

**PROPUESTA DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO PARA LA TERMINAL DE
TRANSPORTE DE EL BANCO MAGDALENA**

**MAURICIO MORA ANGULO
COD: 1.085.102.788**

**OSCAR MAURICIO PEREZ ROCILLO
COD: 1.125.552.760**

**TRABAJO DE GRADO PRESENTADO COMO REQUISITO
ACADÉMICO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
ARQUITECTOS.**

DIRECTOR: DOCENTE, ARQUITECTO.

HELI VILLAMIZAR CAMARGO

**UNIVERSIDAD DE PAMPLONA
FACULTAD DE INGENIERIAS Y ARQUITECTURA
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
PAMPLONA – NORTE DE SANTANDER
2022**

**PROPUESTA DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO PARA LA TERMINAL DE
TRANSPORTE DE EL BANCO MAGDALENA**

**MAURICIO MORA ANGULO
COD: 1.085.102.788**

**OSCAR MAURICIO PEREZ ROCILLO
COD: 1.125.552.760**

**TRABAJO DE GRADO PRESENTADO COMO REQUISITO
ACADÉMICO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
ARQUITECTOS.**

DIRECTOR: ARQUITECTO.

HELI VILLAMIZAR CAMARGO

**UNIVERSIDAD DE PAMPLONA
FACULTAD DE INGENIERIAS Y ARQUITECTURA
PROGRAMA DE ARQUITECTURA
PAMPLONA – NORTE DE SANTANDER
2022**

Nota de Aceptación

Arquitecto Heli Villamizar Camargo
Director

Jurado

Jurado

Agradecimientos.

Primeramente, estoy agradecido con Dios por haberme dado sabiduría, y entendimiento en este camino para alcanzar mi meta, que está por ser cumplida.

A mi madre Aide Rocillo Salamanca, por su amor, apoyo incondicional, comprensión y todos sus buenos consejos que me da durante el transcurso de esta meta, a mi padre Félix Onel Pérez Miller, por todo su sacrificio, apoyo moral, fuerza y amor que me ha dado.

A mis hermanos José Daniel Perez Rocillo y Sandra Maritza Pérez Rocillo quienes me han apoyado siempre en cada paso que doy.

A mi tío Pedro Pablo Pérez, que siempre confió en mí, me apoyo y aconsejo en todo momento.

A todos mis familiares que siempre estuvieron pendiente aportando soluciones cuando surgía alguna necesidad.

Al señor Waldo García que en todo momento me apoyo y aconsejo con su extensa sabiduría paciencia y para lograr esta meta tan importante en mi vida.

A mi director de trabajo de grado Heli Villamizar por todo sus aportes y guía en mi camino de aprendizaje, por ayudarnos aportando todo su consejos y conocimientos que nos guiaron para la dinamización de este proyecto.

Agradecimientos.

Este trabajo de grado está dedicado primeramente a Dios quien me ha guiado y fortalecido a lo largo de mi carrera universitaria, a mi madre Delfa Rosa Angulo Martínez que con su gran esfuerzo me ha apoyado en todo este proceso, la cual ha estado para mí en los momentos más difíciles y también en las victorias, a mis hermanas Aura Marcela Ortega Angulo y Ana Mileidis Montes Angulo que con su gran aliento de fuerza y energía positiva han impulsado mis ganas de seguir adelante y a mi hija Ana Marcela Mora Pacheco, la cual llegó a mi vida a dar alegría y a mostrarme el camino con su pequeña sonrisa.

Tabla de contenido.	
Introducción.....	12
Capítulo I.....	13
Conceptualización.....	13
1.1 Glosario de términos.	14
1.2 Delimitación inicial.	17
1.3 Planteamiento del Problema.....	18
1.3.1 Gráfico de causas y consecuencias	19
1.3.2 Preguntas problematizadoras.	20
1.4 Justificación.....	20
1.5 Objetivos	21
1.5.1 Objetivo General	21
1.5.2 Objetivos específicos.	21
1.6 Estructura metodológica.	22
1.6.1 Método de enfoque.	22
1.6.2 Metodología.	22
1.7 Marco normativo.....	23
1.7.1 Marco normativo.	24
1.8 Marco referencial.....	25
1.8.1 Referentes internacionales.....	25
El terminal terrestre Guayaquil (Ecuador)	25
Terminal terrestre el Trujillo (Perú).	26
1.8.2 Referente Nacional	28
Terminal de Palmira-valle	28
Proyecto terminal de transportes de Cartagena.....	29
Capitulo II	31
2 Contextualización.	31
2.1 Marco Contextual.	32
2.1.1 Aspectos generales de Colombia.....	32
2.1.2 Aspectos generales de la región caribe.....	34
Contexto físico.....	36

Contexto Histórico.	37
Contexto social	38
Contexto económico.	39
División política.....	41
Subdivisión Región Caribe	41
2.1.3 Aspectos generales de departamento del Magdalena.....	42
2.1.4 Municipio de El Banco, Magdalena	45
Generalidades	45
Contexto social.	46
Contexto estructural.	51
Síntesis general municipal.	54
2.1.5 Contexto socioeconómico.	55
2.1.6 Análisis del sector.	57
Contexto funcional.	58
Usos del suelo del sector.....	59
Vías en el sector.....	60
Movilidad.	60
Lote: Clima.	¡Error! Marcador no definido.
2.2 Marco teórico conceptual.....	61
2.2.1 Marco conceptual.....	61
Sistema de movilidad.....	62
Terminal de transporte.....	62
Capítulo III	64
3 Formulación.	64
3.1 Formulación del proyecto.	65
3.1.1 Estrategias de diseño.....	65
Lógica proyectual.	65
Morfología.	66
Criterios de diseño.....	67
3.1.2 Esquema básico.	70
Cuadro de áreas.....	71
Zonificación.	72

Circulación.....	73
3.1.3 Planimetría del proyecto.	74
3.1.4 Fotos Renders.	80
Conclusiones.....	85
Referencia Bibliográficas.....	87

Tabla de ilustraciones

Ilustración 1. Planta arquitectónica. Terminal de Guayaquil.	26
Ilustración 2. Planta arquitectónica. Terminal de Guayaquil.	26
Ilustración 3. Terminal de Guayaquil. Zona de embarque y parqueo.	27
Ilustración 4. Terminal de Guayaquil. Zona de embarque y parqueo.	27
Ilustración 5. Modelado de espacios de la terminal de palmira valle.	29
Ilustración 6. Planta arquitectónica. Terminal de Cartagena.	30
Ilustración 7. Fachada de la Terminal de Transporte de Cartagena, Revista Escala.	30
Ilustración 8. Fotografía de Camilo López Duran.	37
Ilustración 9. Fotografía IM editores.	37
Ilustración 10. Fotografía de Germán Montes Veira.	37
Ilustración 11. Elaboración propia, Fuente: Plan de desarrollo 2020-2023.	41
Ilustración 12. El banco, ciudad imperio de la	47
Ilustración 13. Fotografía Unimedios. Río	47
Ilustración 14. geometrización a partir de la imagen del bocachido de Mojica et al - 2002.	65
Ilustración 15. Forma, fuente: elaboración propia.	66
Ilustración 16. Vientos y asoleamientos, fuente: elaboración propia.	67
Ilustración 17. Iluminación y ventilación, fuente: elaboración propia.	68
Ilustración 18. Estructura metálica, fuente: elaboración propia.	69
Ilustración 19. Zonificación primer piso, Fuente: elaboración propia.	72
Ilustración 20. Zonificación segundo piso, Fuente: elaboración propia.	73
Ilustración 21. circulación primer piso, Fuente elaboración propia.	73
Ilustración 22. Circulación segundo piso, Fuente: elaboración propia.	74
Ilustración 23. Implantación, Fuente: elaboración propia.	74
Ilustración 24. Plano de cimentación, Fuente: elaboración propia.	75
Ilustración 25. Plano de primer piso, Fuente: elaboración propia.	75

Ilustración 26. Plano segundo piso, Fuente: elaboración propia.	76
Ilustración 27. Plano de cubierta, Fuente: elaboración propia.	76
Ilustración 28. Cortes, longitudinal A y transversal A, Fuente: elaboración propia.	77
Ilustración 29. Cortes, longitudinal B y transversal B, Fuente: elaboración propia.	77
Ilustración 30. Fachada este y oeste, Fuente: elaboración propia.	78
Ilustración 31. Fachada sur y norte, Fuente: elaboración propia.	78
Ilustración 32. Instalaciones sanitarias, Fuente: elaboración propia.	79
Ilustración 33. Instalaciones hidráulicas, Fuente: elaboración propia.	79
Ilustración 34. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	80
Ilustración 35. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	80
Ilustración 36. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	81
Ilustración 37. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	81
Ilustración 38. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	82
Ilustración 39. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	82
Ilustración 40. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	83
Ilustración 41. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	83
Ilustración 42. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	84
Ilustración 43. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	84
Ilustración 44. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.	85

Tabla de Mapas.

Mapas 1. Localización del municipio a nivel nacional, Fuente: Elaboración propia, a partir del Instituto Grafico Agustín Codazzi – 2020.	34
Mapas 2. Región caribe, mapa regional de Colombia.	35
Mapas 3. Región caribe, mapa regional de Colombia, Fuente: elaboración propia a partir de datos de INVIA y mapas del IGAC.	36
Mapas 4. Trazado autopista 4g de la región caribe, Fuente: elaboración propia a partir de datos de INVIA y mapas del IGAC.	36
Mapas 5. Fuente: Gobernación "Magdalena"-2020.....	42
Mapas 6. Mapa digital integrado. igac.2020. Fuente: sociedad geográfica de Colombia.	44
Mapas 7. Municipio de El Banco, Magdalena.	45
Mapas 8. Fuente: Plan básico de ordenamiento territorial. PBOT.....	54
Mapas 9. Elaboración propia, Localización del sector. Esquematizado sobre PBOT.	57
Mapas 10. Autoría propia, Localización del sector. Esquematizado sobre PBOT.	58
Mapas 11. Elaboración propia a partir del PBOT.	59
Mapas 12. Elaboración propia a partir del PBOT.	60

Tabla de Gráficos

Gráfico 1. Estructura formulación del problema.	19
Gráfico 2. elaboración propia, a partir de Movilización de transporte terrestre 2019-2020.	32
Gráfico 3. Índice del costo del transporte intermunicipal de pasajeros. ICTIP, otorgados por el DANE.	33
Gráfico 4. Fuente: IGAC. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.	43
Gráfico 5. Densidad poblacional por edades, por el DANE 2022.	46
Gráfico 6. Densidad poblacional por sexo, por el DANE 2022.	46
Gráfico 7. Fuente: DANE. Déficit cuantitativo de vivienda.	48
Gráfico 8. Fuente: DANE. Déficit cuantitativo de vivienda.	48
Gráfico 9. Cobertura de energía eléctrica rural, Fuente: UPME-2019.	49
Gráfico 10. Cobertura de alcantarillado (REC), Fuente: DNP.	49
Gráfico 11. Cobertura de acueducto (REC), Fuente: DNP.	49
Gráfico 12. Desagregación de coberturas en educación, Fuente: ministerio de Educación Nacional -2020.	50
Gráfico 13. Porcentajes de valor agregado a las actividades económicas. DNP - 2019.	55
Gráfico 14. Principales cultivos transitorios según producción, evaluación agropecuaria municipal, Min Agricultura. 2016. Fuente: Terridata, DNP.	56
Gráfico 15. Estructura conceptual Terminal de transporte, Fuente: elaboración propia.	63
Gráfico 16. Organigrama, Fuente: elaboración propia.	70
Gráfico 17. Cuadro de áreas, Fuente: elaboración propia.	72

Introducción.

El transporte es un factor determinante en la formación de un sector económico extenso y en la vinculación de regiones parcialmente apartadas. De manera tal que el sector transporte pretende masificar la eficiencia en la prestación del servicio de los transportes en los términos de calidad, congruencia, tiempo y precio, de esta manera se pretende extender su cobertura a las regiones más aisladas de la geografía nacional. Colombia actualmente cuenta con 46 Infraestructuras que prestan el servicio público de Terminales de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, en adelante será referida como TTTAPC, los cuales están debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte conforme al Decreto 2762 del año 2001.

El Departamento con mejor Infraestructura de Terminales es Santander y el Departamento que requiere mayor seguimiento es el Magdalena y la Guajira, ya que estos departamentos están en permanente decadencia en cuanto a los servicios generales de los terminales de transporte terrestre. Para la calificación se ponderaron los itinerarios establecidos por la Superintendencia de Puertos y Transportes, debido que la apreciación obtenida por estos terminales en las visitas de reconocimiento es de un 37% Ahora, con el propósito de brindar un apoyo al municipio El Banco, en miras de un desarrollo económico de la región, se investigan y se clasifican las necesidades básicas a partir de lineamientos de un modelo participativo, donde se propone un diseño de la terminal de transportes que cumpla con el progreso y necesidad actual del municipio, puesto que, también se plantea una arquitectura que garantice las estrategias para la reactivación económica y cultural, no obstante todo proceso va dirigido a promover un nuevo diseño del terminal del transporte como parte de un proyecto de desarrollo económico municipal y de la región.

Capítulo I

Conceptualización



1.1 Glosario de términos.

Las determinaciones de los conceptos pertenecientes al glosario son otorgadas por la Alcaldía mayor de Bogotá, titulado como *Glosario, según manual operativo de la terminal de transporte S.A.*

Despacho: Orden de viaje que da el operador, empresa de transporte o concesionario, para la salida de un vehículo de La Terminal, en horario, ruta, y condiciones autorizadas por el Ministerio de Transporte.

Despacho directo: Orden de viaje de una empresa transportadora que determina que los vehículos solo pueden hacer parada en los sitios determinados como destino final.

Empresa de transporte: Persona natural o jurídica, constituida como unidad de explotación económica, cuya actividad es el traslado de personas y objetos de un lugar a otro.

Estacionamiento temporal: Localizado en el costado oriental de las instalaciones, destinado al parqueo transitorio de los vehículos que se encuentran próximos a iniciar la operación de salida en origen y/o como área de regulación para el abordaje de pasajeros u objetos.

Evacuación: Acción o efecto de retirar personas de un lugar determinado. Acción de desalojar un lugar rápidamente frecuentemente debido a una emergencia.

Oficinas: Construcción ubicada frente del módulo amarillo, donde se desarrolla la función administrativa de La Terminal y de algunas empresas de transporte.

Oferta de transporte: Número total de puestos o sillas autorizadas a los vehículos de las empresas de transporte para ser ofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en una ruta determinada.

Ruta: Trayecto comprendido entre un origen y un destino, con unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos, unidos entre sí por una vía o carretera, con un recorrido determinado.

Sistema de rutas: Conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área geográfica determinada.

Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad o cupo máximo autorizado para ser transportadas en un vehículo automotor.

Taquillero (a): Persona dependiente o colaboradora de la empresa transportadora encargada de recibir inicialmente al usuario y expedirle un ticket de acuerdo con los requerimientos de viaje solicitados por el usuario, también orienta al pasajero indicándole el acceso para ascender al vehículo.

Tarifa: Precio que paga el usuario por la utilización del servicio público de transporte en una ruta y nivel de servicio determinado.

Tasa de uso: Valor que debe pagar cada vehículo de transporte por el uso de las áreas operativas de La Terminal o que estén bajo su administración, conforme con lo establecido en el Decreto 2762 de 2001 expedido por el Ministerio de Transporte, sin perjuicio de los servicios complementarios a que haya lugar, y la metodología que se establezca por norma legal.

Tasa de Uso en Tránsito: Valor que deben pagar las empresas de transporte de pasajeros por Carretera bajo el concepto de: utilización del paso de las Terminales de Transporte de Operación Satélite–Periférica, de acuerdo con la clase de vehículo y la longitud de la ruta, según el acto administrativo que lo configura.

Transporte: Es el traslado de personas, animales, y objetos de un punto a otro a través de un medio físico.

Transporte urbano: Es el servicio que se presta dentro del perímetro urbano de un municipio o de un área metropolitana.

Terminal satélite periférica: Unidad complementaria de servicios de la Terminal, que depende económica, administrativa, financiera y operativamente de la persona jurídica que administra la misma, y de la cual deben hacer uso las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, las cuales cubren rutas autorizadas con origen, destino o tránsito.

Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor empleado para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor habilitado, homologado y autorizado,
destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos, por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vías internas: Vías exclusivas de la Terminal, destinadas para el ingreso, operación y salida de vehículos de transporte.

1.2 Delimitación inicial.

Se ha de tener en cuenta que el municipio El Banco, ubicado en el departamento del Magdalena, presenta en la actualidad un alto flujo de turismo, aumento poblacional y deficiencia en la prestación del servicio terrestre de transporte. El terminal de transporte actual no cuenta con una infraestructura acorde a su crecimiento poblacional y económico. Por lo que es menester dar nuevas características a nivel espacial, teniendo en cuenta su contemporaneidad. Se ha de tomar en cuenta el cambio paradigmático sufrido a consecuencia de la pandemia (CoV-sars2), iniciada en el año 2019, que de cierta manera aún se mantiene (2022), promulgando así el uso de los protocolos de bioseguridad, ante la nueva normatividad es fundamental diseñar el terminal para el cumplimiento de dicho imperativo, en búsqueda de asegurar el flujo constante de usuarios, los cuales son parte del sector económico—turístico. Se presenta entonces una propuesta de diseño en el municipio El Banco, que responda a las necesidades del aumento del flujo turístico, que facilite la movilidad intermunicipal, que ordene, regule, organice las zonas de embarque y desembarque de pasajeros.

Núcleos sistémicos del territorio	Ambiental	Cultural	Social	Económico	Político	ciencia tecnología innovación
Núcleos problemáticos				Suplir necesidades de movilidad en el municipio		
Organización			Economía		Seguridad	
Congestionamiento	Contaminación		Sectores indeterminados afectados	Productividad	Deteriorada imagen urbana	Carencia de un local cercano al embarque
Conflictos Estructurales de los Núcleos Problemáticos						
áreas temáticas de la arquitectura	Inseguridad en los peatones que circulan por el sector, debido a la alta densidad poblacional y vehicular		Desorden y conflicto urbano.	Desconfianza de los usuarios al no encontrarse en un lugar seguro para hacer uso de este servicio de transporte.	Afectación al turismo	Falta de capacidad para recibimiento y embarque de usuarios
Teoría, historia y crítica						
Diseño urbano y paisajístico						
Hábitat popular						
Proyecto arquitectónico				x		
Recuperación del patrimonio						
Tecnológico constructivo						
Ordenamiento territorial						

1.3 Planteamiento del Problema.

En el municipio de El Banco, existen vías de carácter intermunicipales a través de las cuales transitan los diferentes medios de transportes buses de pasajeros, transporte de carga, etcétera, este servicio es deficiente debido al mal estado de la red vial, a la falta de organización y en consecuencia a esto el ejercicio de transporte se torna deficiente, esto es debido al mal estado de las vías que no permiten un cubrimiento de más de una vez por día (Plan Básico De Ordenamiento Territorial). En la actualidad el municipio El Banco, cuenta con un terminal de transporte interdepartamental e intermunicipal de transporte de pasajeros, lo cual implica la conexión en este servicios con los diferentes municipios del interior del país, a sabiendas que esta población es una escala de interconexiones municipales con muchas insuficiencias en cuanto a tráfico, transporte y subestructuras viales, lo que es realmente alarmante, debido a que el municipio todos los días crece más en términos de población y parque automotriz, resulta proporcional este crecimiento con la falta de educación vial de los habitantes del municipio. (Plan de desarrollo municipal 2020-2023).

La problemática principal del presente proyecto se centra en la deficiencia actual del terminal de transporte de El Banco, en donde sus principales inexactitudes corresponden a 1) la ubicación y 2) su funcionamiento, ya no abastece las necesidades actuales, debido que presenta una estructura deteriorada, que impide un óptimo servicio, a consecuencia de esto, se presentan limitaciones en la correcta prestación del servicio a los pobladores y sobre todo a los turistas. (Plan Básico De Ordenamiento Territorial). Lo que quiere decir, es que no le permite al municipio El Banco, mejorar su proyección como municipio turístico en el que se pueda incentivar la economía por medio de los encuentros a partir de las llegadas y salidas de turistas nacionales e internaciones, considerando que en los últimos años se ha presentado un incremento de actividad turística en la región del Magdalena, como expone el Comité de Seguridad Turística sobre las proyecciones para el año 2019, se presentó de manera positiva cifras en relación con el incremento del turismo en los municipios de Santa Marta, Ciénaga, Pueblo viejo, Sitio nuevo, Zona Bananera, Aracataca, Plato y El Banco, en el que se resal un aumento de 25 mil turista en el año de 2019.

A pesar de los acontecimientos presentes por la pandemia, el cierre de la actividad turística es plan del gobierno; la apertura y el incentivo a este sector. Por ello, es necesario que el municipio adecue uno de los sectores principales para el recibimiento turístico de la región con el propósito de incentivar la economía en el municipio. Por lo que actualmente el terminal no tiene una infraestructura suficiente con relación a las nuevas demandas que condicionan la movilidad, seguridad y bienestar.

1.3.1 Gráfico de causas y consecuencias

Fuente: Elaboración propia, en base a las problemáticas encontradas en la estructura de la terminal de transporte de El Banco, Magdalena.

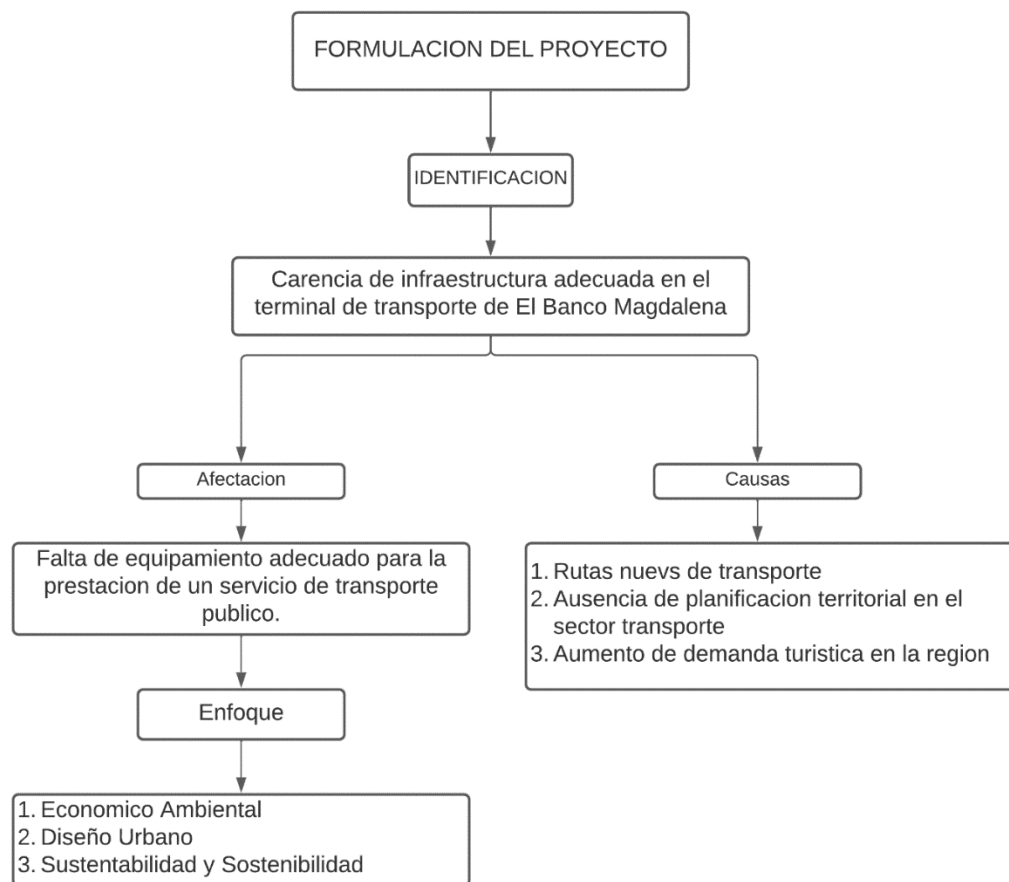


Gráfico 1. Estructura formulación del problema.

1.3.2 Preguntas problematizadoras.

¿De qué manera se puede formular una propuesta arquitectónica sostenible e incluyente? Que, mediante la normativa nacional y el municipio de El Banco, permita Organizar un diseño urbanístico y paisajístico del sector aledaño a la implantación del proyecto del terminal, ¿Cómo revitalizar la importancia que tiene la gestión de un terminal adecuado? y ¿Cómo la restructuración de un nuevo terminal impacta necesariamente sobre las condiciones socioeconómicas, espaciales y culturales del municipio?

1.4 Justificación.

Considerando la problemática expuesta con anterioridad se hace presente la necesidad de generar una propuesta de investigación desde una perspectiva arquitectónica con un sentido urbano y social, mediante el diseño de terminal de transporte en el municipio de El Banco, con el propósito generar una alternativa de solución a las problemáticas del sistema de transporte seguro, propiciando de esta manera una solución integral a la deficiencia presente en los servicios de transporte de pasajeros por carretera, falta de cobertura vehicular en el terminal de transporte, para que de manera adecuada sea un apoyo en el crecimiento turístico y económico del municipio.

El siguiente proyecto es de carácter urbano, social y arquitectónico, debido a que tiene como fundamento la prestación de un servicio público, con miras en asistir a la comunidad, mejorando su calidad de vida, aumentando el crecimiento y desarrollo económico del municipio por medio de uno de los componentes esenciales para el buen funcionamiento del proceso turístico. La necesidad de realizar un diseño del terminal en El Banco, se considera un aporte de alto valor académico así como social en el tema urbanístico, ya que le otorgan relevancia económica y logística al municipio ante la necesidad del aumento de flujo turístico, dado a la adecuada propuesta que se efectúa teniendo en cuenta los problemas actuales de la terminal, por lo que constituye además un aporte importante al capital humano, al margen del beneficio, abertura de sentido y costo de la Arquitectura.

Se considera de extrema necesidad el diseño de la terminal de transporte terrestre en el Banco, teniendo en cuenta que es una zona que se encuentra

en constante desarrollo en el ámbito turístico y comercial, debido a su capacidad de producción y sus factores climáticos favorables, así como el aumento por el interés y amplitud del turismo en la región, siendo un aspecto favorable la conectividad entre los demás municipios que tienen un alta atracción turística, por ello con el propósito de aplicar los conocimientos desarrollados a lo largo de la carrera profesional, se considera adecuado, necesario y útil, el de presentar un proyecto de diseño de mejoramiento de la terminal terrestre del municipio de El Banco, porque con ello se otorga un aporte al desarrollo sustentable de dicha ciudad.

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo General

Diseñar un terminal terrestre de pasajeros para el municipio El Banco, ubicado en el departamento del Magdalena, que responda a las necesidades de los usuarios y que ofrezca las condiciones de infraestructura y funcionamiento para la correcta prestación de transporte público de pasajeros terrestre. Logrando de esta manera la interconexión con otros municipios para que exista una correspondencia, apoyo, desarrollo económico, turístico de la región, y con ello promueva el reconocimiento del Magdalena como destino turístico.

1.5.2 Objetivos específicos.

1. Realizar el diseño arquitectónico de un terminal de transporte que atienda los requerimientos y especificaciones establecidos en la normativa nacional.
2. Desarrollar un diseño urbano paisajístico del sector aledaño a la implantación del proyecto del terminal de transporte.
3. Diseñar el esquema básico de las instalaciones de redes hidráulicas y sanitarias para el funcionamiento del equipamiento.

1.6 Estructura metodológica.

1.6.1 Método de enfoque.

Con el propósito de dar solución al problema descrito, la investigación se realiza a partir del enfoque metodológico descriptivo, así como de observación, en el que se permite evaluar primera las condiciones de prestación del servicio de la terminal de transporte, para identificar el potencial y características relevantes de la propuesta de diseño.

1.6.2 Metodología.

Inicialmente, se pretende solicitar directamente a la terminal de transporte los datos sobre el aumento del flujo de los beneficiarios en las instalaciones, se manejan técnicas metodológicas, que utilizan técnicas en la obtención de datos que admitan exponer los puntos céntricos de la investigación; basado en el tipo descriptivo, se expone la habilidad afín de partir de una encuesta de los usuarios, para determinar el aumento y mayor flujo de interconectividad regional en el terminal a la par con la prestación del servicio de la Terminal de Transporte, las preguntas se componen de estructura cerrada, para dar respuesta con una afirmación o negación, la encuesta personal permite una relación directa con el ambiente.

Identificación del problema. El terminal de transporte presenta una estructura deficiente ante el aumento del flujo de usuarios y turismo en el municipio. Ahora, para determinar el diseño de investigación se establecerán los parámetros; en el componente del diseño de investigación este, se encuentra en la metodología de investigación, que se compone de una acogida de datos con el propósito de observación, donde la primera tratara sobre la recolección e investigación del tema en recolección de datos bibliográficos y la segunda una construcción de las encuestas, la cual, posibilitara ser utilizada en los denominados métodos analíticos de observación como en los descriptivos.

Especificación de la Hipótesis, centrara parte del estudio que se encuentra en determinar la necesidad de un diseño arquitectónico de la terminal de transporte como un punto central para el desarrollo de la economía y del turismo en la región. Selección de la muestra, Permitirá la visualizar a los usuarios partícipes del terminal del transporte.

El diseño del instrumento será congruente, como se ha mencionado anteriormente, la utilización de dicho instrumento se empleará para la

observación del estudio por medio de las encuestas. A partir de lo anterior la investigación se desarrolla en etapas las cuales son las siguientes:

Primera etapa:

- Acopio y documentación preliminar referente al sitio y al proyecto objeto del diseño arquitectónico.
- Acopio de la normativa vigente.
- Desarrollo del programa competente en relación con los espacios y áreas objetivas del diseño arquitectónico.

Segunda Etapa:

- Elaboración de la documentación contractual previa a la iniciación de los servicios de diseño arquitectónico.
- Fase de prediseño.

Tercera Etapa:

- Fase de diseño.
- Planos generales de diseño arquitectónico.
- Productos posibles derivados de los planos generales de diseño arquitectónico.

1.7 Marco normativo.

De forma general el transporte consiste en la movilización de individuos y de cosas de un lugar a otro, por diferentes medios o modos, como pueden ser el transporte aéreo, terrestre, fluvial, y férreo; por lo que se considera el transporte como una actividad que realizan propias personas es decir individuos bajo sus propios medios o por intervención de un tercero siendo este último una actividad económica y por tanto comercial.

Así entonces el transporte, juega un papel importante en el desarrollo social y económico por medio de los derechos fundamentales, como la libertad de movimiento y circulación, las cuales, son protegidas por estamentos como la Constitución Política en artículo. 24, la convención Interamericana artículo. 22, los Pacto de Derechos Civiles y Políticos pertenecientes al artículo. 12.

La relevancia del transporte como servicio público ha sido establecida en varias oportunidades por la jurisprudencia, así entonces destaca que la Constitución Política consagra en el artículo 150, numeral 23, que por medio de la sentencia C- 408 de 2004, que establece que le corresponde al Congreso de la República expedir leyes que regirán la prestación de los servicios públicos, según lo establecido en el artículo 365 superior, son inherentes a la finalidad del Estado, que debe proveer y asegurar las prestaciones eficientes a todos los ciudadanos del territorio nacional colombiano. La constituyente de 1991 permitió disponer en la normativa constitucional referida al artículo 365, que los servicios públicos se encuentran sometidos al régimen jurídico, que establecen la ley y podrán ser facilitados por el Estado directa o indirectamente, facultando de esta manera a las comunidades organizadas o por particulares, pero en todo caso el Estado mantendrá un canon paradigmático, donde se sostendrá el control y vigilancia de los servicios en cuestión.

1.7.1 Marco normativo.

Normas	Descripción
Ley 336 de 1996	Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte
Ley 105 de 1993	Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.
Decreto 2028 de 2006	por el cual se adiciona el Decreto 2762 del 20 de diciembre de 2001 para autorizar el funcionamiento de las Terminales de Transporte de Operación Satélite, Periférica
Decreto 2762 de 2001	Por el cual se reglamenta la creación, habilitación, homologación y operación de los

	terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera
Decreto 171 de 2001	Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera.
Decreto 1326 de 1998	por el cual se reglamenta el artículo 2 de la Ley 336 del 20 de diciembre de 1996

1.8 Marco referencial

1.8.1 Referentes internacionales

El terminal terrestre Guayaquil (Ecuador)

El terminal de Guayaquil en Ecuador es una reubicación que se realizó para dar solución a varios puntos en problemática que se venía dando en el terminal antiguo; como la aglomeración de persona, el terminal no contaba con el espacio suficiente para soportar la gran aglomeración de individuos que transitaban a diario. La terminal cuenta con líneas de llegada en el primer piso, líneas de salida en el segundo y tercer piso. Las salidas internacionales se realizan a través de 3 agencias diferentes, una de ellas que podemos referenciar es CIVA. Las 3 están ubicadas en el primer piso, estos transportes de uso masivo parten hacia las ciudades fronterizas de Tumbes y posteriormente a Piura en Perú.

La terminal cuenta con servicios de baños “gratuitos” en el segundo piso que se caracterizan por tener una gran asepsia, para los viajeros que van por largas rutas es un alivio, pues cuenta con duchas que están perfectamente equipadas, la terminal recibe a diario a cientos de pasajeros que viajan por ella a todas partes del territorio nacional e internacional. Es menester dilucidar que los viajeros podrán acceder a servicio Wi-Fi en las salas de espera, sin embargo, aquel servicio tiene un periodo de funcionalidad de 1 hora por cada dispositivo.

Se escogió como referencia la terminal de Guayaquil, por su forma espacial y diversas funcionalidades, posee un sistema de distribución a partir de un eje horizontal desde la entrada principal, maneja su distribución en los sectores dentro del terminal, es una manera que posibilita la organización, evitando así conflictos, inconvenientes entre los pasajeros o empresas con convenio fijados al terminal de transporte. El terminal posee una parte funcional dividida por módulos, donde se manejan diferentes espacios de espera dependiendo hacia donde se dirige, el terminal se divide en dos módulos, donde el número uno (1) alberga parte de las llegadas y salidas de los pasajeros, y en el módulo dos (2) se encuentra toda la infraestructura de ventas de taquillas. Véase las figuras 33 y 34.

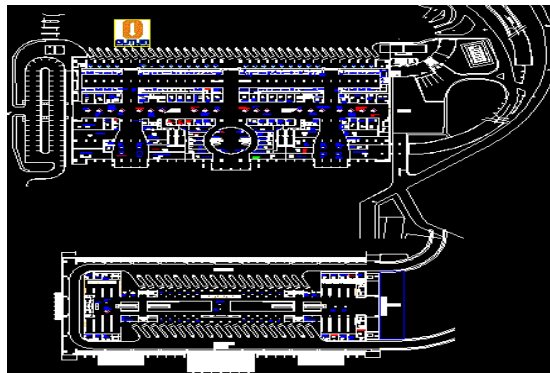


Ilustración 1. Planta arquitectónica. Terminal de Guayaquil.



Ilustración 2. Planta arquitectónica. Terminal de Guayaquil.

Terminal terrestre el Trujillo (Perú).

El actual terminal inaugurado en el año 2013, se ubica cerca de la carretera panamericana norte, la cual favorece el ingreso y salida de buses, con un tráfico fluido, evitando la congestión vehicular, dándole así una solución a este problema, debido que, el ingreso a las unidades de transporte se encuentran en una vía alterna de bajo tránsito y es desarrollado en un terreno totalmente llano, con una diferencia de niveles no mayor a 2 metros, los cuales, se pierden con los patios, donde se desarrollan las maniobras de los buses y también en los jardines del espacio público, aquello permite una mejor circulación de individuos dentro del terminal y un mejor desplazamiento para los componentes de transporte.

Este diseño se realizó pensando en la sostenibilidad de climatización interna del terminal, por lo que, lleva su desarrollo en el techo y su fachada, teniendo letrinas en la cobertura que permiten la succión del aire caliente, manteniendo el clima cálido en el interior.

El diseño se desarrolla separando las zonas; Privadas, públicas y administrativa, tiene una infraestructura contemporánea que permitirá en sus instalaciones la circulación de más de 30.000 mil pasajeros arribando y partiendo a sus destinos. Este terminal cuenta con una cubierta de forma ondulada donde se maneja el concepto orgánico y los materiales que se utiliza se relaciona a un elemento liviano, también su forma en la fachada se trabaja un concepto traslucido en ventanales amplios con unas estructuras que ayuda al amarre de la cubierta. En la parte interior, permite una unión directa de las agencias a las unidades de transportes, cada sala de embarque cuenta con su servicio higiénico para cubrir aquellas necesidades del pasajero, está señalada según el género.

Se Desarrollan dos vías, con un sistema más organizado, para disminuir la congestión vehicular. La primera vía será para taxis y vehículos particulares; la segunda vía será exclusivamente para los buses que entran a dejar y recoger pasajeros, y que tienen convenio con el terminal. El equipamiento tendrá su sala de embarque y desembarque para mejor fluidez de personas.



Ilustración 3. Terminal de Guayaquil. Zona de embarque y parqueo.



Ilustración 4. Terminal de Guayaquil. Zona de embarque y parqueo.

El material de la cubierta es metálico con su estructura en cerchas. Las inclinaciones de la cubierta se relacionan con las lluvias y los vientos predominante como regla general, sucede que, a mayor pendiente del techo, más estrechas serán las planchas para que ofrezca una óptima resistencia

Otro detalle que se debe tener en cuenta en la unión entre chapas para obtener una correcta estanqueidad. Para ellos, se tendrán que superponer realizar varia ondulación para que el solapamiento sea eficaz.

las cerchas es un tipo de estructura que se usa para el soporte de la cubierta y interviene amarrando la fachada para darle un movimiento a la cubierta en forma de ondas se encuentran ventanales amplios que su forma en triangular a partir de la forma que nos deja la estructura

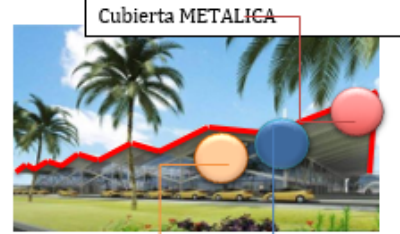


Figure 2 terminal terrestre de Trujillo

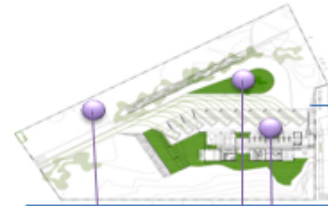
CUBIERTA METALICA
CERCHA METALICA
ESTRUTURA
FACHADA Y CUBIERTA

VENTANALES
TRIANGULAR
MATERIAI.



ESTRUTURA METALICA DE LA
CUBIERTA

ESTRUTUCTUIRA FACHADA
EMPALME CON LA CUBIERTA



VIAS ACESO BUSES Y
TRANSPORTE EMPRESARIAL,
CARROS Y MOTOS
PARTICULARB

1.8.2 Referente Nacional

Terminal de Palmira-valle

El terminal de Palmira da una solución a Una movilidad más sostenible, mejor conectividad y mayor competitividad para la ciudad de Palmira que es una de las ciudades más integrada con la región y el país. El equipamiento da soluciones al espacio al contorno del equipamiento brindándole una zona de espacios publico

A finales del 2022 tienen listos los estudios de factibilidad, su construcción iniciará en julio de 2023 y en el 2026 será una realidad. La Terminal de Transporte estará ubicada en la zona centro-norte de la ciudad, y se complementará con una Estación de Integración Modal en la zona centro-sur, ambas conformarán la denominada Central Intermodal de Transporte CIT. Se eligió este referente ya que tiene una ubicación para un proyecto donde proponen intervenir los espacios de zonas verde y zonas duras así afuera del

terminal como espacios públicos, se resalta de este proyecto el concepto de centralidad, estructura en la parte central del proyecto o plaza y ayuda a desarrollar o crear una identidad en el proyecto. Maneja el concepto de conexión entre volúmenes paralelo que lo conforman en los cuales están ubicados los servicios del terminal.

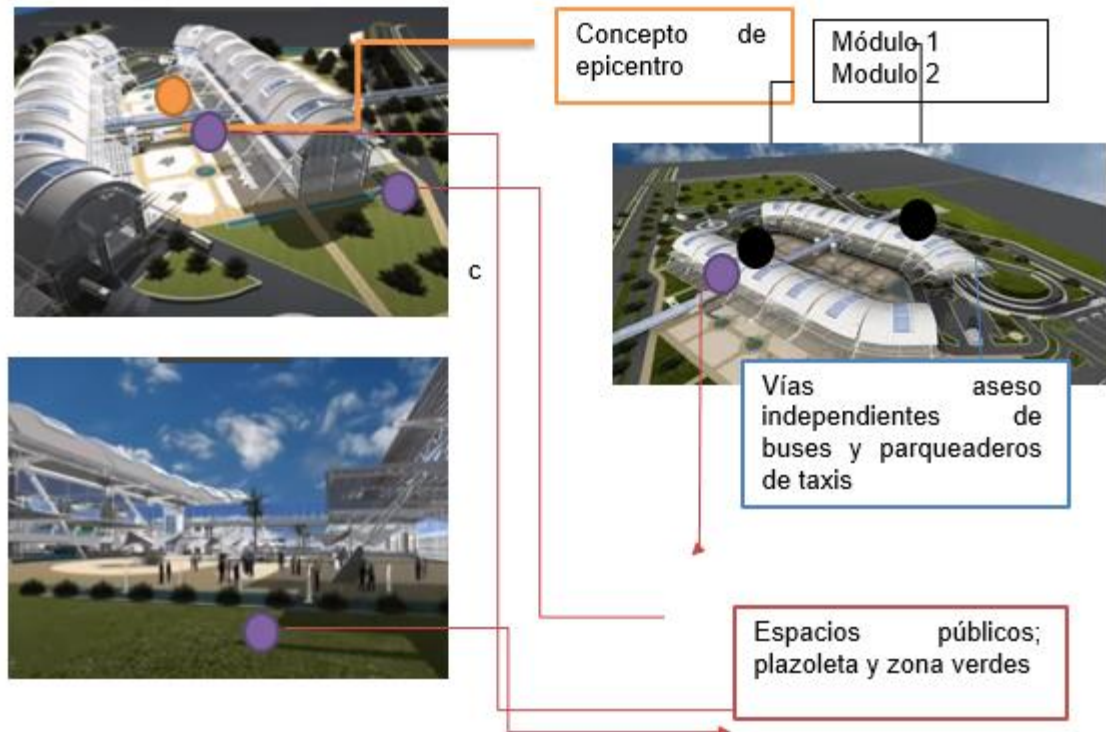


Ilustración 5. Modelado de espacios de la terminal de palmira valle.

Proyecto terminal de transportes de Cartagena.

La Terminal de Cartagena inició sus operaciones en el año 1994 con el objetivo de contribuir al desarrollo del Transporte de la ciudad de Cartagena de Indias, para efectos socios-urbanísticos, de control de la actividad transportadora y de organización turística. Ubicado en el sector denominado Doña Manuela de Cartagena, sobre el margen derecho de la carretera de la Cordialidad de esta ciudad, se conduce a Barranquilla. La Terminal de Transporte de Cartagena desde el año 2011 cuenta con la certificación de calidad ISO 9001. El acceso de los buses urbanos se diseñó por el costado norte mediante una vía que unirá la avenida pedro de Heredia con la calle real

de la ropa, pasando por parte exterior del terminal, cumpliendo la doble función de dejar, recoger pasajero que inician y finalizan viajes intermunicipales.

El termino de transporte localiza los espacios correspondientes a cuatro zonas principales, donde ayuda a regular los servicios dentro del terminal, 1) áreas de administración, 2) cafetería, 3) área de operaciones para los buses, las instalaciones por medio de cubículos para las empresas transporte interurbano y 4) zonas comerciales en las cuatro zonas. El equipamiento cuenta con recorridos cubierto, como andenes, corredores y exteriores.

Este referente fue escogido por la forma que da líneas y cuenta con una zona de parqueos de taxis para que las persona se desplace a su vivienda o diferentes sitios, tiene una parte muy importante que es una zona de parque de buses, mientras se le hace mantenimiento para que siga su ruta o espera a que salga nuevamente el servicio del bus, en la entrada maneja un sistema de entrada y salida de cada vehículo que entre la terminal.

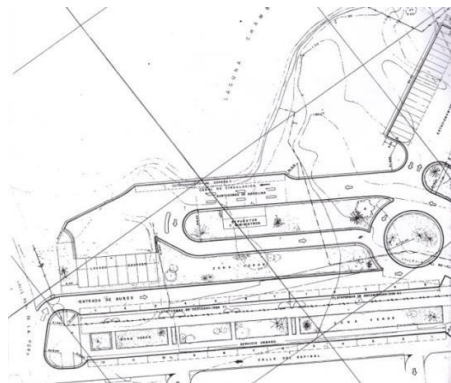


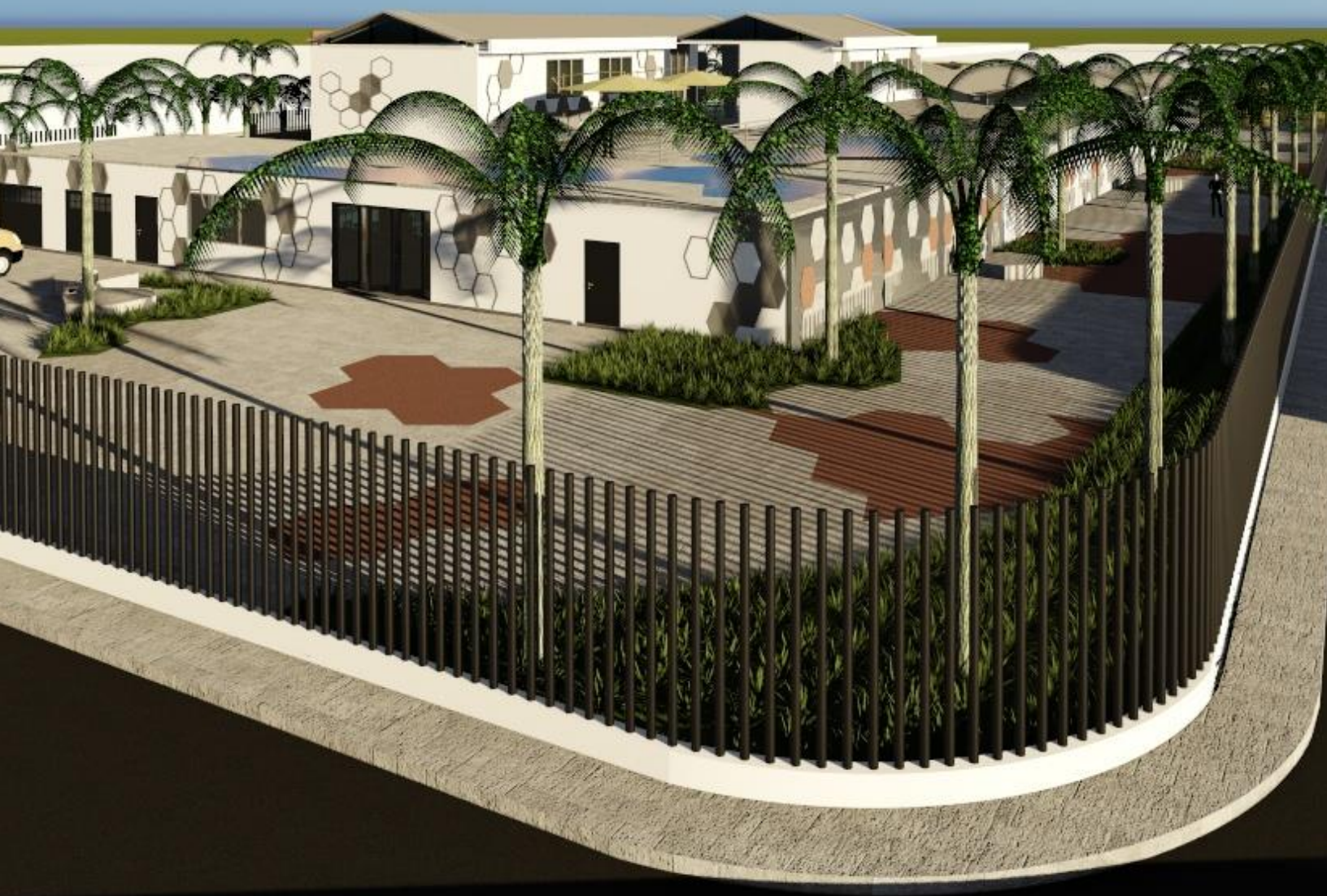
Ilustración 6. Planta arquitectónica. Terminal de Cartagena.



Ilustración 7. Fachada de la Terminal de Transporte de Cartagena, Revista Escala.

Capítulo II

2 Contextualización.



2.1 Marco Contextual.

2.1.1 Aspectos generales de Colombia.

Durante el 2020 se movilizaron 45.486.225 pasajeros por las terminales de transporte terrestre, habilitadas o homologadas del país (49 Terminales). En la gráfica se observa que en comparación con el año 2019 se presentó una disminución del 67% de los pasajeros movilizados, lo que representa aproximadamente 90.7 millones de pasajeros menos que en el 2019. (Ministerio de transporte). Véase el gráfico 2.

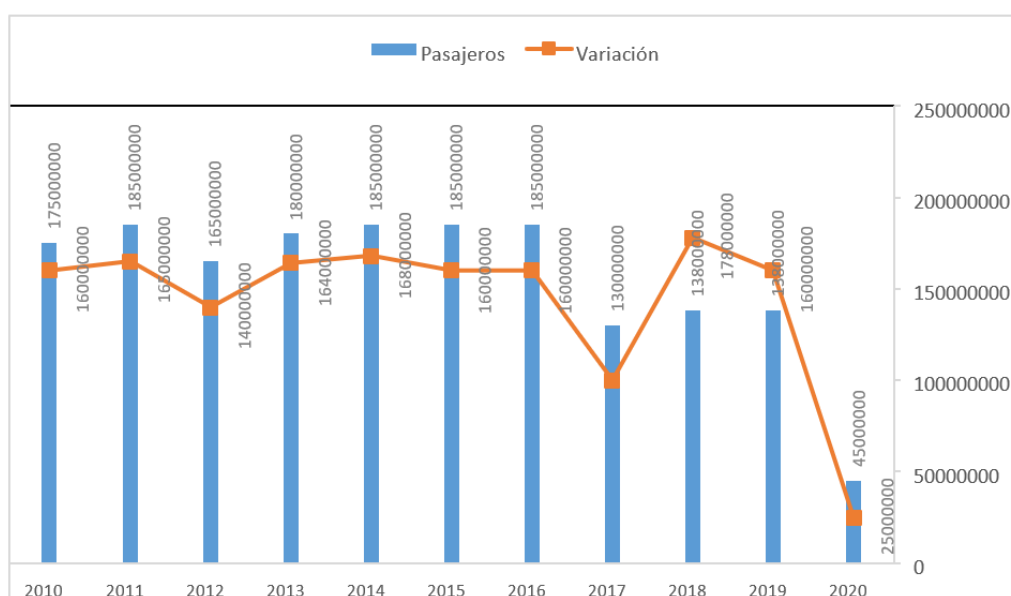


Gráfico 2. elaboración propia, a partir de Movilización de transporte terrestre 2019-2020.

En el cuarto trimestre (octubre-diciembre) del 2021, el Índice del Costo del Transporte Intermunicipal de Pasajeros, ICTIP, presentó una variación anual de 5,93% en comparación con el cuarto trimestre (octubre-diciembre) de 2020. Los grupos de peajes y uso de terminales con un índice de 1,49% y Costos fijos del 5,15%, presentaron un déficit del promedio nacional, por otra parte, las partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación un 6,39%, combustibles un 8,44% e Insumos un 11,09%, registraron variaciones por encima del promedio nacional. Véase el gráfico 3.

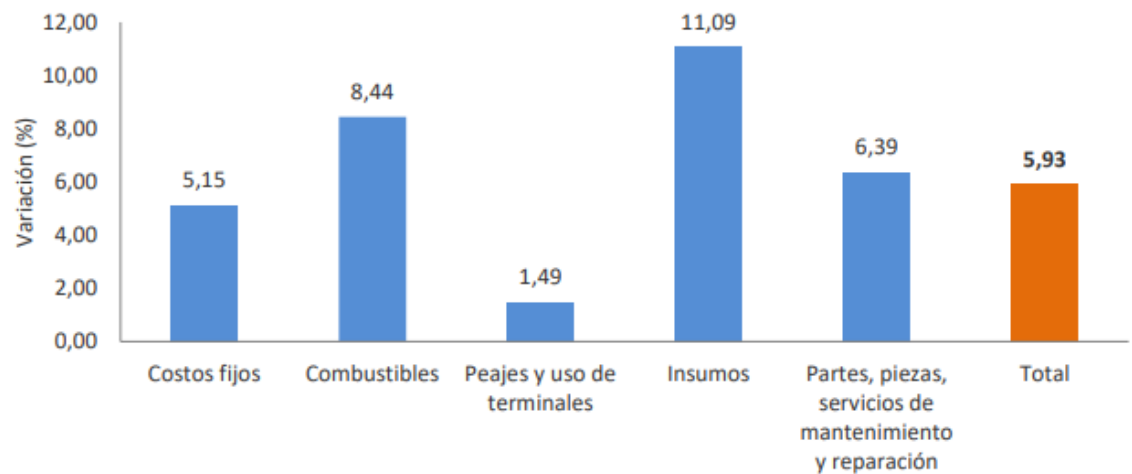
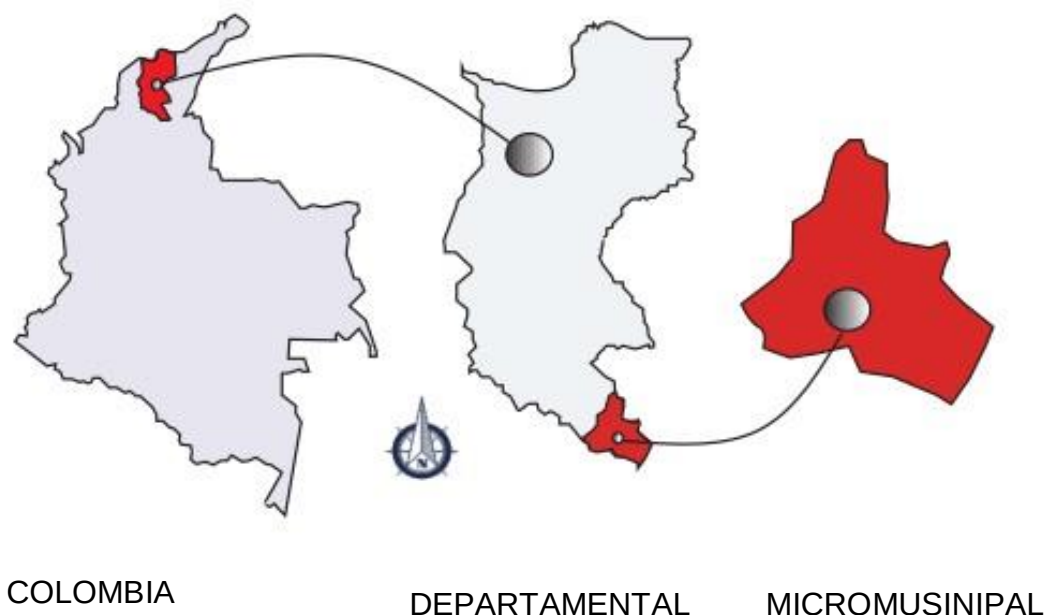


Gráfico 3. Índice del costo del transporte intermunicipal de pasajeros. ICTIP, otorgados por el DANE.

Colombia se encuentra en América del Sur, tiene una superficie de 1.141.750 kilómetros cuadrados, con una población de 50.372.000 habitantes, ocupa el puesto 29 en la tabla de población, compuesta por 196 países y presenta una moderada densidad poblacional, 44 personas por kilómetro cuadrado. Su capital es Bogotá y su moneda es el peso colombiano. Colombia es la 6ª economía más grande por PIB, la deuda pública del país en 2020 fue estimada en 170.750 millones de dólares, con un nivel de deuda de 65.38% de su PIB, su deuda es de 3.389 dólares por habitantes. De acuerdo con datos recogidos por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), el desempleo en Colombia es ubicado en el 12,6%, en diciembre del año 2020, resaltado solo por Grecia con un 12,7% y España con un 13,0%, pero también fue uno de los que registró descendentes caídas en el último mes del 2021.



Mapas 1. Localización del municipio a nivel nacional, Fuente: Elaboración propia, a partir del Instituto Gráfico Agustín Codazzi – 2020.

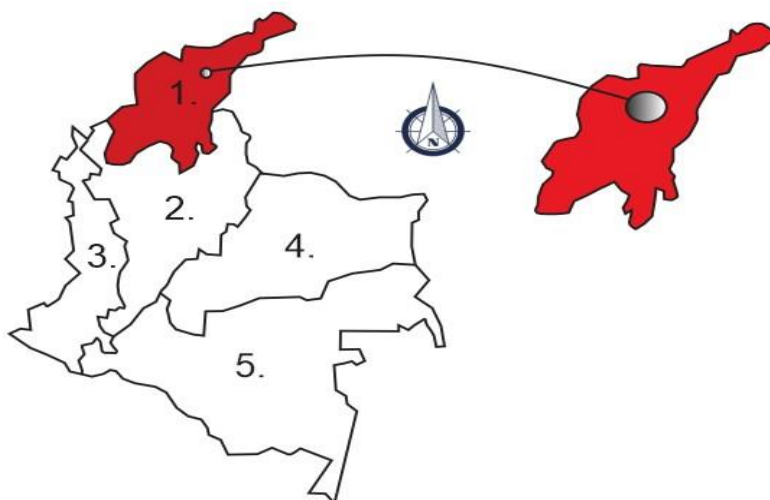
La división territorial radica en 32 departamentos, 1.123 Municipios y 5 Distritos enmarcados en 1 distrito capital que es la ciudad de Bogotá. Respecto al territorio, se distinguen 6 regiones: las cuales son la Región Andina que se halla integrada por las tres cordilleras y las regiones de la Amazonía, Orinoquía, Pacífica, Caribe e Insular la cual comprende las islas e islotes como es San Andrés y Providencia. (I.G.A.C, 2020).

2.1.2 Aspectos generales de la región caribe.

La población actual de la región caribeña es de casi 10 millones de habitantes, ha venido creciendo desde hace 21 años a un ritmo acelerado, a comparación del resto de la población nacional, debido a varios factores, como un mayor número de jóvenes, el número promedio de hijos por mujer y la disminución significativa de la mortalidad infantil. Dentro de la Región Caribe encontramos las ciudades capitales de los departamentos que la conforman, tales como Barranquilla (Atlántico), Cartagena De Indias (Bolívar), Montería (Córdoba), Santa Marta (Magdalena), Valledupar (Cesar), Riohacha (La Guajira), y

Sincelejo (Sucre). Aledaños a estas capitales encontramos sus respectivos municipios como lo son: Bosconia (Cesar), Pailitas (Cesar), Pelaya (Cesar), Aguachica (Cesar), San Martin (Cesar), San Alberto (Cesar), que son de carácter intermedio para la comunicación de la costa caribe hacia el centro del país, cobran importancia debido que por estos pasan las vías nacionales como la troncal del caribe, y la ruta del sol.

El proyecto cobra un gran valor significativo y está propuesto en el municipio de El Banco, Magdalena, donde su eje central es el diseño del terminal de transporte para atender el flujo de pasajeros, provenientes de las regiones del sur del Cesar, Magdalena y Bolívar.



Mapas 2. Región caribe, mapa regional de Colombia.

Uno de los sectores que estimulara el PIB de la Región Caribe es la industria, destacó Ludwig Cubillos, director de Estrategia de Inversiones de Fiducoldex. Este comportamiento se basa principalmente en los verosímiles datos de la industria manufacturera, donde en el primer semestre del año, refleja un acrecentamiento promedio del 4,5%, superior al 3,4% que corresponde al promedio del 2010 y los resultados del primer trimestre del año en cuestión, la región presenta tendencias económicas favorables en lo que respecta a la minería, la construcción y la actividad industrial, empero, el buen desempeño de la región no se ha traducido en un aumento significativo del empleos.

Contexto físico



Mapas 3. Región caribe, mapa regional de Colombia, Fuente: elaboración propia a partir de datos de INVIA y mapas del IGAC.



Mapas 4. Trazado autopista 4g de la región caribe, Fuente: elaboración propia a partir de datos de INVIA y mapas del IGAC.

La composición de los 22 municipios, a través del corredor turístico entre Cartagena, Barranquilla y Santa Marta, potencia los hoyos del turismo de naturaleza, cultura y eventos—sociales—económicos. El proyecto hace comisiones y fabrica estrategias para el ordenamiento territorial, la subestructura y la conectividad, en función de la coyuntura del sector turístico en el Caribe. El trazado del corredor vial de la autopista 4G se desarrolla en sentido sur-norte entre Puerta de Hierro del departamento de Sucre y Palmar de Varela del departamento Atlántico, cruzando por el departamento de Bolívar a 110 km, con un ramal prácticamente a mitad del trazado que parte desde Carreto en dirección al oeste hasta alcanzar la Cruz del Viso. Prácticamente la mitad del trazado se desarrolla por los Montes de María, zona de especificación accidentada con una sucesión de serranías que apenas superan los 1.000 metros. A partir de Carreto, el trazado se acerca al río Magdalena y discurre hasta el final, según aseveraciones del observatorio del Caribe colombiano.

Contexto Histórico.



Ilustración 8. Fotografía de Camilo López Duran.



Ilustración 9. Fotografía IM editores.



Ilustración 10. Fotografía de Germán Montes Veira.

“Cuando llegaron los conquistadores a la región caribe en el siglo XVI, prácticamente toda la región estaba ocupada por diversos grupos indígenas, entre los que se destacan los tayrona, zenú, chimila, mokaná, motilones, guajiros y tule o kuna. Es posible, por consiguiente, suponer que para entonces el territorio conservaba todavía la mayor parte de su cobertura vegetal original, quizás intervenida en muchas partes con fuego y cultivos, pero que aún mantenía sus procesos ecológicos básicos, sus riquezas de fauna y flora” Véase la ilustración 10.

“Las siguientes fundaciones en la región Caribe fueron las de Santa Marta, en 1525, Cartagena, en 1533, Tolú, en 1535 y Mompox, en 1537; esta última, a orillas del río Magdalena, sirvió de punta de lanza para las exploraciones hacia el interior del continente”. Véase la ilustración 11.

“Una vez creados los asentamientos, se aceleró la destrucción de los bosques secos por la extracción del palo Brasil utilizado para obtención de tintes y de maderas finas, pero ante todo por la sustitución de flora nativa por pastizales, empleados a la cría de ganado. Del mar de La Guajira se extraían perlas y a la península se introdujo el ganado caprino; de los yacimientos de roca caliza de Turbaco y Tolú se obtuvieron materiales para construcción, a fin de consolidar a Cartagena como el principal puerto de comunicación con España y otras colonias del Caribe”.

Contexto social

Los habitantes de la región caribe colombiana son el resultado de una fusión racial y cultural de los pueblos aborígenes que han habitado la zona desde la antigüedad, con los “blancos” españoles llegando al caribe “colombiano” en el proceso de colonización del imperio español a mediados del siglo XVI, estos pueblos a su vez introdujeron individuos al continente americano, “negros” de diferentes tribus africanas eran enajenados de su condición humana, es decir esclavos.

Debido a lo anterior, en el último tercio del siglo XIX inmigrantes de Palestina, Líbano, Siria y Jordania (cristianos en su mayoría) y en menor medida estadounidenses, holandeses del Caribe, italianos, franceses, alemanes, británicos, cubanos, venezolanos y judíos (sefardíes y asquenazíes), llegaron al país por los puertos de Puerto Colombia, Santa Marta, Cartagena de Indias y Riohacha. Desde entonces, también ha cobrado importancia la inmigración de personas del interior de Colombia, especialmente de partes de Santander y Antioquia, situación que se mantuvo a lo largo del siglo XX y se acentuó en la primera década del siglo XXI. El grupo étnico—social en esta área es el pardo, una mezcla de grupos indígenas que habitan el área, predominantemente blancos hispanos y negros predominantemente hispanos. Existen varios núcleos con gran población indígena, por ejemplo, el pueblo Wayúu de La Guajira, algunas tribus sobreviven hasta el día de hoy y la mayoría se dedica al pastoreo de ganado, en Sierra Nevada aún existen grupos como los Ika (Aruacos), Koguis y Arsarios.

En algunas localidades con mayor porcentaje de “negros”, como Cartagena o San Basilio de Palenque, la cual es considerada la primera ciudad libre de América. Lo que llama la atención es el carácter multicultural y cosmopolita de Barranquilla, ciudad habitada por grupos de inmigrantes del Medio libaneses, palestinos, jordanos, judíos, alemanes, italianos, franceses, norteamericanos, británicos y asiáticos. La mayoría de la población vive en las principales ciudades: Barranquilla, Cartagena, Soledad, Santa Marta, Montería, Riohacha, Valledupar y Sincelejo.

Cabe resaltar que los habitantes del Cesar son considerados costeros muy a pesar de que la región no posee cercanía con el Mar Caribe. Grupos poblacionales que viven en ciudades con una diferencia sustancial en

términos de distancia hasta 300 km del mar, son consideradas costeras por sus propias características, por ejemplo, los habitantes de San Alberto, Cesar, del mismo modo, se llaman así mismos costeros, aun cuando los grupos poblacionales viven a más de 100 metros de altitud. (Montes de María se encuentra hasta los 1.000 m sobre el nivel del mar), e incluso los habitantes de la Sierra Nevada de Santa Marta, que se encuentra a 5.000 m sobre el nivel del mar, se considera costera.

El territorio debe ser entendido como un consenso socioespacial, es decir, una serie de connotaciones espaciotemporales que parten desde lo factico y la territorialidad como la apropiación social, en torno a estos hechos aparecen dos conceptos a operar, donde diferentes componentes como la movilidad, el desarrollo económico, el espacio público, etcétera. Ahora, el transporte aparece como un aparato de la movilidad, entendida como sistema de soporte, que permite la organización territorial y de paso el acceso a bienes, servicios de un territorio delimitado, gracias a dicha movilidad se dan los flujos y las dinámicas socioeconómicas, según lo expresado por Molina en el 2016.

Contexto económico.

La costa Caribe está poco integrada a su economía, debido a su escaso intercambio entre departamentos como podría ser Córdoba y La Guajira, y en otros casos la situación no es muy diferente. Quizás sólo el departamento del Atlántico, ya que contiene a Barranquilla, ciudad industrial, que mantenía comercio de mercancías más o menos con los demás ministerios del Caribe. Pero incluso en algunas de las metodologías utilizadas para establecer las zonas económicas de un país, como los clústeres que son territorios especializados dentro de los usos del suelo, se asocia el Océano Atlántico con el Valle del Cauca, Antioquia y Bogotá y no con la parte del Océano Atlántico restante de la costa Caribe.

La región Caribe mantiene su economía gracias a diferentes actividades: la agricultura, donde el banano cobra carácter primordial, maíz y algodón; la pesca y la ganadería, esta última fundamentalmente en Magdalena, Sucre, Cesar, Bolívar y Córdoba; minería, específicamente en la extracción del carbón en El Cerrejón, Guajira y las salinas de Manaure; el turismo también es una fuente económica muy importante en la región, principalmente por ser

una zona costera, con mucha diversidad de climas que permiten una pluralidad de faunas, flora y parques naturales.

En términos de análisis y proyección subjetiva, la economía de la Región Caribe debería evitar desentonar con el repunte del crecimiento Económico de Colombia con respecto al año 2018, debido que la variación del Producto Interno Bruto (PIB) del país en aquel año tiene una especulación superior al 1,7%, la cual alcanzó en 2017, ahora bien, el pronóstico de crecimiento para la Región Caribe, ha de ser establecido teniendo en cuenta que el acrecentamiento no es proporcional o homogéneo entre los departamentos que lo conforman, aclara Elcira Solano, docente de la Universidad del Atlántico y doctora en Ciencias Económicas, su evaluación “objetiva”—“predestinación” señala que la región crecerá un 2% para este año. Por otro lado, existen agencias cuyas capitales son importantes como los puertos marítimos como pueden ser los de Cartagena de indias, perteneciente a Bolívar, Barranquilla, perteneciente al Atlántico y Santa Marta, en su correspondiente departamento, Magdalena, también existen importantes establecimientos ganaderos como Córdoba y Sucre, y finalmente, tenemos las divisiones mineras de carbón en La Guajira y el Cesar.

De acuerdo con cifras del DANE, la Costa Caribe logró en precios invariables un nivel de PIB de \$124.190 miles de millones en 2017, con un crecimiento del 2,38% frente al 2016. El aprovechamiento de minas y canteras, las diligencias inmobiliarias, derivados de los petroquímicos subyaron en la producción y lograron representar el 9%; 7,4% y 6,8% del PIB regional.

Diversos análisis en Economía del Transporte se fundan en la relación entre el costo de producción y el costo del usuario. El análisis de los sistemas de transporte, que tiene que ver con la configuración de las redes, de la distribución modal y de la estructura de los mercados, solicita considerar la interrelación fáctica entre ambos tipos de costos. La petición de transporte no suele ser análogo a lo largo del día, debido a las diferencias entre días de la semana o épocas del año. Aquello supone que, para evitar problemas de desabastecimiento a los usuarios, una empresa que proporcione servicios de transporte deberá disponer los suficientes automóviles para atender la demanda que, en sus momentos más altos, generalmente denominados periodos de hora punta. En las situaciones de demanda baja, periodos valle, parte de esos vehículos no estarán transitando, pero las compañías deben

soportar los costos fijos de la flota completa durante todas las horas del día. (Economía del transporte).

División política

Desde hace más de 20 años, los líderes políticos y empresariales del Caribe colombiano han estado buscando alternativas legítimas para crear un modelo de integración regional que permita y potencie la autonomía en la aplicación de los fondos territoriales, el territorio y el desarrollo de la región. El gobernador del Atlántico, Eduardo Verano de la Rosa, administró una iniciativa denominada RAP Caribe (Región Administrativa y de Planificación del Caribe). La firma de esta iniciativa, registrada en Barranquilla, tiene como objetivo vincular los departamentos de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Magdalena, La Guajira y Sucre, con el objetivo de dar un paso más hacia la derecha Región Autónoma del Caribe Colombiano. Este documento fue firmado el 19 de octubre de 2017.

Según el artículo 30 de la Ley de Ordenamiento Territorial 15 de 2011, las PAR son unidades compuestas de dos o más partes, con personería jurídica, derecho de autonomía, propietaria de sus propias finanzas y activos. El objetivo es el desarrollo regional, la inversión y la competitividad. A través del proyecto, se desea que las regiones tengan autonomía y poder administrativo para tomar decisiones, de acuerdo con sus necesidades.

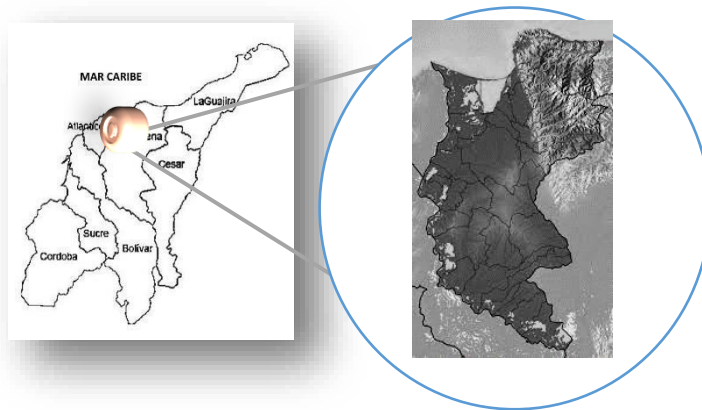
Subdivisión Región Caribe

#	DEPARTAMENTO	POBLACION 2018	CAPITAL
1	Atlantico	2.517.897	Barranquilla
2	Bolivar	2.146.696	Cartagena De Indias
3	Cordoba	1.762.530	Monteria
4	Magdalena	1.285.384	Santa Marta
5	Cesar	1.053.475	Valledupar
6	La Guajira	1.012.926	Riohacha
7	Sucre	868.438	Sincelejo
	Region Caribe	10.647.346	

Ilustración 11. Elaboración propia, Fuente: Plan de desarrollo 2020-2023.

Al igual que el resto de Colombia, en el Caribe concurre una red de ciudades estrechamente conectadas, dos de las cuales se encuentran entre las seis primeras del país; Barranquilla, la más extensa, con una población aproximada de 1.769.339 en su área metropolitana, que encierra el municipio de Soledad 61.851 habitantes; Cartagena, con aproximadamente 892.555 habitantes, son significativos los centros urbanos, con una industria desarrollada, una infraestructura de transporte, comunicación y comercio de primer nivel; luego se sitúa la ciudad de Santa Marta, famosa por sus infraestructuras portuarias, universidades, deportivas, turísticas, científicas, culturales e industriales, con una población de casi 200.000 habitantes; Montería y Valledupar, de tamaño y población similar, aproximadamente 350.000 habitantes, son importantes ejes agroindustriales, ganaderos y culturales, dos ciudades actualmente en un período de desarrollo económico y demográfico con el menor crecimiento poblacional de la región; Sincelejo y Riohacha completan la red de grandes ciudades, ambas con poblaciones similares, 200.000 habitantes, El resto del sistema urbano está conformado por ribereños y otros habitantes agrícolas dispersos por la región como Magangué, El Carmen de Bolívar y Santa Cruz de Lorica.

2.1.3 Aspectos generales de departamento del Magdalena.



Mapas 5. Fuente: Gobernación "Magdalena"-2020.

La franja territorial la cual constituye el departamento del Magdalena se localiza al norte del país, dentro de su disposición general se aprecia un sistema geográfico completamente independiente, formado por la gran delicada de la Sierra Nevada de Santa Marta, lo cual, le da a esta región peculiaridades especiales. En cuanto a su estructura industrial, en el Magdalena prevalecen las macro, micro y medianas empresas, con una representación del 99,7% del total de empresas registradas en la Cámara de Comercio de Santa Marta, del total de empresas registradas es de 69,6%, es Santa Marta, seguida de Ciénaga, que reúne el 6,4%, según los datos obtenidos en la Gobernación del Magdalena, 2021.

Participación relativa: Diferentes tipos de vocación de las tierras.

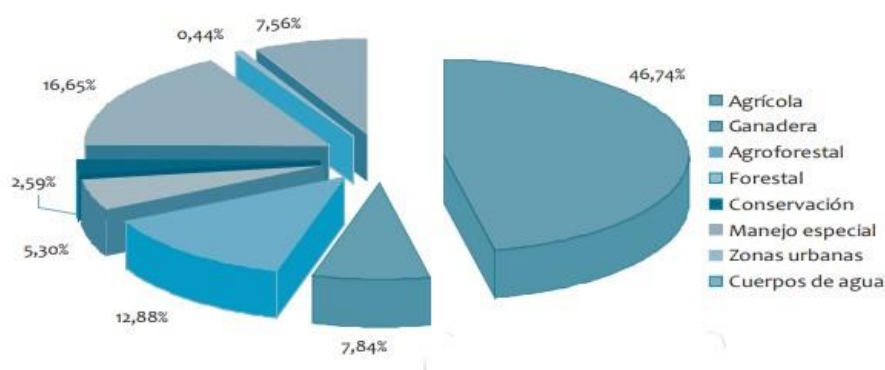


Gráfico 4. Fuente: IGAC. Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

“El uso agroforestal advierte con el 12,88% del total, con unas 298.644 hectáreas, mientras que la vocación de uso para ganadería representa un 7,84%, con un total de 183.105 hectáreas. En este punto, es importante resaltar a pesar de que la vocación del suelo es solamente un 7,84% de las tierras tiene potencial para ganadería, donde actualmente se usan para pastoreo 1.552.375 hectáreas (...) El Departamento del Magdalena basa su movilidad en el transporte terrestre, aéreo y fluvial. El Magdalena cuenta con una red vial, que permite el transporte de pasajeros y carga entre las principales ciudades del departamento y el resto del país, presentándose una gran falencia en el servicio de transporte, debido al mal estado o la inexistencia de vías que permitan brindar el transporte intermunicipal de pasajeros y carga al interior del

departamento, y conectando con otras regiones de manera precaria”. (Instituto geográfico Agustín Codazzi)

Mapa de vías de comunicación del departamento del Magdalena.



Mapas 6. Mapa digital integrado. igac.2020. Fuente: sociedad geográfica de Colombia.

Las condiciones de conectividad del departamento del Magdalena poseen una infraestructura vial extensa, la cual se encuentra repartida en 1) 709.73 km, la cual compone la red primaria, 2) 1.135.72 km, que es concertada por la red secundaria y 3) 4.809.70 km, en una red terciaria. Principalmente la red vial de competencia nacional que une a nivel capital departamental, encontramos Barranquilla que se conecta con Santa Marta, donde su basta red vial se extiende hasta el departamento de la Guajira, que a su vez conecta con el país vecino de Venezuela. Las redes descritas con anterioridad unifican también con la centralidad del país.

2.1.4 Municipio de El Banco, Magdalena



Mapas 7. Municipio de El Banco, Magdalena.

Generalidades

El municipio de El Banco se ubica al sur del departamento del Magdalena, la extensión del territorio municipal es aproximadamente de 820 km², el suelo urbano de 567km². Dentro de la región de la Depresión Momposina, el municipio de El Banco, según el censo nacional de población cuenta con 71.484 habitantes, donde la mayoría con mayor porcentaje significativo está en la adolescencia, que corresponde en su gran parte a hombres con un aproximado de 36.052 habitantes que equivale a un 50,4%, y las mujeres con un aproximado de 35,432 habitantes que equivale a un 49,6%, los datos otorgados con anterioridad son del DANE, pertenecientes al año 2022. El municipio presenta una densidad poblacional distinta de las dos zonas que la componen, es así como la zona urbana presenta una densidad poblacional más alta con aproximadamente 89.3 habitantes por kilómetro cuadrado, lo cual es un buen dato porque nos demuestra que no hay hacinamiento social.

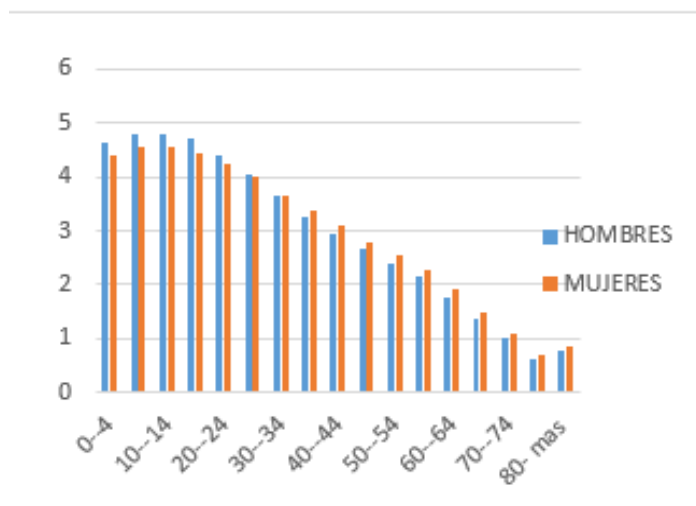


Gráfico 5. Densidad poblacional por edades, por el DANE 2022.

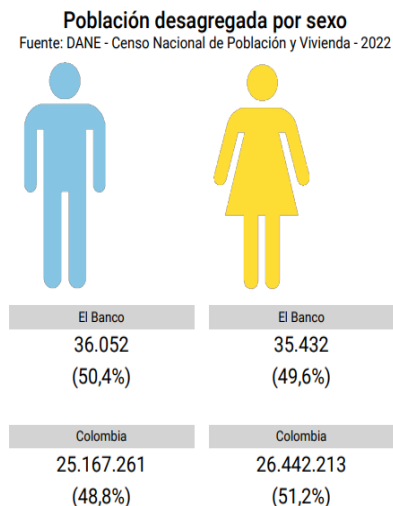


Gráfico 6. Densidad poblacional por sexo, por el DANE 2022.

Contexto social.

El Banco es un municipio donde sus habitantes están fuertemente arraigados a sus costumbres, centrando su cultural alrededor de las tradiciones musicales y folclóricas. La Fiesta Nacional Cumbia es la fiesta más importante de la ciudad, la cual ha crecido como una tradición desde 1968 y ha sido catalogada como patrimonio cultural de la nación. El festival reúne todos los años durante los meses de junio y julio una gran parte de la ciudadanía de El Banco en un ambiente folclórico con el objetivo principal de proteger, estimular y promover el espacio cultural de la zona, lo que estimula el turismo y genera una alta economía donde se beneficia el municipio debido al comercio y centros de transporte.

El sistema de transporte intermunicipal es utilizado como paraderos en diferentes sectores de las calles del municipio, específicamente en la parte céntrica, con lo cual, ayuda a la desorganización de esta zona, masificando la probabilidad accidental. Existen unas rutas intermunicipales constituidas por camiones que tienen como características transporte de carga y pasajeros, los cuales, prestan un servicio muy deficiente en diversos aspectos, como en

la frecuencia y calidad, tal vez, se deba en parte al mal estado de las vías. También cuenta con colectivos de carácter regional que cubren rutas hacia Chimichagua, Tamalameque, Guamal, y el Burro, según el Plan básico de ordenamiento territorial.

Ilustración 12. El banco, ciudad imperio de la cumbia, 2003.



“El municipio de El Banco en el departamento del Magdalena cada año alberga una festividad, que por su significado cultural y folclórico es una de las más importantes del Caribe colombiano, el festival nacional de la cumbia celebrado en el mes de agosto, en este municipio bañado por el río grande de la Magdalena, tiene como principal propósito salvaguardar, estimular, promover y salvar del olvido los ritmos folclóricos de la depresión Momposina, en especial de la cumbia, estimulando su conversación a

través de las generaciones. Generando así puertas al turismo en el cual se benefician algunos sectores como lo son el terminal de transporte ya que por este medio llega el personal a la celebración de dicho festival y por el río Magdalena”. Calendarios de Colombia. Festival Nacional de Cumbia en el Banco.

Ilustración 13. Fotografía Unimedios. Río Magdalena.



“El río Magdalena no es solo la corriente de agua más importante de Colombia, sino que también es único en el mundo por su localización, su caudal de agua, sedimentos, morfología y su dinámica fluvial. La grandeza del río y su riqueza se ven amenazadas diariamente por la aceleración del desarrollo, la industrialización y la globalización, en detrimento de los recursos de la agricultura, la ganadería, la acuicultura y el desarrollo socioeconómico sostenible”, (Ordoñez, J. 2020).

La infraestructura relacionada con el sector de la vivienda en las zonas urbanas se caracteriza principalmente por edificios unifamiliares. Según el censo de 2018 realizado por el DANE, la capital cuenta con 6.752 viviendas y 7.065 hogares, dando como resultado un promedio donde se estima que en una sola vivienda habitan 5 personas. Los principales tipos en este sector son la vivienda y las casas indígenas, estos dos tipos representan un total del 9%, de los cuales solo el 5,8 % son económicamente activos, de la información anterior, cabe mencionar que de acuerdo con la evaluación del plan de desarrollo del municipio 2020 - 2023, el municipio tiene que construir alrededor de 2,615 nuevas unidades de vivienda para satisfacer las necesidades del municipio. Véase los gráficos 7 y 8.

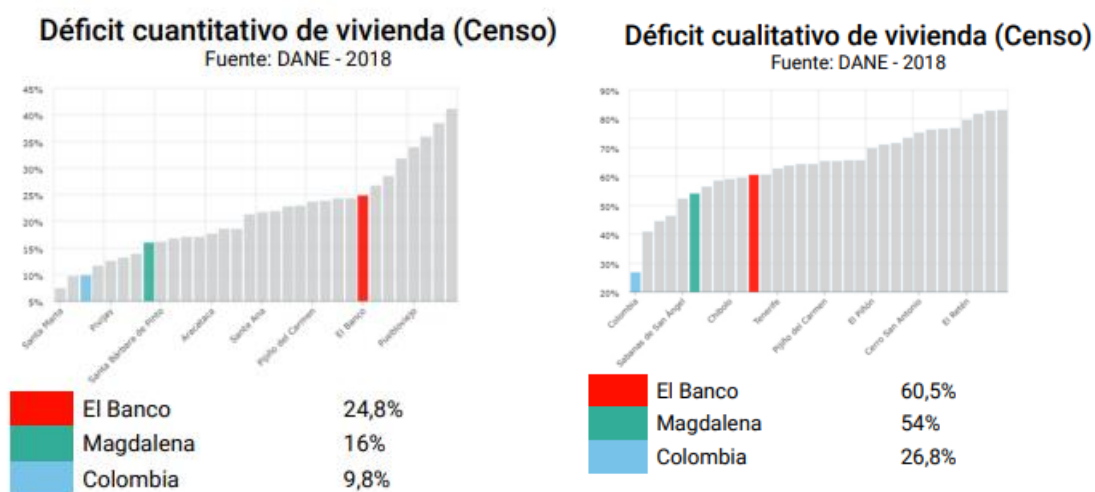


Gráfico 7. Fuente: DANE. Déficit cuantitativo de vivienda.

Gráfico 8. Fuente: DANE. Déficit cualitativo de vivienda.

Dentro de la situación actual en el Municipio de El Banco, podemos tener un diagnóstico claro de la situación de vivienda y habitabilidad, tanto en la zona urbana como en la zona rural, se posee un déficit cualitativo y cuantitativo de viviendas, donde se puede observar que el déficit cuantitativo de vivienda en El Banco, departamento del Magdalena es del 24.8%, mientras que el déficit cualitativo de vivienda es del 60.5%. Ahora, la cobertura de energía eléctrica de todo el municipio alcanzó el 97.3% con muy buenos resultados, mientras que el índice de cobertura del sistema de alcantarillado fue pobre en un 23.9%, la cobertura del acueducto es del 71.6%, que en algunos factores provocan enfermedades en la población del municipio. Véase las gráficas 9, 10 y 11.

Cobertura de energía eléctrica rural

Fuente: UPME - 2019

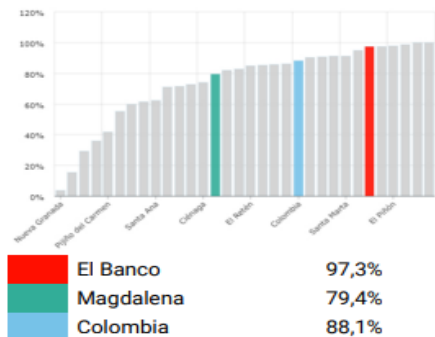


Gráfico 9. Cobertura de energía eléctrica rural, Fuente: UPME-2019.

Cobertura de alcantarillado (REC)

Fuente: DNP a partir de información de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios - 2020

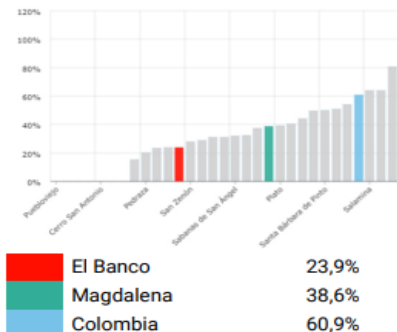


Gráfico 10. Cobertura de alcantarillado (REC), Fuente: DNP.

Cobertura de acueducto (REC)

Fuente: DNP a partir de información de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios - 2020

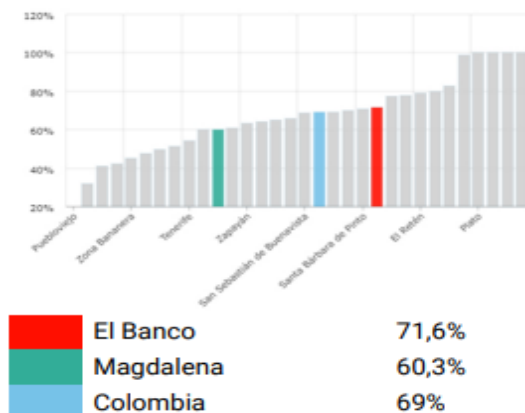


Gráfico 11. Cobertura de acueducto (REC), Fuente: DNP.

En el campo de la educación, el municipio cuenta con 78 centros educativos distribuidos en dieciséis instituciones educativas formales y seis instituciones educativas privadas, incluyendo la oferta de educación preescolar y primaria. Se observa que el 49.97% de la población de la ciudad se ha graduado de transición, el 97.5% se ha graduado de la primaria, el 74.79% se ha graduado

de la escuela secundaria, el 41.71% se ha graduado de la educación media y el 98.36% se ha graduado de la educación total, aquello lo podemos constatar en los informes otorgados por el Ministerio de Educación Nacional del año 2020. Véase el gráfico 12.

Desagregación de coberturas en educación

Fuente: Ministerio de Educación Nacional - 2020

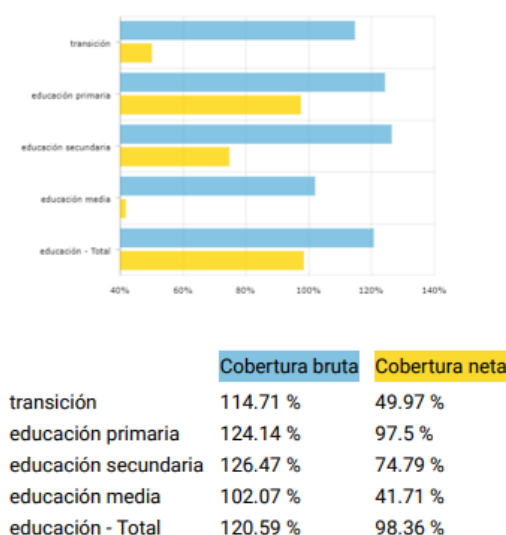


Gráfico 12. Desagregación de coberturas en educación, Fuente: ministerio de Educación Nacional - 2020.

Se presenta una problematización en la administración local, debido a la poca señalización en las vías de dicho municipio, dada las diferentes circunstancias presentadas que desplazan la efectividad en la prestación de servicio de las empresas de transporte, aquello normalmente es ocasionado por la falta de representación de movilidad, que dificulta indiscutiblemente al servicio de sus áreas rurales, aquello se ve reflejado en el desplazamiento de las zonas de agricultura e industria, que por su falta organizativa tienen a desplazarse por fuera de dicho territorio.

Aquellas dificultades expuestas con anterioridad repercuten también sobre el área de los estudiantes, que con regularidad se ven afectados teniendo que trasladarse diariamente a las instituciones educativas ubicadas en suelos urbanos, Ahora, los servicios de transporte son presentados por vehículos informales, que no están adecuados para el transporte público, que pretenden

comunicar el suelo urbano con zonas rurales como Belén, Tamalamequito, Malpica, Agua frías etcétera. (Plan de desarrollo Municipal). Debido a esto, se dio apertura al proceso de socialización para la fase de ejecución de los diseños y estudios de la Variante El Banco, como también la obra de construcción de pavimento rígido en los tramos pertenecientes a la Transversal Momposina, la cual iniciará en los primeros días de abril del presente año. Los puntos a intervenir en la zona urbana del municipio inician desde el Puente Carmelo Torres Tovar 'Catoto', por toda la carrera 13, hasta la intersección de la calle séptima; doblando hacia la zona norte de El Banco, hasta llegar a la carrera 16 (esquina de Ferretodo) y finalizando en el barrio Las Américas, de igual forma, se espera la aprobación de un recurso adicional al contrato para la intervención en la calle séptima, desde la carrera 16, hasta donde culmina el pavimento rígido en la vía a Chimichagua.

La oficina de planeación y obras públicas del municipio realizará el seguimiento respectivo a la ejecución del objeto contractual y hará parte del proceso de elección de las veedurías ciudadanas que garantizarán la participación de la comunidad en el desarrollo de las obras. Con este importante avance en materia de repavimentación en un gran tramo de las vías internas del municipio, se mejorará la movilidad y además se generará empleo a través de la contratación de mano de obra calificada y no calificada. La mesa de trabajo contó con la presencia del alcalde municipal, Roy García Sánchez, el ingeniero Fabián Arango, director de Inviás - territorial Magdalena, el secretario de planeación y obras públicas, Edgar Anaya y funcionarios del consorcio Alianza YDN. Según informes expuestos por la Alcaldía de El Banco Magdalena.

Contexto estructural.

Los centros poblados pertenecientes al municipio de El Banco presentan en la actualidad las siguientes características viales;

Aguaestrada: El ramal que conduce de Aguaestrada hasta la intersección con la vía que viene de Menchiquejo, se encuentra en mal estado, pero desde allí hasta San José está en buenas condiciones. La malla vial del centro poblado no es pavimentada, y se encuentra en malas condiciones de uso, debido al invierno.

Algarrobal: La vía de acceso se encuentra en buenas condiciones de tráfico, lo mismo que la malla vial del centro poblado. La malla vial del centro poblado se encuentra en buenas condiciones, aunque al momento de este estudio se está acometiendo las redes de acueducto y se dificulta el tránsito en las vías.

Belén: La vía de acceso es de carácter secundario y se clasifica como camino vecinal, presenta un buen estado y su tránsito es permanente. La malla vial del centro poblado no es pavimentada, pero se encuentra en buenas condiciones de uso.

Botillero: La vía de acceso es un camino vecinal y está en pésimo estado, se ha desmejorado por las constantes lluvias y el poco mantenimiento. La malla vial del centro poblado no es pavimentada y está deteriorada por la época invernal y la falta de mantenimiento.

Caño de Palma: El acceso a este corregimiento desde Menchiquejo no es transitable en estos momentos por el mal estado de la vía causado por las lluvias. La malla vial del centro poblado no es pavimentada, y se encuentra en malas condiciones de uso, debido al invierno.

El Barranco de Chilloa: Las vías de acceso a este corregimiento es un ramal se encuentran sin pavimentar y en mal estado. La malla vial del centro poblado no es pavimentada, y se encuentra en malas condiciones de uso, debido al invierno.

El Cedro: El acceso a este corregimiento desde El Cedro hasta el cruce con la vía que conduce a Menchiquejo no es transitable en estos momentos por el mal estado de ésta causado por las lluvias. La malla vial del centro poblado está en pésimas condiciones para traficar por la falta de mantenimiento.

El Cerrito: El acceso a este corregimiento es por vía fluvial a través del río Magdalena y por vía terrestre con la carretera que desde El Banco conduce a El Burro para empalmar con la carretera oriental, la cual se encuentra intransitable por el invierno y el nivel del río ha sobrepasado en algunos puntos de El Cerrito la altura de la bancada actual. La malla vial se encuentra totalmente inundada por la creciente del río Magdalena.

Corregimiento de El Trébol: La vía principal a El Banco se encuentra en buen estado, aunque esta sin pavimentar. La malla vial del centro poblado no es pavimentada, pero se encuentra en buenas condiciones de uso.

Corregimiento de Hatillo de la Sabana: La única vía de acceso es un ramal que se encuentra en malas condiciones y empalma con la carretera principal que

conduce a El Banco. La malla vial del centro poblado no es pavimentada, y se encuentra en malas condiciones de uso, debido al invierno.

Corregimiento de Los Negritos: La vía es una carretera nacional que conduce en ambas direcciones tanto a San Felipe - Eduardo como a El Banco y está en muy mal estado, por la época de lluvias y la falta de mantenimiento. La malla vial del centro poblado no es pavimentada, y se encuentra en malas condiciones de uso.

Corregimiento de Menchiquejo: El acceso a este corregimiento es transitable solo en época de pocas lluvias, pero en invierno se vuelve intransitable, hasta llegar a la vía principal que conduce a El Banco. La malla vial del centro poblado está en pésimas condiciones para traficar por la falta de mantenimiento.

Corregimiento de San Felipe - Eduardo: La carretera de acceso a este sector del municipio, es de carácter nacional, y se haya en un deplorable estado. La determinada malla vial del centro poblado no es pavimentada y está deteriorada por la falta de mantenimiento.

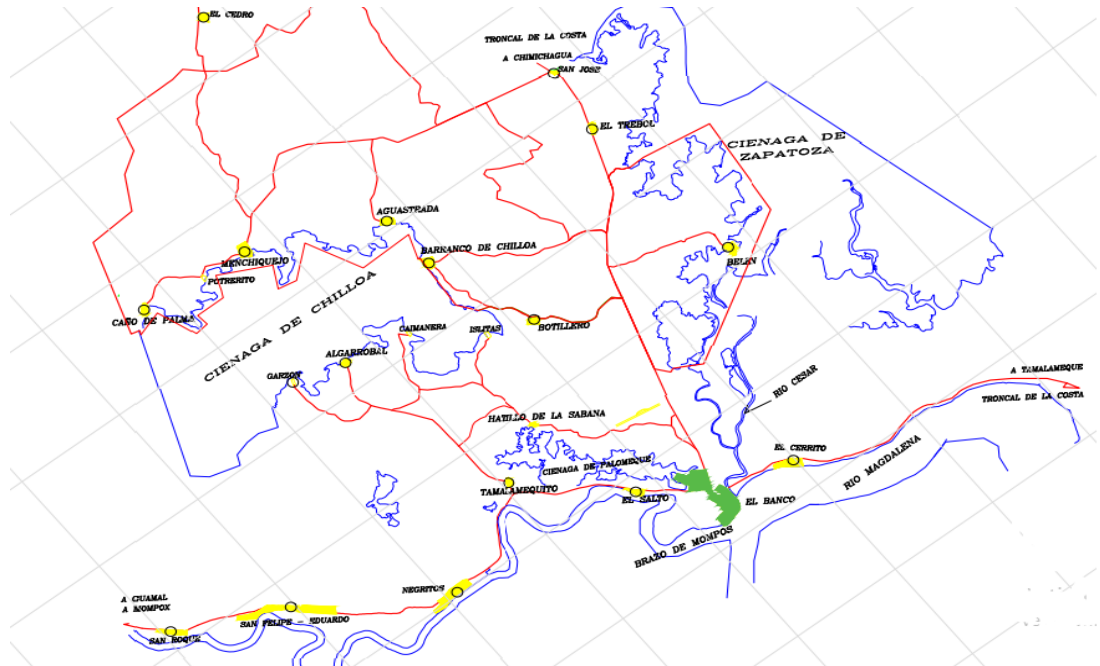
Corregimiento de San José: La vía de acceso es la carretera principal que conduce a El Banco, que es de carácter nacional y se encuentra en buen estado, aunque no está pavimentada. La malla vial del centro poblado no es pavimentada, y se encuentra en malas condiciones de uso, debido al invierno.

Corregimiento de San Roque: La carretera de este sector del municipio, es de carácter nacional y se ha visto en total deterioro por la falta de una buena estrategia vial y un mantenimiento adecuado. La malla vial del centro poblado no es pavimentada y está deteriorada por la falta de mantenimiento.

Corregimiento de Tamalamequito: La carretera al corregimiento está en buen estado, aunque no está pavimentada, pero si es buena para su tránsito. La malla vial del centro poblado no es pavimentada, y se encuentra en malas condiciones de uso, debido al invierno.

En general, el ancho de las vías de la malla interna de los centros poblados del municipio de El Banco, en su gran mayoría sobrepasa los 3 metros de ancho, pero no presenta ningún tipo de reglamentación urbana, observándose la casi total ausencia de andenes, de pavimento y por lo general se presenta una continuidad en el trazado con las vías de acceso que conducen al suelo urbano.

Síntesis general municipal.



Convenciones.

-  Vías de conexión
  Ríos, ciénagas
-  Corregimientos
  Uso del suelo urbano

Mapas 8. Fuente: Plan básico de ordenamiento territorial. PBOT.

Como vemos en el mapa quinto (5), el municipio de El Banco, situado en el departamento del Magdalena, posee en las periferias treinta y cinco veredas, donde podemos encontrar El Palmar, Sabana Agua fría, San Martín, etcétera, que representan las conexiones prontas al municipio.

2.1.5 Contexto socioeconómico.

La economía de El Banco refleja principalmente en los sectores pesquero y agrícola, el contexto económico del municipio aprovecha enormemente su condición de ubicación, que de manera estratégica y convenientemente se encuentra situado con el río Magdalena, que a su vez posee conexión con el Cesar y el municipio de Mompox. Véase el gráfico 13.

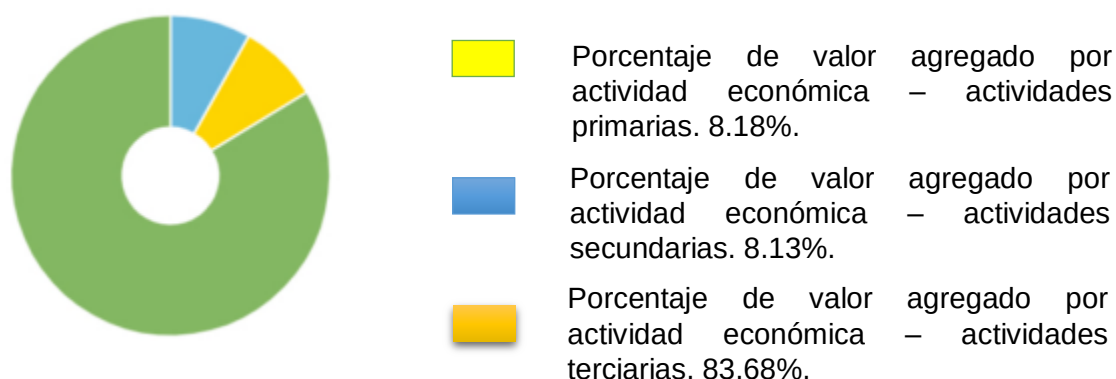


Gráfico 13. Porcentajes de valor agregado a las actividades económicas. DNP - 2019.

Dado a estas circunstancias y del gran impacto que proyecta lo anterior sobre el “viejo” puerto de El Banco, se ve en la declinación de la “vía” del río como fuente de movilidad, que a su vez provoca un estancamiento económico, a diferencia de otros municipios mejor conectados, que se pueden permitir infraestructuras más “contemporáneas”. En la agricultura se destacan la yuca, el maíz, el frijol y los cítricos (Limón, Naranja, Mandarina, tamarindo, etcétera). Una gran parte significativa se produce para el gasto local. La producción ganadera ha obtenido un aumento significativo en la última década, apoderándose de las tierras rurales.

Según los censos del año correspondiente al 2012, otorgado por el DANE, las actividades económicas, se hayan organizadas cada vez más en la ciudad, el comercio como ejemplo, posee un 9,7%, seguido de servicios con 38% y la industria con 5,9%. Aquellos tienen como característica fundamental, volver a sembrarse para seguir produciendo, adicionalmente, el periodo vegetativo es tradicionalmente menor a un año, incluso en ocasiones solo de unos pocos meses. En el municipio del Banco, unos del cultivo más desarrollado es el maíz con un 45% con 1.372 Toneladas, la auyama con un 53% con 1.600

Toneladas y el frijol con un 0,7% con 21 Toneladas. Véase la Figura, grafica de porcentajes 14.

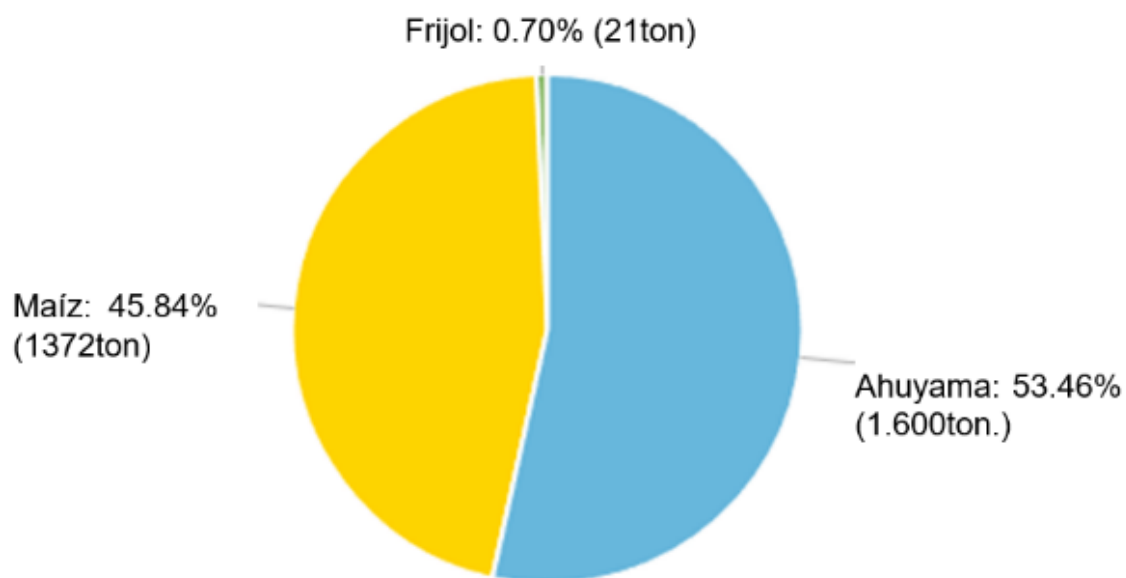


Gráfico 14. Principales cultivos transitorios según producción, evaluación agropecuaria municipal, Min Agricultura. 2016. Fuente: Terridata, DNP.

Dentro de las actividades agropecuarias la pesca constituyó el renglón principal en la dinámica económica de El Banco, específicamente como fuente generadora de empleo y de ingresos. En el contexto nacional, El Banco, fue un importante centro de la pescadería a nivel nacional, el Centro pesquero por excelencia.

2.1.6 Análisis del sector.

Municipio, El Banco.

Sector: Barrio, Pueblo nuevo.

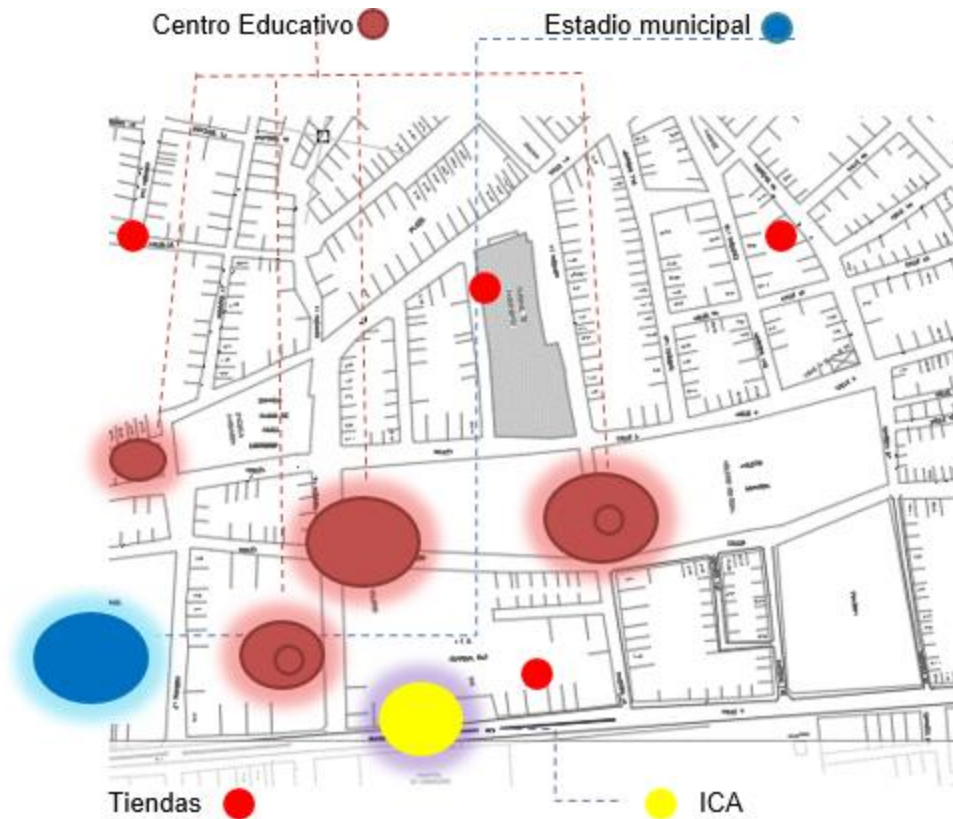


Mapas 9. Elaboración propia, Localización del sector. Esquemático sobre PBOT.

El sector se encuentra ubicado en el barrio Pueblo Nuevo, municipio de El Banco Magdalena, cuenta con todo el servicio adecuado para satisfacer las necesidades básicas de la comunidad. Es uno de los sectores con mayor afluencia por parte de los ciudadanos, ya que, está la zona habitacional e institucional, es uno de los sectores con mayor economía debido a la gran pluralidad comercial que se encuentra en el sector. Se ha de reiterar que es bien conocido por las diferentes actividades que allí se realizan, debido que es un punto central/estratégico en los colegios y el municipio presentan reuniones culturales como bailes, esparcimiento para los niños y adultos mayores entre otros.

Contexto funcional.

Los equipamientos se pueden denominar zonas, que hacen referencia a un desarrollo a nivel interior y exterior del sector cumpliendo funciones; educativas, comerciales, culturales y deportivas. Desarrollando así un colectivo dentro del sector que ayudara a generar una economía más fluida, incrementando proyectos y llevándolos a cabo en las zonas de espacio, que permite fortalecer una imagen urbana en el sector, proporcionando una mejor competitividad a través de alternativas de planificación que ayudan a estructurar territorios con una mejor cohesión social-cultural a las diferentes necesidades. Es menester, centrar espacios que determinen el comercio como articulación de mejoramiento de una zona. Véase el mapa 7.



Mapas 10. Autoría propia, Localización del sector. Esquematizado sobre PBOT.

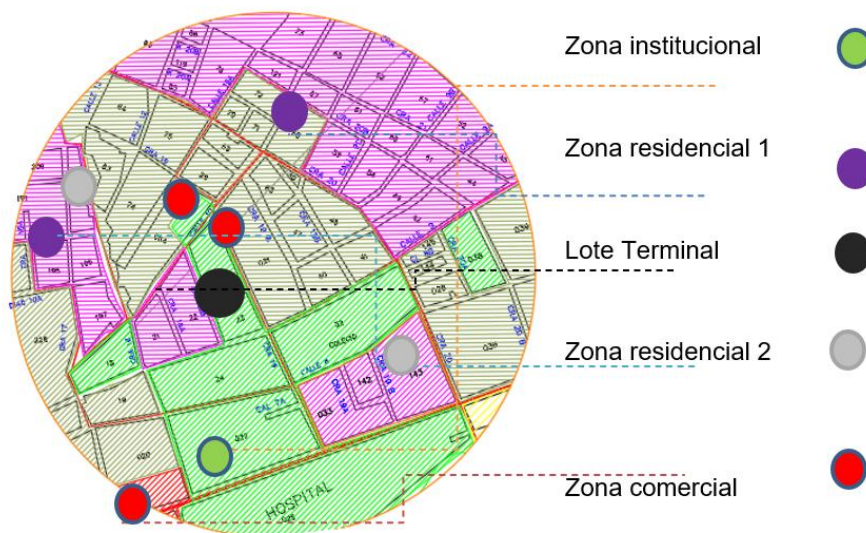
La complejidad en relación con los espacios urbanos genera complicaciones de repartición en las subestructuras y en los servicios básicos, destacando de esta manera las percepciones de ordenamiento, planificación territorial que se

encuentran en decadencia o inexistente. Los diferentes estudios realizados en datos de calidad permiten una integración en términos de espacialidad, permitirán una comprensión mas optima de las dinámicas de los espacios urbanísticos, aquello permitirá poder indagar y proporcionar de manera efectiva las regulaciones que proporcionen un mejor orden a la expansión del territorio, en este caso del municipio de El Banco, Magdalena.

Dados los marcos y su factor de localización, sitúa su eje de manera importante para las interacciones espaciales, si se ha de considerar la distancia en función de la localización, dando así un emplazamiento pertinente, aquello significa que las relaciones económicas y sociales, tendrán un mejoramiento significativo.

Usos del suelo del sector.

El sector cuenta con diferentes usos del suelo las cuales son:



Mapas 11. Elaboración propia a partir del PBOT.

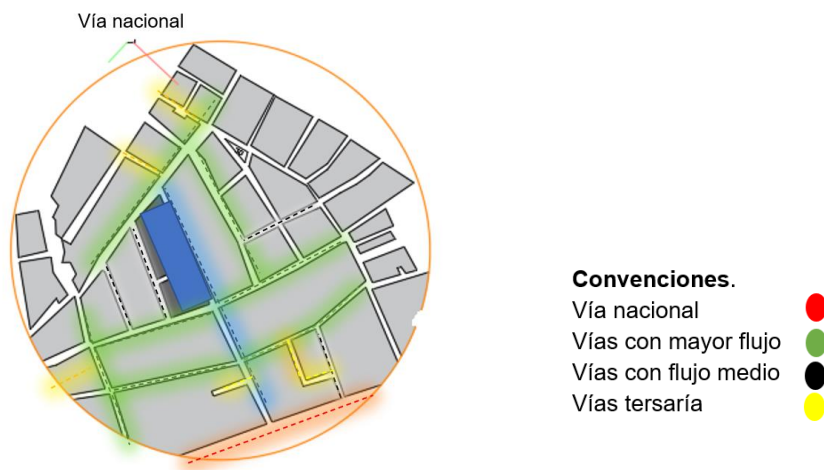
El mapa evidencia cómo se simboliza la colocación del sector, y en la que se ha de justificar la magnitud de su ocupación, por parte de los establecimientos públicos y privados. Este sector ha venido evolucionando por parte de los habitantes que incluyen en el sector establecimiento como: tiendas, billares,

estaderos etcétera, que no se encuentra en la zona comercial, estas se visualizan en el contexto residencial.

Vías en el sector.

Los sistemas de transporte intermunicipal son utilizados como paraderos en algunos de los sectores del municipio; parte de este sector que es usado de manera inadecuada esta la terminal de transportes, con lo cual contribuye a los congestionamientos de la zona, promulgando la probabilidad de accidentalidad. Las empresas de transporte público del municipio se encuentran de manos “atadas”, debido que carecen de las condiciones complementarias que faciliten su estacionamiento. Es inexistente los paraderos que permitan unas condiciones ajustadas a los sistemas viales en la localidad, se ven forzados a usar los senderos públicos de transeúntes para poder ubicar los automotores, con ello dificulta el tránsito vehicular y los ciudadanos se ven obligados a transitar por las carreteras del municipio.

Movilidad.



Mapas 12. Elaboración propia a partir del PBOT.

2.2 Marco teórico conceptual

2.2.1 Marco conceptual

Dentro de las terminales de transporte en Colombia se estipulan las siguientes funciones, nos tomamos la tarea de referenciar los diferentes puntos que la determinan, según los estatutos de la terminal de Transporte de Bogotá, que a su vez está demarcado por el gobierno nacional.

1. La contribución a la solución de los problemas de tránsito y transporte de todo el país.
2. Las edificaciones y el aprovechamiento de las terminales de transporte aseguran las condiciones pertinentes de administración y mejoramientos de los servicios terrestres.
3. La legalidad vigente realiza la construcción, enajenación, posición, administrativa y de explotación de las áreas residenciales, comerciales, etcétera, que define la determinación y destino de las diferentes áreas de las construcciones.
4. Realización de las especificaciones Bancarias y toda área de negociación con relación a los títulos de valores, que se encuentren a criterio de la administración.
5. Permite realizar estudios, apologías a los diversos elementos del servicio de transporte.
6. Controlar, verificar y realizar el cobro de las Tasas de Uso, el cumplimiento de las normas internas y externas de tránsito, las rutas de acceso Distrital de los buses y vehículos intermunicipales, en aplicación de lo establecido en las normas que específicamente regulen la materia y el manual operativo.
7. Construir, usar, tomar o dar en arrendamiento, adquirir a título oneroso o gratuito bienes inmuebles o muebles, o enajenar, los edificios, instalaciones y equipos que requiera para el cumplimiento de su objeto.
8. Comercializar las áreas y espacios del Terminal.
9. Obtener concesiones o privilegios de cualquier naturaleza, patentes de invención, marcas y dibujos industriales y explotarlos.
10. Ejecutar contratos de mutuo con o sin interés, para la sociedad como de la sociedad para con terceros, sin que ello signifique intermediación financiera por parte de la Terminal y teniendo en cuenta de ser necesario el cupo de

endeudamiento que le sea asignado por la autoridad competente, si a ello hubiere lugar.

11. Promocionar vender inclusive con financiación bienes y servicios que guarden relación de medio a fin con el objeto social principal.

El siguiente apartado se compone de los conceptos determinantes para la realización del proyecto los cuales se establecen a partir de la problemática y la necesidad que se pretende suplir.

Sistema de movilidad

Desde el fundamento del desarrollo del transporte y de la planificación de este, se toma en cuenta el tema del sistema de movilidad como parte de un conjunto de factores esenciales para el desplazamiento ya sea dentro de la ciudad o fuera de esta¹. Por lo tanto, el transporte debe ser accesible no solo por ser eficaz en sus servicios, considerando su manejo, sino que socialmente debería ser eficiente, y que posibilite la entrada de forma adecuada y oportunidad de los equipamientos y sus servicios existentes, por lo que una correcta adecuación del Terminal como parte del sistema de movilidad completa la cadena de transporte sin que existan Contratiempos el instante que se realice uso del servicio.

Terminal de transporte

Dicho concepto proviene del latín "trans" qué significa al otro lado y "portare" qué significa llevar; son instalaciones en el que se almacenan y se da mantenimiento a las unidades de autobuses, y donde se realiza un proceso de administración de salidas y entradas a diferentes destinos, siendo el punto de partida y final de los recorridos, igualmente puede ofrecer diferentes servicios a los usuarios, siendo el de mayor uso como un punto de descanso entre recorridos o de espera de la llegada de visitantes.

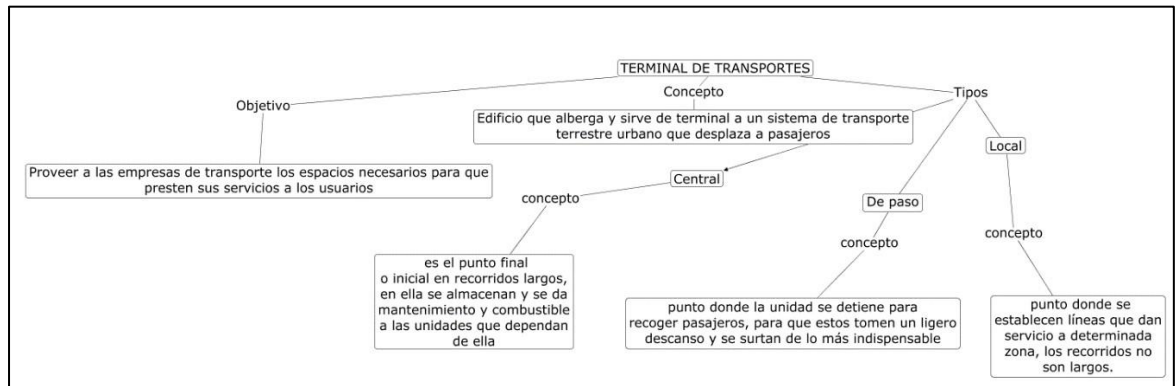


Gráfico 15. Estructura conceptual Terminal de transporte, Fuente: elaboración propia.

Capítulo III

3 Formulación.



3.1 Formulación del proyecto.

3.1.1 Estrategias de diseño.

El Banco Magdalena es municipio con una gastronomía muy ligada al consumo de peces, como: el bagre y el bocachico o cabrito, este último al ser uno de los peces más conocidos y con sumido en este municipio, su imagen y forma está en la memoria colectiva de los ciudadanos del municipio. Este concepto tiene como objetivo esquematizar uno de los elementos más representativos como es la pesca, que se puede apreciar a través del río siendo este una de las principales fuentes de alimento, conectividad y de ingreso. por esto se ha elegido la piel y escama del bocachico, como base del diseño la cual se sustraerá y se obtendrá su geometría.

Lógica proyectual.

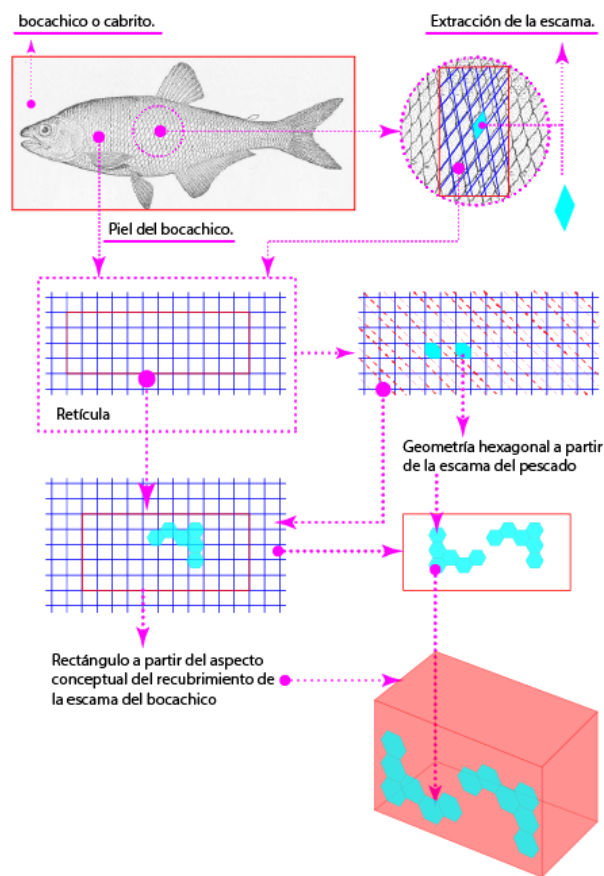


Ilustración 14. geometrización a partir de la imagen del bocachido de Mojica et al - 2002.

Morfología.

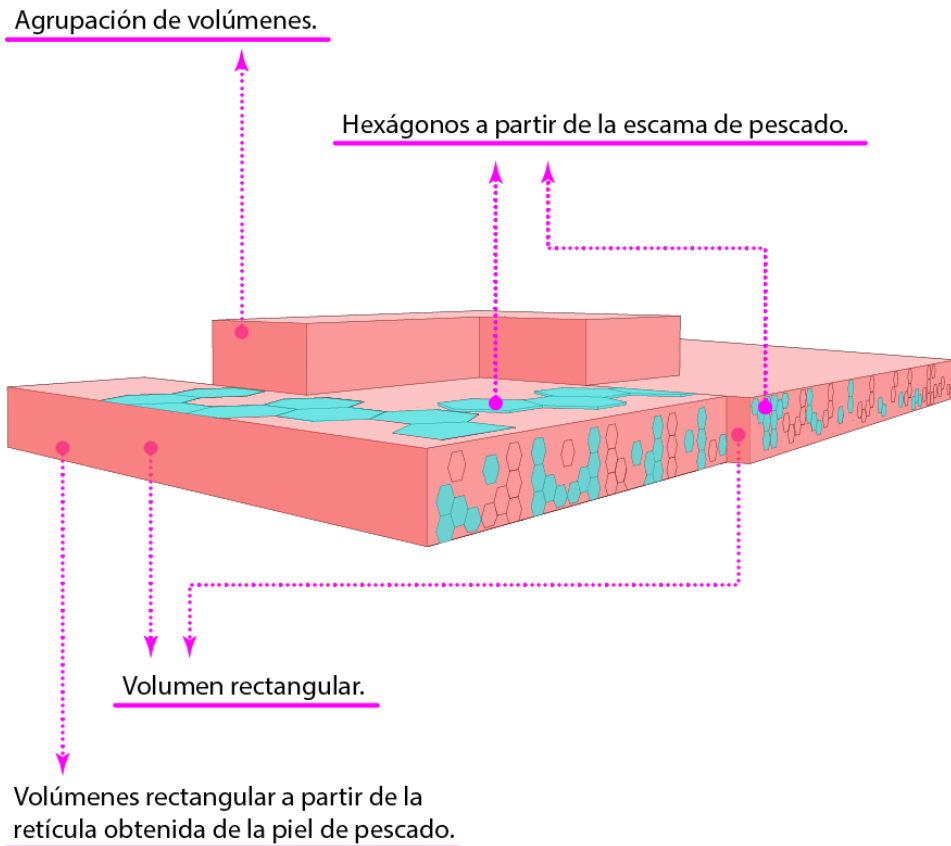


Ilustración 15. Forma, fuente: elaboración propia.

Se usa el concepto del recubrimiento del bocachico, para la estructuración morfológica del diseño, a través de la geometrización rectangular y hexagonal obtenida, esto genera una geométrica simple (hexágono), trazado de una forma que al ser agrupadas y modificadas proporcionan el esquema de diseño que corresponde a la forma de las escamas de los peces de igual forma el rectángulo pasa a crear una volumetría que al combinarse con los hexágonos hará las veces de un recubrimiento para el proyecto donde se verá reflejada en las fachadas y en el espacio público.

Criterios de diseño.

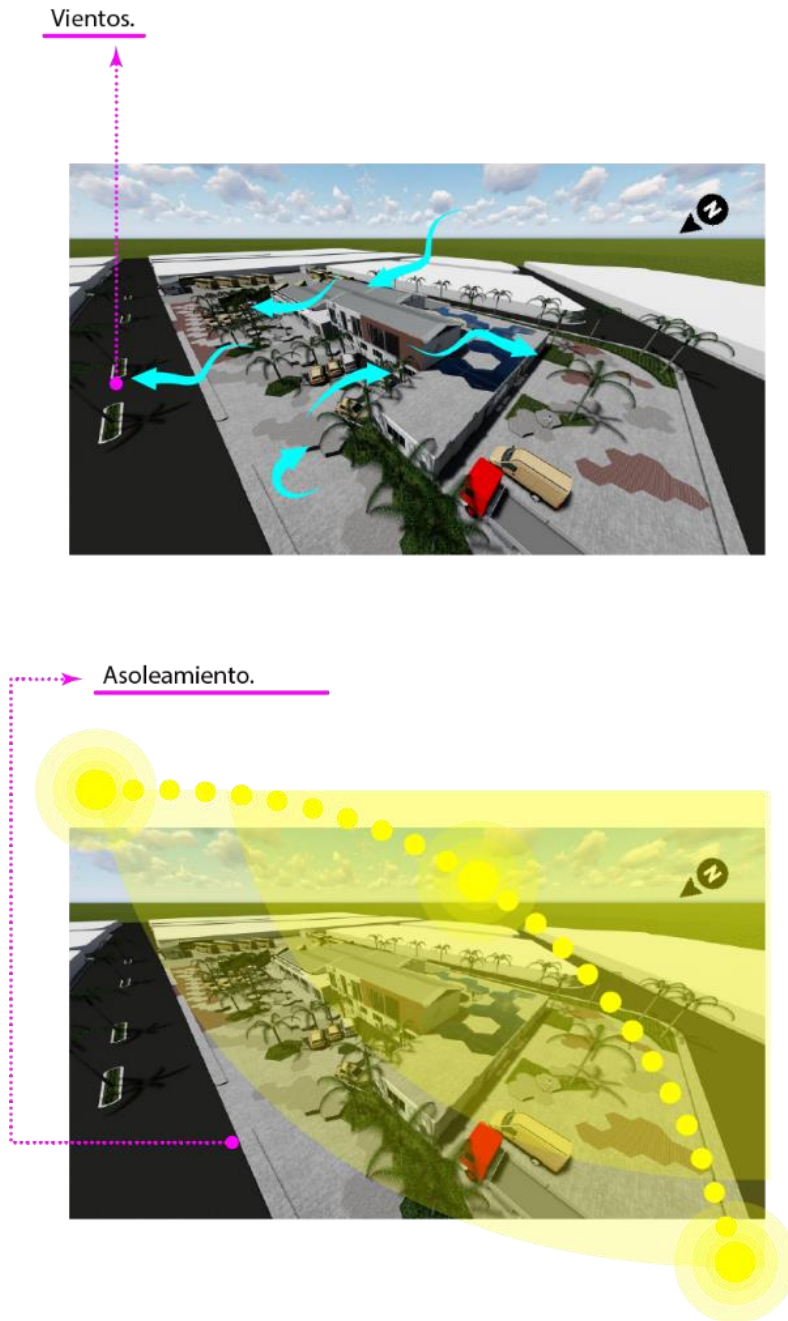


Ilustración 16. Vientos y asoleamientos, fuente: elaboración propia.

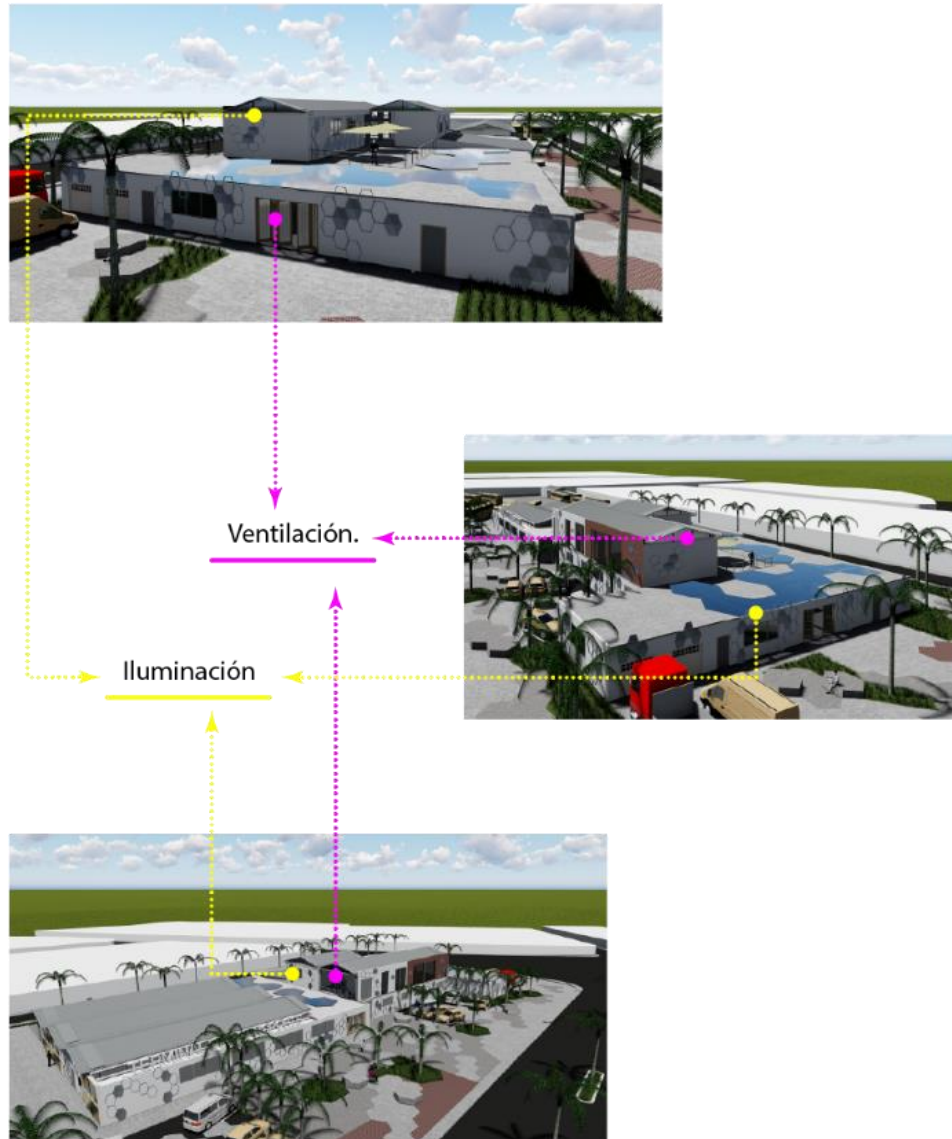


Ilustración 17. Iluminación y ventilación, fuente: elaboración propia.



Estructura metálica.

Cubierta.



Ilustración 18. Estructura metálica, fuente: elaboración propia.

Se propone un diseño urbano arquitectónico de un terminal de transporte, con una forma ya definida por medio del proceso de geometrización, el cual cuenta con un entorno inmediato que va en una relación directa con el espacio interno y el espacio público por medio de la transparencia en algunos de sus muros y la sinergia generada permite una armonía entre la iluminación, la ventilación y la climatización de los espacios. Para la concepción de estos se tiene en cuenta el lugar donde se ubica el proyecto, ya que la influencia del clima y su

temperatura definieron las alturas, los vanos para la iluminación y la ventilación a si mismo la forma, dirección y ubicación de las cubiertas, con el fin de generar un microclima agradable dentro del terminal.

La influencia de los referentes se ven reflejadas en cuestión de cubiertas, materialidad, estructura y función.

Criterios:

- Asoleamiento.
- Vientos.
- Iluminación
- Ventilación.
- Estructura.

3.1.2 Esquema básico.

En esta fase del proyecto se procede a definir, especificar y nombra los espacios requeridos para este tipo de edificación como lo es un terminal de transporte.

Organigrama.

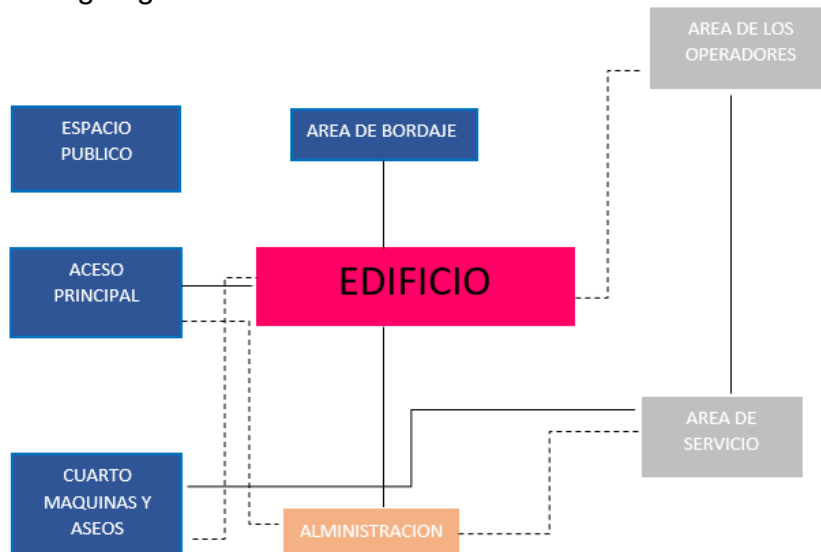


Gráfico 16. Organigrama, Fuente: elaboración propia.

Cuadro de áreas.

PROGRAMA ARQUITECTONICO TERMINAL DE TRANSPORTE				
ESPACIOS	AREA UNITARIA	CANTIDAD	TOTAL	UNIDAD
ACCESO				M2
PLAZOLETA DE ACCESO	104+70	2	174	M2
ESTACIONAMIENTO PUBLICO	180	1	180	M2
ESTACIONAMIENTO PERSONAL ALMINISTRATIVO	130	1	130	M2
PARQUIADERO DE EMERGENCIA	68	1	68	M2
ESTACIONAMIENTO TALLERES MECANICOS	250	1	258	M2
SUBTOTAL DE ACCESO			810	M2
EDIFICIO				
PRIMERA PLANTA				
CIRCULACIÒN	415		415	
MODULO DE TAQUILLAS	4	11	44	M2
SALA DE ESPERA POR SALIDA	230	1	230	M2
PUNTO FIJO	10	1	10	M2
CAFETERIA	16,35	3	49,05	M2
RESTAURANTE	175	1	175	M2
CUARTO DE ASEO	30,1	1	30,1	M2
CUARTO DE MAQUINAS	29	1	29	M2
CAJEROS	1.50	8	12	M2
CASINO	54,6	1	54,6	M2
CUARTO DE IMPLEMENTO DE ASEO	28,5	1	28,5	M2
W.C DAMA	34,6	1	34,6	M2
W.C CABALLEROS	30	1	30	M2
W.C DISCAPACITADO	4,6	1	4,6	M2
LOCALES COMERCIALES	14,5	8	116	M2
ZONA DE DESCANSO DE CONDUCTORES	40,35	1	40,35	M2
TERRAZA	12,3	1	12,3	M2
W.C CONDUTORES	11,4	1	11,4	M2
CAFETERIA CODUTORES	27,5	1	27,5	M2
SEGUNDA PLANTA				
ARCHIVOS	16	1	16	M2
SECRETARIA	21	1	21	M2
SALA DE JUNTAS	96	1	96	M2
DIRECCIÒN	24,5	1	24,5	M2
GERENCIA	24,5	1	24,5	M2
CICULACIÒN	60		60	M2
TERRAZA	99	1	99	M2

SUBTOTAL DE EDIFICIO			1695	M2
ABORDAJE				M2
PUERTO DE ENBARQUE DE BUSES	490	2	980	M2
CASETA DE CONTROL DE ENTRADA DE BUSES	19	1	19	M2
CASETA DE CONTROL DE SALIDA DE BUSES	19	1	19	M2
W.C CONDUTORES	3,3	2	6,6	
TALLERES DE BUSES	14	3	42	M2
SUBTOTAL			1066,6	
ESPACIOS PUBLICO				M2
ZONA VERDE	430		430	M2
CIRCULACIÒN DE BUSES	1580		1580	M2
ZONA DURA	1530		1530	M2
ANDENES	73		73	M2
SUBTOTAL			3613	M2
TOTAL DE LA PROPUESTA			7184,6	M2

Gráfico 17. Cuadro de áreas, Fuente: elaboración propia.

Zonificación.

Implantación.

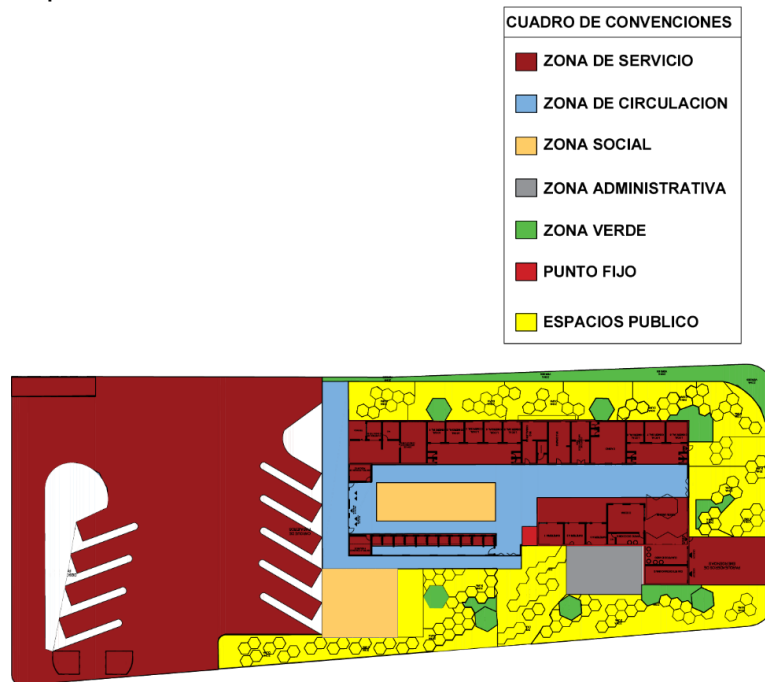


Ilustración 19. Zonificación primer piso, Fuente: elaboración propia.

Segundo piso.

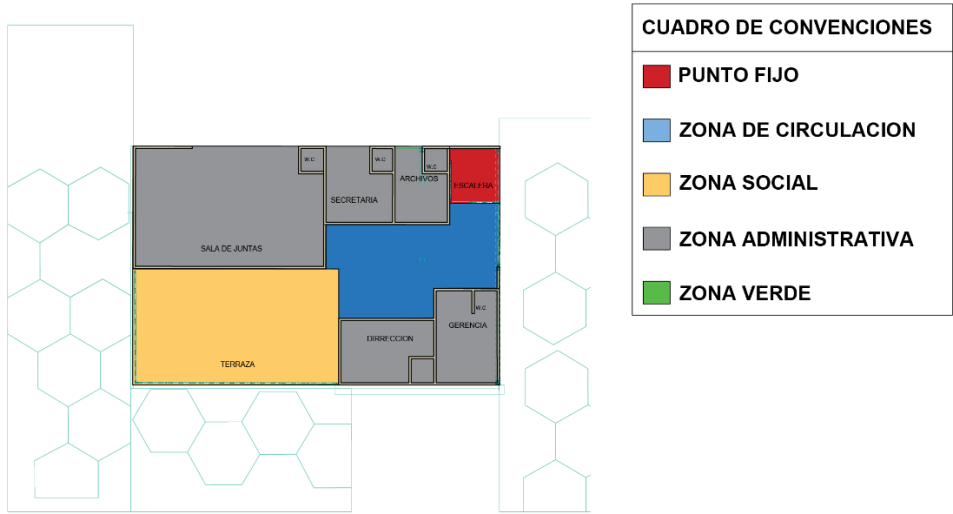


Ilustración 20. Zonificación segundo piso, Fuente: elaboración propia.

Circulación.

Primer piso.

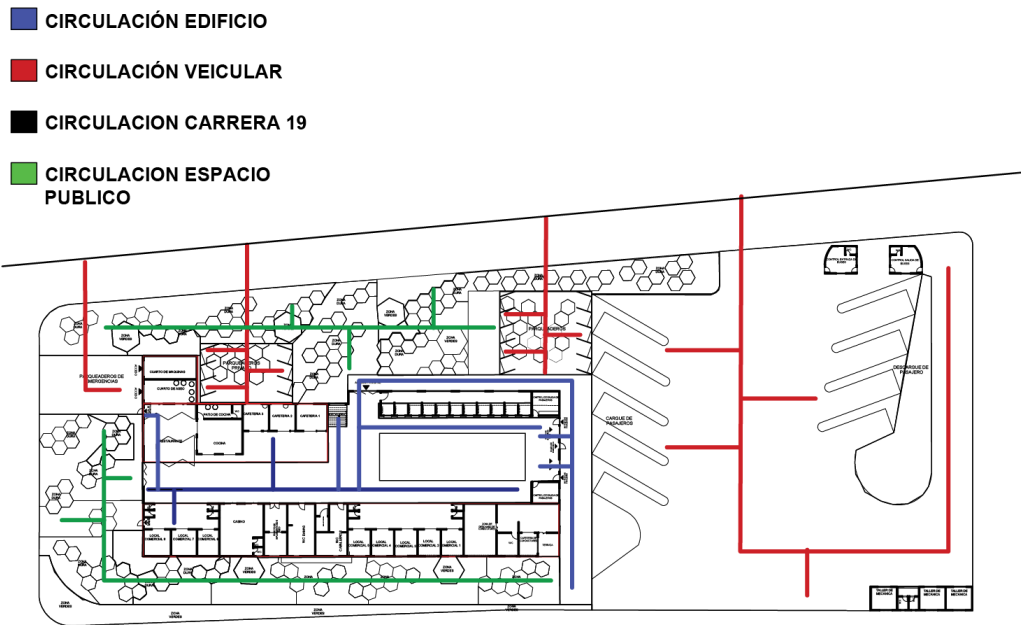


Ilustración 21. circulación primer piso, Fuente elaboración propia.

Segundo piso.

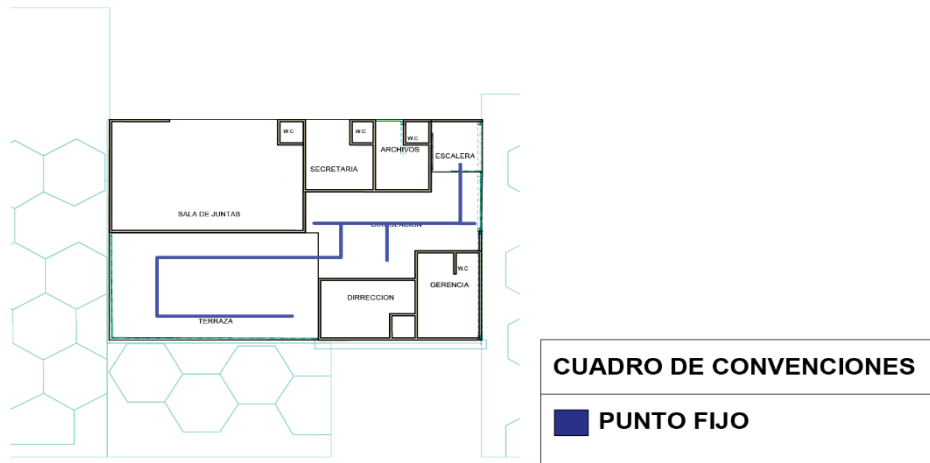


Ilustración 22. Circulación segundo piso, Fuente: elaboración propia.

3.1.3 Planimetría del proyecto.

Implantación.

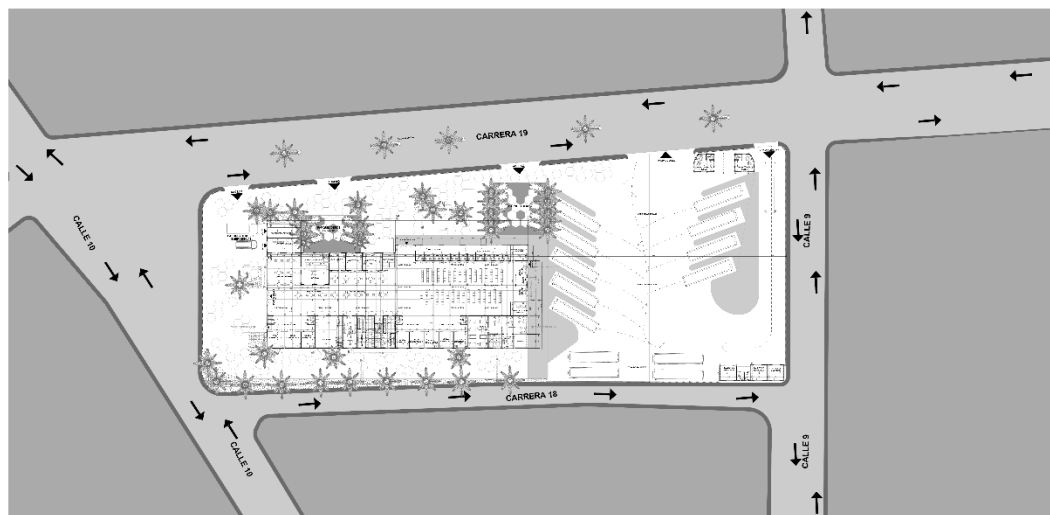


Ilustración 23. Implantación, Fuente: elaboración propia.

Plano de cimentación.

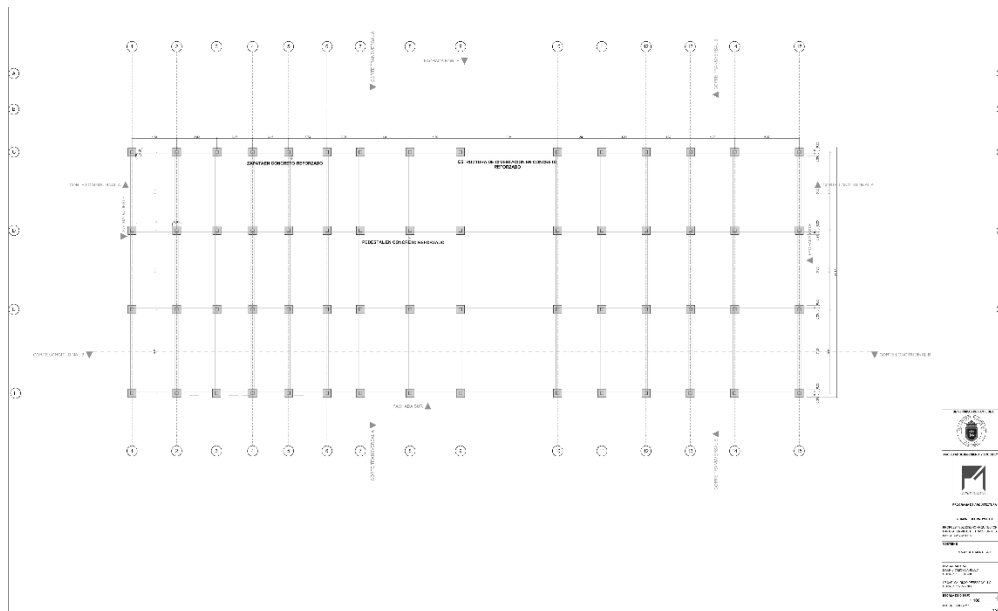


Ilustración 24. Plano de cimentación, Fuente: elaboración propia.

Primer piso.

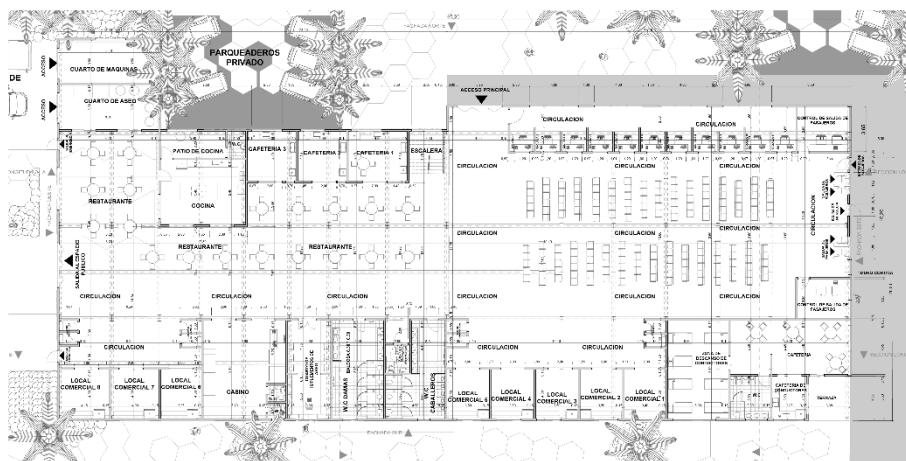


Ilustración 25. Plano de primer piso, Fuente: elaboración propia.

Segundo piso.

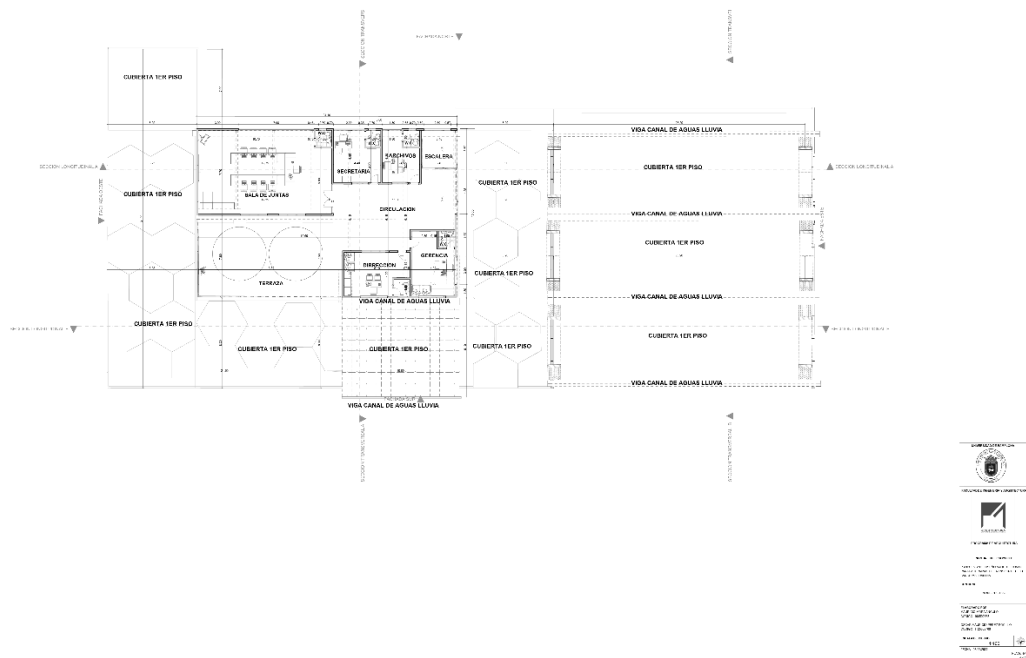


Ilustración 26. Plano segundo piso, Fuente: elaboración propia.

Plano de cubierta.

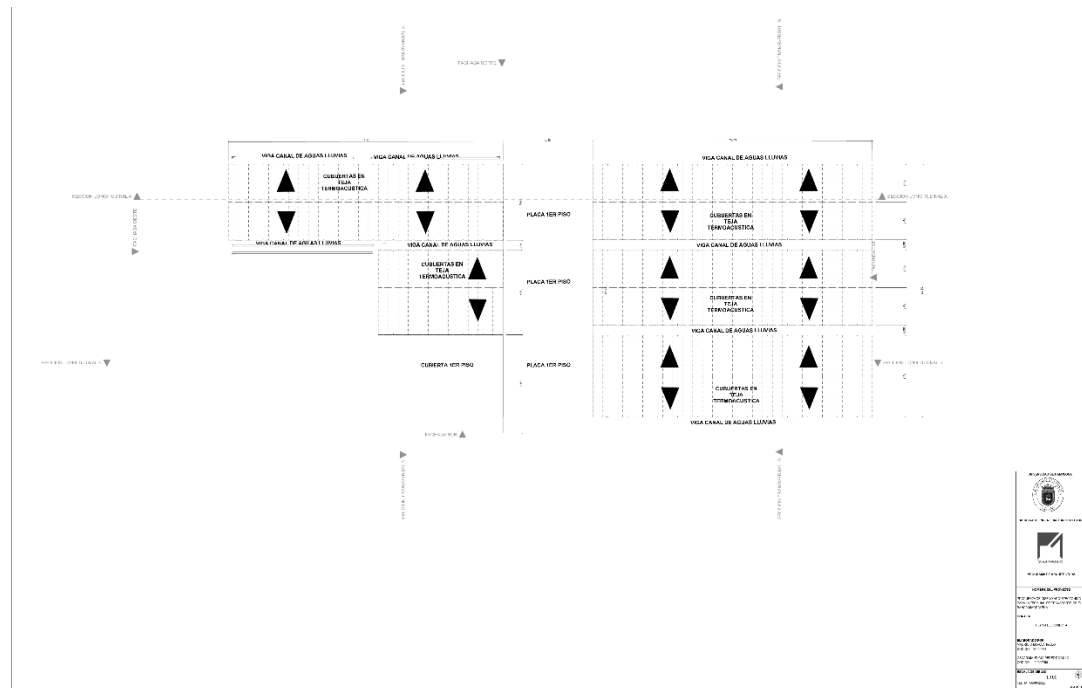
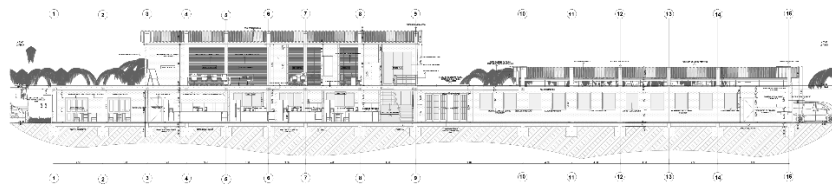


Ilustración 27. Plano de cubierta, Fuente: elaboración propia.

Cortes.

CORTE LONGITUDINAL A



CORTE TRANSVERSAL A

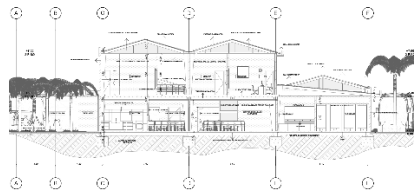
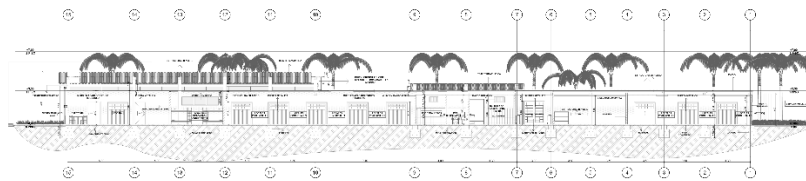


Ilustración 28. Cortes, longitudinal A y transversal A, Fuente: elaboración propia.

CORTE LONGITUDINAL B



CORTE TRANSVERSAL B

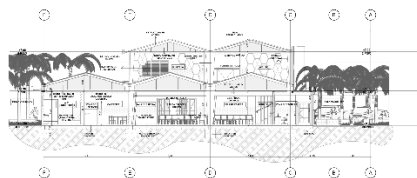
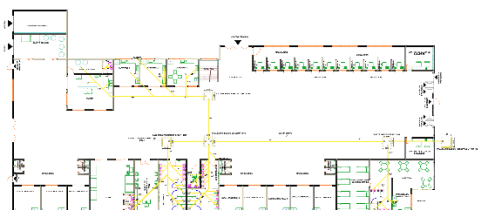


Ilustración 29. Cortes, longitudinal B y transversal B, Fuente: elaboración propia.

Fachadas.

Instalaciones sanitarias.

ESQUEMA BASICO DE RED DE INSTALACION SANITARIA 1ER PISO



ESQUEMA BASICO DE RED DE INSTALACION SANITARIA 2DO PISO

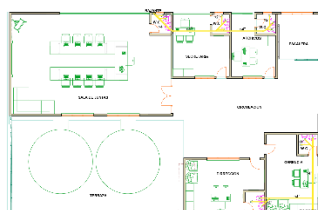
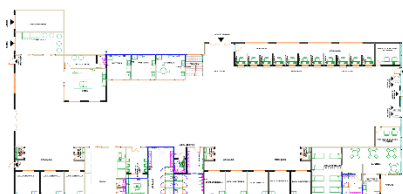


Ilustración 32. Instalaciones sanitarias, Fuente: elaboración propia.

Instalaciones hidráulicas.

ESQUEMA BASICO DE RED DE INSTALACION HIDRAULICA 1ER PISO



ESQUEMA BASICO DE RED DE INSTALACION HIDRAULICA 2DO PISO

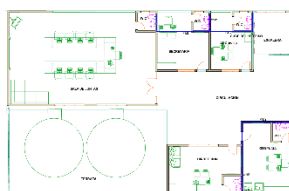


Ilustración 33. Instalaciones hidráulicas, Fuente: elaboración propia.

3.1.4 Fotos Renders.



Ilustración 34. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.



Ilustración 35. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.



Ilustración 36. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.



Ilustración 37. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.



Ilustración 38. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.



Ilustración 39. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.

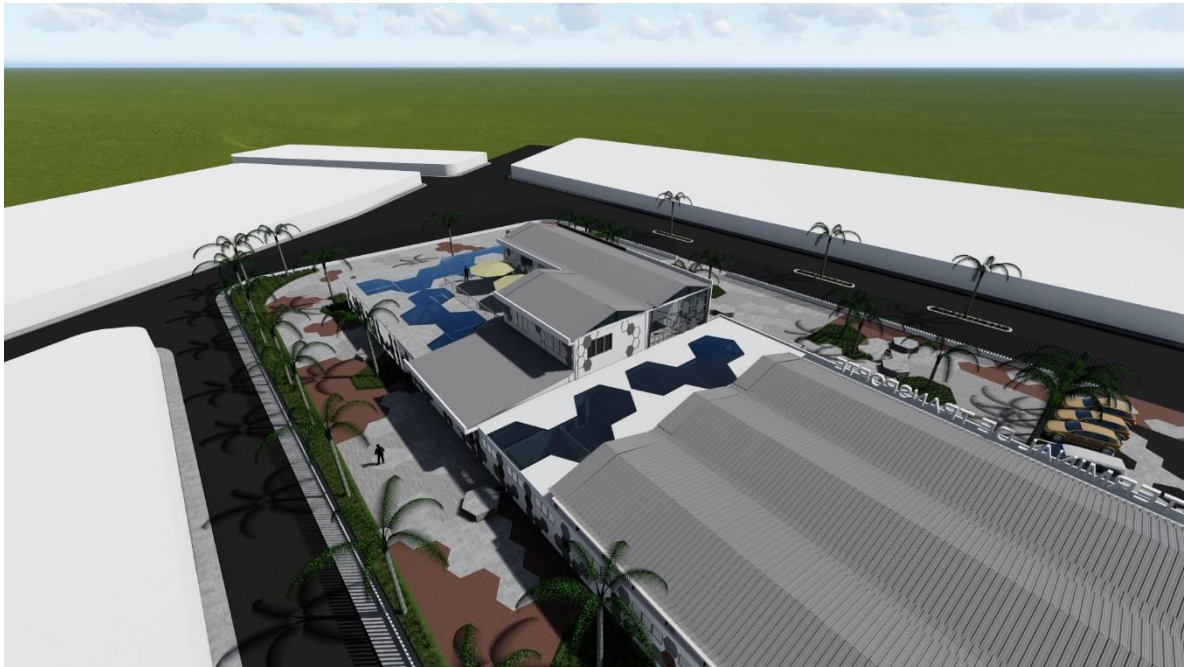


Ilustración 40. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.

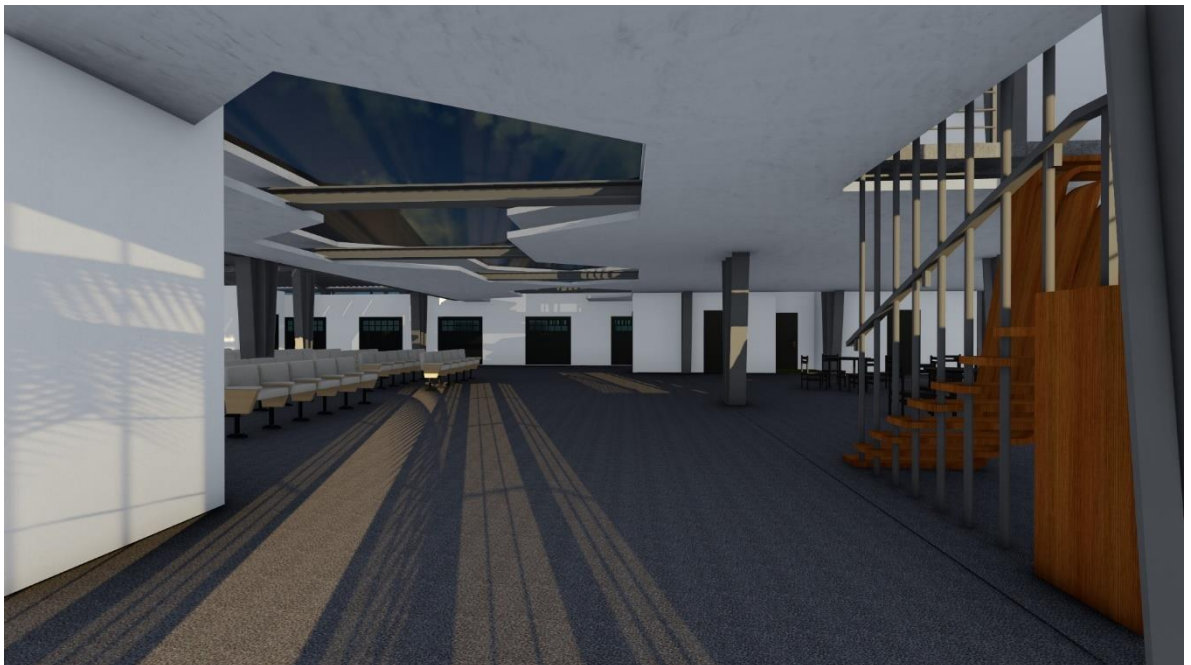


Ilustración 41. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.



Ilustración 42. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.



Ilustración 43. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.

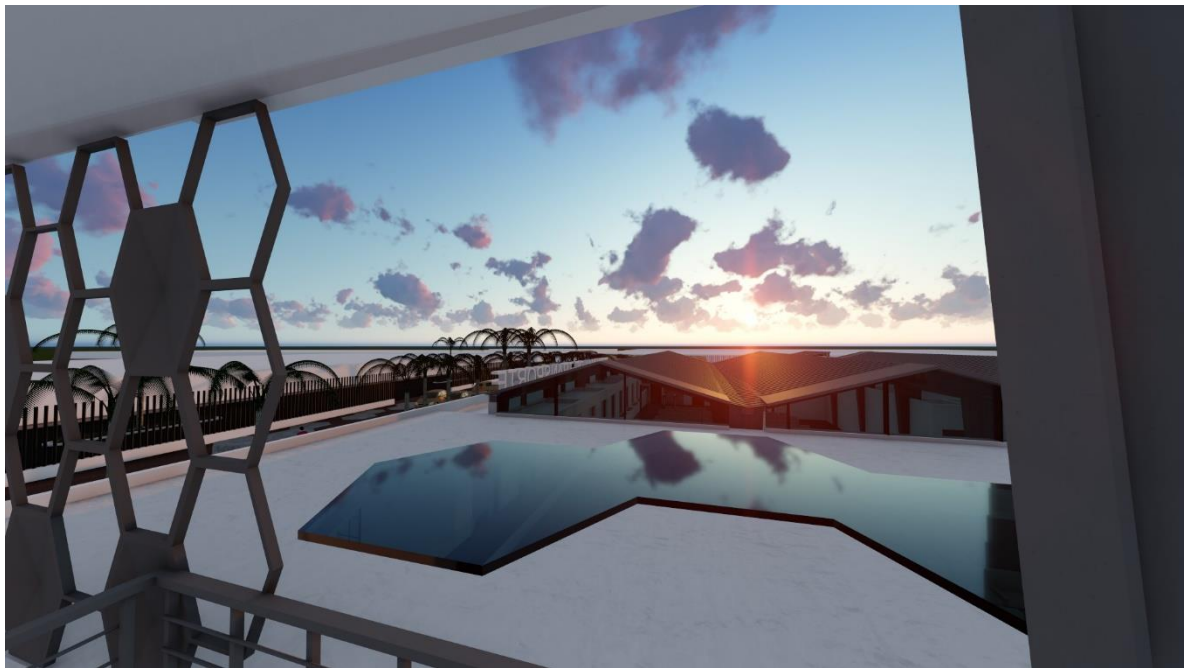


Ilustración 44. Renders proyecto terminal de transporte El Banco, Fuente: elaboración propia.

Conclusiones.

Este proyecto se desarrolló con base al análisis que se obtuvo durante el trabajo de investigación, arrojándonos al diseño arquitectónico del terminal de transporte de El Banco magdalena, donde se cumplió con los objetivos estipulados.

Como podemos observar nuestra propuesta se basó en la necesidad de adquirir en el municipio un terminal de transporte terrestre donde se puedan llevar a cabo las actividades correspondientes al uso de este equipamiento, para suplir la demanda de usuarios a este servicio, el cual se diseñó con espacios arquitectónicos y urbanos amplios que generan la sensación de tranquilidad con amplias zonas verdes y zonas duras.

Utilizamos los referentes a nivel internacional y nacional para llevar a cabo esta propuesta, así mismo el concepto de diseño el cual se basó en la escama del pescado, donde se hizo la exploración y como resultado obtuvimos la forma de hexágono, que se ve reflejada en las fachadas, cubiertas y espacio público del equipamiento.

Podemos concluir que, a través de la arquitectura podemos dar solución a una problemática identificada a nivel social, económico y cultural, y así satisfacer a la comunidad beneficiada.

Referencia Bibliográficas.

(2021). *Colombia: Economía y demografía*. PIB anual 2017. Datos macro expansión.

<https://datosmacro.expansion.com/paises/colombia#:~:text=Colombia%2C%20con%20una%20poblaci%C3%B3n%20de,44%20habitantes%20por%20Km2.>

Becerra, B. (2022). *Colombia es la tercera economía con mayor tasa de desempleo de los países OCDE*. Los únicos países de la organización con desempleo de los dígitos en diciembre del año pasado fueron España, Grecia y Colombia. La republica.

<https://www.larepublica.co/globoeconomia/colombia-es-la-tercera-economia-con-la-mayor-tasa-de-desempleo-de-los-paises-ocde-3299272#:~:text=Laboral-Colombia%20es%20la%20tercera%20econom%C3%ADa%20con%20la%20mayor,desempleo%20de%20los%20pa%C3%ADses%20Ocde&text=La%20tasa%20media%20de%20desempleo,situarse%20en%205%2C4%25.>

(2022). *Índice de costos de transporte intermunicipal de pasajeros ICTIP*. DANE.

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-costos-del-transporte-intermunicipal-de-pasajeros-ictip>

DERUS, E. *Principios de economía del transporte*. Antoni Bosch Editor.

http://www.antonibosch.com/system/downloads/240/original/ECDERUS_Capitulo1.pdf?1297263921

(2021). Boletín económico regional. Costa caribe I trimestre del 2021. Banco de la república Colombia.

<https://repositorio.banrep.gov.co/bitstream/handle/20.500.12134/10027/BER%20Costa%20Caribe%20I%20Trim-2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

AGUILERA, M. REINA, Y. OROZCO, A. YABRUDY, J. BARCOS, R. (2007). *Evolución socioeconómica de la región Caribe colombiana entre 1997 y 2007*. Centro de estudios económicos regionales Cartagena.

URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/326750812.pdf>

Mintransporte. (2017). *Lineamientos para el desarrollo de la política de transportes*. EPYPSA.

URL: https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2017/Noviembre/Planeacion_22/1/Lineamientos_para_el_desarrollo_de_la_Politica_de_Transporte.pdf

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/VISION%20MAGDALENA.pdf>

MENDOZA, L. DÍAZ, V. (2007) *Diagnóstico del servicio de transporte publico terrestre y fluvial de pasajeros en Magangué (Bolívar), y las implicaciones sociales y económicas para el municipio*. Universidad de Cartagena.

URL: <https://repositorio.unicartagena.edu.co/bitstream/handle/11227/758/184-%20TTG%20-%20DIAGN%C3%93STICO%20DEL%20SERVICIO%20DE%20TRANSPORTE%20P%C3%9ABLICO%20TERRESTRE%20Y%20FLUVIAL%20DE%20PASAJEROS%20EN%20MAGANGU%C3%89%20BOL%C3%8DVAR%2C%20Y%20LAS%20IMPPLICACIONES%20SOCIALES%20Y%20ECON%C3%93MICAS%20PARA%20EL%20MUNICIPIO.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

MONTAÑEZ, D. (2003). *Transporte en Colombia*. SENA

<https://repositorio.sena.edu.co/bitstream/handle/11404/2150/3082.pdf;jsessionid=867FE51FB57A443812FE9731C1365591?sequence=1>

Terminal de Transportes S.A. Primera parte. Generalidades, capitulo primero, Naturaleza Jurídica, objeto, duración y domicilio de la sociedad. Min Transporte de Colombia.

URL: <https://www.terminaldetransporte.gov.co/estatutos>

(2022). Invías inicia los diseños y estudios para la Variante El Banco, en el departamento del Magdalena. Alcaldía Municipal de El Banco, Magdalena.

<http://www.elbanco-magdalena.gov.co/noticias/invias-inicia-los-disenos-y-estudios-para-la-variante>

REDACCIÓN, SMAD. (2019). *El banco se consolida como uno de los destinos turísticos más apetecidos del Magdalena, recibió a más de 120 turistas*. Santa Marta al día.

URL: <https://santamartaaldia.co/el-banco-se-consolida-como-uno-de-los-destinos-turisticos-masapetecidos-del-magdalena-recibio-a-mas-de-120-turistas/>.

SOLANO, E. ALANDETE, N. (2020). *Estimación y comparación de la competitividad regional en Colombia*.

URL: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-63572020000100080

(2021). *Geografía y Regiones*. Gobernación del Magdalena.

URL: <https://www.gobernaciondelmagdalena.gov.co/geografia-y-regiones/>

ORDOÑEZ, J. (2020). Río Magdalena, patrimonio de la humanidad. Periódico UNAL.

URL: <https://unperiodico.unal.edu.co/pages/detail/rio-magdalena-patrimonio-de-la-humanidad/>

(2022). *Glosario, según manual operativo de la terminal de transporte S.A.* Min Transporte nacional de Colombia.

URL: www.terminaldetransporte.gov.co