

**Intervención urbana, diseño de masas y espacio público, zona de expansión sur,
Sector de Jamondino, de la ciudad de Pasto, Departamento de Nariño.**



**INTERVENCIÓN URBANA, DISEÑO DE MASAS Y ESPACIO PÚBLICO, ZONA
DE EXPANSIÓN SUR, SECTOR DE JAMONDINO, DE LA CIUDAD DE PASTO,
DEPARTAMENTO DE NARIÑO.**

**Intervención urbana, diseño de masas y espacio público, zona de expansión sur,
Sector de Jamondino, de la ciudad de Pasto, Departamento de Nariño.**

**INTERVENCIÓN URBANA, DISEÑO DE MASAS Y ESPACIO PÚBLICO, ZONA
DE EXPANSIÓN SUR, SECTOR DE JAMONDINO, DE LA CIUDAD DE PASTO,
DEPARTAMENTO DE NARIÑO.**

JUAN JAFETH ARGOTHY DÍAZ

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

**Intervención urbana, diseño de masas y espacio público, zona de expansión sur,
Sector de Jamondino, de la ciudad de Pasto, Departamento de Nariño.**

**INTERVENCIÓN URBANA, DISEÑO DE MASAS Y ESPACIO PÚBLICO, ZONA
DE EXPANSIÓN SUR, SECTOR DE JAMONDINO, DE LA CIUDAD DE PASTO,
DEPARTAMENTO DE NARIÑO.**

JUAN JAFETH ARGOTHY DÍAZ

Asesor: ARQ. JAIRO ANDRES CHAMORRO

ARQ. RICARDO CHECA MORA

**MEMORIA DEL TRABAJO DE GRADO PRESENTADO COMO REQUISITO
PARCIAL PARA OPTAR AL TÍTULO DE ARQUITECTO**

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

NOTA DE RESPONSABILIDAD

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

Artículo 1 del acuerdo No. 324 de octubre 11 de 1966, emanado del honorable consejo directivo de la Universidad de Nariño.

NOTA DE ACEPTACIÓN

Firma Presidente del Jurado

Firma Jurado

Firma Presidente Jurado

Fecha de Sustentación: _____

San Juan de Pasto, 2014

AGRADECIMIENTOS

Hoy quiero agradecer y dedicar este trabajo, que es fruto de mi dedicación y mis esfuerzos, en primer lugar a DIOS ya que sin sus bendiciones, sin su sabiduría y entrega a mí, no hubiese podido ser posible dicho éxito alcanzado de mi parte; a mis padres, Cecilia Díaz Eraso y Juan Carlos Argothy, quienes con su amor, dedicación, esfuerzo y valentía, me demostraron que nada es imposible, y que puedo lograr siempre todos los propósitos que me he puesto en la vida, a ti Mami, por ser la persona más especial del mundo, por acolitarme cada y una de mis locuras y ocurrencias, por ser ese ángel de la guarda, que sin importar cual difícil sea la situación estas siempre para protegerme y apoyarme, Te Amo Mami. A mi Tía Myriam, que eres como un reglado de DIOS, una segunda madre para mi, por ser mi alcahueta, mi bendición, ese apoyo incondicional y la persona que siempre está ahí cuando más lo necesito, Te amo mucho Tía; a mis hermanos Juanma y Juanjo, mis ejemplos de vida, mis ganas de salir adelante, mis razones de vivir y de seguir cada día adelante, los amo; a mis dos soles, los regalos mas lindos de mi vida, mis compañeros fieles y protectores en cada momento, Slinky y Coffee. Mis Abuelas Clemencia y Socorro, gracias por tanto cariño, por tanto amor que me han brindado siempre, por su apoyo y preocupación, las quiero mucho. Mis Angelitos Arnoldo Díaz y Cecilia Eraso, gracias, se que desde el cielo están cuidándome y protegiéndome siempre, los quiero mucho. Mis amigos y compañeros, Sonia Escobar, Karen Córdoba y en especial a Diana Portilla y Jennifer Ortega, mis dos amigas, compañeras, que siempre han estado cuando más lo he necesitado, este triunfo no hubiese sido posible sin ustedes dos, muchas gracias de todo corazón, saben que nuestra amistad siempre perdura porque es sincera y valiosa, las quiero demasiado. Y para finalizar a todas las personas que rodean mi vida, y que hacen que pueda triunfar, y salir cada día adelante; mis tíos, mi familia y mis amigos, Muchas Gracias.

RESUMEN

El proyecto de trabajo de grado denominado Intervención urbana, diseño de masas y espacio público, zona de expansión sur, Sector de Jamondino, de la ciudad de Pasto, Departamento de Nariño, se enfoca desde la arquitectura como tal, con el propósito de poder desarrollar un proyecto que nos permita avanzar, planificar, desde una región hasta, la ciudad, y un sector puntual, logrando procesar, investigar y trabajar, los ordenamientos territoriales, planteados en nuestra región, concibiendo un proyecto urbano, que mediante sus escalas, nos enfocamos en un diseño de masas y espacio público, mediante el uso de los diferentes sistemas ambientales, de movilidad, de usos, y de igual manera, recuperaciones, preservaciones, restauraciones, que puedan avanzar en pro, en este caso en esta zona de expansión.

Con dicho fin se proyectan herramientas, y conclusiones claves, que permitan concluir con una propuesta, que permita la generación de un espacio público, y un plan de masas, que responda a las diferentes problemáticas, del sector, y que explote las potencialidades, al máximo que este posea, proponiendo una nueva ciudadela, donde la ciudad, pueda funcionar, a nivel de confort, y de sensibilidad para sus habitantes.

ABSTRACT

The proposed degree work called Urban intervention , popular design and public space area south sector Jamondino of Pasto , Nariño expansion , focuses from architecture as such, in order to be able to develop a project that allows us to move forward , plan , from one region to the city , and timely industry making process , research and work , regional systems, raised in our region , conceiving an urban project, which by their scales , we focus mass in a design and public space, using different environmental systems, mobility , applications , and likewise , recoveries, preservations , restorations, they can move towards , in this case expansion in this area .

To this end tools are designed, and key findings, which demonstrate a proposal that allows the generation of a public space, and plan mass that responds to the various problems of the sector and to exploit the potential, the maximum they own, proposing a new citadel, where the city can function at the level of comfort, and sensitivity to its inhabitants.

TABLA DE CONTENIDO

Contenido

1. INTRODUCCION.....	19
2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	20
3. OBJETIVOS	21
3.1. Objetivo General.....	21
3.2. Objetivos Específicos.....	21
4. JUSTIFICACION	22
5. MARCO TEORICO.....	23
6. MARCO LEGAL.....	25
7. DIAGNOSTICO Y DESARROLLO DEL PROYECTO – MACROCONTEXTO ESCALA CIUDAD.....	34
7.1. Localización.....	34
7.2. Diagnostico Sistema de Movilidad	34
7.2.1. Movilidad Vehicular	34
7.2.2. Movilidad Peatonal	35
7.2.3. Movilidad Alternativa	35
7.2.4. Movilidad Vehicular Transporte Público	36
7.3. Propuesta Sistema de Movilidad	37
7.3.1. Movilidad Vehicular	37
7.3.2. Movilidad Peatonal	37
7.3.3. Movilidad Alternativa	38
7.3.4. Movilidad Vehicular Transporte Público	39
7.4. Diagnostico Sistema Ambiental.....	39
7.5. Propuesta Sistema Ambiental.....	41
7.6. Diagnostico Sistema de Usos del Suelo.....	42
7.7. Propuesta Sistema de Usos del Suelo	43

7.8.	Diagnostico Sistema Socio Cultural	44
7.9.	Propuesta Sistema Socio Cultural.....	45
8.	DIAGNOSTICO Y DESARROLLO DEL PROYECTO – MESO CONTEXTO	
	OPERACIÓN URBANA – SECTOR JAMONDINO.....	46
8.1.	Contextualización	46
8.2.	Diagnostico Sistema de Movilidad	46
8.2.1.	Movilidad Vehicular	46
8.2.2.	Movilidad Vehicular Transporte Público	47
8.2.3.	Movilidad Peatonal Y Alternativa.....	47
8.3.	Propuesta Sistema de Movilidad	48
8.3.1.	Movilidad Vehicular	48
8.3.2.	Movilidad Vehicular Transporte Público	49
8.3.3.	Movilidad Vehicular Transporte Público	49
8.4.	Diagnostico Sistema Ambiental	50
8.5.	Propuesta Sistema de Movilidad	50
8.6.	Diagnostico Sistema Usos del Suelo	51
8.6.1.	Uso Comercial y Mixto	51
8.6.2.	Vivienda	52
8.6.3.	Socio – Cultural.....	52
8.6.4.	Educación e institucional	53
8.7.	Propuesta Sistema Usos del Suelo.....	53
8.7.1.	Uso Comercial y Mixto	53
8.7.2.	Vivienda	54
8.7.3.	Socio-Cultural.....	54
8.7.4.	Educación e Institucional	55
8.8.	Diagnostico Espacio Público.....	56
8.9.	Propuesta Espacio Publico	56
9.	DIAGNOSTICO Y DESARROLLO DEL PROYECTO – MICRO CONTEXTO PIEZA	
	URBANA – SECTOR JAMONDINO	57
9.1.	Movilidad.....	58
9.1.1.	Diagnostico	58

9.1.2.	Propuesta.....	61
9.2.	Sistema Ambiental.....	64
9.2.1.	Diagnostico.....	64
9.2.2.	Propuesta.....	65
9.3.	Usos del Suelo.....	67
9.3.1.	Diagnostico.....	67
9.3.2.	Propuesta.....	70
9.4.	Espacio Público	72
9.4.1.	Diagnostico.....	72
9.4.2.	Propuesta.....	73
10.	UNIDAD DE ACTUACION URBANISTICA.....	75
10.1.	Movilidad	76
10.2.	Ambiental.....	77
10.3.	Comercial.....	77
10.4.	Vivienda	77
10.5.	Espacio Público	78
11.	CONFIGURACION PIEZA URBANA.....	79
11.1.	Densidades y masas.....	82
11.2.	Sistema Movilidad.....	83
11.3.	Sistema Ambiental.....	84
11.4.	Sistema de Usos de Suelo	85
11.5.	Tratamientos	86
11.6.	Mobiliario Urbano, Texturas y Detalles.....	88
11.6.1.	Bancas exteriores	88
11.6.2.	Basureros.....	88
11.6.3.	Luminarias de Piso	89
11.6.4.	Luminarias Aéreas.....	89
11.6.5.	Estaciones – Parqueos ciclo rutas	90
11.6.6.	Bolardos	90
11.6.7.	Rampas.....	91

11.6.8.	Tabletas planas de piso	91
11.6.9.	Gramoquin Peatonal.....	92
11.6.10.	Adoquín para ciclo ruta	92
11.6.11.	Bordillo reductor de velocidad	93
11.6.12.	Bordillo para andén	93
11.6.13.	Bordillo Separador	94
11.6.14.	Desagües.....	94
11.6.15.	Sumideros en v	95
11.6.16.	Sumideros Rectos	95
11.6.17.	Tactilidad Guía	96
11.6.18.	Tactilidad Alerta	96
12.	APLICACIÓN DE DETALLES AL ESPACIO PÚBLICO.....	97
13.	CONCLUSIONES.....	100
14.	RECOMENDACIONES.....	101
15.	BIBLIOGRAFÍAS	102

LISTA DE FIGURAS

Ilustración 1 - Análisis Movilidad de Pasto.....	36
Ilustración 2 - Propuesta Movilidad Alternativa de Pasto	38
Ilustración 3 . Propuesta Sistema Transporte Público de Pasto.....	39
Ilustración 4 - Análisis Sistema Ambiental de Pasto	40
Ilustración 5 - Propuesta Ambiental de Pasto	41
Ilustración 6 - Análisis de Usos del Suelo de Pasto	42
Ilustración 7 - Propuesta Usos del Suelo de Pasto	43
Ilustración 8 - Análisis Socio - Cultural de Pasto	44
Ilustración 9 - Propuesta Socio - Cultural de Pasto.....	45
Ilustración 10 - Análisis Problemáticas Movilidad Vehicular en Jamondino.....	59
Ilustración 11 - Análisis Problemáticas Movilidad Vehicular en Jamondino.....	60
Ilustración 12 - Propuesta Movilidad Sector Jamondino.....	61
Ilustración 13 - Perfiles Propuesta Movilidad Vehicular Sector Jamondino	62
Ilustración 14 - Perfiles Movilidad Alternativa Propuesta Sector Jamondino	63
Ilustración 15 - Propuesta Sistema Ambiental Sector Jamondino.....	65
Ilustración 16 - Perfiles propuesta Ambiental Sector Jamondino	66
Ilustración 17 - Análisis Uso Comercial Sector Jamondino	67
Ilustración 18 - Análisis Vivienda Sector Jamondino.....	68
9.3.1.4. Ilustración 19 – Corema análisis Socio- cultural, Institucional y Educativo	69
Ilustración 20 - Propuesta Usos del Suelo Sector Jamondino	70
Ilustración 21 - Corema Propuesta Sistema Comercial y Mixto Jamondino	71
Ilustración 22 - Corema de Análisis Espacio Publico Sector Jamondino	73
Ilustración 23 - Corema Propuesta Espacio Publico Sector de Jamondino	74
Ilustración 24 - Propuesta Unidad de Actuación Urbanística de Jamondino	75
Ilustración 25 - Propuestas básicas Módulos de Masas.....	79
Ilustración 26- Corema Propuesta de Masas	79
Ilustración 27 - Corema Propuesta Módulos de Quebradas	80
Ilustración 28 - Módulos de Caracterización de Usos en Masas.....	80
Ilustración 29 - Corema Articulación de diseño y Sector	81
Ilustración 30 - Propuesta de Masas y densidades.....	82
Ilustración 31 – Movilidad Unidad de Actuación Urbanística	83
Ilustración 32 - Ambiental Unidad de Actuación Urbanística	84
Ilustración 33 - Usos del Suelo Unidad de Actuación Urbanística	85
Ilustración 34 - Tratamientos	86
Ilustración 35 - Bancas Exteriores	88
Ilustración 36 - Basureros	88
Ilustración 37 - Luminarias de Piso.....	89

Ilustración 38 - Luminarias Aéreas	89
Ilustración 39 - Estaciones Ciclo rutas	90
Ilustración 40 - Bolardos.....	90
Ilustración 41 - Rampas.....	91
Ilustración 42 - Tableta Plana de Piso.....	91
Ilustración 43 - Gramoquin Peatonal	92
Ilustración 44 - Adoquín para Ciclo Ruta	92
Ilustración 45 - Bordillo Reductor de Velocidad	93
Ilustración 46 - Bordillo para Anden.....	93
Ilustración 47 - Bordillo Separador.....	94
Ilustración 48 - Desagües	94
Ilustración 49 - Sumideros en V	95
Ilustración 50 - Sumideros Rectos	95
Ilustración 51 - Tactilidad Guía.....	96
Ilustración 52 - Tactilidad Alerta	96
Ilustración 53 - Render Espacio Publico N.1	97
Ilustración 54 - Render Espacio Publico N.2	97
Ilustración 55- Render Espacio Publico N.3	98
Ilustración 56- Render Espacio Publico N.4	98
Ilustración 57- Render Espacio Publico N.5	98
Ilustración 58- Render Espacio Publico N.6	99
Ilustración 59- Render Espacio Publico N.7	99
Ilustración 60- Render Espacio Publico N.8	99

GLOSARIO

Programa de Mejoramiento Integral :Tiene por objeto orientar las acciones de complementación, reordenamiento o adecuación requeridas tanto en el espacio urbano como en las unidades de vivienda que conforman los asentamientos de origen ilegal ubicados en la periferia de la ciudad. Lo anterior para corregir las deficiencias físicas, ambientales y legales generadas por su origen fuera de las normas urbanas y permitir que sus habitantes accedan a la calidad de vida urbana definida para el conjunto de la ciudad.

Legalización de Barrios

Es el procedimiento mediante el cual la Administración municipal reconoce, si a ello hubiere lugar, la existencia de un asentamiento humano, aprueba planos, regulariza y expide la reglamentación para los desarrollos humanos realizados clandestinamente, sin perjuicio de la responsabilidad penal, civil y administrativa de los comprometidos. La legalización no implica el reconocimiento de las construcciones existentes ni la legalización de los derechos de propiedad a favor de los poseedores. En ningún caso la legalización urbanística constituirá título traslativo de dominio, ni modo de adquisición del derecho de propiedad.

Trámite de Legalización Resuelto:

Se entiende como trámite de legalización resuelto, el procedimiento por el cual la Administración Distrital define las condiciones urbanísticas a través de estudios y conceptos técnicos y jurídicos para resolver la legalización positiva o negativa de la misma.

Las decisiones del trámite de legalización son de dos tipos:

- **Asentamiento de origen informal legalizado:** Se entiende como un desarrollo o barrio de origen informal legalizado, cuando la administración distrital decide positivamente, mediante acto administrativo, reconocer la existencia de este, reglamenta y aprueba los planos urbanísticos correspondientes.
- **Asentamiento de origen informal Negado:** Se entiende como un desarrollo o barrio de origen informal que habiendo sido sometido al trámite de legalización la administración distrital decide negativamente el reconocimiento de usos urbanos como el de vivienda, por encontrarse ubicado totalmente en áreas con restricciones urbanísticas.

Las **Unidades de Planeamiento Zonal de Mejoramiento Integral** son sectores de la ciudad caracterizados por tener un alto déficit de infraestructura urbana (espacio público, equipamientos dotacionales, servicios públicos), y deficiencias en las edificaciones que la componen producto del desarrollo informal de las

viviendas, en donde se viene precisando su ordenamiento a partir de las siguientes estrategias:

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 del suelo que puede ser objeto de construcción.

Índice de Construcción

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

Suelo de Expansión Urbana.

Es la porción del territorio municipal destinada a la expansión urbana que podrá habilitarse para el uso urbano durante la vigencia del presente acuerdo, previo cumplimiento de los requisitos legales establecidos para tal fin.

Al interior se encuentra la categoría de suelo de protección.

La incorporación del suelo de expansión urbana al suelo urbano se realizará únicamente mediante la adopción de un Plan Parcial que considere entre otras variables: cota sanitaria, servicios públicos domiciliarios, accesibilidad, pendientes, uso de suelo, y amenaza y riesgo. De igual forma, el Plan Parcial determinará el porcentaje del nuevo suelo para ser destinado a programas de vivienda social

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.

“Esfuerzo deliberado para cambiar el ambiente urbano por medio del ajuste planificado y a gran escala de las áreas urbanas existentes, a las exigencias presentes y futuras de la vivienda y el trabajo de una ciudad.”

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.

Invasión-sucesión

Es un término desarrollado ampliamente por la escuela de Chicago, se refiere a la sustitución de la población de una zona, habitualmente como consecuencia de un proceso de renovación urbana.

Consolidación urbana:

Es un proceso que se da principalmente en los asentamientos periféricos a los grandes centros de población, especialmente en los de carácter 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

1. INTRODUCCION

La ciudad de Pasto, ha tenido unos procesos de evolución hablando generalmente, pero es claro que este proceso evolutivo ha sido no muy coherente con lo que en realidad debe ser un concepto de ciudad y de urbanismo. La falta de planificación urbana principalmente, nos muestra como la ciudad ha ido creciendo mostrándonos, barrios, edificaciones cada vez más altos, y cada vez mas desordenados, sin tener en cuenta, donde se están ubicando, el por qué se ubican en este lugar, lo que muestra como actualmente se construye por construir, se hace por hacer, y se ha ido perdiendo la esencia, de la arquitectura como tal, de poder crear un lugar, ya sea público o privado para la buena vivencia y aprovechamiento, de los habitantes.

Muchos sectores de la ciudad, que en un principio bordeaban a esta, actualmente aparecen como barrios de invasión o algunas zonas de expansión, pero el problema cae en cuando pensamos, viviendas para estratos 1, 2 o 3 o viviendas en la periferia de la ciudad, deben ser de baja calidad, como un simple sitio para vivir, mas no para habitar, es ahí donde se va perdiendo la esencia de la arquitectura; la falta de planificación de estas zonas, genera desordenes urbanos, donde el espacio público, se convierte en un espacio más de transición, dándole la menor importancia posible, ; atrayendo grandes problemas como inseguridad, áreas de amenazas, y demás.

Mediante este proceso de investigación y de trabajo, este proyecto de grado, pretende enfocarse en el diseño del espacio público, y de masas, que logren identificar, proponer, y crear una arquitectura, que posean calidades espaciales, que proporcionen, tranquilidad, seguridad, un mejoramiento en general, de lo que debe ser la ciudad, hablando arquitectónica, como personalmente; haciendo un aprovechamiento de las zonas donde posiblemente puede crecer la ciudad, rompiendo esos quiebres, esa falta de planeación, y de él crear la arquitectura como tal que vive la ciudad; además de mejorar la calidad de vida de los habitantes.

2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Se quiere llegar a una reubicación, nueva consolidación con nuevos índices de edificabilidad y un nuevo patrón urbano en los barrios subnormales legalizados, que se encuentren en zonas de amenazas y riesgos, en estado de abandono por parte de las autoridades y otros que presentes posibles problemas a futuro en donde sean potenciales a ser desalojados y que generen un conflicto con la sociedad.

Una estrategia de planeamiento, mediante la reconfiguración de la estructura urbana, orientando las intervenciones en el territorio, a fin de consolidar, mantener, revitalizar, mejorar y generar espacios adecuados para su propio desenvolvimiento, acercándola a las condiciones generales de la ciudad formal, en donde un 80% de la población del área de expansión de la zona sur de Pasto, cuente con un paisaje urbano equilibrado sistémicamente; Una estrategia de reglamentación urbana, mediante la cual se establecen los niveles de, uso, intensidad y edificabilidad, de acuerdo con la dinámica propia de aquellos sectores, respondiendo al modelo de ordenamiento; Y además una estrategia de mejoramiento integral, mediante acciones de complementación y adecuación requeridas en las áreas con Tratamiento de Mejoramiento Integral de éstas UPZs, requeridas tanto en el espacio público como en la Unidades de vivienda, cuyo fin primordial es corregir las deficiencias físicas, ambientales y legales.

¿Cómo propiciar el equilibrio entre la densificación y el crecimiento poblacional de la ciudad de Pasto, generando más capacidad habitacional para la ciudad?

3. OBJETIVOS

3.1. Objetivo General

Intervención urbana, en el sector de Jamondino; diseño de espacio público con el fin de mejorar, crear, y desarrollar una malla urbana, coherente, segura, y eficiente, articulándose con el diseño de masas a nivel de vivienda y equipamientos, integrándose con la malla urbana de la ciudad existente, la vía paso por Pasto, y los elementos ambientales, de gran importancia en el sector.

3.2. Objetivos Específicos

- Jerarquizar la importancia y el uso de calles y andenes, para el complemento de un sistema de movilidad alternativo peatonal, teniendo en cuenta principalmente las necesidades de usuarios discapacitados, ancianos y niños.
- Diseño de una propuesta de transición, desde la nueva zona de expiación de la ciudad, la cual se ha consolidado como una zona de uso industrial, hasta un sector consolidado como vivienda, y/o residencial, pasando por sectores de usos mixtos, que dé cuenta de las necesidades de comunicación, de zona a zona, complementándose con espacio público y, y elementos del área de movilidad propuesto por la Alcaldía municipal, y su articulación con los elementos del sistema de espacio público.
- Generar espacio público propicio para mejorar la calidad de vida urbana, a partir de la creación de parques y elementos públicos como andenes, y demás, que estén acorde con la zona.
- Acondicionar el sector, con una infraestructura urbana tanto vial, como espacial, para generar una adecuada conexión entre el sector y la ciudad a través de vías, ciclo rutas y conexiones que consoliden dicha conexión.
- Formular elementos naturales con el sistema de espacio público es decir que estas dos variantes actúen unidas en pro del mejoramiento del el sector.

4. JUSTIFICACION

La ciudad de Pasto contempla la zona de expansión Nor-Oriental, refiriéndose a Aranda, y la zona de expansión Sur, refiriéndose a Jamondino, la cual como resultado de los asentamientos poblacionales subnormales presenta un déficit en el planeamiento, y así una urbanización disipada; es así como vemos que la zona es propicia para una intervención pues en ella se destaca como oportunidad una relación directa con la vía paso por pasto siendo así una franja entre la ciudad y su periferia. No Existe un equilibrio entre la densificación y el crecimiento poblacional.

Además prever una futura densidad de población en la proyección de nuevos barrios es un dato que se debería utilizar en el diseño urbano de nuestras ciudades, ya que existe una relación directa entre ésta y el índice de edificabilidad, que deberían tener las edificaciones. Hablar de la edificación en altura no significa pérdida de calidad de vida urbana, ya que ésta, entre otros factores, depende del diseño del edificio, de la proporción de la altura de éste con respecto al ancho de la calle y del diseño propio del “espacio urbano”.

Y del mismo modo el hablar de diseño de espacio público no es concentrarse en lo que respecta a los exteriores, y a algo ajeno a nosotros desde nuestras viviendas, es integrar, crear, y sentir una arquitectura, que vive día a día con nosotros, y nos proporciona una mejor forma de habitar, el lugar donde nosotros transitamos, recorreremos, permanecemos y vivimos.

Es por eso que se cree bastante pertinente, la necesidad de una intervención urbana, dándole una prioridad, al espacio público, y al diseño de viviendas, equipamientos, que de la mano conformen lugares espacialmente confortables, útiles, y seguros, para el habitante y la ciudad.

5. MARCO TEORICO

Según estudios de la Universidad Autónoma de Occidente, de la ciudad de Cali, en las próximas dos décadas, la mayoría de la población mundial estará viviendo en las ciudades y el número de residentes urbanos de países en desarrollo se duplicará, aumentando en más de dos mil millones de habitantes. Esta dramática migración desde las áreas rurales hacia las urbanas no tiene precedentes y conlleva grandes oportunidades y desafíos.

América Latina y el Caribe están entre las áreas con una de las tasas de urbanización más altas del planeta. Las Naciones Unidas prevén que en 2020 el porcentaje de su población que habitará en áreas urbanas superará el de la población residente en países desarrollados (donde la mayoría de la población tiene una alta tasa de ingreso per cápita) haciendo de ésta, la región más urbanizada del planeta. En 2000, las ciudades latinoamericanas concentraban al 75 por ciento de los 507 millones de habitantes de la región y producían más de la mitad del Producto Interno Bruto (PIB).

La urbanización ofrece nuevas oportunidades de promover la mejora en la calidad de vida de la población de bajos ingresos. Hay una fuerte relación positiva entre el incremento de la proporción de población urbana en América Latina y el crecimiento de PIB per cápita en el período 1975–2000. Es más, las economías de los países más urbanizados crecieron más rápido que las de las naciones menos urbanizadas. La productividad de las empresas y la mano de obra urbana es considerablemente mayor que la de sus equivalentes rurales. En general, el estándar de vida de la población urbana es también mejor que el de los habitantes rurales, a consecuencia de las mejores oportunidades de trabajo, mayores ingresos y más fácil acceso a servicios sociales y urbanos. A pesar de un masivo crecimiento demográfico en las ciudades (más de 200 millones de nuevos habitantes en sólo 25 años que cubrieron el período entre 1975 y 2000), el porcentaje de población pobre en áreas urbanas siguió siendo alrededor de un 30 por ciento.

Desarrollo Urbano

Según el DNP, La política de Ciudades Compactas y Sostenibles del plan Nacional de Desarrollo 2006 – 2010 “Estado comunitario: desarrollo para todos”, se enmarca en las metas de largo plazo definidas en la Visión 2019 relacionadas con: (1) aumentar la calidad y cantidad del espacio público en las ciudades con más de 100.000 habitantes; (2) promover el crecimiento inteligente y uso planificado del suelo urbano, con el fin de lograr un utilización racional del suelo de expansión; y, (3) mejorar la gestión efectiva del desarrollo urbano y de las instituciones sectoriales.

Conforme a lo anterior, los objetivos de la presente política se orientarán principalmente a: (1) consolidar un modelo de ciudad compacta, eficiente y sostenible; (2) desarrollar programas integrales que permitan la articulación de las políticas sectoriales de la nación en los municipios y su coordinación con las políticas locales; (3) incrementar la oferta de suelo para el desarrollo de programas Ciudades Compactas y Sostenibles; (4) fortalecer institucionalmente a las administraciones locales para el desempeño de la función pública del urbanismo y al sector privado como principal agente del mercado inmobiliario; (5) racionalizar el marco normativo del ordenamiento territorial, y; (6) garantizar la organización armónica y eficiente de las grandes aglomeraciones urbanas y la articulación del desarrollo urbano con el territorio regional.

De igual forma, la gestión del desarrollo urbano permitirá mejorar la toma de decisiones en las cuales se involucre el crecimiento económico, la equidad social y la dimensión ambiental, sin desconocer las características propias de cada territorio con su biodiversidad, su población, su cultura y su potencial de desarrollo.

6. MARCO LEGAL

- **Ley 388 de 1997: Art. 3. *Función pública del urbanismo.*** El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines:

- a. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.

- b. Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible.

- c. Propender por el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación del patrimonio cultural y natural.

- d. Mejorar la seguridad de los asentamientos humanos ante los riesgos naturales.

- **Ley 812 de 2003: Por la cual se aprueba el Plan Nacional de Desarrollo 2003-2006, hacia un Estado comunitario.;**

- a. **Art. 89: *Protección de zonas de manejo especial.*** Modifícase el artículo 16 de la Ley 373 de 1997, el cual quedará de la siguiente manera:

- **Parágrafo 1º.** Los recursos provenientes de la aplicación del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, se destinarán a la protección y recuperación del recurso hídrico de conformidad con el respectivo Plan de Ordenamiento y manejo de la cuenca.

- **Parágrafo 2º.** El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, reglamentará la creación, funcionamiento y composición de los Consejos de Agua o Cuencas en concertación con las Autoridades Ambientales. **Art. 90: *Destinación de los recaudos de la tasa retributiva por vertimientos.*** Los recaudos de la tasa

retributiva por vertimientos se destinarán exclusivamente a proyectos de inversión de descontaminación hídrica y monitoreo de la calidad de agua.

a. Art. 91: Recursos de transferencias. Los recursos de transferencias del Sistema General de Participaciones asignados al sector de Agua Potable y Saneamiento Básico, sólo podrán ser invertidos de acuerdo con la priorización de proyectos contenida en el Reglamento Técnico del Sector de Agua Potable y Saneamiento Básico, siempre y cuando hagan parte de los programas de inversión de las entidades prestadoras de los servicios legalmente constituidas, estén previstas en los respectivos planes de desarrollo municipales o distritales y se encuentren registradas y vigiladas por la Superintendencia de Servicios Públicos, sin perjuicio de la porción que los municipios asignen para los subsidios a la tarifa de los estratos de menores recursos, a las inversiones en saneamiento básico rural con soluciones individuales y a la conservación de micro cuencas que abastecen el sistema de acueducto.

b. Art. 92: Recursos Insfopal administrados por Findeter. Findeter transferirá anualmente a la Nación el producto del recaudo de la deuda de municipios y empresas de servicios públicos con Insfopal, realizadas según la Ley 57 de 1989, recursos que se destinarán en su totalidad, a la financiación del Programa de Modernización Empresarial que ejecuta el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, y a la estructuración de proyectos de modernización empresarial, incluyendo el pago de los pasivos que aseguran la viabilidad integral de los mismos. Dichos gastos se entenderán como inversión social.

c. Art. 93: Ventanilla única. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial será el único responsable de la recepción de todos los proyectos del sector de agua potable y saneamiento básico que soliciten apoyo financiero de la Nación. El Ministerio evaluará la viabilidad técnica, financiera, legal, socioeconómica y ambiental de los proyectos, elegirá aquellos que cumplan los requisitos y estructurará el esquema de financiamiento de los mismos, coordinando los aportes de recursos con las distintas entidades que los administran.

d. Art. 94: Requisito para obtención de Subsidio Familiar de Vivienda. El ahorro es un requisito para la obtención del Subsidio Familiar de Vivienda. Este ahorro se materializará en la apertura de una cuenta de ahorro programado, que no requerirá antigüedad certificada, en las condiciones establecidas por el Gobierno Nacional, o en las cesantías que tengan los miembros del hogar

postulante, o en los aportes periódicos realizados en los fondos comunes especiales, en los fondos mutuos de inversión, en las cooperativas financieras o en los fondos de empleados, o bien, en el lote y el avance de obra debidamente certificado por la autoridad municipal competente. En este caso la propiedad del lote debe figurar en cabeza de cada uno de los postulantes, de la entidad territorial respectiva, o del oferente del programa siempre y cuando sea una entidad con experiencia en la construcción de vivienda de interés social.

e. Art. 95: *Inversiones con subsidios de esfuerzo municipal.* Las inversiones municipales que se realizan en el marco de las asignaciones de subsidios de esfuerzo municipal deben haber sido ejecutadas dentro de los diez (10) años anteriores a la declaratoria de elegibilidad del proyecto incluido el año durante el cual se realizan las postulaciones al subsidio. Para el efecto el Gobierno Nacional expedirá una reglamentación que además permita actualizar a valores presentes las inversiones realizadas por los entes territoriales.

f. Art. 96: *Ejecución de proyectos de VIS.* Para dar cumplimiento al artículo 51 de la Constitución Política, de conformidad con el artículo 29 de la Ley 546 de 1999, y a fin de estimular la oferta de vivienda para la población más vulnerable, las entidades públicas del Estado o de carácter mixto, sólo podrán ejecutar de manera directa proyectos de vivienda de interés social exclusivamente para vivienda Tipo 1. El Fondo Nacional de Vivienda, Fon vivienda, no podrá ejecutar directamente proyectos de vivienda.

g. Art. 97: *Créditos para VIS.* Las entidades que capten ahorro programado para la vivienda, colocarán esos recursos en créditos para VIS. El cincuenta por ciento (50%) del saldo de estas cuentas lo harán en créditos de hasta treinta (30) smlm vigentes y el cincuenta por ciento (50%) para créditos mayores de treinta (30) smlm vigentes. Las entidades financieras de carácter especial que otorguen créditos hipotecarios, celebrarán alianzas estratégicas para desarrollar su objeto, con Cajas de Compensación Familiar, con entidades territoriales y/o entidades oferentes privadas con experiencia en el sector.

h. Art. 98: *Asesoría a entidades territoriales.* El Gobierno Nacional a través del Ministerio respectivo asesorará a las entidades territoriales e impulsará procesos de titulación de los predios de las familias hoy asentadas en desarrollos urbanos incompletos que obtuvieron u obtengan su legalización urbanística. Mediante estos procesos se legalizará la tenencia de los predios sin menoscabo de los derechos que le asistan a sus titulares.

i. **Art. 99: INEXEQUIBLE.** *Prohibición de invertir recursos públicos en invasiones, loteos y edificaciones ilegales.* Queda absolutamente prohibida la inversión de recursos públicos en asentamientos originados en invasiones o loteos ilegales realizados con posterioridad a la vigencia de la presente ley. De la misma manera, las entidades prestadoras de servicios públicos se abstendrán de suministrarlos a las edificaciones que se ejecuten en estas condiciones.

j. **Art. 100:** *Transferencia de predios para proyectos de VIS.* De conformidad con la Ley 708 de 2001, las entidades públicas del orden Nacional, transferirán al Fondo Nacional de Vivienda, Fon vivienda, los predios con vocación para la construcción de proyectos VIS en un plazo no mayor de un (1) año de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional en los siguientes tres (3) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley.

k. **Art. 101:** De conformidad con el artículo 82 de la Constitución Política y en desarrollo de la Ley 388 de 1997, los municipios que aún no tengan aprobado su POT o no hayan establecido las normas para la destinación de los recursos provenientes de la participación en la plusvalía, destinarán no menos del cuarenta por ciento (40%) de los recaudos por este concepto a la compra de predios para proyectos de vivienda de interés social Tipo 1.

l. **Art. 102:** *Desembolso anticipado del Subsidio Familiar de Vivienda.* El Subsidio Familiar de Vivienda será desembolsado de manera anticipada cuando el oferente de la solución de vivienda constituya un encargo fiduciario para la administración de los recursos, respaldado por una póliza de cumplimiento y se adelante la labor de interventoría durante la ejecución del proyecto.

m. **Art. 103:** *Financiamiento de cartera VIS subsidiable.* En el evento de que los recursos de la reserva especial de las garantías para bonos hipotecarios para financiar la cartera VIS subsidiable y para títulos emitidos en procesos de titularización de cartera VIS subsidiable que se emitan con base en cartera originada en los establecimientos de crédito, a que se refieren las Leyes 546 de 1999 y el artículo 64 de la Ley 795 de 2003 y los de la reserva a que se refiere el artículo 96 de la misma ley destinados a la cobertura de la Unidad de Valor Real (UVR) respecto a una tasa determinada, no sean suficientes para cubrir oportunamente las mismas, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público podrá reconocerlas como deuda pública y atenderlas

mediante la emisión de bonos en las condiciones de mercado que el Gobierno establezca.

n. Art. 104: Definición de Vivienda de Interés Social. De conformidad con el artículo 91 de la Ley 388 de 1997, el valor máximo de una vivienda de interés social y subsidiable será de ciento treinta y cinco salarios mínimos legales mensuales (135 smmlm).

o. Art. 105: Cobertura de los riesgos de tasa de UVR. Con el fin de que la Nación pueda cubrir los riesgos que se deriven del otorgamiento de la cobertura a que se refiere el artículo 96 de la Ley 795 de 2003, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público podrá autorizar a Fogafín para que realice operaciones de derivados o realice las operaciones necesarias para obtener productos sintéticos con el mismo propósito. Dichas operaciones no afectarán el cupo de endeudamiento de la Nación.

p. Art. 106: Costos de interventoría en Programas de VIS. En los programas de vivienda de interés social, los costos totales de la interventoría no podrán ser superiores al tres por ciento (3%) en lo urbano y al cinco por ciento (5%) en lo rural, del valor del subsidio familiar de vivienda.

q. Art. 107: Programas de VIS rural. En los programas de vivienda de interés social rural el valor del subsidio familiar de vivienda para mejoramiento y saneamiento básico no podrá ser inferior a diez (10) salarios mínimos mensuales legales y para construcción de vivienda nueva no podrá ser superior a dieciocho (18) salarios mínimos mensuales legales.

r. Art. 108: Acreditación de licencia. Adiciónese el artículo 99 de la Ley 388 de 1997, con el siguiente párrafo: "Con el fin de evitar los asentamientos humanos en zonas no previstas para tal fin por los planes de ordenamiento territorial, los notarios se abstendrán de correr escrituras de parcelación, subdivisión y loteo, hasta tanto no se allegue por parte del interesado el Certificado de Conformidad con Normas Urbanísticas expedido por la autoridad con jurisdicción en la zona donde se halle ubicado el predio, el cual debe protocolizarse dentro de la escritura. El Gobierno Nacional establecerá las características y condiciones del Certificado de Conformidad con Normas Urbanísticas, el cual tendrá un costo único para cualquier actuación".

s. **Art. 109:** INEXEQUIBLE. *Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia.* Los directores de las subsedes de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia tendrán autonomía técnica, administrativa y financiera y serán nombrados, dentro de los cinco (5) días siguientes, de terna presentada al Director General de la Corporación por el respectivo Gobernador si dicha subsele tiene asiento en la cabecera departamental. De lo contrario, la terna la presentará el Alcalde del sitio donde esta subsele tenga asignado por ley su funcionamiento con oficinas principales, sin que ello implique aumentar los gastos de funcionamiento de dichas corporaciones. Los recursos percibidos por esta Corporación Autónoma Regional serán distribuidos de manera igualitaria por todo concepto entre la sede principal y las subsedes.

• **Ley 1151 de 2007:** Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010.

a. **Art. 3º:** INCORPORACIÓN DEL DOCUMENTO “ESTADO COMUNITARIO DESARROLLO PARA TODOS” AL PLAN DE DESARROLLO 2006-2010. Artículo derogado por el artículo 276 de la Ley 1450 de 2011- Téngase como parte integral de la parte general del presente Plan Nacional de Desarrollo el documento anexo denominado “Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010 Estado Comunitario: Desarrollo para Todos”, elaborado por la Presidencia de la República y el Departamento Nacional de Planeación, con la participación del Consejo Superior de la Judicatura, con las modificaciones efectuadas por la presente ley.

b. **Art. 78:** PLANES DE ORDENAMIENTO Y PROGRAMAS DE VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL. Artículo derogado por el artículo 276 de la Ley 1450 de 2011. En los planes parciales con tratamiento de desarrollo en suelo urbano y de expansión urbana o en las normas urbanísticas que reglamente la urbanización de suelos urbanos sin plan parcial, salvo cuando se trate de uso industriales, dotacionales o institucionales, se determinarán los porcentajes de suelos que deben destinarse al desarrollo de Programas de Vivienda de Interés Social (VIS) o de Interés Prioritario (VIP). Los planes de ordenamiento territorial o los instrumentos que los desarrollen o complementen determinarán dichos porcentajes, los cuales no podrán ser inferiores a los que a continuación se determinen.

c. **Art. 79:** MACRO PROYECTOS DE INTERÉS SOCIAL NACIONAL.

d. **Art. 80:** *PROCEDIMIENTO PARA PLANES PARCIALES.* A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para la adopción de los planes parciales relacionados con las bases del Plan Nacional de Desarrollo, solamente se requerirá de los trámites previstos en los numerales 1, 2, 4 y 5 del artículo 27 de la Ley 388 de 1997 y en el parágrafo 7o del artículo 1o de la Ley 507 de 1999. En todo caso, la oficina de planeación, una vez radicada la solicitud de determinantes para la formulación del plan parcial, podrá solicitar a las demás dependencias de la administración que se pronuncien sobre los aspectos que deben tenerse en cuenta para su formulación. Igualmente, deberá solicitar el pronunciamiento de las autoridades ambientales sobre los aspectos que se determinen en el reglamento, con base en los cuales se adelantará la concertación de que trata el parágrafo 7o del artículo 1o de la Ley 507 de 1999, la cual se limitará a verificar que el proyecto de plan parcial cumpla con las determinantes definidas en la respuesta a la consulta previa.

e. **Art. 81:** *DESARROLLO DE PROGRAMAS Y/O PROYECTOS DE RENOVACIÓN URBANA.* Artículo derogado por el artículo 276 de la Ley 1450 de 2011. Las entidades municipales y distritales y las áreas metropolitanas podrán participar en el desarrollo de programas y/o proyectos de renovación urbana mediante la celebración, entre otros, de contratos de fiducia mercantil.

f. **Art. 82:** Ejecutar los recursos y desarrollar las actividades necesarias para la habilitación de suelos urbanizados y el desarrollo de Macro proyectos de Interés Nacional de que trata el artículo 89 <sic> de la presente ley.

g. **Art. 83:** *DEFINICIÓN DE VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL.* Artículo derogado por el artículo 276 de la Ley 1450 de 2011. De conformidad con el artículo 91 de la Ley 388 de 1997, la vivienda de interés social debe reunir elementos que aseguren su habitabilidad, estándares de calidad en diseño urbanístico, arquitectónico y de construcción. El valor máximo de una vivienda de interés social será de ciento treinta y cinco salarios mínimos legales mensuales vigentes (135 smlm).

h. **Art. 86:** *EJECUCIÓN PROYECTOS VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL.* Artículo derogado por el artículo 276 de la Ley 1450 de 2011. Para dar cumplimiento al artículo 51 de la Constitución Política, de conformidad con el artículo 29 de la Ley 546 de 1999, y a fin de estimular la oferta de vivienda para la

población más vulnerable, las entidades públicas, incluidas las entidades territoriales, sólo podrán invertir recursos en vivienda de interés social prioritario.

i. **Art. 90: TRANSFERENCIAS DE INMUEBLES PARA VIS.** Las entidades públicas del orden nacional y territorial de carácter no financiero que hagan parte de cualquiera de las Ramas del Poder Público, así como los órganos autónomos e independientes, podrán transferir a título gratuito a Fon vivienda o a las entidades públicas que desarrollan programas de vivienda de interés social de carácter territorial, departamental, municipal o Distrital, los bienes inmuebles fiscales de su propiedad, o la porción de ellos con vocación para construcción o el desarrollo de proyectos de vivienda de interés social, de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional y sin perjuicio de lo establecido en los Planes de ordenamiento territorial, previa presentación de una propuesta que contenga el objeto y término de proyecto a desarrollar, así como su viabilidad técnica, jurídica y financiera. Los subsidios para vivienda de interés social que adjudique Fon vivienda o las entidades públicas que desarrollen programas de vivienda de interés social de carácter territorial, departamental, municipal o Distrital, se otorgarán entre los postulantes para el plan que se esté adjudicando, con sujeción a los principios de economía, celeridad, eficacia, imparcialidad y publicidad.

Todos los días estamos en contacto con situaciones relacionadas con una **utilización desordenada del territorio y sus efectos tangibles:**

- Sobreexplotación o uso inadecuado de los recursos naturales.
- Uso y aprovechamiento del territorio no acordes con su aptitud natural.
- Insuficiente o deficiente protección del patrimonio natural y cultural.
- Ocupación de áreas susceptibles a peligros y desastres naturales.
- Áreas afectadas por diversos tipos de contaminación.
- Procesos migratorios y concentración urbana vs. capacidad de dotación de equipamiento e infraestructura.
- Marginación y pobreza vs. concentración económica en todas las escalas territoriales.
- Agudización de los desequilibrios socioeconómicos regionales.
- Territorios deficientemente integrados social y/o económicamente.
- Cada vez se hace más urgente la acción ordenadora concretada en el territorio con carácter integral.
- Proceso y estrategia de planeación territorial integral y concertada
- Base jurídica (leyes, instituciones, instrumentos)

- Componentes: político, científico-técnico, administrativo
- Expresión territorial de las políticas sectoriales: económica, social, ambiental = modelo de desarrollo territorial integral
- Refleja la naturaleza compleja del espacio = sistema complejo, integrado y dinámico de diversos subsistemas (natural, social, económico, urbano regional, político) que interactúan a distintas escalas

• **RELACION NORMATIVA NACIONAL Y SU ESPECIFICIDAD CON
LOS PROCESOS DE LA DIRECCIÓN DE LEGALIZACIÓN Y MEJORAMIENTO
INTEGRAL DE BARRIOS**

7. DIAGNOSTICO Y DESARROLLO DEL PROYECTO – MACROCONTEXTO ESCALA CIUDAD

7.1. Localización

La ciudad de San Juan de Pasto, se encuentra localizada, a 795 Kilómetros, al sur occidente de la capital de la Republica, en el Departamento de Nariño, siendo la capital de dicho Departamento. Se encuentra a una altura de 2.559 metros, sobre el nivel del mar, posee un área aproximada de 1.181 Kilómetros cuadrados, y posee una temperatura media de 14 grados centígrados.

7.2. Diagnostico Sistema de Movilidad

El sistema de movilidad de la ciudad de Pasto, se puede mirar desde un punto de vista aceptable, pero a la vez fácilmente se encuentran muchos puntos faltos de planificación y de intervención. Este sistema posee conexiones viales que logran atravesar la ciudad de extremo a extremo, aun que se pueden encontrar conexiones bastante irregulares, que generan algunos problemas en distintos puntos de la ciudad; se encuentran varias falencias a nivel de movilidades peatonales y alternativas, y en algunos casos de falta o de inexistencia de movilidad, que serán explicados y detallados a continuación:

7.2.1. Movilidad Vehicular

La movilidad a nivel vehicular en la ciudad, posee bastantes factores, que pueden aparecer en pro y en contra a la vez, de un buen funcionamiento para Pasto y sus habitantes. Comenzamos destacando que Pasto, es atravesada, por importantes vías, que conectan los diferentes puntos, y extremos de la ciudad como lo son la Avenida Panamericana, la calle 18, la carrera 27, la Vía Paso por Pasto; entramos en el conflicto, cuando se comienzan a observar diferentes sectores, o puntos de estas vías principales, y de muchas de sus conectoras, cuando comienzan a encontrarse, vías estratégicamente mal diseñadas, mal intervenidas, carentes del

espacio suficiente para un tránsito vehicular bien realizado, vías y ejes principales con permanentes embotellamientos y congestiones, sobre todo en horas pico, a falta de vías que sirvan como salidas, a dichos problemas vehiculares, vías en permanentes deterioros, anillos vehiculares seccionados, perfiles no adecuados, para las diferentes movilidades de cada sector.

7.2.2. Movilidad Peatonal

A Movilidad Peatonal en la ciudad de Pasto, es en realidad bastante deficiente, y en algunos sectores, o puntos de la ciudad, es completamente nula, ya que la movilidad en general de la ciudad, es claramente prioritaria para el automóvil y no para el peatón.

El sistema peatonal es un sistema sin continuidad, únicamente se presenta como fragmentos ubicados sin razón alguna, a los bordes de la calzada vehicular, incumpliendo, con las condiciones necesarias, y propicias, para un excelente confort, y buen desplazamiento del peatón como tal pero tales son los casos, como las vías ubicadas en el centro de la ciudad como los ejes peatonales, de la cra 24, de las calles 17,18, 19, que en realidad son bastante incómodas, hasta para poder caminar. En otros casos, la movilidad peatonal es inexistente, como por ejemplo en algunos barrios de estratos de interés social, puntos cercanos y que están siendo absorbidos por la malla de crecimiento de la ciudad, donde únicamente podemos ver una calzada vehicular destapada en pésimo estado, y los corredores peatonales no existen, poniendo en riesgo la vida y seguridad del peatón, a la hora de desplazarse por dichos espacios.

7.2.3. Movilidad Alternativa

La movilidad alternativa en la ciudad de Pasto, es inexistente en algunos casos, e incluso los perfiles viales de la ciudad, no son adecuados, ni están planteados para la implantación de una movilidad de este carácter en la ciudad.

Las ciclo rutas en la ciudad de Pasto, en los pocos sectores que se han planteado, son realmente pésimas, ya que no cumplen con una conexión continua de estas, apareciendo de la nada en ciertos puntos, y rematando en cualesquier otro punto de la ciudad, en un punto donde no existe ni una conexión ni un remate diseñado y

propuesto para esto, y en el resto de la ciudad, no existe este sistema. Al igual que movilidades alternativas de algún carácter público o privado, son inexistentes.

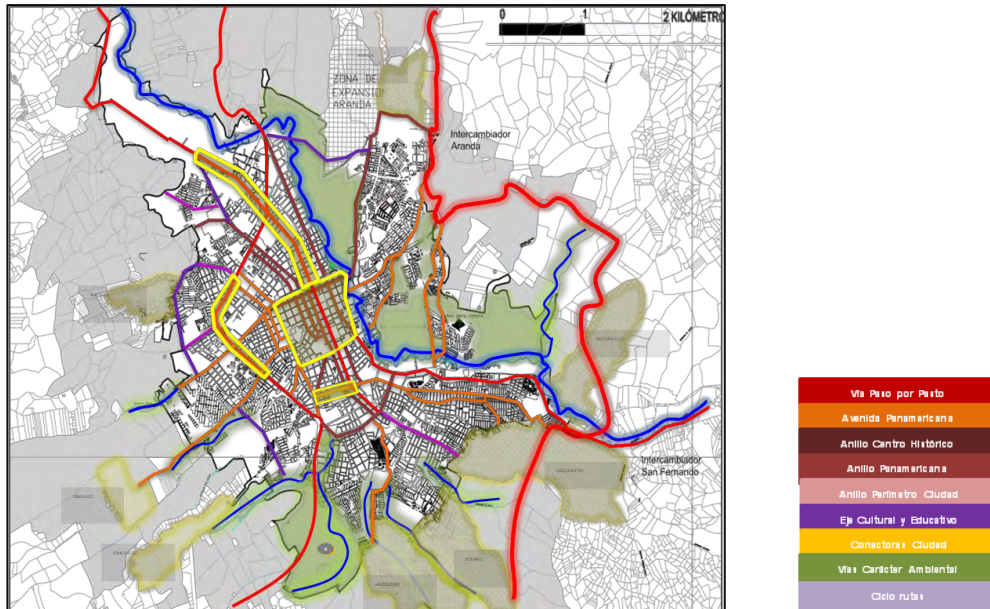


Ilustración 1 - Análisis Movilidad de Pasto

7.2.4. Movilidad Vehicular Transporte Público

El sistema de transportes públicos, como el Bus, genera conexiones a varios puntos de la ciudad, lo cual es de gran beneficio para los habitantes que hacen uso de dicha propuesta de movilidad, pero a la vez encontramos varias falencias, que afectan a esta propuesta de transportes, como la falta de Paraderos de buses o de recolección de pasajeros, de manera estratégicamente ubicados, lo cual va generando problemas, como el hecho de que un bus, parque, recoja, entregue, pasajeros, en cualquier punto de la ciudad, sin tener en cuenta ni el lugar, ni la hora, ni la forma, simplemente parquea y realiza su función, esto causa generalmente problemáticas como embotellamientos, congestiones vehiculares, accidentes con peatones, y/o vehículos públicos y privados.

En otros casos, las diversas rutas disponibles para realizar los recorridos de la ciudad, tienen a recorrer los mismos puntos, de recolección, la misma dirección, provocando que muchas de estas rutas designadas, se concentren en un solo

punto, y generen carencia de estos vehículos, en otros sectores, donde los habitantes tienen que desplazarse hasta otros puntos, para poder abordar este medio de transporte.

7.3. Propuesta Sistema de Movilidad

7.3.1. Movilidad Vehicular

Generar, rehabilitar, y proponer vías, que canalicen el flujo vehicular, del transporte de carga pesada, evitando el tránsito de este, en puntos centrales, y/o residenciales de la ciudad.

Generar, habilitar, y proponer senderos vehiculares, para uso particular, uso restringido en zonas patrimoniales, y/o centrales de la ciudad, y anillos para vehículos de carácter público, evitando de esta forma inconvenientes como flujos vehiculares, embotellamientos, y bloqueos vehiculares.

Creación de Puntos de descargue cerca para vehículos de carga pesada en la vía Paso por Pasto, evitando el permanente e incomodo, transito de estos, en zonas residenciales, centrales, e institucionales.

Fortalecimiento de vías vehiculares, como vías de carácter restringido en sectores, denominados patrimoniales, culturales y en algunos casos de carácter educativo.

Caracterizar y definir los usos de las diferentes vías ya sean principales, o conectoras de la ciudad, y dando una conexión más coherente entre estas, según sus puntos de inicio, remates y conexiones entre sí.

7.3.2. Movilidad Peatonal

Creación de ejes peatonales, en zonas de la ciudad, donde estos son nulos.

Continuidad de los ejes peatonales, en los diferentes sectores de la ciudad, donde estos presentan rupturas, por algunas intervenciones o modificación alguna.

Diseño de ejes peatonales, siguiendo las normativas de diseño urbano, proponiendo ejes, que sean lo suficientemente cómodos, para ser transitados, y poder recorrer la ciudad, seguros, y agradables para el peatón.

Implementación de texturas, de diferentes tipos, y funciones, y elementos que sirvan como guías, para discapacitados, y personas, con dificultades, a la hora de recorrer por estos senderos.

7.3.3. Movilidad Alternativa

Creación de ciclo rutas, como una opción de movilidad alternativa, proponiendo anillos de estas con conexiones a los diferentes puntos de la ciudad, y puntos como remates, y conectores, entre estas rutas alternativas de movilidad.

Diseño de parqueaderos, y permanencias, de movilidades alternativas como ciclo rutas, en puntos estratégicos, de la ciudad.

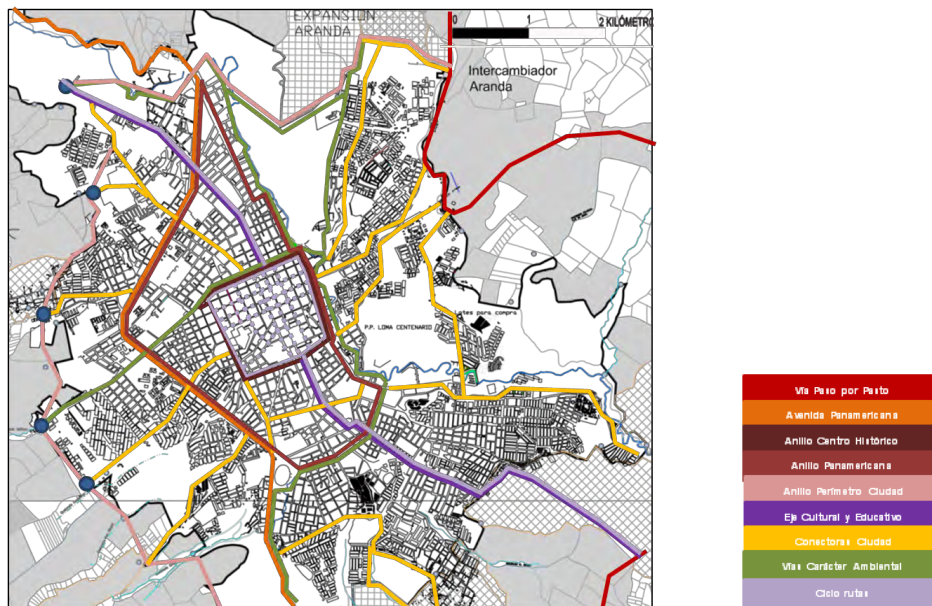


Ilustración 2 - Propuesta Movilidad Alternativa de Pasto

7.3.4. Movilidad Vehicular Transporte Público

Se implementan nuevos recorridos, a nivel de rutas de transporte público (buses), atravesando zonas estratégicas de movilidad, a nivel de ciudad, complementándolas, con estaciones de buses intercambiadoras, y paraderos de buses; sin acceder a la zona centro de la ciudad.

Nuevo sistema de Tranvía, que se implementa, como un sistema de transporte alternativo., el cual atraviesa la ciudad por medio de dos ejes, uno cercano a la ronda del rio Pasto, y otro mediante el eje de la carrera 27; de igual forma se plantean dos grandes tensiones respecto a los recorridos del tranvía, los cuales se direccionaran de norte a sur y de oriente a occidente.

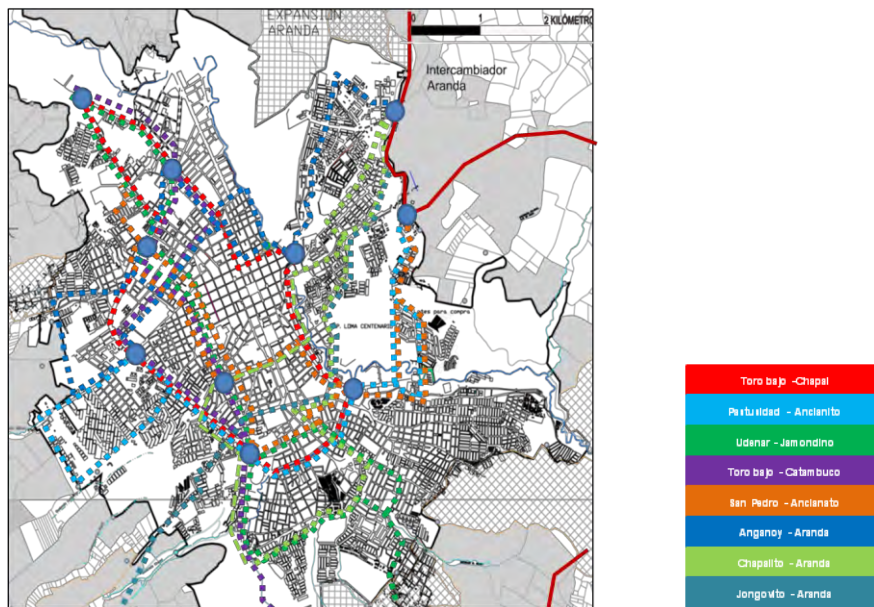


Ilustración 3 . Propuesta Sistema Transporte Público de Pasto

7.4. Diagnostico Sistema Ambiental

Debido a la falta de políticas administrativas y falta de cumplimiento de normativas existentes han conllevado a un mal manejo y protección de los recursos naturales;

lo cual ha conllevado a una falta de sentido de pertenecía en cuanto a la protección y conservación de dichos recursos.

Debido al crecimiento de la ciudad y al desborde de los límites fundacionales se han canalizado las quebradas que entran en la ciudad; de igual forma debido al crecimiento poblacional y la expansión urbana la ciudad se ha ido absorbiendo las cabeceras corregimentales generando grandes problemáticas por conflicto de usos, también otro gran impacto ambiental sobre la vegetación lo presenta la vía paso por pasto que además trae otros conflictos de usos sobre los corregimientos los cuales son de uso agrícola.

Debido a la topografía de la ciudad se evidencia grandes riquezas ambientales que transforman el entorno urbano de la ciudad. Potencializándola como ciudad verde; además sus cuencas hídricas que tienen grandes riquezas ambientales las cuales pueden ser recuperadas para articular lo verde de la periferia con lo del centro de la ciudad para conformar y fortalecer la ciudad ambientalmente con el fin de promover el ecoturismo. Al encontrarse la ciudad en el valle de atriz con una topografía bastante pendiente, y al ubicarse en el cordón volcánico, la ciudad se constituye con grandes riquezas ambientales y los ríos que nacen desde el volcán galeras constituyen una gran riqueza ambiental de fuentes hídricas que ingresan a la ciudad, y debido a la periferia de boscosa y con gran pendiente se mira grandes oportunidades de conformar un corredor eco turístico que amarre las cabeceras corregimentales.

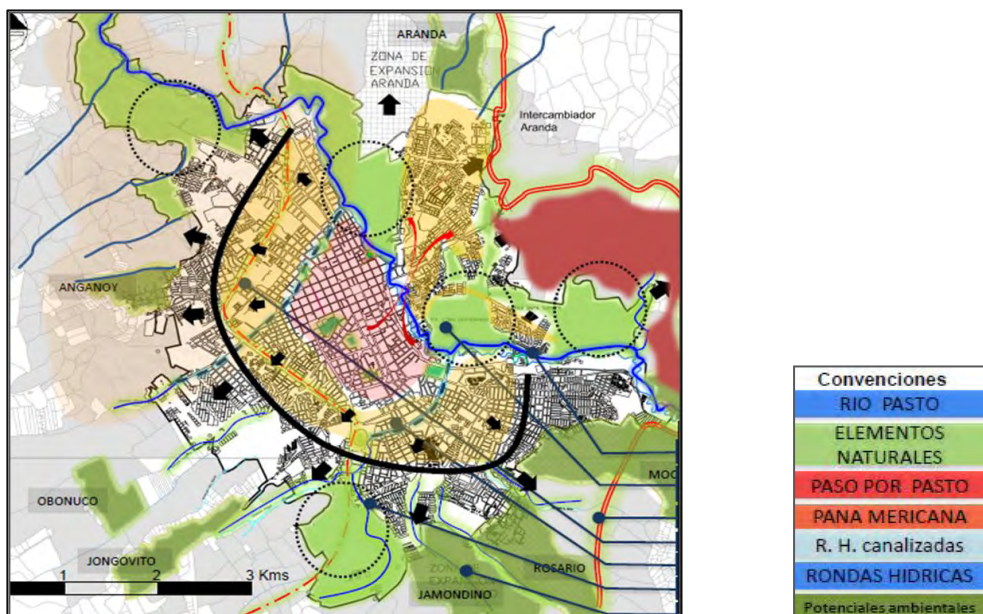


Ilustración 4 - Análisis Sistema Ambiental de Pasto

7.5. Propuesta Sistema Ambiental

Se propone recuperar y proteger las rondas hídricas de la ciudad, acompañado de movilidad alternativa q articule la periferia ambiental con el centro de ciudad. se propone ejes ambientales de ciudad con grandes potencialidades paisajísticas a través del rio pasto, Q. mijitayo, cra. 27 y Aranda. Articular por medio de recorridos ambientales los distintos espacios públicos inmersos en la ciudad partiendo desde la unidad ambiental la Pastusidad y que culmine en el cerro Tescual, también debido a que se encuentra en zona de amenaza media se propone la mitigación y recuperación de la quebrada generando un corredor ambiental y paisajístico liberado de usos residenciales. Se propone proteger las diferentes cabeceras corregimentales aptas para una consolidación, protección y relación con la ciudad. Resguardar la periferia de la ciudad por medio de de parques periurbanos, que controlen la sub-urbanización en estos puntos.

Mitigar, y proteger los elementos de importancia ambiental que se encuentran ubicados junto a la vía pasó por Pasto. Crear un corredor de carácter sub urbano, en relación con un sistema ambiental, logrando de este modo entrelazar los diferentes corregimientos con grandes potencialidades ambientalmente hablado de uso agrícola. Los parques periurbanos bordean y contienen a la ciudad con las rondas hídricas que ingresan a la ciudad y demás parques urbanos de gran importancia dentro de la ciudad.

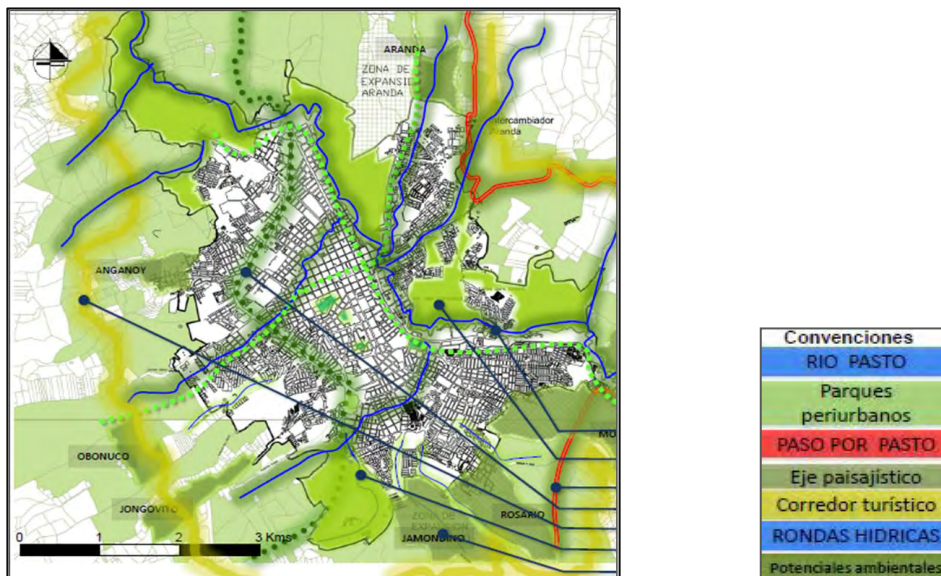


Ilustración 5 - Propuesta Ambiental de Pasto

7.6. Diagnostico Sistema de Usos del Suelo

En este sistema, podemos observar como la falta de control y planificación del territorio pueden ser peligrosos en aras de un entorno organizado, el crecimiento informal de la ciudad puede generar detrimentos urbanos importantes, entre ellos el deterioro del patrimonio ambiental.

El espacio público es el elemento que armoniza y articula el esquema urbano, la deficiencia de éste ocasiona problemáticas de diversa índole; puntos comerciales, en diferentes puntos, no tienen, continuidad, ni conexión alguna entre estos mismos; es de vital importancia tener en cuenta las riquezas naturales del entorno circundante, pero es más importante encontrar y formular estrategias que preserven, conserven y protejan estas riquezas para las futuras generaciones. Zonas de crecimiento para la ciudad, genera sitios, para una mejor planeación a nivel de zonas de vivienda, así la ciudad no sigue creciendo en desorden; la vivienda ubicada en sectores de amenazas, lo cual hace que las viviendas, tengan conflictos a niveles estructurales, de hundimientos, y demás riesgos. La compacidad urbana genera muchos beneficios en aras del aprovechamiento racional del suelo, en este orden de ideas la mejor manera de crear un casco urbano sostenible es proveer espacio público de calidad como fuente articuladora del esquema urbano.

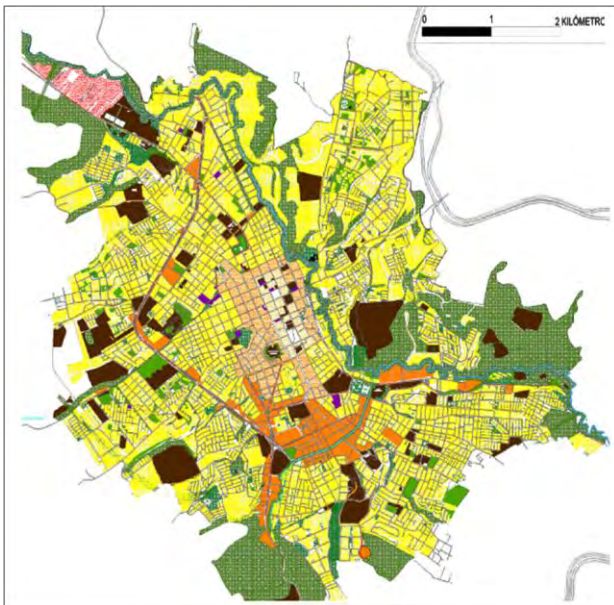


Ilustración 6 - Análisis de Usos del Suelo de Pasto

7.7. Propuesta Sistema de Usos del Suelo

Zonas residenciales en sitios después de una transición, de amortiguamiento con las demás zonas de la ciudad, direccionando este crecimiento, hacia las zonas de expansión de la ciudad. Planificar las zonas de crecimiento de la ciudad, previniendo el crecimiento desorganizado respecto a la vivienda.

Zonas residenciales en sitios después de una transición, de amortiguamiento con las demás zonas de la ciudad, direccionando este crecimiento, hacia las zonas de expansión de la ciudad. Planificar las zonas de crecimiento de la ciudad, previniendo el crecimiento desorganizado respecto a la vivienda.

Generar corredores comerciales de varios tipos, conectando los puntos comerciales más importantes de la ciudad, obteniendo así, una continuidad apropiada, para este uso a nivel de suelo; teniendo estos puntos como remates comerciales, de un fuerte impacto.

Áreas de zonas industriales por fuera de la ciudad para que los vehículos de carga pesada no ingresen a la ciudad y descarguen en otros puntos para ingresar en vehículos de carga liviana.

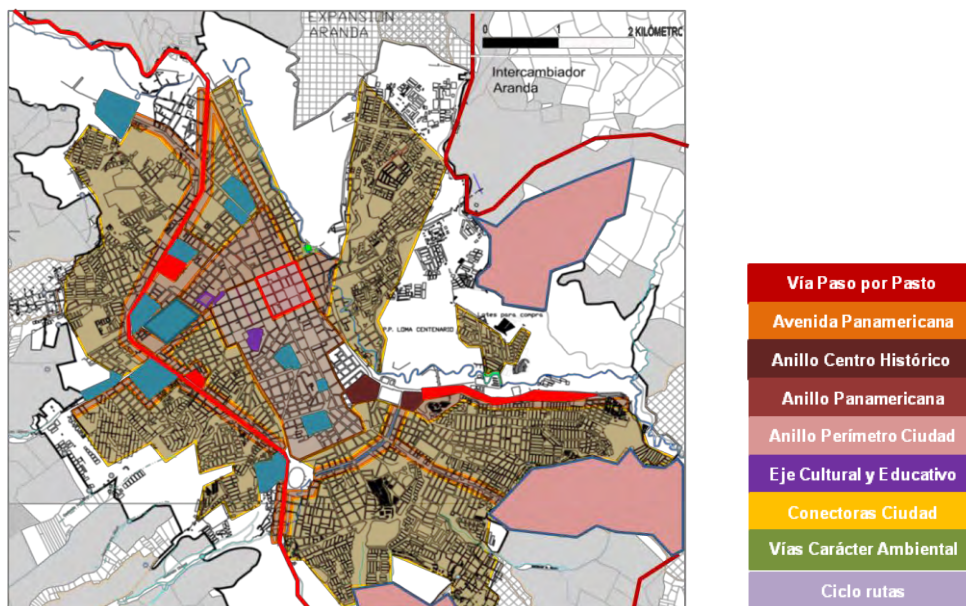


Ilustración 7 - Propuesta Usos del Suelo de Pasto

7.8. Diagnostico Sistema Socio Cultural

La mayor parte de la cultura de nuestra ciudad, se ve reflejada en los majestuosos carnavales de Blancos y negros, la danza, el teatro, de igual manera en el sector religioso y sus majestuosas edificaciones que reflejan la historia, y como la religión ah influenciado el progreso de nuestra ciudad, pero muchas veces no caemos en cuenta, de algunos contra que poseemos en nuestra ciudad, y de los cuales no nos hemos percatado.

Las redes culturales en la ciudad, poseen una fragmentación poco clara la cual además no posee buena cobertura por lo que no genera un impacto importante en la ciudad; se observa que existe una saturación en la ciudad debido a que la gran mayoría son viviendas de pocos pisos absorbiendo el área libre del suelo.

Existe además una gran pérdida de espacios libres de interacción y áreas verdes en la ciudad, y una saturación en algunos puntos específicos, refiriéndose a elementos patrimoniales, de salud, educativos, institucionales, generando que en muchos casos todos se concentren en un solo punto, y otros sectores sean carentes de estos.

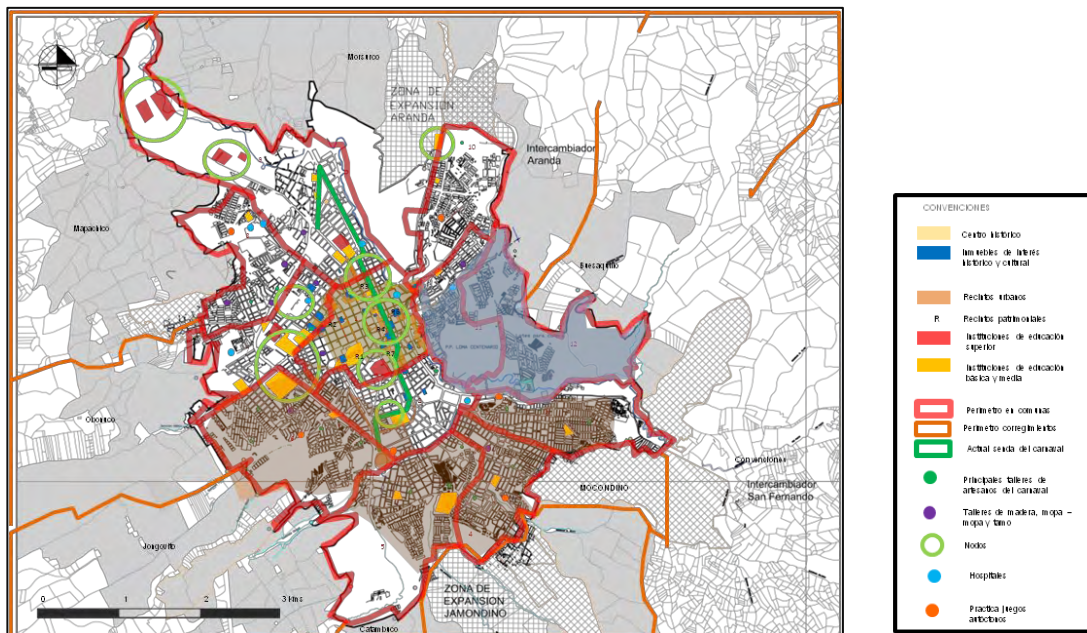


Ilustración 8 - Análisis Socio - Cultural de Pasto

7.9. Propuesta Sistema Socio Cultural

Debido al crecimiento que sufrirá la ciudad en 30 años es necesario generar diferentes recintos los cuales sean autosuficientes en los cuales se desarrolle la mayor de actividades básicas en una ciudad. Lo cual se generara en lugares más alejados del centro de la ciudad: Recreación, Espacio público, Vivienda, Ambiental, Educación, Conectividad.

Generar puntos de tensión con equipamientos educativos como bibliotecas. Con la capacidad de abastecer ciertas zonas. Además de crear o adecuar centros educativos en áreas de mayor demanda educativa que además están propuestas como zonas de expansión.

Teniendo en cuenta que la red de salud genera una buena cobertura en la ciudad se propone la educación y ampliación arquitectónica de algunos centros de salud con el fin de generar una mayor cobertura de buna calidad.

Con el fin de generar una unificación de los bienes patrimoniales se genera un eje de intervención que articule estos bienes inmuebles.

Las creencias religiosas se interpretan en los bienes inmateriales como los templos. Generar un recorrido por los diferentes monumentos dándole un carácter a cada uno mostrando nuestro patrimonio inmaterial unido al material.

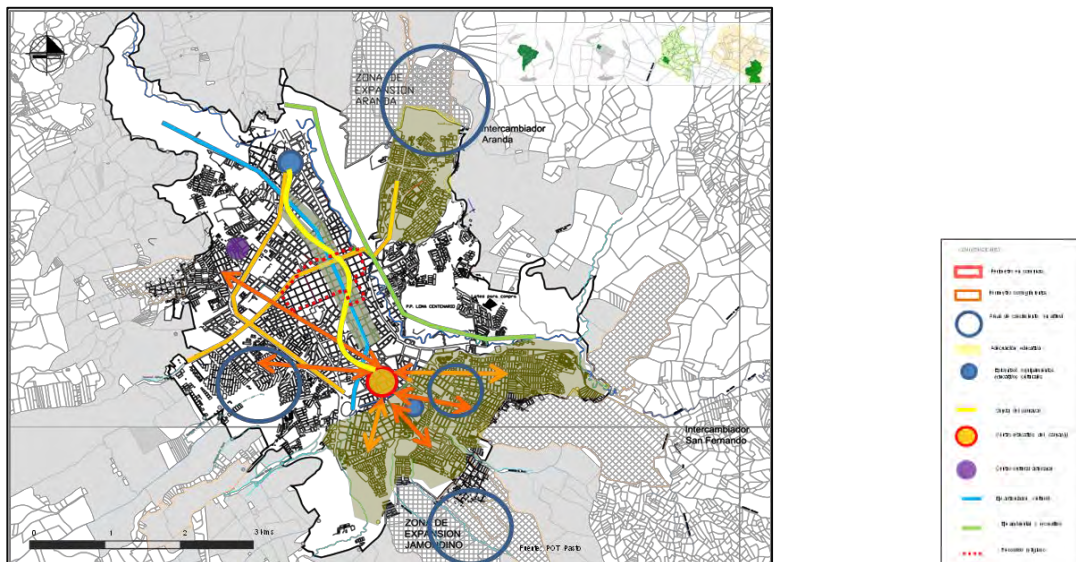


Ilustración 9 - Propuesta Socio - Cultural de Pasto

8. DIAGNOSTICO Y DESARROLLO DEL PROYECTO – MESO CONTEXTO OPERACIÓN URBANA – SECTOR JAMONDINO

8.1. Contextualización

El sector de Jamondino se encuentra ubicado al sur-orienté del municipio de Pasto, a una altura de 2800 mts sobre el nivel del mar, situado al pie, de una montaña no muy pronunciada, conformada por la cabecera del corregimiento, conocida como Jamondino centro, y la vereda de Santa Helena y el Rosario. Posee una disponibilidad del suelo bastante amplia, ya que posee un suelo no urbanizado, y complementado con acceso a servicios públicos, contando con un acueducto propio, electricidad, y gas domiciliario; además el sector es denominado como zona de expansión, y cuenta con cercanías a áreas de usos agrícolas, institucionales, de gran importancia.

8.2. Diagnostico Sistema de Movilidad

8.2.1. Movilidad Vehicular

El sector tiene varios puntos de comunicación con la ciudad, y la malla vial de la ciudad, pero en muchos de estos puntos, existen varios inconvenientes, a causa de una falta de planificación a nivel de vías, tomando en cuenta que muchas de las vías del sector, son creadas, o hechas de manera rustica a causa de la necesidad del habitante del sector, y no cumplen a cabalidad la función de una calzada vehicular, ni son realmente benéficas para el sector, y las conexiones con los diferentes puntos de acceso actuales a la ciudad, no tienen la infraestructura necesaria, para generar un puente de comunicación vial, ni para servir como accesos o salidas de la ciudad en comunicación con la vía paso por Pasto.

Las vías existentes, incluyendo las conexiones casi nulas, entre la ciudad de Pasto, atraviesan el sector de Jamondino hasta la vía Paso por Pasto, se encuentran en un estado pésimo, encontrando que en un gran porcentaje, las vías no cuentan con ningún tipo de pavimento, siendo vías rusticas, o como comúnmente conocemos como vías, destapadas, interfiriendo con la

comunicación entre el sector, e influyendo en el deterioro de los medios de transporte que circulan por el lugar.

En otros casos también se mira la carencia de vías vehiculares, ya que las pocas existentes, no logran cubrir las necesidades del sector como tal, y dichas vías no cuentan con un plan de movilidad, que funcione con elementos como separadores, sentidos viales, y señalizaciones pertinentes, para este tipo de movilidades.

Hay vías que no tienen una continuidad, en su mayoría, sin ningún tipo de remate, sin ninguna conexión; y en algunos casos vías que carecen de algunos tipos de protecciones en zonas aledañas a las quebradas, y zonas de deslizamientos.

8.2.2. Movilidad Vehicular Transporte Público

El transporte público, refiriéndonos al sistema de buses de la ciudad, accede al sector, contando con una sola ruta, pero que abarca una parte muy mínima, en referencia al área en general del sector, concentrándose únicamente en su cabecera corregimental, sin tener en cuenta el resto de puntos del corregimiento, hay que tener en cuenta que el transporte público que abarca hasta este sector, no logra tener comunicación alguna con la vía Paso por Pasto.

Teniendo en cuenta respecto al sistema de buses del sector, los paraderos de buses son realmente nulos, al igual que en casi toda la malla vial de la ciudad, lo cual hace que muchos de estos medios de transporte, tomen como punto de llegada, y de paradero, las diferentes vías, en algunos casos principales de la cabecera corregimental; provocando cierres vehiculares, en distintos puntos del sector.

8.2.3. Movilidad Peatonal Y Alternativa

La movilidad peatonal, de un sector como este, es bastante compleja, ya que el sector como tal carece de senderos de carácter peatonal, a excepción de la manzana de la iglesia y escuela, lo cual provoca situaciones como el que los habitantes y transeúntes tengan que despasarse y transitar, por las deficientes calzadas vehiculares, exponiéndose a cualesquier tipo de riesgos y/o accidentes.

Los senderos peatonales existentes, no cumplen funcionalmente hablando, contando con que tampoco son apropiadas para el sector, son realmente pequeños, y no cumplen con una medida, con una calidad, con un diseño, para que el peatón pueda desplazarse de manera tranquila, segura y de manera confortable.

La carencia de vías de carácter ambiental, no ayuda a fomentar el tránsito peatonal por zonas de carácter natural, ni logra generar una conexión de este mismo carácter entre los diferentes puntos verdes y/o ambientales del sector; de la misma forma el sector carece de senderos para transporte alternativo, como ciclo rutas, cuando este es uno de los medios más usados por los habitantes del sector, para poder desplazarse en este mismo, hacían al ciudad, y hacia la misma vía Paso por Pasto.

Hay una discontinuidad de senderos peatonales, los cuales en su mayoría han sido creados por el usuario para su propia vivienda, provocando rupturas entre estos; también es claro tener en cuenta las diferencias grandes entre el nivel de vía vehicular, y las viviendas o diferentes construcciones existentes en el sector, mirando casos como en él de la vivienda que se encuentra a un metro o más, de la calzada vehicular.

8.3. Propuesta Sistema de Movilidad

8.3.1. Movilidad Vehicular

En el sector es necesaria la creación de vías, que logren cumplir con las normas requeridas, para poder tener un buen funcionamiento, y cumplir con las necesidades a nivel vehicular del sector; de igual manera se requiere generar una conexión bien definida, estudiada y planificada, en el sector, como paso importante de acceso y salida, entre la ciudad, y la vía paso por Pasto.

Es claro que se debe generar un mejoramiento de a nivel vial, tanto en lo referente a la adecuación de las vías (pavimentos y recubrimientos del suelo), como a nivel de zonas de riesgo, a nivel de deslizamientos, contemplando los retiros, y las medidas necesarias, para evitar este tipo de inconvenientes.

Se requiere la creación de senderos vehiculares, que logren dar una mayor y mejor conexión entre el sector como tal, cumpliendo a cabalidad la necesidad de

poder unificar los diferentes puntos como equipamientos, espacios públicos, y demás elementos, propuestos en el sector, generando, una malla vial, bastante funcional; de la misma forma que generar remates para distintas vías, y calzadas vehiculares.

Es necesario proponer un plan de movilidad teniendo en cuenta, y con gran prioridad, el definir sentidos viales, y elementos como señalizaciones, y elementos urbanos, que logren proponer una buena movilidad a nivel vehicular en el sector.

8.3.2. Movilidad Vehicular Transporte Público

En la movilidad vehicular es necesario y esencial proponer sendas específicas para el recorrido de las rutas de transporte público que tienen como recorrido y como remate o estación, tanto el sector de Jamondino, como la conexión de este, y la vía paso por Pasto.

Es igualmente necesaria la creación de estaciones, paraderos de las diferentes rutas de transporte público; en los diferentes puntos de recorridos de este tipo de movilizaciones en el sector, ubicados a una distancia racional, que logre beneficiar a los habitantes del sector.

8.3.3. Movilidad Vehicular Transporte Público

El transporte peatonal y la creación de senderos peatonales, a nivel de andenes, y vías únicamente con carácter peatonal, es necesaria en todo el sector, haciendo que logre haber una conexión, entre los diferentes puntos de este, a nivel ambiental, institucional, de usos, culturales e institucionales.

Teniendo en cuenta la necesidad del sector es de vital importancia la creación de senderos peatonales, que vayan de la mano con el concepto ambiental, creando uniones en puntos verdes como el parque ambiental, y los diferentes puntos como las quebradas y las zonas de protección, propuestas y existentes en el corregimiento.

Creación de senderos para el transporte alternativo, como ciclo rutas, que conecten el sector entre sí, sus puntos, más importantes, y a la ciudad, sector, y

paso por pasto como tal; y lograr dar una continuidad entre los diferentes senderos ambientales, peatonales y de transporte alternativo del sector.

8.4. Diagnostico Sistema Ambiental

A pesar de que son pocos los elementos, y aéreas ambientales en la zona, se encuentran en total descuido, y en vez de ser rescatados, cada vez, se encuentran en un grado mayor de deterioro Elementos ambientales, afectados, por vías de carácter vehicular.

Existen zonas de protección ambiental como la zona ubicada en la paso por Pasto, zona que colinda con Jamonidno, y zona de nacimiento de la quebrada. El estar ubicada junto a la vía, genera una afectación a este punto de la reserva, ambientalmente, y hace que desde ese punto comience la afectación a la quebrada.

Las zonas pendientes con algunos riesgos de deslizamientos, no poseen ningún tratamiento, y en algunos puntos, como accesos, y sectores no urbanizados, se proyectan como zonas de posibles riesgos, en ocasiones de fuertes lluvias, o movimientos sísmicos.

Las quebrada ubicada en el corregimiento de Jamondino, sin ningún tratamiento, ni cuidado ambiental alguno, lo cual en algunas ocasiones causa, pequeñas inundaciones, en los sembrados junto a estas, causando pérdidas, a nivel económico, y demás usos.

Los socavones y minas de arena, se ubican en la zona oriente de Jamondino, abarcando gran parte de carácter ambiental, sembrados, y algunas viviendas, impidiendo el crecimiento hacia estas zonas, riesgos, de hundimientos en casos de movimientos y lluvias.

8.5. Propuesta Sistema de Movilidad

El generar una protección de áreas de quebradas y zonas verdes, hace que se recuperen mediante áreas nuevas, cubriendo este tipo de elementos verdes, para su regeneración.

Se propone una protección de los diferentes puntos verdes que hacen parte de las zonas de reserva, mediante elementos, como ciclo rutas, barreras ambientales, senderos únicamente peatonales, lo cual permite que estos puntos, se alejen de la contaminación provocada en muchos casos por la cercanía con los ejes vehiculares.

Se propone crear algunos puntos de refuerzo en las zonas donde se puede generar algunos casos de inundación, acompañados de barreras ambientales, y puntos de espacios como permanencias.

Se requiere proteger y reforzar las diferentes zonas de deslizamientos, que podrían afectar los diferentes senderos, vías, y algunos puntos de espacio público, se deben acompañar generando zonas verdes nuevas.

Se propone tomar el sector de socavones para ser usado o convertido en un parque de carácter natural y ambiental, con elementos de protección, y en sus socavones se propone algunos equipamientos de carácter ambiental, con paso vehicular restringido.

8.6. Diagnostico Sistema Usos del Suelo

8.6.1. Uso Comercial y Mixto

Los puntos comerciales existentes en el sector, como fábricas, se encuentran dispersos en la zona, generando contaminación auditiva y visual en el sector; incluso la transición entre la vivienda, y el uso comercial es nula.

El sector se caracteriza por tener un carácter agroindustrial, bastante fuerte, pero no es explotado, ni cuentan con la infraestructura necesaria, para hacer un buen desarrollo de este, ni una buena comercialización de sus productos.

Los usos mixtos del sector, en su mayoría son completamente nulos, en algunos casos, encontramos viviendas, con algunos locales comerciales de bajo impacto, lo cual provoca que existan comunicaciones directas de equipamientos, usos comerciales, institucionales, junto a las viviendas generando varios tipos de conflictos, a nivel espacial, auditivo, visual, etc.

8.6.2. Vivienda

La mayoría de viviendas del sector, son viviendas construidas, y en muchos casos aun sin terminar, por los mismos habitantes, encontramos varias tipologías de vivienda, de 1 hasta 5 pisos, encontrando, algunas que cuentan con sus propios locales comerciales, no cuentan con antejardines, parqueaderos, ni senderos peatonales.

Muchos de los accesos a estas viviendas, son convertidos en espacios para ventas ambulantes, y/o zonas de parqueos, convirtiéndose en un obstáculo para los vehículos y transeúntes en las vías actuales existentes.

8.6.3. Socio – Cultural

La mayoría de usos institucionales que abastecen al sector, se encuentran bastante retirados de este, y en algunos casos, los pocos existentes, carecen de una buena infraestructura para su buen funcionamiento, refiriéndonos a los casos a nivel educativo, de salud, gubernamentales, y de servicios a la comunidad.

En la mayoría de casos, estos equipamientos existentes que abastecen el sector, no tienen una conexión clara y/o bien definida con el sector, y en muchos casos ni siquiera entre estos mismos.

Existe una gran invasión de habitantes, por desplazamientos forzados, y/o problemas a nivel social, en diferentes regiones del país, pero en su mayoría de nuestro departamento. Esto ha generado bastantes conflictos a nivel social, ya que este tipo de gente, no ha sido bien recibida, siendo tildados, de ladrones, mendigos, y se les cierra las puertas, a nivel de la comunidad, y del poco espacio, publico que existe en la zona.

Inseguridad causada, en los diferentes puntos, que no son habitados, aun, en el sector, también influye, el mal estado de vías, carreteras, ejes peatonales, falta de iluminación a nivel publico en las noches; y en muchos casos, la falta de educación, y de oportunidades laborales.

Por otro lado, muchas de las actividades culturales y religiosas, que se manifiestan en el sector, poseen bastantes dificultades, ya que en el sector, para este tipo de cultos, solo existe un punto, que es su capilla religiosa, de carácter patrimonial, y

una pequeña cancha, lo cual no logra abastecer la necesidad de los habitantes para realizar dichas actividades, como fiestas patronales, cultos religiosos, y demás.

La mayor cantidad de habitantes, son o se encuentran en las edades menores en la lista de 0 a 80, pero sobresale, una gran cantidad, que no pasan de los 20 años, sobre todo en menores de 10, mostrando el gran crecimiento de la población, y la falta de información, sobre temas de planificación, y por influencia de creencias religiosas. La presencia de etnias, no es bastante numerosa, respecto a la población existente en Jamondino; de igual forma, encontramos presencia, de indígenas, y afro-colombianos en la zona.

8.6.4. Educación e institucional

La educación es bastante escasa a nivel, de centros educativos, y únicamente van hasta 5 de primaria, lo cual hace que muchos de los habitantes, tengan que retirarse hasta centros educativos, un poco lejanos del sector, para poder estudiar, y otros deciden, abandonar sus estudios, y dedicarse a trabajar; esto mismo causa, que mucha gente no sepa ni leer ni escribir, ya que a esto, le acompaña la falta de recursos.

Los escasos de centros a nivel de salud, educativos, e institucionales, hacen que la comunidad, deba usar recintos no apropiados, para realizar funciones de lo anteriormente nombrado, o tengan que retirarse a puntos distantes del sector.

8.7. Propuesta Sistema Usos del Suelo

8.7.1. Uso Comercial y Mixto

Es importante en primera instancia la creación de un plan urbano, que logre generar unas buenas ubicaciones de los diferentes sectores como la vivienda, zonas mixtas, y zonas comerciales e institucionales.

El sector requiere la creación de una zona comercial, que tenga conexión entre sí, y que tenga una cercanía con Paso por Pasto por el carácter de la vía; de igual

forma la creación de una zona agroindustrial que genere más actividad de este carácter en el sector.

Es importante relevar la implementación según la planeación del POT de la central de abastos, según los usos destinados para el sector.

8.7.2. Vivienda

Es necesario proponer zonas de vivienda según su carácter y tipología, generando zonas más organizadas en el sector y para poder obtener un mejor aprovechamiento que nos puede brindar la zona de ubicación.

Creación de zonas de parqueo para algunos tipos de vivienda, y creación de zonas, exclusivas para diferentes actividades y algunas ventas ambulantes como las que se presentan en el sector.

Es propicio tener en cuenta que las viviendas posean una buena ubicación, y que cuenten con todos los beneficios que requieren, al encontrarse en un sitio que se proyecta como paisajístico.

Generar vivienda digna, en varias tipologías, que respondan al crecimiento de la población del sector, no necesariamente cerrándose, en la tipología existente de la zona, por el contrario una vivienda, que mejore su calidad de vida, tanto funcionalmente como espacialmente.

8.7.3. Socio-Cultural

El sector requiere la creación de equipamientos y zonas institucionales, y educativas, que mejores el estilo de vida de los habitantes del sector, logrando cubrir muchas de las necesidades, que existen actualmente en la zona.

Crear centros, de dispersión para las personas de edades menores a 20 años, como los son parques, centros, de enseñanza y/o culturales, para no trasladarse, a sectores lejos de la zona, en busca de estos.

Centros de ayuda, para las madres cabezas de familia, que vayan de la mano, con los centros educativos, y recreativos, dando talleres, de diferentes campos; y

donde también se den charlas sobre métodos de planificación, y diferentes temas, que estén afectando a la comunidad.

Creación de una vivienda digna, para las personas, que fueron asentadas por parte del gobierno en el sector, generando así, un orden más claro a nivel urbano, y que no exista la necesidad, de tener que asentarse en el poco espacio público perteneciente a la comunidad.

Creación de elementos mobiliarios y elementos a nivel urbano, que ayuden a la seguridad del sector, adecuando así, las calles y vías que están en total abandono, y son los lugares donde más peligro existe en la zona.

El centro educativo y los diferentes equipamientos, y centros propuestos en el sector, deben ser adecuados, para toda la población, generan elementos como rampas, y demás que sirvan para la población con algún tipo de limitación ya sea física o sea mental.

8.7.4. Educación e Institucional

El sector requiere la creación un centro educativo, bastante generoso, que pueda abarcar todos los grados a nivel de educación, donde no solo se eduque a los muchachos en la educación básica, sino que también se incluya a la diferente población, con diferentes discapacidades, que puedan afectar su aprendizaje.

Creación de centros a nivel educativo, como bibliotecas, centro de salud, que responda a la necesidad, y a la demanda, de personas, que se presenta en el sector como tal.

Centros o equipamientos, donde se pueda dar diferentes tipos de educación capacitación a madres cabezas de familia, jóvenes, y demás personas que no tengan la posibilidad de poder estudiar, o prepararse a nivel educativo.

Aadecuar espacios como salones, centros o plazoletas para las diferentes actividades, dejando libre la casa de la iglesia, para usos estrictamente religiosos; y los demás puntos, tengan el espacio suficiente, y requerido, para las diferentes actividades, y fiestas que se realizan en el sector, unificándolas con los diferentes senderos, y vías, que se proponen en el sistema de movilidad, y el sistema ambiental que se propone en el sector

8.8. Diagnostico Espacio Público

El espacio público en el sector, respecto a plazoletas, permanencias, puntos de concentración, son en realidad nulos, reduciéndose únicamente a una cancha y un llano aledaño a esta.

La mayoría de zonas verdes y zonas de permanencia con carácter ambiental, se encuentran en un total deterioro y abandono, lo cual genera conflictos, como la inseguridad en el sector, abandono de aéreas, potencialmente generosas para el desarrollo de espacios públicos, en pro de la comunidad.

Los perfiles paisajísticos del sector, son totalmente nulos, no logramos encontrar senderos, realmente adecuados, como caminos verdes, senderos peatonales, permanencias, por el contrario, únicamente hay que restringirse a las vías vehiculares actuales, que se encuentran en pésimo estado, y a rincones sobrantes como retazos verdes.

8.9. Propuesta Espacio Publico

La creación de senderos de carácter ambiental, comunicando las diferentes zonas del sector es esencial por el verde que se quiere imponer en esta propuesta al sector, resaltando todas las potencialidades ambientales que se posee, como las zonas de conservación ambiental, quebradas y demás.

Es de vital importancia un mejor aprovechamiento de las diferentes zonas y puntos de carácter ambiental, generando espacios que pueden funcionar como espacio público, y de recuperación ambiental para el sector.

Creación de permanencias, plazoletas, sectores recreativos, polideportivos, que ayuden a la creación de una malla a nivel paisajístico y de espacios públicos, que sirvan y funcionen para todas las actividades que se realizan y que requiere el sector.

9. DIAGNOSTICO Y DESARROLLO DEL PROYECTO – MICRO CONTEXTO PIEZA URBANA – SECTOR JAMONDINO

Es importante contextualizar esta pieza urbana como un claro ejemplo de lo que se quiere realizar mediante la propuesta de espacio público, y diseño de masas, en el sector, escogido para el desarrollo de este trabajo.

Esta pieza se encuentra ubicada a un costado de la cabecera corregimental, en un lugar, conocido por los pobladores de el corregimiento como el valle de las piedras, en cual se extiende de sur a norte, desde la vía Paso por Pasto, hasta el perímetro urbano, y de oriente a occidente, con las quebradas Guachucal y la Verbena respectivamente.

La zona tiene un área aproximada de 97 hectáreas, dentro de las cuales, se encuentran los ejes ambientalmente potenciales, y las zonas escogidas para generar el desarrollo de masas y de espacio público.

La pieza urbana, fue escogida, como uno de los sectores en donde se ubicaran uno de los proyectos, que fue pensado por el POT de Pasto, que es la nueva central de abastos, para la ciudad, dicha propuesta se tomo para este trabajo, del trabajo y el análisis creado en conjunto, y con la autorización del Arq. Manuel Chachinoy, con quien se elaboro gran parte del desarrollo grupal, a nivel macro y meso.

Dicha central de abastos fue tomada, para esta propuesta, como un implemento bastante importante, ya que en esta zona se maneja bastante el sector agroindustrial, y tiene coherencia al intentar generar un tensor de la ciudad hasta este punto, y su relación con la vía, que es potencialmente comercial Paso por Pasto, como uno de los accesos nuevos de la ciudad, y como uno de los puntos propuestos, como centros de de descargue de la carga pesada de comercio que abastece la ciudad.

Este sector se trabajo y se propuso, como una nueva zona de expansión de la ciudad, donde podamos encontrar los distintos equipamientos, zonas, espacios, requeridos por la comunidad del corregimiento de Jamondino y las zonas aledañas a este, encontrando usos institucionales, comerciales, educativos, ambientales, generando una propuesta a modo de una nueva ciudadela.

Dicha propuesta fue pensada desde un principio, como una zona de transición de la fuerte malla vial espacial, y construida de la ciudad actualmente, hasta una zona donde prevalezca más el espacio público, en este caso el verde, que las áreas intervenidas y construidas; para el desarrollo de la propuesta se comenzó trabajando unas densidades construidas bastante generosas y altas, como el punto desde donde arranca o se unifica la propuesta con la ciudad, la cual mediante va a avanzando al punto de encuentro con la vía Paso por Pasto, va bajando pero se va compensando en altura, lo cual va generando, que estas manchas construidas se vayan perdiendo, y vayan apareciendo o se vayan involucrando mas las zonas verdes, las zonas públicas, y las viviendas de carácter agrícola pertenecientes a dicho sector.

En este punto es importante resaltar, que el proyecto se desarrollo mediante unas etapas, de transición, las cuales en su mayoría se encuentran como súper manzanas, zonas verdes, zonas de espacio público, equipamientos, y otras impelente como cordones a nivel de movilidad que de igual forma influyen en la transición del lugar.

Otro de los conceptos aparte de la transición, involucrados con el proyecto, es de la articulación, unificación, y relación; el cual fue abarcado en el proyecto con el fin de intentar amarrar todas las zonas potencialmente ambientales, que atraviesan la propuesta, generando espacios verdes bastante generosos, que contribuyen a un buen desarrollo paisajístico del sector, además de generar unas tensiones entre las zonas potencialmente ambientales al costado sur occidente del sector, con el parque ambiental propuesta en la zona de socavones en la zona oriente de la cabecera corregimental, de la misma forma, las zonas verdes de recuperación de las quebradas, jugando un papel importante como recuperación de los elementos ambientales que bordean la zona.

9.1. Movilidad

9.1.1. Diagnostico

9.1.1.1. Movilidad vehicular

El sector respecto a movilidad cuenta con tiene algunos accesos viales, como gran parte del sector, en pésimo estado, sin continuidad alguna, muchas de estas vías no poseen ningún tipo de remate, ni dirección vial, ni cuentan con un perfil apropiado para ser transitado, una de las vías existentes que no posee conexión alguna con ninguna arteria de ciudad, ni de Paso por pasto, es proyectada, junto a una de las quebradas, poniendo en riesgo su función ya que se encuentra dentro del aislamiento reglamentado, por posibles zonas de riesgo de inundación.

El resto de la pieza urbana carece de vías propuestas para el desplazamiento vehicular de estos sitios, tomando algunos senderos peatonales, hechos por la necesidad de los habitantes.

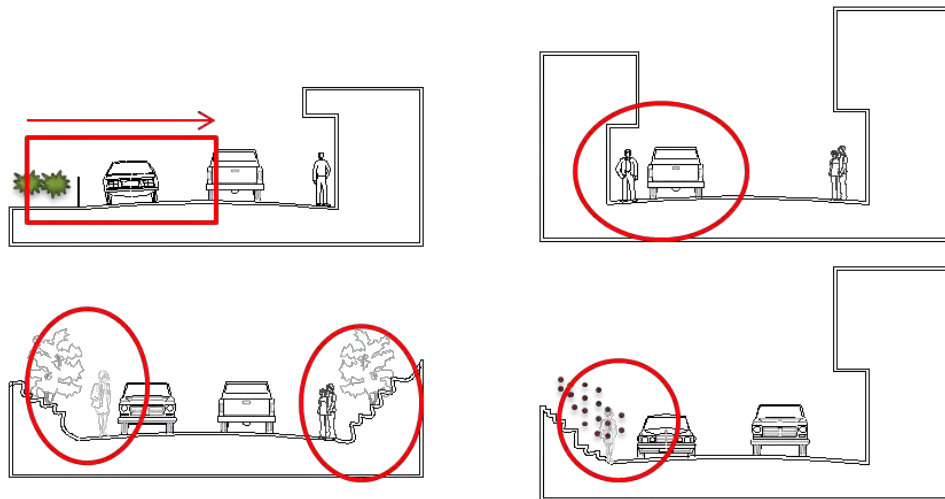


Ilustración 10 - Análisis Problemáticas Movilidad Vehicular en Jamondino

9.1.1.2. Movilidad Peatonal

Al igual que la cabecera la movilidad peatonal es casi completamente nula, los únicos senderos existentes en esta pieza, son creadas, por los habitantes del sector, con el fin de acceder a sus casas, pero en realidad, las pocas existentes carecen de un diseño bien planificado, de elementos de seguridad, de mobiliarios urbanos que complementen este tipo de senderos.

9.1.1.3. Movilidad Alternativa

Nula en su totalidad; se toman los diferentes senderos existentes, mismos que se utilizan para peatones y vehículos, para poder hacer un tránsito y un desplazamiento entre y fuera del sector, mediante medios de transporte como bicicletas, y/o elementos vehiculares de tracción animal, y o motorizados.

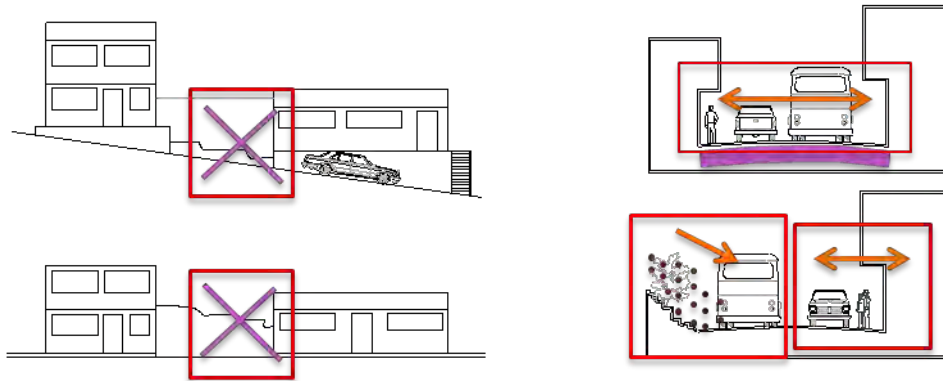


Ilustración 11 - Análisis Problemáticas Movilidad Vehicular en Jamondino

9.1.2. Propuesta

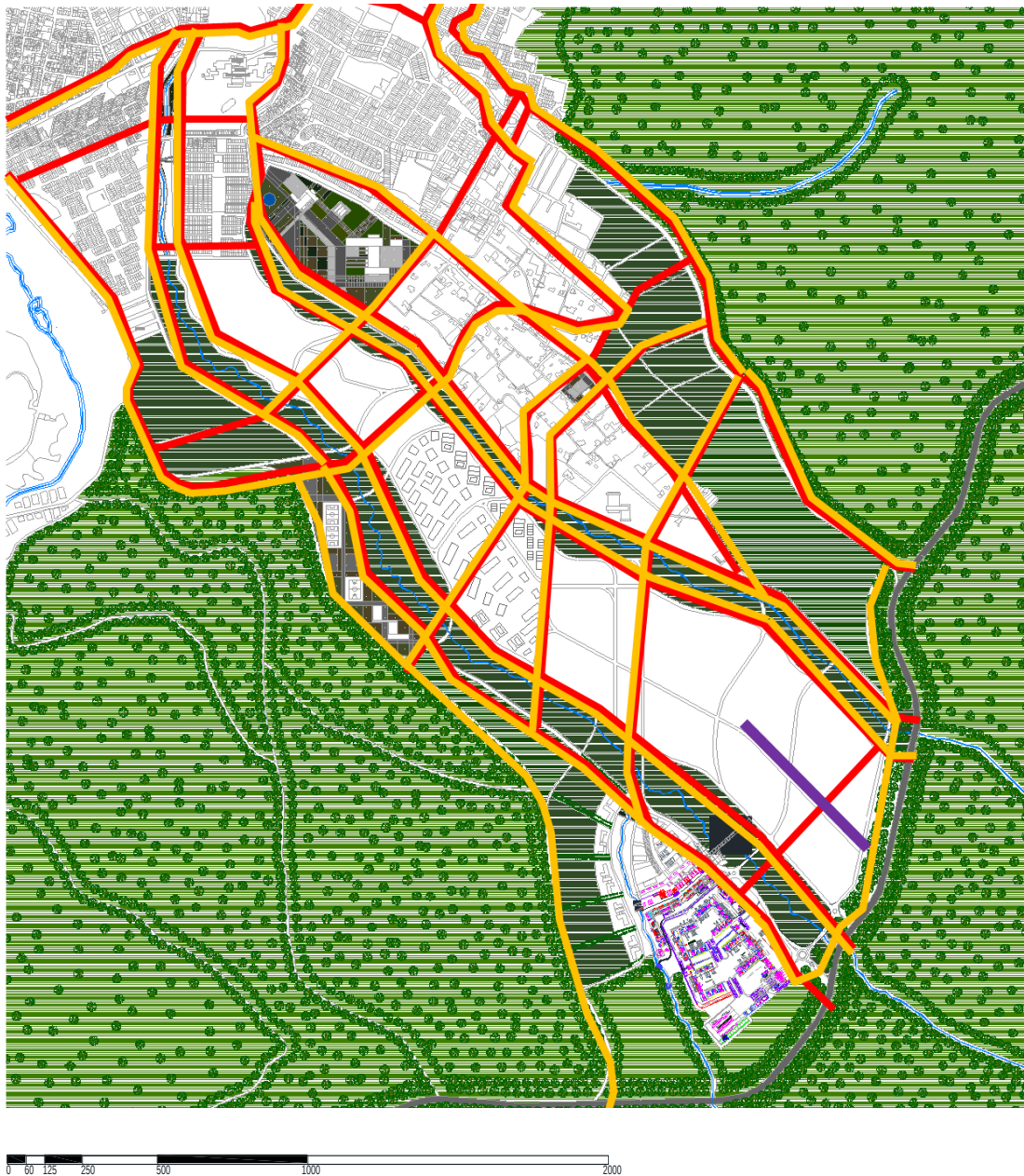


Ilustración 12 - Propuesta Movilidad Sector Jamondino



9.1.2.1. Movilidad vehicular

Se ve necesario generar una malla de movilidad vehicular, que logre complementar la progresión que se propone en la pieza, unificando la malla vehicular de la ciudad, con la vía Paso por Pasto, teniendo en cuenta, la necesidad de vías, de acceso que requieren el sector, las comunicadoras, hasta la central de abastos, las arterias, que unifican a las anteriormente nombradas, y las complementarias entre la zona.

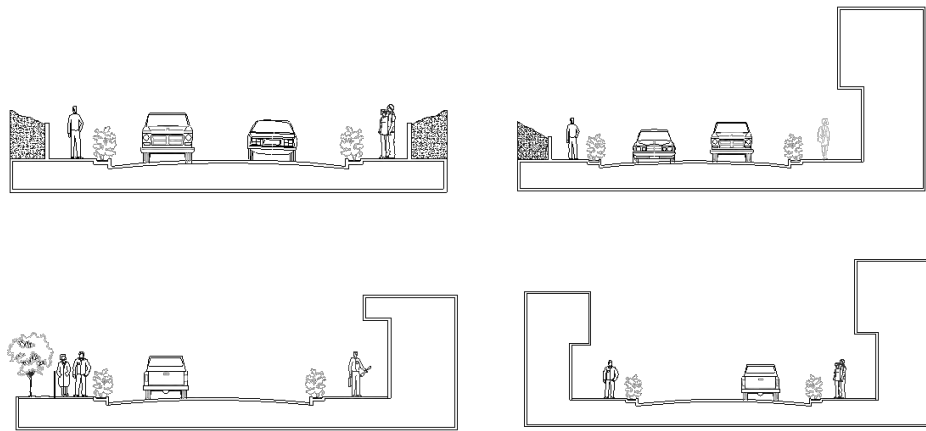


Ilustración 13 - Perfiles Propuesta Movilidad Vehicular Sector Jamondino

9.1.2.2. Movilidad Peatonal

Es vital la creación de senderos peatonales, que cuenten con las normativas necesarias, para el perfecto desplazamiento de los habitantes, de forma segura, cómoda, y m y sin ningún tipo de riesgos. Estos deben contar con elementos de mobiliarios urbanos, para el confort de todos los habitantes, implementando tabletas para discapacitados, rampas, elementos de vegetación, bolardos, y señalizaciones.

Es vital que este tipo de senderos tengan conexión los unos con los otros en su totalidad, y logren una excelente articulación, con las vías propuestas y existentes, en la cabecera del corregimiento, y en la ciudad de Pasto, más específicamente con las que colindan, con la pieza urbana que se está trabajando.

9.1.2.3. Movilidad Alternativa

Creación e implementación de ciclo rutas, en la zona, como medio de transporte alternativo, generando unos anillos de estas en todo el sector, comunicando toda la zona entre sí, y de igual forma la zona con la ciudad, el corregimiento y la vía Paso por Pasto.

Implementación de senderos de carácter peatonal y alternativo que vayan de la mano con el concepto ambiental y verde, que vayan de la mano, con la propuesta ambiental del trabajo realizado en el sector.

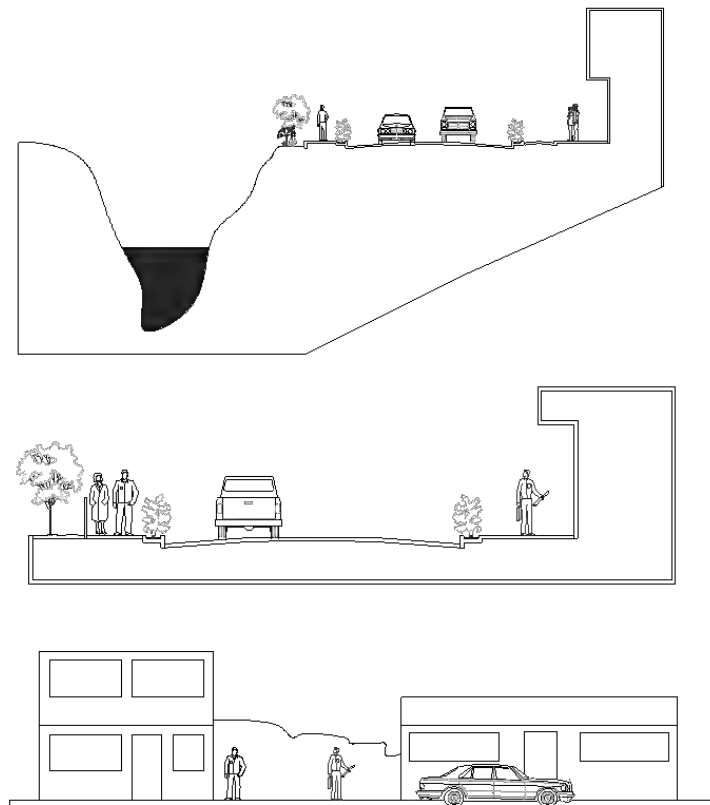


Ilustración 14 - Perfiles Movilidad Alternativa Propuesta Sector Jamondino

9.2. Sistema Ambiental

9.2.1. Diagnostico

El sistema ambiental de la pieza urbana, cuenta con importantes elementos, que proponen este sector como una zona como una fuerte zona potencialmente ambiental.

Las quebradas, La verbena, y Guachucal, resaltan como dos elementos fundamentales, y de bastante importancia en el sector, como fuentes hídricas que bordean a este; el problema, cita, en el estado actual de estas, ya que presentan un deterioro bastante grande, por el abandono que estas tienen y el poco cuidado que se les ha dado. Las dos quebradas, atraviesan el sector desde la vía Paso por Pasto, y rematan en el perímetro de ciudad, siendo canalizadas en este punto.

Existen también zonas verdes potenciales, con áreas maderables, que no son tratadas, ni son tenidas en cuenta como zonas verdes potenciales, al igual que algunas zonas de conservación ambiental del sector.

A pesar de que la pieza urbana es vista aparentemente como una zona ambiental, es carente de elementos como senderos, bosques, parques lineales, que reactiven esta zona como tal.

9.2.2. Propuesta

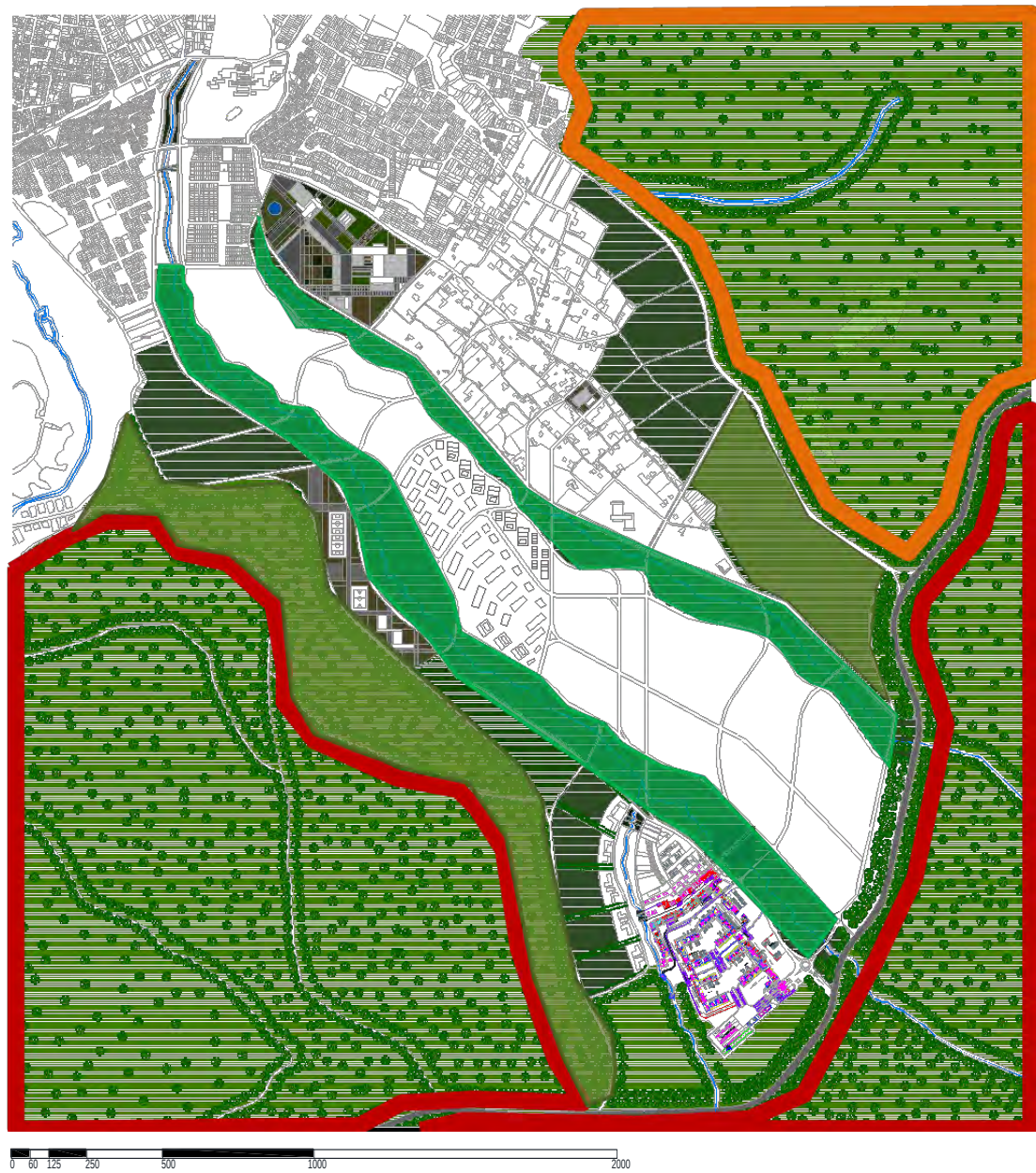


Ilustración 15 - Propuesta Sistema Ambiental Sector Jamondino



Es importante relevar la importancia de las quebradas, en esta pieza por lo tanto, se propone ciertos tratamientos de recuperación de las quebradas, incluyendo zonas de vegetación, tomando en cuenta sus áreas de retiro, para la implementación de estas; y añadiendo puntos de espacios públicos, funcionando como dos parques lineales que atraviesan todo el sector.

Estos ejes verdes, que a la vez funcionan como tensores, que son las quebradas, son complementados con algunos parques lineales, y zonas verdes que atraviesan de un lado a otro, tomando como punto de partida, la una quebrada y punto de llegada la otra, rematando en las zonas boscosas, que rodean a estos; formando un entrelazamiento de las diversas zonas verdes, que penetran en el sector, formando espacios públicos, y zonas potencialmente paisajísticas.

Es necesario de igual manera, consolidar las áreas de reserva y potencialmente verdes, las áreas maderables, conformando parques de protección ambiental, y de cuidados ecológicos.



Ilustración 16 - Perfiles propuesta Ambiental Sector Jamondino

9.3. Usos del Suelo

9.3.1. Diagnostico

9.3.1.1. Uso comercial y mixto

La pieza posee un carácter mayormente agrícola, pero este se da en un bajo impacto, ya que dicha actividad, funciona de manera independiente en cada vivienda, desaprovechando en muchos casos las condiciones bastante buenas que brinda el sector, para desarrollar, distintas actividades agrícolas, y ganaderas.

A diferencia de la cabecera del corregimiento, en esta pieza, las viviendas, pertenecen a una tipología campestre nativa, por lo cual el uso mixto, es por decirlo en cierta forma nula.

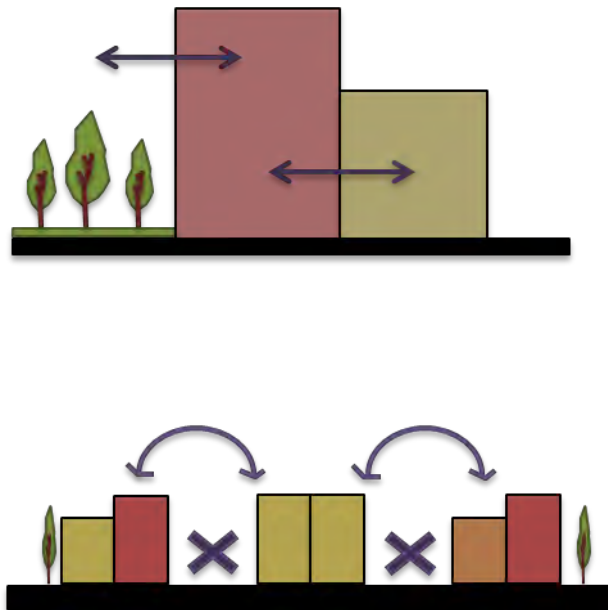


Ilustración 17 - Análisis Uso Comercial Sector Jamondino

9.3.1.2. Vivienda

La vivienda, que se encuentra en la pieza urbana, en su mayoría, pertenece a una arquitectura campesina, bastante nativa al lugar, pero que en muchos casos no logran abastecer las necesidades, de las personas que habitan estas construcciones.

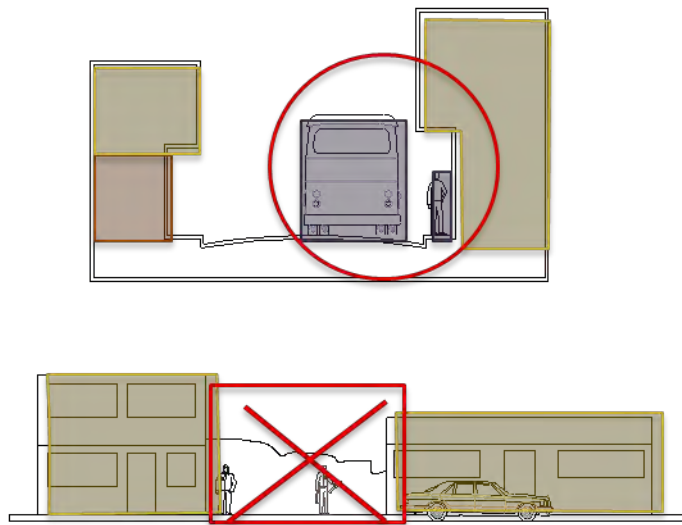


Ilustración 18 - Análisis Vivienda Sector Jamondino

9.3.1.3. Socio- cultural, Institucional y Educativo

Las actividades de carácter social, institucional y educativas, que pertenecen a esta pieza, hacen parte de las mismas, que la cabecera del corregimiento, por lo cual, hacen parte de estas misma.

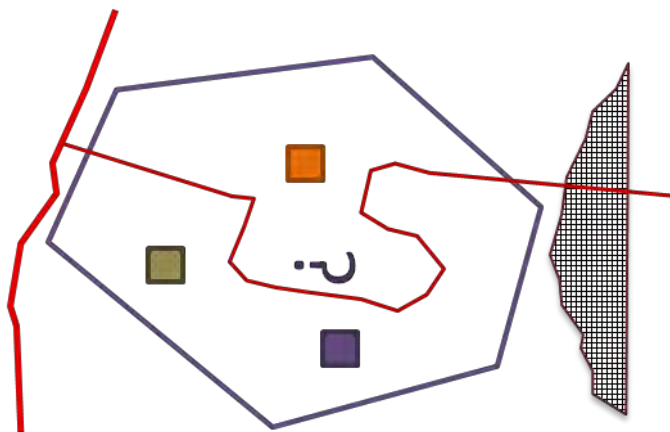
En el caso de lo referente al caso educativo, la escuela que pertenece al sector, y que abastece esta zona, es una básica primaria, que no posee la infraestructura suficiente para poder funcionar como una institución educativa que funcione de acuerdo con las normas de una institución de este carácter; el centro educativo más cercano, donde en algunos pocos casos, los habitantes suelen terminar su bachillerato, es el colegio CCP, el cual se encuentra a cierta distancia del

perímetro urbano actual de la ciudad; por lo cual muchos de los habitantes ven complejo de poder acceder hasta allá.

Gran parte de los habitantes del lugar, en su mayoría adultos, son analfabetas, y no poseen algún tipo de educación que en unos pocos casos no pasan de la primaria; carecen de centros educativos y de emprendimiento, para adultos, para adultos mayores, ludotecas, guarderías, que sirvan de gran ayuda en el progreso del mismo sector.

En lo referente a lo institucional, es bastante complejo, ya que de igual forma que el sector educativo, los habitantes de la zona, hacen parte del lo referente a la cabecera corregimental, que en este caso son casi totalmente nulos contando únicamente con un Caí; teniendo como puntos cercanos de salud, un puesto de salud bastante pequeño perteneciente al rosario, que no logra abastecer las necesidades que requiere el lugar, del mismo modo carecen de salones para juntas de acción comunal, para la comunidad indígena, a la que pertenece el lugar, equipamientos gubernamentales, como extensiones para el sector, de la alcaldía, gobernación,, y de cumplimiento como servicios públicos.

El sector social de la pieza, hace parte de la cultura y religión del sector como tal de Jamondino, esta zona carece de puntos de desarrollo donde se puedan expresar las diferentes formas de festejar sus eventos culturales, puntos, pertenecientes al espacio público y/o privado donde se desarrollen algunas actividades religiosas del lugar.

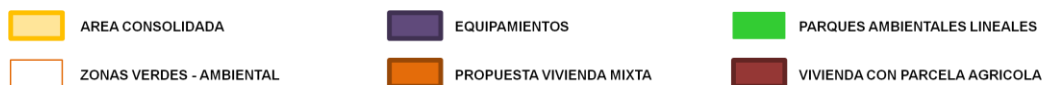


9.3.1.4. **Ilustración 19 – Corema análisis** Socio- cultural, Institucional y Educativo

9.3.2. Propuesta



Ilustración 20 - Propuesta Usos del Suelo Sector Jamondino



9.3.2.1. Uso Comercial y Mixto

Proponer unos sistemas de masas, en donde se generen y se puedan observar claramente el desarrollo de usos mixtos, de transición entre un carácter comercial tomándolo como ejemplo, y entre la vivienda.

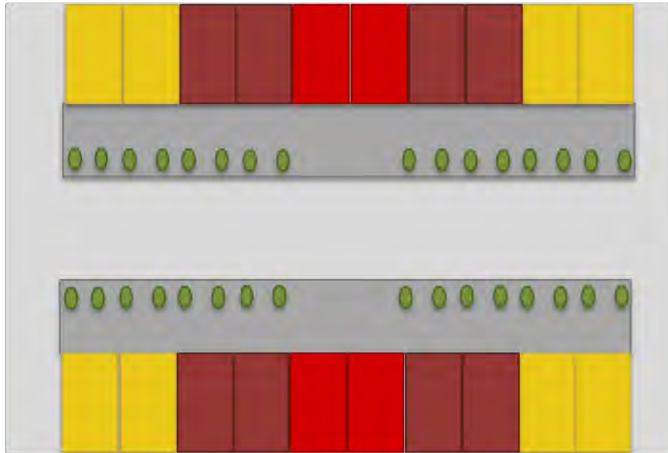


Ilustración 21 - Corema Propuesta Sistema Comercial y Mixto Jamondino

Vivienda	
Uso Mixto	
Comercio	

9.3.2.2. Vivienda

Es necesario el desarrollo de una vivienda digna, en el sector, que logre satisfacer las diferentes necesidades de los habitantes, estas se ubicaran dependiendo de la necesidad y la tipología, según el orden en las zonas de transición, de la malla de ciudad, y la Vía Paso por Pasto, en algunos casos generando más espacio público, compensando la vivienda en altura.

9.3.2.3. Socio- cultural, Institucional y Educativo

Respecto al sector educativo, es necesaria la reubicación que actualmente esta propuesta de la escuela primaria del sector de Jamondino, contando con una infraestructura, realmente buena, que sirva y sea de útil uso para estudiantes regulares, y con algún tipo de discapacidad física; del mismo modo es necesaria la creación de un centro educativo para adultos, y adultos mayores.

Dichos equipamientos educativos deben estar conectados entre sí y deben tener una relación especial con los diversos espacios públicos y con los contactos directos a la vía Paso por Pasto, y la malla de la ciudad.

Respecto a la parte institucional, es importante incluir y proponer equipamientos a nivel de salud, comunitarios, gubernamentales, que logren abastecer las necesidades del sector como tal, lográndose ubicar en puntos estratégicos, que logren tener conexión con toda la zona.

Es básico tener en cuenta recintos, para la realización de actividades culturales, pertenecientes al sector, y de igual manera las actividades de tipo religioso.

9.4. Espacio Público

9.4.1. Diagnostico

El espacio público en el sector en la pieza es en realidad completamente nulo, aunque se tiene en cuenta que la parte norte de la pieza es conocida como el valle de las piedras, sector conocido por ser punto de concentración de varias actividades recreativas, como la elevación de cometas, y actividades recreativas escolares de instituciones educativas aledañas a este.

Es una zona potencialmente paisajística, por contar con una vista sobre toda la ciudad, las zonas verdes de sus alrededores, la quebradas, pero que no son explotadas, y ni tratadas, cayendo en un estado de total abandono.

El sector carece en realidad de espacio público, hablando en general, y refiriéndonos, a la existencia e permanencias, caminos, senderos, puntos de concentración.

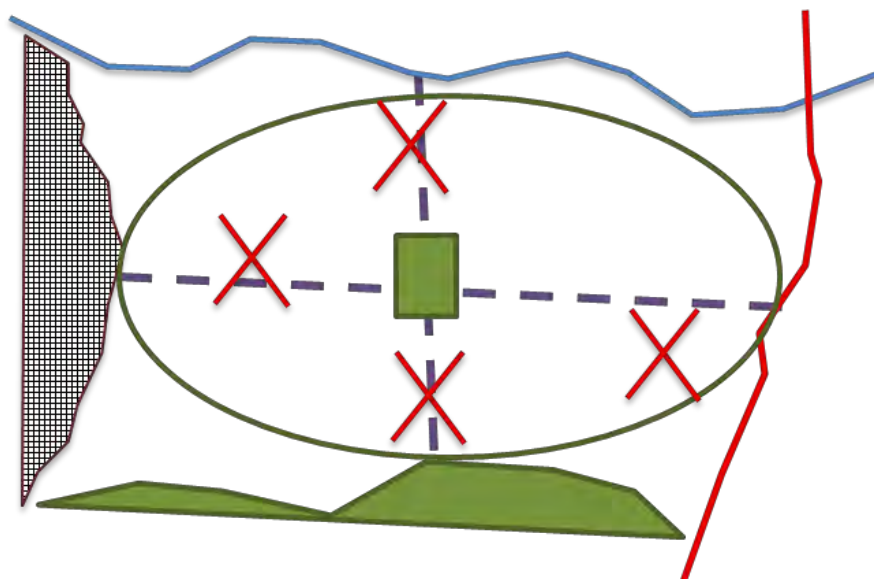


Ilustración 22 - Corema de Análisis Espacio Publico Sector Jamondino

9.4.2. Propuesta

La creación de senderos de carácter ambiental, comunicando las diferentes zonas del sector es esencial por el verde que se quiere imponer en esta propuesta al sector, resaltando todas las potencialidades ambientales que se posee, como las zonas de conservación ambiental, quebradas y demás.

Es de vital importancia un mejor aprovechamiento de las diferentes zonas y puntos de carácter ambiental, generando espacios que pueden funcionar como espacio público, y de recuperación ambiental para el sector.

Creación de permanencias, plazoletas, sectores recreativos, polideportivos, que ayuden a la creación de una malla a nivel paisajístico y de espacios públicos, que sirvan y funcionen para todas las actividades que se realizan y que requiere el sector.

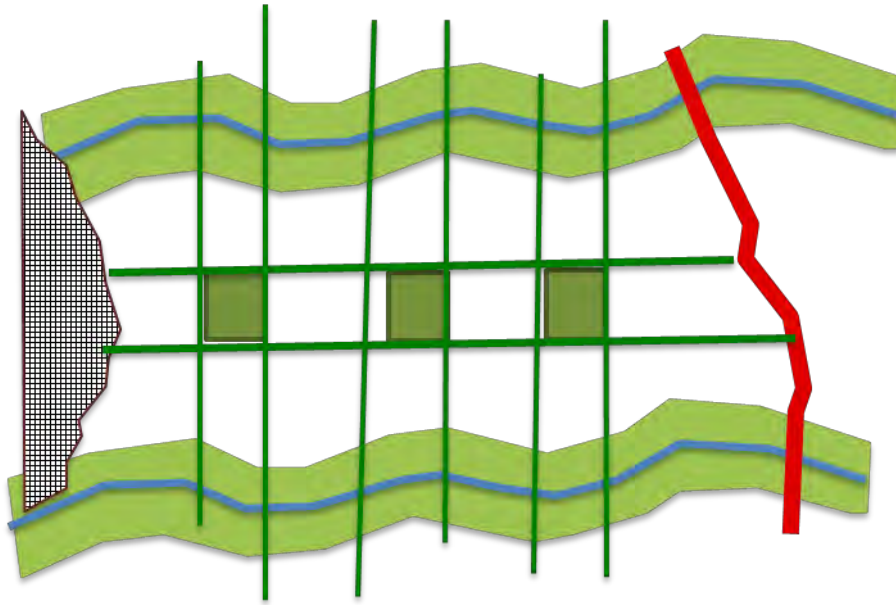


Ilustración 23 - Corema Propuesta Espacio Publico Sector de Jamondino

10. UNIDAD DE ACTUACION URBANISTICA

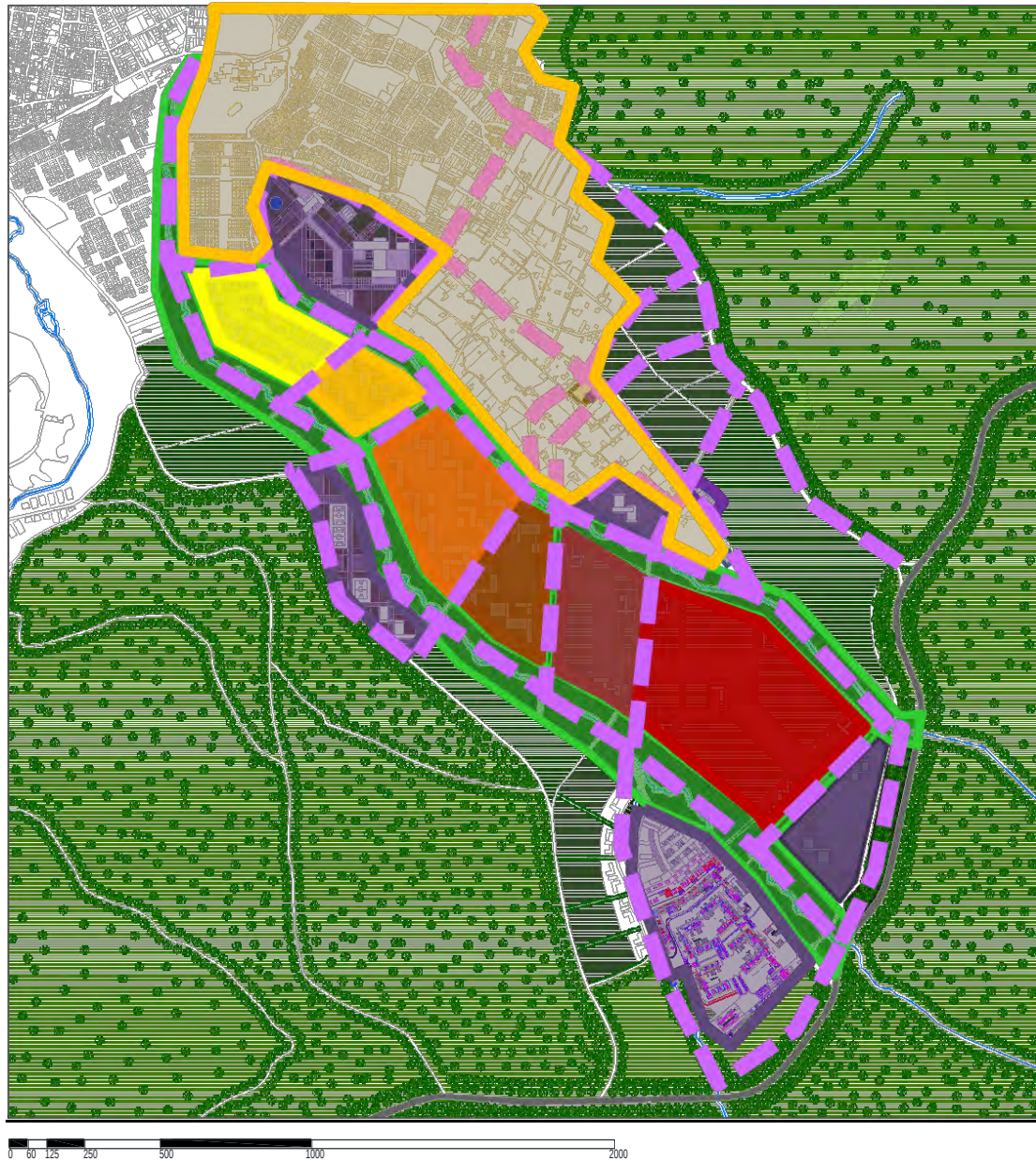


Ilustración 24 - Propuesta Unidad de Actuación Urbanística de Jamondino

Dentro de la pieza urbana, y la propuesta micro, que se hace en este trabajo, existen algunas unidades de actuación urbanística, que surgen a partir de la investigación y los diagnósticos hechos, mediante los cuales se logran escoger, determinar y proponer, algunos tipos de actuaciones llevando una lectura clara y coherente a los que se quiere desarrollar en y proponer en el sector.

Estas unidades de actuación se conformaron según unas etapas evolutivas del proyecto, funcionando como zonas de transición entre la ciudad, y el sector colindante con la vía Paso por Pasto.

Cada unidad, contiene una área específica de trabajo, en donde se propondrán vivienda, usos comerciales, mixtos o institucionales, diseños de permanencias y espacios públicos, y zonas verdes de carácter ambiental.

10.1. Movilidad

Se proponen dos vías de alto impacto, como conectoras, principales del sector, con la ciudad, funcionando como un nuevo acceso y salida de la ciudad de Pasto, donde se tienen muy encuentra los usos mixtos y comerciales, y las zonas verdes y de espacios verdes, buscando la creación de espacios públicos, como malecones, permanencias, zonas verdes, y remates.

De la mano con las vías de alto impacto, se entrelazaran las vías conectoras, entre el sector consolidado como la cabecera corregimental, y las nuevas vías propuestas, que atraviesan ciertos puntos de gran importancia en el sector, como los parques lineales conformados por las dos quebradas.

Unas vías terciarias, de carácter restringido, que se involucran en las diferentes unidades de actuación propuestas como supe manzanas, y aéreas de transición, teniendo fines como accesos hacia estas mismas, sus espacios ya sean publico y/o privados (viviendas, equipamientos, edificios institucionales).

Los senderos peatonales, se proponen como el ámbito en la movilidad mas importante en el sector, dando una prioridad bastante grande al tránsito peatonal, generando caminos, senderos, calzadas peatonales bastante generosas, que cuenten con todo el mobiliario urbano disponible y necesario, incluyendo todo lo relacionado con mobiliarios, y secciones exclusivas para peatones discapacitados; estos senderos, ocupan la mayor parte de la movilidad en la zona, e intentan

comunicar entre sí a todos los espacios públicos, y diferentes edificaciones propuestos en la pieza urbana, y en el sector

10.2. Ambiental

Los cuerpos hídricos que hacen presencia en la zona juegan un papel importante, son su recuperación, ya que se proponen como parques ambientales, y el cual permita mediante su ronda, recuperar y proponer zonas verdes, que funcionen como unidades paisajísticas del lugar.

El sector debe permitir en general la entrada del verde en su totalidad, a cada lugar del sector, generando que los grandes espacios propuestos como parques ambientales, y zonas de conservación ambiental penetren y se unifiquen mediante, las unidades propuestas, por medio de sus espacios públicos, sendas, y permanencias.

En algunos puntos del sector, se encontraran zonas como cordones verdes, que servirán como zonas de transiciones, entre una unidad urbanística propuesta, y la siguiente unidad, con sus respectivos cambios y evoluciones, funcionando de igual forma como zonas verdes, y espacios públicos.

10.3. Comercial

Es de vital importancia, que las zonas destinadas para ser ejes comercialmente potenciales, cuenten con una infraestructura vial, bastante generosa, que de igual forma tenga conexión con elementos comerciales importantes como al central de abastos propuesta en la zona, y sectores comerciales de la malla urbana de la ciudad existente.

10.4. Vivienda

La vivienda en el sector ocupa la mayor parte las unidades de actuación, al igual que los espacios públicos; por ello es de gran relevancia, la ubicación de cada uno de estos espacios públicos, y construidos, ya que de su ubicación, su

implantación, y en algunos casos sus formas, depende el poder plantear una buena conectividad, consolidación de espacios de permanencias, zonas verdes, como aislamientos, y zonas de recreación, zonas de transición, y de implementación de mobiliario público.

Dichas viviendas irán tomando una altura, que va en conjunto con el diseño propuesto en un principio, donde se dice que las zonas con mayor ocupación, del suelo, tomaran las alturas más bajas, y al contrario, las zonas donde menos áreas construidas en edificaciones hallan se compensaran en alturas, cumpliendo con los índices de ocupación propuestos para el sector.

En algunos casos, las viviendas ya sean en altura o unifamiliares, se proyectan como unidades de usos mixtos, donde se cuente con unidades de vivienda como apartamentos, y contando con locales comerciales, o espacios para desarrollos institucionales.

10.5. Espacio Público

Mediante una estructuración, y/o mejoramiento de lo que se propone como zonas de espacios públicos, generando conexiones entre los diferentes espacios propuestos, todos estos involucrados con el carácter ambiental, pero de igual forma amarrándose a elementos de gran importancia, como los equipamientos propuestos, como los centros educativos, la central de abastos, la cabecera corregimental existente, resaltando la capilla de carácter patrimonial de la zona, y las distintas zonas propuestas como parques de conservación ambiental.

Dichos espacios deberán contar, con elementos recreativos, mobiliarios urbanos para el confort de los peatones y habitantes, elementos de carácter deportivo, elementos ambientales.

11. CONFIGURACION PIEZA URBANA

Se configuró el Diseño de masas mediante bordes, que colindan con las quebradas, y algunos con algunas vías principales propuestas para el sector, dispuestos en edificios como torres, volúmenes escalonados, y equipamientos, de diferentes tipos.



Ilustración 25 - Propuestas básicas Módulos de Masas

Las manzanas como en la idea principal varían en sus índices de ocupación, las más cercanas a la malla existente de ciudad, tienen una sesión menor, a las más cercanas a la vía Paso por Pasto.

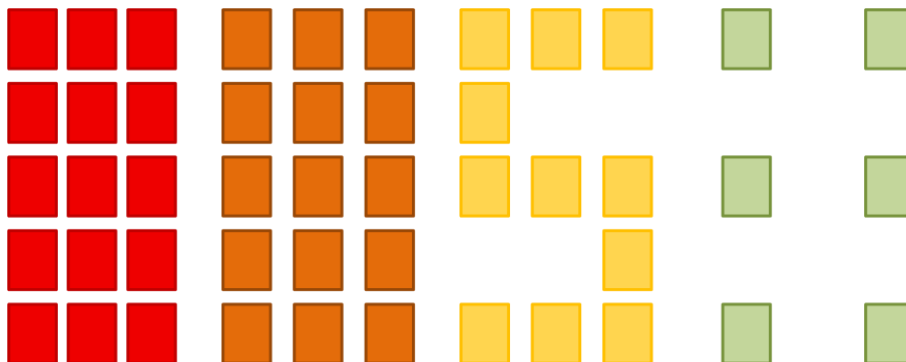


Ilustración 26- Corema Propuesta de Masas

Edificios en el borde de la quebrada de forma permeable, teniendo una relación más cercana con los ejes verdes, y parques lineales propuestos, en la escala urbana general.

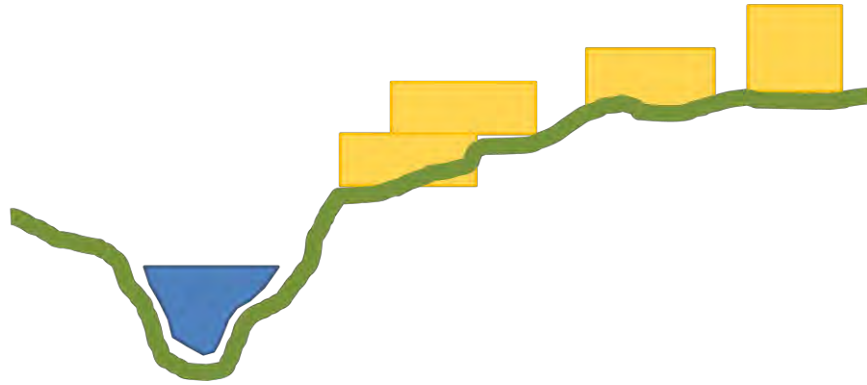


Ilustración 27 - Corema Propuesta Módulos de Quebradas

Se plantean bloques con bases y retrocesos donde se plantean comercios de bajo impacto, Y diferentes actividades opuestos a la vivienda que van en los pisos superiores, formando en este punto una malla de masas de carácter mixto.

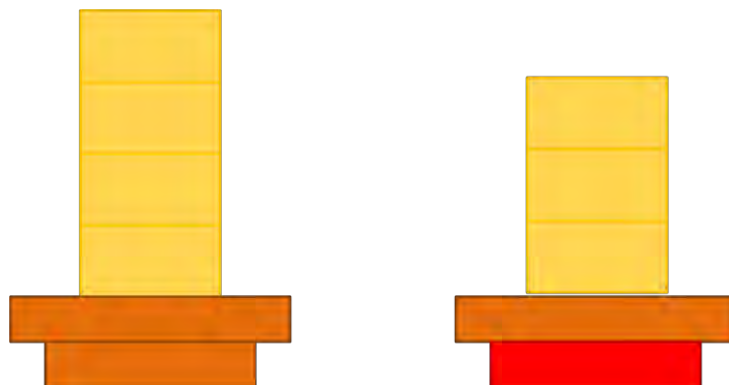


Ilustración 28 - Módulos de Caracterización de Usos en Masas

Protección de áreas de quebradas y zonas verdes, recuperándolas mediante áreas nuevas, que cubran este tipo de elementos verdes, para su regeneración.

Se maneja una protección de los diferentes puntos verdes que hacen parte de las zonas de reserva, mediante elementos, como ciclo rutas, barreras amientales, senderos únicamente peatonales, lo cual permite que estos puntos, se alejen de la contaminación provocada en muchos casos por la cercanía con los ejes vehiculares.

Se propone crear algunos puntos de refuerzo en las zonas donde se puede generar algunos casos de inundación, acompañados de barreras ambientales, y puntos de espacios como permanencias.

Se plantea proteger y reforzar las diferentes zonas de deslizamientos, que podrían afectar los diferentes senderos, vías, y algunos puntos de espacio público. Acompañarlos generando zonas verdes nuevas.

Se diseña y trabaja áreas convertidas en un parque de carácter natural y ambiental, con elementos de protección, y en sus socavones se propone algunos equipamientos de carácter ambiental, con paso vehicular restringido.

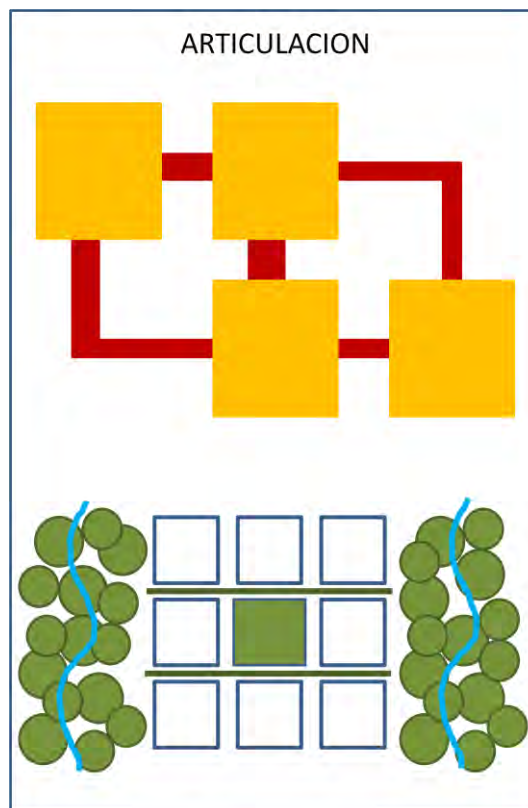


Ilustración 29 - Corema Articulación de diseño y Sector

11.1. Densidades y masas

Se manejan diferentes tipologías de masas, y densidades, dependiendo de la ubicación del volumen como tal en el espacio designado para proponer el diseño, y de las condiciones ambientales, terrenales, y demás que se presentan en la zona. Se proponen masas que tengan en su gran mayoría un carácter de vivienda, y en algunos casos usos mixtos, comerciales, Institucionales, y ambientales. Estas tipológicas se van desarrollando con el fin de liberar más espacio público, pero compensando la cantidad de viviendas en altura.

Se proponen edificaciones de dos niveles bifamiliares, torres multifamiliares, equipamientos. En el caso de la manzana trabajada al detalle, se maneja un índice de sesión del 60%, y un área construida del 40% en los cuales se incluyen los diferentes tipos de usos, y sus respectivas masas.



Ilustración 30 - Propuesta de Masas y densidades

11.2. Sistema Movilidad



Ilustración 31 – Movilidad Unidad de Actuación Urbanística

Se proponen senderos peatonales de diferentes tipos, con el fin de dar una variedad de elementos, que logren conformar diferentes espacios de permanencias y de recorridos en el espacio público propuesto en el sector. Estos tipos son:

Senderos peatonales verdes: Senderos propuestos en los ejes, que son conectores fuertes entre los dos puntos de carácter natural, que son las quebradas y sus bosques de protección, atravesando los edificios y permitiendo que esta vegetación penetre por la propuesta en casi su totalidad.

Senderos peatonales duros: Senderos peatonales que unen los edificios y los espacios públicos de zonas duras como lo son las pequeñas plazoletas que

aparecen en puntos estratégicos de la manzana, y al igual que los ejes peatonales verdes unan algunas piezas de los elementos de carácter natural.

Se implementan senderos de movilidad alternativa, atravesando en tres de los puntos más importantes de la manzana, que comunica a esta en casi su totalidad, y con unas pequeñas conexiones entre los edificios y el espacio público. De igual forma se implementan senderos de carácter peatonal, comunican la súper manzana en su totalidad, y se caracterizan por presentarse en dos tipologías. Se proponen Vías de movilidad vehicular, de carácter restringido, con el fin de disminuir internamente el tránsito de vehículos motorizados, únicamente para el acceso a la vivienda, y dando mayor importancia al peatón a la movilidad alternativa.

11.3. Sistema Ambiental



Ilustración 32 - Ambiental Unidad de Actuación Urbanística

Se plantea la creación de bosques internos dentro de la manzana conformando espacios verdes, y que independientemente de las zonas potenciales ambientales, pueden funcionar como estares para los habitantes del lugar. Se Generan permanencias de carácter verde, donde se dé una fusión o un espacio de transición entre la zona verde de bosque, y los senderos verdes adoquinados. Se plantea generar zonas verdes y plazoletas verdes, que acompañen las zonas donde se encuentran los equipamientos presentándose como una forma de transición entre el comercio, la vivienda, y las zonas mixtas ubicadas en la manzana. También se propone una Protección de áreas de quebradas y zonas verdes, recuperándolas mediante áreas nuevas, que cubran este tipo de elementos verdes, proyectándose de la misma forma, como un parque lineal, que colinde con la manzana donde se proyecta el plan de masas, y de la misma forma, proyectar espacios como plazoletas verdes juntos a los edificios permeables dentro del área de la manzana de la quebrada.

11.4. Sistema de Usos de Suelo



Ilustración 33 - Usos del Suelo Unidad de Actuación Urbanística

Se propone la creación de un plan urbano, que logre generar unas buenas ubicaciones de los diferentes sectores como la vivienda, zonas mixtas, y zonas comerciales, institucionales. También, se generan zonas de vivienda según su carácter y tipología, generando zonas más organizadas en el sector y para poder obtener un mejor aprovechamiento que nos puede brindar la zona de ubicación. Se proponen equipamientos y zonas institucionales, y educativas, que mejores el estilo de vida de los habitantes del sector, logrando cubrir muchas de las necesidades, que existen actualmente en la zona. Y también se propone la creación de una zona comercial, que tenga conexión entre sí, y que tenga una cercanía con Paso por Pasto por el carácter de la vía; al igual que la creación De una zona agroindustrial que genere más actividad de este carácter en el sector. Se propone la creación de zonas de parqueo para algunos tipos de vivienda, y creación de zonas, exclusivas para diferentes actividades y algunas ventas ambulantes como las que se presentan en el sector. de igual manera se plantea un mejor aprovechamiento de las diferentes zonas y puntos de carácter ambiental, generando espacios que pueden funcionar como espacio público, y de recuperación ambiental para el sector.

11.5. Tratamientos

Ilustración 34 - Tratamientos

Se plantean diferentes bordes, y zonas en la manzana, donde se trabajan diferentes tipologías de vivienda, de usos, y de elementos, que le dan un carácter diferente, pero con una articulación coherente a la manzana como tal.

- Borde # 1. compuesto por masas como torres y conjuntos de vivienda, que colindan con una de las principales vías conectoras de la Vía Paso por Pasto, con la ciudad, estos edificios poseen de 6 a 7 pisos en algunos casos, proyectándose como vivienda únicamente, en forma de escalonamiento y en algunos puntos torres, se caracterizan por ser atravesadas en gran parte por el espacio público y zonas de senderos verdes.
- Sección de masas #2. Compuesto por masas como torres y conjuntos de vivienda, que colindan con el borde 1 y el borde dos de viviendas; en este punto encontramos algunas de las edificaciones más altas, y con mayor densidad, intervenidos o acompañados en algunos puntos por equipamientos, proyectándose como una zona de carácter mixto, acompañados de senderos verdes, en gran parte
- Borde # 3. Compuesto por masas como torres y conjuntos de vivienda, que colindan con una de las vías de carácter principal que generan conexión entre Paso por Pasto, y la malla de ciudad existente, acompañada de plazoletas, y espacios verdes, acoplándose a una transición entre la vivienda anteriormente tratada, y las masas que se proponen antes de la quebrada.
- Borde # 4. Compuesto por masas como torres y conjuntos de vivienda, que colindan con la quebrada, se caracterizan por ser un poco más permeables, respecto a la zona de vegetación que se encuentra junto a estos.

11.6. Mobiliario Urbano, Texturas y Detalles

11.6.1. Bancas exteriores

DETALLES DE BANCAS EXTERIORES

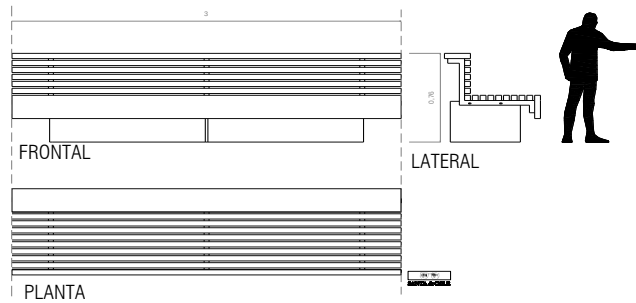


Ilustración 35 - Bancas Exteriores

Mobiliario en concreto y madera para exteriores, bancas urbanas para espacios externos ubicados en franjas para motivar un recorrido lineal, y una imagen continua del lugar.

11.6.2. Basureros

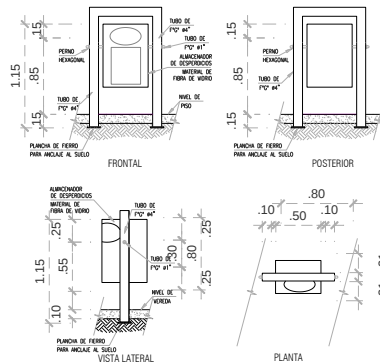


Ilustración 36 - Basureros

Basureros para exterior, con cesta metálica porosa que evitan la concentración de olores tiene el diseño una estructura metálica fija formada por dos patas trapezoidales que anclan al suelo.

11.6.3. Luminarias de Piso

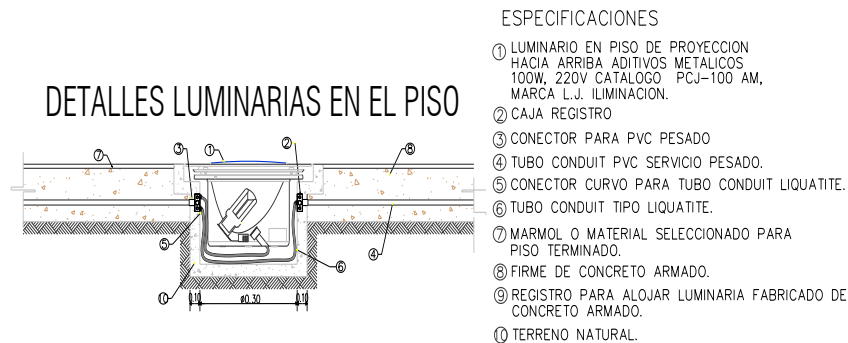


Ilustración 37 - Luminarias de Piso

Luminarias para pisos en espacios de equipamientos para resaltar el valor de las edificaciones.

11.6.4. Luminarias Aéreas

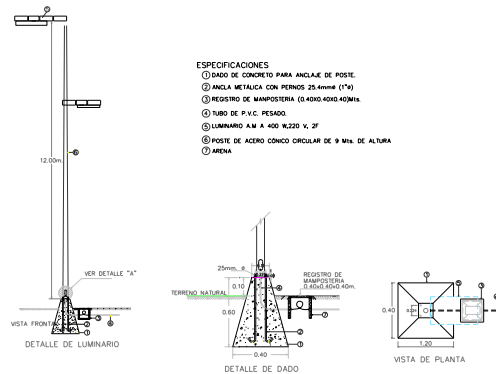


Ilustración 38 - Luminarias Aéreas

Las lámparas son de estilo minimalista, de tal manera que se observe un ambiente limpio, en donde las instalaciones se las propone subterráneas. Para la ubicación

de las luminarias, y mobiliario urbano se proyectan ejes lineales, generando espacios de movilidad peatonal, y ejes de mobiliario, en el espacio público y recorridos.

11.6.5. Estaciones – Parqueos ciclo rutas

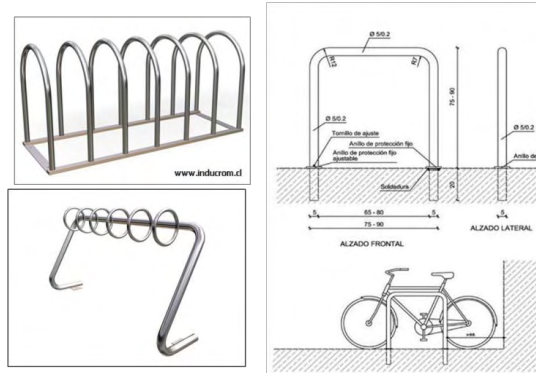


Ilustración 39 - Estaciones Ciclo rutas

Espacios para parqueo y estacionamiento de bicicletas en medio, ubicados estratégicamente, en diferentes partes de la manzana.

11.6.6. Bolardos

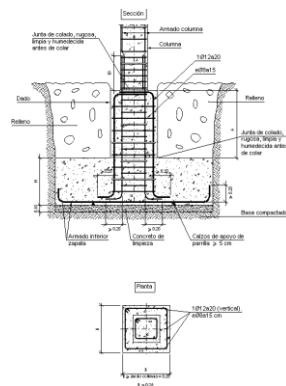


Ilustración 40 - Bolardos

Mobiliario que evita la entrada de vehículos pesados, y señalan ejes viales y peatonales, para generar una imagen agradable del lugar.

11.6.7. Rampas



Ilustración 41 - Rampas

Ubicación de rampas para personas con discapacidad en espacios públicos, las cuales manejan las siguientes especificaciones técnicas: un ancho mínimo de 0.90 y una pendiente máxima del 12.5%, construidas en concreto simple, con 10 cms de espesor, con una textura rugosa, adherente para la tracción de los diferentes aparatos utilizado por estos peatones que sufren de discapacidad física.

11.6.8. Tabletas planas de piso

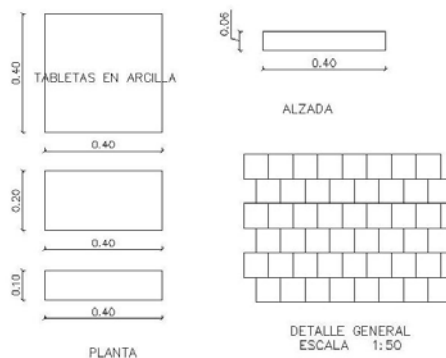


Ilustración 42 - Tableta Plana de Piso

11.6.11. Bordillo reductor de velocidad

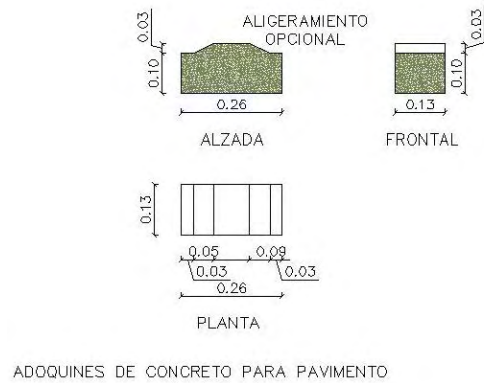


Ilustración 45 - Bordillo Reductor de Velocidad

11.6.12. Bordillo para andén

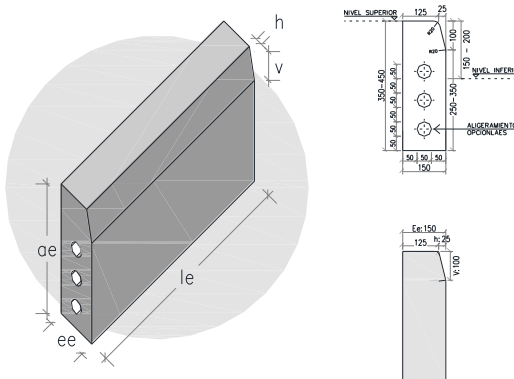


Ilustración 46 - Bordillo para Anden

11.6.13. Bordillo Separador

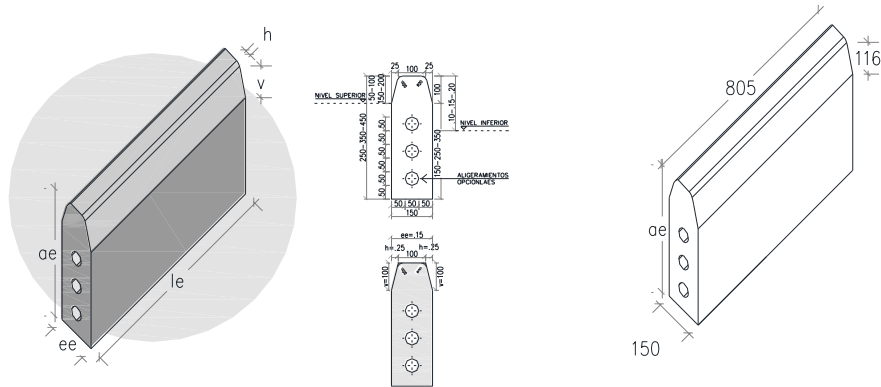


Ilustración 47 - Bordillo Separador

11.6.14. Desagües

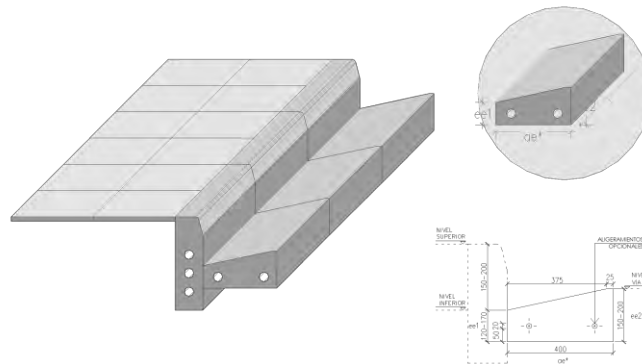


Ilustración 48 - Desagües

11.6.15. Sumideros en v

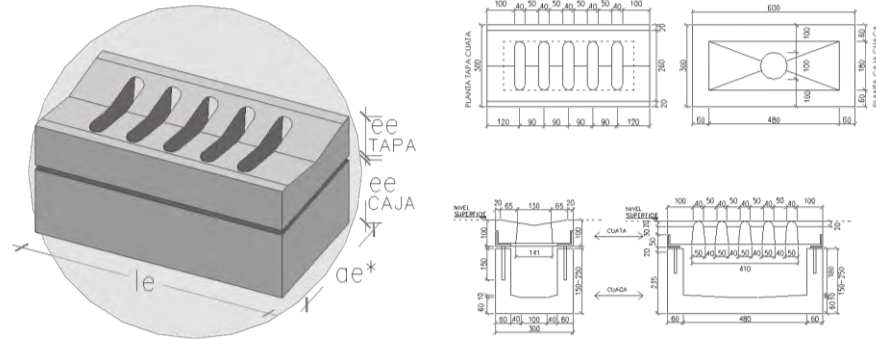


Ilustración 49 - Sumideros en V

11.6.16. Sumideros Rectos

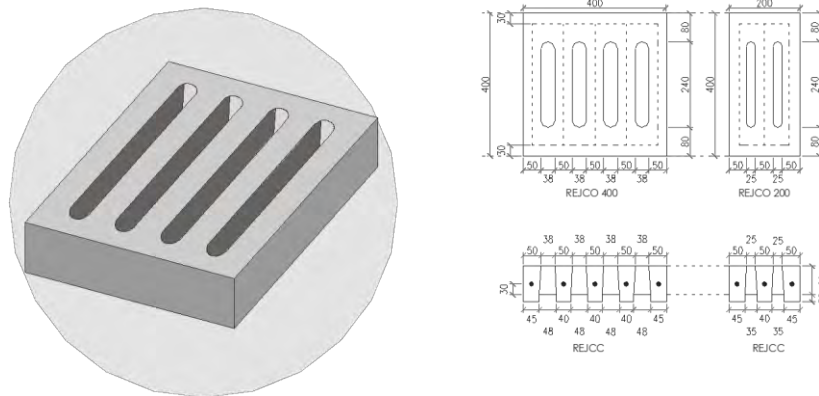


Ilustración 50 - Sumideros Rectos

11.6.17. Tactilidad Guía

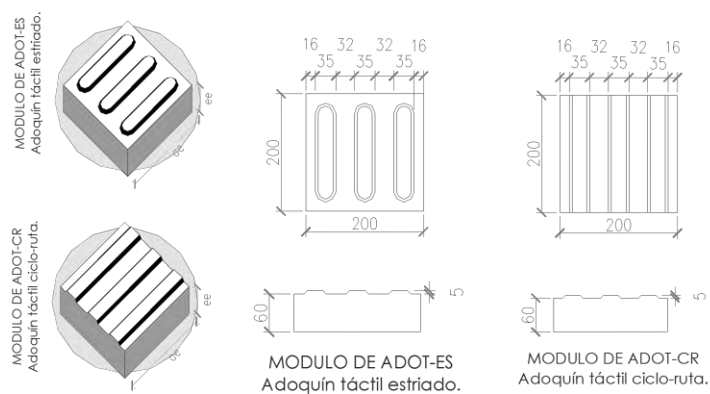


Ilustración 51 - Tactilidad Guía

11.6.18. Tactilidad Alerta

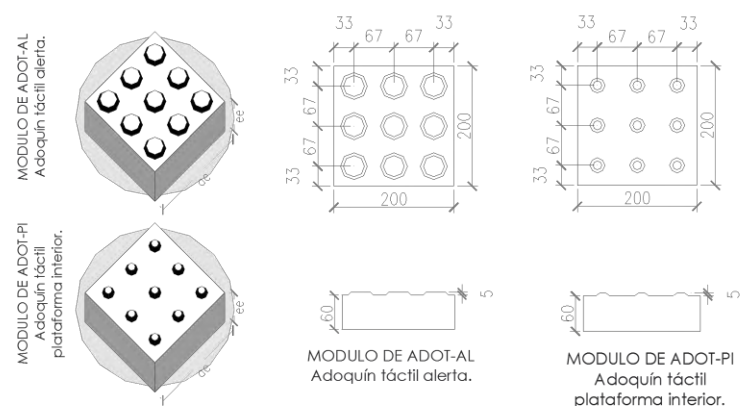


Ilustración 52 - Tactilidad Alerta

12. APLICACIÓN DE DETALLES AL ESPACIO PÚBLICO



Ilustración 53 - Render Espacio Publico N.1



Ilustración 54 - Render Espacio Publico N.2

**Intervención urbana, diseño de masas y espacio público, zona de expansión sur,
Sector de Jamondino, de la ciudad de Pasto, Departamento de Nariño.**



Ilustración 55- Render Espacio Publico N.3



Ilustración 56- Render Espacio Publico N.4



Ilustración 57- Render Espacio Publico N.5

**Intervención urbana, diseño de masas y espacio público, zona de expansión sur,
Sector de Jamondino, de la ciudad de Pasto, Departamento de Nariño.**



Ilustración 58- Render Espacio Publico N.6



Ilustración 59- Render Espacio Publico N.7



Ilustración 60- Render Espacio Publico N.8

13. CONCLUSIONES

- Un diseño de espacio público, debe responder a las necesidades del lugar, y de quien lo habita, mejorando la calidad de vida, del habitar, del recorrer y del sentir, un espacio que debe estar disponible y que debe ser apto para todos.
- Un diseño de espacio público, debe ser integral a la hora de responder a condicionantes ambientales, topográficas, y con problemáticas tanto físicas como sociales, generando una articulación de todos estos elementos, a la hora de tener un resultado, como diseño planteado.
- La importancia de conocer nuevos sectores, nuevos elementos de la ciudad, en este caso Pasto, donde podamos desarrollar este tipo de propuestas, explotando así la riqueza de nuestro territorio, y de igual forma, ayudando a dar respuesta a muchas de las problemáticas que se dan en sectores como el de Jamondino, a nivel de ciudad, de espacio, de vivienda y de mas.
- Dar más importancia a los peatones, a los discapacitados , a los niños, ancianos, que somos quienes en realidad debemos vivir y disfrutar de un espacio público, y de una ciudad muy bien planteada a nivel de espacio público y sus componentes, ya que en la actualidad se le da más importancia a la movilidad vehicular, que a nosotros mismos.
- La importancia de la recuperación de elementos ambientales, y la creación nueva de estos, en una ciudad como la nuestra; cómo influye a nivel paisajístico, como beneficia el poder convivir en este tipo de lugares, y como cambia la forma de ver y de sentir a la ciudad.
- El proporcionar una ciudad, a nivel se áreas construidas y de áreas de sesiones, donde podamos obtener nuevos resultados, sin necesidad de afectar las masas, y haciendo un mayor aprovechamiento, de las áreas verdes y de sesión pública.

14. RECOMENDACIONES

Debido a la complejidad del proyecto, al área que se maneja en la zona, continuar con el desarrollo, de las manzanas restantes y equipamientos, que no fueron llevados al detalle, y pertenecientes al sector de Jamondino, llevando una coherencia con los conceptos, y desarrollos trabajados en dicho sector.

Las normativas que se logran expresar sobre el sector trabajado dentro de la propuesta Jamondino, se pueden aplicar y es viable en el resto del sector, siempre y cuando se maneje las secciones indicadas, y las conexiones de espacio público, que se consideraron para dicho sector.

En el caso de las masas, estas fueron trabajadas volumétricamente, y a nivel de números en áreas construidas; se diseñaron unas tipologías de fachadas opcionales, que pueden ser modificadas, siempre y cuando sean acordes al espacio público, sus tratamientos, y el entorno.

15. BIBLIOGRAFIAS

- ELEMENTOS POBLACIONALES PARA EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL (Serie población, ordenamiento y desarrollo - Guía metodologica2) Ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial
- AJUSTE PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL 2010
- CAPITULO 3: PROYECTO, METODOLOGIA DE LA INVESTIGACION.
- MANUAL PARA LA INVESTIGACION (Guía para la formulación, desarrollo y divulgación de proyectos) Escorcía Oyola, Olavo.
- CONSTITUCION POLITICA DE COLOMBIA ([Http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/cp/constitucion_politica_1991.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/cp/constitucion_politica_1991.html))
- SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASTO – AVANTE (www.avante.gov.co)
- ALCALDÍA DE Pasto (www.pasto.gov.co)
- MANUAL PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO PUBLICO DE BUCARAMANGA (www.bucaramanga.gov.co/documents/dependencias/Manualo_Espacio_Publacio.pdf)