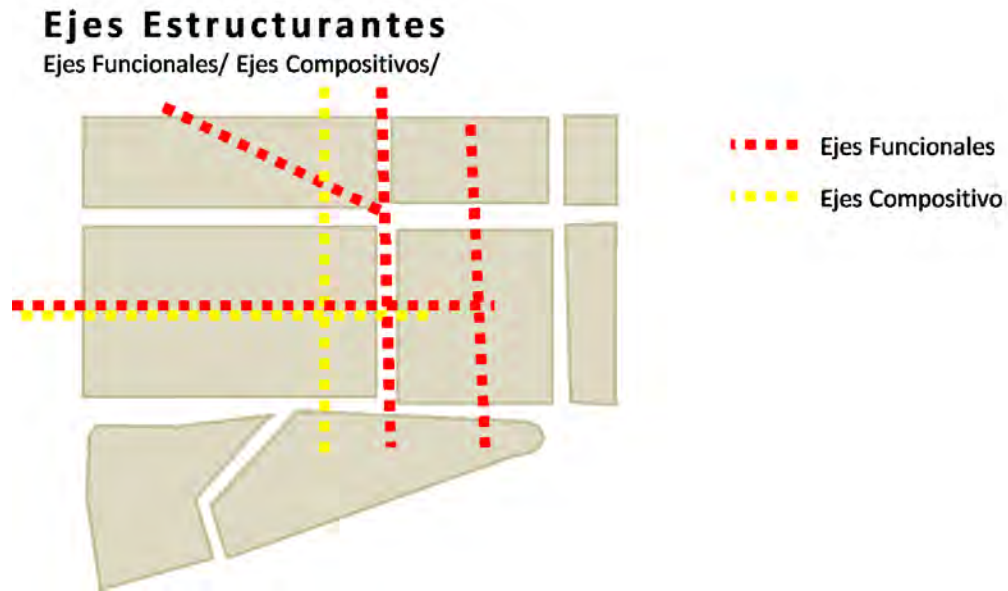


Fig. 108 Esquema de Ejes Estructurantes. Fuente: Elaboración propia.



Fig. 109 Esquema de intenciones, de espacio público Fuente: Elaboración propia.

Esquema Factores Bioclimáticos

Asoleación / Vientos/

- > -Asoleación <--- -Vientos Mayores <---> -Barrera de disminución de vientos

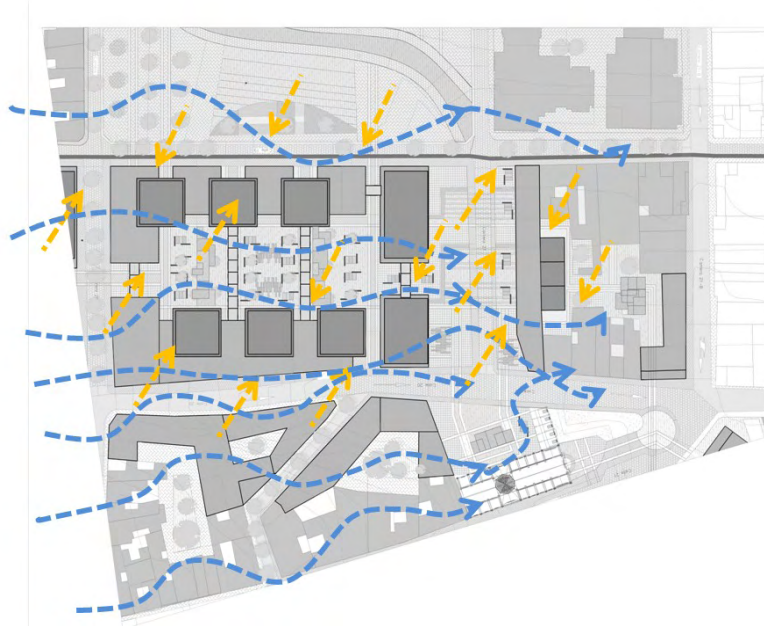


Fig. 110 Esquema Factores Bioclimáticos. Fuente: Elaboración propia.

Esquema De Usos

Residencial / Comercial/ Equipamientos

- Institucional ■ -Residencial ■ -Comercial ■ -Equipamiento apoyo residencial



Fig. 111 Esquema Usos. Fuente: Elaboración propia.

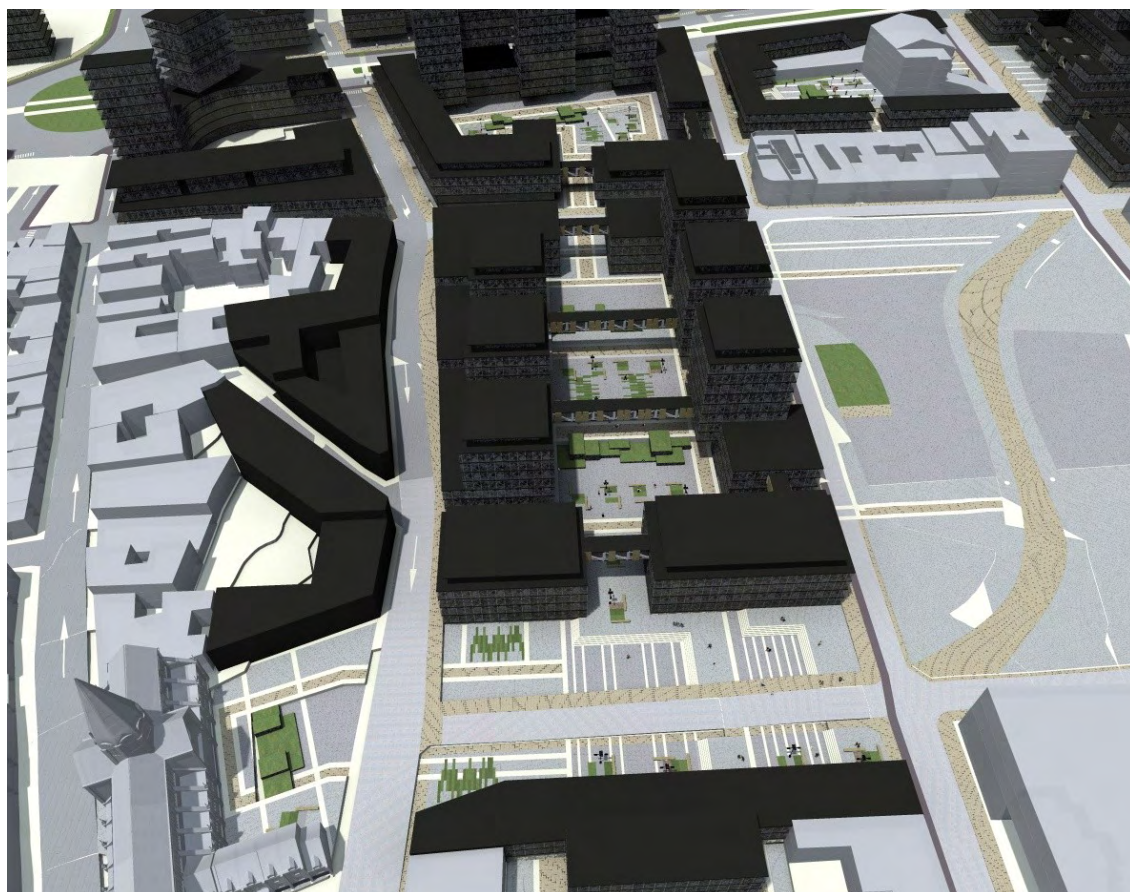


Fig. 112 Vista aérea Manzana 18.



Fig. 113 Vista aérea desde plaza carnaval hacia templo San Sebastián



Fig. 114 general Tramo Parcial Calle 19-20.

PLANTA URBANA GENERAL



Fig. 115 Planta Urbana General Consolidada.

9.8 DESARROLLO DETALLE PRIMER PISO.

9.8.1 Área de Renovación Total.

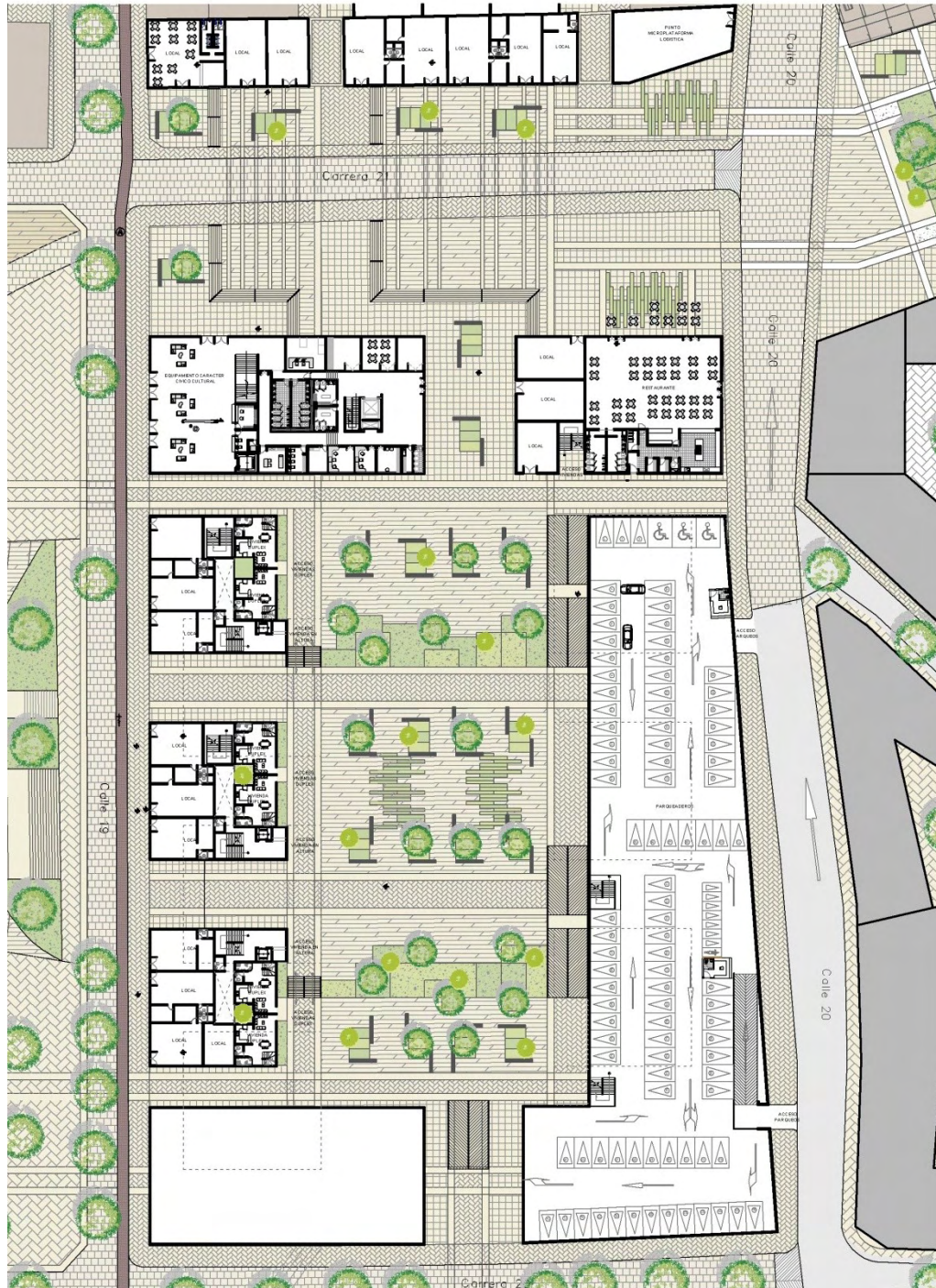


Fig. 116 Planta general Primer piso entre calles 19y 20 y carrera 20 y 21.



Fig. 117 Planta primer piso sección media manzana 18 frente a plaza del carnaval.

9.9 MOBILIARIO URBANO

Banca Modular

Banca con base en madera apoyos en dados de concreto.
Iluminación balas led.

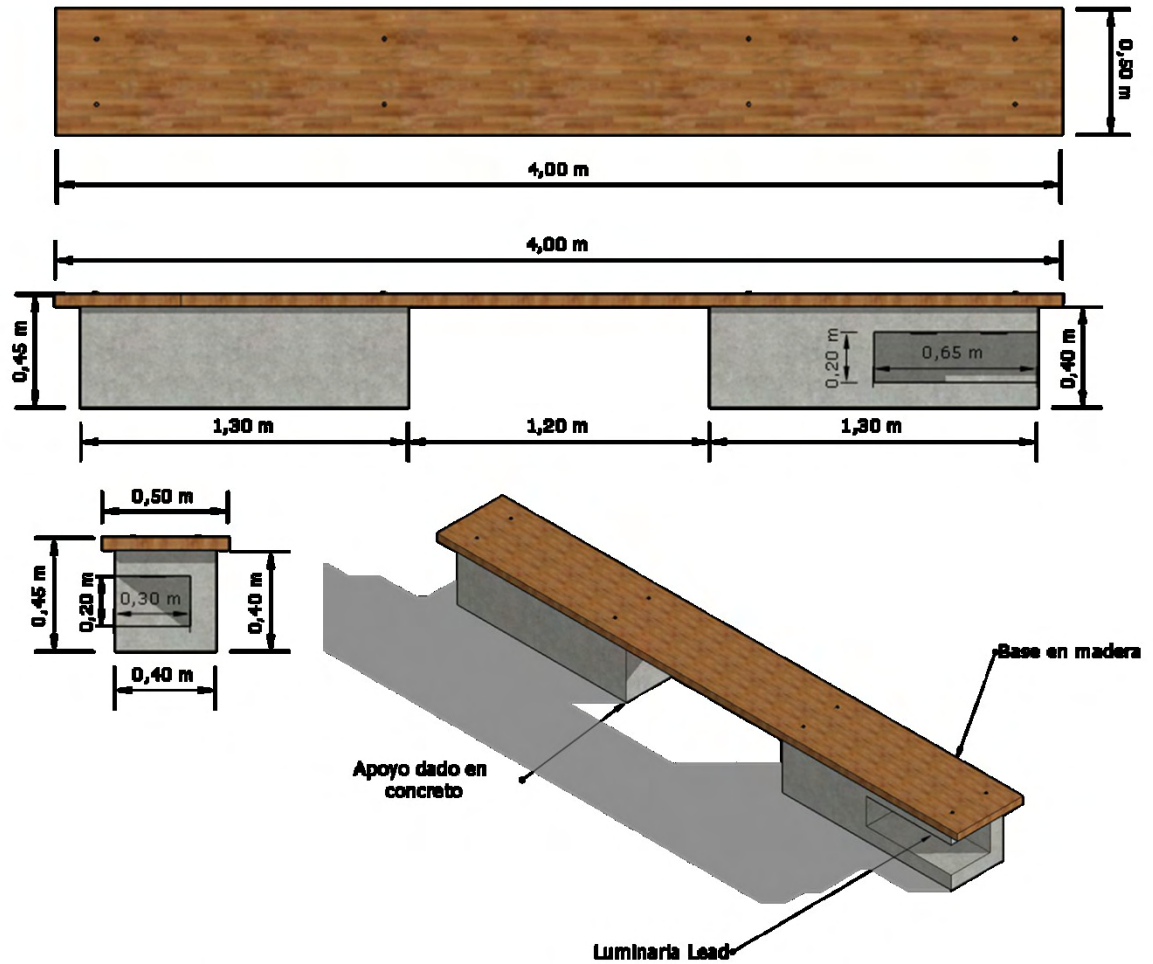


Fig. 118 Banca Modular madera y concreto.

Luminaria Alta Led, con panel solar

Luminaria urbana led ahorrador con panel solar y batería propia.

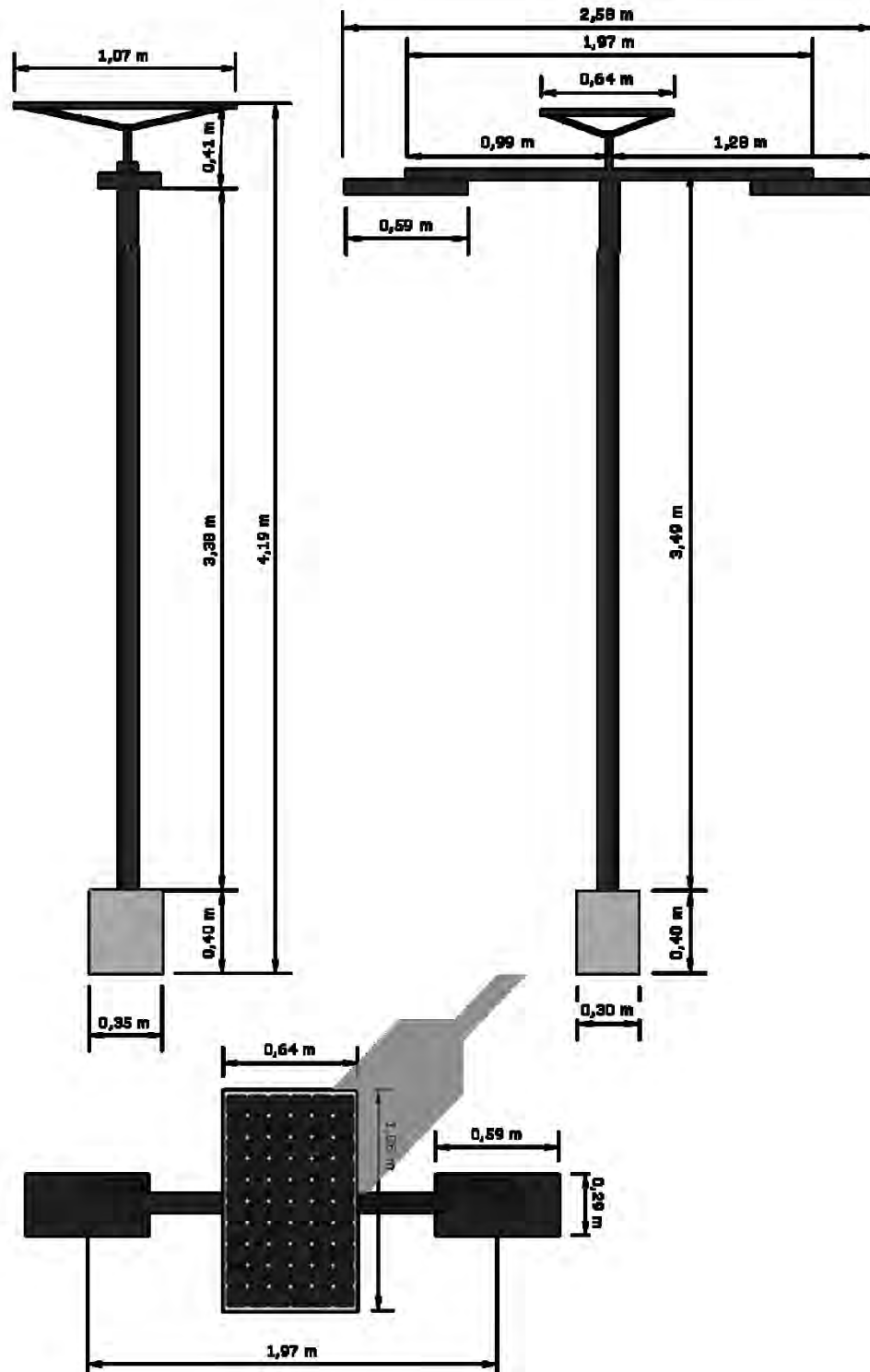


Fig. 119 Luminaria Alta Led, con panel solar

Banqueta Modular para Gradería.

Banqueta de laminas en madera apoyos en perfil metálico tipo cajón.
Ajustable a graderías

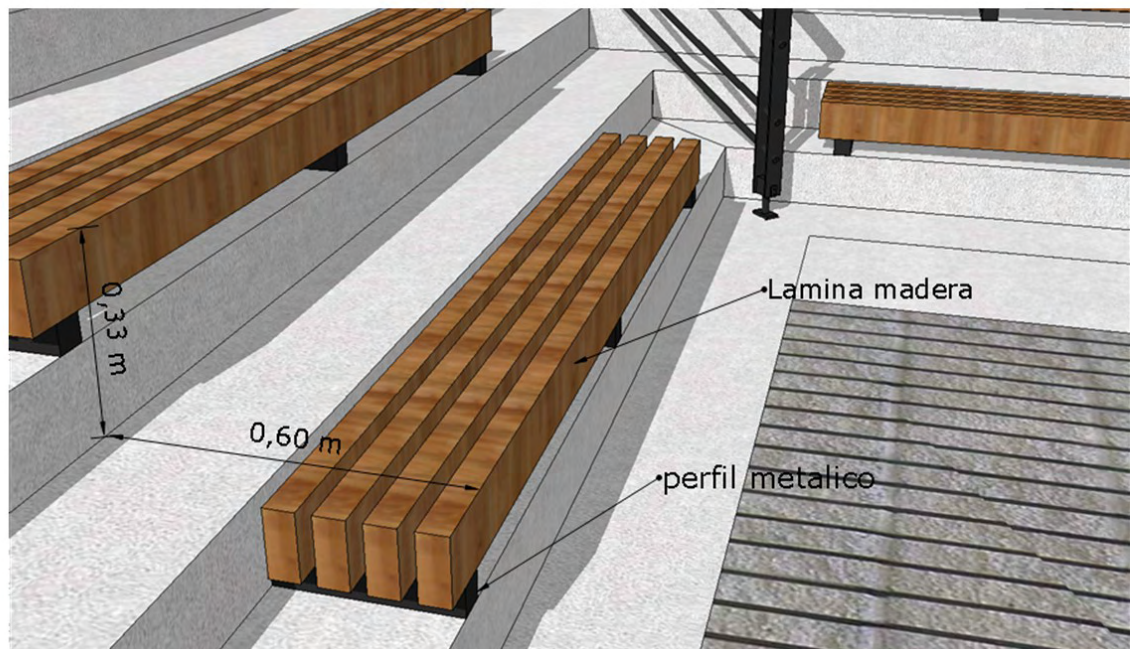
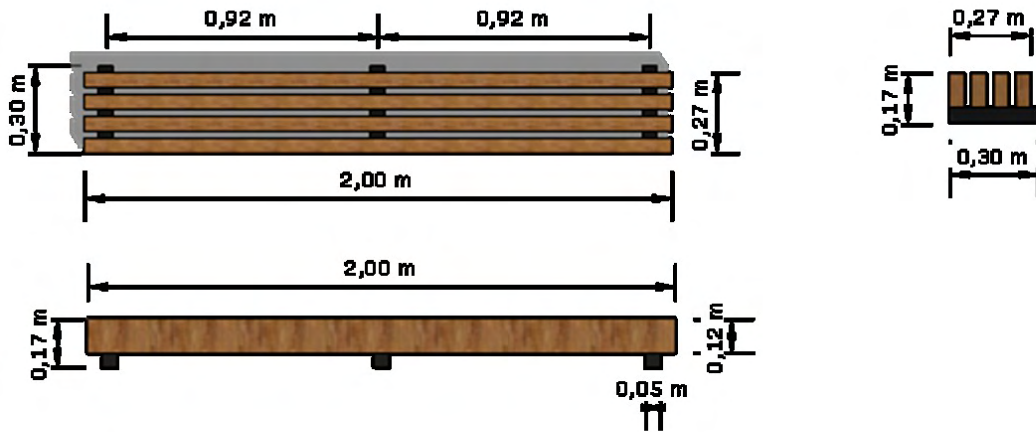


Fig. 120 Banqueta modular para gradería.

Modulo mobiliario urbano en conjunto banca y piso.

- Banqueta en madera apoyos en dados de concreto.
- Piso mezcla de texturas blandas variable tipo de césped, gravas.
- Acompañamiento Variable Luminaria – Arbusto de tallo alto

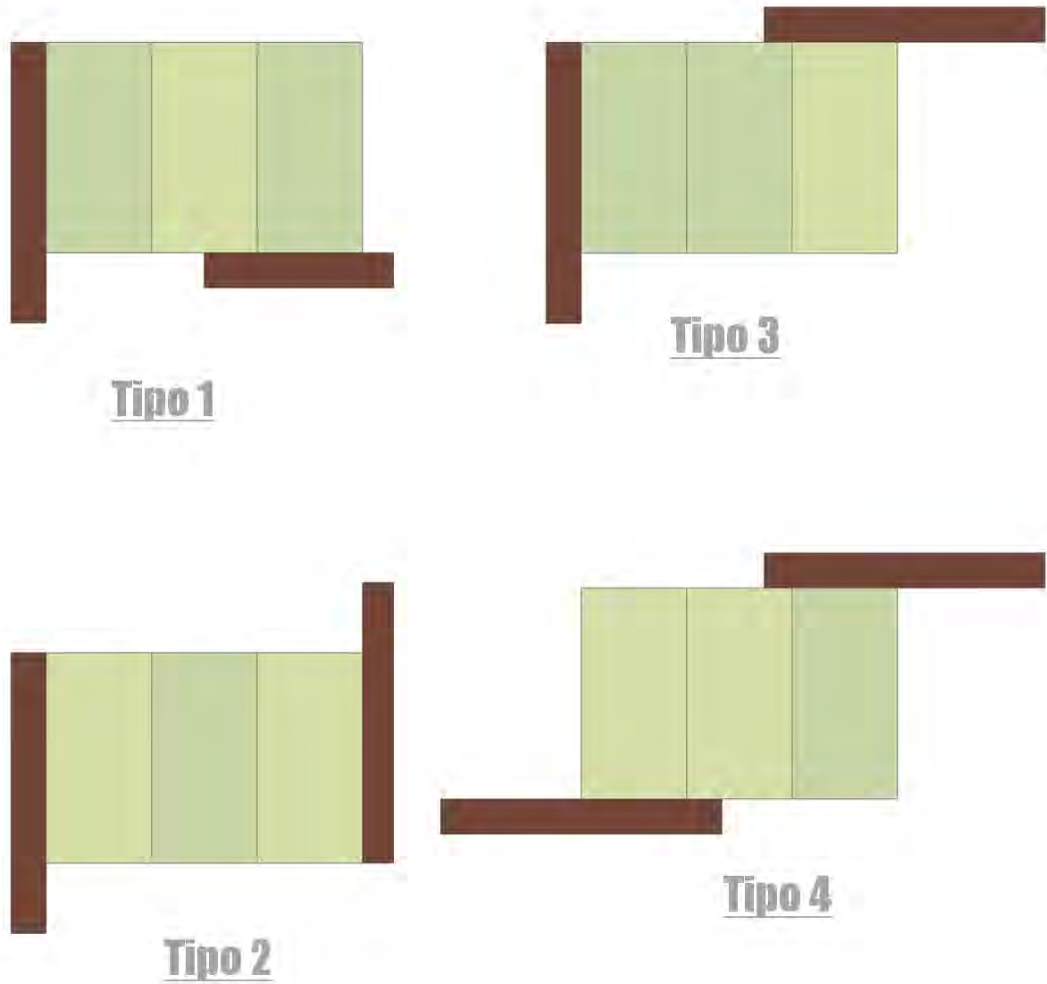


Fig. 121 Planta Modulo mobiliario urbano en conjunto banca y piso.

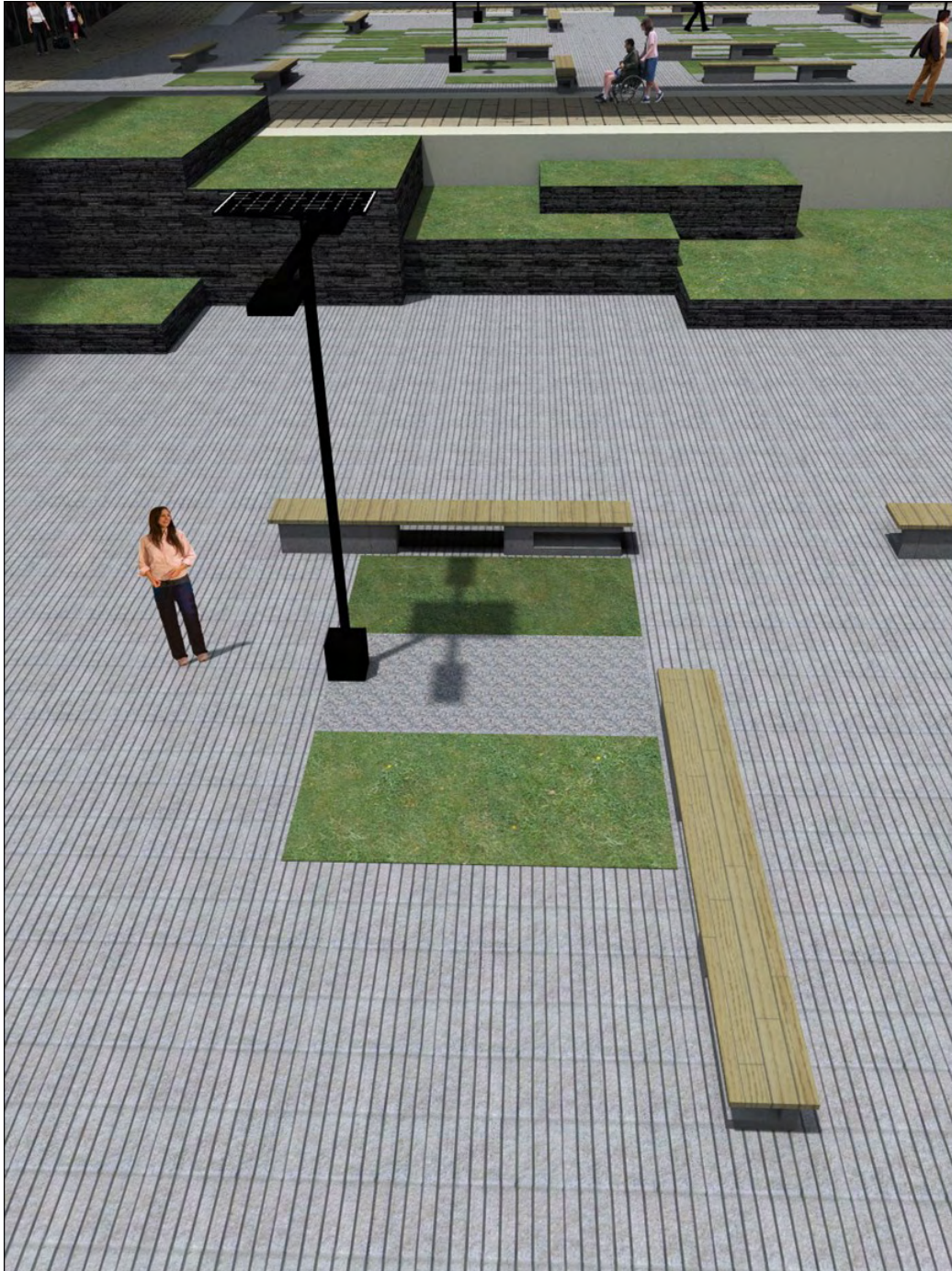


Fig. 122 Vista Mobiliario Urbano tipo 3

Textura blanda tipo urdimbre.

- Perforación sobre texturas duras, mezcla de tipos de césped.
- Diseño variable con modulo dimensiones básicas 4.00 x 0.50 mt

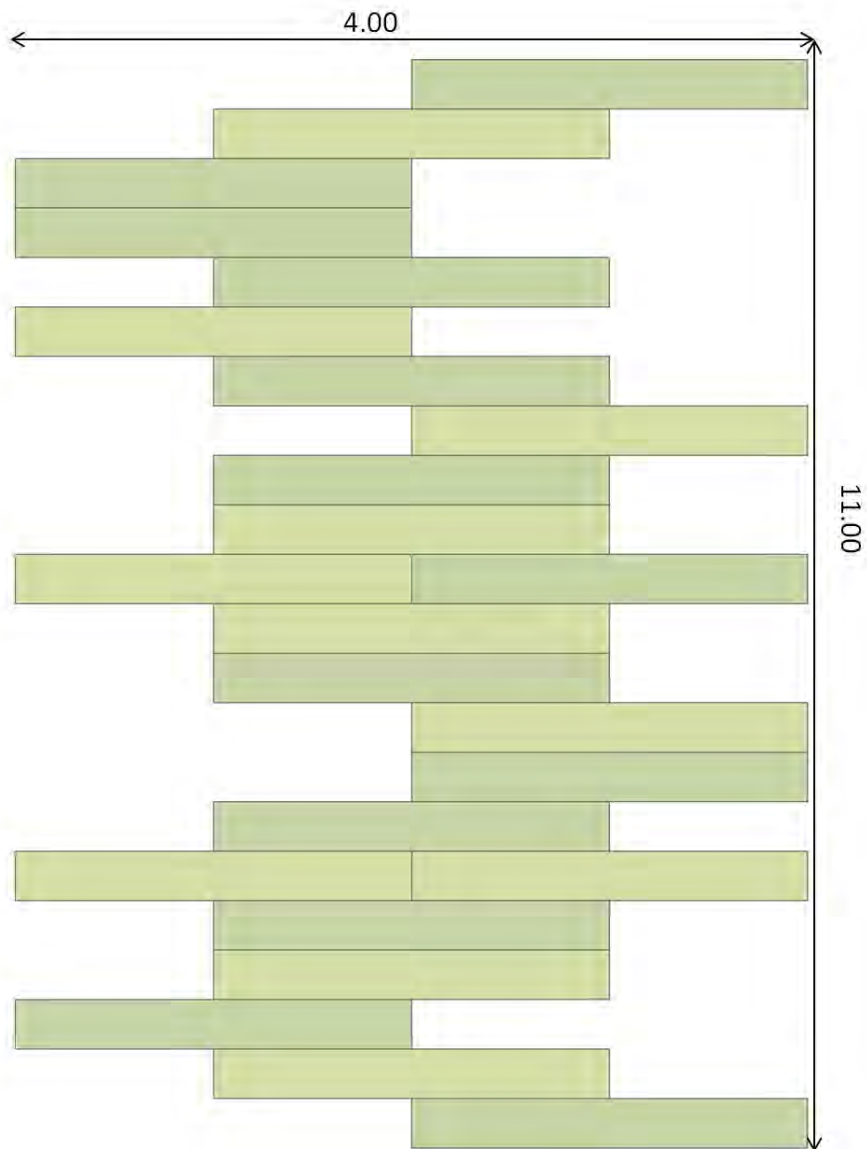


Fig. 123 Planta Textura blanda tipo urdimbre.

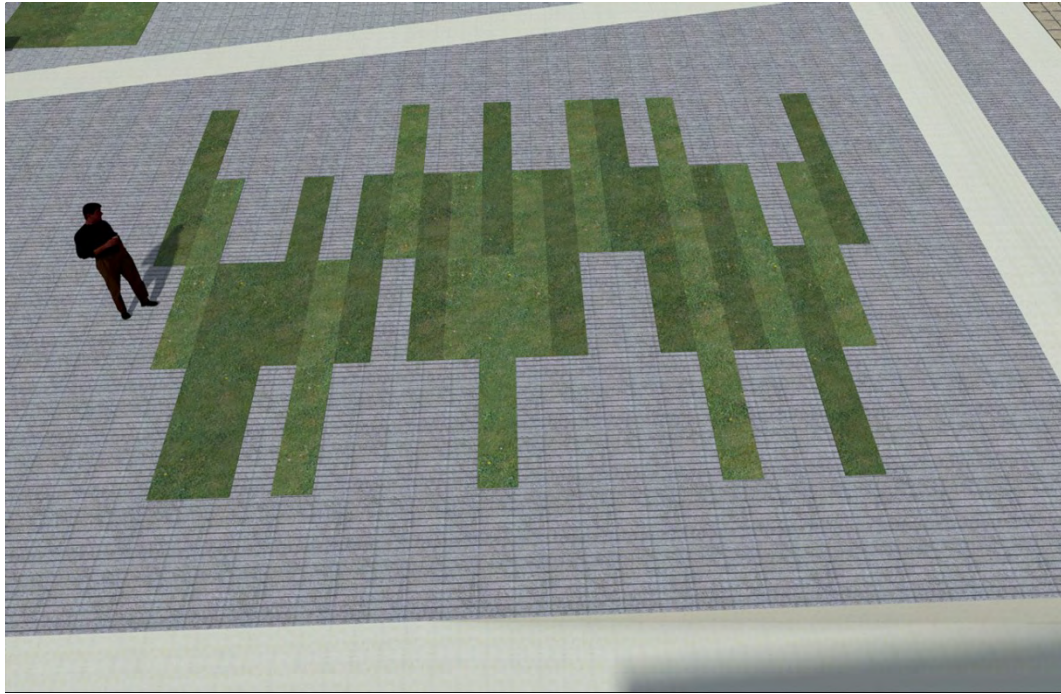


Fig. 124 Vista textura de piso blanco tipo urdimbre.

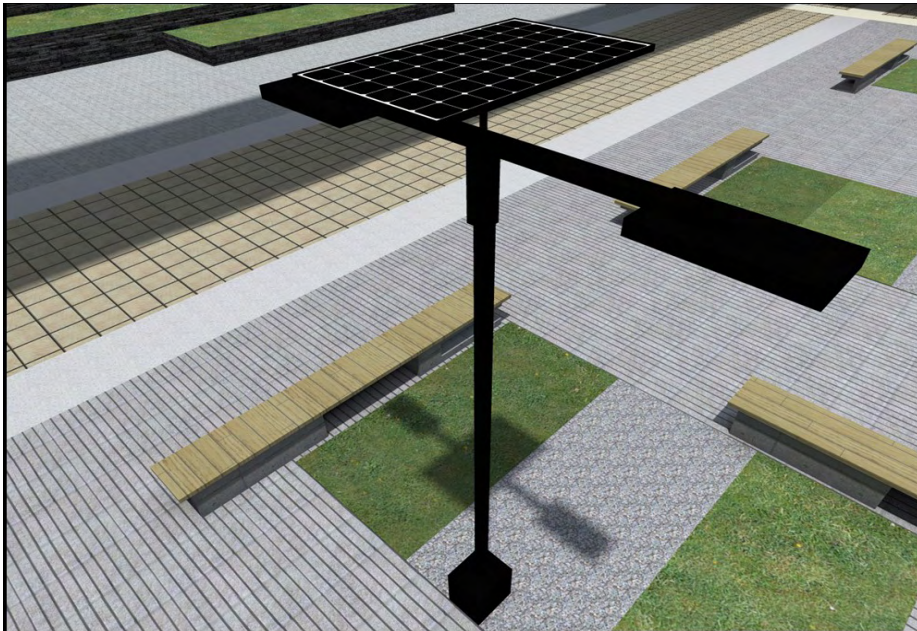


Fig. 125 Vista Luminaria Urbana con Panel Solar.

9.10 PERSPECTIVAS.



Fig. 126 Vista espacio urbano Mz.19



Fig. 127 Vista aérea espacio urbano Mz.2



Fig. 128 Vista nivel peatón espacio urbano Mz.2



Fig. 129 Vista Aérea desde Mz. # 18 hacia plaza del carnaval



Fig. 130 Vista Aérea Mz. # 18 hacia centro de manzana.



Fig. 131. Vista nivel peatón desde Plaza del Carnaval hacia templo de San Sebastian



Fig. 132 vista desde Plaza del Carnaval hacia Mz. # 18

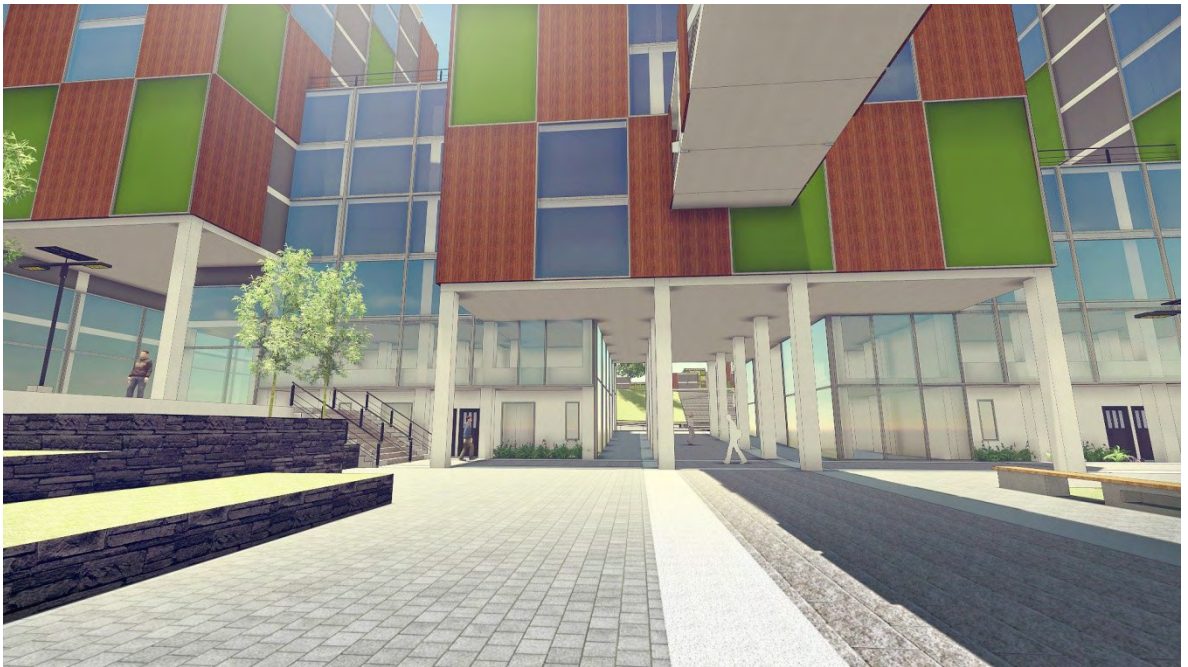


Fig. 133 Vista desde interior de Mz. #18 hacia Plaza del Carnaval.

10. CONCLUSIONES

- Bajo el modelo metodológico planteado, se logra un amplio entendimiento acerca de las diferentes escalas abordadas en el desarrollo del trabajo.
- Las distintas escalas estudiadas y propuestas conforman un soporte contextual adecuado al desarrollo puntual de la propuesta.
- El modelo de ciudad planteado representa un avance significativo en cuanto a eficiencia y funcionamiento puesto que plantea la existencia de múltiples núcleos urbanos de servicios locales.
- El modelo de movilidad planteado contempla la implementación de sistemas de transporte alternativos jerarquizando la circulación peatonal en el entorno local y el transporte público (tranvía, y buses) en la parte urbana.
- El planteamiento de la propuesta de espacio público planificado significa la conformación de un sistema ordenado y uso provechoso del espacio urbano.
- Los reajustes de tierra planteados, generan mayor continuidad y fluida movilidad, además de una mejor conexión espacial urbana.
- La ciudad se configura como una mixtura que necesita de un cuidadoso análisis para ser abordado de manera adecuada.
- El espacio público se configura como una realidad de ciudad donde se forma la ciudad enmarcada en el espacio urbano, conformado por lo público y lo privado la calle y la piel.
- La inclusión de vivienda como principal generador de dinámica de la propuesta asegura teóricamente la actividad nocturna en el proyecto, además de una oportunidad para disminuir la movilidad a nivel de ciudad bajando la los flujos de viaje con origen y destino en el sector de trabajo.
- La propuesta planteada genera un mejoramiento cuantitativo de espacio público, en un promedio de 20% en cada manzana
- Dentro del esquema propuesta la densificación juega un papel fundamental en la morfología definiendo el perfil urbano y un mejor aprovechamiento del suelo con una densificación media que no sature el suelo ni la oferta.
- El componente humano dentro del diseño a cualquier nivel o escala es definitorio de las características que se piensa proponer en el proyecto, revelando necesidades, dinámicas, que deben ser las guías para la proyección de la propuesta.

11. RECOMENDACIONES.

- En el caso de abordar temas se vuelve pertinente agilizar ciertos pasos de contextualización, en pro de un mejor proceso de análisis de otros como para esta investigación lo fue el componente humano del sector estudiado.
- En pro del entendimiento de las necesidades reales del sector el análisis que se plantee no debe ser puramente técnico y especulativo, las mejores fuentes de información sobre la realidad del sector las brinda la observación espontánea y constatan.
- La propuesta del espacio público debe estar ligada a un manejo adecuado de la envolvente de este es decir el espacio o propiedad privada que define limita y compone el espacio que vivencia el usuario.
- Para proyectos de este tipo se recomienda actuar bajo una delimitación de sector o área de trabajo muy precisa pero cuidadosamente tenida en cuenta, buscando llegar a un diseño exitoso del detalle de espacio público propuesto.
- Estudiar cuidadosamente la aplicabilidad al proyecto puntal el desarrollo de propuestas por escalas muy alejadas o amplias con respecto a las realidades del proyecto.
- Definir muy claramente las variables del contexto a estudiar estableciendo una jerarquía de precisión frente a las relevancias de cada una.

12. **BIBLIOGRAFÍA**

Alcaldía de Pereira. (15 de Marzo de 2013). El Espacio Público Derecho Fundamental de la Ciudad. Pereira, Risaralda, Colombia.

Bogotá., Cámara de Comercio. (2010.). *Perfil económico y empresarial, localidad de Santafé*. Bogotá. Colombia: Cámara de Comercio Bogotá.

Guterman, D. y. (2005). Estudio Duarte y Guterman Sistema de Transporte Masivo. Pasto, Colombia.

MONTOYA, J. M. (2012). ANÁLISIS DEL IMPACTO DEL PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA, PARQUE CENTRAL BAVARIA, DENTRO DEL CENTRO INTERNACIONAL DE BOGOTÁ, SOBRE LAS VARIABLES SOCIECONÓMICAS DURANTE EL PERIODO 1980 Y 2010. *ANÁLISIS DEL IMPACTO DEL PROYECTO DE RENOVACIÓN URBANA, PARQUE CENTRAL BAVARIA, DENTRO DEL CENTRO INTERNACIONAL DE BOGOTÁ, SOBRE LAS VARIABLES SOCIECONÓMICAS DURANTE EL PERIODO 1980 Y 2010*. Bogotá D.C., Colombia: UNIVERSIDAD COLEGIO MAYOR DE NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO.

Pasto, A. d. (2013). POT Pasto. *POT Pasto cuaderno diagnostico urbano territorial*. Pasto, Colombia.

Pasto, U. T. (2011). *PLAN ESPECIAL DE MANEJO Y PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE PASTO Y SU ZONA DE INFLUENCIA*. Bogotá, Nariño., Colombia: Alcaldía de Pasto.

Silva, R. A. (2011). Lineamientos de diseño urbano en la gestión de proyectos de renovación en la ciudad de Bogotá. *Lineamientos de diseño urbano en la gestión de proyectos de renovación en la ciudad de Bogotá*. Bogotá Colombia: UNAL.