

TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS DE IPIALES

JHON SEBASTIAN NARVAEZ TOBAR

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE ARTES
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
SAN JUAN DE PASTO
2017**

TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS DE IPIALES

JHON SEBASTIAN NARVAEZ TOBAR

**Trabajo de grado presentado como requisito parcial para optar al título
de Arquitecto**

**Asesor:
ARQ. PABLO LONDOÑO ARQ. LEONARDO MESIS**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE ARTES
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
SAN JUAN DE PASTO
2017**

NOTA DE RESPONSABILIDAD

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

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

Nota de Aceptación:

Firma del Presidente del Jurado

Firma del Jurado

Firma del Jurado

San Juan de Pasto, Octubre de 2017.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mis padres Gustavo Narváez y Ana Lucia Tobar que han sido mi apoyo incondicional al igual que mi hermana Kelly Narváez que aun en los momentos de dificultad me animo a seguir.

A mis profesores por animarme a culminar este trabajo y por brindarme todos sus conocimientos.

A los amigos especialmente a: Cristian Javier bolaños, Arti Guevara Betancourt, Daniel Narváez, Yihad Abdeljamid, Daniel Barrantes y Mónica Delgado, que dedicaron su tiempo, conocimiento y apoyo incondicional, en los momentos más cruciales de esta etapa.

A mi novia María Fernanda Delgado ya que, siendo la mayor motivación en mi vida encaminada al éxito, fue el ingrediente perfecto para poder lograr alcanzar esta merecida victoria en la vida.

RESUMEN

El municipio de Ipiales le corresponde al área conformada por los trece municipios de la antigua Provincia de Obando, donde histórica y geográficamente ha existido un vínculo de intercambio de todo tipo, siendo Ipiales el centro de esta provincia. Es allí donde se anudan las relaciones poblacionales y económicas de la región y ex – provincia.

Se puede afirmar que el uso de suelo de Ipiales no tiene una zonificación clara y determinada, ya que, por la disposición comercial y la falta de ordenamiento, las actividades se localizan entre mezcladas en casi todo el municipio. En los últimos años ha existido un gran crecimiento únicamente hacia el occidente de la ciudad dejando a un lado un sector que se puede explotar tanto en ámbito turístico como económico y social.

A partir de esta problemática el proyecto busca crear un nuevo núcleo de desarrollo articulando una propuesta sistemática general conectando así el sistema ambiental, de usos, de equipamientos y de movilidad; para esto haremos un estudio de los sistemas estructurales urbanos dentro del sector del charco hasta el terminal de transporte terrestre de la ciudad.

Con la propuesta urbana se pretende ordenar el espacio a través de la implantación de un nuevo terminal que proporcione la capacidad adecuada para la ciudad teniendo en cuenta su crecimiento poblacional y el número de turistas que la visitan, integrando así el espacio urbano a través de la conexión entre los dos lados de la ciudad generando un nodo y que a través de este exista un flujo efectivo hacia los demás puntos de la ciudad.

ABSTRACT

Ipiales's his municipality corresponds to the area conformed by ancient Provincia's thirteen municipalities of Obando, where historic and geographically has existed a link of interchange of all type, being Ipiales the center of this province. He is at the point where poblacionales tie up their accounts and economic of the region and former – province.

It can be said that Ipiales's use of ground does not have an obvious and determined zoning, right now than, for the commercial disposition and there is not enough it of organizing, they localize the activities enter mixed in almost all municipality. Of late years you have existed in great growth only toward the Occident of the city laying aside a sector that can be exploded so much in tourist space like economic and social.

The project attempts to create a new nucleus of development articulating a systematic general proposal connecting the environmental, uses, equipamientos and mobility system that way as from this problems; We will ad hoc make out a study of the structural urbane systems within the sector of the puddle to the terminal of terrestrial transportation of the city.

It is intended to order the space through the implantation of a new terminal that the capability made suitable for the city taking his growth into account provide poblacional and tourists' number that visit her with the urbane proposal, integrating the urbane space through the connection between the city's two sides generating a node that way and than through this exist an effective flow toward the city's rest of the points.

CONTENIDO

pág.

INTRODUCCIÓN.....	16
1. OBJETIVOS.....	17
1.1 OBJETIVO GENERAL.....	17
1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS:.....	17
1.3 APLICACIÓN METODOLÓGICA.....	19
2. LOCALIZACION	20
2.1 ANALISIS SISTEMA AMBIENTAL.....	21
2.2 ANALISIS SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.....	22
2.3 ANALISIS SISTEMA DE MOVILIDAD	23
3. DIAGNOSTICO CIUDAD DE IPIALES.....	27
3.1 IPIALES CIUDAD DISPERSA.....	28
3.2 MOVILIDAD	30
3.3 EQUIPAMIENTOS	32
3.4 AMBIENTAL	34
4. PROPUESTA CIUDAD DE IPIALES.....	36
4.1 IPIALES CIUDAD COMPACTA	37
4.2. PROPUESTA DE MOVILIDAD	38
4.3 PROPUESTA DE EQUIPAMIENTOS.....	40
4.4 PROPUESTA AMBIENTAL	42
5. ANALISIS EJE AMBIENTAL SECTOR TERMINAL- EL CHARCO.....	44
5.1 SISTEMA AMBIENTAL.....	44

5.1.1 PROBLEMATICAS	44
5.1.2 POTENCIALIDADES	45
5.2. SISTEMA USOS DEL SUELO	45
5.2.1 PROBLEMATICAS	46
5.2.2 POTENCIALIDADES	46
5.3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS	46
5.3.1 PROBLEMATICAS	47
5.3.2 POTENCIALIDADES	47
5.4 SISTEMA DE MOVILIDAD	47
5.4.1 PROBLEMATICAS	48
5.4.2 POTENCIALIDADES	48
6. PROPUESTA CORREDOR AMBIENTAL, TURISTICO – COMERCIAL SECTOR TERMINAL, EL CHARCO	50
6.1 CARACTERISACION CORREDOR AMBIENTAL	50
6.1.1 TERMINAL.....	50
6.1.2 PLAZA DE MERCADO	50
6.1.3 MATADERO.....	50
6.1.4 GLORIETA.....	50
6.2 PROPUESTA AMBIENTAL	53
6.3 PROPUESTA ESPACIO PUBLICO	54
6.4 PROPUESTA DE EQUIPAMIENTOS	55
6.5 PROPUESTA DE MOVILIDAD	56
6.6 PROPUESTAS USOS DEL SUELO	57
7. PROPUESTA TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS DE	

IPIALES	59
7.1 PROPUESTA CONCEPTUAL.....	59
7.2 REQUERIMIENTOS	60
7.3 IDEA	60
7.4 PROPUESTA ESPACIAL VOLUMETRICO	61
7.5 ACTIVIDADES.....	61
7.6 ESQUEMA FUNCIONAL	63
7.7 CIRCULACIONES	64
7.8 PUNTOS FIJOS.....	65
7.9 ACCESOS	66
8. PLANTAS	67
9. CORTES.....	73
10. PERSPECTIVAS EXTERIORES	77
11. PERSPECTIVAS INTERIORES.....	87
12 CONCLUSIONES.....	98
NETGRAFIA	98

LISTA DE TABLAS

pág.

Tabla 1. Aplicación Metodológica	19
Tabla 2. Vías del sector urbano	24

LISTA DE FOTOS

pág.

Foto 1. Perfiles representativos de la ciudad.....	24
Foto 2. Perfiles representativos de la ciudad.....	25
Foto 3. Perfiles representativos de la ciudad.....	25
Foto 4. Perfiles representativos de la ciudad.....	26
Foto 5. Perfiles representativos de la ciudad.....	26

LISTA DE FIGURAS

pág.

Figura 1. Localizacion	20
Figura 2. Analisis sistema ambienta	21
Figura 3. Analisis sistema de equipamientos	22
Figura 4. Analisis sistema de movilidad	23
Figura 5. Diagnostico ciudad de Ipiales	27
Figura 6. Ipiales ciudad dispersa	28
Figura 7. Movilidad.....	30
Figura 8. Equipamientos	32
Figura 9. Ambiental.....	34
Figura 10. Propuesta de expansion	36
Figura 11. Propuesta de movilidad	38
Figura 12. Propuesta de equipamientos	40
Figura 13. Propuesta ambiental.....	42
Figura 14. Sistema ambiental	44
Figura 15. Sistema usos del suelo	45
Figura 16. Sistema de equipamientos.....	46
Figura 17. Sistema de movilidad.....	47
Figura 18. Caracterizacion corredor ambiental	51
Figura 19. Perspectiva propuesta eje ambiental.....	52
Figura 20. Propuesta ambiental.....	53
Figura 21. Propuesta de espacio publico.....	54
Figura 22. Propuesta de equipamientos	55
Figura 23. Propuesta de movilidad	56
Figura 24. Propuesta usos del suelo.....	57
Figura 25. Planta urbana	58
Figura 26. Propuesta conceptual	59
Figura 27. Idea.....	60
Figura 28. Actividades	61

Figura 29. Actividades	62
Figura 30. Esquema funcional	63
Figura 31. Circulaciones	64
Figura 32. Puntos fijos	65
Figura 33. Accesos	66
Figura 34. Planta urbana	67
Figura 35. Planta entorno inmediato	68
Figura 36. Planta de parqueaderos de taxis y particulares	69
Figura 37. Planta arquitectonica entorno inmediato.....	70
Figura 38. Planta primer nivel	71
Figura 39. Planta segundo nivel	72
Figura 40. Cortes I	73
Figura 41. Cortes II	74
Figura 42. Cortes III	75
Figura 43. Cortes IV	76
Figura 44. Perspectiva exterior vista espacio publico	77
Figura 45. Vista desde el puente peatonal hacia el espacio publico.....	78
Figura 46. Vista desde el puente peatonal hacia el exterior	79
Figura 47. Vista desde el puente hacia la cubierta	80
Figura 48. Vista espacio publico hacia la cubierta	81
Figura 49. Vista espacio publico hacia la cubierta	82
Figura 50. Vista puentes hacia la cubierta	83
Figura 51. Vista vacios.....	84
Figura 52. Vista desde la calle hacia la cubierta	85
Figura 53. Vista acceso principal	86
Figura 54. Vista interna anden de llegada	87
Figura 55. Vista sala de espera	88
Figura 56. Vista anden de abordaje hacia la sala V.I.P.	89
Figura 57. Vista patio de maniobras	90
Figura 58. Vista plaza de comidas hacia el jardin principal.....	91
Figura 59. Vista ingreso al terminal	92

Figura 60. Vista jardin de distribucion	93
Figura 61. Vista anden de llegada	94
Figura 62. Vista plaza de comidas	95
Figura 63. Vista jardin	96
Figura 64. Vista jardin ascensor	97

INTRODUCCIÓN

En los últimos años Ipiales ha tenido un gran crecimiento tanto en el sector económico como turístico haciendo de este pequeño municipio un atractivo para los visitantes, pero en cuanto a la ciudad encontramos varias falencias y poco aprovechamiento del espacio.

Con el siguiente proyecto pretendo dar solución al conflicto que se genera en el sector del charco y terminal de la ciudad, creando un desarrollo integral para consolidar lotes de vivienda, ciclo rutas, transporte municipal, eje ambiental; uniendo dos bordes de ciudad que anteriormente se encontraban dispersos por un conflicto vehicular causado por la actividad que genera el terminal actualmente.

1. OBJETIVOS

1.1 OBJETIVO GENERAL

Revitalización y renovación urbana con el fin de dar a Ipiales una simetría en cuando al uso del suelo generando nuevos núcleos de desarrollo que acompañan el gran potencial local tanto desde el punto de vista económico y social como ecológico y humano.

1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

Escala macro contexto: ciudad de Ipiales

- Fortalecer la ciudad de Ipiales aprovechando el potencial turístico, ya que, por su posición geográfica, cuenta con un gran afluente de visitantes
- Posesionar a Ipiales, como un lugar estratégico de entrada y salida de turistas por ser la puerta Binacional del país,
- Generar nuevas áreas de recreación que a su vez se articulen con el sistema de transporte publico teniendo en cuenta como el aspecto principal el sistema ambiental y de bode la ciudad.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Escala micro contexto: eje ambiental

- Revitalización y renovación del sector terminal y el barrio el charco a través del desarrollo de una propuesta sistémica que integre los equipamientos existentes con una serie de nuevos usos a través de un eje ambiental entendido como un articulador de ciudad.
- Garantizar la vocación ambiental generando un recorrido en donde se desarrollen actividades de tipo deportiva cultural e institucional, se proponen para este eje 5 equipamientos que articulados al sistema de transporte publico desarrollan una nueva cara para esta parte de la ciudad.
- Identificar zonas para el desarrollo de predios con destino a vivienda, con el fin de recuperar y evitar el deterioro del sector

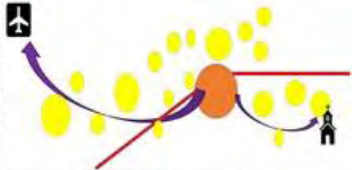

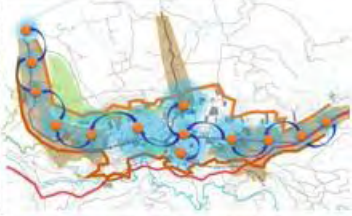
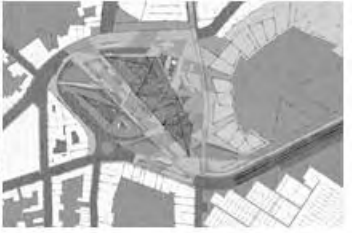

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Escala micro contexto: eje ambiental

- Ordenar el espacio a través de la implantación de un terminal que proporcione la capacidad adecuada para la ciudad teniendo en cuenta su crecimiento poblacional y el número de turistas que visitan la ciudad.
- Integrar el espacio urbano a través de la conexión entre los dos lados de la ciudad generando un nodo y que a través de este de un flujo efectivo hacia los demás puntos de la ciudad.
- Limpiar el sector del transporte pesado y de la contaminación que generan el terminal actual y la plaza de mercado de modo que su entorno inmediato cambien y sea amable y seguro para el peatón y para los visitantes
- Dar prioridad al peatón de modo que el proyecto se vuelva un remate a la propuesta de espacio público y así mismo dar un nuevo punto de partida a la conectividad de la ciudad.
- Generar un desarrollo integral del sector a partir del aprovechamiento del espacio involucrando lotes existentes para consolidar y crear nuevas tipologías en altura con el fin de compactar la ciudad.

1.3 APLICACIÓN METODOLÓGICA

Tabla 1. Aplicación Metodológica

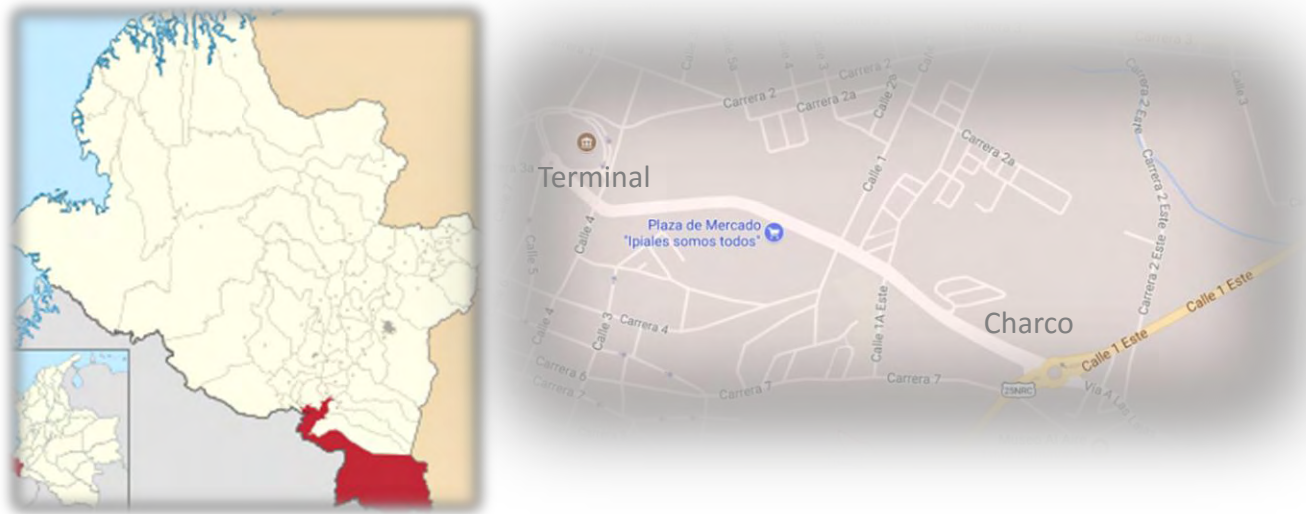
PROYECTO URBANO DE ARTICULACIÓN EJE AMBIENTAL SECTOR TERMINAL CHARCO				
	Escalas de estudio	Análisis	Caracterización	Propuesta
1	MACRO CONTEXTO CIUDAD: Ciudad Ipiales	Análisis urbano sistémico	caracterización perímetro urbano y zona de expansión	
2	MACRO CONTEXTO URBANO: sector terminal y b/charco	Análisis urbano sistémico	caracterización a partir de zonas homogéneas	
3	CONTEXTO URBANO: eje ambiental	Análisis urbano sistémico Análisis de imagen urbana	Caracterización A partir de el centro y el espacio publico	
PROYECTO TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS DE IPIALES				
4	LUGAR DE PROYECTO: terminal de Ipiales	Análisis determinantes Análisis perceptual	caracterización del espacio publico	
5	PROYECTO ARQUITECTÓNICO: Terminal Ipiales	Análisis referente: estación central de Rotterdam	reintegración del edificio con su entorno urbano.	

2. LOCALIZACION

El proyecto se desarrolla en el municipio de Ipiales, el cual se encuentra ubicado al sur de la región andino-amazónica del Departamento de Nariño formando parte de la Meseta de Túquerres e Ipiales y de la Cordillera Centro Oriental. posee una extensión aproximada de 164.600 Has, presenta una topografía ondulada y altamente quebrada por encontrarse en inmediaciones de la cordillera centro oriental.

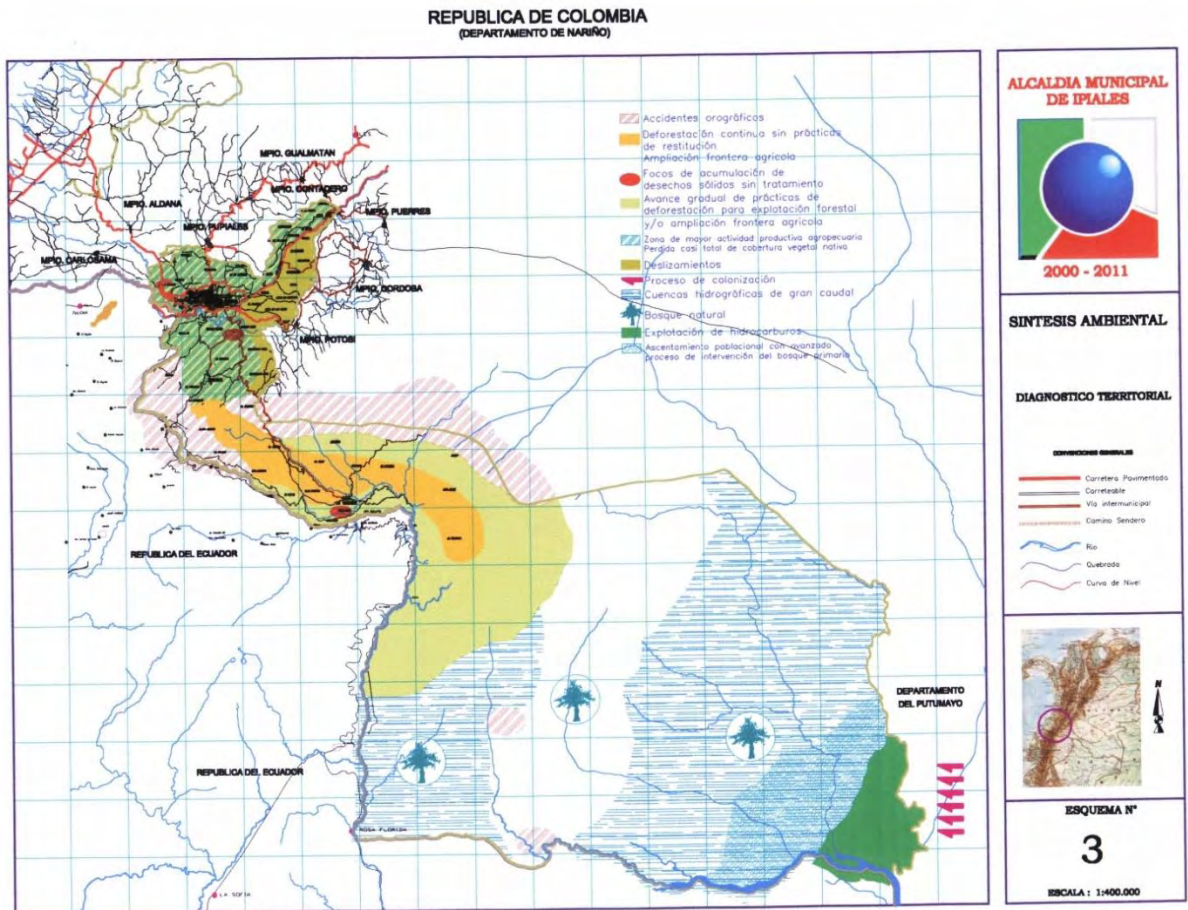
La localización del proyecto es en el sector del charco y terminal.

Figura 1. Localización



2.1 ANALISIS SISTEMA AMBIENTAL

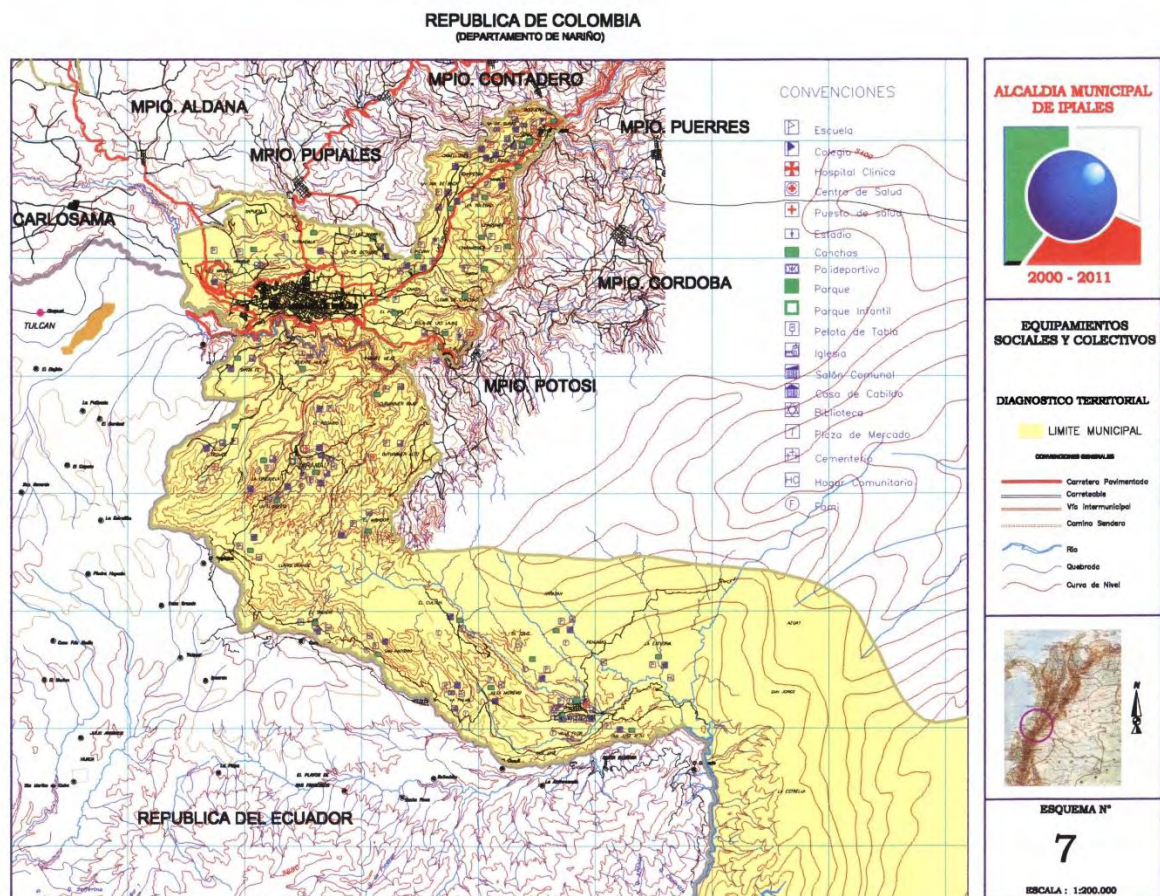
Figura 2. Análisis sistema ambiental



De acuerdo con la caracterización ambiental efectuada para el municipio de Ipiales, particularmente en las áreas urbana y suelo de protección, se encuentran aún dentro del ecosistema transformado recursos naturales en los cuales han basado en buena medida su desarrollo económico y social. Sin embargo, también puede afirmarse que el aprovechamiento irracional de éstos, han ocasionado el creciente deterioro expresado en la disminución de la biodiversidad, deforestación, degradación del suelo, disminución de caudales y fuentes de agua, contaminación de éstas y de igual manera del aire.

2.2 ANALISIS SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Figura 3. Análisis sistema de equipamientos

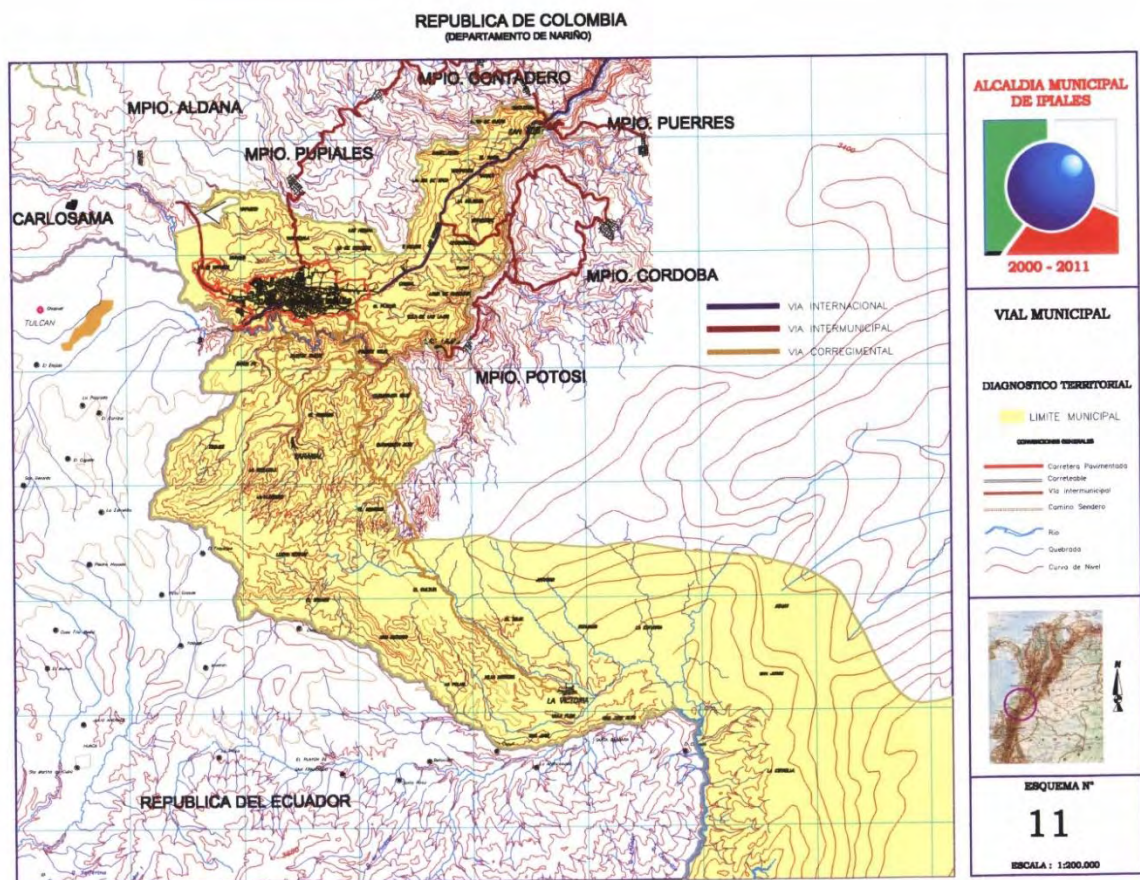


Podemos identificar que el uso de suelo de Ipiales no tiene una zonificación clara y determinada, ya que, por la disposición comercial y la falta de ordenamiento, las

actividades se localizan entre mezclas en casi todo el municipio, de igual forma no se encuentra una estructura que permita articular los equipamientos significativos existentes en la ciudad.

2.3 ANALISIS SISTEMA DE MOVILIDAD

Figura 4. Análisis de movilidad



Ipiales cuenta con la vía más importante a nivel departamental y nacional e internacional como es la vía panamericana, la misma que da tránsito a las ciudades de Ipiales en Colombia y Tulcán en el Ecuador y resto de Suramérica, actualmente esta vía se encuentra en óptimas condiciones.

La vía Panamericana comunica a Ipiales con la capital del departamento de Nariño (Pasto) en un tramo de 82 Km. en buen estado atravesando el corregimiento de San Juan en el municipio de Ipiales, el corregimiento de El Pedregal perteneciente al municipio de Imués y el municipio de Tangua.

En cuanto a las vías intermunicipales que comunican al suroccidente con los municipios de Aldana, Guachucal, y Túquerres, vía que actualmente su carpeta de rodadura está en muy mal estado. Al norte, Ipiales se conecta también con los municipios de Pupiales y Gualmatán que a pesar de que cuentan con vía asfaltada también se encuentra en mal estado. Al suroriente se comunica con el municipio de Potosí que en sus 10.5 Km. de recorrido 7 Km. se encuentran pavimentados hasta el corregimiento de Las Lajas, pero su carpeta se encuentra en malas condiciones de mantenimiento y 3.5 Km. de vía afirmada en condiciones muy regulares de servicio.

En el siguiente cuadro se encuentra el estado de las vías del sector urbano del municipio de Ipiales.

Tabla 2. Vías del sector urbano

Vías Adecuadas	Vías Sin Adecuar	Apertura de vías
463.855 M2		
66.26 KM	9.2 KM.	12 KM.

FUENTE: Equipo S.C.A. P.B.O.T.

Foto 1. Perfiles representativos de la ciudad



Foto 2. Perfiles representativos de la ciudad



Foto 3. Perfiles representativos de la ciudad



Foto 4. Perfiles representativos de la ciudad

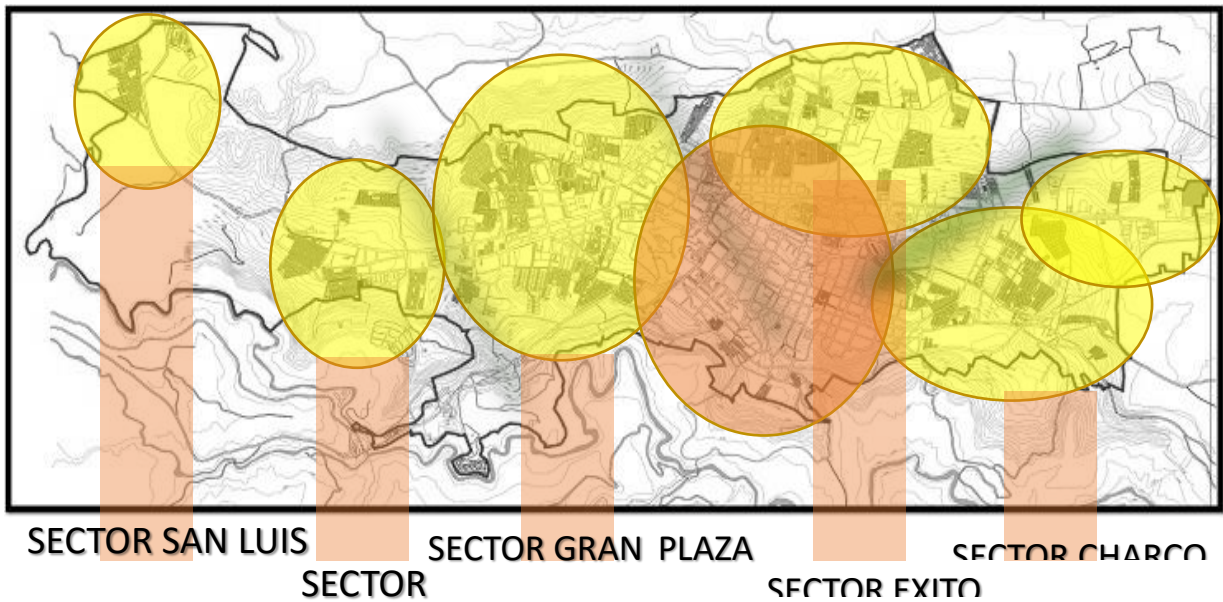


Foto 5. Perfiles representativos de la ciudad



3. DIAGNOSTICO CIUDAD DE IPIALES

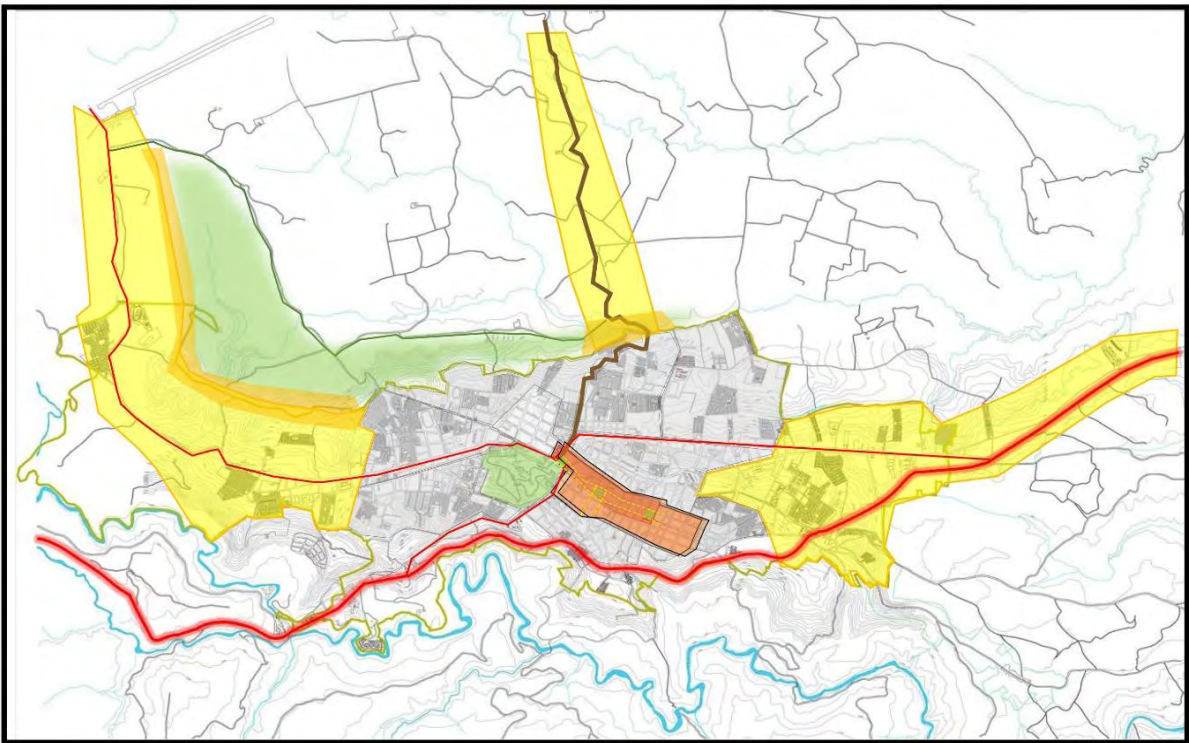
Figura 5. Diagnostico ciudad de Ipiales



La malla de vivienda identificada permite observar la existencia de zonas subnormales con diversas implicaciones para el bienestar de la comunidad en cuanto a satisfacción de esta necesidad básica, puesto que estas sean generado dentro de una dinámica prácticamente espontánea y han avanzado en su desarrollo hasta encontrarse en estados semiconsolidados y consolidados, produciendo conflictos sociales y ambientales, cuyas implicaciones se constituyan en amenazas y riesgos antrópicos por el lugar de localización, generalmente considerado con cierto grado de peligro. En cuanto al uso mixto, la actividad múltiple es su principal atributo, impulsándose en ellas dinámicas comerciales, de vivienda, institucionales y recreacionales.

3.1 IPIALES CIUDAD DISPERSA

Figura 6. Ipiales ciudad dispersa





El centro de Ipiales está caracterizado por ser un sector netamente comercial y la trama urbana que lo conforma es regular teniendo encuentra que su comercio se desarrolla sobre dos ejes que son la carrera sexta y séptima.



Los ejes dentro de los cuales se desarrolla el comercio neto de Ipiales son la carrera sexta y séptima en sentido longitudinal y la calle 13y 14 en sentido transversal



Borde centro de Ipiales, el uso que se desarrolla en este tramo de la ciudad es mixto con presencia de vivienda entre mescladas y vivienda en sus segundos pisos y su malla urbana se conserva articulada a su centro



La malla de vivienda identificada permite observar la existencia de zonas subnormales puesto que estas se han generado dentro de una dinámica prácticamente espontánea y han avanzado en su desarrollo hasta encontrarse en estados semiconsolidados.



En la zona de borde de la ciudad se presentan problemáticas de Invasión del uso residencial urbano hacia el sector rural además de un deterioro ambiental debido al uso inapropiado del suelo.



La zona de expansión urbana de piales está causando grandes problemáticas de desorden y uso inadecuado del suelo echo que genera segregación social, pobreza y además de afectaciones al medio ambiente aumentando el uso residencial y en zonas de conservación ambiental.

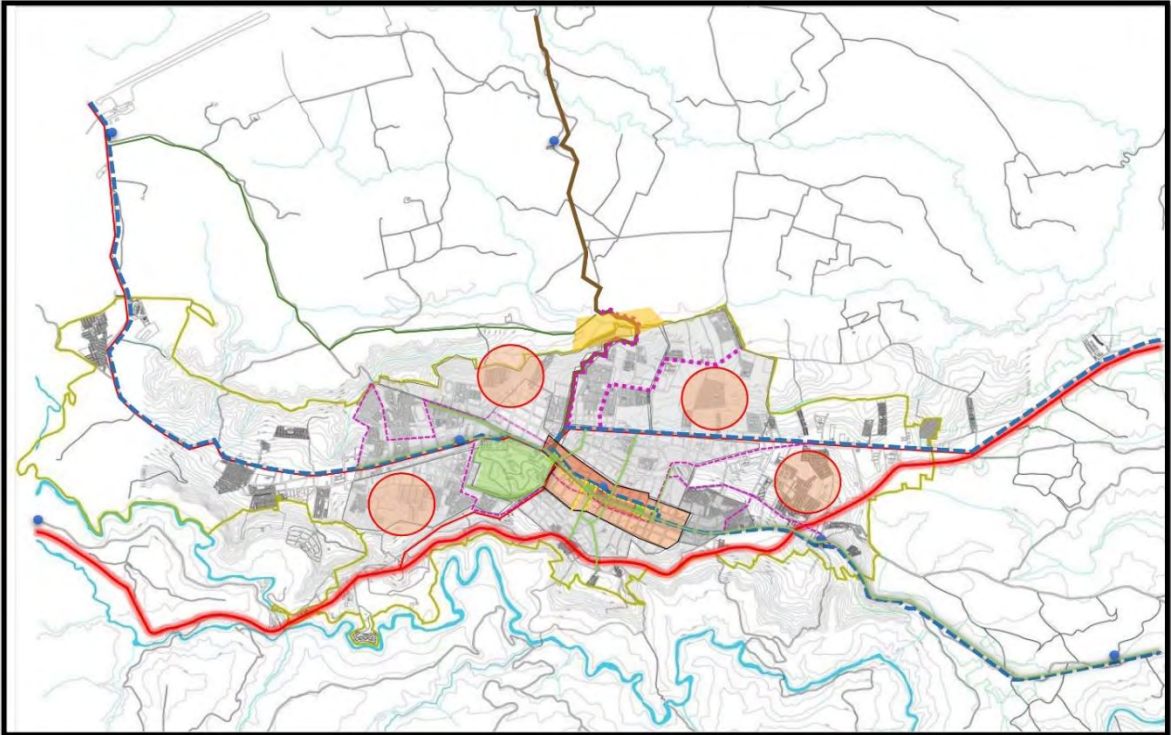
CONCLUSIONES:

DESARTICULACIÓN

- crisis de organización espacial
- Configuración morfológica descentrada
- Expansión sin control
- discontinuidad

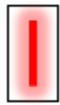
3. 2 MOVILIDAD

Figura 7. Movilidad





Esta vía se caracteriza por ser el eje articulador de la ciudad echo por el cual todo el desarrollo de vivienda se vuelca sobre esta vía, además todo el sistema de transporte publico la transcurren compitiendo los vehículos de carga pesada y el transporte privado.



Tiene una carga vehicular alta por ser un eje conector entre Ecuador y Colombia echo que ha causado problemas de flujo cuando se interseca con la ciudad causando desorden y contaminación visual y auditiva.



Eje articulador de todo el sistema de transporte público lo cual hace que los tramos del recorrido sean extensos y que además solo se den en sentido transversal.



Rutas colectoras en sentido transversal, las cuales no dan abasto a las diferentes zonas e incluso algunas que no tiene accesibilidad.



Puntos donde los sistemas de transporte público no llegan y están desarticulados y aun sin consolidar.



Algunos de los puntos oficiales de paraderos o estaciones para coger el transporte público.



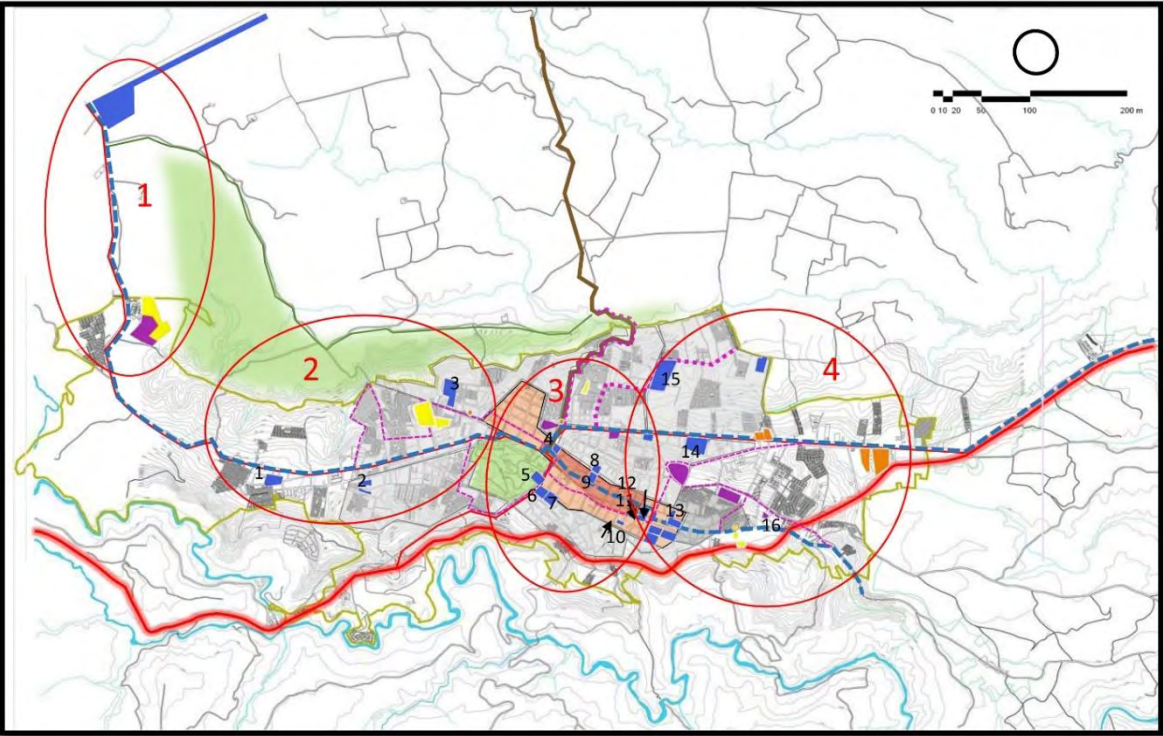
Vías de mayor concurrencia del peatón.

Conclusiones

El mal estado de la malla vial impacta negativamente la economía y bienestar de los ciudadanos de Ipiales. En los ciudadanos genera estrés e inseguridad, y en el sector empresarial ocasiona sobrecostos a los productos. Un accidente provocado por la mala infraestructura impacta negativamente la economía personal de los ciudadanos al asumir los gastos por deterioro de amortiguadores, desafortunadamente no existe un cálculo en esta materia. Sin embargo, una aproximación a los sobrecostos por la mala infraestructura se puede hacer, un primer acercamiento es asumir los seguros por accidente como gastos imputados al costo de transporte de los productos, de igual forma, la ciudad en su conjunto pierde puntos ante los inversionistas al calificar a la ciudad como 'estresante' antes que interesante para la atracción de talentos o personal foráneo a las empresas

3.3 EQUIPAMIENTOS

Figura 8. Equipamientos



1	COLEGIO TOMAS ARTURO
2	COLEGIO PUENES
3	COLEGIO NACIONAL SUCERE
4	COLEGIO JOSÉ MARÍA OBANDO
5	BANCO DE LA REPUBLICA
6	COLEGIO NUESTRA SEÑORA DE LAS LAJAS
7	COLEGIO TOMAS ARTURO
8	COLEGIO FILIPENSE
9	COLEGIO SAN FELIPE
10	COLEGIO INSECOL
11	ÁREA ADMINISTRATIVA (ALCALDÍA)
12	COLEGIO SAN FRANCISCO
13	INMACULADA CONCEPCIÓN
14	COLEGIO INTEGRADO
15	COLEGIO SEMINARIO
16	TERMINAL TERRESTRE
17	PLAZA DE MERCADO IPIALES SOMOS TODOS
18	MATADERO MUNICIPAL
19	EQUIPAMIENTOS DE SALUD
20	EQUIPAMIENTOS DE SALUD

CONCLUSIONES:

Prevalece la existencia de instituciones educativas en el centro de la ciudad, pero están sueltas y sin ningún elemento de integración o equipamientos complementarios que apoyen las dinámicas que genera tener estos colegios en el centro.

CARACTERIZACIÓN POR ZONAS

Zona 1: zona de expansión urbana por lo cual es casi nula la existencia de equipamientos que cubran las necesidades de esta zona.

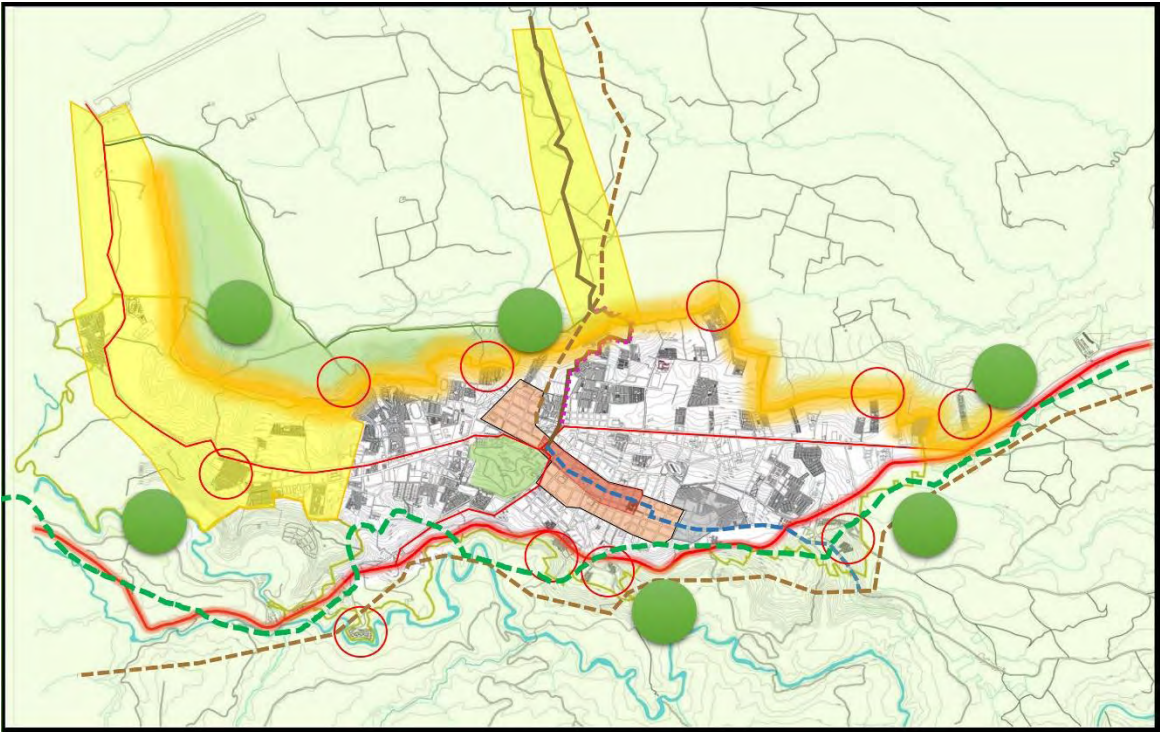
zona. Zona 2: hacia el lado sur cuando se termina los usos mixtos a falta la presencia de instituciones educativas y equipamientos culturales de jalonar el desarrollo hacia estos puntos.








Zona 3: desarticulación de las instituciones educativas la falta de implementación de equipamientos de espacio público.

Zona 4: equipamientos en zona de expansión desarticulados del sistema transporte público y sectores sin consolidar para el aprovechamiento de equipamientos complementarios.

3.4 AMBIENTAL

Figura 9. Ambiental



-  El crecimiento poblacional en los diferentes bordes de la ciudad conlleva a la contaminación de las fuentes hídricas, creando la pérdida del potencial ambiental que estas poseen.
-  Desarticulación del sistema estratégico (áreas de protección especiales nacionales. Departamentales, municipales, con alto valor ambiental). La alta concentración de municipios y el crecimiento de la población trae consigo mayores demandas en las necesidades de sus habitantes, ejerciendo presión sobre el sistema ambiental, y por lo tanto la pérdida y contaminación del mismo.
-  Desde la parte geográfica se puede determinar la gran biodiversidad de ecosistemas, flora y fauna, a pesar de esta situación no hay vínculos definidos que promuevan la explotación del potencial ambiental, en esta zona se encuentran dos ecosistemas diferentes como es el el bosque y los niveles de Paramo.
-  No se cuenta con infraestructura que incentive la investigación y educación a conservar los recursos ambientales.
-  Viviendas fuera del perímetro urbano que contaminan la zona de protección.
-  Zona de deforestación.
-  Camino del QAPHA ÑAN.

CONCLUSIOINES:

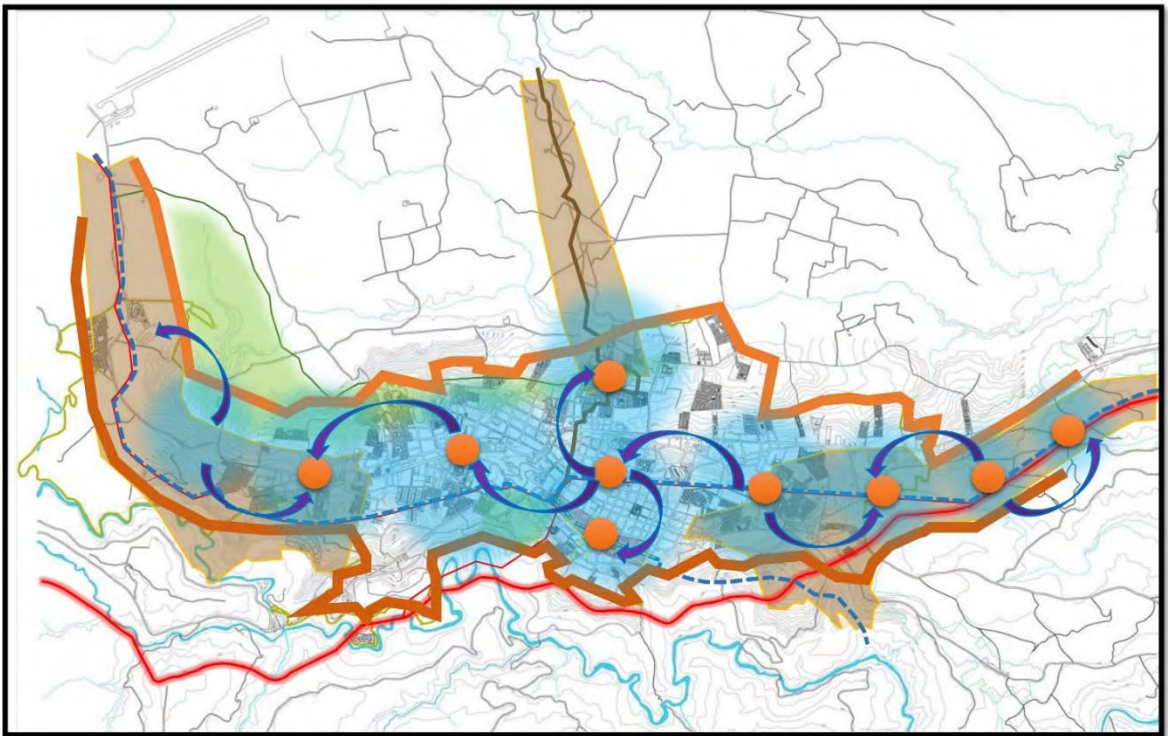
Cada vez hay menos espacios verdes en las ciudades y aumenta el cemento y las construcciones de edificios en grandes urbes y ciudades grandes.

Aunque se considera progreso a esta situación, lo cual es discutible, pero, lo grave es la falta de planificación urbana lo que provoca que en las ciudades sea cada vez peor la calidad de vida. En muchos lugares ya no se ve ni el sol ni el cielo debido a los edificios, hay contaminación del aire, visual y sonora, casi no hay espacios verdes o masas forestales. Por lo que hace que estos sitios sean altamente estresantes y alteren la salud de las personas.

4. PROPUESTA CIUDAD DE IPIALES


4.1 PROPUESTA DE EXPANSION


Figura 10. Propuesta de expansión





Ipiales ciudad compacta

Tratamientos en el borde

 Borde norte: se consolidará los lotes de oportunidad generando integración entre lo existente y lo nuevo permitiendo una transición entre la ciudad y parques de borde.

 Borde sur: El deterioro de este borde por tala indiscriminada y contaminación del medio ambiente han hecho que este olvidado y sin consolidar en su totalidad otro factor por lo cual no se ha logrado su consolidación son las altas pendientes por lo cual se plantea parque de borde con la integración del camino del inca y la introducción del parque ambiental hacia el centro de la ciudad.

 Mejoramiento integral: implementar la construcción de infraestructura física y equipamientos a escala intermedia. reasentamiento de barrios en zonas de alto riesgo no mitigables, generación de espacio público, legalización de predios, mejoramiento de vivienda y equipamientos que permitan la reactivación de las dinámicas habitacionales del sector.

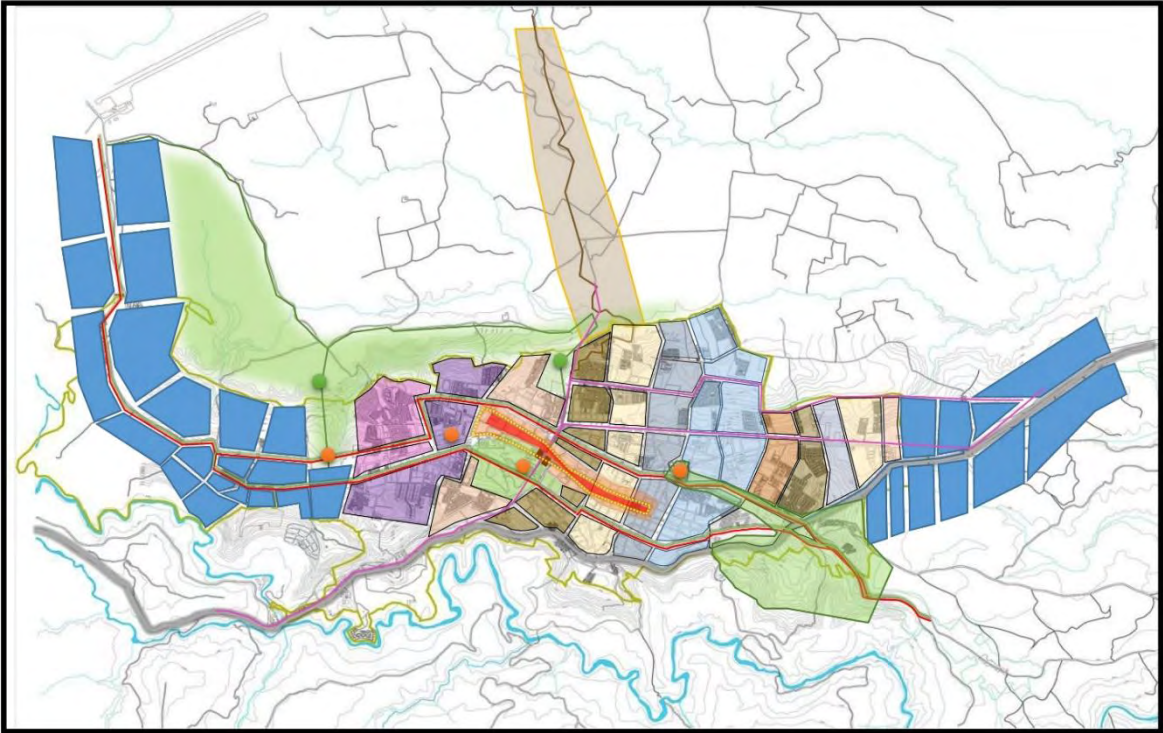
 Desarrollo: se busca que la ciudad de Ipiales tenga cobertura a todos los servicios esenciales, en la actualidad se han creado puntos de desarrollo con la implementación de nuevos equipamientos comerciales hacia el borde sur de la ciudad, pero este no cubre ni a la zona de expansión ni al otro extremo de la ciudad por lo cual se pretende generar puntos de desarrollo equitativos para que la población pueda tener cobertura y bajo esta dinámica evitar desplazamientos largos y consumo de energía.

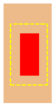
CONCEPTOS:

La ciudad compacta es aquella que: presenta una estructura de forma simplista de cierta compacidad, está cohesionada socialmente, genera espacios de sociabilidad, construida con edificios altos, crea un territorio con cercanía a los servicios, propicia el encuentro de actividades y permite el desarrollo de la vida en comunidad, tiene una referencia clara a un desarrollo urbano continuo y denso

4.2 PROPUESTA DE MOVILIDAD

Figura 11. Propuesta de movilidad





Se planea un centro expandido para Ipiales como un elemento de planificación creando el núcleo principal de la ciudad, para eso se genera un borde peatonal y se aparta el transporte público de las calles principales comerciales para efectos de conflictos contaminación y consumos de energía



Al analizar la trama urbana de la ciudad se llega a la conclusión de que es una retícula uniforme por lo cual se empieza a agrupar por tipos de morfologías de ocupación de espacio para generas dos grandes ejes en sentido longitudinal para que el transporte público sea fluido y no tenga que hacer tantos recorridos y quiebres para meterse a todos los barrios , si no que más bien se abre las vías de transporte público del centro y se da cobertura a toda la ciudad.



Con la implementación del nuevo sistema de transporte público se busca integrar un sistemas de ciclo rutas bajo el mismo concepto de menos consumo energético y de integrar los equipamiento nuevos con los propuestos creando un sistema de comunicación lineal integrando las instituciones educativas centros de comercio el centro administrativo y que de esta forma la ciudad se vuelva un poco más equitativa en el tema de cobertura o de accesos a los servicios básicos para evitar que la ciudad se expanda y puedan verse relacionados la vivienda con los equipamientos existentes .



Sistema de transporte público en sentido transversal que busca acceder a los barrios que están en el borde y generar al interior de estas un sistema de supe manzanas para que sean recorridas a pie, este sistema también estará articulado al sistema principal por medio de un intercambiador que estará en un nuevo equipamiento propuesto como parte de la propuesta de espacio público.

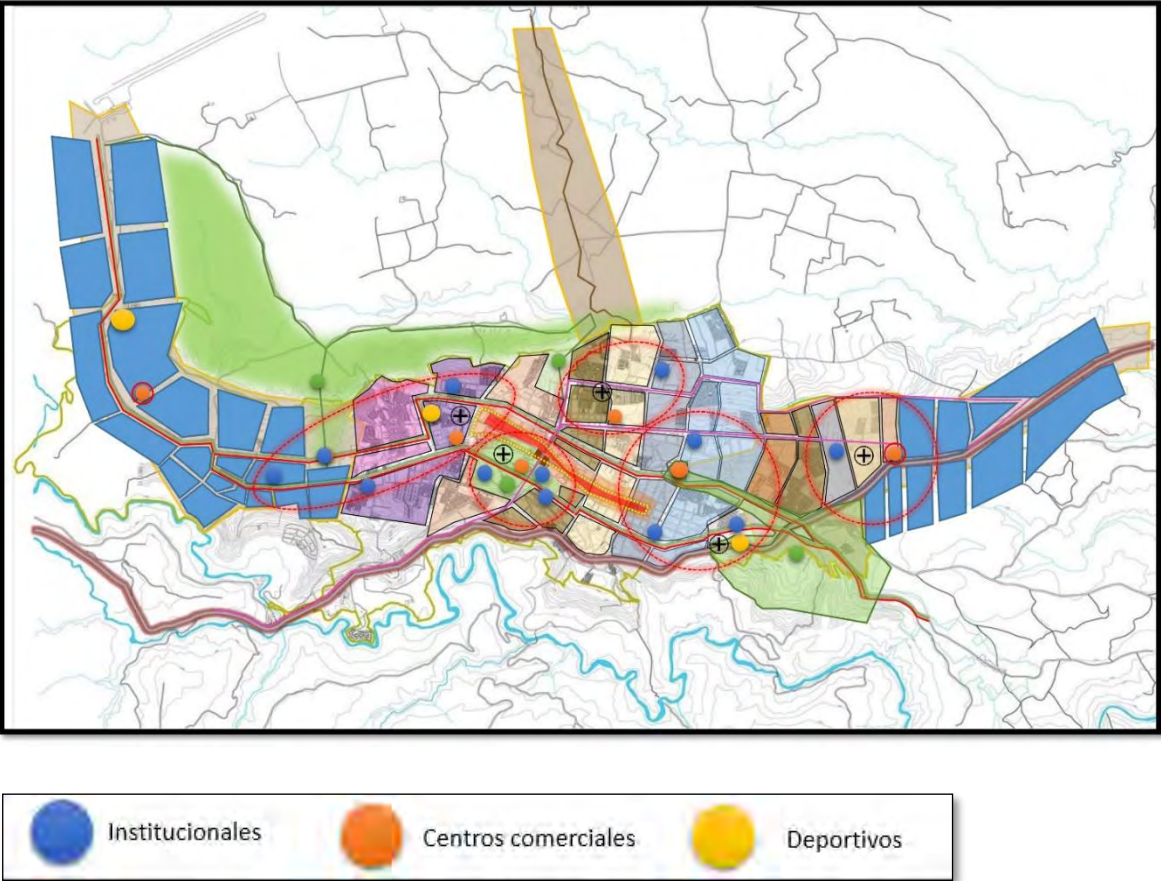
CONCEPTOS:

POLI NÚCLEOS

Organiza el territorio a partir de Unidades Urbanas a escala del peatón lo que conlleva una autentica disminución del consumo energético, recursos y tiempo. Mejorando la calidad de vida de los ciudadanos a corto y largo plazo al concentrar las necesidades imprescindibles para el desarrollo de sus habitantes en un radio que permite el desplazamiento peatonal. “Generalmente se considera que la población está dispuesta a caminar una distancia de 500 metros, distancia que se ve refrendada por el tamaño de los centros urbanos.

4.3. PROPUESTA DE EQUIPAMIENTOS

Figura 12. Propuesta de equipamientos





Se consolida el centro y se lo extiende como un elemento articulador de la ciudad peatonalizando su borde y adecuando estaciones oficiales del sistema de transporte público que cubrirá llegar a todos los puntos de la ciudad.



Nuevas centralidades, estas están enfocadas al desarrollo y a la consolidación de sectores que rompen con la malla urbana y la ocupación del espacio con la implantación de estos se busca articular el sistema de movilidad y los equipamientos creando una malla de integración por los diferentes escenarios deportivos, de comercio, espacio público y el centro administrativo.



En el centro de Ipiales existe un problema de ocupación y amenaza causado por la ubicación del ejército nacional de Colombia por lo cual se planea sacarlo del centro hacia la periferia y posteriormente instalar controles hacia la zona de expansión de la ciudad. Con la reubicación de este equipamiento se pretende generar un gran parque donde este sea el punto de articulación de la ciudad en los dos sentidos implementando una estación de cambio de dirección además se generará un complejo institucional que incluye la adecuación de la biblioteca del banco de la república y la creación de las nuevas universidades de Ipiales así como sitios de encuentro cicloramas y articulación del medioambiente a través de este parque.

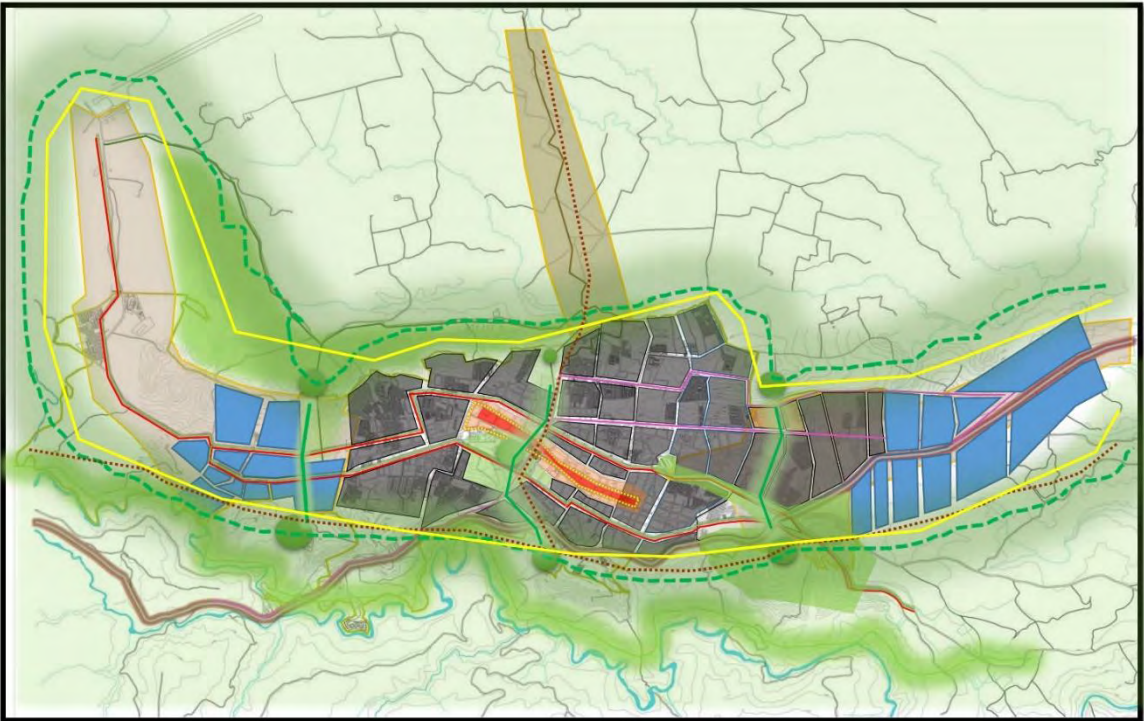
CONCEPTOS

CENTRALIDADES

El crecimiento de los límites municipales, la congestión de muchos de los centros tradicionales y el desarrollo urbano en general, han generado la necesidad de nuevas centralidades urbanas las cuales deben llevar implícito un adecuado manejo del factor movilidad, ya que a los diferentes usuarios se les debe asegurar el disfrute, accesibilidad, conectividad y demás factores que hagan atractivos estos desplazamientos hacia estos nuevos lugares de encuentro.

4.4 PROPUESTA AMBIENTAL

Figura 13. Propuesta ambiental





Protección: Con esta estrategia se busca tener el menor impacto ambiental, aumentar la biodiversidad y conectividad ecológica, ser soporte de una recreación predominantemente de contemplación, educación ambiental e Investigación que sea disfrutada por la ciudadanía acercando la población a la naturaleza.



Corredor ecológico de borde: busca conectar ecosistemas que han sufrido procesos de fragmentación o subdivisión. Parten del supuesto que las especies de flora y fauna se mueven en la medida en que hay continuidad en el medio.



Corredor ecológico urbano: con la implementación del corredor de borde y la portación del medio ambiente se crean 3 conectores al interior de la ciudad integrando los sistemas de movilidad y ciclo rutas impidiendo que la ciudad se expanda y garantizando su portación.



Corredor histórico camino del inca: rescatar el camino del inca como un corredor paisajístico e interconectar no solo a Colombia sino también a Ecuador y al resto de Latinoamérica generando un intercambio cultural.

CONCEPTOS:

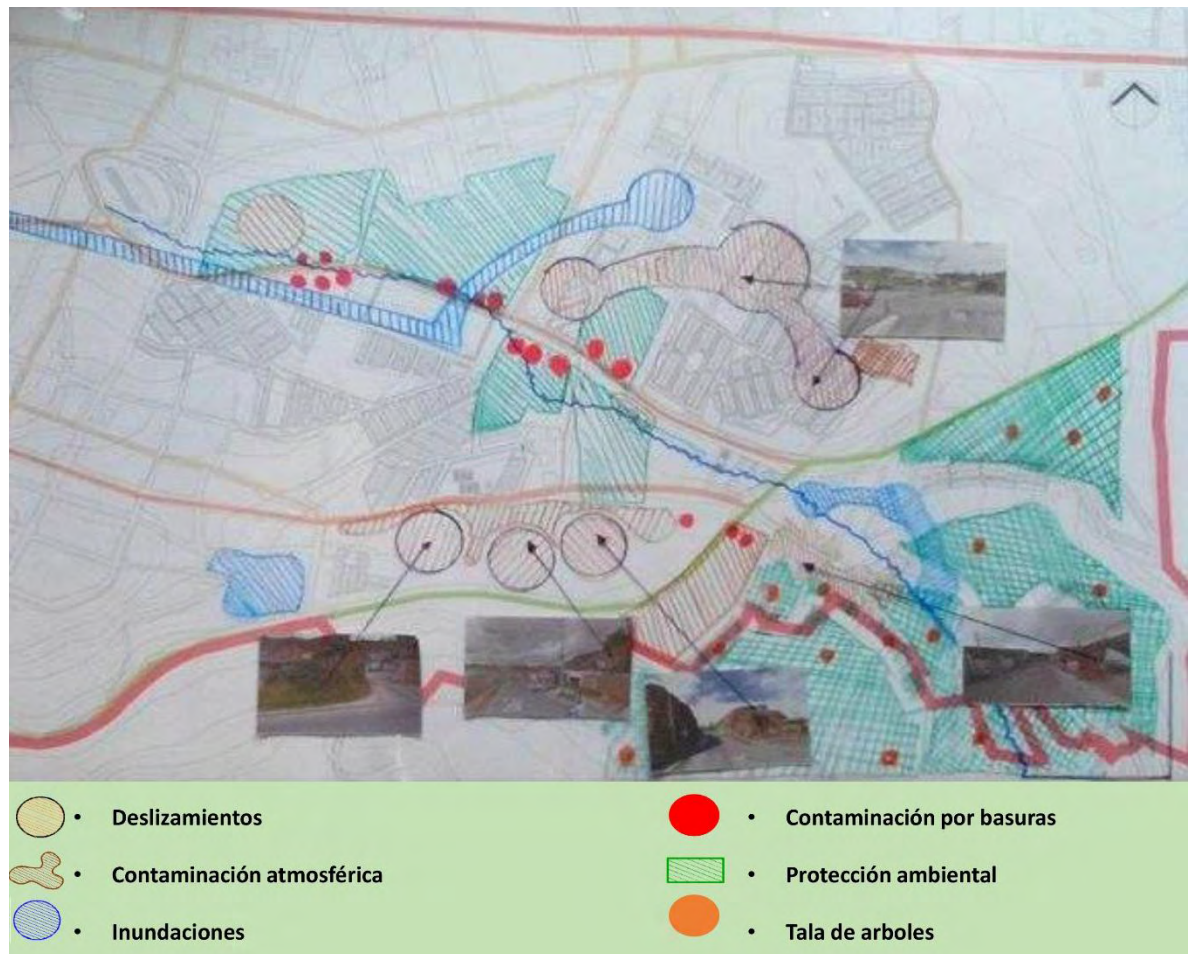
MODELO DE CIUDAD CON CINTURÓN VERDE

espacios alrededor de las aglomeraciones urbanas creados con el fin de impedir la expansión y la conurbación, asegurando a la población urbana espacios verdes abiertos con funciones ambientales y de sustentabilidad ecológica que garantizan la calidad de vida de la ciudad y la protección de los recursos naturales que la sustentan

5. ANÁLISIS EJE AMBIENTAL TERMINAL - EL CHARCHO

5.1 SISTEMA AMBIENTAL

Figura 14. Sistema ambiental



5.1.1 PROBLEMÁTICAS:

- Falta de conciencia ambiental por parte de los habitantes y los turistas.
- La contaminación, la erosión, tala de árboles para el cultivo y pastoreo.
- Mal manejo y protección de los recursos naturales
- Falta de sentido de pertenecía con la conservación y preservación del sector
- Perdida de las quebradas al ingresar a la ciudad
- Falta de protección y blindaje del crecimiento de la ciudad hacia zonas rurales

5.1.2 POTENCIALIDADES:

- conformar un sistema ambiental a través de la recuperación de las rondas hídricas de la ciudad y generar atractivos turistas
- Replanteamiento del uso del suelo Ya que posee variedad de flora y fauna tanto en la ronda del rio como a su alrededor
- Posibilidad de reducir el impacto de la contaminación con la creación cordón ambiental en el perímetro urbano a través de los elementos ambientales
- Garantizar el deterioro del sector y potenciar al máximo la vocación de este

5. 2 SISTEMA USOS DEL SUELO

Figura 15. Sistema usos del suelo



5.2.1 PROBLEMÁTICAS:

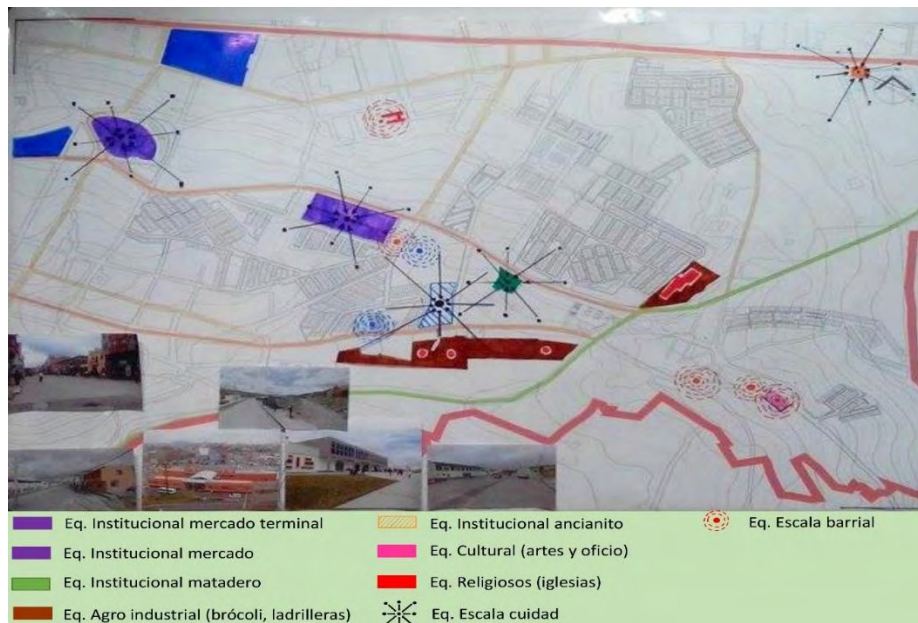
- Presenta un uso del suelo mixto sobre la carrera sexta con presencia de ladrilleras y tiendas de barrio
- Desarticulación de la vivienda existente en sentido oriente occidente
- Vivienda en amenaza por desplome por presencia de socavones
- Mal aprovechamientos de los equipamientos existentes
- Desarticulación entre el terminal la plaza de mercado y sector el charco.
- Carencia de equipamientos destinados al manejo de el turista teniendo en cuenta la vía panamericana sur que cuneta a Ipiales con el Ecuador

5.2.2 POTENCIALIDADES:

- Caracterizar este tramo de la carrera sexta como un corredor turístico comercial
- Posibilidad de organización y consolidación de viviendas
- Reubicación de viviendas en mal estado
- Potencializar el tramo entre el terminal y el sector Charco como un corredor comercial
- Garantizar espacios de permanencia para el turista

5.3 SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

Figura 16. Sistema de equipamientos



5.3.1 PROBLEMÁTICAS:

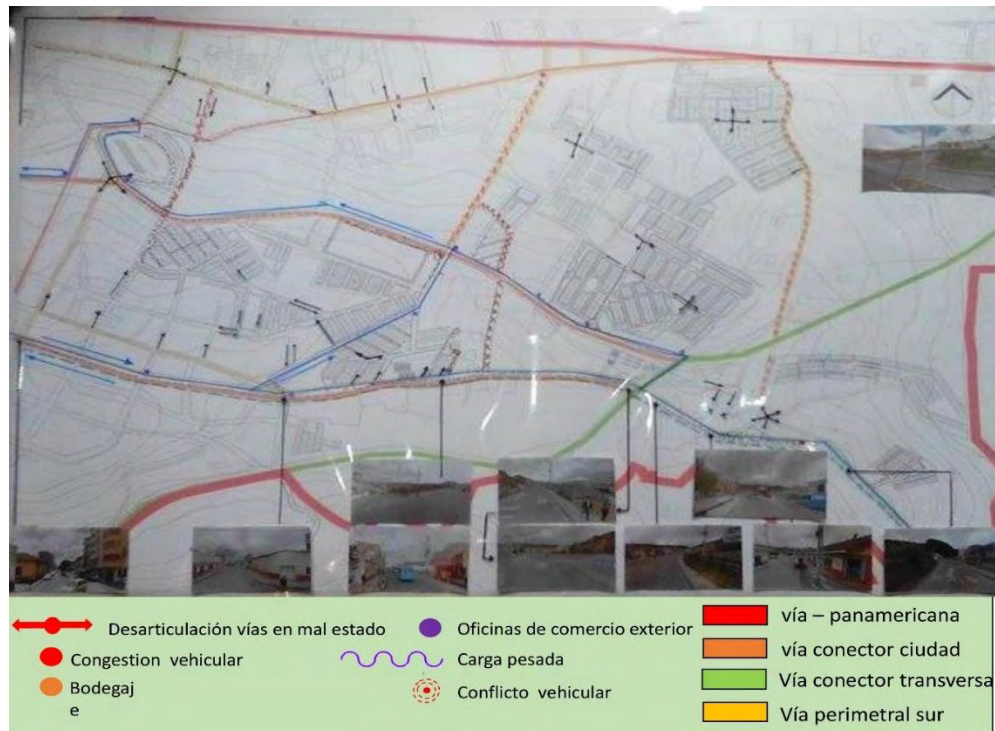
- La cantidad y calidad de los equipamientos presentes es insuficiente.
- Presencia de equipamientos institucionales que con el crecimiento de la ciudad han quedado dentro de esta generando conflictos.
- Falta de equipamientos culturales, ambientales y comerciales compatibles con el sector y para la población flotante que generan los diferentes equipamientos

5.3.2 POTENCIALIDADES:

- El turismo religioso y ambiental que se desarrolla especialmente en este lugar, garantiza la llegada de habitantes extranjeros.
- cobertura del sistema educativo básica primaria y secundaria; y universitario lo cual genera dinámicas y movimiento poblacional.
- La Presencia de la plaza de mercado genera una gran cantidad de población extranjera frecuentemente y a su vez generadora de turismo ya que da a conocer una parte de la cultura.
- la escuela de artes y oficios la cual fortalece y promociona las tradiciones del lugar

5.4 SISTEMA DE MOVILIDAD

Figura 17. Sistema de movilidad



5.4.1 PROBLEMÁTICAS:

- La calidad de las vías es deficiente, teniendo en cuenta la potencialidad turística y ambiental del lugar.
- Déficit en el parqueo, dada la magnitud de visitantes.
- Tránsito de diferentes tipos vehiculares de carga liviana y pesada lo que causa congestión vehicular

vía – panamericana

IMPACTOS:

Por el carácter que esta tiene a traído consecuencias vehiculares perjudicando al sector en los tramos de las instituciones educativas ya que se ve un conflicto del peatón al estar en riesgo ya que no existen puentes peatonales en estas zonas, además genera trancones por el hecho de que en esta zona se ubican bodegas y depósitos habilitados para los tramontes de exportación e importación, así como también un desarrollo en torno a esta como negocios de hotelería y gastronomía

Vía conector transversal

IMPACTOS:

Casi todas las vías que se encuentran en el sector son utilizadas prácticamente por el peatón y por los desplazamientos que generan los equipamientos instituciones hacia el centro de la ciudad. Muchas de estas se encuentran en estado no apto y estas no son favorables para los transeúntes.

5.4.2 POTENCIAIDADES:

- Presencia de vías internacionales, intermunicipales y colectoras que conectan, garantizan facilitan el acceso a los diferentes sitios
- Por ser un lugar turístico, se debería otorgar gran importancia al peatón.
- Potencial ambiental para ser recorrido

Vía perimetral sur

IMPACTOS:

Esta vía tiene problemáticas, ya es una de las que más carga vehicular tiene, presentándose fenómenos de trancones por el encuentro de carga pesada, transporte intermunicipal, transporte particular y por alto índice de estacionamiento

para bodegaje.

 **vía conector ciudad**

IMPACTOS:

En el sector se encuentran dos vías con esta característica de conector de ciudad que son las carreras tercera y séptima que me comunican con el centro de la ciudad.

El desarrollo longitudinal que se ha generado a través del crecimiento de la ciudad hacia estos sectores con la implementación de equipamientos de escala de ciudad creando nuevas dinámicas en el sector, como por ejemplo uno de los fenómenos es el del comercio sin control sobre la carrera tercera que hace un tiempo no existía, y que por estar presentes el terminal y la nueva plaza de mercado ha explotado.

6. PROPUESTA CORREDOR AMBIENTAL, TURISTICO-COMERCIAL SECTOR TERMINAL – EL CHARCO.

6.1 CARACTERIZACION CORREDOR AMBIENTAL.

6.1.1 TERMINAL

Perfiles viales inapropiadas, carencia de espacio publico a nivel de andenes, invasión de espacio publico por vendedores ambulantes, invasión residencial sobre zonas de amenazas y riesgos. Daños ambientales con equipamientos y usos inadecuados para la zona.

6.1.2 PLAZA DE MERCADO

Invasión de ventas sobre el espacio publico y sobre el perfil vial, generación de basuras y mala extracción de desechos sobre el perfil vial generando contaminación vial sobre la zona de llegada a la ciudad, inseguridad, presencia de vehículos de carga en un perfil vial inadecuado y generando contaminación auditiva.

6.1.3 MATADERO

Presencia de un equipamiento sobre una zona de protección ambiental, generando daños por presencia de desechos, inseguridad por ser un equipamiento cerrado, generación de plagas, usos no compatibles.

6.1.4 GLORIETA

Usos no compatibles con el desarrollo comercial que se presenta debido a la zona franca propuesta según PBOT, presencia de parqueaderos que invaden el espacio publico peatonal, invasión residencial sobre zonas de alto trafico vehicular, áreas de manejo ambiental y zonas de amenazas y riesgos por deslizamientos.

Figura 18. Caracterización corredora ambiental

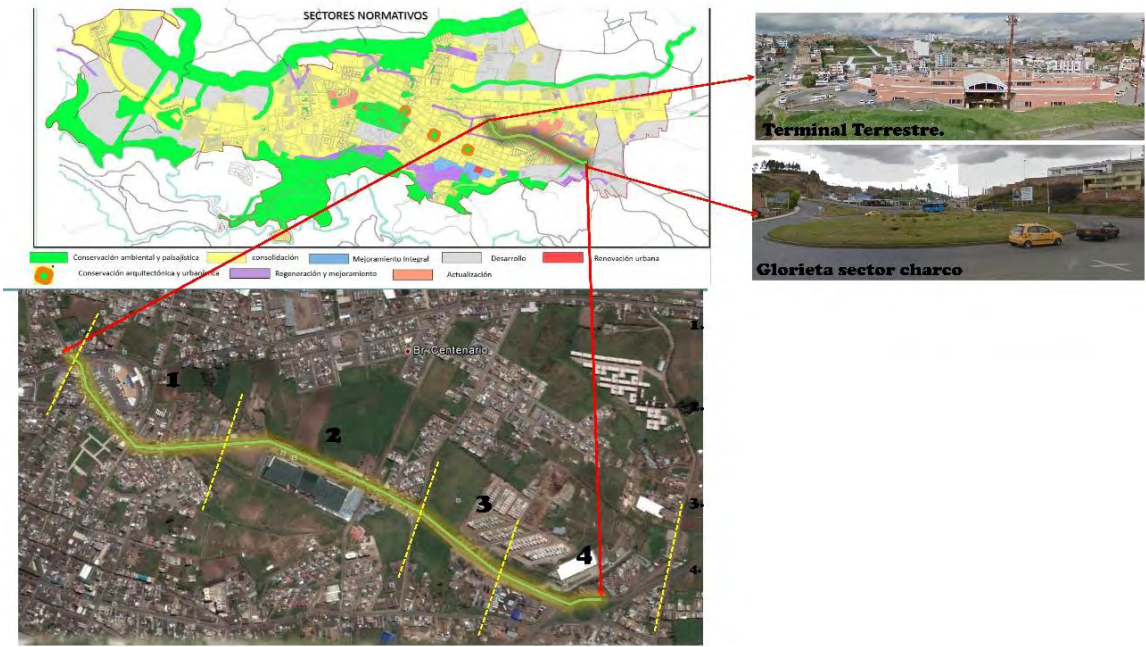


Figura 19. Perspectiva propuesta eje ambiental



6.2 PROPUESTA AMBIENTAL

Figura 20. Propuesta ambiental



CONCEPTO: COCER

La cicatriz que genera la vía (cr.3) y la difícil conexión que encontramos por pendientes entre diferentes sectores nos llevan a la creación de plazoletas urbana que nos ayuden a la conectividad de ellas

PROPUESTA

Construcción del corredor AMBIENTAL como eje estructurante de la ciudad.

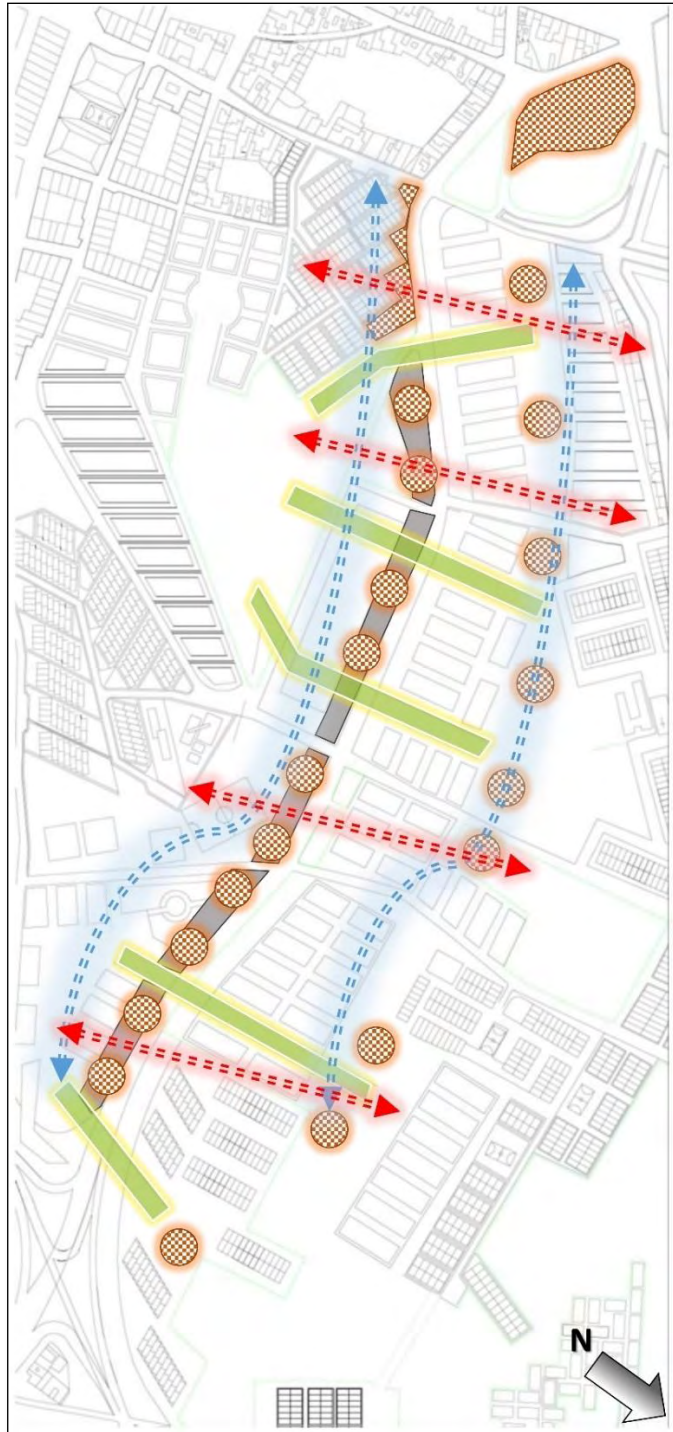
creación de bordes ambientales.

articulación de áreas verdes.

Cocer corredor con puentes peatonales urbanos para la articulación del verde y de sectores.

6.3 PROPUESTA ESPACIO PUBLICO

Figura 21. Propuesta de espacio publico



Concepto: articular

En la actualidad se encuentra un déficit en cuanto al espacio publico por eso se genera el diseño de plazoletas y zonas verdes para fortalecer la dinámica del sector y así lograr articular las diferentes zonas del sector

6.3 PROPUESTA EQUIPAMIENTOS

Figura 22. Propuesta de equipamientos



Concepto: complementar

Por el Carácter residencial del sector se busca complementar con equipamientos que vayan de acuerdo con la vocación del sector y para ello se crean nuevos equipamientos, se reubica y se le da tratamientos especiales a los existentes

6.4 PROPUESTA MOVILIDAD

Figura 23. Propuesta de movilidad



CONCEPTO: CONECTIVIDAD

Al encontrar difícil conectividad entre sectores se propone con las plazoletas generar una conectividad dándole espacio a la movilidad alternativa generando vías auxiliares y paraderos intermodales.

Figura 25. Planta urbana

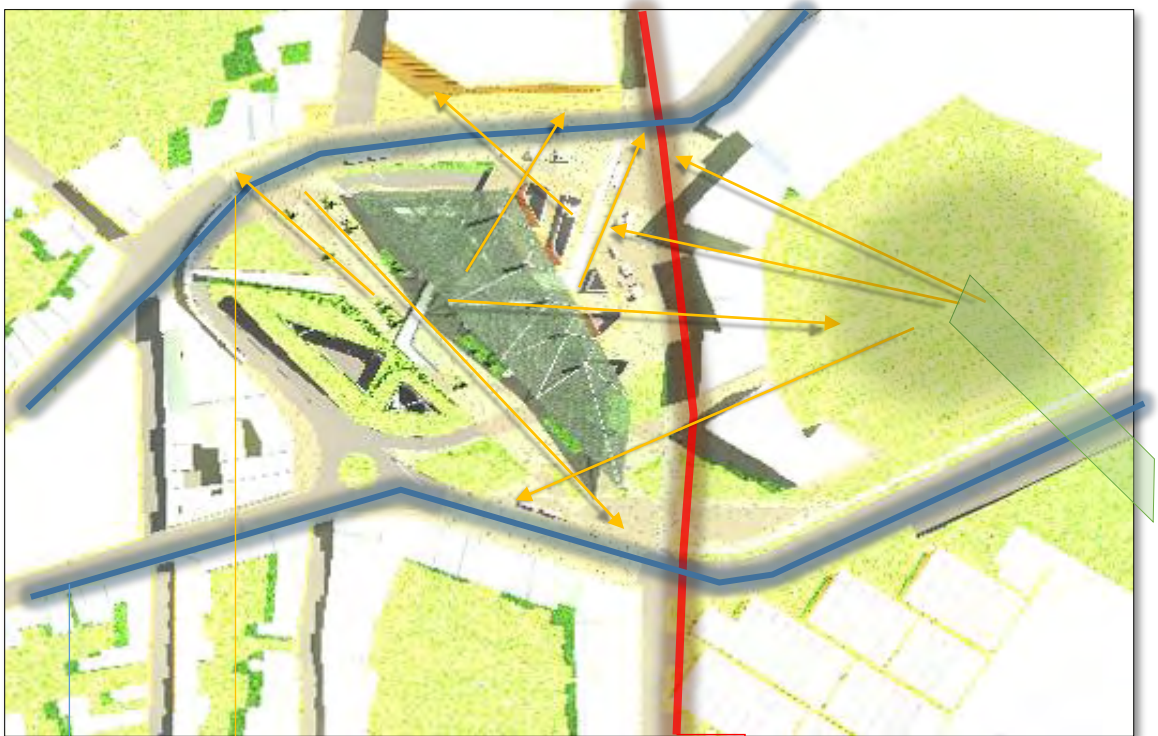


7. PROPUESTA TERMINAL DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS DE IPIALES

7.1 PROPUESTA CONCEPTUAL

El principal objetivo se concentra en crear un nuevo nodo en el cual se genere un desarrollo integral

Figura 26. Propuesta conceptual



Peatonalización de la calle 4 que la cal cumple la función de articulación con el centro de la ciudad puesto que analizando el entorno inmediato se ve la necesidad que tiene los estudiantes de la institución educativa instituto del sur y el colegio integrado.

Conexión urbana a través del sistema nuevo de transporte público.

Pasos peatonales a que permean el proyecto a través de sus diferentes niveles y que articulan el proyecto en el entorno urbano.

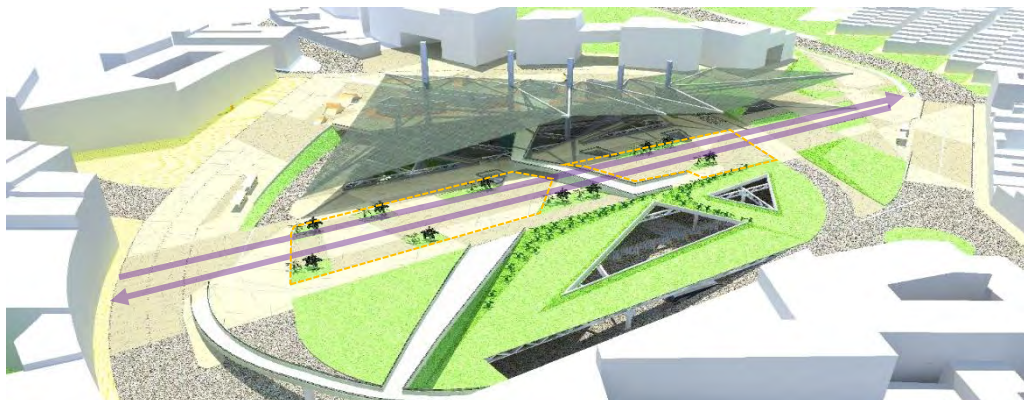
7.2 REQUERIMIENTOS

- Ordenar el espacio a través de la implantación de un terminal que proporcione la capacidad adecuada para la ciudad teniendo en cuenta su crecimiento poblacional y el número de turistas que visitan la ciudad.
- Integrar el espacio urbano a través de la conexión entre los dos lados de la ciudad generando un nodo y que a través de este se dé un flujo efectivo hacia los demás puntos de la ciudad.
- Limpiar el sector del transporte pesado y de la contaminación que generan el terminal actual y la plaza de mercado de modo que su entorno inmediato cambien y sea amable y seguro para el peatón y para los visitantes.
- Generar un desarrollo integral del sector a partir del aprovechamiento del espacio público involucrando lotes existentes para consolidar y crear nuevas tipologías en altura con el fin de compactar la ciudad.
- Dar prioridad al peatón de modo que el proyecto se vuelva un remate a la propuesta de espacio público y así mismo dar un nuevo punto de partida a la conectividad de la ciudad

7.3 IDEA

El proyecto busca que el viajero bien sea de llegada o de salida de la ciudad se encuentre con un lugar que pueda satisfacer todas sus necesidades por lo cual se genera una distribución lineal lógica en donde el usuario antes de acceder a la compra de tiquete de su destino pueda disfrutar de un amplio recorrido comercial

Figura 27. Idea



7.4 PROPUESTA ESPACIAL VOLUMÉTRICO

La intención que quiero lograr con el volumen es integrados nuevos espacios públicos que a su vez sirvan de articulación con los sistemas de transporte público y a la vez que el equipamiento tenga cobertura puesto que estos puntos se encuentran sobre las vías principales de acceso al proyecto

Articulación de las vías peatonales que hacen parte de la propuesta de movilidad, como ejes primordiales para que el proyecto no se vuelva un obstáculo si no que el tránsito sea fluido

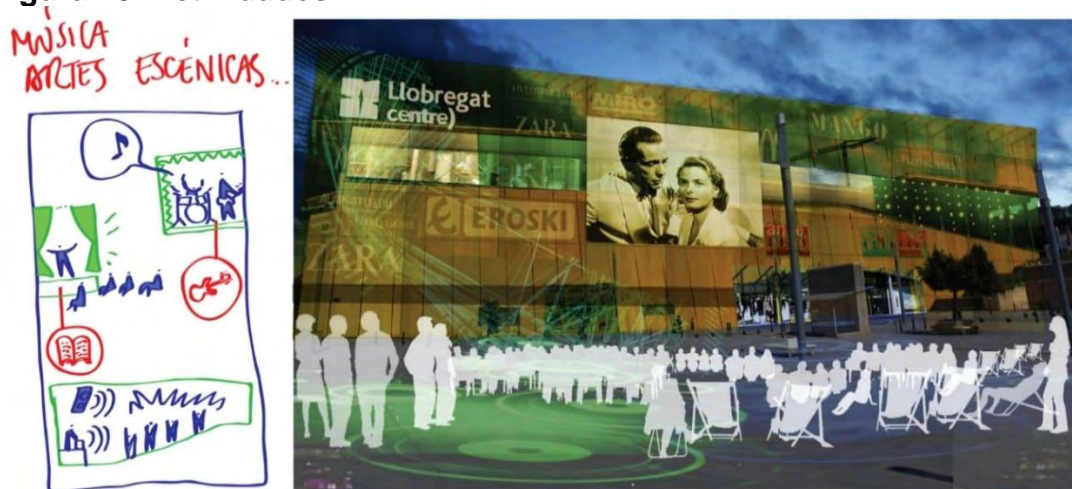
Internamente el proyecto se desarrolla bajo un concepto de yuxtaposición con el cual se busca que el usuario se conecte de un espacio a otro sin interrumpir el propósito de su visita al terminal

Exteriormente el proyecto tiene una relación de alturas acorde con el pasaje urbano, en el lado norte el proyecto se eleva hasta igualar las alturas existentes que llegan a superar los 15 metros, hacia el lado sur el proyecto baja su altura para mostrar el parque medioambiental propuesto con el fin de mostrarle al turista un recorrido dentro del cual se ubica en resto de equipamientos además de un paso directo hacia el santuario de las lajas

Con la piel del edificio se busca crear nuevas experiencias con el fin de que el usuario permanezca más en el equipamiento evitando que el sector se vuelva solitario e inseguro como se presenta en la actualidad

7.5 ACTIVIDADES

Figura 28. Actividades



- Nuevos programas asociados a la creatividad como complemento a las actividades comunes de un terminal.
- Conexión con iniciativas existentes en la ciudad: grupos de música, aficionados, grupos de teatro, danza, circo, etc.
- Espacio vacío frente al edificio transformado como nueva 'plaza' urbana

Terminal + Gastronomía

Figura 29. Actividades



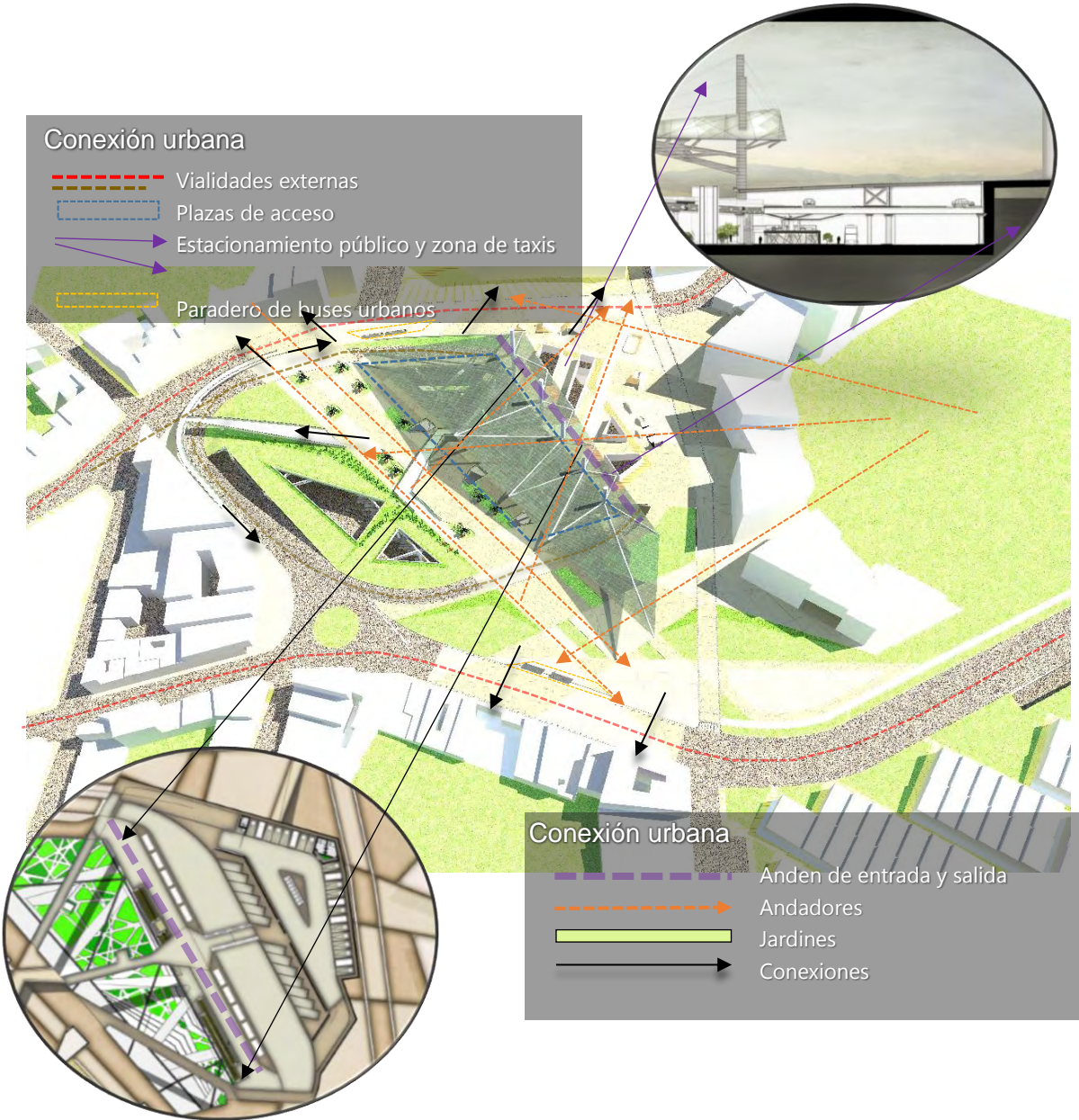
- La comida como elemento de interacción social.
- Gastronomía como catalizador de encuentro intercultural.
- Actividades conectadas con la gastronomía: clases, encuentros, restaurantes, tiendas especializadas, etc.

Terminal+ Networking

- Espacio de oportunidad para nuevas iniciativas, emprendedores, espacios compartidos.
- Nuevos modelos de gestión para acomodar usos y necesidades del entorno urbano, conectando con lo existente para potenciarlo

7.6 ESQUEMA FUNCIONAL

Figura 30. Esquema funcional



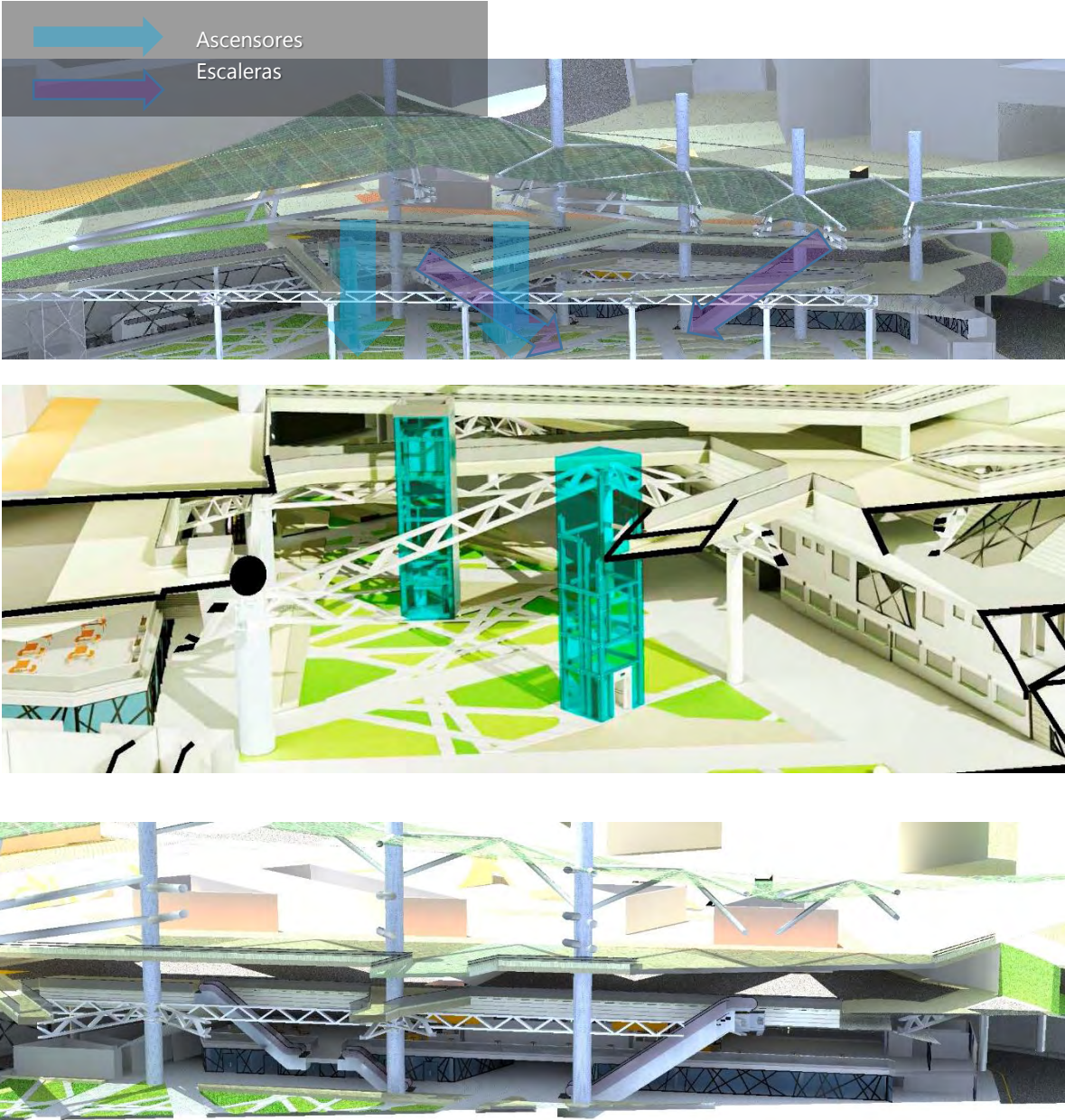
7.7 CIRCULACIONES

Figura 31. Circulaciones



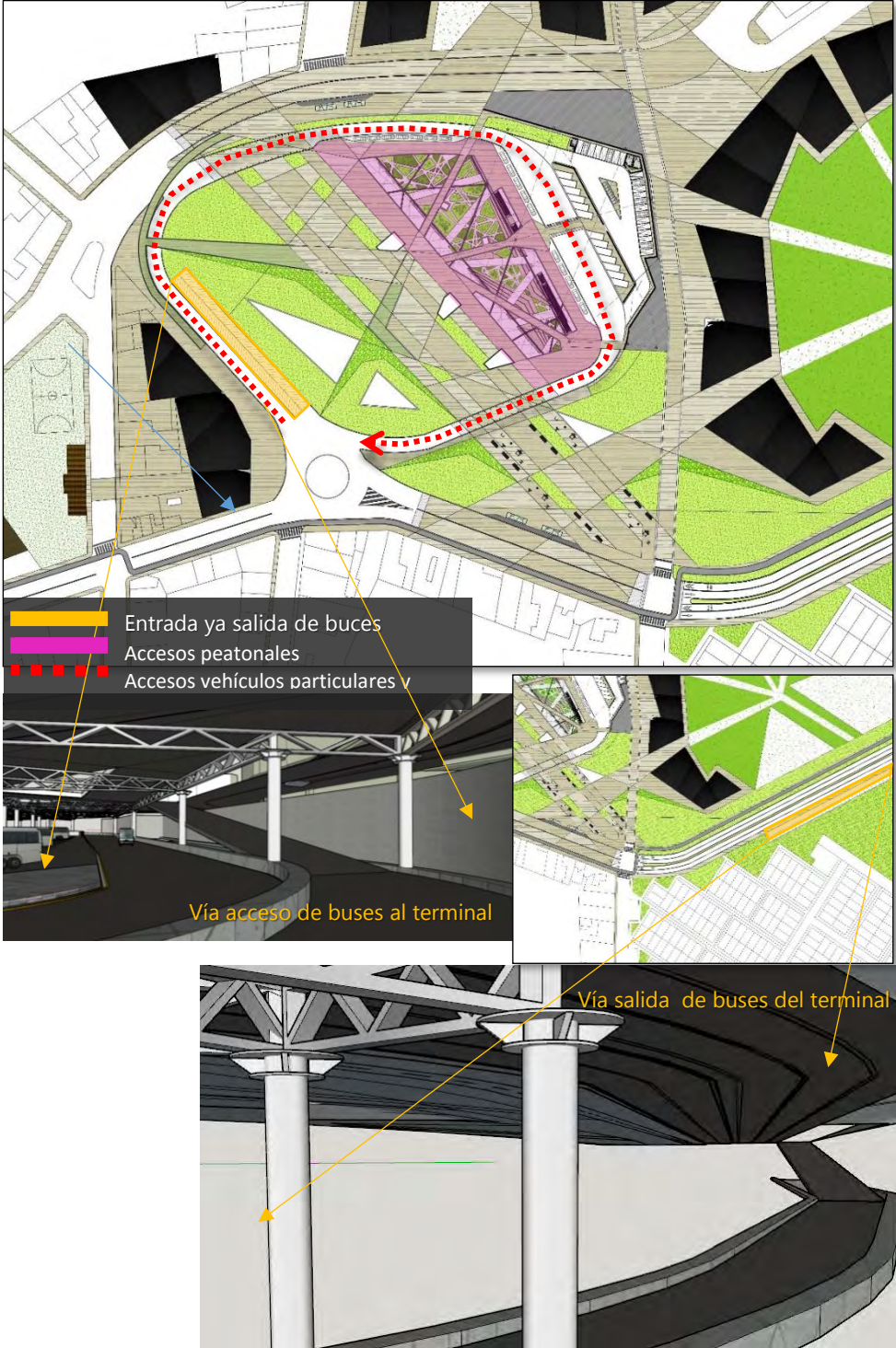
7.8 PUNTOS FIJOS

Figura 32. Puntos fijos



7.9 ACCESO

Figura 33. Accesos



8. PLANTAS

Figura 34. Planta urbana



Figura 35. Planta entorno inmediato

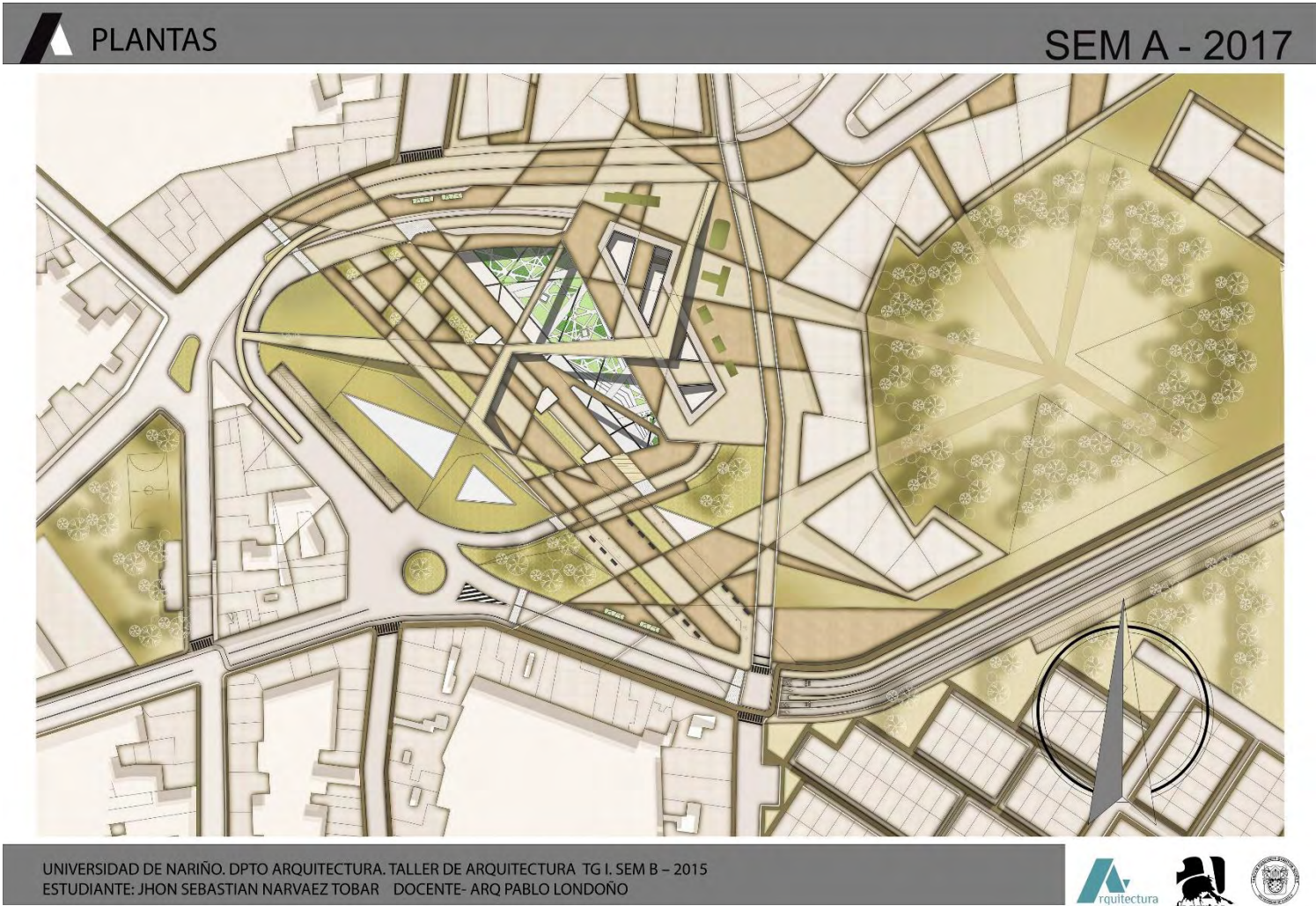


Figura 36. Planta de parqueaderos de taxis y particulares

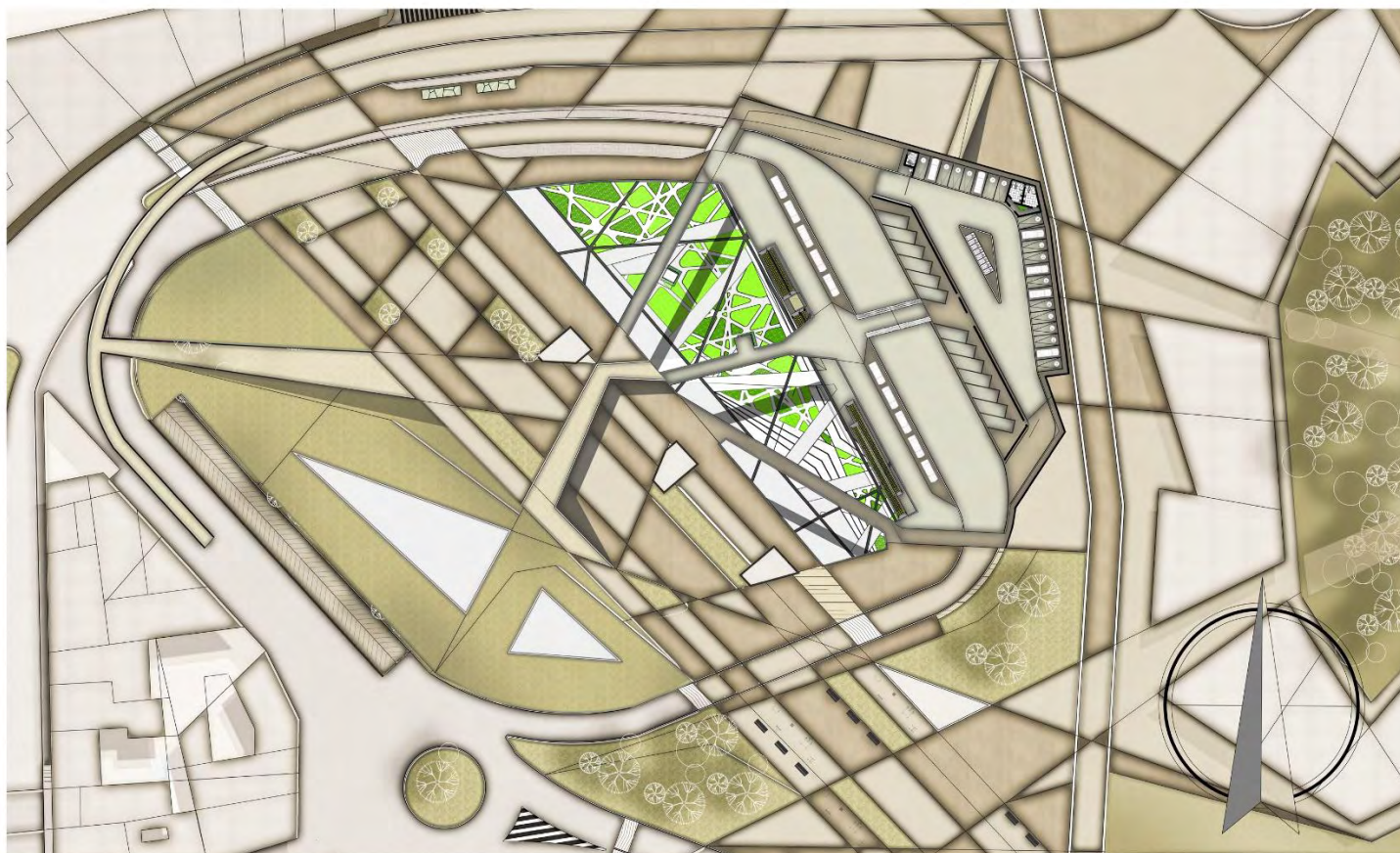


Figura 37. Planta arquitectónica entorno inmediato

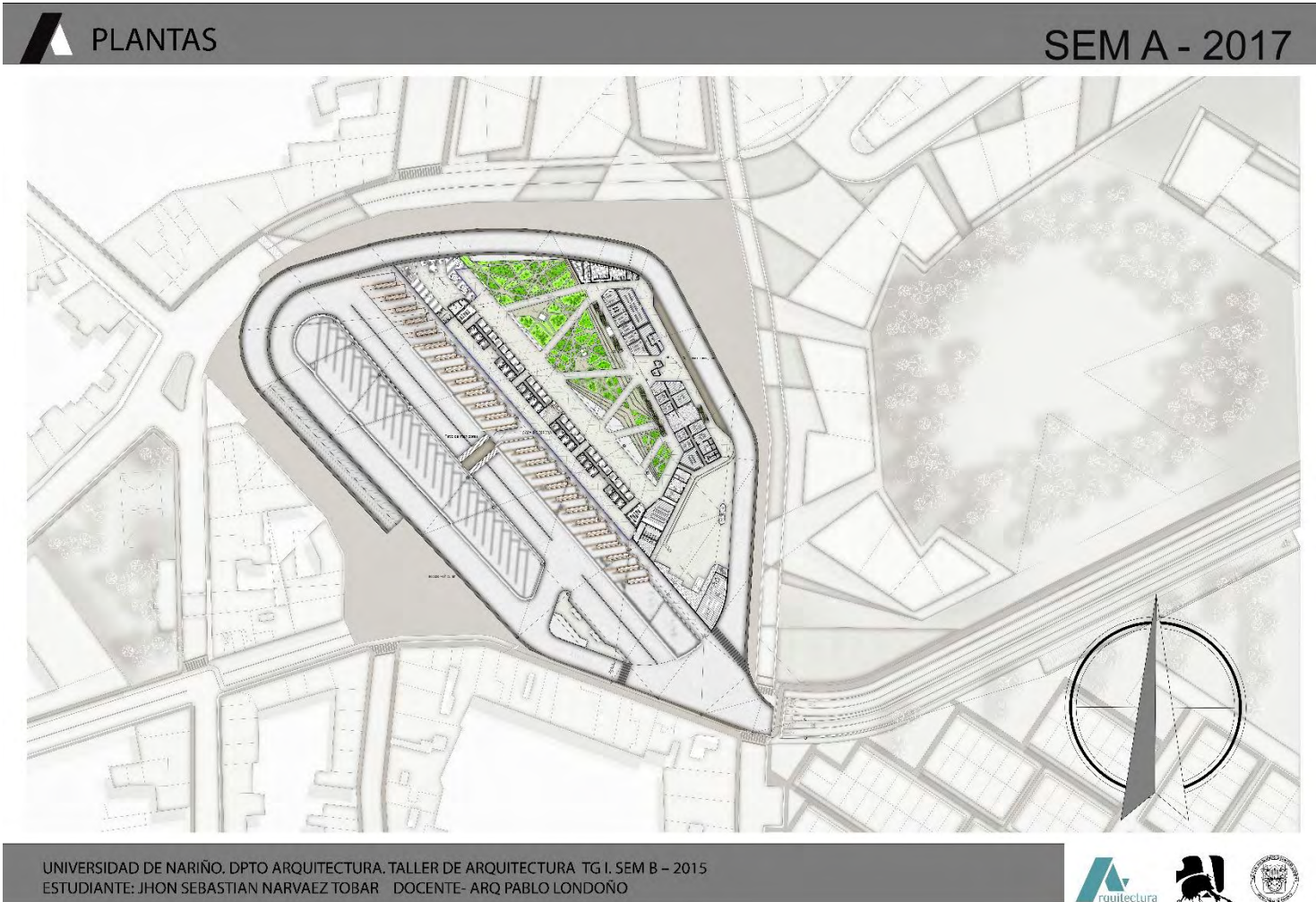


Figura 38. Planta primer nivel

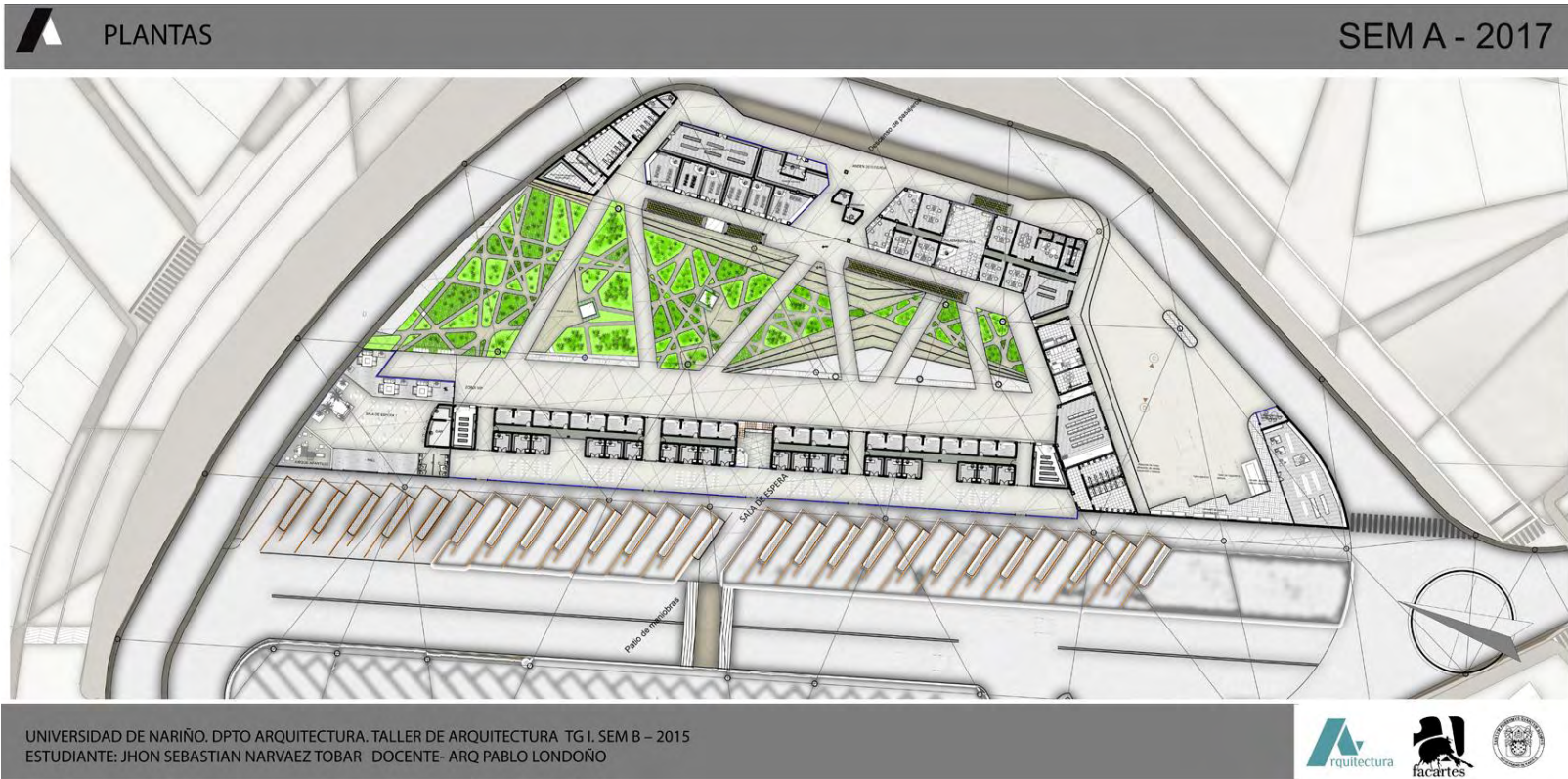
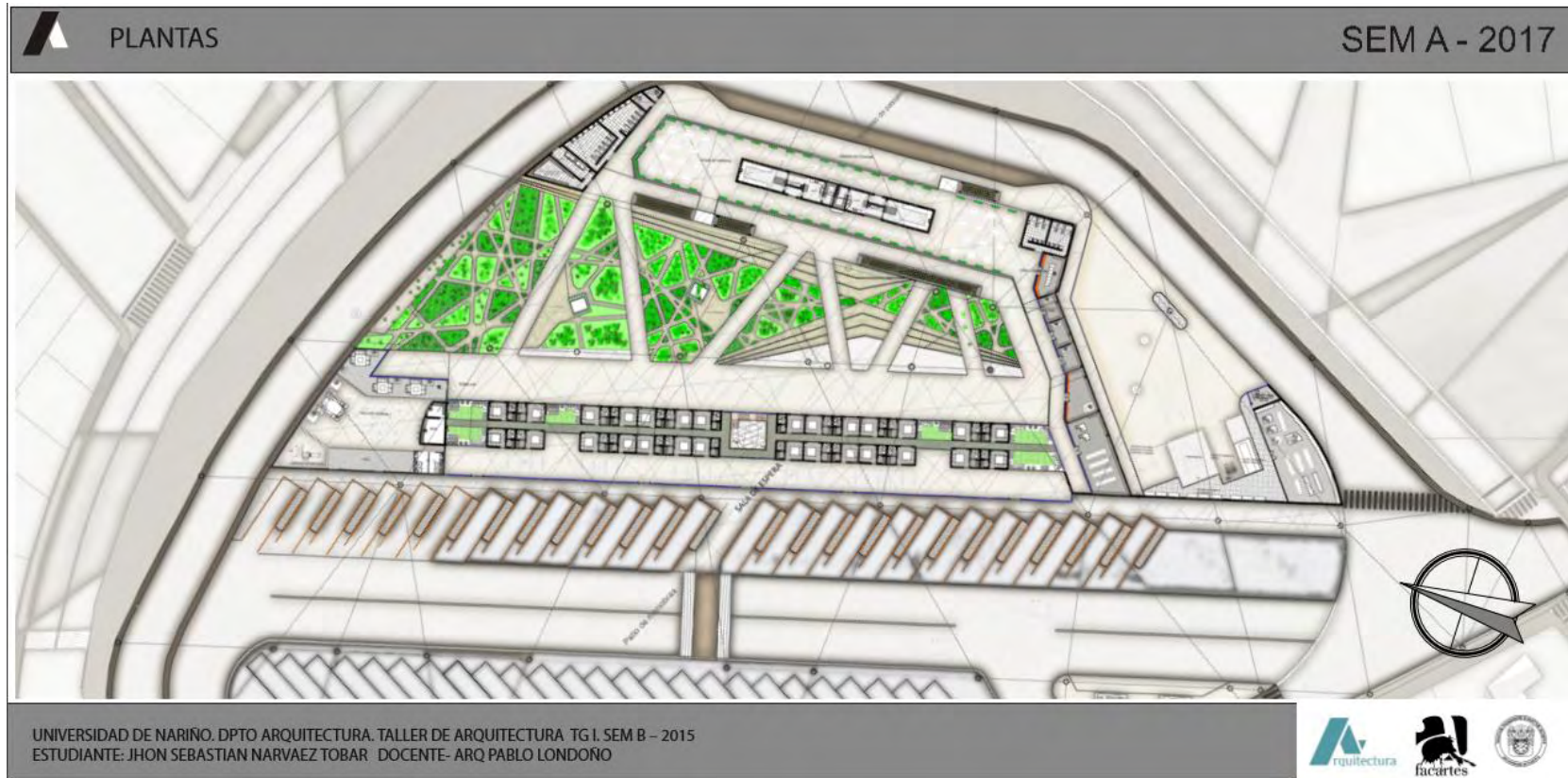


Figura 39. Planta segundo nivel



9. CORTES


Figura 40. Cortes I



UNIVERSIDAD DE NARIÑO, DPTO ARQUITECTURA, TALLER DE ARQUITECTURA TG I, SEM B – 2015
ESTUDIANTE: JHON SEBASTIAN NARVAEZ TOBAR DOCENTE- ARQ PABLO LONDOÑO



Figura 41. Cortes II

 CORTE

SEM A - 2017



UNIVERSIDAD DE NARIÑO. DPTO ARQUITECTURA. TALLER DE ARQUITECTURA TG I. SEM B - 2015
ESTUDIANTE: JHON SEBASTIAN NARVAEZ TOBAR DOCENTE- ARQ PABLO LONDOÑO



Figura 42. Cortes III

 CORTE

SEM A - 2017



UNIVERSIDAD DE NARIÑO. DPTO ARQUITECTURA. TALLER DE ARQUITECTURA TG I. SEM B - 2015
ESTUDIANTE: JHON SEBASTIAN NARVAEZ TOBAR DOCENTE- ARQ PABLO LONDOÑO



Figura 43. Cortes IV



 CORTE SEM A - 2017

UNIVERSIDAD DE NARIÑO. DPTO ARQUITECTURA. TALLER DE ARQUITECTURA TG I. SEM B – 2015
ESTUDIANTE: JHON SEBASTIAN NARVAEZ TOBAR DOCENTE- ARQ PABLO LONDOÑO



Figura 44. Perspectiva exterior vista espacio publico

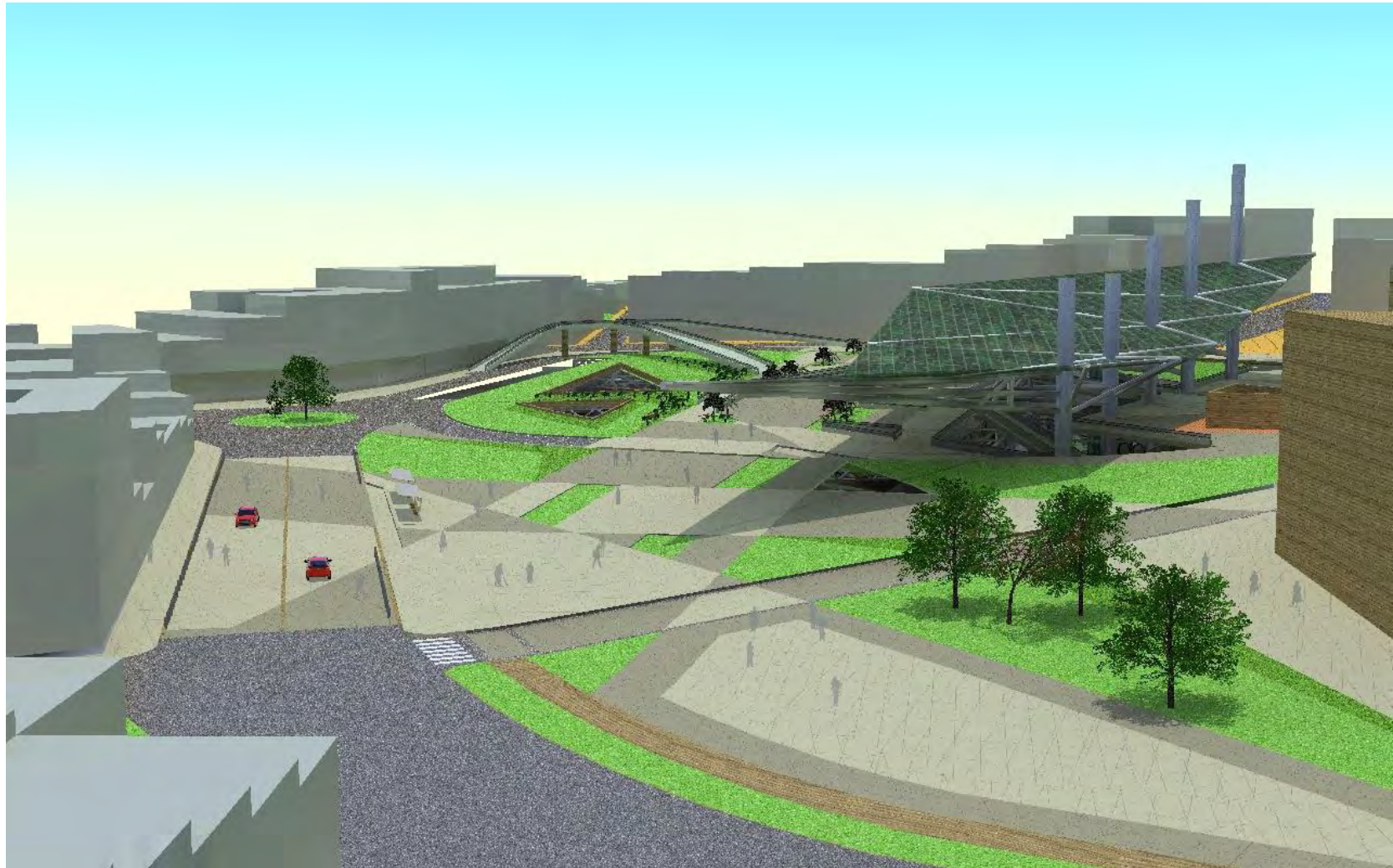


Figura 45. Vista desde el puente peatonal hacia el espacio publico



Figura 46. Vista desde el puente peatonal hacia el exterior

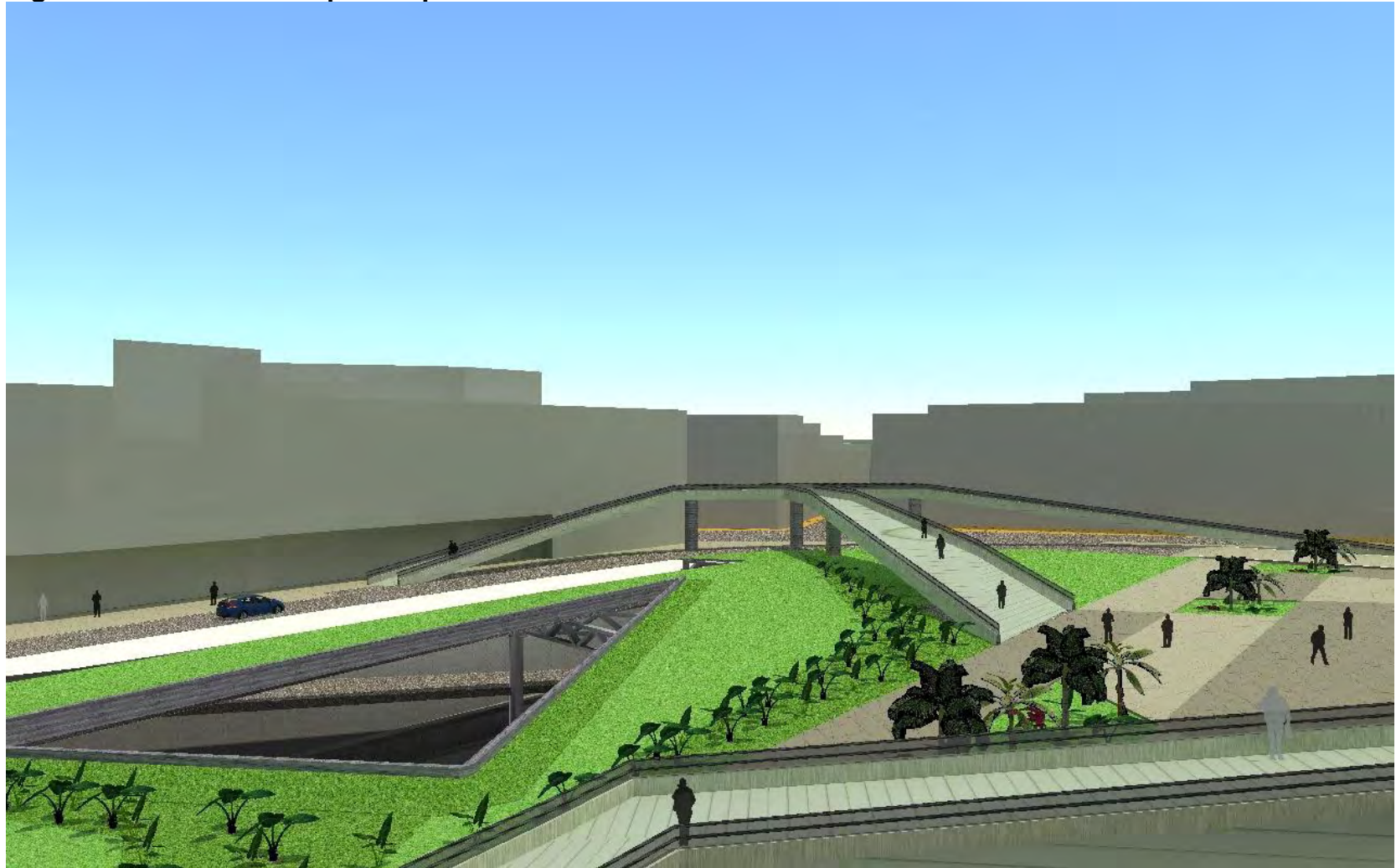


Figura 47. Vista desde el puente hacia la cubierta

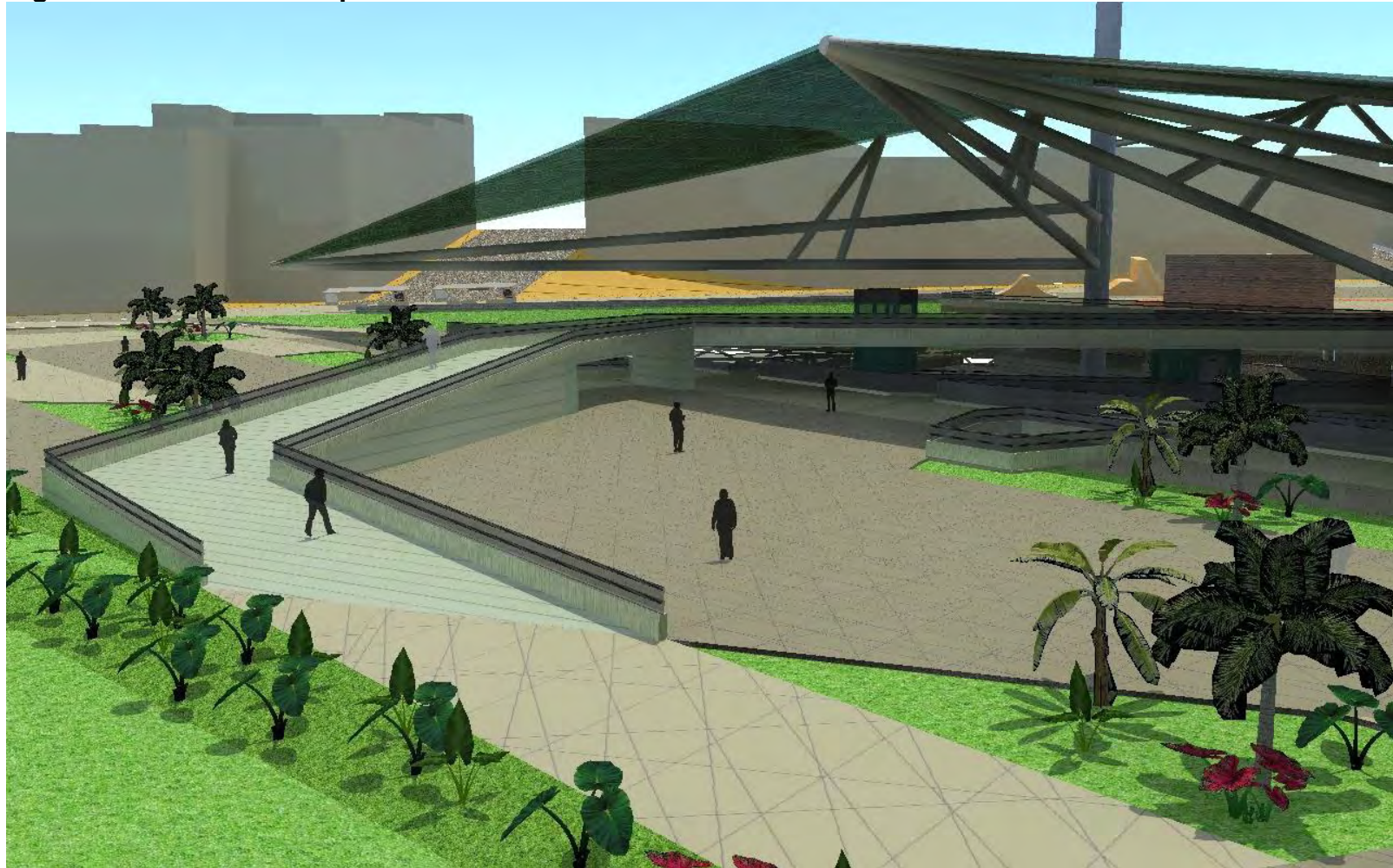


Figura 48. Vista espacio público hacia la cubierta

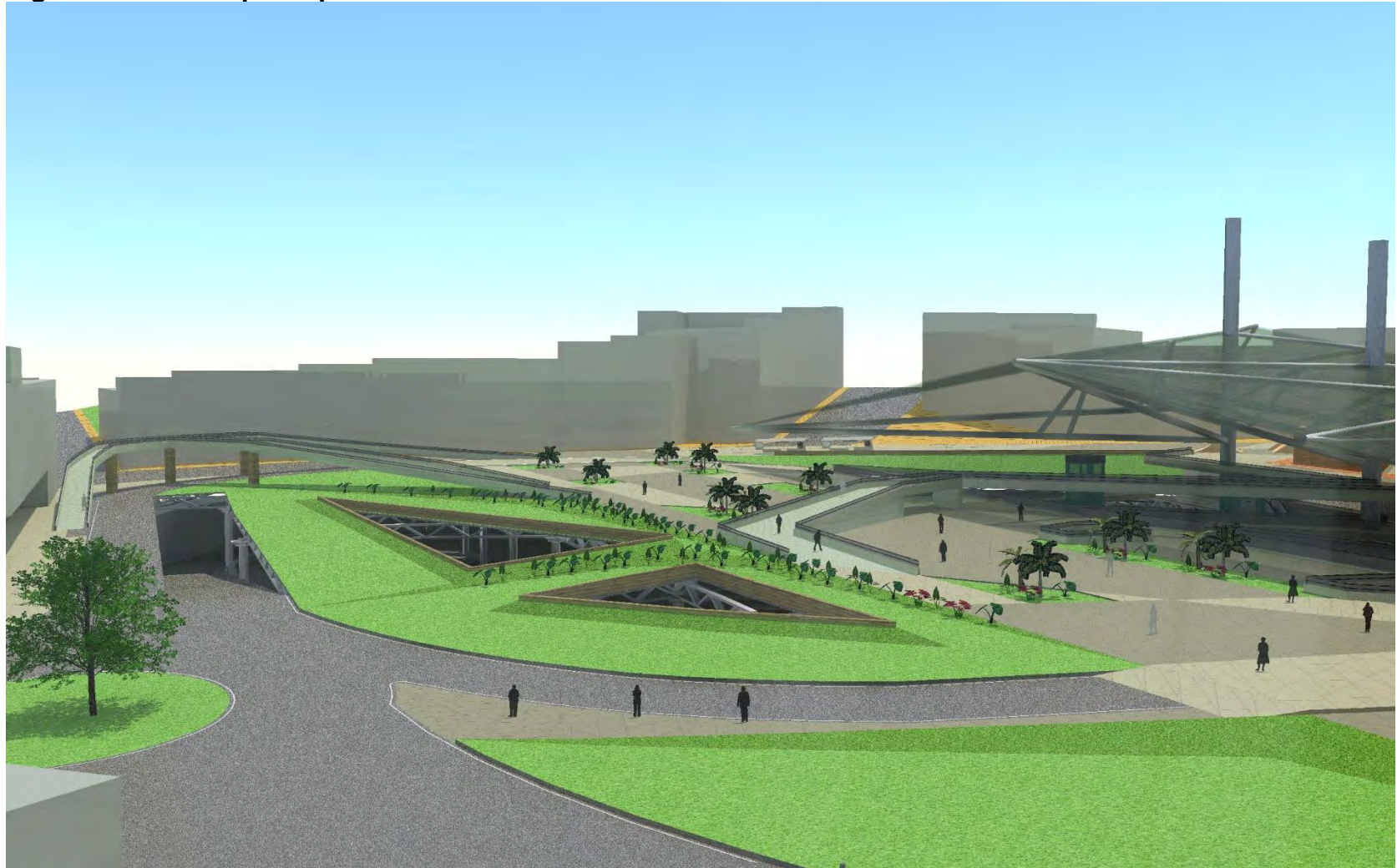


Figura 49. Vista espacio público hacia la cubierta

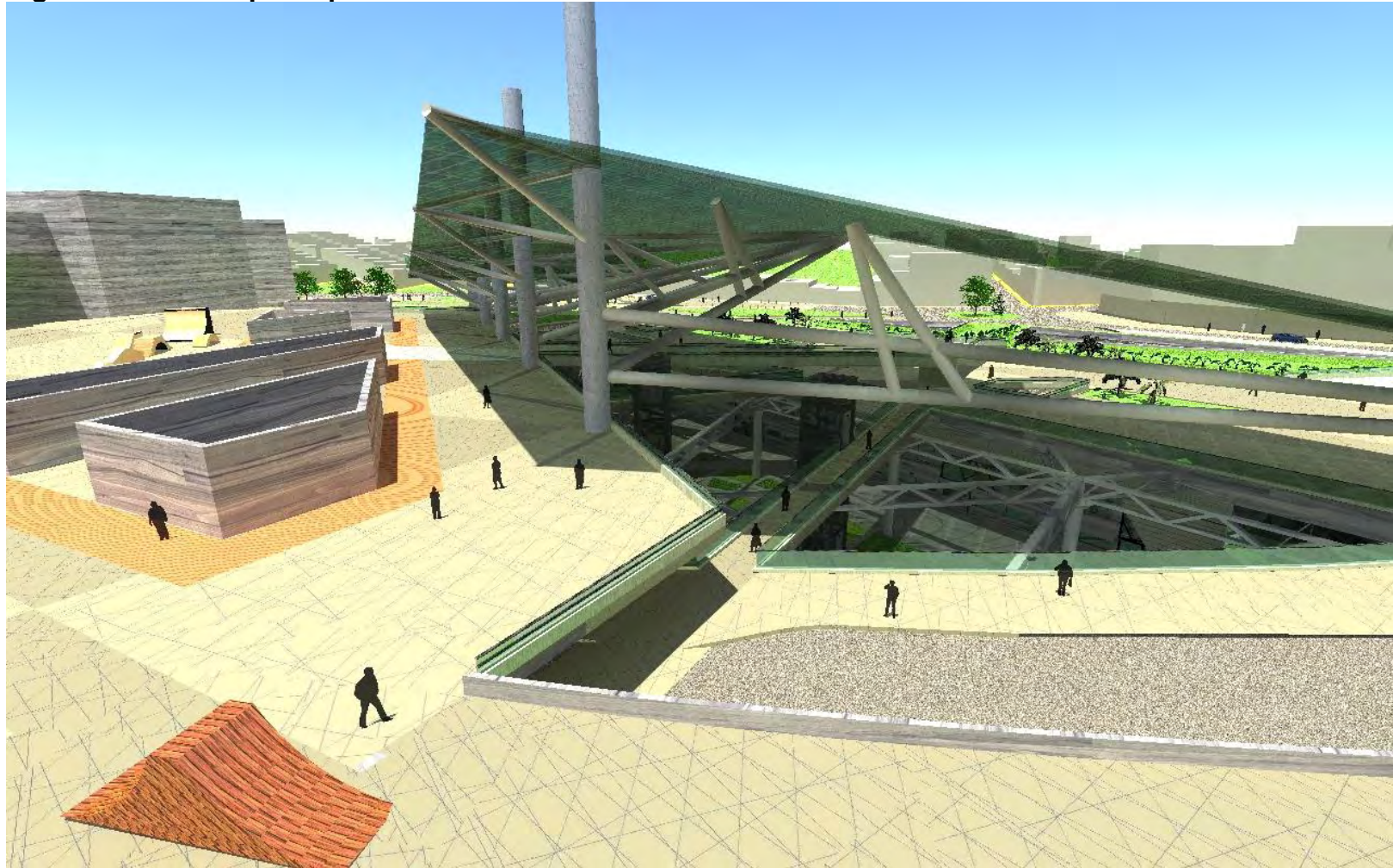


Figura 50. Vista espacio público hacia la cubierta

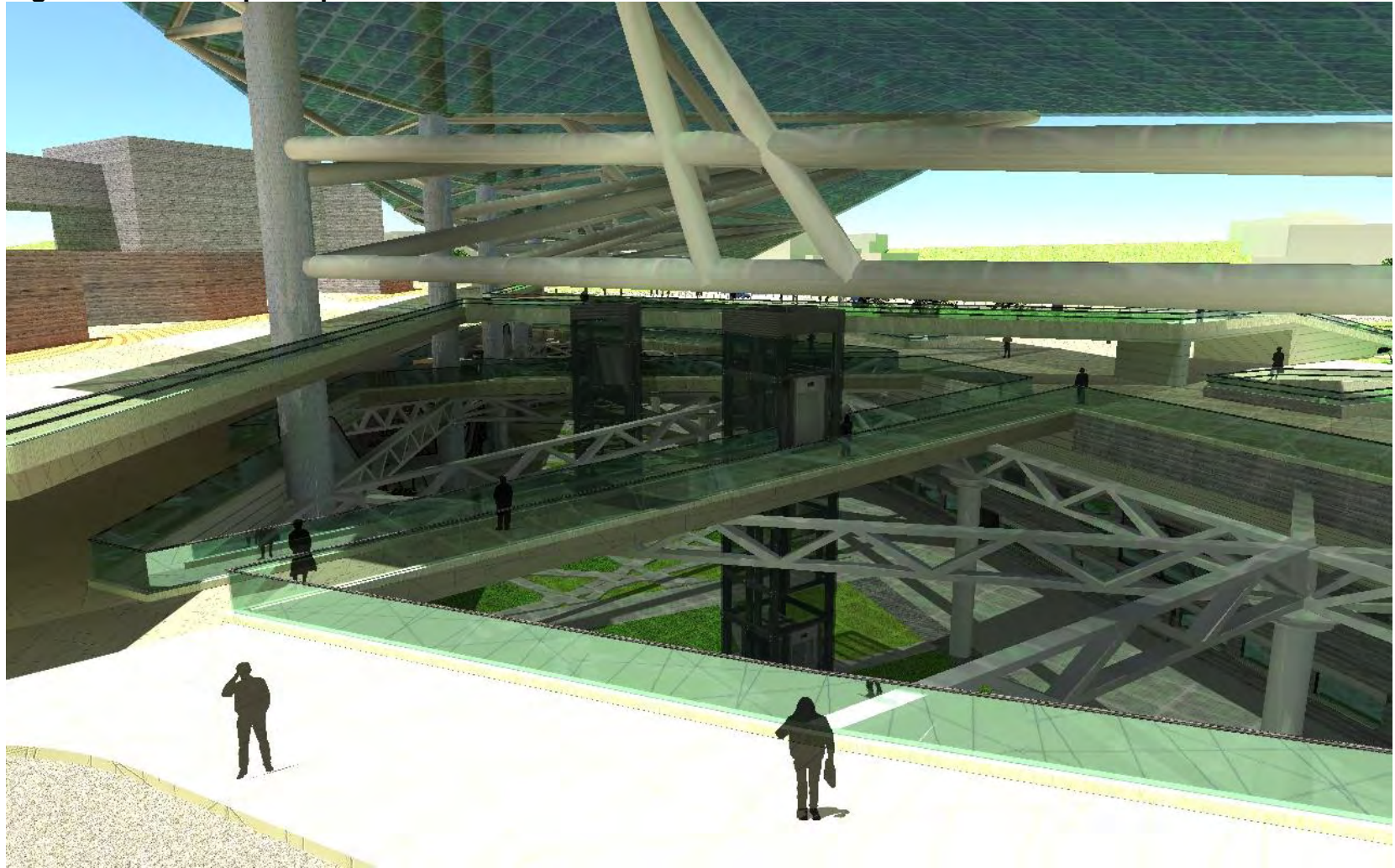


Figura 51. Vista vacíos

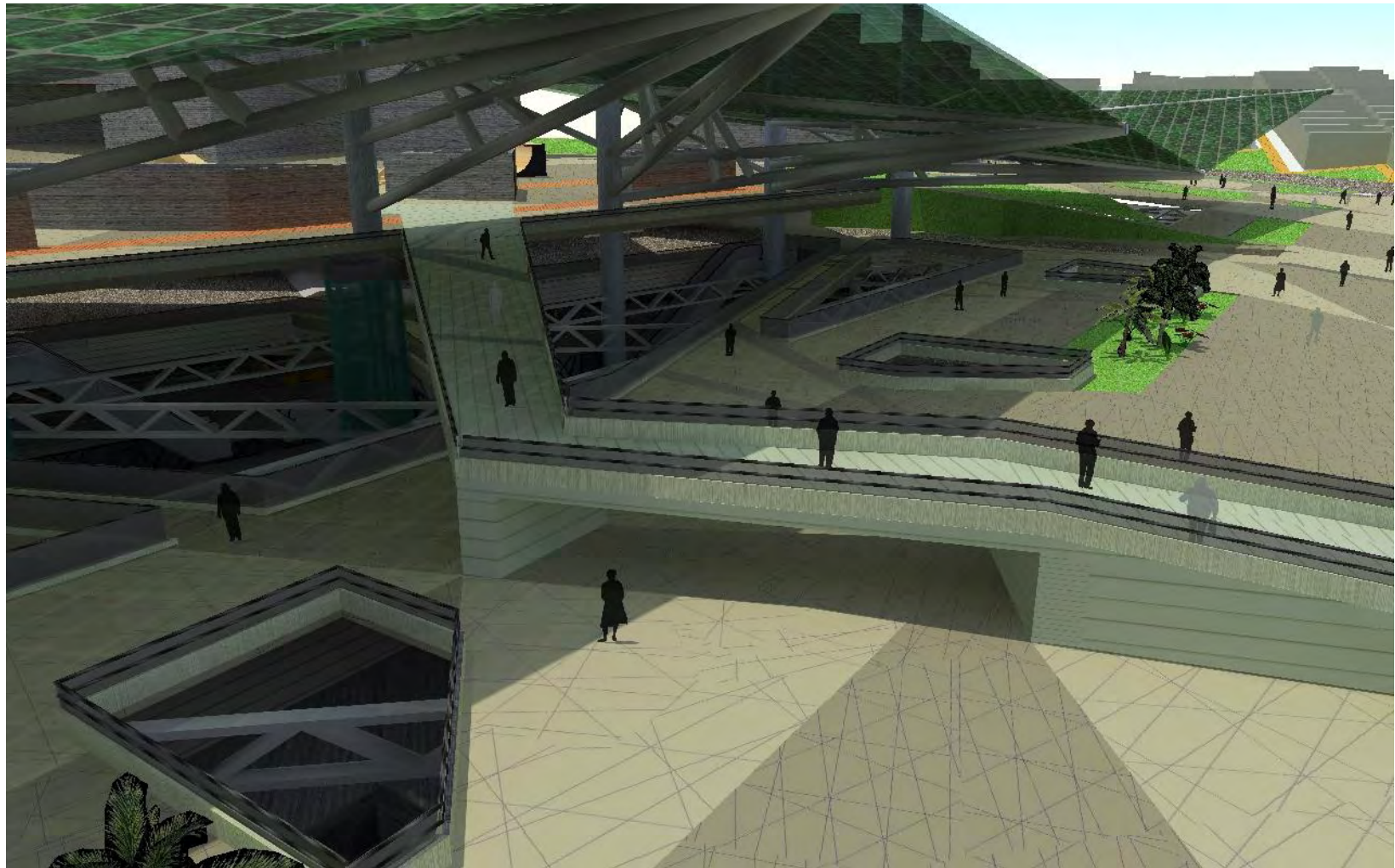


Figura 52. Vista desde la calle hacia la cubierta

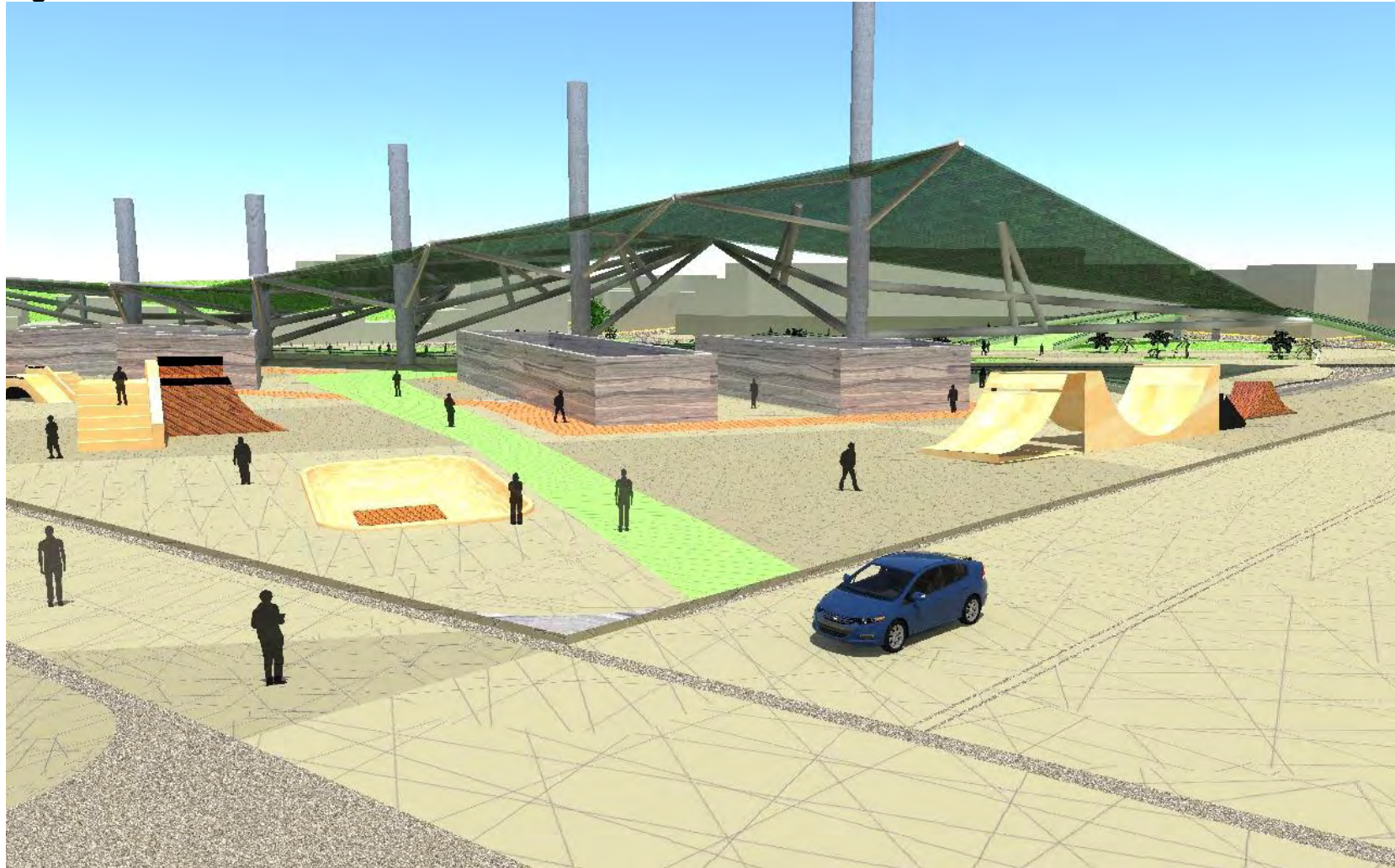


Figura 53. Vista acceso principal

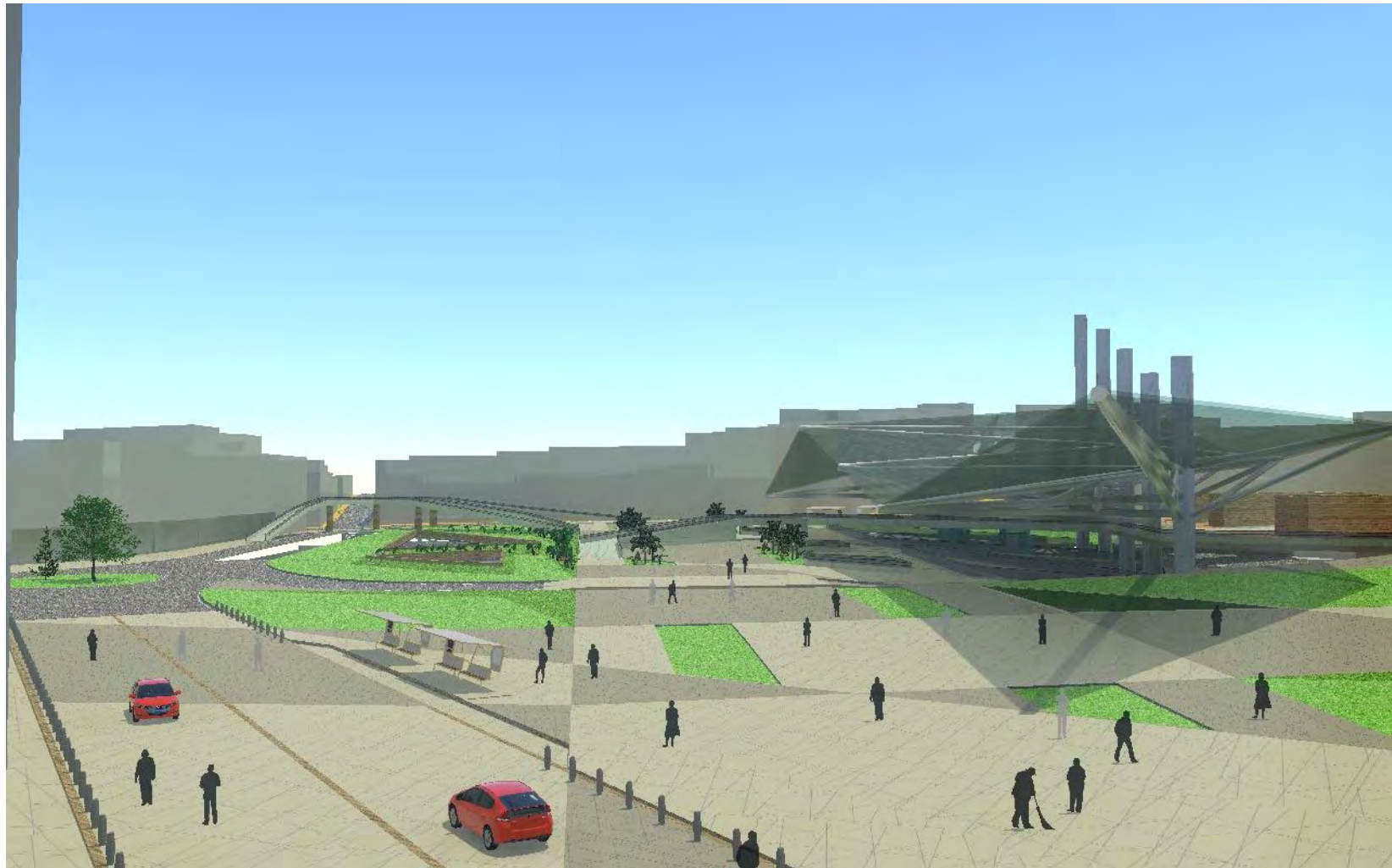


Figura 54. Vista interna anden de llegada



Figura 55. Vista sala de espera

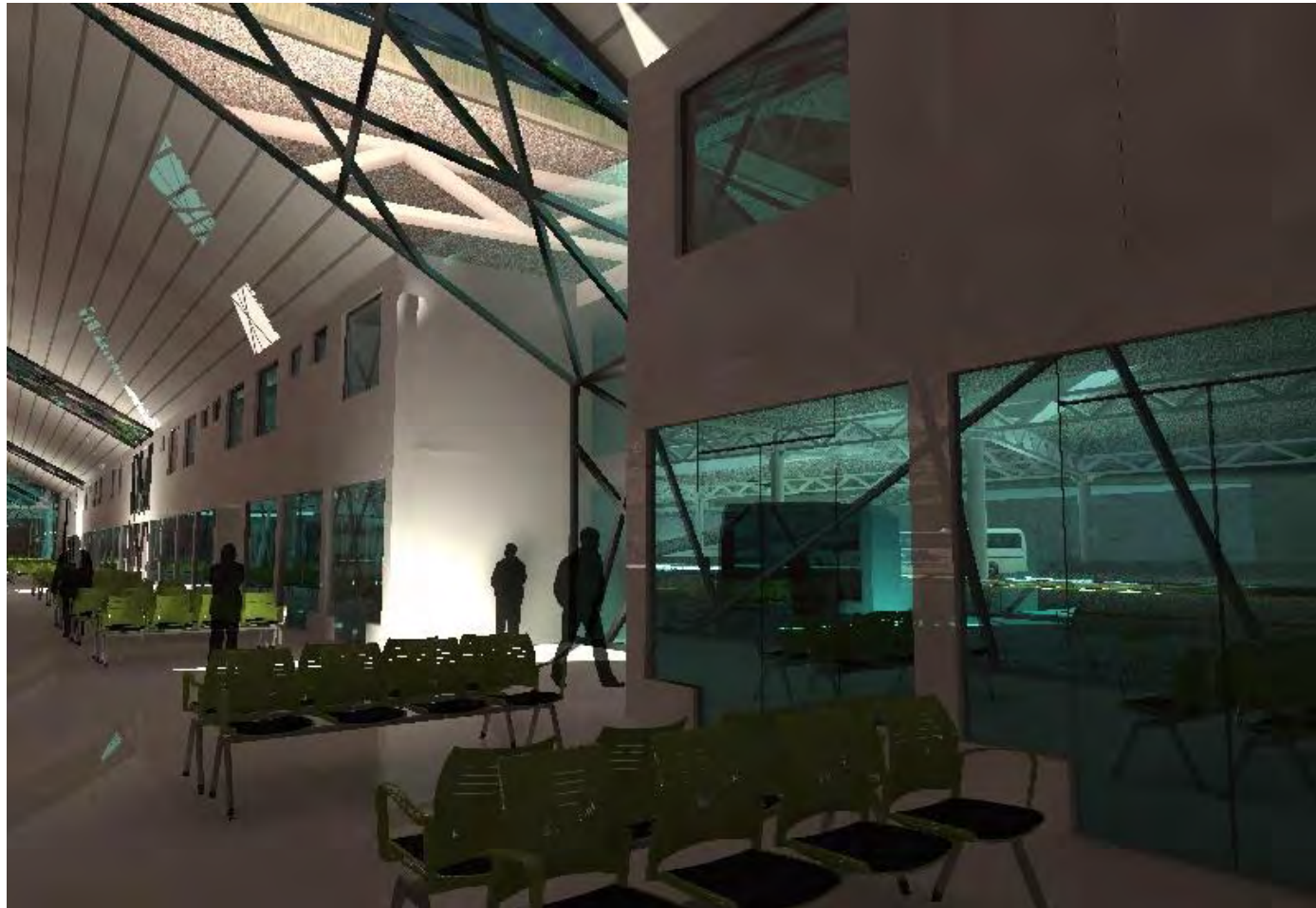


Figura 56. Vista anden de abordaje hacia la sala V.I.P

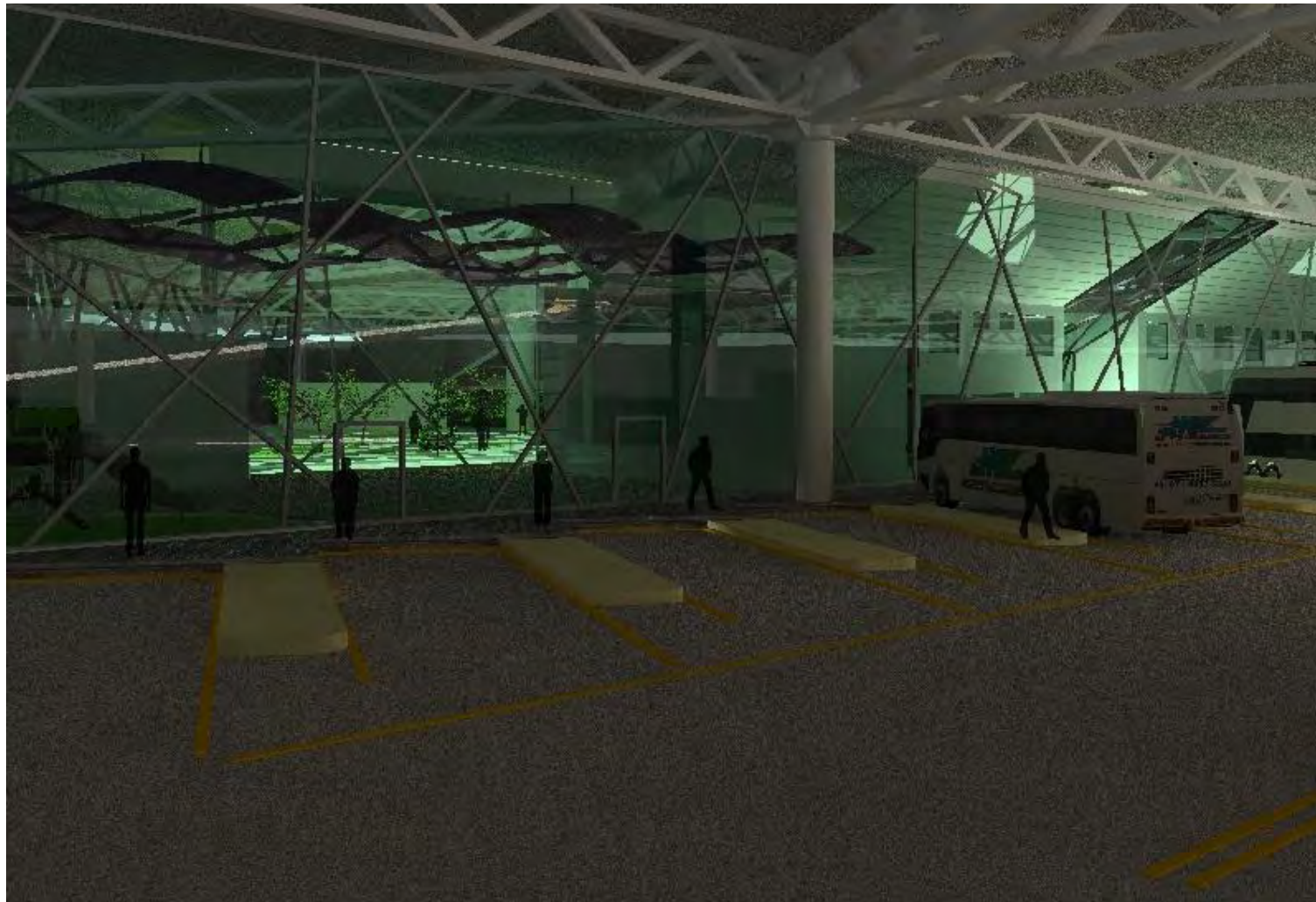


Figura 57. Vista patio de maniobras

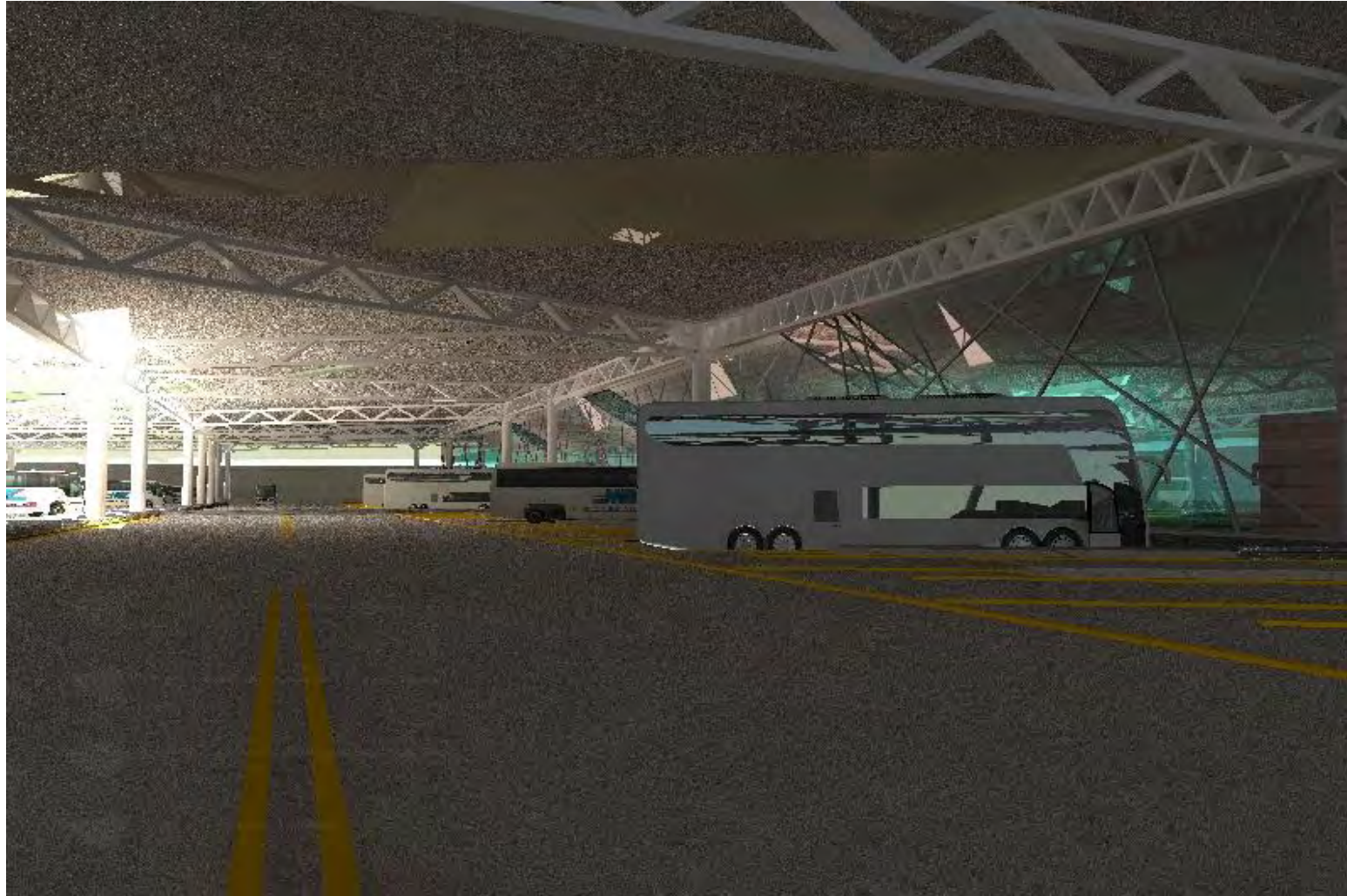


Figura 58. Vista plaza de comidas hacia el jardín principal



Figura 59. Vista ingreso al terminal

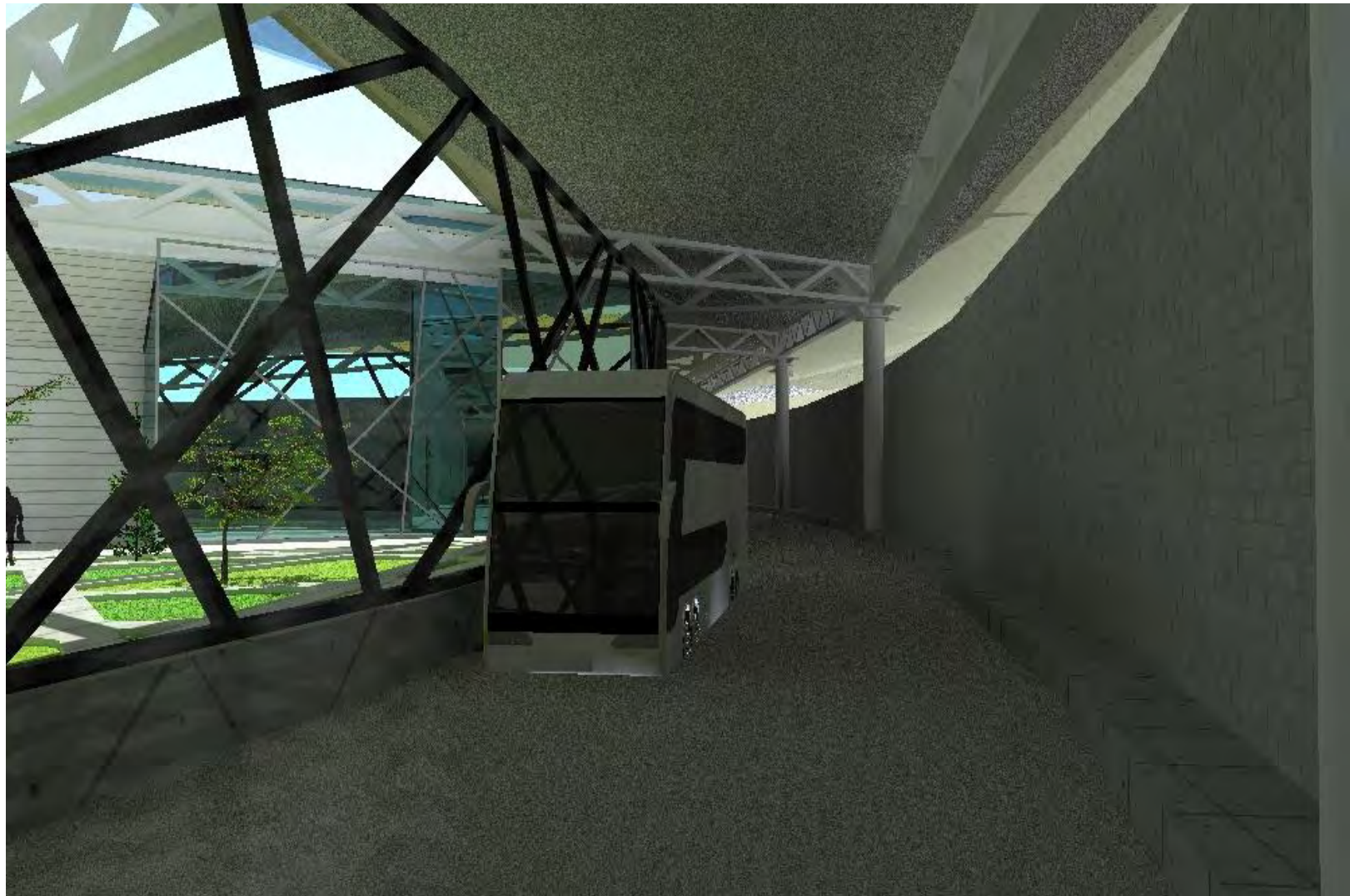


Figura 60. Vista jardín de distribución



Figura 61. Vista anden de llegada



Figura 62. Vista plaza de comidas



Figura 63. Vista jardín



Figura 64. Vista jardín ascensor



CONCLUSIONES

1.El proyecto arquitectónico de la terminal de transportes propone un diseño que brinda las condiciones adecuadas para un mejor servicio de abordaje de vehículos a larga distancia cumpliendo con los requisitos y normativas legales

2.se llevo a la conclusión de que se debe tener una mayor visión para el diseño del terminal y tener en cuenta principalmente la situación actual y limitante de la ciudad

3.el conjunto arquitectónico del proyecto es novedoso y brinda el confort al momento del abordaje de pasajero y conexión con el sistema de transporte publico de integración con ciudad

NETGRAFIA

IPITIMES.COM. [en línea] [citado 2017-01-22] Disponible en internet: en, www.ipitimes.com