

**DISEÑO ARQUITECTÓNICO DEL CENTRO DE NEGOCIOS DENTRO DE LA
ZONA FRANCA EN EL ÁREA METROPOLITANA BINACIONAL
IPIALES - TULCÁN**

EDISON HERNANDO PISTALA ERIRA

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE ARTES
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
SAN JUAN DE PASTO
2015**

**DISEÑO ARQUITECTÓNICO DEL CENTRO DE NEGOCIOS DENTRO DE LA
ZONA FRANCA EN EL ÁREA METROPOLITANA BINACIONAL
IPIALES - TULCÁN**

**Trabajo de grado presentado como requisitos para obtener el título de:
Arquitecto**

EDISON HERNANDO PISTALA ERIRA

ASESORES:

**ARQ. PABLO LONDOÑO BORDA (TRABAJO DE GRADO I)
ARQ. GERMAN ORTEGA GOMEZ (TRABAJO DE GRADO II)**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE ARTES
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
SAN JUAN DE PASTO
2015**

NOTA DE RESPONSABILIDAD

“Las ideas y conclusiones aportadas en este trabajo de grado son responsabilidad exclusiva de su autor.”

Artículo 1 del acuerdo número 324 de octubre 11 de 1966 emanada del honorable consejo directivo de la universidad de Nariño

NOTA DE ACEPTACIÓN

FIRMA DEL JURADO

FIRMA DEL JURADO

FIRMA DEL JURADO

AGRADECIMIENTOS

Quiero agradecer a Dios quien ha sido el apoyo más grande que tuve.

Agradecer a todas las personas que me apoyaron y confiaron en mí, en un sueño que poco a poco lo hice realidad, las personas que me brindaron un consejo, unas palabras que me alentaron en seguir y culminar esta meta, los profesores, y amigos que pasaron en todo el trascurso de mi carrera.

A mis padres Hernando Pistala y Enith Erita, que gracias a ellos y con su apoyo incondicional con sus consejos y más con su amor de padres han sido la más grande fortaleza que he tenido para poder alcanzar este sueño, que siempre creyeron en que lo lograría a pesar de los tropiezos, a mis hermanos Brayan y Ana que a pesar de todas las dificultades, tuvieron unas palabras de aliento y fortaleza para seguir adelante y agradezco a una persona muy importante en mi vida a mi novia Leidy Burbano quien estuvo conmigo en esta etapa tan importante.

A mis asesores quienes me ha guiado en esta última etapa en mi carrera, me han brindado sus conocimientos y consejos para que me sirvan como unas enseñanzas para mi vida, también agradeciendo a el arquitecto Oswaldo Mesías, por su colaboración en la parte teórica de mi proyecto de grado por tener otros punto de vista más sensible, por esos docente que pasaron por toda mi carrera, que me brindaron un poco de sus experiencias, sus consejos y principalmente por ofrecer su amistad.

Por último agradezco también a todos esos amigos y compañeros por todos los días y momentos compartidos por todas las historias y anécdotas que quedan en mi vida por estar conmigo en estos cinco años de mi vida, les deseo éxitos y mucha fortaleza en su vida.

RESUMEN

El proyecto del centro de negocios de la zona franca en el área metropolitana binacional Ipiales - Tulcán nace de la necesidad de conocer la región, sobre los potenciales que puede tener para ser un punto estratégico en los negocios económicos y otras actividades que se pretenden articular e integrar entre ellas; aspectos ambientales, culturales, sociales y de infraestructura que sean viables para una inversión extranjera. El presente trabajo tiene en cuenta las diferentes características de la región, se basa principalmente en el potencial agropecuario debido a su diversidad de suelos y su variedad de climas los cuales hacen que la producción ganadera y agrícola sea un punto importante en la inversión económica, esto integrando el norte del Ecuador(Tulcán).

En la segunda escala se identifica las principales zonas o ciudades con un alto índice de población, como Pasto, Ipiales , Túquerres y Tulcán, ciudades que tienden a obtener un desarrollo e inversión óptimo, teniendo en cuenta lo anterior se propone una área metropolitana binacional entre Colombia y Ecuador(Ipiales - Tulcán). La tercera etapa se inicia con la división del área metropolitana en diferentes dinámicas como terminal, centro, renovación urbana y zona franca, cada una con su análisis y su propuesta, dentro de estas se propone varias conexiones de infraestructuras terrestres, aéreas, de transporte público y del alternativo.

La cuarta etapa trabaja la dinámica zona franca y la operación San Luis, esta etapa es de gran importancia ya que tiene una conexión directa con la movilidad terrestre y la vía panamericana porque conecta al resto del país y al continente.

En la quinta etapa está el sector de San Luis como un punto estratégico, por su conectividad terrestre y aérea, ya que está rodeado de suelos de gran producción agrícola, donde la zona franca y el centro de negocios se destacaran en lo comercial potencializando el comercio a nivel nacional e internacional y así competir con las nuevas industrias, logrando una posición estratégica en un buen nivel de calidad, producción y comercialización obteniendo una adecuada inversión extranjera.

En una última etapa está el desarrollo del equipamiento arquitectónico y funcional denominada **“Centro de negocios de la zona franca en el área metropolitana binacional Ipiales - Tulcán”**

ABSTRACT

The project of center of businesses within the frank zone in the metropolitan area binational Ipiales -Tulcán born through the necessity of know the region on the potentials that can have a strategic point in the economic businesses and other activities that are seek to articulate and to integrate among them; aspects environmental, cultural, social and of infrastructure that they are viable for a foreign investment.

The present work considers the different characteristics from the region, mainly is based on the farming potential due to its ground diversity and its variety of climates, causing that the cattle and agricultural production is an important point in the economic investment, this integrating the north of Ecuador(Tulcán). On the second scale it identifies the main areas or cities with a high index of population, as Pasto, Ipiales , Túquerres and Tulcán, cities that tend to get investment and development optimum, taking into account the above it is proposed a binational metropolitan area between Colombia and Ecuador (Ipiales - Tulcán).

The third stage begins with the division of the metropolitan area in different dynamics as terminal, center, urban renewal and free zone each with its analysis and its proposal, within these it proposes several infrastructure connections terrestrial, aerial, public transport and of alternative transport. The fourth stage works the dynamics area franca and operation san Luis, this stage is of great importance since it has a direct connection with the mobility terrestrial and the via pan American that connects to the rest of the country and the continent.

In the fifth stage this the sector of san Luis as a strategic point, by its connectivity terrestrial and air, since is surrounded of large agricultural production soils, where the zone franca and the business center highlighted in it commercial potentializing the trade at national and international level and so compete with new industries, achieving a strategic position at a good level of quality, production and marketing obtaining an adequate foreign investment.

In a late stage is the development of architectural equipment and functional called "business Centre of the free zone in the area metropolitan binational Ipiales - Tulcán"

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	
CAPITULO I. PRELIMINARES.....	22
1. OBJETO O TEMA DE INVESTIGACIÓN	22
1.1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	22
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	22
2. FORMULACIÓN DEL PROYECTO.....	23
2.1 JUSTIFICACIÓN.....	23
3. OBJETIVOS	24
3.1 OBJETIVO GENERAL	24
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	24
CAPITULO. II MARCOS	25
4. MARCO CONTEXTO.....	25
4.1 Contextualización global económico.....	25
4.2 CONTEXTO CONTINENTAL.....	29
4.2.1 Contextualización continental económica	29
4.3 CONTEXTO SUR AMÉRICA	32
4.3.1 Contextualización económica de sur américa.....	32
4.4 CONTEXTO NACIONAL.....	35
4.4.1 Contextualización nacional movilidad	35
4.5 MACRO CONTEXTO DEPARTAMENTAL	37
4.5.1 Análisis Económico	37
4.6 CONTEXTO ECO-REGIÓN NUDO DE LOS PASTOS.....	41
4.6.1 Dimensión de movilidad	41
4.6.2 Dimensión económica y usos de suelos	42
4.6.2.1 Cadenas productivas.	42
4.6.2.2 Cadena productiva de la papa	42

4.6.2.3	Cadena productora láctea.....	44
4.6.3.4	Cadena productora de artesanías.....	46
4.6.2.5	Comercio e industria	47
4.6.2.6	Propuesta dimensión económica	50
4.6.2.6.1	Agroindustria.....	50
4.6.2.6.2	Turismo	50
4.6.3.6.3	Comercio.....	51
5.	MARCO TEÓRICO	52
5.1	Ciudad, consumo y globalización.....	52
5.2	La ciudad como espacio de comunicación.....	52
5.3	La ciudad global.....	53
5.4	La ciudad actual dentro del marco de la globalización.....	53
5.5	De lo local a lo global	54
5.6	¿qué significa vender una ciudad?.....	54
6.	MARCO REFERENCIAL.....	55
6.1	REFERENTE FUNCIONAL.....	55
6.2	REFERENTE DE RECORRIDOS	58
6.3	REFERENTE ARQUITECTÓNICO	62
	CAPITULO III MARCO LEGAL	66
7.	PROPUESTA DE LA ÁREA METROPOLITANA BINACIONAL	66
7.1	LEY ORGÁNICA DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS	66
7.2	CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991.....	67
7.3	CONDICIONES PARA DEFINIR UNA CIUDAD BINACIONAL	67
7.4	ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA DE LA COMUNIDAD ANDINA	68
7.5	PROCESOS HISTÓRICOS EN LA CONFORMACIÓN METROPOLITANA DEL ESPACIO.....	70
7.6	CONFORMACIÓN DE LA PROPUESTA DE ÁREA METROPOLITANA BINACIONAL IPIALES – TULCÁN.....	73

7.7	DIVISIÓN POLÍTICO ADMINISTRATIVA DEL ÁREA METROPOLITANA	74
7.8	PROPUESTAS DEL ÁREA METROPOLITANA BINACIONAL.....	74
8.	ANÁLISIS SISTÉMICO DE LA ÁREA METROPOLITANA BINACIONAL IPIALES – TULCÁN	76
8.1	SISTEMA DE MOVILIDAD.....	76
8.1	SUB SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO	76
8.2	SUB SISTEMAS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO	77
8.3	SUB SISTEMAS DE TRANSPORTE PEATONAL	78
8.4	PROPUESTA.....	79
9.	SISTEMAS DE USOS DEL SUELO.....	80
9.1	USO AMBIENTAL	80
9.2	USO AGRÍCOLA.....	81
9.3	USO PECUARIO.....	82
9.4	USO CASCO URBANO	83
9.5	PROPUESTA.....	85
	CAPITULO IV.....	86
10.	DESCRIPCIÓN DE LA ETAPA PROYECTUAL.....	86
10.1	PROPUESTA DE LA DINÁMICA ZONA FRANCA.....	86
10.2	PROPUESTAS SISTÉMICAS DE LA OPERACIÓN ZONA FRANCA..	87
10.3	SISTEMA DE USOS Y EQUIPAMIENTOS	88
10.4.	SISTEMA DE MOVILIDAD.....	89
11.	MESOCONTEXTO OPERACIÓN SAN LUIS	92
11.1	PROPUESTAS DE LA OPERACIÓN SAN LUIS.....	92
11.2	PROPUESTAS SISTEMICAS DE LA OPERACIÓN SAN LUIS	95
11.3	SISTEMA AMBIENTAL	95
11.4	SISTEMA DE MOVILIDAD.....	96
11.4.1	Transporte Público	97
11.4.2	Transporte público alternativo	98
11.4.3	Transporte público alternativo	100

11.5	SISTEMA DE USOS DE SUELO	102
11.6	SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	103
11.7	MICROCONTEXTO PROPUESTA DE LA ZONA FRANCA	105
11.7.1	Sistema de equipamientos.....	105
11.7.2	Sistema ambiental de la zona franca	106
11.7.3	Sistema movilidad de la zona franca.....	107
12.	USUARIOS DEL CENTRO DE NEGOCIOS	108
12.1	DESARROLLO DEL DISEÑO ARQUITECTÓNICO DEL CENTRO DE NEGOCIOS.....	109
12.1.1	Apropiación del lugar	109
12.1.2	Fusión del entorno y el proyecto (Nuevo relieve).....	110
12.1.3	Trasladarse en el paisaje	110
12.1.4	Extensión entre lo privado y lo público.....	110
12.2	CONCEPTO FORMAL DE LA PROPUESTA	110
12.3	CONCEPTOS ESTRUCTURALES	112
12.4	CONCEPTOS FUNCIONALES.....	113
12.5	CONCEPTOS ESPACIALES	114
12.6	IMAGEN DEL PROYECTO.....	115
12.7	ELEMENTO ARQUITECTÓNICO	117
12.8	CUADRO DE ÁREAS	119
13.	PROPUESTA ARQUITECTÓNICA DEL PROYECTO	121
13.1	PLANTAS.....	121
13.2	CORTES.....	127
13.3	FACHADAS	129
13.4	DETALLES.....	131
13.5	RENDER.....	134
	CONCLUSIONES	136
	BIBLIOGRAFÍA	137
	WEBGRAFIA	138
	ANEXOS.....	139

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Ramas De Actividades Económicas	38
Tabla 2. Fechas Históricas en lo Económico.	39
Tabla 3. Porcentajes Productiva De La Papa	43
Tabla 4. Niveles De Producción De La Papa.....	43
Tabla 5 Producción de lácteos.....	46
Tabla 6. Nivel de producción artesanal.....	46
Tabla 7. Integración Fronteriza De La Comunidad Andina	69
Tabla 8. Población de Población.....	70
Tabla 9. Niveles De Expansión De Las Ciudades.....	83
Tabla 10. Crecimiento en lo urbano y lo rural	84
Tabla 11. Cuadro De Áreas	119

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Análisis global económico del sector primario	25
Figura 2. Flujo comercial, sector terciario	26
Figura 3. Diagnostico global económico	27
Figura 4. Propuesta global económico.....	28
Figura 5. Análisis económico continental.....	29
Figura 6. Exportaciones e importaciones	30
Figura 7. Propuesta económico continental	31
Figura 8. Análisis Economía de Sur América.....	32
Figura 9. Expectativas de Potencial y Atracción	33
Figura 10. Propuesta Economía De Sur América	34
Figura 11. Infraestructura de movilidad de Colombia.....	35
Figura 12. Propuesta Nacional de Movilidad.....	36
Figura 13. Vía principal de lo Económico.....	37
Figura 14. Ganadería y Agricultura	38
Figura 15. Imágenes de Nariño en el sector agrícola	40
Figura 16. Conexiones Terrestres Y Conexiones Aéreas	41
Figura 17. Distribución De La Producción Agrícola En La Región	44
Figura 18. Municipios De Producción De Leche	45
Figura 19. Principales Zonas Industriales	48
Figura 20. Propuesta dimensional económica	51
Figura 21. Referente Dalian.....	55
Figura 22. Descripción de los espacios	56
Figura 23. Distribución planta de Puerto De Sevilla.....	56
Figura 24. Conclusiones	57

Figura 25. Complejo de Bengbu Opera House y Music Hall	58
Figura 26. Complejo de Bengbu Opera House y Music Hall	59
Figura 27. Complejo de Bengbu Opera House y Music Hall	59
Figura 28. Complejo de Bengbu opera House y Music hall	60
Figura 29. Propuesta recorridos.....	61
Figura 30. Centro de negocios internacional y hotel intercontinental	62
Figura 31. Centro de negocios internacional y hotel intercontinental	62
Figura 32. Centro de negocios internacional y hotel intercontinental	63
Figura 33. Imágenes internas	63
Figura 34. Propuesta imagen.....	64
Figura 35. Propuesta imagen.....	65
Figura 36. Integración Fronteriza De La Comunidad Andina	68
Figura 37. Imagen Satelital Ipiales - Tulcán.....	70
Figura 38. Integración Fronteriza De La Comunidad Andina	71
Figura 39. Tendencias De Crecimiento.....	71
Figura 40. Infraestructura- saneamiento público.....	72
Figura 41. Propuesta Área Metropolitana	73
Figura 42. División Político	74
Figura 43. Sub Sistemas De Transporte Público	76
Figura 44. Sub Sistemas De Transporte Alternativo	77
Figura 45. Sub Sistemas De Transporte Peatonal.....	78
Figura 46. Propuesta de movilidad	79
Figura 47. Usos Ambientales De Suelos	80
Figura 48. Usos Agrícolas.....	81
Figura 49. Uso Pecuario	82
Figura 50. Uso Casco Urbano.....	83
Figura 51. Propuesta	85
Figura 52. Propuesta Zona Franca	86
Figura 53. Propuestas Sistemáticas De la Zona Franca	87

Figura 54. Sistema de Usos y Equipamientos	88
Figura 55. Sistema De Movilidad	89
Figura 56. Sistema De Movilidad	90
Figura 57. Dinámica zona franca	91
Figura 58. Registro Fotográfico.....	92
Figura 59. Propuestas De La Operación San Luis.....	93
Figura 60. Trama de diseño para la propuesta urbana	93
Figura 61. Propuestas urbana.....	94
Figura 62. Propuestas urbana sistema ambiental.....	95
Figura 63. Propuestas Urbana Sistema Ambiental Corredores Ambientales.....	96
Figura 64. Propuestas Urbana Sistema Movilidad	96
Figura 65. Propuestas Sistema Movilidad Transporte Público.....	97
Figura 66. Perfil Vial Propuesta Urbana.....	98
Figura 67. Propuesta Urbana transporte público alternativo	99
Figura 68. Perfil Vial Propuesta Urbana.....	100
Figura 69. Perfil Vial Propuesta Urbana.....	100
Figura 70. Perfil Vial Propuesta Urbana.....	101
Figura 71. Perfil Vial Propuesta Urbana.....	102
Figura 72. Propuesta Urbana Sistema De Usos De Suelo	103
Figura 73. Propuesta Urbana Sistema De equipamientos.	103
Figura 74. Micro contexto Sistema De Equipamientos	105
Figura 75. Micro contexto Sistema Ambiental.....	106
Figura 76. Micro contexto Sistema Movilidad	107
Figura 77. Conceptos Formales Del Proyecto	109
Figura 78. Extensión entre lo privado y lo público.....	110
Figura 79. Diseño Formales Del Proyecto	111
Figura 80. Conceptos Formales Del Proyecto	111
Figura 81. Imagen Estructural.....	112
Figura 82. Estructural de vector activo.....	112

Figura 83. Maqueta estructural.	113
Figura 84. Propuesta de distribución	114
Figura 85. Espacialidad Del Centro De Negocios	115
Figura 86. Imagen Del Proyecto	115
Figura 87. Imagen Del Proyecto	116
Figura 88. Maqueta Arquitectónica	117
Figura 89. Propuesta Entorno Inmediato	118
Figura 90. PLANTA 1 NIVEL	121
Figura 91. PLANTA 2 NIVEL	122
Figura 92. PLANTA 3 NIVEL	123
Figura 93. PLANTA 4 NIVEL	124
Figura 94. PLANTA 5 NIVEL	125
Figura 95. PLANTA DE LOCALIZACIÓN	126
Figura 96. CORTE A-A	127
Figura 97. CORTE B-B	127
Figura 98. CORTE C-C	128
Figura 99. CORTE D-D	128
Figura 100. FACHADA PRINCIPAL	129
Figura 101. FACHADA PRINCIPAL	129
Figura 102. FACHADA PRINCIPAL	130
Figura 103. FACHADA PRINCIPAL	130
Figura 104. CORTE FACHADA 1	131
Figura 105. CORTE FACHADA 2	132
Figura 106. CORTE FACHADA 3	133
Figura 107. VISTAS EXTERNAS	134
Figura 108. RENDER O VISTAS INTERNAS	135

GLOSARIO

Área metropolitana: es una región urbana que engloba una ciudad central que da nombre al área y una serie de ciudades satélites que pueden funcionar como ciudades dormitorio, industriales, comerciales y servicios. También se conoce como red urbana.

Centro de negocios: es pues un servicio resultado de la combinación entre recursos materiales y humanos con el fin de lograr el máximo desarrollo de su actividad empresarial de sus usuarios. Asimismo los centros de negocios disponen de recepción para recibir a sus clientes, y de un equipo de secretariado y administrativo para apoyar a sus clientes y sin ningún tipo de costo fijo para ellos, el símil más apropiado es de "un hotel de empresas".

CicloRuta: calzada destinada de manera permanente a la circulación de bicicletas, ubicada en el andén, el separador, o segregada de la calzada vehicular, debidamente señalizada y delimitada.

Clúster: Grupo de empresas interrelacionadas que trabajan en un mismo sector industrial y que colaboran estratégicamente para obtener beneficios comunes.

Equipamiento Público: espacio o edificio destinado a proveer a los ciudadanos de los servicios sociales de carácter formativo, cultural, de salud, deportivo recreativo y de bienestar social y a prestar apoyo funcional a la administración pública y a los servicios urbanos básicos de la ciudad.

Escala: gradación de la magnitud, impacto, utilización e influencia de los sistemas generales y los usos, respecto del territorio distrital.

Rueda de negocios: se podría definir como un mecanismo simple y de acción directa, que consiste en reuniones de empresarios, instituciones y organizaciones, de uno o más países, que desean celebrar entrevistas y promover contactos entre sí, con el propósito de realizar negocios y relaciones asociativas.

La rueda de negocios es un instrumento que permite lograr transacciones interempresariales en servicios y/o bienes para el desarrollo de aquellas empresas que participan en ella. Permite a las empresas iniciar actividades internacionales; realizar estudios de mercado a costos reducidos; conocer y acceder a nuevos mercados; a nuevas oportunidades de negocio; descubrir que se pueden realizar distribuciones cruzadas, inclusive con empresas competidoras; conocer las adaptaciones que deberán realizarse a los productos.

Suelo de protección: zonas y áreas de terrenos que por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenazas y riesgos no mitigables para la localización de asentamientos humanos, tienen restringida la posibilidad de urbanizarse.

Suelo urbano: constituido por las áreas del territorio distrital destinadas a usos urbanos en el presente plan, que cuentan con infraestructura vial, redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, posibilitándose su urbanización y edificación, según sea el caso. Pertenecen a esta categoría, aquellas zonas con procesos de urbanización incompletos, comprendidas en áreas consolidadas con edificación, al igual que las áreas del suelo de expansión que sean incorporadas.

Tratamiento de renovación urbana: tratamiento que busca la transformación de zonas desarrolladas de la ciudad, que tienen condiciones de subutilización de las estructuras físicas existentes, para aprovechar al máximo su potencial de desarrollo. Estas zonas se encuentran en una de las siguientes situaciones: 1) deterioro ambiental, físico, o social, conflicto funcional interno o con el sector inmediato; 2) potencial estratégico de desarrollo, de conformidad con el modelo de ordenamiento adoptado por este plan.

Zona franca: es un área geográfica delimitada dentro del territorio nacional, en donde se desarrollan actividades industriales de bienes y de servicios, o actividades comerciales, bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior.

Los bienes que se introduzcan a las zonas francas por parte de los usuarios se consideran fuera del territorio aduanero nacional para efectos de los impuestos a las importaciones y a las exportaciones. (Ficción de extraterritorialidad)

INTRODUCCIÓN

El proyecto surge de la importancia de conocer algunos aspectos del medioambiente como es la ubicación del departamento de Nariño y así analizar con más detenimiento la ubicación del Municipio de Ipiales , el cual se encuentra como frontera con el Ecuador, siendo este un motivo para que el Municipio cuente con un potencial de inversión significativo, es preciso aclarar que cuenta con una riqueza ambiental; representada por sus suelos ricos en producción agrícola, por estar ubicado en el nudo de los pastos donde nace la cordillera de los Andes. De igual forma presenta fuentes hídricas importantes como son los ríos Mira, Blanco, Guamuez, Guáitara compartido con el Ecuador con el río Carchi, gracias a esta diversidad se crean atractivos turísticos y económicos de inversión a nivel nacional e internacional. En otros sistemas de investigación se resaltan características agrícolas y ganaderas que están sujetas a un aspecto social y cultural, entre estas se encuentra dos puntos; el primero es El Santuario De Las Lajas y en un segundo lugar se encuentra la cultura ancestral de los pastos.

Con la estrategia de fomentar la inversión, se empieza a manejar algunos aspectos característicos, que conllevan a Nariño y principalmente a Ipiales que tengan vías de desarrollo importantes como son las inversiones económicas para fomentar el avance de aspectos agropecuarios donde se maneje una tecnología de procesamientos de alimentos y de materia prima, así potencializando la infraestructura existente con una nueva, con esta estrategia se integra el norte del Ecuador en cuanto a una infraestructura más completa por tener unos suelo de producción similares lo cual se integra y se forma la área metropolitana binacional de Ipiales - Tulcán. Mediante los diferentes equipamientos de capacitación del personal del área metropolitana binacional se generara más desarrollo en esta zona, pretendiendo manejar unas actividades de inversión más adecuadas y tecnificadas de la producción agropecuaria obteniendo unos productos de alta calidad para su exportación. Por lo tanto el proyecto del centro de negocios de la zona franca en el área metropolitana de Ipiales , se crea como un proyecto arquitectónico con instalaciones acordes, dependiendo del desarrollo de la región, con una calidad de producción y de confort en la que los inversionistas se puedan dar cita en este lugar.

Finalmente este proyecto pretende ser la herramienta para servir tanto a la comunidad en general, como especializada en el tema de negocios de inversión agrícolas.

CAPITULO I. PRELIMINARES

1. OBJETO O TEMA DE INVESTIGACIÓN

El tema de investigación es tener claro las proyecciones que tiene el área metropolitana en materia de negocios internacionales; por lo tanto se entiende que **el área metropolitana binacional Ipiales - Tulcán**, estará llamada a ser un centro de negocios muy importante en la región, el país, Latinoamérica y el mundo.

1.1 PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

El principal problema en la actualidad del departamento de Nariño y la región de esta investigación, es que no existe un sistema que integre un gran potencial como es el de los negocios en aspectos agropecuarios, culturales y ambientales por lo que no hay unos equipamientos acordes para recibir adecuadamente a inversionistas extranjeros o a un turismo de negocios.

Algunas problemáticas son:

- No poseer una infraestructura y movilidad adecuada
- Falta de competitividad
- Bajos niveles de producción
- Bajos niveles de comercialización

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.

El Departamento de Nariño frente a otros departamentos de Colombia que poseen un potencial medio ambiental y agropecuario, presentan una baja inversión ya que no pueden competir a nivel nacional e internacional por no tener una mano de obra tecnicada en la que se pueda generar un desarrollo más adecuado en la explotación de recursos.

Otro factor importante es la desarticulación que existe en la infraestructura de movilidad y de transporte de productos tanto para ingresar al departamento como a los Municipios principales.

2. FORMULACIÓN DEL PROYECTO

¿Cómo lograr y optimizar el funcionamiento de la región con un centro de negocios el cual estará dispuesto a hacer un punto estratégico de inversiones, convirtiéndose en un atractivo para sus usuarios?

2.1 JUSTIFICACIÓN

Algunas de las problemáticas existentes en la región son la mala explotación de recursos y la baja inversión de infraestructura, creando así una economía débil, obstaculizando de esta manera la capacidad competitiva de la región, limitando las inversiones con grandes ciudades o departamentos que han logrado un adecuado uso de los recursos que tienen transformándolos en puntos fundamentales para ser competitivos en los sectores económicos del país y principalmente siendo puntos de referencia para una posible inversión extranjera.

Con la globalización el departamento cuenta con importantes recursos naturales los cuales son un punto de atracción para unos grandes inversionistas quienes pueden buscar diferentes características como son los potenciales medioambientales, sociales y económicos los cuales están ligados entre sí, por ser una región de diversidades de climatologías y de topografía muy característica de esta, acompañada con una inversión adecuada se pretende generar un mayor aprovechamiento de los recursos y del potencial turístico. Con esto se busca que el área metropolitana binacional de Ipiales – Tulcán sea un punto estratégico en el desarrollo de la región y del departamento, gracias a que esta posee potenciales agropecuarios, culturales y medioambientales muy llamativos para una inversión, proyectando así que las exportaciones aumenten. El proyecto del centro de negocios, es un equipamiento en el que se plantea gestionar estrategias para una buena comercialización generando beneficios a la región impulsando a una buena explotación de los recursos y una inversión adecuada, para así generar nuevas empresas que se encarguen de los intercambios comerciales. Otro factor muy importante que va a realizar el centro de negocios es el manejo de la imagen que va a dar el producto para una posible inversión extranjera. Es por ello que se crea el centro de negocios de la zona franca en el área metropolitana Ipiales - Tulcán, en la que surge como una propuesta de impulsar y mejorar la región y así pretender que esta crezca y promueva un desarrollo tanto socio-económico, cultural y ecológico.

3. OBJETIVOS

3.1 OBJETIVO GENERAL

Diseñar EL CENTRO DE NEGOCIOS EN LA ZONA FRANCA, el cual es un equipamiento que ofrezca espacios que sean adecuados para la convivencia y confort de empresarios e inversionistas, que puedan darse cita en el área metropolitana binacional Ipiales - Tulcán, y así aumentar el factor, comercial y turístico con el fin de crear nuevas dinámicas de mercadeo.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Plantear una propuesta de área metropolitana binacional (Ipiales - Tulcán), en conjunto con un diseño urbano que se integra con un parque metropolitano.
- Integrar la propuesta urbana, con la creación de un parque metropolitano unido con el transporte alternativo que sirva de conexión directa para el desarrollo de la zona lo cual permita el mejoramiento de la imagen urbana.
- Generar un punto estratégico con la zona franca para el intercambio y la fabricación de productos que permitan aumentar los negocios con países inversionistas.
- Realizar el diseño arquitectónico del centro de negocios teniendo en cuenta su entorno e integrándolo a la propuesta de la zona franca de tal manera que el equipamiento sea un punto importante dentro de esta.
- Desarrollar arquitectónicamente y estructuralmente el centro de negocios logrando así que este cumpla con las diferentes funciones determinadas y dándole una imagen pensada en su entorno.

CAPITULO. II MARCOS

4. MARCO CONTEXTO

4.1 Contextualización global económico

Análisis global económico

Figura 1. Análisis global económico del sector primario



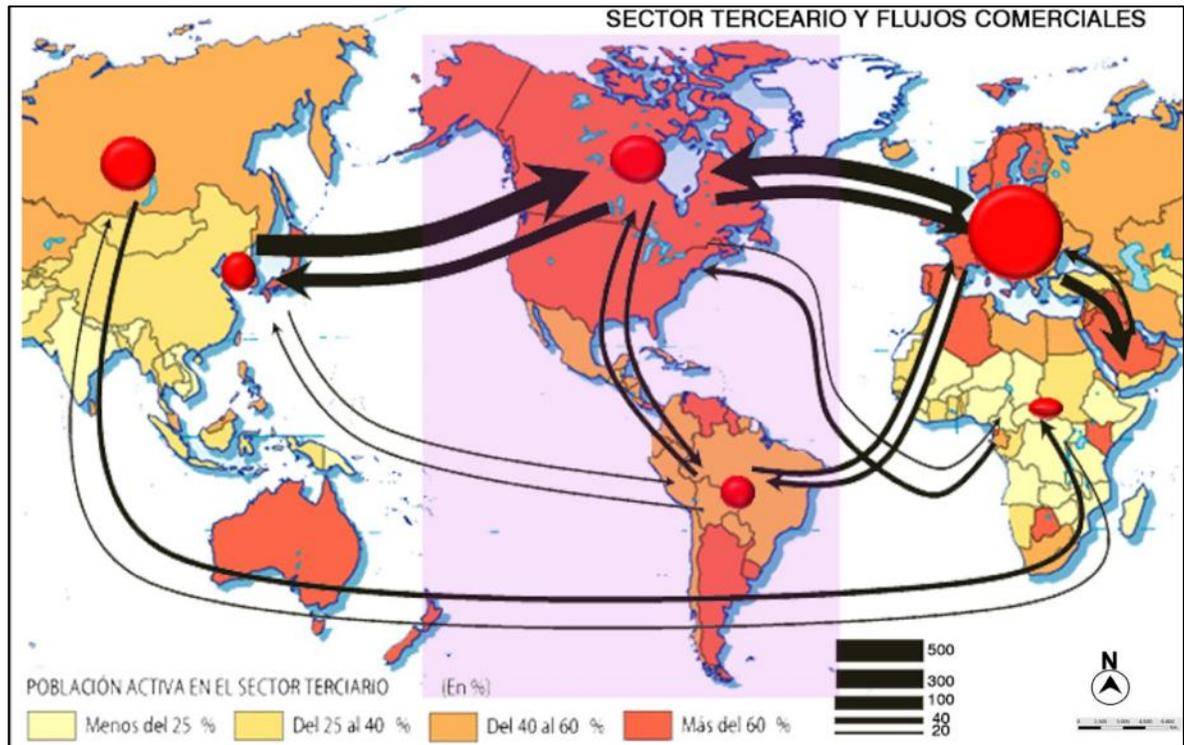
Fuente: www.globalviewc.com

Análisis.

En el sector primario mundialmente existen menores porcentajes de tierras aptas para el desarrollo agropecuario, sin embargo posee estrategias para mayor productividad y menor amenaza que se encuentran en los países desarrollados y en los subdesarrollados, son los que mayor potencial ambiental y agropecuario tienen en especial la parte de Latinoamérica en la que posee la Amazonia y grande extensión de tierras fértiles, extensivas e intensivas que se encuentran sobre todo en la parte que conforma la CAN, por eso es importante que estos países de grandes potenciales las aprovechen pero utilizando estrategias

tecnológicas para la mayor explotación de estas tierras sin olvidar lo ambiental mitigando la amenaza producida por los químicos y por la deforestación producida por el mal manejo y falta de tecnologías.

Figura 2. Flujo comercial, sector terciario



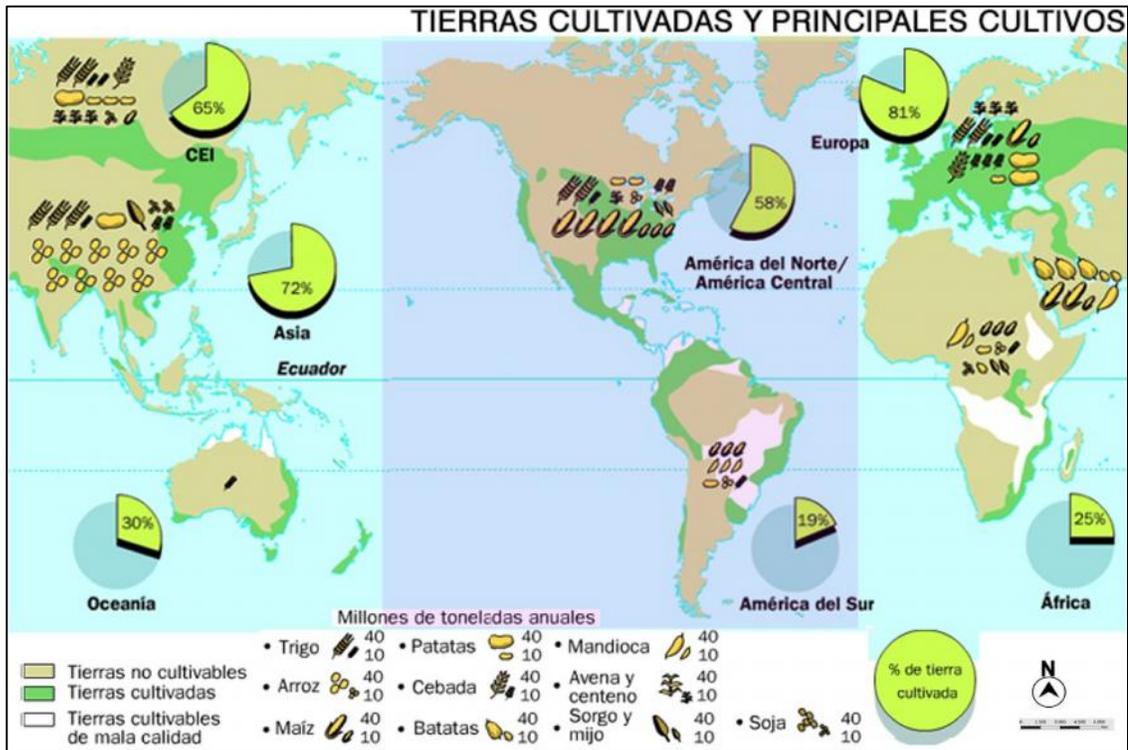
Fuente: Ibíd.

Existen falencias en la parte tecnológica e industrias en países subdesarrollados, aunque en el caso de Latinoamérica, Venezuela se destaca entre los otros países con mayor porcentaje de sectores de producción de petróleo por lo tanto es importante que Colombia tenga acuerdos y tratados con diferentes países, con el fin de potencializar la industria y la comercialización de productos que incluya la producción en el sector primario.

Por otra parte existe un problema en cuanto al manejo y la falta de proyectos del desarrollo en el territorio de zonas límites, ya que en tiempos remotos se han tomado como zonas de seguridad debido a las diferentes guerras que se han presentado, las cuales fueron tomadas como control de entrada y salida de productos debido a esto se han firmado tratados para mejorar la parte de conectividades en la importación y exportación de productos.

Diagnostico global económico

Figura 3. Diagnostico global económico



Fuente: Ibíd.

Debilidades:

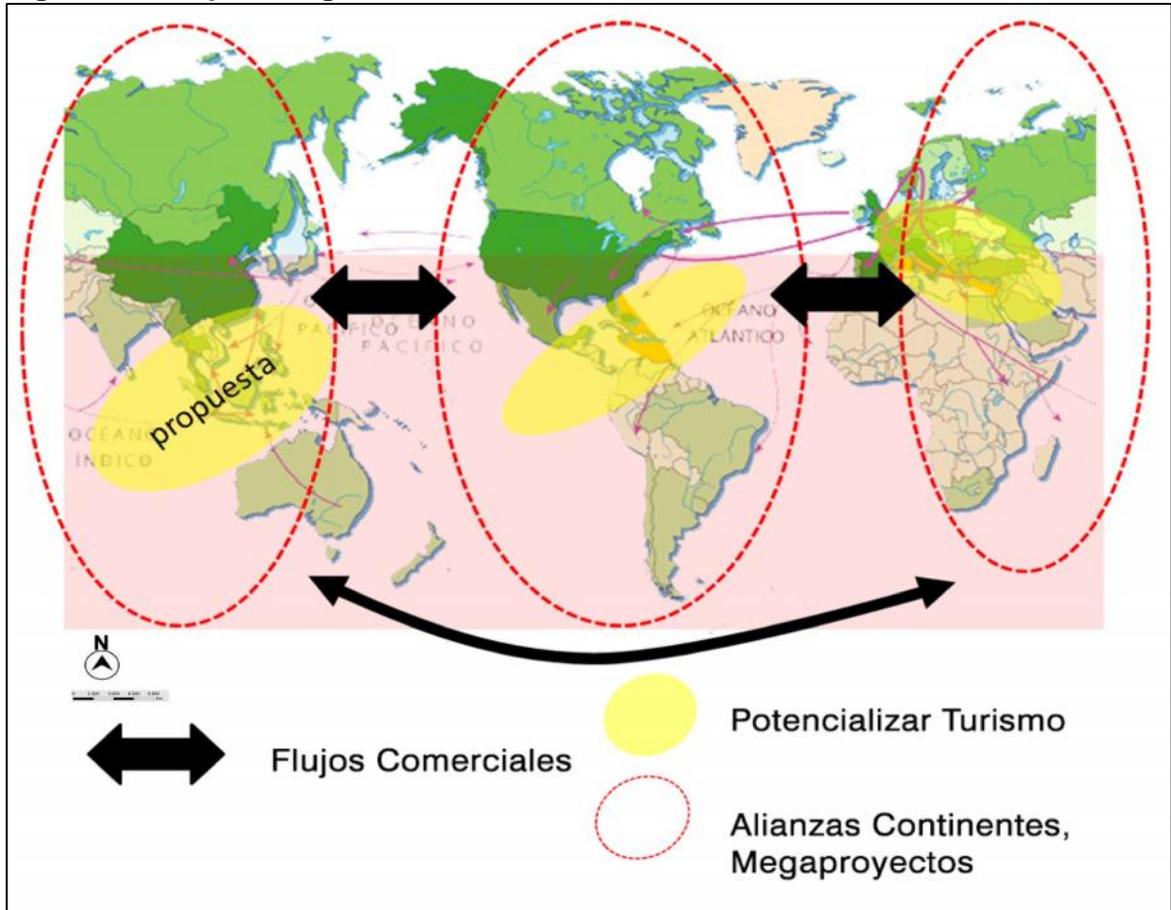
- La pobreza de algunos continentes es debido a la falta de estrategias en la producción y su posterior industrialización usada como ventaja por las grandes potencias ya que compran la materia prima a menores costos.
- Se presenta desconocimiento y falta de estrategias en las zonas de mayor potencial turístico.

Potencialidades:

- Biodiversidad ambiental y turística.
- Grandes zonas de producción en el continente igualmente con una ubicación estratégica por tener conexiones con los 2 océanos, además por presentar unas conectividades terrestres que ayudarían en la exportación de productos a nivel continental mejorando así el aspecto económico.

Propuesta global económico.

Figura 4. Propuesta global económico



Fuente: Ibíd.

Conclusiones

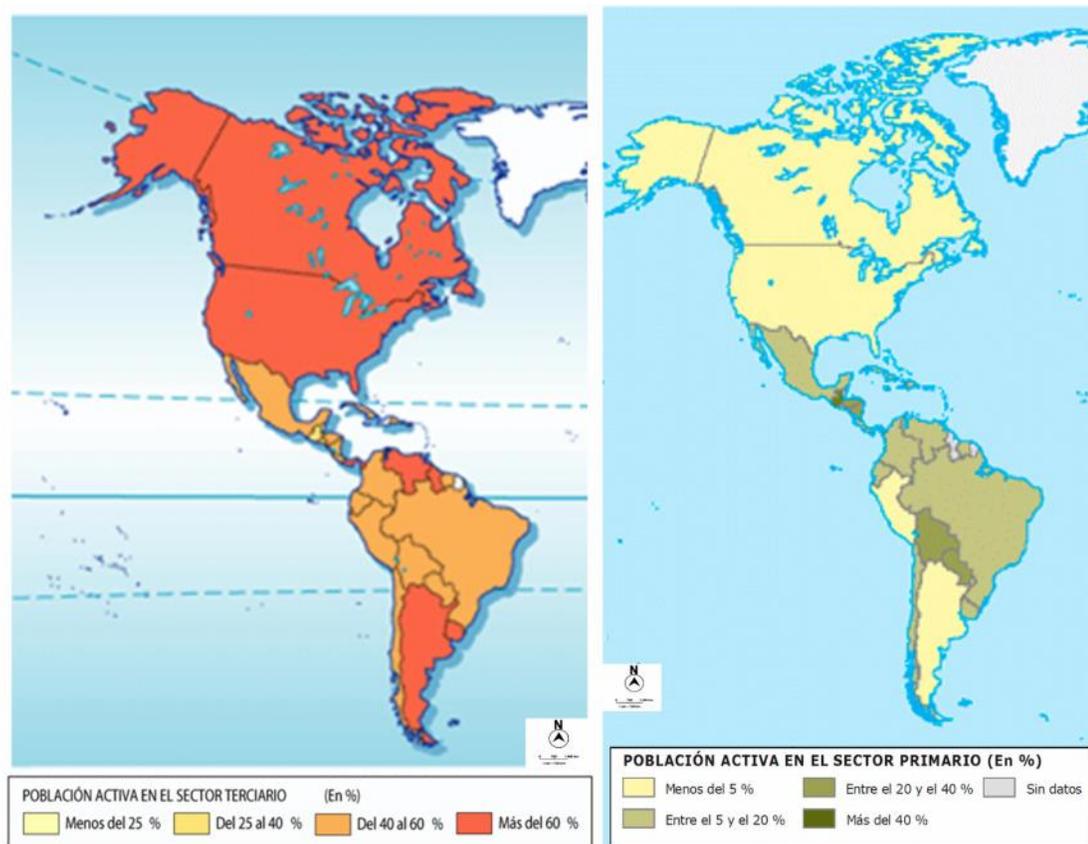
- Latinoamérica y África generan un gran aporte ambiental al mundo, que podría ser aprovechada mediante megaproyectos que potencialicen, controlen y aporten al incremento económico, respetando las grandes reservas naturales.
- En Latinoamérica por presentar mayor potencial de explotación en el campo de la agricultura se tendrá una gran potencial de mercadeo como una estrategia para aumentar la economía.
- Generar estrategias y megaproyectos para aumentar el potencial de atracción turística en el campo medioambiental y cultural.

4.2 CONTEXTO CONTINENTAL

4.2.1 Contextualización continental económica

Análisis económico continental

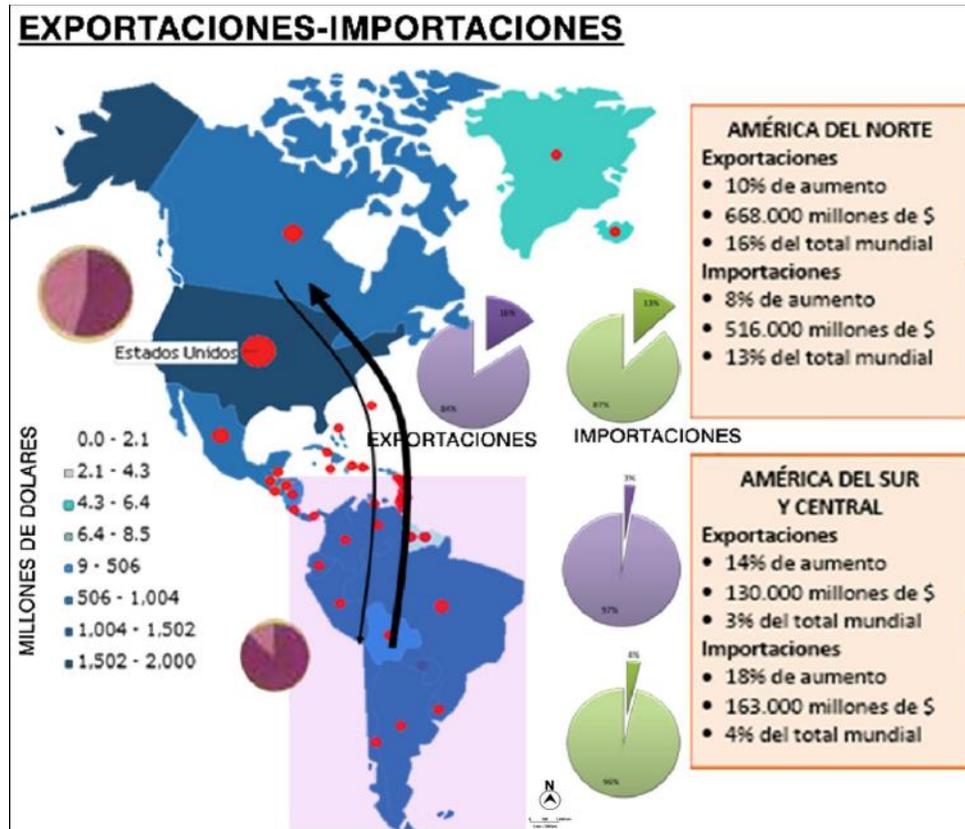
Figura 5. Análisis económico continental



Fuente: <http://alexcarmar.blogspot.com/2011/02/poblacion-activa-del-sector-terciario>.

La globalización ha llevado que los mercados mundiales necesiten constantemente aliarse y generar convenios para garantizar la estabilidad de los diferentes sistemas productivos y mejorar su rendimiento, por lo tanto el continente se convierte en un punto estratégico por presentar un sin número de alternativas de intercambio comercial, producción y tecnificación. El sector primario y terciario se convierte en parte importante de la economía continental por presentar mayor biodiversidad de recursos.

Figura 6. Exportaciones e importaciones



Fuente: http://www.wto.org/spanish/news_s/pres12_s/pr658_s.htm

Debilidades

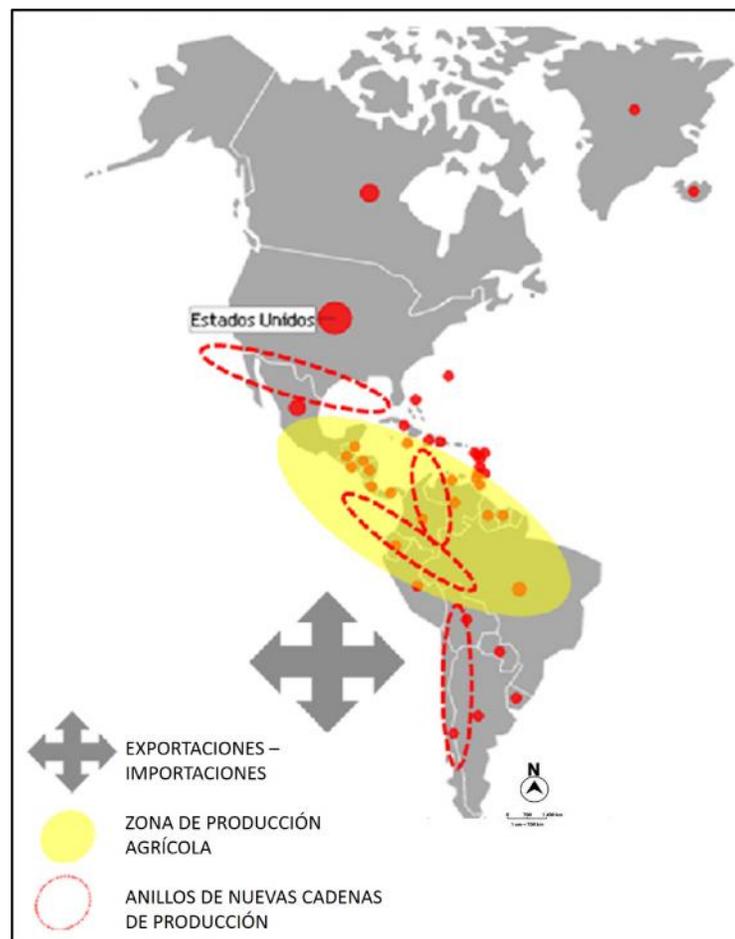
- Sur América a pesar de poseer grandes potenciales económicos no cuenta con la suficiente tecnología para explotarla.
- En algunos lugares del continente aún se desaprovecha la agricultura como un gran potencial económico, teniendo así una baja producción y transformación de la materia prima.

Potencialidades

- El continente presenta biodiversidad de cultivos para la exportación de materia prima, obteniendo grandes zonas para la producción de la agricultura y la ganadería pero siempre teniendo los aspectos ambientales.
- Fortalecer tratados económicos existentes y crear nuevos tratados, permitiendo tener un mayor intercambio comercial de exportación e importación de productos.

PROPUESTA ECONÓMICO CONTINENTAL.

Figura 7. Propuesta económico continental



Fuente: www.glogster.com

Propuesta

- Mayores inversiones en modernas tecnologías para la producción y transformación de productos.
- utilización de nuevas estrategias de producción para aprovechar los suelos en algunas zonas.
- Implementar nuevas estrategias de planificación para la articulación y fácil acceso a los mercados internacionales.
- Integrar económicamente y comercialmente los países del continente mediante la implementación de acuerdos.

4.3 CONTEXTO SUR AMÉRICA

4.3.1 Contextualización económica de sur américa

Análisis Económico

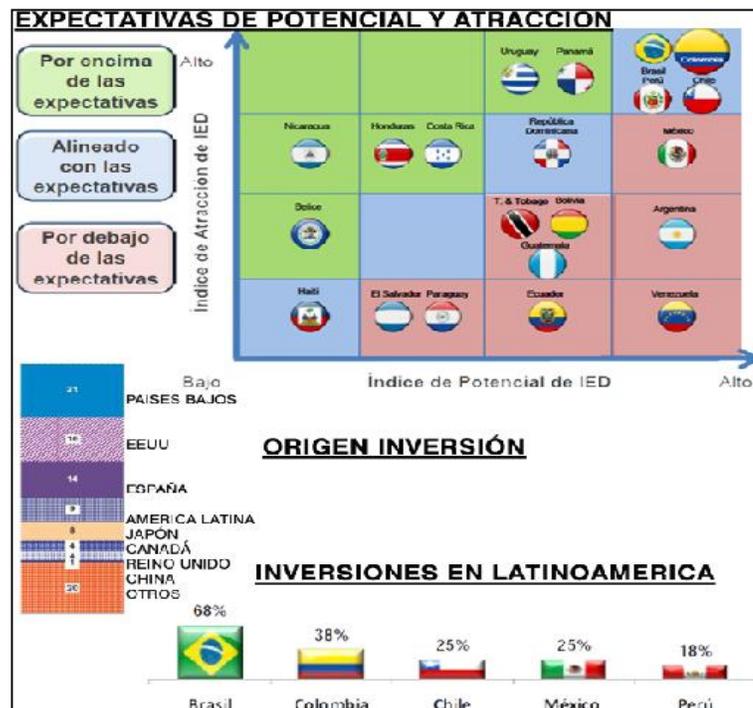
Figura 8. Análisis Economía de Sur América



Fuente: www.ub.edu

En América Latina el crecimiento económico internacional se ha incrementado a un ritmo acelerado en los últimos 20 años, debido a los acuerdos y reformas realizadas, todos los países latinoamericanos avanzan en la concepción de la globalización y la integración regional. Por lo tanto América del Sur está mejorando la infraestructura económica para la exportación e importación de productos implementando las reformas y tratados, lo que permitiría tener una mayor inversión extranjera.

Figura 9. Expectativas de Potencial y Atracción



Fuente: www.glogster.com

Debilidades:

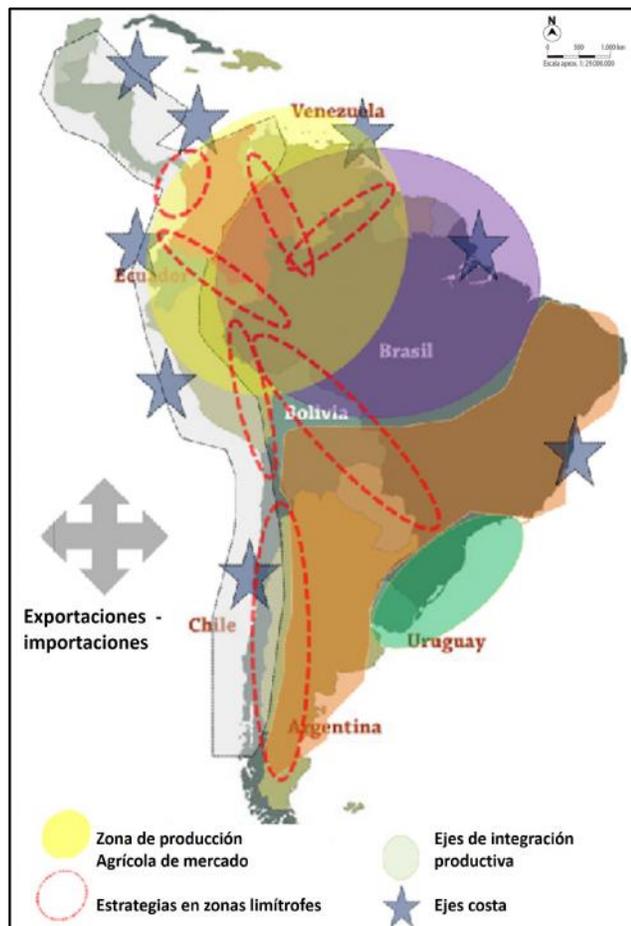
- Falta de integración entre países.
- Falta de estrategias para un mejor desempeño en la producción agropecuaria, con nuevas tecnologías.
- Falta Producción agropecuaria.
- Falta Producción de materia prima.
- Falta de inversiones para megaproyectos.
- Desconocimientos de las potencialidades que presentan cada país.
- Falta de planificación territorial en las zonas de fronteras.

Potencialidades:

Sur América por tener potencialidades de Biodiversidad ambiental y productiva, promueve las inversiones en Latinoamérica con acuerdos comerciales ayudando estratégica a ampliar zonas de atracción de producción.

Propuesta Economía De Sur América

Figura 10. Propuesta Economía De Sur América



Fuente: Ibíd.

Propuesta:

Sur América aprovecha su posición estratégica para mejorar la competitividad con otras naciones, elevando las cifras de exportación mediante métodos innovadores

en la producción de productos, bienes y servicios, permitiendo realizar proyectos que integren y faciliten la comunicación con otros países. Además se propone la Conformación de cadenas productivas en zonas de alta productividad global, teniendo una conexión con zonas de potencial alto pero que actualmente se encuentran aisladas, lo cual estimulara el desarrollo de los sistemas productivos locales (zonas francas), que son puntos estratégicos para tener una inversión y transformación de productos locales que pueden ser un atractivo para inversiones extranjeras.

4.4 CONTEXTO NACIONAL

4.4.1 Contextualización nacional movilidad

Análisis de movilidad nacional

Figura 11. Infraestructura de movilidad de Colombia



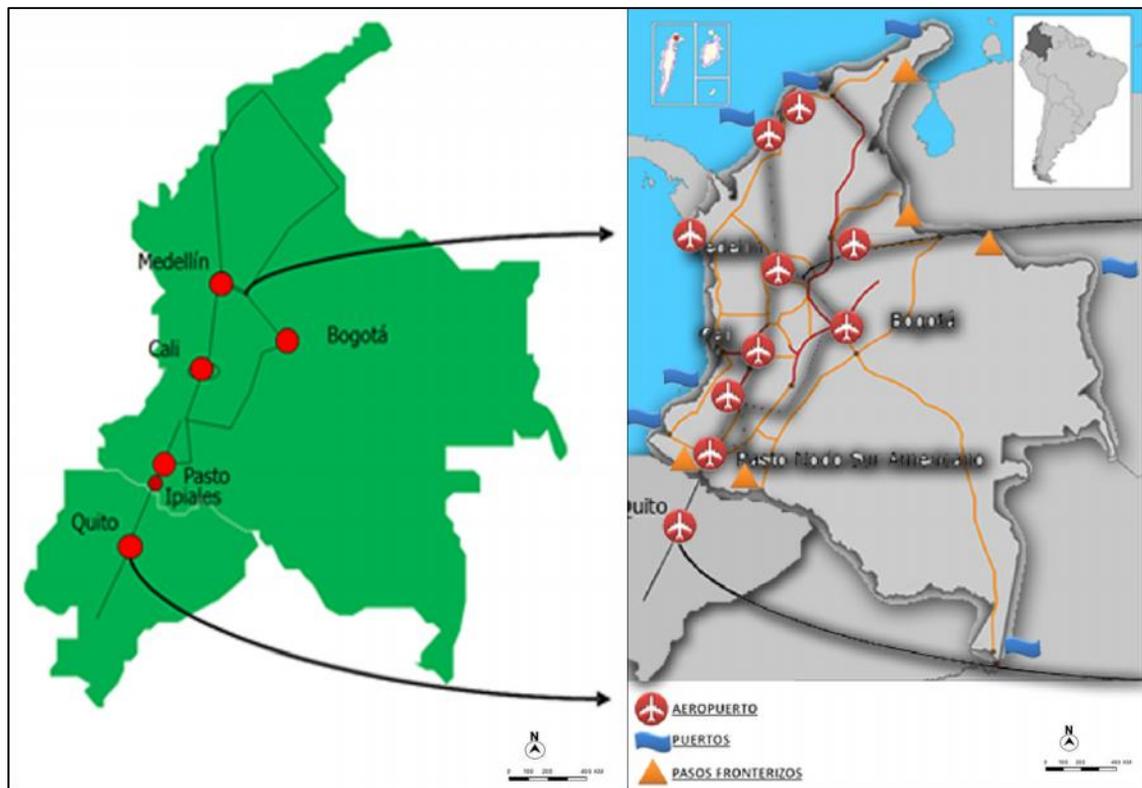
Fuente: <http://www.ica.gov.co/getdoc/d3975c9e-1ee6-4667-ace850cde0d48516/Aeropuertos,-Puertos-y-Pasos-Fronterizos.aspx>

El país se integra por la infraestructura de carreteras o vial lo cual permite la integración a nivel nacional e internacional lo que permite un desarrollo de estas zonas. Los aeropuertos existentes en el departamento presentan serias deficiencias enfocadas a la exportación e importación y al intercambio de pasajeros internacionales.

Las deficiencias del puerto de Tumaco, han contribuido a la explotación del potencial productivo y físico geográfico del departamento. La única vía que comunica el departamento con el interior del país, es la panamericana, lo que afecta el comercio y el intercambio por vía terrestre, porque en ocasiones esta vía se inhabilita y el departamento queda incomunicado con el norte del país.

Propuesta nacional movilidad

Figura 12. Propuesta Nacional de Movilidad



Fuente: Desarrollo de esta investigación

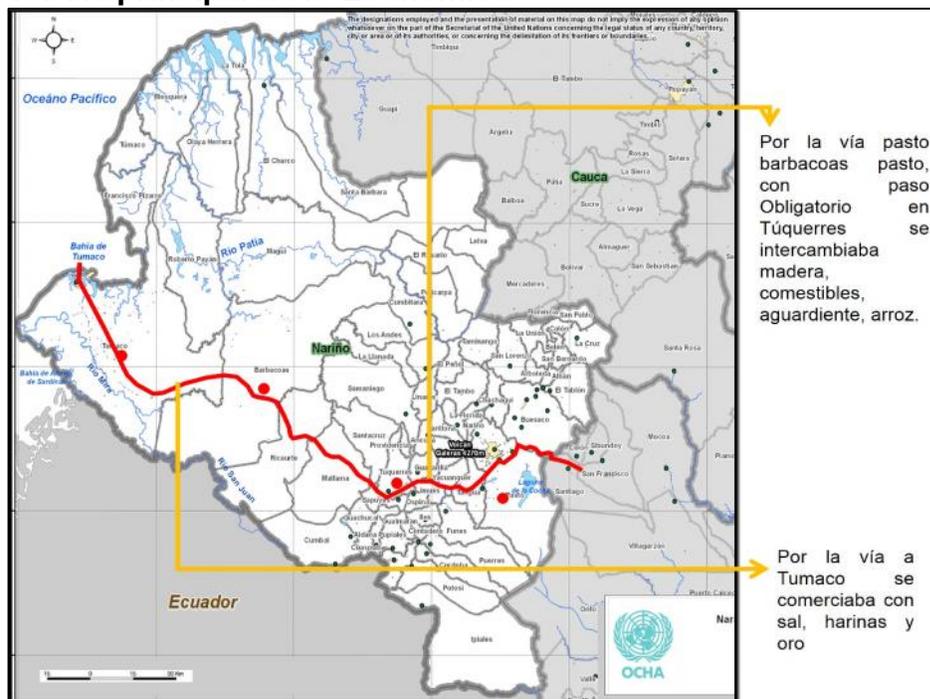
Propuesta.

Con la propuesta de movilidad a nivel nacional se destaca el potencial ambiental, turístico, productivo; por ser un país de diferentes pisos térmicos, además es importante la comunicación que se da gracias a la malla vial con la cual por medio de la arteria principal, la panamericana y con propuestas nuevas de movilidad con vías alternas que mejorarían la movilización de mercancía teniendo una unión con todo el país y Latinoamérica, esta se caracteriza por poseer una vocación de cultivos y de explotación del suelo, dando opción a generar diversos proyectos que se enfoquen en el tema de la agroindustria y el intercambio comercial. Dentro de un mundo de globalización Colombia tiene múltiples posibilidades de conexión para generar desarrollo regional y mundial en donde Tumaco se encuentra como foco importante de desarrollo. Porque fortalecer la movilidad marítima y fluvial ya que este medio es el más utilizado dentro de esta para el transporte de pasajeros y carga a menores escala.

4.5 MACRO CONTEXTO DEPARTAMENTAL

4.5.1 Análisis Económico

Figura 13. Vía principal de lo Económico



Fuente: http://pupiales-narino.gov.co/Narino_Geografico.png

En el siglo XIX los mercados europeos incrementaron la demanda por productos tropicales.

En el siglo XX el departamento continuaba aislado del resto de Colombia una de las actividades fundamentales fue la agricultura seguida por el comercio.

El comercio se basaba en la venta y compra del ganado vacuno y mular, comercio que se centraba sobretodo en Pasto.

Figura 14. Ganadería y Agricultura



Fuente//commons.wikimedia.org/wiki/Portada

Tabla 1. Ramas De Actividades Económicas

Ramas de actividad	Participación %			
	1990-1992	1993-1995	1996-1998	1999-2001
Agropecuaria, silvicultura, caza y pesca	34,1	33,8	30,9	29,8
Explotación de minas y canteras	1,3	1,4	0,4	0,5
Electricidad, gas y agua	0,8	1,0	1,8	1,8
Industria manufacturera	6,5	4,9	4,1	3,8
Construcción	5,5	6,0	4,7	3,9
Comercio, reparación, restaurantes y hoteles	14,2	13,1	12,5	10,5
Transporte, almacenamiento y comunicación	6,1	6,4	7,2	7,5
Estab. financieros, seguros, inmuebles y servicios a las empresas	10,2	9,4	9,6	9,7
Servicios sociales, comunales y personales	20,4	22,0	27,0	30,9
Servicios de intermediación financiera medidos indirectamente	2,0	2,2	3,1	2,1
Subtotal Valor Agregado	97,1	95,8	95,2	96,3
Derechos e impuestos	2,9	4,2	4,8	3,7
PRODUCTO INTERNO BRUTO	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Ibíd.

- La actividad productiva se basó en la dedicación propia a la caza, la pesca, la recolección y la horticultura.
- Se produjo la estratificación social, una baja producción agropecuaria, fruto del sistema de la encomienda, la mita y el resguardo.
- Monopolio estatal del comercio, que impidió su desarrollo libre.
- La actividad agropecuaria continúa siendo la base económica de Nariño, al aportar una tercera parte del producto departamental.

Se puede concluir que las fuentes de ingresos más importantes de Nariño han disminuido. Otra característica importante son los elementos que afectan al medio ambiente disminuyendo la minería y la explotación de canteras, los servicios sociales como salud educación han aumentado su cobertura a nivel departamental y existe debilidades en cuanto a la cobertura de turismo el cual ha disminuido afectando directamente al comercio.

En el departamento de Nariño a lo largo de la historia ha presentado un cambio en varios sectores de producción.

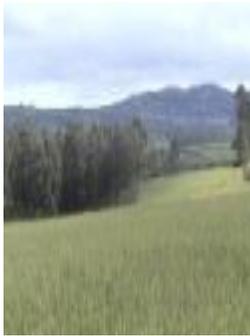
Fechas destacadas en la historia en el aspecto económico

Tabla 2. Fechas Históricas en lo Económico.

1500	1600	1700	1800	1900
Intercambio comercial entre las tribus indígenas, dedicados a la agricultura entre los cultivos que se destacaban esta maíz, el frijol, los frutales. la caza y la domesticación de animales.	En esta época con la llegada de los españoles se genera el sedentarismo. Nace la estratificación. Baja producción agropecuaria producto de la encomienda, la mita y el resguardo	instituciones de trabajo forzadas como la encomienda, la esclavitud, la mita y los resguardos, cuyo resultado fue impedir el desarrollo económico de la región.	El crecimiento económico era mínimo. El régimen feudo-esclavista, a través de los repartimientos y la encomienda, implantó la expropiación violenta de las tierras	Actividad que se desarrolla agropecuaria, industria, comercio y Transporte El sector agropecuario creció, la actividad industrial

Fuente: commons.wikimedia.org/wiki/Portada

Figura 15. Imágenes de Nariño en el sector agrícola



PAISAJES DE NARIÑO



PRODUCTOS NARIÑO



GANADERÍA DE NARIÑO



COSTUMBRES DE NARIÑO

Fuente: <http://www.ipitimes.com/>

Conclusiones dimensión:

Económico:

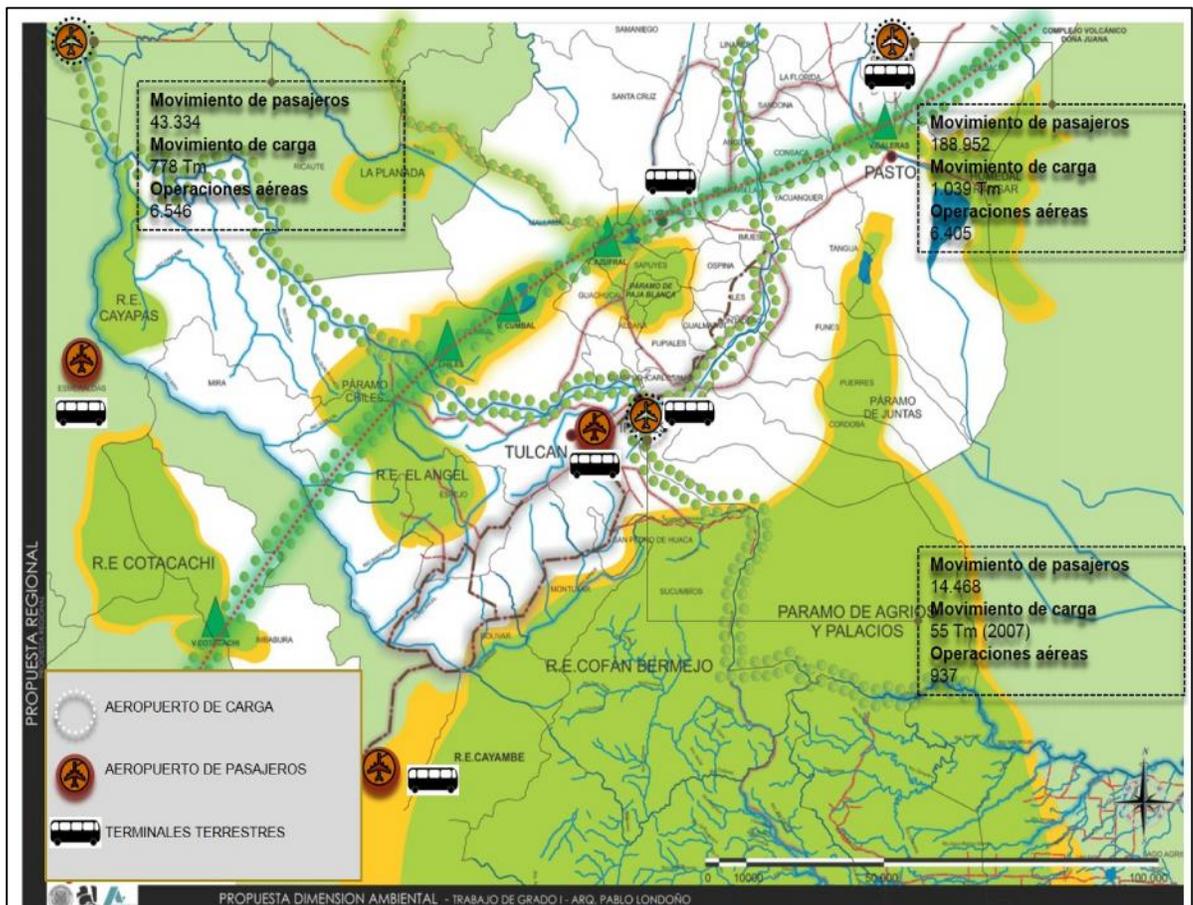
- La actividad comercial se realizaba solo entre los pueblos más cercanos.
- Existía gran diversidad de productos tanto agrícolas como pecuarios que pudieron ser de gran potencia comercial.
- Con la llegada de los españoles la población que antes era nómadas se volvió sedentaria lo que produjo un cambio en la costumbres comerciales y de sustento
- No existe un sistema que permita el transporte y comercio de productos con los demás pueblos.

4.6 CONTEXTO ECO-REGIÓN NUDO DE LOS PASTOS

4.6.1 Dimensión de movilidad

Conexiones terrestres y conexiones aéreas

Figura 16. Conexiones Terrestres Y Conexiones Aéreas



Fuente: commons.wikimedia.org

La región cuenta con aeropuertos de dos características diferentes; los aeropuertos de pasajeros ubicados en Esmeraldas, Ibarra y Chachagui, y los aeropuertos que manejan los dos movimientos tanto de carga como de pasajeros que están ubicados en Ipiales, Tulcán y Tumaco que trabajan alternos con los Municipios anteriormente nombrados.

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

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

4.6.2 Dimensión económica y usos de suelos. La región posee características similares en cuanto a su economía, todo este sector basa sus actividades principalmente en la agricultura, ganadería y comercio.

La población indígena y una gran parte de sus habitantes, se encuentran ubicados en las zonas rurales, debido a las condiciones agropecuarias de la región, es la actividad económica con la que se sustentan y son los principales proveedores de productos agrícolas y pecuarios de las zonas urbanas, en relación a las vías de comunicación, la mayoría de estos Municipio se encuentran interconectados con las principales ciudades de la región y su eje de comunicación es la vía panamericana

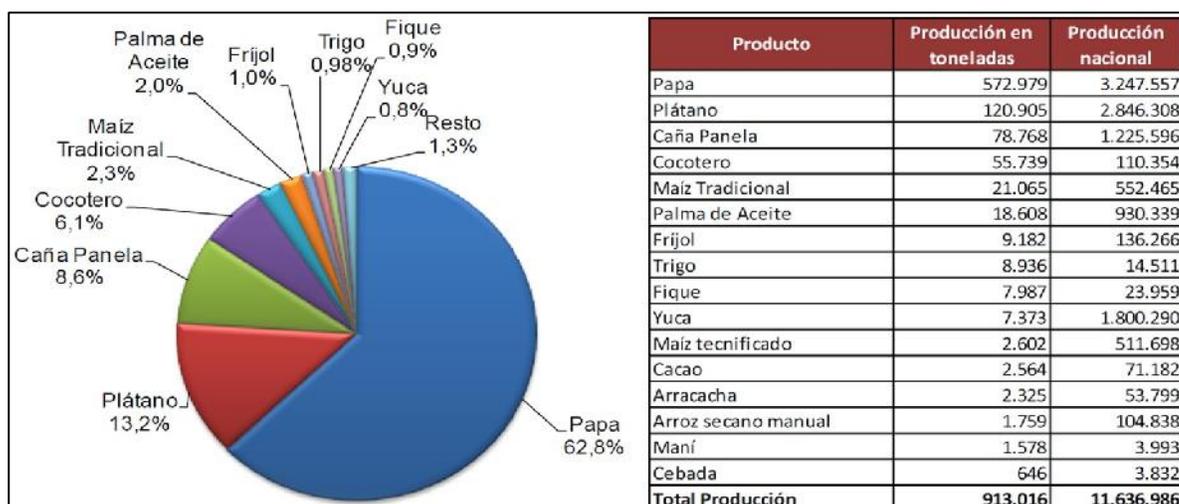
La ubicación de la región de estudio genera varias ventajas comparativas para la instalación de unidades industriales, frente a los restantes de Nariño, por su proximidad a mercados regionales e internacionales, por fácil conexión de un transporte ágil, precios competitivos y su diversidad de productos gracias a la variedad de pisos térmicos que se presentan.

4.6.2.1 Cadenas productivas. Las cadenas productivas no se han consolidado, porque la explotación agropecuaria está fundamentada por inversionistas aislados, que no han logrado la suficiente organización empresarial que generan clúster para favorecer la integración con economía orientada a la optimización de ingresos en diferentes mercados locales y regionales.

Se puede destacar 4 cadenas productivas principalmente en la región como son:

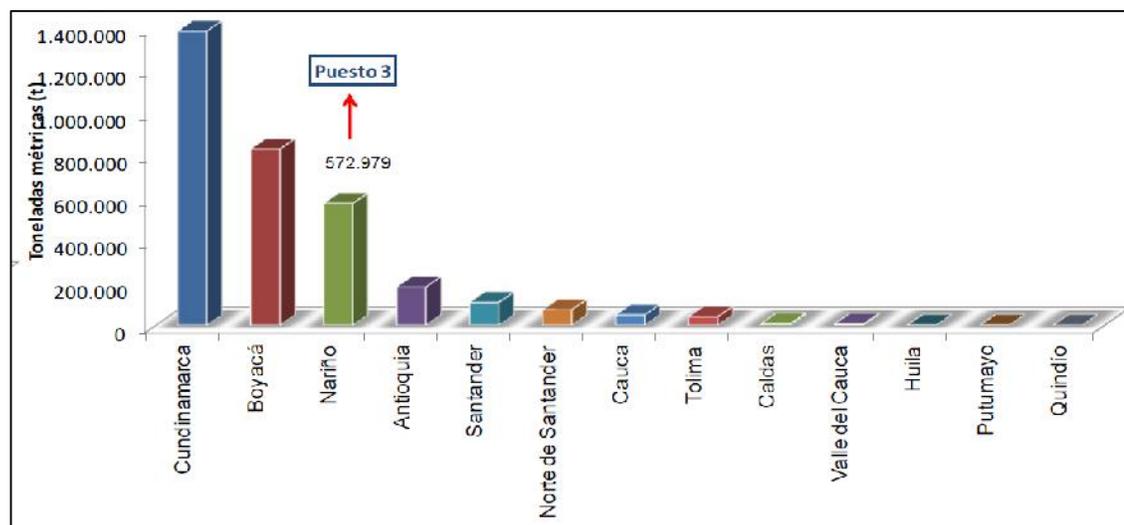
4.6.2.2 Cadena productiva de la papa. La economía de la región se caracteriza por el predominio del sector agrícola, se aprecia como producto primario la papa, que aporta el 62.8%, las manufacturas ocupando el tercer puesto entre los productores a nivel nacional.

Tabla 3. Porcentajes Productiva De La Papa



Fuente: commons.wikimedia.org/wiki/Portada

Tabla 4. Niveles De Producción De La Papa

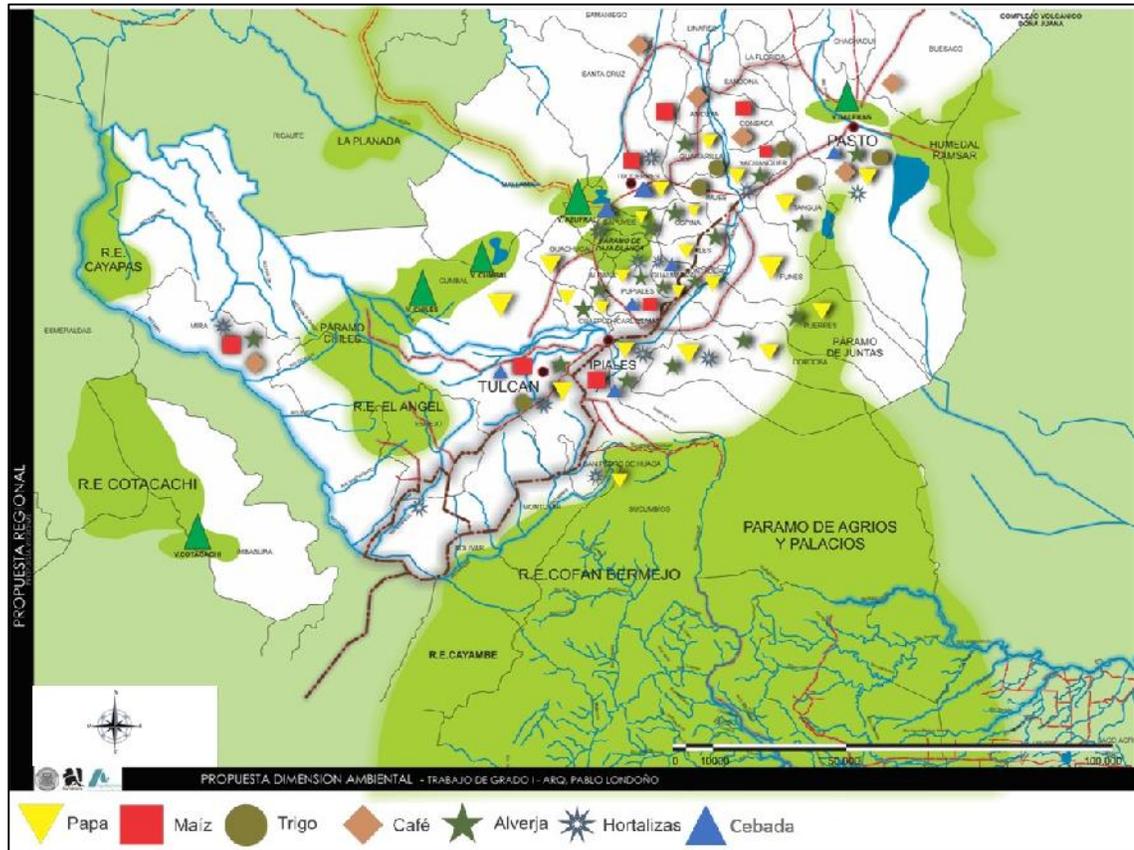


Fuente: Ibíd.

Los Municipios que se destacan en el cultivo y producción de papa son: Guachucal, Túquerres, Pupiales, Aldana, Cumbal, destacando su exportación a nivel nacional e internacional y en menor proporción los Municipios de Ipiales, Tulcán, Puérres, Fúnes, Yaquanquer, Ospina, Tángua e Íles, que cultivan este producto para el consumo local y comercializar regionalmente.

Distribución de la producción agrícola en la región

Figura 17. Distribución De La Producción Agrícola En La Región

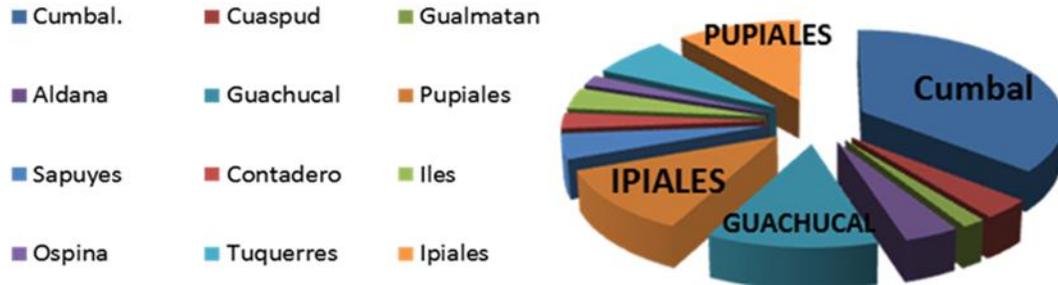


Fuente: commons.wikimedia.org/wiki/Portada

4.6.2.3 Cadena productora láctea: La ganadería se desarrolla en diferentes zonas del departamento desde los primeros años del período colonial. A pesar que la actividad ganadera, está por debajo de los índices de producción a nivel nacional, siendo superado por los llanos y otros sectores del país, sobresale a nivel local y regional, los Municipios de mayor producción son: **IpiALES** , **Guachucal**, **Cumbal** y **Pupiales**.

En los Municipios productores de leche, la infraestructura especializada para la actividad ganadera es de tipo artesanal y muy limitada, en comparación con grandes productores que poseen alta tecnología para esta actividad.

Tabla 5 Producción de lácteos



Fuente: Resultados estadísticos de esta investigación

4.6.3.4 Cadena productora de artesanías: La artesanía del fique ocupa los primeros lugares en el campo de la producción artesanal consistente en la producción de hilo y la fabricación de distintas artesanías; principalmente en el Municipio de Guaitarilla. El fique no es comercializado en su totalidad, en algunos hogares se deja una mínima cantidad para transformar la fibra artesanalmente, en elementos para el hogar o para ser vendidos ocasionalmente en algunos de los mercados de la localidad. No constituye un ingreso permanente y el mismo es utilizado para reforzar su economía de subsistencia con la compra de productos para su alimentación.

La producción se ve amenazada debido a las actividades de cultivos ilícitos, donde la comunidad mira una forma de economía ventajosa y más lucrativa que la producción del fique.

Tabla 6. Nivel de producción artesanal



Fuente: commons.wikimedia.org/wiki/Portada

La cadena del fique es otra importante apuesta económica. Se pretende que cada uno de los eslabones de la cadena regional del fique pueda alcanzar excelentes niveles de competitividad basados en un crecimiento acelerado y sostenido de la producción, ventas y exportaciones de productos derivados de la planta del fique, las artesanías y nichos de mercado que les proporcionen ventajas competitivas. Lo anterior gracias a la adecuada utilización de recursos naturales, humanos, técnicos y financieros sobre la base de un desarrollo sostenido.

La región es rica en tradición artesanal de orígenes indígena, donde se destacan las habilidades en el trabajo de metales, cerámica, tejidos, talla en piedra y madera, de las cuales hoy en día se conservan y producen el barniz de pasto, trabajos en madera, cuero repujado, paja toquilla, talla en miniaturas, obras en tamo, ebanistería y filigrana en oro, entre otros. La mayoría de los artículos que se encuentran son decorativos, muebles, juegos de cubiertos, figuras tradicionales como ancianos o campesinos y figuras religiosas como cristos, crucifijos, vírgenes y ángeles, entre otros.

4.6.2.5 Comercio e industria. La industria se desarrolla dentro de los cascos urbanos de la región de tipo artesanal en los Municipios con características rurales, en Ipiales, en Tulcán la industria es más tecnificada y pocas industrias son certificadas. Principalmente están representadas por un conjunto de microempresas y talleres artesanales dedicados a la producción de bienes de consumo para el mercado local de la región.

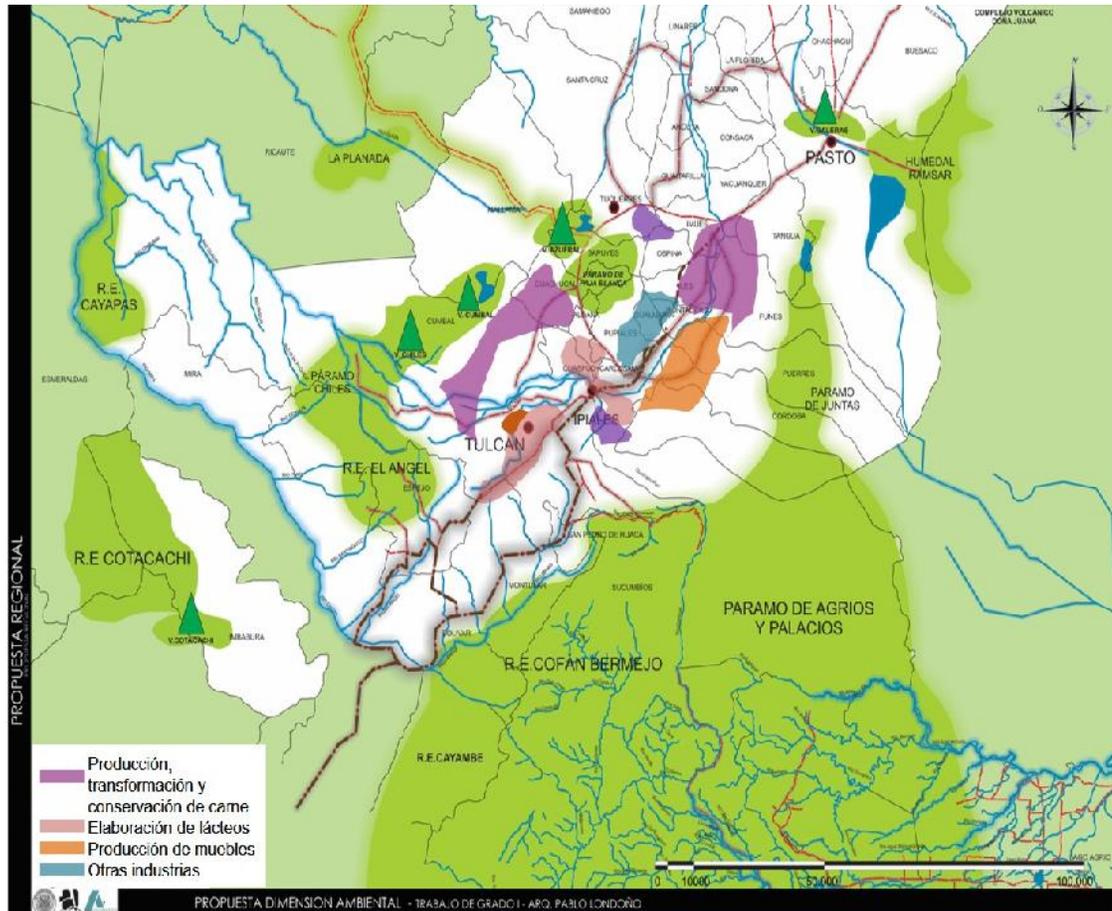
La industria local se fundamenta en actividades agropecuarias, comerciales, de transporte, micros empresariales y turísticos. Su producción se orienta a la atención de mercados locales, regionales, del interior del país y especialmente del Ecuador.

Por las condiciones Bio-climáticas y geográficas, el sector es apto para la ganadería porque la industria láctea es una de las principales actividades, cuenta con 4 empresas de procesamiento de leche: Lácteos andinos, Colacteos, la victoria en los Municipios de Guachucal, Cumbal y Aldana. La región también tiene, muchas actividades a nivel industrial como la recolección y procesamiento de café a pequeña escala y la fabricación de textiles.

El sector de Tulcán la industria esta enfatizada al sector lácteo en casi su totalidad, con ciertas excepciones con la presencia de industria textil y de productos químicos que sobresalen en el campo de la industria.

Principales zonas industriales

Figura 19. Principales Zonas Industriales



Fuente: Ibíd.

El comercio se constituye en fuente importante de ingresos en la economía de la región destacando al Municipio de Ipiales como principal centro de comercio, esto se debe al tamaño del núcleo urbano, la cercanía con la frontera y el rol que cumple con las cabeceras de los demás Municipios como centro subregional. En la región se viene presentando un crecimiento notable de la economía informal (comerciantes informales), los cuales son una fuente económica que sobresalen principalmente en los estratos 2 y 3, donde el rebusque es la principal fuente de ingresos, en donde se refleja la invasión del espacio público para el uso de comercialización de los diferentes productos.

El dinamismo comercial formal o informal con la república del Ecuador es vital en la sociedad local que se adapta con facilidad a los cambios, generando consumos movidos por el precio relativo y el cambio de moneda. La canasta es amplia, integrada por bienes de consumo, medicamentos, auto partes computadores, divisas, entre otros.

Problemáticas

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

Potencialidades

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

Conclusiones

La región se encuentra rodeada por una gran área ambiental, siendo esta la principal característica que influye en las diferentes dinámicas; en la parte económica aparece una gran franja medioambiental no explotada, con potencialidades turísticas, generando un eje turístico de carácter ambiental, dando paso a un borde de transición entre lo agropecuario y las zonas de conservación ambiental. La presencia de una zona dedicada al sector agropecuario es abundante, en la zona central de la región principalmente la papa es una de las fuentes principales de ingresos, debe explorarse y tecnificarse, bajo estándares sostenibles que permitan su desarrollo con la nueva fuente de ingresos denominada ecoturismo. Los centros de acopio son puntos de transformación de productos, que no se limitan al bienestar del Municipio como tal, sino que generan un desarrollo integral de las poblaciones como los Municipios productores

primarios y los otros centros de acopio. La región está ubicada en la frontera Colombo-Ecuatoriano permitiendo un intercambio comercial muy marcado, llevando así a identificar zonas productoras y zonas netamente comerciales, mejorando las dinámicas de comercio de los dos países.

4.6.2.6 Propuesta dimensión económica

4.6.2.6.1 Agroindustria

- Fortalecer las cadenas productivas de la región con equipamientos para la tecnificación y mejoramiento de la producción agrícola y el sector lácteo.
- Unificación de pequeños y grandes productores de leche para lograr que la región sea competitiva a nivel nacional. Planta de tratamiento y producción láctea Guachucal. – Cumbal
- Reactivar la cadena productiva de los textiles y fibras naturales, con el fin de retomar la parte tradicional de esta actividad y volver a comercializar con este producto, Propuesta puntual: proyecto comunitario y empresarial del Municipio de Guaitarilla: planta de producción de fique.
- Fortalecimiento de la cadena productiva de la papa. Llevarla a otros campos como la industria y comercio, con el fin de sembrarla, cultivarla, procesarla y comercializarla en la misma región el 2% del producto se consume internamente y el 98% se exporta, para poder distribuirla y expandirla al mercado a nivel nacional e internacional.
- Creación de la zona franca a nivel agroindustrial, la comercialización de los productos como alverja, trigo, maíz y hortalizas, se realice de una forma unificada para ser competitivos a nivel nacional en estos productos, para poder comercializar con otros países. Propuesta puntual: zona franca Ipiales .

4.6.2.6.2 Turismo

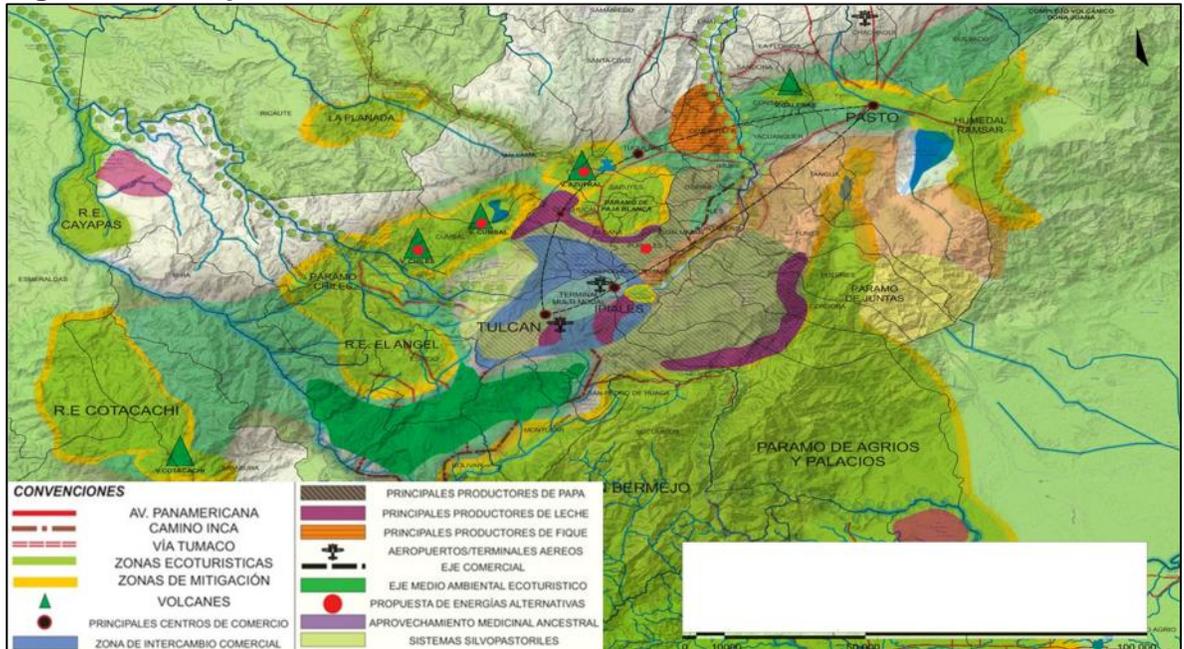
- Activar la economía en este campo explotando las potencialidades de la región como su riqueza paisajística y ambiental. Propuesta puntual: parque reserva ecología nevado del Cumbal.
- Potencializar las características etnoculturales de la región, convirtiéndolos en un atractivo turístico, donde se realice un intercambio cultural, valoren las actividades, tradiciones ancestrales. Propuesta puntual: puntos de intercambio cultural – medicina alternativa. Sectores de población indígena.
- Las lajas como sector turístico de preferencia. Propuesta puntual: recuperación y mejoramiento del sector de las lajas como potencial turístico religioso. Proyecto puntual: corredor turístico ambiental las lajas – teleférico.

4.6.3.6.3 Comercio

- Mejorar las relaciones comerciales con Ecuador, trasformando el comercio informal como una potencialidad a nivel comercial económico, propuesta puntual: centro comercial cultural Ipiales y centros de negocios.
- Expandir el mercado agrícola y pecuario a nivel nacional e internacional, logrando mejores ingresos económicos para la región y los sectores productores. Propuesta puntual: terminal intermodal.

Propuesta dimensión económica

Figura 20. Propuesta dimensional económica



Fuente: Desarrollo de esta investigación.

Conclusión.

La propuesta de la región presenta unas grandes zonas dedicadas al sector agropecuario, presenta además en la zona central de la región una gran producción de papa la cual es una de las fuentes principales de ingreso, la cual se debe explotar y tecnificar.

Los centros de negocios y las zonas francas serán puntos estratégicos para la venta y transformación de la materia prima, que no únicamente se delimitaran al bienestar de las zonas cercanas sino de toda la región de investigación.

5. MARCO TEÓRICO

Con el libro “Ciudad, Consumo y Globalización De Carlos Mario Yory (Taller De Topofila)”, con base en esta referencia se plantea conceptos que sirven en la propuesta de un centro de negocios también se maneja conceptos como la Globalización de los equipamientos en el entorno global en el que se puede generar una imagen para vender y proyectar a el entorno internacional y local.

El concepto principal es vender una imagen que se relaciona con la propuesta del equipamiento, por lo cual se maneja una imagen apropiada, para mejorar el aspecto fundamental del entorno, generando así un papel estratégico del proyecto para la visión extranjera, la ciudad región, el área metropolitana y la visión local.

Con los demás criterios y conceptos del autor como son los de ciudad, consumo y globalización se maneja de distintas maneras lo que permite tener una posición adecuada en el aspecto global o local del como se puede vender una imagen y como se puede mantener una identidad cultural propia sin perder aspectos fundamentales del proyecto, el de vender una imagen y ser un punto estratégico para la inversión extranjera lo que permitiría ser más competitivos en aspectos netamente económicos conjuntamente con aspectos culturales y ambientales.

5.1 Ciudad, consumo y globalización. “Caracterización de las grandes metrópolis en el comienzo del siglo XXI; una mirada desde la relación entre consumo y sociedad. “Se empieza entendiendo que la modernidad urbana, se concibió en el inicio del siglo XXI en medio de profundas transformaciones urbanas y del debate provocado en especial por la llamada posmodernidad intelectual que puso de frente no solo una nueva problemática de la subjetividad ciudadana, sino nuevos términos, referencias y alcances para diferenciar el ser contemporáneo. El autor, Carlos Mario Yory, acude a su formación inicial, la arquitectura y a su posterior interés intelectual, la filosofía de las culturas actuales, para proponernos un recorrido por las grandes paradojas en las concepción de hitos urbanos.

5.2 La ciudad como espacio de comunicación. La ciudad no cabe duda que es un escenario de comunicación, un espacio donde se pone en juego la naturaleza exiliada y desprotegida de la comunicación humana a través de un intercambio de la relación simbólica y mediática:

- **Simbólicas:** porque nos expresamos siempre a partir de un sistema de valores desde el cual se patente la aprehensión de la realidad y el mundo.

- **Mediática:** porque ese juego de valores se pone en juego a través de ejercicios de toda una gama de “roles”.

Lo que se resalta de aquí es ese maravilloso despliegue de signos al que se da el nombre de lenguaje.

5.3 La ciudad global. Nuevas formas de estar las tres grandes pretensiones de la globalización entendidas desde la óptica del consumo

Cuando se habla de la globalización se tiene que tener en cuenta tres grandes pretensiones y a la vez ficciones de la globalización:

1. La homogeneización del valor.
2. La homogeneización del espacio.
3. La homogeneización del lenguaje.

En esta medida a la vez que hablamos de pretensiones hablamos también de ficción para aludir a la imposibilidad de lo global, como hace indescifrable la imaginación de un mundo justo y equitativo.

Consumo y globalidad: hacia una nueva noción de ciudad

El espacio y el tiempo: entre lo local y lo global

Este es uno de los aspectos más trascendentales que caracteriza la tan aludida crisis del mundo moderno, esto es lo que tiene que ver con las clásicas nociones del tiempo y espacio, y nos referimos más en el aspecto práctico y simbólico de estos dos conceptos. La dimensión económica del espacio y del tiempo es la realidad que demuestra que es cuestión de saber ubicar y llevar a cabo una inversión.

5.4 La ciudad actual dentro del marco de la globalización. La necesidad de contextualizar la globalización. Es necesario considerar el mundo como un mercado fuerte de insumos y espacio de acción tanto para la producción como la

adquisición y la comercialización de productos. De lo que se supone la creación de un mercado mundial.

5.5 De lo local a lo global. Lo local se entiende como parte de un gran mecanismo que funciona gracias a que cada una de sus piezas desempeña un papel. Incluso cuando se entiende lo local como una expresión endémica o vernácula de un determinado pueblo o grupo humano localizado en un espacio-tiempo.

En la globalización supone dos dimensiones aparentemente antagónicas aunque en realidad son unidas. La cual lleva a tener una similitud cultural y la de un proceso de desigualdad ya que es el intercambio de cultura proporcionando un efecto de lo universal a lo particular como de lo particular a lo universal.

La globalización cultural trae consigo la globalización económica y con ello las nuevas formas de consumo.

La ciudad como bien de consumo un lugar es cualquier parte: La ciudad se ha dado en llamar los sistemas metropolitanos entendido como complejo que permite posesionar un valor importante en tanto a ellas mismas, particularmente como las grandes metrópolis con magnos nodos articuladores ya que se desenvuelven en gran medida la economía mundial adquiriendo un valor estratégico.

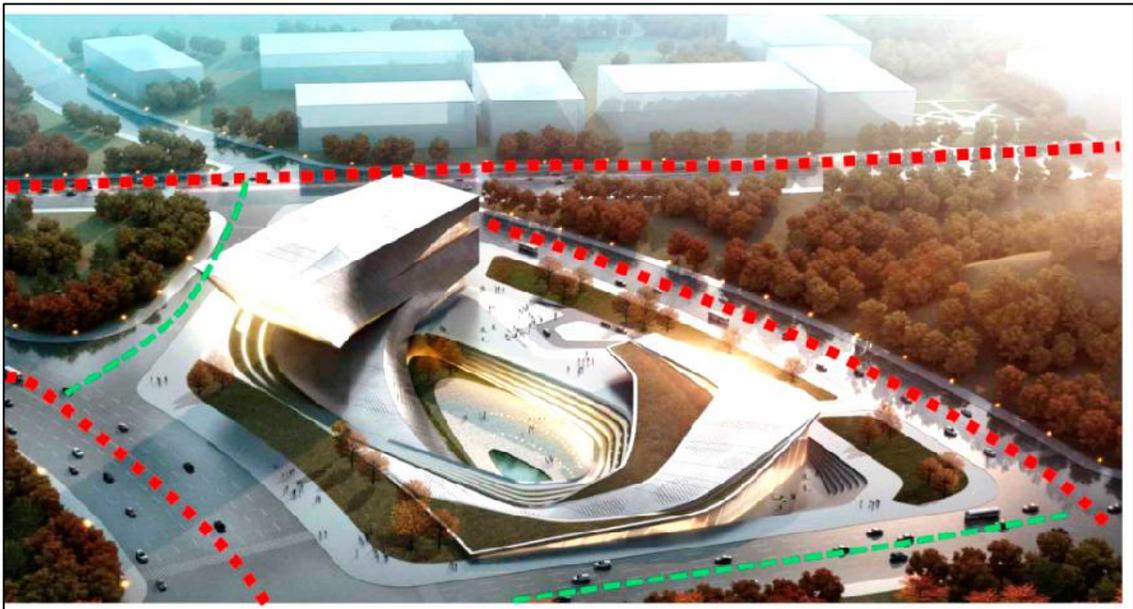
5.6 ¿qué significa vender una ciudad? Es necesario señalar que las actitudes de las ciudades frente a su creciente demanda de capital resulta de algún modo pasivo; ya que la misma se manifiesta de manera de cómo se oferta de grandes empresas para atraer así su atención valga decir su inversión.

6. MARCO REFERENCIAL

6.1 REFERENTE FUNCIONAL

Dalian Biblioteca y Centro de Prensa

Figura 21. Referente Dalian

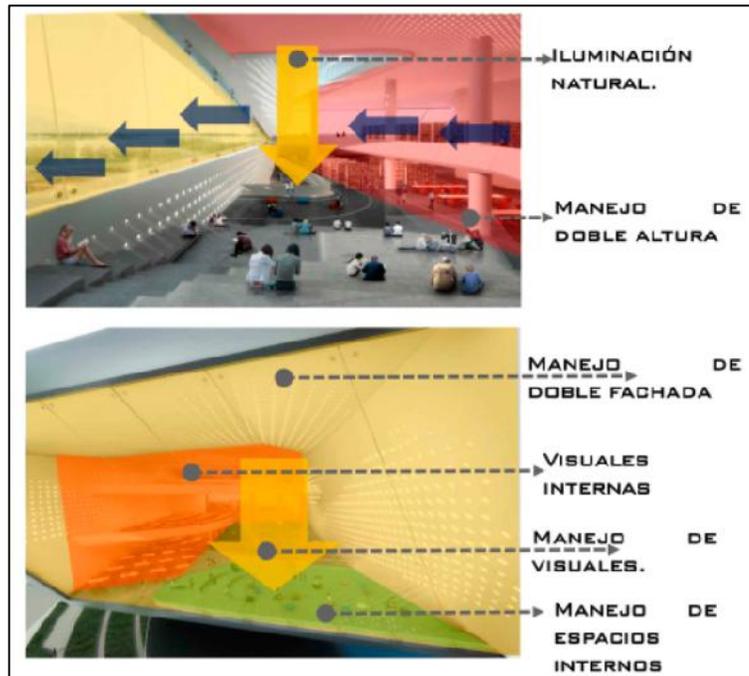


Fuente: <http://www.arch2o.com/dalian-library-and-media-centre-10-design/#prettyPhoto>

La propuesta del edificio Dalian biblioteca y centro de prensa esta manejado de tal manera que responde y aprovecha su entorno por poseer grandes vistas del sitio y hacia fuera al mar y las montañas circundantes.

La biblioteca tiene un concepto de tejer el suelo creando una serie de patios y ondulaciones topográficos, el cual conforma una plaza central el cual es manejado como un espacio de reuniones al aire libre y un anfiteatro el cual ofrece varias actividades académicas además el edificio también cuenta con una torre la cual responde a visuales panorámicas del lugar.

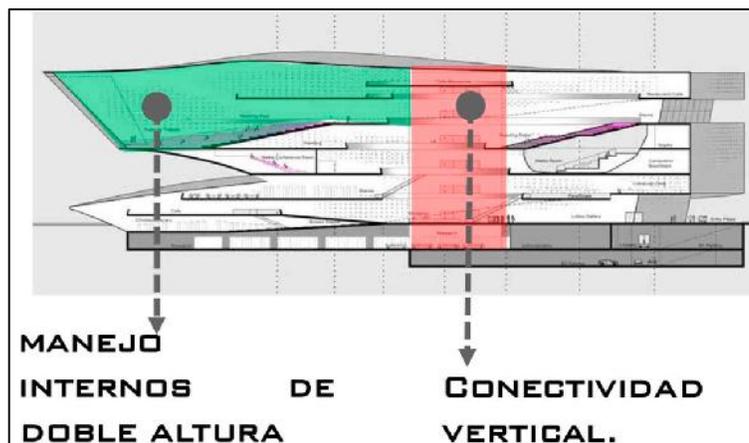
Figura 22. Descripción de los espacios



Fuente: Ibíd.

El volumen de la torres de oficinas tiene una serie de vacíos internos y espacios en terrazas para mejorar aún más la variedad de condiciones espaciales y para proporcionar conectividades internas

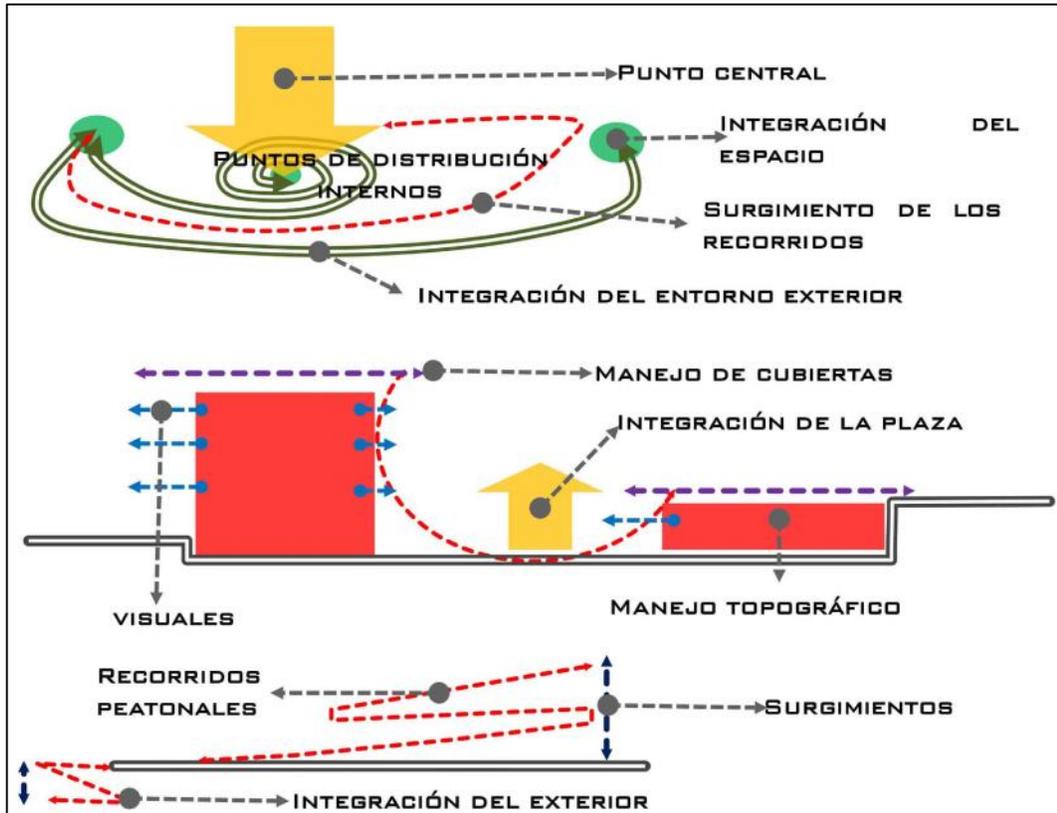
Figura 23. Distribución planta de Puerto De Sevilla



Fuente: Ibíd.

Conclusiones del referente

Figura 24. Conclusiones



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

- Se maneja el paisaje industrial para que sean una parte importante del proyecto, e integrándolo con el paisaje natural.
- Las plazoletas externas están diseñadas para que tengan unas visuales muy importantes y no únicamente cumplan con una función determina si no sean parte de toda la propuesta del recorrido.
- Se propone una distribución de tal manera que estos vayan desde lo más público hasta lo privado como una manera de tener una jerarquía de actividades y manejar hace un mayor control de los espacios.

6.2 REFERENTE DE RECORRIDOS

Complejo De Bengbu Opera House Y Music Hall

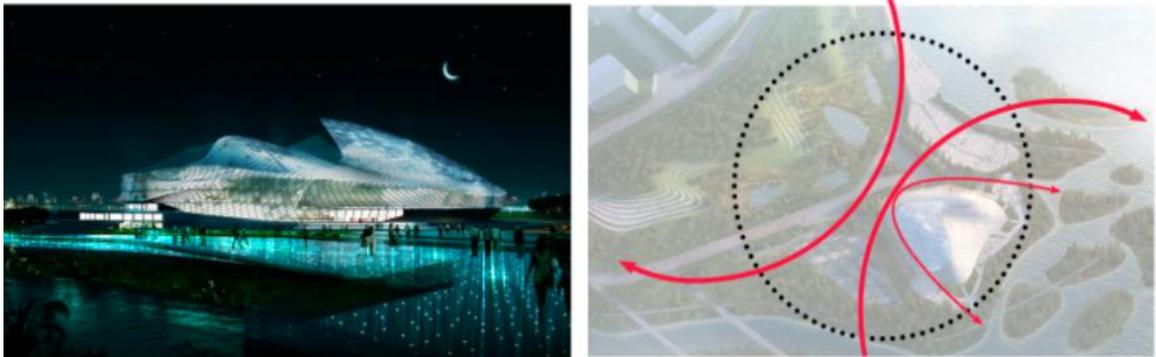
Figura 25. Complejo de Bengbu Opera House y Music Hall



Fuente// <http://www.arch2o.com/bengbu-opera-house-and-music-hall-complex-compmatter-ta/>

Este proyecto se encuentra a lo largo de unas circulaciones peatonales que integran el parque público existente y el paisaje natural. Con el espacio de la plazoleta central deja que esta sea una plazoleta de paso y de distribución permitiendo que esta se integre y sea parte de los recorridos peatonales. La propuesta genera que el comercio del interior del edificio esté situado entre hermosos parques públicos y paisajes naturales sostenibles; se convertirá en un destino para los turistas y el público en general.

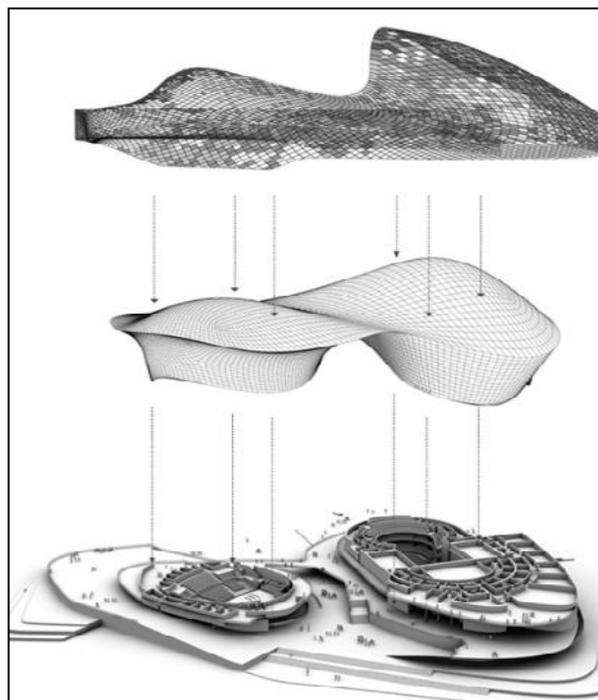
Figura 26. Complejo de Bengbu Opera House y Music Hall



Fuente: Ibíd.

La circulación y a través del espacio de gran lobby donde se experimenta el concepto la espacialidad se experimenta la transición del exterior. A medida que continúe a través del espacio se encuentra con la escalera principal de circulación y rampa cuyo objetivo es guiarlo a través de un puente que divide a los principales entresijos de cada sala de espectáculos que se enfrentan hacia el lago.

Figura 27. Complejo de Bengbu Opera House y Music Hall

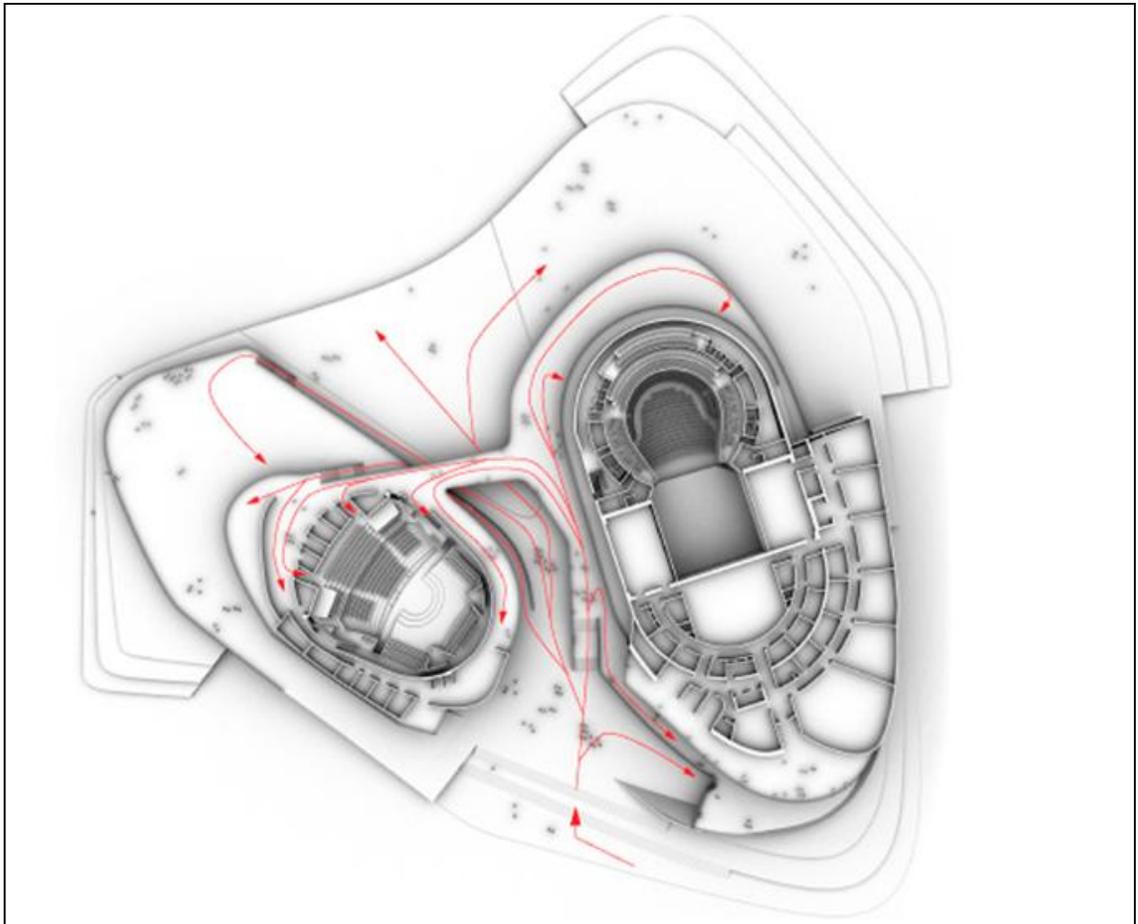


Fuente: Ibíd.

El lobby se convierte entre la parte delantera y trasera del edificio. Los servicios públicos son accesibles a todos y alojado en el espacio del lobby de planta baja.

El edificio responde de manera sostenible a su propio entorno mediante el uso de la forma de crear un espacio ventilado de forma natural en el vestíbulo.

Figura 28. Complejo de Bengbu opera House y Music hall



Fuente: Ibíd.

6.3 REFERENTE ARQUITECTÓNICO

Centro de negocios internacional y hotel intercontinental

Figura 30. Centro de negocios internacional y hotel intercontinental



Fuente: <http://www.archello.com/en/project/international-business-center-and-intercontinental-hotel>

El diseño se esfuerza por lograr un lenguaje de la armonía entre el edificio y el entorno. La forma arquitectónica se adapta al territorio, amplificando con elasticidad dinámica la forma de la zona y la masa del edificio se eleva tan vibrante, anfiteatro al aire libre que mejora el atractivo y la vivacidad del centro.

Figura 31. Centro de negocios internacional y hotel intercontinental



Fuente: *Ibíd.*

El proyecto tiene como objetivo captar, con la ayuda del entorno natural y la topografía única, inspirando a escapar a un terreno atractivo, sin ser molestados.

Figura 32. Centro de negocios internacional y hotel intercontinental

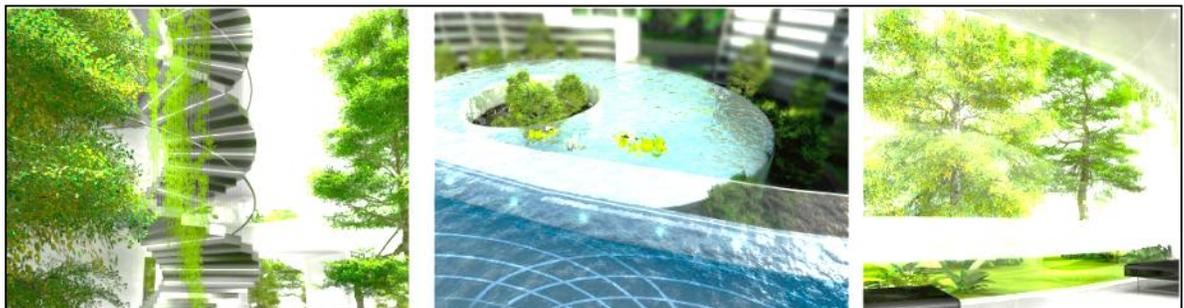


Fuente: Ibíd.

Los bloques residenciales y hoteles, separados pero contiguos, en un gesto de continuidad vital corren uno tras otro con la fluidez de sus formas curvas elegantes.

El paisaje es el objetivo del ejercicio. Vocabulario arquitectónico está vinculado al agua y verde, y lleva a una idea de lujo y preciosismo. En coche lleguen los invitados en un recinto de la modernidad y la naturaleza.

Figura 33. Imágenes internas

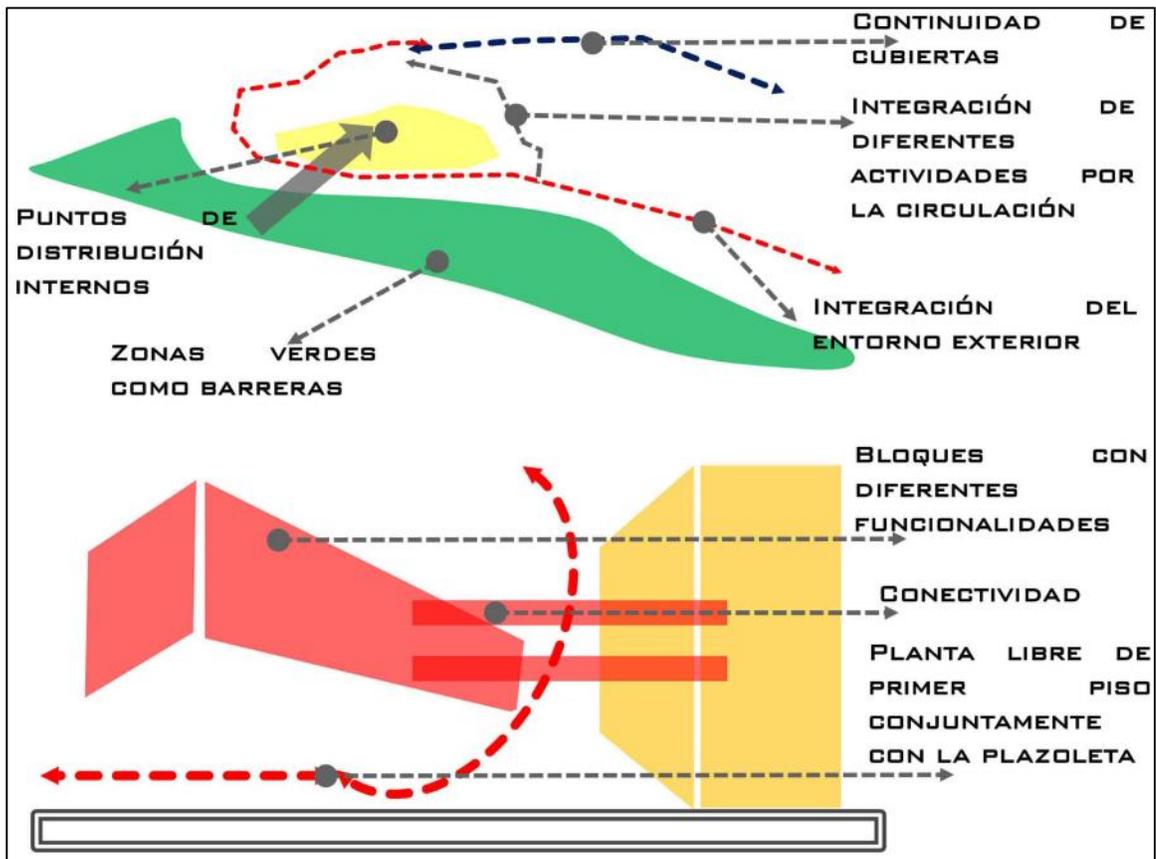


Fuente: Ibíd.

Análisis ambiental cuidadoso de las condiciones del clima, los vientos y la estabilidad sísmica ha proporcionado características de sostenibilidad, que se incorporan a lo largo del proyecto, así como de bajo impacto estrategias energéticas pasivas.

Conclusiones del referente

Figura 34. Propuesta imagen



Fuente: Desarrollo e esta Investigación

El proyecto se lo maneja de tal forma que la propuesta estructural sea la imagen del proyecto conjuntamente con el aspecto ambiental dándole a así la continuidad del entorno natural existente también se pretende que la vegetación externa penetre en el proyecto generando así continuidad en el paisaje.

La imagen del proyecto está pensada en tener una continuidad del entorno, que se integre y que forme una imagen de un nuevo relieve.

Figura 35. Propuesta imagen



Fuente: Desarrollo e esta Investigación

CAPITULO III MARCO LEGAL

7. PROPUESTA DE LA ÁREA METROPOLITANA BINACIONAL IPIALES TULCÁN

7.1 LEY ORGÁNICA DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS (LEY 128 DE 1994)

Artículo 1. Definición: Las áreas metropolitanas son entidades administrativas formadas por un conjunto de dos o más Municipios integrados alrededor de un Municipio núcleo o metrópoli, vinculados entre sí por estrechas relaciones de orden físico, económico y social, que para la programación y coordinación de su desarrollo y para la racional prestación de sus servicios públicos requiere una administración coordinada.

Artículo 3. Jurisdicción y domicilio: La jurisdicción del área metropolitana comprenderá el territorio de los Municipios que la conforman. Tendrá como sede el Municipio que sea capital del departamento, el cual se denominará Municipio núcleo.

Artículo 4. Funciones: Son funciones de las áreas metropolitanas, entre otras, las siguientes:

1ª. Programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su jurisdicción.

2ª. Racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de los Municipios que la integran, y si es el caso, prestar en común alguno de ellos.

3ª. Ejecutar obras de interés metropolitano.

Artículo 6 regulaciones de los hechos metropolitanos: Ley que prevé “las áreas metropolitanas dentro de la órbita de competencia que la constitución y la ley les confiere, solo podrán ocuparse de la regulación de los hechos metropolitanos.

Se determinan como metropolitanos aquellos hechos que a juicio de la junta metropolitana afecten simultáneamente y esencialmente a por lo menos dos de los Municipios que la integran como consecuencia del fenómeno de la conurbación”. Dentro de las atribuciones básicas que la ley 128 le otorga a la junta metropolitana, en el artículo 14, literal d)¹, se encuentra la relativa a la “prestación de servicios públicos” frente a la cual el numeral 1 dispone como función la de “determinar cuáles servicios son de carácter metropolitano y adoptar las medidas necesarias para su adecuada prestación”.

7.2 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE 1991

Artículo 5: Cuando dos o más Municipios formen un conjunto con características de área metropolitana podrán constituirse como tal de acuerdo a las siguientes normas:

- 1)** Tendrán iniciativa para promover los alcaldes de los Municipios interesados o el 5% ciudadanos que integran el censo electoral.
- 2)** Los promotores del área metropolitana elaborarán el proyecto de constitución de la nueva entidad administrativa.
- 3)** la registradora convocará a consulta popular para su aprobación.

Artículo 319: Cuando dos o más Municipios tengan relaciones económicas, sociales, y físicas, que den al conjunto características de un área metropolitana, podrán organizarse como entidad administrativa encargada de programar y coordinar el desarrollo armónico e integrado del territorio colocado bajo su autoridad; racionalizar la prestación de los servicios públicos a cargo de quienes la integran y, si es el caso, prestar en común algunos de ellos; y ejecutar obras de interés metropolitano.

7.3 CONDICIONES PARA DEFINIR UNA CIUDAD BINACIONAL (DILLA 2007)

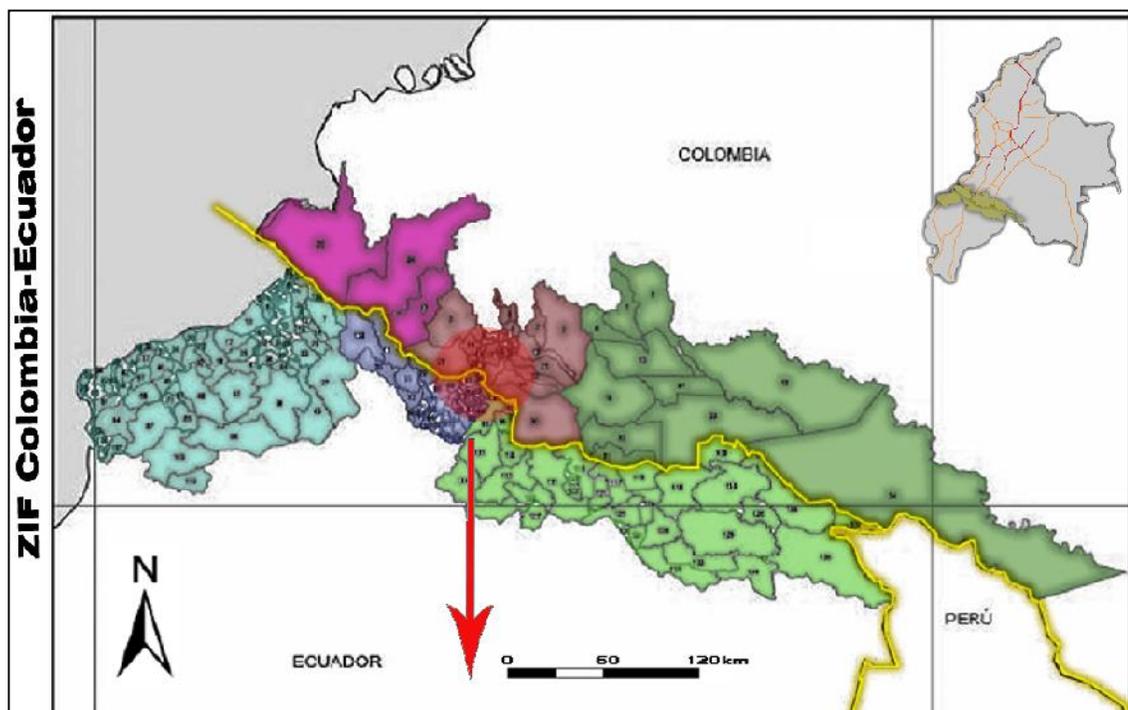
- 1)** Cercanía geográfica de varios centros urbanos, que comparten espacio ambiental y recursos naturales vitales para la vida de las ciudades.
- 2)** La reproducción económica interdependiente, de manera que las actividades económicas primarias de cada ciudad se derivan de la relación con la otra.

¹ REPÚBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL, ley orgánica de las áreas metropolitanas, Dada en Santafé de Bogotá, D.C., a 23 de febrero de 1994.

- 3) Existencia de relaciones sociales primarias-amistosas, familiares, vecinales, entre los pobladores inevitablemente signados para la condición de asimetría.
- 4) Servicios compartidos (comerciales, sociales, religiosos, lúdicos, culturales, etc.), compartidos bien de manera formal o informal.
- 5) Relacionamientos institucionales formales, desde el estado y la sociedad civil.
- 6) Percepción compartida de necesidad mutua, lo que no excluye la existencia de representaciones negativas (racistas, chovinistas, etc.) Del otro. ²

7.4 ZONA DE INTEGRACIÓN FRONTERIZA DE LA COMUNIDAD ANDINA

Figura 36. Integración Fronteriza De La Comunidad Andina



Fuente: www.comunidadandina.org

² INREDH, Integración Geoestratégica, Seguridad, Fronteras Y migración En América Latina (Inredh).

DEFINICIÓN ZIF: Los ámbitos territoriales fronterizos adyacentes de países miembros de la comunidad andina para los que se adoptarán políticas y ejecutarán planes, programas y proyectos para impulsar el desarrollo sostenible y la integración fronteriza de manera conjunta, compartida, coordinada y orientada a obtener beneficios mutuos, en correspondencia con las características de cada uno de ellos.” las cuales comprenden grandes y amplias porciones del territorio nacional de los estados miembros de la comunidad andina.

Tabla 7. Integración Fronteriza De La Comunidad Andina

COLOMBIA				ECUADOR			
Municipios del Depto. de Nariño	Municipios del Depto. de Putumayo	Municipios del Depto. de Tumaco		Cantones de la Provincia del Carchi	Cantones de la Provincia de Sucumbios	Cantones de la Provincia de Esmeraldas	
Ipiiales	Orito	Barbaccas		Tulcán	Lago Agrio	Atacames	
Cumbal	Valle del Guamuez	Ricaurte		Espejo	Shushufindi	San Lorenzo	
Cuaspué	San Miguel	Tumaco		Montúfar	Cascales	Esmeraldas	
Aldana	Puerto Asís			Mira	Gonzalo Pizarro	Río Verde	
Contaderc	Puerto Guzmán			Bolívar	Putumayo	Eloy Alfaro	
Córdova	Puerto Caicedo			San Pedro de Hu	Sucumbios	Muisne	
Funes	Villagarzón				Cuyabeno	Quinindé	
Guachucal	Mocoa						
Guaitarilla	Santiago						
Guaimatán	San Francisco						
Iles	Colón						
Imués	Sibundoy						
Mallama	Puerto Leguizamo						
Ospina							
Pasto							
Potosí							
Providencia							
Puerres							
Pupiales							
Santa Cruz							
Sapuyes							
Tangua							
Túquerres							

Fuente// Elaboración propia basada en el documento Comunidad Andina. Decisión 501: (ZIF) en la Comunidad Andina y Notas DM/DDF-44552 del Ministerio de Relaciones Exteriores de Colombia y 54679/02 del Ministerio de Relaciones Exteriores del Ecuador

7.5 PROCESOS HISTÓRICOS EN LA CONFORMACIÓN METROPOLITANA DEL ESPACIO

Figura 37. Imagen Satelital Ipiales - Tulcán



Fuente: https://es.wikipedia.org/wiki/Conurbaci%C3%B3n_binacional_Tulc%C3%A1n_-_Ipiales

Esta conurbación binacional está ubicada en la frontera norte de Ecuador y sur de Colombia, conformada principalmente por las ciudades de Tulcán e Ipiales; aunque también forman parte de ésta otras localidades, Municipios y un área especial con población flotante, Rumichaca.

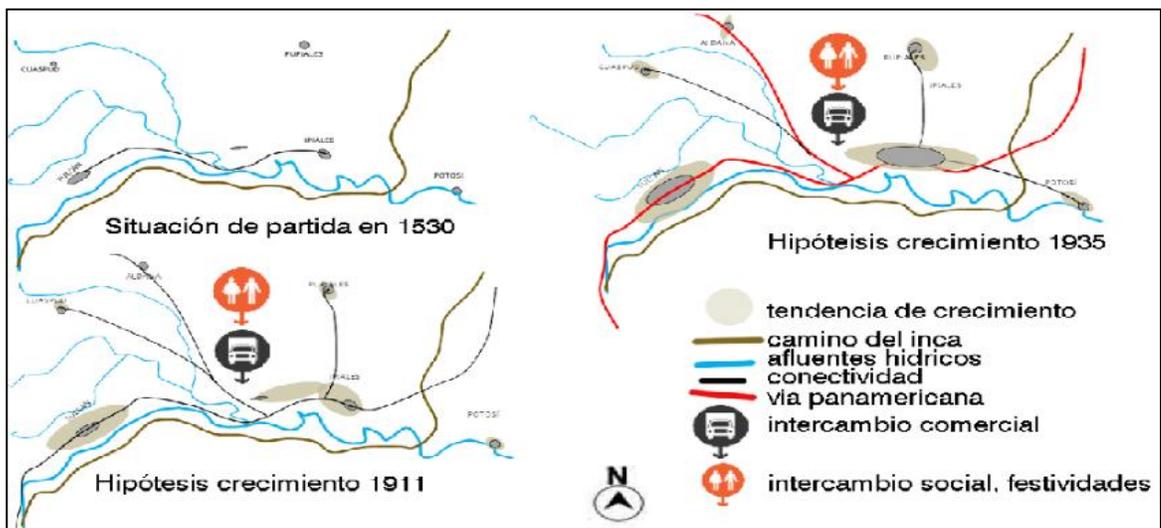
Tabla 8. Población de Población

	PAIS	CIUDAD O LOCALIDAD	POBLACION		AREA (KM2)
			2005	2012	
	COLOMBIA	IPIALES	109.865	129.362	1,707
	COLOMBIA	PUPIALES	18,648	19,142	142
	COLOMBIA	CUASPUD	8,108	8,322	52
	COLOMBIA	POTOSI	13,040	13,385	397
	COLOMBIA	ALDANA	6.780	6,959	52
	ECUADOR	TULCÁN	86,765	89,063	1,801
	ECUADOR	URBINA	2,204	2,262	18
TOTAL			245.410	268.495	4.169

Fuente: www.comunidadandina.org

Tulcán e Ipiales tienen el mismo pasado histórico y cultural, lo que hace que compartan en su imaginario colectivo, manifestaciones y representaciones simbólicas, a pesar de haber sido separadas políticamente para formar parte de estados diferentes. Hoy en día las ciudades fronterizas, siguen dependiendo la una de la otra, los procesos de socialización que se viven son intensos, el puente internacional de Rumichaca es el lazo de unión y separación de las localidades.

Figura 38. Integración Fronteriza De La Comunidad Andina



Fuente: Desarrollo de esta investigación

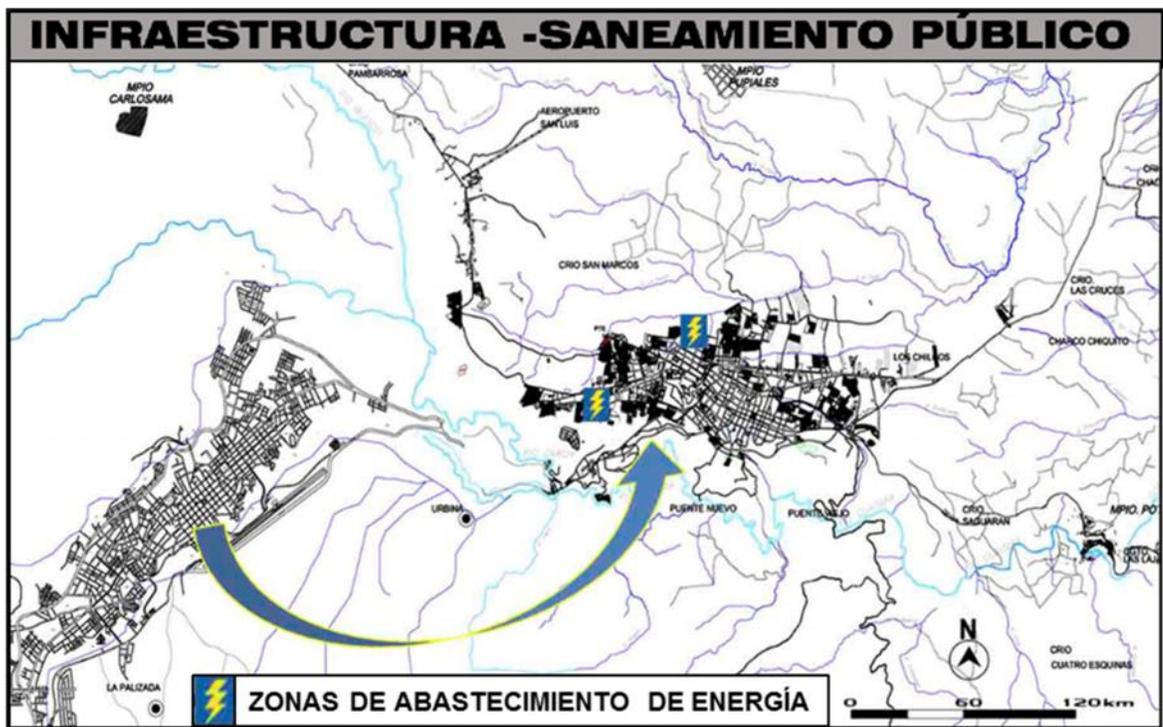
Figura 39. Tendencias De Crecimiento



Fuente: Desarrollo de esta investigación

Las ciudades crecen tanto al oriente como occidente puesto que poseen un limitante ambiental al norte y sur tanto de Tulcán como de Ipiales, aunque en Ipiales existen otros limitantes que son los cabildos indígenas, la tendencia de estos Municipios se da a través del paso de las vías de conectividad, en este sector no se ha dado una planificación adecuada generando el crecimiento desacelerado.

Figura 40. Infraestructura- saneamiento público

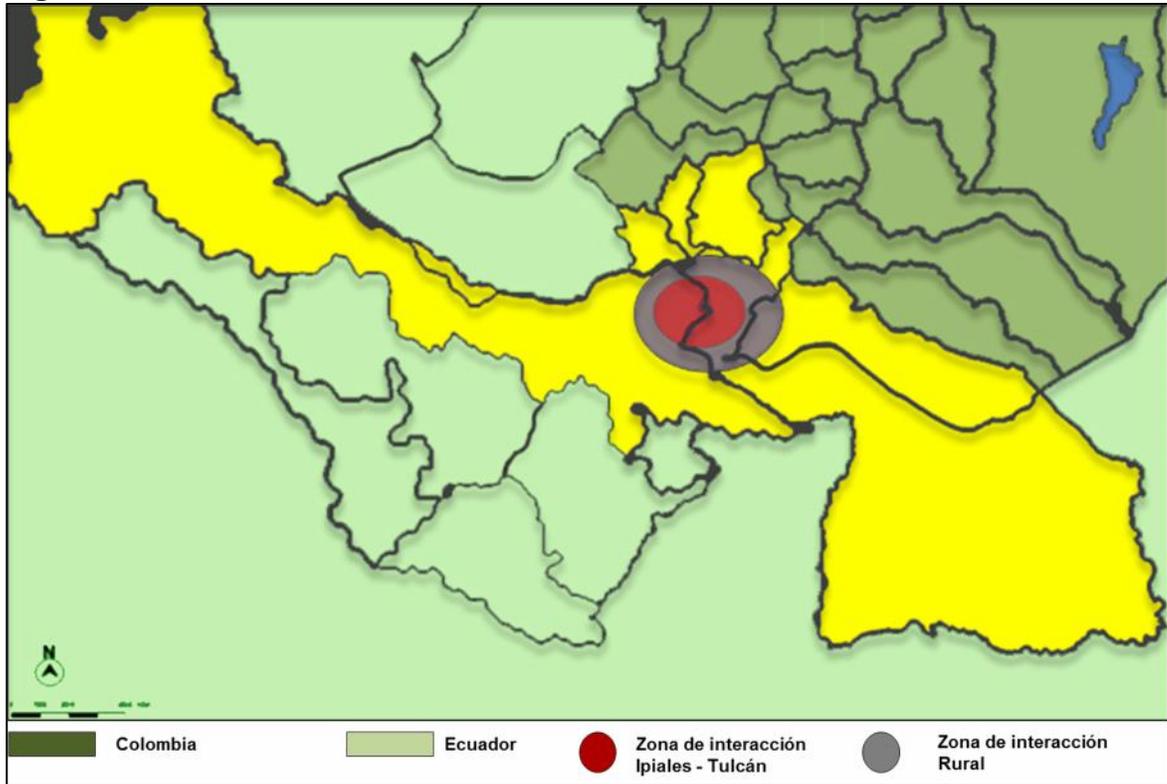


Fuente: Desarrollo de esta investigación.

Tulcán abastece de energía a una pequeña cantidad de sectores de Ipiales. En relación al servicio de aseo cuenta con tecnología de control de la contaminación y aprovechamiento de residuos sólidos (orgánicos, inorgánicos y escombros), cuenta con infraestructura de dos sistemas orgánicos e inorgánicos, planta de compostaje y la planta de separación convenio binacional que se encuentra en funcionamiento desde inicios del 2012.

7.7 DIVISIÓN POLÍTICO ADMINISTRATIVA DEL ÁREA METROPOLITANA

Figura 42. División Político



Fuente: Desarrollo de esta investigación

7.8 PROPUESTAS DEL ÁREA METROPOLITANA BINACIONAL IPIALES - TULCÁN

Ñ Organización y adecuación del territorio aprovechando las ventajas competitivas y comparativas de cada uno de los Municipios y forman la conurbación binacional.

Ñ Implementación de estrategias territoriales compartidas que garantizan el desarrollo social, económico, comercial, cultural y recreativo.

Ñ Conservación, aprovechamiento y manejo ambiental de los recursos naturales, destacando las cuencas de los ríos comunes y el área de bosques binacionales que envuelven los asentamientos urbanos del área metropolitana binacional.

Ñ Establecimiento de sistemas de comunicación y movilidad entre el área urbana y el área rural de las dos conurbaciones metropolitanas, articulados con toda la región transfronteriza a través de una infraestructura vial, con un sistema multimodal.

Ñ Conservación y protección del patrimonio histórico, cultural y arquitectónico.

Ñ Ubicación de zonas de alto riesgo para el establecimiento de asentamientos humanos.

Ñ Implementar políticas y clasificación del territorio en suelo urbano, sub urbano, rural de expansión urbana, y de protección ambiental.

Ñ Fijación del perímetro del suelo urbano y de cobertura de servicios públicos domiciliarios, establecimiento criterios de cooperación y obras de infraestructura común que suministren el servicio trascendiendo el límite político.

Ñ La implementación, promoción, gestión, financiamiento y ejecución de macro proyectos urbanos de utilidad binacional.

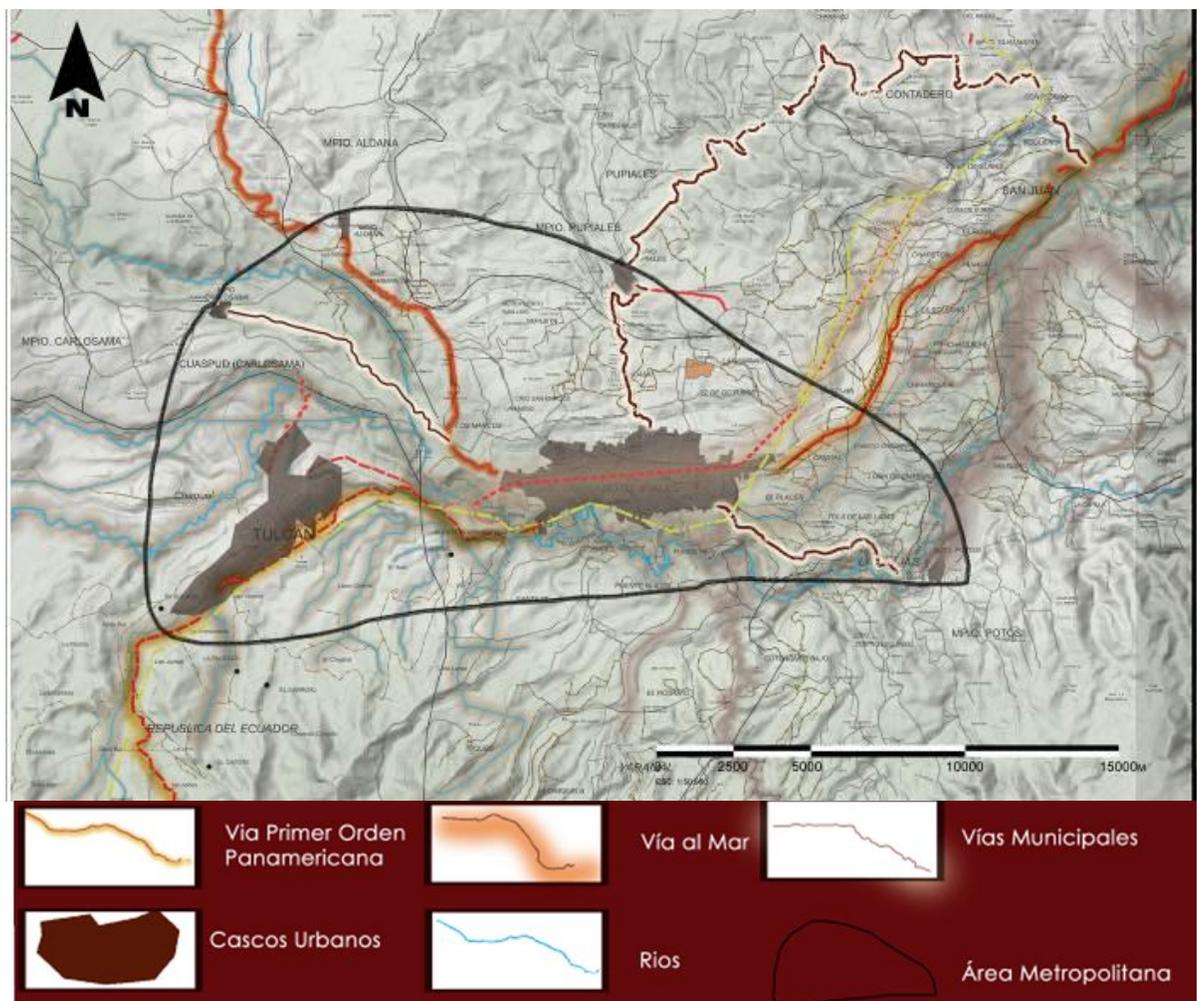
Ñ Protección, conservación, mejoramiento de proyectos comunes en las zonas de producción agropecuaria forestal, mineral, recursos naturales, paisajísticos, geográficos, ambientales y sistemas de provisión de los servicios públicos domiciliarios, y de disposición final de desechos sólidos y líquidos.

8. ANÁLISIS SISTÉMICO DE LA ÁREA METROPOLITANA BINACIONAL IPIALES – TULCÁN

8.1 SISTEMA DE MOVILIDAD

8.1 SUB SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Figura 43. Sub Sistemas De Transporte Público



Fuente: Desarrollo de esta investigación

El transporte público es el factor más importante dentro de la comunicación entre los Municipios de la región, donde cada Municipio cuenta con una o dos

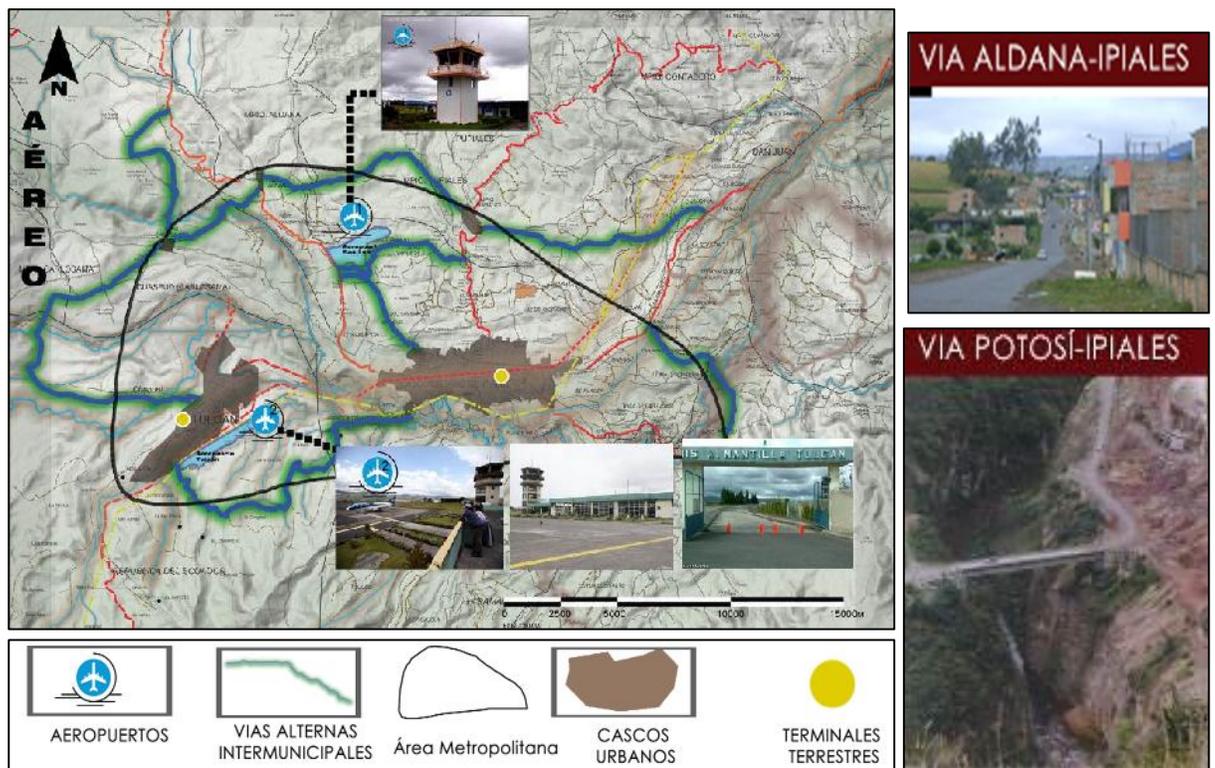
empresas de transporte publico generando una conexión directa con las ciudades principales como Ipiales y Tulcán.

Las vías de estos Municipios son muy transitadas lo cual hace que la infraestructura vial se deteriore rápidamente porque no posee un buen tramo vial en estos sectores. Actualmente se encuentran en un estado regular dificultando el transporte público y además afecta la parte comercial debido a que no se puede transportar de manera adecuada la productividad de las zonas aledañas.

En el tramo de Aldana - Guachucal es la vía más afectada por ser la principal conectora con la región pacifica lo que conlleva a una gran demanda de tránsito de vehículos de carácter público y privado. La conectividad vial es muy importante en esta zona porque hay un gran tránsito comercial por la cercanía a Ipiales y la frontera con el Ecuador.

8.2 SUB SISTEMAS DE TRANSPORTE ALTERNATIVO

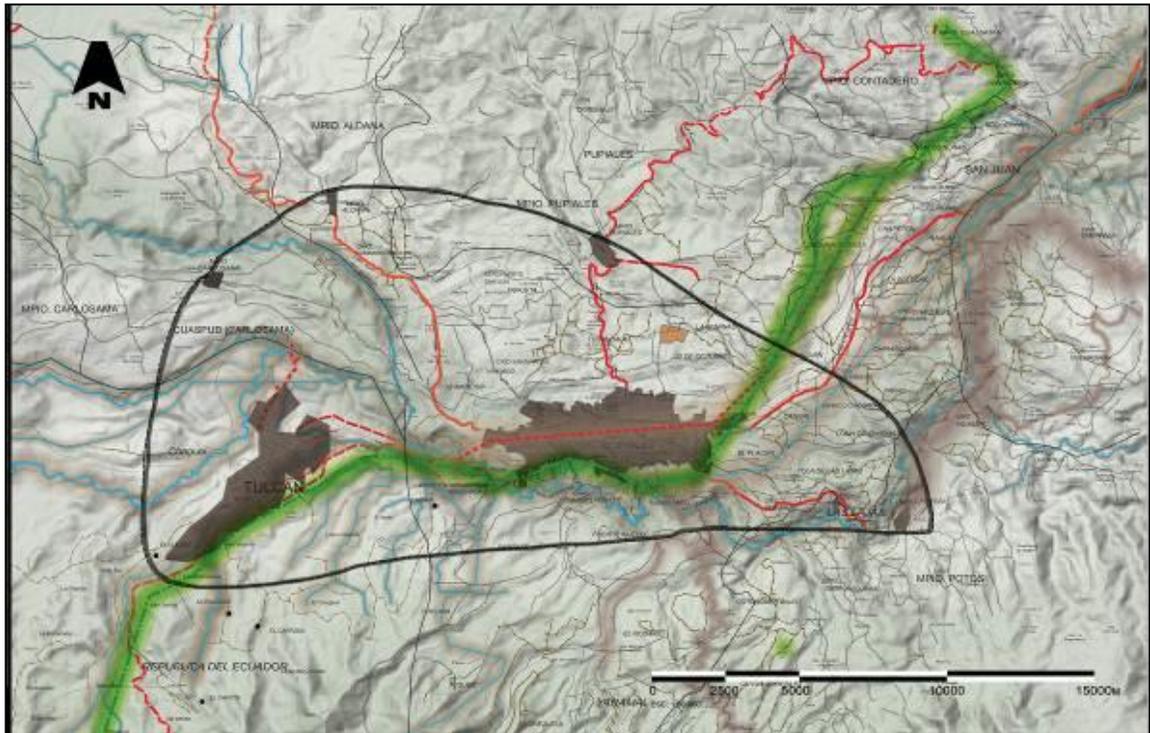
Figura 44. Sub Sistemas De Transporte Alternativo



Fuente: Desarrollo de esta investigación

8.3 SUB SISTEMAS DE TRANSPORTE PEATONAL

Figura 45. Sub Sistemas De Transporte Peatonal



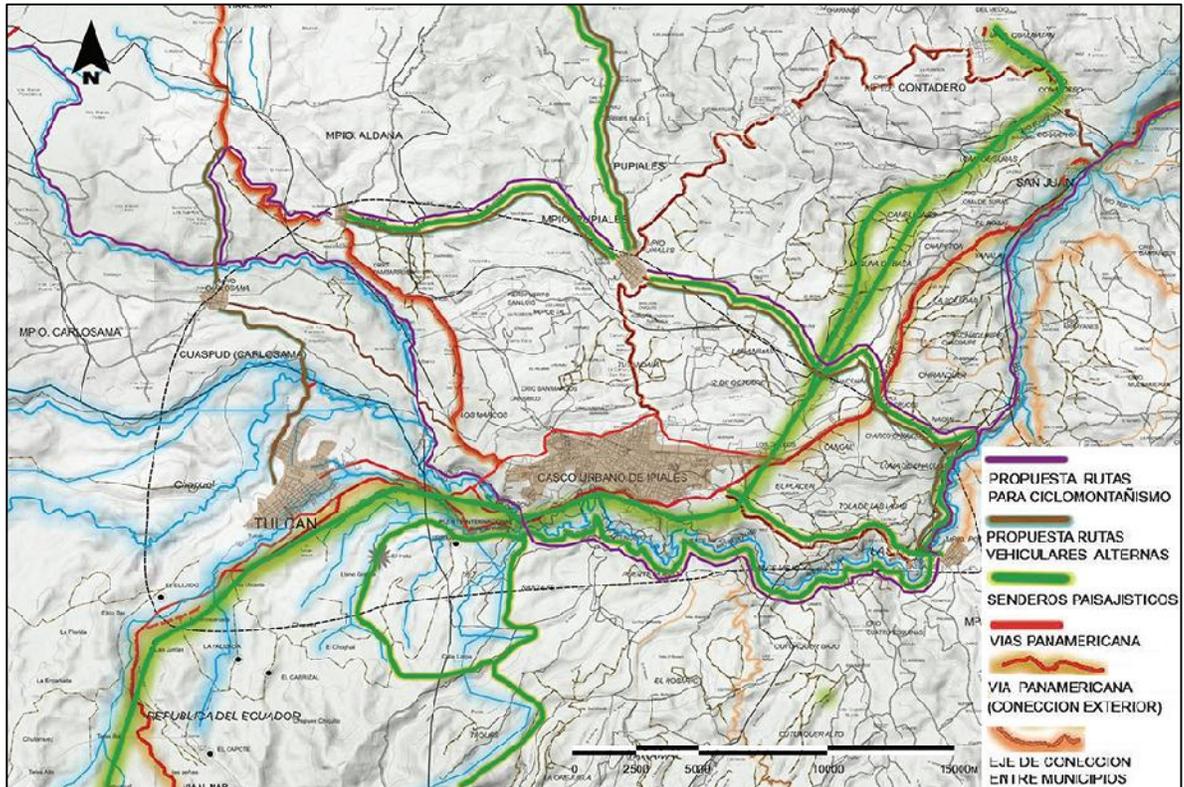
Fuente: Desarrollo de esta investigación

En cuanto a la movilidad Ipiales y Tulcán por ser los poblados más grandes cuentan con terminales terrestres y aéreas generando una articulación de carácter municipal departamental, nacional e internacional. Cada Municipio cuenta con transporte inter veredal, este se realiza diariamente permitiendo la conexión con toda la región sin importar las condiciones en que se encuentren las vías.

El tipo de transporte que tiene cada Municipio es vehículo pequeño y grande, a esto se suma que se encuentra en algunos Municipios la presencia del bus escalera, taxi, moto. Como medios de transporte; también existen senderos donde no accede el vehículo por ello se hace necesario la utilización del transporte animal y la bicicleta. Posee un gran potencial paisajístico que conlleva a conservar y proteger todos esos recursos naturales, sin olvidar que el camino del inca es un articulador importante de la zona por tener conexión directa con el vecino país y varios Municipios cercanos de esta sub-región.

8.4 PROPUESTA

Figura 46. Propuesta de movilidad



Fuente: Desarrollo de esta investigación

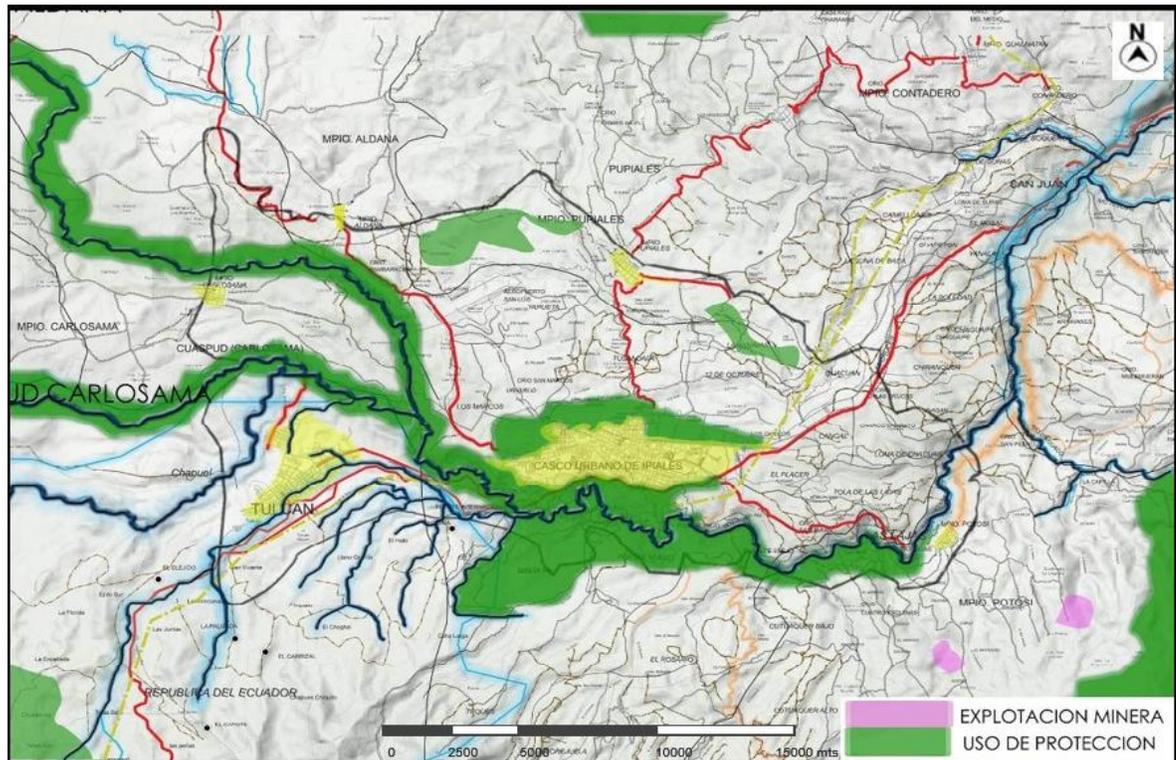
CONCLUSIÓN DIAGNÓSTICO:

Se identifican varios sistemas de movilidad los cuales permiten generar conectividad entre los Municipios del área metropolitana. El camino del inca es una vía histórica que permite unir y articular los distintos Municipios con un sistema alternativo de vías y senderos peatonales. Vías intermunicipales que tienen una riqueza paisajística y generan una conexión entre los Municipios y veredas que son utilizados para transporte de productos de la región.

9. SISTEMAS DE USOS DEL SUELO

9.1 USO AMBIENTAL

Figura 47. Usos Ambientales De Suelos

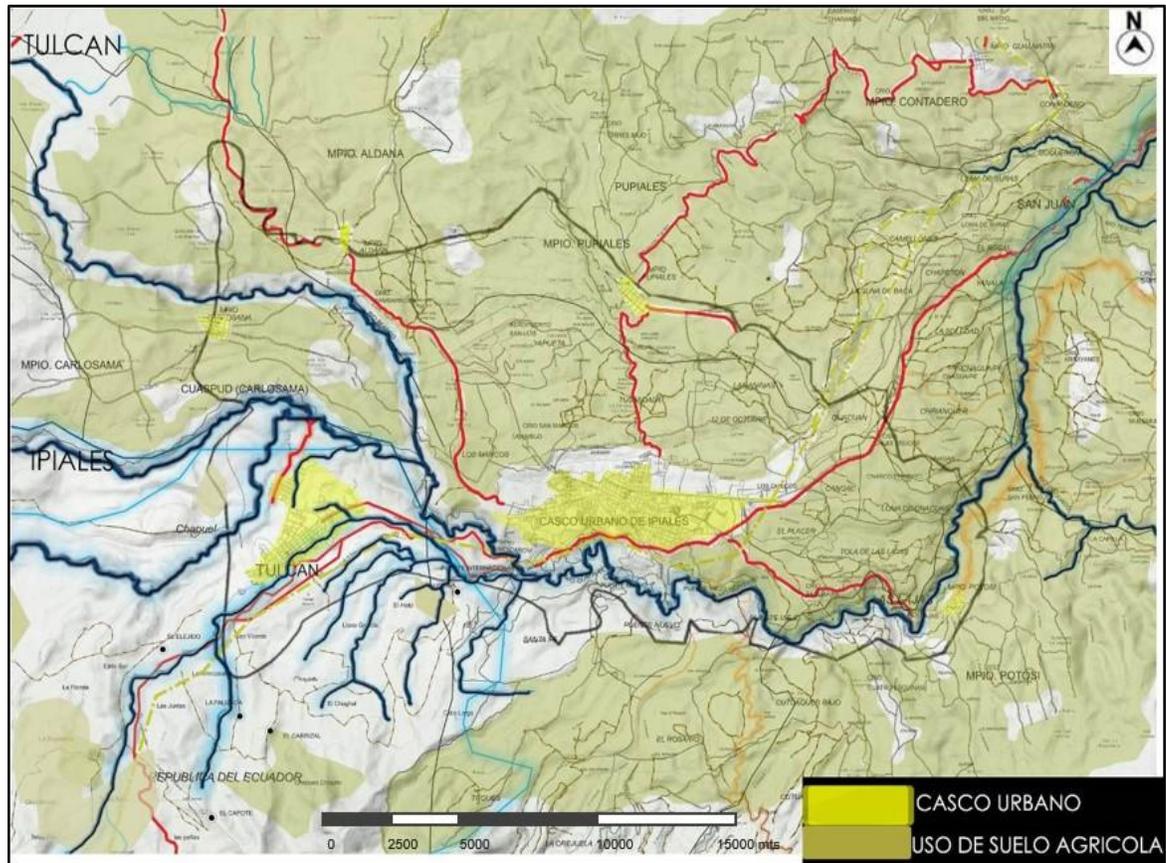


Fuente: Desarrollo de esta investigación

En el uso ambiental el área metropolitana está rodeada de importantes afluentes hídricos como son el río Guaitara, el río Carchi, el río Blanco y variedad de humedales y reservas que actualmente no tiene un manejo especial para su protección y conservación lo que ha ocasionado una pérdida considerable de los recursos naturales. La mala planificación urbanística de la ciudad es otra consecuencia hacia el deterioro de los humedales y cuencas de ríos y quebradas. Lo que más afecta a estas zonas son las actividades agrícolas y ganaderas siendo estas las que invaden y destruyen. Es importante que se planteen zonas de recuperación y de mitigación para estas áreas de alto valor e importancia para el territorio.

9.2 USO AGRÍCOLA

Figura 48. Usos Agrícolas

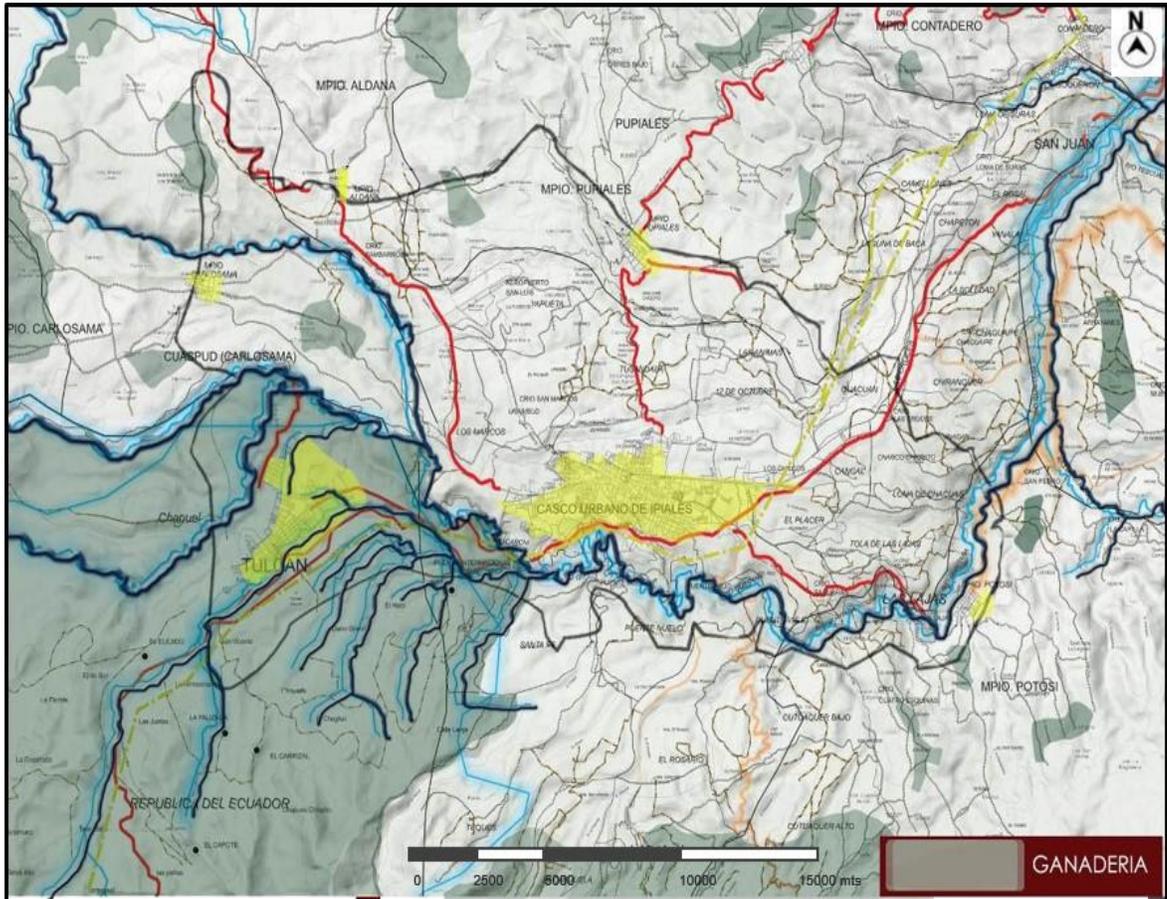


Fuente: Desarrollo de esta investigación

Los Municipios De Aldana, Cuaspud, Carlosama, Pupiales, IpiALES , Potosí y Tulcán tiene una vocación de suelo netamente agrícola en donde se destacan cultivos de papa como principal fuente económica para la población, esta actividad además de ser muy beneficiosa económicamente presenta problemas de contaminación en el medio ambiente debido al uso indiscriminado de las tierras y la utilización de químicos causando invasión y deterioro de zonas de alto valor ambiental como humedales bosques. Es por esto que se hace necesario crear zonas de mitigación entre el uso de suelo agrícola y de protección pero también es necesario desarrollar actividades de capacitación y tecnificación para la rotación de cultivos y el mejoramiento del uso del suelo permitiendo que no se pierdan las propiedades de las tierras.

9.3 USO PECUARIO

Figura 49. Uso Pecuario

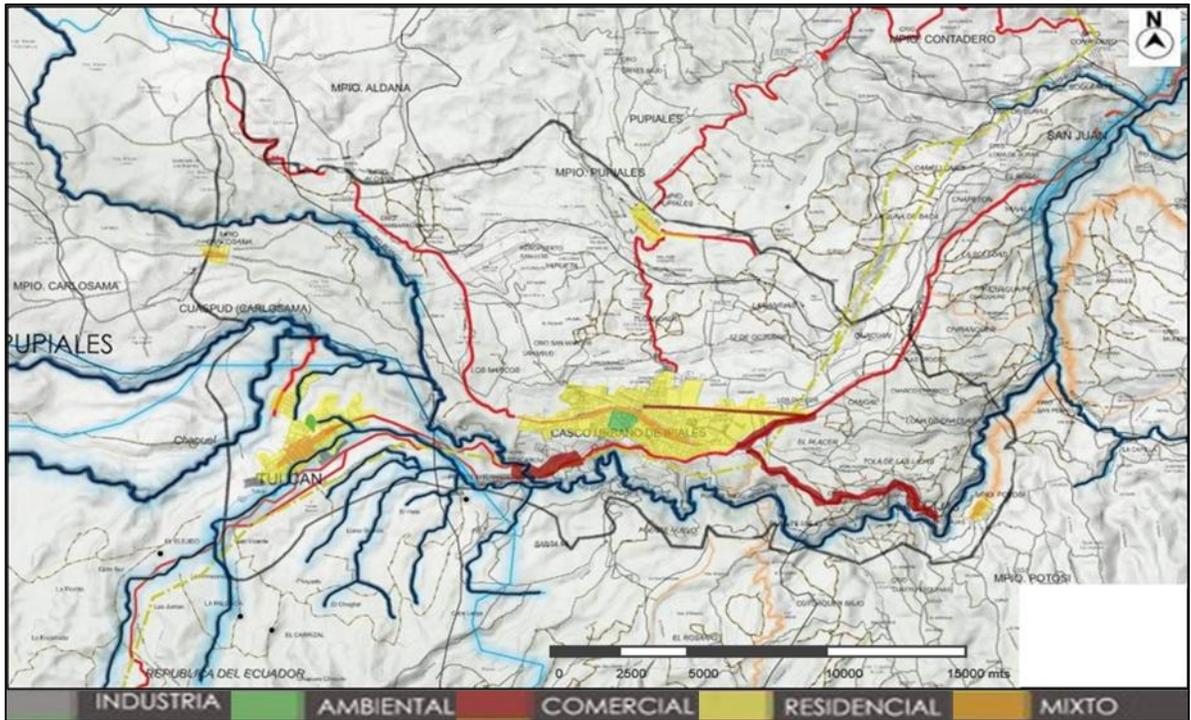


Fuente: Desarrollo de esta investigación

Dentro del uso pecuario el territorio tiene una mezcla de usos entre lo ganadero y lo agrícola lo cual fortalece ciertas actividades como las económicas. Pero la mala explotación ganadera como el sobrepastoreo, la invasión de rondas de ríos, quebradas y la tala de bosques han ocasionado deterioro y erosión de los suelos productivos.

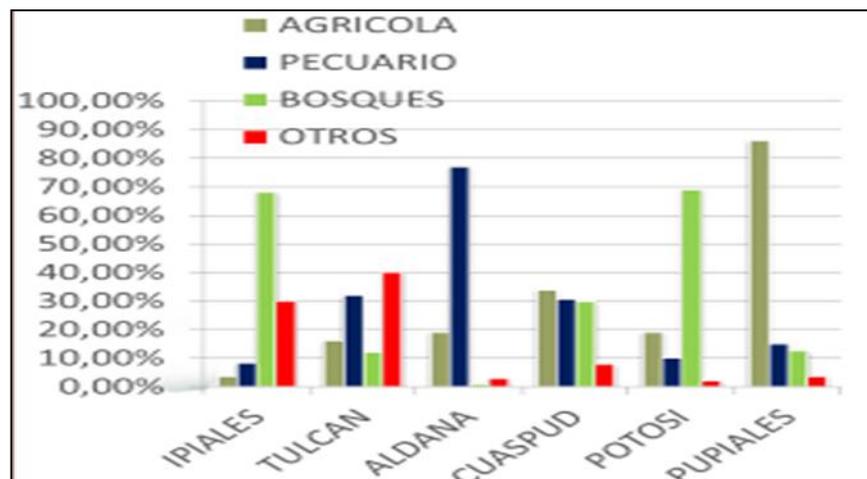
9.4 USO CASCO URBANO

Figura 50. Uso Casco Urbano



Fuente: Desarrollo de esta investigación

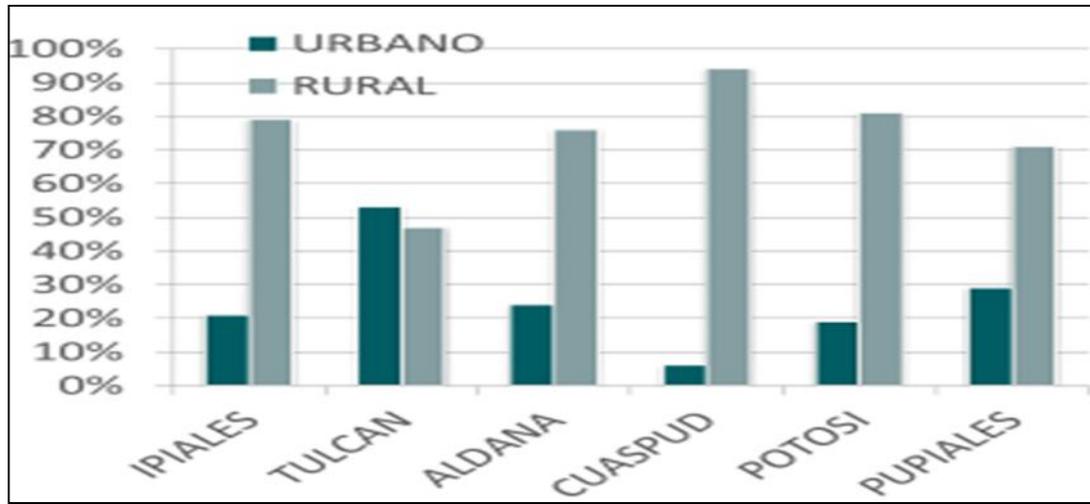
Tabla 9. Niveles De Expansión De Las Ciudades



Fuente: Commons.wikimedia.org/wiki/Portada

Dentro de los cascos urbanos que conforman el área metropolitana encontramos que todos poseen usos de tipo mixto en donde mezcla el uso comercial con el residencial, estos Municipios no tienen una área de expansión definida lo cual hace que la ciudad crezca de una forma desorganizada y desarticulada.

Tabla 10. Crecimiento en lo urbano y lo rural

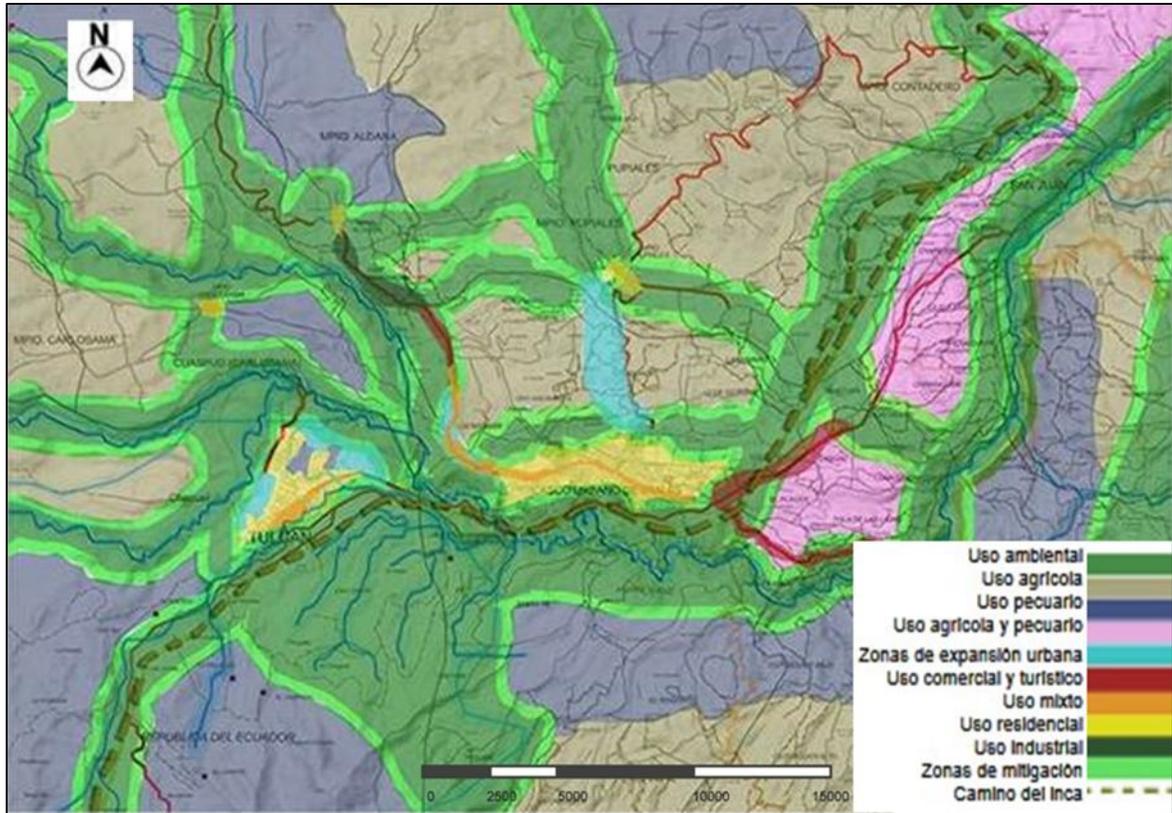


Fuente: Ibíd.

Existe gran diversidad cultural y ambiental que tienen grandes potenciales turísticos. Entre estos tenemos santuarios de las lajas, parque cementerio Tulcán, turismo gastronómico en el charco y los chilcos.

9.5 PROPUESTA

Figura 51. Propuesta



Fuente: Desarrollo de esta investigación

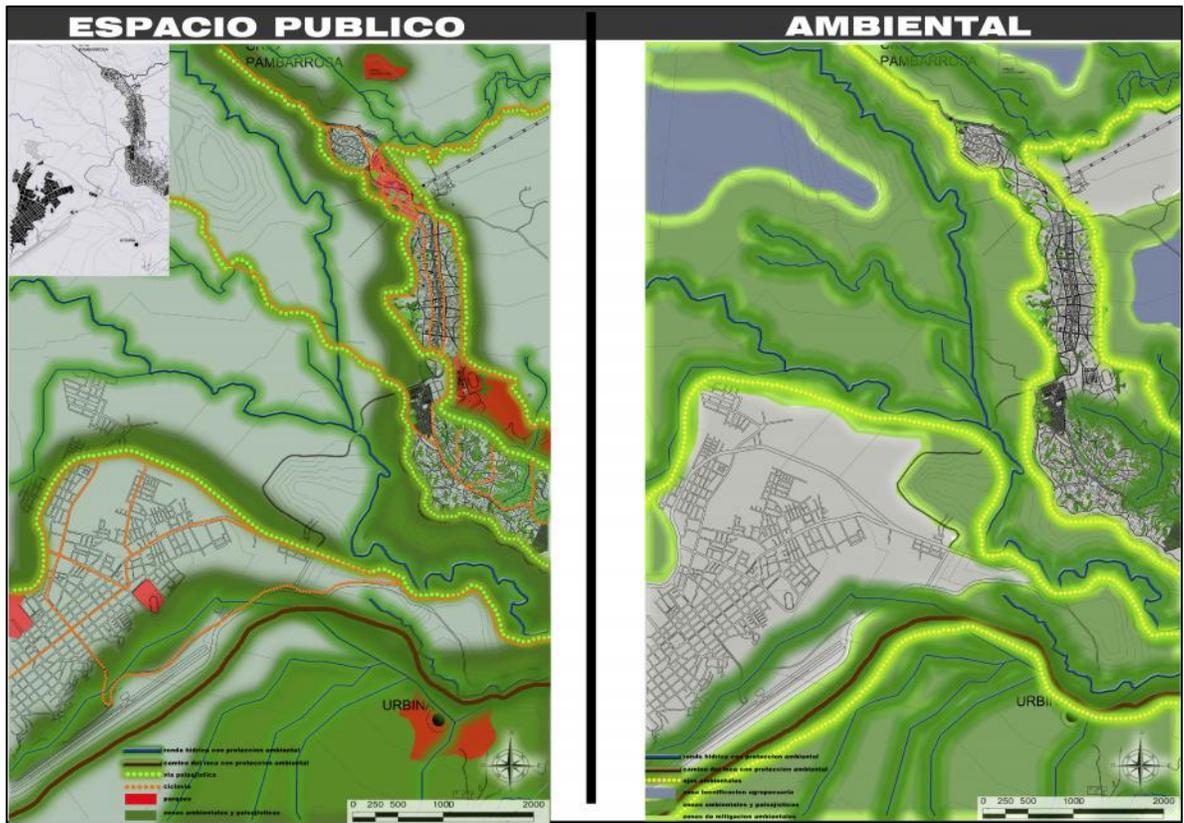
Conclusión

No se posee protección de las áreas naturales de mayor interés que están dentro del área metropolitana esta tienen condiciones de ofrecer varias actividades complementarias que se pretenden desarrollar mediante la recuperación y protección ambiental ya que se han visto afectadas por el mal manejo y el mal uso.

Estas zonas poseen altos porcentajes de suelo fértil para prácticas agropecuarias las cuales se pretenden controlar mediante unas zonas de transición del suelo ambiental, productivo y urbano para que no deterioren las zonas de protección. Fortalecer las zonas turísticas por medio de la unificación y conectividad de las zonas ambientales con vías existentes destacando la conectividad con el camino de inca.

10.2 PROPUESTAS SISTÉMICAS DE LA OPERACIÓN ZONA FRANCA

Figura 53. Propuestas Sistemáticas De la Zona Franca

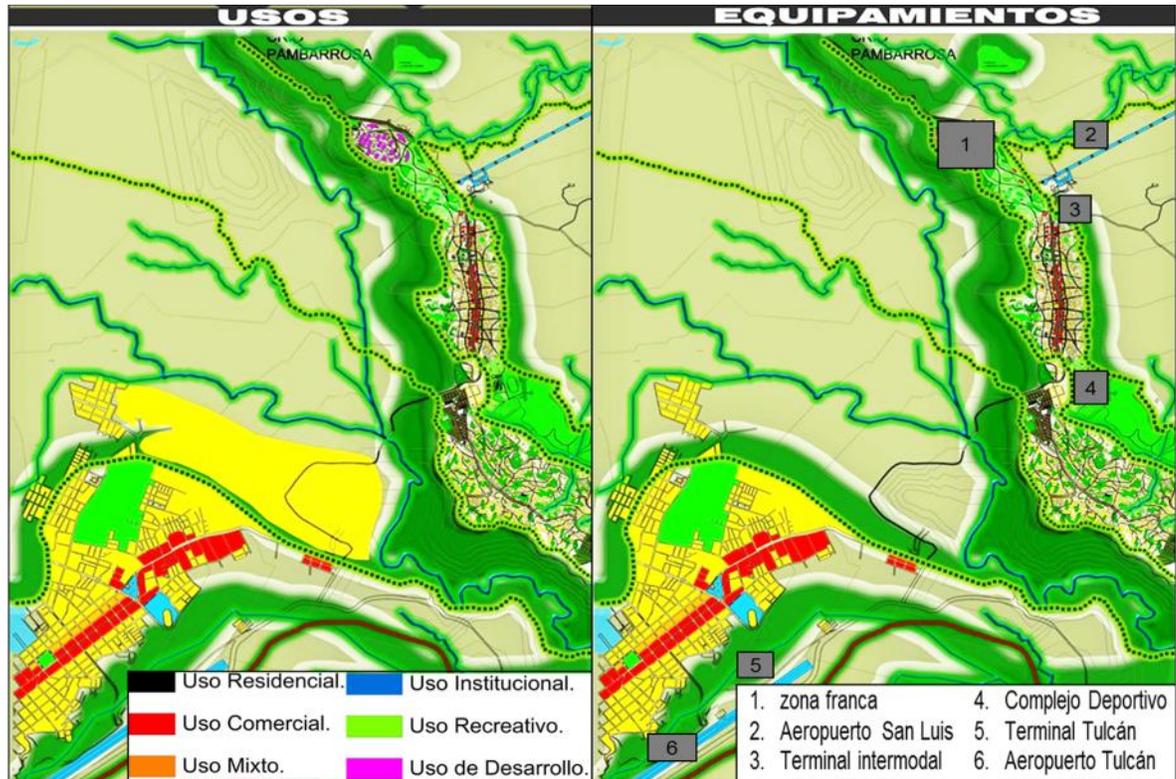


Fuente: Desarrollo de esta investigación

La propuesta ambiental contempla la creación de bordes de mitigación sobre los elementos ambientales del sector, especialmente sobre los ríos y quebradas; la recuperación del camino del inca como un eje integrador entre los dos países, la creación de zonas paisajísticas que permiten mitigar la deforestación por causa de los cultivos del sector, y la creación de ejes ambientales como articuladores de las distintas zonas de protección del sector con el resto de la ciudad que la atraviesan y a partir de estos elementos jerárquicos se busca integrar elementos ambientales así como elementos urbanos.

10.3 SISTEMA DE USOS Y EQUIPAMIENTOS

Figura 54. Sistema de Usos y Equipamientos



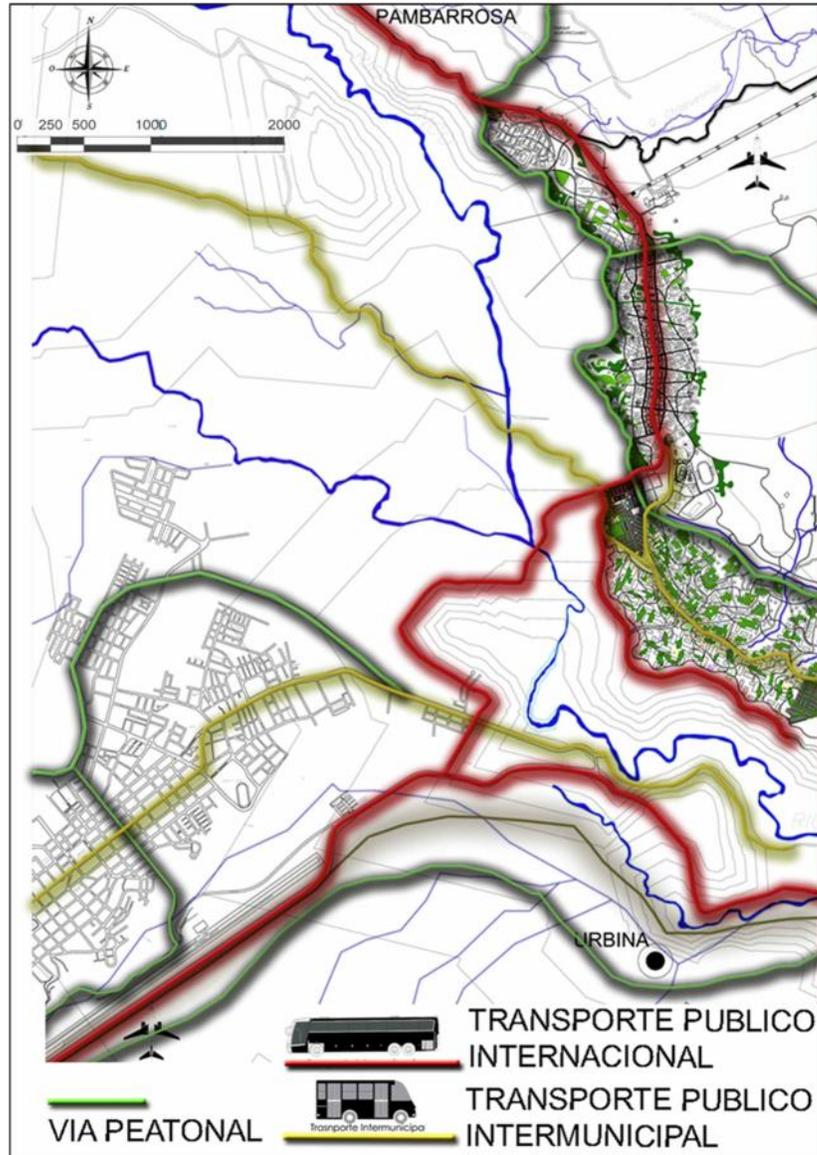
Fuente: Elaboración propia basada en esta investigación.

En cuanto a los usos de suelo se busca una distribución equitativa en el ordenamiento urbano, combinando usos y jerarquizando algunas áreas estratégicas para la ciudad. Con la caracterización sobre el suelo se busca generar franjas de transición en relación al impacto y a las características de cada uso de suelo; de esta forma se pretende tener una ciudad ordenada y con capacidad de solventar las necesidades básicas de la comunidad y mejorar sus condiciones de vida.

Por otra parte en cuanto al tema de los equipamientos; estos se manejan al igual que los espacios públicos; que tengan capacidad de integrar las diferentes dinámicas urbanas y no generar áreas que en determinados horarios dejan de funcionar. La propuesta busca el fortalecimiento de equipamientos institucionales como los de educación, salud, deporte, comercio, cultura, y transporte, sin embargo es preciso mencionar que los equipamientos de educación ambiental ocupan un espacio predominante en la propuesta, ya que el medio ambiente es una pieza fundamental en la planificación urbana.

10.4. SISTEMA DE MOVILIDAD

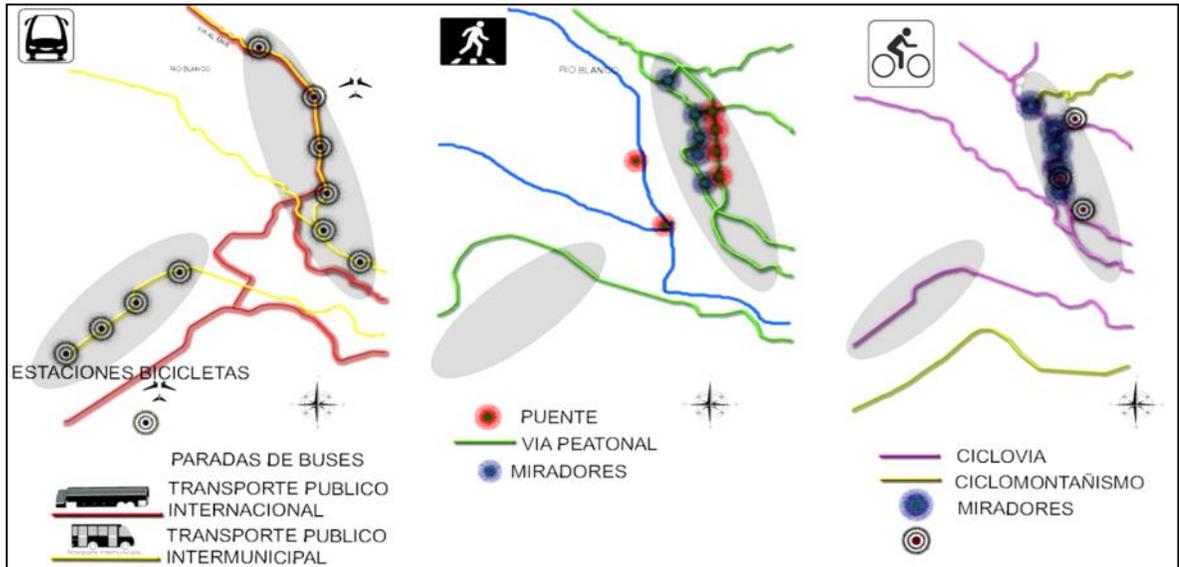
Figura 55. Sistema De Movilidad



Fuente: Elaboración propia basada en esta investigación.

Se genera una vía alterna para la conexión de transporte de carga pesada articulando la operación san Luis con el aeropuerto de Tulcán y salida hacia Quito y Esmeraldas, con el propósito de disminuir el flujo vehicular al puente de Rumichaca que actualmente representa un problema debido a la congestión y movimientos comerciales que en esta vía presenta.

Figura 56. Sistema De Movilidad



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

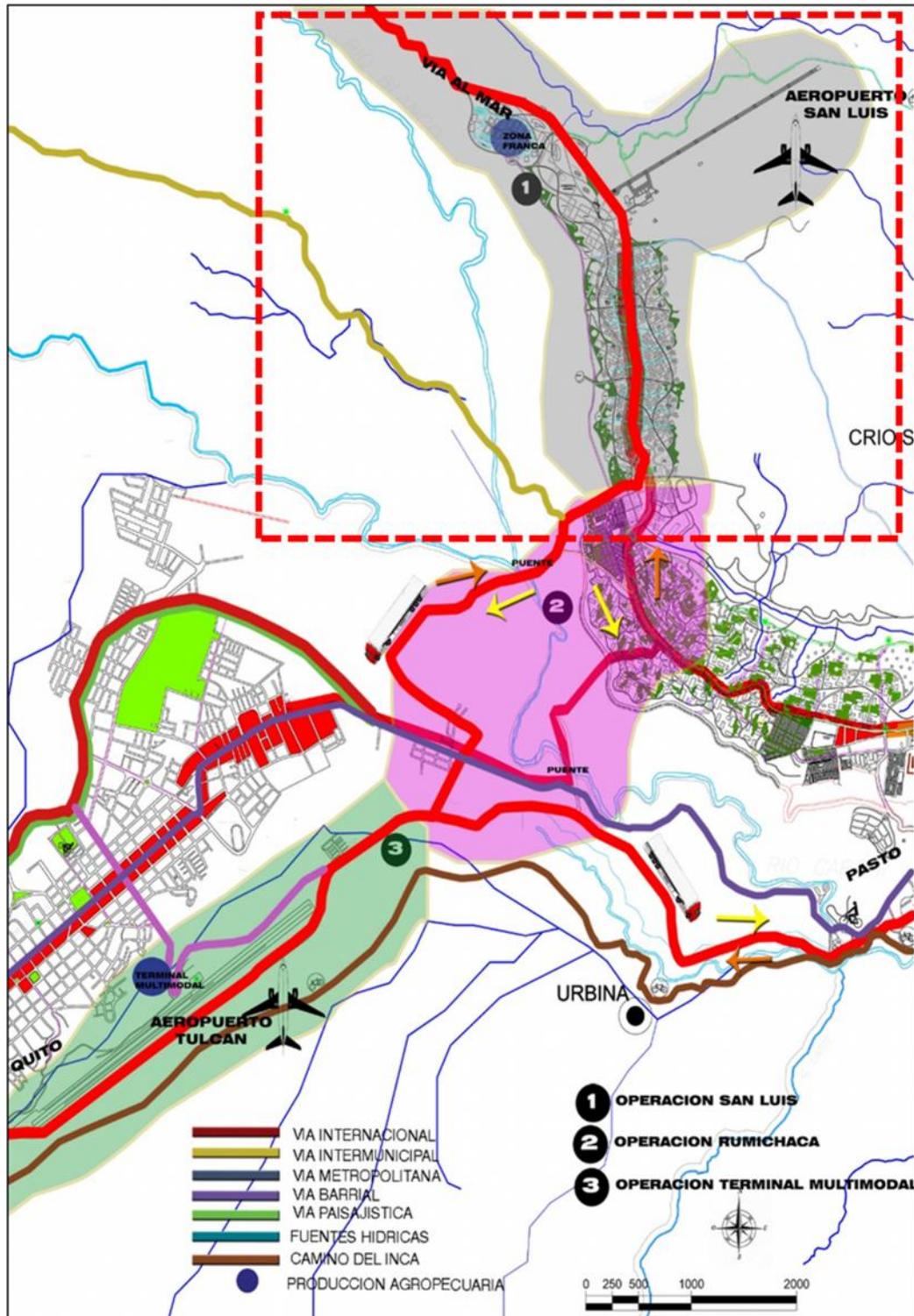
IpiALES y Tulcán por ser los poblados más grandes cuentan con terminales terrestres y aéreos generando una articulación de carácter municipal, Departamental, nacional e internacional, posee un gran potencial paisajístico que conlleva a conservar y proteger todos esos recursos naturales.

La dinámica zona franca se divide en 3 operaciones:

- Operación san Luis: que se caracteriza por ser zona de expansión y contener un uso industrial.
- La operación Rumichaca: es el control de paso fronterizo en donde se unen los dos territorios que conforman la área metropolitana binacional IpiALES – Tulcán.
- Operación terminal multimodal: conectándose con el aeropuerto de Tulcán

Todo esto dentro de una dinámica comercial que posee una conexión directa con la vía de primer orden que comunica internacionalmente tanto aéreo, marítimo y terrestre, y fácil conexión con respecto al área metropolitana, además tiene una conexión directa con las zonas de producción agropecuaria logrando una ventajosa posición por tener más cercanía con Municipios como Aldana, Cuaspud y Pupiales que son zonas de alta producción agrícola y lo más importante contiene una extensión mayor a 20ha disponibles de lotes baldíos para una posible extensión en un futuro.

Figura 57. Dinámica zona franca



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

11. MESOCONTEXTO OPERACIÓN SAN LUIS

11.1 PROPUESTAS DE LA OPERACIÓN SAN LUIS

Figura 58. Registro Fotográfico

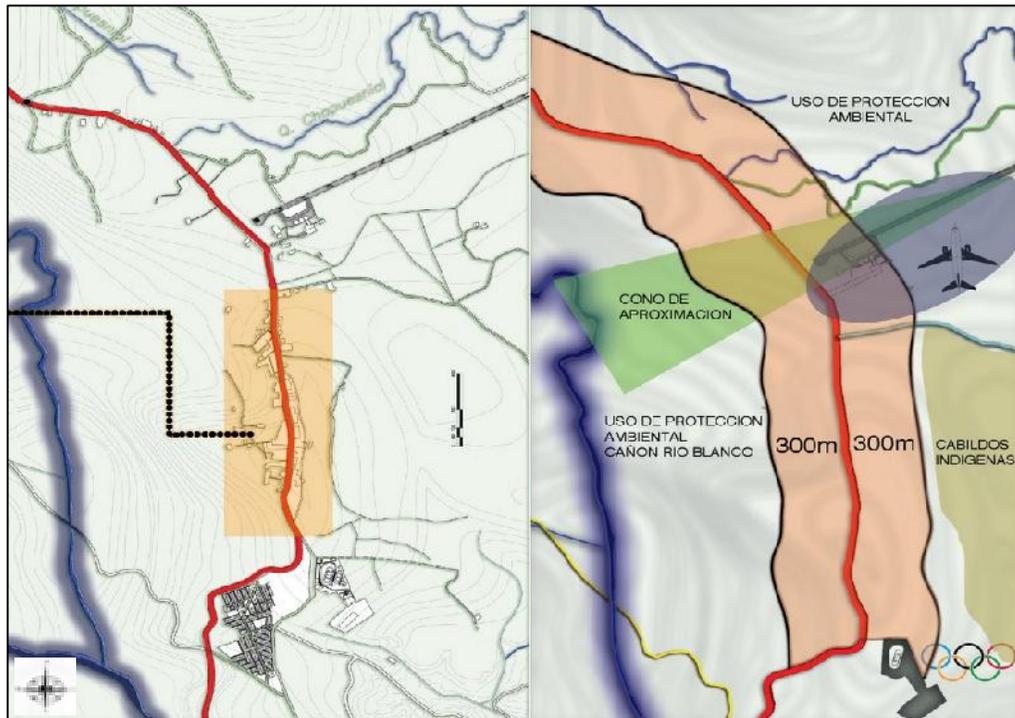


Fuente: Desarrollo de esta Investigación

Se identifica el entorno inmediato de la propuesta y se observa que presenta una falta de estrategia y planificación en torno al crecimiento de la ciudad, ha hecho que esta se expanda de forma descontrolada.

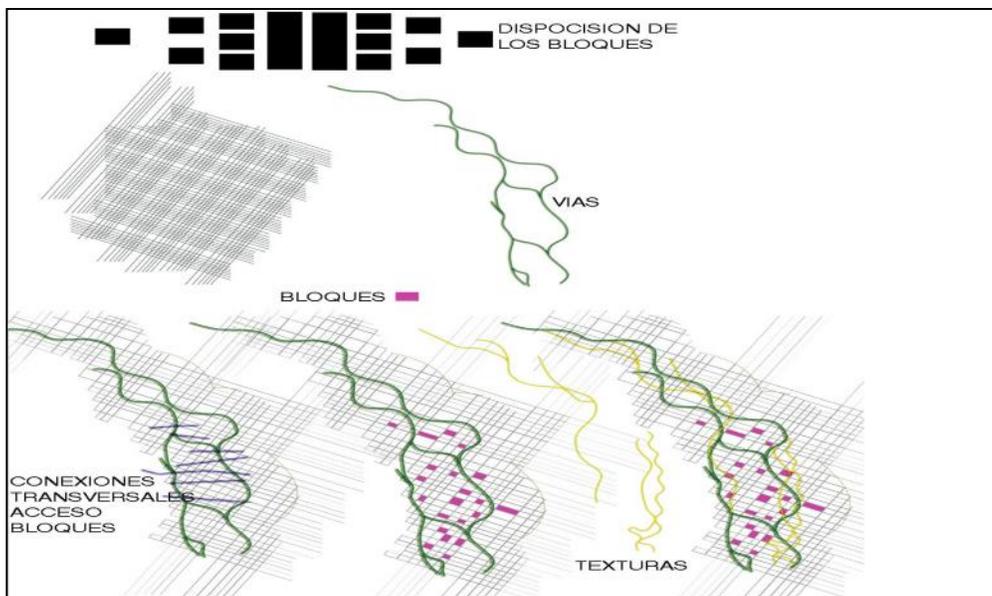
Por la presencia de zonas ambientales de gran valor y de cabildos indígenas se delimito con una distancia máxima de 300m de la vía, para la planificación de este sector se propone zonas de mitigación para la conexión con estas zonas y evitar la expansión hacia ellas.

Figura 59. Propuestas De La Operación San Luis



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

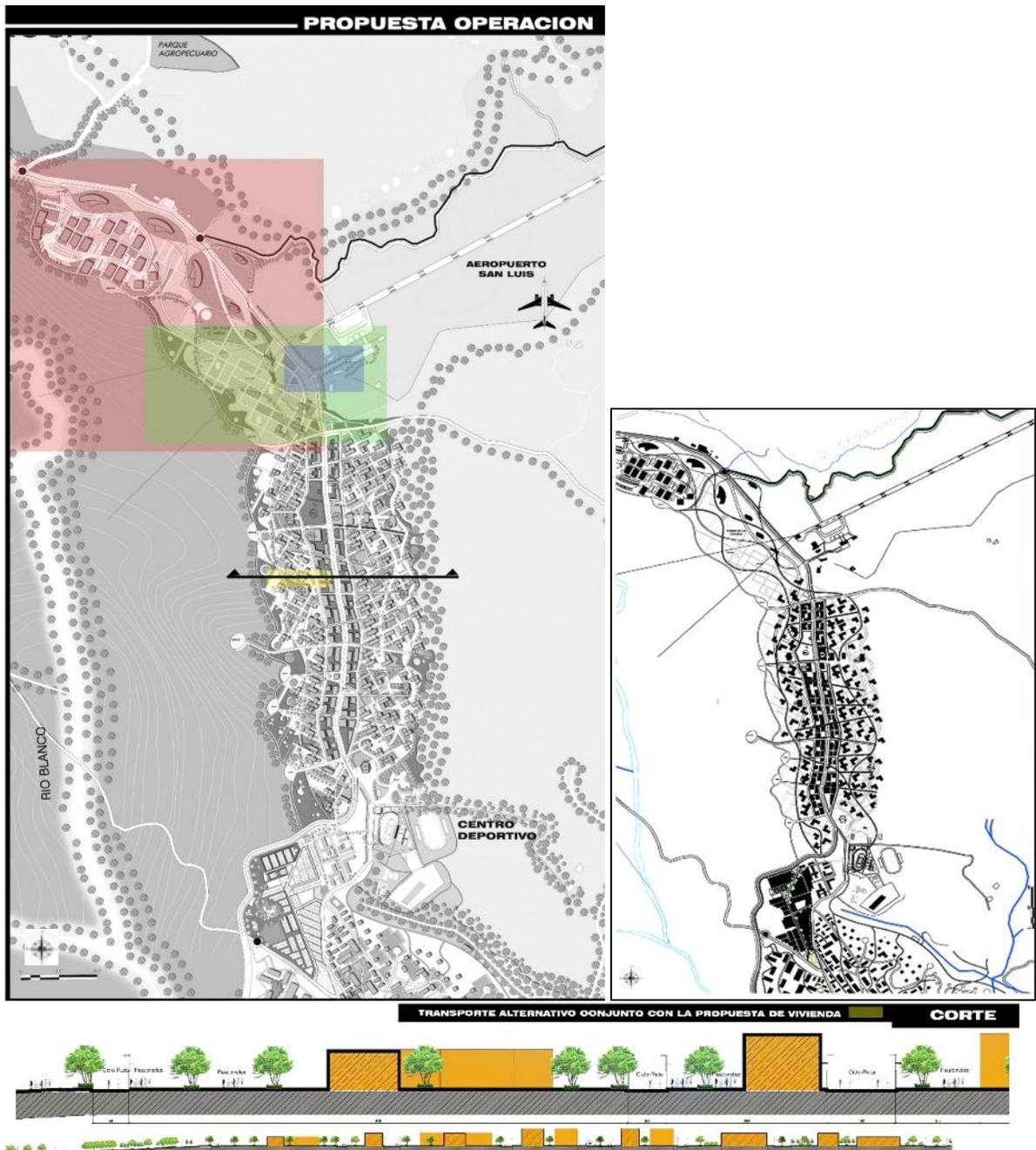
Figura 60. Trama de diseño para la propuesta urbana



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

Se plantea una trama urbana que tenga en cuenta la retícula de la ciudad acoplándose a las formas naturales del sector, dando como resultado las disposiciones de los bloques de vivienda inmersos en un parque lineal, conservando la ocasión recreativa del sector con zonas destinadas a este uso.

Figura 61. Propuestas urbana



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

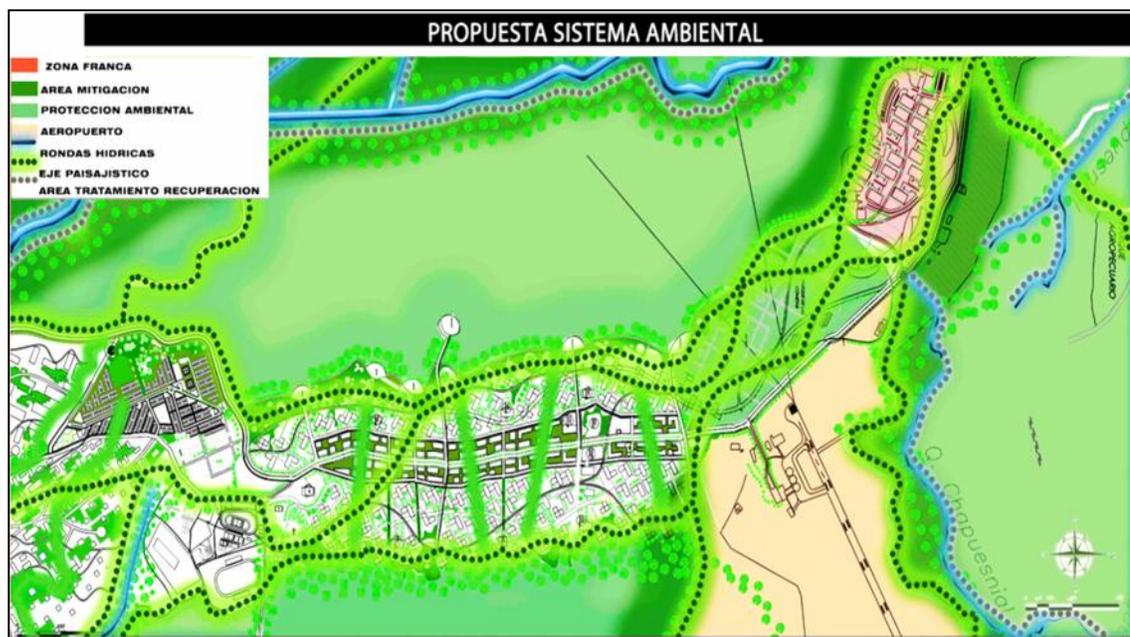
Dentro del espacio público existen zonas que están en completo abandono que a la vez se convierten en basureros locales, la propuesta pretende apropiarse de estas áreas y crear zonas agradables como parques, zonas de juegos infantiles y centros deportivos y turísticos, para la conexión entre estos puntos se propone ciclo vías y senderos ambientales que unen a esta zona con el resto de la ciudad.

11.2 PROPUESTAS SISTEMICAS DE LA OPERACIÓN SAN LUIS

Las ventajas que presenta el sector de la operación San Luis son muy importante en la comercialización de productos, conjuntamente con la cercanía que tiene a el aeropuerto de carácter internacional, con vías principales y de carácter internacional donde se implementara el proyecto, son grandes potencialidades para desarrollar una gran zona generando un nodo de interacción de todos los fenómenos económicos, y culturales de la región. Debido a la falta de estrategias y planificación entorno al crecimiento de la ciudad ha hecho que esta se expanda de forma descontrolada, por lo que se plantea un plan de masas que sea más amable con el lugar y con el ambiente, mejorando las conexiones comerciales.

11.3 SISTEMA AMBIENTAL

Figura 62.Propuestas urbana sistema ambiental



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

Con la propuesta ambiental se crea bordes de mitigación sobre ejes ambientales y paisajísticos de la propuesta urbana; se genera corredores ambientales y se pretende proteger rondas hídricas generando área de tratamiento y de transición. Creando una gran propuesta que es el parque metropolitano que permite integrar la parte de la propuesta de la zona de expansión de vivienda con la zona franca. Se conservan las mismas zonas ambientales dándoles un mejor tratamiento para que sean parte del paisaje y las visuales del lugar, creando zonas para el disfrute del usuario en áreas de fácil acceso para aprovechar las ventajas que tiene este sector.

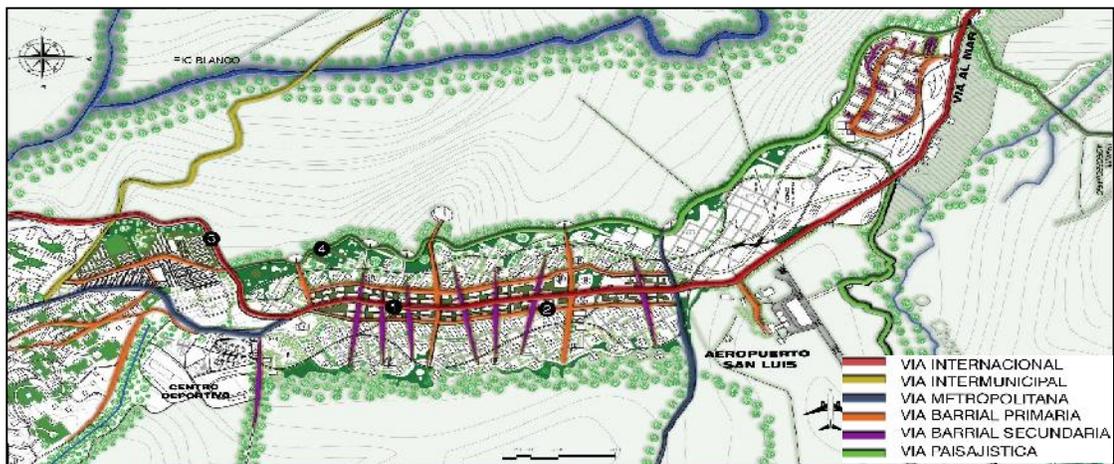
Figura 63. Propuestas Urbana Sistema Ambiental Corredores Ambientales



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

11.4 SISTEMA DE MOVILIDAD

Figura 64. Propuestas Urbana Sistema Movilidad

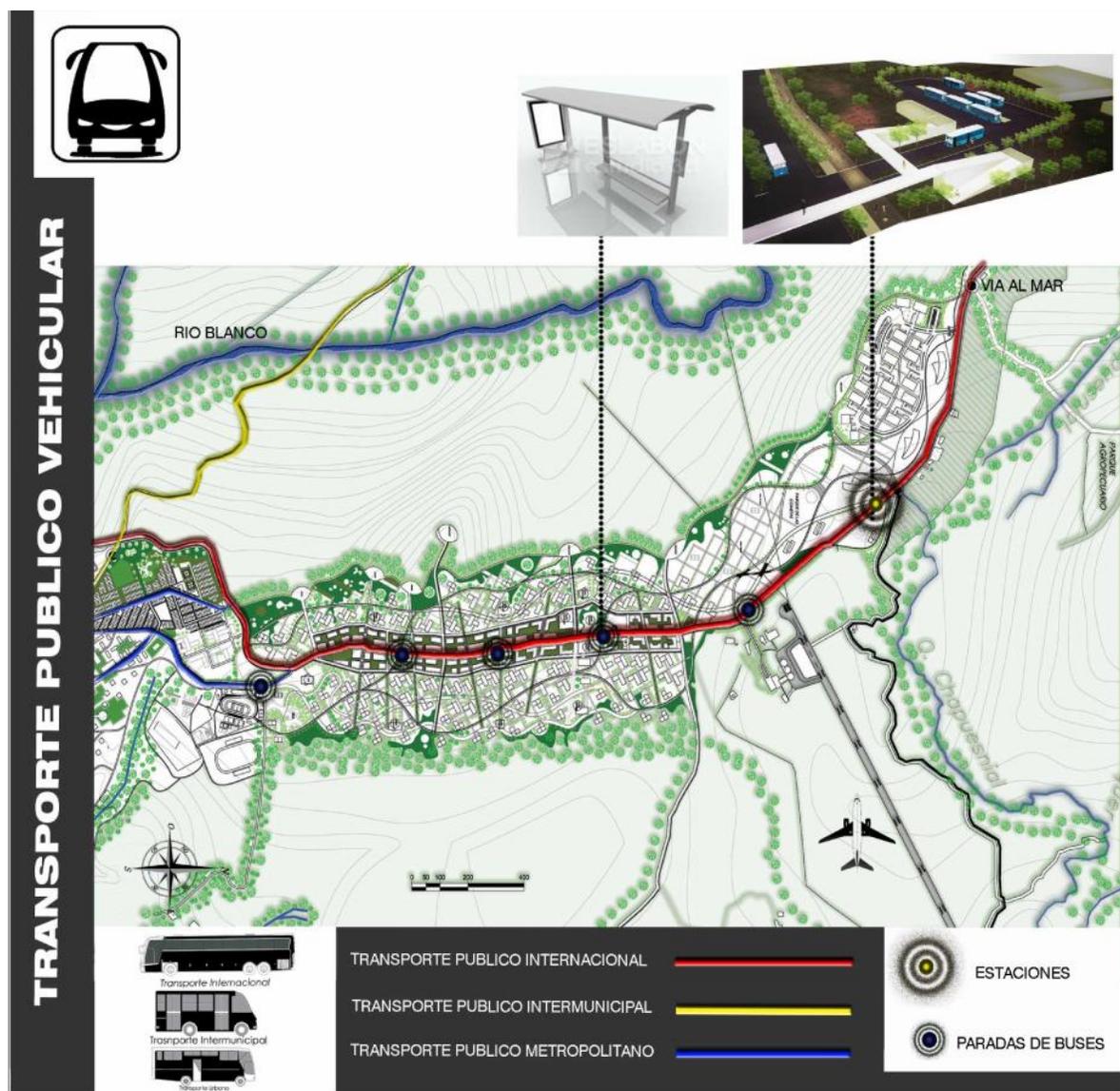


Fuente: Desarrollo de esta Investigación

Debido a la vocación del sector se implementan vías paisajísticas. Se logra una mejor integración del sector mediante nuevas vías barriales de acceso; se forma una separación de usos mediante la modificación de las vías laterales a la zona de uso comercial. Se integra un borde de protección ambiental mediante la vía paisajística que se compone como un límite de expansión en relación a la zona de resguardos indígenas mediante la vivienda y el manejo del espacio público.

11.4.1 Transporte Público

Figura 65. Propuestas Sistema Movilidad Transporte Público



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

El sector posee buenas conexiones a diferentes escalas con respecto al transporte público, vehicular por lo tanto no es necesario implementar nuevas conexiones.

Por la inexistencia de estaciones y paradas de buses se propone nuevas estaciones aledañas a la zona franca cada 400 m.

11.4.2 Transporte público alternativo

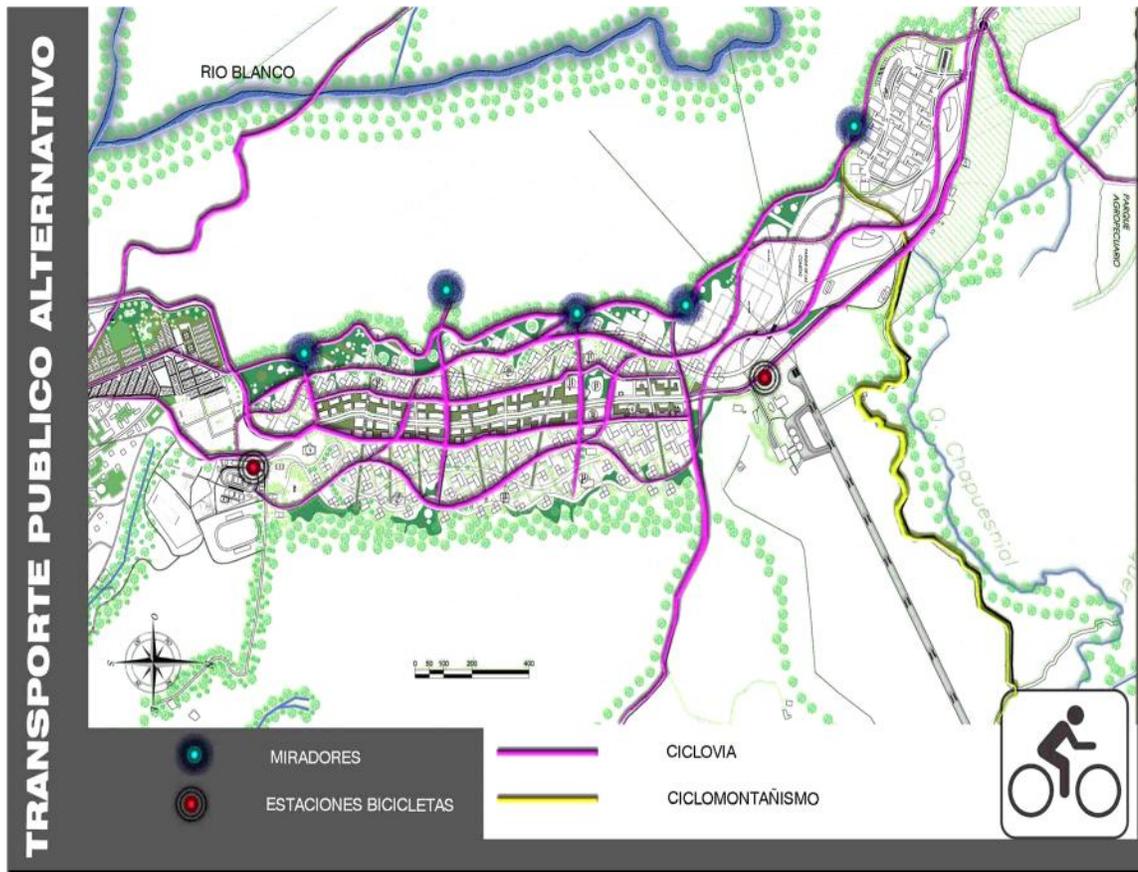
Figura 66. Perfil Vial Propuesta Urbana.



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

El sector posee un circuito de conexión principal de ciclo vía a nivel metropolitano conjuntamente con la propuesta de nuevas vías de integración y recorrido sobre franjas ambientales, constituyéndose un borde de protección y conexiones transversales.

Figura 67. Propuesta Urbana transporte público alternativo



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

Se crea nuevas vías sobre el parque lineal y de integración con las zonas residenciales, también se propone 2 estaciones de transporte alternativo que busca integrar 2 zonas importantes debido al tránsito que va a tener, en el centro deportivo y aeropuerto junto a la zona franca.

Se crea remates de vías con miradores, aprovechando la topografía y las visuales del cañón del río blanco.

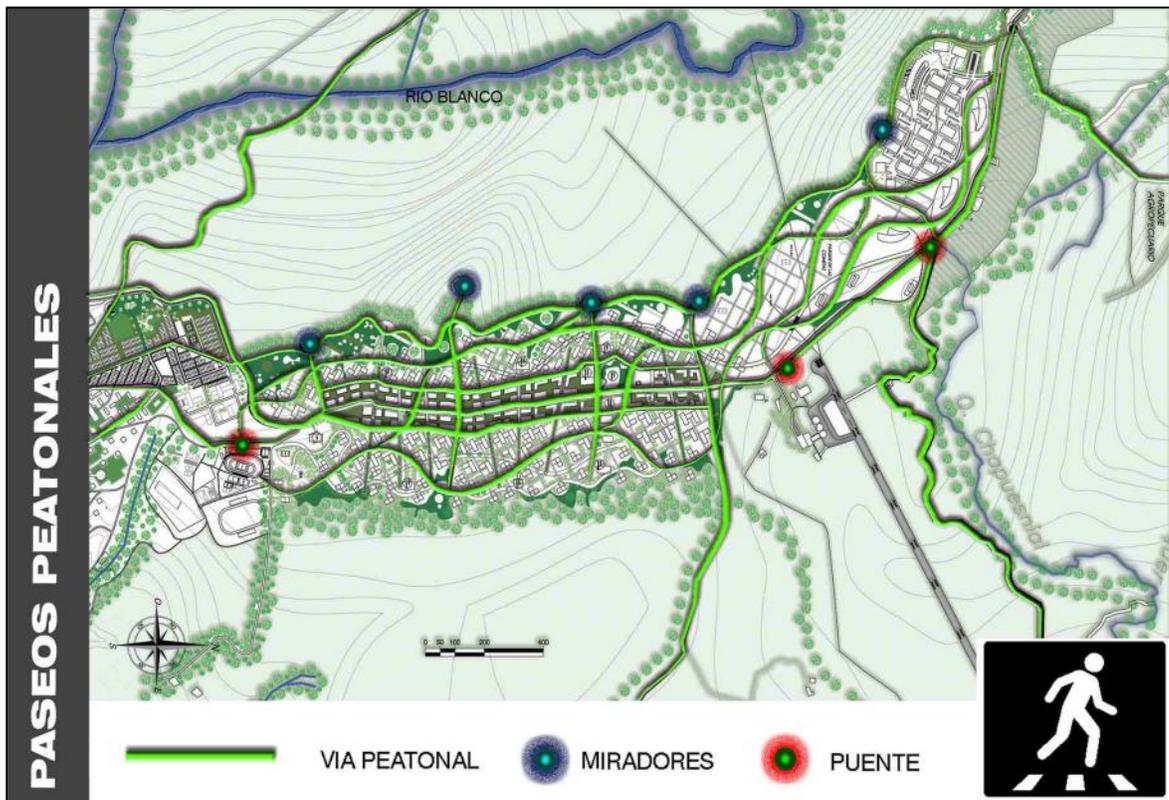
Figura 68. Perfil Vial Propuesta Urbana



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

11.4.3 Transporte público alternativo

Figura 69. Perfil Vial Propuesta Urbana



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

Figura 70. Perfil Vial Propuesta Urbana



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

La propuesta de movilidad es darle prioridad al peatón mediante la implementación de vías peatonales longitudinales conectadas por tramos transversales creando circuitos y logrando la conexión de todo el sector.

Crear puntos de encuentro dentro de todo el sector con mayor relevancia el parque lineal que se conecta con una serie de miradores y equipamientos para el disfrute de los transeúntes reconociendo la vocación recreativa y ambiental que tiene.

Toda la propuesta de movilidad peatonal está conectada a nivel de ciudad, por tener vías alternativas de ciclo rutas y ciclo vías que permiten integrar directamente a zonas de la ciudad y también con la zona franca la que facilita la movilidad de trabajadores.

11.5 SISTEMA DE USOS DE SUELO

Figura 71. Perfil Vial Propuesta Urbana



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

En cuanto a los usos de suelo se busca una distribución equitativa en el ordenamiento urbano, combinando usos y jerarquizando algunas áreas estratégicas para la propuesta. Con la caracterización sobre el suelo se busca generar unas franjas de transición en relación al impacto y a las características de cada uso de suelo; de esta forma se pretende tener una ciudad ordenada y con capacidad de solventar las necesidades básicas de la comunidad mejorando sus condiciones de vida.

Dentro de un proceso de operar un eje comercial se maneja en la parte inmediata de la vía un uso mixto que permite mantener y fortalecer el comercio gastronómico existente en esta zonas, también se tiene en cuenta una degradación de masas que permite tener menos impacto a la zona, desarrollando bordes de transición de los cultivos y las zonas de protección ambiental, se ha tenido en cuenta ejes de consolidación de oriente a occidente desde el aeropuerto a las lajas; logrando complementar la funcionalidad de los usos como es el del medioambiente brindándole mayor prioridad.

Figura 72. Propuesta Urbana Sistema De Usos De Suelo



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

11.6 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Figura 73. Propuesta Urbana Sistema De equipamientos.



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

Por otra parte en cuanto al tema de los equipamientos; se manejan igual que los espacios públicos; deben tener la capacidad de integrar las diferentes dinámicas urbanas y no generar áreas que en determinados horarios dejan de funcionar.

Se propone equipamientos a diferentes escalas como son de barrio, sector, ciudad y nacionales.

La propuesta busca el fortalecimiento de una área de expansión de la ciudad, manteniendo la parte medioambiental como característica principal, por ello se crean equipamientos institucionales como los de educación, salud, cultura, y transporte, sin embargo es preciso mencionar que los equipamientos comerciales ocupan un espacio predominante en la propuesta, dentro de estos se destaca el centro de negocios y la zona franca, sobre el eje comercial.

A partir de la creación de equipamientos como la zona franca y el centro de negocios se pretende construir un sitio muy importante en el desarrollo de una posible inversión comercial.

11.7 MICROCONTEXTO PROPUESTA DE LA ZONA FRANCA

11.7.1 Sistema de equipamientos

Figura 74. Micro contexto Sistema De Equipamientos



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

En la propuesta de la zona franca se genera diferentes equipamientos, los cuales son muy importantes dentro de la propuesta, fomentando un desarrollo urbanístico, con los equipamientos se busca fortalecer su cumplimiento adecuado; complementándose con funciones determinadas también en la propuesta se pretende integrar aspectos medioambientales, de movilidad, comercio, cultura y vivienda.

Es importante la creación de equipamientos; como por ejemplo la formación de la zona franca que genera dentro de ella otros equipamientos como son el centro de negocios, el centro de aduanas, el centro administrativo y de capacitación. Fuera de la zona franca se tiene equipamientos complementarios los cuales permiten tener una zona de gran importancia como es la creación de la **zona hotelera**.

11.7.2 Sistema ambiental de la zona franca

Figura 75. Micro contexto Sistema Ambiental



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

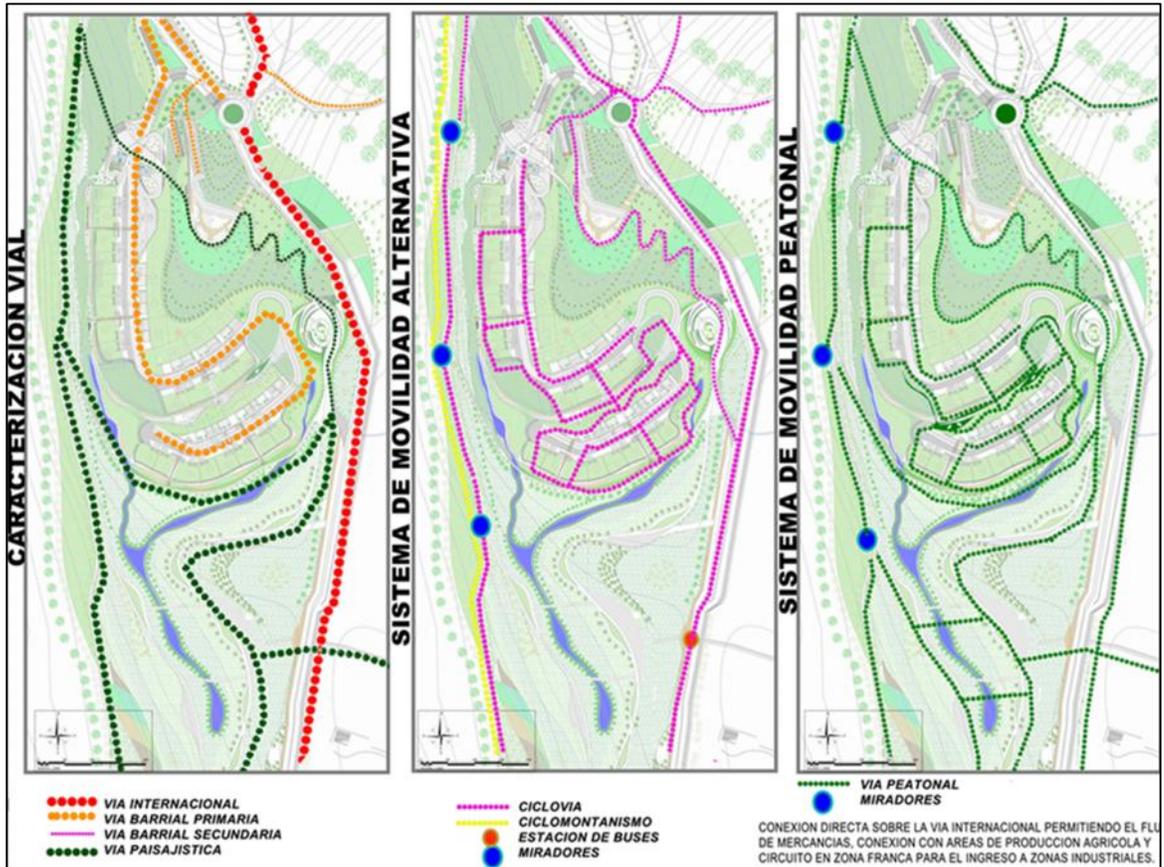
Se propone y se implementa un manejo de bordes de mitigación para poder proteger las zonas ambientales inmediatas e integración de ejes ambientales que conectan todas las zonas de alto valor ambiental.

La propuesta general de la zona franca es que esta esté mimetizada para que no haya un mayor impacto de la zona; se propone con esto que las bodegas sean subterráneas para la conservación ambiental.

Implementación de nuevos equipamientos que se integren y conserven una idea medioambiental se genera unos bordes de protección en la parte de la vía de alto impacto y también se genera puntos de transición de cultivos con la parte dura del proyecto como son plazas, miradores y una parte muy importante que estas tengan directa interacción con el parque ambiental propuesto.

11.7.3 Sistema movilidad de la zona franca

Figura 76. Micro contexto Sistema Movilidad



Fuente: Desarrollo de esta Investigación

La propuesta se basa principalmente en la integración del medioambiente y los diferentes sistemas de movilidad, sin embargo, uno de los objetivos es solucionar los diversos problemas de la comunidad, por este motivo se implementa unos transportes masivos y alternativos los cuales permitan que las personas que asisten a este lugar o lleguen a realizar labores de trabajo tengan mayor facilidad de acceso

Fuera de la movilidad vehicular que es un factor importante para nuestro proyecto se pretende integrar aspectos de movilidad alternos con factores ambientales como son vías paisajísticas, ciclo rutas, vías peatonales, miradores y que trabajen en unión con un transporte masivo como es el transporte público.

12. USUARIOS DEL CENTRO DE NEGOCIOS

El centro de negocios generará un fuerte atractivo turístico y de inversión, está enfocado hacia la población local, en capacitar y generar nuevas oportunidades de mercado que dinamicen la economía local. Se proyectara para la atención de 1300 usuarios incluidos dentro de estos; los usuarios directos, usuarios indirectos y los usuarios ocasionales, para atender a estos usuarios se ha propuesto una área aproximada de 14700m², esta área incluye la parte funcional del centro de negocios, incluye además el área del pabellón de eventos que es parte del proyecto, amplias zonas de espacio público, áreas comerciales y áreas empresariales, áreas de exposición. Además este proyecto permite tener un contacto directo con su medio natural y sus diferentes conceptos tanto espaciales y funcionales contando con áreas recorribles considerables.

El centro de negocios también está enfocado en un turismo de negocios que es una actividad que consiste en realizar viajes por motivos:

- Comerciales a través de visitas a empresas
- Ferias
- Congresos
- Convenciones
- Seminarios
- Reuniones de trabajo

Estas personas además de asistir a los eventos programados, también se comportan como turistas, es allí donde es importante aclarar que esto demanda:

- Alojamiento
- Transporte
- Alimentación
- Comercio
- Visitas turísticas

Lo que genera ingresos para la región y se convierte en un punto estratégico para el crecimiento y desarrollo urbano.

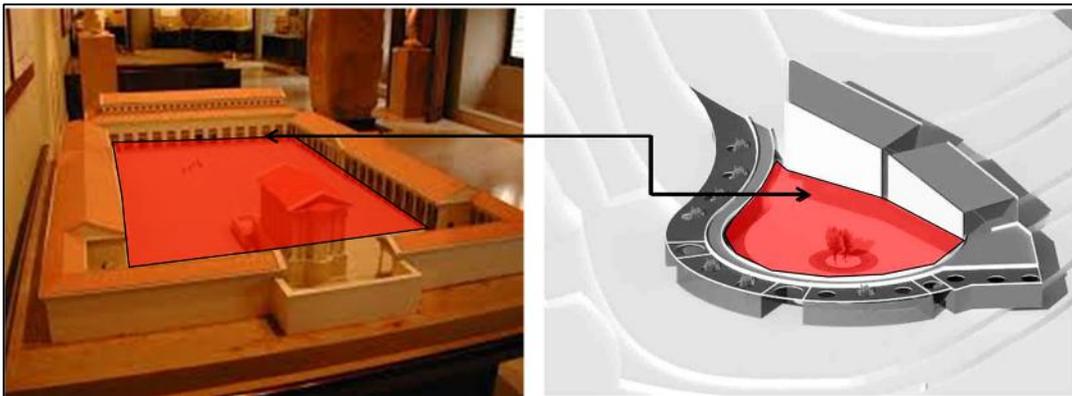
12.1 DESARROLLO DEL DISEÑO ARQUITECTÓNICO DEL CENTRO DE NEGOCIOS

Conceptos generales: (Plaza central.)

Se toma el concepto de plaza central por presentar características muy particulares como son la de integrar una actividad comercial y social por medio de un espacio abierto que permite el contacto y la comunicación entre los ciudadanos y una gran cantidad de funciones urbanas, nace de la **PLAZAS CENTRAL O PLAZAS DE MERCADO** como el foro romano o el ágora griega, estaban en el mismo centro urbano.

La zona central en torno a la que se desarrolló la antigua ciudad y en la que tenían lugar el comercio, los negocios, la religión y la administración de justicia. En él se situaba el hogar comunal.

Figura 77. Conceptos Formales Del Proyecto



Fuente: Desarrollo de la investigación

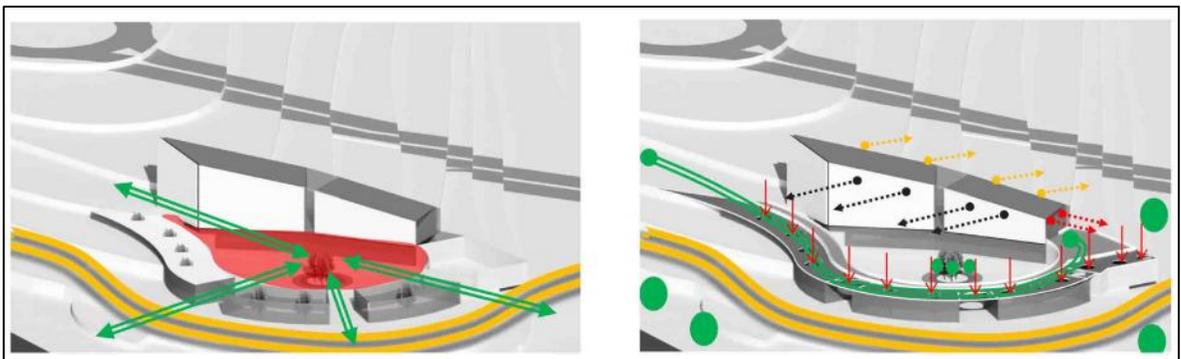
12.1.1 Apropiación del lugar: Se crea un eje ambiental de conexión, de comercio, aspectos ambientales con el aprovechamiento de grandes visuales, en general aspectos propios del lugar. Estos son algunos elementos que integran y pueden consolidar un espacio, a través de la adaptación del proyecto al lugar y generar así un menor impacto.

12.1.2 Fusión del entorno y el proyecto (Nuevo relieve): El proyecto ha sido planteado como una nueva configuración geográfica para poder integrar el paisaje natural con el paisaje industrial de tal forma que se aproveche las visuales de todo el sector, también se maneja la topografía como una característica importante en la imagen del proyecto

12.1.3 Trasladarse en el paisaje: Al trasladarse en el paisaje el proyecto se encuentra dentro de una gran propuesta ambiental y de circulación, ya sean públicas como privadas, lo cual permitirá tener una integración de los espacios públicos con el interior del equipamiento, manejando así las plazoletas de manera que se integren y sean parte de este.

12.1.4 Extensión entre lo privado y lo público. El proyecto se maneja con la percepción que se tiene dentro y fuera del equipamiento, de tal forma que integra su entorno. Se pretende tratar los espacios públicos exteriores y el pabellón de eventos como una continuidad del proyecto, gracias a la unión de las tres plazoletas, los cinco bloques de oficinas funcionan de manera independiente pero desde el punto de vista externo se comportan como un solo equipamiento.

Figura 78. Extensión entre lo privado y lo público

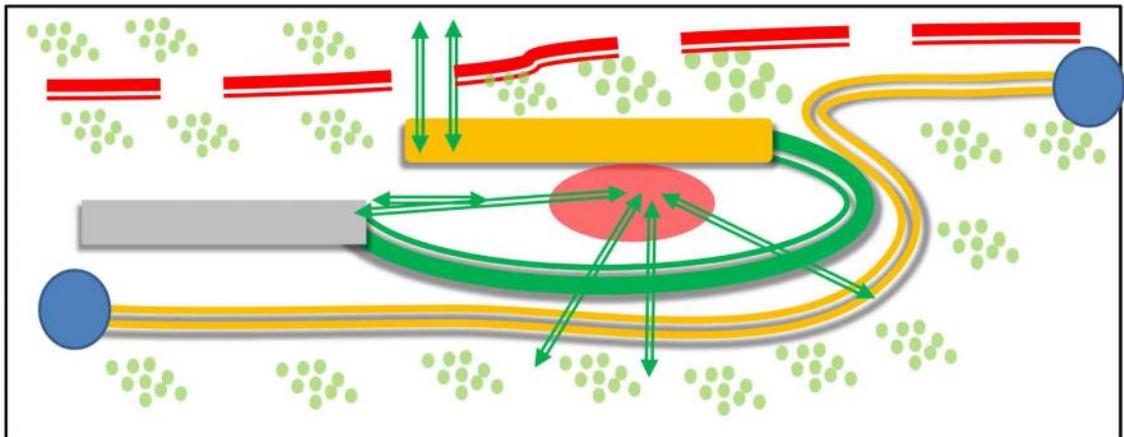


Fuente: Desarrollo de la investigación

12.2 CONCEPTO FORMAL DE LA PROPUESTA

El proyecto se maneja de tal manera que corresponda a su entorno inmediato como son la adaptación del entorno topográfico y otros factores ambientales, también se busca que se presente una integración del proyecto aprovechando las visuales y con los demás equipamientos de la zona franca.

Figura 79. Diseño Formales Del Proyecto



Fuente: Desarrollo de la investigación

El proyecto funciona como un punto de referencia y de transición en la zona franca su principal característica se encuentra en que se puede recorrer el proyecto de igual forma pueda ser permeable, para aprovechar al máximo las funciones que se ofrecen en el proyecto.

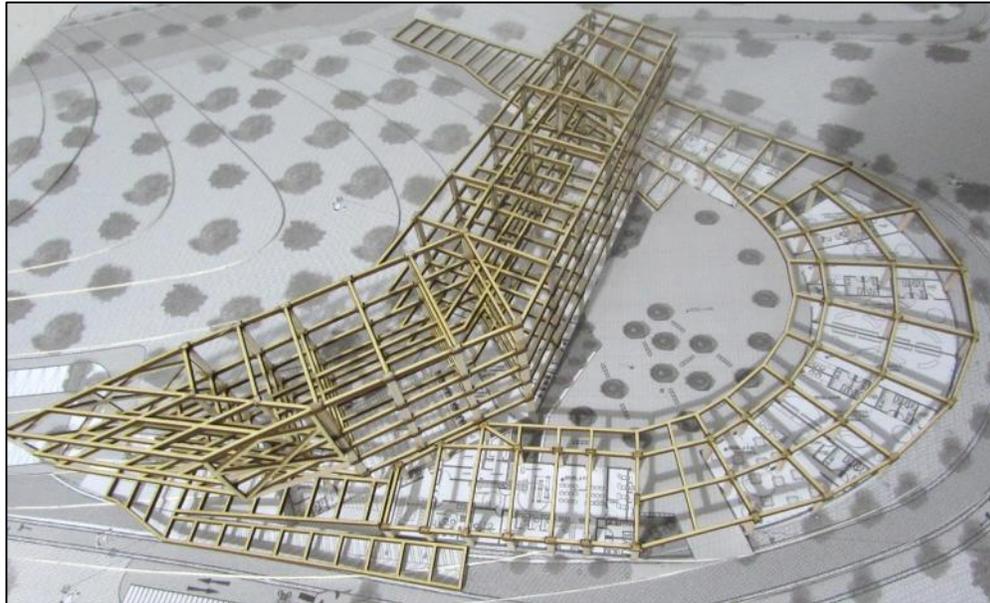
Figura 80. Conceptos Formales Del Proyecto



Fuente: Desarrollo de la investigación

12.3 CONCEPTOS ESTRUCTURALES

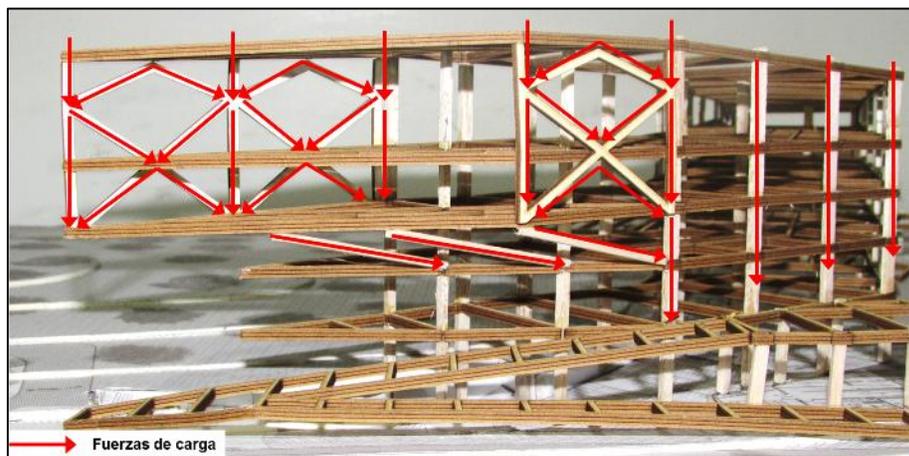
Figura 81. Imagen Estructural



Fuente: Desarrollo de la investigación

En el sistema estructural se utiliza como elementos predominantes el metal y el hormigón armado, la función que cumple el hormigón armado en el sistema estructural es comportarse como ancla de soporte de los volados, obteniendo así un promedio de 20mts de distancia.

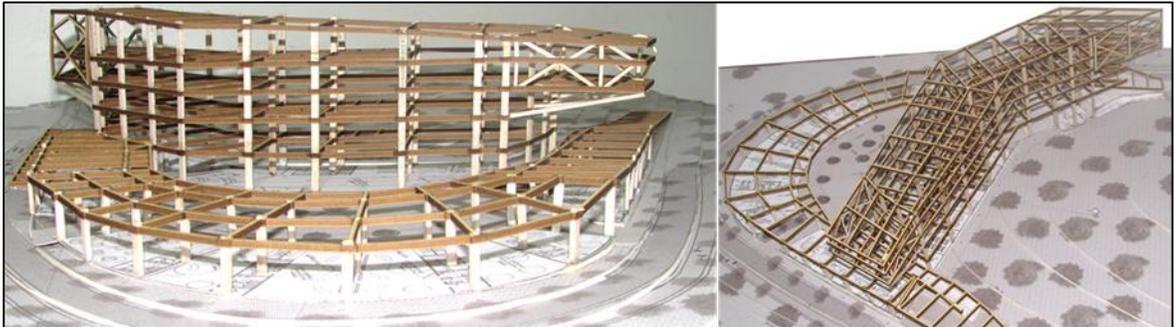
Figura 82. Estructural de vector activo



Fuente: Desarrollo de la investigación

En el sistema estructural se propone un tipo de voladizo el cual es manejado con cerchas metálicas, permitiendo tener ventajas al ser auto portante, porque esta transmite las fuerzas de carga en forma de vector activo, por lo tanto la unión entre el sistema estructural metálico con el del hormigón conforman un sistema homogéneo permitiendo así tener una imagen agradable del proyecto además de cumplir la función estructural.

Figura 83. Maqueta estructural.



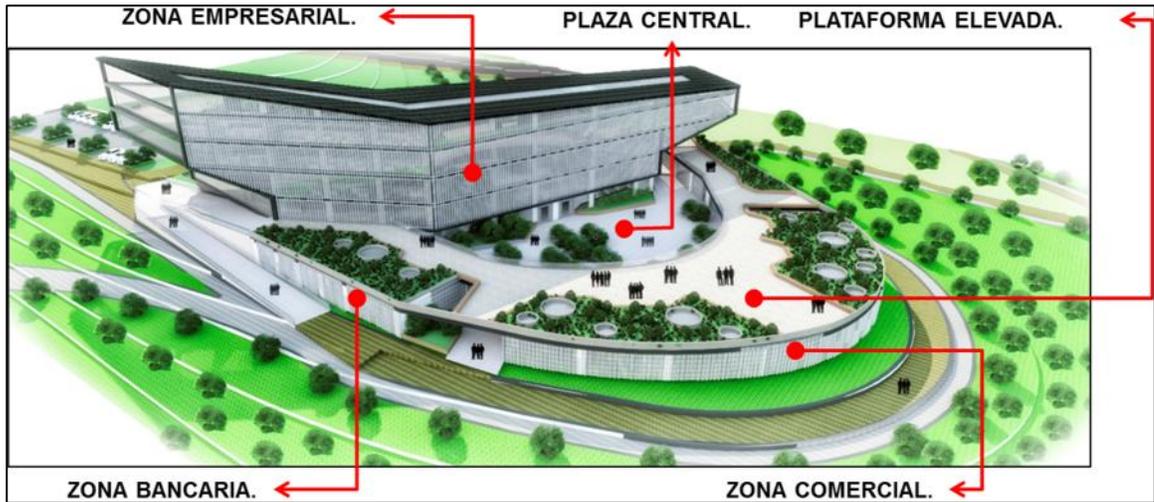
Fuente: Desarrollo de la investigación

12.4 CONCEPTOS FUNCIONALES

El centro de negocios contará con una serie de actividades que se desarrollarán tanto en la parte interna como en la parte externa del proyecto, integradas a partir de varios recorridos que permiten visualizar el proyecto en su totalidad. Los espacios estarán conectados a través de una plaza central que tiene como función distribuir las diferentes actividades.

La distribución funcional está pensada en manejar actividades públicas ubicadas en los primeros niveles como el comercio, las exposiciones y otras actividades, en la parte superior del proyecto se manejan actividades netamente de negocios.

Figura 84. Propuesta de distribución



Fuente: Desarrollo de la investigación

12.5 CONCEPTOS ESPACIALES

El manejo espacial es la integración de los espacios internos y externos logrando aportes de microclimas a partir de la iluminación, ventilación los cuales son criterios fundamentales para el diseño de oficinas.

Además el proyecto cuenta con un juego de alturas y vacíos los que permiten tener unos espacios agradables, visuales con múltiples actividades de funciones empresariales.

La permeabilidad visual se crea con el fin de aprovechar al máximo las visuales cercanas y lejanas que ofrece el entorno, el proyecto cuenta con un alto componente de espacio público integrado a la parte espacial interna, esto se ve reflejado en el manejo espacial y funcional.

Figura 85. Espacialidad Del Centro De Negocios



Fuente: Desarrollo De La Investigación

12.6 IMAGEN DEL PROYECTO

Figura 86. Imagen Del Proyecto



Fuente: Desarrollo De La Investigación

El concepto principal del proyecto es de un edificio que se eleva como una imagen de progreso y desarrollo, el edificio ha sido diseñado con una connotación de unión por medio de una plataforma que permite tener una continuidad con su entorno, sin barreras y abierto al espacio público proyectando una permeabilidad constante.

El edificio presentará una característica como es el manejo de la doble fachada la que permite tener un control de luz por medio de cortasoles lineales, también lo que se quiere con el proyecto es que tenga una imagen limpia en su arquitectura por medio de una continuidad en sus fachadas

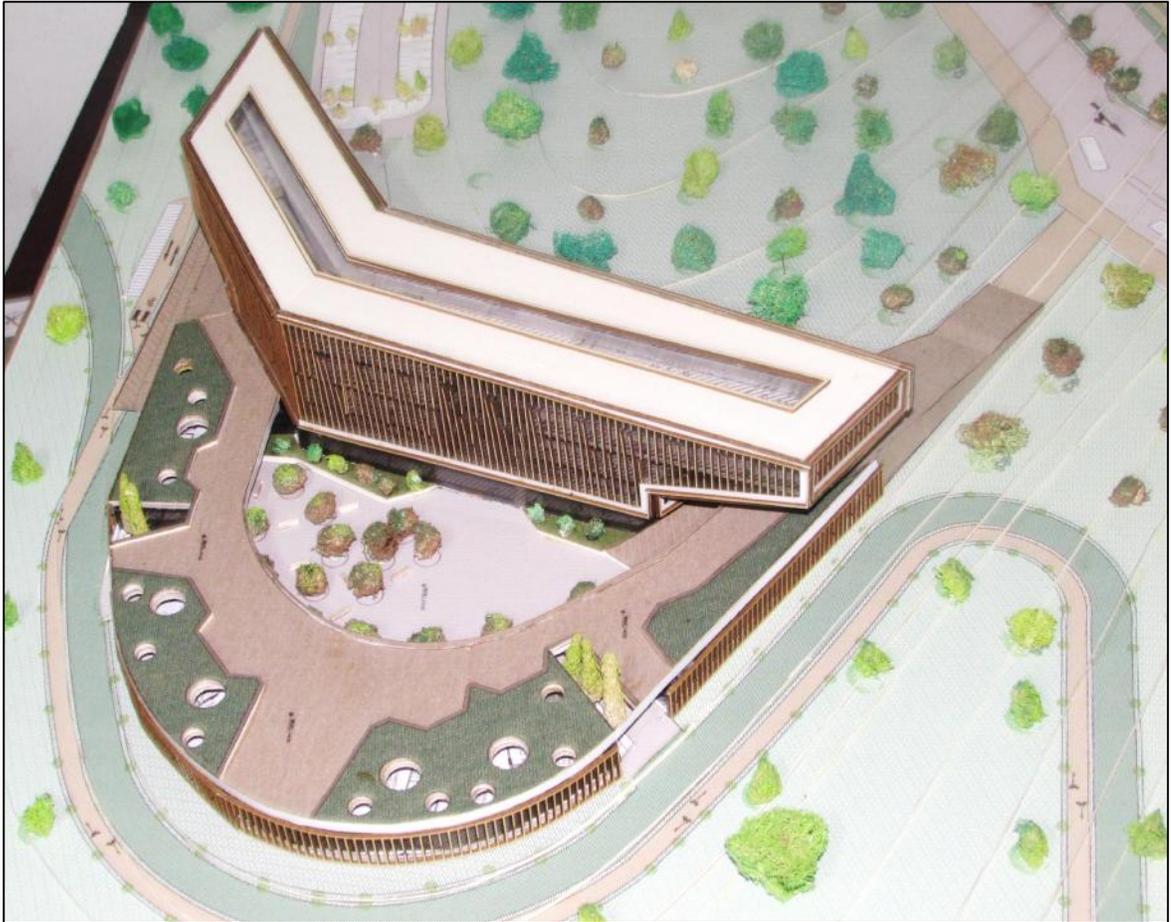
Figura 87. Imagen Del Proyecto



Fuente: Desarrollo De La Investigación

12.7 ELEMENTO ARQUITECTÓNICO

Figura 88. Maqueta Arquitectónica



Fuente: Desarrollo De La Investigación

El elemento arquitectónico se encuentra ubicado dentro de la zona franca sobre un eje metropolitano comercial, el cual articula todas las funciones de negocios de la ciudad, siendo así un foco de desarrollo y de inversión extranjera.

A partir del equipamiento se genera algunas funciones muy importantes para el progreso del sector inmediato que es la zona franca, conformando espacios que se integran para el desarrollo económico e industrial de la ciudad.

Figura 89. Propuesta Entorno Inmediato



Fuente: Desarrollo De La Investigación

12.8 CUADRO DE ÁREAS

Tabla 11. Cuadro De Áreas

USUARIO	QUIEN SON	CANTIDAD	COMO LLEGAN				ESPACIOS QUE REQUIEREN
			AVIÓN	AUTO	BUS	ALTERN.	
DIRECTOS	INVERSIONISTAS	75	30	20	15	10	OFICINAS DE ALQUILER
	COMERCIANTES Y ECONOMISTAS	50	20	10	10	5	ÁREA EMPRESARIAL Y RUEDAS DE NEGOCIOS
	ACCIONISTAS Y COMERCIALIZADORES	40	10	20	10	0	ZONA BANCARIA
	PROFESIONALES DE COMERCIO, MERCADEO Y FINANZAS	42	20	10	7	5	CONSULTORÍA
	COMPRADORES	67	15	20	20	12	SALA PRESENTACIÓN DE PROYECTOS
	VENEDORES DE PRODUCTO DE LA ZONA FRANCA	43	10	8	10	15	SALAS DE VENTAS
	OFICINAS PARA EMPRESAS TRANSPORTADORAS	50	20	10	10	10	OFICINAS DE ALQUILER TRANSPORTADORAS
	PUBLICO EN GENERAL (TURISTAS)	70	20	10	30	10	CAFETERÍA
		55	0	25	20	10	SALAS DE EXPOSICIONES
80		10	10	30	30	ZONA COMERCIAL (ZONA DUTTY FREE)	
INDIRECTOS	ADMINISTRACIÓN	30	0	10	10	10	ÁREA ADMINISTRATIVA
	MANTENIMIENTO	23	3	5	5	10	LOGÍSTICA
							ALMACÉN
	TRANSPORTADORES	15	0	5	5	5	OFICINA DE REGISTROS
	PERSONAL DE SALUD	6	0	2	2	2	SERVICIOS MÉDICOS
CONTROL Y SEGURIDAD	8	0	0	4	4	CONTROL Y VIGILANCIA	
OCASIONALES	SALA DE PRENSA	27	3	8	8	8	SALAS
	CONFERENCISTAS	190	30	40	60	60	AUDITORIO
ESPACIO COMUNES	LOBBY Y HALL	100					RECEPCIÓN
	CAFETERÍA PÚBLICA	200					CAFETERÍA
	SERVICIOS	5					CUARTOS DE MAQUINAS
	W.C. PÚBLICO	10					BATERÍA DE BAÑOS
	PARQUEADEROS	40 (CAR.)					
4 (CAR.)							ACCESO PEATONAL Y DE SERVICIOS
ESPACIOS EXTERNOS	ZONA DE EVENTOS PÚBLICOS	300	60	60	90	90	PABELLONES DE EXPOSICIÓN
		36	10	10	8	8	LOGÍSTICA
TOTAL		1207	261	283	354	304	

(Continuación tabla 14 Cuadro de áreas)

ACTIVIDAD	SUB ESPACIO	M ² /REQUE.X USUARIO	M ² /REQUE. X ESPACIO	EXTERIOR	M ² TOTAL
PRESTAR UN SERVICIO COMERCIAL	SALA DE REUNIÓN	3.0	375	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	375
	OFICINAS	2.0			
ATENDER AL PÚBLICO EN NEGOCIOS AGRARIOS	APOYO EMPRESARIAL	2.0	450	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	450
	SALAS VIP	4.0			
	ADMINISTRACIÓN	2.0			
	BANOS	1.0			
ATENDER AL PÚBLICO EN NEGOCIOS Y CRÉDITOS BANCARIOS	BANCOS Y CAJEROS	3.0	460	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	460
	ATENCIÓN AL USUARIO	2.0			
	SALA DE REUNIÓN	3.5			
	ADMINISTRACIÓN	2.0			
INFORMACIÓN DE EMPRESAS EN LA LEGALIZACIÓN DE PRODUCTOS	BANOS	1.0	588	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	588
	MANTEN. INFORMÁTICO	4.0			
	CONSULTORIA LEGAL	2.0			
	CONSULTORIA FISCAL	3.5			
REUNIONES Y EVENTOS	ADMINISTRACIÓN	2.0	536	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	536
	SERVICIOS	2.5			
	OFICINA VIRTUAL	3.0			
EXPONER Y VENDER	SALA DE REUNIÓN	2.0	258	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	258
	SALA DE EXPOSICIÓN	3.0			
	SALA DE VIDEO CONFERENCIAS	2.0			
INFORMACIÓN DE EMPRESA	SALAS INDIVIDUALES	2.0	400	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	400
	ATENCIÓN AL USUARIO	2.0			
	ADMINISTRACIÓN	3.0			
	SERVICIOS	1.0			
COMER Y DESCANSAR	ALMACÉN	2.0	749	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	749
	COCINA	6.0			
	ÁREA DE MESAS	1.7			
	DEPOSITO- ASEO	2.0			
EXHIBIR Y MOSTRAR PRODUCTOS	BANOS	1.0	715	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES	715
	SALA TEMPORALES	5.0			
EXHIBIR Y VENDER	SALA PERMANENTE	8.0	840	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES	840
	LOCALES PEQUEÑOS	3.5			
	LOCALES GRANDES	4.0			
	ADMINISTRACIÓN	2.0			
COORDINAR Y DIRIGIR LAS ACTIVIDADES DEL CENTRO DE NEGOCIOS	BANOS	1.0	660	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	660
	DIRECCIÓN	2.0			
	SECRETARIA	3.0			
	SALA DE ESPERA	5.0			
	SALA DE JUNTAS	3.0			
	PERSONAL ADMINISTRATIVO	2.0			
	CENTRO DE IDIOMAS	3.0			
	SALA DE PROYECCIÓN	3.0			
	BANOS	1.0			
	ORGANIZAR	COORDINACIÓN			
SUPERVISIÓN Y CONTROL	OFICINA DE CONTROL	2.0	276	ZONAS VERDES-PARQUEADEROS	276
	BODEGA Y ALMACÉN	6.0			
CONTROLAR	BANO	1.0	60	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES	60
	OFICINAS	2.0			
PRESTAR PRIMEROS AUXILIOS	ARCHIVO	2.0	60	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-PARQUEADEROS	60
	ENFERMERIA	4.0			
	SALA DE ESPERA	3.0			
PRESTAR SEGURIDAD	BANO	1.0	64	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES	64
	DEPOSITO	2.0			
	CUARTO DE VIGILANCIA	4.0			
COMUNICAR	BODEGA	3.0	257	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-PARQUEADEROS	257
	BANO	1.0			
	SALA DE TRANSMISIÓN	2.0			
CELEBRACIÓN DE ACTIVIDADES CULTURALES, EVENTOS Y EXPOSICIONES.	SALA DE REDACCIÓN	3.5	2850	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	2850
	SALÓN DE RUEDA DE PRENSA	4.0			
	FOYER	6.0			
	BANOS	1.0			
	CAMERINOS	2.0			
INFORMAR Y GUIAR	SALA TÉCNICA Y TRADUCCIÓN	2.0	600	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES	600
	ESCENARIOS	4.0			
	INFORMACIÓN	2.0			
COMER Y DESCANSAR	ATENCIÓN AL USUARIO	2.0	2140	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES-SALIDAS DE EMERGENCIA-PARQUEADEROS	2140
	ASISTENCIA PERSONAL	2.0			
	COCINA	6.0			
	ÁREA DE MESAS	1.7			
ABASTECER DE ENERGÍA Y SUPLIR NECESIDADES	DEPOSITO- ASEO	2.0	50		50
	BANOS	1.0			
	SUB-ESTACIÓN ELÉCTRICA	4.0			
	CUARTO TÉCNICOS	3.0			
NEC. FISIOLÓGICAS	MAQUINARIA	3.0	100	PLAZOLETAS-ZONAS VERDES	100
	PLANTA DE EMERGENCIA	3.0			
	CONTROL	2			
	BODEGA	2			
EXPONER	W.C. MUJERES	3	400		400
	W.C. HOMBRES	3			
	PARQUEADEROS VISITANTES	5.0			
	PARQUEADEROS PRIVADOS	5.0			
HACER MONTAJES DE EVENTOS	CARGA Y DESCARGA	10.0	296		296
	PARQUEO CARGA	64.0			
	RECINTO FERIAL	4.0			
HACER MONTAJES DE EVENTOS	BODEGA DE PIEZAS	3.0	324		324
	BODEGA DE MONTAJE	3.0			
	BODEGA DE MATERIALES	3.0			
			14708	13184	14708
				ZONAS PARA CIRCULACIÓN (EL 30%)	4412
					19120

Fuente: Desarrollo De La Investigación

13. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA DEL PROYECTO

13.1 PLANTAS

Figura 90. PLANTA 1 NIVEL



Figura 91. PLANTA 2 NIVEL



Figura 92. PLANTA 3 NIVEL



Figura 94. PLANTA 5 NIVEL

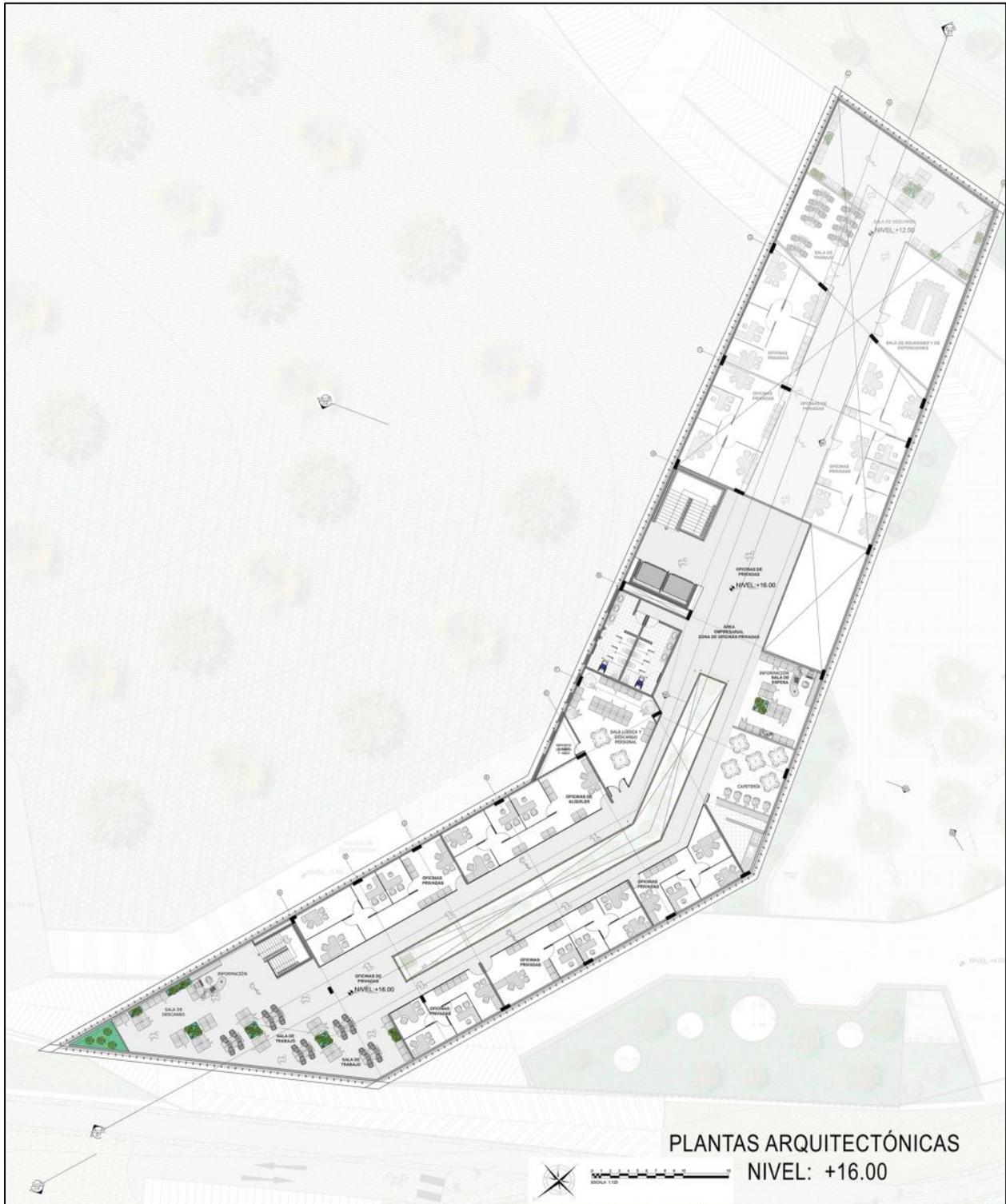


Figura 95. PLANTA DE LOCALIZACIÓN



13.2 CORTES

Figura 96. CORTE A-A



Figura 97. CORTE B-B



Figura 98. CORTE C-C



Figura 99. CORTE D-D



13.3 FACHADAS

Figura 100. FACHADA PRINCIPAL



Figura 101. FACHADA PRINCIPAL



Figura 102. FACHADA PRINCIPAL



Figura 103. FACHADA PRINCIPAL



13.4 DETALLES

Figura 104. CORTE FACHADA 1

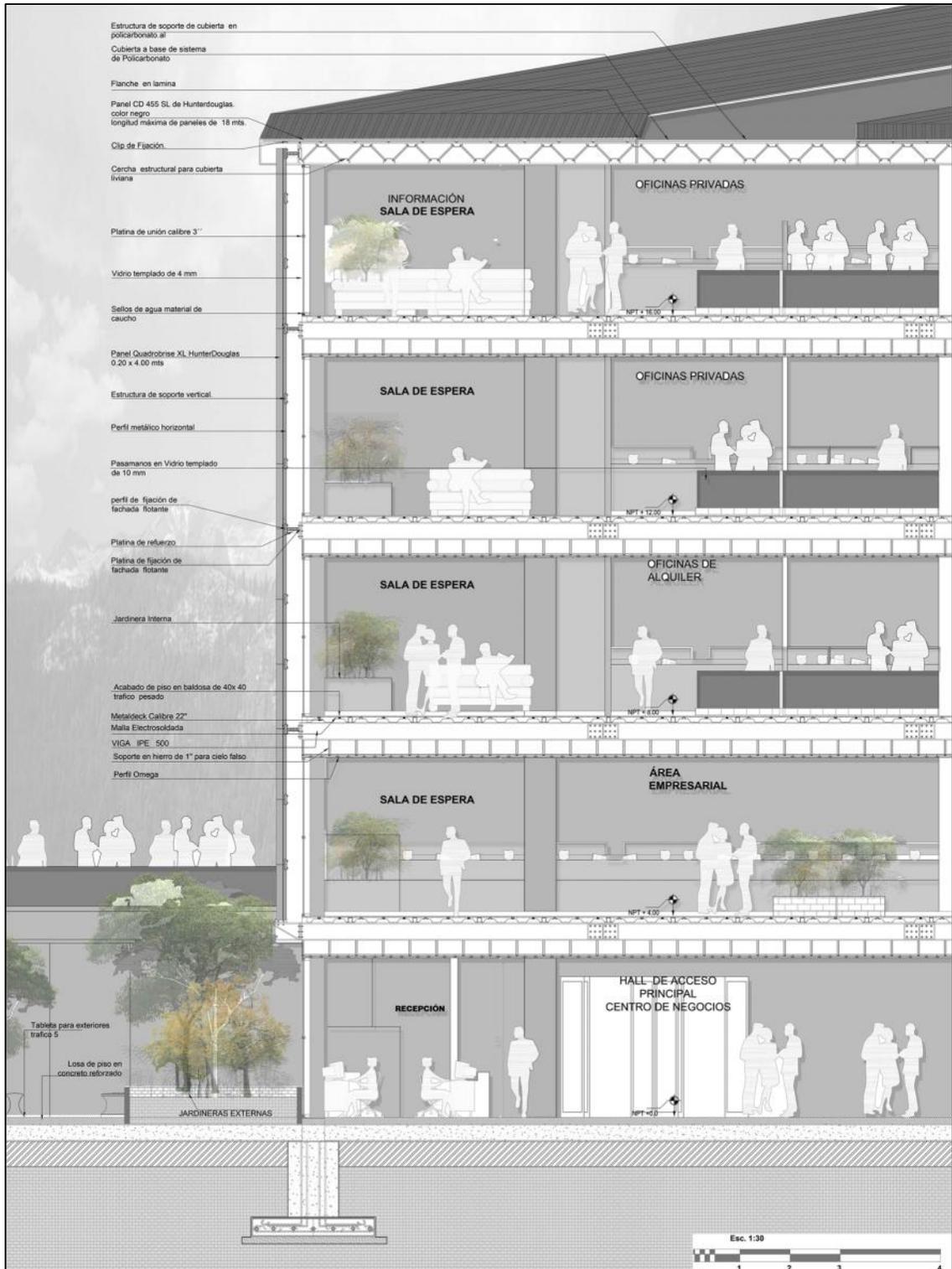


Figura 105. CORTE FACHADA 2

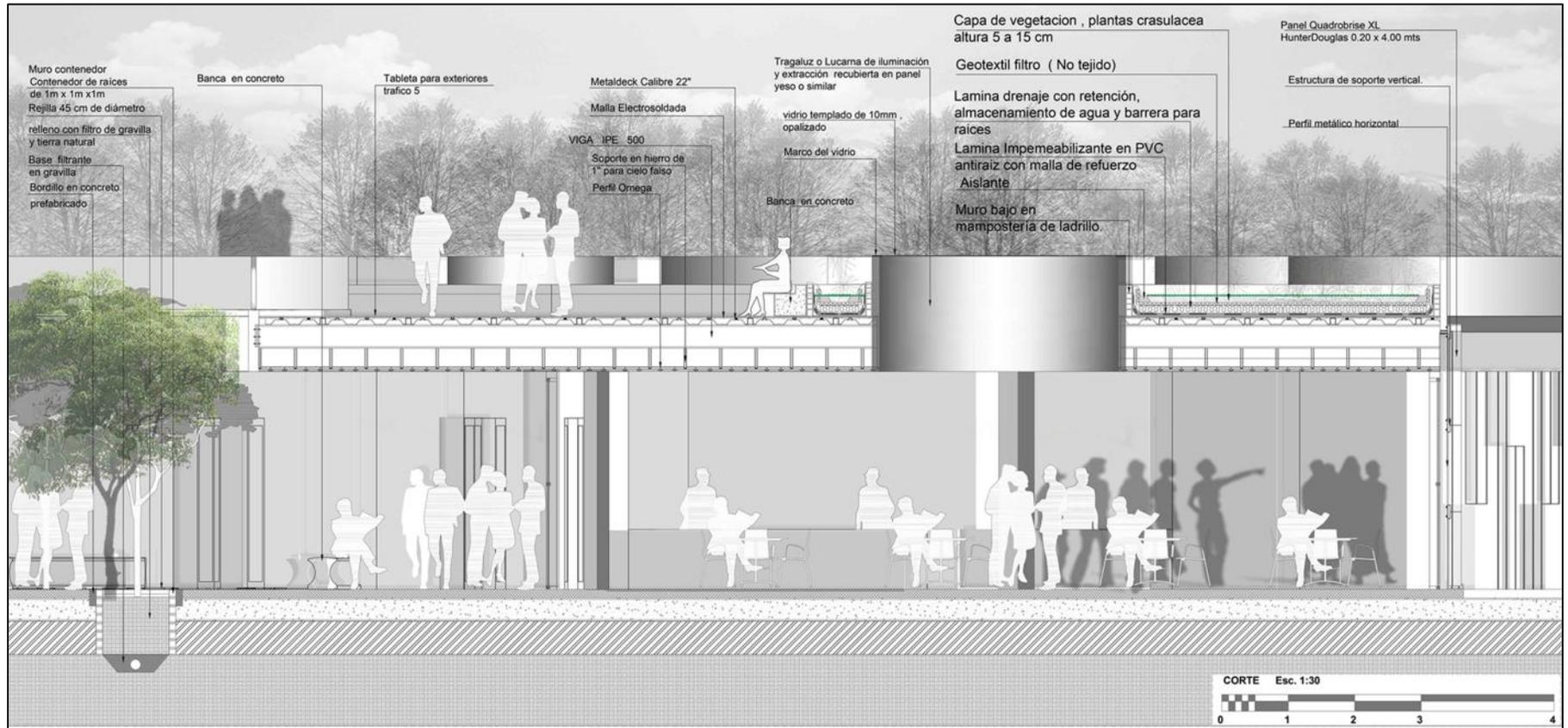
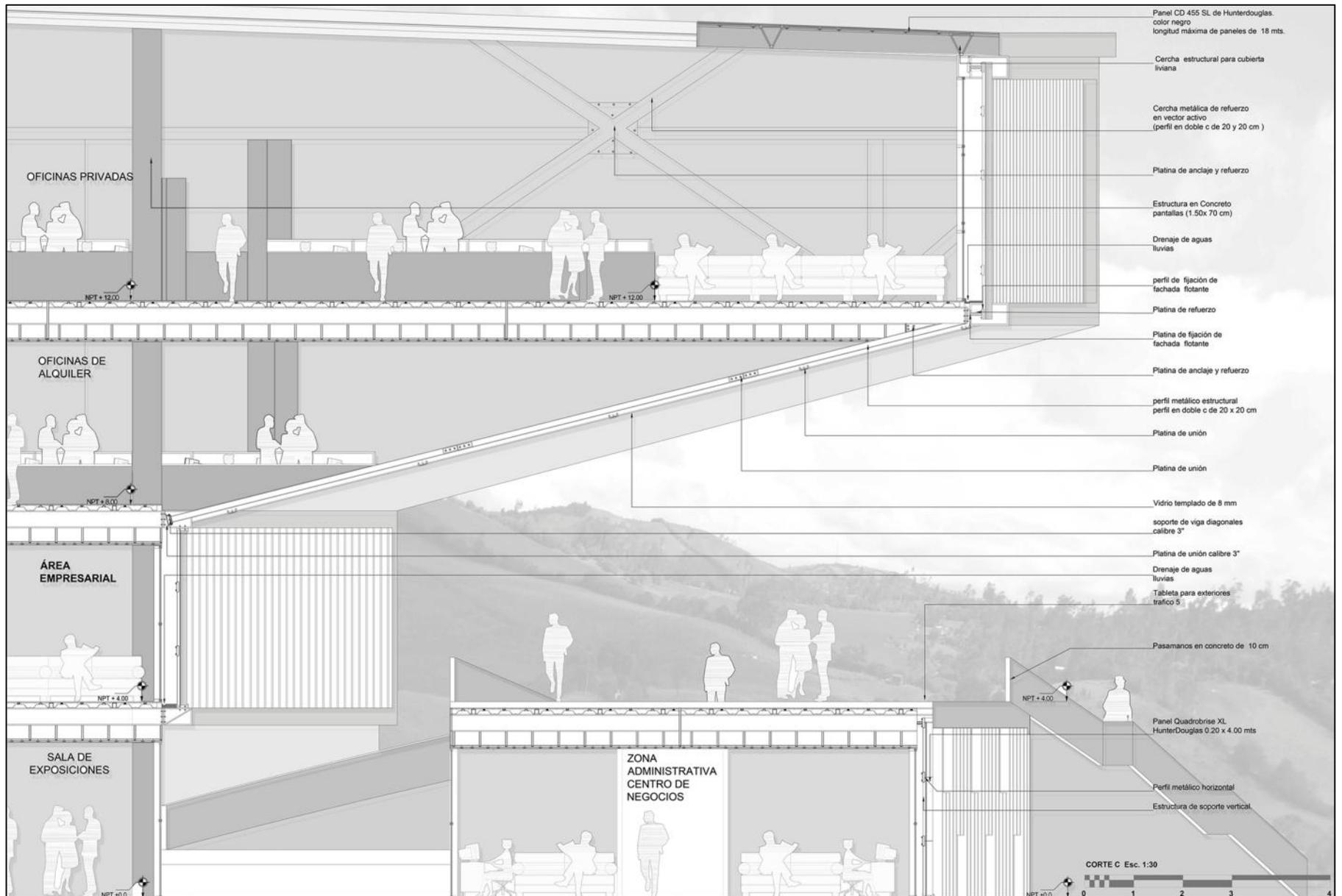


Figura 106. CORTE FACHADA 3



13.5 RENDER

Figura 107. VISTAS EXTERNAS



Figura 108. RENDER O VISTAS INTERNAS



CONCLUSIONES

Con la ubicación y las conectividades se genera un impacto positivo sobre la calidad de vida de las personas que la habitan, ya que a través de las vías principales terrestres, marítimas y áreas son puntos claves de la ciudad, para una óptima conexión a la zona franca.

Lo principal que tiene el centro de negocios es jugar un papel estratégico dentro de su entorno inmediato que es la zona franca dentro de este también se maneja conectividades con el área metropolitana y principalmente con una conexión internacional para que este sea un punto estratégico de inversión.

Con las funciones y las actividades que se emplean para el aprovechamiento y el confort de los asistentes al equipamiento permite desarrollar actividades principales y tener un punto estratégico para emplear posibles negocios extranjeros.

Con los elementos estructurales se pretende tener dos partes funcionales la estructural y la estética.

La propuesta urbana y arquitectónica está orientada en la comercialización y recuperación de actividades económicas las cuales ayudan a enfrentar problemáticas sociales, ambientales y urbanas.

El centro de negocios como elemento arquitectónico establece criterios conceptuales propios espaciales y formales que van de acuerdo a las necesidades

BIBLIOGRAFÍA

CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE NARIÑO- CORPONARIÑO. "plan de gestión ambiental" regional 2002 -2012" (Pg. 55-198)

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA. Económica y social república de Colombia . Departamento nacional de planeación

FERNÁNDEZ, ROBERTO. Ciudad verde: gestión ambiental urbana. Espacio editorial: argentina, 2000. (Pg. 240-326)

GOLANY, GIDEON. Planificación de ciudades nuevas, principios y prácticas. Editor Limusa, 1985 (Pg. 350-360)

LÓPEZ RANGEL, sustentabilidad y la ciudad. 2005, posgrado de arquitectura, unam.

MILIÁN ÁVILA, GUADALUPE. La sustentabilidad y las ciudades hacia el siglo XXI. Benemérita universidad autónoma de puebla: puebla, 1999. (Pg. 37-59)

REPÚBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL, ley orgánica de las áreas metropolitanas, dada en Santafé de Bogotá, D.C. a 23 de febrero de 1994.

Revista escala. Todos los derechos reservados arquitectura deportiva copyright © 2008 -Topofilia o la dimensión poética del hábitat (1998-06-21)

YORY G. CARLOS MARIO, ciudad, consumo y globalización: caracterización de las grandes metrópolis en el comienzo de siglo. Una mirada desde la relación entre consumo y sociedad. [2006] (Pg. Total del libro)

WEBGRAFIA

<http://www.dane.gov.co/censo/files/resultados.pdf>

<http://www.internationalrivers.org/en/campanha-na-am-rica-latina/iirsa>

<http://www.mincomercio.gov.co/econtent/documentos/negociaciones>

<http://www.oni.escuelas.edu.ar/ocimpi97/globalizacion/indexhtml>

<http://www.wikipedia.org/wiki/red-nacional-de-carreteras>

<http://arch2o.com/dalian-library-and-media-centre-10-design/#prettyphoto>

<http://www.plataformaarquitectura.cl/>

<http://www.espacioarquitectura.com.ar/2013/03/participante-concurso-parque-lineal-y-corredor-av-caseros-don-bosco-quilmes-arteca>

<http://corponarino.gov.co/expedientes/planeacion/pai20122015/pai20122015f.pdf>

ANEXOS

Plan nacional de desarrollo (Colombia constitución 91)

Habr  un plan nacional de desarrollo conformado por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. En la parte general se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el gobierno. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución. Las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el gobierno nacional, planes de desarrollo, con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la constitución y la ley. Los planes de las entidades territoriales estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones de mediano y corto plazo, (art. 339 cpc 1991)

Acuerdos comerciales celebrados por Colombia

- Comunidad andina (CAN)
-  rea de libre comercio de las américas (ALCA)
- Ley de preferencias arancelarias andinas (ATPA)
- Grupo de los tres - TLC g-3

Zonas económicas especiales de exportación

- Las zonas económicas especiales de exportación (zee), fueron creadas con el propósito de estimular la inversión extranjera y local, otorgando incentivos tributarios y aduaneros, y un régimen laboral especial. Actualmente existen cuatro zee: Buenaventura, Ipiales , Valledupar y Cúcuta.
- El objetivo de las ZEE es atraer inversiones para fortalecer el proceso de exportación nacional, mediante la creación de condiciones especiales que favorezcan la concurrencia del capital privado y que estimulen y faciliten la exportación de bienes y servicios producidos dentro del territorio Colombia no.

Zonas económicas especiales de exportación

Incentivos: a la ZEEE se le dará un tratamiento equivalente al de los usuarios industriales de bienes o de servicios de las zonas francas.

Tributarios: las ZEEE gozan de exención del pago de impuestos de renta (35%) y complementarios sobre los ingresos obtenidos por ventas al exterior, y de remesas (7%) para los pagos y transferencias efectuadas al exterior por concepto de intereses y servicios técnicos.

Ley 677 de 2001: por medio de la cual se expiden normas sobre tratamientos excepcionales para regímenes territoriales.

Zonas especiales económicas de exportación.

Artículo 1. Objeto. El objeto de este capítulo es la creación de condiciones legales especiales, para la promoción, desarrollo y ejecución de procesos de producción de bienes y servicios para exportación en las zonas especiales económicas de exportación que se constituyen mediante la presente ley dentro de los límites territoriales de los Municipios, y sus áreas metropolitanas creadas por ley, de: Buenaventura, en el departamento del Valle del Cauca; Cúcuta, en el departamento de Norte de Santander; Valledupar, en el departamento del Cesar; e Ipiales, en el departamento de Nariño.

Zona franca

Definición: la zona franca es el área geográfica delimitada dentro del territorio nacional, en donde se desarrollan actividades industriales de bienes y de servicios, o actividades comerciales, bajo una normatividad especial en materia tributaria, aduanera y de comercio exterior. Las mercancías ingresadas en estas zonas se consideran fuera del territorio aduanero nacional para efectos de los impuestos a las importaciones y a las exportaciones.

¿Cuál es el nuevo objetivo de las zonas francas?

- Ser instrumento para la creación de empleo y para la captación de nuevas inversiones de capital.
- Ser un polo de desarrollo que promueva la competitividad en las regiones donde se establezca.
- Desarrollar procesos industriales altamente productivos y competitivos, bajo los conceptos de seguridad, transparencia, tecnología, producción limpia, y buenas prácticas empresariales.
- Promover la generación de economías de escala.
- Simplificar los procedimientos del comercio de bienes y servicios, para facilitar su venta.

¿Qué tipo de servicios se pueden prestar?

1. Logística, transporte, manipulación, distribución, empaque, reempaque, envase, etiquetado o clasificación.
2. Telecomunicaciones, sistemas de tecnología de la información para captura, procesamiento, almacenamiento y transmisión de datos, y organización, gestión u operación de bases de datos.
3. investigación científica y tecnológica.
4. Asistencia médica, odontológica y en general de salud
5. Turismo
6. reparación, limpieza o pruebas de calidad de bienes
7. soporte técnico, mantenimiento y reparación de equipos, naves aeronaves o maquinaria
8. auditoria, administración, corretaje, consultoría o similares etc.

Tipos de zonas francas

Zona franca permanente: es el área delimitada del territorio nacional en la que se instalan múltiples empresas que gozan de un tratamiento tributario y aduanero especial. Es la más completa en desarrollo de actividades de producción, económicas, logística y comercio internacional. La zona franca permanente se pueden realizar actividades de producción de bienes y servicios, actividades de tipo agroindustrial y así mismo actividades ligadas con actividades portuarias, por ello se elige constituir una zona franca permanente ya en esta zona se desarrollaran múltiples actividades y no una específica.

Ministerio de hacienda y crédito público decreto 1197 del 3 de abril de 2009

Podrá declararse la existencia de zonas francas permanentes especiales en los departamentos de Putumayo, Nariño, Huila, Caquetá y Cauca.

Zona franca uniempresarial agroindustrial

Una zona franca especial se dedica a desarrollar actividades de agroindustria debe cumplir con los siguientes requisitos:

- El producto final debe pertenecer a los subsectores de biocombustibles, cárnicos, piscicultura, aceites y grasas, animales y vegetales, productos lácteos, legumbres y frutas preparadas o en conservas, té, sopas, caldos, vinagre, salsas y levaduras, café y trilla.
- Inversión de 75.000 S.M.ML.V o la creación 500 empleos vinculados dentro de los tres años siguientes a la declaratoria

Zonas francas especiales, de reciente creación

Las zonas francas permanentes especiales son de creación reciente en el país. En el decreto 4051 del 23 de octubre de 2007 se establece la normatividad y los requisitos de funcionamiento de la figura. Se declara zona franca especial “el territorio ocupado por sociedades ya creadas que estén desarrollando actividades que generen un impacto positivo en reconversión industrial y tecnológica”. En la actualidad existen de bienes, servicios, salud, puertos y agroindustriales, muchas de ellas en proceso de consolidación.

Requisitos específicos de zona uniempresarial

Estas pueden ser de:

- ➔ **Bienes** - Inversión mínima de **150.000** salarios mínimos. Creación de **150** empleos directos y formales dentro de los **3** años siguientes a la declaratoria.
- ➔ **Servicios** - Inversión mínima de **10.000** a **46.000** salarios mínimos. Creación de **500** empleos nuevos.
- ➔ **Servicios de salud** - **50%** de los empleos podrán ser nuevos.
- ➔ **Proyectos agroindustriales** - Inversión mínima de **75.000** salarios mínimos. Vinculación de **500** o más trabajadores dentro de los **3** años siguientes a la declaratoria.
- ➔ **Sociedades Portuarias** - Inversión nueva por **150.000** salarios y creación de **20** empleos directos y **50** vinculados dentro de los **3** años siguientes a la declaratoria.

Fuente: Mincomercio

Gráfico: LR