

**JULIÁN DAVID
TOSSE ROSERO**

*Egresado Facultad de
Arquitectura. Fundación
Universitaria de Popayán.*

**CARLOS ALBERTO
GÓMEZ FERNÁNDEZ**

*Arquitecto de la Universidad
Nacional Manizales 1988.
Especialista en paisajismo
Universidad del Valle;
Magister en Desarrollo
Territorial y Planificación del
Territorio de la Universidad
Autónoma de Manizales.
Docente catedrático de la
Fundación Universitaria de
Popayán en paisajismo,
taller y ecourbanismo;
Asesor y profesional
especializado de la Oficina
Asesora de Planeación del
Municipio de Popayán
2001-2003; Colaborador en
la formulación del
componente urbanístico del
POMCH Subcuenca Molino
Pubús de Popayán;
Colaborador en la
formulación del PEMP de
Popayán 2009; Asesor en
formulación de planes
parciales Ávitar, Morinda y
Quintanar de la Pradera de
Popayán y actual Director
del Diagnóstico POT para
Popayán con la FUP.*

Función del espacio público en relación a la movilidad peatonal. Centro histórico de Popayán – Colombia. Características y comportamientos

Por. Julián David Tosse Rosero y Carlos Alberto Gómez Fernández.

Resumen

Los resultados presentados, son producto de la pasantía como opción de grado de arquitecto en la Fundación Universitaria de Popayán. El ejercicio se desarrolló en la empresa Movilidad Futura S.A.S, considerando como área de estudio la correspondiente a la Unidad de Gestión Urbanística el Molino - Popayán, espacio donde existen importantes elementos arquitectónicos y urbanísticos que en conjunto componen una infraestructura patrimonial, la cual junto a otras unidades urbanísticas y paisajísticas conforman el centro histórico de la ciudad de Popayán.

La investigación define las características y los comportamientos que presenta el espacio público del centro histórico de la ciudad de Popayán y cómo estos actúan en el desarrollo del desplazamiento peatonal, reconociendo que la movilidad es hoy un derecho fundamental para las

personas, además de ser un componente de la estructura funcional y de servicios, la cual actúa de manera interdependiente garantizando conectividad y generando tejido social dentro del territorio urbano.

Palabras clave: Patrimonio inmaterial - Espacio público - Identidad.

Introducción

La pasantía se desarrolló en torno a la Unidad de Gestión Urbanística el Molino (U.G.U.E.M.), en Popayán – Colombia, ciudad cuyas procesiones de Semana Santa fueron reconocidas por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura - UNESCO, como Patrimonio Oral e Inmaterial de la Humanidad en el año 2009. Evento que con el Congreso Gastronómico que se organiza anualmente y vincula a Popayán en la Red de Ciudades Creativas de la UNESCO, unidas a la riqueza de su paisaje cultural son grandes atractivos que identifican a la llamada “ciudad blanca”, desde el momento de su fundación en el año 1537.

En la zona centro del sector histórico, se localiza la denominada Unidad de Gestión Urbanística el Molino, conformada por diferentes hitos y nodos que brindan al visitante una deslumbrante admiración ante inmensa estructura arquitectónica de valor patrimonial, estructura arquitectónica que encuentra en la movilidad un obstáculo que debilita las actividades de carácter turístico que se desarrollan en él.

Básicamente, la movilidad es un reflejo de la estructura social. Ahora bien, las formas de utilización del espacio, las formas de desplazarse en el espacio, así como la mayor o menor movilidad de unos y otros, son las características que llevan al surgimiento de las desigualdades sociales o, por el contrario, puede ser un elemento que aminore esas desigualdades, un elemento importante en el camino hacia la igualdad social.

De estas perspectivas surge la necesidad de analizar, en forma objetiva y ordenada, el funcionamiento del actual sistema de movilidad que opera en el centro histórico, con el fin de establecer de qué forma están involucrados los diferentes tipos de desplazamiento, en especial el peatonal, y de cómo estos están haciendo uso del espacio público.

En este orden de ideas, se consideró esta problemática, aunada a la desvalorización de estos espacios, el desinterés presentado por las autoridades de carácter municipal, departamental, los ciudadanos y las personas; con el apoyo de la FUNDACIÓN UNIVERSITARIA DE POPAYÁN y la empresa MOVILIDAD FUTURA S.A.S; se desarrolló la pasantía titulada “ Estrategias que mejoran la movilidad en el espacio público del centro histórico de Popayán – Colombia,” la cual tiene como objetivo identificar y caracterizar el sector, analizando sus potencialidades, debilidades, indagando en teorías y conceptos acerca del urbanismo y paisajismo; con el fin de entender mejor las características propias que conforman estos espacios y las posibilidades de intervención integral que aporten a su consolidación como espacio para el turismo urbano y cultural.

Básicamente, la movilidad es un reflejo de la estructura social... las formas de utilización del espacio, las formas de desplazarse en el espacio, así como la mayor o menor movilidad de unos y otros, son las características que llevan al surgimiento de las desigualdades sociales.

Metodología

La metodología, aplicada incluyó tres etapas: descriptiva, explicativa y propositiva, las cuales permitieron adelantar el análisis del área de estudio; mediante el rastreo y la revisión de fuentes bibliográficas relacionadas con el desarrollo del tema, tomadas de fuentes primarias (mediante el contacto con los protagonistas) y secundarias (libros, planos, revistas, artículos web, decretos, etc.), los cuales una vez analizados, permitieron establecer el comportamiento urbano de Popayán en materia de movilidad, teniendo en cuenta los espacios públicos de uso peatonal; obteniendo así conclusiones claras con base en el diagnóstico desarrollado en la U.G.U.E.M; lo cual permitió plantear una propuesta general para solucionar el problema expuesto.

Plan Especial de Manejo y Protección del sector histórico de Popayán. PEMP

“En el Plan Especial de Manejo y Protección del Sector Histórico de Popayán, se establecen las acciones necesarias para garantizar la protección, conservación y sostenibilidad del sector, debido a que el sector antiguo de Popayán y su zona de influencia, fue declarado Bien de Interés Cultural del ámbito nacional, según Resolución 2432 de 2009 dictada por el Ministerio de Cultura”¹.

Unidades de Gestión Urbanística. UGU

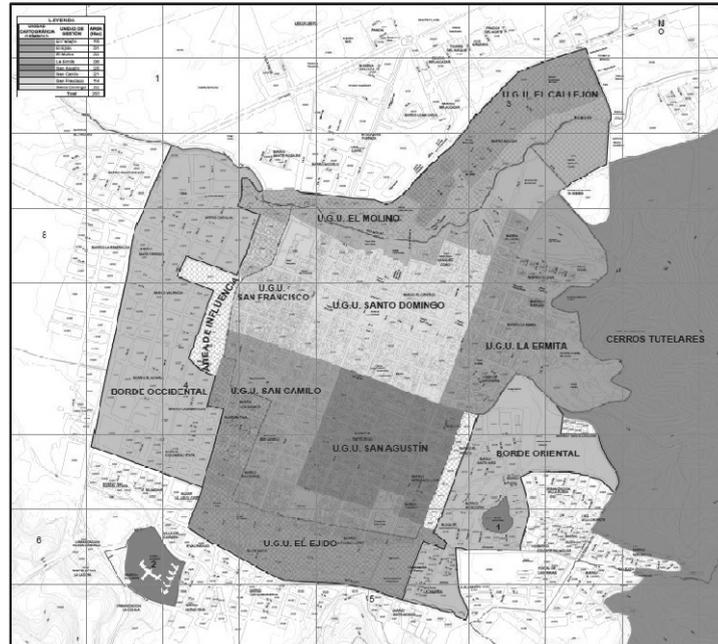
“A pesar de la diversidad observada en el sector histórico, es necesario determinar unidades territoriales que permitan abordar desde una escala menor las diferentes problemáticas y plantear así mismo soluciones integrales para su desarrollo. De esta manera, se plantean las U.G.U. teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- Características de la morfología urbana,
- Características de las diferentes vías asociadas tanto a su importancia histórica como a la dinámica actual de flujos tanto vehiculares como peatonales.

¹ MINISTERIO DE CULTURA.COLOMBIA *“Plan Especial de Manejo y Protección del Sector Histórico de Popayán-PEMP”*. Capítulo 2. Popayán: Alcaldía de Popayán, 2009. 17 p.

- Usos de suelo, su intensidad y las dinámicas urbanas que generan.
- Unidades de paisaje definidas a partir de las cuales es posible centrar la atención sobre el patrimonio ambiental existente en el sector histórico”².

Figura 1.
Unidades de Gestión Urbanística. Centro Histórico de Popayán



Fuente: PEMP, Popayán, 2009.

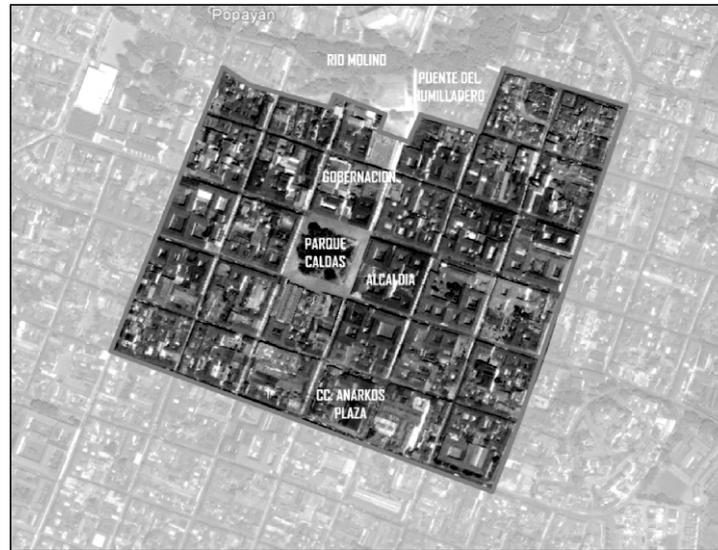
Unidad de Gestión Urbanística Santo Domingo

“La Unidad de Gestión Santo Domingo aglomera la mayor cantidad de comercio y flujos peatonales y vehiculares especialmente sobre el par vial de las calles 4 y 5 y las carreras 6 y 7 que hacen parte de los ejes principales de movilidad. Otros referentes son: La Universidad del Cauca, El Colegio Mayor, La Fundación Universitaria de Popayán, la Iglesia de Santo Domingo, el Centro Comercial Anarkos (nodo comercial y de servicios), los museos y las sedes principales de los bancos comerciales asentados en la ciudad”³.

². *Ibid.*, p. 393.

³. *Ibid.*, p. 430.

Figura 2
Delimitación Unidad de Gestión Santo Domingo (Área de estudio)



Fuente: Elaboración propia, 2014. Basada en el PEMP

Evaluación del estado actual del sistema de movilidad en Popayán

Haciendo una evaluación de todos los sistemas estructurantes: sociedad, movilidad, usos de suelo, morfología, medio ambiente y espacio público que conforman la ciudad, se establece que la movilidad es determinante para la coexistencia de los demás sistemas, debido a que es fundamental para el funcionamiento de la misma. Actualmente este sistema no se encuentra en su mejor condición, debido a ciertas problemáticas que exigen una planificación responsable con resultados e intervenciones adecuadas en lugares estratégicos del territorio urbano, las cuales permitan remediar la problemática latente que se percibe en el día a día

de la ciudad. Estas acciones deben llevarse a cabo por parte de las autoridades administrativas del municipio y en lo posible incentivar la participación del sector privado para la gestión de recursos que permita su realización, claro está, estableciendo políticas de control que garanticen dicha participación y lleven al cumplimiento en buena forma de las acciones en cuestión.

Analizando el comportamiento urbano que presenta actualmente la ciudad, se encuentran conflictos que en materia de movilidad obedecen a muchos aspectos que a través del tiempo han ido aumentando y por lo tanto agudizando la crisis, principalmente la gran demanda de vehículos y la poca oferta de vías; han dado paso a que el

desplazamiento motorizado se convierta en un completo caos, en horas pico, cuando en las principales vías, que son pocas, se presentan las mayores congestiones múltiples, taponamientos a lo largo y ancho de la estructura viaria de la ciudad.

Razonando sobre el por qué de la alta demanda de vehículos que circulan por la ciudad, se detecta que las constantes alzas en los precios de combustibles e impuestos y la globalizada estructura mercantil reflejada en una amplia y masiva producción de vehículos a muy bajos costos, han generado la facilidad en su comercialización. Con estas acciones han generado que el vehículo anteriormente considerado como producto de concesionario, se convierta en producto de supermercado, estableciendo su fácil adquisición y a su vez como efecto colateral, el descontrolado mercado de vehículos usados.

Este fenómeno económico ha causado un aumento desaforado en el parque automotor de la ciudad, asunto que parecería ser bueno para el municipio, económicamente hablando, pues entre más vehículos más recaudo de recursos por captación en impuestos, el problema es que los recursos obtenidos no se invierten adecuadamente, por ejemplo en la infraestructura vial que dentro del componente de movilidad es la que se ve más deteriorada; toda esta problemática, junto a otras falencias administrativas han generado el colapso del actual sistema de movilidad que opera en la ciudad.

Imagen 1

Escenario actual del Centro Histórico de Popayán. Carrera 7ª.



Fuente: Elaboración propia, 2014.

En este orden de ideas, la presencia de este fenómeno ha generado que la planeación urbana en materia de movilidad se enfatice solamente en proporcionar soluciones para la movilidad motorizada, relegando la proyección y continuidad de planes dirigidos a sistemas de movilidad alternativos y no motorizados, generando ciertas problemáticas que en materia de movilidad condicionan la igualdad y equidad social a que hace referencia la Constitución Política Colombiana.

Comportamiento urbano en el centro de la ciudad

Para interpretar la dinámica urbana que se desarrolla en el centro de la ciudad, se debe partir de la concepción de que la ciudad de Popayán, funciona en torno a este, es decir el funcionamiento monocentrista de la urbe payanesa, expone al

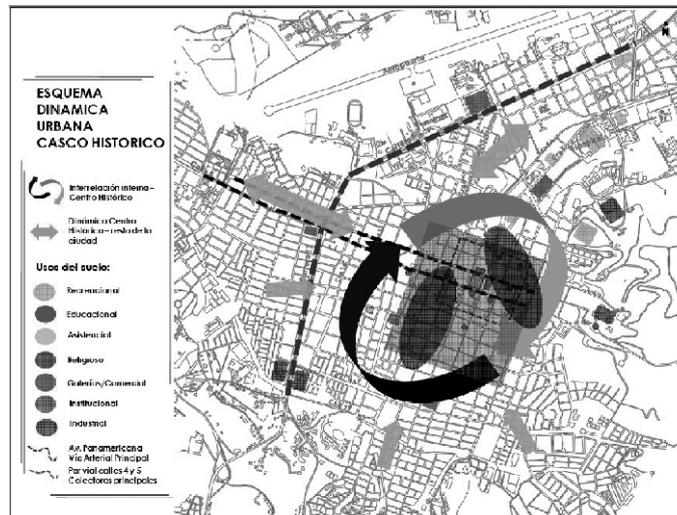
centro histórico de la ciudad como el principal destino desde cualquier punto u origen urbano.

Esto ha generado una mezcla inapropiada de usos del suelo en el centro histórico y consecuentemente ha forjado una demanda de accesibilidad tanto de transporte público colectivo como del transporte particular para esta área central.

Hoy día el centro histórico es el principal generador de viajes internos de la ciudad y se evidencian fuertemente necesidades de espacio peatonal, que faciliten la interacción de las personas con las distintas actividades que allí se conjugan.

El siguiente esquema justifica lo mencionando, haciendo referencia a la dinámica físico funcional que se presenta en el centro histórico de la ciudad.

Figura 3
Dinámica físico funcional del centro histórico de Popayán.



Fuente: Plan de movilidad de la ciudad de Popayán. Fase I. Informe 3.

Diagnóstico sobre la distribución del espacio público del centro histórico

Para el diagnóstico sobre la utilización del espacio público, se realizó un análisis en el área de estudio (U.G.U. Santo Domingo) en el cual se tuvieron en cuenta aspectos como: el porcentaje en que tanto el peatón como el vehículo utilizan el espacio y los flujos que se presentan sobre los mismos.

“Las carreras 6a y 7a se han convertido en los ejes de conexión norte y sur con el Parque Caldas, las Calles 4a y 5a vinculan al parque con el oriente y el occidente, lo anterior afecta esta unidad de gestión⁴”

Lo anterior plantea la importancia que tienen las carreras 6a y 7a, al igual que las calles 4a y 5a para la movilidad del centro histórico, por lo cual estas mismas vías serán objeto de estudio para evaluar su comportamiento en materia de utilización del espacio.

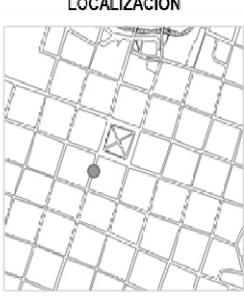
Los valores consignados en los porcentajes que componen el análisis, tienen como principal fundamento y respaldo, registros realizados de forma periódica en el desarrollo de la pasantía. Los registros fueron diseñados para que con su implementación en el análisis, se obtuvieran datos que permitieran evaluar la forma en la que se está utilizando el espacio público por parte de los actores en la vía.

La elaboración de los registros se compone y depende de la siguiente información:

- Código interno, para manejo y sistematización de los registros.
- Imagen fotográfica de la vía registrada.
- Localización puntal en el área de estudio (U.G.U. Santo Domingo)
- Dirección de la vía registrada.
- Fecha en la que se realiza el registro.
- Hora en la que se realiza el registro y el conteo de los flujos peatonales y vehiculares.
- Porcentaje en que está distribuido el perfil vial de la vía registrada en relación con los medios de transporte (peatón, vehículo, moto, bicicleta, etc.) que existan.
- Cantidad de flujos peatonales y vehiculares registrados en el tiempo en que se realizó el registro.
- Porcentaje en el que el peatón utiliza el espacio público (permanencia o circulación).
- Porcentaje en el que el vehículo utiliza el espacio público (permanencia o circulación).

⁴. *Ibid.*, p. 431.

Figura 4
Modelo de registro utilizado en el análisis

	ESTRATEGIAS PARA MEJORAR LA MOVILIDAD PEATONAL EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE POPAYÁN. DIAGNÓSTICO		CÓDIGO EMP.D01
	UTILIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL CENTRO HISTÓRICO, UGU SANTO DOMINGO.		
	LOCALIZACIÓN	DIRECCIÓN: CRA. 7ª entre CLL 5ª Y 6ª	FECHA: 01 DE ABRIL DE 2014
		HORA: 8:30 A.M. 9:30 A.M.	
DISTRIBUCIÓN DEL ESPACIO		FLUJOS	
 PEATONAL		22 %	1420
 VEHICULAR		78 %	370
FORMA DE UTILIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO			
MODALIDAD	PERMANENCIA	CIRCULACIÓN	
 PEATONAL	0 %	100 %	
 VEHICULAR	60 %	40 %	

Fuente: elaboración propia, 2014

Figura 5.
Convenciones. Síntesis de utilización del espacio. Diagnóstico

	Uso Peatonal
.....	
	Uso Vehicular
.....	
	Uso como Zona de Parqueo

Fuente: Elaboración Propia, 2014

La información obtenida con los registros se sintetizó en los siguientes esquemas, los cuales tienen como base, el porcentaje de uso del espacio por parte del peatón y del vehículo y los flujos que se presentan sobre los mismos. En cuanto al espacio utilizado por el vehículo se hizo la diferenciación del espacio para la circulación y el espacio de parqueo.

Imagen 2
Diagnóstico Calle 4ª.



Fuente: Elaboración propia, 2014.

Imagen 3
Diagnóstico Calle 5.



Fuente: Elaboración Propia, 2014.

Imagen 4
Diagnóstico Carrera 6°.



Fuente: Elaboración Propia, 2014.

Imagen 5
Diagnóstico Carrera 7°.



Fuente: Elaboración Propia, 2014.

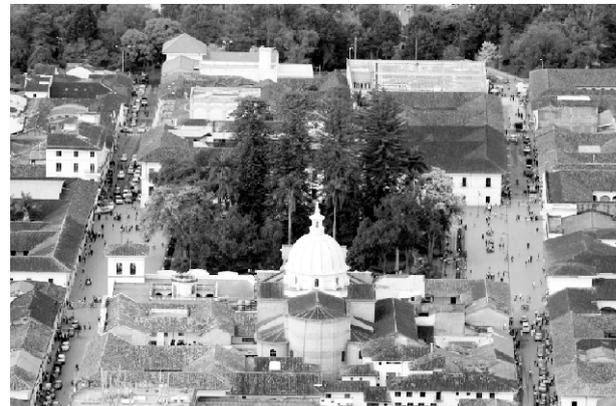
Condiciones y comportamientos relacionados con la Movilidad en el espacio público del centro histórico de Popayán

Obtenidas las estadísticas que establecieron la forma y proporción en que es utilizado el espacio público para la movilidad, se identificaron las siguientes condiciones y comportamientos que se presentan para el desarrollo de la movilidad:

- La movilidad peatonal sobre este sector presenta aspectos conflictivos para su desarrollo, debido a diversos componentes relacionados con la escasa oferta de espacio público para el desplazamiento de los transeúntes, que ocupan el sector en altos porcentajes.
- La alta demanda de los flujos peatonales tiene una fuerte relación con el funcionamiento del sistema de transporte público, debido a que las rutas que transitan sobre las carreras 3ª y 8ª en sentido sur - norte y en la carreras 4ª y 9ª en sentido norte – sur; al igual que las rutas que se originan desde la zona occidental y tienen como destino el centro de la ciudad; acceden sobre la calle 5ª. Este comportamiento genera no solo tráfico vehicular sino también tráfico peatonal, debido a que el cargue y descargue de pasajeros en este sector es continuo, lo que aumenta el flujo de personas que se desplazan a pie y revela la incapacidad del espacio público para soportar la demanda de estos flujos, peor aún en horas pico. La insuficiencia de los espacios dispuestos para este tipo de desplazamientos, genera una subutilización del espacio, por cuanto para moverse, los peatones se ven obligados a utilizar la calzada vehicular, lo que refleja, que la distribución del espacio no es acorde con la afluencia de los flujos peatonales en contrapeso con los vehiculares.
- Como aspecto relevante se identificó que la carrera 6ª es la vía que presenta mayor afluencia peatonal, según los estudios realizados en el centro histórico sobre conteos en este aspecto. La alta afluencia peatonal sobre esta vía responde a que sobre la misma, se ubican los equipamientos urbanos que generan mayor demanda accesibilidad de personas: la Alcaldía Municipal, el Centro Comercial Anarkos Plaza, el Puente del Humilladero, La Biblioteca del Banco de la República y demás entidades administrativas, educativas y gubernamentales; todas en relación con el Parque Caldas, son las determinantes urbanas responsables del comportamiento de movilidad que sobre este sector se presenta.

Imagen 6

Vista aérea Parque Caldas



Fuente: José María Arboleda, 2010

- En cuanto a la movilidad motorizada se establece que esta se desenvuelve en buena forma, debido a que la disposición generosa del espacio y el poco flujo que se presenta sobre esta zona permiten que los desplazamientos se desarrollen sin ningún inconveniente.
- No obstante, sobre este sector se detectó en gran medida la utilización de la vía vehicular como zona de parqueo permanente, inclusive por vehículos oficiales que hacen parte de oficinas administrativas; debido a esto, las autoridades de tránsito han adoptado medidas cautelares para combatir este comportamiento por parte de conductores particulares y de servicio público en algunos casos; utilizando barreras de tránsito móviles (conos) que delimitan y bloquean el acceso a sectores potencialmente utilizados como zona de parqueo, obligando a la circulación permanente de los vehículos sin tener opción de estacionar, claro está, mientras exista un control por parte de las autoridades de tránsito funciona esta medida, con la ausencia de esta, la dinámica vuelve a ser la misma.

El principal conflicto que involucra a vehículos y peatones en relación al espacio público es la constante invasión de la calzada vehicular por parte de los peatones. Los altos flujos peatonales en proporción a la poca afluencia vehicular hacen que en la mayoría del tiempo surja este comportamiento, el cual se hace más notorio en las vías anexas al Parque Caldas, sector que se

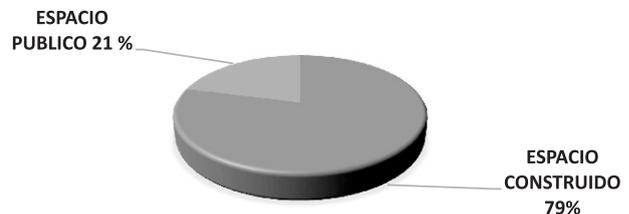
encuentra 100 % peatonalizado y generalmente es el más concurrido por los transeúntes; el conflicto comúnmente surge en la intersección con la vía vehicular, ya que sobre esta no existen elementos que diferencien el cambio de uso sobre la vía, es decir, no hay un espacio de transición entre lo peatonal y vehicular, lo que hace más común la invasión de la calzada vehicular.

Como comportamiento reiterado dentro de la fase de diagnóstico establecido a nivel general, se encuentra la inequidad en la utilización del espacio, no por falta del mismo, sino por la desequilibrada distribución del mismo en este sector de la ciudad.

Distribución del espacio público

La zona de estudio en la que se realizó el análisis comprende un área de 323.545 m², de los cuales 258.342 m² son construidos y los 65.203 m² hacen parte de la estructura de espacio público, comprendida en parques, plazas, andenes, y vías de circulación peatonal.

Figura 6
Porcentaje de utilización del espacio.



Fuente: Elaboración propia, 2014.

Como principal hallazgo del estudio se establece la desequilibrada proporción en la que están distribuidos los 65.203 m² de espacio público entre uso peatonal y vehicular, la cual dispone del 68% para uso vehicular y el 32% para uso peatonal, es desproporcionada teniendo en cuenta que sobre el sector se detectó mayor afluencia peatonal en comparación con la vehicular.

Figura 7
Porcentajes comparativos de flujos registrados

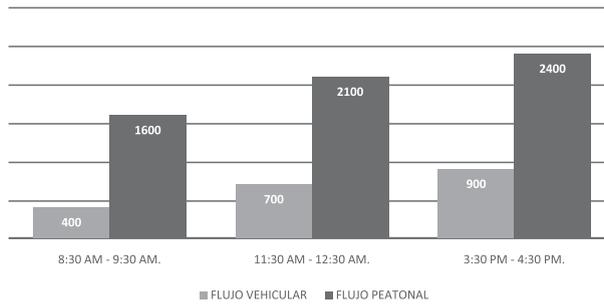
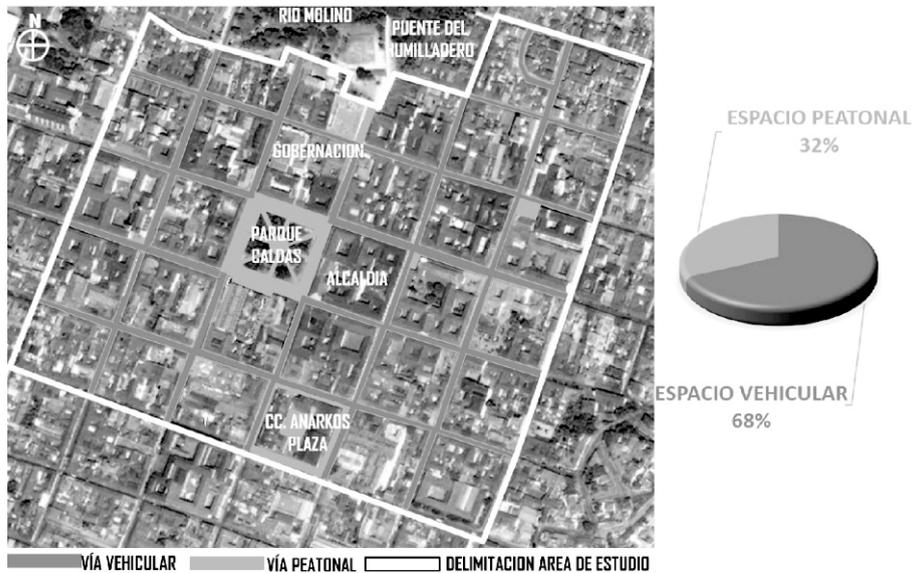


Figura 8
Distribución del espacio público en el perfil urbano, en función del vehículo y peatón.



Fuente: Elaboración propia, 2014.

Figura 10
Utilización del espacio del vehículo



Fuente: Elaboración propia, 2014.



Síntesis

De acuerdo con los resultados arrojados por el análisis se deduce que sobre el área de estudio se presenta mayor afluencia peatonal en comparación con la vehicular dentro del centro histórico de la ciudad, ya sea por razones sociales o económicas, los desplazamientos peatonales son los que predominan en este sector, en comparación con el uso del vehículo, la motocicleta, la bicicleta u otros medios de transporte, pese a esta condicionante la oferta de espacio público para uso peatonal es insuficiente para cubrir la demanda que genera este tipo de desplazamiento.

El surgimiento de este tipo de comportamiento urbano, obedece principalmente a que el centro

histórico de la ciudad está asociado a ciertos aspectos trascendentales, el primero está relacionado con centralidad administrativa institucional (Gobernación del Cauca y la Alcaldía Municipal); el segundo aspecto es la presencia de la principal sede del Arzobispado de Popayán, con su Catedral y Palacio Arzobispal; el tercer aspecto es la concepción de centralidad marcada con la presencia de la Plaza Principal (El Parque Caldas); el cuarto aspecto es la movilidad por cuanto a él convergen todos los usuarios del sector histórico desde el occidente de la ciudad, a través de la calle 5a, del oriente por la calle 4a, del sur por la carrera 6a y del norte por la carrera 7a, que diariamente traen y llevan al centro administrativo de la ciudad altos flujos vehiculares y potencialmente peatonales.

Distribución del espacio público en el perfil urbano

En la evaluación realizada sobre el perfil vial del centro histórico, con el fin de determinar en qué proporción está distribuido el espacio público dentro de perfil urbano a nivel general, los resultados son consecuentes a la dinámica que se reflejó en el diagnóstico, el 77% del perfil vial es dado para el uso del vehículo y el 23 % restante es utilizado por el peatón; totalmente contradictorio a los volúmenes de flujos registrados durante el proceso de diagnóstico.

Figura 9

Distribución del espacio público en el perfil urbano, en función del vehículo y peatón



Fuente: Elaboración propia, 2014.

Forma de utilización de la vía vehicular

Estableciendo que el 23% de espacio público que se ofrece al peatón dentro del perfil vial, se utiliza por completo para circular, el análisis con el cual se elaboró el diagnóstico enfatizó en identificar de qué forma es utilizado el espacio vehicular, los datos obtenidos arrojaron que del 77% de espacio vehicular dispuesto en el perfil vial, tan solo el 29% es utilizado para circular permanentemente, y el 48% restante es utilizado como bahía de parqueo.

Conclusiones

Con el estudio de estos documentos y analizando las circunstancias sociales y político-administrativas en las que la ciudad se ha desarrollado y actualmente se encuentra, se puede establecer que los procesos de planificación urbana se han alejado de concretar una ciudad funcional dentro de los sistemas que la integran, dicha planificación se dificulta tal vez por las condiciones físicas que presenta la ciudad o peor aún por la ausencia de los objetivos gubernamentales frente a las características de sus habitantes. Es decir, los procesos de planificación de la ciudad no han sido pensados bajo las lógicas que involucra la cultura payanesa, por el contrario, han sido pensados en respuesta, a dinámicas de progreso y modernización muy generales, adaptables a cualquier territorio urbano.

Este fenómeno socio-económico dentro del funcionamiento urbano mono centrista de la “ciudad blanca”, ha generado una mezcla inapropiada de usos del suelo y consecuentemente ha forjado una demanda de accesibilidad tanto de transporte público colectivo como del transporte particular para el área central.

Desde este punto de vista, el sistema de movilidad es determinante para el desarrollo y funcionamiento de la ciudad y en consecuencia todo este sistema debería estar bien estructurado, partiendo desde su identificación, planificación, ejecución y por último su utilización; lastimosamente esto no se ve reflejado en el actual estado en el que se encuentra

el sistema de movilidad en Popayán, ya que en él se encuentran numerosas problemáticas de tipo social, económico y ambiental, que dificultan el buen desempeño del mismo.

Teniendo en cuenta que sobre el sector se identifica la existencia de numerosas instituciones que ofrecen diferentes tipos de servicio, ya sea de carácter comercial, educativo, institucional o religioso, la problemática radica en que la relación de estos lugares no está bien definida al sistema de movilidad predominante, en este caso, la movilidad peatonal, lo que dificulta los desplazamientos y en consecuencia generan conflictos en el desarrollo del resto de los sistemas de movilidad dentro del centro histórico.

Estos conflictos obedecen a que el espacio no está bien distribuido en relación con los flujos de movilidad del sector, la oferta de espacio presentada para el desplazamiento peatonal es inferior a la demanda que este tipo de movilidad genera, y en contraposición la oferta presentada para los desplazamientos vehiculares es superior a la demanda de vehículos que acceden a algunos sectores del centro histórico, esta dinámica genera desigualdad en la forma de utilizar el espacio.

Aunque las problemáticas de movilidad existentes involucran a todos los actores en la vía, el más afectado es el peatón, que contradictoriamente es el principal integrante dentro de todo el sistema de movilidad, ya que el funcionamiento del resto de sistemas es totalmente dependiente a los desplazamientos peatonales.

Se puede establecer que el punto de partida de estas problemáticas es la falta de exigencia de las normativas, que deben ser aplicadas por parte de las autoridades competentes, en este caso la oficina de Control Físico Municipal, que hace parte de la Oficina Asesora de Planeación Municipal. Este problema administrativo genera falta de garantías para el desarrollo en buena forma de la movilidad peatonal y si a esto se le suma la escasa inversión para el mejoramiento de espacios públicos y principalmente el dirigido al uso peatonal, se ve reflejada dicha dificultad, dispuesta en la improvisación de diseños para zonas peatonales, la discontinuidad e irregularidad en los recorridos dados para la circulación peatonal, la existencia permanente de barreras arquitectónicas y la ocupación indebida del espacio público.

Estos son los principales aspectos, que sustentan la dificultad para hacer uso de este tipo de desplazamiento que se ve aún más afectado cuando se detecta la falta de cultura ciudadana que existe sobre los desplazamientos no motorizados, evidenciado en el desconocimiento de los deberes y derechos por parte de los actores en la vía que generan un comportamiento agresivo hacia los peatones y revelan la gravedad y magnitud que alcanza dicha problemática; lo que conlleva a contemplar un recambio en la disposición, distribución y función del espacio público, por lo menos en el centro histórico de la ciudad, al promover el mejoramiento de la movilidad de tipo peatonal, se garantiza un incremento en la calidad de vida en la vía de cada individuo, independientemente de cuáles sean sus condiciones o limitaciones físicas.

Propuesta General

Entendiendo que: *“El espacio público es el elemento articulador y estructurante fundamental del espacio en la ciudad, así como el regulador de las condiciones ambientales de la misma, y por lo tanto se constituye en uno de los principales elementos estructurales de los Planes de Ordenamiento⁵”*, las estrategias de mejoramiento de la movilidad peatonal deberán garantizar una accesibilidad fluida y segura de cada individuo, para así, acabar con la limitación de oportunidades que existen para que el peatón logre acceder a ciertos espacios públicos urbanos y de esta manera aumentar la utilización de los mismos, generando un dinamismo que revitalice el aprovechamiento de estos espacios.

En el centro histórico de la ciudad de Popayán se encuentra un sin número de elementos determinantes que brindan un carácter específico al sector, los cuales lo definen y lo hacen diferente al resto del territorio urbano que comprende esta municipalidad. Estos elementos pueden y deben ser aprovechados, sino también potencializados por medio de una intervención urbana, que sea objetiva y con fundamentos basados en los comportamientos y necesidades propias de la ciudad, una obra que con su aporte de espacio público, genere relación, identificación e intercambio entre la población misma, algo que se ha perdido en la ciudad blanca.

5. COLOMBIA. DECRETO NACIONAL 1504 de 1998. “Artículo 7º”. Bogotá, 1998. 56p.

En resumen, la propuesta busca crear una sinergia entre los sistemas de espacio público, movilidad, comercio, patrimonio y cultura, generando la conservación y revitalización del centro histórico, logrando un aprovechamiento de dichas fortalezas, de la mano con la posible solución de algunos problemas de movilidad, a fin de mejorar la vida cotidiana del sector en particular y por tanto de la ciudad, teniendo en cuenta que el proyecto es de impacto municipal.

Conceptualización de la propuesta

“Así mismo, el tratamiento de espacio público se plantea para toda la unidad de Gestión, sin embargo, dadas las condiciones de algunas vías (carrera 6a y 7a y calle 4a y 5a) relacionadas con la intensidad de usos y su importancia como conectores peatonales y vehiculares, se plantea un tratamiento integral inicialmente sobre estos ejes y posteriormente sobre la totalidad del espacio público existente⁶”.

El desarrollo del proyecto consiste en potencializar la actividad peatonal existente por medio de la redistribución del perfil vial, aumentando el espacio para la movilidad no motorizada y permitiendo a su vez la existencia de un carril vehicular, debido a la necesidad que existe por materia de seguridad, logística y abastecimiento de acceso vehicular a ciertas entidades político-administrativas y comerciales ubicadas en el área de estudio.

Es importante resaltar, que al mejorar las vías peatonales en el centro de la ciudad, se logra comunicar peatonalmente el sector norte con el sur por medio del centro histórico, a través de las calles 7a y 6a, esta última involucra y relaciona el Puente del Humilladero, uno de los monumentos históricos más importantes de la ciudad; el cual fue en la época fundacional, la entrada principal a la ciudad desde el norte de la región, debido a esta connotación histórica, es considerado como un importante hito urbano dentro del desarrollo urbanístico de la ciudad, al igual que de gran valor dentro del contexto patrimonial, debido a que su estructura se conserva en su totalidad.

Con estos antecedentes, la participación de este importante monumento histórico dentro de los planes futuros para la ciudad en materia de movilidad, de alguna forma reactiva el protagonismo que tenía el puente en la época de su construcción, debido a que la inclusión dentro del circuito peatonal, el cual conecta el eje de la 6a sobre el sector de la Arcada de la Herrería y se extiende de manera continua hasta la ronda del Río Molino, potenciara su funcionamiento al canalizar los altos flujos peatonales que sobre esta vía se presentan

⁶. *Ibid.*, p. 95

Imagen 7. Propuesta sobre la Calle 5a



Fuente: Elaboración propia, 2014.

La propuesta se desarrolla bajo el criterio esencial de ARTICULAR mediante la MOVILIDAD y la CULTURA un referente urbano no solo a nivel local sino también a nivel nacional como lo es el centro histórico. Esta articulación supondrá una estructura de conjunto donde la fluidez y la permeabilidad actuarán como los elementos estructurantes del proyecto. Esto ofrecerá un espacio público en conjunto, rico en posibilidades artísticas y culturales que generará además escenarios de encuentro y acontecimientos sociales.

Este recorrido urbano reinterpretará de forma simbólica y contemporánea componentes del legado cultural. La espacialidad que generará el recorrido, pretende transformarse en un nuevo paisaje urbano, donde las actividades comerciales, sociales, culturales, artísticas y cotidianas se mezclan recíprocamente.

Imagen 8. Propuesta sobre la carrera sexta.



Fuente: Elaboración propia, 2014.

Así mismo, “El tratamiento de espacio público se plantea para toda la Unidad de Gestión, sin embargo, dadas las condiciones de algunas vías (carrera 6a y 7a y calle 4a y 5a) relacionadas con la intensidad de usos y su importancia como conectores peatonales y vehiculares, se plantea un tratamiento integral inicialmente sobre estos ejes y posteriormente sobre la totalidad del espacio público existente”⁷

Por otra parte, las medidas de gestión de tráfico como definición de nuevas zonas de parqueo, señalización, optimización de sentidos de circulación vehicular, integración de espacio público y transporte público, permitirán un mejor aprovechamiento del espacio urbano.

Imagen 7. Propuesta sobre la carrera séptima



Fuente: Elaboración propia, 2014.

Cuando se brinda seguridad y se otorgan garantías para la circulación del peatón, se promueve el uso de la movilidad de tipo peatonal como opción de desplazamiento dentro del territorio urbano.

Con esto se adopta una política de recuperación de la memoria urbana de la ciudad, ya que el individuo tiene una percepción totalmente diferente de la ciudad al realizar sus recorridos de forma peatonal, en contraposición a cuando realiza sus recorridos utilizando un vehículo para su desplazamiento, ya que caminando su observación es más atenta a aspectos urbanos, es decir, cuando las personas “van a pie” recuperan la legibilidad de los espacios en la ciudad, encuentran más atractivo el panorama de su desplazamiento al momento en el que este les genere sensaciones positivas y menos cotidianas o monótonas a las que consiguen cuando se movilizan dentro de un vehículo, pues en ese momento todos sus sentidos están dirigidos a las variaciones del tráfico, interrupciones en su recorrido, el estado de la vía, y demás condiciones que afectan y disminuyen la calidad de vida en su desplazamiento.

⁷ Ibid., p. 405

La intención de esta discusión no es combatir o poner en tela de juicio la utilización del vehículo particular, sino dejar en claro las ventajas que tiene desplazarse de forma peatonal y así promover la utilización de este tipo de desplazamiento y mejor aún crear conciencia ciudadana ya que evitando la utilización del vehículo para desplazarse, se contribuye a la disminución de la contaminación ambiental, visual y auditiva que generan los vehículos motorizados; más aún, si se adopta este tipo de comportamiento en un escenario como el centro histórico de la ciudad de Popayán, el panorama mejora enormemente, ya que se contará con una perspectiva totalmente diferente a la acostumbrada, propicia para reinterpretar el concepto de “valor” e “historia” que genera este invaluable centro histórico, recuperando su protagonismo frente al contexto urbano y social actual.

BIBLIOGRAFÍA

COLOMBIA, MINISTERIO DE CULTURA. “Plan Especial de Manejo y Protección del Sector Histórico de Popayán”. Capítulo 2. Popayán: Alcaldía de Popayán, 2009. 17 – 431 pg.

COLOMBIA. DECRETO NACIONAL 1504 de 1998. “Artículo 7º”. Bogotá, 1998. 56 pg.