

**DISEÑO URBANO MALECÓN TURÍSTICO PARA EL MUNICIPIO DE  
SANTIAGO DE TOLÚ SUCRE**

**AUTOR:**

**JENNIFER SOFIA SANTOS GARAY**

**COD. 1103107476**

**UNIVERSIDAD DE PAMPLONA**

**FACULTAD DE INGENIERIAS Y ARQUITECTURA  
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y DISEÑO INDUSTRIAL  
PROGRAMA DE ARQUITECTURA  
PAMPLONA  
2016**

**DISEÑO URBANO MALECÓN TURÍSTICO PARA EL MUNICIPIO DE  
SANTIAGO DE TOLÚ SUCRE**

**Trabajo de grado para optar por el título de arquitecto**

**Presenta:  
JENNIFER SOFIA SANTOS GARAY**

**Director:  
Arq. Albeiro Villamizar  
Docente Universidad de Pamplona**

**UNIVERSIDAD DE PAMPLONA  
FACULTAD DE INGENIERIAS Y ARQUITECTURA  
DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA Y DISEÑO INDUSTRIAL  
PROGRAMA DE ARQUITECTURA  
PAMPLONA  
2016**

# DEDICATORIA

*Le dedico este trabajo a Dios, porque a pesar de todas las adversidades que he pasado en la realización de este proyecto, me dio las fuerzas necesarias para llevarla a cabo.*

*A mis padres por su apoyo y amor incondicional en cada momento de mi vida.*

*Y a todas las personas, que de una u otra manera hicieron un aporte significativo en este trabajo.*

# AGRADECIMIENTOS

*Expreso mis más sinceros agradecimientos a:*

*Arq. Albeiro Villamizar docente de la Universidad de Pamplona,*

*Arq. Juan Díez docente de la Universidad de Pamplona, por su valiosa colaboración en la elaboración de este proyecto.*

*Y en especial a todos los docentes del Programa de Arquitectura de la Universidad de Pamplona, por sus enseñanzas.*

## **PENSAMIENTOS**

“Las dificultades preparan a personas comunes para destinos extraordinarios” **C.S Lewis**

“El ejercicio de la arquitectura es la más deliciosa de las labores. Es también junto con la agricultura, la más necesaria para el hombre” **Philip Johnson**

## CONTENIDO

	Pag
INTRODUCCIÓN.....	17
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	19
SUBPREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	19
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	20
DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA .....	20
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....	22
JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA .....	24
OBJETIVOS .....	26
OBJETIVO GENERAL .....	26
OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	26
METODOLOGÍA .....	27
<b>CAPÍTULO I</b>	
MARCO CONCEPTUAL .....	30
EL ESPACIO URBANO .....	30
EL ESPACIO PÚBLICO .....	31
SUS ORÍGENES .....	31
EL CONCEPTO DE ESPACIO PÚBLICO .....	32
COMPONENTES DEL ESPACIO PÚBLICO .....	33
TIPOS DE ESPACIO PÚBLICO .....	36
EL TURISMO.....	37

ALCANCES DEL TURISMO .....	38
FORMAS DE TURISMO.....	38
TIPOS DE TURISMO .....	39
ECONOMÍA TURÍSTICA .....	41

## **CAPÍTULO II**

ANÁLISIS Y CONTEXTUALIZACIÓN.....	45
LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DEL PAÍS.....	45
REGIÓN CARIBE COLOMBIANA.....	46
“RED TURÍSTICA DE LA COSTA CARIBE” .....	46
SUCRE COMO ECO REGIÓN .....	47
SANTIAGO DE TOLÚ UN PARAÍSO PARA DESCUBRIR.....	56
CARACTERIZACIÓN DEL MUNICIPIO.....	56
CONDICIONES TURÍSTICAS.....	57
MEDIOS DE ACCESO MUNICIPAL.....	58
CONECTIVIDAD URBANA.....	60
SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO .....	61
CONTEXTO AMBIENTAL.....	61
HIDROGRAFÍA.....	61
OLEAJES.....	62
MAREAS .....	63
FLORA Y FAUNA.....	63
EROSIÓN COSTERA.....	64

NODO DE CONVERGENCIA, CARRERA PRIMERA SANTIAGO DE TOLÚ.....	65
CARACTERIZACIÓN Y DELIMITACIÓN.....	65
SECTOR DE INTERVENCION FASE I.....	66
USOS DEL SUELO.....	66
ALTURAS Y TIPOLOGÍAS EDIFICATORIAS.....	68
FLUJOS.....	69
VEHICULAR.....	69
PEATONAL Y BICITAXISTAS.....	69
DINÁMICAS DEL ESPACIO PÚBLICO CARRERA PRIMERA.....	71
ESPACIO PÚBLICO Y COMERCIO INFORMAL .....	71
MOBILIARIO URBANO.....	72
HITOS Y NODOS.....	73
CONTAMINACIÓN AUDITIVA Y VISUAL.....	75
CONCLUSIÓN DEL CAPÍTULO.....	76
<b>CAPÍTULO III</b>	
PROPUESTA URBANA .....	78
ESPACIOS DE OPORTUNIDAD.....	78
OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.....	79
ESPACIOS A CONECTAR .....	79
RENOVACIÓN – CONECTIVIDAD.....	81
FINALIDADES.....	82
PROPUESTA RECUPERACIÓN DE PLAYAS .....	84



TÉCNICAS DE MANEJO DE LA EROSIÓN COSTERA .....	85
OBRAS DE PROTECCION Y CONTROL DE LA EROSION COSTERA, SUBREGION GOLFO DE MORROSQUILLO EN LOS CASCO URBANOS DE LOS MUNICIPIOS DE SANTIAGO DE TOLU Y COVEÑAS.....	86
PROYECTO REGENERACION DE PLAYAS MEDIANTE RELLENO HIDRAULICO EN LA ZONA URBANA DE SANTIAGO DE TOLU DEPARTAMENTO DE SUCRE.....	88
CONCLUSIÓN .....	94
PROPUESTA DE ESPACIO PÚBLICO.....	95
CATEGORÍA DE INTERVENCIÓN RENOVACIÓN URBANA.....	95
“CONSTRUIR SOBRE LO CONSTRUIDO” .....	95
LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO .....	95
PREMISAS PARA EL DISEÑO, CONSTRUCCION Y SOSTENIBILIDAD DEL ESPACIO PUBLICO.....	96
ALCANCES DE LA PROPUESTA .....	97
DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA.....	98
FASES DE CONSTRUCCION .....	103
ESTRATEGIAS GENERALES DE INTERVENCIÓN.....	105
PROGRAMA DE DISEÑO.....	106
MOVILIARIO URBANO.....	108
SEÑALES REGLAMENTARIAS.....	116
SEÑALES INFORMATIVAS.....	116
PROPUESTA DE ARBORIZACION .....	117
CRITERIOS DE ARBORIZACION.....	118

FITOTECTURA.....	119
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	125
BIBLIOGRAFÍA .....	127
INFOGRAFÍA .....	128

## LISTA DE TABLAS

TABLA N°1. ECOSISTEMAS DEPARTAMENTO DE SUCRE.....	51
TABLA N°2 INVENTARIO Y LOCALIZACION DE ESTRUCTURAS A RETIRAR .....	91

## LISTA DE FIGURAS

FIG 1. CAUSAS Y EFECTO.....	23
FIG 2. ELEMENTOS NATURALES.....	33
FIG 3. ELEMNTOS ARTIFICIALES.....	35
FIG 4. ELEMENTOS COMPLEMENTARIOS.....	36
FIGURA 5. TURISMO COMO ACTIVIDAD ECONOMICA.....	42
FIG 6. FLUJOS TURISTICOS.....	43
FIG 7. UBICACIÓN DE COLOMBIA.....	45
FIG 8. MAPA REGION CARIBE RUTAS TURISTICAS.....	46
FIG 9. SUBREGIÓN GOLFO DE MORROSQUILLO.....	47
FIG 10. SUBREGIÓN MONTES DE MARIA.....	48
FIG 11. SUBREGIÓN SABANA.....	48
FIG 12. SUBREGIÓN MOJANA.....	49
FIG 13. SUBREGIÓN SAN JORGE.....	49
FIG 14. LOCALIZACIÓN SUBREGIÓN EJE CAFETERO.....	51
FIG 15. RUTA CULTURAL DEPARTAMENTO DE SUCRE.....	53
FIG 16. RUTA ARTESANA DEPARTAMENTO DE SUCRE.....	53
FIG 17. RUTA SOL Y PLAYA DEPARTAMENTO DE SUCRE.....	54
FIG 18. RUTA ECOLOGICA DEPARTAMENTO DE SUCRE.....	54
FIG 19. RUTA RELIGIOSA DEPARTAMENTO DE SUCRE.....	55
FIG 20. LOCALIZACION DEL MUNICIPIO.....	56
FIG 21. MEDIOS DE CONECTIVIDAD.....	59

FIG 22. VÍAS ESTRUCTURANTES AREA URBANA.....	60
FIG 23. SISTEMA DE ESPACIO PUBLICO.....	61
FIG 24. CONTAMINACION FUENTES HIDRICAS.....	62
FIG 25. EROSIÓN COSTERA, AREA URBANA.....	65
FIG 26. DELIMITACIÓN CARRERA 1.....	65
FIG 27. DELIMITACIÓN FASES PROYECTUALES DE DESARROLLO.....	66
FIG 28. USOS DEL SUELO FRANJA COSTERA CARRERA 1.....	67
FIG 29. USOS DEL SUELO SECTOR DE INTERVENCIÓN FASE 1.....	68
FIG 30. ALTURAS EDIFICATORIAS, SECTOR DE INTERVENCIÓN FASE 1.....	68
FIG 31. TIPOLOGIA EDIFICATORIA.....	69
FIG 32. FLUJOS, SECTOR DE INTERVENCIÓN FASE 1.....	70
FIG 33. INVASIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO, SECTOR DE INTERVENCIÓN FASE 1 .....	71
FIG 34. ESPACIO PÚBLICO VS COMERCIO INFORMAL, SECTOR DE INTERVENCIÓN FASE 1.....	71
FIG 35. MOBILIARIO URBANO SECTOR DE INTERVENCIÓN FASE 1.....	72
FIG 36. HITOS-NODOS, SECTOR DE INTERVENCIÓN FASE 1.....	73
FIG 37. MIRADORES, SECTOR DE INTERVENCIÓN FASE 1.....	74
FIG 38. PARQUE MARINO ACUARIO GOLFO DE MORROSQUILLO.....	74
FIG 39. MUELLE TURISTICO.....	74
FIG 40. ESPACIOS A CONECTAR.....	80
FIG 41. RED URBANA.....	82
FIG 42. LOCALIZACIÓN.....	86
FIG 43. AREA DE INTERVENCIÓN.....	87

FIG 44. PROPUESTA DE INTERVENCIÓN.....	88
FIG 45. RELLENO DE PLAYAS.....	89
FIG 46. SECCION TRANSVERSAL TIPO ROMPEOLAS.....	90
FIG 47. INVENTARIO Y LOCALIZACIÓN DE ESTRUCTURASB A RETIRAR...91	
FIG 48. AREA DE INTERVENCIÓN.....	92
FIG 49. ESTADO ACTUAL.....	92
FIG 50. PROPUESTA REGERACIÓN DE PLAYAS.....	93
FIG 51. AREA DE INTERVENCIÓN.....	96
FIG 52. FASES DE CONSTRUCCIÓN.....	103
FIG 53. PROPUESTA DE PROTECCIÓN Y REGERACION DE PLAYAS.....	104
FIG 54. IMPANTACIÓN GENERAL.....	121
FIG 55. PRESPECTIVA.....	122
FIG 56. PASAJE URBANO PURETO VALLARTA ANTES DE LA INTERVENCIÓN.....	131
FIG 57. INTERVENCIÓN PUERTO VALLARTA .....	132
FIG 58. PERFILES .....	132
FIG 59. DETALLE DE CONSTRUCCIÓN .....	133
FIG 60. MANZANAS .....	134
FIG 61. ESCULTURA PUERTO VALLARTA .....	134
FIG 62. MALECON LEON CARIBI .....	135
FIG 63. MALECON LEON CARIBI .....	136
FIG 64. MONTERIA, CORDOBA .....	136
FIG 65. DETALLE CIRCULACIONES .....	138

FIG 66. ZONAS PARQUE RONDA DEL SINU .....139

FIG 67. PARQUE LINEAL RONSA DEL SINU .....140

FIG 68. MUELLE TURISTICO DE MONTERIA .....141

FIG 69. MUELLE TURISTICO DE MONTERIA .....141

FIG 70. TRANSLADO DE SANTIAGO DE TOLU .....144

FIG 71. SANTIAGO DE TOLU 1549 .....144

## LISTA DE ANEXOS

TENDENCIAS ARQUITECTÓNICAS.....	131
MALECÓN TURÍSTICO DE PUERTO VALLARTA.....	131
MALECÓN AVENIDA DEL RIO LEÓN CARIBI .....	135
PARQUE LINEAL RONDA DEL SINÚ.....	136
MUELLE TURÍSTICO DE MONTERÍA.....	140
CONTEXTO HISTÓRICO.....	143
NORMATIVA.....	146
FICHAS DE REGISTRO Y CALIFICACIÓN COMPONENTES CULTURALES CARRERA 1 .....	155
PERFILES VIAL CARRERA 1 .....	158
FICHAS PAISAJISTICAS.....	162
MATERIALIDAD.....	166
GLOSARIO DE TERMINOS.....	167



## INTRODUCCIÓN

Durante las seis últimas décadas el turismo ha experimentado una continua expansión y diversificación, convirtiéndose en uno de los sectores económicos de mayor envergadura y desarrollo del mundo. Un número creciente de destinos a nivel mundial se han abierto al turismo y han invertido en él, haciendo del mismo un sector clave para el progreso a través de la creación de puestos de trabajo y de empresas, la generación de ingresos de exportación y la ejecución de infraestructuras.

Según las previsiones a largo plazo de la organización mundial del turismo (OMT), incluidas en Tourism Towards 2030 (Turismo hacia 2030), las llegadas de turistas internacionales a escala mundial crecerán un 3,3% anualmente entre 2010 y 2030, hasta alcanzar los 1.800 millones de turistas; se prevé que el ritmo de crecimiento de llegadas a destinos emergentes (+4,4% al año) doble el de llegadas a economías avanzadas (+2,2% al año). América Latina, con su vasto territorio, gran diversidad de atractivos naturales, riqueza cultural, y patrimonios arquitectónicos, ha captado la mirada de la industria turística global, las llegadas de turistas aumentaron un 5% en 2014, gracias al empuje de Argentina (+13%), Ecuador (+14%) y Colombia (+12%), Sin embargo, a pesar de este escenario futuro prometedor todavía resta mucho por hacer y mejorar en materia de estructura y servicios.

Colombia se consolida como uno de los atractivos turísticos más deseado en el mundo, debido a su gran variedad de climas, paisajes, exóticos lugares, y por ser también un país multiétnico y pluricultural. Sin embargo, la industria del turismo no siempre fue favorecedora para el país, en el año de 2008 Colombia se ubicaba en el octavo puesto de países visitados a nivel de Latinoamérica por turistas extranjeros, manifestando una subutilización de las ventajas comparativas con las que cuenta el país en materia de recursos naturales y riquezas culturales.

En la actualidad, la situación anterior ha cambiado debido a la mejora de la percepción de seguridad y la eliminación de advertencias a los viajeros extranjeros, lo cual ha contribuido a mejorar los ingresos del sector en los últimos años, de acuerdo al Informe de Turismo (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo), en el primer bimestre de 2015 Colombia recibió 12,1% más de llegadas de turistas que en el mismo periodo de 2014, registrando 750.062 entradas.

El turismo es el segundo sector generador de divisas para Colombia, superando productos tan tradicionales como el café, las flores, y el banano. Sin embargo,

queda mucho por mejorar a nivel de estructura (portuaria y terrestre) la cual es una de las principales dificultades que enfrenta el sector.

Hoy en día, el gobierno nacional le apuesta al turismo como potenciador del desarrollo nacional y constructor de paz, creando así el plan sectorial para el turismo 2014-2018, el cual tiene como objetivo posicionar a Colombia como destino sostenible y sustentable, reconocido en los mercados mundiales y valorado en los mercados nacionales por su multiculturalidad y mega diversidad con oferta altamente competitiva que lleve a su máximo nivel a la industria de los viajes, busca generar en torno a los destinos turísticos de cada región estructura sostenible, gestionar que se creen nuevas plataformas para acceder a los destinos, mejorar y facilitar el desarrollo de proyectos de señalización turística vial y peatonal, y gestionar el restablecimiento del programa de posadas turísticas.

Actualmente la experiencia turística de Colombia se desarrolla a base del turismo de aventura, sol y playa, y paisajes culturales, para lo cual se necesita la materialización de proyectos de estructuras que permitan crecer el número de turistas en cada rama, con relación a lo anteriormente planteado la actual investigación se enfoca en la transformación del espacio público existente, en el municipio de Santiago de Tolú sucre, con una propuesta de diseño urbano sobre la carrera primera. Demostrando que el municipio necesita de un soporte a nivel estructural que funcione como un referente de convocatoria, reforzando así el sector turístico del municipio, y demostrando como el espacio público puede ayudar a la integración de la comunidad en general.

## **PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN**

¿Cómo se debe realizar un diseño urbano: malecón turístico, para el municipio de Santiago de Tolú, sucre, que fortalezca los hechos arquitectónicos, urbanos, y paisajísticos del municipio y que mejore el espacio público, el entorno y el paisaje en general?

### **SUB-PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN**

- ¿Cuáles son los conceptos, tendencias, normas generales y locales relacionadas con el diseño de espacio público que potencialicen y desarrollen el sector turístico del municipio?
- ¿Cuáles son las condiciones socio-culturales y ambientales del municipio de Santiago de tolú, que más influyen en el diseño urbano con relación a su entorno físico y cultural de implantación?
- ¿De qué forma se puede llevar a cabo el diseño urbano de un malecón turístico, en el municipio de Santiago de tolú Sucre para fortalecer la vocación turística y así contribuir con el desarrollo cultural, social, económico y ambiental del municipio, y responder a las falencias y necesidades existentes en relación al tema del espacio público, y por ende del turismo?

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA**

La región Caribe Colombiana se ha considerado como emporio turístico por excelencia, dada la variedad de atractivos, de recursos y trayectoria histórica-social. Siendo el departamento de Sucre a lo largo y ancho de su territorio un gran potencial turístico de acuerdo a las distintas facetas que ofrece para el turismo de naturaleza, acuaturismo, turismo religioso, ecoturismo, etnoturismo, turismo gastronómico, agroturismo, considerándose su mayor fortaleza la rica diversidad eventica folclórica-cultural, y el turismo de sol y playa.

El municipio de Santiago de Tolú, ubicado en el departamento de Sucre a una distancia de 39,4km de Sincelejo (ciudad capital), se caracteriza por su actividad turística, ofreciendo destinos paradisiacos de sol y playa, además de ambientes propicios para el ecoturismo, y turismo religioso. Representando el 50% de preferencia como destino turístico con respecto al resto del departamento, según el estudio realizado por la gobernación departamental “plan estratégico de desarrollo turístico de sucre”; si bien no cuenta con estadísticas sobre el número de visitantes anuales o los beneficios económicos recibidos por cuenta del turismo es notable la importancia que representa esta actividad como sector económico para la generación de ingresos y el desarrollo municipal.

En la actualidad, es indiscutible que este presenta grandes falencias, y la mayor de estas problemática se da a lo largo de la franja costera del golfo de “Morosquillo”, y es el proceso de erosión, que afecta directamente al municipio de Santiago de Tolú, especialmente el casco urbano. Evidenciando un desgaste a nivel de estructura y de los atractivos naturales en donde es innegable la falta de playas y el mal estado en el cual se encuentra el espacio público, lo cual contribuye con la disminución del interés de los visitantes, afectando directamente la economía del municipio debido a la baja del turismo, originando un alto índice de desempleo, pobreza, y conflictos sociales.

Además de lo ya planteado, La carencia de estructuras de parqueaderos en áreas y corredores comerciales, y el desarrollo de la economía informal, principalmente en la carrera primera, que han impactado de manera negativa el espacio del peatón y deteriorado las condiciones ambientales, el mal estado del mobiliario urbano y componentes culturales (monumentos, estatuas).

Por otra parte el municipio adolece de un terminal marítimo apropiado que facilite la comunicación del municipio con otras islas cercanas, ya que el existentes no se encuentran en las mejores condiciones. Ni fue diseñado correctamente, Es decir, carece de una estructura apropiada para la prestación de servicios de calidad, lo que genera problemas de contaminación de las aguas, del paisaje y ambientales en general, además de la pérdida de un potencial atractivo turístico que pueden generar gran interés en el viajero.

Estas problemáticas antes mencionadas traen como consecuencias, el difícil acceso por medios fluviales, invasión del espacio público por parte de vendedores informales y bicitaxistas, lo cual influye de manera directa en la movilidad ocasionando caos vehicular y peatonal, y generando ambientes de inseguridad, desaprovechamiento de los recursos naturales, y culturales del municipio, generando en este una oferta turística de baja calidad, con espacio públicos deteriorados y poco atractiva al turista, Ya que este no cuenta con un referente o un atractivo turístico a nivel estructural que complemente el atractivo natural de las playas que posee el municipio para posesionarlo a nivel nacional, como un atractivo turístico particular que ofrezca una alternativa diferente a las ya consolidadas en el mercado.

Muy a pesar de las riquezas naturales, culturales y oportunidades de desarrollo del municipio antes descritas, se evidencia un total atraso en todos los aspectos debido a la corrupción y malas administraciones a la q ha sido expuesto en los últimos años, en donde los recursos del estado no son utilizados de la mejor manera. Descuidando lo verdaderamente importante que es la inversión pública en donde debería primar el bien común sobre el bien particular.

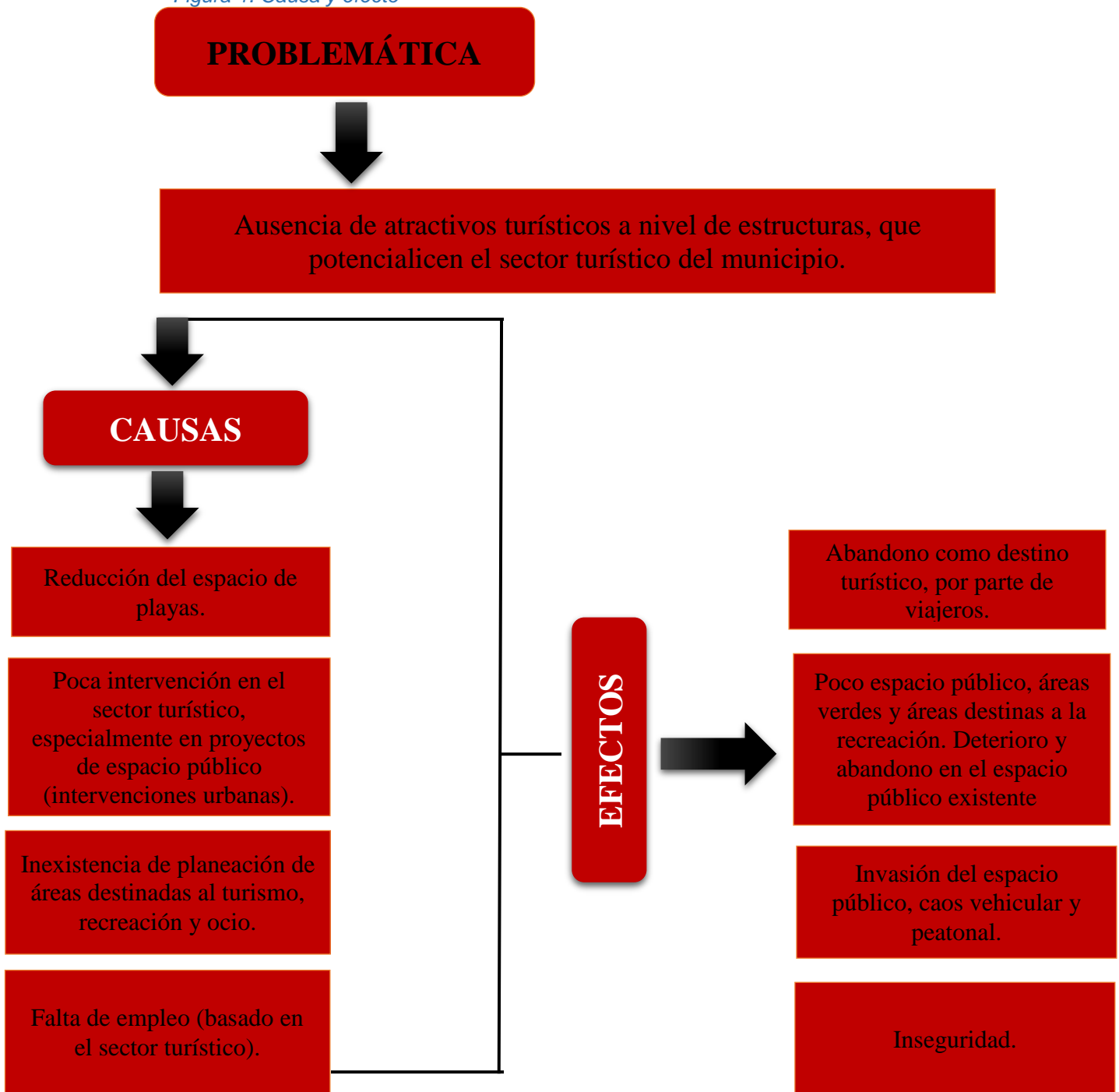
## FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Santiago de Tolú, comúnmente conocido como Tolú, es un municipio situado en la Costa Caribe en el centro del golfo de “Morrosquillo”, en el departamento de Sucre. de acuerdo al inventario de atractivos turísticos y servicios turísticos del departamento de sucre, el municipio de Santiago de Tolú es Considerado como uno de los destinos preferidos por turistas nacionales especialmente del interior del país como Antioquia, Bogotá, Popayán, Ibagué, gracias a sus paradisíacas playas propicias para el ecoturismo, y la práctica de deportes náuticos, además del turismo religioso que se genera en la semana santa, recibiendo numerosos turistas en diferentes épocas del año.

Pero muy a pesar de esto en los últimos años se ha venido presentando una evidente disminución de visitantes, debido a la falta de atractivos turísticos especialmente de espacios públicos y recreativos para los turistas que potencialicen al municipio, sumándosele a esto la reducción del espacio de playa (el mar ha penetrado en la playa, proceso de erosión), situación que actualmente está siendo contrarrestada con la implementación del proyecto nacional de recuperación de playas que lidera el ministerio de comercio, industria y turismo, el OCAD (órgano colegiado de administración y decisión), acompañado por la gobernación y alcaldías de los municipios afectados, implementando la construcción de espolones, reef balls, plantación de vegetación nativa, y ampliación del ancho de playa mediante el traslado de arena.

Esta problemática de erosión, ha contribuido con el deterioro visible del espacio público del municipio especialmente del corredor turístico de la carrera primera en donde se concentra la mayor parte de la actividad turística. A pesar de que Este espacio urbano ha sido objeto de intervenciones en los últimos años, se presenta un notorio deterioro a nivel urbano, el mal estado del mobiliario, y componentes culturales (monumentos, estatuas), sumándole a esta problemática el inadecuado uso del espacio público presentándose invasión por parte del comercio informal y bici-taxistas, creando caos vehicular y peatonal; y la contaminación presentada por desechos sólidos a lo largo del corredor turístico y la franja costera. Todos estos factores generan diferentes consecuencias como el incremento de la inseguridad que actualmente enfrenta el municipio debido a la falta de empleo que se basa en el sector turístico; Por lo anterior y siguiendo las directrices del plan estratégico de turismo departamental 2011-2020, y del plan de desarrollo municipal sería oportuna la inversión en proyectos urbano-paisajísticos que mejoren la percepción por parte de turistas nacionales y extranjeros. Y de esta manera contribuir con el desarrollo económico, social, cultural, del municipio. (Ver gráfico 2.)

Figura 1. Causa y efecto



Fuente: elaboración propia

## JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

Durante décadas el turismo ha experimentado todo un continuo crecimiento y una profunda transformación, hasta convertirse en uno de los sectores económicos que crecen con mayor rapidez en el mundo, esta dinámica ha convertido al turismo en un motor clave del desarrollo socioeconómico.

Colombia se consolida cada vez más como uno de los atractivos turísticos más deseado en el mundo, debido a su gran variedad de climas, paisajes, y exóticos lugares; en la última década el sector turístico Colombiano registro un crecimiento sostenido del 12.7% y se posiciono como la segunda actividad que mayores divisas genera en el primer trimestre del 2015, es así como el país le apuesta al turismo como eje de desarrollo y como transformador social.

De la mano del ministerio de comercio industria y turismo, el fondo nacional del turismo FONTUR, y el ministerio de cultura se vienen ejecutando diferentes proyectos con el objetivo de promover el turismo cultural, fomentar el desarrollo sostenible, la apropiación del patrimonio y de la comunidad en el desarrollo de los municipios que reúnen mayor valor histórico y a la vez turístico en el país. Intervenciones como la que actualmente se ejecuta en el municipio de Santa Cruz de Lorica, la cual dará pasó a la construcción de un proyecto de recuperación ambiental y paisajística de la ribera del Rio Sinú que tendrá por nombre “El Malecón del Sinú”, busca incrementar el turismo receptivo y doméstico del municipio, Generar oportunidades de progreso, en donde propios y visitantes gozarán del ambiente paisajístico, la gastronomía, la tradición artesanal, y el patrimonio arquitectónico que engalanan este lugar. Al igual que el muelle turístico de Montería, el cual se ha convertido en el sitio preferido por propios y turistas, En donde se ha implementado la práctica de deportes náuticos y la mezcla entre naturaleza y modernidad, recuperando así este sector de la ciudad. A nivel nacional intervenciones de este tipo se han convertido en atractivos turísticos y emblemáticos de las ciudades, generando precisamente un interés en los viajeros y unas dinámicas económicas beneficiosas, como lo han sido los diferentes muelles de la ciudad de Cartagena (muelle de los pegasos, bahía de manga, muelle de la bodeguita, muelle turístico de Cartagena, muelle turístico sociedad portuaria), y también el muelle turístico de Rihacha.



El turismo, se divisa como un sector estratégico a nivel departamental dando lugar a la generación del plan estratégico de turismo de Sucre 2011-2020. En donde se evidencia la situación actual en materia de turismo del departamento. Dentro del plan de desarrollo municipal de Santiago de Tolú, proyecta en su eje socioeconómico el fomento del turismo, sin embargo, los esfuerzos del gobierno local se limitan al bajo presupuesto que se destina para este mecanismo. Así, los bajos niveles de inversión pública en estructuras destinadas a soluciones de corto plazo que no logran satisfacer las necesidades del municipio. El turismo como principal actividad económica, muy a pesar de ser potencialmente lucrativa para la mayoría de las empresas involucradas en la prestación de servicios, no ha alcanzado un alto grado de aprovechamiento, debido a la falta de espacios turísticos que potencialicen al municipio.

Santiago de Tolú, posee un fuerte atractivo turístico con playas para practicar el ecoturismo y diversos sitios de interés turístico como la Playa del Francés ubicada a 20 minutos del casco principal, La Caimanera, o las cercanas islas pertenecientes al archipiélago de San Bernardo (islas Boquerón, Palma, Panda, Mangle, Ceycén, Cabruna, Tintipán, Maravilla, Múcura y santa cruz del islote) aptas para el buceo y la pesca deportiva. Posee además una amplia gastronomía a base de mariscos y pescado fresco, dentro de los platos típicos encontramos pargo a la plancha, coctel de camarones, patacón frito con pescado, arroz con coco, arepa de huevo, y el bollo limpio. Su representativa celebración de la semana santa la cual funciona como a tractor turístico en esta época del año. Por estas razones se hace pertinente promover la actividad turística teniendo en cuenta los diferentes recursos que posee el municipio como mar, islas, ciénagas, manglares, vegetación y fauna, así como un acervo cultural e histórico, variada gastronomía, y diversidad artesanal. Por lo cual Se justifica un proyecto de intervención urbana como solución a la necesidad de espacios para el turismo y actividades compatibles, para el fomento de la cultura, el mejoramiento económico, la integración de la comunidad en general y por medio de esta intervención aportar a la conservación y cultura ambiental del municipio de Santiago de Tolú.

## **OBJETIVOS**

### **GENERAL**

Diseñar un malecón turístico para el sector de la carrera primera, en el municipio de Santiago de Tolú, Sucre.

### **ESPECÍFICOS**

- Analizar la información necesaria sobre los aspectos sociales, culturales, económicas, y ambientales en relación al municipio y al contexto físico del sector de implantación con el fin de conocer las condiciones físicas actuales.
- Examinar las tendencias actuales relacionadas a malecones y espacios públicos como referentes, de elementos turísticos para el planteamiento de la propuesta a realizar.
- Formular una propuesta de diseño de espacio público, que sirva para fortalecer la vocación turística del municipio.
- Realizar una aproximación a nivel de esquema básico del muelle turístico y de embarque del municipio de Santiago de tolú.

## METODOLOGÍA

Para la realización del proyecto utilizaremos una metodología de investigación mixta, dividida en tres etapas:

La Primera etapa será descriptiva - analítica mediante el estudio de los aspectos económicos, sociales, culturales, y ambientales del municipio de Santiago de tolú, acompañado de una fase de encuesta, con el objetivo de medir el nivel de satisfacción de la comunidad con respecto al espacio público de la carrera 1 del municipio.

La segunda etapa será conceptual por medio de la cual se conocerán las tendencias y normas generales de diseño urbano, partiendo de conceptos, y del análisis sociocultural de los nativos y potencialidades turísticas del municipio. Analizando a su vez proyectos llevados a cabo en zonas cercanas a la región.

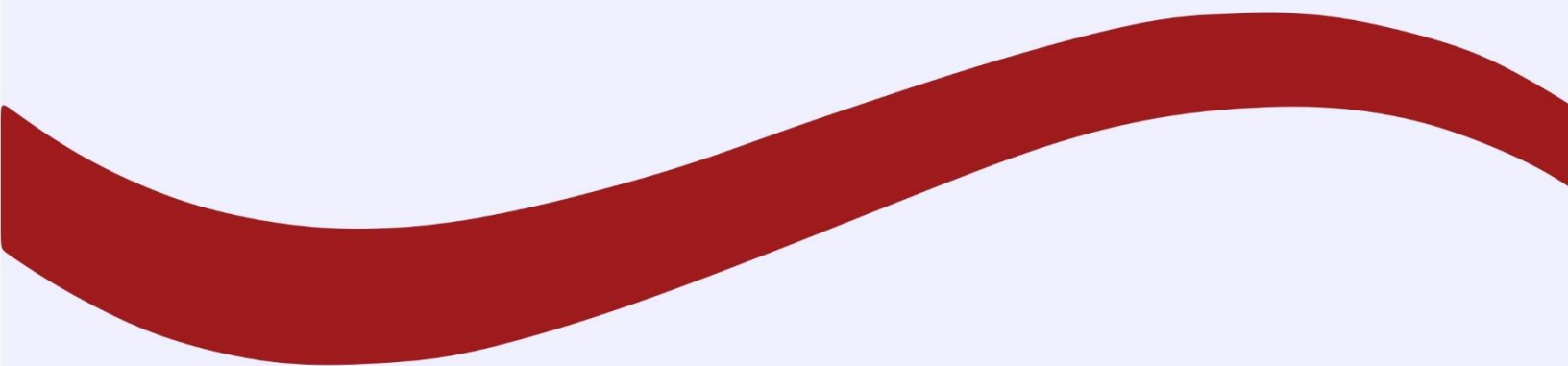
Y la tercera etapa hace referencia a lo proyectual, la cual estará compuesta por una propuesta a nivel de ante proyecto urbano (malecón turístico) y una aproximación a nivel de esquema básico del muelle turístico y de embarque. Todo lo anterior se proyecta como respuesta a las problemáticas planteadas en el trabajo de grado.

Todo esto mediante la utilización de métodos de recolección como:

- Visitas de campo.
- Visitas a oficinas encargadas (gobernación, alcaldía).
- Consulta de normativa, plan de ordenamiento territorial, y normativa nacional.
- Consulta de planimetría.
- Consulta de textos (páginas web, libros, revistas).

Lo anterior con el fin de ampliar conocimientos respecto al municipio y temática

# CAPÍTULO I



## MARCO CONCEPTUAL

### 1. EL ESPACIO URBANO

Rob kier (1985) define el espacio urbano como “todo tipo de espacio intermedio entre edificios, tanto si se trata de áreas urbanas como rurales. La definición geométrica de este espacio depende de la diversa disposición de las fachadas de las casas. Sólo a través de una lectura de sus características geométricas y cualidades estéticas accedemos a la consciencia experimental del espacio exterior en tanto que espacio urbano”.

El espacio urbano tiene una accesibilidad de dominio público, de reunión, intercambio e interrelación, que giran alrededor del hombre ya que siempre el espacio sea cual sea su función es un elemento creado por el hombre y para el hombre, con el fin de satisfacer sus necesidades. Es el resultado de un complejo proceso de urbanización que ha significado la transformación progresiva del ámbito que constituye a la ciudad, más que un producto y un proceso constante, que nació de la necesidad social con el hombre sedentario, de transformar los no lugares, y los lugares que habían sido ignorados por las personas y por la ciudad. Es decir, el espacio urbano está enfocado a los ciudadanos para que realicen actividades recreativas, recreacionales, culturales o de descanso.

Según carolina Bencomo (2003) El espacio urbano puede ser percibido de diferentes maneras de acuerdo a su significado:

- El espacio urbano percibido como una imagen visual, formal y secuencial.
- el espacio urbano como producto de la interacción del colectivo y como espacio de ciudadanía.
- el espacio urbano concebido como un producto en la sociedad global, sociedad del conocimiento dentro de un contexto metropolitano.

## 2. EL ESPACIO PÚBLICO

### 2.1 sus orígenes

Los espacios públicos surgen al mismo tiempo que el ser humano comienza a asentarse en comunidades sedentarias, en la llamada Revolución Neolítica. Ya desde ese período comienzan a gestarse las bases de lo que hoy conocemos y llamamos espacio público; y su funcionamiento como tal se observa a medida que las relaciones sociales y la especialización del trabajo se multiplican y van adquiriendo mayor complejidad. Es así que los caminos y luego las calles, concebidas históricamente para delimitar y organizar la propiedad privada, así como para dividirla de la pública; y los espacios intersticiales que quedaban libres, sin edificar adquieren connotaciones que tienen que ver con las necesidades naturales, sociales y culturales de los hombres para relacionarse entre sí, circular y acceder a las demás edificaciones y estructuras de la ciudad. Un hecho fundamental en el origen y desarrollo de los espacios públicos sería la aparición del comercio, con la creciente necesidad de intercambios constantes de mercadería, se empiezan a utilizar los caminos y los espacios remanentes entre las edificaciones, otorgando nuevas funciones a los lugares comunes y generando tanto espacios de circulación como de comercio, de ocio, de relaciones varias y de socialización.

Con el tiempo, se observa como estos espacios se diversifican y comienzan a responder a nuevas demandas y a actividades cada vez más diversas y complejas que se desarrollan en la ciudad, a la vez que se van transformando en productores y estructuradores de la trama urbana. Es de esta manera que la creación de espacios libres de carácter público forma parte de la historia de las ciudades desde sus comienzos. El ágora y el teatro griego, el foro y los grandes espacios e infraestructuras del Imperio Romano, son clara muestra de la necesidad y la intención de las sociedades clásicas por constituir escenarios de expresión de ideales compartidos en los cuales cada individuo desarrolla su persona y a la vez reivindica su pertenencia a un grupo determinado.

En la época medieval, los espacios públicos respondieron sobre todo a cuestiones religiosas, observándose la construcción de grandes templos y otros edificios públicos en las plazas centrales de las ciudades fortificadas. El sentimiento y la necesidad de congregación y expresión ciudadana de la sociedad continuaban presentes; observándose también la permanencia del comercio así como también diversas actividades sociales que tenían lugar en la plaza. Los caminos de circulación internos y las rutas de comercio también eran espacios de importancia para las sociedades feudales.

A fines del siglo XIX, en plena Revolución Industrial europea, los espacios públicos, en particular los espacios verdes, fueron planteados como lugares e instrumentos ideales para la promoción de la salud en oposición a las pésimas condiciones de trabajo en las industrias y el desbordante crecimiento de las ciudades, con la consecuente generación de barrios obreros de altas densidades y escasas condiciones de salubridad. Luego, a mediados del siglo XX importantes pensadores de todo el mundo resaltaron las funciones sociales y estéticas de los espacios verdes públicos al destacarlos como elementos fundamentales y necesarios dentro de la trama urbana construida.

La importancia de los espacios públicos urbanos ha ido ganando reconocimiento con el transcurso del tiempo. Hoy los espacios públicos son nuevamente reconocidos como elementos centrales de la estructura de la ciudad, y más allá de los beneficios sociales y ambientales, constituyen una herramienta urbanística y un instrumento vital para la renovación y recuperación del espacio urbano, la calidad de vida, la generación de valores culturales, la extensión de infraestructuras, el estímulo a la inversión y al mercado inmobiliario.

### **2.3 el concepto de espacio público**

La ley 9 de 1989 en el artículo 5º define al espacio público como "el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes".

El espacio público es un componente fundamental para la organización de la vida colectiva y la representación de la sociedad, que construye su razón de ser en la ciudad, y es uno de los derechos fundamentales, el derecho al espacio público como derecho a la inclusión. Es la esencia de la ciudad o incluso, según algunos autores, es la ciudad misma, o dicho de otra manera, la ciudad es el espacio público por excelencia (Bohigas 2003).

Según Merlin y Choay (1988), el espacio público es "la parte del dominio público no construido, 'afectado' por usos públicos y formado por una propiedad y por una afectación de uso". Mientras que Sansot (2000), anota que el espacio público es "todo espacio en donde me siento cómodo y en el cual yo percibo el mismo sentimiento de bienestar en los otros".



Diversas reflexiones sobre el concepto de espacio público muestran la existencia de un espacio que hace factible el encuentro de expresiones sociales diversas donde la población puede converger y convivir, Y es el lugar de la representación y del intercambio. Pese a que las relaciones interpersonales se dan cada día más en las invisibles redes de la información, La ciudad se inclina por una recuperación de sus espacios públicos con el fin de responder a las necesidades del mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes en donde es también el espacio de la vida colectiva, y de interacción social.

## **2.4 componentes del espacio público**

Los elementos del espacio público se constituyen en articuladores y facilitadores de las relaciones sociales, las funciones y actividades del ciudadano, de tal manera que se responda a las necesidades primarias de circulación, recreación, encuentro y disfrute. A su vez está integrado por una diversidad de lugares y elementos naturales, construidos y complementarios, que cumplen diferentes funciones, todas ellas vitales para su preservación y aprovechamiento.

### **Elementos naturales**

son aquellas áreas que, aunque hayan sido modificados por el hombre, conservan las funciones esenciales de preservación y conservación de los ecosistemas, productoras de agua y oxígeno, sumadas a otras de tipo paisajístico, que en algunos casos incluso permiten la producción de bienes y servicios ambientales.

Estos elementos conforman la estructura ecológica principal de las ciudades, la cual delimita y condiciona su crecimiento.

Figura 2. Elementos naturales

Elementos naturales	Áreas para la preservación y conservación del sistema orográfico	Componentes de la geografía física que por su relevancia ambiental deben ser protegidas, entre los que se encuentran cerros, montañas y colinas
	Áreas de preservación y conservación del sistema hídrico.	Recursos hídricos que deben ser protegidos por su relevancia ambiental, tales como mares, playas, ciénagas, ríos, represas, canales de desagüe, etc.
	Áreas de interés paisajístico, recreativo y ambiental	En esta categoría se encuentran, entre otros, los parques naturales, las reservas naturales, y los santuarios de fauna y flora.

Fuente: Fuente: guía metodológica 5 mecanismos de recuperación de espacio público, ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial (MAVDT 2006).

### **Elementos constitutivos artificiales o construidos**

son aquellos diseñados y desarrollados por el hombre, para facilitar actividades propias de las ciudades como las áreas integrantes de los sistemas de circulación peatonal y vehicular; las áreas articuladoras del espacio público y de encuentro, tales como: parques urbanos, zonas de cesión gratuita al municipio o distrito, plazas, plazoletas, escenarios deportivos; escenarios culturales y de espectáculos al aire libre; las áreas para la conservación y preservación de las obras de interés público y los elementos urbanísticos, arquitectónicos, históricos, culturales, recreativos, artísticos y arqueológicos como monumentos nacionales, murales, esculturas, fuentes ornamentales los que incluyen el patrimonio de conservación cultural y arquitectónica, que contribuyen a preservar la historia y memoria colectiva de las ciudades.

Figura 3. Elementos artificiales o contruidos

Elementos artificiales o contruidos	Para circulación peatonal	Estas áreas, como los andes, las alamedas y las vías peatonales, son destinadas exclusivamente al tránsito de los peatones.
	Para circulación vehicular	Son las áreas destinadas para la circulación de vehiculos, tales como las calzadas, zonas viales y pasos a desnivel.
	Para encuentro y articulación urbana	Son los espacios destinados al encuentro y convivencia de los ciudadanos. Dentro de esta categoría se encuentran, por ejemplo, las plazas, plazoletas y parques.
	Conservación cultural y arquitectónica	En esta categoría se encuentran los Bienes de Interés Cultural y arquitectónico, que constituyen parte del patrimonio de la ciudad.

Fuente: Fuente: guía metodológica 5 mecanismos de recuperación de espacio público, ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial (MAVDT 2006).

### Elementos complementarios

Los elementos complementarios amplían las capacidades, favorecen los usos adecuados y mejoran el aprovechamiento que hacen los ciudadanos de los espacios públicos.

El mobiliario urbano y la señalización, por su parte, cualifican el espacio público, mejorando sus servicios y consolidando sus funciones. Una ciclorruta bien señalizada, por ejemplo, cumple mejor sus funciones de circulación, así como ocurre con las vías vehiculares. Igual sucede con un parque, con componentes como juegos infantiles en buen estado, bancas y canecas de basura, lo cual muy seguramente resulte más atractivo y genere un mayor número de visitantes.

Figura 4. Elementos complementarios

Elementos complementarios	Vegetación	Son los elementos para jardines, arborización y protección de paisajes, tales como vegetación herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles o bosques.
	Mobiliario urbano	Elementos de comunicación tales como: mapas, planos, informadores y teléfonos, entre otros. Elementos de organización tales como: bolardos, paraderos, tope llantas y semáforos. Elementos de ambientación tales como: luminarias peatonales y vehiculares, protectores de árboles, bancas, relojes, esculturas y murales, entre otros. Elementos de recreación tales como: juegos para adultos y juegos infantiles. Elementos de servicio tales como: parquímetros, bicicleteros, surtidores de agua y casetas de venta, entre otros. Elementos de salud e higiene tales como: baños públicos y canecas. Elementos de seguridad, tales como: barandas, pasamanos, cámaras de seguridad y tráfico, sirenas, hidrantes y equipos contra incendios, entre otros.
	Señalización	Elementos de nomenclatura domiciliaria o urbana. Elementos de señalización vial. Elementos de señalización fluvial. Elementos de señalización férrea. Elementos de señalización aérea.

Fuente: guía metodológica 5 mecanismo de recuperación de espacio público, ministerio de ambiente, vivienda y desarrollo territorial (MAVDT 2006).

## 2.5 Tipos de espacio público

Los espacios públicos se clasifican de distintas maneras:

- Zonas recreativas de uso público.
- Zonas recreativas privadas.
- Áreas de cesión pública.
- Zonas e inmuebles de conservación hídrica, urbanística, arquitectónica o artística.

Los predios y los espacios de los bienes públicos e institucionales de manera más amplia se distinguen en tres tipos de espacio público

- **Plazas**

Comprende la plaza cívica, la plaza, el parque-plaza, la plazoleta, el mirador, etc. Es centralizada, cerrada, discontinua, con dinámicas de permanencia, recreación, Esparcimiento, integración en mayor grado y de transición en menor grado (MAVDT, 2006).

- **Calles**

Las calles fueron el camino, natural y construido por el ser humano, para ir de un lugar a otro, que se constituían como un lugar de carácter simple, siendo estos los elementos morfológicos urbanísticos más básicos. Según Pergolis (1998) El espacio público se estructura en las calles y plazas, los espacios para recorrer y los espacios para permanecer, dos modalidades básicas de participación de la comunidad con su territorio, estos rasgos se evidencian en el uso y las funciones que estos espacios han tenido tradicionalmente.

- **Parques**

El parque es un espacio o terreno predestinado a la recreación donde las personas de cualquier edad puedan disfrutar de él. Sus elementos principales, son la gran extensión de zonas verdes y circulaciones que se conectan entre sí, en donde los aspectos del componente natural o paisajístico, como árboles, permiten el recuento entre el hombre y la naturaleza misma, en un lugar más compacto, disfrutando de manera activa o pasiva los espacios que le otorga el mismo.

## **2.6 EL TURISMO**

Según Walter Hunziker - Kurt Krapf (1942) "El turismo es el conjunto de relaciones y fenómenos producidos por el desplazamiento y permanencia de personas fuera de su domicilio, en tanto que dichos desplazamientos y permanencia no están motivados por una actividad lucrativa". El turismo es un fenómeno social, cultural y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales o de negocios/profesionales. Estas personas se denominan *visitantes* (que pueden ser *turistas* o *excursionistas*; residentes o no residentes) y el turismo tiene que ver con sus actividades, de las cuales algunas implican un *gasto turístico*. Ha estado presente desde que comenzó la historia

de la humanidad, cuando hablamos de los seres humanos nómadas o sedentarios hablamos de los primeros turistas. Desde sus orígenes, el término “turismo” ha sido asociado a la acción de “viajar por placer” y aún hoy, muchas personas lo entienden exclusivamente de esta forma sin tener en cuenta sus otras motivaciones y dimensiones.

### **2.6.1 Alcances del turismo**

Dada sus múltiples implicaciones, el turismo es considerado un fenómeno propio de la sociedad actual. Posee carácter social, dado que está dirigido a satisfacer las necesidades de las personas; También tiene naturaleza económica, ya que es capaz de generar divisas al país receptor de los flujos turísticos; política, porque responde a los lineamientos y planes de desarrollo de los sistemas de gobierno; cultural, porque permite conocer la vida e idiosincrasia de personas de diferentes realidades geográficas y educativa, en tanto que puede ser un medio de formación personal e intelectual.

El turismo es una actividad multisectorial muy compleja que genera, directa e indirectamente una serie de beneficios a los distintos niveles de la sociedad. Ya que moviliza a diversos agentes y grupos sociales de manera ordenada y planificada.

### **2.6.2 Formas de turismo**

- **Turismo Interno o Doméstico:** Son los visitantes residentes en el país que se desplazan fuera de su entorno habitual, pero dentro del país, por un período menor a un año y cuyo propósito principal no sea el percibir una remuneración en el lugar visitado, cambiar de residencia, buscar trabajo, entre otros.
- **Turismo Receptivo o de Entrada:** Son los visitantes de otras naciones que se desplazan a un país en su calidad de no residentes, por un período menor a un año por cualquier motivo, excepto para obtener una remuneración en el lugar visitado, cambiar de residencia, buscar trabajo, inmigrantes, entre otros.
- **Turismo Emisivo o de Salida:** Son los visitantes residentes que se desplazan a otros países, por un tiempo inferior a 12 meses por cualquier motivo, excepto para obtener una remuneración en el lugar de destino, cambiar de residencia, buscar trabajo, etc.

Los tres tipos de turismo mencionados son excluyentes entre sí, sin embargo, al combinarse dan origen a otras formas de turismo, como son:

- **Turismo Interior:** Este concepto comprende el turismo interno y el receptivo (de entrada), es decir, a los individuos que viajan dentro del país en el que se genera el estudio, sin importar su lugar de residencia.
- **Turismo Nacional:** Resulta de la conjunción del turismo interno más el emisor (de salida), y se refiere a los residentes del país en el que se realiza la compilación, sin distinguir el destino de su viaje.
- **Turismo Internacional:** Está constituido por la adición del turismo que viaja al exterior (emisor o de salida) y el que procede del extranjero (receptor o de entrada).

### 2.6.3 Tipos de turismo

Existen distintos tipos de turismo de acuerdo a las características y motivaciones que impulsan a las personas a realizar desplazamientos turísticos, aunque un mismo viaje puede suponer dos o más tipos de motivaciones. Existen perfiles de los segmentos de mercados seleccionados por la OMT como los más importantes y dinámicos:

**Ecoturismo:** El ecoturismo se define como un "Turismo responsable hacia áreas naturales que protege el entorno y provee bienestar a la población local" (The Ecotourism Society, 1993:8). Turismo de base ecológica. Forma de Turismo especializado en la naturaleza, centrado en actividades a pequeña escala con excursiones a zonas naturales; puede incluir visitas a lugares de interés cultural tradicional. Concede atención especial al desarrollo respetuoso del medio y al grado de uso por los visitantes (OMT, 1996).

**Agroturismo:** Es un segmento del turismo rural, con la peculiaridad de que se realiza "en explotaciones agrarias (Granjas o plantaciones) que complementan sus ingresos con alguna forma de turismo, facilitando por lo general, alojamientos, comidas y oportunidad de familiarización con trabajos agropecuarios" (OMT, 1996, p. 86).

**Turismo de aventura:** Según la OMT (1996: 85) el Turismo de Aventura corresponde a "actividades turísticas que introducen un elemento de dificultad física y, en ocasiones, entrañan verdadero riesgo". Entre las actividades aludidas

se encuentran por ejemplo: descenso de cursos de agua en balsas; Montañismo; pesca deportiva; caminatas en la naturaleza; etc.

**Turismo cultural:** El Turismo Cultural, puede ser entendido como aquel en que la principal motivación es conocer aspectos de la cultura (costumbres; arquitectura; manifestaciones artísticas; gastronomía; etc.) de los antiguos y/o actuales habitantes del lugar visitado. Este se puede dar tanto en el medio urbano como rural.

**Turismo de naturaleza:** Puede ser entendido como "un segmento turístico con una demanda especial, que se caracteriza en promover actividades relacionadas con la naturaleza, en atractivos paisajes naturales poco intervenidos, preferiblemente en áreas protegidas" (Ecotourism Working Group, 1995). Las actividades que se pueden realizar van desde observación de la flora y la fauna hasta el turismo de aventura pasando por la pesca y caza; fotografía; deportes, etc.

**Turismo de playa:** Desplazamiento de personas hacia puntos de atracción costeros. A nivel mundial este tipo de turismo representa la mayor cantidad de desplazamiento durante las vacaciones.

**Turismo deportivo:** Personas o el grupo de personas que participan activa o pasivamente (espectadores), en un deporte competitivo o recreativo, viajando y residiendo temporalmente en lugares distintos a su entorno habitual.

**Turismo de pueblos:** Esta forma de turismo consiste en "turistas que residen en pueblos o cerca de ellos y se familiarizan con los modos de vida tradicional de la población. El pueblo puede servir también de base desde la que los turistas exploran la zona colindante" (OMT, 1996, p.85).

**Turismo de placer:** Realizado por personas que van de viaje con fines recreacionales, pero motivados a hacer cosas tales como: conocer modos de vida diferentes, visitar paisajes únicos, conocer las costumbres de otros pueblos, gozar de las distracciones de las grandes ciudades y balnearios de moda, etc.

**Turismo gastronómico:** Consiste en visitas que se hacen a ciertos lugares (Urbanos o Rurales) motivadas por el deseo de consumir alguna especialidad de la cocina local.



**Turismo en transporte acuático:** Consiste en un "turismo de navegación por ríos, canales, lagos o cruceros por mar. La navegación deportiva a vela es otra modalidad de este tipo de turismo" (OMT, 1996, p. 86).

**Turismo religioso:** Está relacionado con romerías o peregrinaciones que los fieles realizan a lugares sacrosantos. La mayoría de las personas que viajan a lugares religiosos no van a turistar: van en busca de algo más, con un sentido espiritual.

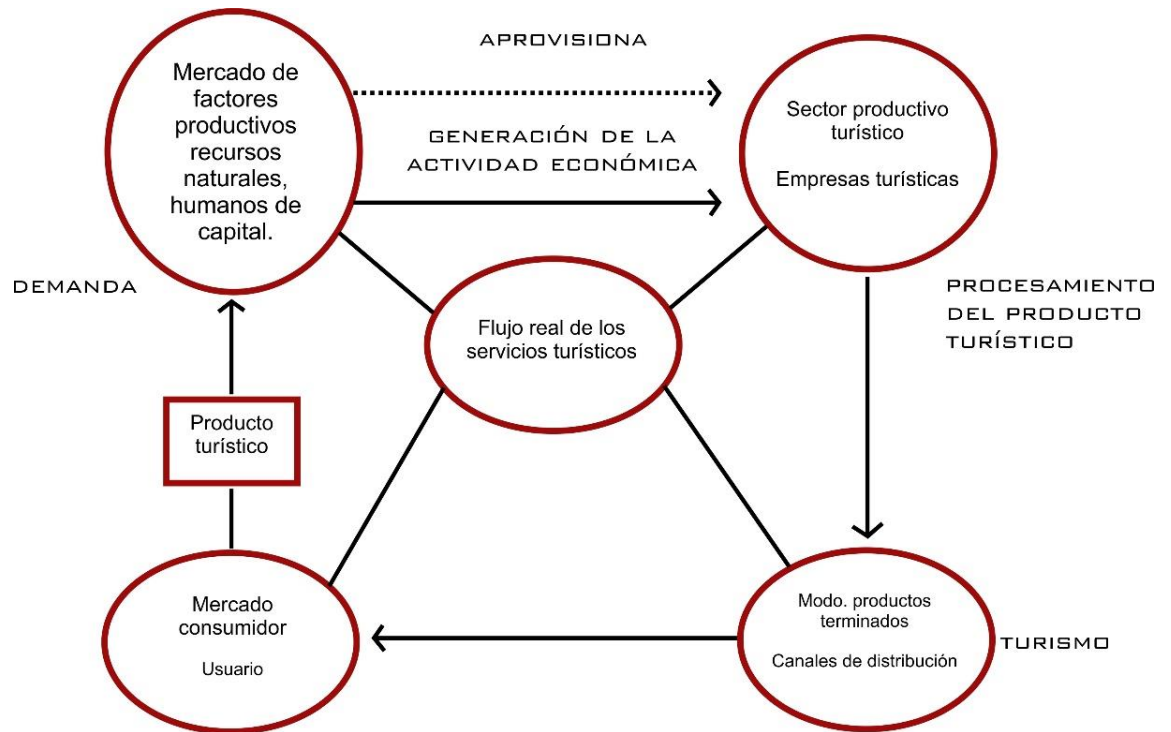
#### **2.6.4 Economía turística**

Es de conocimiento generalizado que el Turismo se ha convertido en una de las actividades económicas más importante de nuestro país y en especial de la región caribe. Esta actividad no sólo impacta al propio sector económico, sino que además influye fuertemente en los resultados de otros sectores, en un aumento de la calidad de vida de los habitantes y en mantener y conservar a los atractivos turísticos como medio ambiente limpio y puro. El elemento fundamental del turismo es el poner en contacto directo al individuo con su medio natural, y una de las finalidades es proporcionar la infraestructura, los medios y las facilidades para su cumplimiento.

La actividad económica turística permite una captación de divisas, supone un ahorro interno, un proceso integral redistributivo y es un satisfactor de necesidades psico económico sociales debido a la creación de puestos de trabajo, desarrollo de los recursos humanos e inversiones, lo que genera efecto multiplicador en la economía del sector, es decir, un mayor incremento en el gasto turístico que repercute sobre el ingreso y multiplica sus efectos.

El flujo real de los servicios turísticos se inicia en el mercado de factores productivos, pasa al sector productivo turístico, donde se procesa el producto turístico por las empresas turísticas (producto = bienes de consumo + bienes de inversión) luego, en el mercado de productos terminados se constituye la oferta del producto para finalmente terminar el flujo en el mercado consumidor, con el uso y aprovechamiento del producto turístico.

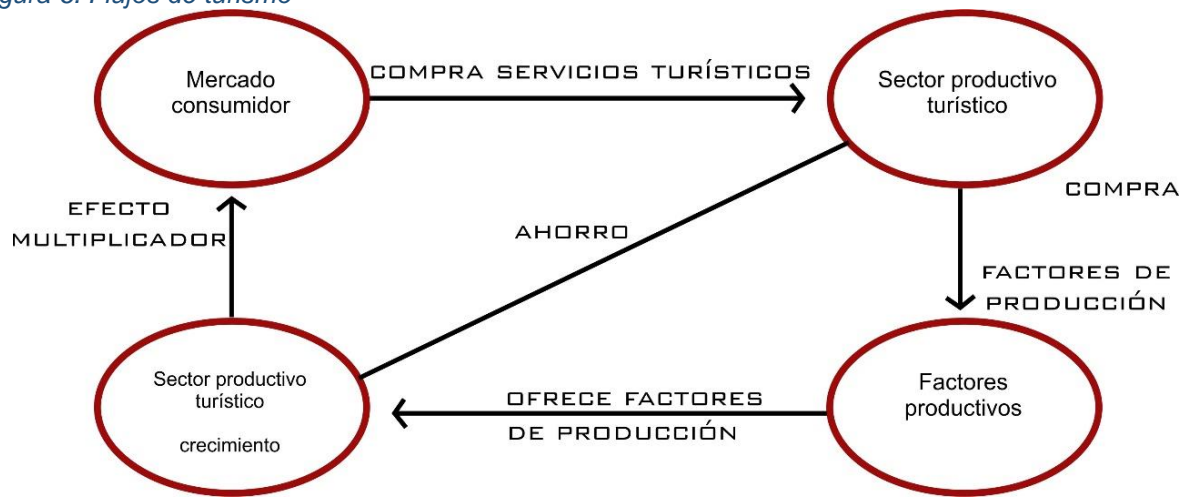
Figura 5. Turismo como actividad económica



Fuente: economía turística

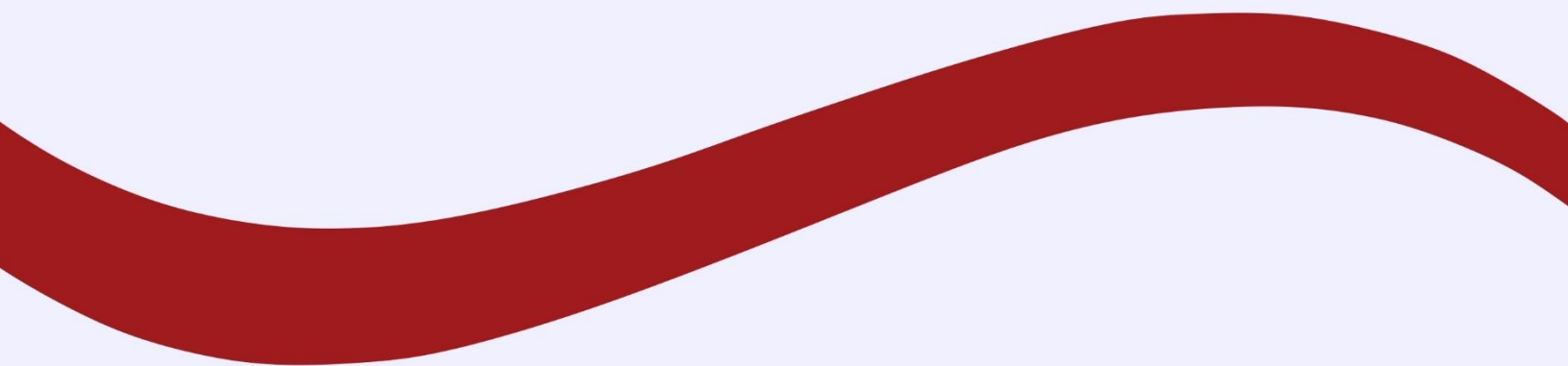
El servicios turísticos genera a su vez un flujo monetario que se inicia en el mercado del consumidor, cuando se cambia dinero por el uso del servicio; los ingresos por dicho concepto pasan al sector productivo turístico, el cual diluye dicho ingreso en dos direcciones. Una, la de adquisición de factores productivos en el mercado de factores, y la otra, en el sentido del ahorro como elemento de inversión y crecimiento posterior; finalmente el mercado de factores productivos proporciona capital, mano de obra y dirección a cambio de dinero, cerrándose el flujo, y reiniciándose nuevamente.

Figura 6. Flujos de turismo



Fuentes: economía turística

# CAPÍTULO II



## ANÁLISIS Y CONTEXTUALIZACIÓN

### 3. Localización geográfica del país

Colombia, es un país situado en la región noroccidental de América del Sur. Está constituido en un estado unitario, social y democrático de derecho cuya forma de gobierno es presidencialista. Esta república está organizada políticamente en 32 departamentos descentralizados y el Distrito capital de Bogotá, sede del gobierno nacional.

Es la única nación de América del Sur que tiene costas en el océano Pacífico y acceso al Atlántico a través del mar Caribe, En Colombia se pueden evidenciar cinco regiones naturales por sus diferentes relieves, ecosistemas y climas: Región Amazónica, Región Caribe, Región Insular, Región Pacífica, Región Andina, Región Orinoquía.

*Figura 7. Ubicación de Colombia*



Fuente:  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Colombia#/media/File:COL\\_orthographic\\_\(San\\_Andr%C3%A9s\\_and\\_Providencia\\_special\).svg](https://es.wikipedia.org/wiki/Colombia#/media/File:COL_orthographic_(San_Andr%C3%A9s_and_Providencia_special).svg)

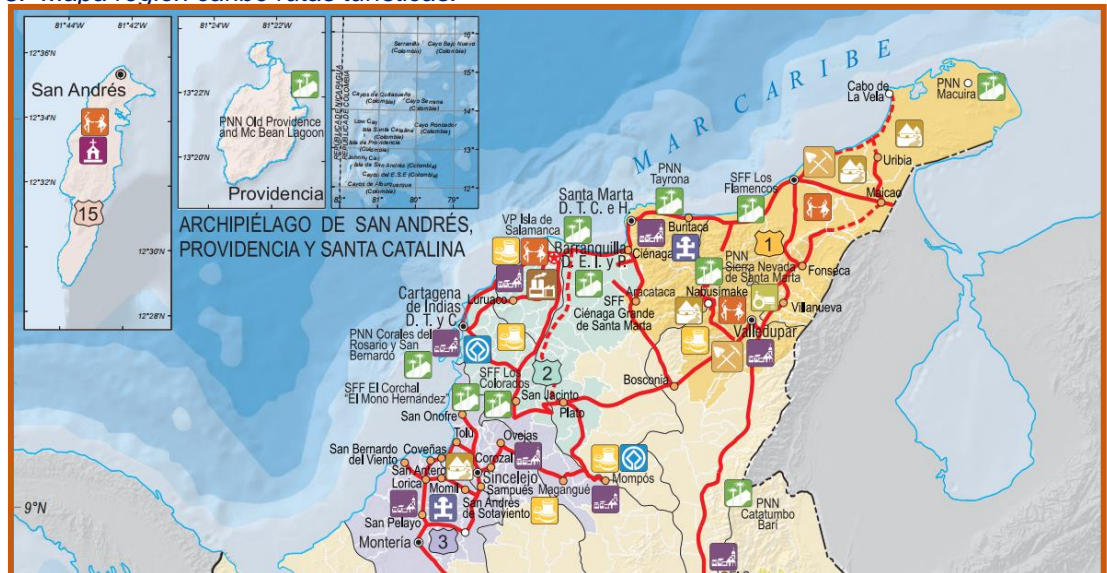
### 3.1 Región caribe colombiana

#### “red turística de la costa caribe”

La región Caribe se encuentra localizada en la parte norte de Colombia y de América del Sur. Debe su nombre al mar Caribe, con el cual limita al norte, actualmente está conformada por siete departamentos en su parte continental (La Guajira, Magdalena, Atlántico, Cesar, Córdoba, Sucre y Bolívar), y uno en su parte insular (San Andrés y Providencia). Posee una superficie de 132.288 km<sup>2</sup>, correspondiente al 11,6 % del territorio nacional y una población total de 12.015.093 de habitantes.

El foco urbano de la costa caribe colombiana es Barranquilla, capital del departamento del Atlántico debido a su condición de centro industrial y portuario, pero destacan otros centros urbanos como Cartagena, Santa Marta, Montería, Valledupar, Riohacha, y Sincelejo.

Figura 8. Mapa región caribe rutas turísticas.



Fuente: [http://geoportal.igac.gov.co/mapas\\_de\\_colombia/IGAC/Tematicos2012/RutasTuristicas.pdf](http://geoportal.igac.gov.co/mapas_de_colombia/IGAC/Tematicos2012/RutasTuristicas.pdf)

La costa caribe colombiana es considerada un emporio turístico a nivel nacional, gracias a su riqueza cultural, historia, el origen ancestral de las comunidades, la pluralidad étnica, su localización geográfica estratégica, las características ambientales, variedad biológica (flora y fauna). Esta gran diversidad de recursos ha permitido el desarrollo de gran variedad de actividades enmarcadas en el turismo de aventura,

cultural, histórico, eco turístico, religioso, extremo, de sol y playa. Es así como cada pueblo y área urbana que la conforma la convierten en un mejor atractivo turístico permitiendo de esta manera que el viajero disponga de la red de lugares a visitar de acuerdo a sus intereses.

### 3.2 Sucre como eco región

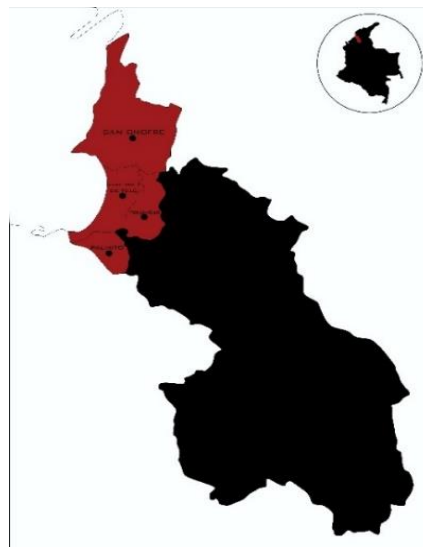
El departamento de sucre está localizado al norte del país, en la región Caribe de Colombia. Limita por el norte y el este con el departamento de Bolívar al sur con los departamentos de Bolívar, Antioquia y Córdoba y al oeste con el departamento de Córdoba y el Mar Caribe. La extensión del departamento es de 10.670 Km<sup>2</sup>, representando un área del 0,9% de la extensión total de la República de Colombia y el 8.5% de la región Caribe. Su capital es Sincelejo y posee una población de 826.780 habitantes.

El departamento de sucre se divide en cinco subregiones que son relevantes en términos de gobierno, conformadas así:

- **Subregión Golfo del Morrosquillo**

Se ubica al norte del departamento, bordeada por las playas del golfo de Morrosquillo y conformada por los municipios de Coveñas, Palmitos, Tolú, Tolúviejo y San Onofre, los cuales ocupan un área de 1.886 kilómetros cuadrados (18.2% del total departamental).

*Figura 9. Subregión Golfo de Morrosquillo*

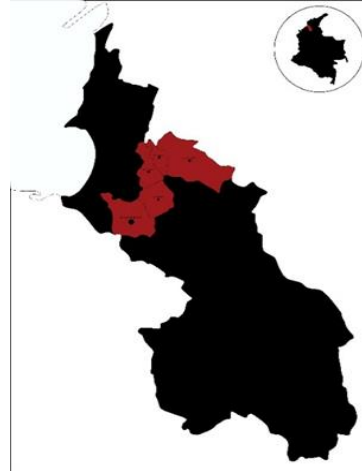


Fuente: propia, basado en [https://es.wikipedia.org/wiki/Subregiones\\_de\\_Sucre](https://es.wikipedia.org/wiki/Subregiones_de_Sucre).

- **Subregión Montes de María**

Ubicada en la parte nororiental del departamento, conformada por los municipios de Sincelejo, Ovejas, Chalán, Morroa y Colosó, y abarca una extensión de 1.104 kilómetros cuadrados (10.6% del total departamental). Corresponde a una zona de bosque seco tropical y su paisaje característico es la montaña.

*Figura 10. Subregión montes de maría*

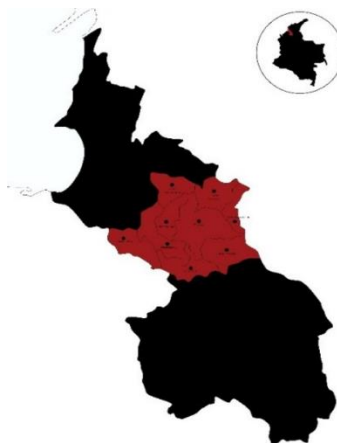


Fuente: propia, basado en [https://es.wikipedia.org/wiki/Subregiones\\_de\\_Sucre](https://es.wikipedia.org/wiki/Subregiones_de_Sucre).

- **Subregión Sabanas**

Está situada en la parte central de departamento, se inicia a partir del declive de los Montes de María hasta inicios de la depresión del bajo Cauca y San Jorge, constituida por los municipios de Sincé, El Roble, San Pedro, Sampués, Los Palmitos, Galeras, Buenavista, Corozal y San Juan de Betulia, los cuales tienen un área de 2.101 kilómetros cuadrados (el 20.7% del total departamental).

*Figura 11. Subregión sabanas.*



Fuente: propia, basado en [https://es.wikipedia.org/wiki/Subregiones\\_de\\_Sucre](https://es.wikipedia.org/wiki/Subregiones_de_Sucre).



- **Subregión La Mojana**

Se localiza en el extremo sur del departamento, la conforman los municipios de Sucre, Majagual y Guaranda, que en conjunto tiene un área de 2.337 kilómetros cuadrados (el 22.6% del total departamental). La mayor parte de este territorio corresponde a humedales, que son ecosistemas conformados por un complejo de caños, ríos, ciénagas y zapales, que hacen parte de la Depresión Momposina, zona que amortigua y regula la avenida de los ríos Magdalena, Cauca y San Jorge.

Figura 12. Subregión Mojana

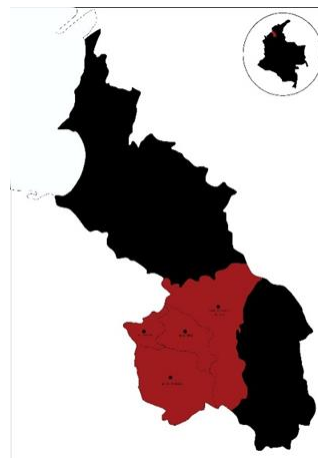


Fuente: propia, basada en [https://es.wikipedia.org/wiki/Subregiones\\_de\\_Sucre](https://es.wikipedia.org/wiki/Subregiones_de_Sucre).

- **Subregión San Jorge**

Subregión localizada en la parte suroccidental del departamento y compuesta por los municipios de San Marcos, San Benito Abad, La Unión y Caimito, los cuales tienen un territorio de 2.934 kilómetros cuadrados (el 28.3% del total departamental).

Figura 13. Subregión san Jorge.



Fuente: propia, basado en [https://es.wikipedia.org/wiki/Subregiones\\_de\\_Sucre](https://es.wikipedia.org/wiki/Subregiones_de_Sucre)

Según el fondo mundial para la naturaleza (WWF) una eco región es “un área geográfica que se caracteriza por contar con similares condiciones climáticas, de suelo, hidrológicas, florísticas y faunísticas, en estrecha interdependencia, perfectamente delimitables y distinguible de otra, además de gran utilidad práctica”. El concepto de eco región se creó con el fin de simplificar una realidad más compleja donde se aprecie no solo un aspecto de la naturaleza, sino un conjunto de hechos y relaciones. El proceso de construcción de eco región además es la integración poblacional, económica y cultural representando una gran oportunidad de mejorar las condiciones de vida y la sostenibilidad del medio ambiente y el bienestar del ser humano.



En Colombia el concepto de eco región aparece con el plan nacional de desarrollo 1998 – 2002 “cambio para construir la paz”, el cual tenía como objetivo general de la política ambiental, restaurar y conservar áreas prioritarias en las eco regiones estratégicas, promoviendo y fomentando el desarrollo regional y sectorial sostenible, en el contexto de la construcción de la paz. De esta manera, se crea la eco región eje cafetero entendida como un área técnico-científica y de planificación, la cual está compuesta por los 27 municipios del departamento de Caldas, 12 municipios del departamento del Quindío y 14 municipios del departamento de Risaralda. A ella pertenecen también 18 municipios del departamento del Tolima y 22 del departamento del Valle.

Figura 14. Localización eco región eje cafetero



Fuente:  
[http://www.almamater.edu.co/Publicaciones/Ecorregion\\_Eje\\_Cafetero\\_Un\\_Territorio\\_de\\_Oportunidades.pdf](http://www.almamater.edu.co/Publicaciones/Ecorregion_Eje_Cafetero_Un_Territorio_de_Oportunidades.pdf)

Es así como el proceso de consolidación de la Eco región Eje Cafetero es una construcción sociocultural, caracterizada por el ecoturismo (turismo rural, turismo cultural, agroturismo y turismo ecológico), basado en las potencialidades étnicas, agropecuarias, ecológicas, y paisajísticas del terreno. Con enfoque agroecológico en el campo y producción limpia en la ciudad, uso sostenible de los recursos naturales y valoración de los bienes y servicios ambientales.

Tomando como referencia la conformación de la eco región del eje cafetero, desde mi perspectiva el departamento de sucre se podría unificar con el fin de conformar una eco región, ya que cuenta con las características geográficas necesarias como flora, fauna, y ecosistemas característicos y de esta manera promover políticas públicas encaminadas a la conservación y protección del medio ambiente.

Tabla 1. Ecosistemas departamento de sucre

<b><u>ECOSISTEMAS DEPARTAMENTO DE SUCRE</u></b>	
<b><u>Bosque húmedo tropical</u></b>	Este ecosistema posee una de las mayores diversidades de flora y fauna
<b><u>Bosque seco tropical</u></b>	Se caracteriza por presentar una fuerte estacionalidad de lluvia, es uno de los ecosistemas más amenazados del país, la vegetación del bosque seco tropical se adaptada al déficit de agua con estrategias como la pérdida de hojas

	durante la época de sequía, Otros organismos como los insectos y los mamíferos, presentan particularidades fisiológicas como adaptación a la fuerte estacionalidad y largos periodos de sequía.
<b><u>Bosque muy seco tropical</u></b>	El factor limitante es la falta de humedad. En ella abundan los arbustos espinosos, Las especies más representativas son algarrobos, ceibos, guarangos, palos santos y cactus.
<b><u>Sabanas naturales</u></b>	Las características del suelo, clima y flora de las sabanas las convierten en ecosistemas de gran importancia ecológica, la flora predominan las hierbas, y hay pocos árboles, los insectos abundan sobre todo en la época de lluvia cuando anidan la mayoría de las aves, mientras que los reptiles son más activos durante la sequía.

Fuente: <http://www.humboldt.org.co/es/investigacion/proyectos/endesarrollo/item/158-bosques-secos-tropicales-en-colombia>.

Al igual que el eje cafetero el departamento de sucre, se caracteriza por ofrecer ambientes propicios para el ecoturismo, el etnoturismo, el acuaturismo, y gran diversidad eventica, contexto que podría ser aprovechado para el desarrollo socio-económico de la región.

Figura 15. Ruta cultural departamento de sucre



Fuente: propia, basada en <http://www.sedsucre.gov.co/Documentos/Noticias/Sucre.%20Naturaleza,%20Cultura%20y%20Folclor.pdf>

Figura 16. Ruta Artesanal departamento de sucre



Fuente: propia, basado en <http://www.sedsucre.gov.co/Documentos/Noticias/Sucre.%20Naturaleza,%20Cultura%20y%20Folclor.pdf>

Figura 17. Ruta sol y playa departamento de sucre



Fuente: propia, basado en <http://www.sedsucre.gov.co/Documentos/Noticias/Sucre.%20Naturaleza,%20Cultura%20y%20Folclor.pdf>.

Figura 18. Ruta ecológica departamento de sucre



Fuente: propia, basado en <http://www.sedsucre.gov.co/Documentos/Noticias/Sucre.%20Naturaleza,%20Cultura%20y%20Folclor.pdf>.

Figura 19. Ruta religiosa departamento de sucre



Fuente: propia, basado en <http://www.sedsucre.gov.co/Documentos/Noticias/Sucre.%20Naturaleza,%20Cultura%20y%20Folclor.pdf>.

Es así como la conformación de la eco región sucreña podría ser entendida como un área eco turística – agrícola, conformada por los 26 municipios del departamento de sucre ocupando una superficie de 10.670 km<sup>2</sup>. Sus puertas de entrada estarían conformadas por la capital sucreña Sincelejo y los municipios de corozal y Santiago de tolú debido a su ubicación estratégica y por ser los dos municipios con terminales aéreas del departamento.

Con la posible conformación de la eco región sucreña no solo se persigue el desarrollo y progreso del departamento a nivel social, económico, cultural, mejorando de esta manera la calidad de vida de los habitantes; esencialmente se busca desarrollar políticas que conlleven a la protección y conservación de la biodiversidad y desarrollo sostenible de los ecosistemas presentes en el departamento de sucre.

### 3.3 Santiago de Tolú un paraíso para descubrir

#### “Contexto físico funcional”

##### 3.3.1 Caracterización del municipio

Santiago de tolú, comúnmente conocido como Tolú es un municipio colombiano del departamento de sucre, localizado a orillas de la costa caribe colombiana en el centro del golfo de Morrosquillo.

Tiene una altura de 3 metros sobre el nivel del mar (msnm) y una superficie de 301,22 km<sup>2</sup> de los cuales 16,5 km<sup>2</sup> son de costa, y 36,65km<sup>2</sup> es la extensión del área urbana.

*Figura 20. Localización del Municipio.*



Fuente: <https://es.wikipedia.org/wiki/Tol%C3%BA>

Con una temperatura promedio de 30°C, aproximadamente a 50km de la capital Sincelejo. Limita al norte con el municipio de san Onofre, al sur con los municipios de Palmito y Coveñas, al este con los municipios de Tolú viejo y Sincelejo, y al oeste con Panamá de acuerdo con el tratado internacional vigente de fronteras terrestres y marítimas.



### 3.3.1 Condiciones turísticas

El municipio de Santiago de Tolú es el punto más conocido a nivel nacional del Golfo de Morrosquillo. Su vida desde que era Villa Tres veces Coronada Santiago el Mayor hasta hoy que es el puerto de anclaje del Golfo, es un destino visitado por diferentes turistas nacionales y algunos internacionales. Aunque hoy Coveñas ha tomado mucha fuerza al independizarse y proyectar sus playas, Santiago de Tolú sigue siendo el mayor canalizador de turistas en el Golfo Contando con diferentes atractivos turísticos.

#### IGLESIA DE SANTIAGO EL MAYOR



PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO - ARQUITECTURA RELIGIOSA

Edificación de carácter republicano con inspiración española, Data del año 1904. Esta construida en mampostería y estructura con pilares de techo abovedado. Posee una nave central con altar y bautismal. Sus paredes poseen nichos para los iconos religiosos que fortalecen la fe cristiana católica. Sus grandes Puertas miran hacia el parque principal mientras su atrio recibe a los feligreses que son atraídos por el repicar de su aguda campana. Es una de las Más antiguas de Sucre.

#### ESCUELA GASTRONÓMICA Y DE TURISMO



PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO - ARQUITECTURA INSTITUCIONAL

"La Casa de Balcón", es una edificación republicana del 1940. la cual en sus inicios era propiedad de una familia de Turbaco Bolivar hoy en día esta a cargo del sena seccional sucre. Fue remodelada hace más de tres años conservando la estructura, los pisos originales y los muros de la fachada, Posee un patio externo para eventos culturales departamentales.

## SEMANA SANTA



PATRIMONIO CULTURAL - FIESTAS RELIGIOSAS

La tradición por los rituales santos empezó en Tolú para la década octava del siglo XVII conllevó a Don Bartolomé de Herazo a fundar la famosa Hermandad Nazarena; según unos hacia 1.687, desde entonces la semana santa se convirtió año tras año en una tradición para propios y visitantes.

## ATRATIVOS NATURALES



CIÉNAGA DE LA LECHE - PLAYAS DEL CASCO URBANO -  
PLAYAS DEL FRANCÉS - PLAYAS DE PABLO BLANCO Y  
PUERTO VIEJO

Estas riquezas naturales son los mayores atractivos que posee el municipio de Santiago de Tolú, encontrándose la ciénaga de la leche y las playas del casco urbano con focos de contaminación debido a la intervención del ser humano.

### 3.3.2 Medios de acceso municipal

El área del golfo de Morrosquillo se encuentra articulada principalmente por el eje vial troncal de occidente el cual articula a nivel nacional al municipio de Santiago de Tolú, con las ciudades de Medellín, y Cartagena, a nivel departamental es el eje encargado de comunicar con los municipios de Coveñas, Tolú viejo, san Onofre y la capital del departamento Sincelejo, del cual parte uno de los ejes interdepartamentales que unen con Cereté, Loricá, San Pelayo, San Antero correspondientes al departamento de Córdoba.

Para el acceso vía aérea el municipio cuenta con el aeropuerto “regional golfo de Morrosquillo” el cual en su mayoría recibe vuelos chárter, y un vuelo diario comercial proveniente de la ciudad de Medellín, por ser este uno de los destinos favoritos por turistas de esta ciudad. A pesar de ser este un municipio turístico en la actualidad no cuenta estructuralmente con las instalaciones adecuadas, por lo cual el gobierno nacional y departamental con el fin de contribuir con el desarrollo turístico mediante la competitividad del sector inició la obra de ampliación del mismo.

A nivel fluvial pequeñas embarcaciones provenientes especialmente de Cartagena y de las islas cercanas (archipiélago de san Bernardo) pueden atracar en el muelle los delfines que actualmente se encuentra en funcionamiento en el casco urbano del municipio de Santiago de Tolú.

Figura 21. Medios de Conectividad



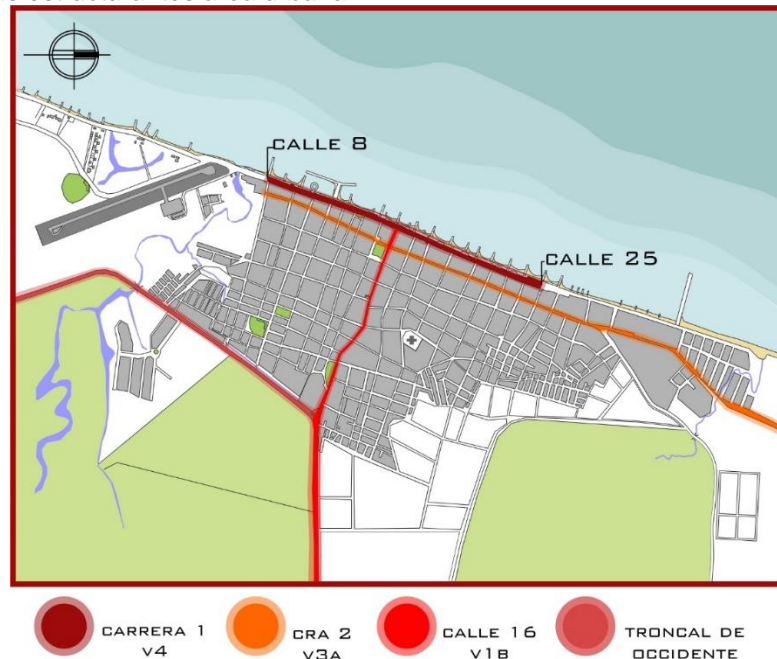
Fuente: propia basado en plan de ordenamiento territorial del 2000, <https://es.wikipedia.org/wiki/Colombia>.

### 3.3.3. Conectividad urbana

La red principal de la municipalidad en el área urbana tiene una extensión de 10.900 metros. De las cuales destaca la calle 16 como vía principal de penetración con una longitud aproximada de 1000 metros en donde se evidencia un nodo como puerta de entrada. Presentando diferentes dinámicas como comercio, salida de transporte terrestre, flujos de pasajeros incrementados en temporada alta de turismo lo cual muchas de estas veces ocasiona caos en este sector del municipio. Como puerta de salida la troncal de occidente (vía Tolú-Coveñas-Lorica) con una extensión aproxima de 1000 metros, la carrera 2 salida al francés posee una extensión aproximada de 3000 metros actualmente se encuentra en regular estado.

La carrera 1 paralela al mar caribe, se podría decir que es la vía con mayor protagonismo dentro del área urbana ya que en ella se concentra la mayor parte de la actividad turística del municipio y debido a esto se convierte en un foco de atracción e interacción para turistas y propios, Pero a pesar de esto es una vía que se corta en la parte norte sobre la intersección con la calle 25 y hacia al sur sobre la calle 8 en donde termina el área densamente poblada del municipio.

Figura 22. Vías estructurantes área urbana



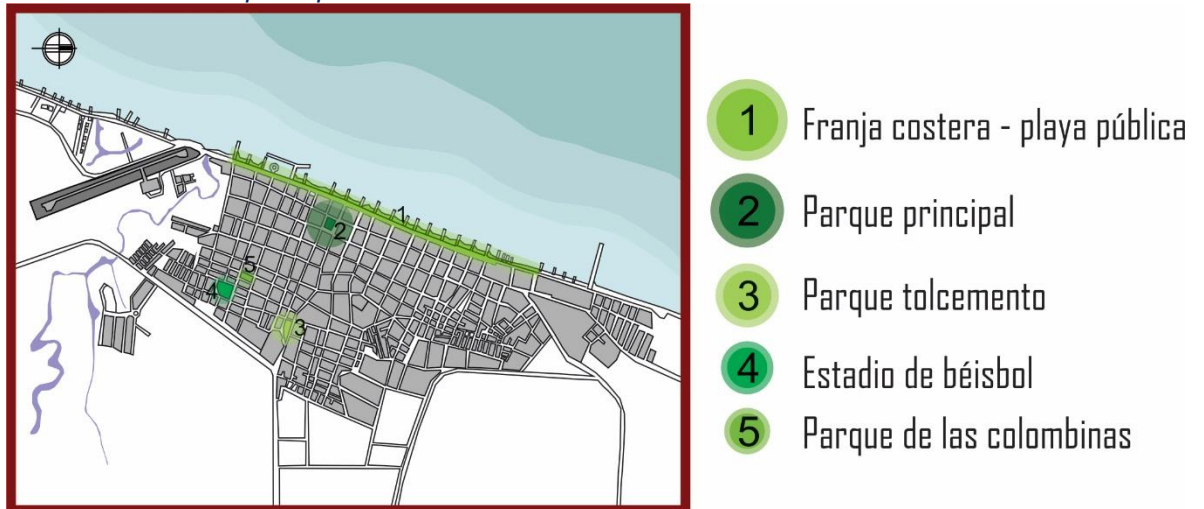
Fuente: propia, basada en el plan de ordenamiento territorial del 2000.

A nivel general las vías se encuentran en buen estado, observándose vías continuas en el área central del municipio, y vías más fragmentadas en las zonas que se han consolidado en los últimos años es decir, en las nuevas zonas barriales del municipio.

### 3.3.4 Sistema de espacio público

En la actualidad el municipio cuenta con 5 espacios públicos de los cuales el parque principal cobra protagonismo debido a las diferentes dinámicas que tienen lugar en esta área del municipio. Pero el que más impacto genera es el espacio de playas públicas y corredor turístico por ser este el mayor atractivo turístico que posee el municipio de Santiago de Tolú. Cabe anotar que los parques y espacios deportivos con los cuales cuenta el municipio no se encuentran en las mejores condiciones a nivel estructural.

Figura 23. Sistema de espacio público



Fuente: propia, basada en el plan de ordenamiento territorial del 2000.

### 3.3.5 “Contexto ambiental”

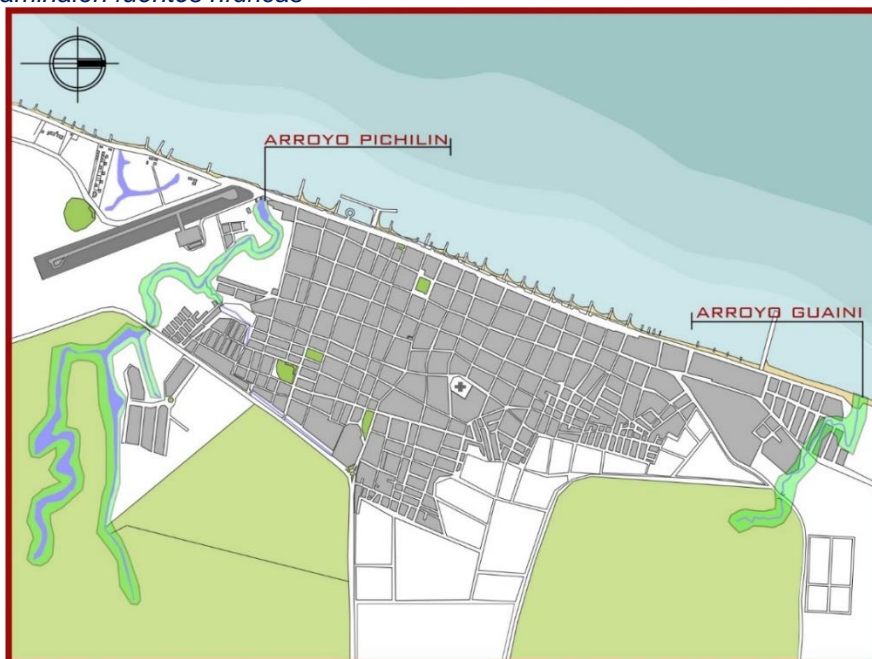
#### 3.3.5.1 Hidrografía

La hidrografía existente en el municipio de Santiago de Tolú, se divide en dos grandes cuerpos de agua, por un lado las costas del Golfo del Morrosquillo, y por el otro la desembocadura de arroyos como el Pichilín y el trementino. La cuenca del Golfo de Morrosquillo es de aproximadamente 2.100 Km<sup>2</sup>, sin

notarse algún cauce de agua sin importancia. Existiendo como sub-cuencas principales Remanguenaguas, Pichilín, Caimanera, La leche y Trementino, que exhiben un régimen hídrico similar.

En la actualidad el arroyo pichilin, es foco de contaminación debido a que capta los vertimiento de aguas residuales de los municipios de Tolviejo, Colosó, Chalán y parte de Ovejas, y el caño Guainí que recibe las aguas residuales del Municipio de Tolú, Todas estas aguas son recepcionadas finalmente por el mar Caribe, llegándose a encontrar concentraciones de DBO5 entre 40 y 10 mg/lit a menos de 300 metros de la playa.

Figura 24. contaminación fuentes hídricas



Fuente: propia, basada en el plan de ordenamiento territorial del 2000.

### 3.3.5.2 Oleajes

El área del golfo de Morrosquillo se caracteriza por oleajes constantes que predominan de dirección oeste. En época seca predominan oleajes con dirección noroeste y uno sureste en épocas de lluvia. Su acción se da moderada en la mañana y mayor en horas de la tarde.

### 3.3.5.3 Mareas

Las mareas son inferiores a 5.00 m con fuerte desigualdad diurna, cada dos semanas cuando el sol y la luna están actuando juntos la amplitud de las mareas resulta aumentada (mareas vivas en las que las pleamares son muy altas y las bajamares son muy bajas). En el punto medio cada dos semanas el margen entre la pleamar y la bajamar tiene su grado mínimo en las llamadas mareas muertas en que la influencia de la luna y el sol casi se anulan mutuamente.

### 3.3.5.4 flora y fauna

#### 3.3.5.4.1 Terrestre

**Flora:** La vegetación del Municipio de Tolú, corresponde a la de Bosque muy Seco Tropical características determinadas por la influencia directa del Clima; en la Zona Litoral. Se encuentran establecidos ecosistemas de Manglar, favorecidos por factores como: la morfología del terreno, el aporte de aguas dulces provenientes de los arroyos que descienden de los sistemas montañosos al Oriente desembocando en el Golfo de Morrosquillo. Mangle blanco, mangle rojo, mangle de humo. En zonas menos salinas Zaragoza, ceiba tolúa, mata ratón, cedro, totumo, carracoli, guayacán, campano, roble.

**Fauna:** El área del municipio de Santiago de Tolú, especialmente el área de ciénagas, es bastante rica en especies de mamíferos, reptiles, aves y peces; La avifauna está formada por : Pelicanos, Tijeretas, Gallito de ciénaga, Garrapateros, Martín pescador, Patos, Garza ganadera, Garza real, Pisingo, Gallinazo, Gavilán, Gaviota, Flamenco, María mulata, Barraquete, Chavarria, Azulejo Común, Oropéndolas o Arrendajo. Dentro de las especies reptiles tenemos, El Caiman, Babilla, Iguana, Lobo Pollero, Tortuga icotea y diferentes especies de serpientes. Otras especies animales son, La Ardilla, Ñeque, Guartinaja, Ponche, Zorra baya, Mono colorado, Mico tití. La fauna en general ha sido diezmada por el hombre, ya por las actividades de tipo agropecuarias y por la tala de los bosques que son el refugio de muchas especies animales.

#### **3.3.5.4.2 marina**

La flora bentónica es casi nula, porque el fondo del mar está constituido por fango limoso, es una zona muy pobre en flora y fauna, con excepción del bajo coralino situado frente a la Hacienda La Loma y de los manglares del litoral y la Ciénaga de La Leche y Trementino, los peces comestibles existentes en estas ciénagas son el Sabalito, La mojarra, Róbalo y las Anchoas.

#### **3.3.5.5 Erosión costera**

La erosión costera se define como: la pérdida de terrenos debido a la invasión del mar, medida en un lapso de tiempo suficientemente largo que permita descartar efectos temporales o cíclicos debidos básicamente al clima. La erosión en la zona costera del Caribe parece haberse acelerado a partir de los años 70 y 80, con el crecimiento de las ciudades costeras, así como aquellas ubicadas al interior del país. Este crecimiento ha conllevado grandes impactos en la cuenca del río Magdalena en cuanto a caudal y descarga de sedimentos, con repercusiones importantes en la zona costera (Restrepo, 2005 citado por Posada et al., 2012).

La zona costera del golfo de Morrosquillo presenta problemas erosivos ocasionados por los procesos marinos naturales, incremento continuo de la intervención antrópica y cambios en las condiciones de las dinámicas litorales. Entre ellas la ocurrida A partir del año 1938, fue en éste año que el río Sinú inició cambio en su curso para desembocar directamente al mar; desde entonces el río Sinú afecta aún más la morfología litoral especialmente el sector sur del Golfo. El río ha construido en esta zona un gran delta en donde la progradación hacia el Norte ha hecho avanzar la línea de costa varios kilómetros. Es una de las amenazas, de acuerdo a los estudios está afectando directamente la infraestructura, propiedades de los pobladores, calidad de los servicios, disminuyendo los ingresos e impactando gradualmente su calidad de vida. Según las entidades nacionales, el riesgo más crítico que se enfrenta por esta problemática es que en 10 años, si no se actúa de manera inmediata para mitigarla, especialmente en el Golfo de Morrosquillo, la costa se va correr aproximadamente en 14 metros más, es decir, se perderán 14 metros de playa en esa zona. Además, debido a esa entrada del mar a las playas se corre el riesgo de inundaciones y catástrofes en las construcciones que se realizan en las playas.



Figura 25. Erosión costera área urbana



Fuente: registro fotográfico del autor.

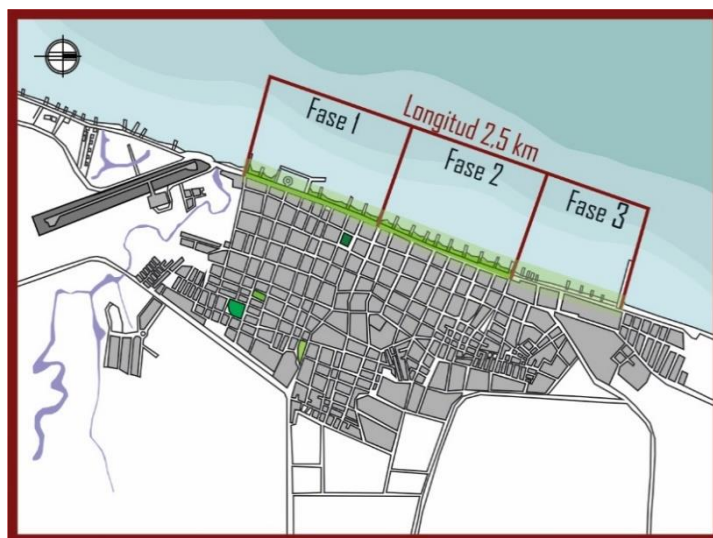
#### 4. Nodo de convergencia, Carrera primera Santiago de Tolú

##### 4.1 Caracterización y delimitación

La carrera primera del municipio de Santiago de Tolú se caracteriza por ser el epicentro de la mayor parte de las actividades turistas del municipio, ya que comprende la franja costera y cuyos usos principales son las edificaciones o viviendas turísticas u hoteleras y el comercio que le es complementario.

Se encuentra delimitada al norte por la calle 25, al sur por la calle 8, y al este por la franja costera (océano atlántico). Con una extensión de 2,5 km en los cuales hay un promedio de 19 manzanas.

Figura 26. Delimitación carrera 1



Fuente: propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000

Debido a la gran extensión de la propuesta, esta concibe su desarrollo por etapas continuas, delimitadas a partir de ejes estructurantes como hitos localizados en el corredor turístico de la carrera primera, los usos del suelo en donde tiene un alto predominio el uso comercial, y los usos de la franja costera en donde predomina el uso de playa con fines turísticos.

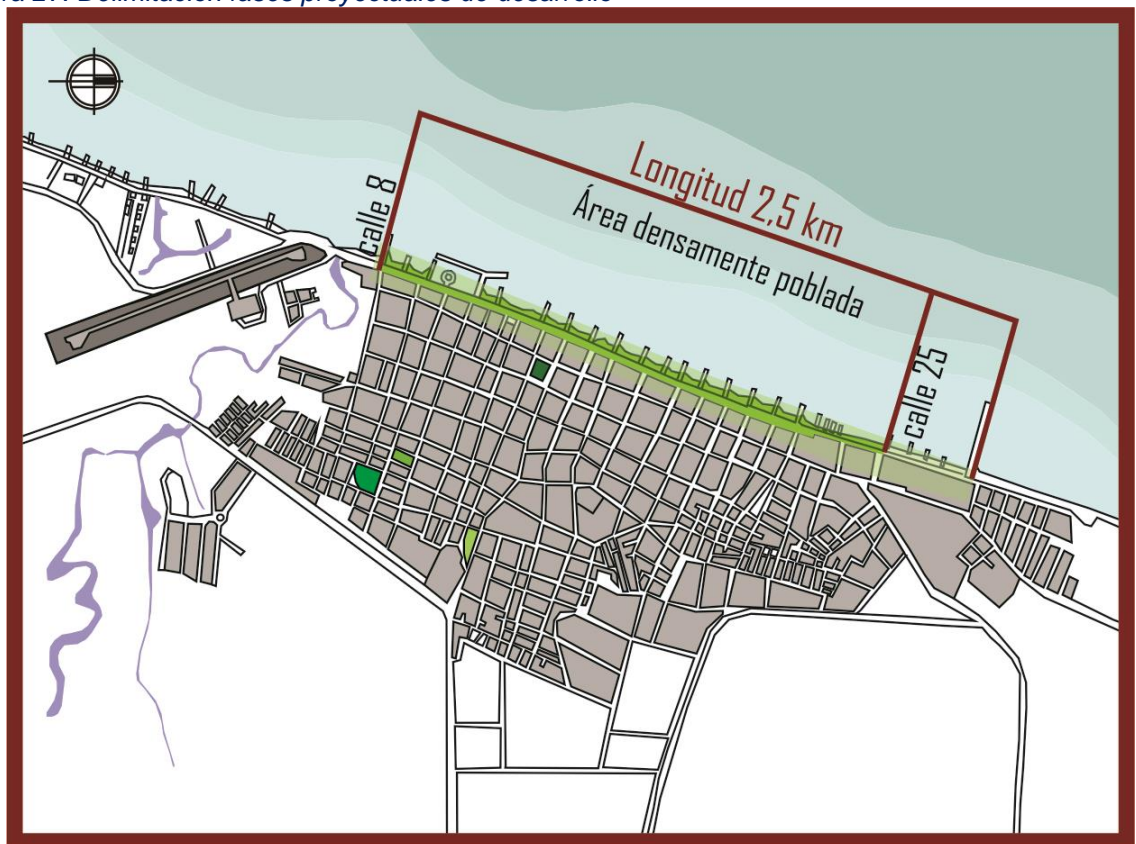
Dentro de este proyecto se seleccionó el eje comprendido entre la calle 8 y la calle 17 fase 1, sector a desarrollar.

**Fase 1** corresponde al eje entre la calle 8 y calle 17.

**Fase 2** corresponde al eje comprendido entre la calle 17 y la calle 25.

**Fase 3** corresponde al eje 25 y calle 28b.

*Figura 27. Delimitación fases proyectuales de desarrollo*



Fuente: propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000

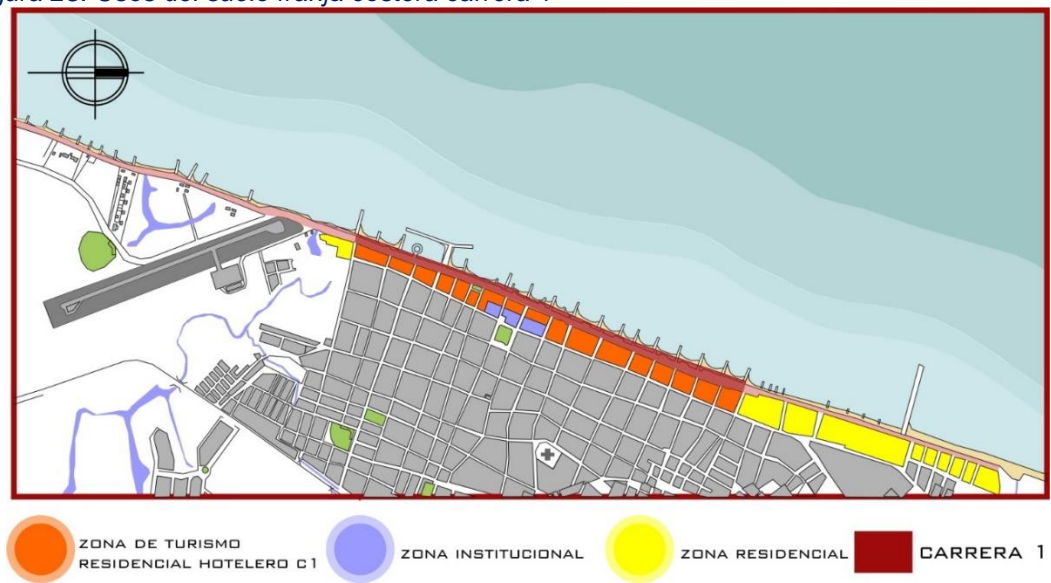
## 5. Sector de intervención, fase 1

### 5.1 Usos del suelo

En el área de intervención predomina el uso comercial, debido a la vocación turística del municipio. Pero cabe resaltar que inicialmente predominaba el uso residencial debido a que la vocación no correspondía al turismo si no a la ganadería.

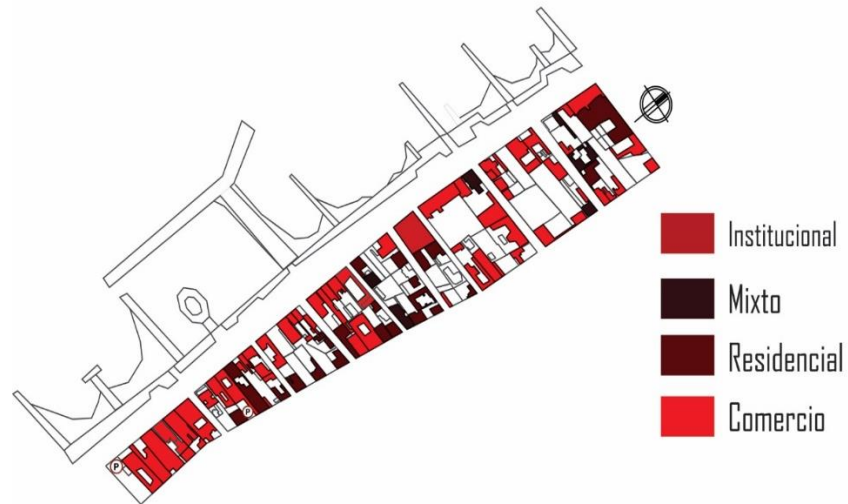
Hoy por hoy el uso hotelero, comercial, y de servicio domina la franja costera en donde muchas residencias han sido adecuadas para prestar servicios turísticos (restaurantes, bares, hoteles, hostales, entre otros).

Figura 28. Usos del suelo franja costera carrera 1



Fuente: propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000

Figura 29. Usos del suelo, sector de intervención fase 1

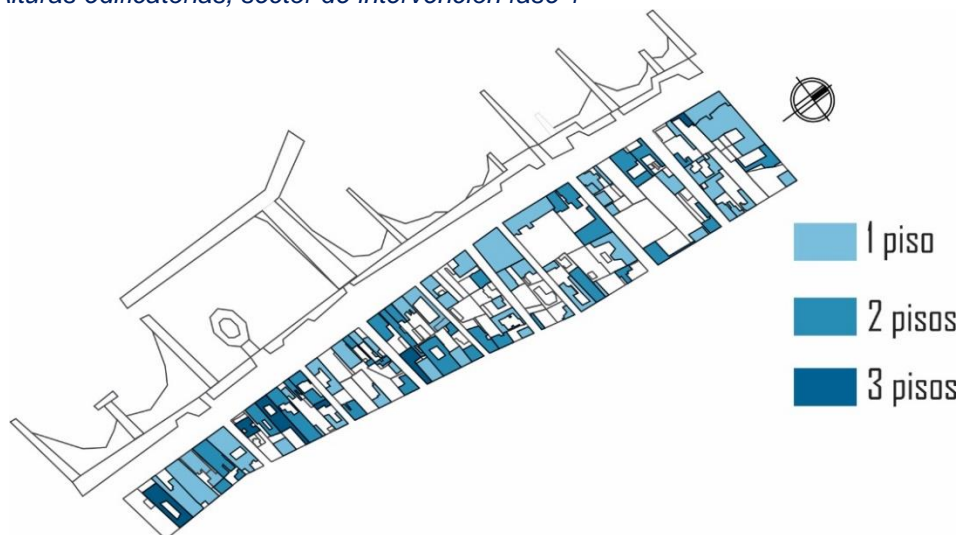


Fuente: propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000

## 5.2 Alturas y tipologías edificatorias

Prevalcen las edificaciones de un piso con un 56% con alturas promedio de 2.8 a 5 metros, en segundo lugar con un 37% las edificaciones de dos plantas con alturas de 3 metros y de 6 a 7 metros, por ultimo con un 7% las edificaciones de tres plantas con alturas de piso de 2.6 a 3 metros y de 9 a 10 metros. Consolidando así una visual horizontal.

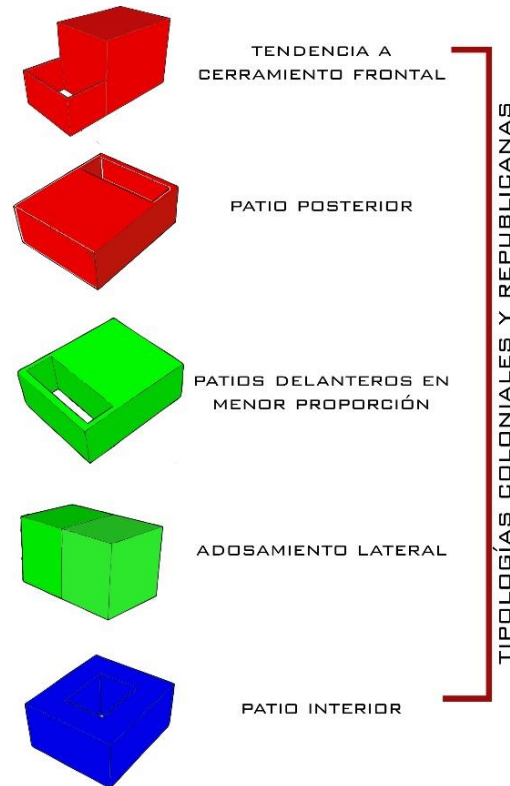
Figura 30. Alturas edificatorias, sector de intervención fase 1



Fuente: propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000

En el análisis tipológico encontramos en su mayoría elementos agrupados (viviendas). Con tendencia a cerramiento frontal, adosamiento lateral y patio posterior o interior, y en un menor porcentaje elementos con patios delanteros o jardines. Esto debido a que en su mayoría las edificaciones pertenecen a tipologías definidas de la época de la colonia y republicana.

Figura 31. Tipologías edificatorias



Fuente: propia, propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000

## 5.3 Flujos

### 5.3.1 vehicular

El flujo vehicular es de uso particular, transitando también motocicletas las cuales en su gran mayoría prestan el servicio de transporte público (mototaxismo). Normalmente el flujo vehicular en temporada no alta de turismo se mantienen en un nivel tolerable, pero en temporada alta de turismo esta vía colapsa debido a que el flujo vehicular se incrementa considerablemente, teniendo en cuenta que la

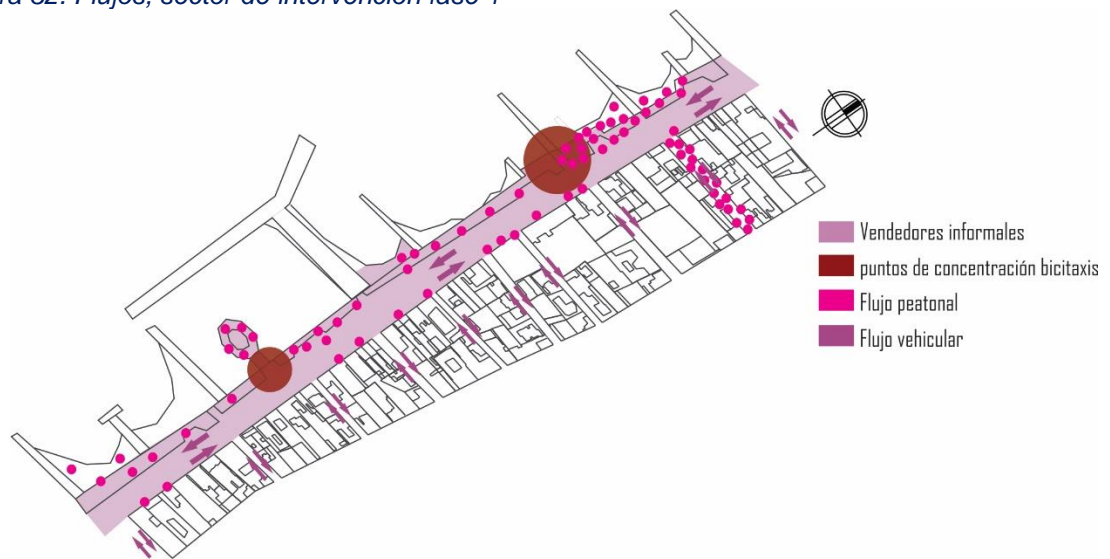
dimensión de esta no es acta para el flujo en doble sentido, acompañado de las diferentes dinámicas que se dan en este sector del municipio y de la ocupación inadecuada del espacio público.

### 5.3.2 Peatonal y bicitaxistas

Estas dos modalidades de transporte son los más utilizados por nativos a nivel general en el municipio de Santiago de tolú, y especialmente en este sector por visitantes ya que el bicitaxismo se constituyó como un medio de transporte turístico.

La asociación de cicleros de Tolú, que se denomina Asobicitaxistol nació en 1998 bajo la necesidad de trabajo que existía en la población además de la necesidad de crear un medio de transporte urbano que funcionara como atractivo turístico para la zona, Hoy existen más de 1000 cicleros en servicio diario activo especialmente en temporada alta de turismo. Pero, como toda innovación, tiene resultados tanto positivos como negativos, esta propuesta no fue ajena a esto. Luego de la inclusión del servicio de bicitaxis, y sobre todo en la carrera primera, generó una problemática de movilidad tanto peatonal como vehicular, puesto que el perfil existente no estaba diseñado para recibir flujo peatonal, vehicular y además este nuevo medio de transporte, por lo que se empezaron a generar caos con mayor intensidad en las épocas de temporada alta de turismo. Situación que continúa en la actualidad especialmente en las horas de la noche.

Figura 32. Flujos, sector de intervención fase 1



Fuente: propia, propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000.

## 5.4 Dinámicas del espacio público

Las condiciones físicas, ambientales, y socioculturales presentes en este sector del municipio por años se han mantenido invariables, siendo el espacio público el más afectado. En el cual se presentan diferentes dinámicas como invasión del espacio público por parte de vendedores informales, bicitaxistas, y vehículos particulares.

*Figura 33. Invasión del espacio público, sector de intervención fase 1*



Fuente: registro fotográfico del autor.

## 5.5 Espacio público y comercio informal

La invasión del comercio informal en el espacio público, ocupa sin ningún control no sólo la vía sino también el corredor turístico, acrecentando aún más el conflicto circulatorio entre peatones y vehículos. Los precarios puestos de ventas estacionarias carentes de dotación y de servicios, producen desechos y residuos insalubres que se arrojan sin ninguna consideración a las vías públicas y a las playas. Destacando entre estos la zona de ventas contiguo al muelle los delfines en donde se concentra gran cantidad de vendedores lo cual hace que se convierta en un foco de contaminación visual, auditiva, y ambiental.

*Figura 34. Espacio público vs comercio informal, sector de intervención fase 1*



Fuente: registro fotográfico del autor.

## 5.6 Mobiliario urbano

El mobiliario urbano se encuentra casi en su totalidad en mal estado. En el caso de las canecas, su distribución es arbitraria, dejando espacios sin depósitos para basura, y en otros casos se encuentran muy continuas, por lo que se desperdicia su utilidad; las luminarias en su gran mayoría están en mal estado, no funcionan y en el peor de los casos solo queda la estructura de soporte de las mismas, en el caso de las bancas, son el aspecto más rescatable de la zona peatonal del lugar, pero su distribución es escasa teniendo en cuenta que este sector es utilizado como espacio para el descanso y esparcimiento de turistas y nativos, en cuanto a la señalización existente, es bastante obsoleta.

*Figura 35. Mobiliario urbano, sector de intervención fase 1*



Fuente: registro fotográfico del autor.



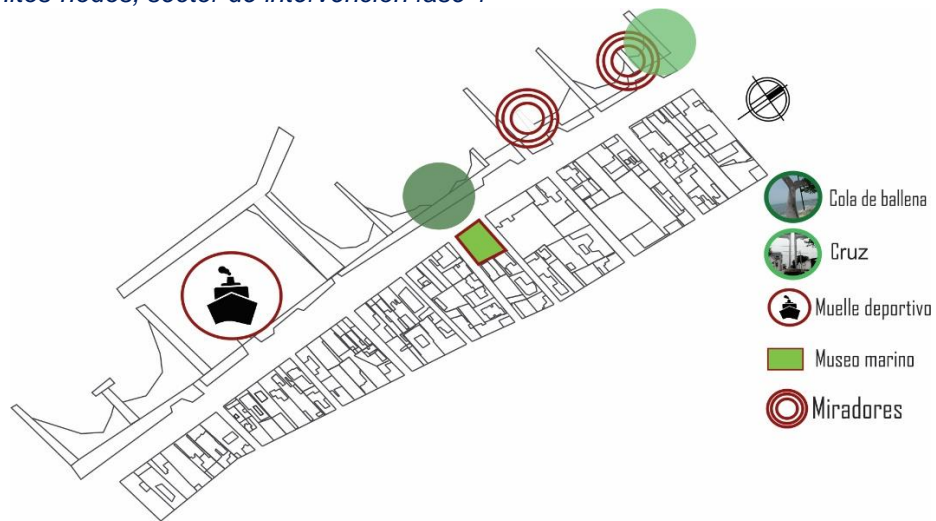
## 5.7 Hitos y nodos

Los hitos que se concentran sobre el sector de intervención responden al arraigo cultural del municipio de Tolú.

Se observan monumentos como:

- Monumento a la cruz
- Monumento cola de la ballena

Figura 36. Hitos-nodos, sector de intervención fase 1



Fuente: propia, propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000.

Los puntos considerados de convergencia a los que denominamos nodos, representan los espacios de los cuales las personas se apropian y reconocen como áreas de esparcimiento y ocio. Para el caso del municipio de Santiago de Tolú este espacio en su gran mayoría se encuentran a lo largo de nuestra área de estudio carrera primera como lo son:

- Miradores: han sido construidos como una barrera contra el mar, que a su vez son utilizados para el disfrute de turistas y nativos. Otros por el contrario han sido levantados por nativos y personas con fines lucrativos.

Figura 37. Miradores, sector de intervención fase 1



Fuente: registro fotográfico del autor.

- Parque marino acuario Golfo de Morrosquillo: fue creado a iniciativa del Gobierno local en el año 2013, con el principal objetivo de que nativos y turistas tuviesen un lugar de recreación, educación y a la vez un acercamiento con el ambiente marino. Actualmente se encuentra en regular estado tanto estructural y de funcionamiento.

Figura 38. Parque marino acuario Golfo de Morrosquillo



Fuente: registro fotográfico del autor.

- Muelle turístico: funciona como embarcadero y atracadero actualmente se encuentra en mal estado a nivel estructural para prestar un servicio de calidad. Teniendo en cuenta que este podría ser un potencializador del sector turístico para el municipio.

Figura 39. Muelle turístico



Fuente: registro fotográfico del autor.

## **5.8 Contaminación auditiva y visual**

Las perturbaciones por los altos niveles de ruido existen con el tránsito de bicitaxis y vehículos con potentes equipos de sonidos que exceden los decibeles permitidos, así la utilización de pickup que amenizan los eventos, asimismo es evidente la contaminación visual por vallas, avisos, marcas, pasa calles, anuncios comerciales, mientras que en épocas de pre y post electoral se aumenta la contaminación.

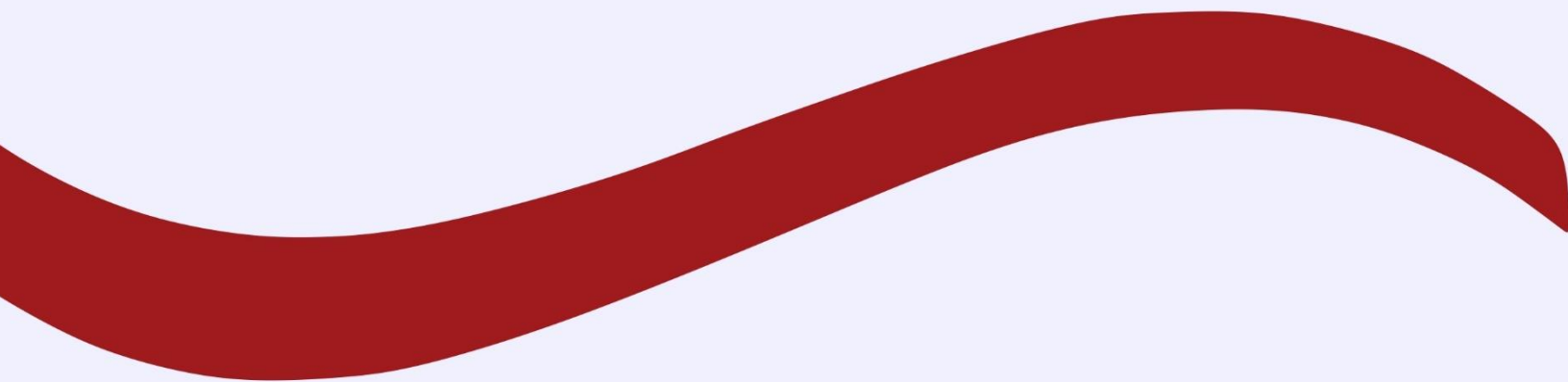
## CONCLUSIÓN DEL CAPITULO

El departamento de Sucre puede ser visionado como una potencia turística, gracias a que cuenta con gran variedad de riquezas naturales, gran potencial turístico, cultural presentes en cada uno de sus rincones y manifestaciones artísticas.

Analizando las potencialidades del departamento y especialmente del municipio de Santiago de Tolú las cuales no se encuentran acordeamente visibilizadas en la dimensión y esplendor que ameritan considerándose La mayor causa de esto que no cuenta con una estructura que potencialice el sector turístico del municipio, es decir no hay espacios de convocatoria aparte de los recursos naturales que identifiquen y funcionen como un atractivo turístico.

Lo que hace que la recepción turística del municipio en los últimos años disminuyera considerablemente, y de continuar el municipio en estas condiciones con los años se convierta solo en un lugar de paso para turistas. Desaprovechando las potencialidades que este posee.

# CAPÍTULO III



## PROPUESTA URBANA

### Espacios de oportunidad

Los espacios urbanos son aquellos lugares orientados o dirigidos a la población, con el fin de convertirlos en lugares de reunión, recreación, descanso. Que funcionan por y para el ser humano y que en su mayoría son de dominio público.

La propuesta busca generar un recorrido turístico que funcione como un potencializador de los espacios públicos más representativos del municipio, de esta manera establecer un circuito que tenga como finalidad la visibilidad de estos espacios que en la actualidad se encuentran en estado precario y algunos de ellos ni siquiera cumplen su función, a su vez se plantea impulsar el transporte turístico autóctono como lo son las bicitaxis, descongestionar la carrera 1 de los vendedores informales aprovechando la articulación de estos nuevos espacios como nodos de atracción.

### Problemáticas

Vías con andenes angostos, discontinuos. La experiencia de caminar está dominada por los vehículos especialmente en las zonas más concurridas.

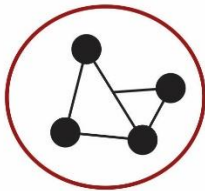
Estacionamiento de vehículos en las calles, creando una barrera para peatones, ciclistas, y vehículos en movimiento.

Espacios públicos desconectados entre sí, lo cual desincentiva la actividad peatonal y no conforman una red urbana sólida.

## Objetivos estratégicos

- Mejorar los espacios públicos existentes
- Proponer nuevos espacios públicos, en sectores del municipio en donde estos son inexistentes con el fin de generar nuevas dinámicas
- Articular los equipamientos y edificaciones de conservación patrimonial a través del espacio público.

+ CONECTIVIDAD + DINÁMICA + INTEGRADA



De espacios públicos dispersos a tejido común.



De mover vehículos a dar accesibilidad a personas.



calles para peatones.

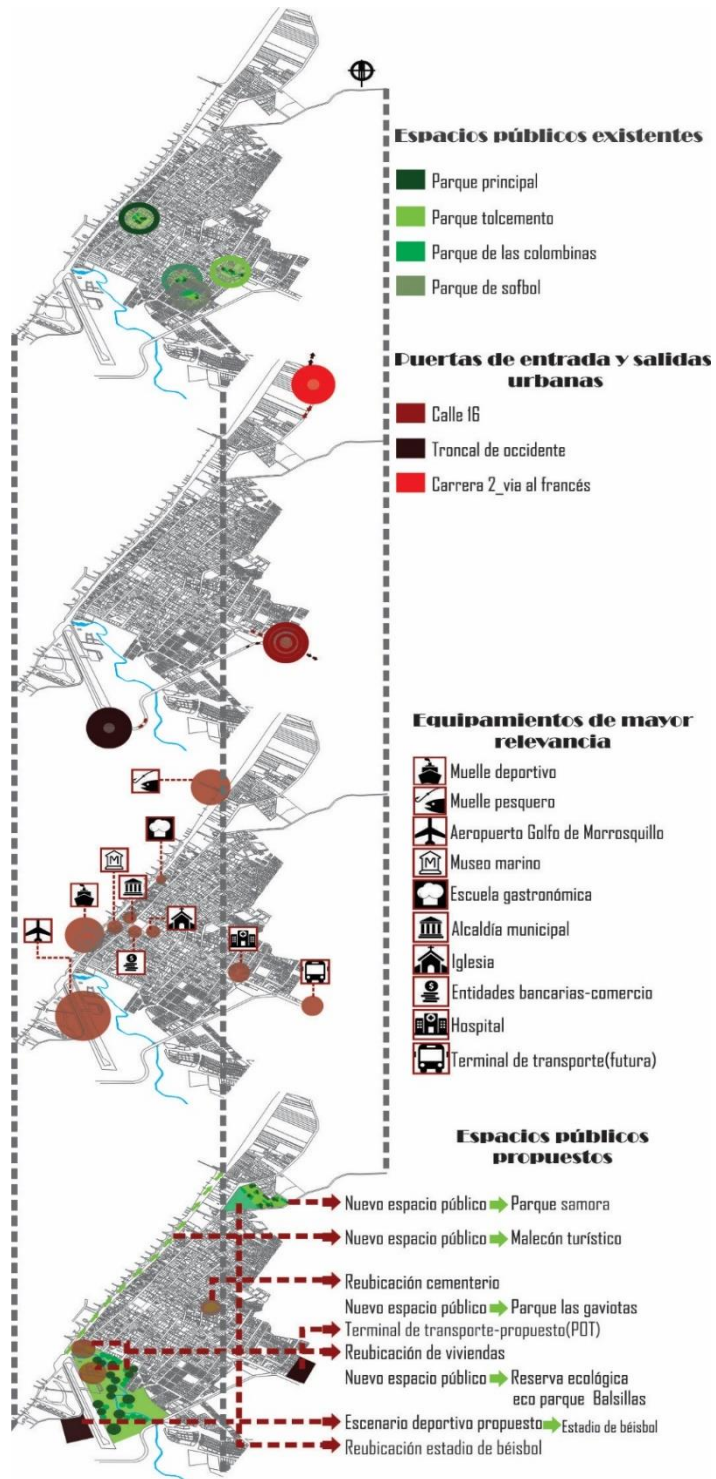


desarrollo orientado al transporte público.

## Espacios a conectar

- Espacios públicos existentes
- Puertas de entras y salidas del municipio
- Equipamientos de mayor relevancia
- Equipamientos y espacio público nuevos propuestos

Figura 40. Espacios a conectar.



Fuente: propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000.



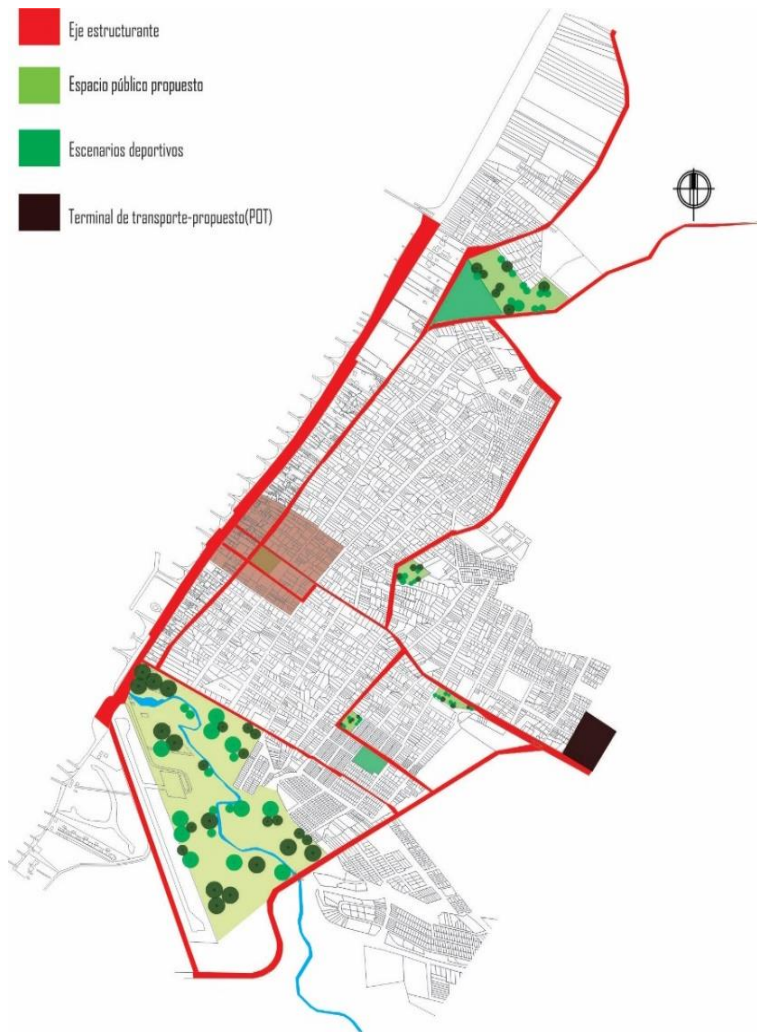
## **Renovación - conectividad**

Dentro del plan de renovación urbana se proyecta la adecuación de los espacios públicos convirtiéndolos en áreas propicias para el encuentro y disfrute del ser humano así mismo se busca convertirlos en nodos de atracción e interacción. El diseño de las vías propone la ampliación de estas y la incorporación del sistema de transporte colectivo (bicitaxis) por medio de ciclorrutas, permitiendo una agradable movilidad peatonal con vías arborizadas.

Para trazar la red de conectividad de espacios públicos se tuvieron en cuenta los siguientes criterios:

1. Recorridos de procesiones más relevantes de la semana santa.
2. Vías estructurantes del municipio.
3. Espacios públicos existentes, y propuestos.
4. Equipamientos existentes de relevancia, y futuros.

Figura 41. Red urbana.



Fuente: propia, propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000.

### Finalidades

- Ayudar a mejorar la percepción del municipio por parte de turistas.
- Contribuir con la organización del municipio, con fin el de exponer su vocación turística.
- Implementar un eje verde en el municipio donde el protagonista sea el peatón, brindando a propios y turistas recorridos más confortables. y vías

incluyentes que incorporen el medio de transporte más utilizado como lo son las bicicletas (bicitaxis).

## PROPUESTA RECUPERACIÓN DE PLAYAS

El Caribe colombiano, en su zona costera es un mosaico de ecosistemas altamente sensible a los cambios ambientales naturales, o inducidos por el hombre. Uno de los más ampliamente intervenidos por la actividad humana y menos considerada como tal es de las playas. Las cuales constituyen ambientes dinámicos y frágiles donde arena, agua, y aire están siempre en movimiento. Las arenas viajan a miles de kilómetros y por largos periodos de tiempos para conformar playas convirtiéndose en sitios de gran importancia en el proceso de anidación de aves y tortugas marinas, y para la protección natural de las lagunas costeras y pantanos de manglar; no obstante su mayor importancia se relaciona comúnmente con el turismo.

Factores naturales como tormentas, aumento relativo del nivel medio del mar, la actividad tectónica, entre otros, y factores antrópicos como construcción de vías, obras de infraestructuras urbanas y de servicios. Transforman el sistema ambiental e introducen un alto valor de desequilibrio cuya respuesta es por lo general la erosión.

Según Francisco Arias Isaza director del Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras "José Benito Vives de Andrés" INVEMAR "la costa Caribe cuenta con aproximadamente 900 km lineales de playas, de los cuales el 28% de ellas sufre actualmente proceso de erosión con consecuencias no deseables sobre los centros poblados y las actividades económicas". La prevención, recuperación y estudios técnicos acordes a cada caso son necesarios para el control de estos procesos que con el pasar del tiempo empeoran, y que además deben incluir estricta regulación en la operación turística, el uso del suelo, y la ocupación urbana.

Son muchas las técnicas que se emplean para tratar de proteger las costas de los problemas de erosión, sin embargo ninguna técnica resulta eficiente si no se realizan los estudios pertinentes de acuerdo a cada caso que involucren el área afectada y el área próxima, cabe destacar que cada técnica debe ser concebida y ejecutada de acuerdo a las condiciones locales.

## **Técnicas de manejo de la erosión costera**

- **Técnicas estructurales o duras**
  - Rompeolas
  - Gaviones
  - Bolsacretos
  - Geotextiles
  - Baterías de espolones
  - Revestimientos
  - Muros de contención
  
- **Técnicas no estructurales o blandas**
  - Arrecifes artificiales
  - Drenaje de playas
  - Drenaje de acantilados
  - Relleno de playas
  - Perfilamiento de taludes
  - Protección de la base de acantilados
  - Regracian de dunas
  - Conservación y siembra de manglares
  - Anclaje de rocas
  - By-pass de arena
  - Plantación o estabilización de vegetación

La zona costera del golfo de Morrosquillo, presenta preocupantes problemas de erosión. Ocasionados por procesos marinos naturales y la contaminación producida por el hombre la cual ha sido el mayor detonante de la erosión especialmente en el casco urbano del municipio de Santiago de Tolú. Armando De Lisa Bornachela ex capitán del puerto de Coveñas afirma que “las construcciones, los rellenos en cuerpos de agua como las ciénagas, las obras de protección indiscriminadas y la contaminación por desechos sólidos, son las acciones que en los últimos cincuenta años han generado la reducción de cien metros de playas”. Santiago de Tolú, actualmente en el casco urbano no posee espacios amplios de playas solo quedan las del sector sur que va hacia el aeropuerto y las playas del francés. Hoy por hoy hay puntos del municipio en donde se presentan construcciones a una distancia de 4 a 5 metros del mar. El municipio se vio afectado por la construcción indiscriminada de obras de protección de costa que no cumplen con su trabajo de controlar la erosión marina, ya que fueron realizados sin estudios previos y en forma antitecnica y desordenada lo que terminó con afectar el litoral.

En la actualidad y desde el año 2012 se han proyectado por parte de las alcaldías municipales de Santiago de Tolú y Coveñas planes encaminados a la recuperación de playas y control de la erosión. Tales como:

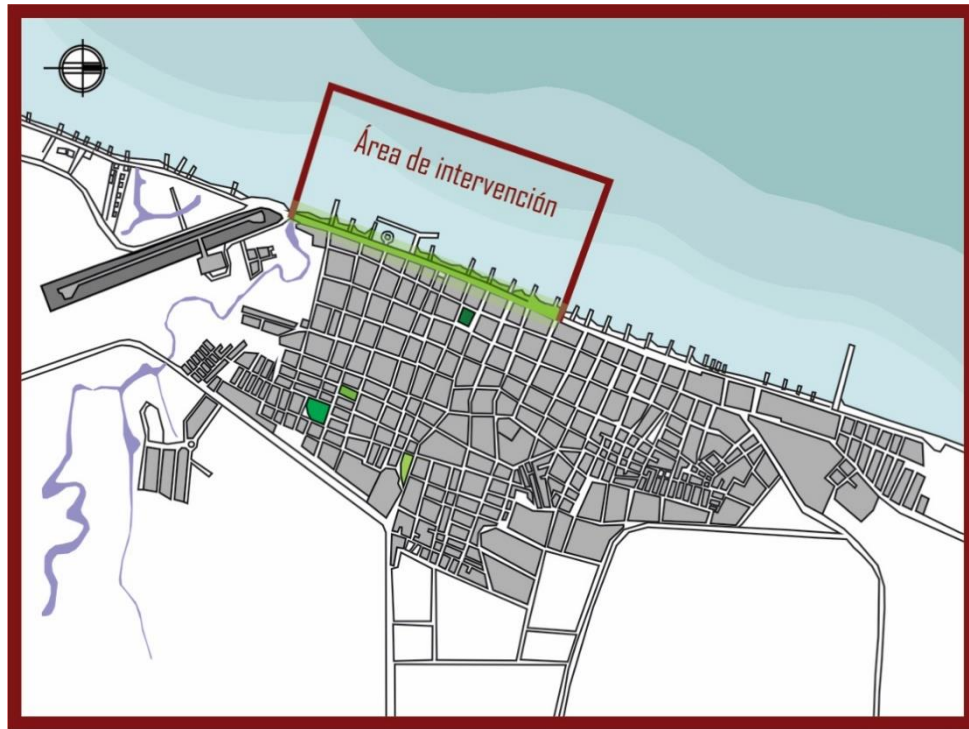
**1. Obras de protección y control de la erosión costera, subregión Golfo de Morrosquillo en los cascos urbanos de los municipios de Santiago de Tolú y Coveñas**

Figura 42. Localización.



Fuente: <https://www.google.com.co/maps/@9.4620546,-75.6495746,25118m/data=!3m1!1e3>

Figura 43. Área de Intervención.



Fuente: Propia, basado en resolución 06 11 de 26 de mayo de 2015 *autoridad nacional de licencias ambientales ANLA*.

Tiene como objetivo principal la construcción de obras, para la recuperación de playas en el casco urbano de los municipios de Coveñas y Santiago de tolú. Dicho proyecto se ha visto empañado por la corrupción que azota al departamento de sucre, donde se encuentra paralizado y durante el transcurso de los últimos años solo ha recuperado el are correspondiente al municipio de Coveñas

Cabe destacar que la información solicitada a la alcaldía municipal de Coveñas, sucre no fue suministrada por motivos de no liquidación del contrato. Por lo cual en este trabajo de investigación se utilizó información de la autoridad nacional de licencias ambientales ANLA, resolución n° 0611 del 26 de mayo de 2015.

## Infraestructura, obras y actividades que hacen parte del proyecto

- Construcción de cuatro Rompeolas en el área de intervención (aproximadamente 800m).

OBRAS DE PROTECCIÓN EN EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLÚ							
No.	Estructura	Punto	Coordenadas (Magna Sirgas Colombia Bogotá)		Profundidad (m)	Longitud (m)	Distancia a la línea de costa (m)
			Este	Norte			
1	Rompeolas 1	a	834.221,78	1.545.374,39	3,3	180	131,13
		b	834.305,07	1.545.541,53			
		c	834.273,55	1.545.441,94			
		d	834.397,21	1.545.397,16			
2	Rompeolas 2	a	834.331,35	1.545.698,08	3,7	240	145,62
		b	834.456,19	1.545.910,16			
		c	834.408,31	1.545.797,16			
		d	834.543,85	1.545.764,43			
3	Espolón 3A	-	En la desembocadura del arroyo Pechelín		1,1	164	N.A.
4	Espolón 4A	-	En la desembocadura del arroyo Pechelín		1,1	164	N.A.

Fuente: Autoridad nacional de licencias ambientales ANLA.

Figura 44. Propuestas de Intervención.

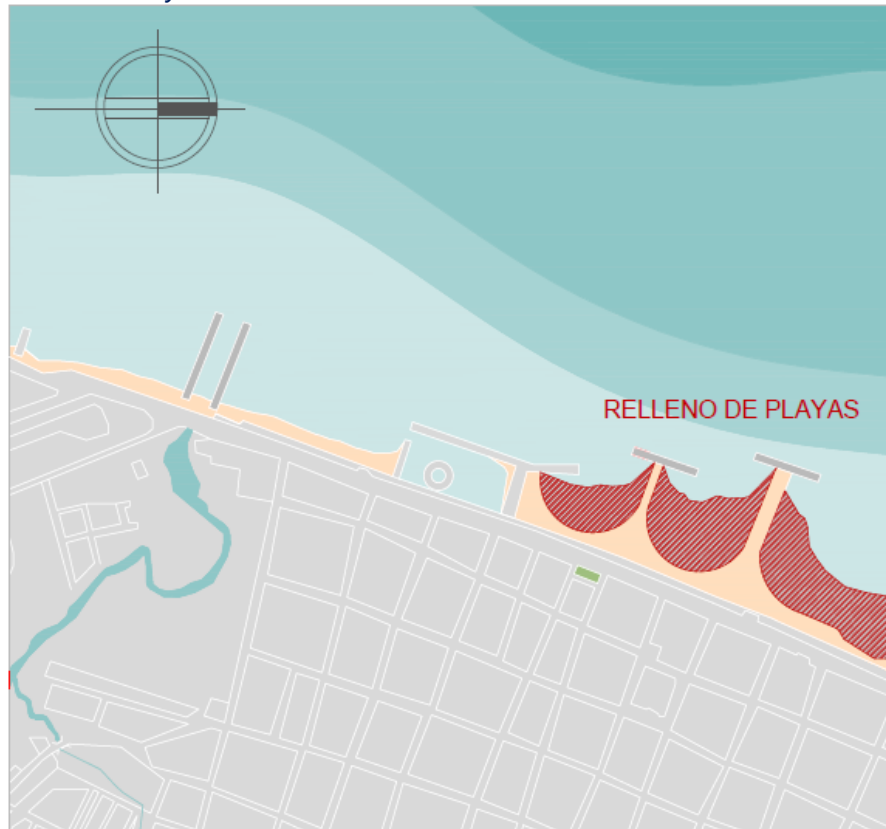


Fuente: Propia, basado en resolución 06 11 de 26 de mayo de 2015 autoridad nacional de licencias ambientales ANLA.



- Rellenar tres playas adyacentes a los rompeolas, con un volumen estimado de 142,094m<sup>3</sup>.

Figura 45. Relleno de Playas.



Fuente: Propia, basado en resolución 06 11 de 26 de mayo de 2015 *autoridad nacional de licencias ambientales ANLA*.

- Retirar nueve estructuras existentes en la zona del proyecto.

El proyecto no contempla obras de dragado, ni la extracción de material arenoso directamente del mar. Ya que este va a ser adquirido a través de una fuente de material que cuente con respectivos permisos ambientales.

El análisis oceanográfico realizado en Santiago de Tolú concluyó que con la construcción de los dos rompeolas, se pueden recuperar playas entre la marina y las dos estructuras, así como al norte de estas estructuras. El ancho de las playas regeneradas entre las estructuras será del orden de los 20 m, y los tómbolos

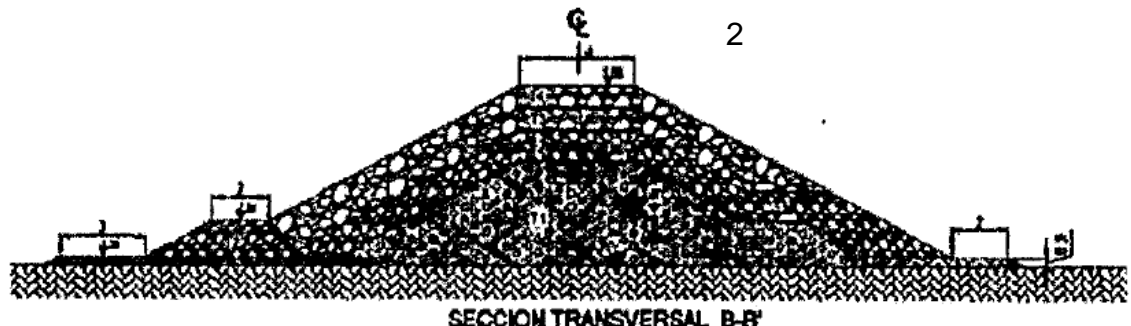
formados por los rompeolas tendrán longitudes entre 120 m y 150 m con anchos entre 50 m y 100 m.

### Recomendaciones presentadas por los estudios oceanográficos

1. La estructura que se encuentra al sur de la desembocadura del arroyo Pichilín, deberá ser revisada para asegurar que se encuentra en buenas condiciones para conservarla.
2. En la parte norte de las estructuras que se construirán, la playa se encuentra abierta en un punto de apoyo, se considera que la estructura (espolón) que se encuentra sobre la Calle 23, debe ser recuperada y extenderla por lo menos 20.0 m más, esto garantizará un apoyo para la playa de la parte norte evitando que se pierda parte del sedimento durante los temporales más fuertes.

En la siguiente figura se presenta la sección tipo de los dos rompeolas y los dos espolones que servirá de control en el municipio de Santiago de Tolú.

*Figura 46. Sección transversal tipo rompeolas.*



Fuente: Autoridad nacional de licencias ambientales ANLA

- con el fin de mantener las condiciones morfodinámicas de las playas a rellenar, el tipo de arena que se emplee para los rellenos propuestos deberá ser lo más similar posible a la arena de las playas existentes; D50-0.23 mm D90-0.3mm.

Actualmente en la zona del proyecto, se encuentran construidas algunas estructuras de protección contra la erosión; sin embargo, con el fin que los rompeolas a construir

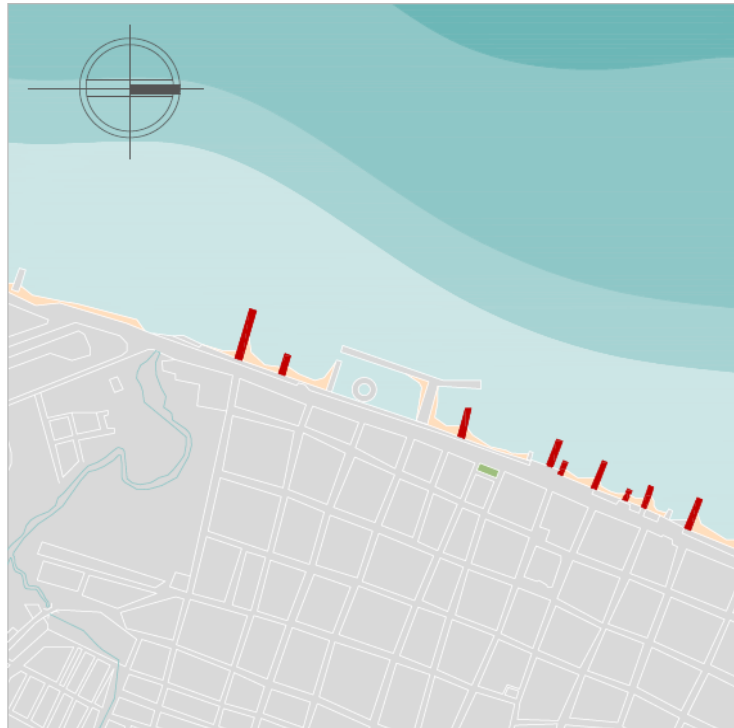
cumplan con el objetivo propuesto de regenerar las playas, es necesario retirar algunas estructuras que están emplazadas en el área de influencia del proyecto.

Tabla 2 . *Inventario y localización de estructuras a retirar.*

<b>INVENTARIO Y LOCALIZACIÓN DE ESTRUCTURAS A RETIRAR - MUNICIPIO DE Santiago de tolú</b>						
N°	LONGITUD	ANCHO CORONA	COTA CORONACIÓN	D - 50 ROCA	OBSERVACIONES	UBICACIÓN COORDENADAS MAGNA - SIGA
	metros	metros	metros	metros		
1	20	5	0.35	0.35	Aterrado con basura	X=1545190.352 Y=834325.510
2	32	4.5	0.80	0.35	Reconstruido con fines turísticos	X=1545362.517 Y=834383.923
3	32	7	1.00	0.30	Aterrado	X=1545456.385 Y=834424.909
4	32	7	1.00	0.30		X=1545545.372 Y=834457.638
5	44	4.50	0.50	0.40	Hotel piedras verde	X=1545638.78 Y=834479.704
6	42	7.00	0.60	0.45	reconstruido	X=1545720.260 Y=864525.823
7	43	5.00	1.50	0.45	reconstruido	X=1545805.583 Y=834553.042
8	44	6.00	0.80	0.45	Reconstruido	X=1545889.349 Y=834584.831
9	50	5.00	1.50	0.35	reconstruido	X=1545970.365 Y=834612.947

Fuente: Autoridad nacional de licencias ambientales ANLA.

Figura 47. *Inventario y localización de estructuras a retirar.*



Fuente: Propia, basado en resolución 06 11 de 26 de mayo de 2015 autoridad nacional de licencias ambientales ANLA.

## **2. proyecto regeneración de playas mediante relleno hidráulico en la zona urbana de Santiago de Tolú, departamento de sucre**

El proyecto liderado por la actual administración municipal busca la recuperación de 50 metros de playas, mediante la construcción de 5 espolones de 90 metros líneas a cada 240 metros de frete de playas. Implementado el método de relleno hidráulico la cual será dragada a una distancia de uno y dos kilómetros desde la costa de tolú.

*Figura 48. Área de intervención.*



Fuente: <https://www.google.com.co/maps>.

El área a intervenir está comprendida al norte por la calle 25, Y al sur por la calle 13 interviniendo 1.200 metros lineales de frente.

Figura 49. Estado Actual.



Fuente: proyecto regeneración de playas mediante relleno hidráulico en la zona urbana de Santiago de Tolú, departamento de sucre. Alcaldía municipal de Santiago de tolú

Figura 50. Propuesta regeneración de playas.



Fuente: proyecto regeneración de playas mediante relleno hidráulico en la zona urbana de Santiago de Tolú, departamento de sucre. Alcaldía municipal de Santiago de tolú.

## CONCLUSIÓN

La problemática de erosión costera en el litoral del casco urbano del municipio de Santiago de Tolú en donde día a día esta situación es más crítica, Muy a pesar de contar con la disposición del gobierno nacional para con el proyecto de “obras de protección y control de erosión costera”, y los estudios realizados por instituciones holandesas (instituto deltares). El proyecto no ha sido llevado a cabo en su totalidad debido a la falta de compromiso por parte de los gobernantes municipales, y el mal manejo de los recursos de esta obra de mitigación que se ha visto empañada por la gran corrupción.

A pesar de las intervenciones que se vienen haciendo sobre la carrera primera, es importante precisar que sin esta obra de mitigación cualquier esfuerzo por mejorar va hacer nulo, y que sin duda alguna lo más afectados y los más beneficiados de llevarse a cabo esta obra seria la comunidad nativa.

## **PROPUESTA DE ESPACIO PÚBLICO**

El espacio público puede definirse como el espacio de vida colectiva y de interacción social en donde se hace factible el encuentro y el intercambio de expresiones, el cual puede ser de propiedad privada o colectiva.

### **Categoría de intervención**

#### **Renovación urbana “construir sobre lo construido”**

Algunos autores asocian el concepto de renovación urbana a los planes de remodelación y reconstrucción de la ciudad, “conjunto de mecanismos que tienen por objeto sustituir la trama urbana existente por otra más moderna para responder mejor a los nuevos intereses y funciones que se asignan a un espacio de la ciudad sometido a una transformación funcional” (diccionario de geografía Anaya, 1986).

Sin embargo, este concepto se ha venido planteando de manera más global enfocado a lo que es la remodelación y rehabilitación, Serrano (1961) plantea que “la renovación urbana consiste en tres modelos de acción simultánea para el mejoramiento de la ciudad: conservación, restauración – rehabilitación, y reordenación”. Mientras que Fernández (1986) plantea que es “conjunto de medidas a través de las cuales se eliminan, mejoran y transforman las inconveniencias o el deterioro urbano de un sector, a través del remplazo de edificaciones deterioradas así como también de la modernización de ellas”.

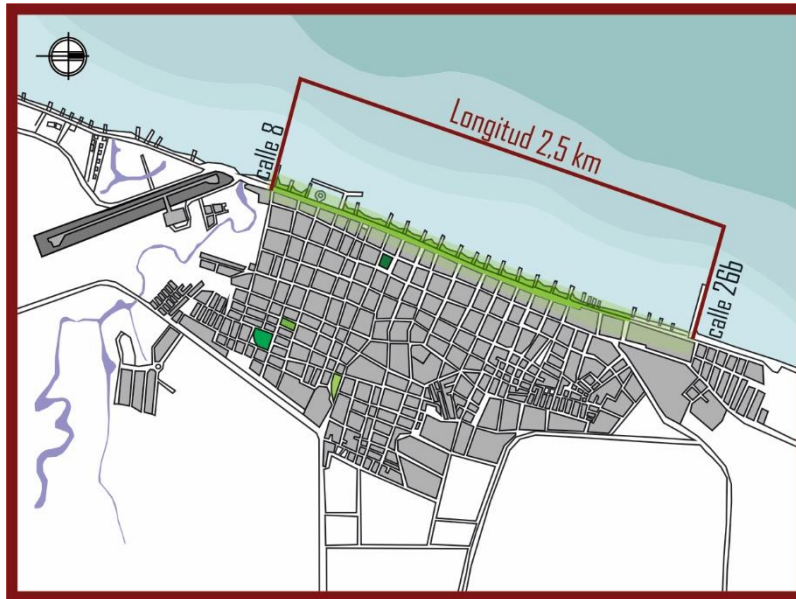
De esta manera, la renovación urbana podría ser planteada como un conjunto de intervenciones en sectores o áreas de la ciudad que deben conservarse y rehabilitarse, ya sea por su valor histórico, cultural, o de desarrollo. En donde dichas intervenciones comprenden desde el mobiliario urbano, espacio público, edificios, equipamientos, paisaje urbano, y finalmente estas intervenciones cambian la imagen de la ciudad.

### **Localización del proyecto**

El proyecto se ubica sobre la franja costera del municipio correspondiente a la carrera 1, comprendido entre la calle 28b y calle 8. Con una extensión aproximada de 2,5km esta zona funciona como el mayor atractivo turístico debido a que en ella se concentra la mayor actividad turística; sobre este trayecto se ubican

equipamientos representativos como el muelle turístico los delfines, muelle pesquera pestolú, parque marino acuario Golfo de Morrosquillo, casa del balcón, y diferentes hitos.

Figura 51. Área de intervención.



Fuente: Propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000.

### **Premisas para el diseño, construcción y sostenibilidad del espacio público**

Las premisas para el diseño son pautas señaladas por el Manual de Espacio Público (MEP), como conceptos a tener en cuenta para el desarrollo de las propuestas de espacio público.

En todos los casos, se deben considerar como premisas básicas, las siguientes:

**Integralidad:** Lograr espacios públicos que resuelvan la conectividad, empalme relación y articulación con las áreas privada, con las infraestructuras públicas existentes en el área de influencia inmediata, a partir de la conformación urbana y localización en la ciudad, para garantizar la dinámica urbana y apropiación adecuada y permanente de toda la ciudadanía.

**Funcionalidad:** Lograr espacios públicos funcionales, que resuelvan correctamente, el encuentro, esparcimiento y movilidad continua, amable y segura. Generar una disposición e instalación organizada y adecuada de todos los



elementos de amoblamiento Urbano en los puntos que no generen conflicto y obstáculo a la movilidad correcta de vehículos, personas, semovientes, bicicletas, entre otros.

**Espacialidad:** Evitar la congestión y sobrecarga de los componentes del espacio público, de manera que se garantice el adecuado encuentro y esparcimiento, la libre circulación y desplazamiento de las personas.

**Calidad:** Construir espacios públicos confortables, frescos, seguros, ambientados, limpios, que contengan los servicios mínimos indispensables para la comunidad en general, tales como: bancas, basureros, luminarias, entre otros. Que sean versátiles para asegurar el uso adecuado de toda la población considerando las condiciones de género, raza, edad, entre otros.

**Accesibilidad:** Tener un espacio público incluyente, sin barreras y con un lenguaje arquitectónico y urbanístico, que incluya a las personas con algún tipo de discapacidad motriz, visual, auditiva, cognitiva, personas de baja estatura, entre otras.

**Sostenibilidad y reparabilidad:** Lograr una vida útil prolongada de todos los materiales utilizados en la construcción de los espacios públicos, con un mantenimiento reducido, de fácil limpieza y reparabilidad, disminuyendo los costos y brindando un servicio óptimo durante largo tiempo.

**Economía:** Ejecutar obras de calidad, ahorrando gastos de mantenimiento que podrían ser invertidos en nuevas obras de espacio público.

**Espacios públicos concertados:** Generar espacios y procesos de participación activa y concertación con la comunidad, frente a cualquier actuación urbanística de recuperación, mejoramiento, y diseño de espacio público. Esto garantizará la apropiación adecuada, permanente y segura de estos espacios por parte de la comunidad en general, sin distinción de género, raza, edad, discapacidad, gustos, entre otros.

## **Alcances de la propuesta**

Este proyecto busca principalmente recuperar, y rehabilitar el corredor turístico del municipio de Santiago de Tolú, teniendo en cuenta los siguientes lineamientos:

- Responder al mejoramiento y recuperación urbana, con una mirada desde y hacia el mar.

- Aumentar las áreas verdes y áreas de encuentro.
- Equilibrar el espacio peatonal.
- Desarrollar la creación de recorridos con ciclo rutas, entre otros, ayudando a la descontaminación del sector y una restauración vial.
- Ejecutar programas y proyectos encaminados a la protección y recuperación del espacio público.

### **Descripción de la propuesta**

El desarrollo de la propuesta contempla la actuación de intervención urbana en el sector comprendido entre las calles 8 (sur) y calle 28b (norte) correspondiente a la carrera primera.

Buscando la recuperación y rehabilitación del actual corredor turístico, con la implementación del proyecto malecón turístico como espacio público. Se pretende, reorganizar la funcionalidad, dar prioridad al peatón, construir un sendero especial para la circulación apropiada de bicitaxistas, dotación de mobiliario, creación de zonas verdes y áreas de encuentro para la población.

Para llevar a cabo esta propuesta con mayor precisión, se realizó una encuesta de persecución ciudadana por medio de la cual se pretende medir los niveles de satisfacción de residentes y visitantes con respecto al espacio público actual de la carrera primera del municipio de Santiago de Tolú, y posibles actuaciones urbanísticas que desearían que se llevaran a cabo en este sector de la ciudad.

El Municipio cuenta con una población de 27.290 habitantes y es visitado frecuentemente por turistas, pero no se cuenta con estadísticas de cuantos turistas visitan este Municipio al año, por lo cual se estima la muestra con base a los habitantes, realizando la encuesta al 50% de personas residentes y el otro 50% a los visitantes.

Teniendo en cuenta las variables aplicaremos un muestreo simple para determinar el tamaño de la muestra, donde:

n: tamaño de la muestra

N: tamaño de la población, 27.290

Z<sup>2</sup>: Nivel de confianza del 95%

P: Variabilidad positiva de 0.96

Q: Variabilidad Negativa de 0.04

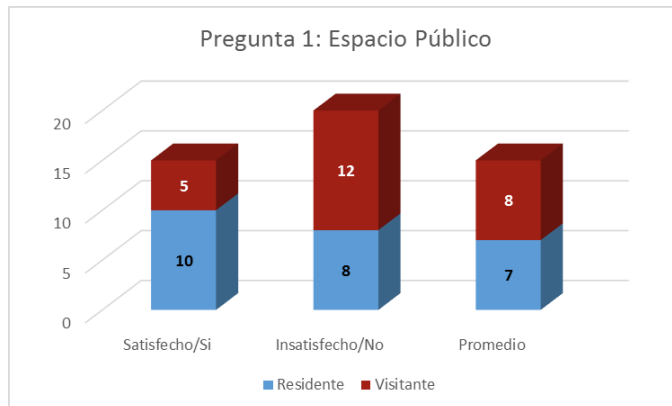
E: Margen de error de 0,0268

$$\begin{aligned}n &= Z^2PQN / NE^2 + Z^2PQ = 986,0029824 / 19,6007696 + 0,03613056 \\ &= 986,63690016 \\ &= 50,211742910029824 / 19\end{aligned}$$

Aproximadamente unas 50 personas, representan la muestra, teniendo en cuenta que se realizaran 25 encuestas a residentes y 25 a visitantes.

1. ¿Se encuentra usted satisfecho con el espacio público de la carrera primera del Municipio de Santiago de Tolú?

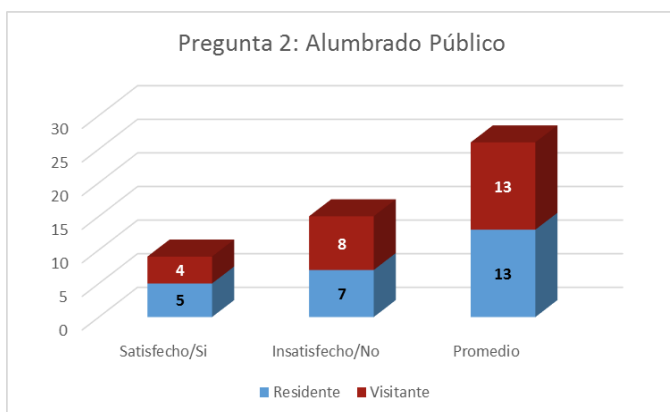
a) Satisfecho    b) Insatisfecho    c) promedio



El 48% y 32% de los visitantes y residentes encuestados respectivamente están insatisfechos con el espacio público y el 32% y 28% de los visitantes y residentes encuestados respectivamente, no están del todo conforme con éste.

2. ¿Se encuentra usted satisfecho con el alumbrado público de la carrera primera del Municipio de Santiago de Tolú?

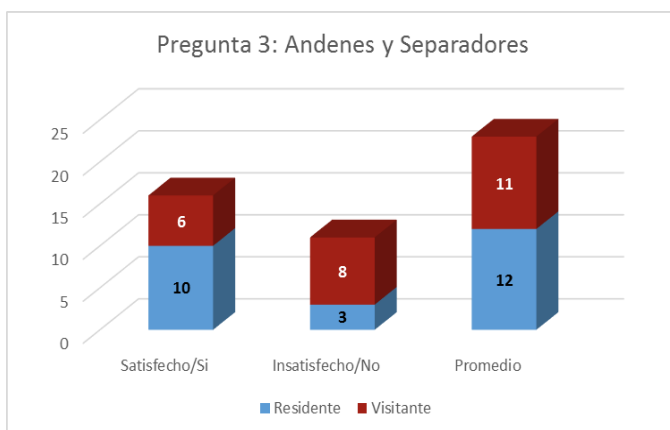
a) Satisfecho    b) Insatisfecho    c) promedio



El 52% tanto de los visitantes como de los residentes encuestados, no están del todo conforme con el alumbrado público. Así mismo el 32% de los visitantes y el 28% de los residentes están insatisfechos con éste.

3. ¿Se encuentra usted satisfecho con los andenes y separadores de la carrera primera del Municipio de Santiago de Tolú?

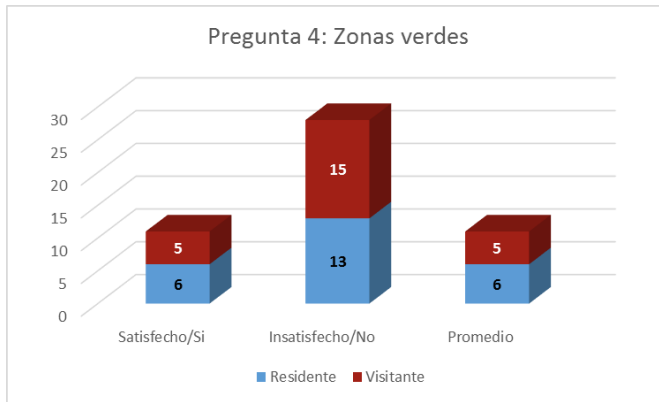
a) Satisfecho    b) Insatisfecho    c) promedio



El 48% y 44% de los residentes y visitantes encuestados respectivamente, no están del todo conforme con los andenes y separadores. Así mismo el 32% de los visitantes y el 12% de los residentes están insatisfechos con éste.

4. ¿Se encuentra usted satisfecho con las zonas verdes existentes de la carrera primera del Municipio de Santiago de Tolú?

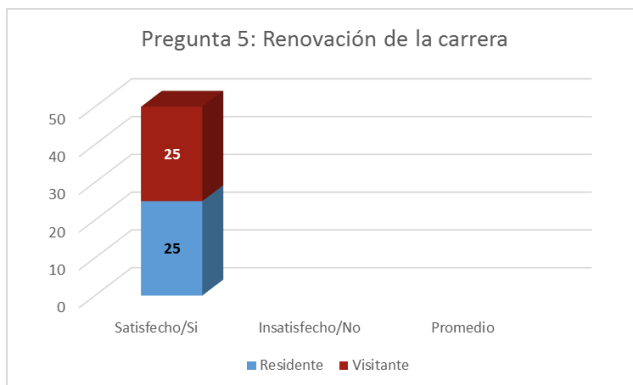
a) Satisfecho    b) Insatisfecho    c) promedio



El 60% y 52% de los visitantes y residentes encuestados respectivamente, están insatisfechos con las zonas verdes y además el 20% y 24% de los visitantes y residentes encuestados respectivamente no están del todo conforme con éstas.

5. Te gustaría que la actual carrera primera fuera peatonalizada, proyectándose un espacio público (Malecón Turístico) con zonas verdes, parques, plazas, ciclos rutas, zonas de descanso, entre otros, para el disfrute de la comunidad.

a) Si      b) No



El 100% de los visitantes y de los residentes encuestados están de acuerdo que la actual carrera primera sea peatonalizada con zonas verdes, parques, plazas, ciclos rutas, zonas de descanso.

De acuerdo a los resultados arrojados en la encuesta el proyecto es viable teniendo en cuenta la apreciación de los residentes y visitantes del Municipio de Santiago de Tolú, en donde las personas encuestas en un 100% están de acuerdo con que se realice una intervención de nivel urbanístico en la carrera primera.

Así mismo el 40% de las personas encuestas hicieron apreciaciones sobre lo que les gustaría que se proyectara en el espacio público de la carrera primera del municipio. Donde lo más sugerido fue lo siguiente:

- Organizar a los vendedores informales ya que se encuentran dispersos por toda el área turística.

- Más espacios con zonas verdes definidas, plazas, lugares para el descanso, y juegos para niños.
- Mejorar el alumbrado público.
- Espacios culturales.
  
- Recuperar el área correspondiente a la boca de la marina, actual foco de contaminación en donde se propone la ubicación del nuevo muelle turístico.
- Utilización de vegetación adecuada de manera que permita el paso del viento y la protección del sol, Sobre todo en lugares de estancia.

## FASES DE CONSTRUCCIÓN

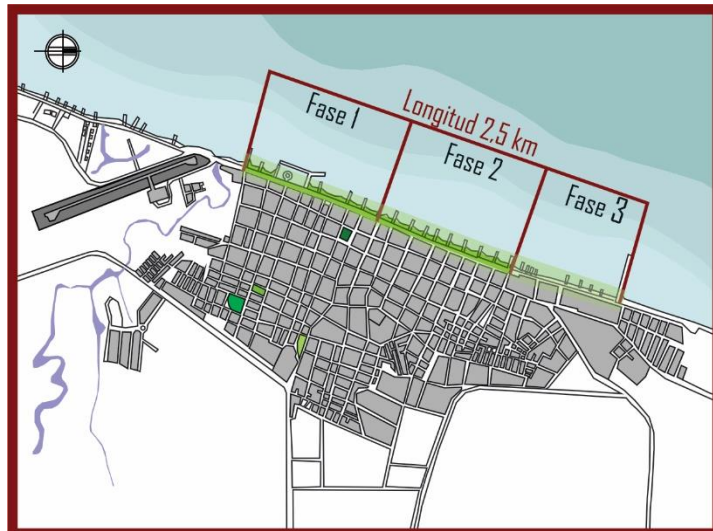
La propuesta planteada se concibe en el desarrollo de varias etapas continuas de Construcción establecidas de la siguiente manera:

**Fase 1** corresponde al eje entre la calle 8 y calle 17, Con una longitud aproximada de 1km.

**Fase 2** corresponde al eje comprendido entre la calle 17 y la calle 25, Con una longitud aproximada de 960 metros lineales.

**Fase 3** corresponde al eje 25 y cale 28b, Con una longitud aproximada de 873 metros lineales.

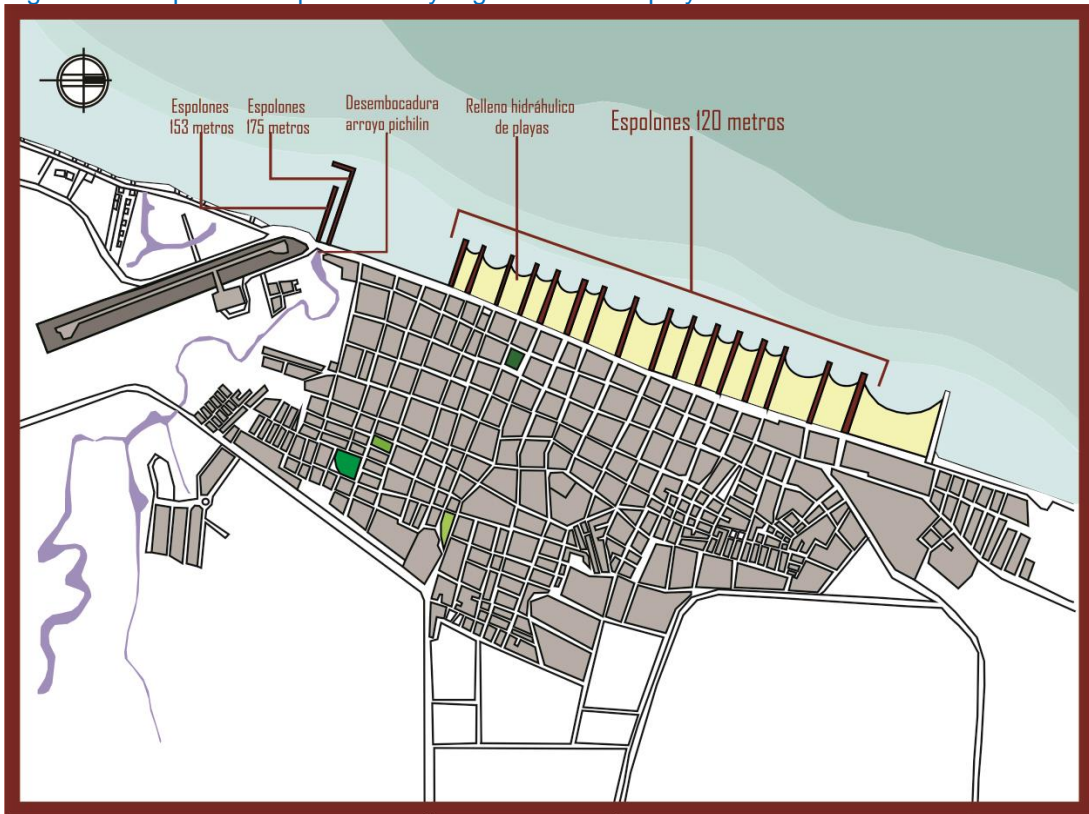
Figura 52. Fases de construcción.



Fuente: Propia, basado en el plan de ordenamiento territorial año 2000.

Partiendo de las propuestas antes mencionadas para la recuperación de playas y control de la erosión costera se propone, como medida más eficaz para el control de esta la unificación de las dos propuestas antes indicadas, ya que si estas son aplicadas de forma individual y en tiempos diferentes estas medidas de protección y control seguirán siendo ineficaces. Para lo cual se concibe la siguiente propuesta de protección y regeneración de playas:

Figura 53. Propuesta de protección y regeneración de playas



Fuente: propia, basado en resolución 06 11 de 26 de mayo de 2015 *autoridad nacional de licencias ambientales ANLA*. Y proyecto regeneración de playas mediante relleno hidráulico en la zona urbana de Santiago de Tolú, departamento de sucre. Alcaldía municipal de Santiago de tolú

Se propone la ejecución de dos espolones ubicados en la desembocadura del arroyo pichillín dirigiendo el curso del arroyo, recuperando así entre 50 y 60 metros de playas en un proceso progresivo de recuperación de estas.

En la parte norte del municipio se implementa la construcción de 6 espolones de 120 metros lineales, insertando los principales ejes viales en el mar. Implementado el método de relleno hidráulico la cual será dragada a una distancia de uno y dos kilómetros desde la costa de tolú.

Dentro de este proyecto se seleccionó la fase 1, correspondiente al eje entre la calle 8 y calle 17 sector a desarrollar en esta propuesta.



## **Estrategias generales de intervención**

### **1. Vial**

#### **1.1. Vehicular**

- La propuesta contempla la transición actual de la carrera primera como vía vehicular a vía de tráfico calmado, en donde el peatón pueda mezclarse de manera segura con los automotores y contribuir así a mejorar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida.

#### **2.2 Peatonal**

- parte del principio de volver este sector un lugar amigable para el peatón.
- Regularizar y ampliar secciones de andenes.
- Implementar el uso de rampas y gradas, que faciliten el desplazamiento peatonal.
- Propiciar un desplazamiento seguro para personas con movilidad reducida.

#### **2.3 Bicitaxistas**

- Delimitar un área de circulación especial para bicitaxistas, ya que este se constituye en el transporte público y autóctono del municipio. así mismo esta área funcionara como ciclo ruta.

### **3. Social**

- Proyectar lugares de estancia, descanso y ocio con el fin de fomentar las actividades de integración ciudadana.
- Organizar a los vendedores informales en lugares estacionarios integrados al nuevo diseño urbano, donde puedan prestar sus servicios de manera organizada para mantener un ambiente sano y agradable para la comunidad.

#### **4. Cultural**

- Disponer de espacios para el fomento de actividades culturales.
- Articular las principales calles con el remate de plazas culturales.
- Reubicar los hitos más representativos del municipio.

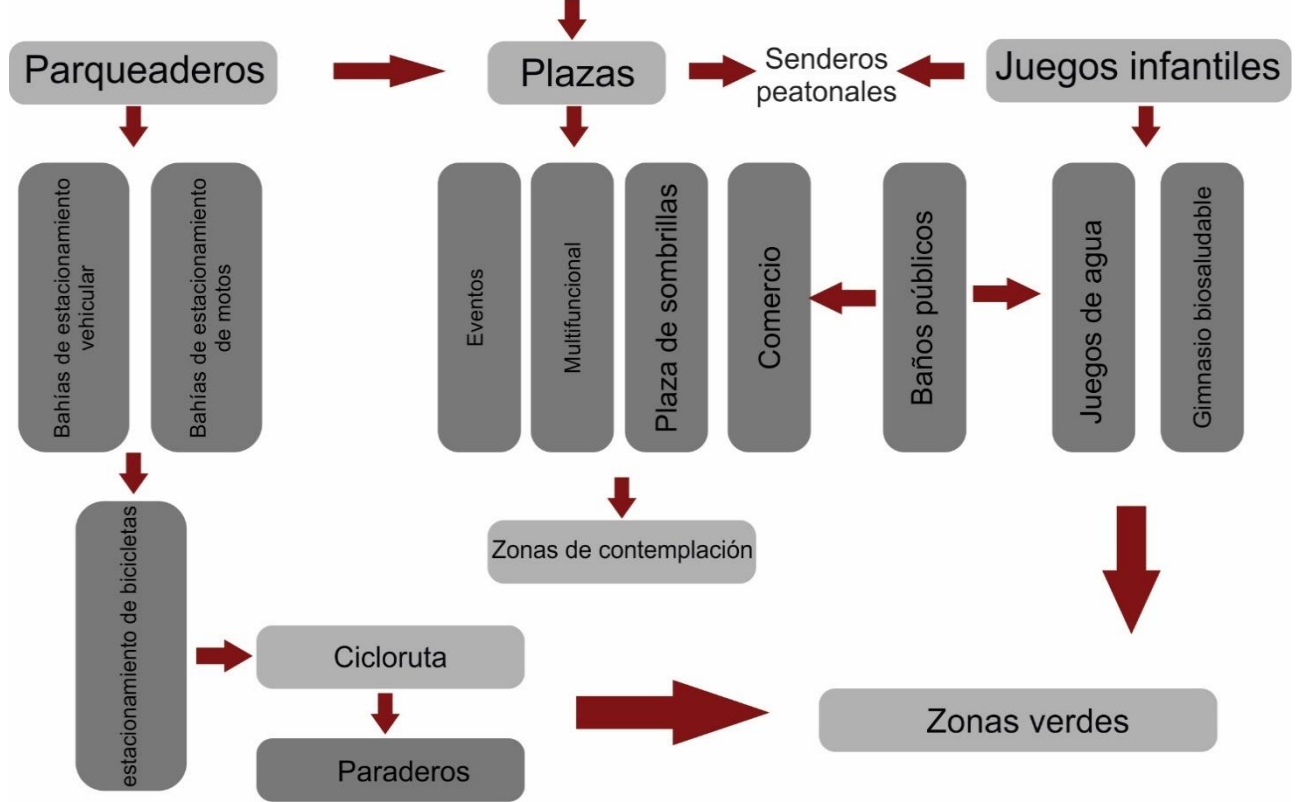
#### **5. Ambiental**

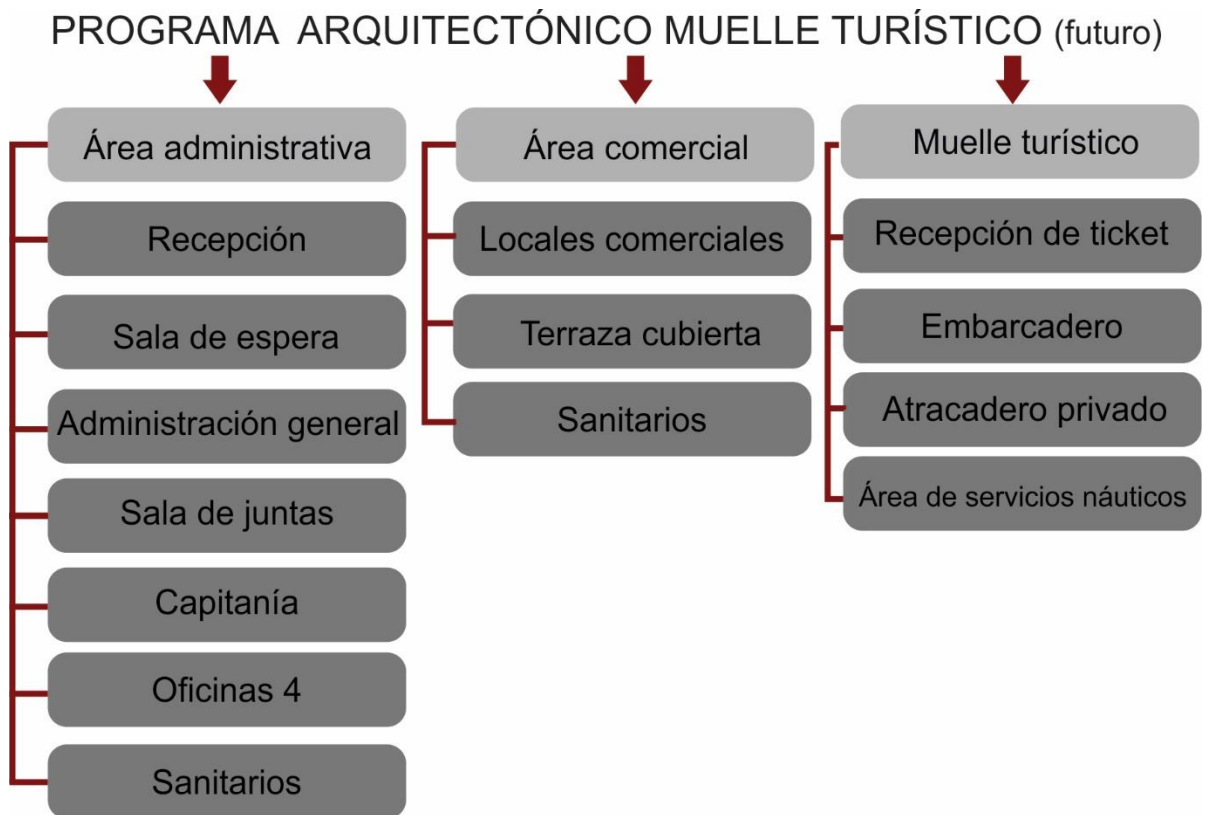
- Recuperar el área correspondiente a la boca de la marina, actual foco de contaminación en donde se propone la ubicación del nuevo muelle turístico.
- Utilización de vegetación adecuada de manera que permita el paso del viento y la protección del sol, Sobre todo en lugares de estancia.

### **PROGRAMA DE DISEÑO**

El programa de diseño se basa en los lineamientos tendenciales a nivel nacional, y regional. En donde se divide el proceso en dos fases uno haciendo referencia al espacio público, en donde se plantea la creación de nuevos espacios de esparcimiento, encuentro y zonas verdes dándole prioridad al peatón. Y Una segunda fase que hace referencia a lo arquitectónico en donde se crearan equipamientos que complementaran la funcionalidad del espacio público.

# PROGRAMA URBANO





## **MOBILIARIO URBANO**

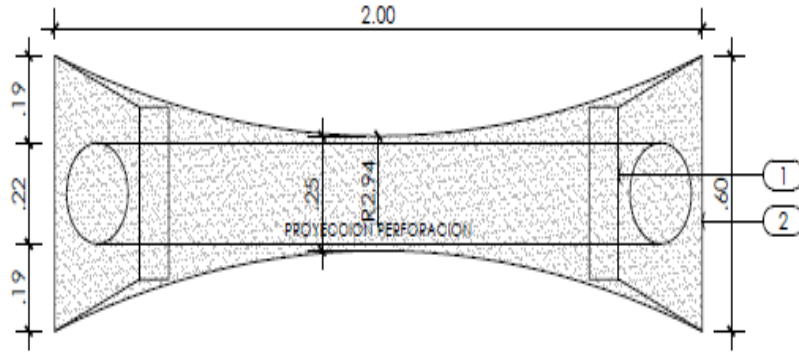
El mobiliario urbano abarca toda la serie de objetos que forman parte del paisaje de una ciudad y están instalados en el espacio público: bancas, pasamanos, luminarias, cercas, pérgolas, paraderos, en general, elementos dispuestos con un propósito común al ciudadano: Servir.

### **Situación actual**

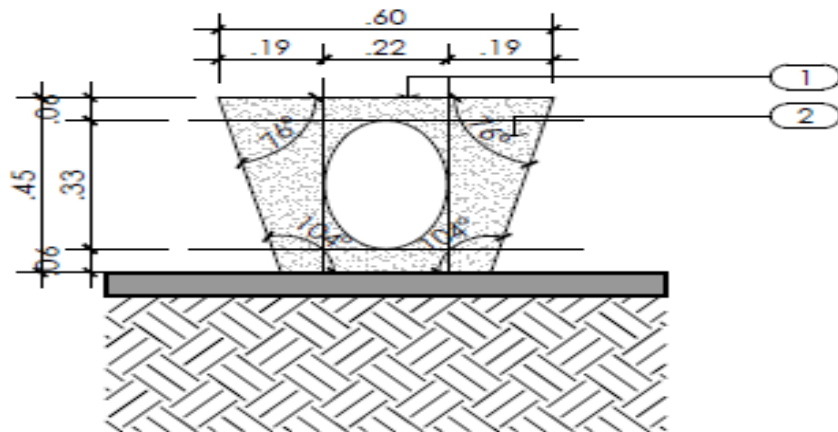
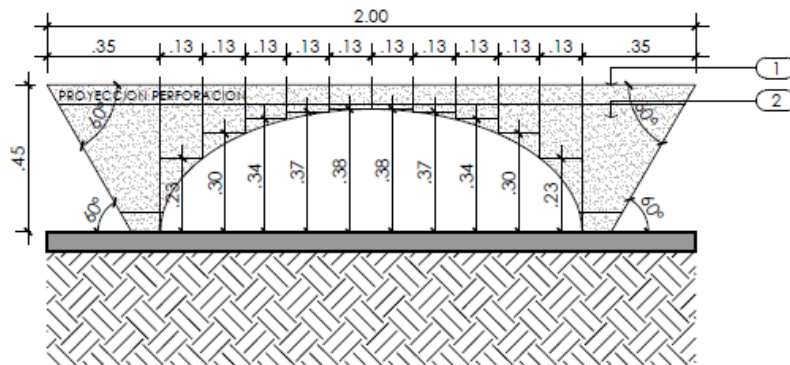
Actualmente la mobiliaria urbana del sector a intervenir se encuentra en su totalidad en mal estado, evidenciado en un mobiliario urbano obsoleto y en algunos casos nulos.

# INTERVENCIÓN

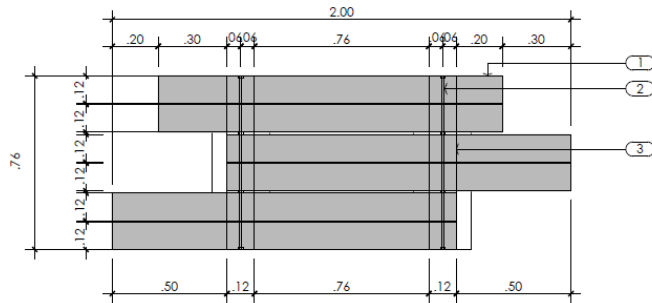
## BANCAS



1. Asiento de grano pulido, acabado color gris blanco o crema.
2. Bases de concreto reforzado, acabado color gris blanco o crema.



Fuente: manual de espacio público de Medellín.



1. Vigueta de pino inmunizado de 12x12cm x 3m, con aristas determinadas en chaflán de 0,5cm o filete de radio de 0,5cm.

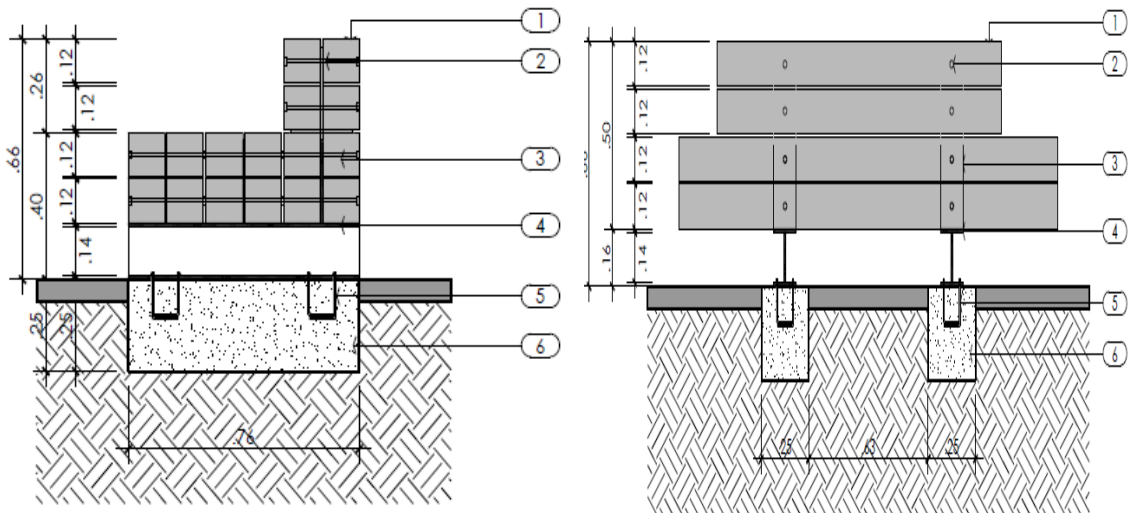
2. Pasante de 1/2" de acero galvanizado, con rosca para tuerca a ambos lados.

3. Platinas verticales de confinamiento de madera soldadas, a estructura primaria de dimensiones 12cm x 22,5cm de 5mm de espesor.

4. Estructura de platina de 1cm, con acabado con anticorrosivo con poliuretano y pintura epoxipoliamida aplicados con pistolas. Toda la estructura debe ir pre pintada antes de instalar.

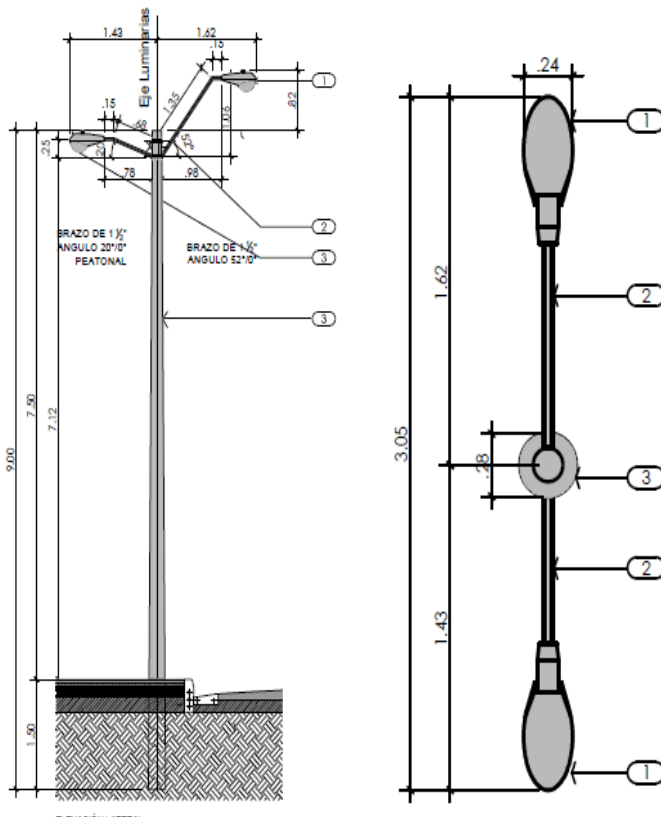
5. Anclaje a cimentación con pernos embebidos en el vaciado y tuercas con puteado de soldadura.

6. Cimentación en concreto.



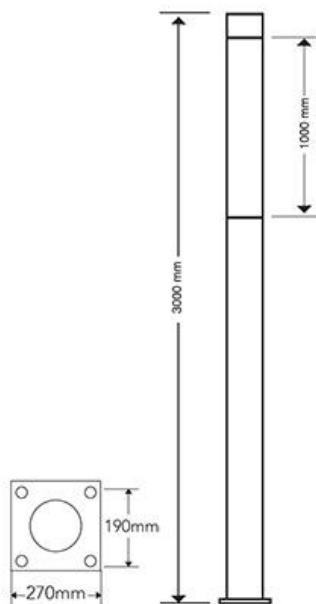
Fuente: manual de espacio público de Medellín.

## LUMINARIAS



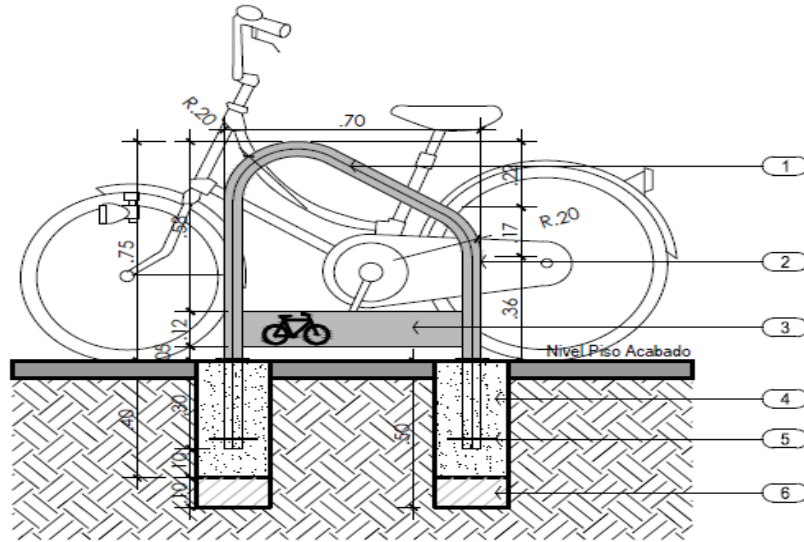
1. Luminaria vehicular con bombilla de sodio de 150w para la vía.
2. Brazo de 1/2" con Angulo de 52°/0°.
3. Brazo de 1/2" con Angulo de 20°/0°.
4. Luminaria peatonal con bombilla de 70w para la zona peatonal.
5. Poste de concreto redondo de 9m.
6. Bordillo barrera directo luminaria peatonal

Fuente: manual de espacio público de Medellín.



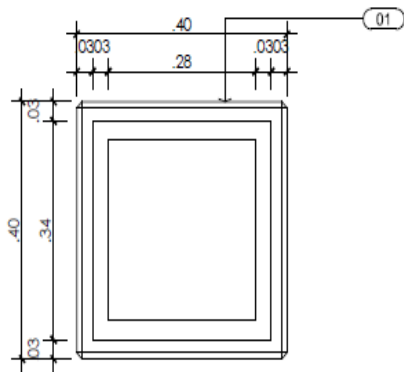






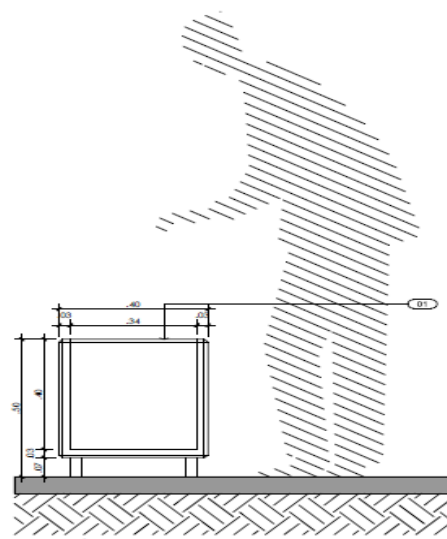
Fuente: manual de espacio público de Medellín.

## Basureras



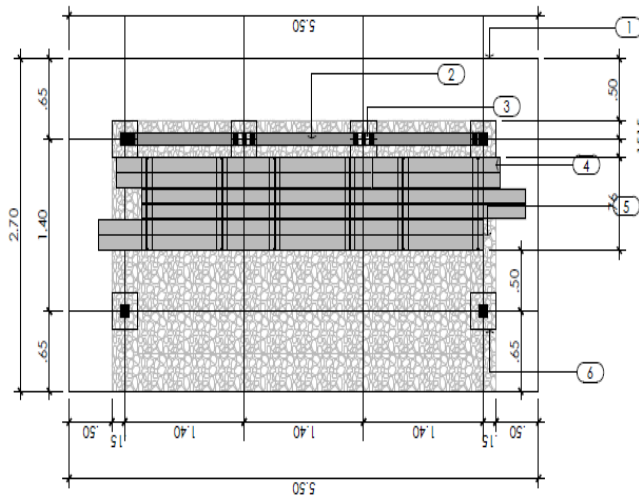
1. Contenedor de concreto, acabo en granito pulido o en concreto a la vista.

2. Bordillo barrera recto.



Fuente: manual de espacio público de Medellín.

## PARADERO



1. Cubierta en teja tipo industrial.

2. Estructura metálica compuesta por seis paneles con acabado en anticorrosivo epoxipoliámidica y pintura en poliuretano.

3. Columnas intermedias de 4 cm x 10 cm.

4. Banca en madera de pino

inmunizado.

5. Columna metálica con acabado en anticorrosivo epoxipoliámidica y pintura en poliuretano.

6. Cimentación en concreto reforzado.

7. Alfarda en madera.

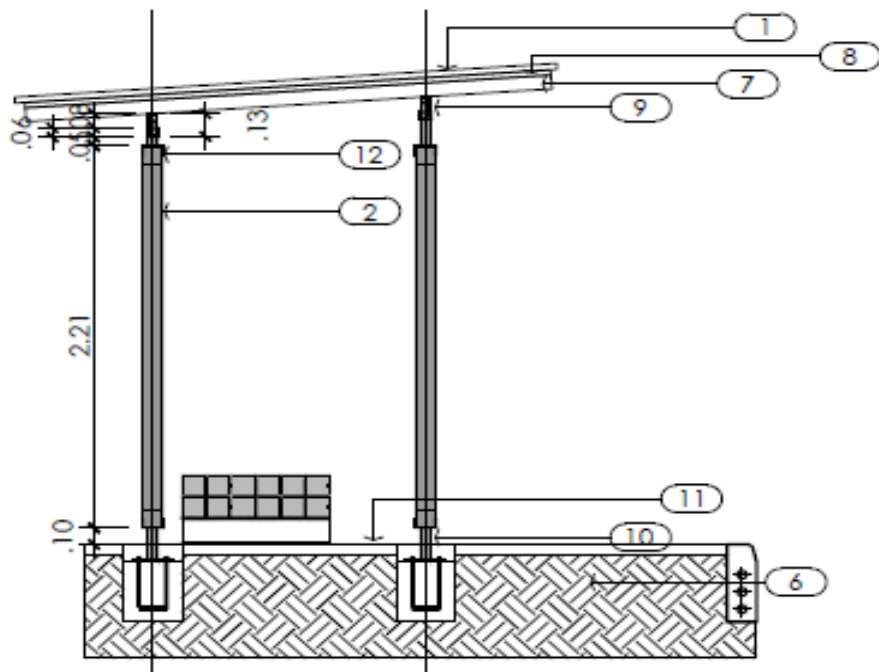
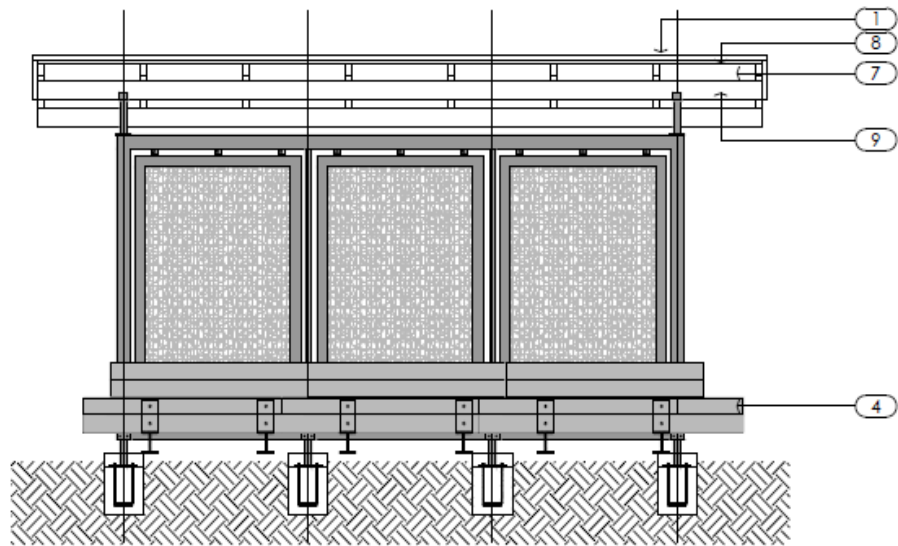
8. Tablilla de techo en madera de pino inmunizado de 3 cm x 8,5 cm con acabado natural.

9. Viga metálica de 5 cm x 15 cm con acabado en anticorrosivo epoxipoliámidica y pintura en poliuretano.

10. Anclaje a fundación con platina soldada a columna y pernos embebidos en primer vaciado (lleva vaciado de acabado superior).

11. Piso vaciado en concreto gris con acabado en triturado de 3/4", lavado.

12. Vigas superior e inferior de 10 cm x 10 cm.



Fuente: manual de espacio público de Medellín.

## SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias o de reglamentación tienen por objeto indicar a los usuarios las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso. Estas señales se identifican con el código SR.



## SEÑALES INFORMATIVAS

Las señales de información, guían al usuario suministrándole la información necesaria sobre identificación de localidades, destinos, direcciones, sitios de interés turístico, geográficos, intersecciones, cruces, distancias por recorrer, prestación de servicios, etc. Estas señales se identifican con el código SI.



## PROPUESTA DE ARBORIZACIÓN

Se entiende por arborización la siembra de árboles destinados a un fin específico de paisajismo.

La arborización se convierte en un elemento fundamental en el paisaje brindando diferentes beneficios, convirtiéndola en un elemento integrante del paisaje urbano, a tal punto que se constituye en uno de los indicadores de los aspectos vitales y socioculturales.

Entre los beneficios más importantes que proveen los árboles en el ambiente urbano se pueden considerar los siguientes:

**Paisaje:** Permiten una mejor definición de los espacios, rompiendo con la monotonía constituyendo focos de atracción visual gracias a sus múltiples formas, volúmenes, y colores.

**Control de contaminación:** Los árboles contribuyen a disminuir la contaminación de todo tipo presente en las ciudades. Disipan la polución del aire, amortiguan los ruidos, protegen el agua, la fauna u otras plantas, controlan la luz solar y artificial, disipan los malos olores, ocultan vistas desagradables y controlan el tráfico peatonal y vehicular.

**Reguladores de clima:** Las áreas arborizadas tienen un potente efecto regulador sobre el clima, modificando la temperatura, el viento, la humedad y la evapotranspiración. Creando de esta manera microclimas.

**Protección de cuerpos de agua:** La arborización en la medida en la cual se asocia a cuerpos de agua, además de adicionar belleza escénica protege y estabiliza las orillas, y dependiendo de su ubicación y cantidad, contribuye a la regulación del ciclo hídrico.

**Control de la erosión:** Los árboles dependiendo de las características de sus raíces, cumplen un papel importante en la estabilización de taludes y prevención de deslizamientos. Al actuar como "pilotes o anclas minimizando el efecto de "rodadero" en el cual una capa o masa superior se desliza sobre otra inferior ayudada por la presencia del agua. Disminución de la exposición de los suelos a los efectos del agua tanto por el impacto vertical (lluvia) como por arrastre (escorrentía) minimizando la erosión.

### **Criterios de arborización**

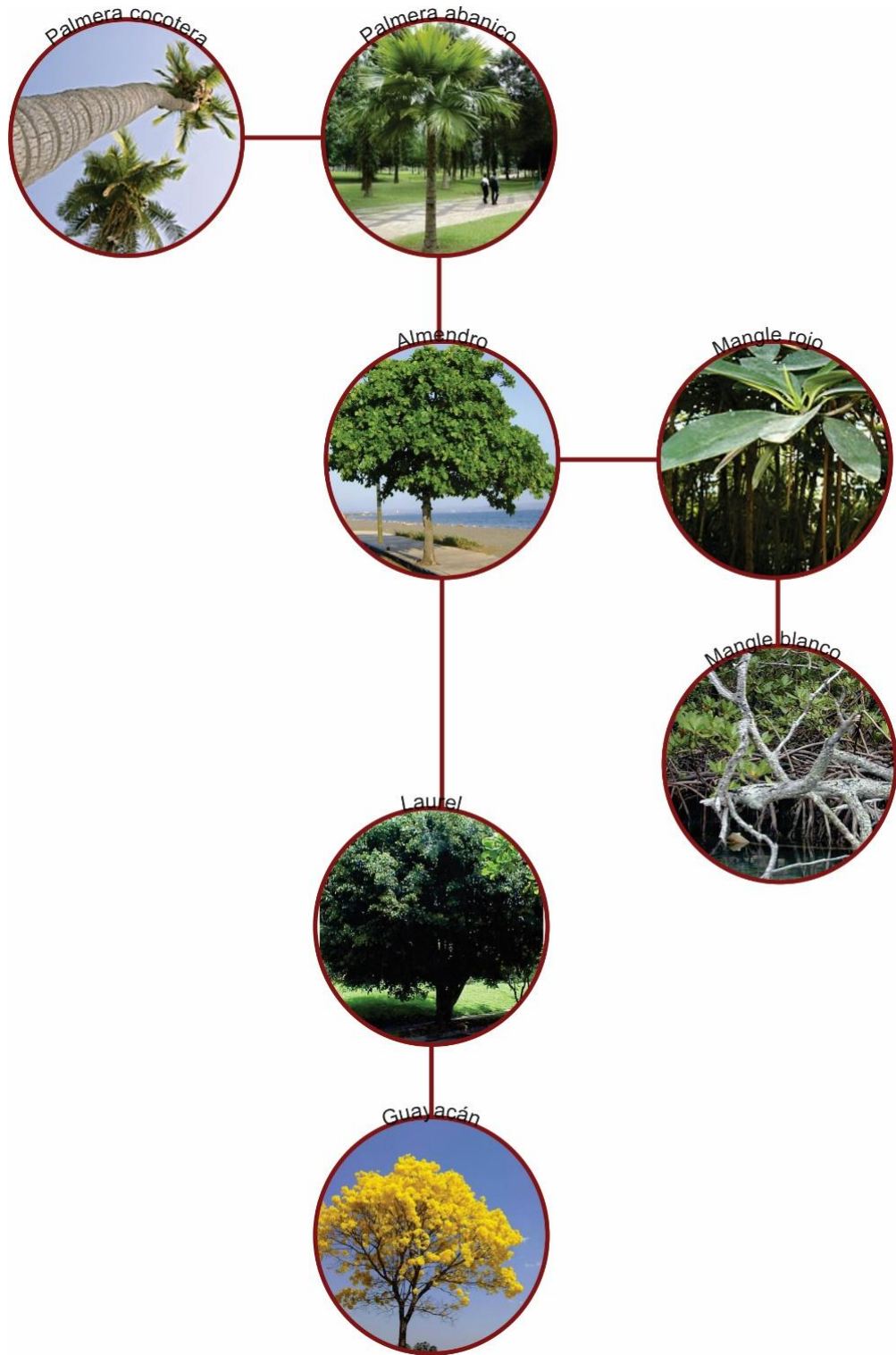
Para la propuesta de arborización se tuvieron en cuenta los siguientes criterios:

- Utilizar la vegetación como espacios que equilibren las visuales entre el entorno natural y el entorno urbano, convirtiéndolo en un regularizador ambiental del clima, ruido, fauna, entre otros.
- Propuesta de arborización integrada con el diseño de espacio público, aportando armonía al mismo.
- Manejo de especies nativas de la región y conservación de la fitotectura del municipio.

## **FITOTECTURA**

Conocer la descripción de cada especie es de vital importancia a tener en cuenta sobre la arborización que se utilizara sobre espacio público, teniendo en cuenta criterios como el fácil mantenimiento, adaptación, raíz, entre otras.

En el presente proyecto se prevé la inclusión de especies como el almendro, especie que en la actualidad se puede encontrar fácilmente en el municipio se adapta perfectamente a la salinidad del mar brindando una sombra amable que nos ayuda a generar espacios estacionarios, se plantaran los diferentes tipos de mangle (rojo, blanco), dados en el municipio especialmente sobre sobre la cuenca del rio pichilin y la inmediaciones con el mar, se implementarán dos tipos de palmeras palmera abanico para el espacio público y en el perfil vial se plantaran palmeras cocoteras. Y se tendrá en cuenta especies como el laurel especie dada en el municipio y se incluirá el guayacán.



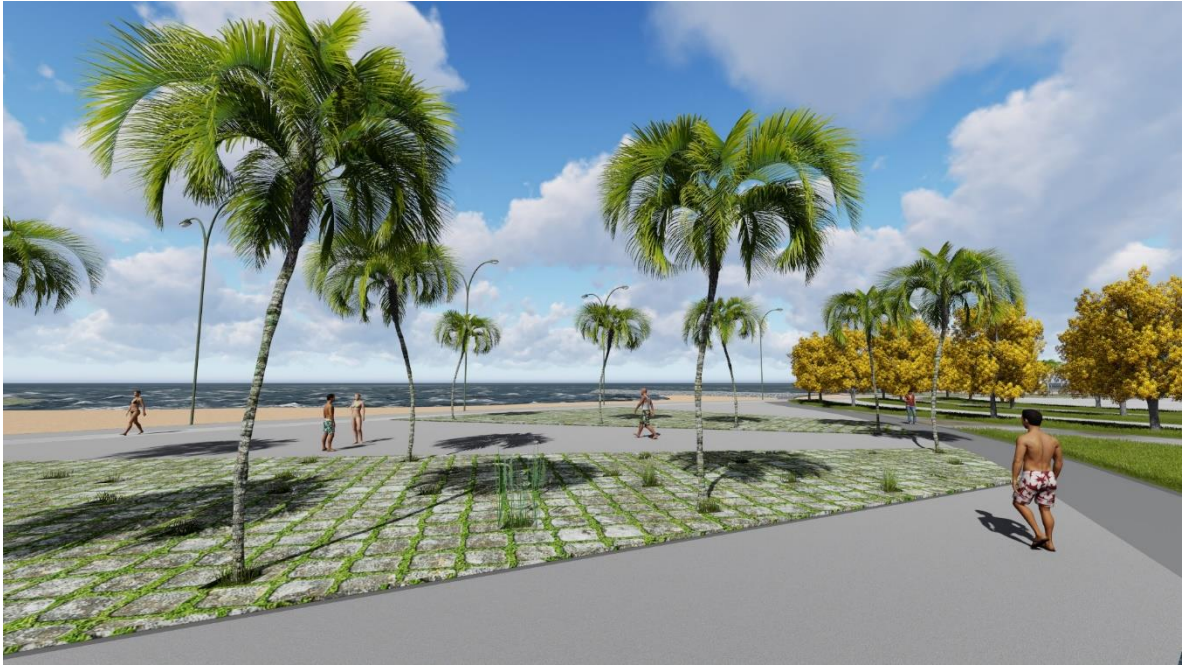


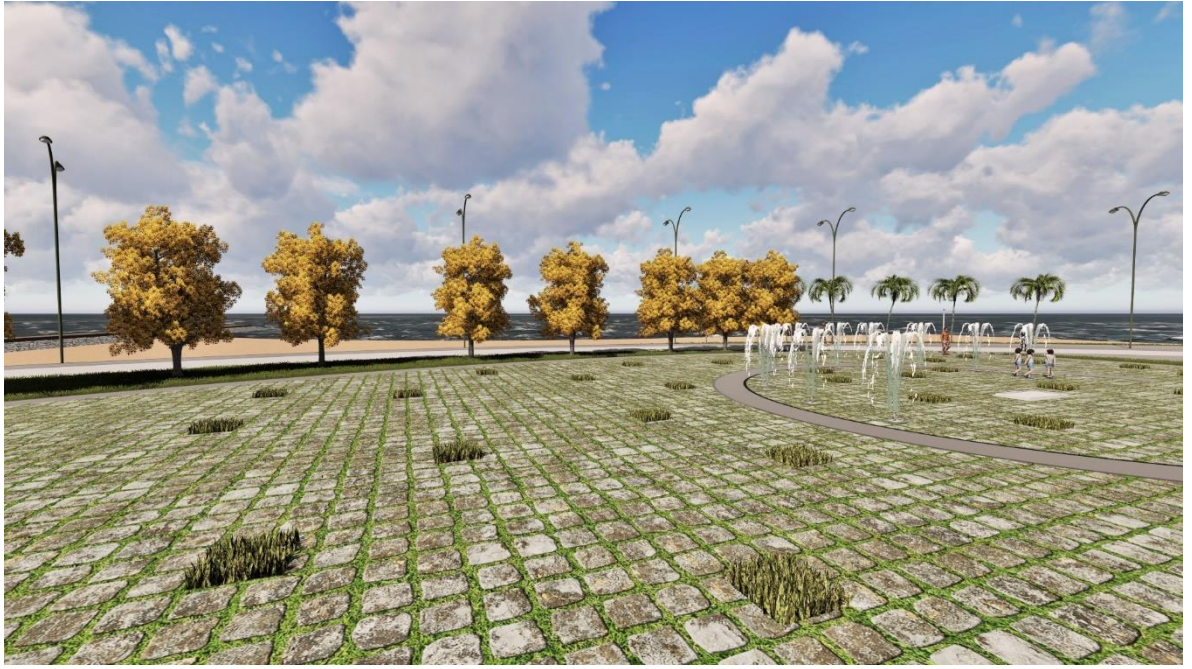
# IMPLANTACIÓN GENERAL



**PERSPECTIVAS**







## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El desarrollo del presente análisis, y la proyección de la propuesta de espacio público planteada con el fin de dar solución a la problemática trazada nos proporciona como conclusión:

- a nivel nacional existe una tendencia baja a la generación de nuevos espacios públicos, implementando una restauración o recuperación de espacios públicos existentes lo cual conlleva a la no contribución del incremento del índice de espacio público (m<sup>2</sup>/hab).
- La riqueza natural, el gran potencial turístico y cultural del municipio de Santiago de tolú por años se han visto empañadas por la corrupción indiscriminada de gobernantes regionales y municipales situación que se evidencia en una economía que día a día va en decline y cobra estragos en la población toludeña y a nivel estructural en el municipio.
- En la actualidad el municipio presenta grandes bajas a nivel turístico, esto debido a la falata de una estructura adecuada para la prestación de un servicio de calidad que a su vez pueda convertir al municipio en un destino competitivo.
- La erosión costera presentada en el municipio, especialmente en el casco urbano afecta directamente la economía ya que el turismo mayor fuente de ingresos se ve claramente amenazado. Siento esta problemática no tratada por los entes gubernamentales, los nativos han tomado medidas frente al tema siendo estas medidas las no adecuadas incrementan el problema.
- A pesar del sentido de pertenencia de la comunidad frente al área de intervención en este proyecto, se evidencia un inconformismo frente al estado actual en el que se encuentra.
- La invasión en el espacio público por parte del comercio informal es casi en su totalidad, dificultando el tránsito peatonal y vehicular, lo que incurre en problemas de seguridad y uso eficiente del espacio.
- El estado y distribución del mobiliario existente, no es el más adecuado debido a que en la mayoría de los casos este se encuentra en mal estado, es nulo, su distribución obstaculiza el paso de los peatones y o se hace de manera arbitraria.

Para lo anteriormente planteado se recomienda:

- Debido a la vocación turística que posee el municipio de Santiago de tolú, se precisa generar un ente de control que genere lineamientos con respeto a lo

referente al espacio público así mismo que vele por el diseño, y construcción acordes al lugar y a las condiciones de este, y a que su vez vele por el cuidado y preservación del mismo.

- Rehabilitación del espacio público y recuperación de playas, crean así una renovación integral de cara al mar y de esta manera restituir la apropiación y valoración por parte de nativos.
- Determinar las pautas para explotar el potencial turístico del municipio, convirtiéndolo en una herramienta para el desarrollo económico, social, y cultural. Y a su vez convertirlo en un destino competitivo.

## BIBLIOGRAFÍA

- Pedro Pablo Morcillo Dosman, (2007) *Derecho urbanístico colombiano, historia normativa y gestión*. Bogotá, editorial Temis S.A.
- Pedro Antonio Solarte Portilla, (2012) *ordenamiento territorial y derecho urbano*, Bogotá, editorial Leyer, segunda edición.
- QUINTERO, Marcela. *En busca del Tiempo Perdido*. En: Diario El TIEMPO / Región Caribe. Domingo 19 de septiembre de 2004.
- Alcaldía municipal de Santiago de tolú, plan de ordenamiento territorial de Santiago de Tolú (P.O.T), planeación municipal de Santiago de Tolú 2000.
- Plan de desarrollo departamental 2016 – 2019 “sucre progresa en paz”
- Constitución política de Colombia, 1991.
- Ley 9 de 1989.
- Ley 388 de 1997, reforma urbana.
- Decreto nacional 1504 de 1998.
- Ley 1083 de 2006.
- Ley 361 de 1997.
- Código civil colombiano
- Ley 300 de 1996, ley general de turismo.
- Decreto 1538 de 2005

## INFOGRAFÍA

- Gobernación de sucre. [En línea] < <http://www.sucre.gov.co/index.shtml#3>> [actualizado marzo 10-2016]
- Organización mundial del turismo OMT. Por qué el turismo. [En línea] <<http://www2.unwto.org/es/content/por-que-el-turismo>>
- Banco de comercio exterior de Colombia s.a. dinámica del sector turístico en Colombia. [En línea] <<http://anif.co/sites/default/files/uploads/Dic5-11.pdf>>
- Alcaldía de Santiago de Tolú Sucre. [En línea] <<http://www.santiagodetolu-sucre.gov.co/index.shtml>> [actualizado marzo 10 – 2016]
- Enciclopedia multimedia interactiva y biblioteca virtual de las ciencias sociales, económicas y jurídicas EMVI. El ecoturismo como estrategia de desarrollo sostenible: un análisis basado en la teoría económica. [En línea] <<http://www.eumed.net/entelequia/pdf/2007/e05a12.pdf>>
- Instituto de investigaciones marinas y costeras “José Benito vives de andaréis” INVEMAR. Variación líneas de costa: perfiles de playa. [en línea] <<http://www.invemar.org.co/documents/10182/14479/08+ProtocoloIndicadorL%C3%ADneadeCosta.pdf/c173d0ec-9a4e-442c-892d-f7fa5df41bf8>>
- Instituto de investigaciones marinas y costeras “José Benito vives de andaréis” INVEMAR. Sistema de información para el seguimiento de erosión costera. [En línea] <<http://gis.invemar.org.co/erosioncostera/>>
- Instituto de investigaciones marinas y costeras “José Benito vives de andaréis” INVEMAR. Informe del estado de los ambientes marinos y costeros en Colombia 2003. [En línea] <[http://www.invemar.org.co/redcostera1/invemar/docs/IER\\_2003.pdf](http://www.invemar.org.co/redcostera1/invemar/docs/IER_2003.pdf)>
- El tiempo. Bajo el turismo en el golfo de morrosquillo, en sucre. [en línea] <<http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/pocos-turistas-fueron-a-vacacionar-al-golfo-de-morrosquillo/15098017>>
- Ministerio de turismo. Inventario de atractivos y servicios turísticos del departamento de sucre. [en línea] [http://www.santiagodetolu-sucre.gov.co/apc-afiles/32396661306166636564646666316230/INVENTARIO\\_TURISTICO\\_TOLU.pdf](http://www.santiagodetolu-sucre.gov.co/apc-afiles/32396661306166636564646666316230/INVENTARIO_TURISTICO_TOLU.pdf)



- Universidad tecnológica de Pereira facultad de ciencias ambientales administración del medio ambiente. Hacia un documento compes para el desarrollo sostenible de la eco región eje cafetero. [en línea] <[http://www.almamater.edu.co/Servicios/Desarrollo\\_Regional/Ecorregion\\_Eje\\_Cafetero/Documento%20CONPES/Hacia%20un%20documento%20CONPES%20Agenda%20para%20el%20desarrollo%20sostenible%20de%20la%20Ecorregion%20Eje%20Cafetero.pdf](http://www.almamater.edu.co/Servicios/Desarrollo_Regional/Ecorregion_Eje_Cafetero/Documento%20CONPES/Hacia%20un%20documento%20CONPES%20Agenda%20para%20el%20desarrollo%20sostenible%20de%20la%20Ecorregion%20Eje%20Cafetero.pdf)>
- Isaura Gonzales gottdiener. Paseo marítimo renovado. [ en línea ] <<http://www.imcyc.com/revistacyt/noviembre2012/pdfs/urbanismo.pdf>>
- Pasos, revista de turismo y patrimonio. Turismo, identidad y espacio público en puerto Vallarta, México. Apuntes sobre tres intervenciones recientes. [ en línea ] < <http://www.redalyc.org/pdf/881/88130205001.pdf>>

# **ANEXOS**

## TENDENCIAS ARQUITECTONICAS

### MALECÓN TURÍSTICO DE PUERTO VALLARTA

Localizado en el litoral en el Centro Tradicional de Puerto Vallarta México con una extensión aproximada de un kilómetro, Este espacio es el corazón histórico del puerto. El proyecto parte bajo la necesidad de la rehabilitación y regeneración de este pasaje urbano, debido a que desde hacía varios años el automóvil se había convertido en el principal usuario del malecón, transformándolo en un paseo inseguro e incómodo para el peatón, con una barrera vehicular que lo atravesaba en todo su recorrido y desvirtuando su sentido original, el de una gran estancia que ve al mar.

*Figura 56. Pasaje urbano puerto Vallarta antes de la intervención*



Fuente: <http://www.banderasnews.com/0712/nb-quaintvallarta.htm>

- **Nueva propuesta arquitectónica**

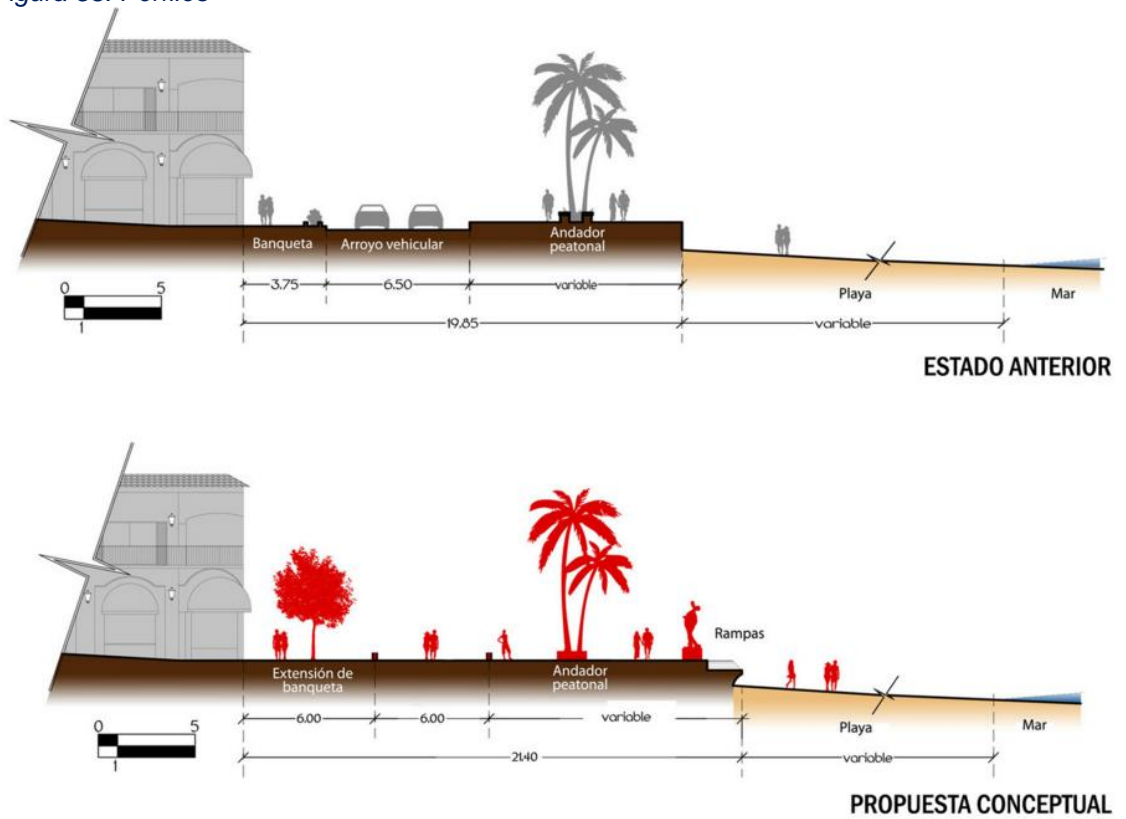
Parte del principio de regresar el Malecón a su propietario original, el peatón. La propuesta consistió en una magna intervención cuyas principales acciones fueron, proporcionar la salida de los vehículos en su mayor parte proponiendo una viabilidad de velocidad reducida y favorecer el comercio público de restaurantes, bares y terrazas, reforzar el muro de contención en la playa, modificar el pavimento, transformar la forma del paseo, incluir una ciclo vía, colocar arbolado, adecuar el mobiliario urbano y mejorar la iluminación.

Figura 57. Intervención puerto Vallarta



Fuente: <http://www.viccza.com/proyectos/renovacion-del-malecon-puerto-vallarta.html>

Figura 58. Perfiles



Fuente: <http://www.archdaily.co/co/623915/malecon-puerto-vallarta-trama-arquitectos>



Para solucionar estas problemáticas se captaron las aguas pluviales mediante gálibos dándole salida hasta el mar, en cuanto al oleaje existía un muro que enfrentaba el mar y que se encontraba deteriorado, el nuevo muro se proyectó en concreto armado planeado a 100 años. Y para resolver la accesibilidad del usuario a la playa se planteó una serie de rampas que permiten desde el nivel del malecón bajar a la playa con una pendiente suave, logrando de esta manera acercar al 100% al usuario discapacitado incluidos a la playa.

Figura 59. Detalles de construcción



Fuente: <http://www.viccza.com/proyectos/renovacion-del-malecon-puerto-vallarta.html>

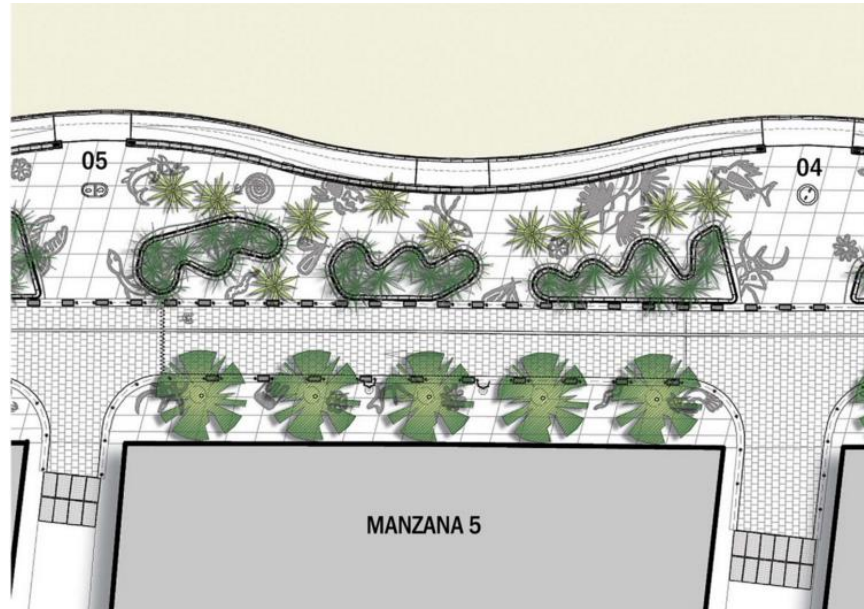
- **El diseño**

La geometría del nuevo muro de contención se diseñó teniendo un perfil al mar con curvas que entran y salen a la playa, el cual fue recurrentemente criticado por su parecido al paseo marítimo playa de poniente Benidorm (España). El diseño del piso en las zonas peatonales del malecón es un tapete de concreto lavado con siluetas inspiradas en la cultura indígena huichola hechas de forma artesanal.

La vegetación, se plantaron almendros, especie que se adapta perfectamente a la salinidad del mar brindando una sombra amable que ayudaría, nuevamente a generar actividades estacionarias, en el malecón plantaron palmeras cocoteras y dentro de las jardineras, palmeras cola de zorro. Las jardineras funcionan como

estancias sombreadas, tendrían la doble función, de contener la jardinera, por un lado, y gracias a su diseño ergonómico, el ofrecer un asiento al peatón, este criterio se repitió sobre el murete perimetral frente al mar, proponiéndose este como una clara banca para ver el horizonte.

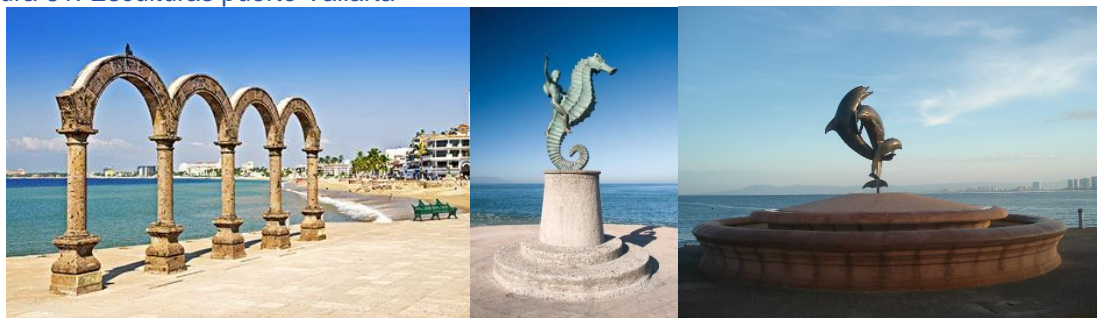
Figura 60. Manzanas



Fuente: <http://www.archdaily.co/co/623915/malecon-puerto-vallarta-trama-arquitectos>

Las esculturas son los grandes iconos de puerto Vallarta, por lo cual en el espacio público se le dio jerarquía especial dentro del conjunto.

Figura 61. Esculturas puerto Vallarta



Fuente: <http://www.puertovallarta.net/espanol/informacion-general/historia.php>

El proyecto se hizo acreedor al premio como la mejor intervención en espacio público en la XII Bienal de Arquitectura Mexicana 2012, pero a pesar de esto cabe anotar que los vallartenses le adjudicaron el apodo del “Mal- -hechón” por las deficiencias que presenta la obra donde la iluminación artificial es escasa, el

mobiliario se ha deteriorado rápidamente, la vegetación es excesiva y la inadecuada colocación de las esculturas genera un espacio desarticulado y carente de identidad local.

## **MALECÓN AVENIDA DEL RIO LEÓN CARIBI**

La avenida del río está ubicada en la isla de La Loma. Parte de la intersección de la prolongación de la avenida Olaya Herrera con la calle 6, se interna en la isla hacia el norte, paralela al río Magdalena, hasta el caño de La Tablaza, donde termina en una glorieta.

- **El proyecto**

Es un paseo turístico de 80 metros de ancho por 700 metros de longitud paralelo al río Magdalena, concebido como nuevo espacio público y lúdico, y obra complementaria de la avenida del Río. Termina en una glorieta-retorno, adyacente al caño de la Tablaza, de donde partiría la segunda fase de la avenida.

Figura 62. Malecón león caribi



Fuente: <http://www.gentenorte.com/principal/index.php?&noticia=1564>

Las bancas coloridas elaboradas en mosaico al igual que los kioskos. Diseño de la artista Elsa Marina Losada que busco plasmar el río, el mar y la iluminación de la 'luna barranquillera', que inspiró en sus composiciones a la Novia de Barranquilla: Esthercita Forero. Además, al principio del malecón, en el piso, se encuentra un mapa de Colombia donde muestra cuál es el recorrido que tiene el río Magdalena por todo el país. Su iluminación es con lámparas tipo leds.

A lo largo de todo el tajar se encuentran 20 letreros hechos en mosaico y aluminio marcado con los nombres de las poblaciones o puertos ribereños con su respectivo

kilómetro de distancia del Páramo de Las Papas, donde nace el río. El último letrero corresponde al de Barranquilla, que se encuentra a 1540 kilómetros.

Figura 63. Malecón león caribi



Fuente: <http://www.elheraldo.co/local/mosaicos-lleñan-de-color-la-avenida-del-rio-144480>

## PARQUE LINEAL RONDA DEL SINÚ

“Una mirada a la relación entre un proyecto urbanístico, un río, y el cambio climático en la ciudad de Montería”.

Figura 64. Montería, córdoba



Fuente: <http://www.institut-gouvernance.org/es/experiencia/fiche-experiencia-33.html>



- **Antecedentes de la relación río – ciudad**

Montería es la capital de Córdoba, departamento ubicado en la región del Caribe colombiano, y su río principal, el Sinú, atraviesa de extremo a extremo la ciudad. La cual ha crecido sobre su margen derecha, que es donde se encuentran la mayoría de sus lugares destacados, El crecimiento poblacional generó una demanda de viviendas y diversos servicios que los gobiernos locales no pudieron satisfacer adecuadamente. Por tanto, hacia la margen izquierda del río se produjo una dinámica de ocupación territorial basada en invasiones y establecimiento de asentamientos informales.

- **Darle la cara al río – el proyecto**

**Determinantes de diseño**

- Preservar la naturaleza
  
- Preservar la fauna

**Forma:** Nace de lo orgánico y de la morfología del terreno adaptándose al referenciado con las curvas de nivel. La sinuosidad de los elementos, su liviandad y transparencia logran el mimetizarse con el parque.

**Orientación:** Volúmenes orientados al norte evitando así la penetración directa de la luz solar. Se desarrollan pérgolas con vegetación trepadora en ciertos diseños para proteger al usuario del sol y a la vez integrarlo con el entorno natural.

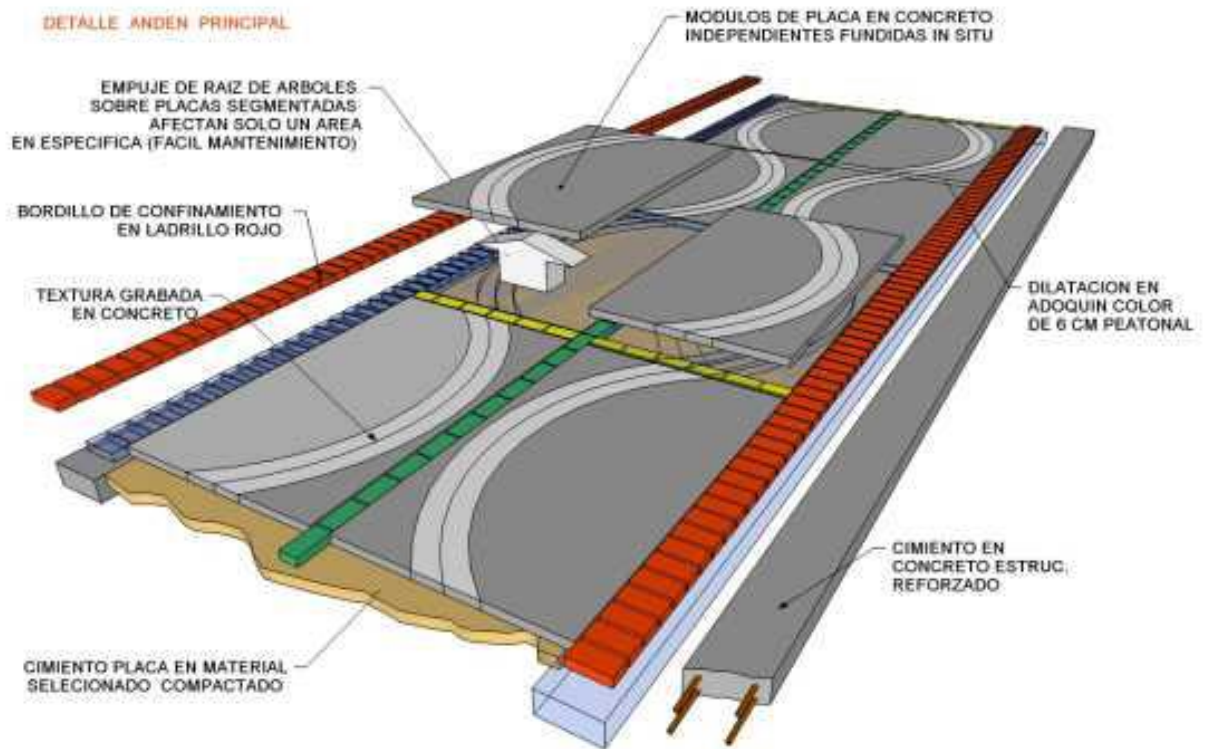
**Ventilación:** Se trabajará el bioclimatismo planteando el efecto chimenea con quiebres en las cubiertas para permitirlos, además de alturas considerables en los espacios.

**Visuales:** Terrazas y miradores hacia el río además de toda la visual que brinda el parque en su entorno natural.

**Circulaciones:** Los ejes de circulación se dan como respuesta al flujo existente sobre la avenida primera y el creado por el peatón al interior del parque sobre la orilla. Como determinante natural se tomó la secuencia de robles alineados, cuya

composición además de ser un elemento escénico invitan al recorrido convirtiendo así la naturaleza existente en actor principal del proyecto.

Figura 65. Detalle Circulaciones



Fuente: <http://www.monteria-cordoba.gov.co/ronda.php>

Figura 66. Zonas parque ronda del Sinú



Fuente: <http://www.monteria-cordoba.gov.co/ronda.php>

**Zona ecológica:** Es la parte más tranquila, sobre la cual se extiende el bosque de guama de mono; además rica en fauna y flora., allí se orientara hacia la educación ambiental.

**Zona cultural:** Incluye museo como proyecto puntual y un área de exposición al aire libre, la cual será escenario de exposiciones itinerantes. También se encuentran ahí el teatrino al aire libre para obras de teatro, danza y música.

**Zona de recreación activa:** Se consolida la existente agregándole juegos de niños, aprovechando el espacio abierto sin arborización. En un punto equidistante del Parque Ronda del Río Sinú, ahí se encuentra los restaurantes de comidas autóctonas e internacional. Además de Salas de Internet, Heladerías, Cajeros Automáticos y un CAI Turístico.

**Zona artesanal y de renovación:** Ubicada en la parte norte del parque rematando con el mercado público y el muelle. Esta actividad se consolidara aún más cuando se reubique el mercado. Todo lo anterior tendrá una integración a nivel paisajístico arborizado desde el parque simón bolívar hasta la Avenida Primera.

**Plazas:** Espacios amplios que se paramentan con líneas de composición, bordes, rampas, escalinatas, texturas de piso en varias tonalidades que realzan elementos como monumentos, fuentes y amoblamiento urbano, integradas con la arborización

y zona verde existente, tendrán gran afinidad y afluencia ya que son remate de la cuadrícula urbana y en algunos casos contemplan núcleo de locales para cafeterías o refresquerías y de servicios sanitarios. Se respetaron los monumentos existentes y se ubicaron de acuerdo al diseño de la plaza respectiva.

*Figura 67. Parque lineal ronda del sinú*



Fuente: <http://www.monteria-cordoba.gov.co/ronda.php>

## **MUELLE TURÍSTICO DE MONTERÍA**

Antes de crear el muelle turístico de montería, lo que había ubicado en ese lugar eran vendedores informales que se ganaban la vida con el popular rebusque era conocido como “el viejo mercado” o “pueblo pescado” porque en su mayoría la venta era de pescado, por lo tanto la idea era recuperar el espacio público y las plazoletas, por eso a estos vendedores se reubicaron en otro lugar llamado supermercado popular del oriente, mientras que en este espacio se construía el Muelle Turístico de Montería y así darle otra cara a la ciudad a través del turismo.

Figura 68. Muelle turístico de Montería



Fuente: <http://www.monteria-cordoba.gov.co/ronda.php>

Antes de crear el muelle turístico de montería, lo que había ubicado en ese lugar eran vendedores informales que se ganaban la vida con el popular rebusque era conocido como “el viejo mercado” o “pueblo pescado” porque en su mayoría la venta era de pescado, por lo tanto la idea era recuperar el espacio público y las plazoletas, por eso a estos vendedores se reubicaron en otro lugar llamado supermercado popular del oriente, mientras que en este espacio se construía el Muelle Turístico de Montería y así darle otra cara a la ciudad a través del turismo.

Este novedoso elemento urbano que posee la ciudad de Montería tiene una longitud de 200 metros, es un aliado del Río Sinú, los planchones y el verde de la ronda, complementa una belleza paisajística con la brisa sinuana que se asoma al llegar la tarde.

Figura 69. Muelle turístico de Montería



Fuente: <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/ciudades-con-rios/15582921>

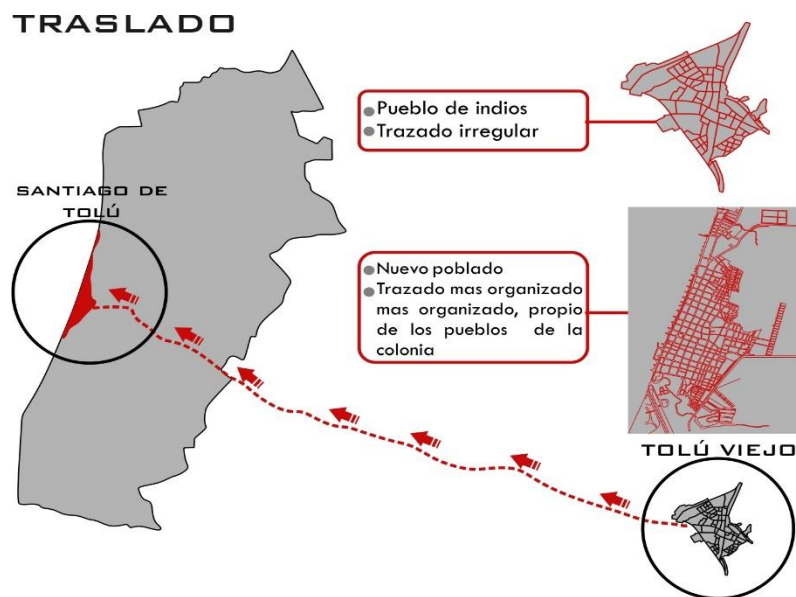
Se ha catalogado en la región costeña y en córdoba como un detonante turístico del Sinú, embellece a la ciudad junto con los tradicionales planchones, los cuales tampoco desaparecen pues se consideran Patrimonio de la ciudad, en Donde pueden llegar embarcaciones turísticas y también paseos familiares, lo que lo convierte en destino para el disfrute de las personas.

## CONTEXTO HISTÓRICO

El municipio de Santiago de Tolú, fue fundado el 25 de julio de 1535 por el conquistador Alonso de Heredia con el nombre de villa coronada tres veces de Santiago de Tolú. Es uno de los centros urbanos más antiguos de Colombia, sin embargo Alonso de Ojeda en 1499 había visitado las costas del golfo de Morrosquillo en esta ocasión reconoció los dominios del primogénito del indio Tolú. A fines de 1534, Francisco Cesar hizo la segunda incursión y llamo a esta zona Balsillas en razón de la cantidad de ciénagas y tierras anegadas que circundaban la región. Don Alonso en su primera incursión por tierras del Sinú, encontró un pobladísimo pueblo de indios regidos por el cacique Tolú o Tulú, en lo que hoy es el municipio de Tolú viejo; por eso el no hablo de fundación si no de descubrimiento.

Unos seis años después de este descubrimiento, el pueblo se incorpora a la administración colonial de la gobernación de Cartagena y es trasladado a las orillas del mar caribe con el nombre de Santiago de Tolú, el otro fue conocido desde entonces como Tolú viejo.

Figura 70. Traslado de Santiago de Tolú

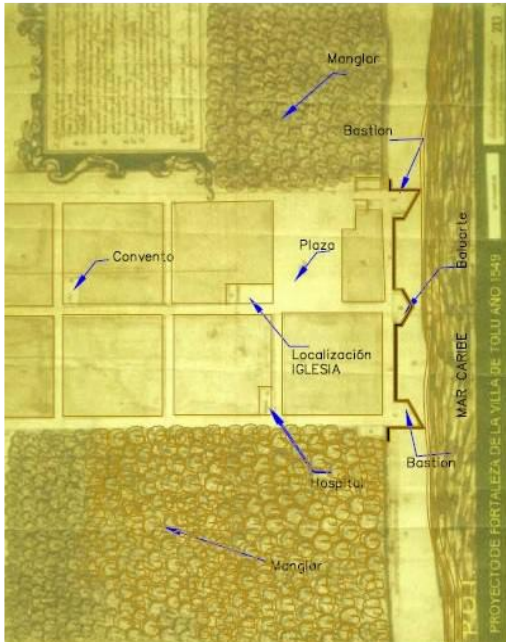


Fuente: propia, basado en en plan de ordenamiento territorial del 2000

En el año de 1549 el municipio adquiere definitivamente el título de villa, durante la época de la colonia obtiene importancia como puerta de salida de productos agrícolas principalmente de caña de azúcar que se cultivaba en las faldas de la serranía de Sincelejo, el siglo XVII fue la edad de oro, de la villa de Tolú con

jurisdicción de numerosos pueblos con una floreciente y rica actividad ganadera y agrícola. Es influenciada a finales de este siglo por la venida de los negros esclavos que ocuparon la mano de obra agrícola de la zona.

Figura 71. Santiago de Tolú 1549



Fuente: [http://tolucaribe.co/resena\\_historica.html](http://tolucaribe.co/resena_historica.html)

Santiago de Tolú, se convierte también en epicentro de todas las expediciones hacia el Sinú, el Darién, Panamá y otras zonas de influencia. Esta prosperidad atrajo la codicia de piratas ingleses sobre todo, que atacaron la villa muchas veces y de modo preferencial las estancias y fincas ubicadas a la orilla del mar; la intensidad de estos ataques fue de tal magnitud que muchísimos encomenderos y estancieros decidieron abandonar sus propiedades y mudarse hacia zonas mediterráneas a salvo de las incursiones aludidas.

Como todos los pueblos de la gobernación de Cartagena Santiago de Tolú se sumó al movimiento de la independencia total de Cartagena, Tolú se volvió a someter a Fernando VII desde 1819 el municipio vuelve a ser libre. Conserva hasta finales del siglo XVIII la calidad de puerto abastecedor con dependencia total de Cartagena; con el nacimiento de la ganadería como actividad económica importante, las relaciones sociales de toda la región se establecen la importancia de esta actividad, se pone de manifiesto en los muelles propios para el embarque de ganado que tenían algunas haciendas o por el establecimiento entre 1919 y 1925 de la packing house en Coveñas para la exportación de ganado hacia las Antillas. A mediados de este ciclo la valoración del mar como atractivo para el turismo y la existencia en el



golfo de Morrosquillo de condiciones naturales para tal fin convierten a Santiago de Tolú en centro turístico.

A pesar de que el municipio fue uno de los primeros poblados descubiertos por los españoles no quedan vestigios arquitectónicos de lo que fue en la época de la colonia ni como coexistió en otros periodos, por lo cual es difícil crear una memoria colectiva de tradición. Actualmente la transferencia de valores se ve evidencia en la celebración de la semana santa que ha perdurado por años en los pobladores sin embargo la falta de arraigo especialmente en las nuevas generaciones es evidente.

## NORMATIVA

Con este marco normativo se pretende garantizar que este trabajo de investigación está referenciado por normas, decretos y leyes que establecen los parámetros a seguir para realizar proyectos de diseño, principalmente en lo que se refiere a espacio público, y turismo.

### **Constitución política de Colombia 1991**

**Artículo 63,** Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

**Artículo 82,** Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

**Artículo 88,** La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad pública, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella.

### **Ley 9 de 1989, ley de reforma urbana**

**Artículo 5,** Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes.

Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del

amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general , por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

**Artículo 6,** El destino de los bienes de uso público incluidos en el espacio público de las áreas urbanas y suburbanas no podrá ser variado, sino, por los concejos, juntas metropolitanas o por el consejo intermunicipal, por iniciativa del alcalde o intendente de San Andrés y Providencia, siempre y cuando sean canjeados por otros de características equivalentes, El retiro del servicio de las vías públicas continuará rigiéndose por las disposiciones vigentes. Los parques y zonas verdes que tengan el carácter de bienes de uso público, así como las vías públicas, no podrán ser encerrados en forma tal que priven a la ciudadanía de su uso, goce, disfrute visual y libre tránsito.

### **Ley 388 de 1997 nueva reforma urbana o ley de ordenamiento territorial**

Respecto al espacio público, es la ley, que se le considera como el elemento estructurante del territorio. Por primera vez en Colombia, se define que el espacio público no solo es urbano, sino rural y además, el espacio natural entra a considerarse como espacio público.

Otro aporte importante de la ley 388, se destaca, que uno de sus instrumentos principales, es el de involucrar proyectos específicos, que contemplan aspectos, que van más allá de lo físico, como son los sociales, culturales y patrimoniales, entre otros.

**Artículo 8,** La función pública del ordenamiento del territorio local se ejerce mediante la acción urbanística de las entidades distritales y municipales. Entre otras, distingue las siguientes acciones urbanísticas: Determinar espacios libres para parques y áreas verdes públicas, en proporción adecuada a las necesidades colectivas.

**Artículo 37**, espacio público en actuaciones urbanísticas establece que «las reglamentaciones distritales o municipales determinarán, para las diferentes actuaciones urbanísticas, las cesiones gratuitas que los propietarios de inmuebles deben hacer con destino a vías locales, equipamientos colectivos y espacio público en general, y señalarán el régimen de permisos y licencias a que se deben someter así como las sanciones aplicables a los infractores a fin de garantizar el cumplimiento de estas obligaciones.

### **Decreto nacional 1504 de 1998**

Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial.

### **Ley 1083 de 2006**

Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 1**, Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

**Artículo 3**, Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes,

los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito y el Plan de Movilidad Propuesto.

## **LEY 361 DE 1997**

Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 43,** El presente título se busca suprimir y evitar toda clase de barreras físicas en el diseño y ejecución de las vías y espacios públicos y de los mobiliarios urbanos, así como en la construcción o reestructuración de edificios de propiedad pública o privada. – Parágrafo - Los espacios y ambientes descritos en los artículos siguientes, deberán adecuarse, diseñarse y construirse de manera que se facilite el acceso y tránsito seguro de la población en general y en especial de las personas con limitación.

## **Decreto 1538 de 2005**

Por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997

**Artículo 7,** Accesibilidad al espacio público. Los elementos del espacio público deberán ser diseñados y construidos dando cumplimiento a los siguientes parámetros:

- **Vías de circulación peatonal**

1. Los andenes deben ser continuos y a nivel, sin generar obstáculos con los predios colindantes y deben ser tratados con materiales duros y antideslizantes en seco y en mojado.

2. Para permitir la continuidad entre los andenes y/o senderos peatonales se dispondrán los elementos necesarios que superen los cambios de nivel en los cruces de calzadas, ciclorrutas y otros. En estos casos se utilizarán vados, rampas, senderos escalonados, puentes y túneles.

3. En los cruces peatonales los vados deben conectar directamente con la cebra o zona demarcada para el tránsito de peatones.

4. Sobre la superficie correspondiente a la franja de circulación peatonal se debe diseñar y construir una guía de diferente textura al material de la superficie de la vía de circulación peatonal que oriente el desplazamiento de las personas invidentes o de baja visión.

5. Para garantizar la continuidad de la circulación peatonal sobre la cebra, en los separadores viales se salvarán los desniveles existentes con vados o nivelando el separador con la calzada.

6. Cuando se integre el andén con la calzada, se debe prever el diseño y la construcción de una franja de textura diferente y la instalación de elementos de protección para los peatones, para delimitar la circulación peatonal de la vehicular.

7. Las rampas de acceso a los sótanos de las edificaciones deberán iniciarse a partir del paramento de construcción y en ningún caso sobre la franja de circulación peatonal del andén.

8. Se deberán eliminar todos los elementos y estructuras que obstaculicen la continuidad de la franja de circulación peatonal.

9. Los espacios públicos peatonales no se podrán cerrar ni obstaculizar con ningún tipo de elemento que impida el libre tránsito peatonal.

- **Mobiliario urbano**

1. El mobiliario se debe localizar única y exclusivamente en la franja de amoblamiento, garantizando que la franja de circulación peatonal permanezca libre y continua.

2. Los elementos del mobiliario urbano instalados a lo largo de las vías peatonales, deben ser fácilmente detectables por todas las personas, en especial por las personas invidentes o de baja visión, para ello se instalará una franja sobre la superficie del piso, de diferente textura al material de la superficie del andén.

- **Parques, plazas y plazoletas**

1. Los espejos de agua, estanques, depresiones y otros componentes del ambiente y del paisaje que impliquen un cambio entre el sendero peatonal y el entorno, deberán contar con elementos de protección que garanticen la seguridad de las personas.

2. Los elementos de protección y de delimitación en parques, zonas verdes, jardines y espacios de circulación en general, no deben tener aristas vivas, ni elementos sobresalientes o proyectados peligrosamente sobre la franja de circulación peatonal.

**Artículo 9,** Características de los edificios abiertos al público. Para el diseño, construcción o adecuación de los edificios de uso público en general, se dará cumplimiento a los siguientes parámetros de accesibilidad:

- **Acceso a las edificaciones**

1. Se permitirá el acceso de perros guía, sillas de ruedas, bastones y demás elementos o ayudas necesarias, por parte de las personas que presenten dificultad o limitación para su movilidad y desplazamiento.

2. Se dispondrá de sistemas de guías e información para las personas invidentes o con visión disminuida que facilite y agilice su desplazamiento seguro y efectivo.

- **Entorno de las edificaciones**

1. Las hojas de las ventanas del primer piso, que colinden con andenes o sendas peatonales, no podrán abrir hacia afuera.

2. Los desniveles que se presenten en edificios de uso público, desde el andén hasta el acceso del mismo, deben ser superados por medio de vados, rampas o similares.

3. Cuando se trate de un conjunto de edificios o instalaciones de uso público, deberá garantizarse por lo menos que una de las rutas peatonales que los unan entre sí y con la vía pública, se construya según las condiciones establecidas en el Capítulo Segundo de este decreto.

- **Acceso al interior de las edificaciones de uso público**

1. Al menos uno de los accesos al interior de la edificación, debe ser construido de tal forma que permita el ingreso de personas con algún tipo de movilidad reducida

y deberá contar con un ancho mínimo que garantice la libre circulación de una persona en silla de ruedas.

2. Cuando el diseño contemple ascensores, el ancho de los mismos debe garantizar el libre acceso y maniobrabilidad de las personas con movilidad reducida y/o en sillas de ruedas.

3. Las puertas principales de acceso a toda construcción, sea esta pública o privada, se deberán abrir hacia el exterior o en ambos sentidos, deberán así mismo contar con manijas automáticas al empujar. En ningún caso, pueden invadir las áreas de circulación peatonal.

4. Las puertas de vidrio siempre llevarán franjas anaranjadas o blancofluorescente a la altura indicada.

5. En caso de que el acceso al inmueble se haga mediante puertas giratorias, torniquetes o similares, que dificulten el tránsito de las personas en sillas de ruedas o con movilidad reducida, se deberá disponer de un acceso alternativo que les facilite su ingreso.

6. Todas las puertas contarán con mecanismos de fácil apertura manual para garantizar una segura y fácil evacuación en cualquier emergencia, incluyendo los sistemas de apertura eléctricos y de sensores. Para tal efecto, todos los niveles de la edificación contarán con planos de ruta de emergencia y la señalización de emergencia de acuerdo con los parámetros adoptados por el Ministerio de la Protección Social.

7. Se dispondrá de al menos un servicio sanitario accesible.

- **Espacios de recepción o vestíbulo**

1. El área que ocupe el mobiliario de recepción debe ser independiente del área de circulación.

2. En las salas de espera o descanso, se dispondrán espacios para los usuarios en silla de ruedas, que permitan su permanencia sin obstruir las zonas de circulación.

2. Las edificaciones de uso público que dispongan de áreas para la espera o estancia de personas y que colinden con vacíos sobre otros niveles, deberán garantizar la seguridad a través de la construcción de protecciones como muros, rejas o barandas sólidas.



## **Código civil colombiano: título III. De los bienes de la unión**

**Artículo 677**, Propiedad sobre las aguas. Los ríos y todas las aguas que corren por cauces naturales son bienes de la Unión, de uso público en los respectivos territorios.

Exceptúense las vertientes que nacen y mueren dentro de una misma heredad: su propiedad, uso y goce pertenecen a los dueños de las riberas, y pasan con estos a los herederos y demás sucesores de los dueños.

### **Ley 300 de 1996 (LEY GENERAL DE TURISMO).**

**Artículo 1**, resalta la función social que cumple el turismo en la sociedad colombiana.

**Artículo 2**, establece el principio de desarrollo social que tiene el turismo, reconociéndola como una industria que permite la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, en concordancia con el artículo 52 de la Constitución Política.

**Artículo 16**, establece que el Plan Sectorial de Turismo, debe contener elementos para que esta actividad encuentre condiciones para su desarrollo en el ámbito social, **Artículos 32, 33, 34, 35 y 36**, que definen el turismo de interés social, los mecanismos de promoción, así como las poblaciones objetivo prioritario, enfocado a las personas mayores, discapacitados y jóvenes.

**Artículo 29**, El Estado promoverá el desarrollo del ecoturismo, etnoturismo, agroturismo, acuaturismo y turismo metropolitano, para lo cual el plan sectorial de turismo deberá contener directrices y programas de apoyo específicos para estas modalidades, incluidos programas de divulgación de la oferta.

### **Disposiciones plan de desarrollo departamental 2016 – 2019**

#### **Programa no. 1: Sucre turístico y atractivo**

El departamento de Sucre por su ubicación estratégica y riqueza de recursos ambientales que posee, se convierte en un verdadero atractivo turístico ofreciendo diferentes alternativas o tipos de turismo, teniendo como epicentro el mar y la playa para el caso de los municipios ubicados en la subregión del Golfo de Morrosquillo, o la rica biodiversidad o paisajes naturales que son elementos naturales atractivos

para impulsar proyectos eco turísticos y visitar las reservas naturales ricas en fauna y flora en las subregiones de la Mojana y Sabana.

### **Programa no. 2: infraestructura para la integración y competitividad territorial**

Consolidar la infraestructura vial, de vías secundarias y terciarias junto con el resto del equipamiento requerido para aumentar de manera importante la competitividad regional.

### **Estrategia no. 3: Turismo para todos**

Fortalecer la competitividad y posicionamiento del sector frente a la oferta y competencia actual en la región caribe, generando una oferta integral orientada al desarrollo de un portafolio general para el departamento en términos del programa.

### **Estrategia no. 4: preparados para competir**

Establecer todas las acciones necesarias desde CTEL e I y de infraestructura requeridas para mejorar la competitividad territorial del departamento.

### **Sector de infraestructura**

- Recuperación, adecuación y mantenimiento del muelle turístico de Tolú

# FICHAS DE REGISTRO Y CALIFICACIÓN COMPONENTES CULTURALES CARRERA PRIMERA

LOCALIZACIÓN COMPONENTES CULTURALES CARRERA 1 SANTIAGO DE TOLÚ



PROYECTO:

DISEÑO PROYECTO URBANO MALECÓN TURÍSTICO PARA EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLÚ SUCRE



FECHA: 28 - 04 - 2016

FICHA DE REGISTRO Y CALIFICACIÓN COMPONENTES CULTURALES CARRERA 1 SANTIAGO DE TOLÚ



PROYECTO:

DISEÑO PROYECTO URBANO MALECÓN TURÍSTICO PARA EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLÚ SUCRE

MONUMENTO COLA DE LA BALLENA



ESTADO

B	R	M
	X	

MATERIALIDAD:

concreto

DETERIOROS PRESENTES:

Desgaste por falta de mantenimiento

OBSERVACIONES:

Monumento muy arraigado en la memoria colectiva de los nativos, pero apesar de eso no existe por parte de las autoridades competentes una cultura de preservación

ESTADO

B	R	M
	X	

MATERIALIDAD:

concreto

DETERIOROS PRESENTES:

Desgaste por falta de mantenimiento

OBSERVACIONES:

monumento por medio del cual se conmemora el fervor religioso del municipio, pero que apesar de esto no tiene mayor relevancia en la memoria colectiva de nativos.



FECHA:

28 - 04 - 2016

FICHA DE REGISTRO Y CALIFICACIÓN COMPONENTES CULTURALES CARRERA 1 SANTIAGO DE TOLÚ



PROYECTO:

MALECÓN TURÍSTICO AV. PRIMERA DEL MUNICIPIO SANTIAGO DE TOLÚ SUCRE

MONUMENTO A LA GAVIOTA



ESTADO

B

R

M

X

MATERIALIDAD:

Concreto, yeso, piedra, acero.

DETERIOROS PRESENTES:

- Corrosión
- Desgaste por falta de mantenimiento

OBSERVACIONES:

Apesar de ser este el símbolo representativo del municipio no goza de una ubicación estratégica, y mucho menos es un monumento que represente jerarquía. Además de esto se puede observar su estado de deterioro.

MONUMENTO A LA VIRGEN EN CANOA



ESTADO

B

R

M

X

MATERIALIDAD:

Concreto, yeso, piedra

DETERIOROS PRESENTES:

- Desgaste en la base por falta de mantenimiento

OBSERVACIONES:

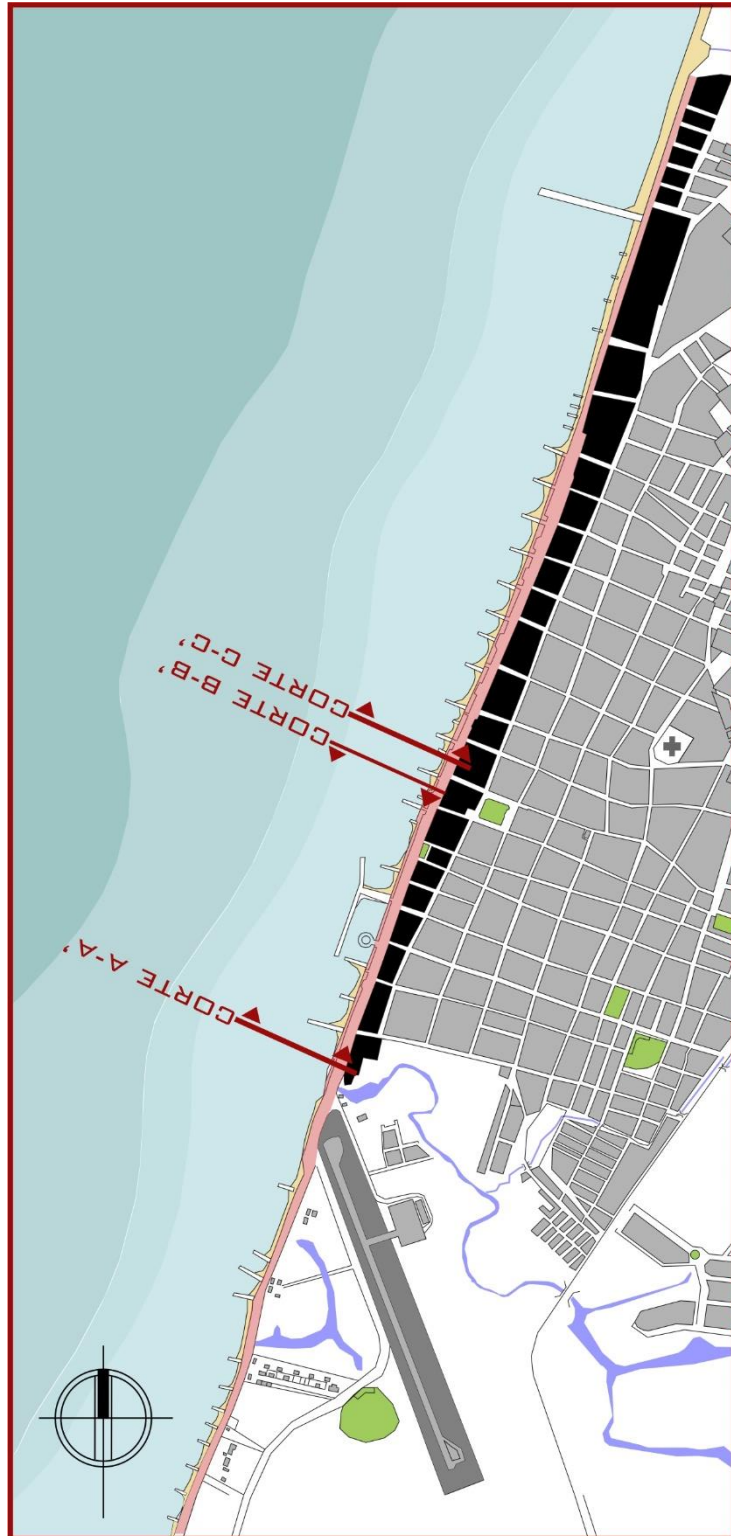
Monumento por medio del cual se reafirma el fervor religioso, y se observa que tienen una connotación especial en los nativos creyentes.

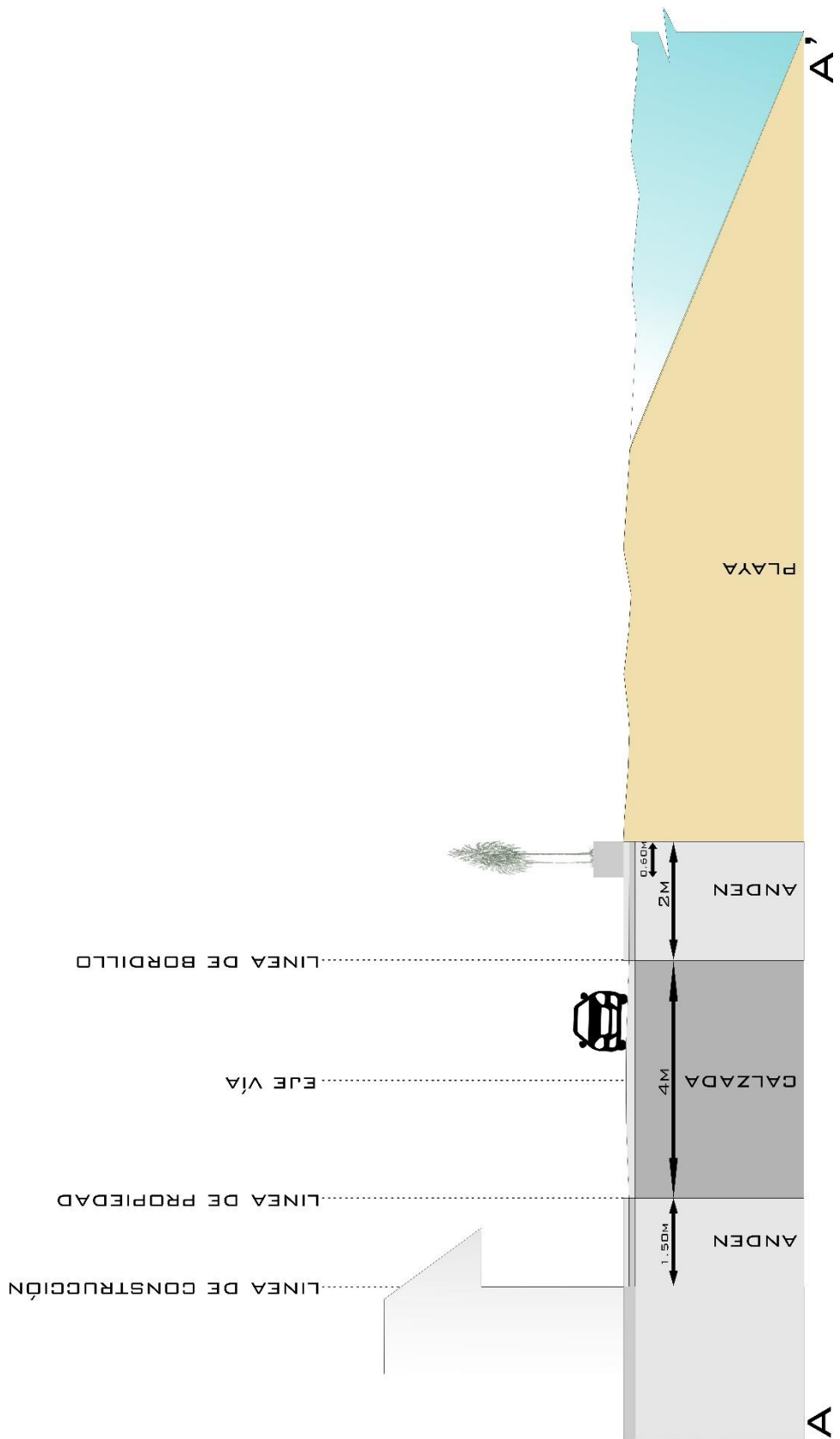


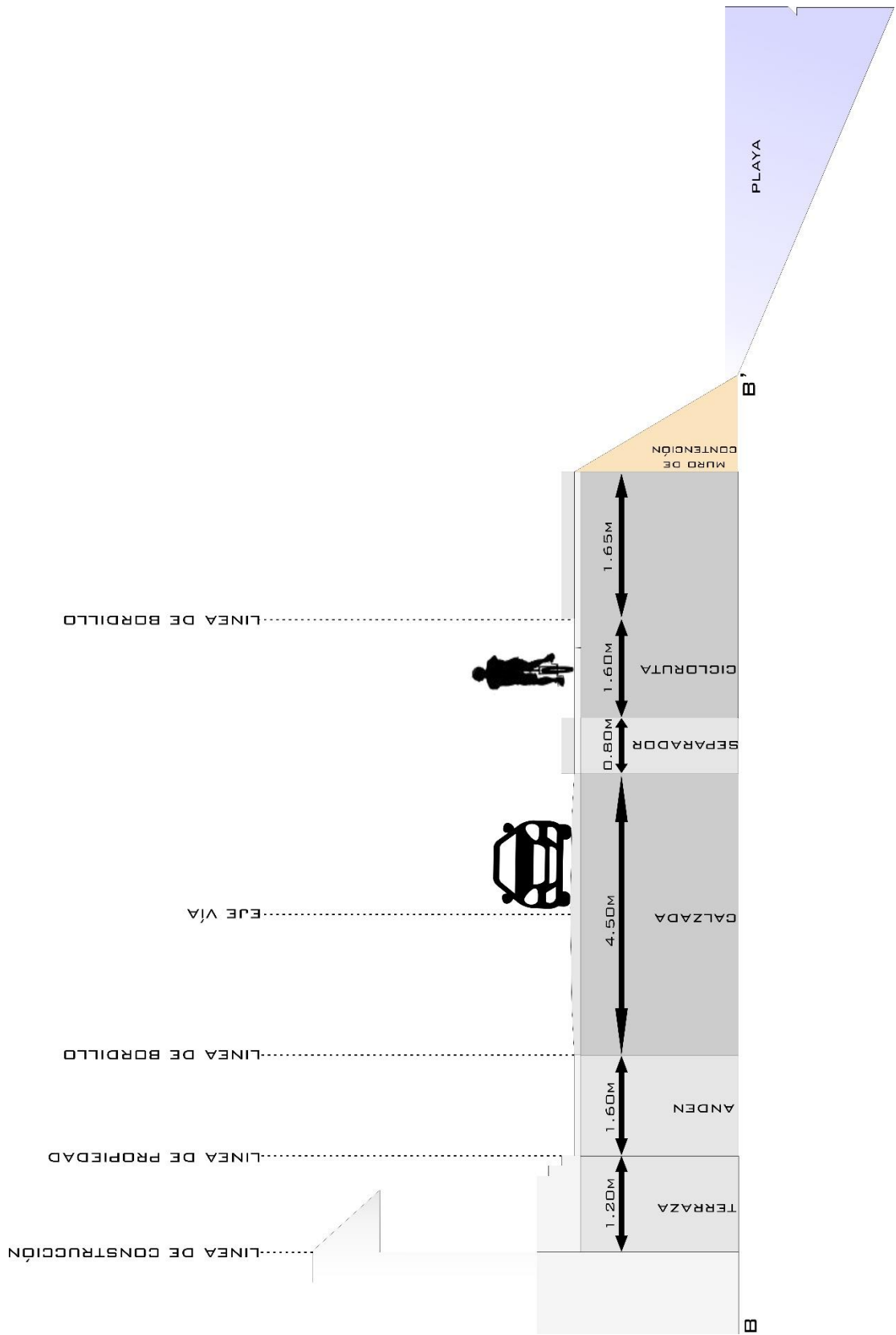
FECHA:

28 - 04 - 2016

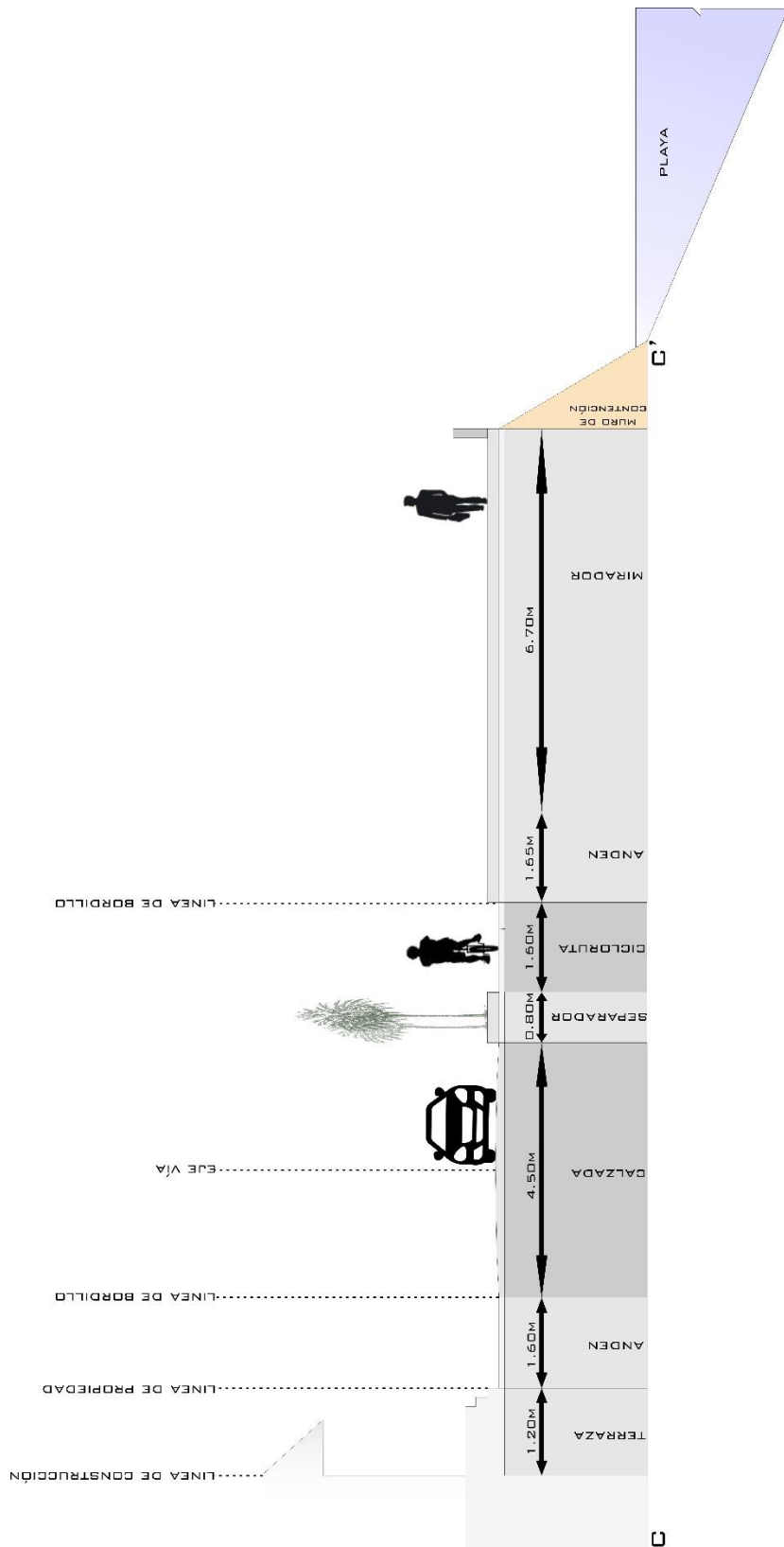
# PERFILES VIAL CARRERA 1
















## FICHAS PAISAJÍSTICAS

FICHA DE ANÁLISIS PAISAJÍSTICO	
<p>  <b>PROYECTO:</b>  <b>DISEÑO URBANO MALECÓN TURÍSTICO PARA EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLÚ</b> </p>	
	Nombre común : cocotero
	Nombre botánico: cocos nucíferas
	Altura: 24 y 30 metros
	Forma : arqueada
	Situación: pleno sol
	Color: verde amarillento
	Época de floración: durante todo el año principalmente en marzo
	Raíz : fasciculada
Suelo: terrenos arenosos y salinos	
Hoja : perenne	
	Nombre común : palma de abanico
	Nombre botánico: pritchardia pacifica
	Altura: 12 y 15 metros
	Forma : de abanico
	Situación: pleno sol o media sombra
	Color: verde oscuro y verde claro
	Época de floración: principalmente de mayo a junio
	Raíz : fasciculada
Suelo: humedos y ricos en materia orgánica	
 	<b>FECHA:</b> <b>06 - 11 - 2016</b>

## FICHA DE ANÁLISIS PAISAJÍSTICO



**PROYECTO:**

**DISEÑO URBANO MALECÓN TURÍSTICO PARA EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLÚ**



Nombre común : almendro

Nombre botánico: terminalia cattapa

Altura: 15 y 35 metros

Forma : extendida

Situación: pleno sol o media sombra

Color: verde oscuro, cobrizo, verde amarillo y rojo

Época de floración: principalmente de agosto a noviembre

Raíz : superficial

Suelo: arenosas y arcillosas



Nombre común : mangle rojo

Nombre botánico: rhizophora mangle

Altura: 4 a 10 metros

Forma : irregular

Situación: pleno sol

Color: verde oscuro y amarillento

Época de floración: de abril a junio

Raíz : aerea simple o dicotomicamnete con numerosas lenticelas

Suelo: lodoso



**FECHA:**

**06 - 11 - 2016**

## FICHA DE ANÁLISIS PAISAJÍSTICO



**PROYECTO:**

**DISEÑO URBANO MALECÓN TURÍSTICO PARA EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLÚ**



Nombre común : mangle blanco

Nombre botánico: laguncularia racemosa

Altura: 4, 6, y 20 metros

Forma : irregular

Situación: pleno sol

Color: verde oscuro, y verde amarillento

Época de floración: de abril a junio

Raíz : flucrea y aerea

Suelo: zonas de influencia de agua de mar, arenosos, o arcillosos cenagosos



Nombre común : laurel

Nombre botánico: laurus nobilis

Altura: 10 y 18 metros

Forma : piramide o cocina

Situación: pleno sol o media sombra

Color: verde oscuro y verde claro

Época de floración: de abril a mayo

Raíz : perenne

Suelo: arena, suelos pesados, y arcillosos



**FECHA:**

**06 - 11 - 2016**

## FICHA DE ANÁLISIS PAISAJÍSTICO



PROYECTO:

DISEÑO URBANO MALECÓN TURÍSTICO PARA EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLÚ



Nombre común : guayacan

Nombre botánico: tabebuia guayacan

Altura: 5 y 20 metros

Forma : surcos y largos

Situación: pleno sol









Color: color café grisaseo, flores amarillas, y violetas

Época de floración: de abril a junio

Raíz : radicular y profunda

Suelo: fértiles , arenosos

## MATERIALIDAD

MATERIALIDAD		
<p>  <b>PROYECTO:</b>  <b>DISEÑO URBANO MALECÓN TURÍSTICO PARA EL MUNICIPIO DE SANTIAGO DE TOLÚ</b> </p>		
Material propuesto	Ubicación	Características
<p>Concreto estampado</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Andenes</li> <li>• Pisos duros</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mayor durabilidad</li> <li>• Resistencia</li> <li>• Trabajabilidad</li> </ul>
<p>Superficies en caucho granular</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parque infantil</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alta resistencia al desgaste</li> <li>• Utilización de material reciclado</li> <li>• Material moldeable</li> <li>• Antideslizante</li> <li>• Bajo mantenimiento</li> </ul>
<p>Bloques en concreto revestidos a la vista</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Muro de contención</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resistente a la compresión</li> <li>• Bajos costos.</li> </ul>
<p>Adoquín</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calzada</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fácil colocación en plantilla repetida</li> </ul>
<p>Madera cedro o margo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pergolas</li> <li>• Pisos</li> <li>• Plataformas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Duradera</li> <li>• Fácil de trabajar</li> <li>• Resistente a los hongos e insectos</li> <li>• fácil de conseguir</li> </ul>
<p>Tableta de 40x40 con</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plazas</li> <li>• Plazas de transición</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Duradera</li> <li>• Resistente</li> <li>• Bajo mantenimiento</li> </ul>
	<p>FECHA: 01 - 12 - 2016</p>	

## GLOSARIO

**Acuatourismo:** Es una forma de turismo especializado que tiene como motivación principal el disfrute por parte de los turistas de servicios de alojamiento, gastronomía y recreación, prestados durante el desplazamiento por ríos, mares, lagos y en general por cualquier cuerpo de agua, así como de los diversos atractivos turísticos que se encuentren en el recorrido utilizando para ello embarcaciones especialmente adecuadas para tal fin.

**Agrotourismo:** Es un tipo de turismo rural que se caracteriza por la visita emprendimientos rurales para conocer las actividades agropecuarias, involucrándose en las mismas, lo que puede dar origen a actividades asociadas como: hacienda-hotel, posada, restaurante típico, ventas directas del productor, artesanías y otras actividades de recreación ligadas a la vida cotidiana de los pobladores del campo.

**Ecoturismo:** es aquel segmento especializado del turismo sostenible, que promueve y apoya la conservación de la naturaleza y los valores culturales de los destinos, los interpreta para el visitante, favorece el mejoramiento socioeconómico de las comunidades locales y persigue sensibilizar y satisfacer, de manera ética, a los clientes.

**Erosión:** es la desintegración gradual y la eliminación de las playas, incluyendo los hábitats de arena, tierra y naturales que se han formado a lo largo de los bordes de las mismas.

**Espolones:** Muro grueso construido a la orilla del mar, playa o puerto para protegerlos de la fuerza del agua.

**Estructura:** es el conjunto de elementos resistentes, convenientemente vinculados entre sí que accionan y reaccionan bajos los efectos de las cargas. Su finalidad es resistir y transmitir las cargas a los apoyos manteniendo el espacio arquitectónico, sin sufrir deformaciones incompatibles.

**Etnoturismo:** Es el turismo especializado y dirigido que se realiza en territorios de los grupos étnicos con fines culturales, educativos y recreativos que permite conocer los valores culturales, forma de vida manejo ambiental costumbre de los grupos étnicos así como los aspectos de su historia.

**Franja costera:** ancho variable que bordea los continentes, los mares interiores, y los grandes lagos. Funcionalmente es la interface entre tierra y agua donde los procesos de producción, consumo e intercambio ocurren a altas tasas de intensidad. Ecológicamente es un área de dinámica activa bioquímica pero con limitada capacidad para sostener varias formas de uso humano.

**Inalienable:** hace referencia a algo que no se puede enajenar, es decir, cuyo dominio no se puede pasar o transmitir de un individuo a otro. Por lo tanto no puede venderse o cederse de manera legal.

**Inembargable:** son aquellos bienes que están excluidos de la ejecución y no pueden ser embargados.

**Infraestructura:** Conjunto de medios técnicos, servicios e instalaciones necesarios para el desarrollo de una actividad o para que un lugar pueda ser utilizado.

**Imprescriptible:** que no pierde vigencia ni perece por el transcurso del tiempo. Un derecho imprescriptible es un derecho que nunca perderá validez.

**Multicultural:** Es la coexistencia de diferentes culturas en un país sin atender a la manera en que puedan interactuar. Sin embargo, la misma presencia de diversas culturas en un mismo espacio plantea el problema de su integridad y convivencia. Alude también a la cohesión social. Debe garantizar el fortalecimiento de los vínculos comunitarios mediante estatutos legales y administrativos que protejan a las distintas culturas que conviven en un territorio.

**Rompeolas:** consisten en estructuras protectoras de las costas o las zonas portuarias, que son colocadas de forma paralela a cierta distancia de la costa. Por lo general se le construye con bloques sueltos o estructuras prefabricadas como pentapodos, y ocasionalmente con filas dobles de tablestacados y concreto.

**Turismo de naturaleza:** es la actividad turística que se desarrolla sin alterar el equilibrio del medio ambiente promoviendo la conservación de la naturaleza y los ecosistemas existentes realizando actividades recreativas de apreciación y conocimiento de la naturaleza a través de la interacción con la misma. La cual provee a las comunidades receptoras el medio para una mejora en la calidad de vida buscando incentivar un desarrollo sustentable.

**Turismo religioso:** Son aquellos viajes que se realizan para ofrendar, pedir un favor o cumplir con una tradición. En estos, el viajero renueva su fe y busca una cierta paz interior, afianza su creencia, involucra sentimientos de esperanza, agradecimiento, convivencia, acercamiento a las creencias religiosas.

**Turismo gastronómico:** El turismo gastronómico se presenta como una nueva opción para adentrarse en el mundo de los sabores y el cual está dirigido tanto a personas conocedoras del arte del buen comer (chefs o gourmets) como a todo tipo de gente dispuesta a experimentar una nueva aventura culinaria. Entre las actividades que contempla este sector se encuentran la asistencia a restaurantes donde se sirven platillos típicos, visita a mercados y tiendas de venta de productos alimenticios, observar o incluso cocinar en una de las casas de los lugareños así



como la participación en fiestas locales donde la comida es uno de los invitados principales.

**Turismo de sol y playa:** es el más demandado de todos, especialmente, en aquellas zonas del litoral que gozan de una climatología favorable, este segmento del turismo suele asociarse con el ocio, así como con los términos descanso, diversión y entretenimiento.