

**“CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS DE TRANSITO
CIUDAD DE TUNJA”**

RAUL ORLANDO CAMARGO CARMONA

**UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS TUNJA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
TUNJA
2015**

**“CENTRO INTEGRADO DE SERVICIOS DE TRANSITO
CIUDAD DE TUNJA”**

RAUL ORLANDO CAMARGO CARMONA

Director. Arq. Carlos Medina

**UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS TUNJA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
TUNJA
2015**

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado 1.

Firma del jurado 2.

Fecha

*A DIOS gracias por guiarme, protegerme y
enseñarme a solucionar
con fortaleza las dificultades de la vida.*

A MIS PADRES ORLANDO Y MARLENE

*A mi madre gracias por conducirme por el buen camino,
por tus sabios consejos, por apoyarme en los momentos
de decisiones importantes, y ante todo por enseñarme
a escalar hasta la cima más alta.*

*A mi padre gracias por el apoyo incondicional
que me ha brindado, por sus buenos consejos
y ante todo por ser mi padre.*

A MIS HERMANOS ANDREITA Y RICARDO

*A ustedes por el cuidado que me
han brindado a lo largo de mi vida,
y por apoyarme a no abandonar mis sueños,
gracias por su buen ejemplo.*

RAUL O. CAMARGO C

AGRADECIMIENTOS

A la universidad Santo Tomás, especial reconocimiento por promover el desarrollo humano y profesional, convirtiéndonos en partícipes activos e innovadores en una sociedad cambiante y de este modo contribuir a mejorar la relación del hombre con su entorno.

A mi asesor de tesis Arquitecto Carlos Medina, mi más profundo agradecimiento por haberme motivado y brindado la oportunidad de recurrir a sus conocimientos y experiencia, así como también haber tenido toda la paciencia, dedicación y apoyo para guiarme.

A mis profesores con inmensa gratitud por aportar día a día en su quehacer pedagógico sus conocimientos con objetividad y compromiso, entregándonos las herramientas necesarias para enfrentarnos a la vida laboral, con responsabilidad y profesionalismo.

A mis amigos y a todas aquellas personas que en una u otra forma me brindaron su apoyo y compañía en este recorrer de mi vida.

TABLA DE CONTENIDO

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	9
3. HIPOTESIS	10
4. OBJETIVOS.....	11
4.1 Objetivo general:	11
4.2 Objetivos específicos:	11
5. JUSTIFICACION	12
6. MARCO TEORICO	14
6.1 MARCO HISTÓRICO	14
6.2 MARCO LEGAL	16
6.3 MARCO REFERENCIAL	18
7. METODOLOGIA DEL PROYECTO.....	24
7.1 UBICACIÓN DEL PREDIO	26
7.2 VISTAS	28
7.3 MEDIDAS Y COLINDANCIAS	29
7.4 VIENTOS DOMINANTES	29
7.5 ASOLEACION	30
7.7 USO DE SUELO	32
7.8 ORGANIGRAMA AREAS PROPUESTAS	33
8. Propuesta arquitectónica	43
9. CONCLUSIONES	44
10. BIBLIOGRAFIA	45
10.1 CIBERGRAFIA	45

INTRODUCCIÓN

El automóvil es uno de los inventos que más ha cambiado la forma de movilizarse del ser humano desde su invención en el siglo XIX. El primer automóvil llega a Colombia en el año de 1899 y no tardarían en llegar con el tiempo muchos más; la divulgación del automóvil como medio terrestre de transporte sería mayor a lo largo del siglo XX; convirtiéndose en necesidad adaptar las ciudades, las vías e inclusive la legislación por medio de instituciones para este medio de transporte.

En el caso del ministerio de transporte nace en el año de 1905 bajo el nombre de Ministerio de Obras Públicas y Transporte mediante el mandato del presidente Rafael Reyes y el cual se encargaría de atender los bienes nacionales, las minas, petróleos, patentes de privilegio y registros de marcas, los ferrocarriles, **caminos**, **puentes**, edificios nacionales y tierras baldías. Este ministerio adecuaría y adaptaría las vías a lo largo del siglo XX así como la normativa y regulaciones del transporte en Colombia incluyendo la de los **automóviles**.

De esta manera en Colombia la tenencia de un vehículo implica una serie de regulaciones en cuanto a trámites y documentación los cuales exige el ministerio de vías. Para ello nacen una serie de servicios e instituciones encargadas de esta labor; entre ellas encontraremos de carácter nacional (ministerio de vías y transporte), regional (instituto de transporte de Boyacá-ITBOY), de carácter municipal (secretaría de tránsito y transporte de Tunja) e instituciones privadas encargadas de la certificación de competencias para conductores como centros de reconocimiento, centros de enseñanza y centros integrados de atención. Los trámites y la documentación de los vehículos se deben realizar en todas estas oficinas. Estos trámites resultan ser dispendiosos y extenuantes para los propietarios de vehículos en toda Colombia.

1. ANTECEDENTES

Debido a la divulgación del automóvil como medio principal de transporte y su gran aumento junto a la población colombiana. El ministerio de transporte especializa a través de instituciones públicas, regionales y municipales así como por medio de instituciones privadas, la gestión de documentos y tramites entre las cuales tendremos: Secretaria de tránsito y transporte de Tunja, Instituto de Transporte de Boyacá, Centro integrado de atención, escuelas de enseñanza automovilística y centros de reconocimiento al conductor. Al ser múltiples oficinas la realización de trámites es un proceso extenso y complicado.

Estas oficinas surgen para satisfacer las necesidades de la población propietaria de vehículos a la hora de realizar los trámites; aunque algunas dificultades a la hora de incentivar la eficiencia es su ubicación y la clase de trámites. Para dar respuesta a esta problemática en otras ciudades de Colombia como Cali, Bogotá y Medellín se han creado varias oficinas que facilitan a la población comodidad ante dichas necesidades. Entre estas opciones cuentan centros integrados de transporte así como centros para la realización de trámites sin necesidad de recurrir a múltiples oficinas.

En la ciudad de Tunja no existe ninguna opción de este tipo y es una necesidad latente. Esta clase de soluciones resultan ser bastante cómodas y por medio de la iniciativa privada se puede ofertar un mejor servicio dotado de comodidad.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los tramites de transito son procesos extensos y bastante complicados de realizar para los propietarios y usuarios de vehículos en Boyacá y en la ciudad de Tunja; las oficinas competentes para estos trámites se hallan distribuidas en toda ciudad, de forma desintegrada así como las sedes bancarias aptas para realizar estos procesos. Esto origina una gran dificultad para los usuarios de vehículos ya que la realización de trámites de transito requiere recorrer varios puntos de la ciudad provocando la pérdida de tiempo y convirtiéndose en una forma ineficiente de garantizar el servicio para los usuarios.

3. HIPOTESIS

Al ser la dificultad la ineficiencia de las operaciones de solución de los tramites de transito debido a la desintegración de los servicios se plantea como estrategia para minimizar los efectos generados, integrar las oficinas de servicios de tránsito y transporte mediante el fomento de la iniciativa privada en un solo lugar, se puede ofertar un servicio mucho más eficiente y cómodo para los usuarios.

4. OBJETIVOS

4.1 Objetivo general:

- Integrar y unificar las oficinas donde se realizan los tramites de servicios de tránsito y transporte en la ciudad de Tunja, que permita ofrecer comodidad y agilidad a los conductores o “usuarios” de vehículos para garantizar la calidad en esta clase de servicios.

4.2 Objetivos específicos:

- Realizar un análisis de la ubicación de las oficinas de servicios de trámites de tránsito.
- Determinar las falencias de ubicación de las oficinas de servicios de trámites de tránsito y por medio de ello elegir el sector más adecuado para su integración.
- Plantear como solución una propuesta arquitectónica con un cuadro de áreas que satisfaga las necesidades planteadas por el contexto.

5. JUSTIFICACION

El mejoramiento de atención para asegurar el cumplimiento estricto de las normas legales vigentes de tránsito y transporte, enmarcado en los planes de desarrollo, tendrá una ejecución más armónica y ágil en la medida que los recursos técnicos y de infraestructura estén disponibles y centralizados, brindando confort y rapidez.

Realizando un análisis de las condiciones actuales en la que se desarrollan los diferentes procesos de trámites pertinentes a la movilidad vehicular, se observa el uso ineficiente de los recursos privados y el tiempo del usuario, conllevando a soluciones tardías a este tipo de problema, ya que no se cuenta con un espacio físico que brinde comodidad y rapidez, destinado al desarrollo y beneficio de la ciudad como su comunidad y sociedad en general.

Teniendo en cuenta la Resolución 12379 de 2012 del ministerio de transporte “Por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar trámites ante los Organismos de Tránsito”, se hace necesaria la creación de un centro integrado de servicios de transporte en la ciudad de Tunja – Boyacá, que propenda por ofrecer las mejores condiciones de infraestructura que permitan el desarrollo de los diferentes trámites relacionados con los organismos de tránsito, en específico el Registro Nacional de Conductores, que conlleve mayor eficiencia para impulsar el desarrollo de la región y el beneficio de la comunidad.

La ciudad de Tunja como capital del departamento de Boyacá es un foco de gran importancia ya que centraliza no solo dentro de la ciudad esta clase de servicios sino que garantiza cubrir la oferta del departamento en un solo lugar. Al poseer la infraestructura adecuada y las oficinas aptas, se busca el mejoramiento en lo que a trámites de transporte se refiere. Su viabilidad se justifica desde la iniciativa privada

como medio para ofertar el mejor servicio para el usuario, integrando las empresas brindándoles instalaciones de alta calidad. La creciente necesidad de los usuarios por un mejor servicio así como la mala percepción por el que se brinda en la actualidad hace del proyecto altamente pertinente.

6. MARCO TEORICO

6.1 MARCO HISTÓRICO

El día 6 de agosto de 1539, el Capitán Gonzalo Suárez Rendón con un grupo de españoles, hizo la fundación hispánica de Tunja, sobre las bases urbanas de la HUNZA indígena. Sobre los antiguos bohíos chibchas se levantaron las casas de los primeros pobladores, los templos y los conventos. La ceremonia de fundación de Tunja. Se escogió el día 6 de agosto, fiesta de la Transfiguración del Señor y primer aniversario de la fundación de Santafé de Bogotá. Para redactar el Acta de Fundación, que se hizo en Cuero de venado, se eligió a Don Domingo de Aguirre como Escribano, esta Acta fue llevada posteriormente al primer libro de Actas del cabildo, que se conserva en el Archivo Regional de Boyacá.

El 19 de Octubre del año de 1899 llego a Colombia el primer auto proveniente de Francia, dicho auto venia junto a su propio chofer desde Paris. El empresario Carlos Coriolano Amador este auto contaba con una velocidad máx. de 25 kilómetros por hora, el Bouton Rojo se movía usando un motor mono cilíndrico transversal de 185 c.c. y 3.5 caballos de fuerza que giraba a 3000 RPM. Este auto sería el primero de muchos en Colombia. En la actualidad la cantidad de autos en Colombia es bastante alta y para ello se han implementado instituciones y normativas las cuales han variado con el tiempo y se espera ampliar más adelante en el marco legal. El ministerio de transporte creado en 1905 bajo el mandato de Rafael Reyes sería el encargado de las regulaciones y adaptaciones de las vías y los vehículos en Colombia hasta la actualidad. Bajo esta institución se cobijan entidades departamentales y municipales encargadas de la movilidad regidas por

En 1945 el departamento de Boyacá crea la sección de tránsito adscrita a la secretaria de gobierno; posteriormente, pasó a ser dependencia de la Secretaria de

Hacienda con el nombre de Departamento Administrativo de Circulación. Con la ordenanza No 044 del 28 de noviembre de 1975, la Asamblea Departamental creó el Departamento Administrativo de tránsito y transporte de Boyacá “DATTBOY”, como institución descentralizado, con patrimonio independiente, personería jurídica y domiciliado en la ciudad de Tunja.

El Instituto de Transito de Boyacá surgió históricamente con la misión de coordinar y controlar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte y administrar el registro automotor de conductores con jurisdicción el Departamento de Boyacá. El 30 de Junio de 1983, el Gobierno Departamental, expide el decreto No 001.55 por el cual transforma al Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte de Boyacá, en el Instituto de Transito de Boyacá “ITBOY”, y adopta su estatuto orgánico. El 27 de septiembre de 1985, el Gobierno Departamental, expide el Decreto N° 001.88, por el cual establece la Estructura Orgánica del Instituto de Transito de Boyacá y se determinan las funciones de las dependencias y dicta otras disposiciones.

6.2 MARCO LEGAL

En cuanto a la parte legal del proyecto, se dirige en primera instancia a la constitución política colombiana de 1991, diferentes resoluciones, normas, acuerdos y decretos para respaldar la propuesta junto algunos dictámenes urbanísticos de la ciudad. Se mencionan las siguientes:

Ley 769 de 2002: Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. Por medio de esta ley se rigen todas las disposiciones en cuanto a movilidad y por medio de la cual las instituciones concernientes a movilidad se rigen.

Ley 388 de 1997 ley de ordenamiento territorial: Quien se encarga de las directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo.

Acuerdo municipal 0014 2001 plan de ordenamiento territorial de Tunja: Dentro del cual se toman algunas normas como las normas de habitabilidad para la seguridad de las construcciones, normas de calidad del hábitat como circulaciones para población con movilidad reducida, y comodidad ambiental en cuanto a confort visual, térmico y acústico.

Decreto 1469 2010: Acogiéndose al decreto nacional de licenciamientos urbanísticos para una debida propuesta de acuerdo a índices de construcción, ocupación y norma urbanísticas.

Reglamento Colombiano de Construcción Sismo Resistente (NSR-10): el cual ayuda a identificar de manera más acertada el diseño estructural de la propuesta, además de algunos requisitos de diseño para la misma.

Resolución 0012379 de 2012: Por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito.

6.3 MARCO REFERENCIAL

Centro Integrado para Trámites de Tránsito

El centro integrado para trámites de tránsito en Bogotá está ubicado en la autopista norte # 106-25. Allí se prestan servicios como la expedición y renovación de la licencia de conducción, los exámenes médicos para la licencia de conducción, el pago de comparendos y los cursos de tránsito. Este centro es el referente más importante en el proyecto principalmente porque en Colombia es el único centro con las mismas condiciones que se quieren estipular en el proyecto. En este se integran varias empresas con servicios independientes enfocados a los trámites y expedición de licencias de tránsito.



Fuente: <http://www.portafolio.co/negocios/centro-integrado-tramites-transito>

Centros de enseñanza y de atención a infractores ubicados en la ciudad de Tunja y en las demás ciudades del país.

CENTROS DE RECONOCIMIENTO

Los centros de reconocimiento son establecimientos encargados de certificar las aptitudes de los conductores para conducir. Para certificar estas aptitudes estos centros cuentan con personal médico, psicólogos y fonoaudiólogos, en la ciudad de Tunja encontraremos dos.

Condusalud

Condusalud es un centro de reconocimiento a conductores, está localizado en la carrera 10 NO. 27 – 05.



Fuente: Autor

Centro de reconocimiento GMG



Fuente: Autor

Escuelas de Enseñanza

Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Escuela de enseñanza auto club Bochica (Ubicado en la Cr10 26-08)



Fuente: Autor

Escuela de enseñanza ESCAD



Fuente: Autor

Centro integral de atención (CIA)

Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su auto sostenibilidad.



Fuente: Autor

Secretaria de tránsito y transporte de Tunja: Dependencia de la alcaldía de Tunja la cual garantiza la organización y planificación de la movilidad vehicular y peatonal en la ciudad de Tunja, posee competencias como la adecuación de vías de transporte, así como el cumplimiento de la norma garantizando la seguridad y la prevención.

Instituto de transporte de Boyacá, ITBOY: coordina la seguridad vial para garantizar una movilidad segura en el Departamento de Boyacá y administra el registro de tránsito a través de puntos de atención autorizados por el Ministerio de Transporte

Centro Integrado de atención: La definición según la ley 769 de 2002 es “Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su auto sostenibilidad”

Ministerio de transporte: Como lo establece el Decreto 087 de 2011, es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país. El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (AEROCIVIL) y la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE).

Centro integrado de servicios de transporte: Es un lugar donde se disponen de recursos materiales y humanos propios para la realización de actividades destinadas para un fin y ser una opción comercial de alta calidad que garantice a los usuarios un mejor servicio en un solo lugar en donde los tramites son mucho más rápidos y efectivos de hacer.

Integrado: Que reúne en una sola pieza otros aparatos que podrían existir independientemente

Arquitectura moderna: Es un término muy amplio que designa el conjunto de corrientes o estilos de la arquitectura que se han desarrollado a lo largo del siglo XX en todo el mundo. Esta comparte con la arquitectura de épocas previas factores de eficiencia, resistencia a cargas estructurales y de estética. La Arquitectura Moderna se ha caracterizado por la simplificación de las formas, la ausencia de ornamento y la renuncia consciente a la composición académica clásica, la cual fue sustituida por una estética con referencias a las distintas tendencias del arte moderno como el cubismo, el expresionismo, el neoplasticismo, el futurismo y otros.

Las características prominentes de la arquitectura moderna incluyen los planos abiertos de planta interiores con un menor número de paredes y materiales de construcción externo de vidrio y acero. Las líneas de la arquitectura moderna son rectas y en ángulo en vez de curva, a dos aguas y talladas

Las principales influencias de la arquitectura moderna en la segunda mitad del siglo XX fueron la aviación y los viajes espaciales, que se reflejan en las líneas aerodinámicas y el uso audaz del acero.

Arquitectura High Tech: Estilo arquitectónico desarrollado en los años 60, se considera la revitalización de la arquitectura modernismo. Además de exponer componentes técnicos y funcionales de la construcción, utiliza bastante, los elementos prefabricados. Vemos con frecuencia paredes de vidrio y estructuras de acero. Lo más importante era la función, antes que los aspectos estéticos. La utilización de este estilo se da a partir de la modulación de los elementos constructivos como los perfiles de acero así como el ladrillo. En este se hace una continuación del post-modernismo y se va a evidenciar en la propuesta.

7. METODOLOGIA DEL PROYECTO

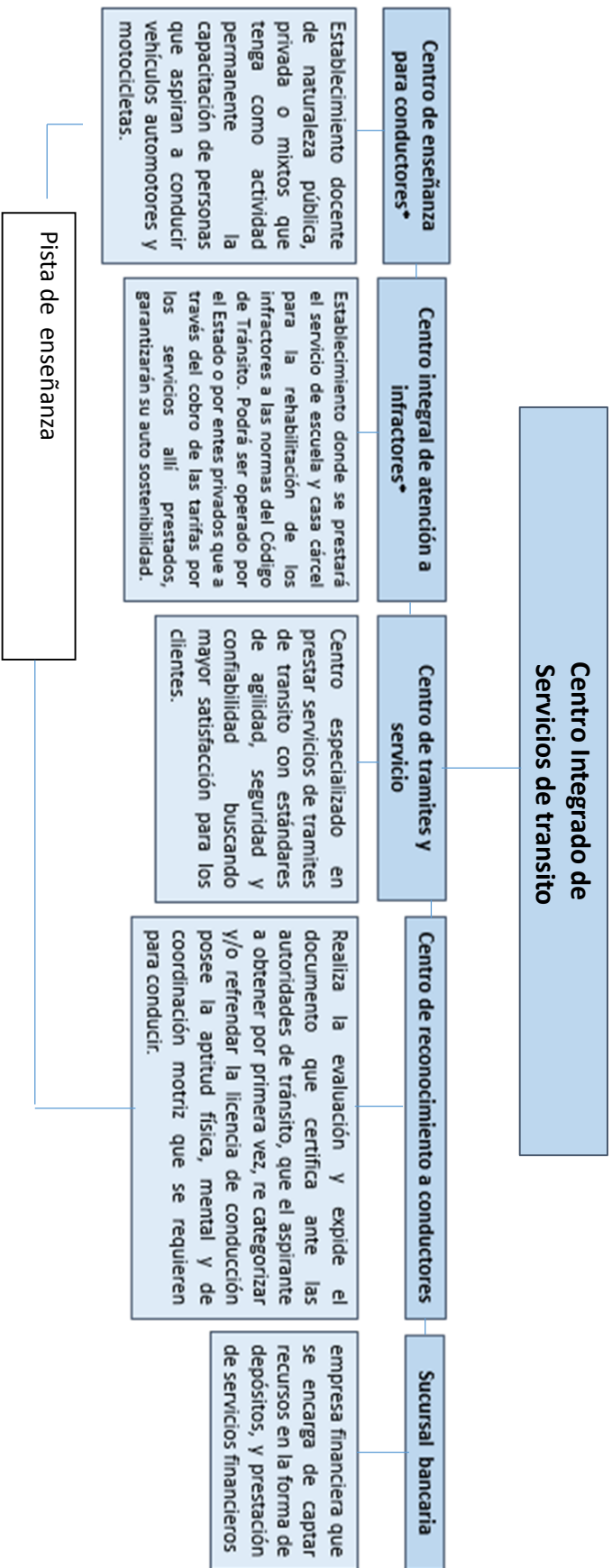


Fuente: Autor

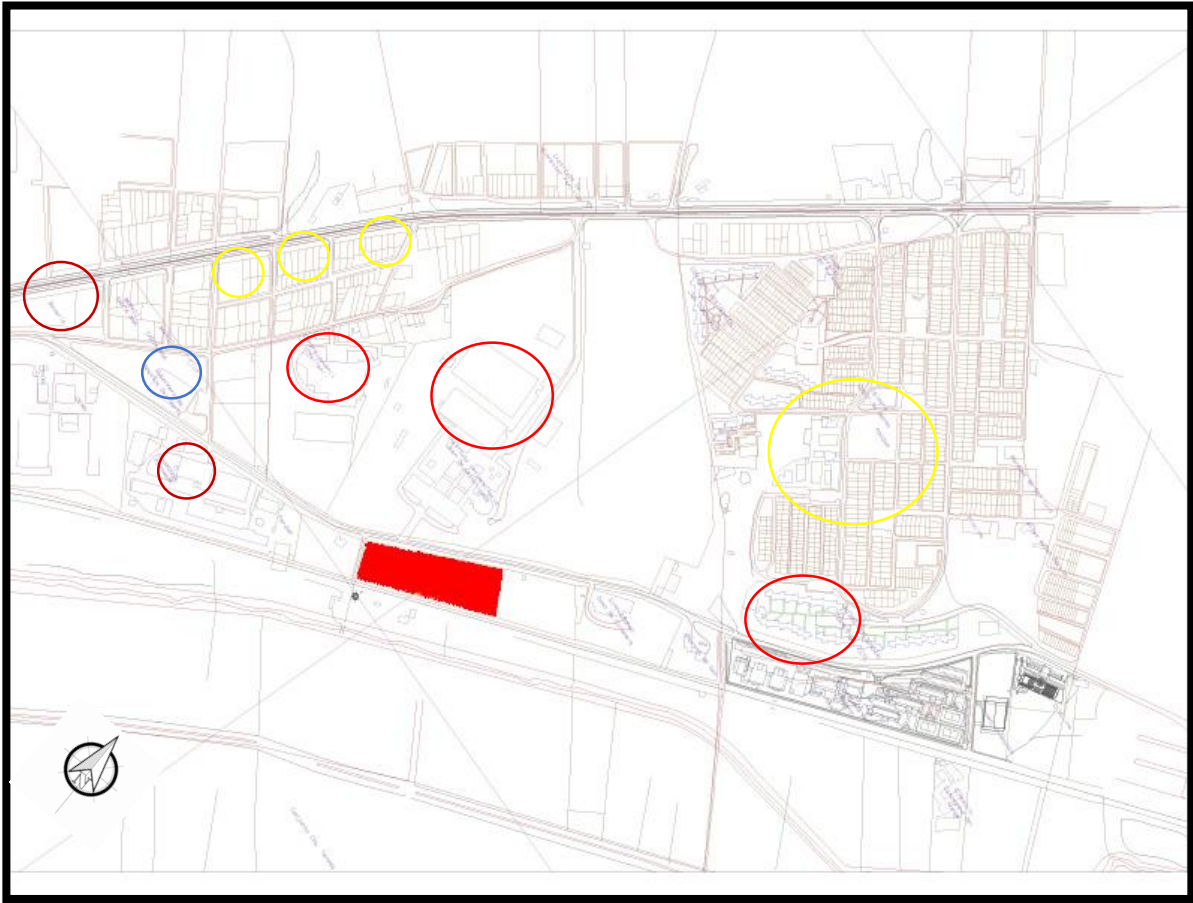
Análisis localización Oficinas de tramites de tránsito en la ciudad de Tunja

Mediante este análisis se determina la desintegración de las oficinas distribuidas en la ciudad.

ORGANIGRAMA DE ZONAS



7.1 UBICACIÓN DEL PREDIO



- INSTITUCIONAL
- VIVIENDA
- COMERCIO
- INDUSTRIA
- UBICACIÓN DEL PREDIO

La ubicación se determinó por medio de un análisis donde dio como resultado una serie de oportunidades para el proyecto como lo son:

- Establecido en un punto central
- Buena infraestructura universidades, clínicas, comercio general
- Sector de futura consolidación y desarrollo.
- Buenas características panorámicas.



Fuente: Autor

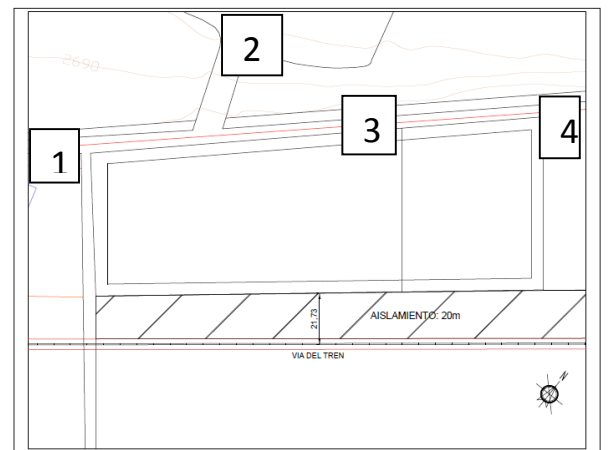
Análisis ubicación lote.

Ubicado en el norte de la ciudad de Tunja

7.2 VISTAS

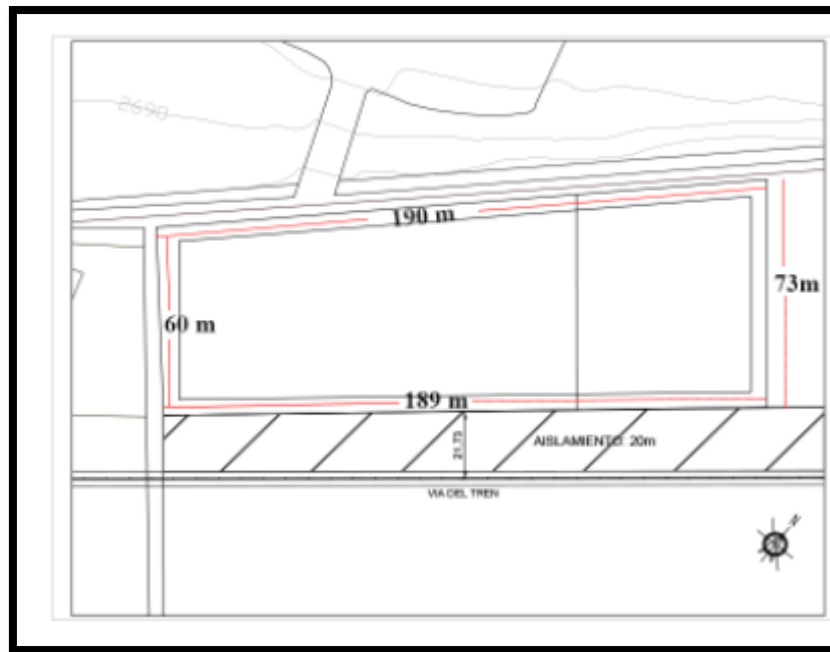


Fuente: Auto



Fuente: Autor

7.3 MEDIDAS Y COLINDANCIAS

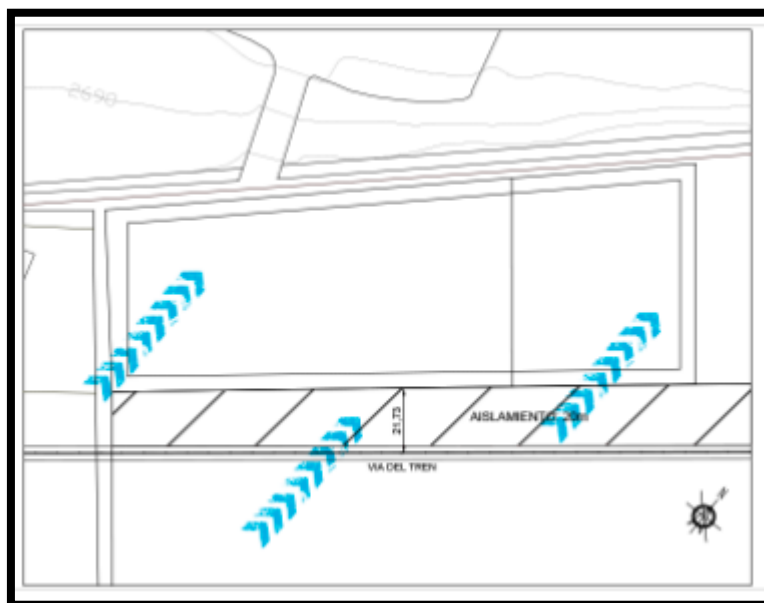


Área

Fuente: Autor

13360m²

7.4 VIENTOS DOMINANTES



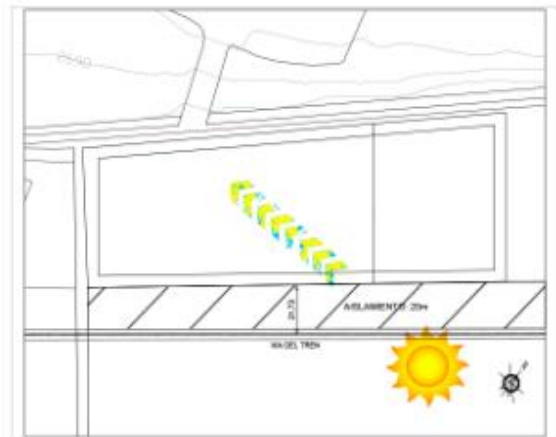
Fuente: Autor

Sur a norte

Temperatura

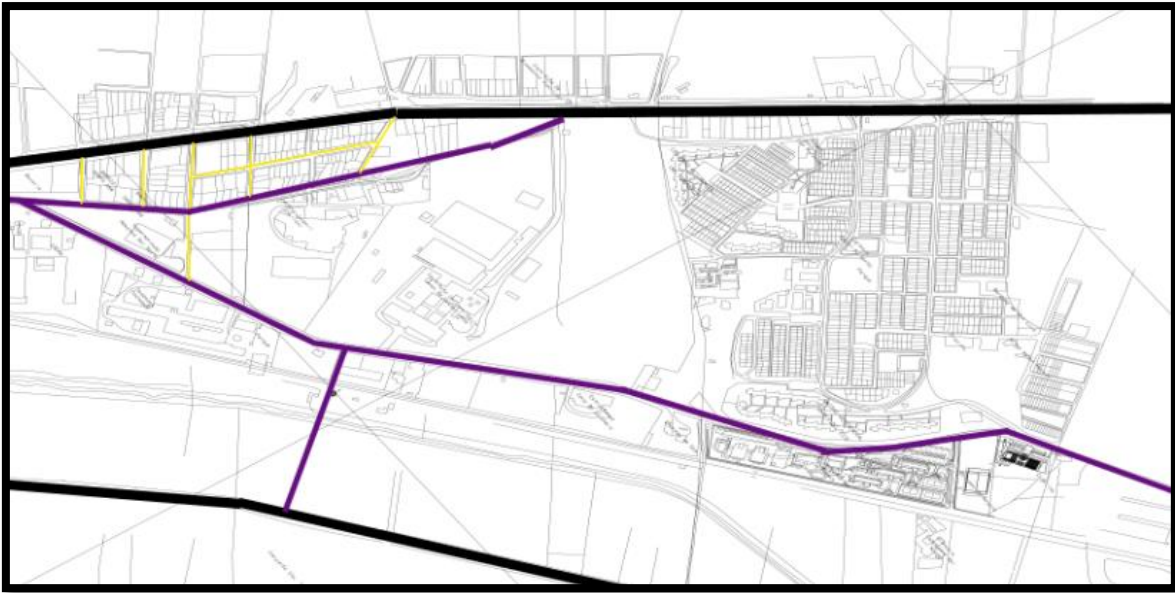
Según la clasificación de Köppen, Tunja posee un clima de tipo EH: Frío de alta montaña. Al que todas las regiones de la Zona Intertropical, el clima está influenciado solamente por la altitud y las corrientes oceánicas que causan leves variaciones de temperatura, La temperatura promedio anual es de 11,7 grados.

7.5 ASOLEACION



Fuente: Autor

7.6 VIAS



Fuente: Autor

-  **Vias secundarias**
-  **Vias Primarias**
-  **Vias locales**

- Las vías primarias se encuentran en buen estado, de conservación con intensidad vehicular alta.
- Las vías secundarias se encuentran en mal estado de conservación, con intensidad vehicular media.

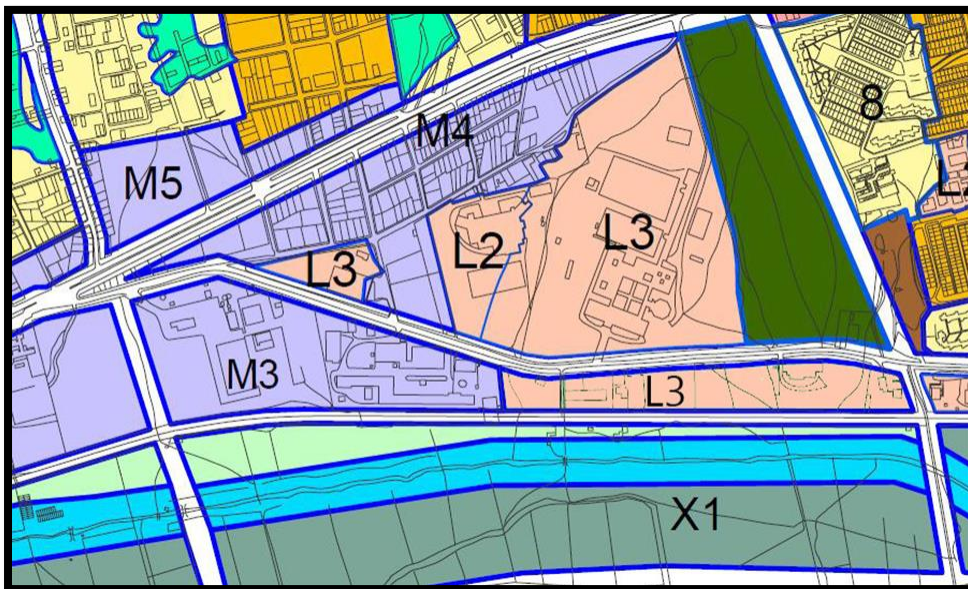
DEBILIDADES

- La cercanía a la vía del tren puede ser un factor complejo a la hora de adaptar el diseño.
- Perfil vial y peatonal no apto para el proyecto

AMENAZAS

- El sector posee una baja densidad en cuanto edificaciones y población lo que dificulta la consolidación de servicios.
- El perfil vial no sea adecuado para el sector y los servicios presentes allí.

7.7 USO DE SUELO

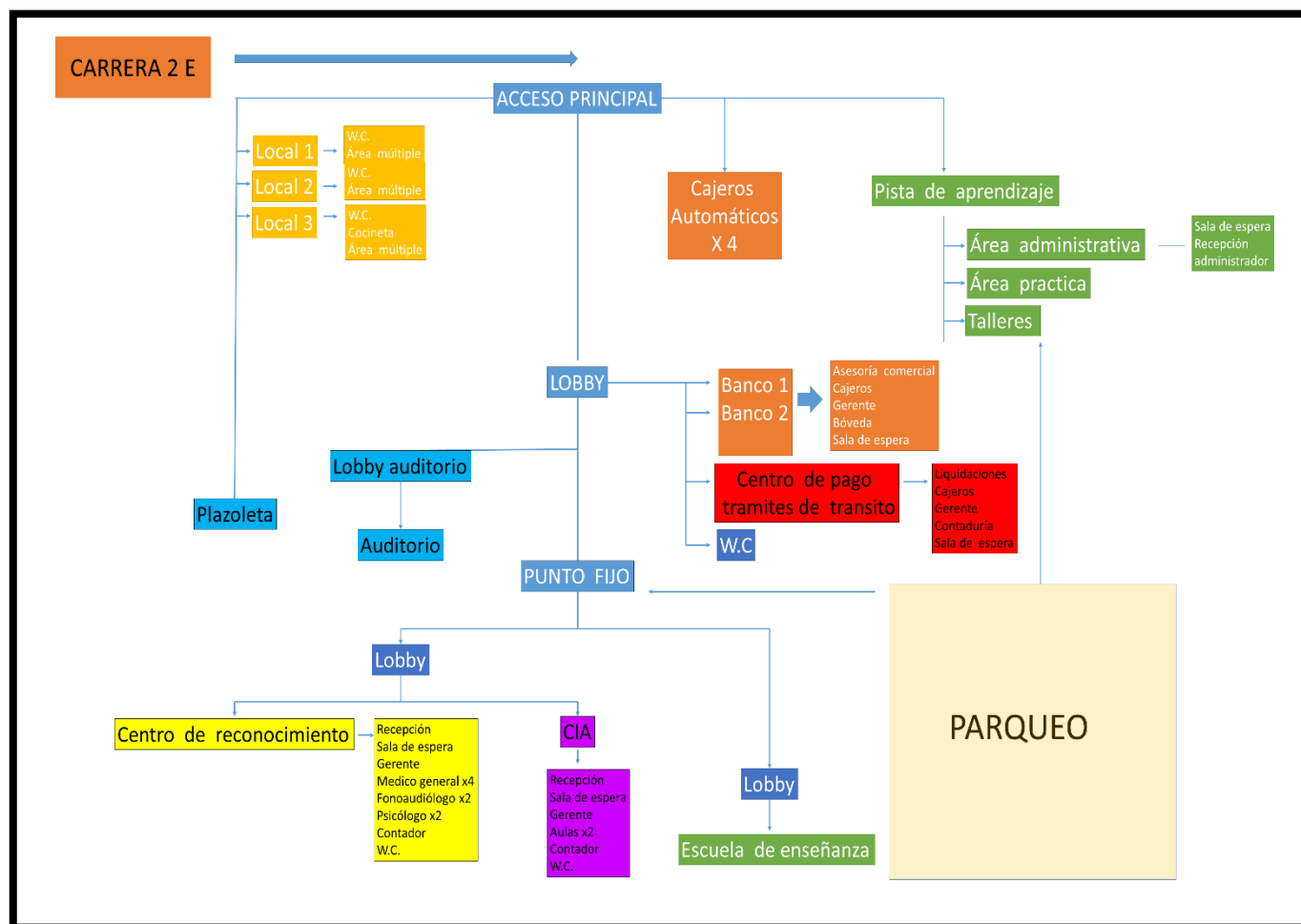


Fuente: Autor

El terreno es institucional tipo 3 pertinente para el proyecto debido a su desarrollo industrial e institucional, siendo también un área intermedia de la zona urbana que es fomento para este tipo de proyecto.

7.8 ORGANIGRAMA AREAS PROPUESTAS

Desarrollo esquema volumétrico de la propuesta: Para tener una idea clara de las



Zonas en el volumen se realizan esquemas volumétricos de las áreas propuestas en los organigramas, estos, al ser un esquema solo es una posible distribución del proyecto que luego se iría ampliando con sus respectivos niveles y distribuciones en el proyecto.



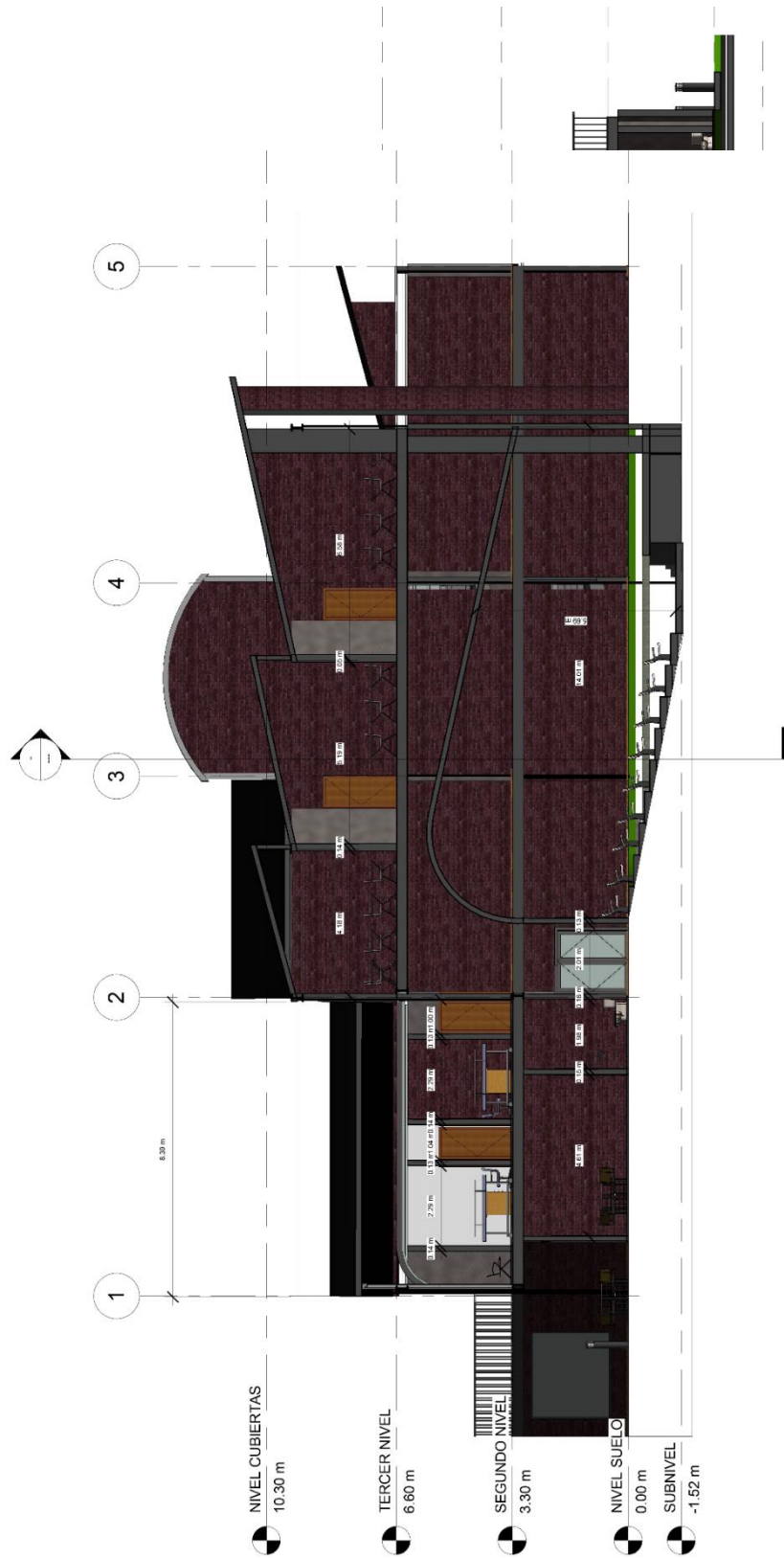
IMPLANTACION DEL PROYECTO

Fuente: Autor



PLANTA PRIMER PISO

ESC:1:100



CORTE AUDITORIO

Fuente: Autor



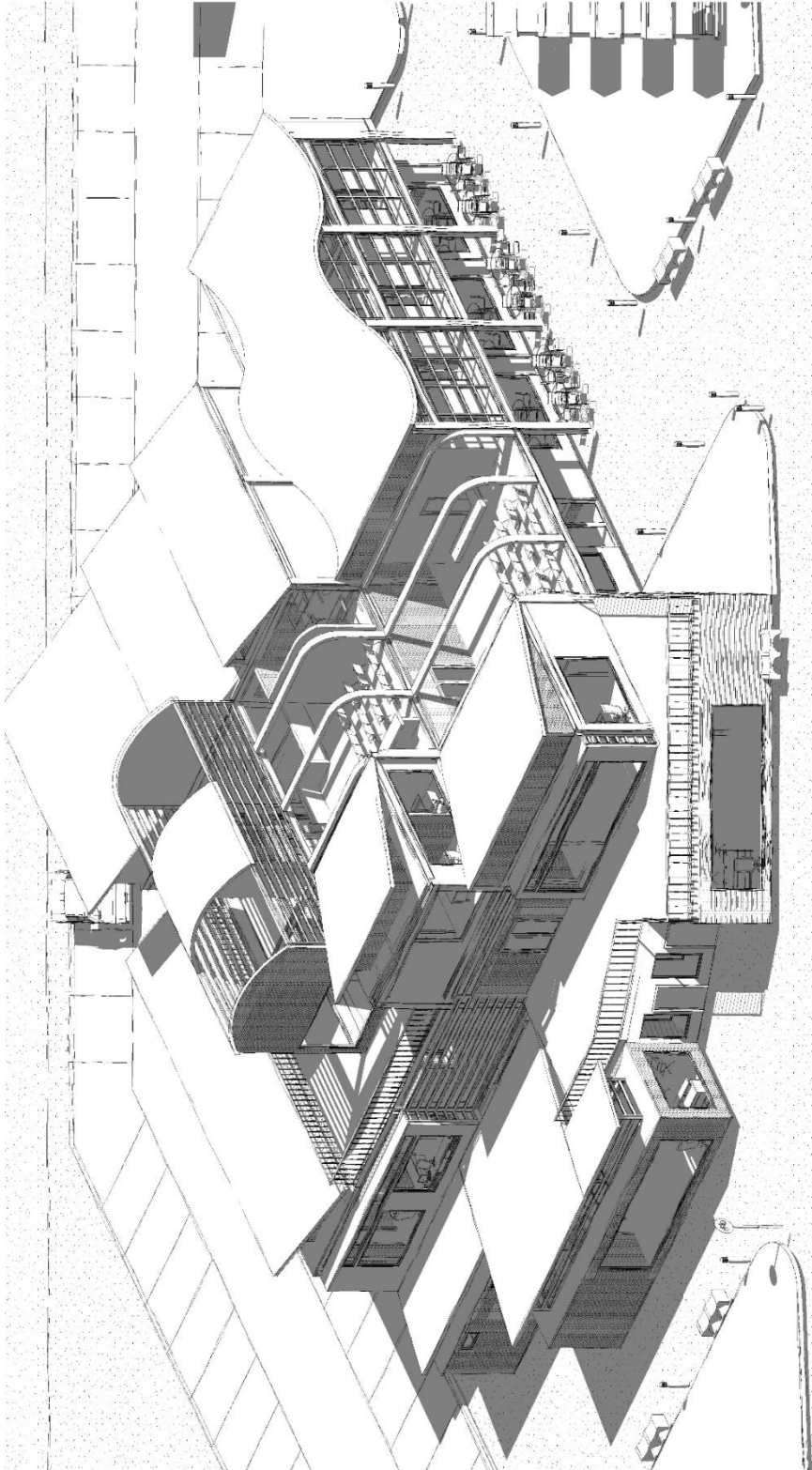
CORTE TRANSVERSAL

Fuente: Autor



CORTE LONGITUDINAL

Fuente: Autor



BOCETO



BOCETO PLAZA AUDITORIO

8. Propuesta arquitectónica

la propuesta arquitectónica se compone de las áreas requeridas para el funcionamiento del centro integrado de servicios de tránsito como lo llegan a ser el centro de reconocimiento a conductores, centro de trámites y servicio, centro integral de atención a infractores, centro de enseñanza para conductores y sucursales bancarias, etc.

El proyecto busca a través de su diseño el desarrollo y la consolidación del sector. El proyecto es un edificio compacto que ofrece múltiples servicios sin perder la unidad y el carácter para el cual está diseñado.

Se plantea como modelo a nivel nacional para lograr una centralización en cuanto a trámites de tránsito y transporte brindando comodidad y agilidad en dichos trámites.

9. CONCLUSIONES

- Realizando un análisis de las condiciones actuales en la que se desarrollan los diferentes procesos de trámites pertinentes a la movilidad vehicular, se observa el uso ineficiente de los recursos privados y el tiempo del usuario, conllevando a soluciones tardías a este tipo de problema, ya que no se cuenta con un espacio físico que brinde comodidad y rapidez, destinado al desarrollo y beneficio de la ciudad como su comunidad y sociedad en general.
- Tunja como ciudad capital del departamento carece de infraestructura adecuada para la prestación de servicios pertinentes a tránsito y transporte.
- El sector es un área de transición de áreas urbanas consolidándose como servicios e industrial. Es prioridad adecuar la vía y ofrecer servicios que se adapten al área a desarrollar, para así promover su consolidación y adaptación

10. BIBLIOGRAFIA

Colombia (1997), constitución Política, Bogotá, Legis.

10.1 CIBERGRAFIA

<http://www.colconectada.com/normas-icontec/>
http://www.cepal.org/publicaciones/xml/6/19336/lcg2175e_bull.pdf
<http://www.tunja-boyaca.gov.co/>
<http://www.corteconstitucional.gov.co/>
<https://www.mintransporte.gov.co>
<http://www.alcaldiabogota.gov.co/>
<http://www.angelfire.com>
<http://www.actiweb.es/jorgeluisguresso/archivo1.pdf>
<http://es.slideshare.net/gasib/deconstructivismo-22499245>
<http://es.dreamstime.com>
<http://serpagano.es/>
<http://www.elnougarden.com/>
<http://arg.sika.com>
<http://drenajeurbanosostenible.org>
<http://www.zinco-cubiertas-ecologicas>
<http://ecotelhado.com.co>
<http://www.fibrit.com>
<http://www.construmatica.com>
<http://www.ekonodrywall.com.pe>
<http://www.honda-montesa.es>
<http://es.wikipedia.org/wiki/Simulador>
<http://www.videowall.com.co>
www.crearcrear.com