



**“EMBERÁ”, PUERTO ECO TURÍSTICO
COMO DETONANTE DE DESARROLLO URBANO EN NUQUI, CHOCO**

María Alejandra León Bayona

David Arturo Espitia Cueva

Universidad La Gran Colombia

Facultad Arquitectura

Bogotá, Colombia

2018

EMBERÁ, PUERTO ECO TURÍSTICO
COMO DETONANTE DE DESARROLLO URBANO EN NUQUI, CHOCO

María Alejandra León Bayona

David Arturo Espitia Cueva

Tesis presentada como requisito parcial para optar el título de:

Arquitecto (a)

Director:

Arq. David Esteban Macías

Línea de investigación:

Diseño urbano regional Sostenible

Categorización de investigación:

Diseño y Planificación del Ordenamiento Urbano y Regional

Universidad La Gran Colombia

Facultad Arquitectura

Bogotá, Colombia

2018

AGRADECIMIENTOS:

A Dios, profesores y compañeros por ser parte fundamental en mi proceso académico y desarrollo interpersonal, en especial a mi tutor David Macías por su constancia y dedicación a este proyecto, a mis padres por su confianza, amor y apoyo en cada uno de mis pasos para la culminación de mi carrera profesional.

-María Alejandra León-

Principalmente a Dios y a mi familia por el apoyo incondicional, a mis compañeros, profesores y a nuestro tutor por ser parte importante de en mi desarrollo personal y profesional.

-David Arturo Espitia Cueca-

RESUMEN:

Colombia se ha caracterizado por ser un país rico en eco sistemas hídricos que permiten la conexión y transporte marítimo entre las principales ciudades costeras del país ya que por su ubicación geográfica promueven y garantizan el desarrollo económico, más específicamente nos centramos en pacifico chocono ya que al ser una importante ruta de transporte marítimo y el aprovechamiento eco turístico del mismo, respetando siempre la biodiversidad y las reservas ambientales que nos ofrece Nuquí.

La siguiente investigación nace a partir de las potencialidades que posee el pacifico chocono, la crisis de saturación portuaria del país, el aprovechamiento del ecoturismo como modelo económico de las regiones costeras y la falta de planificación en la estructura urbana del municipio de Nuquí (Chocó). Por lo tanto, mediante estrategias de planificación se propone un modelo de ciudad portuaria que pueda generar crecimiento y transformación urbana en el territorio de Nuquí por medio de la articulación directa con un puerto marítimo y eco turístico como detonante de desarrollo urbano y que sea el principal potencializador económico de Nuquí para mejorar la calidad de vida de sus habitantes, ya que, gracias a la relación directa que tendrá la región con el resto del país y del mundo permitirá dar solución a todas las necesidades económicas, sociales y urbanas del actual municipio de Nuquí.

ABSTRACT:

Colombia has been characterized for being a country rich in eco-water systems that allow the connection and maritime transport between the main coastal cities of the country since, due to their geographic location, they promote and guarantee economic development, more specifically we focus on peaceful Chocoano since To be an important route of maritime transport and the eco tourist use of it, always respecting the biodiversity and environmental reserves that Nuquí offers us.

The following research is based on the potential of the pacific Chocó, the crisis of port saturation in the country, the use of ecotourism as an economic model of coastal regions and the lack of planning in the urban structure of the municipality of Nuquí (Chocó). Therefore, through planning strategies, a port city model is proposed that can generate growth and urban transformation in the Nuquí territory through direct articulation with a seaport and tourist eco as a trigger for urban development and that is the main one. Nuquí economic potential to improve the quality of life of its inhabitants, since, thanks to the direct relationship that the region will have with the rest of the country and the world, it will be possible to solve all the economic, social and urban needs of the current municipality of Nuquí.

PALABRAS CLAVES

1. **CIUDAD PORTUARIA:** Asentamiento urbano situado en determinada región costera llamado puerto o fondeadero; ciudad en donde existe un flujo de mercancías y personas a orilla del mar permitiendo el crecimiento y desarrollo territorial en torno a las dinámicas portuarias. (Benítez, D, 2007)
2. **PUERTO MARÍTIMO:** Los puertos marítimos son importantes interfaces dentro de la cadena de suministros que conectan al transporte marítimo y terrestre con los componentes de distribución de carga como lo son la entrada de productos, mercancías y pasajeros a un país, así como también son la puerta de salida para todas las exportaciones hacia los mercados internacionales. (Quispe, O, 2017, Párr. 2)
3. **TRANSPORTE MARÍTIMO:** El transporte marítimo es el principal modo de realizar el comercio internacional. A diferencia del transporte aéreo, el transporte por carretera o el transporte ferroviario, el transporte marítimo permite enviar grandes cantidades de mercancía a un coste muy económico. El transporte marítimo aglutina más del 80% del comercio internacional de mercancías. (Pérez, J, 2012, Párr. 1)
4. **ECOTURISMO:** Es aquella modalidad turística ambientalmente responsable consistente en viajar o visitar áreas naturales relativamente sin disturbar con el fin de disfrutar, apreciar y estudiar los atractivos naturales (paisaje, flora y fauna silvestres) de dichas áreas, así como cualquier manifestación cultural (del presente y del pasado) que puedan encontrarse ahí, a través de un proceso que promueve la conservación, tiene bajo impacto ambiental y cultural, y propicia un involucramiento activo y socioeconómicamente benéfico de las poblaciones locales.(Ceballos, L, 1992, párr. 6)
5. **COMERCIO MARÍTIMO:** La negociación mercantil o lucrativa que se desenvuelve sobre el centro del contrato de transporte por mar. Con el buque como medio; el pasaje o la carga como objeto; el fletador y fletante como principales interesados en lo transportado; el naviero y el capitán, como dueño y autoridad de la nave; los consignatarios, sobrecargos, etc., el comercio marítimo ha constituido una de las actividades humanas principales, de indudable repercusión en la cultura y economía de un país.(RAE, 2015)

6. **PLANIFICACIÓN:** se relaciona directamente con el desarrollo urbano local generando planes elaborados, para áreas urbanizadas, ciudades, comunas o municipios entendiendo como aquellas que presentan un mínimo poblacional (2000 o más habitantes) de densidad fundiaria, problemáticas urbanas, y métodos urbanístico sobre algún número total de parcelas tipo que contendría la unidad o ámbito espacial de referencia. Incluyen también en muchos, casos las áreas destinadas a usos típicamente urbanos, como actividades comerciales, de servicio, equipamientos, etc. (Peralta, C, 2010, párr. 24)

7. **ECO-URBANISMO:** La Secretaría Distrital de Ambiente (SDA)cuenta con un área encargada de difundir a la ciudadanía el eco urbanismo entendido como el conjunto de acciones coordinadas por la Administración Distrital, orientadas a construir y transformar la ciudad y su entorno, para lograr una mejor calidad de vida, mediante la implementación de modelos eficientes, productivos y con relaciones armónicas con el entorno natural, que a su vez permitan el acceso equitativo a los bienes y servicios colectivos, locales y de ciudad. (Secretaria Distrital de ambiente, 2018, Párr. 1)

8. **EOT:** Instrumento o herramienta de gestión administrativa, se fundamenta en las políticas, objetivos y estrategias de desarrollo y ordenamiento territorial municipal, departamental, regional y nacional. Los objetivos del Esquema de Ordenamiento Territorial, representan el modelo territorial deseado para el futuro desarrollo municipal, en tal sentido se ocupará de la zonificación y reglamentación de usos de suelo, establecerá las normas urbanísticas, y propondrá las bases de los planes específicos complementarios, como el plan vial, los planes de servicios públicos y demás disposiciones y facultades especiales. (Esquema de ordenamiento territorial norte de Santander, 2004, Pág. 2).

9. **POT:** es el instrumento básico definido en la ¹Ley 388 de 1997, para que los municipios y distritos del país planifiquen el ordenamiento del territorio. El POT contiene un conjunto de objetivos, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas que orientan el desarrollo físico del territorio y la utilización o usos del suelo. (Secretaria Distrital de Planeación, 2018, Párr. 1)

¹ Ley 388 de 1997, ley de Desarrollo Territorial, sancionada el 18 de julio de 1997.

10. **RESERVA AMBIENTAL:** Una reserva natural o reserva ecológica es un área protegida de importancia para la vida silvestre, flora o fauna, o con rasgos geológicos de especial interés, que es protegida y manejada por el hombre, con fines de conservación de proveer oportunidades de investigación y de educación. (Yáñez, D ,2012, párr. 1)

11. **EMBERÁ:** Grupo indígena colombiano. Los Emberá son parte del grupo indígena más importante del país, asentados específicamente en la región del Chocó. Son muy respetuosos con la naturaleza y trabajan por conservar las condiciones del territorio en que habitan. (Ecured, 2018, párr. 1)

KEYWORDS

1. **PORT CITY:** Urban settlement located in a certain coastal region called a port or anchorage; city where there is a flow of merchandise and people at the seashore allowing the growth and territorial development around the port dynamics. (Benítez y Danilo, 2007)
2. **MARITIME PORT:** Maritime ports are important interfaces within the supply chain that connect maritime and land transport with cargo distribution components such as the entry of products, merchandise and passengers into a country, as well as son the exit door for all exports to international markets. (Quispe, O, 2017, Párr. 2)
3. **MARITIME TRANSPORTATION:** Maritime transport is the main way to carry out international trade. An alternative of air transport, road transport or rail transport, maritime transport allows to send large quantities of goods at a very economic cost. Maritime transport brings together more than 80% of international merchandise trade. (Pérez, J, 2012, Párr. 1)
4. **ECOTOURISM:** It is that environmentally responsible tourist modality consisting of traveling or visiting undisturbed natural areas in order to enjoy, appreciate and study the natural attractions (landscape, flora and wild fauna) of areas as well, in any cultural manifestation of the present and from the past), which goes through a process that promotes conservation, has low environmental and cultural impact, and promotes an active and socioeconomically beneficial involvement of local populations. (Ceballos, L, 1992, párr. 6)
5. **MARITIME COMMERCE:** The mercantile or lucrative negotiation that unfolds on the center of the contract of transport by sea. With the ship as a means; the passage or the cargo as an object; the charterer and charterer as the main interested in the transported; the ship owner and the captain, as the owner and authority of the ship; the consignees, flight attendants, etc., maritime trade has been one of the main human activities, with undoubted repercussions on the culture and economy of a country (RAE, 2015)
6. **PLANNING:** it is directly related to local urban development generating elaborated plans, for urbanized areas, cities, communes or municipalities, understood as those that present a minimum population (2000 or more inhabitants) of land density, urban problems, and urban planning methods some total number of parcels type that would contain the unit or spatial scope of

reference. They also include, in many cases, areas destined for typically urban uses, such as commercial activities, service activities, equipment, etc. (Peralta, C, 2010, párr. 24)

7. **ECOURBANISM:** The District Department of the Environment -SDA- has an area responsible for disseminating to the public the eco-urbanism understood as the set of actions coordinated by the District Administration, aimed at building and transforming the city and its surroundings, in order to achieve a better quality of life, through the implementation of efficient, productive models and with harmonious relationships with the natural environment, which in turn allow equitable access to collective, local and city goods and services. (Secretaria Distrital de ambiente, 2018, Párr. 1)
8. **EOT:** Instrument or tool of administrative management, is based on the policies, objectives and strategies of development and municipal, departmental, regional and national territorial ordering. The objectives of the Territorial Ordering Scheme, represent the desired territorial model for the future municipal development, in this sense it will deal with the zoning and regulation of land uses, establish urban planning norms, and propose the bases of the specific complementary plans, such as the road plan, the public service plans and other special provisions and faculties. (Esquema de ordenamiento territorial norte de Santander, 2004, Pág. 2).
9. **POT:** it is the basic instrument defined in Law 388 of 1997, so that the municipalities and districts of the country plan the ordering of the territory. The POT contains a set of objectives, policies, strategies, goals, programs, actions and norms that guide the physical development of the territory and the use or uses of the land. (Secretaria Distrital de Planeación, 2018, Párr. 1)
10. **ENVIRONMENTAL RESERVE:** A natural reserve or ecological reserve is a protected area of importance to wildlife, flora or fauna, or geological features of special interest, which is protected and managed by man, for conservation purposes to provide opportunities of research and education. (Yáñez, D ,2012, párr. 1)
11. **EMBERÁ:** Colombian indigenous group. The United States is part of the most important indigenous group in the country, settled specifically in the Chocó region. They are very respectful with nature and work to preserve the conditions of the territory in which they live. (Ecured, 2018, párr. 1)

ÍNDICE GENERAL

AGRADECIMIENTOS:	1
RESUMEN:	2
ABSTRACT:.....	3
PALABRAS CLAVES	4
KEYWORDS	7
ÍNDICE DE TABLAS	11
ÍNDICE DE FIGURAS.....	11
INTRODUCCIÓN	14
2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	15
2.1 PREGUNTA PROBLEMA	16
2.2 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	16
3. JUSTIFICACIÓN	18
11.1 POBLACIÓN OBJETIVO.....	25
11.2 REVISIÓN DE REFERENTES ESPECÍFICOS	25
3. HIPÓTESIS	26
4. OBJETIVO GENERAL	27
5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS	27
MARCOS.....	29
6. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL	29
7. MARCO REFERENCIAL	34
7.1 HISTÓRICO	39
7.2 ENFOQUE NORMATIVO.....	41
8. DISEÑO METODOLÓGICO	50
9. ANÁLISIS URBANO /ARQUITECTÓNICO	61
10.2 CONEXIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL	62
10.3 ESCALA REGIONAL.....	63
10.4 ESCALA MUNICIPAL- ANÁLISIS DEL TERRITORIO	65
10.5 APROXIMACIÓN PROGRAMA URBANO-ARQUITECTÓNICO PRINCIPAL	65
11. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN/Análisis y discusión de resultados	66
12. PLANTEAMIENTO Y PROPUESTA	70
13. ZONAS DE ACTUACIÓN	88

14. COMPONENTE URBANO Y DEL PAISAJE DE LA CIUDAD.....	93
15. CONCLUSIONES.....	101
16. RECOMENDACIONES.....	104
17. BIBLIOGRAFÍA.....	104
18. ANEXOS.....	107

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla No 1 Carga Portuaria Nacional	16
Tabla No 2 Conceptos básicos del tema	25
Tabla No 3 Previsión de “emisión” de turistas internacionales por regiones entre 1995 y 2020.....	30
Tabla No 4 Cuadro comparativo de turismo en puertos de Colombia	60
Tabla No 5 Programa arquitectónico	66

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura No 1 Capacidad utilizada de la capacidad instalada por zona portuaria.....	15
Figura No 2 - Cuenca del pacifico, vista mundial.....	18
Figura No 3 -Desempleo y pobreza en chocó.....	19
Figura No 4 - Áreas de interés ambiental de Nuqui.....	21
Figura No 5 – Salidas hacia el litoral pacifico	22
Figura No 6 - Triángulo de oro.....	23
Figura No 7 -Tasas de desempleo	24
Figura No 8 -Llegadas internacionales de turistas.....	31
Figura No 9 - Análisis industria marítima y empleo.....	32
Figura No 10 -Cifras porcentaje de turismo de cruceros en el mundo.....	33
Figura No 11 - Ranking de Turismo de cruceros en sur América y Colombia.....	33
Figura No 12 - Crecimiento de la ciudad.....	34
Figura No 13 - Análisis plano principal del puerto	35
Figura No 14 - Plano principal del puerto	36
Figura No 15 - Plano zonificación	37
Figura No 16 - Análisis puerto de Miami	38
Figura No 17 - Línea del tiempo	40
Figura No 18 - Perímetro urbano de Nuqui	42
Figura No 19 - División suelo rural	43
Figura No 20 - Localización puerto de Tribugá	49
Figura No 21 - Metodología	50
Figura No 22 - Ubicación de los principales puertos del pacifico	51
Figura No 23 - Movimiento en el sector turístico del choco en 2016.....	52
Figura No 24 - Reservas naturales por diversidad de especies en chocó.....	53

Figura No 25- Reservas naturales y riqueza hidrográfica.....	54
Figura No 26 Corregimientos de Nuquí.....	55
Figura No 27 - Comunidades Indígenas de Nuquí	55
Figura No 28- Estructura ecológica	56
Figura No 29- Estructura social	57
Figura No 30- Estructura vial	58
Figura No 31- Estructura usos del suelo	58
Figura No 32- Estructura urbana.....	59
Figura No 33 - Localización de Nuquí	61
Figura No 34 - Mapa mundial en relación a Colombia	62
Figura No 35 - Conexión transporte marítimo nacional	63
Figura No 36 - Conexión transporte marítimo internacional	64
Figura No 37 - Región pacifica conectividad actual.....	64
Figura No 38 - Características territoriales de Nuquí	65
Figura No 39- Profundidad marítima en puertos de Colombia.....	67
Figura No 40- Actividad económica actual en Nuquí.....	69
Figura No 41- Proyección de la expansión urbana de Nuquí	70
Figura No 42 Zonas de actuación actual.....	71
Figura No 43- Organigrama general del puerto	72
Figura No 44- Modelo de gestión del proyecto	73
Figura No 45- Tribu indígena Emberá.....	74
Figura No 46- Organización de vivienda Emberá	75
Figura No 47- Análisis morfológico de los Emberá	76
Figura No 48- Relación océano-ciudad-selva.....	76
Figura No 49- Elementos jerárquicos y conexiones (tipo Emberá)	77
Figura No 50- Conexiones y articulación urbano-rural	78
Figura No 51- Morfología ciudad portuaria.....	79
Figura No 52 - Mapa general ubicación de zonificación	80
Figura No 53- Zonificación puntual	81
Figura No 54- Sistema de vías Proyectadas	82
Figura No 55- Propuesta ecológica y espacios urbano-recreativos	83
Figura No 56- Localización del malecón	84
Figura No 57- Malecón Chicago century-old	84
Figura No 58- Espacio público de Malecón Chicago century-old Navy Pier.....	84

Figura No 59- Diseño de Malecón The Edge Park	85
Figura No 60- Corte urbano The Edge Park	85
Figura No 61- Zonas Hoteleras	86
Figura No 62- Área de transición-agricultura	87
Figura No 63- Etapas Proyectadas	88
Figura No 64- Bordes Urbanos	89
Figura No 65- Planes parciales y zonas de actuación	90
Figura No 66- Manzaneo y edificación de la ciudad portuaria	91
Figura No 67- Tipología de manzanas	92
Figura No 68- Diseño Modulo del malecón	93
Figura No 69- Imaginario: Kioscos comerciales BLUEFIN PLAZA.....	94
Figura No 70- Imaginario 2: Kioscos Malecón Tena	94
Figura No 71- Imaginarios de elementos urbanos para el malecón.	95
Figura No 72- Propuesta parque agroecológico.	96
Figura No 73- Datos técnicos bioclimáticos, rosa de los vientos’	97
Figura No 74- Análisis de Asolación sobre la ciudad.....	98
Figura No 75- Análisis de Ventilación sobre la ciudad	99
Figura No 76- Flujos de la ventilación en edificaciones.....	100
Figura No 77- Dinámica formal de la ciudad.	100

INTRODUCCIÓN

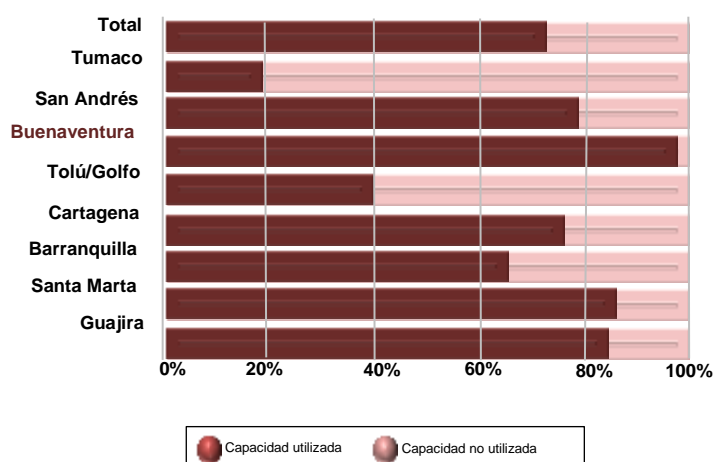
La siguiente investigación está dirigida a resolver problemáticas urbanas, sociales y económicas del municipio de Nuquí (Chocó) por medio del planteamiento de un puerto marítimo y eco turístico que permita el desarrollo de la ciudad ya que sin la correcta planificación de la ciudad generaría el impacto inadecuado de tal forma que funcione como un hito articulador entre el municipio y el resto del país ya que estratégicamente su funcionamiento se puede dar a modo de ciudad portuaria con la finalidad de establecer relaciones turísticas y comerciales con otras partes del mundo y del país generando miles de empleos, aumento exponencial del turismo en el pacífico colombiano, satisfacer las necesidades básicas insatisfechas de los habitantes y promover la preservación y el respeto por el medio ambiente. Todo esto teniendo en cuenta un análisis investigativo y proyectual por medio de referentes, estadísticas mundiales y nacionales, determinando las principales problemáticas a nivel regional y municipal, planteando estrategias idóneas para el manejo, diseño y funcionamiento del territorio en temáticas urbanas, ambientales, étnicas, arquitectónicas, normativas y esquema de ordenamiento territorial, ventajas y desventajas del municipio, potencialidades a nivel turístico y comercial e hipotéticamente brindar soluciones adecuadas de tal manera que sea posible resolver problemáticas sociales, económicas y urbanas de la población de Nuquí.

2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Actualmente la mayoría de los puertos nacionales presentan altos índices de saturación (Tabla 1) generando fallas en su funcionamiento y pérdidas económicas para el país. El departamento del chocó ha sido de vital importancia en la estructuración económica y el transporte marítimo y turístico por la entrada y salida de mercancías y personas funcionando como eje articulador entre puertos nacionales de gran importancia, pero también ha sido una región colombiana donde la pobreza, el desempleo y la falta de planificación territorial prevalece.

Figura No 1:

Capacidad utilizada de la capacidad instalada por zona portuaria



Fuente: Elaboración propia a partir de: Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas–DANE, Consulta Cubo SISPRO MSPS

Por lo tanto pensar en la posibilidad de proyectar una infraestructura portuaria que sea complementaria con la estructura urbana de NUQUI beneficiaria a la población colombiana en general, convirtiéndolo así en un Macro-proyecto nacional proyectado en el municipio de Nuquí, que pese a las problemáticas socio-económicas presentes, este cuenta con gran potencial comercial, eco turístico y marítimo en relación a una estructura urbana en expansión , por lo tanto implementar un puerto marítimo

en el pacífico colombiano funcionaria como nodo de transición para el acceso al departamento y por ende al país resolviendo las diferentes problemáticas sociales, promoviendo el crecimiento y desarrollo económico del país. Pero sin embargo se debe tener en cuenta que para el correcto funcionamiento del puerto es necesario partir de la planificación y estructuración del municipio que permitan la relación y adecuación del puerto a la ciudad.

2.1 PREGUNTA PROBLEMA

¿Puede un puerto marítimo y eco turístico convertirse en el factor de desarrollo urbano de Nuquí-Chocó por medio de estrategias de planificación urbana siempre y cuando se respete e integre su biodiversidad, su cultura (Tribus Emberá) y sus costumbres?

2.2 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Según estadísticas realizadas en el país, Colombia cuenta con 8 puertos importantes para el intercambio comercial, y de materias primas tanto nacional como internacional que promueven la economía del país y el desarrollo urbano de sus ciudades y municipios. Pero lamentablemente estos puertos ya no son suficientes para el país generando pérdidas económicas y saturación portuaria superando la capacidad permitida para cada uno de ellos y daños en las estructuras urbanas de las ciudades portuarias. (Tabla 2).

Tabla No 1:
Carga Portuaria Nacional

CARGA NACIONAL					
	2010	2015	2020	2030	2040
Total Nacional	128.123	158.691	229.245	269.515	354.894
Capacidad Instalada	144.610	144.610	252.610	252.610	252.610
Raito de capacidad	89%	110%	76%	107%	140%

Fuente: Actualización de los estudios de ordenamiento físico, portuario y ambiental de los litorales colombianos. 2008.

Para equilibrar este índice de saturación portuaria es necesario el desarrollo del puerto marítimo en el municipio de Nuquí, pero se debe tener en cuenta que la actual estructura urbana no está capacitada para tener un proyecto portuario como tal, por lo tanto este debe estar articulado y planificado mediante estrategias de desarrollo urbano que permita ser el detonante económico y proyectual de la nueva ciudad portuaria.

Sin embargo para este tipo de proyectos se debe tener en cuenta la función urbana en torno al puerto marítimo teniendo siempre presente la preservación del medio ambiente y sus ecosistemas, ya que, por ser zona de reserva natural es difícil implementar este tipo de proyectos sin causar mayores daños ambientales, por lo tanto es indispensable generar planes, estrategias, y métodos de desarrollo y expansión urbana que sean acordes a las características naturales, étnicas y culturales del municipio con el propósito de promover el ecoturismo en Nuquí, ya que la economía e infraestructura de la región funciona entorno a la subsistencia turística siempre respetando e integrando la biodiversidad.

La necesidad de este macro-proyecto urbano en la costa pacífica se verá reflejado a solucionar temas de alto impacto social en el departamento del Chocó, ya que presenta los índices más altos de desempleo y pobreza en el país sin dejar de lado las problemáticas urbanas, con el propósito de mejorar la estructura urbana deteriorada actualmente y así poder idear un esquema de ordenamiento territorial acorde a la función eco turística del municipio.

3. JUSTIFICACIÓN

A través de la historia colombiana el departamento del Chocó se ha caracterizado por tener un gran potencial industrial, eco turístico y marítimo generando millones de pesos anualmente, y según el investigador Gonzalo Duque “la cuenca del pacífico mueve 2/3 del PIB mundial, pero es el nuevo escenario de la economía colombiana por lo tanto Nuquí en el chocó, es la fórmula de Latinoamérica para acceder al pacífico en el siglo XXI, y establecer un paso de cabotaje por panamá, para un corredor interoceánico entre Europa y Asia” (Duque,G, 2007) ,(Mapa No 1) debido a esto la región se ha considerado como paraíso natural por promover el turismo, y por su ubicación geográfica ha beneficiado a la población colombiana en general ya que su importancia radica en la articulación directa de la región con diferentes partes del país como Cundinamarca, el eje cafetero (Caldas, Risaralda, Quindío) y el sur del país.

Figura No 2:

Cuenca del pacifico, vista mundial



Fuente: Elaboración propia

Por lo anterior, es evidente que este crecimiento económico en el país no ha dado sus resultados en la población chochoana, perdiendo los pocos ingresos generados para beneficio de otros y dando como resultado a una población con bastante potencial pero sumergida en la pobreza por falta de oportunidades laborales, abandono del territorio y el incremento de industrias extranjeras, según el periódico departamental choco 7 días “nuevamente aflora el drama trágico del desempleo en el Chocó, al conocerse los datos del DANE que ubican a Quibdó con un índice del 20 por ciento (20%), nueve puntos por encima del promedio nacional . Un estudio sobre el mismo tema realizado por la Universidad Tecnológica

del Chocó arroja peores cifras en desempleo y aún más alarmantes sobre inactividad. El periódico Portafolio afirma que en Bahía Solano y Nuquí el desempleo supera el setenta por ciento. ” (Choco 7 días, 2009, párr. 1). (Grafico No 2)

Figura No 3:

Desempleo y pobreza en chocó



Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 2016.

Teniendo en cuenta estas problemáticas presentes en el Chocó además de la saturación portuaria del país se ha planteado la posibilidad de crear un puerto marítimo a partir de estrategias de planificación por medio de una nueva estructura urbana que funcione a modo de ciudad portuaria, es decir que tanto el puerto como la ciudad se articulen de tal forma que den solución a las problemáticas sociales, urbanas y económicas en la región que pueda suplir las necesidades de la población y logre nivelar la demanda portuaria del país, ya que supera el 75% de la capacidad, este proyecto se ha tenido en cuenta desde 1989, y en 1992 el proyecto quedó incluido en el consejo nacional de política económica y social del país conformándose en 2006 la alianza de Caldas, Risaralda y Chocó, desde entonces se contempla la posibilidad de construir el puerto marítimo en el Chocó de acuerdo a una estructura de ciudad portuaria. (Martínez, J, 2017, párr. 4)

Por lo tanto es evidente el crecimiento y desarrollo económico de las ciudades costeras gracias a los puertos marítimos, independientemente si su funcionamiento es industrial, comercial o turístico se destaca la relación directa de los puertos con las ciudades mejorando las condiciones de producción, empleo, e infraestructura. En Colombia según un estudio realizado por la cámara de comercio de Cali indica como las ciudades cercanas a los puertos vienen presentando mejor comportamiento económico

que el resto del país, aprovechando las ventajas competitivas de las regiones costeras. (Redacción de el país, 2015, párr. 2)

El puerto marítimo sería posible siempre teniendo en cuenta el desarrollo urbano de la región y la relación directa y planificada con el municipio, la preservación y cuidado de los recursos ecológicos y étnicos por medio del eco turismo, las conexiones con las otras regiones del país y del mundo, la importancia ambiental y cultural que ofrece el lugar.

A partir de esto se busca reconocer las problemáticas sociales, ambientales urbano-territoriales y económicas que sufre la población Chocoana para así satisfacer sus necesidades básicas y poder proyectar mejorar las características del lugar mediante la planificación del municipio para la correcta implantación y realización del puerto marítimo según los parámetros existentes en la región identificando la viabilidad del proyecto y como afirma el economista Mario Pérez Rincón “es un proyecto de gran envergadura al que no le sobran los inversionistas, pero, pese a su poder capital y político necesitan de la ayuda del Estado para la terminación de obras como vías de comunicación que complementen la construcción del puerto; por otro lado, y desde abajo, es decir desde los habitantes de la región, aunque expectantes, las preocupaciones no se hacen esperar, son varias, una es que se va a atentar contra espacios de reserva ambiental y gran biodiversidad que son la enorme riqueza del Departamento del Chocó, que incluso, algunos áreas están protegidas nacionalmente y otras como importantes reservas naturales.” (Pérez, 2014, párr. 3,4)

Figura No 4:
Áreas de interés ambiental de Nuquí



Fuente: Esquema de ordenamiento territorial municipio de Nuquí, alcaldía municipal, instituto de investigaciones del pacifico

Según lo anterior es necesario determinar las causas y consecuencias que traería la realización de la ciudad portuaria en relación al puerto eco turístico, en temas de gran importancia como la preservación del medio ambiente y la articulación del transporte, esto con la finalidad de mantener la biodiversidad, el respeto por la naturaleza y los animales, como por ejemplo el avistamiento de ballenas y de delfines que llegan cada año entre julio y noviembre, como foco turístico relacionado directamente con el proyecto, determinando estrategias que vayan acorde al cuidado y preservación de los mismos dentro de estas fechas del año, entre otros temas de gran relevancia están planes de desarrollo y su infraestructura de transporte como la conexión vial de Las Animas-Nuquí ya que Chocó no cuenta con salidas terrestres hacia el litoral pacífico (Buenaventura- Tumaco) (Figura No5), por lo tanto se diseñaran estrategias óptimas para que los flujos viales se integren con el puerto y por ende con el municipio y así las cargas marítimas sean mejor distribuidas, generando diferentes conexiones nacionales e internacionales que promuevan el desarrollo del departamento y del país.

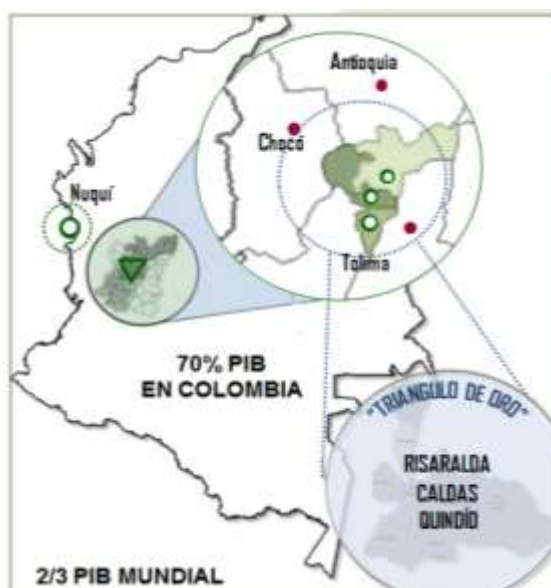
Figura No 5:
Salidas hacia el litoral pacífico



Fuente: Elaboración propia, 2018.

Pese a las diversas problemáticas existentes ambientales y económicas en la región; pensar en la posibilidad de un este Macro-proyecto urbano-marítimo, garantizará el avance progresivo del departamento y de las regiones aledañas a él, destacando su posición geoestratégica por la relación directa con zonas de gran valor económico, como por ejemplo, el eje cafetero más conocido como triángulo de oro y según la cámara de comercio de Manizales (Figura No 6) “se ubica el 52% de la población y se genera el 70% de PIB de Colombia. (Cámara de comercio de Manizales, 2008, párr. 2)

Figura No 6:
Triángulo de oro



Fuente: Elaboración propia

Estas cifras demuestran que el desarrollo que se logre generar en materia de infraestructura urbana para la región impactara de manera directa en la dinámica del país generando así una articulación directa con el departamento del choco y que por medio del puerto garantice el crecimiento económico de los departamentos colindantes al área chocona, además del intercambio comercial por medio de la optimización del transporte de carga como herramienta principal y el transporte marítimo que promueva el intercambio de materias primas con el mundo entero.

Centrándonos en un contexto social el departamento del chocó es una región donde se ha evidenciado diversas problemáticas sociales y urbanas debido a la pobreza existente en el departamento y la falta de planificación del territorio ya que: carece de vías de acceso terrestre, falta de empleo, mal manejo de los recursos, problemas de educación (el 75% de la población de Nuquí- Chocó es analfabeta), de salud y temas que competen más directamente a Colombia como el conflicto armado y el abandono por parte del Estado.

Debido a esto el departamento se ha visto estancado por la mala administración frente a estas problemáticas sociales, por lo tanto es necesario centrar la atención a las carencias que posee la población y determinar programas de desarrollo que mejoren las condiciones de vida de las personas y permitan el crecimiento de la ciudad , ya que por medio de un proyecto tan importante como lo es el puerto marítimo se pueda disminuir el índice de desempleo y mejore la calidad de vida de los pobladores del departamento del Chocó, prestando diferentes servicios que promuevan el desarrollo del territorio, contribuya al mejoramiento de la infraestructura y garantice el progreso comercial y económico del departamento.

No obstante, es necesario resaltar las características del departamento teniendo en cuenta su importancia medio ambiental, paisajista y territorial con gran potencial comercial, ya que el Choco es una región con un valor único en el territorio por sus espacios naturales, su conexión directa con vías de articulación, y los medios de transporte marítimo a largas distancias que podrían fomentar el crecimiento económico y urbano.

Figura No 7:
TASAS DE DESEMPLEO



Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 2016, recuperado de: <http://kiterritorial.co/wp-content/uploads/2016/04/Presentaci%C3%B3n-Choc%C3%B3.pdf>

11.1 POBLACIÓN OBJETIVO

- Habitantes de NUQUI chocó en general
- Habitantes de NUQUI chocó que estén en condiciones de desempleo y pobreza.
- Turistas nacionales y extranjeros que deseen visitar el pacifico colombiano.

11.2 REVISIÓN DE REFERENTES ESPECÍFICOS

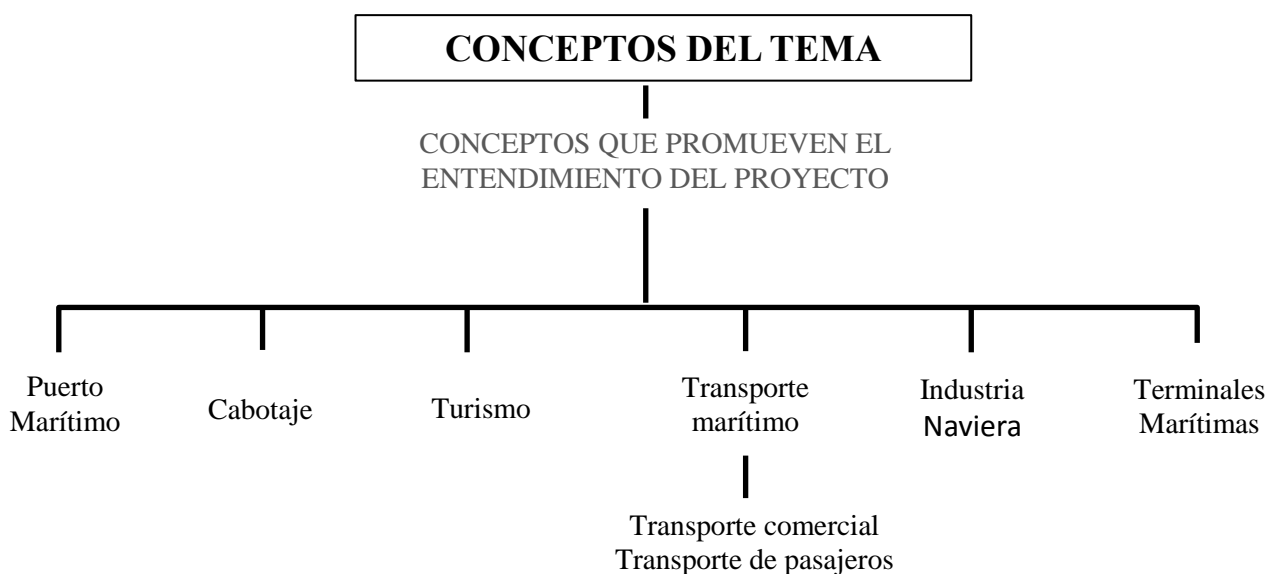
Mediante el análisis de referentes se toma en cuenta la capacidad de funcionamiento en puertos de diferentes partes del mundo y a partir de ellos determinar elementos, características, ventajas, desventajas, similitudes y estructura arquitectónica y urbana, algunos de estos son:

- Puerto Valencia (Ciudad Portuaria)
- Puerto de Singapur
- Puerto marítimo Dante B. Fascell de Miami

11.3 PRODUCCIÓN DEL CONOCIMIENTO SOBRE EL TEMA

Tabla No 2:

Conceptos básicos del tema



3. HIPÓTESIS

“La planificación e implementación de una ciudad portuaria en Nuqui-Chocó (proyectada en el siglo xxi) en relación directa con el puerto marítimo y eco turístico funcionara como detonante de desarrollo urbano que permitirá mejorar la estructura urbana del territorio mediante la articulación regional, a través de dinámicas económicas, eco turísticas, urbanísticas y portuarias que favorezca la calidad de vida de los habitantes, el crecimiento económico, el intercambio comercial y cultural para así, generar diversas relaciones comerciales y turísticas tanto nacionales como internacionales”.

OBJETIVOS

4. OBJETIVO GENERAL

Planificar territorialmente una Eco-ciudad portuaria del siglo XXI, mediante un sistema de desarrollo urbano regional a partir del intercambio económico, cultural y turístico.

5. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Identificar los factores ambientales, principales problemáticas territoriales y las dinámicas urbanas que puedan permitir el adecuado funcionamiento de la ciudad portuaria en torno al transporte marítimo por la cuenca del pacifico permitiendo una complementariedad territorial.
2. Diseño e implantación de zonas de actuación urbana dentro de las cuales se encuentra el puerto marítimo y eco turístico como principal elemento en la estructura y planificación de la ciudad portuaria
3. Formular y proponer estrategias de accesibilidad, infraestructura urbana, dinámicas y flujos comerciales y turísticos por el pacifico colombiano permitiendo la consolidación marítima y la relación directa con la ciudad y el territorio para la estructuración urbana, comercial, turística y laboral.
4. Estructurar un programa de planificación urbana que corresponda a las necesidades de la ciudad en relación al funcionamiento del Puerto Marítimo, teniendo en cuenta las características del lugar a intervenir para optimizar su funcionamiento.
5. Plantear un diseño urbanístico mediante espacios públicos urbano-sostenibles que permitan relacionar y articular el proyecto puntual arquitectónico con la ciudad portuaria.

6. Conocer el contexto social y étnico de la región para determinar y relacionar modelos de diseño que articulen las zonas ambientales con las urbanas.

MARCOS

Por medio de los siguientes marcos investigativos podremos profundizar, analizar, contextualizar e indagar diversos conceptos y teorías que han surgido alrededor de este tema investigativo para poder desarrollar y construir un proyecto urbano a través de la planificación del territorio tomando metodologías, ejemplos, referentes, antecedentes y teorías que puedan ser base fundamental para el desarrollo y estructuración de la ciudad portuaria.

6. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

En esta fase investigativa se toman en cuenta principios, conceptos, teorías y fundamentos básicos para el desarrollo del proyecto entorno a temáticas urbano-marítimas que permitan el enriquecimiento de estrategias de planificación para el planteamiento de la ciudad portuaria teniendo en cuenta las características de la región, la articulación con el interior del país, oportunidades de desarrollo económico, eco turístico, y de transporte.

Mercados internacionales

Turismo marítimo, el gran reto del siglo XXI

La consolidación del turismo marítimo en el mundo ha sido el principal promotor de la economía turística y comercial actual, teniendo en cuenta el respeto y aprovechamiento de la biodiversidad de las zonas costeras en los diferentes países del mundo, por lo tanto es indispensable que Colombia cuente con esta actividad económica indispensable para el desarrollo de la región del pacífico generando relaciones interoceánicas y valiosas oportunidades comerciales y eco turísticas para el país.

El turismo en masas es una de las grandes consecuciones del estado del bienestar, al tiempo que ha venido generando una actividad económica importante. En este contexto, el turismo internacional aumentó un 50 por ciento en los años noventa. (Tabla 3) [...]. Además, los desplazamientos turísticos tienden a ser más distantes y frecuentes. El transporte es uno de los sectores que más contribuye al cambio entre otros factores y, sin embargo, se estima que el crecimiento del turismo internacional en el periodo 1995 - 2020, será de un 175 por ciento, esto es, mil millones de turistas más. Por ello, es todo un

reto para el turismo, compatibilizar el desarrollo de esta actividad con los graves impactos del transporte. (Hernández, L, 2007, párr. 1)

Tabla No 3:

Previsión de “emisión” de turistas internacionales por regiones entre 1995 y 2020

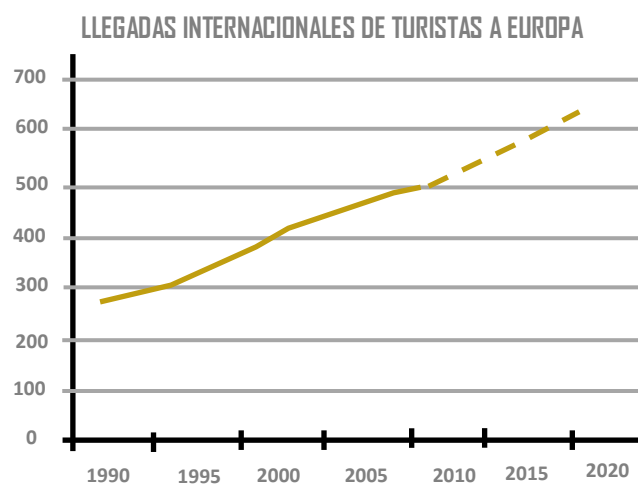
Regiones de origen	Turistas (en millones)				Variación absoluta 1995 - 2020	Variación % 1995 - 2020
	1995	2000	2010	2020		
Europa	311	373	520	729	418	134.41
Asia Oriental y Pacífico	84	89	193	405	321	382.14
América	109	127	173	232	123	112.84
África	14	20	36	62	48	342.86
Oriente Medio	9	12	21	35	26	288.89
Asia Meridional	4	6	10	17	13	325.00
Sin especificar	34	40	54	81	47	138.24
<i>Total</i>	<i>565</i>	<i>667</i>	<i>1.007</i>	<i>1.561</i>	<i>996</i>	<i>176.28</i>

Fuente: Turismo Panorama OMT, 2020.

Por lo tanto es necesario considerar el importante impacto económico, comercial y ecológico que trae consigo el turismo marítimo nacional e internacional, brindando mayores oportunidades turísticas y generando miles de empleos a los habitantes, con el fin de dar uso a las zonas costeras colombianas, en especial la del pacífico colombiano, ya que cuenta con grandes potencialidades a nivel cultural y económico pero bajo aprovechamiento del entorno tal es el caso de potencias mundiales en las costas europeas quienes consideran el turismo marítimo como fuente principal de relaciones comerciales y económicas.

La extraordinaria belleza, la riqueza cultural y la gran diversidad de las costas europeas hacen de ellas el destino preferido de muchos veraneantes de Europa y del Extranjero. Quienes desean el esparcimiento de la mente y del cuerpo encuentran una amplia gama de instalaciones y actividades. La demanda turística está en auge en el mundo entero. (Comisión europea, 2014, pág. 2)

Figura No 8:
Llegadas internacionales de turistas

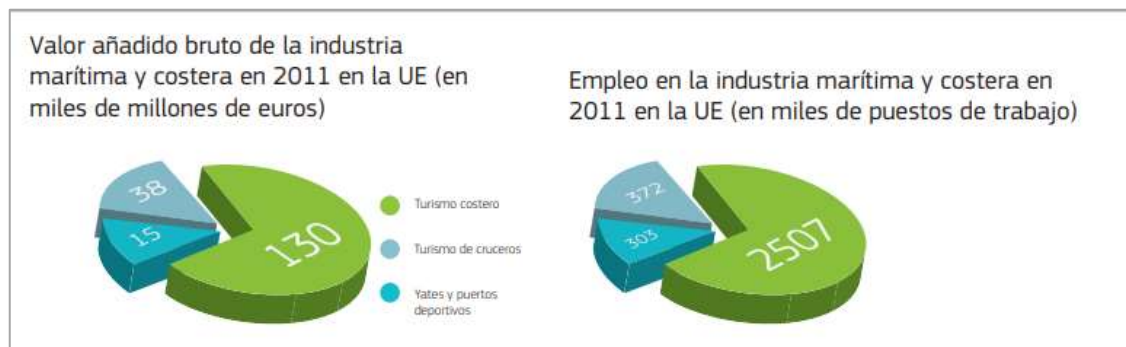


Fuente: Comisión europea, 2014, recuperado de:

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/coastal-and-maritime-tourism_es.pdf

El reto para los centros vacacionales costeros y marítimos de Europa es cómo explotar este potencial de manera sostenible para ofrecer puestos de trabajo atractivos a los habitantes de la región. El turismo costero y marítimo puede ser una importante fuente de crecimiento y de empleo, sobre todo para los más jóvenes. La Comisión Europea ha publicado una Estrategia Europea para agrupar a todas las partes interesadas y desarrollar soluciones innovadoras e inteligentes para los múltiples retos que encara el sector. Esta estrategia recoge 14 acciones que involucran a los socios nacionales, regionales e industriales. (Comisión europea, 2014, pág. 2)

Figura No 9:
Análisis industria marítima y empleo



Fuente: Comisión Europea, 2014 recuperado de:

https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/coastal-and-maritime-tourism_es.pdf

Por lo anterior podemos considerar que el turismo costero y marítimo es una realidad que genera millones de oportunidades económicas y comerciales promoviendo relaciones internacionales, preservando la biodiversidad de cada país y promoviendo un movimiento socioeconómico para los países que cuentan con límites costeros como solución a necesidades básicas, de transporte y comercio.

El turismo además de ser uno de los principales promotores de la economía mundial genera millones de dólares y un crecimiento exponencial en el PIB (producto interno bruto) de cada país, según la OMT el turismo marítimo ha tenido un crecimiento mundial del 7%, con norte América como punto focal de turismo de cruceros recibiendo anualmente miles de turistas con 36% seguido de destinos predilectos en Europa con 11% (Mediterráneo 20%), África con 13%, Asia y Oceanía 8%, Australia% y Sur América con 3%. (Organización mundial del turismo, 2016)

Figura No 10:*Cifras porcentaje de turismo de cruceros en el mundo*

Fuente: *Elaboración propia según datos de la organización mundial del turismo, 2011.*

Teniendo en cuenta el crecimiento mundial es fundamental el papel turístico de las ciudades de sur América entorno a los principales puertos turísticos y marítimos de las costas ya que estos generan el 80% de crecimiento en los países de América limitando con fuentes productoras de comercio internacional y turismo de importantes cruceros en sur América y el mundo, sin dejar de lado que Colombia al ser parte de estas estadísticas mundiales y con gran potencialidad de ecoturismo en el pacifico no cuenta con un puerto que permita aumentar la economía regional y del país para generar un crecimiento del PIB a nivel turístico mayor al actual (5%).

Figura No 11:*Ranking de Turismo de cruceros en sur América y Colombia*

Fuente: *Elaboración propia (de acuerdo a estadísticas de la OMT, 2011)*

7. MARCO REFERENCIAL

Para mayor comprensión de la presente investigación se toma como referente el funcionamiento de la ciudad portuaria y marítima de Puerto Valencia de acuerdo al entorno inmediato de la ciudad demostrando el funcionamiento marítimo, comercial y turístico que viven las ciudades y los países del mundo, promoviendo el transporte turístico y comercial de acuerdo a unas necesidades presentes en la población y la articulación directa del puerto con equipamientos contiguos y por lo tanto con la ciudad.

Puerto Valencia- Ciudad marítima (Concurso)

El futuro de una ciudad exige plantear con inteligencia su evolución, alumnos de los últimos cursos de Arquitectura de la UCH-CEU proponen estrategias alternativas para Valencia que aprovechan su condición marítima, evitando ocupar terrenos agrícolas de L'Horta como propone el Plan General. (Gisbert, J, 2015, párr. 1)

Figura No 12:
Crecimiento de la ciudad



Fuente: Gilbert J, 2015, recuperado de:blog.uch.es

Es evidente el crecimiento que tienen las ciudades portuarias a lo largo del tiempo, entorno al funcionamiento comercial y turístico que genera el puerto ya que promueve una economía en constante movimiento de acuerdo a la oferta y la demanda turística que obtiene la región o la ciudad con la generación de empleos y el auge del turismo. De acuerdo a esto es importante aclarar que la implementación de este tipo de puertos en Colombia es de gran importancia para solucionar problemáticas sociales y económicas de acuerdo a su potencial turístico, comercial, ecológico y cultural.

En la siguiente imagen se puede observar los principales aspectos que se manejaron en el proyecto de puerto valencia teniendo en cuenta la ciudad y el puerto como medio de articulación de acuerdo a unas características básicas, sistemas de organización, movilidad y estructuras:

Figura No 13:
Análisis plano principal del puerto



Fuente: Gilbert J, 2015, recuperado de:

blog.uchceu.es/arquitectura/valencia-futura-ciudad-maritima

Cada propuesta según Gisbert sigue una estrategia con la que responder a:

- Sistema de infraestructura verde.
- Paisaje urbano, puesta en valor mutua, atrae la inversión.
- División geográfica de los usos urbanos y del sistema portuario
- Relación puerto-costa
- Imbricación o macla
- Modelo de sistema portuario
- Movilidad Activa
- Sistema de comunicaciones

(Tomado de: *Gisbert, J, 2015, párr. 7*)

Figura No 14:

Plano principal del puerto



Fuente: *Gilbert J, 2015, recuperado de:*

blog.uchceu.es/arquitectura/valencia-futura-ciudad-maritima

Figura No 15:
Plano zonificación



Fuente: Gilbert J, 2015, recuperado de:
blog.uchceu.es/arquitectura/valencia-futura-ciudad-marítima

Es notorio que el desarrollo de este tipo de ciudades se generan gracias a los flujos portuarios independientemente sean turísticos, comerciales o industriales, en el caso de la ciudad portuaria de valencia su economía y base principal es el comercio marítimo y su atención se centra en la no invasión de los espacios agrícolas respetando áreas verdes que funcionan como articulador del puerto con la ciudad respetando siempre su estructura ecológica.

Puerto marítimo Dante B. Fascell de Miami

Es una ciudad portuaria situada en la bahía de Biscayne en Miami, Florida, Estados Unidos. Está conectado con el centro de Miami por Port Boulevard, un puente sobre el Canal Intracostero. El puerto se encuentra en Dodge Island, que es la combinación de tres islas históricas (Dodge, Lummus y las islas de Sam) que desde entonces han sido combinados en uno solo. A partir de 2011, el Puerto de Miami para las cuentas de 176.000 puestos de trabajo y tiene un impacto económico anual en Miami de \$ 18 mil millones. Es el mayor puerto 11 de contenedor de carga en los Estados Unidos. En 2010, un récord de

4,33 millones de pasajeros viajó a través del Puerto de Miami. Uno de cada siete de los pasajeros de cruceros del Mundo parte de Miami. (Touristlink, 2011, párr. 1)

Se debe tener en cuenta que este puerto marítimo es reconocido por su imponente estructura y por ser referente logístico en el mundo, ya que distribuye grandes toneladas en mercancías y es el puerto turístico más importante de América para la llegada y salida de grandes cruceros, lo que consolida el desarrollo y crecimiento de la economía local y trasciende a la economía del país.

Figura No 16:

Análisis puerto de Miami



Fuente: Touristlink,2011 tomado de: <http://www.miaminews24.com/2015/08/26/puerto-de-miami-y-la-i595-compiten-entre-los-mejores-10-proyectos-de-transporte-de-eeuu/>

Miami al ser potencia de turismo marítimo en América, aprovecha al máximo la relación existente entre los recursos marítimos y la interacción con el espacio urbano sin invadir reservas y elementos naturales de gran importancia ya que su principal materia prima es el turismo marítimo y traspaso de mercancía.

7.1 HISTÓRICO

El interés histórico del municipio es fundamental para el sistema investigativo y recolección de datos para determinar estrategias de diseño y relaciones sociales y urbanas. Según la alcaldía municipal de NUQUI se determina que:

Con respecto a la fundación de Nuquí hay varias hipótesis:

La Primera dice: *Que su primer fundador fue un señor llamado JUANICO CASTRO, quien venía del Baudó con una peonada de indios en busca de Tagua (Marfil vegetal), Raicilla (o ipecacuana), Damágua, Caucho, Cabecinegro producidos de las palmas y árboles de nuestra selva, vegetales éstos muy apetecidos en esa época comercialmente en la República de Panamá, para la industria y la medicina. Investigaciones recientes, se inclinan por esta posibilidad, por cuanto el señor CASTRO, si llegó a este territorio, pero no se estableció en él, sino que se dirigió a la población del Valle - Chocó, en donde si había los artículos que el buscaba y existía un importante comercio de los mismos.*

(Alcaldía Municipal de Nuquí, 2018, Párr. 1)

La Segunda señala: *Que sus verdaderos colonizadores fueron, JESÚS MUÑOZ, quien venía de Buenaventura en compañía de la señora MATILDE LÓPEZ e hijos; de la señora en mención con otro padre. Estos llegaron con el ánimo de conseguir Raicilla y Tagua y se establecieron definitivamente en el lugar donde hoy se encuentra situada la población en referencia. Esta familia se estableció definitivamente en el lugar y con sus descendientes poblaron la región; a la que posteriormente llegaron nuevos emigrantes.*

(Alcaldía Municipal de Nuquí, 2018, Párr. 2)

La Tercera expresa: Que en un principio Nuquí, era simplemente un Corregimiento ya que la capital era la población del VALLE - Chocó. Su elevación a la categoría de Municipio se debe a un detalle muy curioso; un día muy inesperado, se presenta a la población de Nuquí, un señor llamado ROBERTO WALT, según parece tenía mucha influencia con las autoridades Departamentales de ese entonces y se enamoró locamente

de una joven llamada OLIMPA MORENO, romance este que le hace establecer en la población de Nuquí. A poco tiempo este señor es nombrado Alcalde del Valle (Chocó) y se dirige al Intendente de esa época JORGE VALENCIA LOZANO, expresándole que aceptaría el nombramiento si se trasladaba la Alcaldía a Nuquí, petición ésta que se cumple; quedando Nuquí como cabecera Municipal en el año de 1915.

(Alcaldía Municipal de Nuquí, 2018, Párr. 1)

Si hacemos un análisis del recorrido histórico del Municipio de Nuquí, nos podemos dar realmente cuenta que este ente Local, fue cabecera Municipal de la provincia del Pacifico Chocoano e igualmente, cabecera del Circuito Judicial en donde tenían asiento los diferentes Juzgados existentes para ese tiempo de acuerdo a lo preceptuado en el Artículo segundo (2°) de la Ley 13 del 03 de Noviembre de 1947, por medio del cual se crea el Departamento del chocó y Circulo Notarial. (Alcaldía Municipal de Nuquí, 2018, Párr. 11)

Figura No 1 7:
Línea del tiempo



Fuente: Elaboración propia

7.2 ENFOQUE NORMATIVO

La posibilidad de implementar este tipo de proyectos en el pacífico colombiano debe ir fundamentado bajo las normativas ambientales vigentes en el país la cual especifica el desarrollo, intervención y adecuación operativa entorno a un marco legal que promueve y valora la preservación de entornos naturales y reservas ambientales. Además de diferentes entes administrativos nacionales e internacionales que permitan la relación directa del país con el mundo. (Esquema de ordenamiento territorial, 2004-2016)

- La Dirección General Marítima es la Autoridad Marítima Nacional que ejecuta la política del Gobierno en materia marítima y tiene por objeto la regulación, dirección, coordinación y control de las actividades marítimas, en los términos que señala el Decreto 2324 de 1984, en concordancia con lo dispuesto en el Decreto 5057 de 2009.(Ley 2324,1984 y 5057, 2009)
- RESOLUCIÓN NÚMERO 0000850 DE 2017. Establece el contenido del Reglamento de condiciones técnicas de operación de los puertos marítimos y se dictan otras disposiciones. (Resolución 0000850, 2017)
- Se establecen legislaciones para seguridad, cuidado, protección y prevención de todo el campo marítimo, esto abarca los buques, puertos personas y el medio ambiente. (Organización marítima internacional, 2016, pág. 3)
- Artículo 3, Decreto N° 1016 de 2000: Corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley 01 de 1991 y en materia de tránsito, transporte y su infraestructura de conformidad con la delegación prevista en el Decreto 101 del 2 de febrero de 2000. (Decreto N° 1016 de 2000, Artículo 3).

Igualmente se debe tener en cuenta el marco básico legal vigente del municipio de Nuquí Choco en aspectos de ordenamiento del territorio para la ejecución y desarrollo de proyectos teniendo en cuenta planes y estrategias en temas como movilidad, relación urbano-rural, reservas ambientales y límites

marítimos contemplados en el EOT de Nuquí las normas básicas a considerar según el plan de ordenamiento territorial de NUQUI son las siguientes:

CAPITULO II. CLASIFICACIÓN Y ZONIFICACIÓN GENERAL DEL TERRITORIO.

Artículo 13. Perímetro Urbano Propuesto.

El Perímetro Urbano Actual referenciado en el diagnóstico se delimito de acuerdo al perímetro de servicios, ya que el que se encontraba determinado por acuerdo Municipal excedía el de servicios; para la formulación se tomará el perímetro adoptado en el diagnóstico adicionando un área para la localización de la vivienda de interés social, donde a futuro se ampliarán los servicios públicos domiciliarios. (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 11.) (Mapa No 1)

Figura No 18:

Perímetro urbano de Nuqui



Fuente: EOT Nuqui-Chocó, 2016. Recuperado de:

<http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/nuqui%C3%ACchocoeot2005-2016.pdf>

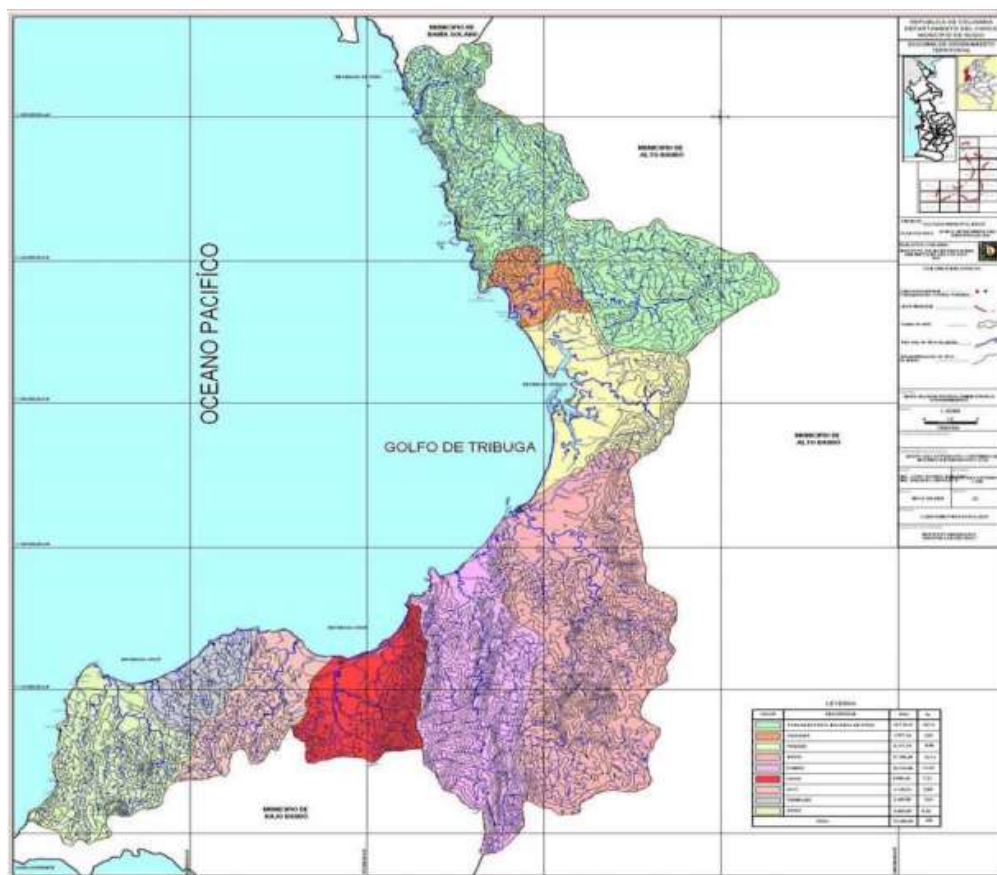
Artículo 14. Suelo Rural.

Lo constituyen los terrenos no aptos para uso urbano por razones de oportunidad o por su destinación a usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas. (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 16) (Mapa No 2)

Se incluye en esta categoría a los centros poblados mayores y menores que son:

Jurubirá, Tribugá, Panguí, Coquí, Joví, Termales, Partadó, Arusí, Villanueva, Puerto Indio, La Loma, Tandó, Santa Teresita del Tambo y Santa Maria de la Camaronera. (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 16)

Figura No 19:
División suelo rural



Fuente: EOT, Nuqui-Chocó, 2016.

Artículo 15. Suelo de Protección.

Está constituido por zonas y áreas localizadas dentro de cualquier tipo de suelo, que por sus características geográficas, paisajísticas y ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras, para la provisión de servicios públicos domiciliarios o por ser áreas de alta amenaza y riesgo no mitigable, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse, teniendo como objetivo final su preservación. Corresponden a esta categoría (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 16)

1. Las áreas de reserva para la conservación y protección del medio ambiente y los recursos naturales. (Mapa No 3)

A. Zona costera continental:

- Sub zona Marino Costera o Franja de Mar Afuera
- Sub zona de Bajamar o Franja de Transición.
- Sub zona Terrestre – Costera o Franja de Tierra adentro.

(Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 16)

B. El Sistema Hidrográfico Compuesto por el Océano Pacifico

C. Áreas de Bosque Protegidas.

D. Parques Nacionales Naturales

(Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 17-18)

2. Las áreas de reserva para el aprovisionamiento de servicios públicos domiciliarios.

(Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 18)

3. Zonificación preliminar de amenazas (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 19)

CAPÍTULO III: LA ESTRUCTURA DE ARTICULACIÓN URBANO-RURAL.

Artículo 16. Definición.

Se entiende por estructura de articulación Urbana-Rural, aquella conformada por la relación entre la cabecera municipal, los centros poblados mayores (Jurubirá, Panguí y Arusí) y el sistema de asentamientos menores. (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 21)

Artículo 17. La Clasificación del Sistema de Asentamientos Definición y Componentes.

El sistema de asentamientos está conformado por las zonas que ocupan el territorio en diversas actividades permanentes como la económica, relaciones sociales, residenciales y culturales relacionadas entre ellas de forma sistémica. Están conformados por:

1. La Cabecera Municipal
2. Los Centros Poblados Mayores.
3. Los Asentamientos Menores.

(Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 21)

Artículo 21. Sistemas de Comunicación Vial. Política General

Propender por el desarrollo equilibrado del municipio, entre el campo y las áreas urbanas y entre el municipio y la región de manera armónica con el medio natural, consolidando la Infraestructura vial existente tanto terrestre como aérea, marítima y fluvial, con proyección zonal, regional y nacional, propiciando la integración del municipio. (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 22)

Artículo 22. Sistemas de Comunicación Vial. Objetivos.

Los objetivos del sistema de comunicación vial son los siguientes:

1. Consolidar el sistema marítimo y fluvial como sistema de movilización de pasajeros y carga, haciendo viable un transporte económico entre los diferentes asentamientos del municipio y de éste con la región.
2. Consolidar las redes internas existentes, de tal manera que se fortalezcan las relaciones entre los

diferentes asentamientos.

3. Mejorar la red existente entre los centros poblados mayores y las áreas productivas del área rural.
4. Adecuar la red vial actual terrestre de tal manera que sirva de soporte para la Integración interna y articulación con los municipios vecinos y la región.
5. Consolidar la denominada interconexión con la futura vía al mar (Animas - Nuquí) y el Puerto de Tribugá.

(Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 22)

Artículo 23. Sistemas de Comunicación Vial. Acciones Estratégicas.

Se determinan las siguientes acciones estratégicas para el cumplimiento de los objetivos propuestos en el sistema vial. (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 23)

Artículo 24. Plan de Vías. Las vías del Plan vial del Municipio de Nuquí, son de obligatoria construcción según prioridades que determine el desarrollo del sector urbano, articuladas a los proyectos vía Ánimas- Nuquí y Puerto de Tribugá y de acuerdo al Plan de Desarrollo. (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 23)

CAPITULO III. COMPONENTE RURAL

SUBTÍTULO 1. POLÍTICAS, OBJETIVOS Y ESTRATEGIAS DE MEDIANO Y CORTO PLAZO PARA LA OCUPACIÓN DEL TERRITORIO RURAL. (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 40)

Artículo 69. Propuesta de Uso. Su uso principal es de bosques protectores de conservación, recuperación y conservación forestal. Como uso complementario se permite investigación controlada, extracción de madera con sistemas de aprovechamiento selectivo y sistemas agroforestales. Como usos condicionados están la extracción controlada de productos secundarios. Son incompatibles, actividades industriales urbanizaciones, agricultura intensiva, tala rasa, quema, y todo aquel que pueda causar deterioro al medio ambiente. (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 43)

Artículo 71. Propuesta de Uso. Como uso principal se concentra, el acuaturismo marino, los deportes náuticos, la pesca marítima artesanal. Como uso complementario se permite la infraestructura costera; condicionando las actividades agropecuarias y agroindustriales, siendo incompatible todas aquellas actividades que puedan causar deterioro al medio ambiente. (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 44)

Artículo 80. Zonas De Amenazas Naturales. Todas las zonas y áreas consideradas en la propuesta de uso y ocupación de los suelos rurales involucran el análisis de la variable amenazas, tal como se observa en el **Mapa N° 08 de Zonificación Preliminar de Amenazas Naturales** (Esquema de Ordenamiento territorial, 2004-2016, pág. 47)

Tomado de: Documento Word suministrado por Planificación del municipio de Nuquí, Acuerdo *Esquema de ordenamiento territorial, (Agosto 2004-2016) Municipio de Nuquí-Chocó*

7.3 ANTECEDENTES

En la medida en que se incrementó la economía de escala en la producción de bienes, fue necesario mover mayores cantidades de artículos y hacerlas llegar a lejanos lugares. Desde esa época el transporte marítimo es por excelencia el medio para trasladar mercancías entre sitios remotos y ha definido la regulación y normatividad de los demás medios de transporte, que en mayor o menor medida las han imitado o adaptado. (La otra opinión, 2013, párr. 2)

El desarrollo de la navegación se basó en encontrar determinados lugares de las costas (bahías profundas y ensenadas muy tranquilas, así como desembocaduras de ríos) que ofrecían posibilidades de atraque y refugio seguro a las primitivas embarcaciones. Los primeros pueblos con importante tradición navegante fueron los fenicios, decanos del comercio mundial, dotaron de faros los puertos naturales para facilitar la navegación nocturna, e inclusive construyeron los primeros puertos artificiales en Sidón y Tiro. Su técnica fue tan exitosa que rápidamente la imitaron los griegos, vikingos y polinesios.

Los principales hitos en el transporte marítimo han sido el descubrimiento del nuevo mundo en 1.492, la inauguración del Canal de Suez en 1.869, el Canal de Panamá en 1.914, la aplicación del contenedor al transporte marítimo en 1.956 y el inicio de la era de los mega-porta-contenedores en el año 2.006. (La otra opinión, 2013, párr. 3-5)

Colombia, a pesar de poseer una ubicación estratégica envidiable, con acceso fácil a los dos océanos y estar localizados en la mejor esquina de América, nunca ha tenido visión marítima y, después de la lamentable pérdida de Panamá, no se desarrollaron nuevos puertos y tampoco se le puso la atención requerida a la Flota Mercante, dejándola desaparecer. (La otra opinión, 2013, párr. 9)

La conclusión es clara: Colombia tiene la necesidad vital de esforzarse en el desarrollo del transporte marítimo que le permita insertarse en la nueva economía del presente siglo, aumentando sensiblemente las exportaciones y convirtiéndose en un puente importante entre los dos océanos, pero antes de hacerlo es imprescindible estudiar la experiencia de otros países del mundo, incluyendo los más fuertes en el tema, pero también considerando la posibilidad de estudiar los más convenientes en relación costo/beneficio. (La otra opinión, 2013, párr. 31)

Según la afirmación anterior a lo largo de la historia se ha considerado el transporte marítimo como fuente de desarrollo de las principales ciudades del mundo, es por esto que la relación y articulación de la ciudad con el puerto es de vital importancia para las ciudades costeras de acuerdo a las dinámicas urbanas, las determinantes naturales, la relación con los espacios, el sistema de movilidad y vías, la industria, el comercio y los ingresos económicos en torno a un puerto marítimo. En el caso de nuestra investigación es necesario que el puerto sea el principal detonante de la ciudad.

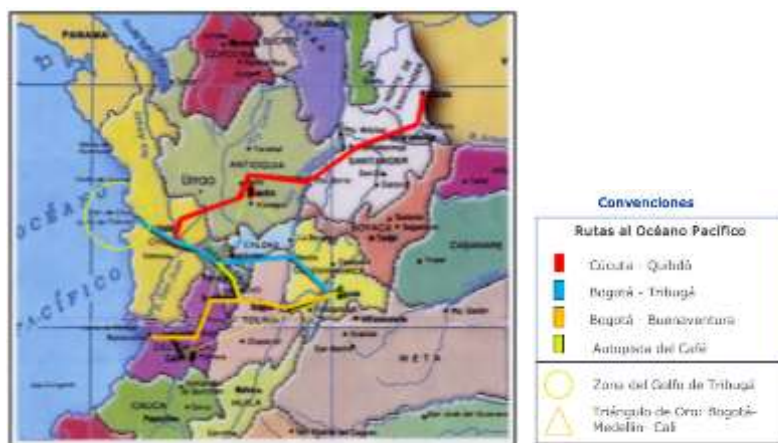
LA IMPORTANCIA DEL PUERTO DE TRIBUGA PARA EL CHOCÓ

“Es una verdad inobjetable que el departamento del Chocó y el Pacífico a través del Puerto de Tribugá se pueden convertir en un bastión que impulse la economía del país”

La idea brillante de construir el puerto en Nuqui nació exactamente en el año 1989, en el marco de una reunión de concejales del Pacífico en el municipio de Bahía Solano. Posteriormente, en el año 1992 el proyecto quedó incluido en el Concejo Nacional de Política Económica y Social del país. Así se estableció como un pilar fundamental que le generaría un desarrollo auto sostenible a la región y por consiguiente al territorio nacional. Más adelante se creó la sociedad Arquímedes, exactamente el 20 de noviembre de 2006, una alianza conformada por las gobernaciones de Caldas, Risaralda y Chocó, con el respaldo de empresas del sector privado. Los anteriores generaron aquella alianza estratégica y comercial con el objetivo de construir el puerto de aguas profundas más importante en la historia de nuestro país (Mapa No 7), un mega proyecto que a diferencia de los canales mencionados anteriormente solamente con un calado admitiría una profundidad de 20 metros, lo que le convertiría inmediatamente en uno de los puertos más importantes del mundo marítimo, incluso seríamos una alternativa al canal de Panamá y al puerto de Buenaventura. (Revista las dos orillas, 2017)

Figura No 20:

Localización puerto de Tribugá



Fuente: Cámara de comercio de Manizales, 2013.

8. DISEÑO METODOLÓGICO

Mediante el análisis y recopilación de datos, estadísticas y conceptos se investigara a fondo el potencial ofrecido por el pacifico chocono para la planificación y adecuación de una ciudad portuaria que funcione entorno a un puerto marítimo y eco turístico y que este puedan ser el principal potencializador de la ciudad, para ello partimos de un proceso investigativo y metodológico que enmarque y mejore el esquema de ordenamiento territorial por medio de 3 etapas investigativas:

Figura No 21:
Metodología



Fuente: Elaboración propia

Según lo anteriormente mencionado se desarrollara un método cualitativo e inductivo que permitirá implementar y desarrollar diferentes etapas para la investigación mediante fuentes primarias y secundarias que determinaran un análisis coherente respecto a ámbitos territoriales y locales analizando problemáticas y potencialidades. Por medio de este enfoque, la observación, y datos estadísticos se fortalecerán los conocimientos y posteriormente plantear un proyecto arquitectónico en el cual se verá influenciado por estrategias de diseño planteadas tras el correcto análisis del lugar.

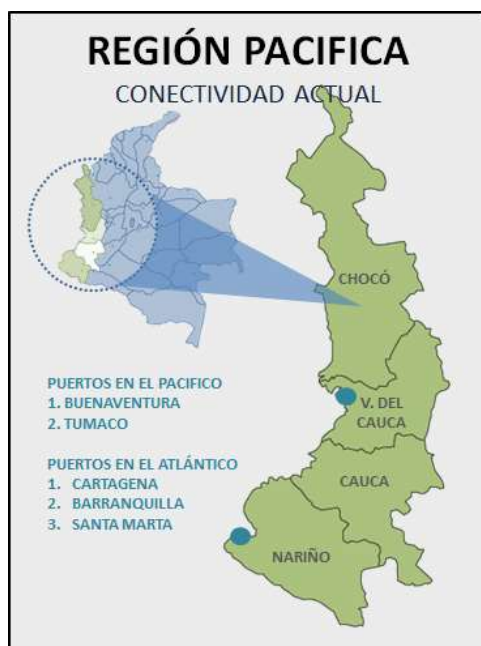
ETAPAS DE LA INVESTIGACIÓN:

- **ETAPA 1. FUENTES PRIMARIAS**

El pacífico colombiano cuenta tan solo con 2 puertos marítimos los cuales presentan un alto nivel de saturación ya que la capacidad de los mismos no es suficiente para la demanda portuaria del pacífico, por lo tanto la región y el país necesita urgentemente nivelar estas estadísticas y promover el desarrollo comercial y turístico más específicamente en la región del choco por sus altas potencialidades eco turísticas y oportunidades de fortalecer los puertos colombianos. (Figura No 22)

Figura No 22:

Ubicación de los principales puertos del pacifico



Fuente: Elaboración propia

Así mismo se puede apreciar las características y potencialidades turísticas que posee el municipio por temas de conectividad con valle del cauca, cauca y Nariño y las innumerables posibilidades de extender las relaciones de transporte marítimo con otros países que pertenecen a la cuenca del pacifico

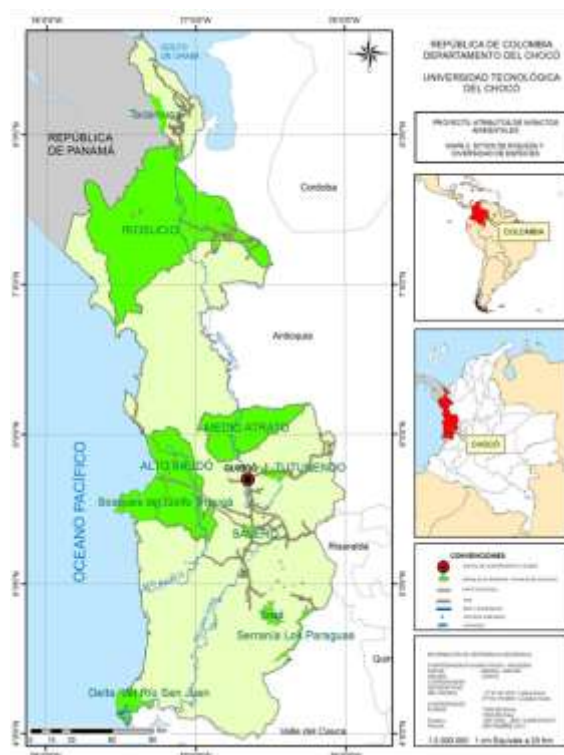
Figura No 23:
Movimiento en el sector turístico del chocó en 2016



Fuente: grafico Lr/AS, Revista la república, febrero de 2017.

Teniendo en cuenta lo anterior el departamento del chocó cuenta con un gran potencial eco turístico por las riquezas hidrográficas que presenta y su belleza en fauna y flora, el crecimiento turístico en la región ha crecido de manera exponencial como se puede observar en el grafico anterior (Grafico No), pero lamentablemente hacia la zona del litoral pacífico ha sido menor por su difícil acceso, ya que no cuenta con un sistema de transporte terrestre, marítimo y aéreo adecuado para la potencialización del turismo, por lo tanto es indispensable generar una articulación eco turística directa entre el pacifico colombiano y el interior del país, ya que Colombia no cuenta con este tipo de proyectos que en diferentes países del mundo han sido el principal promotor de economías nacionales e intercambio comercial, dinámicas naturales y turísticas. Por consiguiente para lograr el fortalecimiento y aprovechamiento de la biodiversidad se determinan los principales sistemas ambientales que ofrece la región para poder generar el desarrollo eco turístico que le hace falta al país. (Figura No 24)

Figura No 24:
Reservas naturales por diversidad de especies en chocó



Fuente: Monografía, Héctor Mosquera, universidad tecnológica del Chocó

Según lo anterior cabe destacar que el municipio con mayor probabilidad para la realización del puerto marítimo es Nuquí choco por turismo ecológico, la profundidad marítima que estaría dispuesta para el recibimiento de grandes buques, ya que supera los 20 metros de profundidad, amplitud para la ubicación de muelles, la posibilidad de 2 vías de acceso terrestre, la conectividad aérea, el avistamiento de ballenas como principal actividad turística y las riquezas naturales que alberga en su entorno inmediato.

Por consiguiente determinaremos las principales características rurales y urbanas para formular estrategias pertinentes teniendo en cuenta fuentes primarias y en base a ellas analizaremos las fuentes secundarias así:

- **ETAPA 2: FUENTES SECUNDARIAS**

Como desarrollo de fuentes secundarias partiremos de un análisis más puntual del territorio (Municipio de Nuquí-Chocó) respecto a las fuentes primarias ya antes mencionadas, por lo tanto determinaremos las características, oportunidades, problemáticas urbano-ambientales, ventajas y desventajas que traería consigo la realización de un puerto eco turístico teniendo en cuenta el entorno urbano-rural, el impacto socioeconómico y el tema étnico presente en el municipio (Mapa No 12), por consiguiente se determinará:

- Características ambientales e hidrográficas
- Resguardos Indígenas
- Potencialidades del municipio
- Estructuras urbanas

En el siguiente mapa se puede observar las características ecológicas que posee Nuquí, sus principales fuentes hídricas (8 Ríos) que conectan y articulan los diferentes corregimientos (Figura No 25 y 26), sus reservas ambientales (Golfo de Tribugá, serranía del Baudó, Manglares, parque Natural Nacional de Utría) teniendo en cuenta que es de suma importancia su conservación por su riqueza en fauna y flora, por esta razón es fundamental identificar estas zonas de reserva ambiental para establecer una relación directa con las dinámicas eco turísticas.

Figura No 25:

Reservas naturales y riqueza hidrográfica



Fuente: Elaboración propia

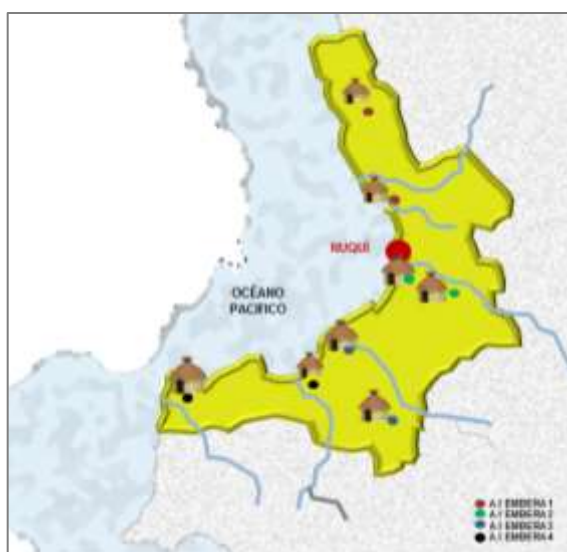
Figura No 26:
Corregimientos de Nuquí.



Fuente: Elaboración propia

También es fundamental destacar la importancia étnica que prevalece en el municipio, siendo las comunidades indígenas (**Emberá**) las predominantes en áreas rurales del municipio y como su estilo de vida va directamente relacionado con la estructura urbana, por lo tanto se debe tener en cuenta los cuatro asentamientos indígenas existentes en Nuquí para integrar su tipo de cultura a las dinámicas de desarrollo de la propuesta urbana.

Figura No 27:
Comunidades Indígenas de Nuquí

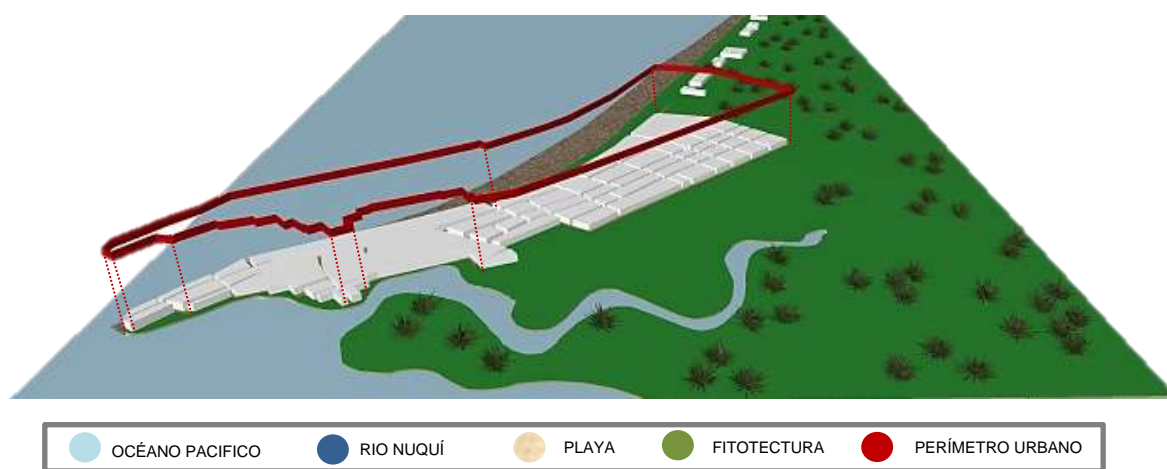


Fuente: Elaboración propia

Al determinar estas características generales del municipio de Nuquí presentamos un análisis detallado de las diferentes estructuras urbanas que componen el casco urbano principal para analizar las características, potencialidades y problemáticas del Municipio:

- **ANÁLISIS GRAFICO DE ESTRUCTURAS URBANAS**

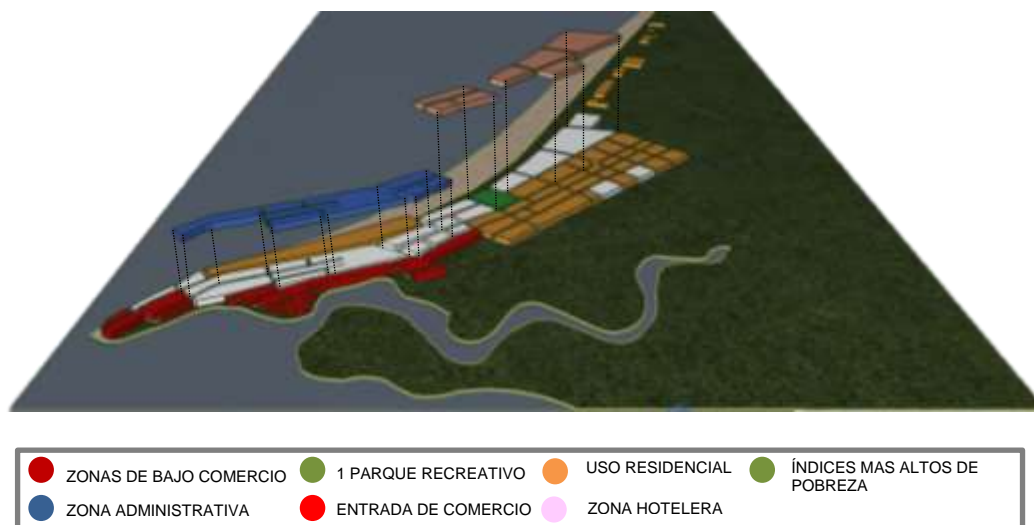
Figura No 28:
Estructura ecológica



Fuente: Elaboración propia

- Resguardos indígenas promotores de la conservación del medio ambiente
- Riqueza hidrográfica (cuenta con 6 ríos principales y limita con el océano pacífico)
- Importantes reservas naturales, fauna y flora.
- Principal atractivo eco turístico
- Grandes hectáreas de zonas verdes o rurales

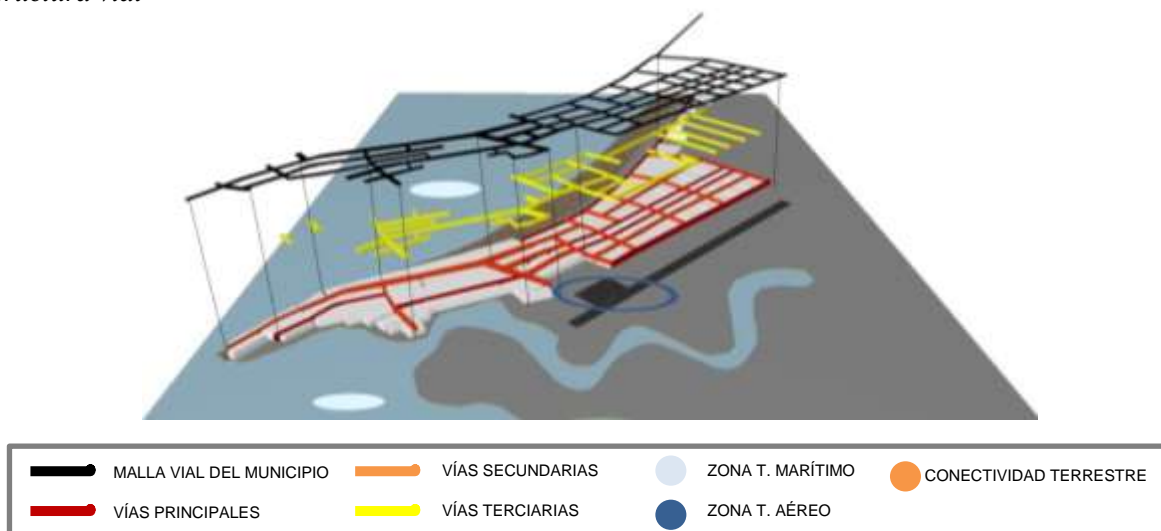
Figura No 29:
Estructura social



Fuente: Elaboración propia

- Desempleo y analfabetismo
- La mayor parte de la extensión urbana presenta altos índices de pobreza
- Zonas residenciales en malas condiciones
- Zona hotelera (en las costas) mayor generador económico del municipio
- Expansión urbana desde su centro fundacional
- Bajo aprovechamiento del suelo urbano
- Pocas zonas de uso recreativo y de aprovechamiento turístico
- Algunas zonas de la playa en notorio estado de abandono
- Reubicación de zonas de amenazas ambientales

Figura No 30:
Estructura vial



Fuente: Elaboración propia

- Falta de conectividad terrestre con el interior del país y por ende con la región
- Morfología urbana en malas condiciones
- Solo cuenta con una vía pavimentada
- Acceso de transporte aéreo en malas condiciones

Figura No 31:
Estructura usos del suelo



Fuente: Elaboración propia

- Gran parte del área urbana tiene vacíos urbanos
- Falta de zonas recreativas
- Funcionamiento del aeropuerto municipal
- Principal actividad económica en zona turística y hotelera (inconformidad por bajo turismo)
- Falta de centros educativos
- Zonas de protección ambiental

Figura No 32:
Estructura urbana



Fuente: elaboración propia

- Barrios con altos índices de pobreza
- Áreas extensas para el desarrollo urbano del municipio
- Oportunidades para expansión de zonas que promuevan y generen economía al municipio y a la región del chocó.
- Inactividad en zonas rurales

Por medio de este análisis de las diferentes estructuras urbanas del municipio se puede evidenciar las problemáticas y la falta de planificación de Nuquí tanto en su estructura urbana como en su estructura vial. Sin embargo el potencial de desarrollo urbano existente en el municipio y su expansión urbana se podría generar e integrar un modelo de desarrollo que permita el funcionamiento y la articulación del puerto marítimo en torno a una ciudad portuaria siempre y cuando se tenga en cuenta las características eco turísticas del lugar y las relaciones étnicas, y medio ambientales.

• **ETAPA 3: DATOS ESTADÍSTICOS Y OBSERVACIÓN**

Figura No 4:

Cuadro comparativo de turismo en puertos de Colombia

CUADRO COMPARATIVO TURISMO MARÍTIMO DE COLOMBIA				
	CARTAGENA	SANTA MARTA	SAN ANDRÉS ISLAS	PROYECCIÓN NUQUÍ
1. LLEGADA DE CRUCEROS	9 buques cruceros (30 líneas de cruceros)	5 cruceros buques (Anualmente 23 cruceros)	5 cruceros (promedio) Tenders (menor capacidad)	4 cruceros simultáneamente 2 buques comerciales
2. NUMERO DE TURISTAS	+10.000 Pasajeros por día en 2017 en muelles turísticos	30. 000 cruceristas En 2018 2017 = 17.924 anual	+ 2000 Pasajeros por día en temporadas altas	+5000 pasajeros 1 crucero 1.600 personas por día.
3. EQUIPAMIENTOS	Terminal de cruceros Restaurantes Oasis portuario Almacenes de artesanías Tiendas duty free/Juan Valdez Centro de negocios Servicios médicos	Puerto comercial, granel y cruceros Punto logístico Tiendas Restaurantes Parque nacional Rodadero Parque natural	Restaurantes Tiendas Acuario Parque nacional Jardín botánico Terminal marítima el arenal Muelles Puerto deportivo Club náutico	Malecón Eje comercial Acuario Restaurantes Club náutico Centro cultural Museo Parques Senderos ecológicos Terminal portuaria
4. CAPACIDAD HOTELERA	Ocupación hotelera 61% 34 hoteles de los más importantes 202 establecimientos de alojamientos y hostales	Ocupación hotelera 71% 30 de los más importantes Desde 15 personas hasta 1300	30 hoteles más importantes +150 hoteles para suplir las necesidades de turistas	Hoteles actualmente: 31 hoteles de mediana capacidad, proyección: +20 que genere 70% de capacidad hotelera
5. VALOR GENERADO	97% de los pasajeros marítimos que llegan a Colombia 40 millones de dólares anuales a Cartagena 40 HECTÁREAS	Crecimiento de turismo de cruceros 460% 120 dólares por pasajero 240.000 dólares generados a turismo marítimo por viaje de crucero	3ra parte de turismo de cruceros de Colombia. 114.693 turistas extranjeros en 2017 +13.000.000 de dólares	Crecimiento de turismo 100%, 50% en generación de empleos, 1 cruceros con capacidad de 1300 personas generar más de 160.000 dólares.

Fuente: *Elaboración Propia*

Mediante el análisis comparativo podemos concluir que el municipio de Nuquí cuenta con grandes oportunidades de crecimiento en torno al potencial turístico que ofrece la región, teniendo en cuenta que las ciudades costeras alcanzan grandes márgenes de desarrollo económico subsistencia, funcionamiento y incremento en la demanda turística.

9. ANÁLISIS URBANO /ARQUITECTÓNICO

Nuquí al ser un municipio colindante con el océano pacífico y rico en ecosistemas cuenta con valiosas oportunidades y fortalezas para el crecimiento y desarrollo del mismo generando importantes conexiones con la región del Chocó y con el interior del país.

Figura No 33:
Localización de Nuquí.



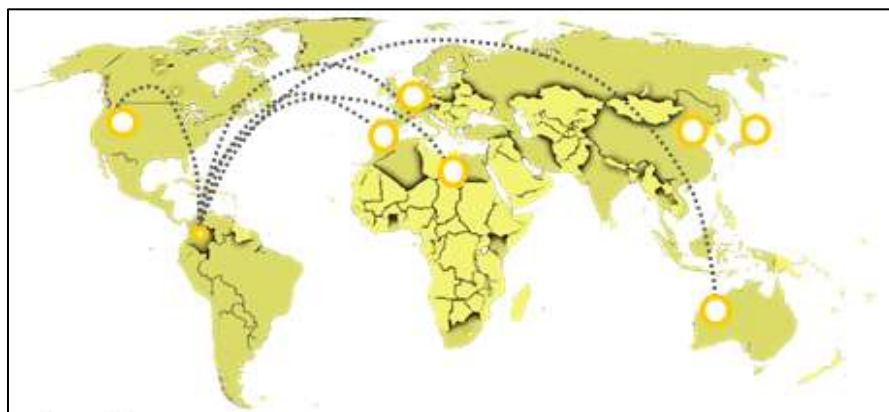
Fuente: *Elaboración propia*

10.1 CONEXIÓN GLOBAL

Es fundamental identificar las características geográficas que posee el territorio chocoano y la conectividad a nivel global (Figura No 34) por medio de la articulación comercial y turística que brindaría la cuenca del pacifico en relación a otros países del mundo.

Figura No 34:

Mapa mundial en relación a Colombia



Fuente: *Elaboración propia*

10.2 CONEXIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL

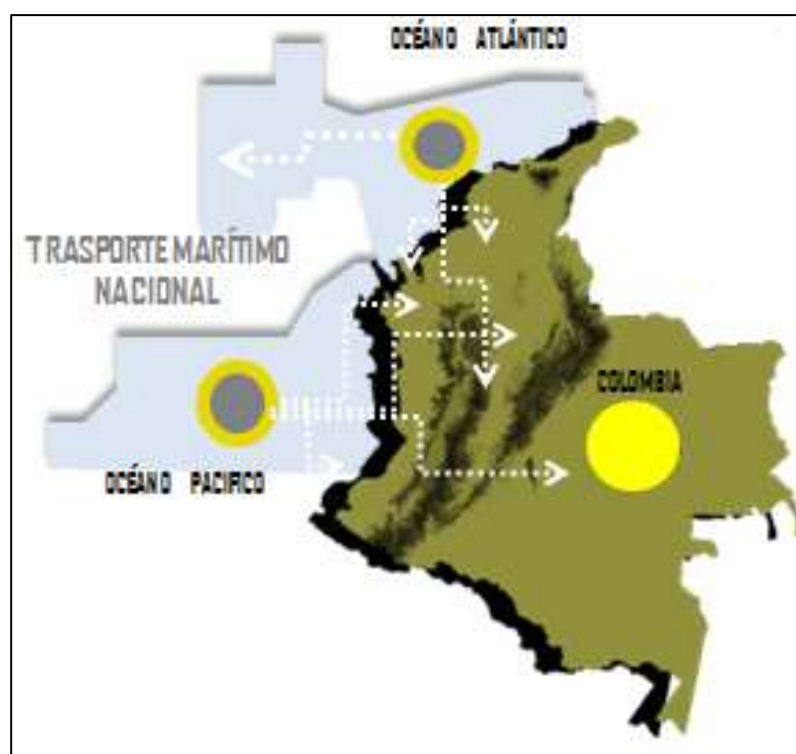
Colombia se ha caracterizado por las relaciones comerciales a nivel nacional (Figura No 35) e internacional (Figura No 36) pero cabe destacar que el mayor potencial se encuentra en las costas colombianas, determinando una relación directa e inexistente en la región pacífica (Figura No 37), el bajo aprovechamiento de esta zona costera ha hecho evidente pérdidas económicas al país, pero promoviendo esta articulación por medio de la vía marítima se podría mejorar la economía del país y las relaciones comerciales y turísticas por ser una región rica en ecosistemas.

10.3 ESCALA REGIONAL

La región del pacífico colombiano se ha caracterizado por su belleza hidrográfica y eco sistémica, contando con diferentes municipios y ciudades que brindan un desarrollo importante para el país pero como muchos países subdesarrollados el bajo aprovechamiento del espacio a traído problemáticas en cuanto a relaciones comerciales y turísticas y falta de conectividad terrestre del interior al litoral pacífico ya que solo cuenta con dos salidas terrestres en Tumaco(Nariño) y en Buenaventura igualmente a falta puertos marítimos estos dos se encuentran en estado se saturación, perdiendo importantes oportunidades de empleo y economía para la región y para el país.

Figura No 35:

Conexión trasporte marítimo nacional



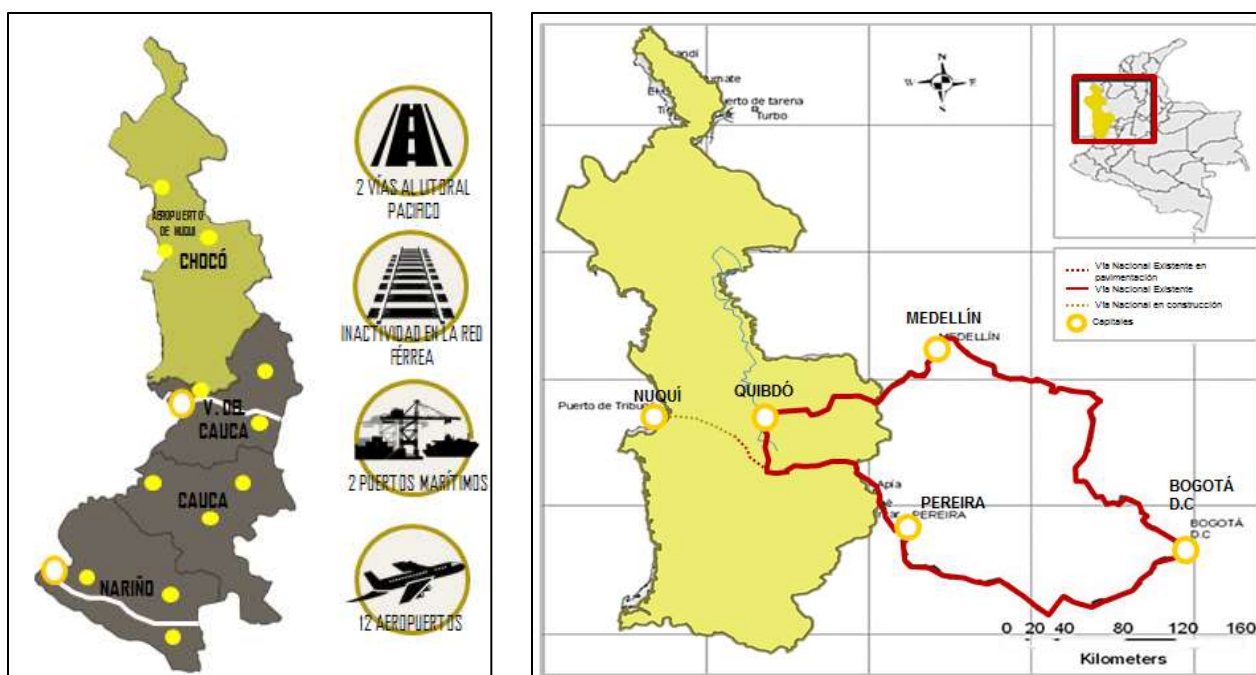
Fuente: *Elaboración propia*

Figura No 36:
Conexión transporte marítimo internacional



Fuente: *Elaboración propia*

Figura No 37:
Región pacífica conectividad actual

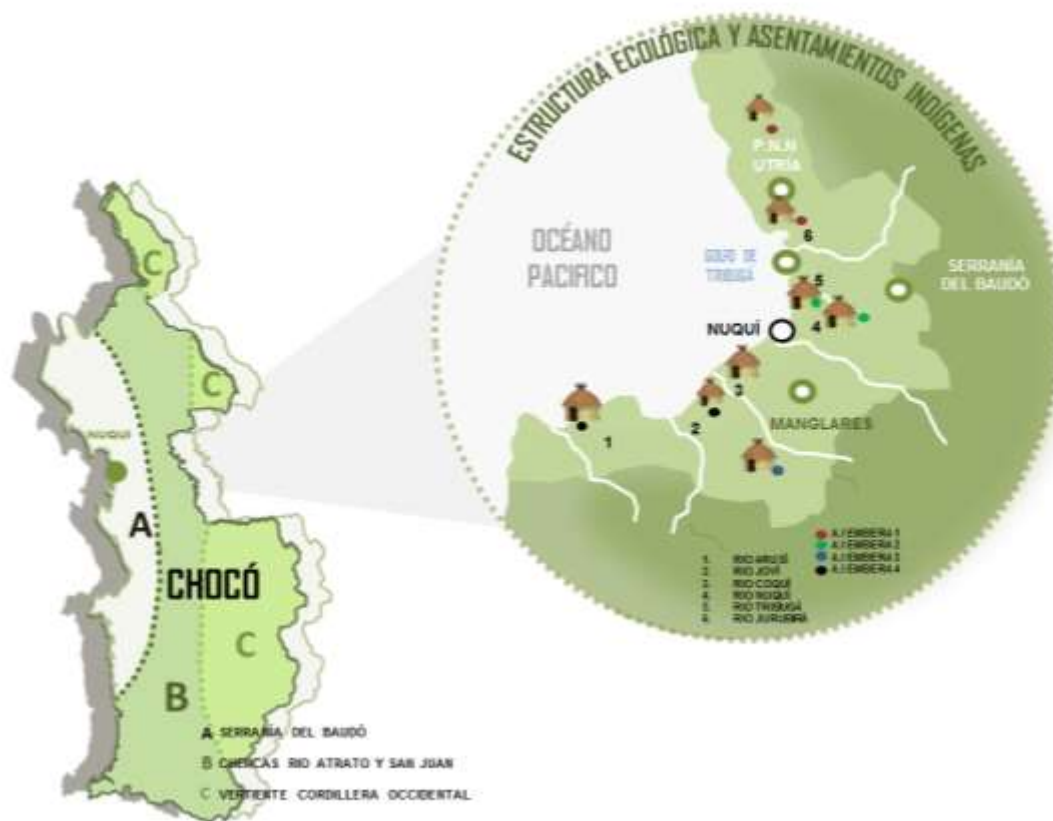


Fuente: *elaboración propia*

10.4 ESCALA MUNICIPAL- ANÁLISIS DEL TERRITORIO

Nuquí es un municipio que presenta múltiples problemáticas urbanas, es un municipio que posee una gran extensión rural y un bajo aprovechamiento del área urbana, cuenta con conectividad aérea y marítima pero no posee articulación terrestre con el otros municipios ni con el departamento lo que ha hecho que los índices de turismo sean cada vez más bajos y el desempleo y la pobreza crezca cada vez más. La posibilidad de crear una relación urbano-rural podría ser posible mediante el puerto eco turístico siendo amigables por las reservas naturales y el medio ambiente teniendo en cuenta las características ecológicas del municipio. (Figura No 38)

Figura No 38:
Características territoriales de Nuquí



Fuente: Elaboración propia

10.5 APROXIMACIÓN PROGRAMA URBANO-ARQUITECTÓNICO PRINCIPAL

Tabla No 5:
Programa arquitectónico

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO								
ZONA DE MUELLES	MUELLE PESQUERO				OFICINAS DE CONTROL			
	MUELLE DE BUQUES	BUQUE DE CARGA GENERAL		ZONA DE FORMACIÓN CULTURAL	DIRECCIÓN DE FORMACIÓN			
		BUQUE PORTACONTENEDORES			SALA DE PROFESORES			
		BUQUES DE FRIGORÍFICOS			ÁREA DE ARTES			
MUELLE TURÍSTICO	CRUCEROS		ÁREA DE TALLERES DE FORMACIÓN					
MUELLE PREPARACIÓN	YATEL VELEROS		DIVISIÓN CULTURAL AUDITORIO	VESTIBULO				
	EMBARCACIONES EN GENERAL			RECEPCIÓN DE INFORMES				
ZONA FUNCIONAL	TERMINAL PORTUARIA	ZONA PRIVADA		ADMINISTRACIÓN	CENTRO CULTURAL	ESCENARIO		
				OFICINAS		VESTIBULOS Y BAÑOS		
		ZONA SOCIAL	SALA DE ESPERA	ZONA DE INTERÉS CULTURAL BIBLIOTECA		SALA DE ENSAYO		
			ZONA COMERCIAL			SALAS DE LECTURA		
			LLGADA DE BUSES			ÁREA DIGITAL Y TECNOLÓGICA		
		ZONA DE SERVICIOS	TABULLAS	DEPOSITO DE ARCHIVOS		SERVICIOS		
	BODEGAS		VIDEOTECA Y MEMOROTECA	ADMINISTRACIÓN				
	ZONA DE ATRAQUE	ZONA DE CARGA-DESCARGA	MAQUINAS	GIMNASIO	ÁREA DE MAQUINAS			
			BAÑOS		ÁREA HÚMEDA			
			ZONA DE ALMACENAMIENTO		ZONA DE SERVICIOS	DEPOSITO Y MAQUINAS		
ZONA LOGÍSTICA			CAFETERÍA					
ÁREA DE MAINTENIMIENTO	ESTACIONAMIENTO	ZONA ADMINISTRATIVA	DIRECCIÓN Y ÁREA SECRETARIAL					
ZONA ADMINISTRATIVA	CAPITANÍA MARÍTIMA DEL PUERTO		MUSEO	ZONA SOCIAL	SALA DE JUNTAS			
	CUARTO DE LOS MARINEROS				VESTIBULO			
	CUARTO DE LOS GUARDIAS				TABULLAS			
	SALA DE LOS TENIENTES				CAFETERÍA			
	OFICINA COMANDANTE				SALA DE EXPOSICIONES			
					SALAS TEMPORALES			
	DIRECCIÓN REGIONAL ADUANA	DEPENDENCIA	COORDINACIÓN MERCADO	CONTROL MARÍTIMO Y OPERACIONES	ZONA PRIVADA	TALLERES ARTESANÍAS		
						AGENTE ADUANAL	ALMACENES	
						SERVICIOS GENERALES		
						PARKINGS Y PLAZAS		
		MALECÓN						
		EJE PEATONAL						
		ÁREA VERDE DISPUESTA A LA AGRICULTURA						
		ZONA RECREATIVA						

Fuente: *Elaboración Propia*

11. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN/Análisis y discusión de resultados

11.1. Profundidad marítima:

Para el correcto funcionamiento de los puertos marítimos e instalaciones colectivas en el mundo es de vital importancia tener en cuenta la profundidad marítima que poseen las costas donde funcionarán actividades comerciales, industriales y de transporte marítimo, ya que de esto depende la correcta movilización de buques, cruceros turísticos, barcos entre otros medios de transporte marítimo, además del movimiento y dirección de las embarcaciones, puntos de muelles de atraque, espacio adecuado para dársenas, capacidades y velocidad en torno a las operaciones marítimo-portuarias.

Para demostrar esto tomamos en cuenta las profundidades marítimas que poseen Cartagena y San Andrés islas en comparación con la de Nuquí, estableciendo que el mejor lugar para el desarrollo portuario del país en temas eco turísticos y comerciales es este, ya que permite mejorar el cabotaje en el océano pacífico para el transporte de pasajeros en cruceros de grandes tamaños y capacidades además de importantes buques comerciales que permitan bajar los índices de saturación portuaria como solución emergente, provisional, transitoria y pertinente para Colombia.

Figura No 39:
Profundidad marítima en puertos de Colombia



Fuente: Elaboración Propia, 2018.

11.2 Ciudad portuaria:

Determinando las principales problemáticas y desventajas que posee Nuquí, es indispensable pensar en el impacto económico y de desarrollo que tendría la realización de este tipo de puertos, para ello

contemplamos la posibilidad de articular las funciones actuales del municipio en torno a equipamientos y sistemas urbanos que permitan relacionar el casco urbano principal con el puerto y con el hábitat natural. Este término utilizado actualmente en puertos de las costas mundiales (Ciudad Portuaria) como punto focal para el desarrollo de las ciudades teniendo en cuenta las funciones marítimas como complemento territorial para el crecimiento económico y comercial para el desarrollo de actividades humanas consolidándose así como un hito de expansión urbana relacionado directamente con el entorno inmediato y ecológico, con características técnicas y de operatividad de acuerdo al borde costero y el límite urbano siempre contemplando las necesidades de la población.

Las ciudades portuarias a través de la historia han sido de gran importancia para el desarrollo de sus ciudades y según el instituto para el desarrollo en España considera que: *“La esencia del puerto como nodo conector se ve multiplicada por las dinámicas regionales, nacionales e internacionales de la propia ciudad y su gobierno. Los agentes portuarios y los agentes municipales pasan a ser un mismo jugador para sus interlocutores comunes. En resumidas cuentas, puerto y ciudad, se convierten en uno ante el objetivo de fortalecer sus conexiones a las redes que tejen el mundo.”*(IDTIC, 2010)

Según esto es fundamental para la adecuación de ciudad portuaria en Nuquí tener en cuenta:

- Morfología urbana
- Conexión portuaria
- Expansión urbana
- Articulación de ciudad-puerto
- Articulación con lo urbano y lo rural
- Estructuras urbanas
- Dinámicas portuarias y urbanas
- Interdependencia económica ciudad-puerto
- Relación territorial
- Diseño urbano y de paisaje

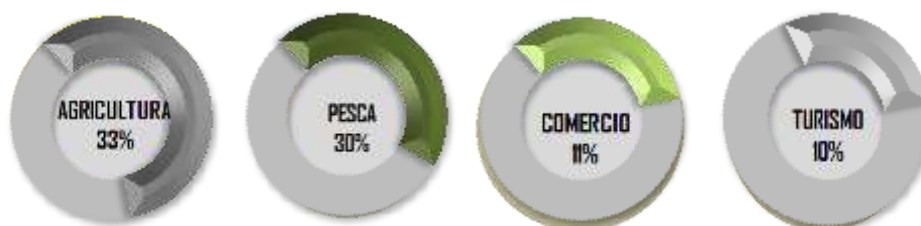
11.3. Relación urbana-rural:

Como ya hemos visto en el transcurso de esta investigación, Nuquí posee innumerables riquezas naturales e hidrográficas que hacen que a nivel turístico sea más llamativo y funcional en la temática

portuaria. Pero hay que tener en cuenta que el municipio posee otros ingresos de gran relevancia e importancia para sus habitantes ya que viven y dependen económicamente de estas actividades (pesca, agricultura, turismo, comercio), tal es el caso de la agricultura como medio de progreso actual y con mayor porcentaje económico con un 33% (Figura No 40), el cual por medio de un adecuado diseño urbano realizado a través del puerto estará altamente marcado por zonas agrícolas que sean parte del sistema de funcionamiento entorno al puerto marítimo y al municipio como nodo de transición entre la ciudad portuaria y el territorio rural y ecológico.

Figura No 40:

Actividad económica actual en Nuquí



Fuente: Elaboración Propia, 2018.

11.4. Proyección de expansión urbana

Nuquí cuenta con una extensión urbana de 70(km²) la cual el mayor porcentaje de área está altamente marcada por el entorno rural con 886(Km²), debido a la enorme riqueza natural predominante del Chocó. Por lo tanto es espacio que ocupa el casco urbano es mucho menor al rural ya que el crecimiento de Nuquí ha sido lento a falta de un marco económico que potencialice el municipio respetando siempre la estructura ecológica existente.

En el siguiente mapa (Figura No 41) hemos planteado una posible zona de expansión demarcada por el crecimiento pausado de Nuquí en donde se trabajaran espacios adecuados para el desarrollo del municipio (zona hotelera, comercial, recreativa) y posteriormente el funcionamiento del puerto en relación a las características urbanas de Nuquí.

Figura No 41:
Proyección de la expansión urbana de Nuquí



Fuente: Elaboración propia, 2018.

11.5. Diseño urbano, territorial y paisajista

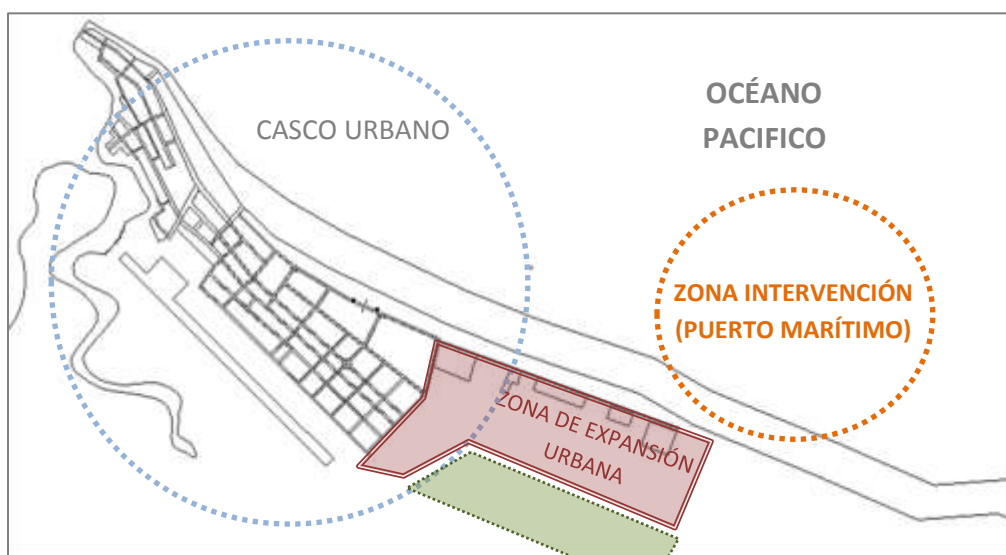
Entorno al puerto marítimo es necesario considerar áreas públicas y urbanas como motor de articulación entre espacios y equipamientos para el desarrollo de dinámicas urbanas eficientes tales como: malecón, eje peatonal, parques y zonas recreativas, entre otros, en términos estéticos, estructura física y funcional, ya que el estado actual de espacios públicos y recreativos de Nuquí es pobre y desgastada lo cual no permite el crecimiento adecuado de la ciudad.

12. PLANTEAMIENTO Y PROPUESTA

Tras los análisis realizados anteriormente es funcional y pertinente promover el concepto de ciudad portuaria por medio de un proyecto a través de la planificación territorial, urbana y de diseño arquitectónico que permita mejorar las problemáticas sociales y económicas del municipio de Nuqui y así mismo promover el desarrollo regional y nacional con la articulación directa con el puerto marítimo y eco turístico teniendo en cuenta:

1) **Zonas de actuación territorial:** el espacio territorial para la intervención del puerto está dividido en cuatro fases, el casco urbano principal, la zona de expansión urbana donde estarán incluida la propuesta urbana junto a la zona de transición dispuesta a la agricultura, la zona ecológica y de reserva ambiental y por último el puerto marítimo como detonante de desarrollo urbano.

Figura No 42:
ZONAS DE ACTUACIÓN ACTUAL



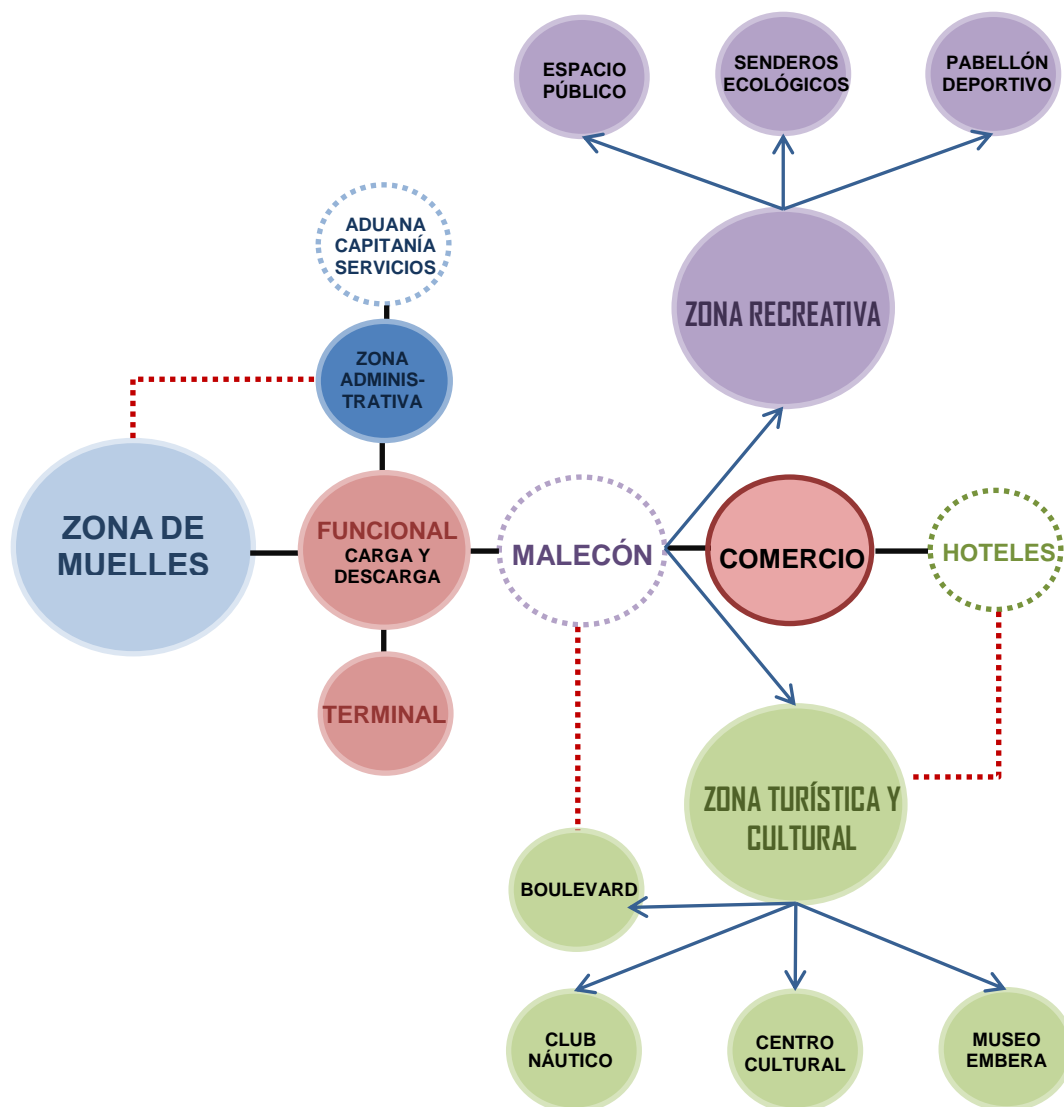
Fuente: Elaboración propia, 2018.

2) **Organización, funcionamiento y diseño del Puerto marítimo:** El puerto marítimo estará ubicado en el límite de la proyección del casco urbano con el fin de detener la expansión acelerada y no gestionada, para que por medio de él se articule con el entorno inmediato (ciudad-

reserva ambiental), teniendo en cuenta la estructura organizacional para el correcto funcionamiento del puerto marítimo en relación con los demás equipamientos.

Figura No 43:

Organigrama general para conformación del puerto

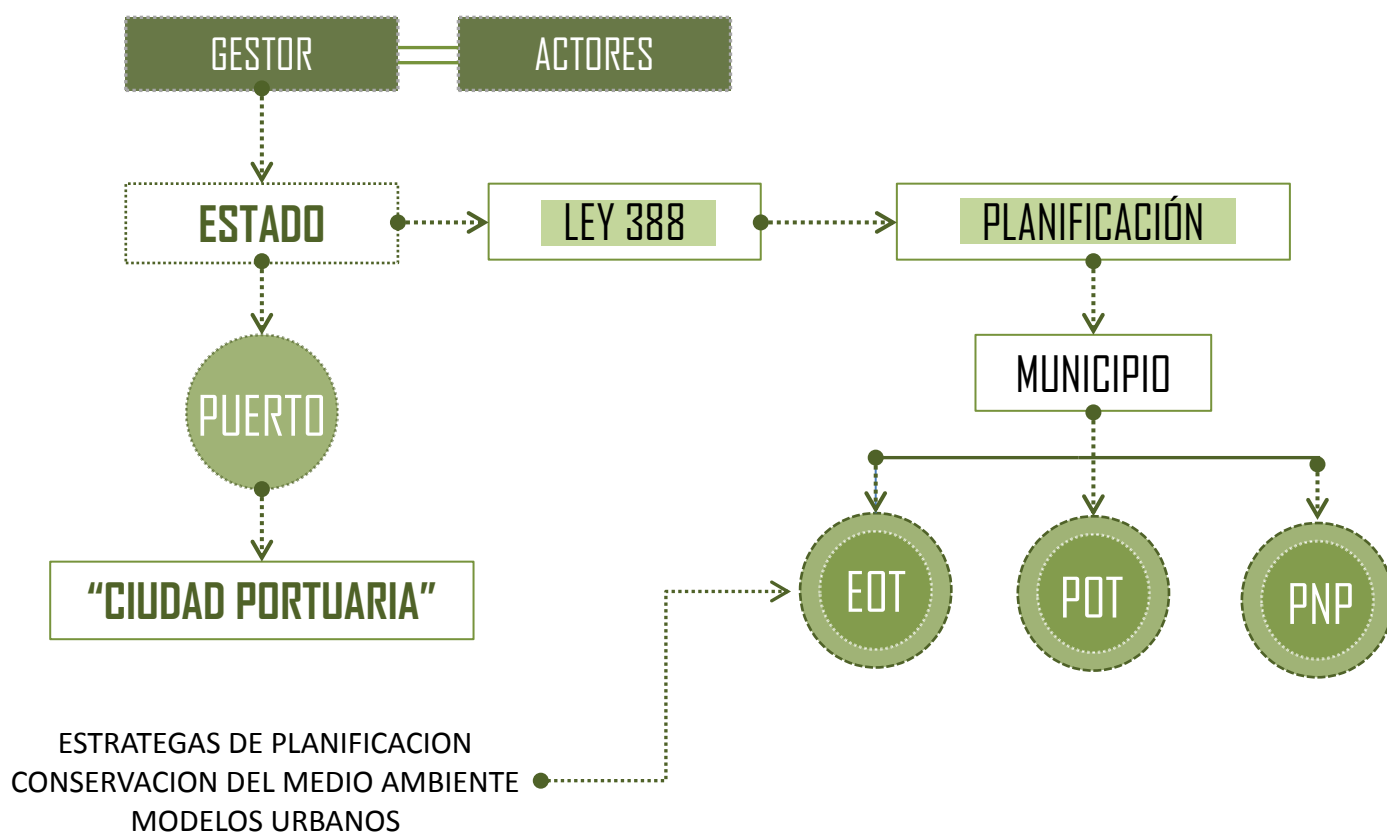


Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

3) Modelo gestor del proyecto: En toda proyecto urbano o arquitectónico se debe tener en cuenta los actores y gestores principales del proyecto que harán posible la realización del mismo. para la ciudad portuaria el principal ente promotor seria el Estado ya que es un megaproyecto de gran

escala a nivel regional, nacional y mundial por las diversas conexiones turísticas. esto tomando en cuenta la ley 388 de 1997 como normativa y principal promotor de planificación a través del mejoramiento del EOT (Esquemas de ordenamiento territorial), de Nuquí lo cual permitirá mejorar la estructura urbana del municipio mediante la potencialización del puerto eco turístico.

Figura No 44:
Modelo de gestión del proyecto



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

4) Contexto Embera: Colombia es altamente conocida por su diversificación racial teniendo en cuenta un sentido de pertenencia respecto a las razas existentes en el país, Nuquí al preservar la

cultura indígena Embera una de las más importantes de Colombia, ha demarcado el respeto y la preservación de los diferentes asentamientos existentes en el municipio, los cuales se han responsabilizado de mantener, admirar, cuidar y mantener el medio ambiente en condiciones óptimas para su habitabilidad y la de varias especies. Por lo tanto como símbolo, atención y decoro por su labor hemos querido brindar homenaje a la tribu indígena Embera teniendo en cuenta sus características, viviendas y modo de vida para resaltarlas a través del proyecto.

Figura No 45:
Tribu indígena Emberá



Fuente: OAT, Panamá, blog 2010.

- *Concepto arquitectura Emberá*

La arquitectura Embera, proviene de los conocimientos de la vida natural que ofrece los bosques, los diseños del techo de forma cónica, organizado con hoja de guagara o palma real, las pilastras de árboles fuertes como el cocobolo, guayacán, y níspero, hacen que una vivienda resista las inundaciones e insectos que devoran los árboles, el piso con palma de gira, mantiene la flexibilidad y rigidez que soportan pesos considerables. Los diferentes modelo que construcciones como Jamba De, Inca De y Bohío De, han reflejado la vistosidad de la comunidad Indígena Milenaria. (Portal EmberáQuera, 2018, párr. 1)

Según lo anterior, se entiende que las tribus indígenas (Emberá) asentadas en el territorio chocoano relacionan su arquitectura y forma de vida directamente con el entorno o medio ambiente que los rodea respetando y valorando los recursos y elementos naturales que estos les ofrecen. El sistema de vivienda

establecida por los Emberá posee las siguientes características a partir de las cuales desarrollamos la morfología de la ciudad portuaria teniendo en cuenta su:

- Forma orgánicas y circular (Malocas)
- Integración y respeto de la estructura ecológica
- Fitotectura
- Zonas verdes
- Arquitectura palafítica
- Elementos constructivos naturales
- Espacios jerárquicos
- Cercanía a recursos hídricos
- Ejes articuladores
- Zonas complementarias

A continuación encontraremos la estructura organizacional de la tribu Emberá asentada en una de las zonas rurales de Nuquí, donde es claro el modelo y funcionamiento de cada uno de sus elementos de habitabilidad.

Figura No 46:

Organización de vivienda Emberá



Fuente: *Oficina suramericana de arquitectura (OSA), 2017.*

Figura No 47:

Análisis morfológico de los Emberá

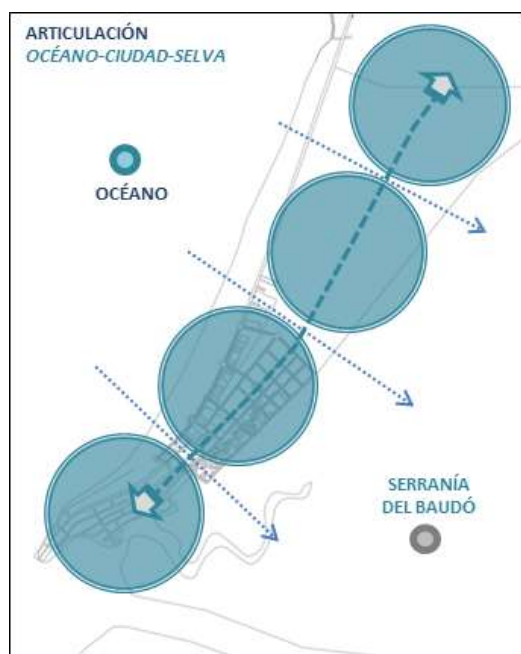


Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

5) Principios formales-espaciales (nueva morfología):

Figura No 48:

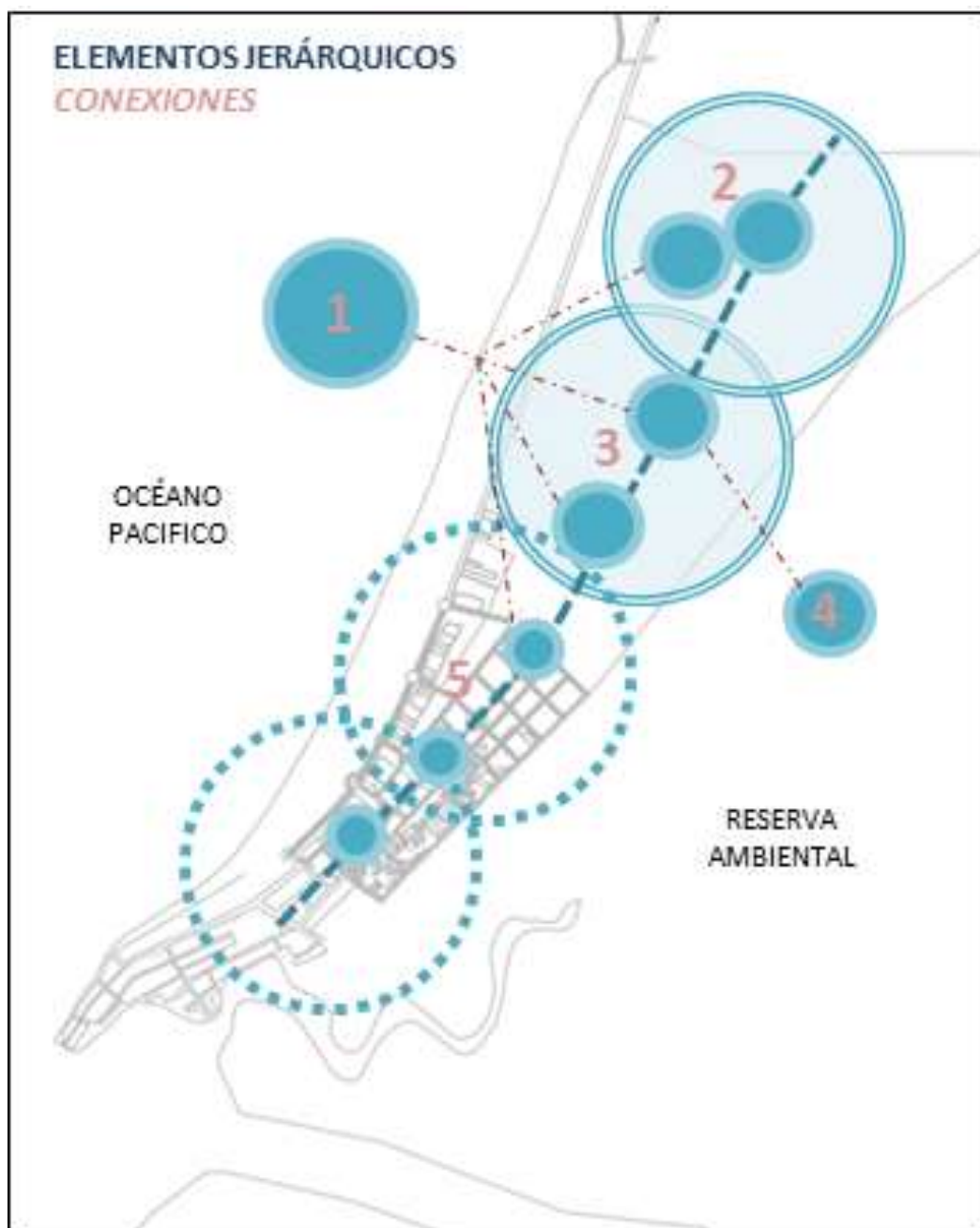
Relación océano-ciudad-selva



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

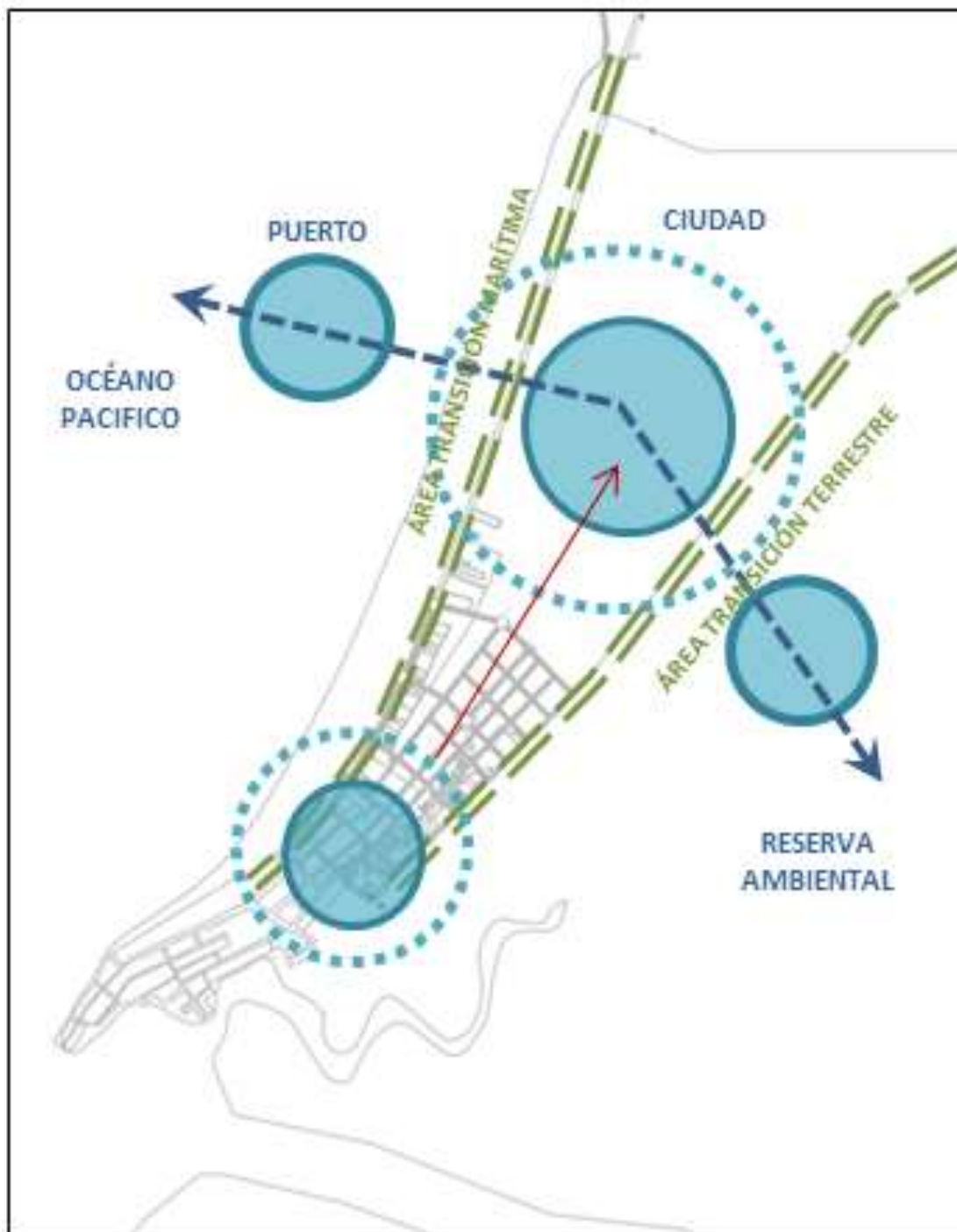
Figura No 49:

Elementos jerárquicos y conexiones (tipo Emberá)



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

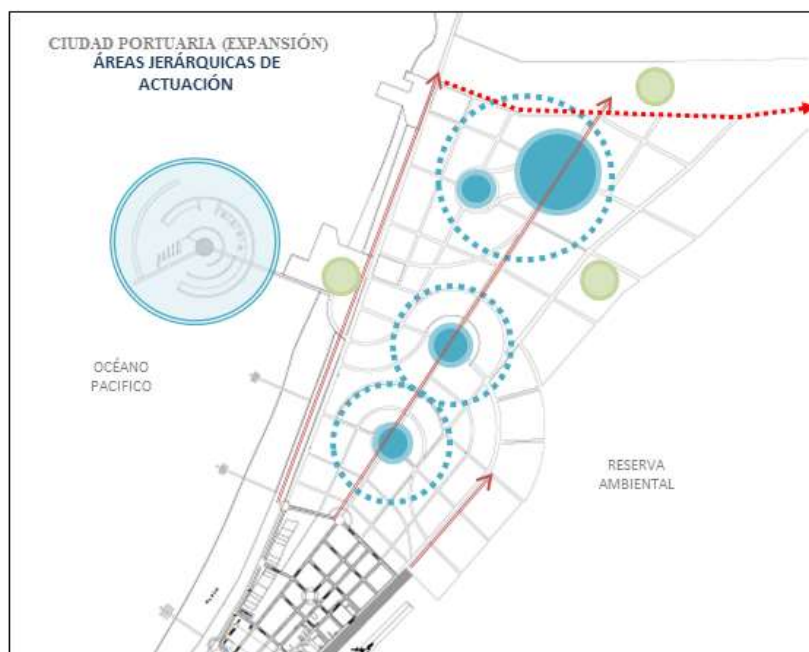
Figura No 50:
Conexiones y articulación urbano-rural



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

6) *Diseño Inicial de la morfología urbana:*

Figura No 51:
Morfología ciudad portuaria



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

7) **Zonificación Principal:** Según los análisis y estudios realizados anteriormente determinamos las funciones organizacionales del puerto respecto a la proyección de la zona de expansión, teniendo en cuenta los espacios públicos-urbanos (muelle, eje peatonal, zonas comerciales bulevar, malecón, parques y zonas recreativas), localización y dimensionamiento del muelle y equipamientos complementarios tales como: terminal portuaria, club náutico, acuario, museo Embera, centro cultural, hoteles todo esto con la finalidad de articulación del puerto con la ciudad creando dinámicas sociales óptimas para el desarrollo. La zonificación proyectada es la siguiente

Figura No 52:
Mapa general ubicación de zonificación

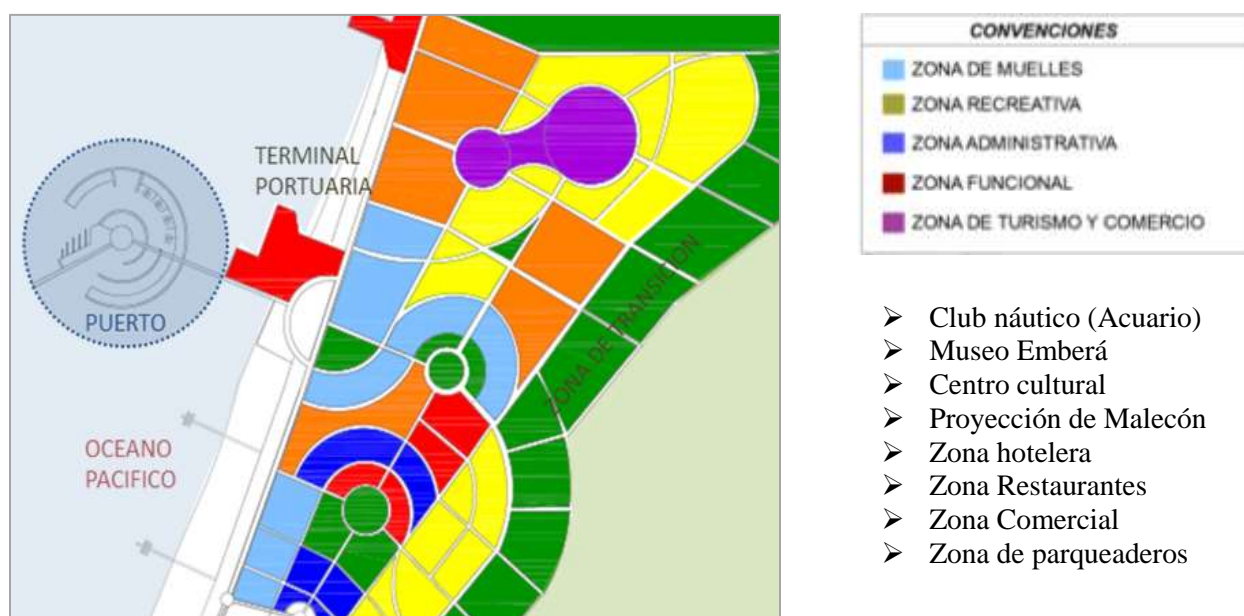


Fuente: *Elaboración propia, 2018*

En los siguientes mapas mostramos la ubicación principal del puerto al norte del casco urbano del municipio y la zona de proyección en cuanto a expansión de la nueva ciudad portuaria para Nuquí, donde estará localizado el corazón y el motor de la ciudad portuaria como zona de influencia por la distribución de sus espacios tales como: la terminal portuaria la zona de muelles para el acceso y atraque de diferentes navíos como buques comerciales, cruceros turísticos, yates, barcos, botes pesqueros, entre otros, así mismo la articulación con la terminal marítima

Figura No 53:

Zonificación puntual

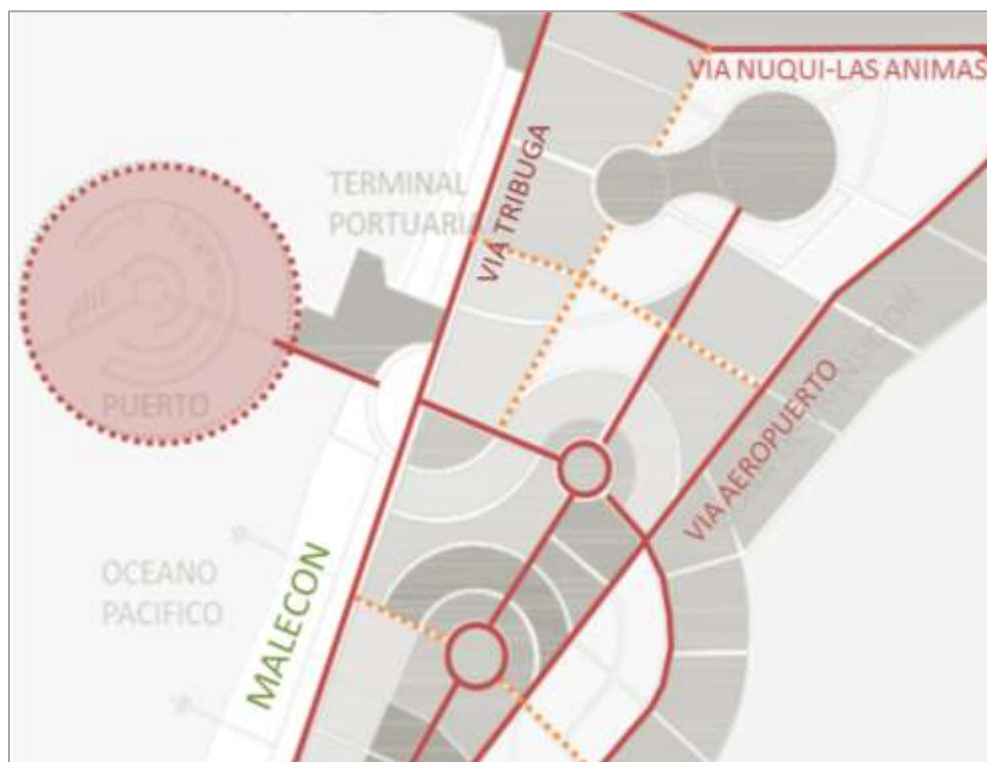


Fuente: *Elaboración propia, 2018*

8) Planeamiento y diseño de Vías: Mediante la expansión urbana proyectada se tienen en cuenta la vía principal que conecta el casco urbano de Nuquí con el Corregimiento de Tribugá donde esta uno de los más grandes atractivos turísticos del municipio por lo tanto su importancia, también la vía Nuqui-Las Animas proyecto de gran relevancia a nivel regional por ser la primera vía de

acceso terrestre al litoral pacífico con el centro del país la cual va directamente articulada con el puerto marítimo y con las vías planteadas a continuación:

Figura No 54:
Sistema de vías Proyectadas



Fuente: *Elaboración propia, 2018*

- Vía al Golfo de Tribugá
- Vía de acceso Nuquí- Las Animas
- Vías secundarias
- Vías Terciarias
- Vía al aeropuerto
- Malecón
- Eje peatonal
- Senderos ecológicos

97) Diseño Estructura ecológica funcional: Nuquí es un municipio pobre en zonas recreativas para turistas y habitantes por lo tanto es necesario plantear la posibilidad de crear espacios abiertos públicos y

recreativos en relación a los equipamientos, a la ciudad portuaria, al casco urbano, y las zonas de reserva ambiental teniendo siempre como prioridad el tema eco turístico, étnico y urbano administrando adecuadamente el entorno y las circulaciones actuales y las proyectadas. Para esto implantaremos:

- Malecón
- Senderos ecológicos
- Parques y zonas verdes
- Plazoletas comerciales
- Eje peatonal

Figura No 55:

Propuesta ecológica y espacios urbano-recreativos



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

10) Malecón turístico (imaginarios):

Figura No 56:
Localización del malecón



Fuente: *Elaboración propia, 2018*

Los malecones en el mundo son indispensables en las zonas costeras de los países como muro de protección ante las olas del océano pero también han sido foco de atención por prestar servicio de paseo marítimo y turístico. En este contexto el malecón es de suma importancia para la temática territorial del municipio y la conectividad con el proyecto marítimo (puerto eco turístico), ya que además de su funcionalidad al contacto con las olas es indispensable para la circulación de los turistas y habitantes tomándolo desde un punto de vista de diseño de espacio público paisajista.

A continuación algunos ejemplos para la proyección del mismo:

Figura No 57:
Malecón Chicago century-old



Fuente: *Sahar Coston-Hardy, 2016*

Figura No 58:
Espacio público de Malecón Chicago century-old Navy Pier



Fuente: *Sahar Coston-Hardy, 2016*

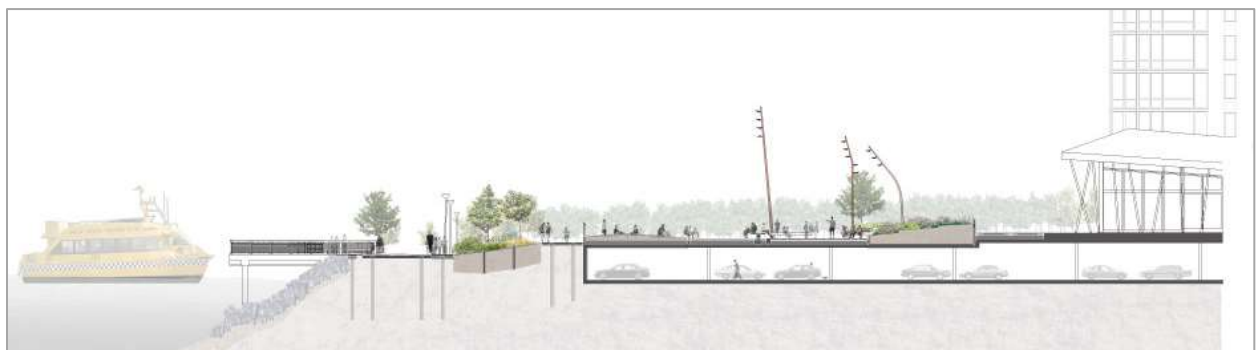
Figura No 59:

Diseño de Malecón The Edge Park



Fuente: Alison Cartwright, 2011.

Figura No 60:
Corte urbano The Edge Park



Fuente: Alison Cartwright, 2011.

11) Zona turística y hotelera: Nuqui cuenta con aproximadamente 38 hoteles que suplen la demanda turístico-hotelera, para un proyecto con tal alcance como el que estamos planteando (Ciudad Portuaria) es indispensable proyectar y disponer zonas especiales para el recibimiento y estancia de miles de turistas que visitaran los atractivos turísticos del municipio. Por lo tanto dentro de la propuesta de zonificación hemos planteado espacios para la construcción de hoteles con grandes capacidades y que brinden los servicios básicos a la población turística además de generar numerosos empleos.

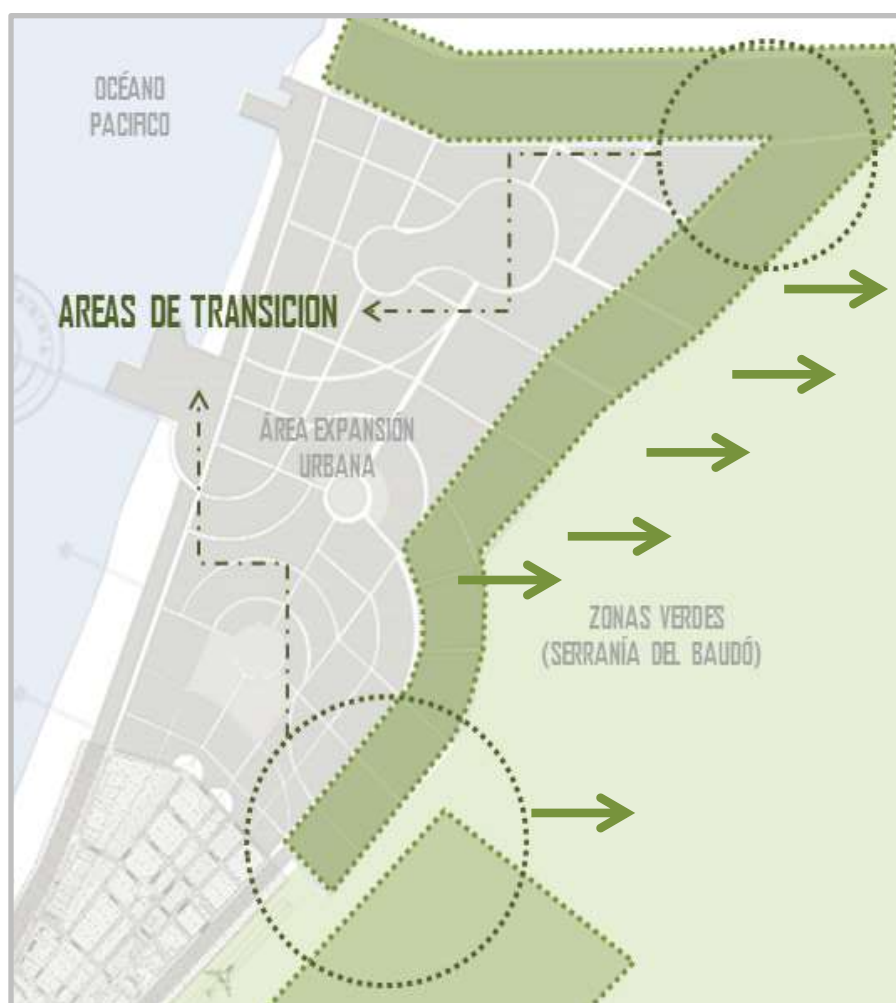
Figura No 61:
Zonas Hoteleras



Fuente: *Elaboración propia, 2018*

12) Zona de transición: Para evitar la prolongación y el crecimiento acelerado de la ciudad tras la intervención del puerto es necesario considerar un área de transición entre lo urbano y lo rural a modo de estrategia territorial como solución a esta problemática evitando ocupar terrenos de reserva ambiental, para ello se replantea un área destinada a usos agrícolas (huertas urbanas) como punto complementario base y área de funcionamiento del mismo.

Figura No 62:
Área de transición-agricultura



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

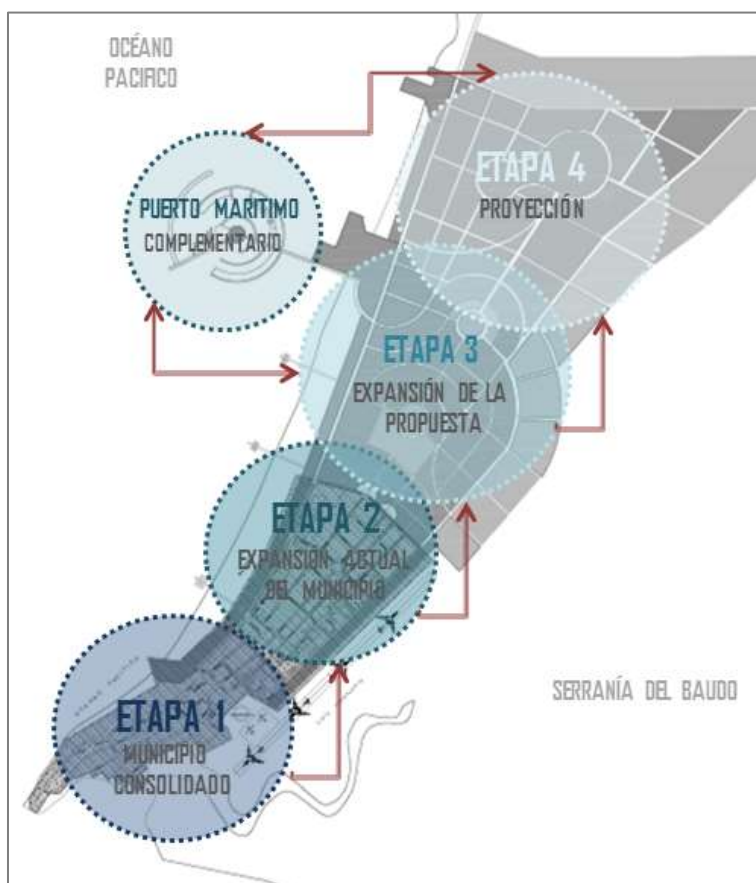
13. ZONAS DE ACTUACIÓN

1. Municipio consolidado

Es fundamental tener en cuenta la estructura municipal de cualquier planteamiento urbano, en el caso del municipio de Nuquí es determinante identificar el funcionamiento actual de la infraestructura, usos y patrimonio. Nuquí tiene una morfología rectilínea y pequeña que no se ha extendido en el transcurso del tiempo por falta de planificación y recursos.

2. Etapas de expansión de la ciudad

Figura No 63:
Etapas Propuestas



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

4. Bordes urbanos

Conformados por la vía Nuqui-las animas como límite de la ciudad, el malecón como elemento turístico, el parque agrario como zona de transición entre la ciudad y el medio ambiente.

Figura No 64:
Bordes urbanos



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

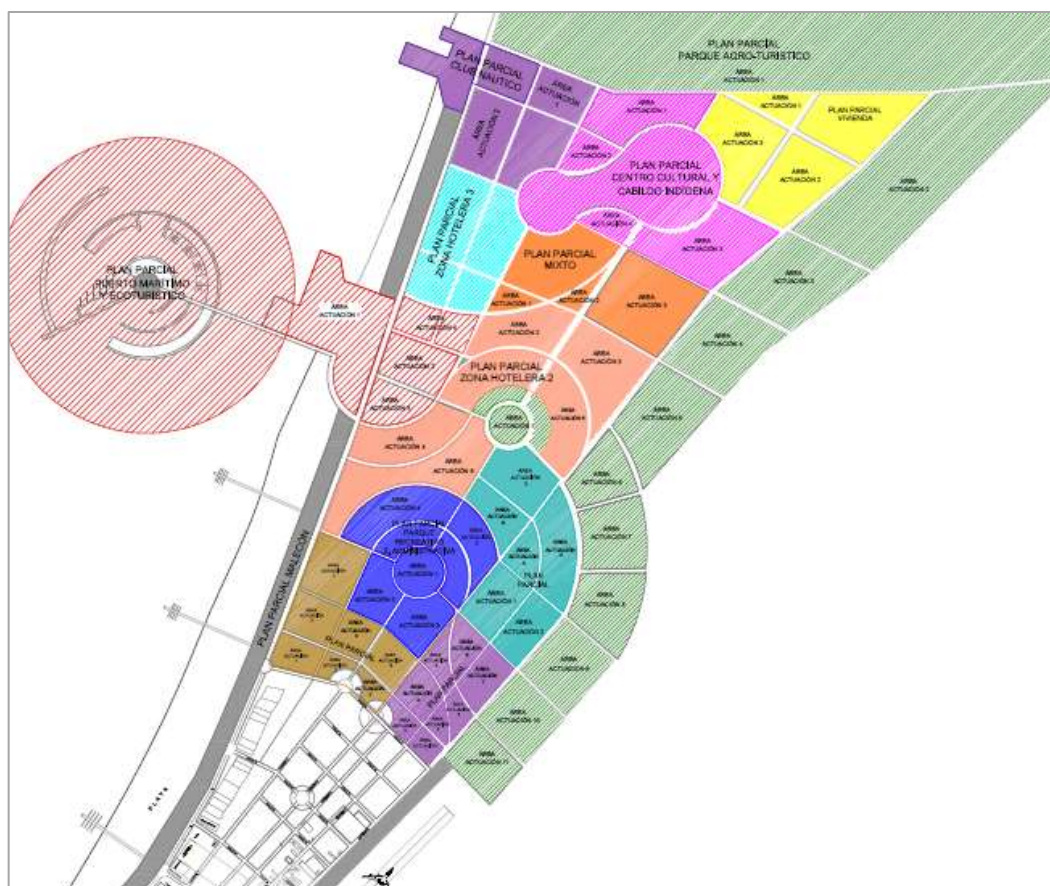
3. Zona proyección de la ciudad portuaria

A partir de la planificación, y teniendo en cuenta plan de ordenamiento territorial, Para el correcto funcionamiento del modelo de ciudad portuaria propuesto se debe garantizar adecuados planes parciales y áreas de actuación de los mismos para articular los diferentes usos y equipamientos de la ciudad eco turística.

Algunos planes parciales fundamentales propuestos y estructurados según funcionamiento del modelo de ciudad portuaria son:

- 3.1 Plan parcial 1. Puerto marítimo y terminal portuario
- 3.2. Plan parcial 2, Cultural (Cabildo indígena y centro cultural)
- 3.3 Plan parcial 3, Zona administrativa
- 3.4 Plan parcial 4, Vivienda
- 3.5. Plan parcial 5, Parque agro-turístico
- 3.6. Plan parcial 6, Recreativo (Club Náutico)

Figura No 65:
Planes parciales y zonas de actuación



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

Figura No 66:
Manzaneos y edificación de la ciudad portuaria



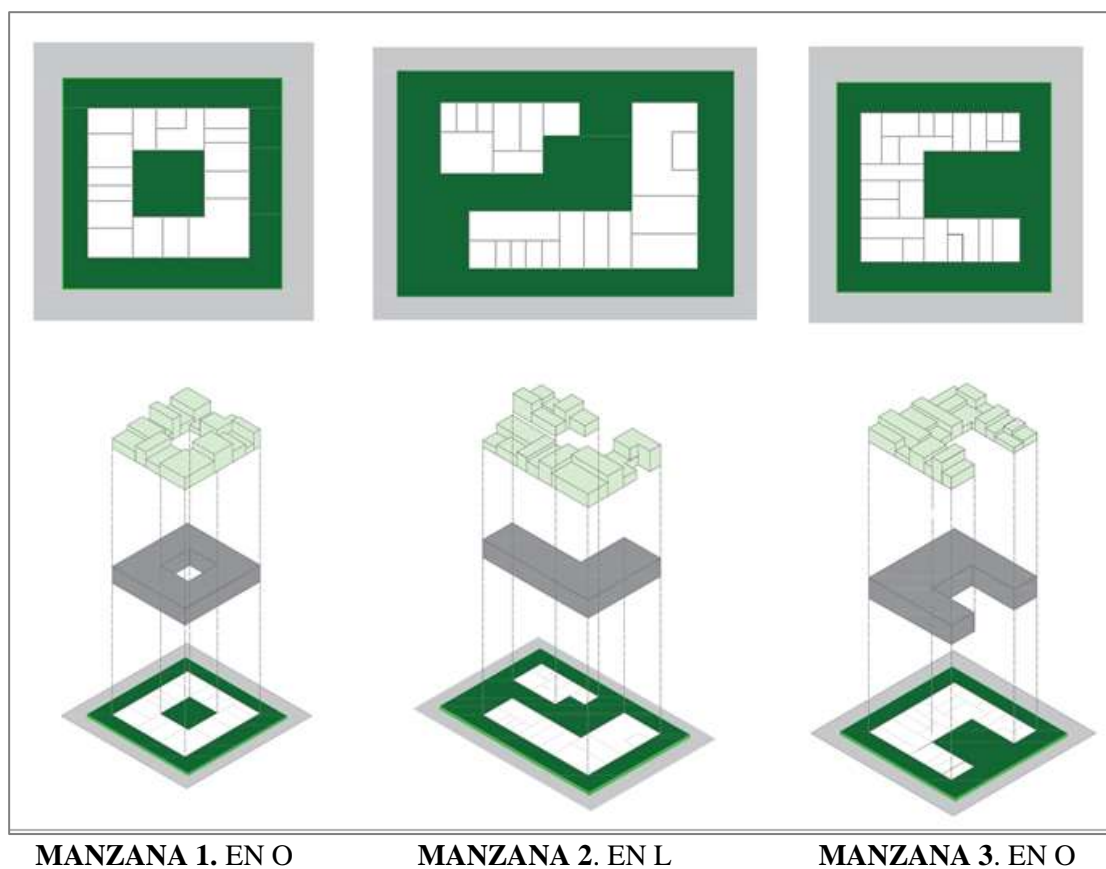
Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

4. Tipologías de manzanas

Teniendo en cuenta los elementos geográficos y urbanos de Nuquí, el municipio ha crecido en relación a limitantes naturales como el océano pacífico y la reserva ambiental existente en la serranía del Baudó, por lo tanto el bajo crecimiento urbano que se ha dado de sur a norte presenta una morfología urbana homogénea caracterizada por manzanas rectilíneas y grandes vacíos urbanos e invasión del entorno. Por lo tanto la falta de planificación, el bajo crecimiento urbanístico y la baja densidad poblacional han impedido el desarrollo y estructuración de una ciudad. Por lo tanto bajo el nuevo modelo y propuesta urbana planteada se pretende generar tipologías de manzanas que permitan la diversificación del entorno teniendo en cuenta la relación con áreas verdes, la funcionalidad de habitabilidad y confort, y la articulación directa con el entorno existente.

A continuación algunas tipologías de manzanas planteadas teniendo en cuenta que cada tipología se adecua de acuerdo el espacio urbano:

Figura No 67:
Tipología de manzanas



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

14. COMPONENTE URBANO Y DEL PAISAJE DE LA CIUDAD.

1. Puerto marítimo: Foco principal de la economía y el turismo de la ciudad.

2. Cabildo indígena- Centro de intercambio de saberes

3. Malecón

El malecón funcionara como borde urbano que delimitara la ciudad turística, la preservación por los elementos naturales como la playa y el mar y consolidara el turismo como elemento paisajista. Para esto se propuso el siguiente modelo de espacio público para la proyección del malecón:

Figura No 68:

Diseño Modulo del Malecón



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

Figura No 69:*Imaginario: Kioscos comerciales BLUEFIN PLAZA*

Fuente: EVM, 2014, Recuperado de:
<http://evm.red/es/proyectos/bluefin>

Figura No 70:*Imaginario 2: Kioscos Malecón Tena*

Fuente: Tenzo, 2017, recuperado de:
<http://www.tenzo.ec/Tenzo-kioskos-malecon-tena.html>

Para la implementación del malecón al proyecto es necesario tener en cuenta diversos aspectos urbanos que permitan la adecuación del malecón, por medio de elementos y espacios debidamente distribuidos para la interacción de los habitantes y turistas con el medio natural existente y así, se pueda apreciar la vida natural por medio de estos modelos urbanos.

- Elementos complementarios (Malecón)

Figura No 71:

Imaginario de elementos urbanos para el malecón.

Eje peatonal

Malecón Puerto Vallarta



Mobiliario

Mobiliario Lusail, Qatar



Ciclo vía

Mobiliario Lusail, Qatar



Eje peatonal

Malecón Barranquilla



Bahías y mirador

Mirador Barranquilla



Texturas y jardines

Rhode Island



Fuente: *Imágenes suministradas por Google, 2018.*

4. Zona hotelera

Áreas planificadas y destinadas para el uso hotelero que permita el paso y hospedaje de turistas, limitando con el océano pacífico, frente al malecón propuesto y al puerto eco turístico. Estas zonas estarán predisuestas según el modelo de crecimiento de la ciudad, es decir paulatinamente la ciudad portuaria generara un aumento evidente en la llegada de turistas al lugar, por lo tanto es importante tener presente que son poblaciones flotantes que llegan de paso y es necesario tener este tipo de equipamientos que suplan las necesidades de los visitantes. Para ello estas áreas siempre deberán tener en cuenta el ámbito natural de la ciudad y se complementaran con espacios verdes, espacios públicos y fitotectura para preservar el medio ambiente de Nuqui.

5. Vía Nuquí -las Animas

La vía Nuquí-Las Animas será el proyecto complementario a las necesidades de la ciudad portuaria, ya que, actualmente el municipio no cuenta con una conexión terrestre al interior del país, esto permitirá una articulación directa con la nueva propuesta de ciudad, además de funcionar como borde urbano del proyecto que controlara y evitara la expansión no planificada.

6. Parque recreativo y zonas verdes

7. Parque Agro-turístico (Zona de transición)

La principal función del parque agroecológico de la ciudad portuaria es generar un delimitante urbano que complemente y articule la ciudad con la reserva ambiental sin afectar los elementos naturales existentes, esto se lograra a través de modelos urbanos que promuevan la sostenibilidad, como huertas urbanas, espejos de agua, zonas verdes, jardines y senderos ecológicos, entre otros.

Figura No 72:

Propuesta parque agroecológico.



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

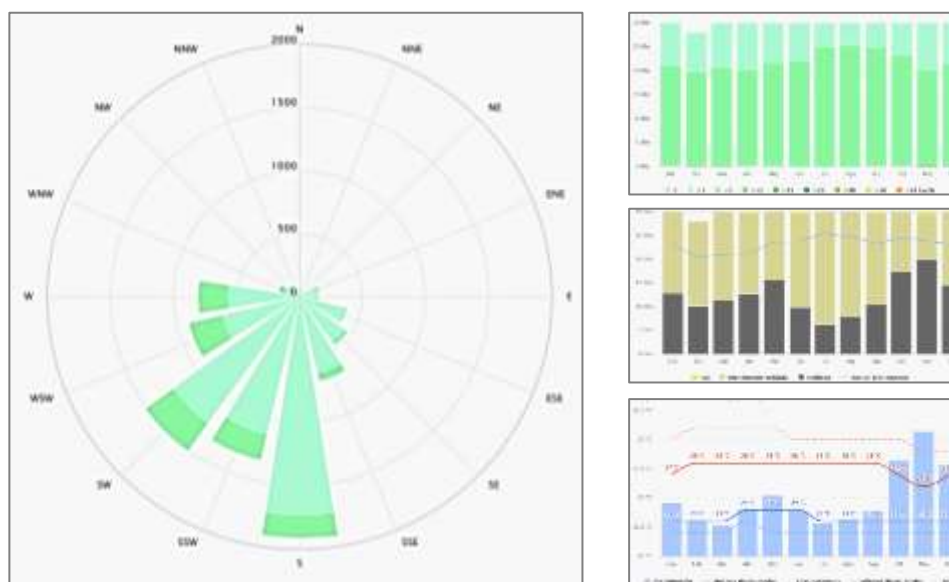
Para generar una transición correcta entre el territorio urbano y las áreas de reserva ambiental se plantea un parque agroecológico que sea amigable con el medio ambiente, sostenible y sustentable brindando tanto a turistas como habitantes conexiones directas con el medio ambiente.

- **Elementos Bioclimáticos**

1. Datos técnicos

Figura No 73:

Datos técnicos bioclimáticos, rosa de los vientos



Fuente: *Meteoblue.com, 2018.*

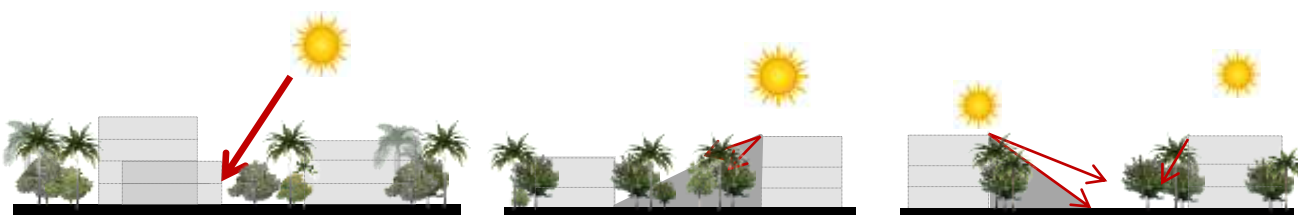
Según lo anterior, Nuquí posee características climatológicas aptas para el desarrollo urbanístico y ecoturístico en cuanto a temperatura, precipitación, radiación solar y vientos. Nuquí goza de un clima tropical alcanzando temperaturas de 23 hasta 35 grados centígrados, los vientos son de suma importancia por ser un municipio costero ya que se crean vientos fuertes y regulares en meses como abril y diciembre y vientos más suaves entre junio y octubre.

Todos estos factores climatológicos se deben tener en cuenta la hora de planificar la ciudad, creando posibilidades, ventajas y desventajas para el aprovechamiento del entorno y lograr en cada área de actuación, usos y equipamiento el acondicionamiento y confort de espacios adecuados para la habitabilidad y el turismo.

Por medio de los siguientes gráficos podremos ver algunos de los factores climáticos que estarían presentes en los factores climatológicos de la ciudad. La incidencia de sol y la ventilación respecto a las edificaciones:

Figura No 74:

Análisis de Asolación sobre la ciudad

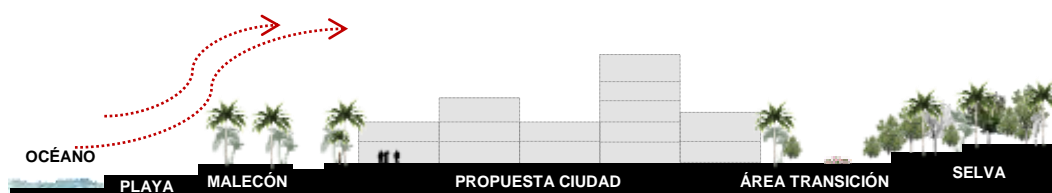


Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

- La sombra será generada por las edificaciones con mayor altura
- Fitotectura usada para brindar sombra
- Diferentes opciones de sombra dependiendo de la posición del sol con respecto a las edificaciones

Figura No 75:

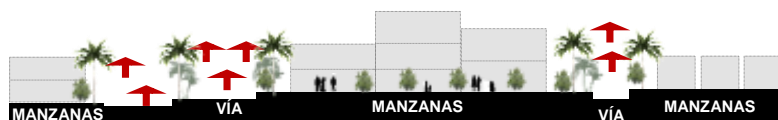
Análisis de Ventilación sobre la ciudad



VIENTOS PROVENIENTES DEL SUROESTE



VENTILACIÓN DIRECTA A LA CIUDAD
 AMBIENTES MÁS FRESCOS

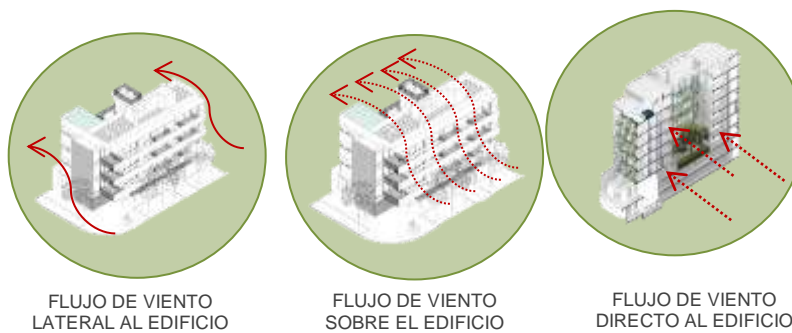


VENTILACIÓN POR LAS CALLES

Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

Figura No 76:

Flujos de la ventilación en edificaciones



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

Figura No 77:

Dinámica formal de la ciudad.



Fuente: *Elaboración propia, 2018.*

15. CONCLUSIONES

1. Nuquí con el paso de los años se ha visto estancado en temas económicos, falta de oportunidades laborales, bajo progreso social y necesidades básicas insatisfechas, haciendo evidente problemáticas sociales como la pobreza, el desempleo y el desplazamiento, el cual afecta a casi el 60% de la población de Nuquí.
2. El departamento del Chocó es rica en ecosistemas, Nuquí al ser parte de este departamento posee innumerables características naturales que ofrecen grandes oportunidades para potencializar el eco-turismo aprovechando las ventajas por medios marítimos y la articulación con otros medios de transporte.
3. El crecimiento urbano de Nuquí ha sido lento y desorganizado a falta de estrategias territoriales que promuevan el desarrollo municipal entorno a una economía consolidada brindando a sus habitantes estabilidad económica.
4. El turismo a nivel mundial ha sido punto focal de desarrollo económico y cultural, por la trascendencia internacional y las relaciones e intercambios comerciales, que mantienen en constante movimiento la economía de las ciudades costeras.
5. Colombia al presentar 80% de saturación portuaria y poca capacidad de almacenaje en los puertos más importantes de las costas, tiene la necesidad de implementar una estrategia marítima a través de un puerto eco-turístico en el pacífico ya que al tener una ubicación tan importante para el territorio colombiano se busca bajar esos índices de saturación y promover el crecimiento económico por medio del turismo.
6. Con base al crecimiento turístico y marítimo en la economía mundial, el municipio de Nuquí en el pacífico colombiano posee innumerables oportunidades y potencialidades para implementar este tipo de proyectos portuarios para el desarrollo de la comunidad y la región.
7. A pesar de las diferentes problemáticas sociales y económicas que posee Nuquí este tiene características de gran valor regional que pueden ser punto focal para el desarrollo urbano y paisajista de la ciudad propuesta para beneficio de la región.
8. Se debe tener en cuenta que para la articulación turística que va a tener la ciudad portuaria de Nuquí actualmente el municipio no posee un sistema de movilidad adecuado para satisfacer las necesidades turísticas actuales y la poca conectividad terrestre que hay con el departamento y el resto del país, para ello se tiene en cuenta estrategias a corto, mediano y largo plazo contemplando el proyecto vial más importante del Chocó que da acceso directo al municipio de Nuquí (Vía Las Animas-Nuquí).

9. En temática funcional la principal ventaja para la llegada de grandes buques y cruceros es la profundidad marítima que ofrece el océano pacífico específicamente en el área perteneciente a Nuquí, ya que, a diferencia de otros puertos colombianos la profundidad está entre 13 y 17 metros, en el municipio de Nuquí es de 20 metros lo que permite un fácil acceso y funcionamiento a el puerto más importante del Chocó.

10. El puerto eco turístico será a base fundamental para la estructuración de la ciudad portuaria ya que por sus características económicas y sociales funcionara como detonante de desarrollo urbano y eco turístico que potencialice la región.

11. Además de ser un municipio con oportunidades turísticas no debemos dejar de lado la pesca, la agricultura y otros medios de ingresos de la población ya que al implementar el puerto marítimo se piensa en la posibilidad de que este funcione a manera de ciudad, ya que además del turismo el municipio necesita articular su sistema urbano con equipamientos básicos que generen y promuevan la creación de empleos.

12. La idea principal del puerto es que funcione como punto de transición entre el casco urbano actual, la zona de expansión urbana y posteriormente con el entorno ecológico y de reserva ambiental para preservar el medio ambiente y evitar la expansión acelerada y desorganizada creando así un modelo de ciudad en relación directa al puerto.

13. Como un modelo de ciudad es fundamental tener en cuenta diferentes elementos urbanos que permitan el correcto funcionamiento de la ciudad portuaria, para ello es necesario partir de modelos de planificación y estructuración urbana por medio de planes parciales que diversifiquen y unifiquen la ciudad.

14. La conexión del país por medios marítimos con otros países del mundo es fundamental y de vital importancia para el desarrollo turístico, económico y social beneficiando directamente al país, a la región del Chocó y especialmente al municipio de Nuquí.

16. RECOMENDACIONES

En el transcurso de nuestra investigación desarrollamos diferentes unidades de actuación, dinámicas y estructuras urbanas que complementan, permiten y fortalecen en funcionamiento de la ciudad portuaria, por lo tanto en nuestro mecanismo de planificación y como elementos fundamentales que se deben tener en cuenta para posibles proyectos que permitan la consolidación de este tipo de ciudad son:

1. **Puerto marítimo y eco turístico:** como detonante de la ciudad portuaria y fuente de economía y empleo, ya que a través de él se lograra tener la articulación comercial y turística no solo con la región sino con el resto del país y del mundo para el crecimiento urbano y económico de Nuquí.
2. **Parque ecológico y agrario como nodo de transición:** como estrategia de borde urbano que permita la transición equitativa del suelo urbano con el rural sin invadir las zonas de reserva ambiental.
3. **Malecón:** a través del diseño de estos espacios públicos se integrara la estructura hidrográfica y turística con la ciudad permitiendo dinámicas sociales mejor consolidadas.
4. **Centro cultural (Cabildo indígena):** al ser punto importante de diferentes tribus Emberá y considerando que el ámbito medio ambiental es tan importante para ellos, es fundamental crear espacios adecuados para la relación y articulación de los indígenas con la ciudad portuaria.

17. BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía municipal de Nuqui (2018) *Esquema de ordenamiento territorial*. Instituto de investigaciones del pacífico. Recuperado de: <http://www.nuqui-choco.gov.co/>

Ceballos,L (1992) flick almun. El planeta. Recuperado de: <http://old.planeta.com/ecotravel/weaving/hectorceballos2.html>

Choco 7 días (2009) *El infierno de desempleo*. Editorial 7 días. Chocó. Recuperado de: <http://www.choco7dias.com/739/editorial.htm>

Ecured (19 nov 2018) *Articulo ecured conocimiento en todos y para todos*. Recuperado de: <https://www.ecured.cu/Ember%C3%A1>

Escobar Mesa M. M. (12-jun. 12). *Puerto en el Chocó será para Privados*. El mundo. Recuperado de: <http://www.elmundo.com/portal/noticias/economia>

Esquema de ordenamiento territorial (2004) EOT Proyecto de acuerdo municipio de convención, Norte de Santander. Recuperado de: <http://www.corponor.gov.co/pot/Convencion/Proyecto%20de%20Acuerdo/Convencion%20Proyecto%20de%20Acuerdo.pdf>

Hernández, J (12 abril 2007) Turismo de masas y transporte: El gran reto del turismo del siglo XXI. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, universidad de Barcelona. Recuperado de: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-258.htm>

Peralta, C (2010) La planificación urbana. Blog urbanismo. Recuperado de: <http://urbanismounlar.blogspot.com/2010/07/la-planificacion-urbana.html>

Pérez, J (14 dic 2012) *El transporte marítimo*. El orden mundial. Recuperado de: <https://elordenmundial.com/el-transporte-maritimo/>

Quispe, O. (2017). *Diapositivas los puertos marítimos y su funcionalidad.*. Recuperado de: <https://es.slideshare.net/owi68/los-puertos-martimos>.

Redacción el país (25 jun 2015) *Ciudades costeras crecen más que el resto del país*. El país.com.co. Recuperado de: <https://www.elpais.com.co/economia/ciudades-costeras-crecen-mas-que-el-resto-del-pais.html>

Secretaria distrital de ambiente (2018) *Ecourbanismo*, alcaldía mayor de Bogota. Recuperado de: <http://ambientebogota.gov.co/de/ecourbanismo1>

Secretaria distrital de planeación (2014) *Cartilla Plan de ordenamiento territorial*. Bogotá abierta. Recuperado de: https://bogotaabierta.co/Resources/Cartilla_POT_final.pdf

Yáñez, D (27 abril 2012) *¿Qué es una reserva natural?*. Artículo conciencia eco. Recuperado de: <https://www.concienciaeco.com/2012/04/27/que-es-una-reserva-natural/>

Martínez, J. (2017). *La importancia del Puerto de Tribugá para el Chocó. Periódico las 2 orillas*. Bogotá, Col. Recuperado de: <https://www.las2orillas.co/la-importancia-del-puerto-tribuga-choco>

Rincón, M. (2014). *Puerto de Tribugá en el Choco, Colombia..* Recuperado de : <https://ejatlas.org/conflict/puerto-de-tribuga-choco-colombia>

Forero Castro P. (2011). *Puerto marítimo Tribugá* (Tesis de pregrado). Universidad Pontificia Javeriana. Bogotá, Col.

Cámara de Comercio de Manizales. (2008) *Región centro occidente de Colombia plan para puerto marítimo en Tribugá* [archivo PDF]. Manizales, Col. Recuperado de <http://www.ccmpec.org.co/ccm/contenidos/32/PUERTO%20DE%20TRIBUGA.pdf>

Touristlinck (2011) *Puerto de Miam*. Estados Unidos. Recuperado de: <https://es.touristlink.com/Estados-Unidos/puerto-de-miami/overview.html>

Ministerio de defensa nacional, y Dirección General marítima de Colombia (2009)[Ley 2324-Ley 5057]. Colombia. Recuperado de: www.nuevalegislacion.com/files/susc/cdj/conc/rr_dimar_135_18.doc

Ministerio de Transporte de la república de Colombia (6 de abril de 2017) [Resolución 0000850] Recuperado de: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/0000850%20-%202017%20Imprenta.pdf>

Quintero, L (2016) *Legislación Marítima Nacional e internacional*. Organización Marítima Internacional Recuperado de: <https://es.slideshare.net/LuisArielQuintero/legislacion-maritima-58855662>

Acuerdo Nuqui (2004-2016) *Esquema de ordenamiento territorial*. República de Colombia. Municipio de nuqui-choco. Archivo Word suministrado por planificación Nuqui.

Ministerio de transporte, Superintendencia de puertos y transporte, (2009)[decreto N° 1016 de 2000] Artículo 3]. Colombia. Recuperado de: https://www.allianz.co/v_1479423600000/media/files-empresas/transporte/Decreto_1016_de_2000.pdf

Departamento Nacional de Planeación [archivo PDF]. (feb-2016) Rrecuperado de: <http://kiterritorial.co/wp-content/uploads/2016/04/Presentaci%C3%B3n-Choc%C3%B3.pdf>

Consejo Municipal de Gestión de Riesgo (2012) *Estrategia municipal de respuesta a emergencias*. Nuquí, Col. Recuperado de: <http://repositorio.gestiondelriesgo.gov.co/bitstream/20.500.11762/434/1/PMGR%20Nuqui.pdf>

Ministerio de salud. (2013) *Chocó y sus determinantes sociales*. [archivo PDF]. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital>

Comisión Europea. (2014) *Estrategia europea para el crecimiento y empleo del turismo costero y marítimo*. [archivo PDF]. Recuperado de: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/coastal-and-maritime-tourism_es.pdf

Expedia (2010) *Puerto alicante*. Recuperado de: <https://www.expedia.es/Puerto-De-Alicante-Alicante-City-Centre.d6067239.Puntos-de-Interes>

La otra opinión blog (2013) *Puertos marítimos en el desarrollo del transporte*. Recuperado de:
<http://laotraopinion.net/desarrollo-de-infraestructura/puertos-maritimos-en-el-desarrollo-del-transporte/>

Mateus, J. Mateus, N (2018) *Propuesta de mejora para el puerto de Barranquilla a partir de la competitividad*. Universidad del Rosario. Recuperado de:
<http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/7584/1/Logistica%20Portuaria%20en%20Colombia.pdf>

Plan de desarrollo municipal (2012-2015)
<http://cdim.esap.edu.co/BancoMedios/Documentos%20PDF/nuqu%C3%ACchocoet2005-2016.pdf>

Arquimedes S.A(2011), *Puertos listos para buques de gran calado*. Recuperado de:
<http://www.arquimedes.com.co/docs/boletin-enero-2011.pdf>

Puertos marítimos, 2006 tomado de:
<file:///C:/Users/Usuario/Desktop/PUERTOS%20MARITIMOS.pdf>

Gisbert, J (2015) *.Valencia ; Ciudad Marítima?*. Universidad Cardenal Herrera. Recuperado de:
<https://blog.uchceu.es/arquitectura/valencia-futura-ciudad-maritima>

Rangel, J (2011), *Terminal intermodal enseñada de Tribugá*. Nuquí- Chocó

Peralta, C(2010), *La planificación urbana*, Recuperado de:
<http://urbanismounlar.blogspot.com/2010/07/la-planificacion-urbana.html>

Meteoblou (2018) Clima de Nuquí. Recuperado de:
https://www.meteoblue.com/es/tiempo/pronostico/modelclimate/nuqu%C3%AD_colombia_3673690

18. ANEXOS

- NUQUI ACTUAL
Crecimiento urbano actual de Nuqui (2017)



Fuente: Foto aérea tomada de: Municipios.com.co

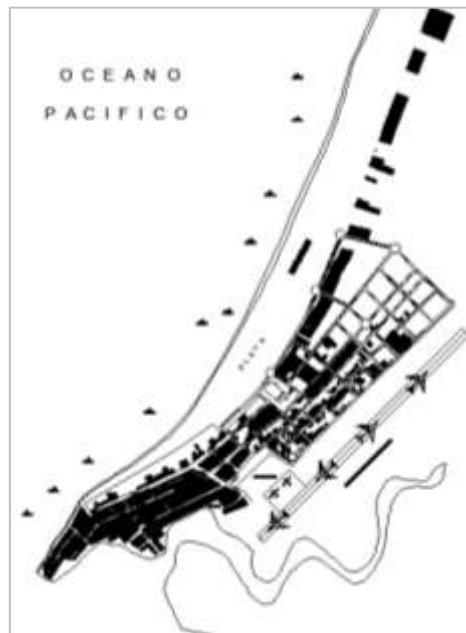
- PLANO ANALISIS
Primer análisis realizado del municipio actual



Fuente: *Elaboración propia*

- **PLANO NOLLY**

Análisis urbano mediante la identificación de llenos y vacíos.



Fuente: *Elaboración propia*

- **PLANO USOS**

Función urbana



Fuente: *Elaboración propia*

- **PLANO ESTRUCTURA VIAL**
Vías principales, secundarias y terciarias



Fuente: *Elaboración propia*

- **PLANO ESTRUCTURA ECOLOGICA**
Zonas verdes, hidrografía, fitotectura



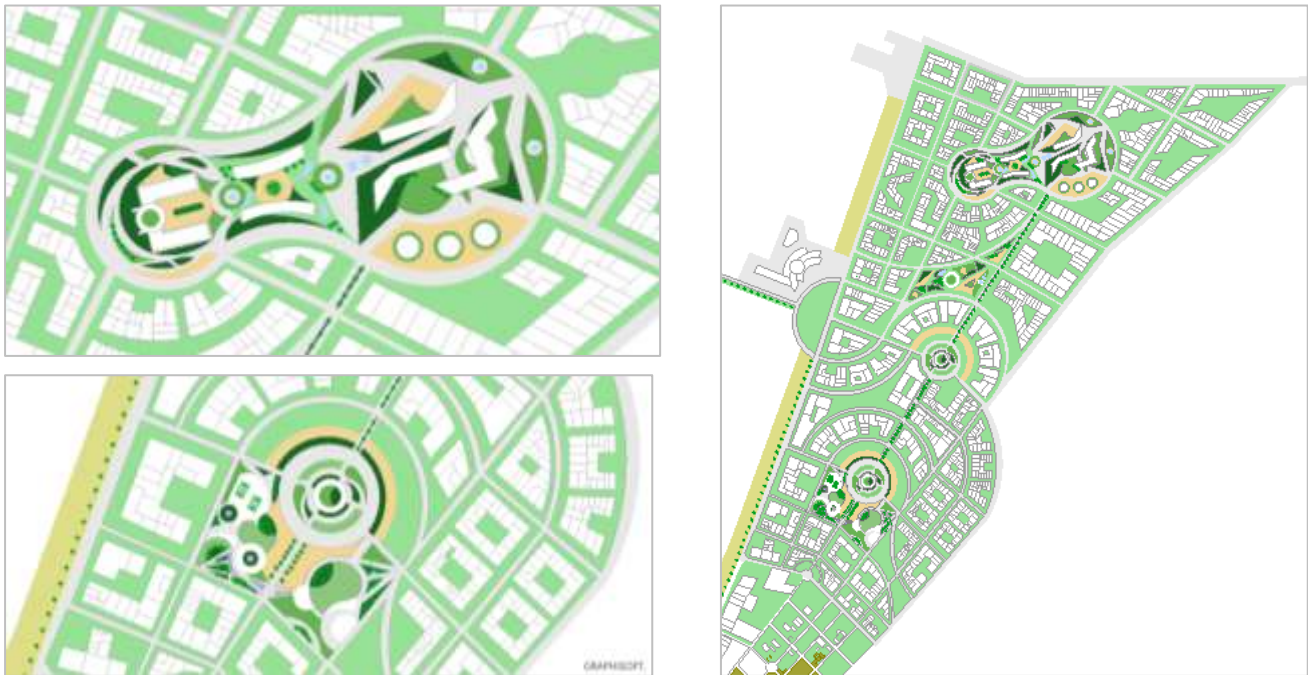
Fuente: *Elaboración propia*

- **INTENSIONES DE DISEÑO**
Primeros renders 2d y 3d



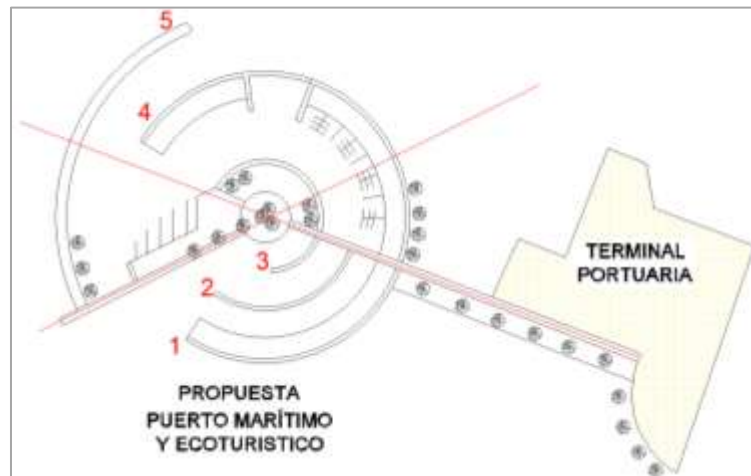
Fuente: *Elaboración propia*

- **PROPUESTA URBANA GENERAL**
Espacios públicos 2D



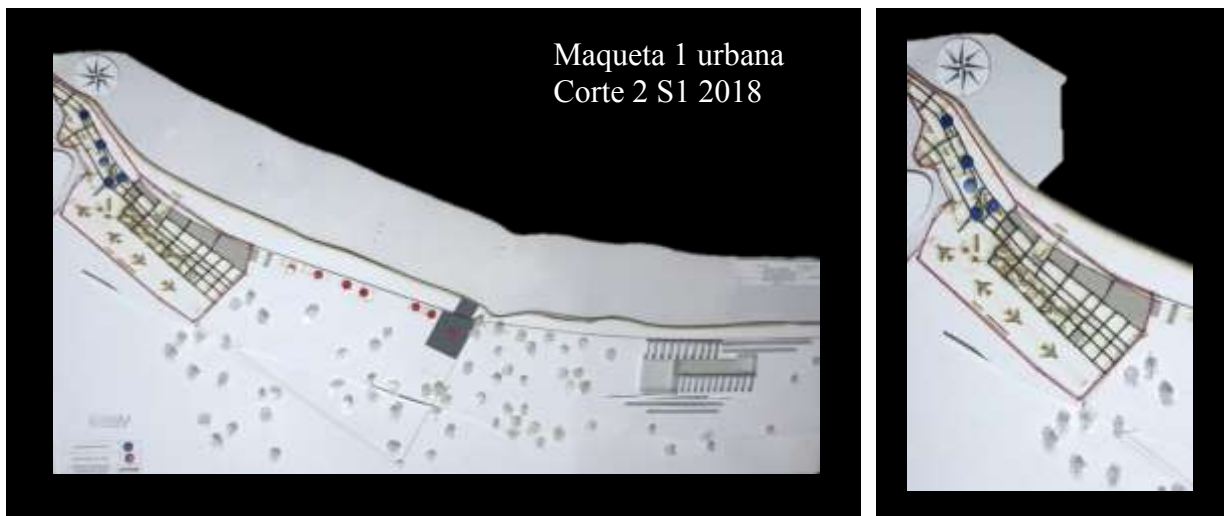
Fuente: *Elaboración propia*

- **PUERTO MARITIMO**
Diseño esquemático del puerto



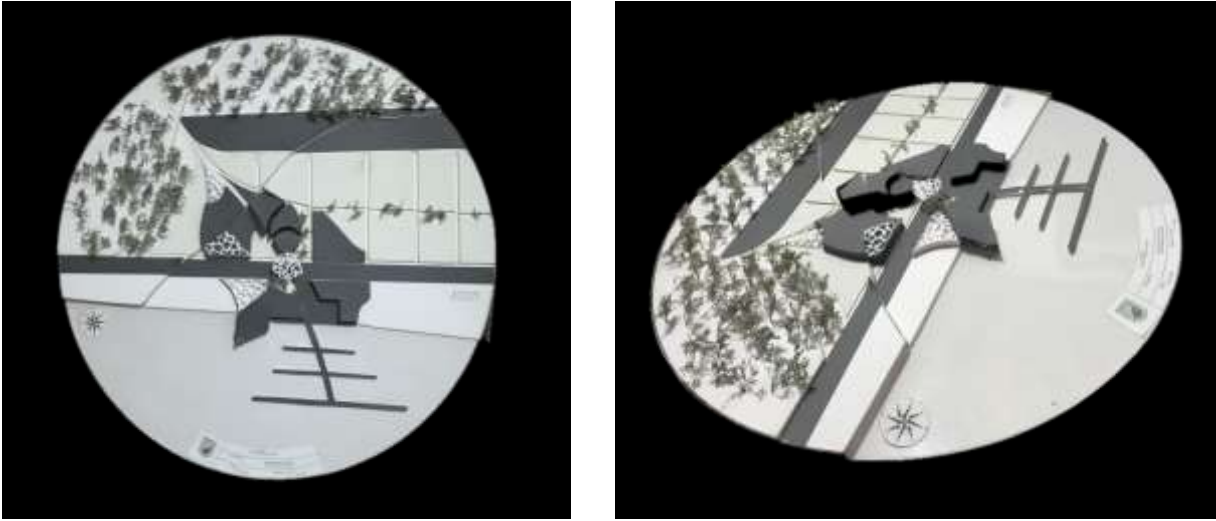
Fuente: *Elaboración propia*

- **FOTO MAQUETA 1**
Primera maqueta (análisis)



Fuente: *Elaboración propia*

- **FOTO MAQUETA 2**
Maqueta puntual esc: 1:800



Fuente: *Elaboración propia*

- **FOTO MAQUETA 3**
Maqueta urbana esc: 1:10000



Fuente: *Elaboración propia*

- **RENDER MALECON**
Diseño espacio público Malecón



Fuente: *Elaboración propia*

- **RENDER AEREO CIUDAD PORTUARIA**
Diseño espacio público Malecón



Fuente: *Elaboración propia*

- **DISEÑO FINAL CIUDAD PORTUARIA**
Vista general propuesta ciudad portuaria Nuquí



Fuente: *Elaboración propia*