

# CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA

NODO PARA EL DESARROLLO PRODUCTIVO REGIONAL  
UBICADA EN EL SECTOR DE JAMONDINO, CORREDOR  
ORIENTAL VARIANTE VIAL NACIONAL PASO POR PASTO  
DEPARTAMENTO DE NARIÑO.

MANUEL GERARDO CHACHINOY MONTANCHEZ



Universidad de Nariño



Facultad de artes



Departamento de arquitectura

# **CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA**

NODO PARA EL DESARROLLO PRODUCTIVO REGIONAL  
.UBICADA EN EL SECTOR DE JAMONDINO, CORREDOR  
ORIENTAL VARIANTE VIAL NACIONAL PASO POR PASTO  
DEPARTAMENTO DE NARIÑO.

**Estudiante:**

MANUEL GERARDO CHACHINOY  
MONTANCHEZ

**Asesor:**

JAIRO CHAMORRO

UNIVERSIDAD DE NARIÑO  
FACULTAD DE ARTES  
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA  
2013

## **NOTA DE RESPONSABILIDAD**

Las ideas y conclusiones aportadas en la tesis de grado son responsabilidad exclusiva de sus autores.

Artículo 1 del acuerdo 324 de octubre 11 de 1966, emanado por el Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

## NOTA DE ACEPTACION

---

---

---

---

---

---

Jurado I Arq.

---

Jurado II Arq.

---

Jurado III Arq.

# RESUMEN

El presente trabajo desarrolla la propuesta para el diseño urbano y arquitectónico de la CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA, ubicada en el sector de Jamondino de la ciudad de PASTO; inmersa en la propuesta general de consolidación del borde urbano en el corredor oriental de la Variante Nacional Paso por Pasto.

El borde urbano se visualiza como un elemento de mitigación y transición entre: El Área urbana, la Variante Nacional Paso por PASTO y el Área rural de la ciudad. El cual incluye equipamientos de gran escala e impacto; como el Parque Natural Metropolitano ubicado entre JAMONDINO - MOCONDINO; el Terminal Internacional Multimodal de PASTO en ARANDA, y la Central de Abastos Regional ubicada en Jamondino.

La CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL, hace parte del planteamiento de consolidación del corredor vial Variante Nacional Paso por Pasto como borde urbano de la ciudad; con una proyección de desarrollo y crecimiento hacia el año 2040. Otorgando igualmente desarrollo urbano integral sobre el sector de Jamondino, acompañado de implementación de espacio público para la ciudad y estableciendo la protección del ambiente natural del espacio de implantación del proyecto.

# ABSTRACT

THIS WORK develops the process for urban design and architectural ABASTOS CENTRAL REGIONAL SOUTHWEST OF COLOMBIA , Jamondino located in the area of the city of Pasto , Steeped in general proposed consolidation of urban edge in the eastern corridor national variant step in the municipality of Pasto Nariño department .

The urban edge is viewed as an element of mitigation and transition between : The Urban Area , National Alternative Step by LEA and the rural area of the city of Pasto . The equipment which includes large scale and impact , as the Metropolitan Natural Park located between Jamondino - MOCONDINO , and the International Terminal Multimodal in ARANDA .

The ABASTOS CENTRAL REGIONAL approach is part of the consolidation of the national variant corridor passing through Pasto as urban edge of the city, with a projected growth and development by 2040 . also providing comprehensive urban development Jamondino sector , accompanied by implementation of public space for the city and establishing the protection of the natural environment of the area of project implementation.

# TABLA DE CONTENIDO:

|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUCCIÓN</b>  | <b>23</b> |
| <b>1-OBJETIVOS</b>   | <b>24</b> |
| <b>1,1-OBJETIVO GENERAL</b>  | <b>24</b> |
| <b>1,2-OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b>   | <b>25</b> |
| <b>2-PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN</b>   | <b>26</b> |
| <b>2,1-DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA</b>  | <b>26</b> |
| <b>2,2FORMULACIÓN DEL PROBLEMA</b>   | <b>26</b> |
| <b>2,3JUSTIFICACIÓN</b>  | <b>26</b> |
| <b>2,4 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN</b>  | <b>27</b> |
| <b>2,5 DISEÑO METODOLÓGICO</b>   | <b>27</b> |
| <b>2,6 DESARROLLO METODOLÓGICO</b>   | <b>28</b> |
| <b>3-MARCO CONTEXTUAL</b>  | <b>30</b> |
| <b>3,1 MACRO CONTEXTO</b>  | <b>31</b> |
| 3,1,1 CONTEXTO MUNDIAL   | 31        |
| 3,1,2 CONTEXTO CONTINENTAL   | 32        |
| 3,1,3 CONTEXTO NACIONAL  | 33        |
| 3,1,4 CONCLUSIONES ESCALA MACRO CONTEXTO   | 35        |
| <b>3,2 MACRO CONTEXTO REGIONAL</b>   | <b>36</b> |
| 3,2,1 CONTEXTO REGIÓN SUROCCIDENTAL DIAGNOSTICO  | 36        |
| 3,2,2 PRODUCCION POR REGIONES DE NARIÑO,<br>DENTRO DE LA REGION SUROCCIDENTAL.                               | 37        |
| 3,2,3 CONCLUSIONES MACROCONTEXTO REGIONAL<br>REGIÓN SUROCCIDENTAL DIAGNOSTICO                                | 38        |
| 3,2,4 PROPUESTA REGIÓN SUROCCIDENTAL   | 39        |
| 3,2,5 ESTRATEGIA SISTEMA DE ABASTECIMIENTO Y<br>PRODUCCIÓN ECONÓMICA AGRARIA PARA LA REGION<br>SUROCCIDENTAL | 40        |

# TABLA DE CONTENIDO:

|  |           |
|--|-----------|
| <b>3,3 MACRO CONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS -----</b>  | <b>41</b> |
| 3,3,1 CONECTIVIDAD -----   | 41        |
| 3,3,2 CONDICIONES SOCIO ECONÓMICAS -----   | 43        |
| 3,3,3 CONCLUSIONES MACROCONTEXTO CIUDAD<br>REGIÓN GALERAS -----  | 44        |
| 3,3,4 PROPUESTA REGIÓN GALERAS -----   | 45        |
| 3,3,5 PROPUESTA DE INTEGRACIÓN PRODUCTIVA -----  | 47        |
| 3,3,6 SISTEMA DE ABASTECIMIENTO AGROPECUARIO<br>DEL MUNICIPIO DE PASTO DENTRO DE LA CIUDAD REGIÓN<br>GALERAS ----- | 48        |
| <br>   |           |
| <b>3,4 MESO CONTEXTO URBANO PASTO -----</b>  | <b>49</b> |
| 3,4,1 CONCEPTUALIZACIÓN URBANA -----   | 49        |
| 3,4,1,1 CONTEXTUALIZACIÓN VÍA PASO POR PASTO -----   | 49        |
| 3,4,2 ANÁLISIS SISTEMA AMBIENTAL- ESPACIO PÚBLICO -----  | 50        |
| 3,4,3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS -----   | 51        |
| 3,4,4 SISTEMA DE MOVILIDAD -----   | 52        |
| 3,4,5 SISTEMA ECONOMICO -----  | 53        |
| 3,4,6 CONCLUSIONES MESO CONTEXTO URBANO PASTO -----  | 55        |
| 3,4,7 PROPUESTA DE CIUDAD -----  | 56        |

# TABLA DE CONTENIDO:

|   |           |
|---|-----------|
| <b>3,5 PASTO Y EL ABASTECIMIENTO AGRICOLA -----</b>   | <b>57</b> |
| 3,5,1 SISTEMA DE ABASTECIMIENTO ACTUAL -----  | 57        |
| 3,5,2 PROPUESTA DE IMPLANTACIÓN DE<br>LA CENTRAL DE ABASTECIMIENTO EN PASTO.Y<br>DEL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO LOCAL. ----- | 57        |
| 3,5,3 PROPUESTA DE SISTEMA DE ABASTOS LOCAL -----   | 58        |
| 3,5,4 COREMAS DE FUNCIONALIDAD SISTEMA DE<br>PLAZAS DE MERCADO -----  | 58        |
| <b>3,6 ÁREAS POTENCIALES DENTRO DEL CORREDOR<br/>PRODUCTIVO CARACTERÍSTICAS E IMPACTOS<br/>GENERADOS -----</b>              | <b>59</b> |
| 3,6,1 DELIMITACIÓN SECTOR DE IMPLANTACIÓN<br>CENTRAL DE ABASTOS -----   | 59        |
| <b>3,7 ANALISIS ENTORNO DE IMPLANTACIÓN<br/>SECTOR JAMONDINO -----</b>  | <b>60</b> |
| 3,7,1 ANALISIS AMBIENTAL -----  | 60        |
| 3,7,2 ANALISIS MOVILIDAD -----  | 61        |
| 3,7,3 ANALISIS USOS DE SUELO -----  | 62        |
| 3,7,4 ANALISIS EQUIPAMIENTOS -----  | 63        |
| <b>3,8 PROPUESTA ENTORNO DE IMPLANTACIÓN<br/>SECTOR JAMONDINO -----</b>   | <b>64</b> |
| 3,8 PROPUESTA URBANA GENERAL -----  | 64        |

# TABLA DE CONTENIDO:

## **3,9 PROPUESTA IMLANTACIÓN Y RELACIÓN**

### **URBANA - LOTE JAMONDINO ----- 65**

3,9,1 PROPUESTA AMBIENTAL ESPACIO PÚBLICO ----- 65

3,9,2 PROPUESTA MOVILIDAD ----- 66

3,9,3 PROPUESTA EQUIPAMIENTOS ----- 67

3,9,4 PROPUESTA USOS DE SUELO ----- 68

3,9,5 PROPUESTA URBANA GENERAL ----- 69

## **3,10 PROPUESTA CONTEXTO URBANO DE IMPLANTACIÓN**

### **- AREA JAMONDINO ----- 70**

3,10,1 PROPUESTA AMBIENTAL ESPACIO PUBLICO ----- 70

3,10,2 PROPUESTA MOVILIDAD ----- 70

3,10,3 PROPUESTA USOS DE SUELO ----- 77

3,10,4 PROPUESTA EQUIPAMIENTOS AD ----- 71

3,10,5 PROPUESTA GENERAL ----- 72

## **4-MARCO TEORICO ----- 73**

**4,1 DEFINICIÓN CENTRAL DE ABASTOS ----- 74**

**4,2 ESCALAS DE COMERCIALIZACIÓN ----- 74**

**4.3 CENTRAL DE ABASTO COMO SERVICIO PÚBLICO ----- 75**

**4.3 CENTRAL DE ABASTO Y SUS COMPLEMENTOS ----- 76**

**4.5 TIPOS DE TRANSPORTE PARA DESPLAZAMIENTO  
DE CARGA PESADA ----- 77**

4,5,1 MANEJO DE CARGA A TRAVÉS DE  
FERROCARRIL DE CARGA: ----- 77

4,5,2 MANEJO DE CARGA A TRAVÉS  
DE VEHÍCULOS TERRESTRES. ----- 80

# TABLA DE CONTENIDO:

## 5-MARCO CONCEPTUAL ----- 82

5,1 CONCEPTOS APLICADOS A LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD ----- 83

5,2 CONCEPTUALIZACIÓN IMPACTO CENTRAL DE  
ABASTOS DENTRO DEL ENTORNO SOCIO ESPACIAL ----- 85

5,3 DESARROLLO CONCEPTUAL CENTRAL DE ABASTOS  
DE PASTO IMPACTO CENTRAL DE ABASTOS DENTRO  
DEL ENTORNO SOCIO ESPACIAL ----- 85

## 6-MARCO REFERENCIAL ----- 86

6,1 URBANO – NUCLEOS DE ABASTECIMIENTO  
DE PRODUCTOS AGRICOLAS BOGOTÁ ----- 87

6,1,1 ABASTECIMIENTO BOGOTÁ ----- 87

6,1,2 RUTAS DE INGRESO DE ALIMENTOS HACIA BOGOTÁ ----- 87

6,1,3 SISTEMA DE PLAZAS DE MERCADO BOGOTA ----- 88

6,2 RELACIONES URBANAS- CORABASTOS BOGOTÁ. ----- 89

6,2,1 TERRITORIO DE OPERACIÓN ----- 89

6,2,2 SECTORIZACION ----- 89

6,3 DISTRIBUCIÓN INTERNA Y COMPLEMENTOS  
- CORABASTOS BOGOTÁ. ----- 90

6,3,1 DISTRIBUCIÓN ----- 90

6,3,2 INFRAESTRUCTURA ----- 90

6,4 PROBLEMÁTICAS INTERNAS - CORABASTOS BOGOTÁ. -- 91

6,4,1 ÁREAS DE PARQUEO DE CARGA ----- 91

6,4,2 MOVIMIENTO DE PRODUCTOS AL INTERIOR DE  
LAS BODEGAS ----- 91

6,4,3 MANEJO DE BASURAS ----- 91

# TABLA DE CONTENIDO:

|  |           |
|--|-----------|
| <b>6,5 FUNCIONAL – MERCA MADRID – MADRID, ESPAÑA ----</b>                      | <b>92</b> |
| 6,5,1 ÁREAS CONSTITUYENTES -----   | 92        |
| <b>6,6 IMAGEN Y RELACIÓN EXTERNA – MERCA MADRID –<br/>MADRID, ESPAÑA -----</b> | <b>93</b> |
| 6,6,1 IMAGEN -----   | 93        |
| 6,6,2 RELACIÓN CON EL EXTERIOR -----   | 93        |

## **7- DESARROLLO DEL PROYECTO. ----- 94**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>7,1 CONDICIONANTES UNIDAD DE INTERVENCIÓN<br/>JAMONDINO PARA LA CENTRAL DE ABASTOS<br/>REGIONAL DEL SUROCCIDENTE -----</b> | <b>95</b> |
| 7,1,1 CONDICIONANTES DEL LUGAR –UNIDAD<br>INTERVENCIÓN -----  | 95        |
| 7,1,2 PAISAJE -----   | 96        |
| <b>7,2 Desarrollo Proyectual CENTRAL DE ABASTOS<br/>REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA-<br/>PASTO -----</b>                | <b>97</b> |
| 7,2,1 INTRODUCCION PROYEFCTUAL -----  | 110       |
| <b>7,3 DESARROLLO PROYECTUAL URBANO CENTRAL<br/>DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE<br/>DE COLOMBIA- PASTO. -----</b>        | <b>99</b> |
| 7,3,1 PROPUESTA DE RELACIONES SECTOR DE<br>IMPLANTACIÓN - NUEVA INFRAESTRUCTURA -----   | 99        |
| 7,3,2 PROPUESTA DE RELACIONES AMBIENTALES<br>SECTOR DE IMPLANTACIÓN -----   | 99        |

# TABLA DE CONTENIDO:

|  |            |
|--|------------|
| <b>7,4 DESARROLLO PROYECTUAL ESPACIO PÚBLICO ACCESO CENTRAL DE ABASTOS -----</b>                                 | <b>100</b> |
| 7,4,1 PROPUESTA PLAZA DE ACCESO CENTRAL DE ABASTOS. ----   | 100        |
| <br>   |            |
| <b>7,5 CONDICIONANTES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO -----</b> | <b>102</b> |
| 7,5,1 USUARIOS -----   | 102        |
| 7,5,2 ESQUEMA DE RELACIÓN DE ZONAS CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL -----   | 103        |
| 7,5,3 VOLUMEN DE MANEJO DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS DESTINADOS HACIA LA CENTRAL DE ABASTOS -----                      | 104        |
| 7,5,4 DIMENSIONAMIENTO DE ZONAS CENTRAL DE ABASTOS SEGÚN TAMAÑO, FUNCIÓN, USUARIOS -----                         | 105        |
| 7,5,5 PROPUESTA CONCEPTUAL -----   | 107        |
| 7,5,6 ESQUEMAS DESARROLLO FUNCIONAL -----  | 109        |
| 7,5,7 ESQUEMAS AMBIENTAL ESPACIAL -----  | 109        |
| <br>   |            |
| <b>7,6 DESARROLLO PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO - -----</b>   | <b>110</b> |
| 7,6,1 VOLUMETRÍA - RELACIÓN CON EL ENTORNO -----   | 110        |
| 7,6,2 ESTRUCTURA VOLUMÉTRICA -----   | 110        |

# TABLA DE CONTENIDO:

|   |            |
|---|------------|
| <b>7,7 PLANIMETRÍA PROYECTO PUNTUAL<br/>CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL<br/>SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO -----</b> | <b>111</b> |
| 7,7,1 PLANTA DE PARQUEADEROS -----  | 111        |
| 7,7,2 PLANTA PRIMER NIVEL -----   | 112        |
| 7,7,3 PLANTA SEGUNDO NIVEL MERCADO MINORISTA -----  | 113        |
| 7,7,4 ÁREA DE BODEGAJE -----  | 114        |
| 7,7,5 SECCIONES ARQUITECTÓNICAS -----   | 118        |
| 7,7,6 FACHADAS -----  | 120        |
| 7,7,7 DETALLES ARQUITECTÓNICOS -----  | 121        |
| <b>7,7 ESTRUCTURA. -----</b>  | <b>122</b> |
| <b>7,8 ESTRUCTURA. -----</b>  | <b>122</b> |
| 7,8,1 ENERGIA ALTERNATIVA -----   | 123        |
| 7,8,2 TRATAMIENTO AGUAS RECIDUALES -----  | 114        |
| <b>7,8 IMÁGENES PROYECTO PUNTUAL<br/>CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL<br/>DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO -----</b>    | <b>126</b> |
| 7,8,1 ACCESO VEHICULOS DE CARGA -----   | 126        |
| 7,8,2 MERCADO MINORISTA -----   | 126        |
| 7,8,3 ZONA TRANSFORMACIÓN Y BODEGAJE -----  | 127        |
| 7,8,4 PLAZA ACCESO MERCADO MINORISTA -----  | 127        |
| 7,8,5 ZONA BODEGAJE -----   | 128        |
| 7,8,6 ZONA ADMINISTRATIVA -----   | 128        |
| <b>8-CONCLUSIONES -----</b>   | <b>129</b> |
| <b>9- BIBLIOGRAFÍA -----</b>  | <b>131</b> |
| <b>10- ANEXOS -----</b>   | <b>133</b> |

# LISTA DE FIGURAS

|  |    |
|--|----|
| <b>Figura 1.</b> Flujos comerciales mundiales -----                      | 31 |
| <b>Figura 2:</b> Tensiones económicas en América -----                   | 32 |
| <b>Figura 3:</b> exportaciones región andina -----                       | 32 |
| <b>Figura 4:</b> Áreas productivas en Colombia -----                     | 33 |
| <b>Figura 5.</b> Conexión Vial en COLOMBIA -----                         | 34 |
| <b>Figura 6 .</b> Red Fluvial Navegable en COLOMBIA -----                | 34 |
| <b>Figura 7.</b> Red Ferroviaria en COLOMBIA -----                       | 34 |
| <b>Figura 8 .</b> Movilidad Aérea en COLOMBIA -----                      | 34 |
| <b>Figura 9.</b> Sistema de Movilidad Regional -----                     | 36 |
| <b>Figura 10 :</b> núcleos de producción de las regiones en Nariño ----- | 37 |
| <b>Figura 11 :</b> polos de desarrollo económico regionales -----        | 39 |
| <b>Figura 12 .</b> Sistema de Movilidad Ciudad Región -----              | 41 |
| <b>Figura 13.</b> Circunvalar al Galeras -----                           | 42 |
| <b>Figura 14:</b> propuesta ciudad región galeras -----                  | 45 |
| <b>Figura 15:</b> Interacción entre ciudades región galeras -----        | 46 |
| <b>Figura 16:</b> propuesta relaciones productivas ciudad región -----   | 47 |
| <b>Figura 17:</b> anillos de interacción regional -----                  | 47 |
| <b>Figura 18:</b> vía Tumaco- Belem du para -----                        | 49 |
| <b>Figura 19:</b> vía perimetral paso por Pasto -----                    | 49 |
| <b>Figura 20:</b> análisis ambiental -----                               | 50 |
| <b>Figura 21 :</b> análisis ambiental Pasto -----                        | 51 |
| <b>Figura 22:</b> análisis vial Pasto -----                              | 52 |
| <b>Figura 23:</b> Relaciones entre Pasto y su periferia -----            | 53 |
| <b>Figura 24:</b> análisis ambiental Pasto -----                         | 53 |
| <b>Figura 25:</b> propuesta ambiental espacio público -----              | 56 |
| <b>Figura 26 :</b> propuesta sistema de abastecimiento Pasto -----       | 58 |
| <b>Figura 27 :</b> corema sistema plazas de mercado -----                | 58 |
| <b>Figura28:</b> análisis ambiental, Jamondino -----                     | 60 |
| <b>Figura 29:</b> análisis movilidad, Jamondino -----                    | 61 |
| <b>Figura 30:</b> análisis usos de suelo, Jamondino -----                | 62 |
| <b>Figura 31:</b> análisis equipamientos, Jamondino -----                | 63 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Figura 32:</b> propuesta urbana general I                        | 64  |
| <b>Figura 33:</b> propuesta ambiental- lote Jamondino               | 65  |
| <b>Figura 34:</b> propuesta movilidad- lote Jamondino               | 66  |
| <b>Figura35:</b> propuesta equipamientos- lote Jamondino            | 67  |
| <b>figura36:</b> propuesta usos de suelo- lote Jamondino            | 68  |
| <b>Figura 37:</b> propuesta urbana general - lote Jamondino         | 69  |
| <b>Figura 38:</b> propuesta ambiental área Jamondino                | 70  |
| <b>Figura 39 :</b> propuesta movilidad área Jamondino               | 70  |
| <b>Figura 40 :</b> propuesta usos de suelo área Jamondino           | 71  |
| <b>Figura 41 :</b> propuesta equipamientos área Jamondino           | 71  |
| <b>Figura 42:</b> propuesta urbana general- área Jamondino          | 72  |
| <b>Figura 43 :</b> descargue productos desde ferrocarril.           | 77  |
| <b>Figura 44 :</b> disposición contenedores                         | 78  |
| <b>Figura 45 :</b> abastecimiento agrícola Bogotá                   | 87  |
| <b>Figura 46:</b> rutas ingreso de productos agrícolas Bogotá       | 87  |
| <b>Figura 47:</b> sistema de plazas de mercado Bogotá               | 88  |
| <b>Figura 48:</b> territorio operación Cora bastos                  | 89  |
| <b>Figura 49:</b> sectorización Cora bastos                         | 89  |
| <b>Figura 50:</b> infraestructura corabastos                        | 90  |
| <b>Figura 51:</b> áreas parqueo corabastos                          | 91  |
| <b>Figura 52:</b> descargue productos corabastos                    | 91  |
| <b>Figura 53 :</b> manejo basuras corabastos                        | 91  |
| <b>Figura 54 :</b> distribución espacios mercamadrid                | 92  |
| <b>Figura 55 :</b> imagen mercamadrid                               | 93  |
| <b>Figura 56 :</b> espacio publico Mercamadrid                      | 93  |
| <b>Figura 57 :</b> condiciones físicas ambientales sector Jamondino | 96  |
| <b>Figura 58 :</b> Paisaje Jamondino                                | 96  |
| <b>Figura 59 :</b> visual desde Jamondino                           | 96  |
| <b>Figura 60:</b> visual entorno montañoso Jamondino                | 96  |
| <b>Figura 61 :</b> relaciones espaciales                            | 99  |
| <b>Figura 62 :</b> propuesta espacio público central de abastos     | 99  |
| <b>Figura 63 :</b> propuesta interacción ambiental                  | 99  |
| <b>Figura 64:</b> relaciones ambientales proyecto- sector           | 99  |
| <b>Figura 65:</b> plaza de acceso                                   | 100 |
| <b>Figura 66 :</b> relaciones usos de suelo                         | 100 |
| <b>Figura 67 :</b> propuesta flujos peatonales                      | 100 |
| <b>Figura 68:</b> detalle plaza de acceso.                          | 101 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Figura 69</b> : usuarios central de abastos -----                | 102 |
| <b>Figura 70</b> : interacción usuarios -----                       | 102 |
| <b>Figura 71</b> : propuesta conceptual -----                       | 107 |
| <b>Figura 72</b> : insumos diseño arquitectónico. -----             | 108 |
| <b>Figura 73</b> : cortes funcionales -----                         | 109 |
| <b>Figura 74</b> : esquemas ambientales -----                       | 109 |
| <b>Figura 75</b> : volumetría general central de abastos -----      | 110 |
| <b>Figura 76</b> : Estructura formal -----                          | 110 |
| <b>Figura 77</b> : planta parqueaderos -----                        | 111 |
| <b>Figura 78</b> : flujos parqueaderos -----                        | 111 |
| <b>Figura 79</b> : planta nivel 1 -----                             | 112 |
| <b>Figura 80</b> : estructura central de abastos -----              | 112 |
| <b>Figura 81</b> : planta nivel 2 -----                             | 113 |
| <b>Figura 82</b> : distribución funcional nivel2 -----              | 113 |
| <b>Figura 83</b> : BODEGA GRANOS -----                              | 114 |
| <b>Figura 84</b> : BODEGA FRUTAS- HORTALIZAS -----                  | 115 |
| <b>Figura 85</b> : BODEGA TUBERCULOS -----                          | 116 |
| <b>Figura 86</b> : BODEGA ALMACENALE -----                          | 117 |
| <b>Figura 87</b> : sección bodega -----                             | 118 |
| <b>Figura 88</b> : área descargue -----                             | 118 |
| <b>Figura 89</b> : mercado minorista -----                          | 119 |
| <b>Figura 90</b> : fachada norte -----                              | 120 |
| <b>Figura 91</b> : fachada occidental-----                          | 120 |
| <b>Figura 92</b> : fachada oriental -----                           | 120 |
| <b>Figura 93</b> : fachada bodegas -----                            | 120 |
| <b>Figura 94</b> : detalle constructivo bodega almacenamiento ----- | 121 |
| <b>Figura 95</b> : detalle constructivo mercado minorista -----     | 121 |
| <b>Figura 96</b> : detalle estructura -----                         | 122 |
| <b>Figura 97</b> : tecnologías alternativas -----                   | 123 |
| <b>Figura 98</b> : sistema tratamiento aguas no residuales -----    | 124 |
| <b>Figura 99</b> : planta tratamiento aguas residuales -----        | 125 |
| <b>Figura 100</b> : sección tratamiento aguas residuales -----      | 125 |
| <b>FIGURA 101</b> : render acceso vehículos de carga -----          | 126 |
| <b>FIGURA 102</b> : render mercado minorista. -----                 | 126 |
| <b>FIGURA 103</b> : render zona bodegaje -----                      | 127 |
| <b>FIGURA 104</b> : render plaza acceso mercado -----               | 127 |
| <b>FIGURA 105</b> : render zona bodegaje -----                      | 128 |
| <b>FIGURA 106</b> : render zona bodegaje -----                      | 128 |

# LISTA DE TABLAS

|  |     |
|--|-----|
| <b>Tabla 1.</b> Producción de las regiones en Nariño .....                         | 36  |
| <b>Tabla 2:</b> matriz de dotación económica .....                                 | 37  |
| <b>Tabla 3:</b> Producción ciudad región .....                                     | 43  |
| <b>Tabla 4:</b> corredores prioritarios .....                                      | 49  |
| <b>Tabla 5:</b> condicionantes implantación central de abasto .....                | 59  |
| <b>Tabla 6 :</b> comparativo áreas potencial , ubicación central de abasto .....   | 68  |
| <b>Tabla 7 :</b> descargue productos . .....                                       | 81  |
| <b>Tabla 8:</b> central de abastos dentro del entorno socio espacial .....         | 85  |
| <b>Tabla 9:</b> impacto central de abastos dentro del entorno socio espacial ..... | 85  |
| <b>Tabla 10 :</b> plazas de mercado Bogotá .....                                   | 88  |
| <b>Tabla 11 :</b> volúmenes de productos agrícolas .....                           | 103 |
| <b>Tabla 12 :</b> relación zonas central de abastos .....                          | 104 |
| <b>Tabla 13 :</b> dimensionamiento .....   | 106 |

# GLOSARIO

**Área Urbana:** se caracteriza por estar conformada por conjuntos de edificaciones y estructuras contiguas agrupadas en manzanas, las cuales están delimitadas por calles, carreras o avenidas, principalmente. Cuenta por lo general, con una dotación de servicios esenciales tales como acueducto, alcantarillado, energía eléctrica, hospitales y colegios, entre otros.

**Área Rural:** se caracteriza por la disposición dispersa de viviendas y explotaciones agropecuarias existentes en ella. No cuenta con un trazado o nomenclatura de calles, carreteras, avenidas, y demás. Tampoco dispone, por lo general, de servicios públicos y otro tipo de facilidades propias de las áreas urbanas.

**Anillo vial:** Es una medida especial de manejo del tránsito vehicular que considera habilitar dos trayectos viales diferentes para transitar cada uno de los sentidos contrarios, en los cuales el origen de uno es el destino de otro.

**Borde Urbano:** “BORDES: son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Es el límite entre dos fases, rupturas lineales de la continuidad, como ser vías del ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Estos bordes pueden ser suturas líneas según las cuales se relacionan y unen dos regiones”. Kevin Lynch

**Centro poblado:** es un concepto creado por el DANE para fines estadísticos, útil para la identificación de núcleos de población. Se define como una concentración de mínimo veinte(20) viviendas contiguas, vecinas o adosadas entre sí, ubicada en el área rural de un municipio o de un Corregimiento Departamental. Dicha concentración presenta características urbanas tales como la delimitación de vías vehiculares y peatonales.

**Central de abastos:** estructuras físicas en las que se realizan intercambios comerciales entre agentes, reunidos con el objetivo de comprar y vender productos, e igualmente se desarrollan interrelaciones personales y económicas que afectan la dinámica social del espacio en el cual se encuentran inmersas

# GLOSARIO

**Ciudad Región:** El enfoque de ciudad región global, responde a un nuevo contexto mundial en el que las regiones emergen como actores económicos y políticos muy activos en la era de la globalización; es el conjunto de ciudades de características similares ya sea por ubicación o afinidad que funcionan como un organismo el cual cuenta con el núcleo que por lo general es la ciudad más grande o de mayor importancia, varias ciudades más pequeñas que cumplen cada una con una función dentro del conjunto y una delimitación geográfica.

**Cadena productiva:** Es el conjunto de operaciones necesarias para llevar a cabo la producción de un bien o servicio, que ocurren de forma planificada, y producen un cambio o transformación de materiales, objetos o sistemas. Una cadena productiva consta de etapas consecutivas a lo largo de las que diversos insumos sufren algún tipo de transformación, hasta la constitución de un producto final y su colocación en el mercado. Se trata, por tanto de una sucesión de operaciones de diseño, producción y de distribución integradas, realizadas por diversas unidades interconectadas como una corriente, involucrando una serie de recursos físicos, tecnológicos, económicos y humanos. La cadena productiva abarca desde la extracción y proceso de manufacturado de la materia prima hasta el consumo final.

**Diseño arquitectónico:** Proceso de análisis de un programa que resulta en la creación o modificación de un edificio o estructura similar; generalmente se refiere a una construcción nueva, a veces en el interior de otra ya existente.

**Diseño urbano:** El diseño urbano está orientado a interpretar la forma y el espacio público con criterios físico-estético-funcionales, buscando satisfacer las necesidades de las comunidades o sociedades urbanas, dentro de una consideración del beneficio colectivo en un área urbana existente o futura, hasta llegar a la conclusión de una estructura urbana a seguir. Por lo tanto el diseño urbano realiza la planeación física en niveles de análisis como son la región, el centro urbano, el área urbana y hasta el mismo mobiliario urbano.

**Eco urbanismo:** Define el desarrollo de comunidades humanas multidimensionales sostenibles en el seno de entornos edificados armónicos y equilibrados... Es una nueva disciplina que articula las múltiples y complejas variables que intervienen en una aproximación sistémica al diseño urbano que supera la compartimentación clásica del urbanismo convencional.

# GLOSARIO

**Ejes Ambientales:** definidos como linealidades naturales o naturalizadas que por sus características morfológicas pueden llegar a ser estructuran les fundamentales de la ciudad que los aloja, están presentes internamente o en las inmediaciones de muchos de nuestros centros poblados. Su aprovechamiento racional permite articular y enriquecer sistemas urbanos diferentes, o crear redes entre elementos de un mismo sistema, que se encuentran disociados por usos o áreas de naturaleza disímil.

**Eje de movilidad:** Línea de conexión clara y fácil que conecta varios puntos; no necesariamente debe ser lineal.

**Mercado campesino:** unidad de abastecimiento, enfocada en la comercialización agraria, en la ciudad administrada por los productores primarios (campesinos)

**Mercado local:** canales en que los productores / emprendedores comercializan en forma periódica sus productos que se hallan situados en las cercanías de sus explotaciones o son suministrados directamente por el productor primario y sirven al abastecimiento de la población local.

**Mercado minorista:** Cualquier mercado destinado específicamente a la realización de transacciones de valores de un tamaño relativamente pequeño y, por consiguiente, orientado al inversor individual.

**Mercado mayorista:** destinado a las grandes operaciones entre inversores institucionales.

**Parque periurbano** es un espacio natural de cierto valor natural; en el espacio peri urbano cercano a ciudades y otras poblaciones, que se protege con el fin de que su uso masivo no lo degrade

# GLOSARIO

**Polo de desarrollo:** Zonas geográficas relativamente reducidas en las que se estimula la localización de actividades industriales, de infraestructura y construcción, para que impulsen la actividad económica en un área geográfica de mayor amplitud.

**Vía perimetral:** Es una autopista, carretera o avenida que circula alrededor o dentro de una ciudad o área metropolitana, rodeándola total o parcialmente, con el fin de que los vehículos que realicen una ruta, sin intención de entrar en ella, eviten atravesarla en travesía. Además los vehículos usan este tipo de vías para elegir el acceso que más les interese para penetrar en la ciudad, o incluso para ir de un sitio a otro de una gran ciudad.

**Vía Variantes:** se construyen específicamente para que una carretera evite pasar por una zona urbana.

Pese a tener, por definición, un recorrido más largo al suponer un trazado alrededor de la ciudad, el tiempo requerido para circunvalarla es menor, puesto que la velocidad máxima de una carretera es mucho mayor que la de una travesía urbana.

# INTRODUCCIÓN

Dentro de las nuevas dinámicas mundiales que se generan en torno al abastecimiento de alimentos y la producción agraria, se plantea la necesidad de un sistema de distribución y comercialización para la región suroccidental de Colombia, en donde se destacan los departamentos de Nariño, Cauca, Putumayo y la interacción con el Ecuador.

La presente investigación propone un manejo integral de la producción agrícola y el desarrollo económico en las diversas escalas (mundial, nacional, regional) para establecer un sistema regulado que permita generar una actividad productiva potencializando la economía de la región suroccidental de Colombia y del municipio de Pasto, destacando su ubicación estratégica dentro del sistema de movilidad nacional, estableciéndolo como nodo de interacción tanto nacional como internacional, además de ser el punto integrador productivo dentro del sistema regional de abastos y su influencia en los municipios aledaños a Pasto (Chachagüi, Nariño, la Florida, Sandoná, Consacá, Yacuanquer, Tangua.), los cuales por sus características productivas y geográficas presentan las condiciones para conformar la Ciudad Región Galeras como unidad de planificación territorial, dentro del desarrollo productivo agrícola regional, enfatizando las falencias y potencialidades que permita la incorporación de nuevas tendencias en el manejo del actual comercio abastecedor.

Con lo anterior se busca priorizar la necesidad de establecer nuevas estructuras físicas, que permitan la fácil comercialización de los productos agrícolas, y la ubicación apropiada, por lo que la ciudad de Pasto ofrece una gran ventaja con la implementación de la nueva Variante Vial Nacional Paso por Pasto la cual permite un nuevo eje de desarrollo que establece los espacios necesarios para la formulación del diseño urbano y arquitectónico de la Central de Abastos Regional la cual brindará un lugar para desarrollar las actividades de comercialización agrícola alimentaria, que van de la mano con el desarrollo social, económico y territorial de la región logrando una mayor competitividad en el contexto interno y externo.

# 1-OBJETIVOS

## 1,1-OBJETIVO GENERAL

Diseñar la estructura urbana y arquitectónica de la Central de Abastos regional, ubicada en Jamondino, corredor oriental Variante Vial Nacional Paso por Pasto con el fin de suplir las necesidades de comercio de productos agrícolas en la región.

## 1,2-OBJETIVOS ESPECÍFICOS

### MACROCONTEXTO REGIÓN SUROCCIDENTAL DE COLOMBIA

- Generar una propuesta para Articular los principales centros productivos de la región suroccidental de Colombia como puntos estratégicos para la actividad productiva a través de un sistema de Ciudad-Región, que contribuya a potenciar la dinámica de comercialización agrícola permitiendo mayores ventajas competitivas de la región hacia un mundo globalizado.

### MACROCONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS

- Formular el planteamiento territorial de la ciudad región Galeras, destacando las condiciones de cooperación productiva, física, social, ambiental que permita el desarrollo integral de la ciudad región.

# 1-OBJETIVOS

## MESOCONTEXTO CIUDAD DE PASTO

- Generar una propuesta de integración entre los puntos de abastecimiento de la ciudad de Pasto con el fin de proponer un sistema de distribución que beneficie a los actores que intervienen en este proceso

## MICRO CONTEXTO SECTOR JAMONDINO

- Generar la propuesta de transición de uso del desde la ciudad hacia el sector de Jamondino. Y la propuesta de central de abasto

## ESCALA PROYECTUAL- CENTRAL DE ABASTOS

- Desarrollo del diseño arquitectónico y diseño urbano de la infraestructura necesaria para el funcionamiento de la central de abastos, prioritaria para complementar las dinámicas de acopio y distribución de productos desde la región y hacia la ciudad y el exterior.

## 2-PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

### 2,1-DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

La comercialización de productos agrícolas en la ciudad de Pasto y la región de influencia presenta falencias en su articulación con los sectores productivos agrícolas del departamento y las regiones vecinas, igualmente se presenta una infraestructura limitada y con falencias para el buen funcionamiento de las actividades de comercialización, en este punto se resalta el caso de la Plaza de Mercado Potrerillo en la ciudad de Pasto, la cual cumple actualmente las funciones de central de abastos, pero con graves falencias tanto en su funcionamiento como en el impacto urbano que genera, impidiendo un adecuado desarrollo económico y productivo de la región, por lo cual se plantea la necesidad de establecer el fortalecimiento de los canales de comercialización y el desarrollo de la infraestructura necesaria para suplir estas necesidades.

### 2,2FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cómo suplir las necesidades de infraestructura para el comercio de productos agrícolas, en la ciudad de Pasto, en busca del desarrollo productivo de la región suroccidental de Colombia?

### 2,3JUSTIFICACIÓN

Teniendo en cuenta la característica económica del municipio de Pasto y la Ciudad Región Galeras con su gran potencial en la actividad agrícola Se plantea el desarrollo de la infraestructura de abastos la cual tendrá influencia tanto local como regional con el fin de generar un núcleo de comercialización de productos agrícolas que cumpla con las condiciones adecuadas para la prestación de este servicio, enfatizado en potencializar el desarrollo integral de la región y establecer conexiones con los mercados nacionales e internacionales.

Igualmente la central de bastos responde a la construcción territorial de la Ciudad Región Galeras, la cual busca articular los diversos municipios que la conforman. Procurando establecer los espacios adecuados para el desarrollo de las actividades de comercialización y la confortabilidad de los usuarios quienes podrán disfrutar de un ambiente agradable para desarrollar su actividad comercial en un ambiente adecuado y cómodo.

# 2-PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

## 2,4 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

**PROYECTUAL: Diseño Urbano y Arquitectónico CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA.**

integrando el sistema de abastecimiento de productos agrícolas, tanto en el área urbana como en la ciudad región.

## 2,5 DISEÑO METODOLÓGICO

### **ENFOQUE:**

El enfoque es CUALITATIVO CRITICO SOCIAL: lograr una conciencia auto reflexiva y critica para transformar la realidad bajo un contexto cultural en donde el dialogo el debate y la praxis (relación teoría y práctica) sean los ejes del quehacer investigativo; principalmente enfocada en el ámbito de la arquitectura y en el contexto urbano.

### **METODO:**

Trata de conocer los hechos, procesos, estructuras y personas en su totalidad.

El método es INVESTIGACIÓN ACCION PARTICIPATIVA: Produce conocimiento que busca la transformación social vista como totalidad, el conocimiento científico se produce en la propia acción, al mismo tiempo que contribuye para ella.

# 2-PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

## 2,6 Desarrollo metodología - fase informativa- analítica

### Fase informativa- analítica

- recolección de información: entidades públicas (alcaldía, oficina de planeación, curaduría) normativas como el plan de ordenamiento territorial pot.



- visita de campo, registro fotográfico , caracterización social, espacial



- mapeo: verificación en campo de la ubicación y correspondientes condiciones de los lotes, predios o territorios a estudiar; mediante la técnica conocida como mapeo o cartografía; con la finalidad de contrastar la información suministrada por las diferentes fuentes.

- interacción con la población afectada en el proceso de desarrollo proyectual



- diagnostico: sociocultural, económico, ambiental, físico espacial.

# fase- proyecto desde nivel. regional hasta nivel proyectual

## DESARROLLO PROYECTUAL

Escalas de estudio

análisis

caracterización

propuesta

### PROYECTO REGIONAL ,URBANO

|   |  |  |  |   |
|---|--|--|--|---|
| 1 | MACRO CONTEXTO REGIÓN<br>Región suroccidental de Colombia                      | Análisis desarrollo regional   | Potencialidades económicas                                   |    |
| 2 | MACRO CONTEXTO CIUDAD:<br>Ciudad pasto   | Análisis urbano sistémico  | Caracterización áreas potenciales                            |    |
| 3 | MACRO CONTEXTO URBANO:<br>Eje quebrada Guachucal Actual Potrerillo – Jamondino | Análisis urbano sistémico  | Caracterización condiciones ,espaciales sociales funcionales |   |
| 4 | CONTEXTO URBANO:<br>Tramo Jamondino  | Análisis urbano sistémico<br>Análisis de imagen urbana               | Desarrollo urbano sector Jamondino                           |  |
| 5 | LUGAR DE PROYECTO<br>Contexto central de Abastos                               | Análisis determinantes<br>Análisis perceptual<br>Análisis funcional  | caracterización del entorno de implantación                  |  |
| 6 | PROYECTO ARQUITECTÓNICO<br>Central de Abastos                                  | Análisis referente:<br>Análisis funcionalidad<br>Análisis formalidad | Áreas funcionales – Bodegaje Imagen                          |  |

# **3-MARCO CONTEXTUAL**

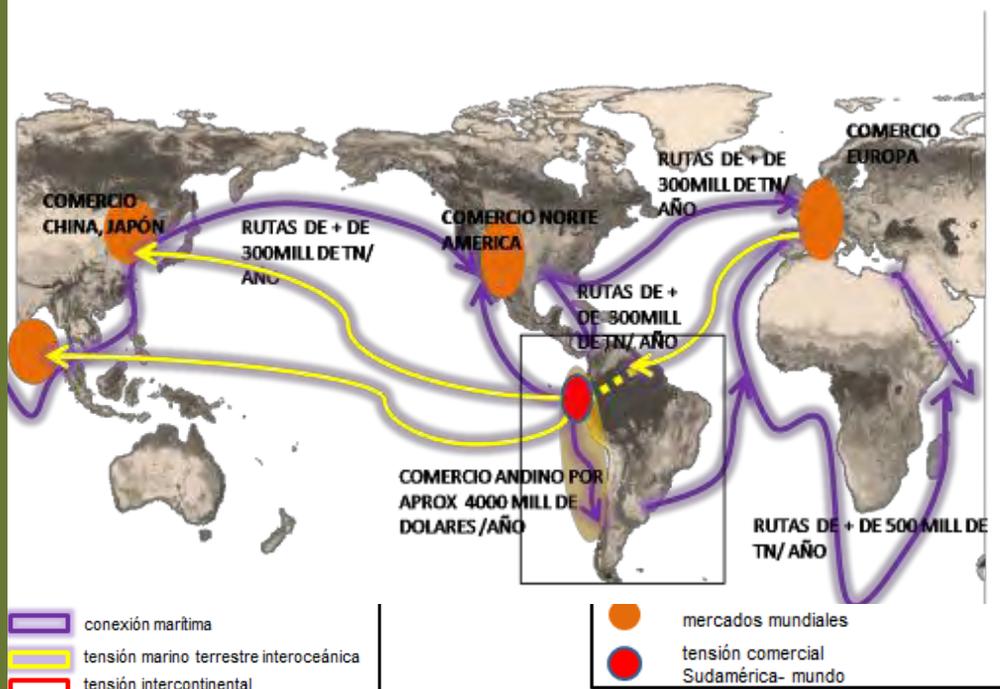
# MARCO CONTEXTUAL

## 3,1 MACRO CONTEXTO

### 3,1,1 CONTEXTO MUNDIAL

#### DINAMICAS ECONOMICAS MUNDIALES

A Nivel Mundial las relaciones comerciales juegan un papel importante para la región de Sudamérica ya que en la región el crecimiento económico y su impacto en el desarrollo social está determinado por la relevancia que ésta pueda desarrollar en la dinámica y volátil economía mundial, aprovechando las potencialidades que los diversos sectores económicos poseen y su importancia, en los mercados extranjeros.



Fuente: datos puertos profundos en Colombia

Figura 1. Flujos comerciales mundiales

En este contexto mundial Sudamérica es un nodo de interacción interoceánico permitiendo generar intercambios comerciales directos entre oriente y occidente.

Por su trascendencia como punto de paso e intercambio de productos entre un continente y otro .

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO

### 3,1,2 CONTEXTO CONTINENTAL

#### DINAMICAS ECONÓMICAS CONTINENTALES .

En el nivel continental se hace apreciable estudiar y determinar los potenciales que los países poseen unos con otros en cuanto a la relación comercial primordialmente referido a la producción agropecuaria y las interrelaciones que Colombia desarrolla en cuanto a su producción interna y su posterior comercialización externa y su potencial de comercialización con el continente, en donde se destaca la interacción del subcontinente andino (Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia)



Figura2: Tensiones económicas en América

Fuente: informe CAN 2010

Figura 3: exportaciones región andina.

Fuente: informe CAN 2010

Dentro del intercambio comercial continental según datos de la Secretaría General de la CAN (2009) los principales productos son el trigo, la carne de vacuno, el vino y las bananas, y ha aumentado el volumen comercial de artículos manufacturados. Sin embargo, el comercio de exportación de productos agrícolas y de minería hacia países fuera del continente sigue siendo más importante que el que se distribuye en el mercado continental, en este contexto el principal eje de movilidad terrestre es la vía panamericana, la cual tiene impacto directo sobre, Bolivia, Perú, Ecuador, Colombia y como alternativa de transporte alternativo la implementación del eje Tumaco- Belén do Para procurando un transporte y comunicación integral del continente en donde Colombia juega un papel importante por encontrarse en la intersección de los dos ejes de movilidad. Retomando los datos de Secretaría General de la CAN (2009) La Agroindustria representa 12% del (PIB) del subcontinente andino . Las actividades agrícolas emplean más del 30% de la mano de obra en Bolivia, Paraguay, Perú y Ecuador; entre el 20% y 30% en Colombia. Lo que permite la factibilidad de generar dinámicas de interrelación económica en el área andina a partir del intercambio de la producción agraria y su posterior transformación,

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO

### 3,1,3 CONTEXTO NACIONAL

#### DINAMICAS ECONOMICAS EN COLOMBIA

Las dinámicas económicas agrarias en Colombia permiten identificar las potencialidades de las diversas regiones, y resaltar su transcendencia para el desarrollo económico en la nación



Figura 4: Áreas productivas en Colombia

Fuente: esta investigación

Los países de destino de las exportaciones son EE UU (50%), la comunidad andina y la UE. En donde el carbón y petróleo representan el 37,2% del total exportado; productos manufacturados, el 34,3%; y alimentos, el 17,4% (café: el 8,14%)

A nivel nacional la producción se encuentra diseminada en torno a la cordillera, sin una estructura que permita su desarrollo competitivo hacia un ámbito internacional, desaprovechando el potencial económico del país, centralizando el desarrollo económico en la zona central del país y la costa Caribe y dejando de lado centros productivos como es el caso de Nariño.

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO

### TRANSPORTE TERRESTRE



Figura 5. Conexión Vial en COLOMBIA

Fuente: Imagen Base\_ ATLAS de las Dinámicas del Territorio Andino  
Gráficos de Análisis\_ Esta investigación

### TRANSPORTE FLUVIAL



Figura 6. Red Fluvial Navegable en COLOMBIA

Fuente: Imagen Base\_ <http://barranca-bermeja.blogspot.com/2008/06/red-fluvial-navegable-de-colombia.html>  
Gráficos de Análisis\_ Esta investigación

### TRANSPORTE FERROVIARIO



Figura 7. Red Ferroviaria en COLOMBIA

Fuente: DPN-Departamento Nacional de Planeación

### TRANSPORTE AEREO



Figura 8. Movilidad Aérea en COLOMBIA

Fuente: Mapa de Rutas Nacionales

A partir de las figuras se observa que el manejo del transporte de mercancías en la región se desarrolla principalmente a través de movilidad por carreteras, aunque se brinda la posibilidad de fortalecer la infraestructura para ser competitivos y utilizar al máximo todos los medios de transporte como la movilidad fluvial y la rehabilitación del transporte por ferrocarril.

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,1,4 CONCLUSIONES ESCALA MACRO CONTEXTO

- Alrededor del mundo se aprecia que Colombia se presenta como nodos en los diferentes medios de movilidad, exaltando la propuesta de movilidad férrea, con la que podríamos conectar todos los continentes.
- El eje Pan amazónico Tumaco-Belém do Pará es el principal conector del océano Pacífico con el océano Atlántico, es así como nuestra región juega un papel importante en este eje por su ubicación o sitio estratégico que presenta. Además la vía Panamericana es la arteria mayor en conectividad por el continente.
- En el contexto mundial la región de América del sur es un punto importante para el flujo comercial, ya que es un nodo de paso e intercambio de productos entre un continente y otro, lo cual beneficia y potencializa las diversas actividades económicas productivas que se realicen en la zona y sean apoyadas desde las políticas nacionales
- A nivel de Sudamérica la región andina presenta un alto potencial para generar nueva dinámica económica entorno a la producción agraria, su transformación industrial y la comercialización Internacional
- Es importante fortalecer las conexiones en los diversos medios de movilidad y desarrollar la inexistente como el sistema férreo ya que Nariño y su ciudad capital Pasto se ubican en puntos determinantes del país con sus ejes Norte-Sur y Oriente-Occidente que buscan desarrollar una conectividad para todo el continente.
- A nivel de Sudamérica la región andina presenta un alto potencial para generar nueva dinámica económica entorno a la producción agraria, su transformación industrial y la comercialización Internacional
- En Colombia la producción se encuentra diseminada en torno a la cordillera, sin una estructura que permita su desarrollo competitivo hacia un ámbito internacional, desaprovechando el potencial económico del país, y dejando de lado a los centros productivos del país como es el caso de Nariño.

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,2 MACRO CONTEXTO REGIONAL

### 3,2,1 CONTEXTO REGIÓN SUROCCIDENTAL DIAGNOSTICO

Se toma los departamentos de Nariño, Cauca; Putumayo, y la interacción con el Ecuador para determinar las dinámicas de cooperación que existen entre ellos para determinar los procesos de construcción de la región suroccidental, con el propósito de establecer las dinámicas económicas, y la interacción sistémica de la zona, para establecer una visión de desarrollo económico social integral que beneficie a la población.

En cuanto a la movilidad es un componente importante en el desarrollo económico de la región ya que establece las condiciones necesarias para el transporte y flujo de los productos de la región y su comercialización interna y externa

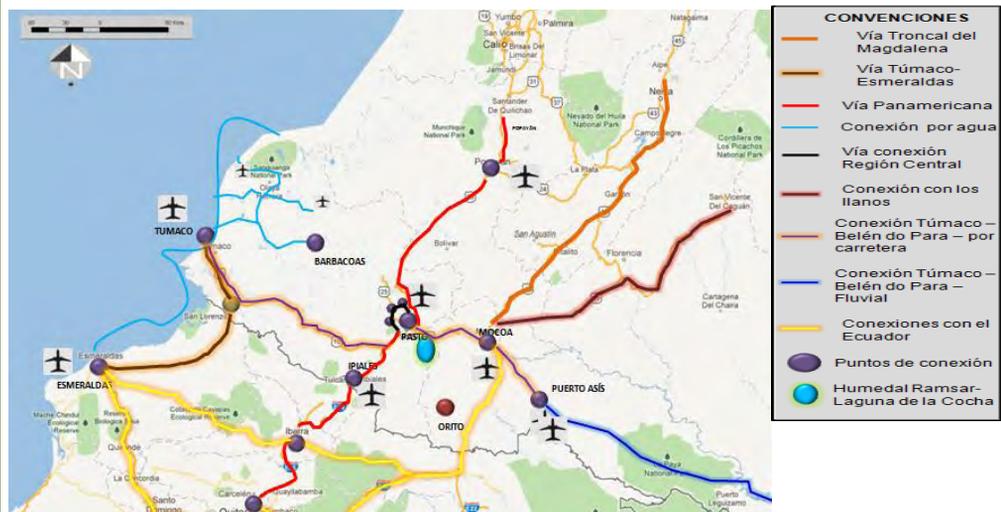


Figura 9. Sistema de Movilidad Regional

Fuente: Imagen Base\_ Google Maps Gráficos de Análisis\_ Esta investigación

La región y el departamento de Nariño no presenta una conectividad en diversos sistemas, ya que sus principales flujos de movilidad son fluviales y por carretera ésta última a través de la vía Panamericana, es así como se debe dar un aprovechamiento en la articulación con los nuevos proyectos (Tumaco-Belén Do Pará -eje Pan amazónico). Igualmente se destaca la conexión con la vía panamericana que conecta la región andina, con el resto del continente, exceptuando la interrupción vial en la zona del tapón del Darién y la vía troncal del Magdalena lo cual se conecta a través de Mocoa y permite la conexión con el centro del país; permitiendo a la región tener un manejo de movilidad terrestre con facilidad de salida hacia el resto del continente.

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO REGIONAL

### 3,2,2 PRODUCCION POR REGIONES DE NARIÑO, DENTRO DE LA REGION SUROCCIDENTAL.

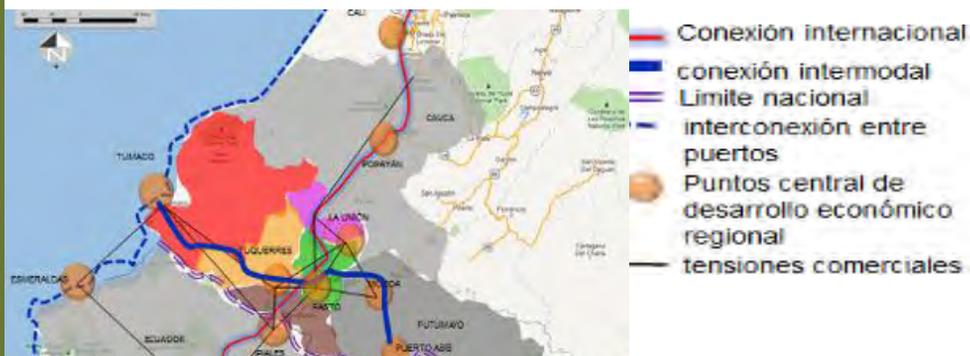


Figura 10: núcleos de producción de las regiones en Nariño Fuente: pagina gobernación de Nariño

| REGIÓN       | TENSIÓN PRINC | CARACTERÍSTICAS   |
|--------------|---------------|---|
| CENTRAL      | PASTO         | producción de artesanías , ganadería lechera , agricultura papa, café, caña de azúcar |
| NORTE        | LA UNIÓN      | producción panelera, cafetera, ganadera   |
| PACÍFICA     | TUMACO        | producción de palma de cera, pesca , deforestación intensiva ,zona de difícil acceso. |
| SUR          | IPIALES       | desarrollo de comercio internacional con el ecuador producción lechera agricultura.   |
| SUROCCIDENTE | TUQUERRES     | agricultura, ganadería, minería,  |

Tabla 1 : Producción de las regiones en Nariño

Fuente: pagina gobernación de Nariño

-Nariño posee una economía diversa, la cual se potencializa debido a la factibilidad de generar dinámicas con el interior del continente, lo que nos brinda una región con un alto potencial para su desarrollo económico, proyectado tanto local como hacia el nivel internacional

### MATRIZ DOFA ECONOMIA

| Debilidades   | Oportunidades  | Fortalezas                              | amenazas   |
|---|--|---|--|
| Producción destinada al consumo local y departamental   | Apoyo de entidades publicas, privadas para elaborar proyectos , de desarrollo productivo | Diversidad de productos para el consumo | Problemas ambientales                                      |
| Falta de articulación entre y cooperación entre entidades publicas y privadas                   | Interés de instituciones nacionales e internacionales en la economía de la región        | Producción en todo el toda la región    | Falta de infraestructura                                   |
| Falta infraestructura para la salida de los productos de las diversas regiones del departamento |  | Calidad en los productos                | Baja competitividad de los productos en el mercado mundial |

Tabla 2: matriz dofa economía

Fuente: Esta investigación

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO REGIONAL

### 3,2,3 CONCLUSIONES MACROCONTEXTO REGIONAL REGIÓN SUROCCIDENTAL DIAGNOSTICO

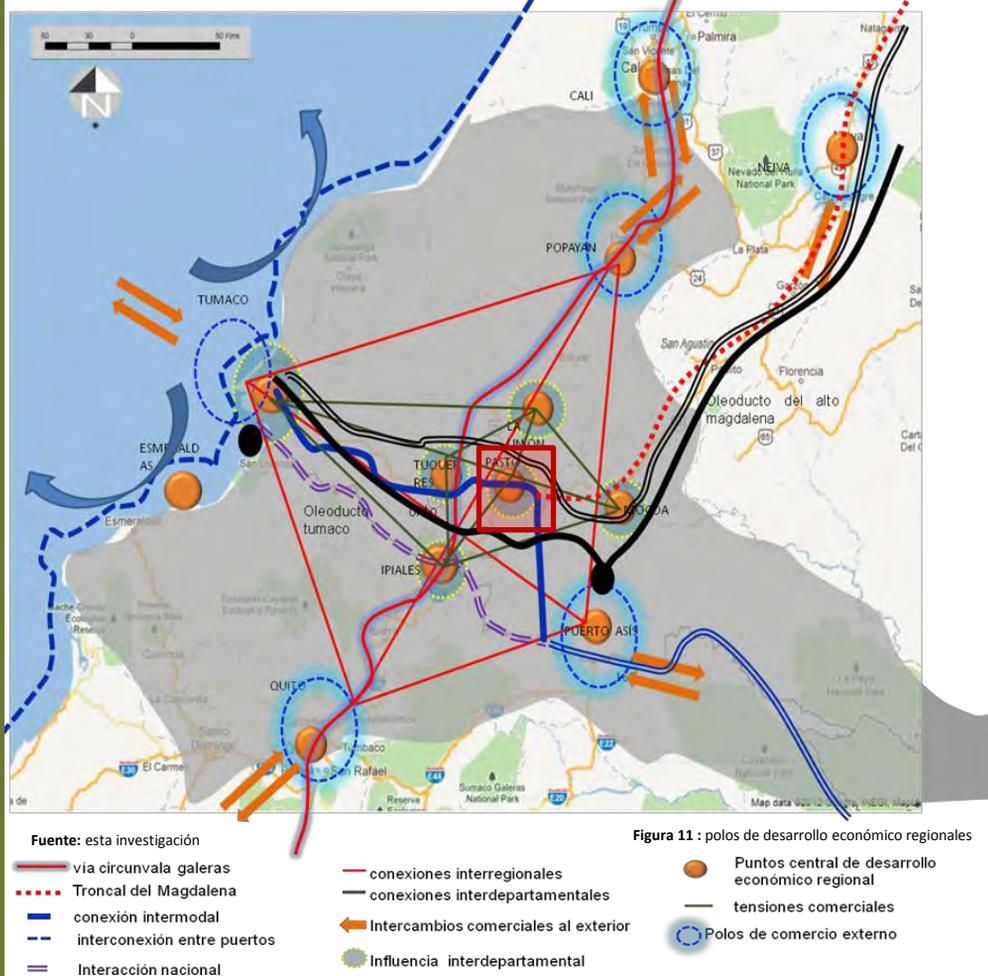
- Se aprecia la necesidad del desarrollo de un sistema transporte efectivo con el fin de elevar la eficiencia en la prestación del servicio en términos de calidad, oportunidad, tiempo y costos, desarrollando sistemas alternativos al transporte terrestre como lo son el fluvial y el desarrollo del transporte por ferrocarril todo esto con el fin de extender la cobertura hacia las zonas más aisladas de la región.
- El departamento de Nariño tiene varias potencialidades y los procesos que se dan tanto a nivel nacional como global deben ser vistos como una oportunidad de competir con las demás regiones, a demás de aprovechar la fácil conectividad que se puede desarrollar tanto a nivel regional, nacional continental y mundial.
- El posicionamiento geográfico, permite a Nariño y la región suroccidental ser vistas como la puerta de apertura hacia todo el continente, aprovechando los recursos agrícolas que son de gran interés en el mercado tanto regional, continental y mundial estableciendo oportunidades de desarrollo productivo de la región y Nariño.
- En cuanto a la competitividad de Nariño ha tenido un obstáculo para su desarrollo debido a la débil gestión pública hacia los sectores productivos y en particular al sector agrícola, por lo cual se plantea el desarrollo de polos de desarrollo en diversas ciudades del departamento (Tumaco, Túquerres, Ipiales, la unión, Pasto con el fin de fortalecer las dinámicas económicas de las microrregiones del departamento, en los que se implementara la infraestructura necesaria para el fortalecimiento de su economía.
- Se aprecia la deficiencia de Centro de Negocios e infraestructura que faciliten el intercambio de productos agrícolas, tanto nacional como internacional.
- Necesidad de la concepción y localización de Centrales de Abastos en lugares estratégicos de la región como son los polos de desarrollo regional para desarrollar un óptimo sistema regional de comercio y abastos.

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO REGIONAL

### 3,2,4 PROPUESTA REGIÓN SUROCCIDENTAL

En la producción económica de la región se busca que desde los micro centros de producción se genere una dinámica de cooperación para logra un mayor peso en la economía en escalas superiores estableciendo un sistema de polos de desarrollo para la región en donde se destacan: los núcleos productivos de Tumaco, La Unión, Ipiales, Túquerres, Pasto en lo concerniente a Nariño con interacción de los mercados de Mocoa, Puerto Asís, Popayán, Esmeraldas, Quito.



se busca que desde los polos desarrollo económico – agrícola regional se genere una dinámica de cooperación para logra un mayor peso en la economía relacionada con la producción agrícola

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO REGIONAL

### 3,2,5 ESTRATEGIA SISTEMA DE ABASTECIMIENTO Y PRODUCCIÓN ECONÓMICA AGRARIA PARA LA REGION SUROCCIDENTAL

- Se busca el desarrollo de la infraestructura que permita suplir el abastecimiento alimentario y productivo de la región, permitiendo una integración de la producción local con la regional, y a demás de la internacional puntualmente con el Ecuador, para generar una dinámica de abastecimiento regional y competitividad mundial., para lo cual se plantea dinámicas económicas y comerciales que: Permitan relaciones interregionales e internacionales de Nariño con Colombia y hacia el Ecuador
- Mejora en la infraestructura para la producción agrícola potencializar desde el nivel institucional incentivos para la producción en el sector primario
- Desarrollo estructuras físicas idóneas para la acumulación de los productos agrícolas con lo anterior se busca desarrollar un sistema de comercialización moderno e innovador que permita a la región entrar en una dinámica de competitividad en donde su infraestructura de centrales de abastos se adapte a las condiciones de la región y sean adecuadas para competir en un mundo globalizado como el actual, por lo cual estas centrales se plantean en puntos estratégicos para potencializar los polos de desarrollo regionales es así como se establecen en nivel departamental

Central de abastos Tumaco - Central de abastos Túquerres - Central de abastos la Unión - Central de abastos Ipiales

Central de abastos Pasto

Nivel regional Central de abastos Popayán - Central de abastos Mocoa - Central de abastos puerto Asís

Nivel interregional

Central de abastos Esmeraldas

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,3 MACRO CONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS

A partir de la propuesta de región se establece el polo de desarrollo de Pasto como núcleo central para el desarrollo del sistema de abasto regional, por lo cual se plantea un análisis del municipio de Pasto y los municipios aledaños al volcán Galeras (Chachagui, Sandoná, Nariño, La Florida, Cosacá, Yacuanquer, Tangua) y su interacción a través de la vía circunvalar al Galeras para establecer las nuevas dinámicas que surgen entre éstos y su capacidad de ser una potencia en el sector económico agrario

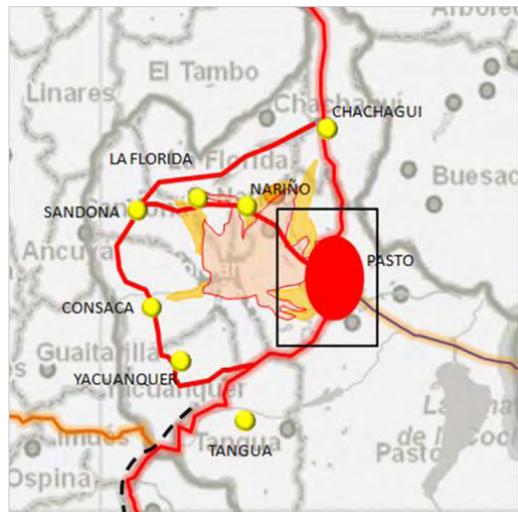


Figura : plano ciudad región Galeras

fuelle: plano base google maps- gráficos esta investigación

### 3,3,1 CONECTIVIDAD

la vía circunvalar al galeras es el principal eje de conexión de los municipios que conforman la Ciudad Región Galeras (Pasto, Chachagui, Sandoná, Nariño, la Florida, Consacá, Yacuanquer, Tangua) , aunque está vía esta en zona de amenaza volcánica. Además es un nodo de conexión norte-sur y oriente occidente.

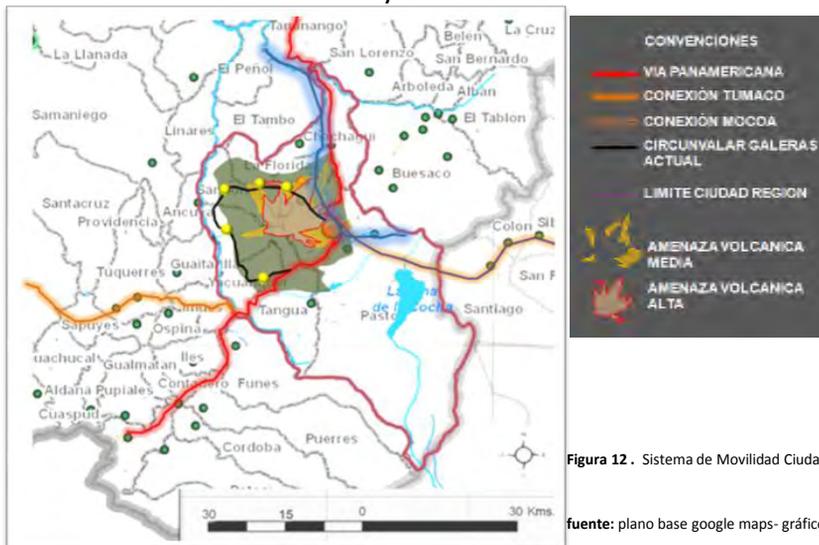


Figura 12 . Sistema de Movilidad Ciudad Región

fuelle: plano base google maps- gráficos esta investigación

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS

La capital de Nariño, se convierte en un núcleo importante, muchas poblaciones del departamento han creado dependencia por sus relaciones laborales, económicas y de infraestructura. La comunicación de los centros poblados cercanos a la ciudad se hace mediante el uso de una red de vías radiales hacia el área urbana en no muy buenas condiciones de operatividad.

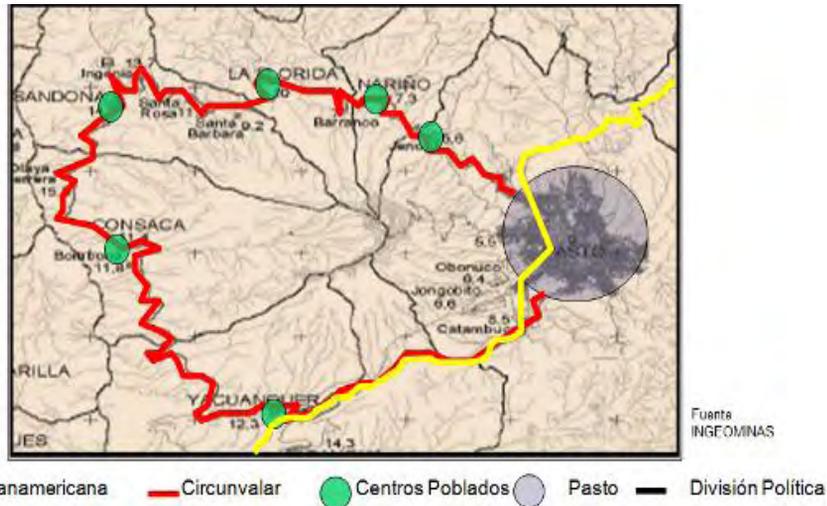


Figura 16. Circunvalar al Galeras

Fuente: Análisis Territorial de Nariño-UDENAR

La topografía juega un papel importante en el manejo vial entorno al volcán Galeras es de grandes pendientes y profundos cañones como el Guaitara y el del río Pasto. El parque automotor que atiende esta región no cubre todas las necesidades que permitan explotar mejor la región a nivel agrícola, pecuario, forestal, agroindustrial y eco turístico. En cuanto a la conectividad tienen mayor proyección y potencialidad las poblaciones de Tangua y Yacuquer.



Figura 13. Circunvalar al Galeras

Fuente: Análisis Territorial de Nariño-UDENAR

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS

### 3,3,2 CONDICIONES SOCIO ECONÓMICAS

#### CARACTERÍSTICAS ECONÓMICAS DE LAS CIUDADES

**PASTO:** polo comercial del departamento, economía agrícola en la periferia, turismo, industria, sector terciario de la economía.

**CHACHAGÜI:** sector agropecuario (70%), manejo pecuario comercio y servicios representa el 17% , sector turístico, Presencia del aeropuerto Antonio Nariño

**NARIÑO:** La economía del municipio de Nariño, se basa en el sector primario; principalmente producción pecuaria y luego la producción agrícola.

**LA FLORIDA:** explotación de fique, seguido de café, plátano, caña panelera y piña.

**SANDONA:** actividad agrícola, caña panelera, área 3.000 hectáreas empleo directo a 1.200 campesinos de la zona; café, área 1.500 hectáreas, sector turístico.

**CONSACA:** El sector agrícola tiene una ocupación de 4.500 personas. Producción de caña panelera .

**YACUANQUER:** producción agrícola de: trigo, cebada, papa, arveja, zanahoria, cebolla, haba, frijol, café, frutas. Crianza de especie menores, minería

**TANGUA:** agricultura y la ganadería. El 19% e la población tiene empleo fijo ; 23.6% labores domesticas;

(fuente : paginas principales alcaldías 2012)

#### PRODUCCIÓN AGRÍCOLA EN LA CIUDAD REGIÓN GALERAS

|        | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO ANIMALES TN | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO FRUTAS TN | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO PAPA TN | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO HORTALIZAS TN | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO GRANOS TN | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO LECHE TN | TOTAL TN  |
|--------|---|---|---|---|---|--|-----------|
| ANUAL  | 7810  | 41521,75                                  | 70651,25                                | 50823,25                                      | 46704                                     | 134,75                                   | 217644,75 |
| MES    | 650,8                                       | 3460,1                                    | 5887,6                                  | 4235,3  | 3892,0                                    | 11,2                                     | 18137,1   |
| SEMANA | 144,6                                       | 768,9                                     | 1308,4                                  | 941,2   | 864,9                                     | 2,5                                      | 4030,5    |

Tabla 3.: Producción ciudad región Fuente: elaboración propia apartir de anuarios estadístico de Nariño 2009-2010-2011-2012

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS

### 3,3,3 CONCLUSIONES MACROCONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS

- Presencia de un número importante de reservas naturales y parques naturales de flora y fauna.
- Nariño cuenta con una gran diversidad climática lo cual brinda una mayor variedad de recursos económicos y ambientales. La presencia de una gran cantidad de fuentes hídricas convierte al departamento en una zona con alto potencial de desarrollo ambiental.
- Pasto es un punto importante de conexión por encontrarse en un nodo estratégico de convergencia a nivel Nacional e Internacional, es así como debe darse un aprovechamiento de los principales sistemas de movilidad, en donde a nivel terrestre se destaca la conexión con la vía circunvalar al Galeras, la cual tiene fácil conexión con la vía Panamericana, tensión con el eje oriental Tumaco- belén do para y la vía troncal al Magdalena además de que se visualiza potencializar y establecer sistemas alternativos como el férreo.
- La nueva variante Nacional paso por Pasto como eje de articulación y descongestión vehicular de la ciudad, hace fundamental la conexión entre los municipios que se conectan por la circunvalar Galeras y esa red de poblaciones aporta a las dinámicas inmediatas de la ciudad región.
- El gran potencial de tierras de uso agropecuario y a la vez de protección y conservación que tiene nuestro territorio, permite establecerse a la cabeza del desarrollo sostenible, dentro, de los procesos productivos y económicos, siendo que se ubica en un punto estratégico dentro de los canales comerciales mundiales, con una gran fortaleza competitiva como territorio y así mismo proporcionando gran oferta de medio ambiente y la variada cultura que existe.
- Nariño y posee una economía diversa, la cual se potencializa debido a la factibilidad de generar dinámicas comerciales directas con el Ecuador, la parte central del país y el interior del continente, lo que nos brinda una región con un alto potencial para su desarrollo económico, proyectado tanto local como hacia el nivel internacional.
- En el nivel de ciudad región se toma en el estudio diversos municipios de la zona centro del departamento de Nariño, con los cuales se destaca sus características productivas, y la diversidad de Estas, pero en donde no se encuentran interrelacionadas de manera directa influyendo en la disparidad en la capacidad económica de la región.

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS

### 3,3,4 PROPUESTA REGIÓN GALERAS

Se establece dinámicas económicas, productivas agrícolas, de movilidad entre los municipios en donde se destaca el desarrollo productivo, y se establece a Pasto como el núcleo de comercialización de la producción agrícola de la zona, aprovechando la vinculación que existe entre los municipios por la vía Circunvalar al Galeras

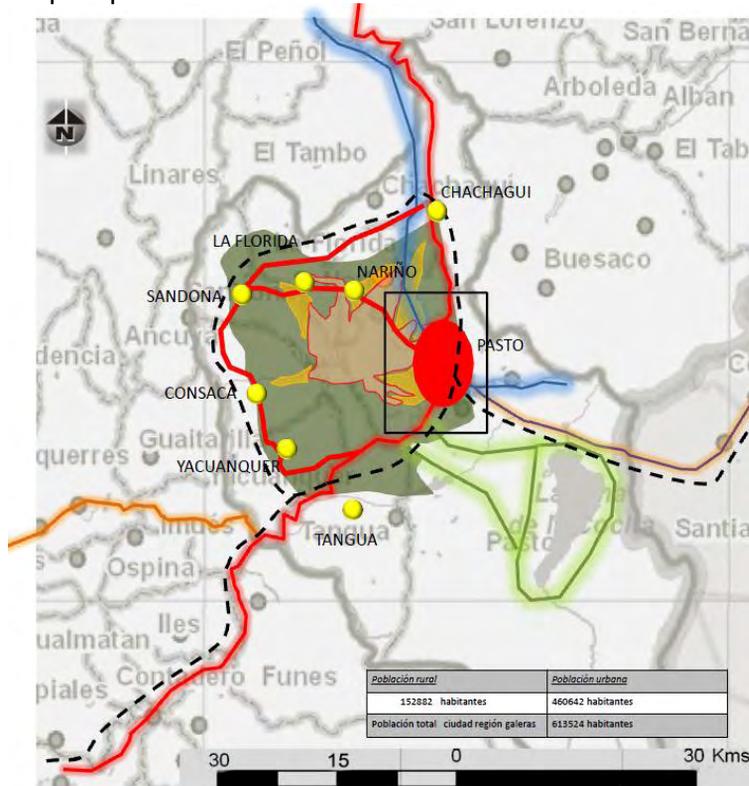


Figura 14: propuesta ciudad región galeras

Fuente: elaboración propia

### CARACTERIZACIÓN MUNICIPAL- PROPUESTA CIUDAD REGIÓN GALERAS

Una vez realizada la propuesta de la Ciudad Región Galeras se establece una caracterización de los municipios entorno a las dinámicas expectantes de desarrollo.

-Pasto maneja actividades de administración, comercio tanto regional como externo.

-Chachagüi, Sandoná, El Encano, maneja actividades de carácter turístico.

La producción se llevará a cabo en los municipios de mayor historia agrícola como Tangua, Yacuanquer, La Florida, Nariño, Consacá.

Lo anterior con el objetivo de estimular una dinámica de integración regional.

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS

Se establece dinámicas económicas, productivas agrícolas, de movilidad entre los municipios en donde se destaca el desarrollo productivo, y se establece a Pasto como el núcleo de comercialización de la producción agrícola de la zona, aprovechando la vinculación que existe entre los municipios por la vía circunvalar al Galeras

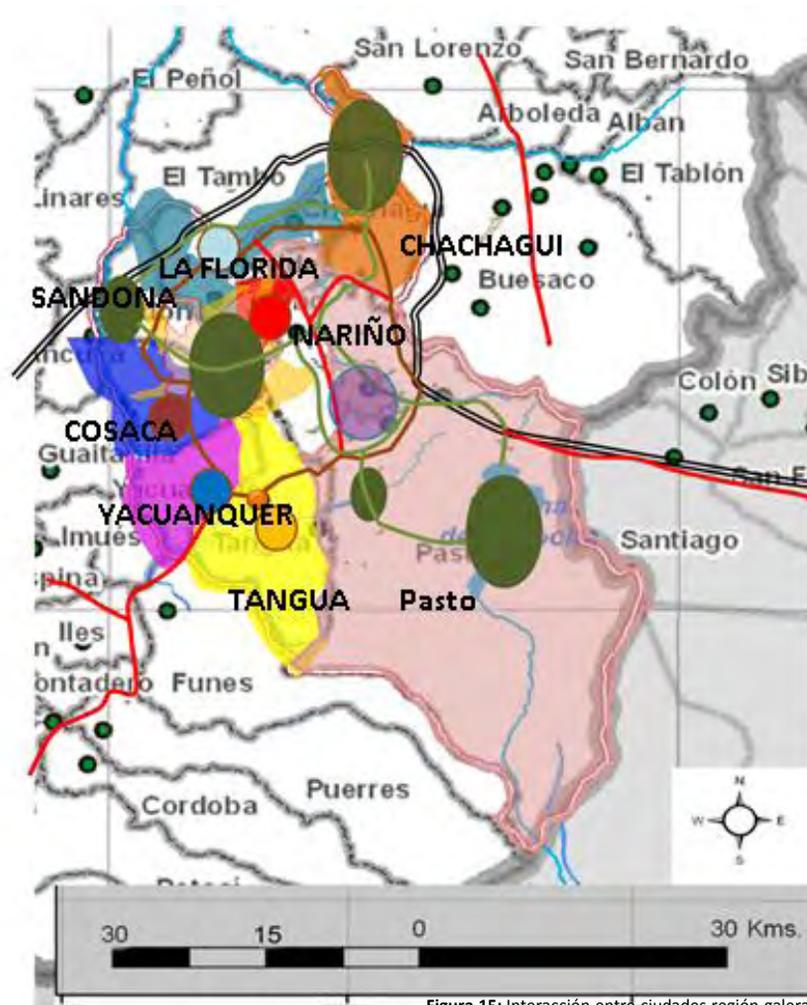


Figura 15: Interacción entre ciudades región galeras

Fuente : mapa base google maps , gráficos esta investigación

- via circunvala galeras
- via panamericana
- anillos desarrollo económico turístico
- anillos desarrollo económico turístico
- centro macro urbano ciudad región
- centro económicos productivos
- centro desarrollo económico turístico

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS

### 3,3,5 PROPUESTA DE INTEGRACIÓN PRODUCTIVA



Figura 16: propuesta relaciones productivas ciudad región

fuelle: esta investigación

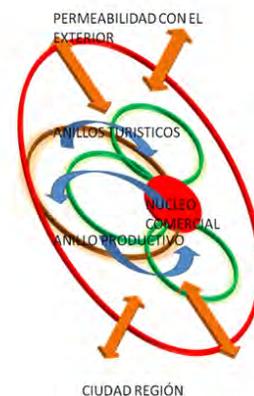


Figura 17: anillos de interacción regional

fuelle: esta investigación

### PROPUESTA DE INFRAESTRUCTURA CIUDAD REGIÓN GALERAS

SANDONA: Centro productor agrícola, infraestructura de transformación de alimentos.

NARIÑO, LA FLORIDA: Centro agrícola – consumidor Reasentamiento

CHACHAGUI: Desarrollo de infraestructura de manejo zonas francas

CONSACA- YACUANQUER- TANGUA: Centro productor agrícola

PASTO: eje central de la ciudad región-desarrollo central de abasto

# MARCO CONTEXTUAL

## MACRO CONTEXTO CIUDAD REGIÓN GALERAS

### 3,3.6 SISTEMA DE ABASTECIMIENTO AGROPECUARIO DEL MUNICIPIO DE PASTO DENTRO DE LA CIUDAD REGIÓN GALERAS

- La ciudad de Pasto cuenta con una ubicación estratégica ya que se emplaza en un escenario central entre las zonas pacífica, andina y amazónica, con conexión hacia la zona norte del país, conexión con el departamento del Putumayo, el Ecuador, permitiendo a la ciudad establecerse como nodo estratégico de acopio y comercialización de los diversos productos de la región.
- Igualmente Pasto como polo de desarrollo regional tensiona a municipios como Nariño, La Florida, Sandoná, Consacá, Yacuanquer, Tangua. Los cuales manejan diversas interconexiones tanto de movilidad a través de la vía circunvalar al Galeras en mismo volcán Galeras, como económicas en el sector agrícola donde gran parte de la producción de estos municipios es dirigida a Pasto para su comercialización. Lo cual permite plantear la ciudad región Galeras como unidad territorial, que busca el desarrollo integral de las dinámicas productivas agrarias desde sus municipios hacia la competitividad externa.
- Teniendo en cuenta las características anteriormente mencionadas se escoge a la ciudad de Pasto para el desarrollo del sistema de abastecimiento agrario. Un sistema donde se tiene en cuenta tanto al productor como al consumidor final, donde las posibilidades de tener un producto de calidad y a un buen precio sean mayores, disminuyendo los intermediarios que aumentan costos.
- El sistema de abastecimiento agrario cuenta con diferentes áreas de trabajo a diferentes escalas.

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,4 MESO CONTEXTO URBANO PASTO

### 3,4,1, CONCEPTUALIZACIÓN URBANA

#### 3,4,1,1 CONTEXTUALIZACIÓN VÍA PASO POR PASTO

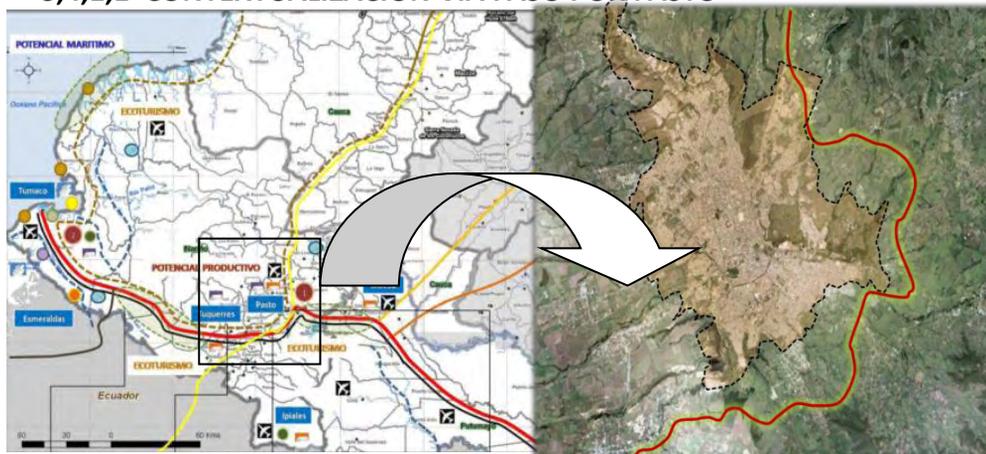


Figura 18: vía Tumaco- Belén du para  
fuente:

Figura 19: vía perimetral paso por Pasto  
fuente: google maps

### DETERMINANTE VARIANTE VIAL PASO NACIONAL POR PASTO. DOCUMENTACIÓN DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL PASTO .

El planteamiento de la vía nacional Paso por Pasto está estipulado en el plan de ordenamiento territorial, de donde se rescata los puntos más relevantes; tales como:

#### Variante Paso Nacional por Pasto

Se proyecta y emplaza por los costados sur y sur oriental de la ciudad, desde la vereda San José de Catambuco, pasando por Botana, Jamondino, Dolores, empatándose con la vía Pasto - Mocoa, continua en sentido nororiental por Buesaquillo, Cujacal Bajo, Aranda y Daza, empalmándose con la vía Panamericana Pasto – Chachagüi. Por considerarse vía rápida, debe presentar homogeneidad en todo su recorrido en cuanto a perfiles, condiciones ambientales y especificaciones técnicas

| SECTOR                                  | Longitud Km.   |
|---|----------------|
| 1 Rumichaca - Popayán *                 | 340,2          |
| 2 Cerritos - Medellín                   | 241,4          |
| 3 Hatillo - Caucasia                    | 253,1          |
| 4 Caucasia - Sincelejo                  | 179,9          |
| 5 Sincelejo - Toluvuejo                 | 18,1           |
| 6 Toluvuejo - Cartagena                 | 136,9          |
| 7 Ibagué - Mariquita                    | 107,3          |
| 8 San Alberto - Bosconia                | 277,0          |
| 9 Barrancabermeja - La Lizama - Lebrija | 96,2           |
| 10 Manizales - Honda                    | 132,5          |
| 11 Buenaventura - Buga                  | 166,5          |
| <b>TOTAL</b>                            | <b>1.949,0</b> |

\* El sector Rumichaca - Popayán incluye Paso Nacional por Pasto  
Tabla 4: corredores prioritarios

fuente: ministerio de transporte

La vía perimetral Paso por Pasto, nace como solución de movilidad regional para la ciudad ubicándose en el sector oriental; esta vía es un elemento importante en la conexión sur y norte del país teniendo en cuenta los proyectos planteados a nivel nacional e internacional; (Corredor Internacional Tumaco- Belem Do Para, y conexión Nacional con la Troncal del Magdalena).

# MARCO CONTEXTUAL

## MESO CONTEXTO URBANO PASTO – ANALISIS

### 3,4,2 ANÁLISIS SISTEMA AMBIENTAL- ESPACIO PÚBLICO

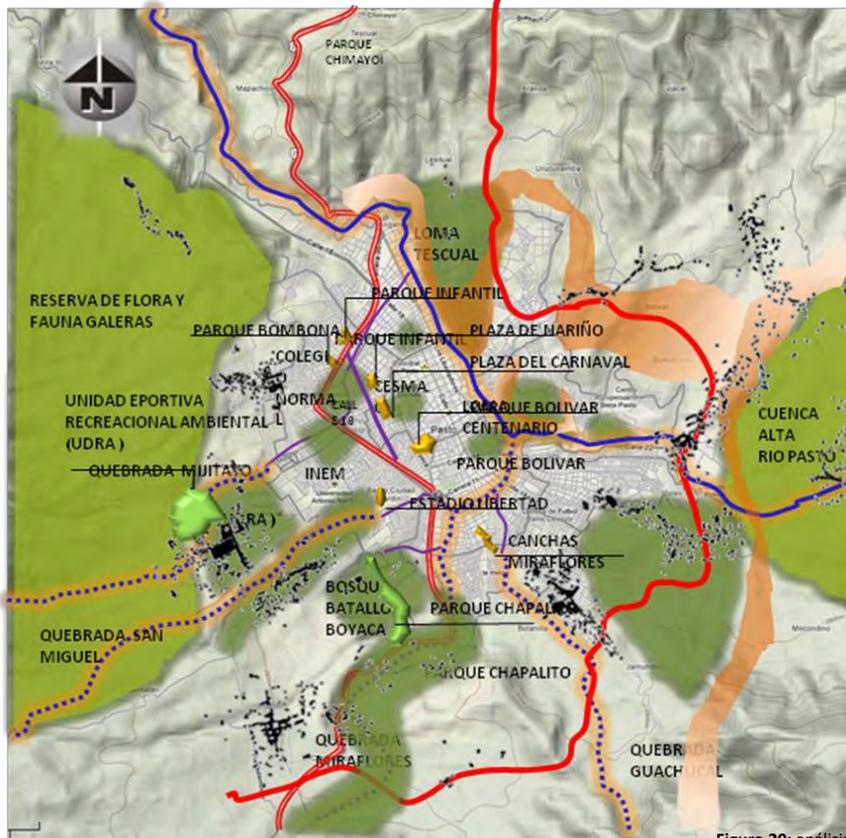


Figura 20: análisis ambiental Pasto fuente: esta investigación

#### CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES

- Actualmente los diversos elementos ambientales no se encuentra conectados bajo una estructura definida.
- Se generan deforestación las cuales afectan los diversos nacimientos de agua.
- Ausencia de disposiciones de manejo ambiental
- Av. Chile: contaminación del río en este recorrido .
- Canalización de diversas fuentes hídricas que trae consecuencias como inundaciones.
- desarticulación de los parques periurbanos, propiciando una baja apropiación
- Deforestación en las lomas de Tescual, centenario, perjudicando la conservación ambiental

#### CARACTERÍSTICAS ACTUALES ESPACIO PÚBLICO

- fragmentación de los receptáculos públicos, tanto internos como de la periferia de la ciudad.
- Espacios públicos principales de la ciudad se encuentran cercados ( parque Bolívar, parque Infantil, parque Chapalito)
- Falta de conexión entre los espacios públicos del casco urbano de la ciudad con respecto a las áreas rurales impidiendo la integración entre lo rural y urbano

# MARCO CONTEXTUAL

## MESO CONTEXTO URBANO PASTO – ANALISIS

### 3,4,3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

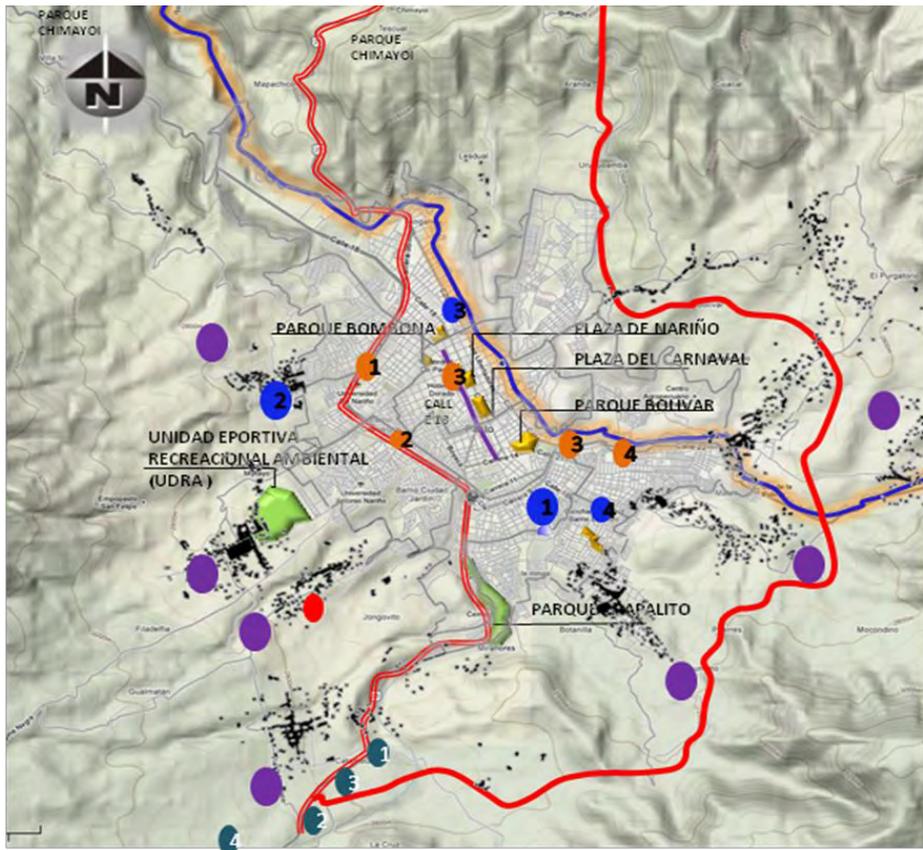


Figura 21 : análisis ambiental Pasto  
fuente: esta investigación

### CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

- Problemas con la implantación de la plaza de mercado Potrerillo en un entorno consolidado urbano que genera problemas de movilidad y comercialización de los productos
- Mercados locales diseminados sin ninguna conexión que generan problemáticas en la distribución de los productos agrícolas
- Presencia de infraestructura industrial en la cercanía de la vía Paso por Pasto





# MARCO CONTEXTUAL

## MESO CONTEXTO URBANO PASTO – ANALISIS

**PRINCIPALES PUNTOS DESARROLLO AGRICOLA CORREDOR PASO POR PASTO**  
**SECTOR CATAMBUCO:** teniendo en cuenta la implantación de la vía paso por pasto en el sector de Catambuco está alterando las dinámicas agrarias que tradicionalmente han existido tensionando una fragmentación en el aprovechamiento agrícola del territorio.

**BUESAQUILLO, CUJACAL ALTO:** en cuanto a la economía derivada de la agricultura los principales sectores que explotan esta modalidad en el tramo oriental, se encuentran en la parte alta de Buesaquillo y Cujacal alto, en donde se establecen grandes aéreas para la producción de cebolla, papa, hortalizas, y en donde es notorio el impacto que tiene estas modalidades de producción en la generación de la identidad de la zona.

**BUESAQUILLO , CUJACAL BAJO:** el área de Buesaquillo centro y Cujacal Bajo, generan una dinámica económica diferente a la del resto del sector, ya que se presenta una fuerte aparición de ladrilleras las cuales establece una de las fuentes de trabajo más rentable para los habitantes del sector, pero estas prácticas están generando un fuerte deterioro de los recursos naturales de la zona.

**JAMONDINO:** el tramo de Jamondino presenta un área de pastizales en donde la economía predominante se basa en la ganadería lechera, lo cual propicia el deterioro del suelo, además de general vulnerabilidad económica entre la población del sector en caso de deterioro de la economía lechera.

Fuente: Proyecto Código Periferia Urbana ARD- Municipio Pasto-UDENAR

# MARCO CONTEXTUAL

## MESO CONTEXTO URBANO PASTO – ANALISIS

### 3,4,6 CONCLUSIONES MESO CONTEXTO URBANO PASTO

- El área urbana de Pasto genera una economía de intercambio comercial, en donde su periferia de carácter agrícola, turístico y natural, tiene a Pasto como su principal punto para descargar sus productos y generar recursos económicos. Sin embargo dada la desarticulación no se desarrolla una economía trascendente entre la ciudad y el campo.
- Finalmente la vía paso por Pasto debe hacer el papel de borde urbano interactuando con las dinámicas urbanas y rurales; por lo tanto los diferentes atractivos turísticos se potencializaran con este desarrollo de infraestructura; que será complementado con equipamientos útiles para la ciudad más específicamente en el ámbito cultural (parque periurbano) con jardín botánico y un complejo deportivo.
- EL tramo oriental de la ciudad genera un alto uso para la producción agrícola además de ser actualmente la zona donde se implanta un alto número de industrias relacionadas con la transformación de alimentos por lo cual es apropiado su aprovechamiento en este sector.
- El eje de movilidad I de la vía Paso por Pasto es el principal punto de tensión sobre el cual se tensiona el desarrollo de la ciudad y dado su connotación regional, nacional y mundial es propicio para la articulación de proyectos que tengan repercusión regional, además de estar ubicado en la zona productiva es un punto estratégico para la formulación de la infraestructura de producción agrícola de la región, y la implementación de la central de abastos regional.

# MARCO CONTEXTUAL

## MESO CONTEXTO URBANO PASTO – PROPUESTA

### 3,4,11 PROPUESTA DE CIUDAD

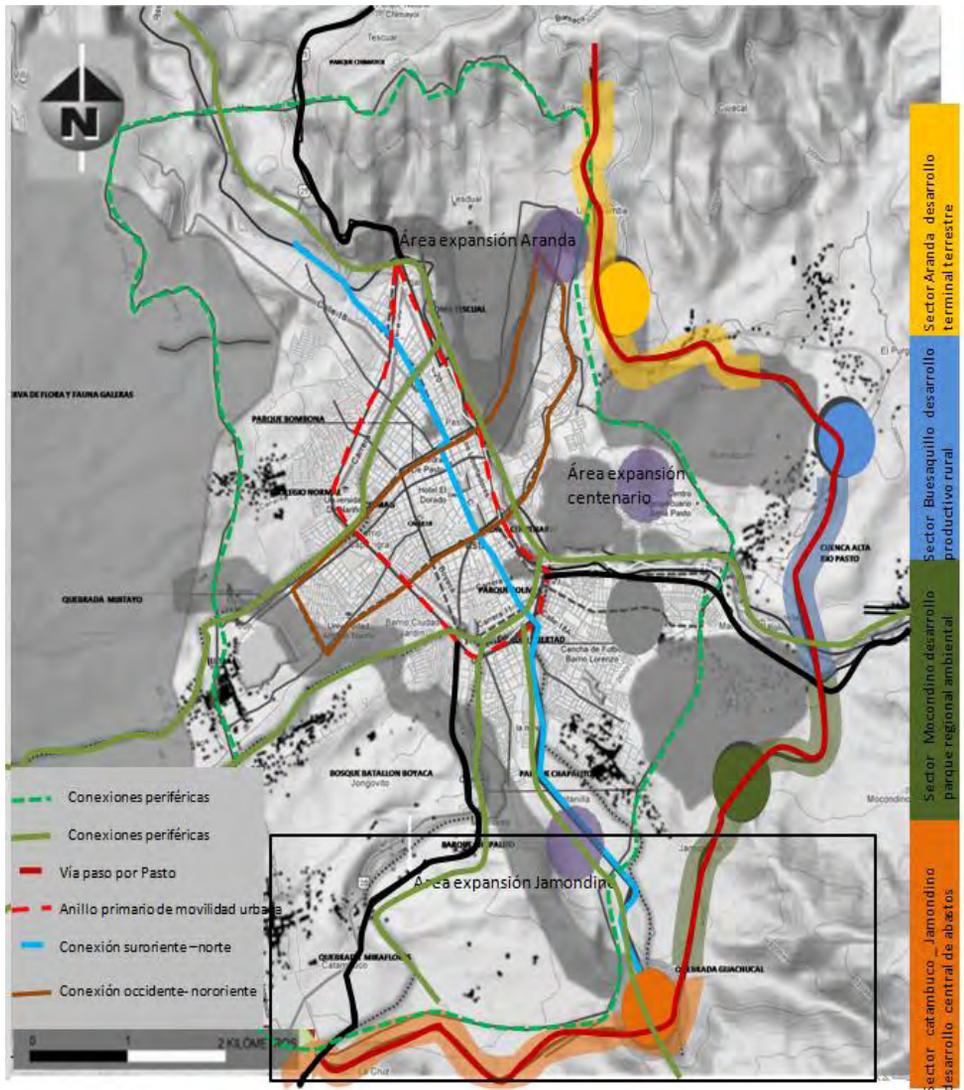


Figura 25 : propuesta general ciudad de Pasto

Fuente: esta investigación

Se establecen ejes de desarrollo sobre los cuales se implementa infraestructura la cual esta acorde con las dinámicas de cada sector y que son importante para la ciudad, en donde se destaca el sector productivo deCATAMBUCO-JAMONDINO

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,5 PASTO Y EL ABASTECIMIENTO AGRICOLA

### 3,5,1 SISTEMA DE ABASTECIMIENTO ACTUAL :

Se realiza a través de diferentes modalidades de comercio: plazas de mercado, supermercados, mercados móviles, mobiliario urbano comercial, y tiendas. Los supermercados son los canales más modernos que distribuyen productos suministrados por mayoristas, desarrollando un mayor margen de comercialización.

Mercados móviles: desarrollado por pequeños comerciantes que se asociaron espontáneamente, ubicándose en zonas marginadas, sobre andenes y vías vehiculares. Con presencia actualmente en av. de Las Américas, av. Colombia y Parque Bolívar.

Mercados móviles comunitarios instalados en el Parque Infantil, Villa Recreo, Corazón de Jesús, avenida Los Estudiantes, Glorieta de Las Banderas, La Colina, Coliseo Cubierto Sergio Antonio Ruano, Chapal, Mercedario, Pucalpa y Chambú.

Las ventas de mobiliario urbano y mercados sobre ruedas, son espacios comerciales ubicados en la vía construyendo sus locales en forma irregular sobre la vía pública, junto con las tiendas de barrio cubren el resto del abasto. Se localizan en diferentes sectores de la ciudad.

Las plazas de mercado son zonas en la ciudad que abastecen a gran parte de la población, las cuales funcionan durante toda la semana pero con unos días de mayor comercialización. Los mercados se localizan sobre terrenos de la alcaldía: Tejar, Cam Anganoi, Dos Puentes, y Potrerillo, Que desarrollan problemas de movilidad espacio público, sociales y de seguridad dada su implementación esporádica y desarrollo descontrolado

### 3,5,2 PROPUESTA DE IMPLANTACIÓN DE LA CENTRAL DE ABASTECIMIENTO EN PASTO Y DEL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO LOCAL.

Se busca con la implementación el desarrollo productivo, comercial, social a nivel regional, con su posterior impacto a nivel nacional e internacional, estableciendo canales de comercialización entre productores y consumidores, además de ser el espacio de interacción de las diversas centrales de acopio regionales en donde se establecen las dinámicas para el desarrollo del sistema de abastecimiento regional. La implementación de esta estructura supone la innovación en cuanto a la parte física y el servicio que se presta al cliente. Teniendo en cuenta lo anterior la ciudad de Pasto es el punto estratégico tanto de localización como de conexión e Infraestructura para la implementación de la central de abastos regional

# MARCO CONTEXTUAL

## PASTO Y EL ABASTECIMIENTO AGRICOLA

### 3,5,3 PROPUESTA DE SISTEMA DE ABASTOS LOCAL

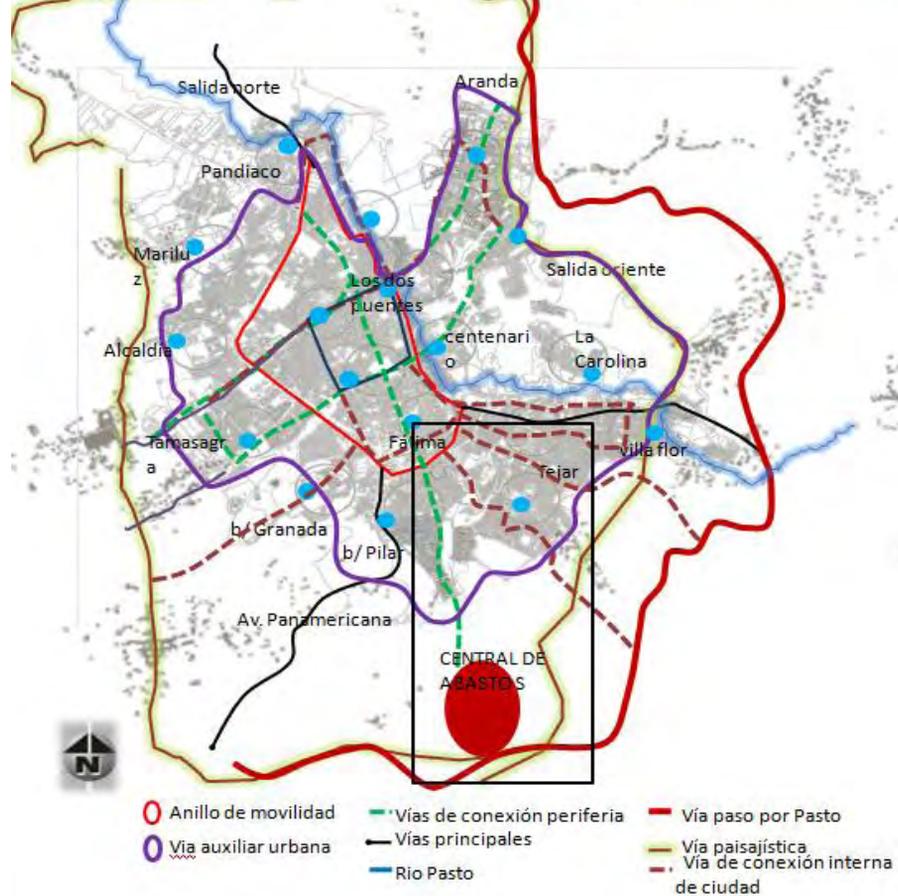


Figura26: propuesta sistema de abastecimiento Pasto

Fuente: esta investigación

### 3,5,4 COREMAS DE FUNCIONALIDAD SISTEMA DE PLAZAS DE MERCADO

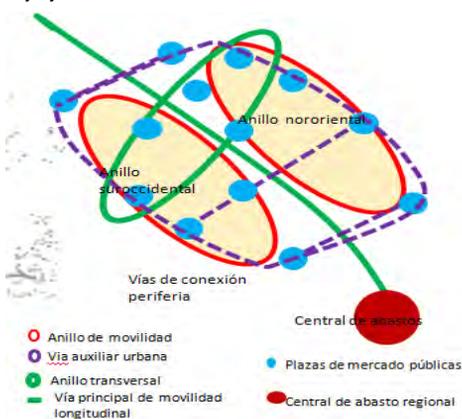


Figura 27 : corema sistema plazas de mercado

Fuente: esta investigación

El sistema de plazas de mercado se basa en dos anillos paralelos a la vía proveniente de Jamondino y delimitado por la vía auxiliar urbana, permitiendo un fácil movilidad desde la central de abastos hasta cada uno de las plazas de mercado locales

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,6 ÁREAS POTENCIALES DENTRO DEL CORREDOR PRODUCTIVO CARACTERÍSTICAS E IMPACTOS GENERADOS

### 3,6,1 DELIMITACIÓN SECTOR DE IMPLANTACIÓN CENTRAL DE ABASTOS

La ubicación en Pasto de la central de abastos se realiza teniendo en cuenta

| UBICACIÓN ESTRATÉGICA:                              | DISPONIBILIDAD DE SUELO   | CONEXIÓN COMERCIAL                            | ENTORNO  |
|---|---|---|--|
| -sistema vial de nivel regional, nacional, mundial, | -tierra no urbanizada acceso a servicios públicos, , desarrollo urbano – rural planificado. local | -áreas estratégica de producción agropecuaria | conexión con el sistema de distribución de abastos local |

Tabla 5: condicionantes implantación central de abasto

Fuente: sistema de mercados mayorista - distrito federal México

|                  | CATAMBUCO  | JAMONDINO  |
|------------------|--|--|
| VIALIDAD         | -Conexión regional con la vía Paso por Pasto y la Vía Panamericana.<br>-Vía paisajística<br>-Caminos verdes  | - Vialidad<br>-- Conexión principal a nivel ciudad con la av. IV.<br>-Conexión regional con la vía Paso por Pasto<br>-Vía paisajística<br>-Caminos verdes  |
| FÍSICO AMBIENTAL | - vegetación baja. De mayor densidad en la parte alta de la montaña.<br>-La siembra es el principal uso de suelo del sector.<br>- quebrada Miraflores<br>-Es el sector que presenta mayor desarrollo.  | -vegetación baja.<br>-Entorno montañoso<br>- Se encuentra en el lugar minas de explotación de arena de alto riesgo.<br>- La topografía del lugar varía entre el 5 y 50%.<br>-La siembra es el principal uso de suelo del sector.<br>-Quebradas Guachucal, berverna   |
| CONTEXTO         | - polo de desarrollo, para las poblaciones cercanas.<br>- Genera una contaminación ambiental, ruidos, olores y otros que pueden generar conflictos con los habitantes más cercanos al proyecto.<br>- implantación de la zona industrial<br>- implantación de la granja experimental udenar | - mimetización con el área urbana, área de expansión urbana sur.<br>- Se constituye como un polo de desarrollo, generando empleo para las poblaciones cercanas.<br>- Genera una contaminación ambiental, como ruidos, olores y otros que pueden generar conflictos con los habitantes más cercanos al proyecto.<br>- remate de la implantación de la zona industrial |
| SERVICIOS        | -Acueducto local<br>-Cercanía redes de alta tensión<br>-Conexión redes de comunicación   | -Acueducto local<br>-Cercanía redes de alta tensión<br>-Conexión redes de comunicación   |
| IMPACTOS         | -afectación sobre las quebradas<br>-Desarrollo de infraestructura<br>-entorno rural consolidado  | -afectación sobre las quebradas<br>-Desarrollo de infraestructura<br>-entorno rural consolidado  |
| CONCLUSIÓN       | Pertinencia de la implantación de la zona desarrollo agroindustrial para la transformación de la materia prima agrícola  | Suelo propicio para el desarrollo de la central de abastos, la cual se convertirá en el elemento de rotula que integra la área urbana con el sector rural y la área de desarrollo agroindustrial proveniente desde Catambuco.  |

Tabla 6 : comparativo áreas potencial , ubicación central de abastos  
Fuente: esta investigación

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,7 ANALISIS ENTORNO DE IMPLANTACIÓN SECTOR JAMONDINO

### 3,7,1 ANALISIS AMBIENTAL

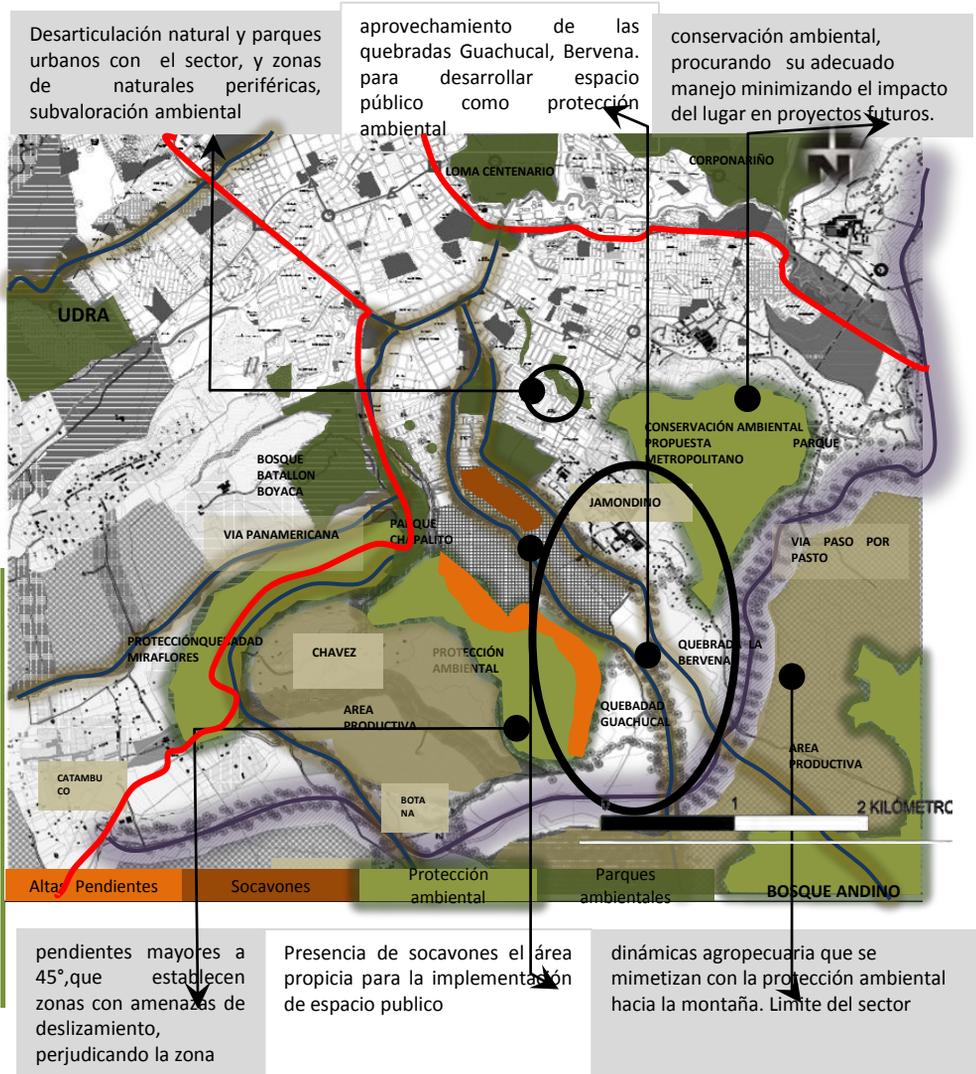


figura28: análisis ambiental, Jamondino

Fuente: Esta investigación

El sector se caracteriza ambientalmente en la actualidad por la Inexistencia de estructuras ambientales, anillos paisajísticos, ejes ambientales. Por lo cual se percibe la necesidad de plantear franjas ambientales y de amortiguación, que permitan la transición entre lo urbano y lo rural

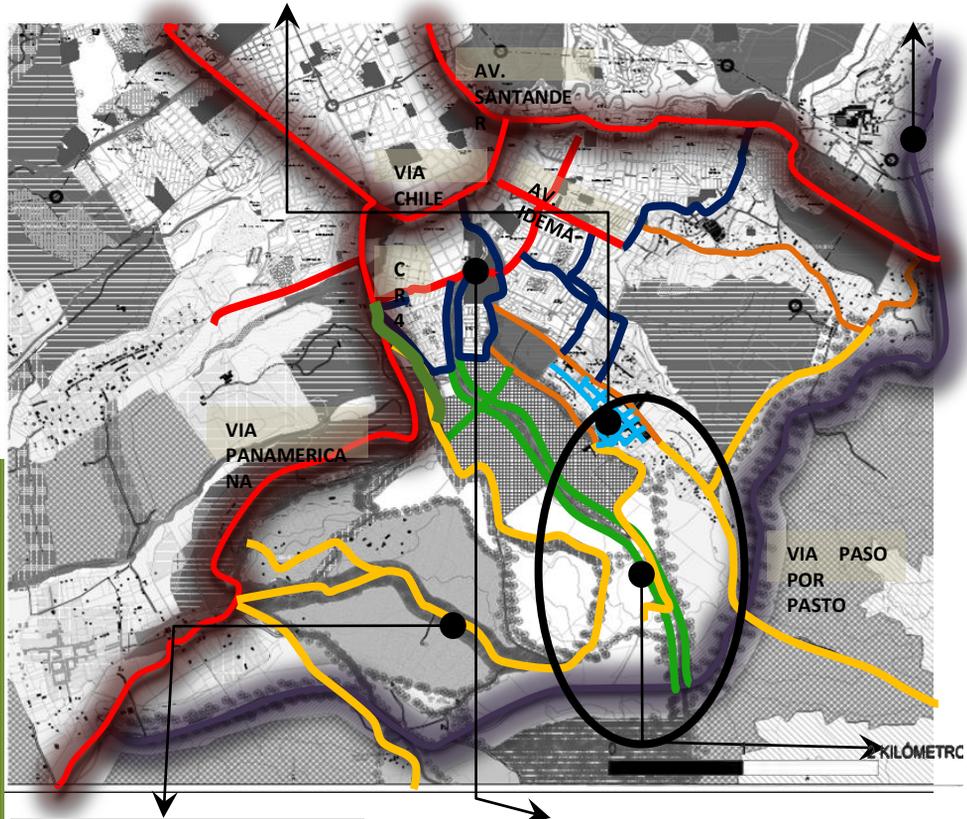
# MARCO CONTEXTUAL

## 3,7 ANALISIS ENTORNO DE IMPLANTACIÓN SECTOR JAMONDINO

### 3,7,2 ANALISIS MOVILIDAD

Vías locales, de flujos bajos tanto vehicular y peatonal, tensionantes al desarrollar de infraestructura, desarrollo de estas teniendo en cuenta la movilidad vehicular, peatonal y alternativa.

vía Paso por Pasto principal conexión directa al sector tanto local como nacionalmente. su ubicación facilita el acceso del transporte de carga



vías rurales las cuales cumplen la función de comunicar los poblados rurales, potenciales para desarrollar senderos verdes que delimitan el sector de trabajo

Crr 4 principal vía urbana de tensión con la Paso por Pasto, actualmente genera impactos de movilidad dada su relación con el mercado del potrерillo

el área de estudio se comunica por medio de la carrera 4, el sector Altos de Chapalito, Avenida Panamericana.

Figura 29: análisis movilidad, Jamondino

Fuente: Esta investigación

Se aprecia en general falta de espacios para parqueos, dimensiones adecuadas para la movilización de vehículos de mediana envergadura los cuales se conectan desde la periferia y vía Paso por Pasto con los anillos principales de movilidad de la ciudad perfiles de vías que permitan el desplazamiento alternativo, y la posibilidad de una fácil movilidad del peatón

# MARCO CONTEXTUAL

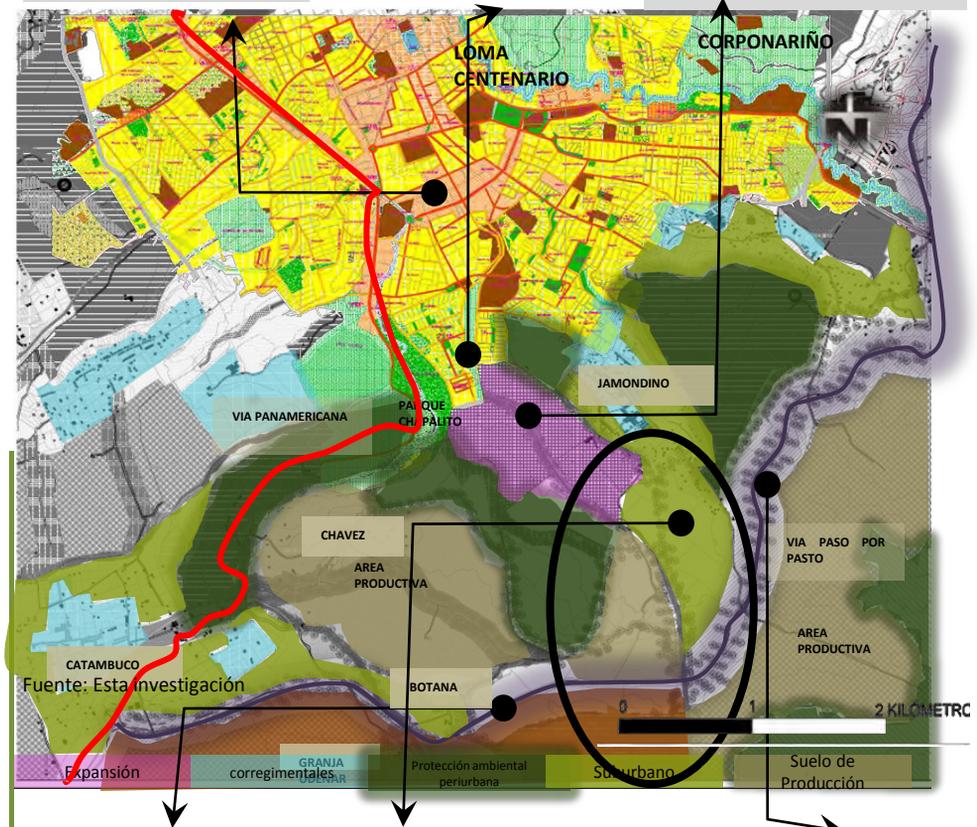
## 3,7 ANALISIS ENTORNO DE IMPLANTACIÓN SECTOR JAMONDINO

### 3,7,3 ANALISIS USOS DE SUELO

ejes comerciales sobre la av. Chile y Panamericana, de tensión con la zona de expansión de Jamondino,

Predominio de uso residencial el cual tensiona al área rural generando depredación hacia el entorno rural

área de expansión como mecanismo para revitalizar el sector sobre el cual implementar equipamientos



corredor vía Paso por Pasto desde Jamondino hasta Catambuco. propicio para desarrollar infraestructura agroindustrial

áreas suburbanas de carácter rural para transición entre el área urbana y la rural productiva

vía Paso por Pasto como tensión de nuevos usos con las nuevas dinámicas que desde la ciudad se integran con la ruralidad

Figura 30: análisis usos de suelo, Jamondino

Fuente: Esta investigación

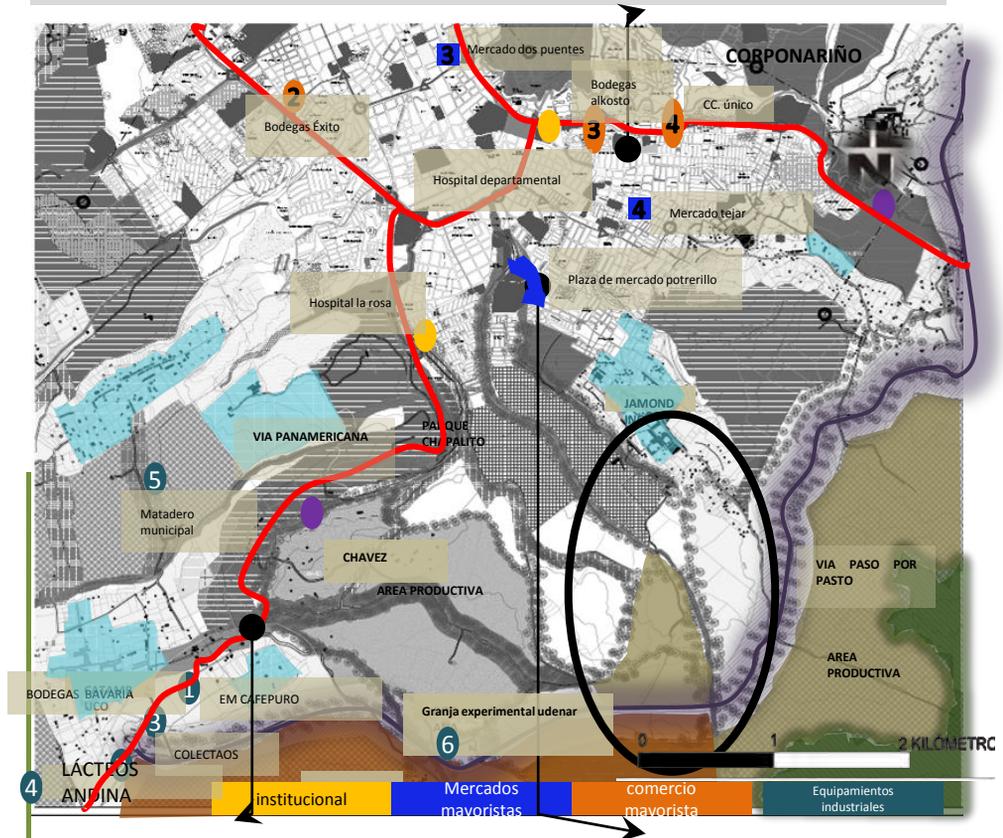
Tensión eje comercial a través de los ejes de mayor movilidad vehicular como peatonal integrando la zona de expansión de Jamondino con el eje de av. Chapal. Aparición de vivienda lo que a su vez trae generación de equipamientos que cubren las nuevas necesidades, complementado con espacio público, y la integración del área de aprovechamiento agroindustrial que se formula hacia Catambuco

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,7 ANALISIS ENTORNO DE IMPLANTACIÓN SECTOR JAMONDINO

### 3,7,4 ANALISIS EQUIPAMIENTOS

Eje desarrollo comercial y suministro en torno a la vía paralela al río Pasto. Limite y eje de desarrollo para infraestructura complementaria de la ciudad



Vía panamericana consolidación de infraestructura de alto impacto entre la salida sur de Pasto y el centro poblado de Catambuco. Eje desarrollo infraestructura complementaria de ciudad

Plaza de Mercado Potrerillo, la cual es el principal punto de abasto y comercialización agraria de pasto, punto de tensión dada urbana por la dificultad de su conexión con las vías de flujos regionales

Figura 31: análisis equipamientos, Jamondino

Fuente: Esta investigación

Se aprecia el desarrollo de infraestructura de alto impacto en lo relacionado con las vías de alto flujo, lo cual supone una tendencia que debe ser tomada en cuenta con la implementación de la vía Paso por Pasto, ya que esta se convertirá en el eje de tensión entre la ciudad y el área urbana

# MARCO CONTEXTUAL

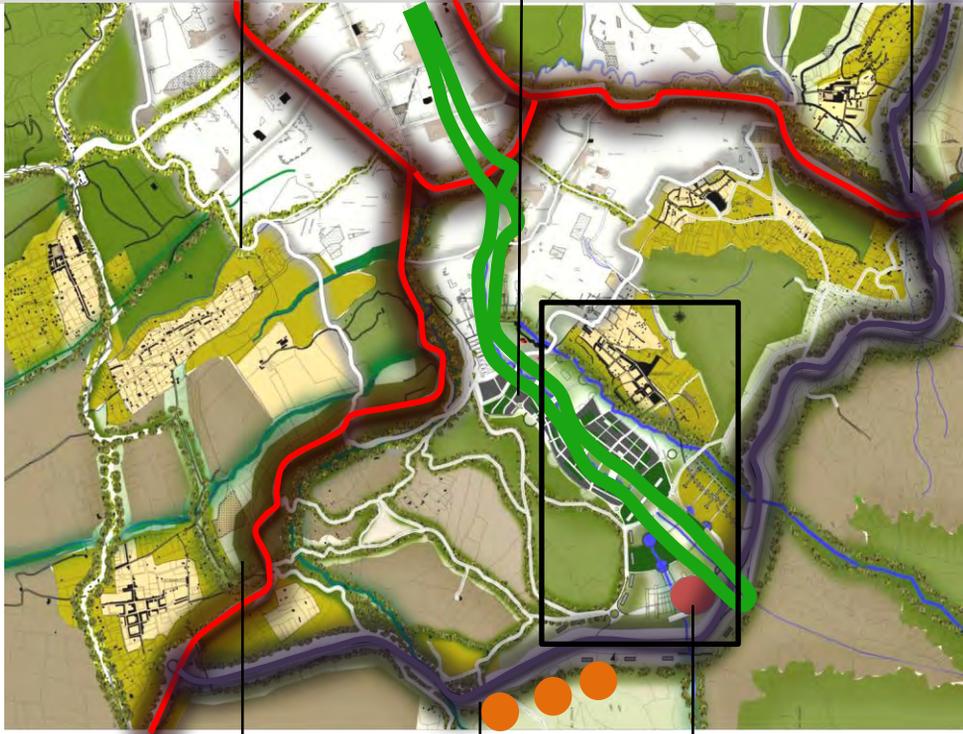
## 3,8 PROPUESTA ENTORNO DE IMPLANTACIÓN SECTOR JAMONDINO

### 3,8 PROPUESTA URBANA GENERAL

Desarrollo vía entorno a la quebrada Guachucal procurando la conexión directa de la ciudad con la vía Paso por Pasto

Desarrollo de vivienda productiva, como forma de ocupación del sector

Vía Paso por Pasto como límite urbano de crecimiento de ciudad



Potencialización de la vía paisajística permitiendo la transición de uso de suelo desde la ciudad hasta el sector rural

Zona de transformación primaria de productos agrícolas

Implantación central de abastos regional dadas las condiciones de sector, (conexión del casco urbano con la vía nacional paso por Pasto)

Figura 32: propuesta urbana general Jamondino

Fuente: Esta investigación

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,9 PROPUESTA IMPLANTACIÓN Y RELACIÓN URBANA - LOTE JAMONDINO

### 3,9,1 PROPUESTA AMBIENTAL ESPACIO PÚBLICO

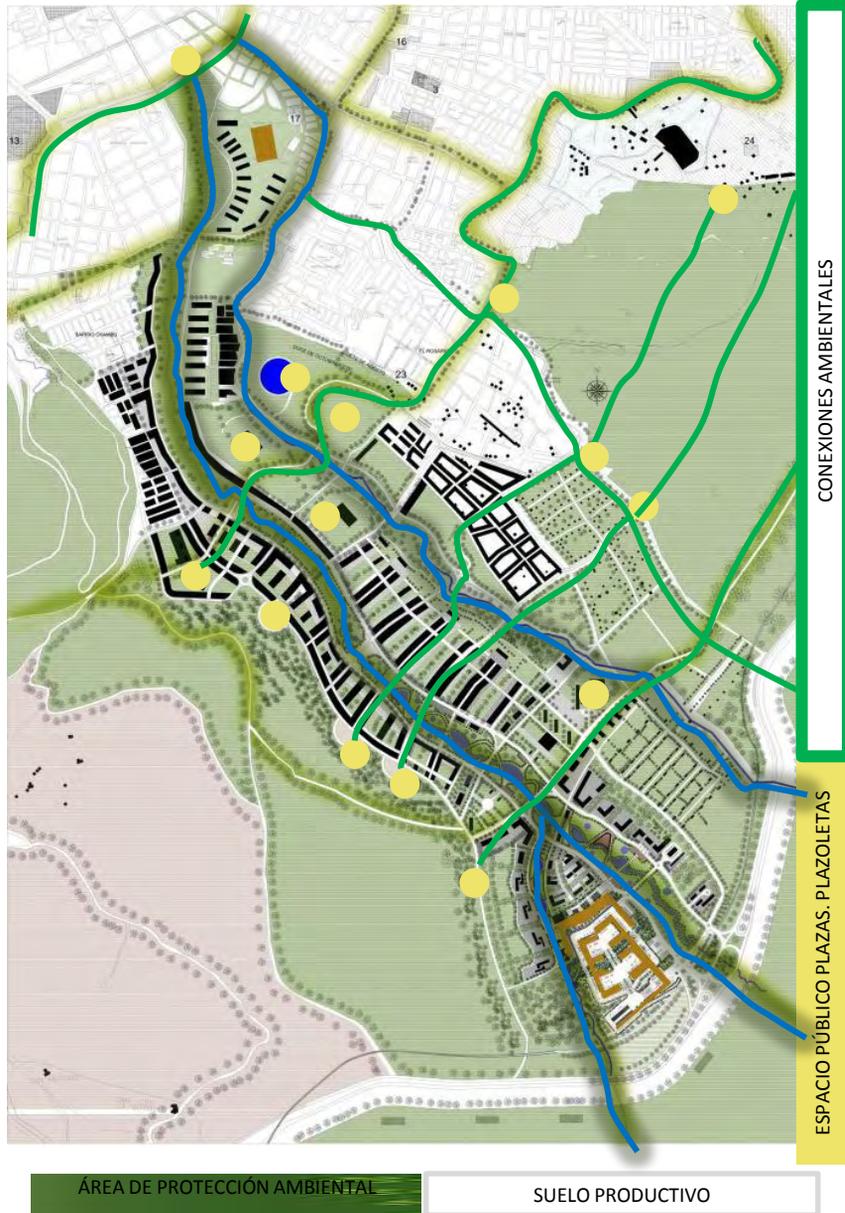


Figura 33: propuesta ambiental- lote Jamondino

Fuente: Esta investigación

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,9 PROPUESTA IMPLANTACIÓN Y RELACIÓN URBANA - LOTE JAMONDINO

### 3,9,2 PROPUESTA MOVILIDAD

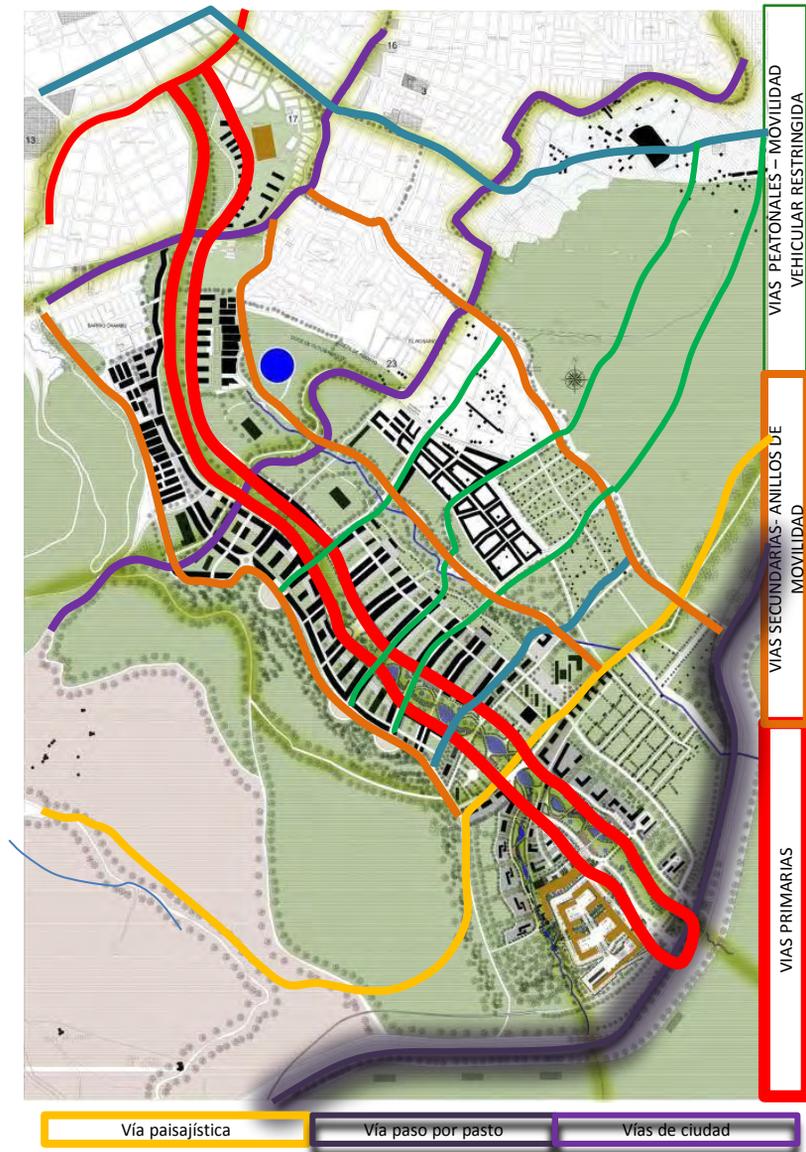


Figura 34: propuesta movilidad- lote Jamondino

Fuente: Esta investigación

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,9 PROPUESTA IMPLANTACIÓN Y RELACIÓN URBANA - LOTE JAMONDINO

### 3,9,3 PROPUESTA EQUIPAMIENTOS

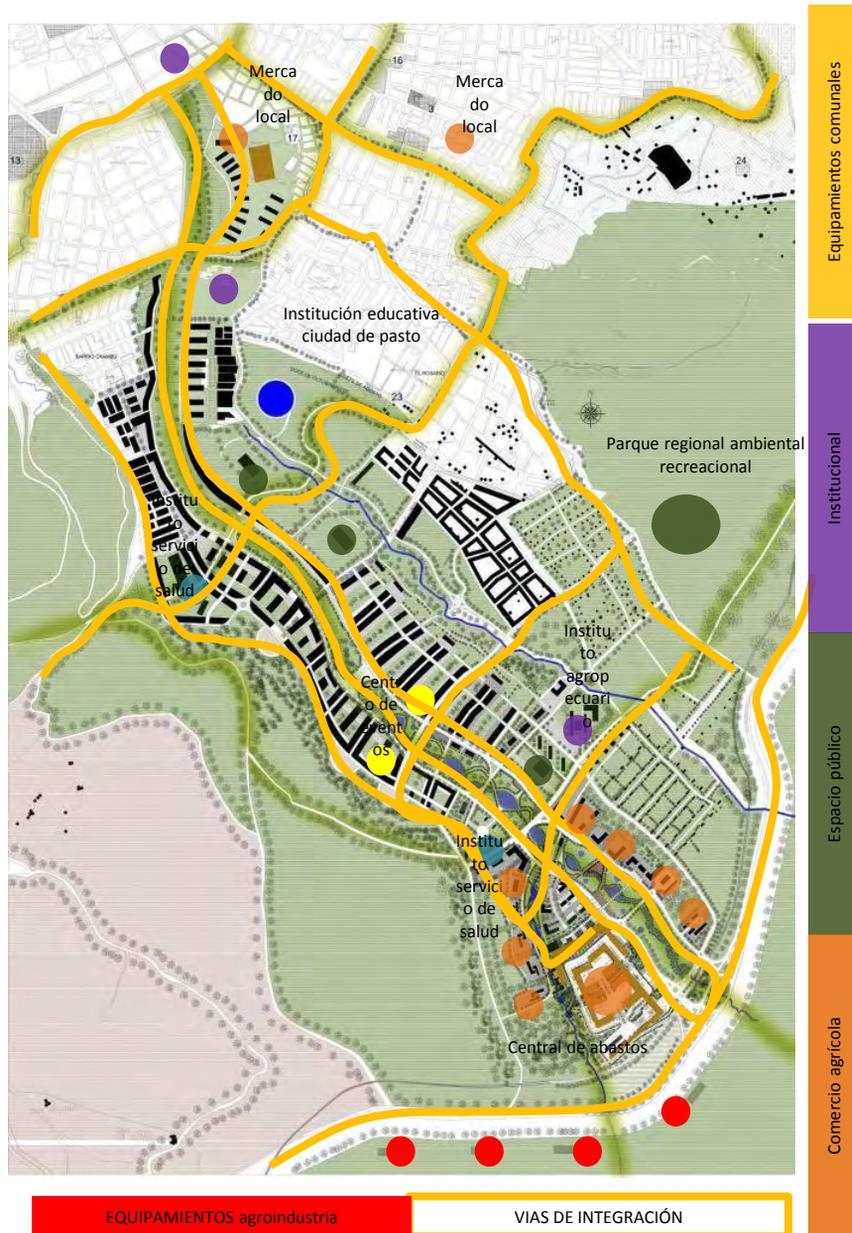


Figura35: propuesta equipamientos- lote Jamondino

Fuente: Esta investigación

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,9 PROPUESTA IMPLANTACIÓN Y RELACIÓN URBANA - LOTE JAMONDINO

### 3,9,4 PROPUESTA USOS DE SUELO

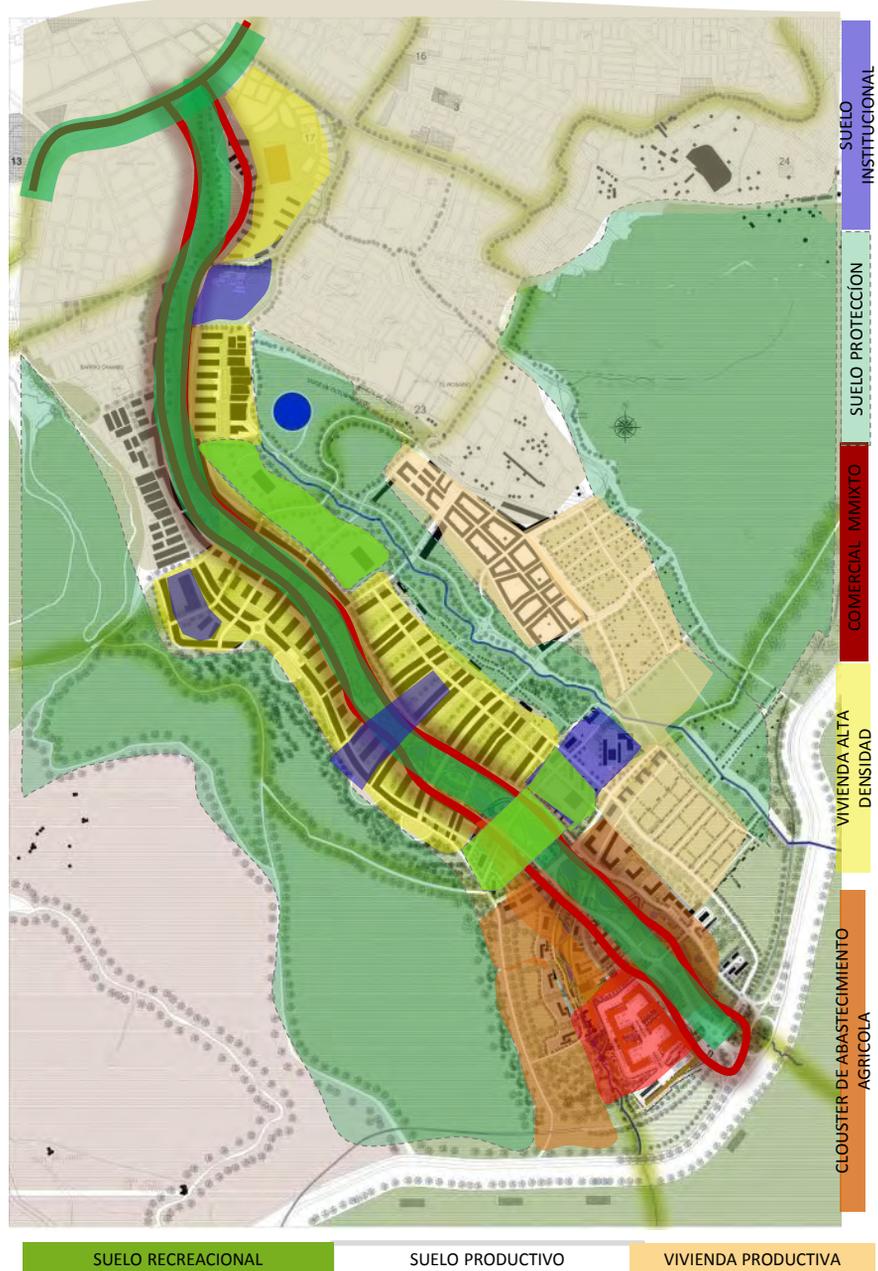


figura36: propuesta usos de suelo- lote Jamondino

Fuente: Esta investigación

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,9 PROPUESTA IMPLANTACIÓN Y RELACIÓN URBANA - LJAMONDINO

### 3,9,5 PROPUESTA URBANA GENERAL

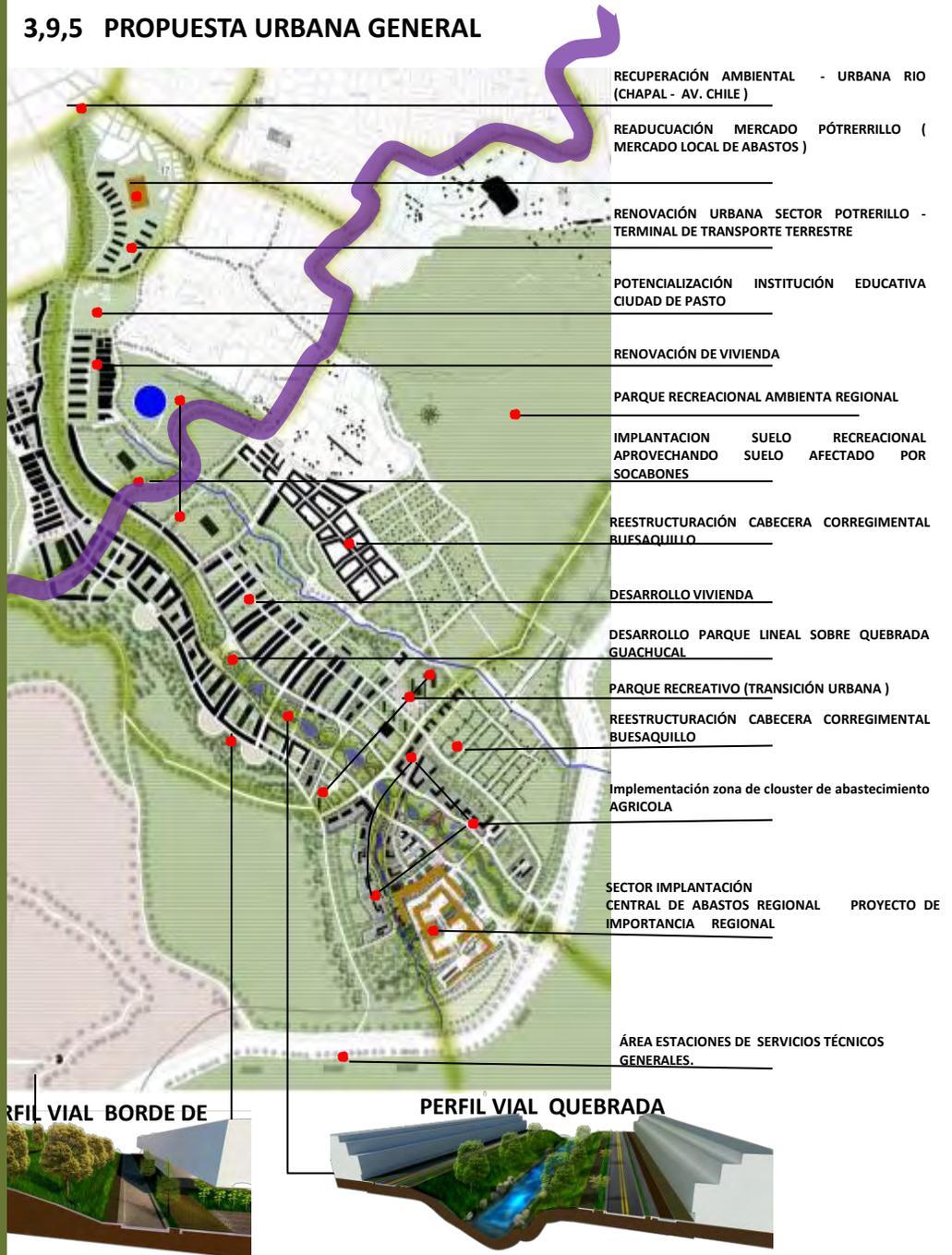


Figura 37: propuesta urbana general - lote Jamondino

Fuente: Esta investigación

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,10 PROPUESTA CONTEXTO URBANO DE IMPLANTACIÓN - AREA JAMONDINO

### 3,10,1 PROPUESTA AMBIENTAL ESPACIO PUBLICO

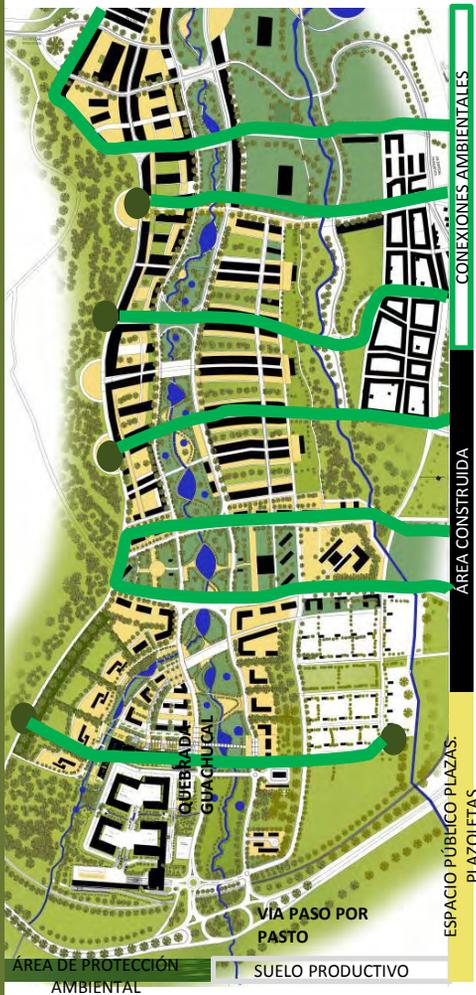


Figura 38: propuesta ambiental área Jamondino

Fuente: Esta investigación

Conexión de espacios naturales a través de la vivienda, generando conexiones de espacio público permeando las áreas construidas

### 3,10,2 PROPUESTA MOVILIDAD

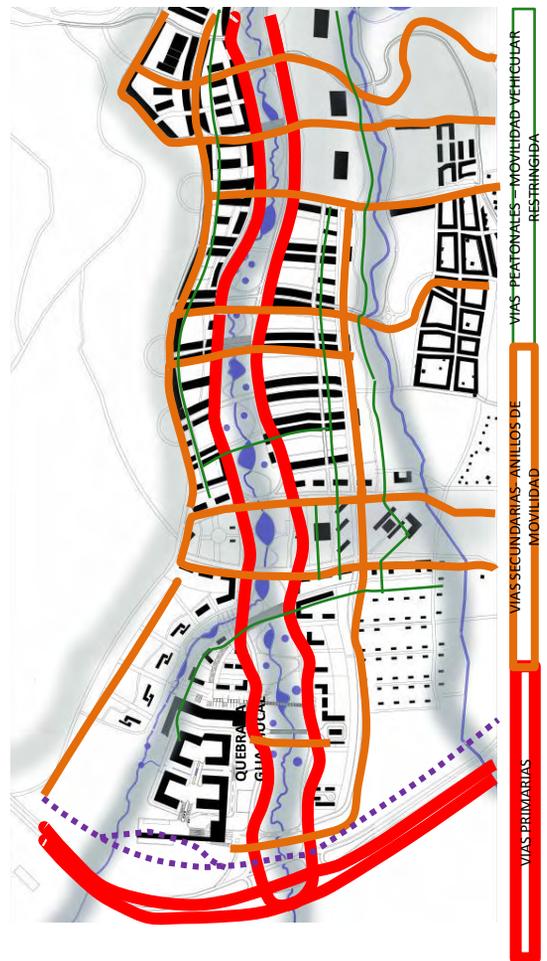


Figura 39 : propuesta movilidad área Jamondino

Fuente: Esta investigación

Permeabilidad del sector a través de trama de movilidad

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,10 PROPUESTA CONTEXTO URBANO DE IMPLANTACIÓN - AREA JAMONDINO

### 3,10,3 PROPUESTA USOS DE SUELO

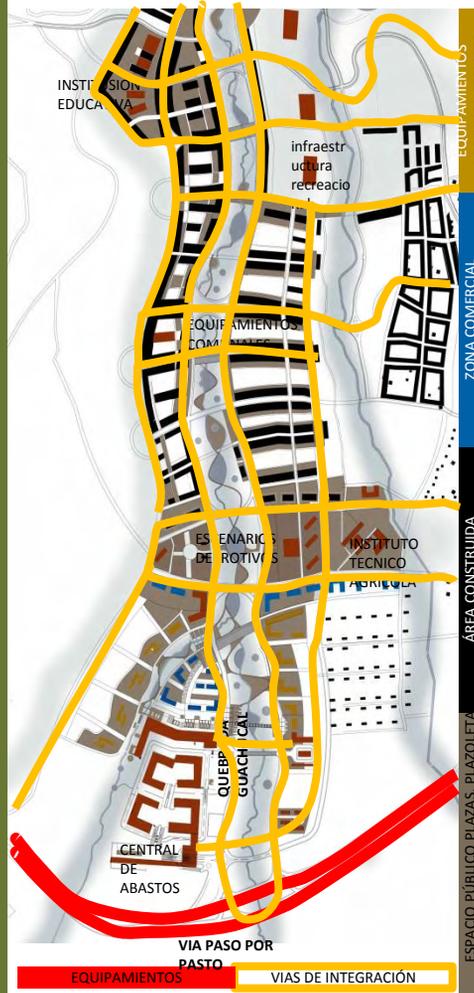


Figura 40 : propuesta usos de suelo área Jamondino

Fuente: Esta investigación

Transición de uso de suelo desde el casco urbano hasta la vía paso por Pasto

### 3,10,4 PROPUESTA EQUIPAMIENTOS

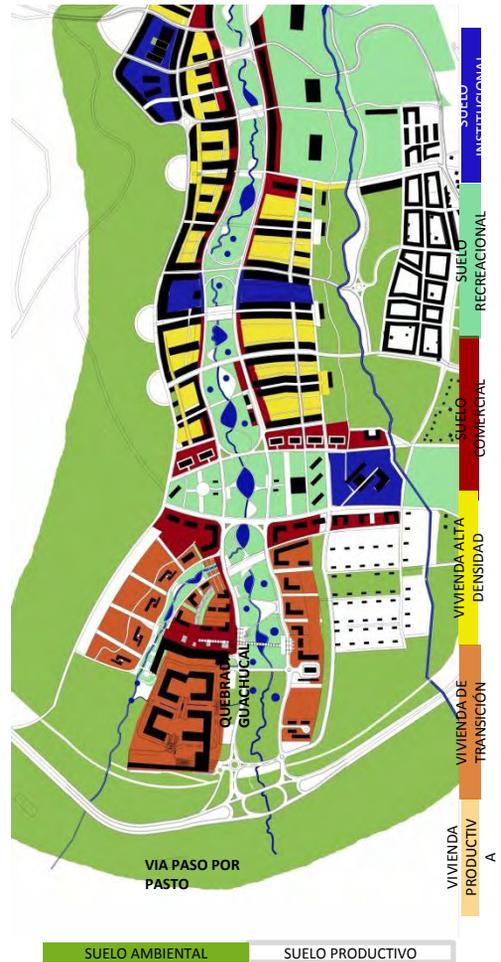


Figura 41 : propuesta equipamientos área Jamondino

Fuente: Esta investigación

nuevos equipamientos que permitan el funcionamiento del nuevo desarrollo urbano

# MARCO CONTEXTUAL

## 3,10 PROPUESTA CONTEXTO URBANO DE IMPLANTACIÓN - AREA JAMONDINO

### 3,10,5 PROPUESTA GENERAL



Figura 42: propuesta urbana general- área Jamondino

Fuente: Esta investigación

# 4-MARCO TEORICO

## 4 - MARCO TEORICO

### 4,1 DEFINICIÓN CENTRAL DE ABASTOS

Desde el punto de vista conceptual, Las centrales de abastos son estructuras físicas en las que se realizan intercambios comerciales entre agentes, reunidos con el objetivo de comprar y vender productos, e igualmente se desarrollan interrelaciones personales y económicas que afectan la dinámica social del espacio en el cual se encuentran inmersas.

La definición oficial, fijada por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural en el artículo primero del Decreto 397 de 1995, establece que «se considera central de abasto a aquella instalación o conjunto de instalaciones construidas y adecuadas para realizar actividades comerciales de compraventa al por mayor, de productos de origen agropecuario y pesquero, con el objeto de abastecer suficientemente a la población y facilitar el proceso de modernización de la comercialización, mediante el mejoramiento de las técnicas de manejo de los productos y de las prácticas de mercadeo».

### 4,2 ESCALAS DE COMERCIALIZACIÓN

#### **MERCADO CAMPESINO**

La iniciativa denominada Mercados Campesinos surgió en Colombia, en el año 2004 como una propuesta político-económica de varias organizaciones campesinas que producen alimentos en la Región Central que rodea la capital del país, en donde tratan de llevar ellos mismos los alimentos a la ciudad procurando eliminar las cadenas de intermediarios, que en Colombia tienen muchos eslabones que no agregan valor, encareciendo innecesariamente los productos al consumidor pero disminuyendo el ingreso de los productores directos.

#### **MERCADO LOCAL**

“canales en que los productores / emprendedores comercializan en forma periódica sus productos que se hallan situados en las cercanías de sus explotaciones o son suministrados directamente por el productor primario y sirven al abastecimiento de la población local.

# M ARCO TEORICO

## 4.3 CENTRAL DE ABASTO COMO SERVICIO PÚBLICO

El servicio público de la central de abasto regional es importante para la población tanto de la ciudad como la región ya que a través de éste se realiza una adecuada distribución de productos alimenticios básicos para el funcionamiento social y económico del territorio



# M ARCO TEORICO

## 4.4 CENTRAL DE ABASTO Y SUS COMPLEMENTOS

En el establecimiento de las Centrales de Abasto se observaran las normas siguientes:

- Integración al contexto urbano.
- Localización próxima autopista o carretera que tengan conexión con la vialidad interna , a fin de permitir comunicación directa en el traslado de usuario o de mercancía.
- Vinculación con los diferentes usos del suelo, procurando su compatibilidad con otros equipamientos comerciales como insumos agropecuarios, gasolineras, hoteles, emparadoras, restaurantes y terminales de transporte urbano.

### ESPACIOS COMPLEMENTARIOS DE LA CENTRAL DE ABASTO

ZONA DE BANCOS

OFICINAS COMERCIALES, CENTRO MÉDICO Y ODONTOLÓGICO

ESTACIONES DE SERVICIOS.

OFICINAS COMERCIALES,

RESTAURANTES Y CAFETERÍAS, COMIDAS RÁPIDAS.

OFICINAS DE CORREO Y ENCOMIENDAS.

ZONA DE FERRETERÍAS.

ALIMENTOS Y PRODUCTOS DEL CONSUMO MASIVO AL MAYOR Y AL DETAL

Fuente: datos a partir de  
“plan maestro de abastecimiento y seguridad alimentaria, Bogotá”

Normativa de implantación de mercados mayorista para México

# M ARCO TEORICO

## 4.5 TIPOS DE TRANSPORTE PARA DESPLAZAMIENTO DE CARGA PESADA.

### 4,5,1 MANEJO DE CARGA A TRAVÉS DE FERROCARRIL DE CARGA:

El ferrocarril de carga se establece como mecanismo para el transporte de los productos agrícolas, desde regiones lejanas hasta la estación logística de mercancías, con el fin de establecer menores tiempos en el transporte buscando mayor efectividad en la comercialización desde la fuente hasta los mercados mayoristas.

### DESCARGA DE FERROCARRIL A TRAVEZ DE GRÚASPÓRTICO.

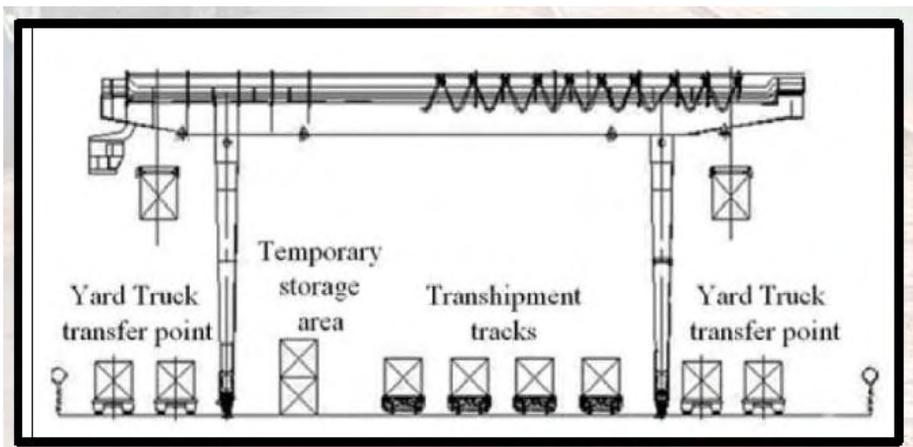


Figura 43: descargue productos desde ferrocarril.

Fuente: Estudio Terminales ferroviarias para Mercancías – ESPAÑA- 2010

### Dimensionamiento de grúa-pórtico:

- Altura (en función del almacenaje)
- Luz entre apoyos, según el nº de vías

### Criterios de Diseño: Conexiones viarias En el interior de la playa de almacenamiento.

- La longitud será la misma que las vías: 750 metros
- Anchura mínima de 25 m (giro de camión de 180º)
- A partir del mínimo, la anchura de la playa dependerá del nº de contenedores a almacenar
- Se evitará el cruce a nivel con las vías
- Calzadas de 2 carriles de 3.5 m + arcenes de 1.5 m + aceras de 1 m por sentido
- Vial perimetral para uso interno con una plataforma de 6 m
- Las pendientes se limitarán a un máximo del 8 %

# M ARCO TEORICO

## DIMENSIONAMIENTO ZONA DE CARGA Y DESCARGA PARA CONTENEDORES

- Máximo de 4 alturas de almacenamiento por los equipos de manipulación
- Pasillos intermedios de 15 m para que pueda girar una grúa cargada con un contenedor de 40 pies.
- Rotación media para los contenedores de 3 días.

### Almacenaje contenedores

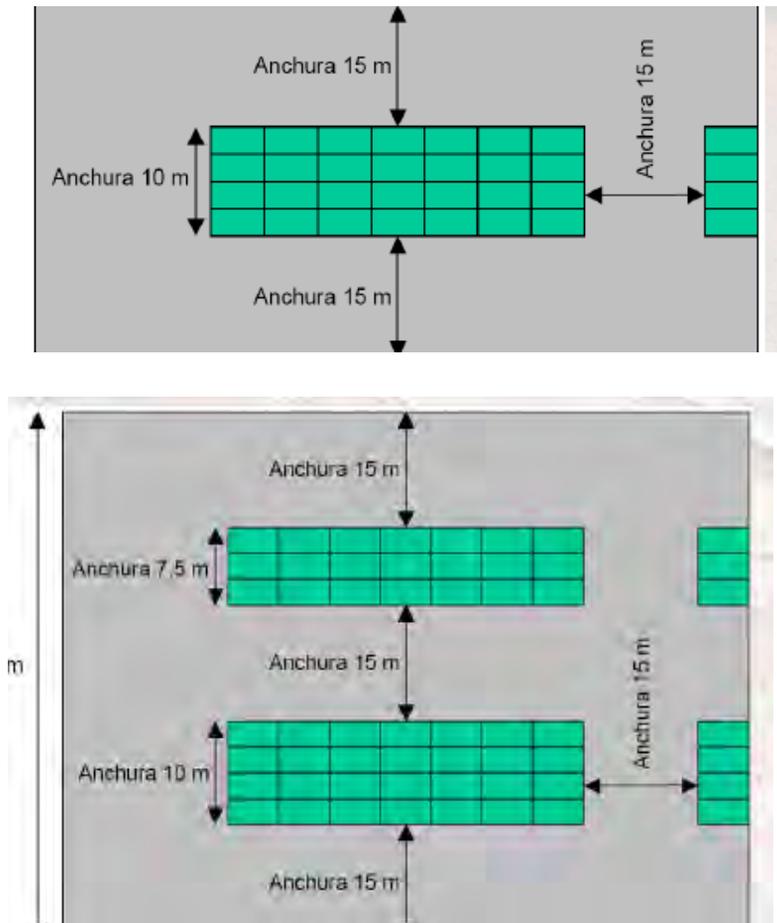


Figura 44: disposición contenedores

Fuente: Estudio Terminales ferroviarias para Mercancías – ESPAÑA- 2010

Fuente: Datos obtenidos de Seminario sobre Ferrocarriles -Terminales ferroviarias para mercancías

TDR ESPAÑA (24 de noviembre de 2010)

# MARCO TEORICO

## VENTAJAS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL FERROCARRIL DE CARGA

Menor costo en el transporte de carga.

Menores niveles de contaminación ambiental.

Menor desarrollo de infraestructura que deteriore el área natural de implantación del sistema ferroviario.

Competitividad a nivel regional como nacional y global.

Eficiencia en el transporte tanto en tiempo como volumen de carga.

Menor impacto físico en áreas de interacción con centros poblados.

# M ARCO TEORICO

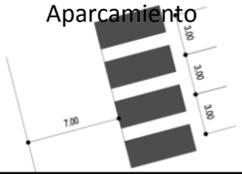
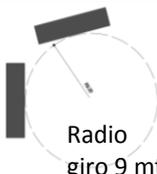
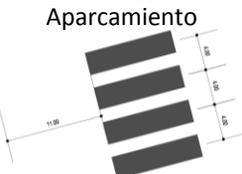
## 4.5 TIPOS DE TRANSPORTE PARA DESPLAZAMIENTO DE CARGA PESADA.

### 4,5,2 MANEJO DE CARGA A TRAVÉS DE VEHÍCULOS TERRESTRES.

Transporte de carga por carretera es un pilar fundamental de nuestra economía, esto debido a que , según cifras manejadas por la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, el 80% de los productos que se comercializan en nuestro país es transportado vía terrestre, lo que hace que se movilicen cada año por carretera, mas de 150.000.000 (Ciento cincuenta millones) de toneladas de carga,

Para la movilización de esta carga se maneja un parque auto motor de diversas características que permite el transporte de diversos productos según sus necesidades. Y para los cuales se estableces áreas de manejo variables

### CARACTERÍSTICAS DE MANEJO DEL DEL PARQUE AUTOMOTOR

| DIMENSIONES VEHÍCULOS DE CARGA |   |   |   |
|--------------------------------|---|---|---|
| tipo                           | Longitud  | Radio de giro   | Aparcamiento  |
| Mini Turbo nkr                 | 5,5 Mt<br> | <br>Radio giro 6 mt | Aparcamiento<br> |
| Turbo                          | 7 Mt<br>   | <br>Radio giro 7     | Aparcamiento<br> |
| Camión de 2 ejes sencillo      | 10 Mt<br>  | <br>Radio giro 9 mt  | Aparcamiento<br> |

# M ARCO TEORICO

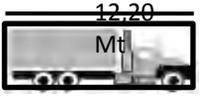
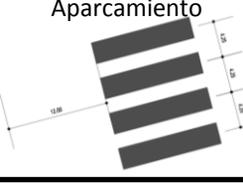
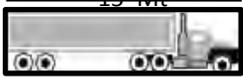
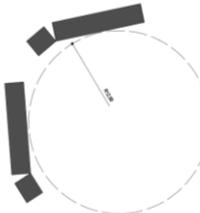
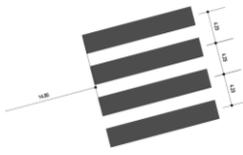
| DIMENSIONES VEHÍCULOS DE CARGA   |   |   |   |
|--|---|---|---|
| tipo   | Longitud  | Radio de giro   | Aparcamiento  |
| Camión doble troque  |  <p>12.20 Mt</p> |  <p>Radio giro 12 mt</p> |  <p>Aparcamiento</p> |
| Tracto camión articulado de 2 ejes con remolque de dos ejes            |  <p>15 Mt</p>    |                         |  <p>Aparcamiento</p> |
| Tracto camión pesado articulado de tres ejes con remolque de tres ejes |  <p>16 Mt</p>  | <p>Radio giro 12 mt</p>   |   |

Tabla 7 : descargue productos

Fuente: elaboración propia a partir de datos de :neufert - cesvi Colombia – ministerio de transporte colombiano - transporte terrestre (mahe )

# **5-MARCO CONCEPTUAL**

# 5 - MARCO CONCEPTUAL

## 5,1 CONCEPTOS APLICADOS A LA CONSTRUCCIÓN DE CIUDAD

### **LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA:**

Planificar es prever el futuro a partir del análisis de la realidad actual. Planeamiento de una futura comunidad o guía para la expansión de una comunidad actual, de una manera organizada, teniendo en cuenta una serie de condiciones medioambientales para sus ciudadanos, así como necesidades sociales y facilidades recreacionales; tal planeamiento incluye generalmente propuestas para la ejecución de un plan determinado. También llamada planeamiento urbano, ordenación urbana. **Fuente:** *Diccionario de Arquitectura y Construcción*; <http://www.parro.com.ar/definicion-de-planificaci%F3n+urbana>

**AREA URBANA INTEGRAL:** suelo urbano y/o de expansión destinada a proyectos urbanísticos que combinen zonas de viviendas, comercio y servicios industrias y dotaciones en concordancia con el modelo de ordenamiento territorial previsto. Generalmente necesita para su desarrollo la formulación de un plan parcial. **Fuente:** *Política de producción sostenible para el distrito capital, Bogotá D.c*

**PLAN MAESTRO DE EQUIPAMIENTOS:** instrumento de planeación que define el ordenamiento de cada uno de los usos rotacionales y adopta los estándares urbanísticos, los indicadores que permiten la programación efectiva de los requerimientos del suelo y las unidades de servicio necesarias para atender las diversas escalas urbanas. **Fuente:** *P.O.T Fue adoptado mediante el Decreto 308*

**EL TERRITORIO**, por su parte "... es más que un mero receptáculo o soporte físico de las actividades sociales, económicas y culturales del hombre, constituyendo por tanto una construcción social e histórica, resultado de las relaciones sociales que se expresan en diversas formas de uso, ocupación, apropiación y distribución del territorio". **Fuente:** *Utria, 1997*

## 5 - MARCO CONCEPTUAL

**LA SOSTENIBILIDAD** se refiere a la capacidad que tienen las plataformas tanto construida como no construida y los entornos humano-sociales para soportar y superar las presiones mutuas a que son sometidos. En cualquier proceso de planificación territorial, cualquiera que sea su escala, los fines últimos del ordenamiento se relacionan de manera directa con el bienestar y sostenibilidad de la población así como con el bienestar y sostenibilidad de toda trama de la vida planetaria, a saber: *Equidad en lo social, Sostenibilidad y seguridad en lo ambiental, Identidad y sentido de pertenencia en lo cultural, Gobernabilidad y seguridad en lo político, Competitividad en lo económico*. En términos de la ley, el Ordenamiento Territorial "... deberá atender las condiciones de diversidad étnica y cultural, reconociendo el pluralismo y el respeto a la diferencia; e incorpora instrumentos que permitan regular las dinámicas de transformación territorial de manera que se optimice la utilización de los recursos naturales y humanos para el logro de condiciones de vida dignas para la población actual y las generaciones futuras. **Fuente:** *Artículo 6 ley 388 de 1997.*

**SUSTENTABILIDAD AMBIENTAL:** se refiere a la administración eficiente y racional de los bienes y servicios ambientales, de manera que sea posible el bienestar de la población actual, garantizando el acceso a éstos por los sectores más vulnerables, y evitando comprometer la satisfacción de las necesidades básicas y la calidad de vida de las generaciones futuras. **Fuente:** *Universidad Nacional de Córdoba - Argentina*

**SUSTENTABILIDAD SOCIAL:** requiere que un desarrollo mejore la salud y el bienestar de una comunidad y región, dando oportunidades de trabajo y promoviendo la creación de negocios, crecimiento personal, educación, salud y aprendizaje. **Fuente:** *El enfoque técnico y el enfoque social de la sustentabilidad, Guillermo Foladori - Humberto Tommasino.*

# 5 - MARCO CONCEPTUAL

## 5,2 CONCEPTUALIZACIÓN IMPACTO CENTRAL DE ABASTOS DENTRO DEL ENTORNO

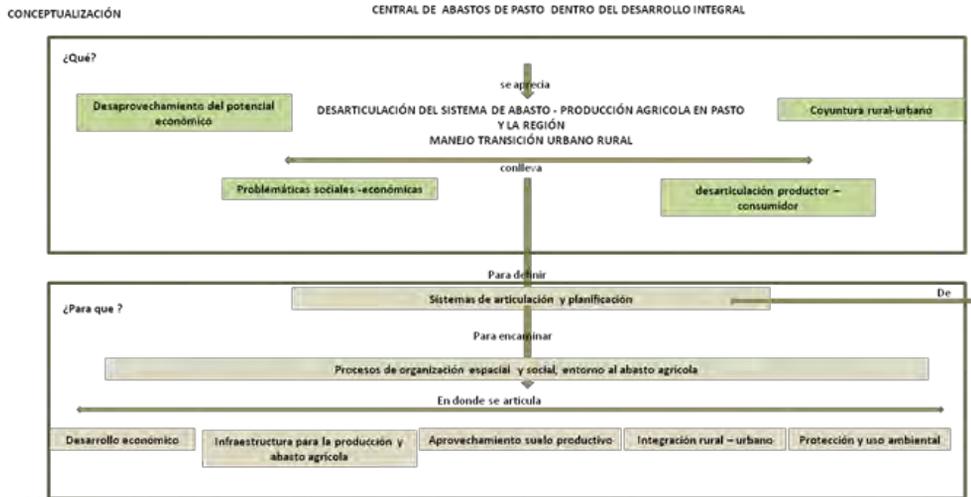


Tabla 8: central de abastos dentro del entorno socio espacial

Fuente: Esta investigación

## 5,3 DESARROLLO CONCEPTUAL CENTRAL DE ABASTOS DE PASTO IMPACTO CENTRAL DE ABASTOS DENTRO DEL ENTORNO SOCIO ESPACIAL.

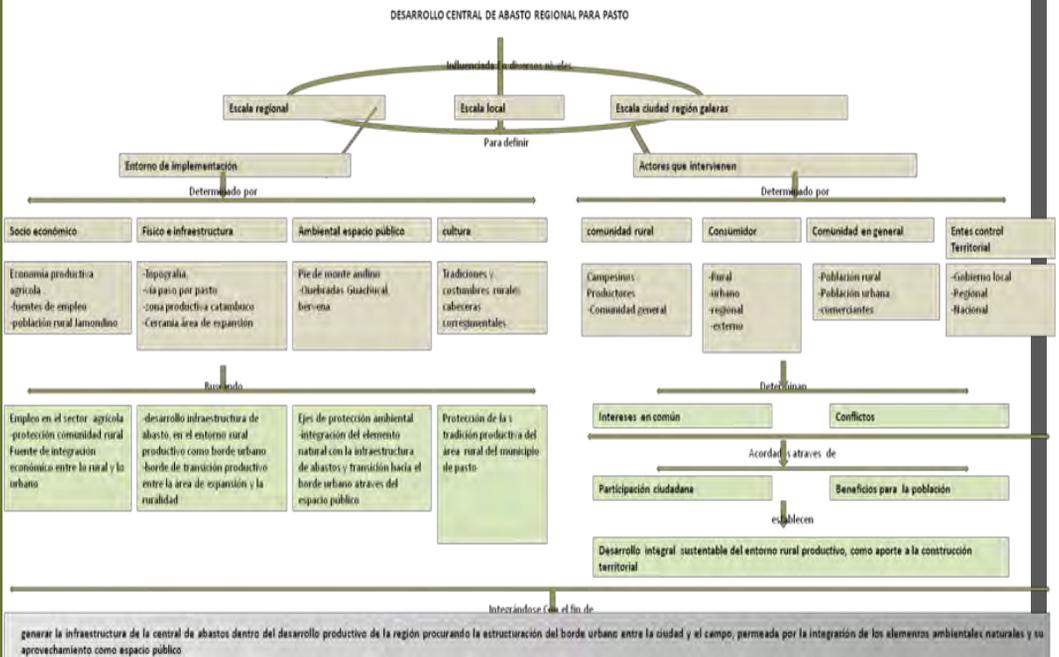


Tabla 9: impacto central de abastos dentro del entorno socio espacial

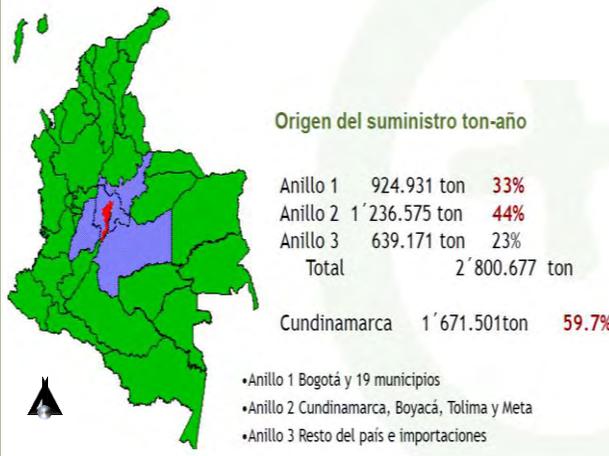
Fuente: Esta investigación

# **6-MARCO REFERENCIAL**

# 6 - MARCO REFERENCIAL

## 6,1 URBANO – NUCLEOS DE ABASTECIMIENTO DE PRODUCTOS AGRICOLAS BOGOTÁ

### 6,1,1 ABASTECIMIENTO BOGOTÁ



El abastecimiento de Bogotá ve reflejado su impacto desde lo local hasta lo nacional, ya que es un punto de aglomeración de las dinámicas comerciales de todo el país, en donde su transcendencia e influencia rebasa las barreras físicas de la ciudad beneficiada por los productos a ser consumidos

figura45: abastecimiento agrícola Bogotá  
Fuente: secretaria desarrollo económico Bogotá

### 6,1,2RUTAS DE INGRESO DE ALIMENTOS HACIA BOGOTÁ



Figura 46: rutas ingreso de productos agrícolas Bogotá  
Fuente: secretaria desarrollo económico Bogotá

## CONCLUSIONES

Cabe destacar el sistema de distribución desde la región hacia la ciudad y el manejo de las diversas escalas de comercialización que se manejan al interior de Bogotá, desde los mercados campesinos, mercados locales, central mayorista, que en conjunto permiten la distribución de los productos desde la escala macro hasta el consumidor singularizado.

# 6 - MARCO REFERENCIAL

## 6,1 URBANO – NUCLEOS DE ABASTECIMIENTO DE PRODUCTOS AGRICOLAS BOGOTÁ

### 6,1,3 SISTEMA DE PLAZAS DE MERCADO BOGOTA



Tabla 10 : plazas de mercado Bogotá

Fuente "Las plazas de mercado como catalizadores urbanos" Diana Lizeth Baquero Duarte"

En el sistema local de distribución agrícola de Bogotá, la central de abastos de Corabastos, es el núcleo central de recepción desde donde se deriva mercados nucleados los cuales, a su vez distribuyen los productos hasta el consumidor primario

### CONCLUSIONES

Cabe destacar el sistema de distribución desde la región hacia la ciudad y el manejo de las diversas escalas de comercialización que se manejan al interior de Bogotá, desde los mercados campesinos, mercados locales, central mayorista, que en conjunto permiten la distribución de los productos desde la escala macro hasta el consumidor singularizado.

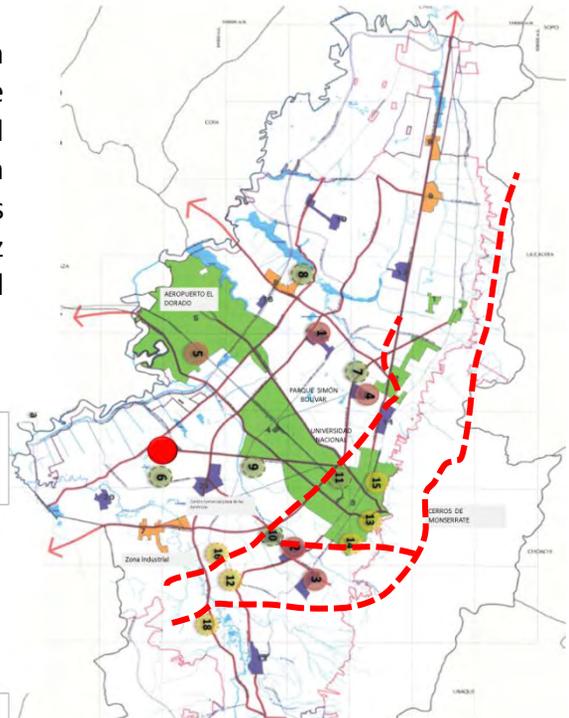


Figura 47: sistema de plazas de mercado Bogotá

Fuente "Las plazas de mercado como catalizadores urbanos" Diana Lizeth Baquero Duarte"

# 6 - MARCO REFERENCIAL

## 6,2 RELACIONES URBANAS- CORABASTOS BOGOTÁ.

### 6,2,1 TERRITORIO DE OPERACIÓN

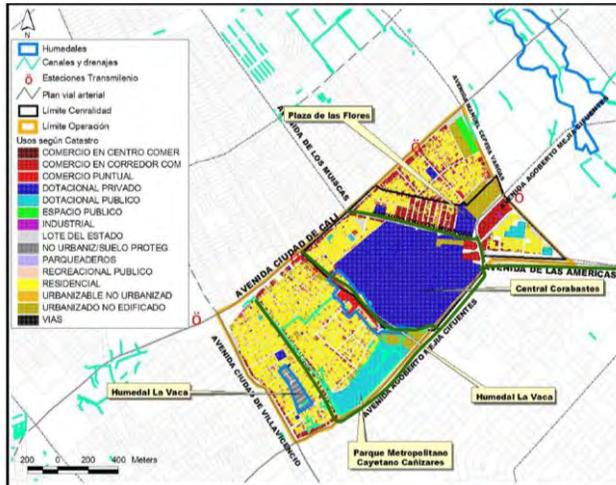


Figura 48: territorio operación Cora bastos

Fuente "DIAGNÓSTICO ECONÓMICO, URBANÍSTICO Y DE GESTIÓN DEL SUELO PARA EL DESARROLLO DE LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA- CENTRALIDAD CORABASTOS"

El territorio de la central de abastos, esta determinado por la existencia de un entorno urbano muy consolidado, por barrios que proliferaron tras la aparición de ésta y en donde se denota la falta de espacio público de carácter recreacional o que sirva para la interacción de la comunidad

### 6,2,2 SECTORIZACION

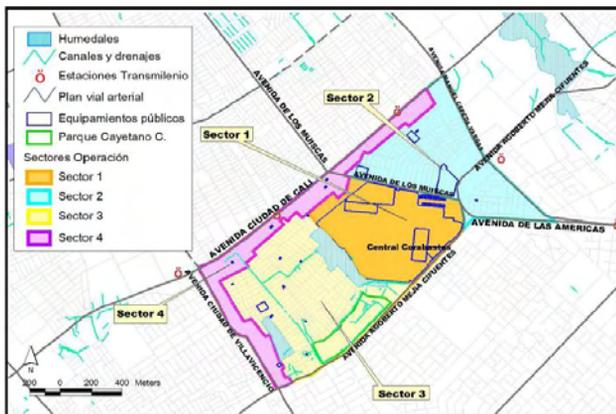


Figura 49: sectorización Cora bastos

Fuente "DIAGNÓSTICO ECONÓMICO, URBANÍSTICO Y DE GESTIÓN DEL SUELO PARA EL DESARROLLO DE LA OPERACIÓN ESTRATÉGICA- CENTRALIDAD CORABASTOS"

**SECTOR 1:** área que ocupan la Central Mayorista de Cora bastos y su zona de influencia próxima

**Sector 2:** sector norte Se caracteriza por pequeñas manzanas y lotes. actividad residencial principalmente.

**Sector 3:** sur de la Central de Abastos Aquí se ubican el Humedal la vaca, características urbanización ilegal, falta de espacio.

**Sector 4:** Es un corredor de comercio y servicios que se extiende a lo largo de la Av. Ciudad de Cali

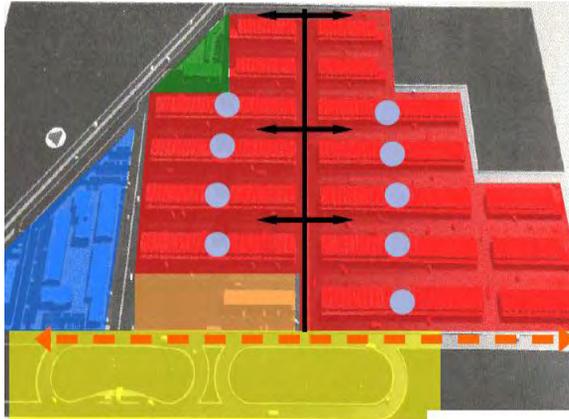
## CONCLUSIONES

El referente de Corabastos establece una de las grandes problemáticas que poseen las centrales de abastos en cuanto a su implantación, y es la falta de estrategias de mitigación y manejo del entorno urbano, el cual se densifica debido a la falta de aislamientos contundentes que delimiten al la infraestructura.

# 6 - MARCO REFERENCIAL

## 6,3 DISTRIBUCIÓN INTERNA Y COMPLEMENTOS - CORABASTOS BOGOTÁ.

### 6,3,1 DISTRIBUCIÓN



#### AREA ADMINISTRATIVA

Se encuentra el edificio administrativo (dirección, información, servicios médicos, agencias de transporte)

#### MERCADO SOBRE CAMIONES

#### AREAS BODEGAS

30 bodegas mayoristas, 29 espacios comercialización, zonas minoristas, aleros, ferreterías, zona de empaque, agroquímicos, red de fríos

#### ACCESO VEHICULOS DE CARGA

#### LOCALES EMPAQUES

Figura : áreas Cora bastos

### 6,3,2 INFRAESTRUCTURA

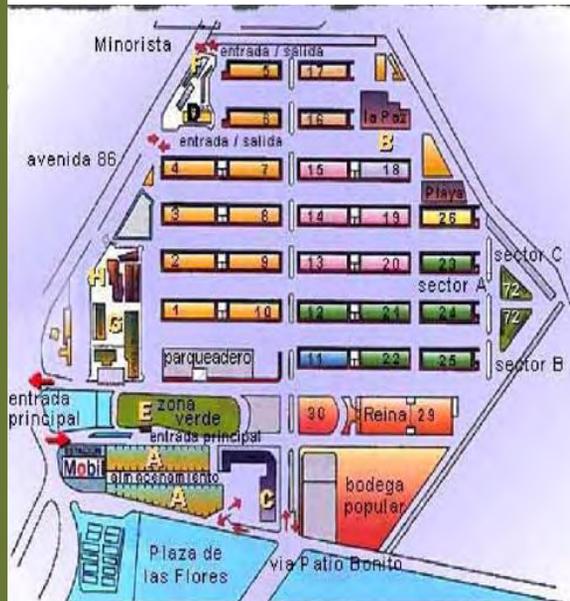


Figura 50: infraestructura corabastos

Fuente "DIAGNOSTICO ECONOMICO, URBANIASTICO Y DE GESTION DEL SUELO PARA EL DESARROLLO DE LA OPERACION ESTRATEGICA- CENTRALIDAD CORABASTOS"

- 57 bodegas para la venta y almacenaje de los productos alimenticios.
- Red de fríos para la conservación y almacenaje de frutas y pescados.
- 3 cámaras de congelación.
- 3 cámaras de refrigeración
- 1 túnel de congelación rápida.
- 1 Edificio de administración.
- 1 CAI Policía de Kennedy
- Amplia área de circulación peatonal y vehicular.
- Seguridad Privada.
- Sector de Cajones.
- Sector Comunal.
- 1 central de comunicaciones.
- Agentes encubiertos(DAS)

## CONCLUSIONES

– los espacios complementarios de la central de abastos son los que en si generan mayor conflicto, como es el caso de las zonas de descargue y aparcamiento de vehículos pesados, lo cual deja entrever la necesidad de plantear estos espacios como parte integral en el funcionamiento de la central de abastos

# 6 - MARCO REFERENCIAL

## 6,4 PROBLEMÁTICAS INTERNAS - CORABASTOS BOGOTÁ

### 6,4,1 ÁREAS DE PARQUEO DE CARGA



Figura 51: áreas parqueo Cora bastos

Fuente "Superintendencia de Servicios - Públicos Domiciliarios - República de Colombia

El área de parqueo de carga genera problemas, debido a los contraflujos que se generan tanto de vehículos pesados con peatones, siendo áreas propensas para accidentes

### 6,4,2 MOVIMIENTO DE PRODUCTOS AL INTERIOR DE LAS



Figura 52: descargue productos corabastos

Fuente "Superintendencia de Servicios - Públicos Domiciliarios - República de Colombia

los propietarios de la carga son los responsables de dejar el producto en las bodegas,

el transporte es manual a través de los coteros de la central y por medio de carretillas de madera y metálicas

### 6,4,3 MANEJO DE BASURAS



Figura 53 : manejo basuras corabastos

Fuente "Superintendencia de Servicios - Públicos Domiciliarios - República de Colombia

A la central ingresa un promedio de 9000 a 10.000 toneladas de productos.

La central genera un promedio de 100 toneladas de residuos diariamente.

Algunos comerciantes prefieren vender sus productos a terceros a menor precio cuando ya poseen algún grado de deterioro.

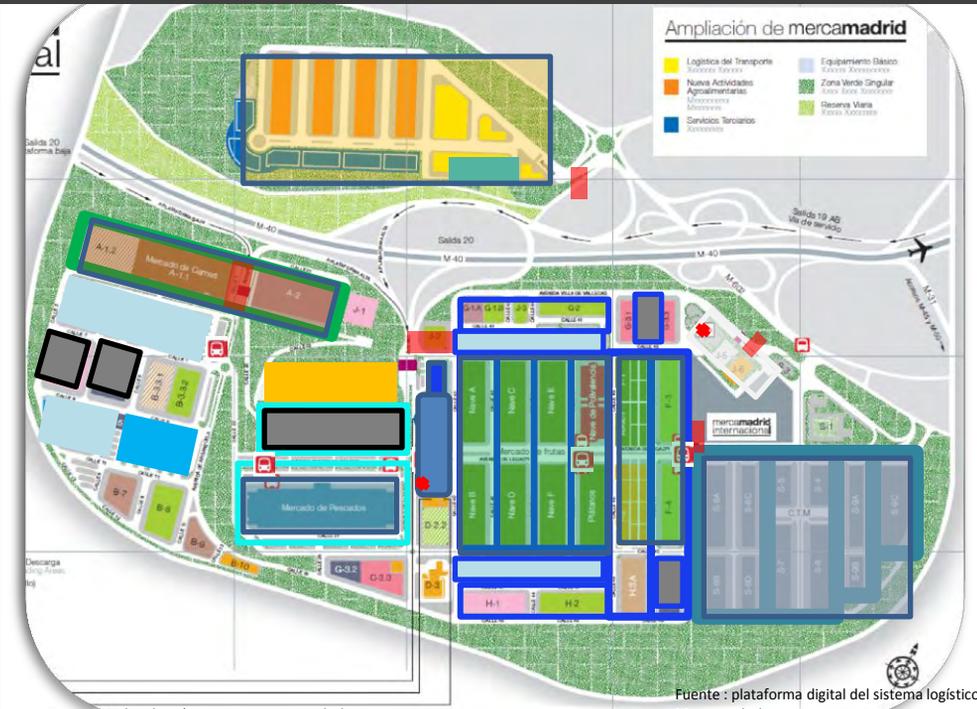
## CONCLUSIONES

- los espacios complementarios de la central de abastos son los que en si generan mayor conflicto, como es el caso de las zonas de descargue , manejo de basuras, lo cual deja entrever la necesidad de plantear estos espacios como parte integral en el funcionamiento de la central de abastos

# 6 - MARCO REFERENCIAL

## 6,5 FUNCIONAL – MERCA MADRID – MADRID, ESPAÑA

### 6,5,1 AREAS CONSTITUYENTES



|  |   |   |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4a5568; margin-right: 5px;"></span> Frio Industrial Cold Stores</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #a67c8c; margin-right: 5px;"></span> Central de Compras Purchase Centres</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f4a4c0; margin-right: 5px;"></span> Servicios Logísticos Logistics</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #40c4ff; margin-right: 5px;"></span> Locales Comerciales Commercial Area</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f9a825; margin-right: 5px;"></span> Otros Servicios Services</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f1c40f; margin-right: 5px;"></span> Dotaciones Hoteleras Hotel &amp; Restaurants</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #a6a6a6; margin-right: 5px;"></span> Aparcamientos, Aceras y Carga y Descarga Parking, Pavement, Loading and Unloading</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #4a5568; margin-right: 5px;"></span> Punto de información Information point</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f4a4c0; margin-right: 5px;"></span> Servicios Médicos Medical Service</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f1c40f; margin-right: 5px;"></span> Líneas: T32 y 130 Buses: T32 and 130</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #40c4ff; margin-right: 5px;"></span> Aparcamientos Parking</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #a67c8c; margin-right: 5px;"></span> Mercado de Carnes Meat Market</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #f4a4c0; margin-right: 5px;"></span> Actividades Cárnicas Meat Industry</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #40c4ff; margin-right: 5px;"></span> Mercado de Frutas Fruit &amp; Vegetable Market</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #a67c8c; margin-right: 5px;"></span> Actividades Hortofrutícolas Fruit &amp; Vegetable Industry</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #40c4ff; margin-right: 5px;"></span> Mercado de Pescados Fish Market</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: #a67c8c; margin-right: 5px;"></span> Actividades de Pescado Fish Industry</li> </ul> |
|--|---|---|

El proyecto está conformado por bloques independientes los cuales manejan actividades específicas, que permiten al usuario direccionarse hacia el punto que necesiten, evitando contraflujos entre los diversos actores que intervienen el funcionamiento de la central de abastos, igualmente la estructura del proyecto ubica los bloques con actividades mas públicas hacia la avenida principal y las actividades restringidas alejadas de los flujos densos de público externo.

# 6 - MARCO REFERENCIAL

## 6,6 IMAGEN Y RELACIÓN EXTERNA – MERCA MADRID – MADRID, ESPAÑA

### 6,6,1 IMAGEN

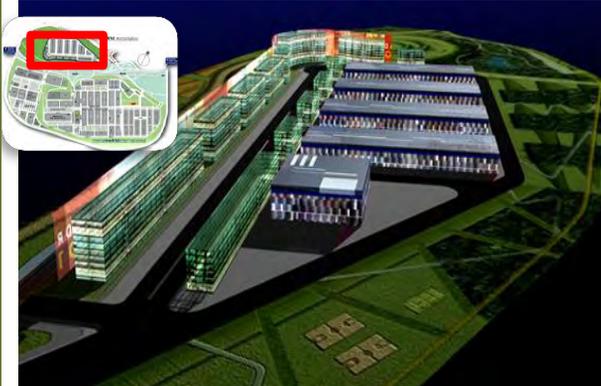


Figura 55 : imagen mercamadrid Fuente : plataforma digital del sistema logístico Mercamadrid

La imagen propuesta para el proyecto se enfoca en destacar las formas geométricas puras, que permiten transmitir las actividades de este escenario donde se da prioridad a la calidad y la innovación, las actividades logísticas y las nuevas formas de distribución de productos alimentarios.

### 6,6,2 RELACIÓN CON EL EXTERIOR

#### MercaMadrid –parque natural



Figura 56 : espacio publico Mercamadrid Fuente : plataforma digital del sistema logístico Mercamadrid

El proyecto plantea la creación de un parque interactivo natural de 190.000 mt2 el cual sirve de elemento integrador con la ciudad al igual que el limite contenedor para el crecimiento de la infraestructura aledaña.

### CONCLUSIONES

-La infra estructura de Merca Madrid, desarrolla un gran apego a la integración con el espacio publico y la revitalización ambiental lo cual planta un precedente para visualizar las infraestructuras de abastos desde un punto de vista en donde se las concibe como elemento de integración social y espacial y no como elementos aislados sin impactos positivos para el sitio de su implantación.

# 7-DESARROLLO DEL PROYECTO

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,1 CONDICIONANTES UNIDAD DE INTERVENCIÓN JAMONDINO PARA LA CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,1,1 CONDICIONANTES DEL LUGAR –UNIDAD INTERVENCIÓN JAMONDINO.

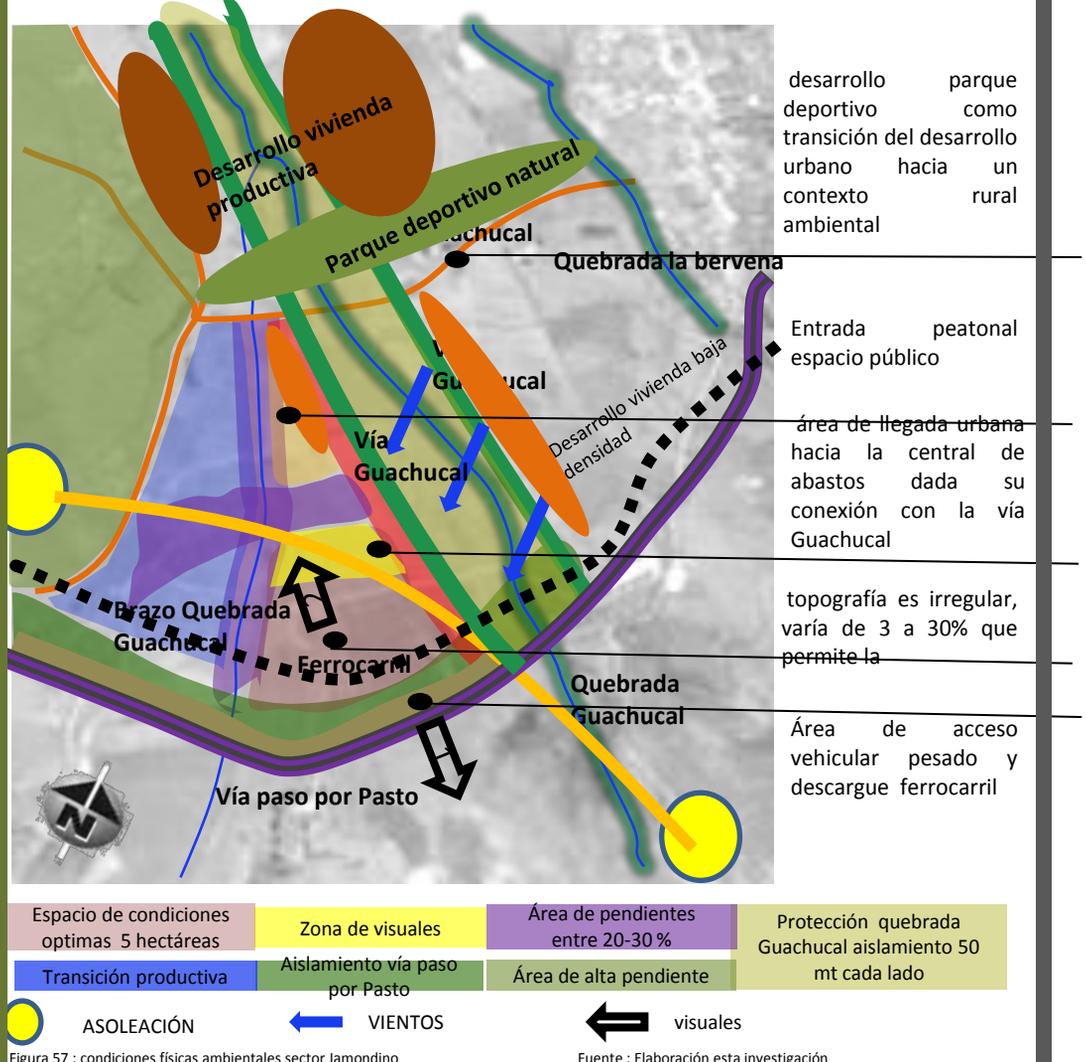


Figura 57 : condiciones físicas ambientales sector Jamondino

Fuente : Elaboración esta investigación

**topografía** es irregular, varía de 3 a 30% que permite la implementación de estructuras escalonadas

**Variante Paso por Pasto:** vía de alto impacto, tensionada por la entrada de vehículos de carga , propicia para servir de punto de entrada al equipamiento

**Visuales:** valoración de visuales tanto naturales como de la ciudad de Pasto

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

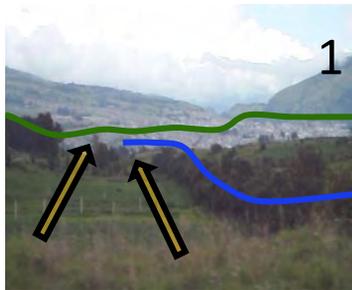
## CONDICIONANTES FISICAS UNIDAD DE INTERVENCION JAMONDINO PARA LA CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,1,2 PAISAJE



Figura 58 : Paisaje Jamondino  
Fuente : esta investigación

**LÍNEA DE PAISAJE.** La línea se define por la vegetación existente, donde existe un dominio de la línea horizontal , Las líneas rectas tienden a ser forzadas, estructurales y estables dirigiendo la mirada



Visual de un marco de ciudad desde el lote

Figura 59: visual desde Jamondino  
Fuente : esta investigación



Valoración del entorno montañoso

Figura 60: visual entorno montañoso Jamondino  
Fuente : esta investigación

**Paisaje de alta montaña:** dominio de vegetación nativa. Visuales de la ciudad

**Paisaje rural:** que ha sido transformado por el hombre para el desarrollo de actividades agropecuarias.

Dentro del proyecto el elemento paisajístico se convierte en punto primordial que permita integrar la nueva infraestructura con el entorno natural existente propiciando la integración de las quebradas, la topografía, y el sistema forestal, buscando un proyecto amigable con el paisaje.

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,2 DESARROLLO PROYECTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

El POT(2013) de Pasto establece el sector de Jamondino como área de expansión urbana de la ciudad, partiendo de esto se establece potencializar este sector dada la interacción directa que posee con la vía Nacional Paso por Pasto y su factibilidad de acoger equipamientos de impacto regional, es así como se da en este caso la inclusión de la infraestructura de la central de abastos regional, la cual busca establecer la conexión entre el sector urbano consolidado de la ciudad de Pasto y la interacción con la vía Nacional Paso por Pasto. Generando una propuesta para el desarrollo de vivienda y ocupación urbano adecuado y pertinente con el sector, que permita la interacción de la nueva infraestructura con la ciudad. Procurando generar dentro del desarrollo Urbano una propuesta de ocupación en donde se priorice la valoración del entorno natural y el espacio público necesario para la sana interacción del poblador con su nuevo entorno. Sin Percibir un gran impacto de la imagen tanto visual como espacial de éste.

En cuanto a la conexión con la ciudad, ésta se da a través de la quebrada Guachucal la cual se conecta con el río Chapal, aprovechando esta conexión ambiental se genera el desarrollo urbano priorizando la quebrada como el elemento estructural urbano.

El diseño arquitectónico de la Central de Abastos se basa en elementos modulares independientes que interactúan unos con otros permitiendo el desarrollo de las actividades de comercialización de los productos agrícolas, donde se propone la división del equipamiento en tres grandes zonas, permitiendo establecer un filtro desde el exterior público al interior privado del equipamiento. El proyecto busca ser lo menos agresivo con su entorno de implantación, se trabajan las actividades de alto impacto hacia el interior del equipamiento, y las actividades de desarrollo público hacia el exterior del mismo.

La primera zona del equipamiento ubicada hacia el noroccidente se denomina mercado minorista, está condicionada con una interacción directa con el espacio público externo, la segunda zona que contiene el sistema de bodegaje y transformación de productos agrícolas, ésta se encuentra en el interior del equipamiento, funcionando a partir de volúmenes independientes los cuales manejan relaciones de interacción directa pero manteniendo la independencia uno de otro. Y la zona de descargue del ferrocarril de carga.

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,2 DESARROLLO PROYECTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

Esta división genera características espaciales como:

- Permitir conexiones urbanas del edificio con el entorno natural de implantación y de igual forma con la ciudad, debido a la permeabilidad de la central de abastos

- Flexibilizar y generar autonomía en el uso del edificio, por medio de la compartimentación volumétrica que permite el manejo del equipamiento de forma independiente.

- Funcionalmente el proyecto se concibe a través de flujos de movilidad tanto vehiculares, los cuales se desarrollan hacia el interior del proyecto, como peatonales en la zona externa, evitando el entrecruzamiento de flujos no compatibles.

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,3 DESARROLLO PROYECTUAL URBANO CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,3,1 PROPUESTA DE RELACIONES SECTOR DE IMPLANTACIÓN - NUEVA INFRAESTRUCTURA

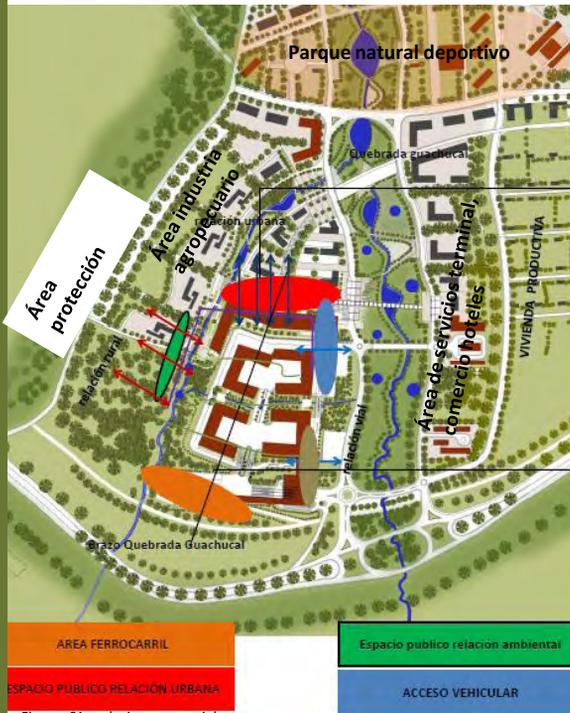


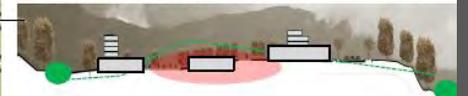
Figura 61 : relaciones espaciales

Fuente : esta investigación

#### ÁREA RECREATIVA NATURAL

Se establece como elemento de transición entre la central de abastos y la propuesta de ocupación urbana, un parque natural incorporando equipamientos recreativos e institucionales, con el fin de controlar el crecimiento urbano y facilitar la interacción del uso del suelo en el sector

#### PERFIL ACCESO PEATONAL CENTRAL DE ABASTOS



Se busca generar un área de equipamientos comerciales hacia la central de abastos, generando la dinámica económica necesaria para el funcionamiento de esta. Incorporando tanto espacio público como elementos ambientales

Figura 62 :propuesta espacio público central de abastos

Fuente : esta investigación

#### RELACIÓN ESPACIO PÚBLICO EQUIPAMIENTO EN SECTOR



Dentro de la infraestructura de la central de abastos, esta se ve permeada por elementos ambientales rompiendo con la dureza funcional de este equipamiento

Figura 63 :propuesta interacción ambiental

Fuente : esta investigación

### 7,3,2 PROPUESTA DE RELACIONES AMBIENTALES SECTOR DE IMPLANTACIÓN

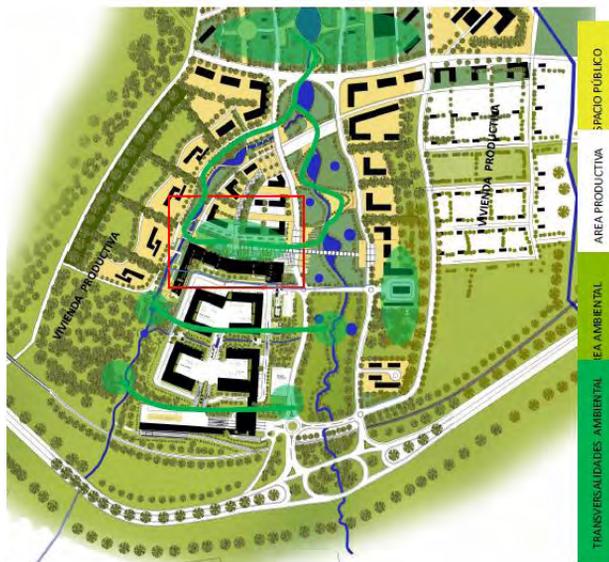


Figura 64 : relaciones ambientales proyecto-sector

Fuente : esta investigación

Se desarrolla un sistema de interacción de la infraestructura urbana desarrollada entorno a la central de abastos, con el entorno natural de sector buscando permeando el área construida con elementos naturales, en una simbiosis espacial.

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,4 DESARROLLO PROYECTUAL ESPACIO PUBLICO ACCESO CENTRAL DE ABASTOS

### 7,4,1 PROPUESTA PLAZA DE ACCESO CENTRAL DE ABASTOS.

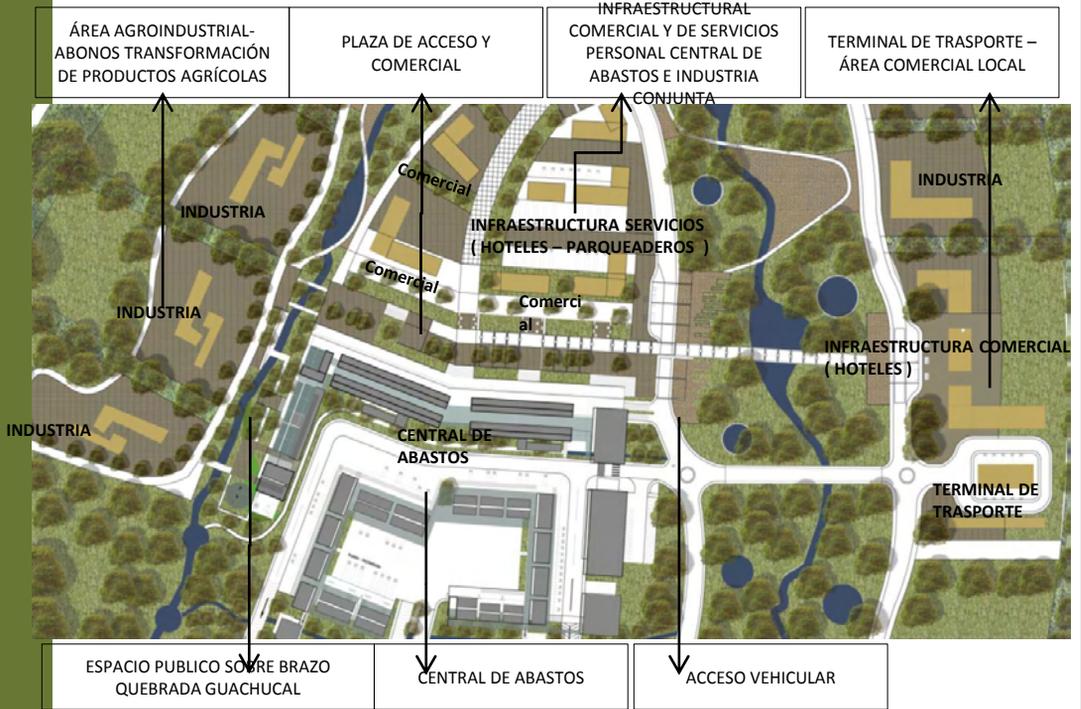


Figura 65 : plaza de acceso Fuente : esta investigación

Se desarrolla la plaza de acceso a la central de abastos, como elemento integrador de las dinámicas , urbanas propuestas para el crecimiento de Jamondino, con la relación de la central de abastos, propiciando un espacio público para la interacción de la población local permanente y los usuarios del equipamiento.

### RELACIONES USOS DE SUELO



Figura 66 : relaciones usos de suelo Fuente : esta investigación

### PROPUESTA FLUJOS PEATONALES



Figura 67 : propuesta flujos peatonales Fuente : esta investigación

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,4 DESARROLLO PROYECTUAL ESPACIO PUBLICO ACCESO CENTRAL DE ABASTOS



DETALLE SECCIÓN PLAZA DE ACCESO CENTRAL DE ABASTOS

DETALLE PLAZA DE ACCESO CENTRAL DE ABASTOS



Figura 68: detalle plaza de acceso.

Fuente: esta investigación

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,5 CONDICIONANTES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,5,1 USUARIOS

#### COMERCIANTE MAYORISTAS

encargadas de comercializar los productos – provenientes de la ciudad de Pasto y regiones aledañas, las edades de los vendedores varían desde 20 años hasta 60 años



**COMPRADORES** : las personas que buscan abastecerse de productos agrícolas - alimenticios , para surtir negocios en el interior de la ciudad de Pasto o de regiones cercanas del municipio y la región



#### TRANSPORTADORES



#### COMERCIANTE MINORISTAS

personas que comercializan los productos al detal; socialmente hay una alta tendencia a que de mujeres cabezas de familia sean las que más desempeñen esta labor



encargados del transporte interno de los productos , población de bajos recursos económicos, de vulneración social.



#### COMERCIANTE EVENTUALES

población generalmente de origen rural que comercializan los productos que producen en su hogar en cantidades



**USUARIOS DE SERVICIOS:** encargados del funcionamiento y mantenimiento complementario de la central de abastos personal de aseo vigilancia -policía- bomberos

Figura 69 : usuarios central de abastos

Fuente : esta investigación

## CONSTRUCCIÓN INTEGRAL DESDE LOS USUARIOS



Figura 70 : interacción usuarios

Fuente : esta investigación

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## CONDICIONANTES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,5,2 VOLUMEN DE MANEJO DE PRODUCTOS AGRÍCOLAS DESTINADOS HACIA LA CENTRAL DE ABASTOS

|         | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO ANIMALES TN | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO FRUTAS TN | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO PAPA TN | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO HORTALIZAS TN | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO GRANOS TN | TOTAL SISTEMA DE ABASTECIMIENTO LECHE LT | TOTAL TN  |
|---------|---|---|---|---|---|--|-----------|
| ANUAL   | 7810  | 41521,75                                  | 70651,25                                | 50823,25                                      | 46704                                     | 134,75                                   | 217644,75 |
| MES     | 650,8                                       | 3460,1                                    | 5887,6                                  | 4235,3  | 3892,0                                    | 11,2                                     | 18137,1   |
| SEMANAL | 144,6                                       | 768,9                                     | 1308,4                                  | 941,2   | 864,9                                     | 2,5                                      | 4030,5    |
| DIARIO  | 21,4  | 113,8                                     | 193,6                                   | 139,2   | 128,0                                     | 0,4                                      | 596,3     |

| ESPACIOS             | ESPACIOS                | ESPACIOS        | ESPACIOS        | ESPACIOS        | ESPACIOS      |
|----------------------|-------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|
| patio de jaulas      | bodegas no pedercederos | bodegas tipo    | área de empaque | cuartos secos   | cuartos fríos |
| almacenamiento peces | cuartos fríos           | área de empaque | área de empaque | área de empaque | -             |
| cuartos fríos        | área empaque            |                 |                 |                 | -             |

Tabla 11: volúmenes de productos agrícolas

Fuente: elaboración propia a partir de datos estadísticos – consolidados agrícolas de Nariño 2010-2011-2012

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## CONDICIONANTES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,5,3 ESQUEMA DE RELACIÓN DE ZONAS CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL

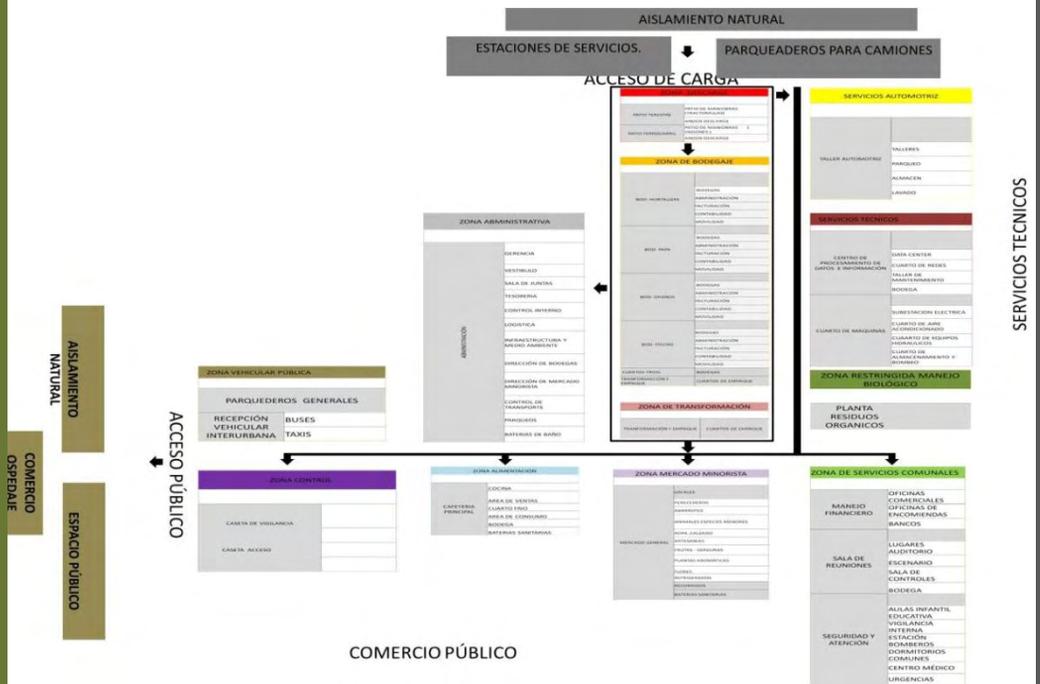


Tabla 12 : relación zonas central de abastos Fuente: esta investigación

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## CONDICIONANTES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,5,4 DIMENSIONAMIENTO DE ZONAS CENTRAL DE ABASTOS SEGÚN TAMAÑO, FUNCIÓN, USUARIOS

| ZONAS                      | ESPACIOS                          | USUARIOS   | CAN USUARIOS | area UNIDAD | AREA PARCIAL |
|----------------------------|-----------------------------------|--|--------------|-------------|--------------|
| ZONA BODEGALE              | BOD- PAPA                         | PERSONAL DESCARGA-<br>COMERCIANTES MAYORISTAS<br>COMPRADOR MAYORISTA | 450          | 7800        | 30639        |
|                            |                                   |  | 3000         | 3000        |              |
|                            |                                   |  | 1            | 240         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 180         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 180         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 1200        |              |
|                            | BOD- GRANOS                       | PERSONAL DESCARGA-<br>COMERCIANTES MAYORISTAS<br>COMPRADOR MAYORISTA | 360          | 5256        |              |
|                            |                                   |  | 2160         | 1800        |              |
|                            |                                   |  | 1            | 173         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 130         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 130         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 864         |              |
|                            | BOD- FRUTAS                       | PERSONAL DESCARGA-<br>COMERCIANTES MAYORISTAS<br>COMPRADOR MAYORISTA | 600          | 6440        |              |
|                            |                                   |  | 2400         | 2600        |              |
|                            |                                   |  | 1            | 192         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 144         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 144         |              |
| CUARTOS FRIOS              |                                   | 192  | 960          | 1103        |              |
| TRANFORMACIÓN Y EMPAQUE    | PERSONAL ESPECIALIZADO EN EMPAQUE | 120  | 3200         |             |              |
| ZONA DE CARGA Y DESCARGA   | PATIO TERESTRE                    | TRANSPORTISTAS - PERSONAL DE DESCARGA                                | 30           | 1800        | 11400        |
|                            |                                   |  | 60           | 6000        |              |
|                            | PATIO FERROCARRIL                 |  | 15           | 900         |              |
| ZONA DE COMERCIO MINORISTA | MERCADO GENERAL                   | COMERCIANTES MINORISTAS -<br>COMPADRO DETALLISTA                     |              | 6848,5      | 10272,75     |
|                            |                                   |  | 136          | 102         |              |
|                            |                                   |  | 424          | 742         |              |
|                            |                                   |  | 496          | 124         |              |
|                            |                                   |  | 160          | 280         |              |
|                            |                                   |  | 40           | 70          |              |
|                            |                                   |  | 6904         | 5178        |              |
|                            |                                   |  | 160          | 280         |              |
|                            |                                   |  | 40           | 12,5        |              |
|                            |                                   |  | 40           | 60          |              |
|                            |                                   |  |              | 3424,25     |              |
|                            | 0                                 |  |              |             |              |
| ZONA DE MENTACIÓN          | CAFETERIA PRINCIPAL               | USUARIOS EN GENERAL  | 5            | 200         | 4687         |
|                            |                                   |  | 5            | 400         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 10          |              |
|                            |                                   |  | 400          | 4000        |              |
| ZONAS COMPLEMENTARIAS      | MANEJO FINANCIERO                 | PERSONAL ADMINISTRATIVO-<br>COMERCIANTES                             | 100          | 950         | 7455         |
|                            |                                   |  | 20           | 250         |              |
|                            |                                   |  | 50           | 200         |              |
|                            | SALA DE REUNIONES                 |  | 100          | 500         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 200         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 160         |              |
|                            |                                   |  | 1            | 20          |              |
|                            |                                   |  | 1            | 16          |              |
|                            | SEGURIDAD Y ATENCIÓN              | PERSONAL DE VIGILANCIA   | 30           | 4           |              |
|                            |                                   |  | 4            | 120         |              |
|                            |                                   |  | 3            | 20          |              |
|                            |                                   |  | 3            | 15          |              |
|                            |                                   |  | 3            | 30          |              |
| 2                          |                                   |  | 60           |             |              |
| PARQUEDEROS GENERALES      | COMPRADORES EN GENERAL            | 2  | 60           | 6000        |              |
| RECEPCIÓN                  | COMERCIANTES - COMPRADORE         |  | 260          |             |              |

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## CONDICIONANTES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

|                         |  |   |    |     |      |  |
|-------------------------|--|---|----|-----|------|--|
| ZONA DE SERVICIOS       | CENTRO DE PROCESAMIENTO DE DATOS E INFORMACIÓN |   | 1  | 30  | 78   |  |
|                         |  | PERSONAL CON ACCESO RESTRINGIDO   | 1  | 8   |      |  |
|                         |  |   | 1  | 8   |      |  |
|                         |  |   | 1  | 9   |      |  |
|                         |  |   | 1  | 5   |      |  |
|                         | CUARTO DE MAQUINAS                             |   |    | 48  |      |  |
|                         |  |   | 1  | 12  |      |  |
|                         |  | PERSONAL CON ACCESO RESTRINGIDO   | 1  | 12  |      |  |
|                         |  |   | 1  | 12  |      |  |
|                         |  |   | 1  | 12  |      |  |
|                         | TALLER AUTOMOTRIZ                              |   |    | 430 | 430  |  |
|                         |  |   | 8  | 140 |      |  |
|                         |  | TRANSPORTADORES- MECANICO   | 4  | 120 |      |  |
|                         |  |   | 1  | 50  |      |  |
|                         |  |   | 4  | 120 |      |  |
| ZONA ADMINISTRATIVA     | ADMINISTRACIÓN                                 | PERSONAL ADMINISTRATIVO PERMANENTE- COMPRADORES Y COMERCIANTES DE ACTIVIDAD OCASIONAL | 1  | 90  | 2870 |  |
|                         |  |   | 1  | 600 |      |  |
|                         |  |   | 12 | 400 |      |  |
|                         |  |   | 1  | 300 |      |  |
|                         |  |   | 1  | 200 |      |  |
|                         |  |   | 1  | 200 |      |  |
|                         |  |   | 1  | 200 |      |  |
|                         |  |   | 1  | 200 |      |  |
|                         |  |   | 1  | 200 |      |  |
|                         |  |   | 1  | 200 |      |  |
|                         |  |   | 80 |     |      |  |
| VIGILANCIA Y CONTROL    | CASETA DE VIGILANCIA                           |   |    |     | 150  |  |
|                         |  |   |    |     |      |  |
|                         |  |   |    |     |      |  |
|                         |  |   |    |     |      |  |
|                         |  |   |    |     |      |  |
| TRATAMIENTO DE RESIDUOS | DISPOSICIÓN DE RESIDUOS.                       |   |    |     | 2000 |  |

|   |               |
|---|---------------|
| AREA UTIL DE FUNCIONAMIENTO             | 69982         |
| CIRCULACIÓN PEATONAL DE SERVICIO        | 4899          |
| AREA TOTAL CONSTRUIDA                   | 74881         |
| AISLAMIENTO NATURAL                     | 44928,6       |
| <b>AREA TOTAL IMPLANTACIÓN PROYECTO</b> | <b>119810</b> |

Tabla 13 : dimensionamiento

Fuente: elaboración propia a partir de datos estadísticos – consolidados agrícolas de Nariño 2010-2011-2012

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## CONDICIONANTES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,5,5 PROPUESTA CONCEPTUAL

#### CENTRAL DE ABASTOS

#### PROYECTO COMO HITO URBANO

#### A través de

contraste visual  
con el entorno

Interacción de lo natural ambiental  
con lo artificial del proyecto

#### Estableciendo

Diferencia clara entre lo natural y lo  
construido artificial



formas sinuosas  
naturales del entorno,  
predominantes del lugar



**V**  
**S**  
Manejo de formas  
geométricas puras.  
Ausentes del lugar

#### Buscando



articulación del  
entorno natural  
con el objeto  
construido

Conceptos formales, Pureza formal,  
Permeabilidad del volumen, Interacción  
con lo natural, Estructura.

contraste con la percepción de la  
imagen actual generalizada de las  
central de abastos

Imagen actual de los espacio  
de comercialización

Espacio Desordenado, Frio, Inseguro  
Roñoso, Sucio

#### Imagen buscada

Espacio dinámico, Lucido, Sobrio  
Ligero, Pulcro, Limpio. Transparente

#### Permitiendo

interacción social  
Núcleo de trabajo  
Experiencia de vida del  
usuario.  
Viveza espacial  
Permeabilidad de la luz  
Dinámica visual



#### Atraves de



Tratamiento espacial,,  
estructura, mensaje visual  
externo e interno del proyecto,  
pieles cerramiento nuevos usos  
de materiales

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## CONDICIONANTES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### INSUMOS PARA EL DISEÑO ARQUITECTÓNICO

#### BASADOS DESDE LA VISIÓN ARQUITECTÓNICA REFERENCIAL

De la

#### ARQUITECTURA MODERNA

Con referentes como



Bauhaus



Edificios modernos - Hamburgo en un canal



Instituto de tecnología de Illinois



Biblioteca nacional de Francia

#### ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA

Con referentes como



Universidad de Chile



Centro de logística Bestseller

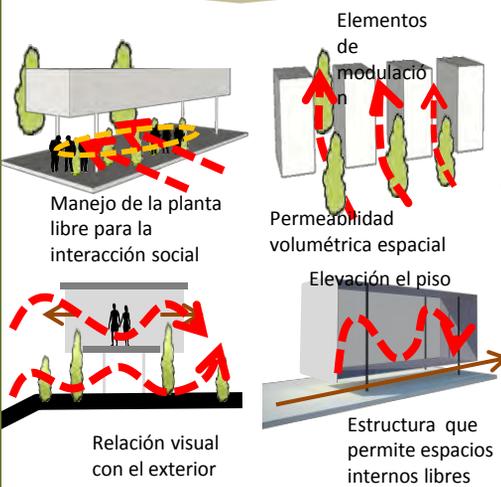


Academia Pearl Jaipur

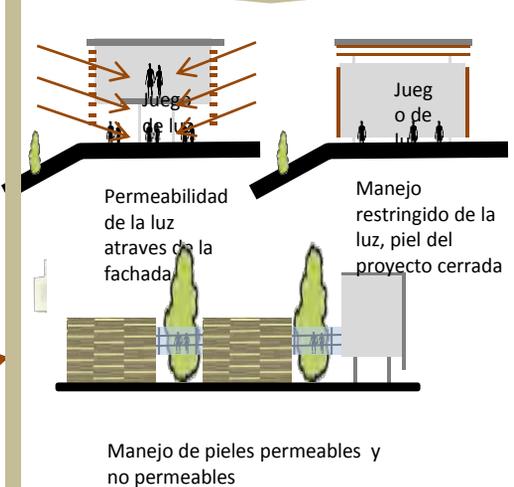


Museo Harley-Davidson

Estableciendo conceptos compositivos



Estableciendo conceptos compositivos



### Buscando imagen integral para la central de abastos

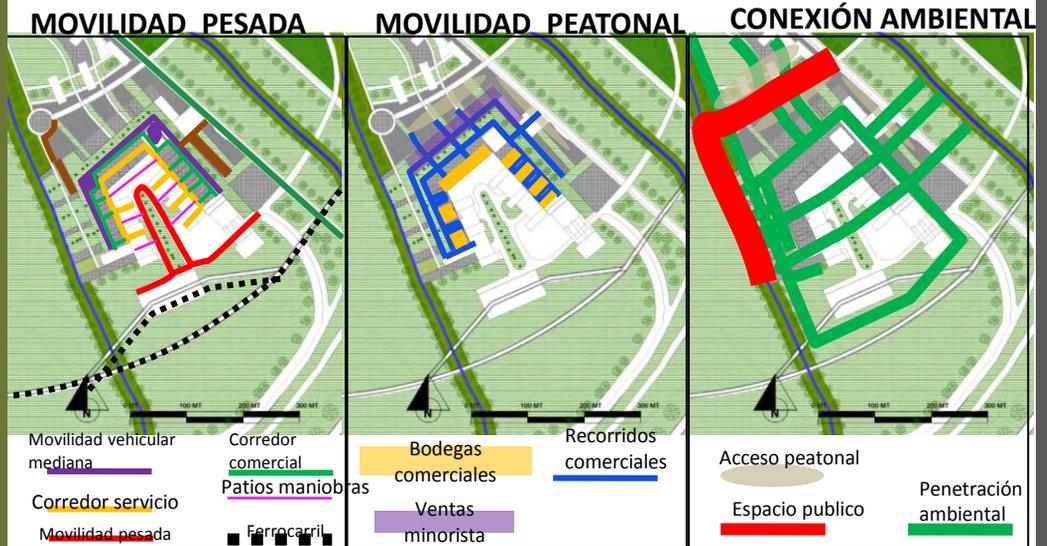
Figura 72 : insumos diseño arquitectónico.

Fuente : esta investigación

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## CONDICIONANTES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,5,6 ESQUEMAS DESARROLLO FUNCIONAL



Fuente: esta investigación

### DISTRIBUCIÓN FUNCIONAL BODEGAJE



Figura 73 : corte funcionales

Fuente: esta investigación

### 7,5,7 ESQUEMAS AMBIENTAL ESPACIAL



Figura 74 : esquemas ambientales

Fuente: esta investigación

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,6 DESARROLLO PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,6,1 VOLUMETRÍA - RELACIÓN CON EL ENTORNO



Figura 75 : volumetría general central de abastos

Fuente : esta investigación

Integración de la infraestructura de abastos con el entorno natural de implantación, destacando al equipamiento por el contraste formal, que genera dado las formas geométricas puras que lo constituyen.

### 7,6,2 ESTRUCTURA VOLUMÉTRICA

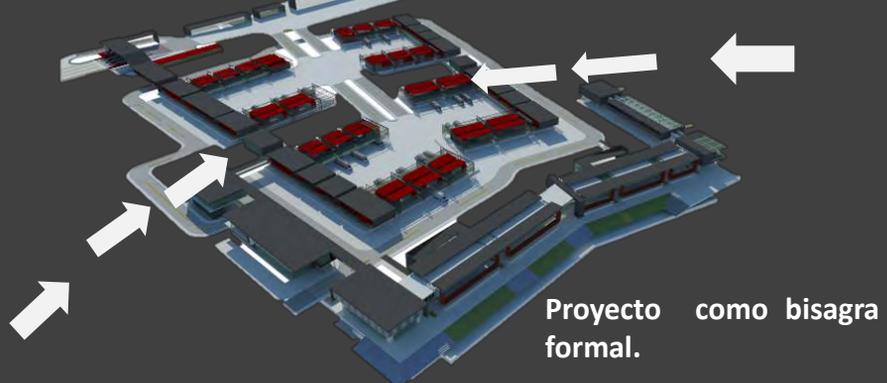


Figura 76: Estructura formal

Fuente : esta investigación

La central de abastos se articula como un volumen de 2 cuerpos los cuales se tensionan uno contra otro, buscando la sensación de un volumen que se va cerrando concentrando la densidad de volúmenes al interior.

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 PLANIMETRIA PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,7,1 PLANTA DE PARQUEADEROS

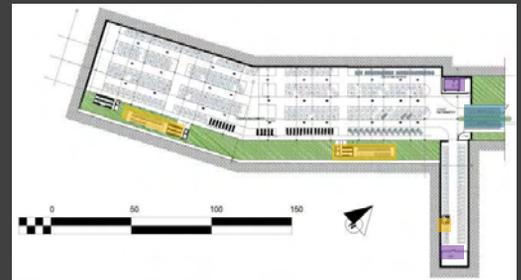
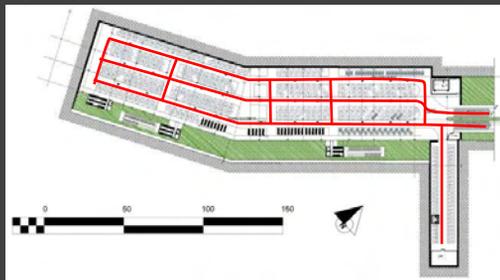


Figura 77 : planta parqueaderos

Movilidad  
parqueaderos

vehicular

Puntos fijos- áreas de  
servicios



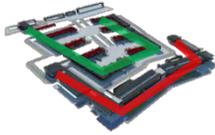
Puntos fijos    Áreas técnicas    Acceso vehicular

Figura 78 : flujos parqueaderos

La zona de parqueaderos se ubica bajo el nivel de acceso público de la central de abastos (mercado minorista), con el fin de brindar un espacio visualmente abierto para desarrollar mayor espacio público.

# M ARCO PROYECTUAL

## 7,7 PLANIMETRIA PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO



### 7,7,2 PLANTA PRIMER NIVEL

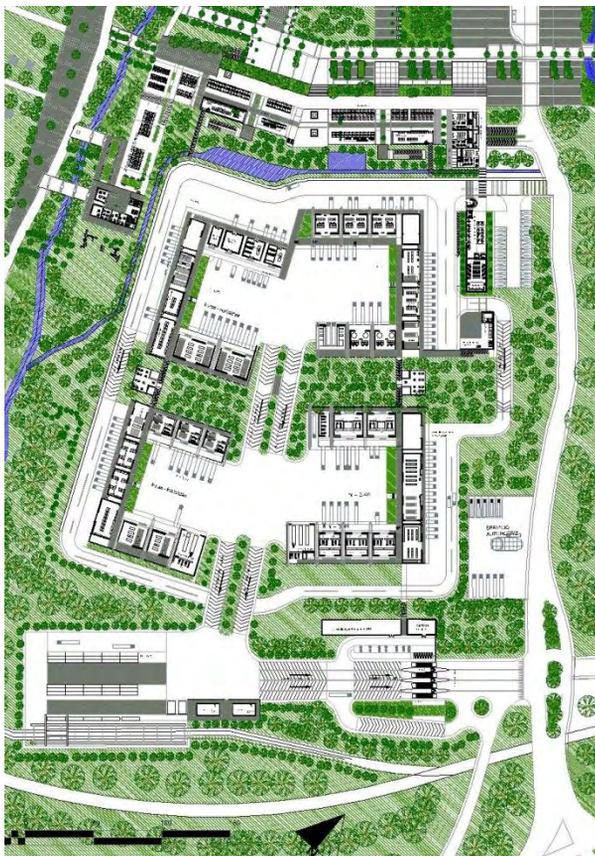
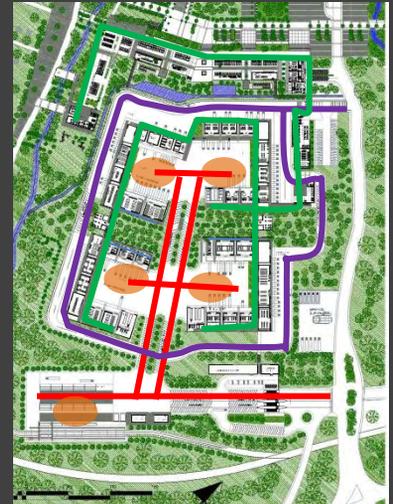


figura 79: planta nivel 1

El proyecto se desarrolla, a través de anillos de funcionamiento, en donde en el anillo interno se encuentran las actividades restringidas y en el anillo externo la las actividades de ventas públicas.



Movilidad vehicular mediana      Movilidad pesada  
 Patios maniobras      peatonal

### DISTRIBUCIÓN



Mercado minorista      Área administrativa  
 Bodegas frutas - hortalizas      Bodegas granos  
 Bodegas tubérculos      Bodegas almacenaje  
 Bodegas cárnicos      Área técnica

Figura 80 : estructura central de abastos

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

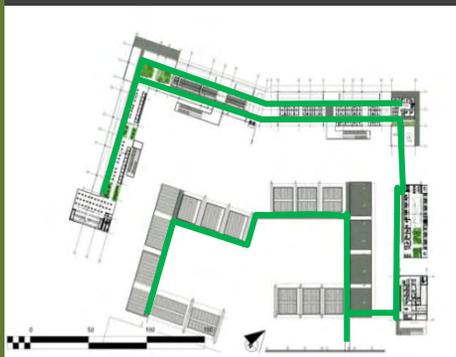
## 7,7 PLANIMETRIA PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,7,3 PLANTA SEGUNDO NIVEL MERCADO MINORISTA



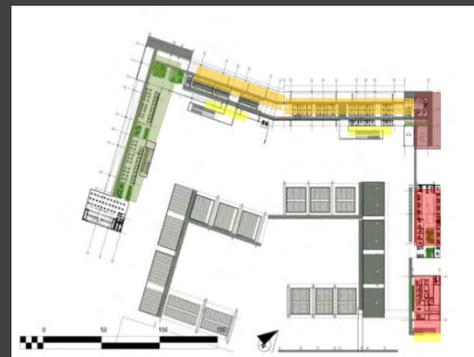
Figura 81 : planta nivel 2

#### FLUJOS PAETONALES



peatonal

#### PUNTOS TENSIONANTES



Cafetería Puntos fijos Administración mercado Ventas abarrotes Administración central de abastos

Figura 82 : distribución funcional nivel2

El nivel 2 del proyecto se focaliza principalmente en el desarrollo del mercado minorista, estableciendo actividades de comercio público y servicios comunales.

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 PLANIMETRIA PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,7,4 ÁREA DE BODEGAJE



### BODEGA TRANSFORMACIÓN GRANOS.

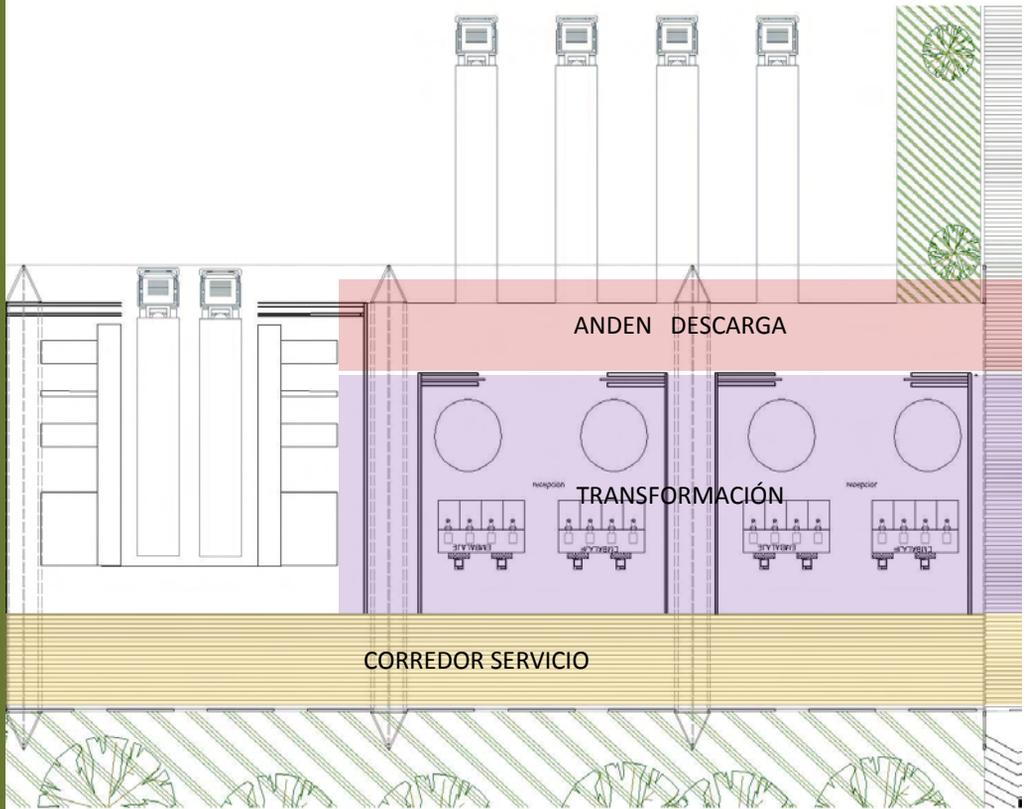


Figura 83 : BODEGA GRANOS

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 PLANIMETRIA PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO



### BODEGA TRANSFORMACIÓN FRUTAS VERDURAS

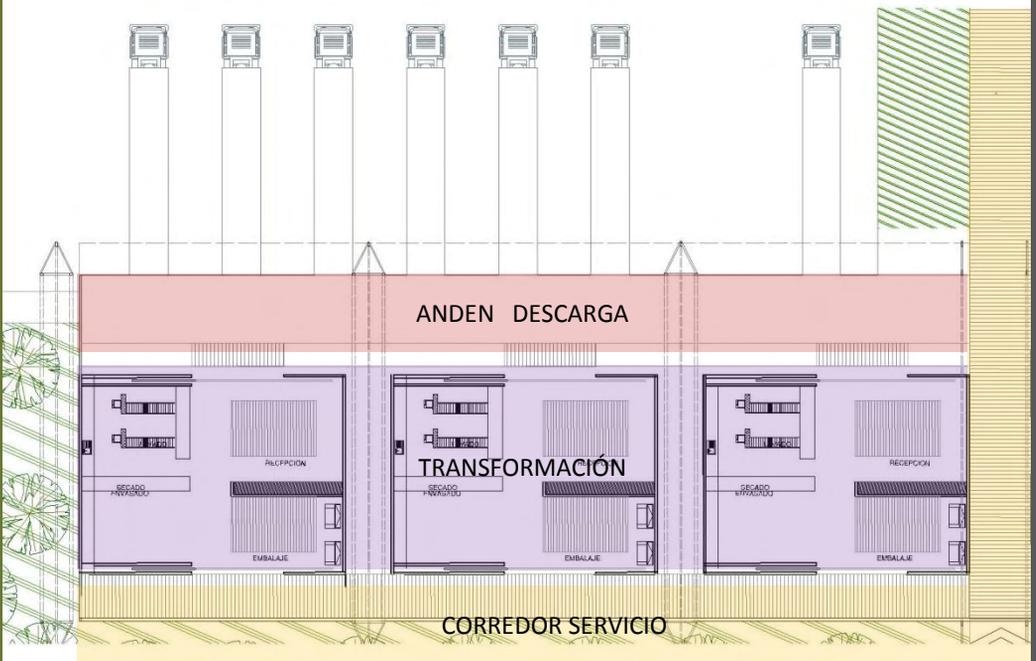


Figura 84 : BODEGA FRUTAS- HORTALIZAS

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 PLANIMETRIA PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO



### BODEGA TRANSFORMACIÓN TUBERCULOS

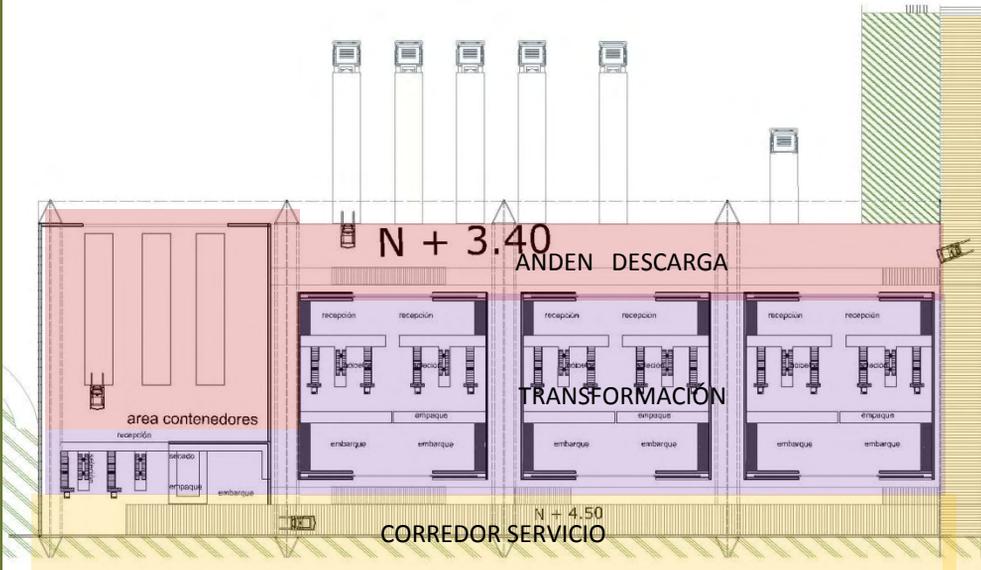


Figura 85 : BODEGA TUBERCULOS

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 PLANIMETRIA PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO



### BODEGA ALMACENAJE

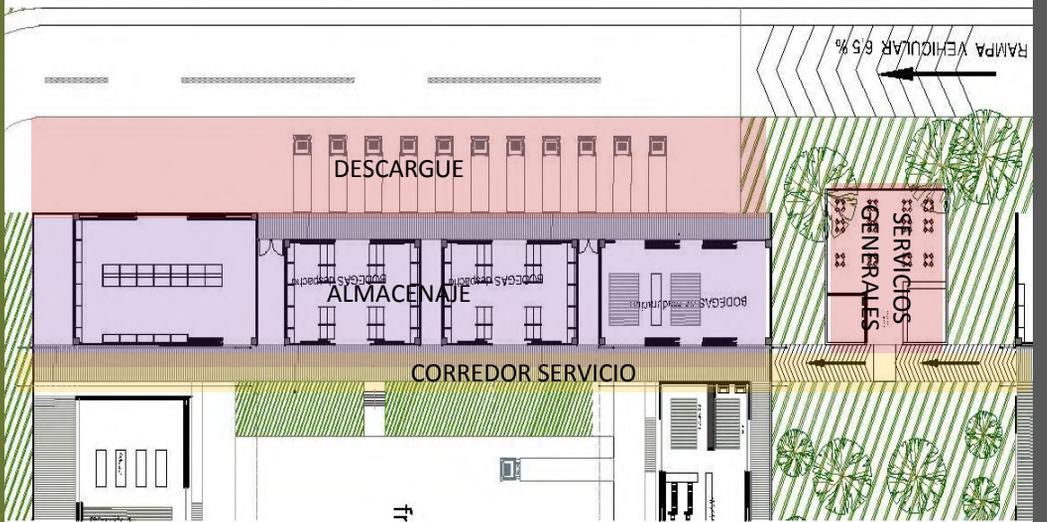


Figura 86 : BODEGA ALMACENALE

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 PLANIMETRIA PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,7,5 SECCIONES ARQUITECTÓNICAS



### SECCIÓN – BODEGA ALMACENAMIENTO- ÁREA ADMINISTRATIVA

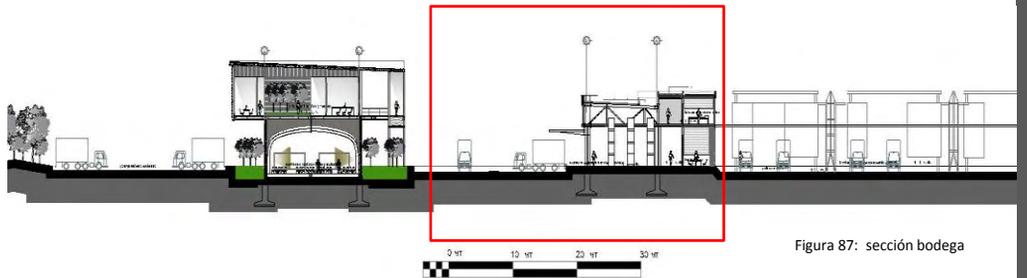


Figura 87: sección bodega

### SECCIÓN – ÁREA DE DESCARGUE

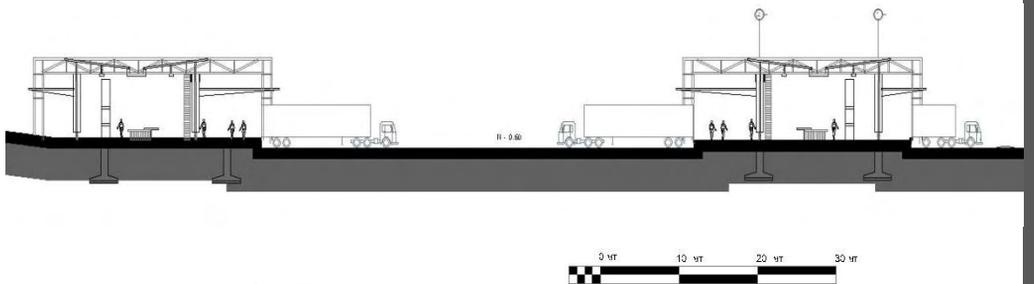


Figura 88 : área descargue

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 PLANIMETRIA PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### SECCIONES ARQUITECTÓNICAS



### SECCIÓN – ÁREA DE DESCARGUE- MERCADO MINORISTA

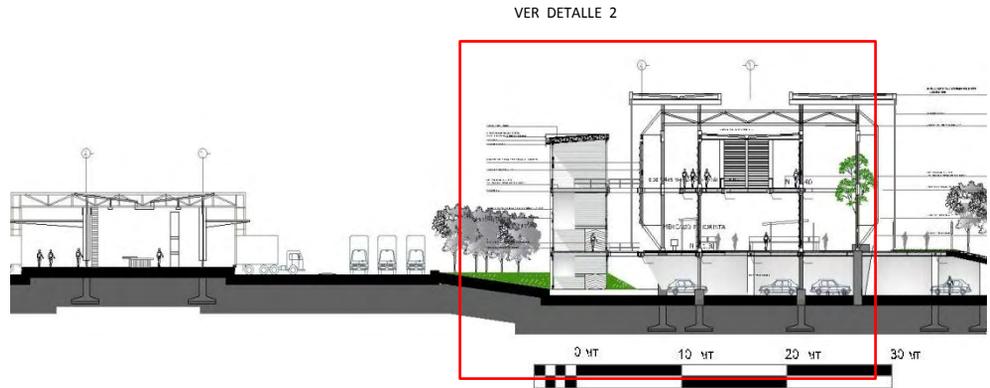


Figura 89 detalle mercado minorista

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 PLANIMETRIA PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,7,6 FACHADAS ARQUITECTÓNICAS



FACHADA NORTE MERCADO MINORISTA ESC: 1-300



Figura 90: fachada norte



FACHADA OCCIDENTE MERCADO MINORISTA ESC: 1-300



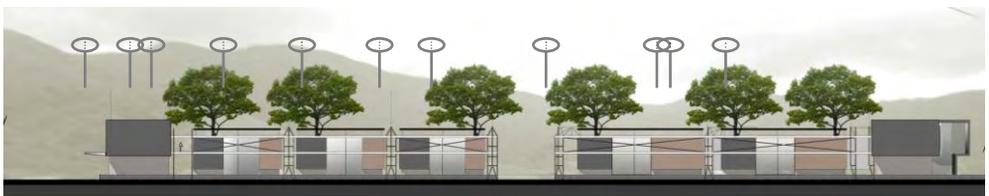
Figura 91: fachada occidental



FACHADA ORIENTAL ESC: 1-300



Figura 92: fachada oriental



FACHADA BODEGAS ESC: 1- 200



Figura 93: fachada oriental



# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 ESTRUCTURA

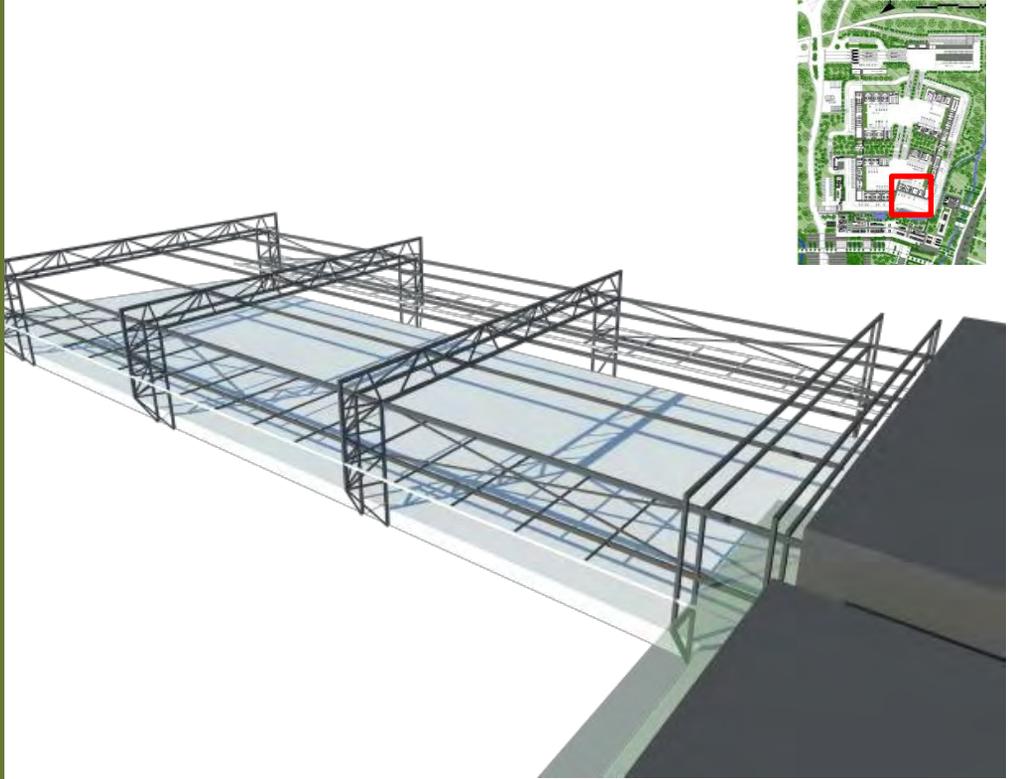


FIGURA 96 : detalle estructura

Manejo de sistema estructural metálico, que permite la disposición de espacios con grandes luces propicias para el manejo de bodegas...

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,8 TECNOLOGÍA

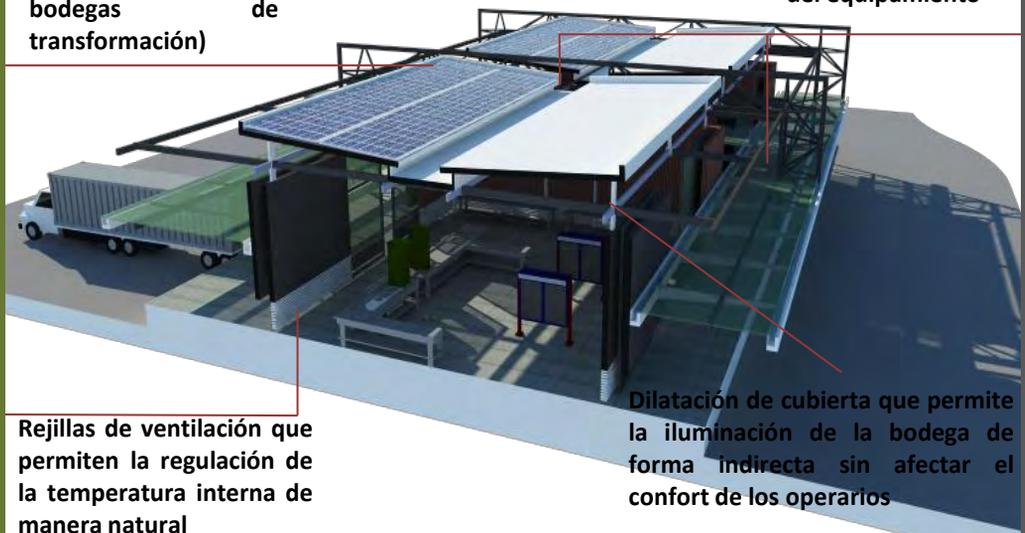
### 7,8,1 ENERGIA ALTERNATIVA

**ENERGÍA RENOVABLE:** Obtener energía a partir de fuentes renovables es una meta a la cual se direcciona el diseño de equipamientos de alto impacto, propiciando la eficiencia energética, y la incorporación ambiental del equipamiento. de igual manera se busca ahorro económico, tanto a corto como a largo plazo, con lo cual en mantenimiento físico del equipamiento sea mas eficiente.

#### APLICACIÓN

Sistema de paneles solares (incorporación de energía hacia bodegas de transformación)

Recolección de agua de lluvia para aseo del equipamiento



Rejillas de ventilación que permiten la regulación de la temperatura interna de manera natural

Dilatación de cubierta que permite la iluminación de la bodega de forma indirecta sin afectar el confort de los operarios

FIGURA 97 : tecnologías alternativas

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

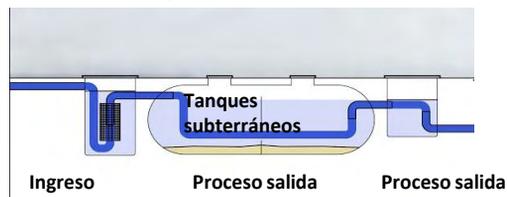
## 7,8 TECNOLOGÍA

### 7,8,2 TRATAMIENTO AGUAS RESIDUALES

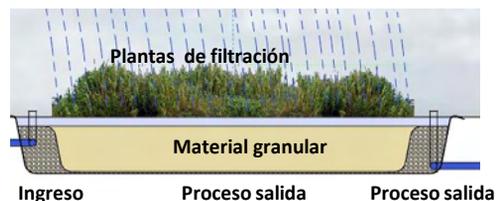
#### SISTEMA COMPUESTO DE SEDIMENTACIÓN Y FITO DEPURADORES

este sistema se basa en el manejo del agua de la central de abastos a través de tres niveles de tratamiento del agua residual: en primer nivel el agua es tratada anaeróbicamente en tanque subterráneos de sedimentación y filtrado en segundo paso se tamiza el agua a través de una balsa de material granular (proceso de fitodepuración subsuperficial.) y posterior a lagunas de tratamiento aeróbico (proceso de fitodepuración superficial) para finalmente ser vertidas a las quebradas del lugar

#### Paso 1 filtrado y depuración



#### Paso 2 Fito depuración sud superficial



#### Paso 3 Fito depuración superficial



FIGURA 98 : sistema tratamiento aguas residuales

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,8 TECNOLOGÍA

TRATAMIENTO AGUAS RESIDUALES -IMPLEMENTACIÓN



### Planta

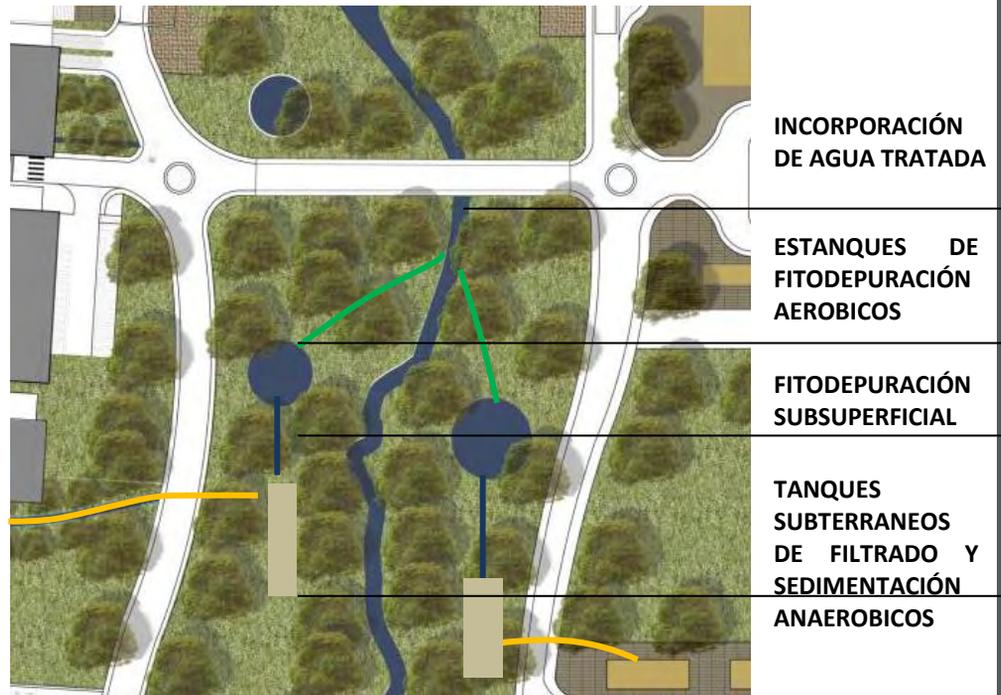


FIGURA 99 : planta tratamiento aguas residuales

### Sección

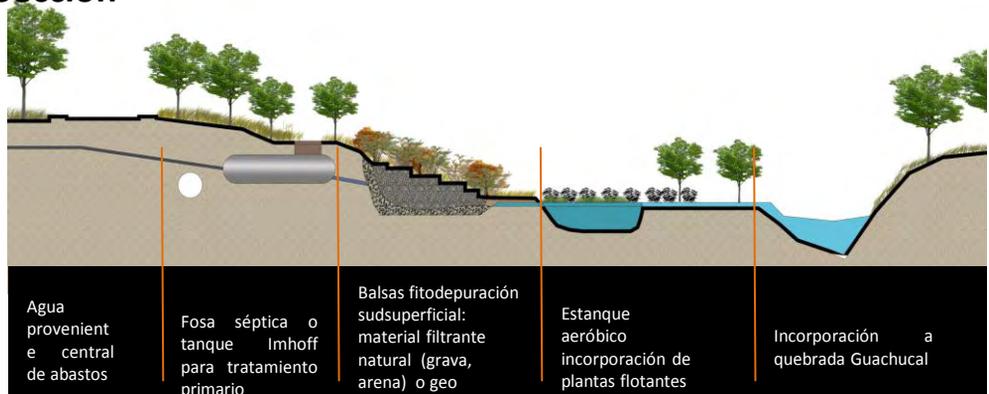


FIGURA 100 : sección tratamiento aguas residuales

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,8 IMAGENES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,8,1 ACCESO VEHICULOS DE CARGA

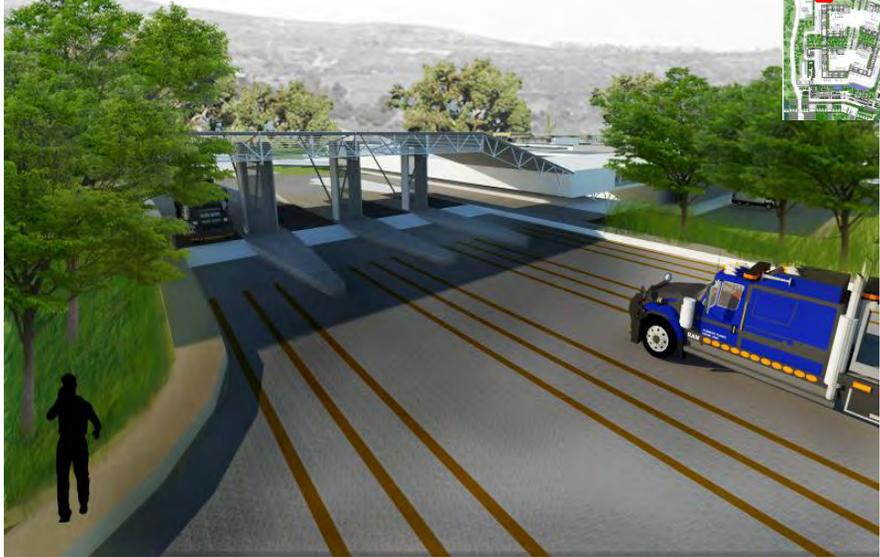


FIGURA 101 : render acceso vehiculos de carga

### 7,8,2 MERCADO MINORISTA



FIGURA 102 : render mercado minorista.

Mercado minorista se establece como el elemento de acceso al proyecto, desarrollando espacio público para la interacción social.

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 IMAGENES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,8,3 ZONA TRANSFORMACIÓN Y BODEGAJE



FIGURA 103 : render zona bodegaje

La zona de bodegaje se concibe como un elemento geométrico que contrasta con el entorno natural del lugar de implantación,.

### 7,8,4 PLAZA ACCESO MERCADO MINORISTA



FIGURA 104 : render plaza acceso mercado

# 7- DESARROLLO DEL PROYECTO

## 7,7 IMAGENES PROYECTO PUNTUAL CENTRAL DE ABASTOS REGIONAL DEL SUROCCIDENTE DE COLOMBIA- PASTO

### 7,8,5 ZONA BODEGAJE



FIGURA 105 : render zona bodegaje

### 7,8,6 ZONA PLAZA DE ACCESO



FIGURA 106 : render zona bodegaje

La composición de los elementos arquitectónicos de la central de abastos, se basan en componentes geométricos puros, buscando el contraste con la sinuosidad del entorno natural de implantación del proyecto.

## 8 CONCLUSIONES

La presente investigación ha llevado a cabo un análisis del manejo actual del componente económico basado en el sector de abastos agrícolas de la región suroccidental de Colombia en donde destacamos a Nariño como productor agrícola primario, estableciendo las condiciones para potencializar el desarrollo de una nueva dinámica económica agrícola fundamentada en la implementación de infraestructura de vanguardia enfocada en el transporte, almacenamiento y transformación primaria de los productos agropecuarios con las regionales con el fin de beneficiar al sector, brindar mejores condiciones para la comercialización y desarrollo de un sistema de abastos agrícolas que beneficie tanto al productor primario como al consumidor final.

Dada las condiciones de conectividad y producción agrícola de la región Un sistema de abastos, es propicio para promover los productos agrícolas no solo para el consumo interno si no hacia toda Colombia, y el resto del mundo.

Igualmente dentro del planteamiento del sistema de abastos regional destacamos a Pasto como nodo para la implementación y desarrollo de la central de abasto, aprovechando localmente el potencial de la vía perimetral Paso por Pasto y su factibilidad de conexión local y nacional , que permita el intercambio de los productos agrícolas, con mayor facilidad

La implantación de la central de abastos trae consigo el desarrollo del sistema local de abastos de Pasto, con lo cual se logra estructurar los canales de comercialización que actualmente se presentan en la dinámica de producción agrícola, desde el pequeño productor hasta el consumidor.

## 8 CONCLUSIONES

La implantación física de la central de abastos plantea una dinámica urbana integral que permite el desarrollo de la ciudad, generando un nuevo aprovechamiento de uso de suelo del sector de Jamondino, sitio de implantación del proyecto, estableciendo a Jamondino como un área de transición desde la ciudad hacia el equipamiento, permiten la protección y valoración de los elementos naturales existentes, además de convertirse en un colchón de mitigación de los impactos de la central de abastos.

La creación de la Central de Abastos Regional en Pasto se plantea no solo como un elemento de acumulación de productos, ya que también tiene la posibilidad de generar la transformación primaria de los mismos con lo que se gana valor agregado que permite elevar la calidad y demanda de los productos beneficiando la economía de la ciudad y la región.

## 9 BIBLIOGRAFÍA

- Elementos Poblacionales para el ordenamiento Territorial”. Ministerio de Ambiente, Vivienda y desarrollo Territorial (2006)
- Félix Pillet Capdepón Universidad de Castilla-La Mancha,
- URBANISMO, PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE CIUDADES
- VIANA – CÁRDENAS, Carlos Verdaguer. 2008 «De la sostenibilidad a los eco barrios»
- Gobernación de Nariño – secretaria de agricultura y medio ambiente (2010-2012)  
Consolidados agropecuarios de Nariño
- Alcaldía de Pasto - Plan de Ordenamiento Territorial Pasto 2012: “Realidad Posible”  
plan desarrollo de infraestructura municipal
- Alcaldía de Pasto - Plan de Ordenamiento Territorial Pasto 2012 -Plan parcial de expansión urbana para el desarrollo de vivienda de interés social, sector Jamondino
- Diana Lizeth Baquero Duarte, Facultad de Artes, Escuela de Arquitectura Bogotá, Colombia 2011 «Las plazas de mercado como catalizadores urbanos»
- Maritza Rodríguez Reyes, Organización de las naciones unidas para la agricultura y la alimentación FAO- «la función de los mercados mayoristas en los centros urbanos de Colombia» 2009
- problemáticas espaciales y limitaciones normativas en las plazas de mercado de Bogotá – estudios de caso.

## 9 BIBLIOGRAFÍA

- Secretaria desarrollo económico Bogotá
  - Diagnóstico económico, urbanístico y de gestión del suelo para el desarrollo de la operación estratégica- centralidad Corabastos”
  - Dirección general de inocuidad agroalimentaria de México, Comisión mexicana para la cooperación con Centroamérica - 2003 «Manual de almacenamiento y transporte de frutas y hortalizas frescas en materia de inocuidad »
  - Nuevas centralidades y acceso a la ciudad en las periferias bogotanas
  - Plan maestro de abastecimiento de alimentos para el distrito capital y la región definida pmaab
  - Organización de las naciones unidas para la agricultura y la alimentación FAO, «Manual para el mejoramiento del manejo poscosecha de frutas y hortalizas»
  - Oscar Javier Herrera Ochoa Universidad Cooperativa de Colombia, Bogotá, Colombia 2006. «Estudio de ingeniería para el dimensionamiento de plazas de mercado con enfoque asociativo para su aprovisionamiento en la ciudad de Bogotá, Colombia»
  - Oscar j. Suárez medina, universidad nacional de Colombia, Facultad de ingeniería, Departamento de ingeniería química, Programa investigación sobre residuos, 2006 «establecimiento de los lineamientos para la gestión ambiental y sanitaria de las plazas de mercado del distrito capital»
- “La función de los mercados mayoristas en los centros urbanos de Colombia”
- estudio “plan transformación del mercado de Basurto”

# 10 ANEXOS

REVISAR ARCHIVOS ADJUNTOS EN PDF.

## **CARPETA :PLANIMETRÍA EQUIPAMIENTO CENTRAL DE ABASTOS**

PLANTAS ARQUITECTÓNICAS:

- Planta Arq. 00\_Localización
- Planta Arq. 01\_Planta parqueaderos
- Planta Arq. 02\_Planta Nivel 1
- Planta Arq. 03\_Planta Nivel 2
- Planta Arq. 04\_Planta Zona de Bodegaje

CORTES ARQUITECTÓNICAS:

- Corte Arq. A-A
- Corte Arq. B-B
- Corte Arq. C-C
- Corte Arq. D-D

FACHADAS ARQUITECTÓNICAS:

- Fachada Arq. 01 - NORTE MERCADO MINORISTA
- Fachada Arq. 02 - ORIENTAL MERCADO MINORISTA
- Fachada Arq. 03 - AREA DE BODEGA
- Fachada Arq. 04 - OCCIDENTAL MERCADO NORISTA

DETALLES ARQUITECTÓNICOS:

- Detalle 01 - Zona Administrativa
- Detalle 02 - Mercado Minorista
- Detalle 03 - Bodega de Granos