

INFORME DE PASANTIA

ANGIE TATIANA MALLAMA PAZ

**PROGRAMA DE ECONOMÍA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
UNIVERSIDAD DEL CAUCA
POPAYÁN
2019**

**IDENTIFICACIÓN DE LAS CENTRALIDADES Y SUB-CENTRALIDADES DE LA
CIUDAD DE POPAYÁN PARA LA CONSOLIDACIÓN DEL PLAN DE
ORDENAMIENTO TERRITORIAL – POT**

ANGIE TATIANA MALLAMA PAZ

PROFESOR TUTOR
Jhonatan Alexander Moreno De la Cruz

ASESORA EMPRESARIAL
Alexandra Delgado

UNIVERSIDAD DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA
POPAYÁN
2019

Quiero dedicar este esfuerzo de ser profesional a mi Dios, mi familia y mi hijo quienes han sido el motor de luchar cada día y guíame en la vida.

Agradecimientos

Este esfuerzo ha permitido que pueda lograr la culminación de mis estudios profesionales a través de esta pasantía y quiero agradecer a todas aquellas personas que hicieron parte de este proceso.

Estoy totalmente agradecido con todos los profesores que me ayudaron en la formación profesional a lo largo de mi carrera ya que sus enseñanzas fueron fundamentales para mi aprendizaje; también quiero agradecer los esfuerzos de mi familia, principalmente de mi madre, mi padre quienes han sido las personas que me apoyaron durante todo este proceso y de igual forma mi novio y mi hijo que estuvieron pendientes ante cada dificultad y me brindaron el apoyo emocional sin su ayuda me habría sido más difícil culminar mi carrera.

De igual manera extendo mi agradecimiento especialmente al profesor Jhonatan Moreno Delacruz quién fue mi guía en la elaboración de este informe, así como a mi compañera de trabajo, tutora y amiga en la Alcaldía de Popayan Alexandra Delgado que me dio herramientas y experiencia para hacer posible este trabajo, de la misma manera el Secretario de planeación Francisco Zúñiga quien me permitió realizar el estudio de Centralidades en la entidad.

Tabla de contenido

1. Contextualización del trabajo	9
Planteamiento del problema.....	9
1.1 Objetivos	10
1.1.1 Objetivo general	10
1.1.2 Objetivos específicos	10
1.2 Justificación	10
2. Contextualización teórica	11
2.1 Marco conceptual	11
2.1.1 Aproximaciones sobre ordenamiento territorial	11
2.1.2 Acercamiento a la teoría de centralidades.....	13
2.1.3 Los planes de ordenamiento territorial y planeación local.....	16
2.2 Marco legal	17
3. Marco contextual	19
3.1. Nombre de la organización.....	19
3.2. Aspectos generales de la organización.....	19
4. Contextualización metodológica	22
5. Contextualización valorativa	23
5.1 Contribución del trabajo	23
5.2 Limitaciones	23
5.3 Resultados esperados	23
6. Desarrollo de la práctica profesional	24
6.1 Caracterización del estado de las centralidades identificadas en el Plan de Ordenamiento Territorial –POT del año 2006 en la ciudad de Popayán.	24
6.1.1 Evolución de la Huella Urbana.....	24
6.1.2 Enfoque Metodológico	25
6.1.3 La Fundación de la ciudad en 1537	26
6.1.4 Periodo de estudio 1537-1700	26
6.1.5 Periodo de estudio 1700-1800	26
6.1.6 Periodo de estudio 1800-1907	26
6.1.7 Periodo de estudio 1907-1936	27
6.1.8 Periodo de estudio 1936-1945	27
6.1.9 Periodo de estudio 1945-1976	27
6.1.10 Periodo estudio 1976-1983.....	27
6.1.11 Periodo de estudio1983-2001.....	28

6.1.12	Periodo de estudio 2001-2005.....	28
6.1.13	Periodo de estudio 2005-2011.....	28
6.1.14	Periodo de estudio 2005-2011.....	28
6.1.15	Documentos soporte necesarios en el análisis	29
6.1.16	Diagnostico de los documentos soporte.....	30
6.1.17	Planteamiento Urbano	39
6.1.18	Participación de viajes por persona en Popayán	43
6.2	Verificación del cumplimiento normativo de los estudios realizados sobre las centralidades en la ciudad de Popayán para el POT del 2019.....	47
6.2.1	Observaciones preliminares	47
6.3	Definición las centralidades y sub - centralidades de la ciudad de Popayán	52
6.3.1	Estudios económicos de la ciudad Popayán.....	52
6.3.2	Identificación de Centralidades de prospectiva la ciudad de Popayán.....	70
6.4	Recomendaciones para la efectiva puesta en marcha de las centralidades de la ciudad de Popayán 79	
7.	Conclusiones.....	81

Tabla de Ilustraciones

Ilustración 1: Organigrama Alcaldía	21
Ilustración 2- Alcaldía de Popayan. Año 2017.....	21
Ilustración 3- Imagen de Popayán	25
Ilustración 4- Imagen de como inicio Popayán	26
Ilustración 5- Evolución la ciudad de Popayán	32
Ilustración 6- Cronología del crecimiento de Popayán en relación con el perímetro urbano oficial	33
Ilustración 7- Sistema de Ciudades	31
Ilustración 8- Plano U-21 Centralidades POT.....	31
Ilustración 9- Esquema de Centralidades, POT 2002.....	32
Ilustración 10- Centralidades existentes y proyectadas acorde a POT.....	32
Ilustración 11- Concentración actividad terciaria	33
Ilustración 12- Sub centralidad del sur, los Módulos	33
Ilustración 13- Centralidad bella vista.....	34
Ilustración 14- Sub-centralidades barrio Valencia Esmeralda	35
Ilustración 15- Centralidad zonal, sub-centralidad de Catay	36
Ilustración 16- Centralidad zonal, sub-centralidad media, la trece	37
Ilustración 17- Centralidad de nivel medio CHUNE	38
Ilustración 18- Invasión de vehículos a espacios públicos	42
Ilustración 19- Invasión al espacio público por vendedores ambulantes y comercio	42
Ilustración 20- Participación modal de viajes realizados por persona mayores de 5 años de Popayan	43
Ilustración 21- Estado de los andenes en la red inventariada.....	43
Ilustración 22- Tasa de motorización	44
Ilustración 23- Tipo de vehículos motorizados por cada mil habitantes mayores a 5 años por estrato	44
Ilustración 24- vehículos (automóvil, campero, pick up, taxi) cada mil habitantes mayores a 5 años	45
Ilustración 25- Centralidades y Usos del Suelo.....	56
Ilustración 26- Esquema de Centralidades	57
Ilustración 27- Centralidades.....	58
Ilustración 28- Zonificación del área rural urbana de la ciudad de Popayán 2013	59
Ilustración 29- Poblacion Popayan 2019	61
Ilustración 30- Población del resto Municipal Popayan 2019.....	61
Ilustración 31- Poblacion de la cabecera de Popayan 2019	62
Ilustración 32- Total de viajes en el año 2005.....	63
Ilustración 33- Total de viajes en el periodo 2005-2010.....	63
Ilustración 34- Total de viajes para el periodo 2010-2014.....	64
Ilustración 35- Total de viajes para el periodo comprendido 2014-2019.....	64
Ilustración 36- Mapa por donde pasa el transporte SETP	66
Ilustración 37- Ejes comerciales de la Ciudad de Popayan.....	68
Ilustración 38- Centralidades y Sub-centralidades de la ciudad de Popayan	69
Ilustración 39- Comercio por predio	69
Ilustración 40- Disminución de la Agricultura.....	70
Ilustración 41- Mapa turístico	71
Ilustración 42- Estado de las vías	72
Ilustración 43- Centralidades Departamentales.....	73
Ilustración 44- Análisis de cada una de las centralidades	74
Ilustración 45- Puntos de Centralidad y Sub-centralidad.....	75
Ilustración 46- Hipotesis de Centralidades en el año 2032	77

Introducción

El presente trabajo busca estudiar las transformaciones correspondientes a la estructura urbana del Municipio de Popayán, que han generado el apareamiento de varios lugares de concentración para actividades económicas formales, informales y servicios de distinta magnitud, ubicados en diferentes puntos de la ciudad de Popayán, en su área urbana, áreas de expansión y zonas rurales. Lo que sugiere que estos puntos de concentración de diversas actividades, deben repartirse a lo largo del territorio de tal modo que se puedan incluir y generar centralidades en la ciudad tanto local como regional, además, también incluir sus periferias para hacer las actividades económicas más eficientes.

Popayán está en el proceso de ajuste de esas transformaciones a través de un instrumento de planificación del territorio, generando oportunidades las que permitan presentar soluciones a las problemáticas urbanas, el presente estudio plantea estudiar esas centralidades que tiene la ciudad, con el diagnóstico de la información que tiene el proceso de plan de ajuste, un análisis gráfico y geográfico las que permitan comprender las dinámicas y procedimientos que hacen las centralidades y así poder analizar unas nuevas, en áreas informales que sirvan como instrumento de planificación que fortalezca la ciudad haciendo conexiones del sector formal e informal para fomentar un equilibrio territorial.

Estas transformaciones plantean retos importantes para planificar, organizar y estructurar el territorio, con equipamientos urbanos que entiendan las causas de estas transformaciones y sus efectos en las nuevas zonas de expansión poblacional.

Las estrategias de desarrollo urbano planteadas por el POT permiten apreciar el componente económico del modelo de la ciudad en los próximos años, de tal manera que es importante destacar la propuesta de reforzar las centralidades de las diferentes comunas de la ciudad, y abarcando el sector informal que de alguna manera no se lo tiene en cuenta y en esas áreas nacen centralidades importantes, el objetivo de concentrar nuevos usos, servicios, equipamientos y actividades comerciales que les proporcionara una relativa identidad y autonomía para los elementos estructurales del desarrollo de la economía local.

Es importante atribuir a los estudios realizados al POT y considerar clave la consolidación de nuevos polos de desarrollo que pueda jalonar las actividades de servicios en cada zona, para propiciar un centro de equilibrio con usos complementarios de carácter institucional y recreativo aprovechando la localización de cada comuna, además, de realizar un refuerzo por la movilidad sostenible y potenciando la peatonalización de los ejes estructurales, apostar a un sistema público eficiente que contribuya a mejorar la calidad ambiental urbana. Del mismo modo, el POT plantea la mejora integral de aquellos asentamientos informales situados en los márgenes de los cursos hídricos, liberando espacio para suelo de protección.

Así mismo, no solo se trata de mirar la centralidad en la ciudad de Popayán en sus diferentes comunas donde nacen yacimientos informales sino también a nivel regional como se conecta la ciudad con diferentes regiones, como es el caso de la centralidad evidente que tiene la ciudad de Cali debido al liderazgo clave dentro de la región, a partir de estas se logra constituir un tejido de interacción entre las ciudades. Por lo anterior es importante evaluar la centralidad regional y local generando un tejido histórico de índole económico, social y cultural que se fortalece con el concepto de red que para el futuro será más fuerte debido al auge acelerado de las tecnologías de la información, pero que dependerá sustancialmente de la infraestructura de comunicaciones (carreteras, puentes, puertos, aeropuertos) que a su vez facilitaran el ejercicio de las actividades económicas. Dicho de otro modo, se integra un tejido de interacciones entre las ciudades en donde la jerarquía de unas sobre otras es esencialmente económica y esta condición tiene sentido en la medida en que los nodos o ciudades estén articulados por obras de infraestructura.

1. Contextualización del trabajo

1.1 Planteamiento del problema

En la ciudad de Popayán presenta varios desequilibrios territoriales y es reflejado en la desigualdad de los equipamientos públicos, generando una segregación socio espacial, el déficit de espacio público de calidad, es concentrado a la sociedad más escasa y teniendo a la mayoría a personas de ingresos bajos permitiéndoles vivir en situaciones precarias, por consiguiente se hace el estudio de centralidades territoriales el cual son el eje articulador del desarrollo económico de una ciudad y son la guía para realizar el aprovisionamiento de bienes públicos e infraestructura en el futuro próximo, de acuerdo a estos elementos, la Ciudad de Popayán presenta en la actualidad una desactualización de estas centralidades, por lo que se hace necesario analizar la propuesta correspondiente al Plan de Ordenamiento Territorial Acuerdo 02 (2001), según lo que indica el artículo 36 sobre los estudios realizados por la Alcaldía de la ciudad de Popayán con referencia a las centralidades en donde menciona:

“En el territorio Municipal tanto urbano como rural, se ordena partir de una red de centros jerarquizados, concentrados a través de los principales ejes de transporte público y de interconexión urbano-rural. El sistema de centralidades se establece a partir de su localización estratégica: Norte, Suroccidente y Suroriente de la Ciudad, del reconocimiento de la vocación de cada sector, de su ubicación con respecto a los corredores comerciales de la Ciudad, así como el aprovechamiento del potencial de densificación en sectores con buena dotación de infraestructura, manteniendo las características funcionales dominantes y su identidad” (“Alcaldía Municipal de Popayán,” n.d.2006)

Además de ello el plan de Ordenamiento Territorial de 2002, considero como solucionar los desequilibrio de la ciudad a través de la planificación de las sub-centralidades a largo plazo la cual no fue cumplida es por ello que en el presente trabajo se busca de hacer un análisis de cómo se encuentran las centralidades del plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad de Popayán, así mismo mirar que tan pertinente es usar centralidades y sub-centralidades a las zonas más informales de la ciudad, mirando la importancia que tiene el centro histórico debido a su crecimiento, es de gran importancia reubicarlos, en este sentido estas actividades han generado nuevas centralidades que son de suma importancia para el territorio.

Es pertinente tener en cuenta que los estudios realizados por las diferentes consultoras que no abordan el tema de la centralidad como eje principal en la ciudad de Popayán, sino que lo señalan a grandes rasgos, es de gran importancia hacer una revisión y ajuste del Plan De Ordenamiento Territorial, puesto que presenta falencias ambientales y de riesgo, fallas en normatividad, entre otras. Así las cosas, se requiere modificar y ajustar la idea de centralidad en la ciudad de Popayán, para asegurar la construcción efectiva del plan.

Por consiguiente, también es de gran importancia la consolidación de nuevas centralidades tanto local como regional, y se constituyan en polos de concentración de actividades comerciales, de servicios y equipamientos lo que proporcionan una relativa autonomía e identidad para convenios en elementos estructurales. Su jerarquía estará determinada por las funciones, tipo de equipamiento, cobertura de los servicios, grado de especialización y la dimensión del espacio público que prestarán en su entorno inmediato.

Por esta razón es importante hacer una revisión y fortalecimiento de las centralidades incluyendo la oferta de servicios y actividades económicas que satisfagan los niveles mínimos de necesidad para cada comunidad, solventando los problemas existentes en la congestión vehicular que se presenta en la actualidad, con un modelo urbano poco sostenible y centralizado, como a las carencias en su sistema de infraestructura.

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo general

- Identificar las centralidades y sub-centralidades de la ciudad de Popayán para la consolidación del Plan de Ordenamiento Territorial – POT

1.2.2 Objetivos específicos

- Caracterizar el estado de las centralidades identificadas en el Plan de Ordenamiento Territorial –POT del año 2006 en la ciudad de Popayán.
- Verificar el cumplimiento normativo de los estudios realizados sobre las centralidades en la ciudad de Popayán para el POT del 2019
- Definir la centralidad y sub - centralidades de la ciudad de Popayán
- Realizar recomendaciones para la efectiva puesta en marcha de las centralidades de la ciudad de Popayán

1.3 Justificación

En el territorio de Popayán, el cual actualmente es apreciado la existencia de una red de jerarquías, hay un nodo o ciudad importante que lidera otras ciudades o sub nodos de segundo orden; a su vez estas ciudades se constituyen en líderes de otras de menor jerarquía (tercer y cuarto orden), en cuanto a oferta de servicios, se ha convertido en el principal objeto de estudio de planificación, debido a sus características de crecimiento, la falta de articulación para un territorio de esta escala, con diferentes medios de transporte y la falta de una estrategia de lugares centrales de diferentes jerarquías que complemente y articule su funcionamiento con otros centros de importancia a diferentes escalas dentro del territorio.

Por consiguiente la investigación es pertinente porque la situación de la planificación urbana en la ciudad de Popayán se encuentra en un momento deteriorada y mal articulada, donde las políticas de planificación no han logrado consolidar un proyecto centralidades donde sean satisfechas las mínimas necesidades de los habitantes de la ciudad, debido en gran parte a que los temas básicos y los modelos estructurantes de la ciudad no han sido construidos y articulados con base al plan de ordenamiento territorial del acuerdo 02 del 2006.

El tema es importante porque frente a la inoperancia de los estudios entregados y propuestos a lo de la construcción del plan de ordenamiento territorial, se necesita realizar una revisión seria que permita vislumbrar nuevos caminos y alternativas de actuación concreta e inmediata en las zonas periféricas, donde la presencia de la planificación y desarrollo urbano es necesaria.

2. Contextualización teórica

2.1 Marco conceptual

A continuación, se propone la discusión alrededor de conceptos que sirven de referentes para delimitar el área de trabajo de la práctica profesional, al tiempo que son el soporte teórico de análisis de la problemática.

Para hablar de la centralidad en una ciudad es importante tener el punto de vista de la economía neoclásica, la cual habla sobre las teorías de la producción, competencia, competitividad y del comercio internacional, la cual resalta la división del trabajo y la teoría del valor, en este sentido se puede mirar cómo ha sido el desarrollo económico en la actualidad, las empresas o corporaciones adquieren un papel activo de libre competencia de capitales y al cambio técnico, aspectos que influyen en los costos de producción.

Esta teoría de producción trata de analizar la forma en que el productor combina los insumos disponibles para producir una cantidad estipulada de una forma económicamente eficiente con el nivel de tecnología con el cual cuenta, las empresas presentan problemas en como maximizar sus ganancias bajo la tecnología que cuentan. La maximización de ganancias debe ser por lo menos a largo plazo, estas son igual al ingreso (nivel de producción por precio) menos el costo (sumatoria de todos los valores monetarios de factores utilizados).

La importancia de utilizar este concepto para el presente trabajo reside en el hecho de profundizar en las características de cómo se produce en una ciudad generando así crecimiento y desarrollo económico Sobrino (1999). Por consiguiente, se estudiará los planteamientos ya realizados en el concepto del Plan de Ordenamiento Territorial.

2.1.1 Aproximaciones sobre ordenamiento territorial

Partiendo Vázquez Barquero (2007) el desarrollo es una visión territorial que se apoya en la idea de que cada comunidad local se ha ido formando, históricamente, en función de las relaciones y vínculos de intereses de sus grupos sociales, de la construcción de una identidad y de una cultura propia que la diferencia de las otras comunidades.

El territorio puede entenderse, por lo tanto, como el entramado de intereses de todo tipo de una comunidad territorial, lo que permite percibirlo como un agente de desarrollo, siempre que sea posible mantener y desarrollar la integridad y los intereses territoriales en los procesos de crecimiento y cambio estructural. Esta es una concepción que explica la realidad en todo tipo de territorios, se enfoca la importancia de la cultura y de la identidad local en los procesos de desarrollo de las áreas metropolitanas más dinámicas, y al analizar el proceso actual de transformación y diversificación productiva de las áreas rurales.

Por otro parte también hay que tener en cuenta la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial la cual ha sido aprobada por el Congreso de la Republica en Colombia, después de 20 años de expedida la Constitución de 1991, la cual tiene normas orgánicas para la organización político-administrativa del territorio; enmarcar en las mismas el ejercicio de la actividad legislativa en materia de normas y disposiciones de carácter orgánico relativas a la organización político-administrativa del Estado en el territorio; establecer los principios rectores del ordenamiento; definir el marco institucional e instrumentos para el desarrollo territorial; definir competencias en materia de ordenamiento territorial entre la Nación, las entidades territoriales y las áreas metropolitanas y establecer las normas generales para la organización territorial Justicia & Colombia (2011).

Y según Justicia & Colombia (2011) el concepto del ordenamiento del territorio lo manejan como un instrumento de planificación y de gestión de las entidades territoriales y un proceso de construcción colectiva para el país, y se da de una manera progresiva, gradual y flexible, con responsabilidad fiscal, tendiente a lograr una adecuada organización político-administrativa del Estado en el territorio, para facilitar el desarrollo institucional, el fortalecimiento de la identidad cultural y el desarrollo territorial, entendido este como desarrollo económicamente competitivo, socialmente justo, ambientalmente y fiscalmente sostenible, regionalmente armónico, culturalmente pertinente, atendiendo a la diversidad cultural y físico-geográfica de Colombia, su finalidad es poder promover el aumento de la capacidad de descentralización, planeación, gestión y administración de sus propios intereses para las entidades e instancias de integración territorial, fomentando el traslado de competencias y poder de decisión de órganos centrales o descentralizados de gobierno en el orden nacional hacia el nivel territorial pertinente, con la correspondiente asignación de recursos.

Por consiguiente es fundamental la elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y tener estos instrumentos de ordenamiento territorial que garantizan la planeación y gestión del territorio a un largo plazo, de tal manera que permita formular la orientación del desarrollo de los municipios en los años siguientes, que garanticen de una manera eficiente la ocupación y transformación del espacio físico ya sea urbano y rural, sin embargo, hay que tener en cuenta la herramienta que surge de la Ley 388 de 1997.

Con lo anterior, se pueden evidenciar las expansiones económicas generando centralidades que son básicamente en tres dimensiones. En primer lugar, puede referirse a un tipo de localización del espacio (centro geográfico). La segunda (la dimensión social e histórica) tiene que ver con *“un conjunto de funciones y de grupos sociales localizados sobre un lugar de características más o menos específicas”* Montejano Escamilla (2016) Un tercer tipo de centro (económico) es aquél donde se concentra una buena parte de los bienes y servicios producidos o consumidos dentro de una ciudad o región (2016).

De otro lado, el para Castells Manuel, (1974) el centro es una parte de la ciudad delimitada espacialmente (por ejemplo, situada en la confluencia de un esquema radial de vías de comunicación) que desempeña una función a la vez integradora y simbólica. El centro es un espacio debido a las características de su ocupación, permite una coordinación de las actividades urbanas, una identificación simbólica y ordenada de estas actividades y, por consiguiente, la creación de las condiciones necesarias a la comunicación entre actores, y en la ciudad de Popayán se puede reflejar que el centro es una parte muy importante tanto desde el punto de vista como turismo sino que se centran las actividades económicas y desde ahí se desprende al resto de la ciudad, teniendo también en cuenta el sector histórico lo que le da la identidad de ciudad Blanca a Popayán.

La palabra centro ya no simplemente es tratada para indicar un punto en un plano, sino también una posición en el espacio, y adquiere caracteres desvinculados de la geometría y basados en aspectos funcionales Castells Manuel (1974). Además de ello el territorio hoy en día es muy distinto al que se estudiaba hasta los años setenta, es necesario utilizar el término de “lugar de centralidad” en contraposición al centro, para describir los espacios donde actualmente se aglutinan las funciones centrales Vázquez Barquero (2007). A este respecto, sugiere que en la discusión sobre centro y centralidad es indispensable primero determinar las funciones y actividades que se realizaban en el “centro inicial” y que ahora encuentran localización también fuera de él, y las actividades derivadas principalmente de las dinámicas sociales ligadas a la transformación de la base económica mundial, que no necesariamente se localizan en el centro inicial, sino que, de hecho, muchas de ellas se asientan en las periferias.

El concepto de centro se refiere al lugar en el territorio urbano donde se realizan las actividades sociales más intensas como son el comercio, los servicios, las manifestaciones culturales y políticas y, en general, el intercambio social más significativo. La acepción de la noción de centralidad es la propiedad

que tienen algunos lugares de polarizar el espacio, de su capacidad de atracción de personas, objetos, funciones e información.

2.1.2 Acercamiento a la teoría de centralidades

La teoría de polos de crecimiento que según Coraggio (n.d.) acepta la necesidad imperativa de unidades de gran escala que darán el grado total de economías externas e internas de urbanización y localización que maximizarán los retornos de inversión. Primeramente, la teoría representa un intento bastante desesperado para buscar medidas capaces de retardar los procesos actuales de concentración económica y demográfica; además encontrar algunas vías que permitan una monopolización creciente del poder económico y político más igualitario dentro de un grupo seleccionado de entidad urbanas. La teoría no intenta reducir el abismo entre el campo y la ciudad ni difundir crecimiento extensamente ni en el sentido localización ni social. Queda una política de descentralización selectiva hacía unos pocos centros favorecidos. Más significativo a la idea de los polos, es la firma privada, como esencia de las sociedades capitalistas. Sin la aceptación o participación de la empresa capitalista, la teoría se consideraría virtualmente inoperable. Aún el rol del Estado burgués como promotor y asegurador queda menos importante para los teóricos y planificadores.

Por consiguiente, las ideas que plantea el autor son pertinentes dado que indica principalmente que al centro de todo estudio regional se tiene que primero analizar y evaluar la evolución que ha tenido en el sistema capitalista, de tal manera que la dinámica interna a la concentración influye en la localización del pueblo y actividades económicas y mirar como el Estado ha estado influyendo y desempeñado para la fase del desarrollo capitalista.

En consecuencia, hay teorías de la centralidad partiendo de la observación como el estudio que realizó Walter Christaller en 1933, donde se explica con jerarquías que son la esencia establece que las principales funciones de un centro urbano son las de proveer esencialmente de servicios a su área de influencia o región complementaria, por lo que en estos lugares concentran y centralizan geográficamente la producción debido a que ese lugar minimiza las distancias y costos de transporte Walter Christaller (2014).

La centralidad funcional de una ciudad o localidad se caracteriza por el desempeño económico que ejerce, el cual depende a su vez de su área de influencia. Las empresas cuyas áreas de mercado son comparables se reagrupan en el mismo lugar, generalmente el más accesible lo que propicia la formación de un lugar central o centro, a partir del cual se ordena y estructura la actividad económica de su área de influencia. El tamaño y el lugar que ocupa en el sistema urbano, es decir su jerarquía depende de su área de mercado, el cual a su vez depende del umbral y el rango del mercado Walter Christaller (2014).

En síntesis, el modelo de Walter Christaller (2014) sustenta en el supuesto que un centro urbano existe donde hay bienes y servicios que se intercambian entre ese lugar central y su área de influencia. El lugar central debe producir u ofertar servicios a una población espacialmente dispersa a través de una planicie isotrópica que la rodea. El propósito principal de este modelo es mostrar como los servicios comienzan a organizarse territorialmente dentro de la jerarquía urbana.

Cabe aclarar que los servicios o sector terciario de la economía corresponde a las actividades, correspondientes a actividades relacionadas con los servicios materiales no productores de bienes, que influyen entre otros de la actividad comercial, transportes, comunicaciones, finanzas, turismo, hospedaje, ocio, cultura, salud, educación, administración pública y privada, etc.

También está la teoría de August Lösch (2014) es pionero de la teoría del lugar central y fue el primero en presentar un sistema completo de equilibrio general, en el modelo que presento describe las

interrelaciones de las diversas localizaciones, imprimiendo así una dinámica al sistema de localización de la escuela neoclásica.

El modelo de localización que presenta tiene que ver con la distancia, o de una manera más precisa los costos en dinero, el tiempo e inconveniencia de superar la distancia.

Su teoría menciona la explicación de la localización de las actividades agropecuarias en función de la renta de ubicación que indica que el uso de suelo, que se encuentra más cercano a donde se concentran los servicios en una ciudad, es más caro que el de los terrenos más alejados, de manera que al final, todos los habitantes pagan lo mismo por los productos que adquieren; lo que unos pagan en forma de costos de transporte, otros lo pagan en rentas por el uso de suelo más cercano al mercado.

De igual manera la teoría Von Thünen (1976), reconoció que existe una resistencia colectiva por parte de la sociedad (cuando menos en aquellos casos en los que resulta posible una elección) respecto a gastar más esfuerzo que el necesario en el movimiento de las personas o mercancías para cubrir las demandas económicas. Aquí trabajo el principio conductual de que el ser humano intenta utilizar el espacio eficiente, minimizando los esfuerzos para salvar distancias. Esa última puede ser la distancia geográfica, o alguna función de ella como los costos monetarios (gasolina), tiempo o inconveniencias. Pero cualquiera que sea la forma que adopte el factor de la distancia es para von Thünen (1976) y para otros teóricos de la ubicación, una variable universal que constituye la base de la estructura espacial de la actividad económica

Sin embargo, la teoría de Von Thünen (1976) de gran retribución a la geografía económica, resulta más bien diseñada para el medio rural, no así para el medio urbano, pero es de explicar esta atribución al hecho de que todavía en Alemania para ese entonces, existía una sociedad en los comienzos de la revolución industrial por lo tanto aun existía en gran parte de Europa una tendencia hacia la ruralidad y a muy escaso nivel se estaban produciendo los embates de la migración campo ciudad. Y a su vez repercute en que no puede ser utilizada en lo que es un estudio de economías reales actuales Universidad de Costa Rica (2011).

Y por último se va a tomar de referencia la teoría de Alfred Weber (n.d.): “teoría de la ubicación industrial” Economista y sociólogo alemán (1868-1958) el punto de vista de Weber sobre el mundo era muy diferente al que tenían Von Thunen y otros estudiosos. Ya que Alemania del norte estaba experimentando una industrialización acelerada, y la ubicación de los recursos, de acuerdo a Von Thunen, no se aplicaba al hierro y al acero, productos químicos y otras industrias de manufacturas pesadas.

Para su teoría Weber supone un espacio isotrópico, pero, con recursos localizados en un punto y con un mercado en otro punto. En general su teoría se aplica a la industria pesada, aunque puede aplicarse a la industria ligera. Según Weber la ubicación de una planta industrial está relacionada con cuatro factores fundamentales: la distancia a los recursos naturales, la distancia al mercado, los costes de la mano de obra y las economías de aglomeración. Con estos supuestos, lo ideal es que la planta se ubique en el lugar donde los costes de transporte estén minimizados. Weber representará su teoría en un triángulo, en el cual, dos, vértices corresponden a los productos que necesita en su elaboración y otro vértice es el lugar de mercado Universidad de Costa Rica (2011).

Es conveniente tener en cuenta el concepto de red de Williner Alicia, Sandoval Carlos, Frias Maria, (2012), en el cual consideran a nodos con el enfoque de centralidad, dado que asume una relación directa con la influencia y el poder. La centralidad es un concepto multidimensional y hay consenso sobre su significado ni su medición, la centralidad puede ser calculada en función de diferentes propiedades como:

1. **Centralidad por el grado:** el grado es el número de puntos al cual el nodo es adyacente, es decir, con los cuales tiene vínculos directos. Desde la perspectiva la centralidad estaría definida por la capacidad potencial de comunicación que tienen los nodos.
2. **Centralidad por distancia:** la distancia (cerca/lejos) corresponde a la longitud de los trayectos de un nodo para alcanzar a todos los nodos de la red. Según esta aproximación, la centralidad de un actor está definida por el tiempo que tomaría para este alcanzar toda la red y la autonomía que tiene para hacerlo
3. **Centralidad por intermediación:** la intermediación se mide como la proporción en la que un actor se encuentra en medio de las trayectorias que comunican a los actores entre sí. En este sentido, la centralidad se entiende como el potencial de los nodos de controlar la comunicación, ocultándola o distorsionándola
4. **Centralidad por Eigenvector:** este vector mide la exposición que tiene un nodo en razón de las conexiones de sus nodos de adyacencia. Así amplía la medida de centralidad por grado, pues señala que un nodo es central no solo por sus relaciones directas, sino también por indirectas.

Estas formas de calcular la centralidad por medio de nodos permiten un mejor estudio para evaluar el desarrollo económico que ha tenido el municipio.

De las anteriores definiciones se complementan unas con otras, partiendo de la idea de Sobrino (1999) en donde para poder entender cómo se crean las centralidades tenemos que partir de un proceso de producción y como estos productores hacen para intervenir en el mercado, por consiguiente se puede empezar a entender el concepto de centralidad por ello una idea clara es el de Castells Manuel (1974) en donde el centro es una parte de la ciudad delimitada espacialmente que desempeña una función a la vez integradora y simbólica, es un espacio debido a las características de su ocupación, permite una coordinación de las actividades urbanas, una identificación simbólica y ordenada de estas actividades y, por consiguiente, la creación de las condiciones necesarias a la comunicación entre actores, la idea de este autor es el eje central de lo que es centralidad, recopilando las demás ideas de los autores la centralidad con el paso del tiempo ha ido cambiando, de tal manera que en el estudio centralidad se la va a tratar como la jerarquización de los espacios urbanos que prestan determinados servicios al municipio de Popayán para ello se pretende establecer el concepto de “*lugares centrales*” a los puntos donde se presta determinados servicios para la población de una área.

Por otro lado, el papel de la centralidad también es importante por el capital social que genere, dado que impacta en el crecimiento económico, el cual no trata solo los recursos naturales, el capital humano y al físico de la economía, sino en la confianza que generen instituciones y el tejido social. Una sociedad basada en la confianza y en relaciones amplias y sólidas impacta favorablemente en situaciones adversas, permitiendo la superación de crisis y desastres con mayor rapidez y facilitando el ingreso de desocupados al mercado laboral.

El adecuado uso de los recursos sociales e institucionales, sumado a la confianza entre los agentes económicos, potencia y promueve la asociación entre empresas, facilita el acceso al financiamiento y permite la difusión de información y tecnología. Incluso, algunos economistas proponen que se considere la dotación de capital social en los modelos de crecimiento.

Teniendo en cuenta lo anterior se indaga para el municipio de Popayán las nuevas centralidades y las existentes partiendo de la localización de los recursos, la distancia y posición que tienen para la satisfacción de las necesidades, de tal manera que se puedan identificar redes por medio de nodos de diferente grado y espacios, lo que permita también basarse en factores culturales, sociales e históricos que son determinados por la psicología social y del mercado, es decir, por las costumbres, lo que permita la determinación de la dinámica de la vida urbana y regional para la ciudad de Popayán

2.1.3 Los planes de ordenamiento territorial y planeación local

Cuando un municipio implementa diferentes políticas, estas deben ir ligadas a una planificación que permitan que dichas políticas tengan el resultado esperado. De esta manera, la organización dentro de un territorio requiere de ciertas herramientas, en este contexto el Plan de Ordenamiento Territorial - POT cumple un rol fundamental.

El Banco de la Republica al respecto de los POT menciona:

“Se encarga de planear los usos adecuados de un determinado espacio, usualmente ciudades, departamentos y municipios. Para ello se realizan estudios sobre los recursos naturales y las actividades económicas de la región en particular y se recomiendan los usos más adecuados para aprovechar el espacio sin deteriorar los recursos naturales, las áreas en las que se puede urbanizar, los desarrollos urbanísticos que se deben realizar, los servicios públicos que se deben mejorar, las áreas que se deben proteger y los recursos que se deben invertir” BANREP (2012).

Esta herramienta sirve para realizar un control sobre el uso de tierras, al tiempo que se pueden realizar acciones que permitan la reubicación de ciertos establecimientos comerciales por el incumplimiento del plan, toda vez que la actividad económica desempeñada no puede establecerse en ciertas zonas del municipio porque pueden generar externalidades negativas en el entorno. Así las cosas, la implementación del POT está en pro de la organización territorial y mejora en la calidad de vida de la población, de tal suerte que algunas actividades no perjudiquen el entorno de quienes conviven en dicha área.

Para llevar a cabo estos procesos de ordenamiento territorial, es pertinente realizar proyectos que permitan estimar las consecuencias de este. Por lo tanto, para forjar dichos procesos es esencial que se generen técnicas de planeación que den soluciones a los problemas sociales, económicos y ambientales.

Según Cuervo (2009)., dice que la planificación del desarrollo:

“implica interesarse no solamente por la evolución de las ideas, las teorías y los paradigmas, sino también y principalmente adentrarse en los procesos, en comprender las dinámicas de cambio social para así intentar identificar el papel, las ventajas y las posibles limitaciones, de la planificación en la construcción del desarrollo. Significa, además, no contentarse con obtener las mejores explicaciones de estas dinámicas y procesos, sino atreverse a sugerir claves que, en el futuro, contribuyan a una exitosa conducción de los mismos” Cuervo (2009).

Pero el desarrollo puede verse de diferentes formas. Siendo así es pertinente enfocarlo bajo el siguiente concepto, se entenderá por desarrollo, *“como una representación, una idea socialmente construida de un estado deseado, un deber ser, una aspiración”* Cuervo (2009).

Es por esto que es fundamental que a través de ella se reduzcan riesgos para aprovechar las oportunidades que ofrezca cierto potencial y eliminar la improvisación, todo con el fin de lograr la eficiencia de determinados proyectos que mejoren las condiciones de una sociedad.

Por otro lado, el Departamento Nacional de Planeación, define a un proyecto como *“la unidad operacional de la planeación del desarrollo que vincula recursos (humanos, físicos, monetarios, entre otros) para resolver problemas o necesidades sentidas de la población.”* Ministerio de Cultura, Dirección De Patrimonio (2003).

Así, la planeación traza una visión de desarrollo, que mediante un proceso de ejecución organizada a través de programas y proyectos es posible lograr el fin deseado, estableciendo los controles y

mecanismos necesarios para evitar el retraso de las actividades y prevenir posibles imprevistos que dilaten los procesos.

2.2 Marco legal

El desempeño de la actividad a realizar como pasante se fundamenta en las siguientes disposiciones: El Plan De Ordenamiento Territorial (POT) es un instrumento técnico y normativo para ordenar el territorio municipal o distrital. La ley 388 de 1997 lo define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas, destinadas a orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. El POT se constituye en una carta de navegación para ordenar el suelo urbano y rural, con el fin de consolidar un modelo de ciudad en el largo plazo y para ello diseña una serie de instrumentos y mecanismos que contribuyen a su desarrollo. (“Plan de Ordenamiento Territorial - Cámara de Comercio de Bogotá,” n.d.)

De acuerdo con la Ley 388 de 1997 de Ordenamiento Territorial, el POT debe hacerse con la información que acopie mediante la elaboración del diagnóstico técnico complementada con la suministrada por quienes conocen y viven la realidad del municipio día a día, y debe ser el resultado de un proceso de participación y concertación con todos los actores involucrados: Actores Públicos: Alcaldía, Consejo Municipal, Corporación Autónoma Regional, Consejo Territorial Actores Privados: Gremios Económicos, Inversionistas, Promotores y Terratenientes. Actores Comunitarios: Población Civil, Resguardos Indígenas, Comunidades Negras y otros Metodológica (n.d.).

El proceso de elaboración del POT tiene tres fases:

- Formulación
- Proceso de Concertación interinstitucional y consulta ciudadana
- Proceso de Aprobación

Continuamente, las normas urbanísticas estructurales-Art. 15/ ley 388/97 el componente generar construye unas políticas, objetivos, estrategias y contenidos estructurales de largo plazo, para el territorio municipal en el componente urbano es para la generación del desarrollo físico, es decir el suelo urbano y de expansión y contenidos de corto y mediano plazo por otro lado se encuentra en componente rural es conveniente orientar y garantizar la utilización del suelo rural y su interacción con la cabecera municipal contenidos de corto y mediano plazo y lograr un programa de ejecución exitoso. (“Plan de Ordenamiento Territorial - Cámara de Comercio de Bogotá,” n.d.)

De esta forma, la administración del municipio de Chaparral, teniendo en cuenta las normas anteriormente citadas, mediante el Acuerdo número 06 de 2002, Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Popayán.

EL CONCEJO MUNICIPAL DE POPAYÁN, en ejercicio de sus facultades legales y en especial las contenidas en el artículo 315 de la Constitución Política de Colombia y la Ley 136 de 1.994, Ley 388 de 1.997 y demás reglamentarios (*Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002*)

“ARTÍCULO 1. Adopción del Plan de Ordenamiento Territorial. Adoptase para el Municipio de Popayán el Plan de Ordenamiento Territorial, y los elementos que de conformidad con la Ley 388 de 1997 lo conforman a saber: el Documento Técnico de Soporte, El Documento Resumen, las Normas Urbanísticas, los anexos y planos generales que lo soportan.

ARTÍCULO 2. Vigencia del Plan de Ordenamiento Territorial. El presente plan de Ordenamiento tendrá para el componente general una vigencia de nueve años contados a partir de su aprobación; los componentes urbano y rural tendrán una vigencia de seis años en el mediano plazo y de tres años en el corto plazo.

ARTÍCULO 3. Revisión de este Plan de Ordenamiento Territorial. El presente Plan de Ordenamiento Territorial solo podrá revisarse bajo los parámetros establecidos en el numeral cuarto del artículo 28 de la Ley 388 de 1997. (Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002)”.

Dicho lo anterior, se menciona nuevamente que la pasantía se realizará en la Alcaldía de Popayán brindando apoyo para el cumplimiento de uno de los objetivos establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) en el que consiste en la identificación y generación de nuevas centralidades y sub-centralidades que generen un alivio a la carga urbana y posibiliten la consolidación de nodos sectoriales planificados.

3. Marco contextual

3.1.Nombre de la organización

El lugar donde se realizará la pasantía será: Alcaldía Municipal de Popayán, Cauca.

3.2.Aspectos generales de la organización

Nombre del municipio: Municipio del Cauca

Gentilicio: Patojos

Otros nombres que ha recibido el municipio: Ciudad Blanca

Extensión total: es de 512 km²

Altitud: 1.738 metros sobre el nivel del mar,

Temperatura media: 19 grados °C

Distancia de referencia: 139,2 km distancia de Cali.

Economía

Su economía está basada principalmente en la producción agrícola, especialmente de fique, caña de azúcar, caña panelera, café, papa, maíz, yuca, frijol, tomate, mora y espárragos. Es también muy importante la ganadería, y sus derivaciones de productos cárnicos y lácteos. Notable desarrollo ha tenido en los últimos tiempos la piscicultura. En la región del litoral Pacífico se encuentra una de las más grandes reservas forestales del país. En la región del río Naya hay grandes reservas de oro, que en gran parte es explotado de manera ilegal y termina siendo fuente de dinero para los grupos subversivos y bandas criminales que dominan la zona, y en la Bota Caucana existen yacimientos petrolíferos. Según la ONU, es uno de los departamentos que presenta mayores cultivos ilícitos de hoja de coca, materia prima para la producción de cocaína, lo que ha convertido a este departamento en uno de los más golpeados por el conflicto armado colombiano entre la fuerza pública, quienes por orden del gobierno colombiano buscan erradicar estos cultivos, y grupos armados al margen de la ley, quienes buscan el control de esta actividad ilícita. No obstante, por ser este departamento el de mayor población indígena en Colombia, estos cultivos de hoja de coca también son parte de las culturas aborígenes, quienes preparan sus ancestrales remedios y alimentos a base de este producto, cuyo cultivo es ilegal por orden del estado colombiano.

El Cauca también alberga la Universidad del Cauca, importante centro de educación superior pública del suroccidente colombiano que ha tenido relevancia en la historia de la conformación de la república de Colombia generando diversos niveles de ingresos con diferentes trabajos (restaurantes, cafeterías, casas en arrendo) siendo de gran importancia en la economía Caucana.

Según (“Alcaldía Municipal de Popayán,” n.d.)La Oficina Asesora de Planeación tiene como misión orientar la formulación, ejecución y evaluación del Plan Municipal de Desarrollo y coordinar el Sistema Municipal de Planeación, conformado por los sectores institucionales y comunitarios mediante la realización de estudios integrales de la situación municipal con el fin de visualizar orientaciones de carácter estratégico hacia el desarrollo económico, social, ambiental e institucional del municipio mediante la formulación, implementación y evaluación de planes, programas y proyectos con participación comunitaria y articulados a la planeación departamental, regional y nacional.

Funciones

- Recolectar, procesar, actualizar y divulgar la información estadística y cartográfica de los sectores sociales, económicos, ambientales y culturales del municipio con el fin de conformar el sistema de información municipal.

- Realizar estudios de factibilidad y evaluar proyectos de carácter social, económico, territorial y ambiental del municipio necesarios para la toma de decisiones estratégicas de desarrollo.
- Analizar y emitir conceptos técnicos sobre aspectos económicos, sociales, ambientales y territoriales del municipio requeridos para la ejecución de las inversiones públicas.
- Coordinar los procesos de estratificación socioeconómica y sistemas de selección de beneficiarios como herramientas para la clasificación de la población en grupos con características sociales y económicas similares que permitan definir las tarifas para la prestación de los servicios públicos y focalizar la inversión pública.
- Coordinar el proceso de formulación, ejecución y evaluación del Plan de ordenamiento Territorial, Plan Municipal de Desarrollo y Plan Operativo Anual de inversión como instrumentos básicos de planeación.
- Coordinar la elaboración del Presupuesto de Gastos de Inversión del Presupuesto General del Municipio.
- Coordinar el sistema de planeación de la administración municipal a través de la formulación, ejecución y evaluación de los Planes de Acción y la presentación de Informes de Gestión por Unidades Administrativas.
- Asesorar a la administración municipal en la formulación, ejecución y evaluación de planes, programas y proyectos de desarrollo municipal con el fin de adecuarlas a las metodologías vigentes y presentarlos adecuadamente a organismos departamentales, regionales, nacionales e internacionales.
- Diseñar, implementar y administrar el Banco de Proyectos de inversión Municipal y efectuar los procedimientos administrativos necesarios para la inscripción de los mismos ante las respectivas instancias departamentales, nacionales e internacionales.
- Asesorar a la administración municipal en la correcta aplicación de políticas ambientales, el control y vigilancia del medio ambiente y los recursos naturales.
- Las demás que en el marco de su misión se deriven de planes, programas y proyectos del municipio, o le sean asignadas por norma o autoridad competente de acuerdo con el carácter de sus funciones.

Funcionario encargado

Francisco León Zúñiga Bolívar, es el jefe de la Oficina Asesora de Planeación Municipal, Arquitecto de la Universidad del Valle, PhD en Gestión y Valoración Urbana y Arquitectónica, Magíster universitario en Gestión y Valoración Urbana, Magíster en Gestión Urbanística de la Universidad Politécnica de Cataluña y actualmente adelanta estudios de Maestría en Administración de la Universidad del Valle.

Se ha desempeñado como docente investigador de la Institución Universitaria Colegio Mayor del Cauca, donde dirigió el proyecto ‘Investigación y desarrollo de la planificación urbana sostenible en el Cauca, estudio de caso Popayán’, primer proyecto a nivel nacional sobre planificación urbana. Consultor en la gestión de proyectos urbanos y arquitecto diseñador de interiores en la ciudad de Barcelona. Ha sido parte de los colectivos que promueven el uso de la bicicleta como un medio de transporte en la ciudad de Popayán.

Planes, programas y proyectos

- Mejoramiento a la gestión integral del riesgo para dar respuesta oportuna y prevenir eventos de desastres en el municipio de Popayán.

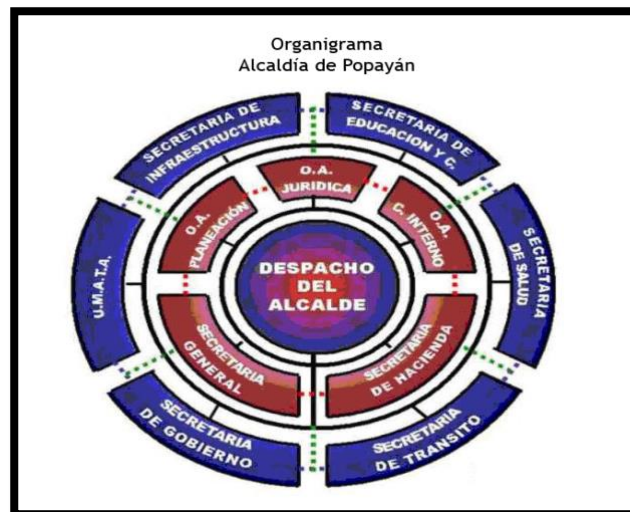
Trámites y servicios

- Certificado de enajenación.
- Certificado como urbanizador y constructor.

- Legalización de asentamientos.
- Certificado de riesgo o amenazas.
- Certificado de distancia.
- Delineación urbana.
- Radio de acción.
- Encuesta del sistema de identificación de potenciales de programas de Sisbén.
- Desvinculación del Sistema de Identificación de Potenciales programas sociales Sisbén.
- Inclusión de personas al sistema de potenciales beneficiarios de los programas Sisbén.
- Corrección o actualización de datos en el sistema de potenciales beneficiarios de los programas sociales Sisbén.
- Permiso uso de suelo.
- Registro de publicidad visual exterior.
- Certificado de estratificación.

Organigrama Alcaldía

Ilustración 1: Organigrama Alcaldía



Fuente: Alcaldía de Popayan

Ilustración 2- Alcaldía de Popayán. Año 2017



Fuente: Alcaldía de Popayan

4. Contextualización metodológica

La práctica profesional denominada “Identificación De Las Centralidades Y Sub-Centralidades De La Ciudad De Popayán Para La Consolidación Del Plan De Ordenamiento Territorial – POT”, contempla la realización de actividades durante cada semana de trabajo, teniendo en cuenta una metodología cualitativa con enfoque descriptivo, exploratorio y explicativo.

Se busca ajustar el concepto de centralidad para la ciudad de Popayán siguiendo como pilar fundamental el Plan de Ordenamiento Territorial del acuerdo 02 del 2006, según lo que indica el artículo 36, debido a problemas estructurales que presentan los estudios realizados por las diferentes organizaciones de la Alcaldía de dicho concepto. Llevando con ello de suma importancia ajustar las falencias que este presenta de tal manera que permita culminar con éxito el Plan de Ordenamiento Territorial de 2017, el que permita tener claras las centralidades y sub - centralidades en la ciudad y en la región de tal manera que se las pueda clasificar mediante redes y nodos en donde facilite la comprensión de donde están ubicadas las jerarquías de la ciudad con el resto del Departamento.

Durante este proceso, se tendrá un espacio en el cual se hará reconocimiento del lugar y equipo de trabajo, lo que es importante para el desarrollo de relaciones sociales que permitan mejorar el entorno laboral. Este proceso también es fundamental para investigar y conocer a mayor profundidad la problemática y el desempeño de cada una de las actividades que se van a efectuar. Estas son:

- Caracterizar el estado de las centralidades identificadas en el Plan de Ordenamiento Territorial –POT del año 2006 en la ciudad de Popayán; según los estudios ya realizados por diferentes organizaciones que colaboran con la Alcaldía Municipal de Popayán e identificar de ser necesarios nuevas para lograr una mayor equidad en la ciudad.
- Verificar el cumplimiento normativo de los estudios realizados sobre las centralidades en la ciudad de Popayán para el POT del 2019
- Definir la centralidad y sub - centralidades de la ciudad de Popayán por medio de mapas según la investigación
- Realizar recomendaciones para la efectiva puesta en marcha de las centralidades de la ciudad de Popayán

Así, finalmente, con la ejecución de cada una de las actividades se espera consolidar las centralidades y lograr ciudad más equitativa.

5. Contextualización valorativa

5.1 Contribución del trabajo

El tema se va a tratar identificado las centralidades ya observadas por el Plan de Ordenamiento Territorial del 2006 y estudiar como esas centralidades han sido abordadas en los estudios actuales de las organizaciones por parte de la Alcaldía de la ciudad de Popayán, de tal manera que se organice y reajuste las falencias que estas presenten, generando así unas centralidades y sub – centralidades integras las cuales puedan cumplir con la norma antes mencionada, estas centralidades también serán discutidas con la comunidad haciendo programas pedagógicos y de recopilación de información útil a la hora de un informe final, en este sentido poder redefinir por medio de redes las jerarquías existentes, las que permitan observar los atributos y falencias que presenta la ciudad en uno de ellos se encuentra los yacimientos informales en la ciudad y el Departamento del Cauca de modo cuantitativo no solo cualitativo, debido a que se realizara un estudio de redes la cual hace referencia a consideraciones teóricas, pero a unos datos matemáticos, los cuales analizan el estudio de la vida cotidiana de las personas en las diferentes dimensiones, mediante el cual se logren evidenciar las centralidades y sub-centralidades existentes y nuevas, facilitando así la comprensión para futuros estudios del plan, y en último lugar analizando los resultados obtenidos por las redes lo que permita unas observaciones las cuales sean de gran importancia tanto para la comunidad como para la construcción del próximo Plan de Ordenamiento Territorial.

5.2 Limitaciones

En cuanto a los limitantes existen varios dentro de los cuales se identifican:

- Bajo suministro de información por parte de las entidades para la sistematización y creación de mapas que evidencien las nuevas centralidades y sub-centralidades de la ciudad.
- La información obtenida es muy limitada para una construcción exitosa de una base de datos.

5.3 Resultados esperados

Adecuar el concepto de centralidad teniendo como base la norma la cual permita identificar las periferias que tiene la ciudad, a nivel local con el resto de las comunas y a nivel regional con los otros municipios del departamento del Cauca, se espera una recopilación de datos de diferentes empresas las cuales permitan hacer un estudio no solo cualitativo sino cuantitativo y se mire como se encuentra la ciudad de Popayán bajo este concepto, la cual permita identificar por medio de redes las limitaciones y oportunidades que presenta la ciudad. Y realizar una relación de redes con el concepto de capital social se va a considerar es la configuración y estructura de una red puede influir o no en la construcción de capital social en una comunidad.

6. Desarrollo de la práctica profesional

6.1 Caracterización del estado de las centralidades identificadas en el Plan de Ordenamiento Territorial –POT del año 2006 en la ciudad de Popayán.

El presente escrito evidencia el avance para el cumplimiento de los objetivos durante la práctica, de tal manera se realizó un análisis de estudio de Competitiva (n.d.), la ciudad de Popayan es la capital del Departamento está ubicada al suroccidente de Colombia esta se encuentra en una altitud de 1,738msnm, con una temperatura promedio de 19° C, está localizada a 2°27' norte y 76°37'18" de longitud oeste del meridiano de Greenwich. La población estimada es de 270.000 habitantes aproximadamente en su área urbana, Popayan limita al oriente con Totoro, Purace, y el Departamento del Huila, al occidente con El Tambo y Timbío al norte con Cajibío y Totoro y al sur con Sotará y Purace, los pisos térmicos con los que cuenta popayan son frio y templado, la ciudad tiene fuentes hídricas como son en Rio Molino, Cauca, Negro, Mota, Pisoje, Clarete, las que le permiten abastecer agua potable a casi toda la poblacion (“Alcaldía Municipal de Popayán | Nuestra geografía,” n.d.).

La ciudad de Popayán es uno de los centros religiosos más destacados de toda Colombia, se disfruta de una gastronomía de alto prestigio según catalogado por la UNESCO, y da la oportunidad de conocer paisajes con montañas, valles y lagunas, las ciudades considerada como una de las más bellas y mejor conservadas en Colombia y América Latina. Además de ello es de atribuirse la riqueza histórica y cultural que reflejan sus construcciones, el Departamento es habitado por comunidades indígenas Nasa, Guámbianos, Emberas, entre otros y es por ello que fue declarada Monumento Nacional mediante la ley 163 de 1959; cuenta además con las procesiones de semana santa las que son patrimonio cultural inmaterial de la humanidad por la UNESCO en septiembre de 2009 y declaradas patrimonio cultural de la nación mediante la ley 891 de 2004 (“Popayán, Colombia,” n.d.). en este orden de ideas se hará un recorrido de la ciudad sobre cómo ha ido evolucionando.

6.1.1 Evolución de la Huella Urbana

La realidad urbana de Popayán es el resultado de la sucesión de acontecimientos que ha determinado su morfología y características tomando la información de Ministerio de Cultura, Dirección De Patrimonio (2003) . Mientras que su casco urbano se mantuvo relativamente inalterado desde su fundación hasta la época republicana, los primeros procesos expansivos empiezan a producirse a principios del siglo XX, para acelerarse en los últimos 30 años.

El papel territorial de Popayán en el contexto regional y nacional es clave desde su fundación en 1536 por su estratégica localización en las conexiones. El primer reparto de solares se realiza en el emplazamiento definitivo el 9 de abril de 1537 por el Cabildo Justicia y se le da forma al núcleo con un trazado reticular en torno a la plaza mayor (hoy de Caldas). Este núcleo se irá extendiendo tímidamente hacia el suroccidente, pero durante años el trazado quedó limitado por la calle del Chirimoyo (calle 6ª), la calle de La Lomita (10ª al occidente), la calle de La Pamba (calle 3ª al norte) y la de Los Bueyes (Carrera 3ª al oriente).

Ilustración 3-Imagen de Popayán



Fuente: Viaje de M. E. André (1875-1876) Grabado 201. En Acevedo Latorre, E. (1984): *Geografía Pintoresca de Colombia*, Bogotá. Litografía Arco

Se trata de una traza típicamente hispánica, en la que se ordena el asentamiento en torno a la iglesia y la plaza central, el cabildo, el gobierno y las casas principales. El espacio urbano se jerarquiza, y las viviendas también se estratifican en función de los antecedentes genealógicos y militares de sus dueños, por sus oficios y por su relación con los colonizadores.

Conservando el modelo tradicional de urbanización compacta, el lento crecimiento continúa realizándose durante el primer siglo después de instaurarse la República hacia el Río Molino en el noroccidente, como se verá a continuación a partir del análisis de la elaboración de cartografía propia, recogida en mapas históricos.

El proceso de análisis de la evolución de esta huella urbana hasta nuestros días requiere de una metodología específica con un volcado gráfico sistemático empleando la información obtenida a partir de fuentes muy diversas, desde mapas a datos de censo, pasando por fotografías y pinturas históricas.

6.1.2 Enfoque Metodológico

El análisis llevado a cabo ha perseguido una doble tarea, entender el proceso de crecimiento asociado al incremento de población en cada momento histórico. La delimitación física de la huella no es tarea sencilla, en especial en el periodo de máxima expansión urbana de los últimos años.

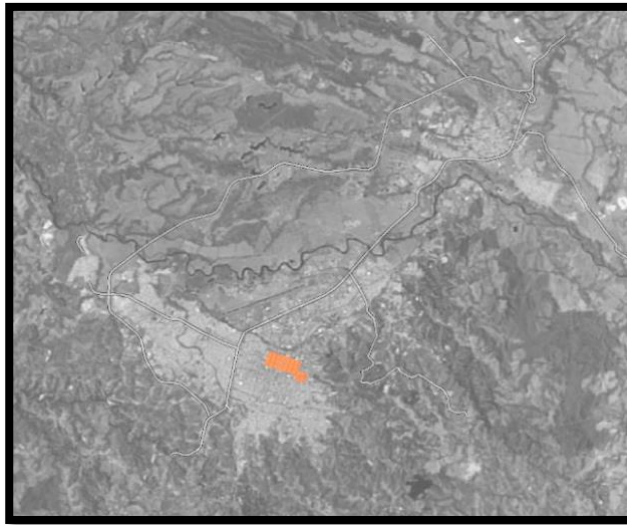
La documentación histórica antes de 1950 delimita claramente el espacio urbano, sin embargo, en los planos históricos posteriores, los bordes urbanos empiezan a difuminarse. La delimitación de la huella se realiza a partir de los límites definidos en cada plano por el conjunto de edificaciones construidas que generen un continuo homogéneo e identificable como urbano.

El estudio de la evolución de la huella urbana de Popayán (2003) se fundamenta en la interpretación histórica a partir de la recopilación de información de distintas fuentes:

- Bibliografía específica sobre el crecimiento urbano de Popayán
- Planimetría histórica hasta 1945 generada en la fase preliminar de la redacción del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico
- Planos históricos del Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC)
- Aerofotografía de referencia de IGAC
- Documentación gráfica validada por el Plan de Ordenamiento Territorial
- Interpretación gráfica de la información catastral
- Aproximación a partir del volcado de imágenes satelitales y resultados obtenidos en el proceso de teledetección

Se presenta como ha ido evolucionando la ciudad

Ilustración 4-Imagen de como inicio Popayán



Fuente: (Ministerio de Cultura, Dirección De Patrimonio, 2003)

6.1.3 La Fundación de la ciudad en 1537

A partir de una distribución en cuadrícula se estructura el núcleo fundacional (en naranja) en torno a la plaza mayor, actual Parque de Caldas. La malla reticular va creciendo en sentido NE-SO hasta toparse con la Loma de Cartagena. La lotificación realizada es de carácter sobrio con casas de una planta con 21 manzanas de superficie aproximada a 1 ha., situadas de forma estratégica junto al río Molino, lo que permite la ubicación ordenada de las instituciones militares y religiosas y el trazado de los futuros crecimientos.

6.1.4 Periodo de estudio 1537-1700

La ciudad se expande hacia el norte aproximándose al río Molino y al sur ocupando los terrenos próximos usados hasta entonces como huertas. Los cerros tutelares marcan el límite occidental edificándose como referente la ermita de Belén. En esta época se consolidan las iglesias que configuran los límites barriales. Surge en el camino a El Tambo una nueva lotificación con 9 manzanas en el denominado sector Chuni. La estructura urbana sigue creciendo en cuadrícula ortogonal y se edifica el hospital en la otra orilla del río Molino.

6.1.5 Periodo de estudio 1700-1800

La ciudad crece más allá del río Molino, el eje del Valle en la conexión hacia Cali va adquiriendo mayor relevancia.

El entramado urbano se sitúa a cada lado del camino en el denominado sector del B° Bolívar junto al hospital. Se consolidan las manzanas de centro y la ciudad ocupa terrenos hacia el sur desarrollándose los barrios de San Camilo y El Empedrado. El camino de carruajes a El Tambo va congregando una mayor cantidad de población a sus costados, da muestra de cuál va a ser el lugar de expansión definitiva de la ciudad.

6.1.6 Periodo de estudio 1800-1907

Popayán se desarrolla alrededor del casco consolidado, generando una importante expansión hacia el suroeste en dirección al río Ejido, manteniendo el trazado reticular con la misma dimensión de manzanas. En el camino hacia Chuni se construye en 1848 el cementerio. La urbe se va equipando con nuevas dotaciones de mercado y otros servicios. Crece también hacia el oriente, ubicándose el barrio La Pamba y se produce el primer contacto con los cerros tutelares donde la disposición de manzanas se adapta al entorno y orografía.

6.1.7 Periodo de estudio 1907-1936

Con el servicio de Acueducto en funcionamiento, se inicia un proceso expansivo que hacia el norte con los primeros desarrollos industriales en el B° de Belalcázar. Junto al ferrocarril y con la carretera hacia Cali se producen las primeras bolsas de crecimiento aisladas. Al sur la ciudad se expande hacia El Ejido con el B° Alfonso López. Se incrementa la ocupación a lo largo de la carretera a El Tambo y en torno a Chuni se ejecutan nuevas lotificaciones residenciales convirtiéndose en un foco cada vez más consolidado.

6.1.8 Periodo de estudio 1936-1945

Con el Aeropuerto en activo, la ciudad crece en varias direcciones, desde el casco urbano hasta el cementerio se da forma parcelaria a una constante ocupación de este corredor. En las proximidades del sector industrial norte, se planifica el B° Modelo consolidándose los suelos en torno al B° Bolívar y se expande hacia el noreste sobre la carretera a Cali, futura Carrera 6ª. De igual forma hacia el sur se crean dos potentes equipamientos, el Normal de Señoritas y la Plaza de Ferias.

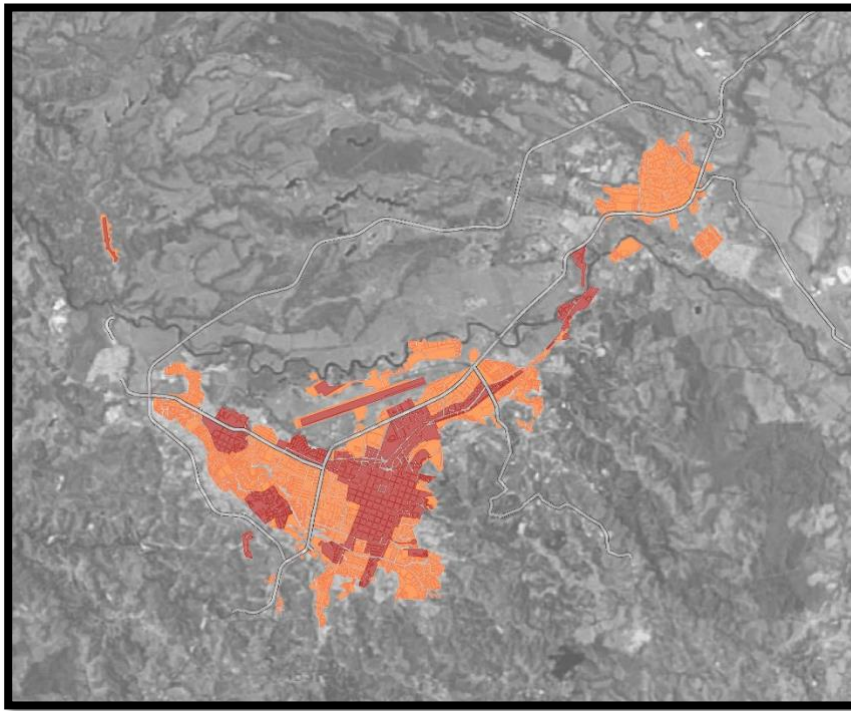
6.1.9 Periodo de estudio 1945-1976

En este periodo se realizan grandes infraestructuras decisivas para Popayán, la nueva pista del Aeropuerto y en especial el trazado de la Panamericana. Hacia el norte se consolidan las lotificaciones sobre la Carrera 6ª, y la ciudad crece continua hacia la orilla sur del río Molino (B° Padilla, Pandiguando). Chuni se amplía con nuevos barrios limítrofes hasta el río Ejido. Hacia el sur los Barrios La Gran Victoria, Retiro y Santa Fe se desarrollan iniciando la transformación de este vasto sector. Se consolidan los núcleos veredales de Puelenje y Julumito.

6.1.10 Periodo estudio 1976-1983

En este periodo se produce un proceso de consolidación del disperso urbano hasta el terremoto que asoló la ciudad. Se construye la central de transporte y nuevos barrios se extienden junto a la Panamericana. La huella se extiende en mancha de aceite hacia el sur limitada por la Qda. Pubús. Hacia el occidente se consolida la carretera a El Tambo, ahora Calle 5ª, eje estructural de la ciudad. Hacia el norte las nuevas urbanizaciones de los Barrios Bella Vista y La Paz al norte se convierten en polos de atracción muy potentes.

Ilustración 5- Evolución la ciudad de Popayán



Fuente (Ministerio de Cultura, Dirección De Patrimonio, 2003)

6.1.11 Periodo de estudio 1983-2001

El periodo posterior al terremoto se caracteriza por un proceso de reconstrucción de la ciudad con grandes intervenciones de remodelación del parque edificado. La ciudad recibe una cantidad importante de población creando nuevos barrios en el borde de la huella existente, la mancha se extiende de forma significativa. Además, se producen nuevos desarrollos residenciales aislados como Lomas de Granada en el occidente, Campo Bello en el área central, y al norte Vereda González y las urbanizaciones situadas junto a la Transversal 9N entre otras.

6.1.12 Periodo de estudio 2001-2005

La ciudad se encuentra en un periodo de re-consolidación de los sectores urbanos previamente edificados. La puesta en servicio de la variante unos años antes favorece el desarrollo inmobiliario en el sector norte de la ciudad donde se concentran una nueva oferta alternativa a la del centro. Son las urbanizaciones Bosques de Morinda o Villa del Viento entre otras, sectores en que la población de estratos más altos se ubica por las oportunidades de accesibilidad que ofrece la Panamericana y la Variante.

6.1.13 Periodo de estudio 2005-2011

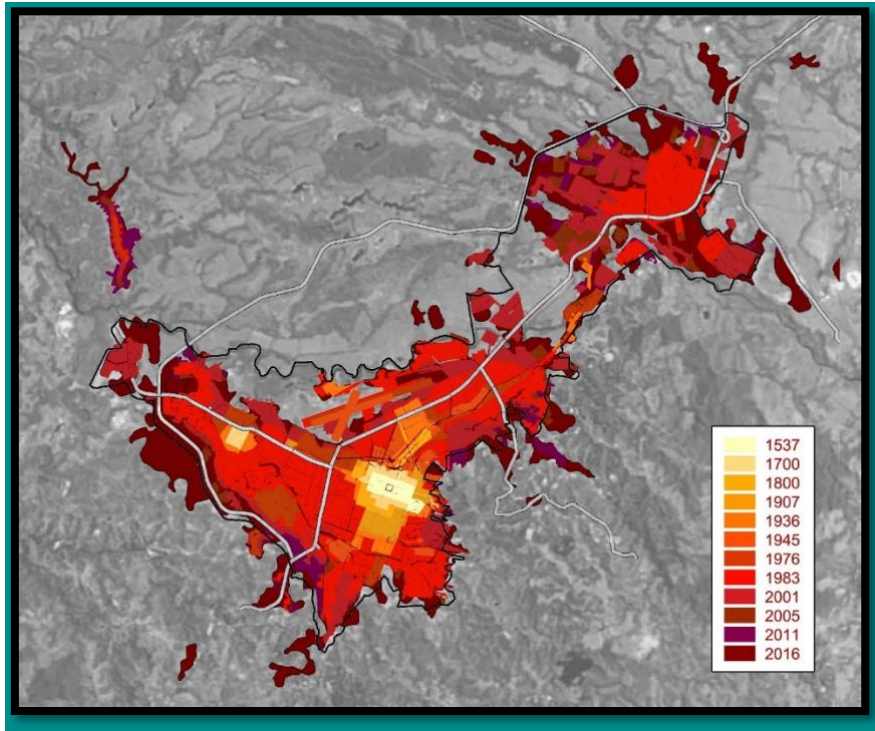
Los principales desarrollos se producen igualmente en el sector norte de la ciudad aprovechando las oportunidades de accesibilidad. Se desarrollan aquí lotes cerrados algunos de ellos con edificación residencial en altura que modifican el modelo habitual de ocupación. La densificación de la Comuna 2 se hace patente y genera problemas de accesibilidad vehicular al centro. Al sur también se desarrollan nuevas áreas residenciales entre la variante y la ciudad existente, se trata del sector de Nueva Granada y San Camilo.

6.1.14 Periodo de estudio 2005-2011

En este periodo se produce una nueva inercia expansiva aprovechando al máximo los espacios residuales de la ciudad. La Comuna 2 continúa con una fuerte presión desarrollista, con mayor índice

de edificación en altura (Valle del Ortigal) y residencia unifamiliar de baja densidad. El resto de la ciudad colmata los vacíos existentes y se produce una fuerte expansión en el sector de la Hacienda Chuni y Calle 5ª. La vivienda informal se expande más allá de la Qda. Pubús, y los crecimientos dispersos colonizan parte de los cerros surorientales.

Ilustración 6. Cronología del crecimiento de Popayán en relación con el perímetro urbano oficial



Fuente (Ministerio de Cultura, Dirección De Patrimonio, 2003)

Conociendo cómo surgió la ciudad de Popayán se toma los diferentes estudios para mirar el estado de las centralidades se expone parte de la revisión y análisis realizado en la matriz como diagnóstico y apoyo en las observaciones referentes al tema de centralidades y sub-centralidades.

Para estas observaciones se tuvieron en cuenta los siguientes documentos:

6.1.15 Documentos soporte necesarios en el análisis

- Expediente Municipal de Popayán 2007
- Expediente Municipal Programa POT del Municipio de Popayán – EZQUIAGA
- Diagnostico Popayán 2018 - Ezquiaga
- Diagnóstico Integral del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Popayán
- Fundación Universitaria de Popayán
- Estudios Base Popayán / Urbana - FINDETER
- Plan de Ordenamiento Territorial. Acuerdo Numero 06 de 2002 (agosto 05 de 2002)
- Propuesta de Modelo de Ocupación Territorial del Municipio de Popayán – EZQUIAGA
- Plan de Ordenamiento Territorial. Acuerdo Numero 06 de 2002 (agosto 05 de 2002)
- Producto 6 Documento Técnico de Soporte DTS – Componente General – EZQUIAGA
- Formulación e Instrumentación de los POT y los POD, del Programa POT/POD Modernos Proyecto de Acuerdo Municipio de Popayán, octubre 2018 – EZQUIAGA
- Estudio de Prospectiva del Cauca 2032 - Análisis Prospectivo 2013 el Cauca del Futuro- Universidad Externado de Colombia

- POPAYÁN 2037 Análisis Prospectivo Estratégico Territorial -Universidad Externado de Colombia
- Caracterización acuerdo 02 del 2006 caracterización y la actualidad identificación
- Diagnóstico de las centralidades

6.1.16 Diagnóstico de los documentos soporte

Al abordar el diagnóstico del sistema de centralidades, en primer lugar, se muestra lo que se planteó en el Plan de Ordenamiento Territorial (Acuerdo 06 de 2002) seguido el diagnóstico que se han hecho en los diferentes estudios que se han realizado en el proceso de ajuste del plan de ordenamiento de la ciudad. El POT tiene en su sección 6 CONSTITUTIVOS ARTIFICIALES. SISTEMA DE CENTRALIDADES, la propuesta territorial relacionada con el sistema de centralidades, en donde se considera que el territorio se encuentra ordenado a partir de una red de centros que tienen una jerarquía los cuales están conectados a través de los principales ejes de transporte urbano y de interconexión urbano –rural. Las centralidades están consideradas como: *“áreas o espacios en donde se concentran una serie de servicios y actividades orientados a satisfacer diversas necesidades colectivas en su ámbito inmediato que se pueden convertir en hechos urbanos significativos con identidad propia”* (Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002), en donde se considera que están articulados mediante la malla vial, la cual es la que determina su categoría o la jerarquía que tienen en la red.

En el diagnóstico del plan de ordenamiento territorial realizado por la Fundación universitaria plantea que el modelo de ciudad presentaba un sistema de centralidades no logró bajar la presión que se tiene sobre el centro del territorio, y las centralidades identificadas no lograron desarrollar su propia identidad y tampoco se logró formular políticas municipales en el aspecto del manejo del espacio público.

Al analizar el sistema de centralidades desde la escala regional, el diagnóstico realizado por la FUP toma como referencia el estudio del Departamento Nacional de Planeación de Colombia sobre lo que llamó el sistema de ciudades, que es un estudio basado en las reflexiones del profesor Guilles Durantón (2008) alrededor del fenómeno de aglomeración y urbanización.

Durantón realizó estudios sobre los modelos de equilibrio urbano basado en dos variables que consideró principales: productividad urbana y calidad de vida. Para Durantón el crecimiento urbano está relacionado con los ingresos y los costos de vida de los ciudadanos y este a su vez se relaciona con el tamaño del mercado laboral, en ese sentido identifica varios aspectos como punto de partida para sus planteamientos: 1- Teoría económica sobre ciudades 2- Equilibrio urbano 3- Ineficiencias que afectan el bienestar. Integral, Plan, Territorial, & Muñoz pág. 17 (2015)

En este marco conceptual el DNP entendiendo que la realidad de Colombia con una gran diversidad de ciudades en su tamaño y localizadas en entornos muy diferentes, reconoce que existen dos tipos de ciudades acorde a su desarrollo urbano: (i) Ciudades uninodales, que son aquellas en donde el desarrollo se ha mantenido al interior del límite político administrativo del municipio. (II) Aglomeraciones Urbanas: son aquellas ciudades que han desbordado sus límites políticos administrativos y genera actividades complementarias en los municipios aledaños Integral, Plan, Territorial, & Muñoz pág. 42 (2015). En este marco de visión territorial, se muestra como la ciudad de Popayán está clasificada como Uninodal, es decir es una ciudad que no ha generado a escala territorial un sistema policéntrico.

El sistema de Ciudades

Ilustración 7-Sistema de Ciudades

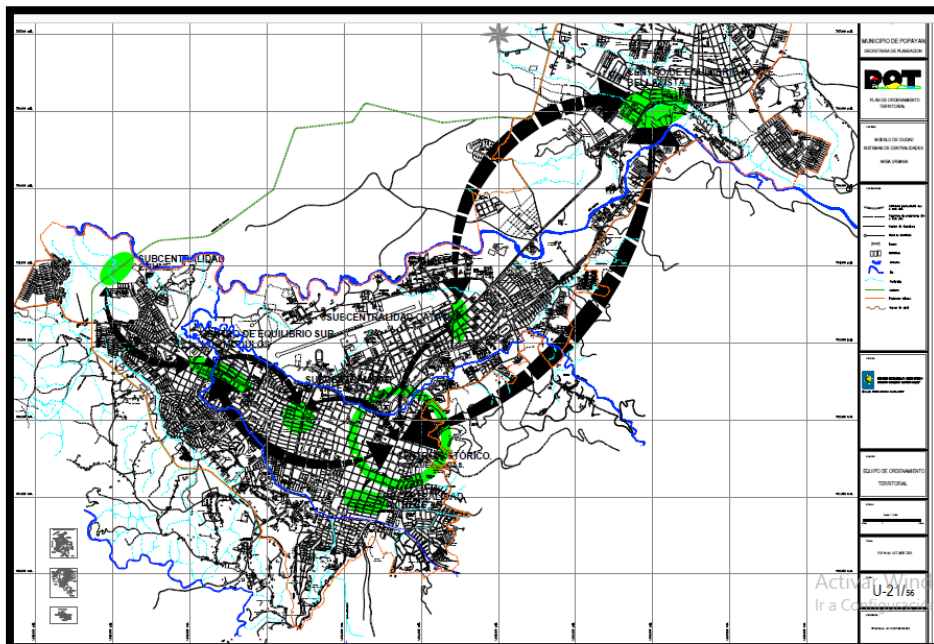


Fuente: Misión sistema de ciudades (2013), con base IGAC. PAG 48

Las centralidades en el POT

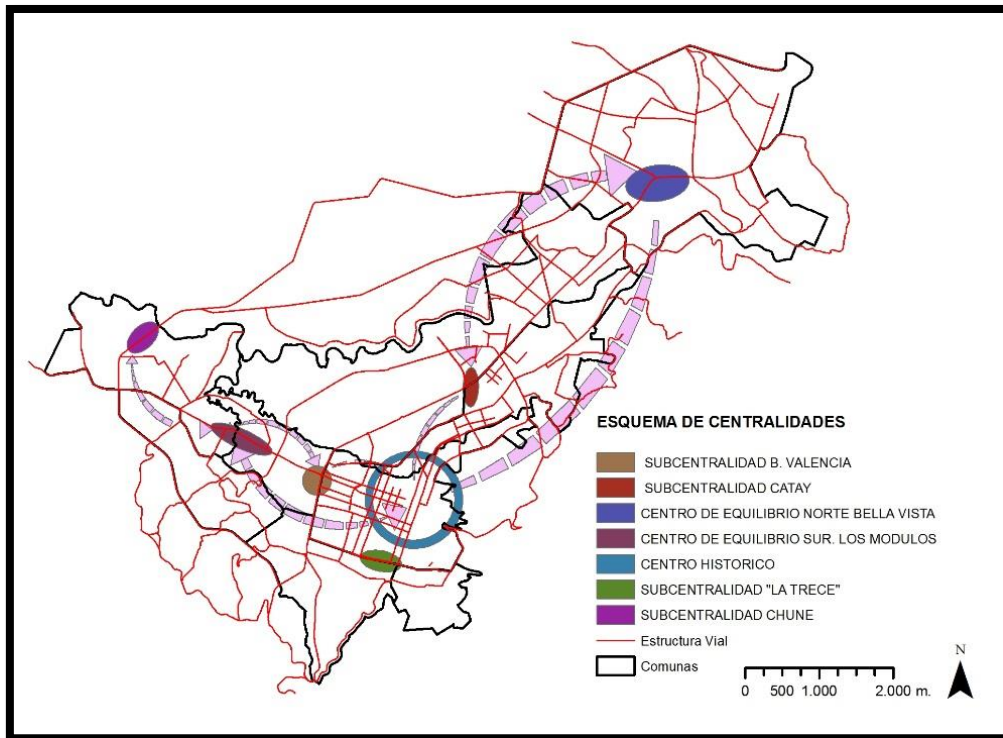
El plan de Ordenamiento territorial de la ciudad planteó un sistema de centralidades acorde a lo expresado en el plano U-21 que hace parte de este acuerdo municipal.

Ilustración 8-Plano U-21 Centralidades POT



Fuente: Plan de Ordenamiento territorial. Acuerdo 06 de 2002

Ilustración 9-Esquema de Centralidades, POT 2002



Fuente: Estudio de Huella Urbana, Lavola, Findeter, Alcaldía de Popayán, Pag 75.

El plan de ordenamiento reconoce la existencia de unas centralidades existentes, las cuales están establecidas a partir de su localización, y contempla la generación de nuevas centralidades que espera se puedan constituir en polos de concentración de actividades comerciales, de servicios y equipamientos con el fin de lograr constituirlos en elementos estructurantes que limitan la expansión de usos conflictivos con el uso residencial.

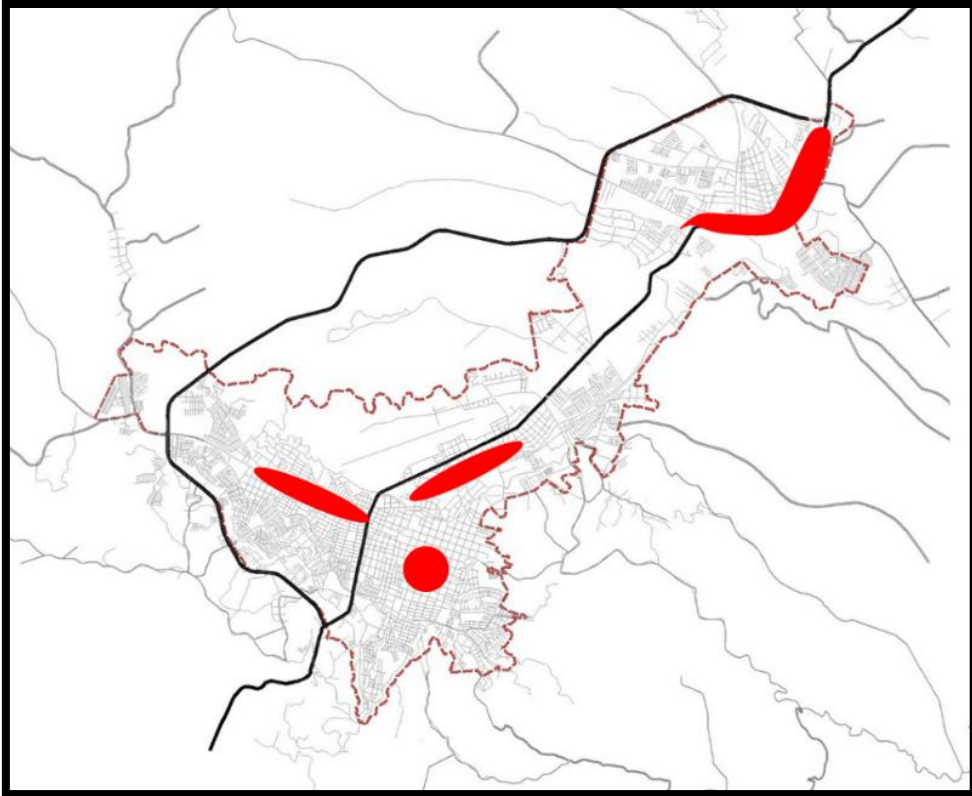
Ilustración 10-Centralidades existentes y proyectadas acorde a POT

CENTRALIDADES UBICADAS Y PROYECTADAS EN SUELO URBANO.	CENTRALIDADES EN SUELO RURAL.
Centralidades Constituidas.	Puelenje, Julumito, Pueblillo.
Centro Tradicional y Representativo de la Ciudad.	
Centro Zonal: La Esmeralda.	
Centralidades Proyectadas.	
Centros de equilibrio: Subcentralidad Norte, Subcentralidad Sur - Módulos.	
Centros Zonales: Subcentralidad Barrio Valencia, Subcentralidad Catay.	
Subcentralidad nivel medio: Subcentralidad la Trece. Subcentralidad Chune.	

Fuente: Acuerdo 06 de 2002. Información encontrada en los documentos de huella urbana Findeter. Pag 78

Acorde al estudio de huella urbana existe una disparidad en la concentración de las actividades comerciales, en donde se aprecian sectores eminentemente residenciales que tienen una importante carencia de servicios terciarios de carácter general. (pag,7). Integral, Plan, Territorial, & Muñoz (2015) Los servicios terciarios por lo tanto se encuentran localizada en sectores concretos de la ciudad tal como se muestra en el Mapa Concentración actividad terciaria, actividades que al ser atractores de viajes generan importantes problemas de congestión vehicular.

Ilustración 11-Concentración actividad terciaria



Fuente: Estudio de Huella Urbana, Lavola, Findeter, Alcaldía de Popayán, Pag 214.

Centralidades para la generación de equilibrio urbano: Acorde a la clasificación realizada por el POT la ciudad de Popayán existe un tipo de centralidad que buscan generar un equilibrio urbano entre diferentes sectores, en este orden de ideas se plantearon lo que se llamó centros de equilibrio de segundo orden para las zonas norte y sur de la ciudad, que son como unos espacios de articulación entre zonas de la ciudad, en donde el diagnóstico realizado por la FUP, considera que no se pudieron concretar.

Centros de equilibrio sur y norte

Ilustración 12-Sub centralidad del sur, los Módulos



Fuente: Plan de Ordenamiento territorial. Acuerdo 06 de 2002

Esta centralidad acorde a lo planteado por el POT tenía por objetivo: “Creación de la centralidad del Occidente de la Ciudad como alternativa para acceder a servicios de jerarquía intermedia y de uso

cotidiano, con actividades similares a las del centro, tanto en servicios institucionales como de uso mixto.” (Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002).

Y tenía como propuesta Urbana: *“Se crea a partir de la consolidación del proyecto estratégico del Centro de informática Los módulos. Por sus características y vocación permite desarrollar y fortalecer el comercio con posibilidades de formar espacios públicos.” (Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002).*

Diagnóstico de la centralidad: El centro de informática de los Módulos se creó con el nombre de Parque Informático, Carlos Albán en el predio aledaño a la sede del instituto colombiano de bienestar familiar, el cual tuvo un importante auge durante los primeros años de su creación, pero luego tuvo un tiempo en que empezó a ser descuidado. En la actualidad el municipio de Popayán ha concesionado este espacio al Sena para que pueda implementar la Tecno Academia. El otro gran protagonista de esta centralidad es el comercio que se desarrolla sobre la vía 5.

En este sentido se puede decir que este centro de equilibrio planteado por el POT, se concibió con una buena intención, pero tuvo un desarrollo parcial de sus objetivos, en donde la recuperación del espacio público apenas se está logrando en este eje, producto de las obras que se adelantan en la implementación del sistema estratégico de transporte público de la ciudad.

Sub-centralidades del norte bella vista

Ilustración 13-Centralidad bella vista



Fuente: Plan de Ordenamiento territorial. Acuerdo 06 de 2002

Esta centralidad acorde a lo planteado por el POT tenía por objetivo: *“Desarrollo de la centralidad del norte a partir de la localización del centro recreativo El Bambú, de las estaciones de servicio y de comercio especializado, facilitando la consolidación de la zona, formando un nuevo polo de actividades generando un núcleo de jerarquía intermedia donde se incrementen actividades comerciales y de servicio de uso cotidiano y suntuario, que permitan el abastecimiento de la población de esta zona. Generación de usos institucionales.”(Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002).*

Y tenía como propuesta Urbana: *“Potenciar el uso comercial, de servicios e institucional equilibrando el conjunto de actividades que aquí se desarrollan, igualmente se consolidará el corredor de la transversal novena con uso educativo y recreativo, como complementos de la actividad residencial que plantea el Plan de Ordenamiento Territorial para esta zona.”(Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002).*

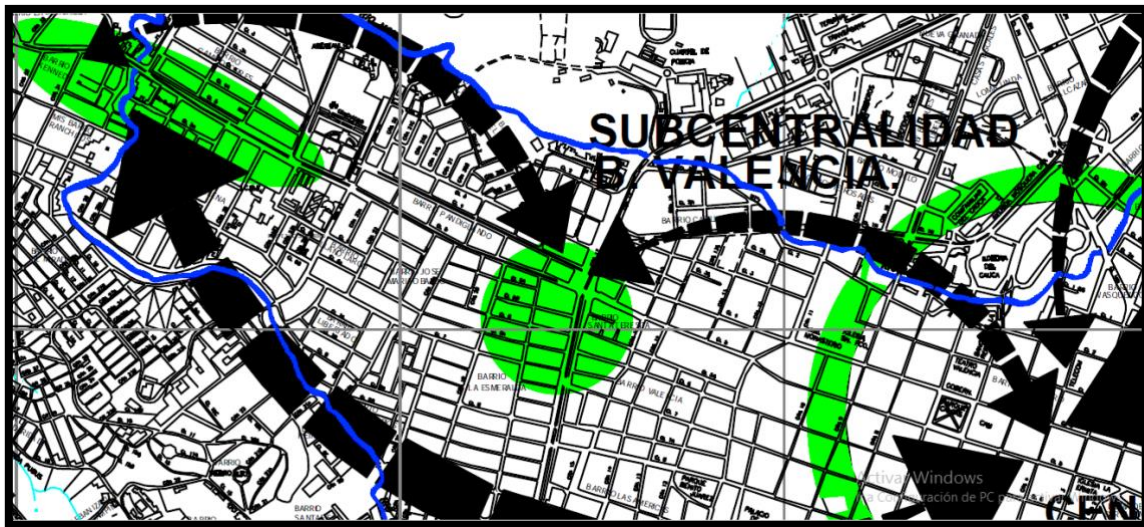
Diagnóstico de la centralidad: El centro recreativo el Bambú se creó como un espacio privado que ofrecía servicios de recreación a los habitantes del sector, espacio sobre el cual gira la estrategia de

consolidación de esta centralidad. Hoy el centro recreativo no existe en ese lugar, si bien sobre la transversal novena se desarrollaron una serie de servicios educativos, estos no terminaron usando al centro educativo como espacio de recreación principal. Nuevamente en este espacio de la ciudad concentró una serie de actividades comerciales, pero no se desarrollaron usos institucionales a la fecha. En la implementación del sistema estratégico de transporte público de la ciudad de Popayán, se contempla una estación de integración, la cual espera ser el punto articulador entre las rutas alimentadoras al sistema que recogen todos aquellos viajes que llegan de las zonas rurales y la parte más norte de la ciudad. En este sentido esta actividad institucional relacionada con la movilidad le dará una nueva dinámica a esta centralidad. En este proceso nuevamente uno de los grandes ausentes es el nuevo espacio público.

Centros zonales.

El plan de ordenamiento territorial de la ciudad planteó lo que llamó centros zonales, si bien no los definió se puede llegar a pensar que son centralidades que están relacionadas con zonas concretas de la ciudad, a las cuales sirven.

Ilustración 14-Sub-centralidades barrio Valencia Esmeralda



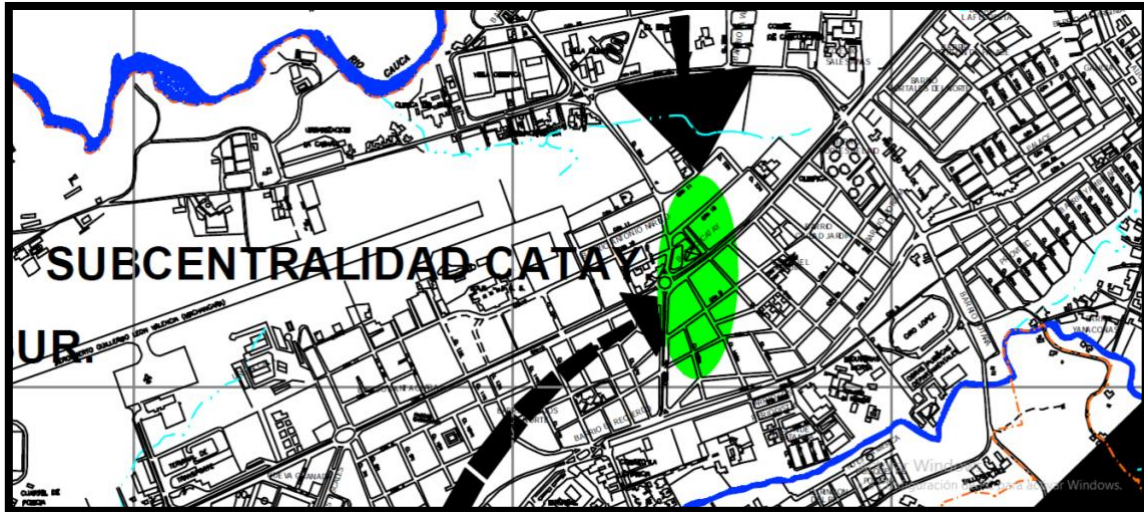
Fuente: Plan de Ordenamiento territorial. Acuerdo 06 de 2002

Esta centralidad acorde a lo planteado por el POT tenía por objetivo: “Consolidar la vocación comercial actual del Barrio Valencia y Esmeralda cuya función será de centro secundario de comercio y servicios, complementando las actividades propias de la actividad residencial.” (Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002)

Y tenía como propuesta Urbana: “Centralidad a partir de los corredores comerciales de las calles 4ª, 5ª, 6ª y carrera 17.” (Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002)

Diagnóstico de la centralidad: El plan de ordenamiento territorial de la ciudad, reconocía una importante problemática del sector que aún persiste y consiste en la importante evolución y consolidación de la actividad comercial del sector que ha expulsado los usos habitacionales. El importante crecimiento de la actividad económica, la falta de control sobre el espacio público y la carencia de espacios que permitiera tener acceso a ciertas franjas de la población, se tradujo en una importante ocupación del espacio público por parte del comercio informal, contaminación visual y graves problemas de seguridad y convivencia. Lo cual solo ha empeorado la situación que se presenta en esta área de la ciudad. En este sentido el objetivo de permitir que otras actividades diferentes a las del comercio y compatibles con el uso residencial se pudieran afincar en el sector no se dio.

Ilustración 15-Centralidad zonal, sub-centralidad de Catay



Fuente: Plan de Ordenamiento territorial. Acuerdo 06 de 2002

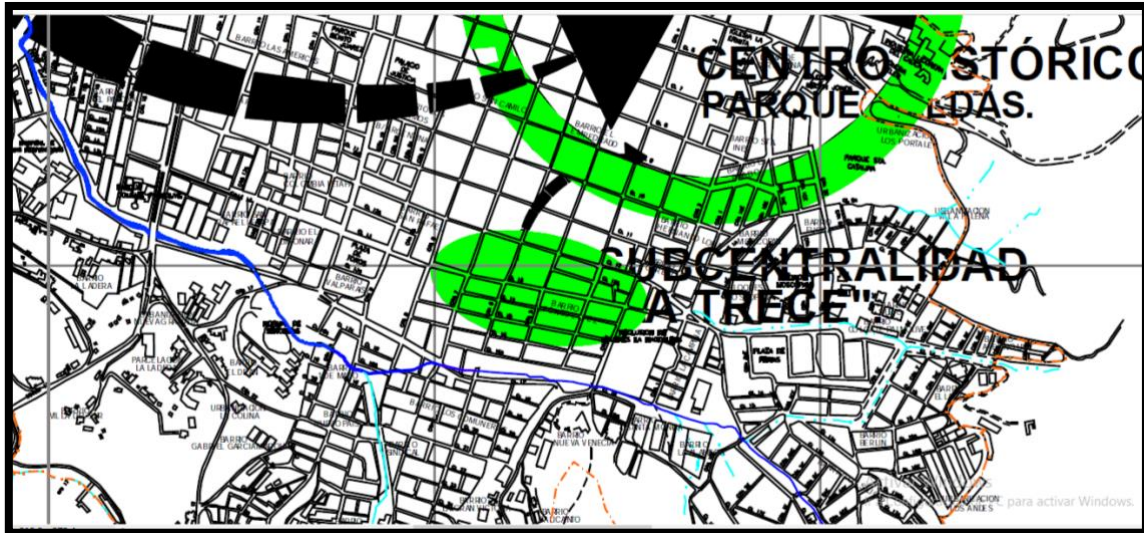
Esta centralidad acorde a lo planteado por el POT tenía por objetivo: *“Integración de los diferentes escenarios recreativos y deportivos localizados en la zona, convirtiendo el espacio público en un eje de ordenamiento urbano, principal escenario de la integración de las actividades sociales del sector. Afianzar los servicios de la zona cumpliendo funciones de enlace entre el centro de equilibrio de Bellavista y el centro representativo de la Ciudad.”* (Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002).

Y tenía como propuesta Urbana: *“Desarrollos comerciales sobre los corredores viales del área.”* (Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002).

Diagnóstico de la centralidad: Esta centralidad está localizada principalmente entre la calle 18N entre carrera 6 y 11 y la carrera 9 entre calles 18N y 25N. Tiene varios espacios dedicados al deporte como lo son, el complejo deportivo de la villa, administrado por la Caja de compensación familiar del Cauca, Comfacauca, El Estadio de futbol Ciro López, y en el espacio público contiguo al estadio conocido como el parque de la salud. Hasta la fecha no se ha desarrollado ningún proyecto de tipo urbano que genere la integración de las actividades del sector.

En las estrategias de consolidación de lograr una mayor diversidad de usos se tenía planteado la construcción de un centro de convenciones en el predio de las instalaciones de invias, el cual finalmente fue realizado en el centro de la ciudad. En la esquina de la carrera 9 y la calle 25 se desarrolló el centro comercial campanario, que generó toda una dinámica que consolidó en términos comerciales y de algunos servicios como una centralidad de importancia en la ciudad. Esta centralidad al presenta deficiencias en la calidad del espacio público, la movilidad peatonal y de bicicletas, debido a que el desarrollo de actividades ha estado por encima de lo que se esperaba en lo planificado en 2002. Sobre el corredor de la carrera 9 se genera un proceso de desplazamiento del uso de vivienda, para ser reemplazado por usos comerciales, en ciertos lugares al interior de los barrios se empieza a generar una oferta de vivienda nueva en altura, pero existe un preocupante fenómeno de expulsión de la vivienda en esta centralidad.

Ilustración 16-Centralidad zonal, sub-centralidad media, la trece



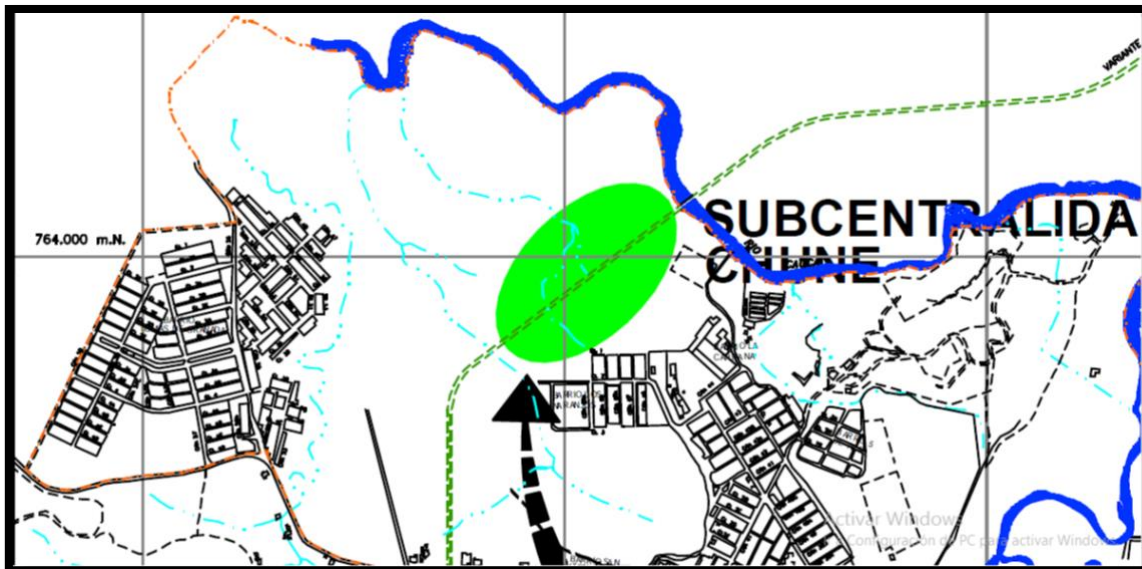
Fuente: Plan de Ordenamiento territorial. Acuerdo 06 de 2002

Esta centralidad acorde a lo planteado por el POT tenía por objetivo: “Corregir el mercado de equilibrio existente de este sector con respecto a otras zonas de la Ciudad tanto en calidad urbanística como ambiental. Fortalecer la vocación comercial de acuerdo con la norma propuesta para el sector.” (Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002).

Y tenía como propuesta Urbana: “Esta centralidad se plantea sobre el corredor comercial de la calle 13 que cumple funciones de enlace entre el núcleo de actividad barrial y Centro Tradicional e histórico, dentro del cual se ubican y articulan los equipamientos públicos, la actividad económica comercial y de servicio y la vivienda. Desarrollo de programas tendientes al manejo del espacio público abierto y construido que procure por parte de la comunidad su adecuada apropiación y mantenimiento.” (Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002).

Diagnóstico de la centralidad: Acorde al documento de diagnóstico realizado por la fundación universitaria esta centralidad tiene un área de influencia que llega hasta los sectores rurales de: Samanga Alta, Samanga Baja, barrio Plateado, Puelenje, El túnel, dos brazos, toda vez que en este sector es un punto de intercambio de productos que la población rural trae a vender y a su vez se abastece de otros, encontrándose aquí un espacio articulador urbano rural. Considera que ha existido un desequilibrio en lo referido a la calidad urbana, espacial y ambiental. De igual forma el uso residencial no ha tenido estrategias de fortalecimiento de la misma. Esta centralidad hace parte del sector histórico de la ciudad de Popayán en ese sentido juega un papel de articulación entre el centro histórico y las comunas aledañas, en donde se encuentran algunas actividades complementarias como: La iglesia de Jesús Obrero, el puesto de salud de Alfonso López el parque coliseo cubierto Alfonso López. En el área de influencia de esta centralidad se encuentra la central de sacrificio la cual se ha planteado moverla a otra localización de la ciudad, pero esto a la fecha no ha sido posible, espacio en donde se había planteado poder localizar otras actividades complementarias para lograr el equilibrio en este sector. Se ha desarrollado el proyecto de vivienda de interés social con el nombre de las Ferias, en el año 2010 la administración municipal construye el jardín infantil cometas de colores como parte del programa de hogares comunitarios que tiene el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar.

Ilustración 17-Centralidad de nivel medio CHUNE



Fuente: Plan de Ordenamiento territorial. Acuerdo 06 de 2002

Esta centralidad acorde a lo planteado por el POT tenía por objetivo: “Creación de la centralidad del Occidente de la Ciudad como alternativa para acceder a servicios de jerarquía intermedia y de uso cotidiano, con actividades similares a las del centro, tanto en servicios institucionales como de uso mixto.”(Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002).

Y tenía como propuesta Urbana: “Crear a partir de la consolidación del Plan Parcial de la Hacienda Chune que por sus características y vocación permite desarrollar y fortalecer el comercio con posibilidades de incorporarse a los espacios públicos que se generan en las áreas identificadas como las Lomas de Chuni, la PTAR, etc.”(Acuerdo Numero 06 de 2002, 2002).

Diagnóstico de la centralidad: Esta centralidad es otro espacio que se planteó como un espacio de articulación urbano, rural y regional. Toda vez que en este sector se planeó la localización de la central de abastos de la ciudad la cual tiene impacto regional tal como lo muestra el estudio socio económico del barrio bolívar realizado por el ORMED. Otra de las infraestructuras que se planeó localizar en este sector de la ciudad fue la central de sacrificios de la ciudad, proyecto que a la fecha no se ha adelantado. Adicionalmente en esta centralidad se planeó localizar la planta de tratamiento de agua potable de la ciudad (PTAR), este proyecto se ha tratado de localizar en el predio de 6 hectáreas destinado para el mismo, pero ha encontrado una muy fuerte oposición de los proyectos de vivienda gratuita que le son vecinos a este proyecto. Lo cual generó la necesidad de trasladar el proyecto a un predio al otro lado del río cauca.

En esta sub-centralidad se desarrolló el proyecto de vivienda gratuita que lidero el gobierno nacional y que buscaba darle solución de vivienda a ese grupo de población que, por esta sometida en condiciones de extrema pobreza, no tiene posibilidades para acceder a los programas de vivienda social del estado, que normalmente requieren un nivel así sea mínimo de bancarización y por tanto de acceso al crédito. Se desarrolló un proyecto denominado el Valle del Ortigal el cual se construyeron 560 apartamentos y 619 viviendas unifamiliares para un total de 1.179 unidades habitacionales gratuitas. De igual forma se desarrolla otro proyecto de vivienda social, pero este a diferencia del anterior no es gratuita, sino que hace parte de los programas del gobierno en donde existen subsidios y en donde las viviendas no pueden superar el valor de 150 salarios mínimos legales vigentes, el cual en una primera etapa contó con 800 apartamentos llamado valle de las garzas.

En este sentido el objetivo de tener una mixticidad de usos no se ha dado, en donde el uso predominante que se ha desarrollado es el de la vivienda, lo cual muestra la importante demanda que existe en la

ciudad. Si bien otras actividades diferentes a la vivienda han tenido interés particular, en el caso de la central de abastos de la ciudad, no se ha podido desarrollar debido en buena medida en la deficiencia que han existido en el uso de los mecanismos de gestión urbana para tener alianzas públicas privadas en el desarrollo de las mismas. En el caso de la PTAR, el gobierno local ha tenido la voluntad, pero ha existido resistencia de los habitantes del sector, a pesar de ser ellos los principales beneficiados, lo cual hace importante pensar en los procesos de educación de la ciudadanía.

6.1.17 Planteamiento Urbano

Para la ciudad de Popayán se realiza un modelo de ocupación mencionado en el Plan Maestro De Movilidad (Alcaldía, 2015) y (Gleave, 2015) en el cual propone que la generación de la ciudad se mantenga en los límites del perímetro urbano, de tal modo que genera varias sub-centralidades por toda la ciudad, sin embargo, la ciudad está creciendo de una manera muy rápida y se hace mediante planes parciales de la ciudad sobre dichas zonas. Las zonas nuevas se generan en la periferia generando problemas en la movilidad de la ciudad dado a un incremento de la distancia de los desplazamientos, sobre una infraestructura vial arterial angosta sin contar que hay desarrollo informal sobre la zona sur y sur oriental de Popayán.

Se debe tener en cuenta que en la red vial de Popayán es compartida por diferentes modos, a parte del TPC (transporte público colectivo); buses, camiones grandes, camiones pequeños, vehículos privados, taxis, motos y mototaxis son los modos que interactúan en el flujo sobre la red vial, por lo que es necesario considerarlos en el proceso de modelación de redes del área de estudio. En este sentido según el estudio se evidencia la concentración de la generación de viajes para este modo en las zonas ubicadas al occidente y sur de la ciudad siendo mayor en aquellas en las que predominan los estratos socioeconómicos 1 y 2. Por otro lado la atracción de viajes se concentra en el centro de la ciudad, la zona de la Esmeralda 2.6 y Pandiguando, el barrio Bolívar y la Av. Panamericana entre el río Cauca y el río Molino coincidiendo con la ubicación de los principales equipamientos de la ciudad. Y se generó una matriz con una hora específica de viajes en buseta lo que mostro un total de 8.212 viajes con una generación de viajes concentrada principalmente en las zonas ubicadas al norte del centro histórico de la ciudad siendo mayor en aquellas ubicadas entre la Calle 25N y la Transversal 9AN.

En cuanto a la atracción de viajes en este modo, la mayor concentración se da la zona del centro histórico y La Esmeralda. La misma matriz se evalúa los viajes que realizan los taxis con un total de 686 durante la hora pico am, los cuales se originan principalmente en dos sectores de la ciudad. El primero comprendido entre las carreras 17 y 29 y las calles 1A y la Variante sur y el segundo comprendido entre la calle 25 N y el río Cauca, de la misma forma lo hizo con el transporte de moto que presenta un total de 4.923 viajes en mototaxi los cuales se originan en las zonas periféricas del suroccidente de la ciudad, los barrios Bolívar y La Esmeralda y el Departamento de policía del Cauca, de igual manera se muestra como los principales centros atractores corresponden a la terminal de transportes, el centro histórico, el barrio Bolívar, la Vigésima brigada del ejército y el barrio Cadillal.

Se estudio que el tiempo promedio de viaje en Popayán y en las zonas rurales es de 23 minutos, sin embargo, no en todo el destino depende del lugar de residencia y más si el destino es una zona de periferia los que tienen unos tiempos de viaje mayores. Adicionalmente se observa que los tiempos de viaje en las zonas rurales son los más altos y esto se debe a los altos tiempos de caminata y de espera de los posibles modos de transporte ofertados.

El diagnóstico de la movilidad en modos no motorizados, los viajes en modos no motorizados representan el 40% de todos los viajes en Popayán, siendo los modos de mayor proporción en la partición modal de la ciudad, y sumando alrededor de 300.000 viajes al día en estos modos.

En este orden de ideas hace notorio que la falta de infraestructura vial en la ciudad es muy notable dado que los problemas se encuentran, principalmente de vías arteriales y secundarias, en una morfología de

ciudad lineal donde el centro se encuentra en la zona sur oriental, encerrado por las montañas, generando dificultad de acceso desde las zonas residenciales a los centros de comercio y empleo. Hay 15, 23 km de vías arteriales, 52,65 km de vías arterial secundaria y 70,1 km de vías colectoras, para un área de 2.725 Ha de perímetro urbano aproximadamente. De esta forma la falta de infraestructura de vías arteriales genera bastante congestión en una ciudad de morfología lineal y con una centralidad principal para toda la ciudad y varias sub-centralidades ubicadas de forma expansiva sobre la vía Panamericana.

La propuesta para la ciudad según el POT (Plan De Ordenamiento Territorial) era equilibrar generando varias sub-centralidades, pero estas dependen de la Cr 9 y Cll 5 para su acceso, así se mira que la infraestructura no es suficiente, encontrándose un nuevo problema a la hora de ubicar áreas comerciales y equipamientos, sobre las vías principales que no cuentan con un carril para su acceso.

Además de ello la ciudad de Popayán tiene barreras la que genera inconvenientes en el crecimiento; como son las geográficas con los cerros en el costado sur oriental, y costado oriental, donde la topografía es pronunciada y es una zona media de deslizamiento. el Rio Cauca; actualmente solo hay dos puentes a lo largo de la ciudad que atraviesan el rio, impidiendo nuevas construcciones y las urbanas en donde está localizado el aeropuerto y un lote de la policía que limita con el aeropuerto y que se encuentran entre el rio cauca y el norte de la Carrera 9 y el centro histórico que es una barrera a la continuidad de las vías arteriales, lo que genera que cuando las vías llegan al centro esta zona actúa como una barrera urbana que remata en los cerros orientales.

De tal modo la conclusión de este modelo de una ciudad alargada en la que la movilidad solo sea de un solo eje genera que el desarrollo que se dan en la periferia de forma expansiva y discontinua no puedan acceder al servicio del plan de movilidad.

De tal manera de hace un estudio por estratos según la distribución de estratos, los estratos más altos 6 y 5 se ubican en la zona norte de la ciudad. A lo largo de la Carrera 9 se ubican estratos 5 y 4 y alrededor de la Carrera 17 se ubica el estrato medio, 3. En la zona sur de Popayán se ubican los estratos Bajos (2 y 1). Según el estudio que presenta el DANE aún hay zonas con estrato sin clasificar. Por otro lado, se observa que los estratos bajos de las comunas 5,7 y 8, carecen de infraestructura vial óptima que les permita acceder al centro y salir de sus áreas residenciales. Por otro lado, se observa que los estratos bajos como el de las comunas 5,7 y 8, carecen de infraestructura vial óptima que les permita acceder al centro y salir de sus áreas residenciales.

Se debe tener en cuenta en que parte de la ciudad hay más densidad siendo así en los extremos de la ciudad son las más altas, la cual cuenta con aproximadamente 180 Hab/ha lo cual implica una mayor cantidad de personas con necesidad de desplazarse hacia los lugares de empleo y estudio, diariamente. Sin embargo, también hay que tener en cuenta la llegada de población desplazada a la ciudad. Según el Plan Integral Único Popayán 2014, hay 56.675 personas que han llegado desplazadas a la ciudad en el periodo del 2011 al 2014.

En este orden de ideas la Popayán depende necesariamente de la vía Panamericana y la Variante, la generación del desarrollo expansivo pone mayor presión sobre estas vías, generando que la ubicación periférica requerirá de la conexión de los nuevos desarrollos con las mismas. La ubicación de la centralidad centro histórico y sub-centralidades sobre la Panamericana implica congestión sobre las mismas vías de desplazamiento urbano. Se requiere generar mayor infraestructura vial arterial y conectar las áreas de mayor densidad a la red principal. La estructura ecológica principal y la red hídrica ofrece una oportunidad importante para la implementación de senderos y ciclorrutas que permitan la conexión transversal con áreas residenciales de alta densidad.

Como las redes de movilidad es muy limitada para esas zonas en donde la desigualdad es muy alta, ellos tienen la necesidad de transportarse con a diferentes puntos de la ciudad de modo que hay un uso de bicicleta sin embargo la infraestructura actual de Popayán para el transporte en bicicleta es muy

limitada. Según los registros encontrados, la ciudad solo cuenta con aproximadamente 8.7 kilómetros de infraestructura ciclista.

- Calle 5 entre la carrera 18 y la carrera 23
- Carrera 2 entre calle 15N y calle 25N
- Carrera 6, entre calle 15 N y PISOJÉ calle 58N.
- Calle 25 N, entre carreras 6 y 9

Según este estudio realizado es pertinente que toda la zona urbana plana de la ciudad es factible de ser recorrida en bicicleta, y las mayores distancias se presentan entre el extremo norte de la comuna 1 y el extremo sur de la comuna 6, y corresponden a cerca de 8 kilómetros. De tal manera, se considera que las zonas de Popayán del sector urbano que se encuentra en terreno plano, se encuentran todas a distancias aptas de ser recorridas en bicicleta, ya que todas tienen centros atractores de viajes localizados a menos de 8 kilómetros, en este orden de ideas se puede solventar las necesidades de las poblaciones más vulnerables.

Además de ello para el Plan Maestro Del Espacio Público la ciudad se toma el Decreto 1504 de 1998, en donde sistema de espacio público se divide en elementos constitutivos y elementos complementarios. A los elementos constitutivos se refiere a los elementos que son intrínsecos a la naturaleza y función del espacio público, se agrupan en diversos tipos de espacio público de acuerdo con su función o actividad principal componente de espacio público de soporte del medio ambiente y el paisaje, componente de espacio público de encuentro y permanencia, y componente de espacio público para la movilidad. Los elementos complementarios en cambio se refieren específicamente a factores que aportan a la funcionalidad, calidad, y disfrute del espacio público. Estos se clasifican en: componentes de complemento al espacio público y componentes afectado al uso público.

En el Plan Maestro de Movilidad (2015) se observó bajo encuestas en total 126 que el espacio público de la ciudad está en una situación muy crítica. Una de las zonas más relevantes es el centro histórico, debido al flujo comercial, congestión vehicular y turismo se han invadido las plazoletas cercanas junto con el Parque Caldas, que se han deteriorado de una manera muy rápida. De la misma forma se encuentra la carrera 18 hasta la carrera 9 la vía tiene un perfil más angosto con andenes estrechos, y existe una presencia de parqueo de autos y camiones, no hay rampas ni accesibilidad universal, presentándose barreras, obstáculos e invasión del espacio público, es un eje con diversidad de actividad comercial.

En el mismo sentido van la carrera 7, entre calle 3 y calle 8 los andenes son angostos, generando así obstrucciones y vendedores ambulantes, el flujo comercial se encuentra marcado en esta zona. La carrera 17 es un eje de gran importancia que articula la carrera 9 con el sur de la ciudad, entre la calle 5 no hay semaforización, se observa falta de mantenimiento e invasión del espacio público a lo largo de la calle por las motos y mototaxis, debido a que es un punto de acceso vehicular y peatonal hacia la zona centro de la ciudad.

En la comuna 4 la comunidad expreso que se requiere más espacio público como lugar de encuentro y esparcimiento, además faltan parqueaderos públicos, porque el parqueo de automóviles y motocicletas se presentan a ambos lados de las diferentes vías calle 4 y 5, en el poco espacio público se presenta invasión por vendedores ambulantes y motocicletas. Con la misma problemática se encuentran la comuna 8 y 9 se identificó invasión en el espacio público en el barrio La María Occidente y los Naranjos por ventas ambulantes y parqueo de vehículos, también hace falta señalización.

En este orden de ideas se mira la gran problemática que hay en la invasión de espacio público en la ciudad, las zonas más relevantes son la vía Panamericana desde la piedra sur hasta la piedra norte, también cabe destacar el Sector la Esmeralda y Pandiguando se presenta la problemática con la galería, la invasión del espacio público e inseguridad sobre este sector es muy grave, se retoma la situación de la calle 5 como zona de invasión de espacio público por el comercio informal y mototaxis. En el barrio

la Esperanza se presenta igualmente esta problemática por la carrera 1, calle 9 y 13 ocupada por venta de materiales para construcción. En el barrio Popular hay ocupación de espacio público por el comercio, sobre la carrera 17 se presenta la invasión por volquetas y venta de materiales, además el Sector Occidente se ve afectado por esta invasión.

Ilustración 18-Invasión de vehículos a espacios públicos

Componente y tipo de espacio público	Comun a 1	Comun a 3	Comun a 4	Comun a 5	Comuna 6	Comun a 8	Comun a 9	Área m ²
Espacio público para la movilidad	1948	3283	6325		94			11650
Vías peatonalizadas			6325		94			6419
Rotonda	1948	3283						5231
Espacio público de encuentro y permanencia	33830	42806	29881	4683	521	35733	107	147561
Parque	24243	14879	24120	4683	499	34095	107	102626
Plaza		9410						9410
Plazoleta			2266					2266
Zona verde	9587	18517	3495		22	1638		33259
Total, general	35778	46089	36206	4683	615	35733	107	159211

Fuente: Información basada en Diagnostico POT (2015)

Ilustración 19-Invasión al espacio público por vendedores ambulantes y comercio

Componente y tipo de espacio público	Comun a 1	Comun a 3	Comun a 4	Comun a 6	Comun a 8	Comun a 9	Área m ²
Espacio público para la movilidad			2857	6325	94		9276
Vías peatonalizadas			6325	94			6419
Rotonda		2857					2857
Espacio público de encuentro y permanencia	4493	36898	17515	22	35733	107	94768
Parque		14879	12992		34095	107	62073
Plaza		9410					9410
Plazoleta			2266				2266
Zona verde	4493	12609	2257	22	1638		21019
Total, general	4493	39755	23840	116	35733	107	104044

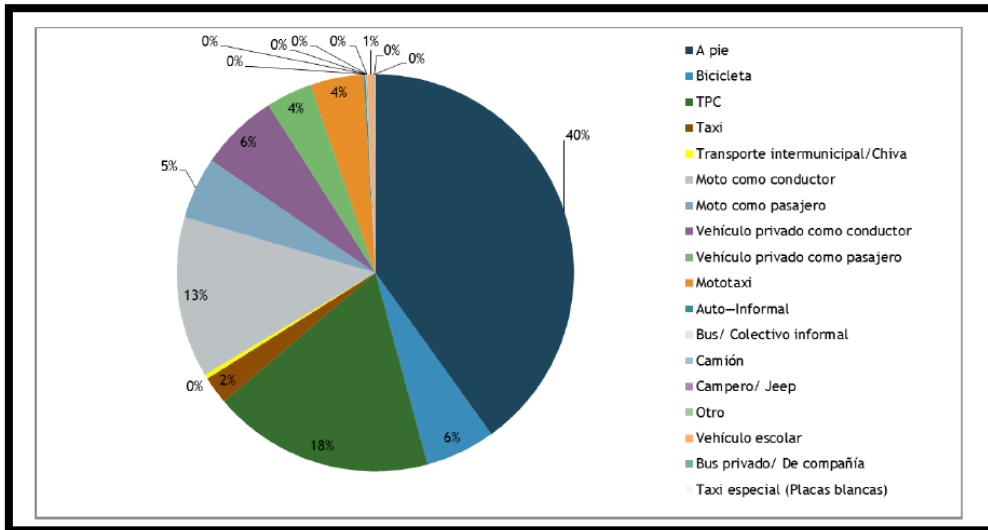
Como se puede evidenciar hay una grave problemática en invasión con el espacio público ya sea por los vehículos o por el comercio informal en donde se evidencia de una manera muy notoria la necesidad de trabajar para cubrir parte de las necesidades básicas para este grupo de personas, en este mismo sentido se realizó una zona de influencia con los predios que tiene uso comercial, y el resultado fue que también están en invasión por el comercio informal, en total son 264 predios con invasión de uso comercial.

Además de ello se está desperdiciando las fuentes hídricas en las cuales no hay un espacio para interactuar con la naturaleza y disfrutar de un momento paisajista, de tal modo que el proyecto propone transformar las principales rondas de los ríos de la ciudad para aprovechar su potencial paisajístico y como espacio de recreación. El aprovechamiento de estos espacios puede generar corredores estratégicos de conexión multimodal, aumentar el acceso de la población a espacios de calidad

ambiental y paisajística, y potencialmente incrementar los indicadores de espacio público efectivo en la ciudad.

6.1.18 Participación de viajes por persona en Popayán

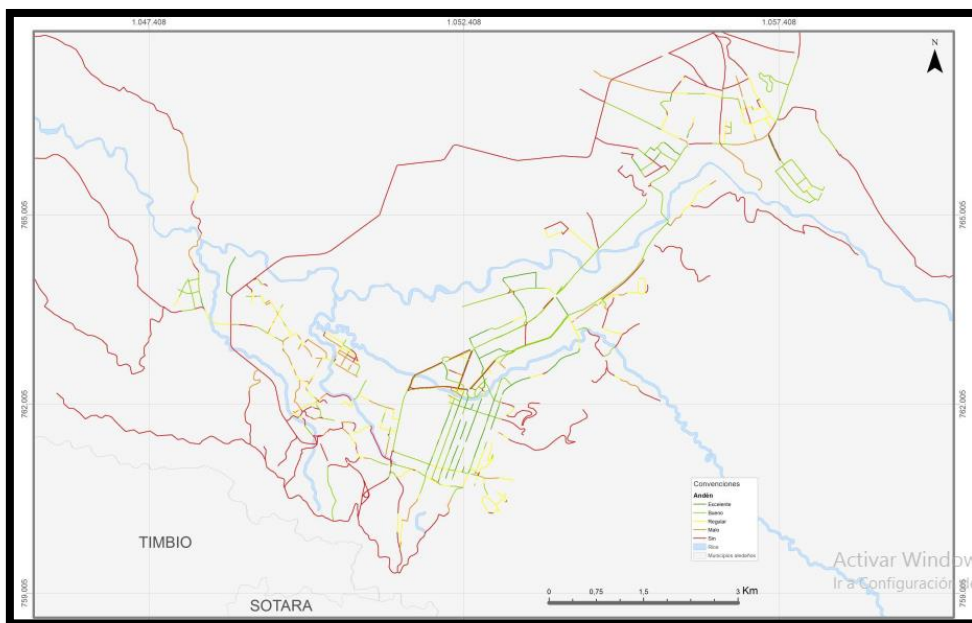
Ilustración 20-Participación modal de viajes realizados por persona mayores de 5 años de Popayan



Fuente: Plan de Movilidad para la ciudad de Popayán, Pag 99. Informe 4: Diagnóstico Parte II

De esta forma se puede apreciar que es la movilidad peatonal el principal protagonista, en ese sentido se vuelve muy importante analizar la infraestructura relacionada con este modo de movilidad. Se encuentra un diagnóstico de las misma en el siguiente mapa.

Ilustración 21-Estado de los andenes en la red inventariada

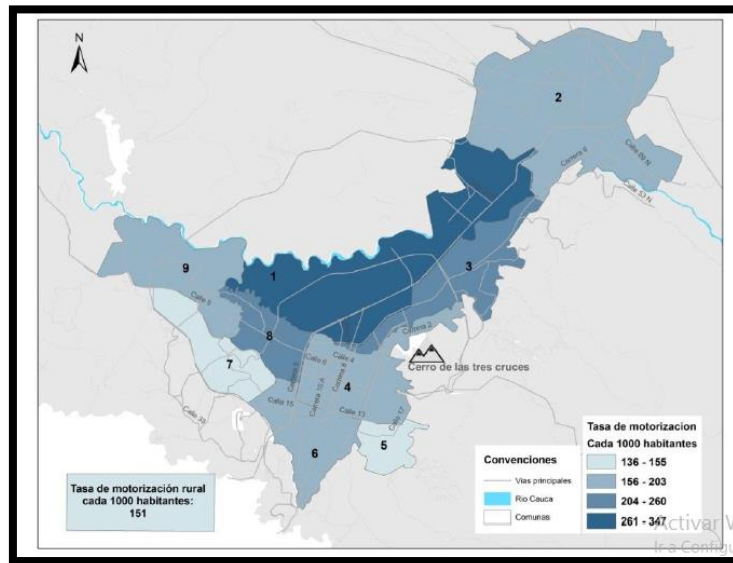


Fuente: Plan de Movilidad para la ciudad de Popayán, Pag 78. Informe 4: Diagnóstico Parte II Julio de 2015

Nuevamente se observar como la infraestructura peatonal en las comunas 6,7 y8 en donde se localiza buena parte de la población en condiciones socioeconómicas menos favorables es la que tiene una infraestructura peatonal en mal estado o nula.

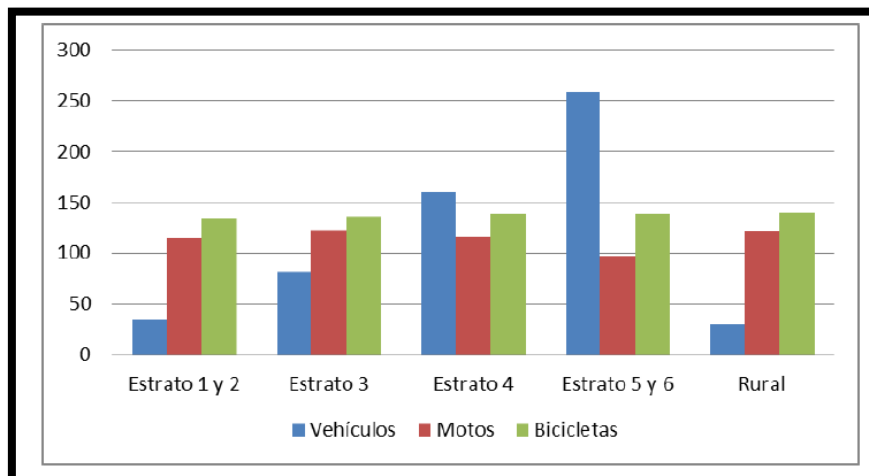
Cuando se analiza las tasas de motorización se puede ver unos niveles de motorización menores en los sectores donde existe población de más bajos recursos económicos.

Ilustración 22-Tasa de motorización



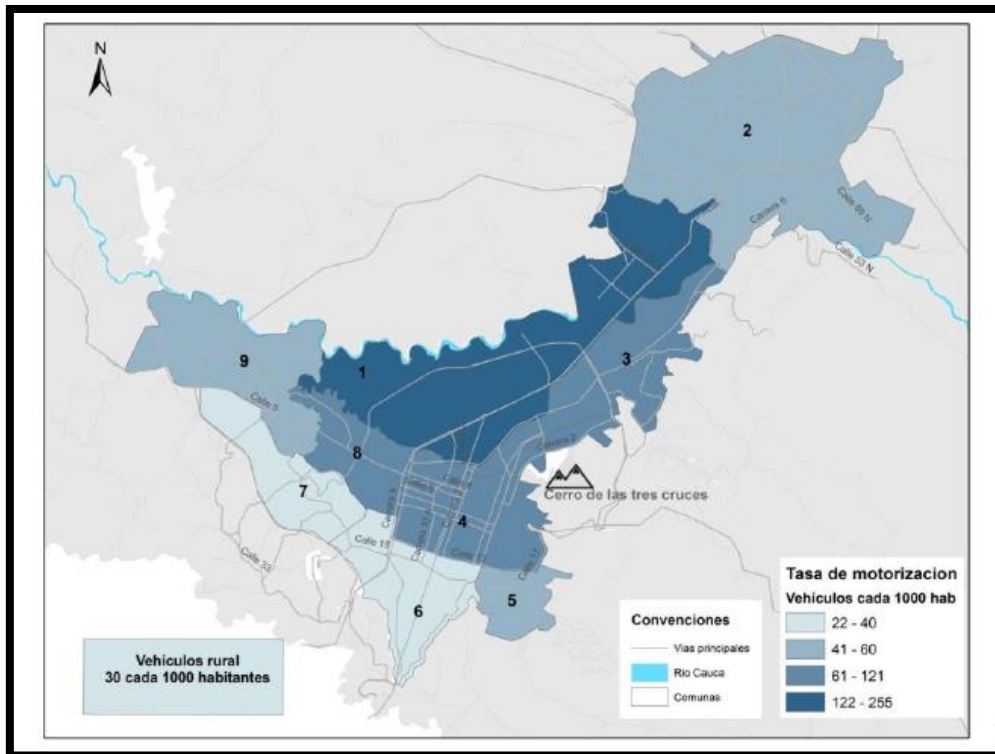
Fuente: Plan de Movilidad para la ciudad de Popayán, Pag 63. Informe 4: Diagnóstico Parte II Julio de 2015

Ilustración 23- Tipo de vehículos motorizados por cada mil habitantes mayores a 5 años por estrato



Fuente: Plan de Movilidad para la ciudad de Popayán, Pag 63. Informe 4: Diagnóstico Parte II Julio de 2015

Ilustración 24- vehículos (automóvil, campero, pick up, taxi) cada mil habitantes mayores a 5 años



Fuente: Plan de Movilidad para la ciudad de Popayán, Pag 64. Informe 4: Diagnóstico Parte II Julio de 2015

De esta forma se ve una población que mayoritariamente hace la mayoría de sus viajes a pie en sectores en donde la infraestructura peatonal es mala o inexistente, y en donde tal vez por su propia capacidad económica tiene tasas bajas de motorización. Esto nuevamente nos muestra las inequidades en el territorio y que sustenta los desequilibrios en la ciudad.

Adicionalmente el estudio de huella urbana manifiesta que existen unos crecientes problemas estructurales de movilidad, debido al que los nuevos crecimientos se están ubicados en la periferia, lo cual genera una serie de conflictos debido de los incrementos de los viajes al centro, que tiene solo un eje vial al norte.

Ante este panorama el estudio considera que el sistema de centralidades propuesta por el POT al encontrarse ligado a esos escasos ejes viales no puede resolver la creciente demanda de viajes que se dirigen a los lugares comerciales y a los equipamientos.

El estudio de huella Urbana en sus estrategias contempla que en este contexto la creación de ejes urbanos integradores que puedan conectar las centralidades existentes, es importante en la construcción de una ciudad más sostenible. (parafraseado de estudio huella urbana pág. 248).

Conclusión desequilibrio urbano e inequidad

La ciudad de Popayán presenta un desequilibrio territorial, el cual tiene un importante aspecto de inequidad, debido a que las zonas donde habitan la población con menos recursos son aquellas que presentan las mayores deficiencias de estructura urbana, las cuales se ven reflejados en:

- 1- Un reparto desigual de equipamientos públicos.
- 2- Una distribución inequitativa del espacio público efectivo, el cual se encuentra centrado en los lugares donde vive la población con mayores ingresos.
- 3- Una deficiente infraestructura para la movilidad especialmente para la dedicada a la peatonal.

- 4- El marcado fenómeno de segregación socio espacial,
- 5- Los menores valores del suelo se encuentran en los sectores donde habita la población de menos ingresos, y en donde adicionalmente se encuentra el mayor déficit de infraestructura urbana.
- 6- Un fenómeno de hacinamiento en ciertas zonas de la ciudad, en donde vive la población de bajos ingresos habita una alta densidad y en poco espacio construido.

En este sentido el objetivo planteado por el plan de ordenamiento territorial de la ciudad, en términos de poder abordar los desequilibrios urbanos a través de la planificación de un sistema de centralidades no se cumplió. Lo cual nos lleva a la necesidad de poder estudiar y analizar lo sucedido con las centralidades contempladas en el POT.

6.2 Verificación del cumplimiento normativo de los estudios realizados sobre las centralidades en la ciudad de Popayán para el POT del 2019.

6.2.1 Observaciones preliminares

La ciudad de Popayán presenta varios desequilibrios territoriales los cuales se ven reflejados en un reparto desigual de los equipamientos públicos, el marcado fenómeno de segregación socio espacial, el déficit de espacio público de calidad, el cual se concentra en los sectores menos favorecidos, zonas con bajo valor del suelo, zonas donde habita población de bajos ingresos con poco espacio construido y alta densidad, es decir viviendo en hacinamiento y precariedad.

El plan de ordenamiento territorial del 2002, consideró que la forma de poder abordar los anteriores desequilibrios en la ciudad era a través del sistema de Centralidades el cual es un componente artificial estructurante que hace parte del componente general y del modelo de ocupación del territorio. Los desequilibrios tal como evidencian los diferentes estudios, persisten, y los mismos consideran que una forma de resolver los problemas ya mencionados es a través del Sistema de Centralidades. En este sentido no se entiende, porque este sistema pasa de ser en el cuerdo 06 de 2002 un componente estructurante del territorio a un componente de la norma urbanística de usos de suelo, como una clasificación de lo que se llaman Áreas de Actividad, denominada Áreas Centrales o Especiales en la propuesta de ajuste presentada por Ezquiaga. Es decir, las centralidades bajo esta propuesta son unas áreas que definen los límites de unas zonas que permiten o no el desarrollo de las cuatro tipologías de uso y dejan de ser consideradas un sistema complejo que puede tener estrategias distintas a la localización de actividades.

Adicionalmente, la delimitación presentada como Áreas Centrales o Especiales, no se ajustan a las dinámicas de la ciudad y no es claro cómo se determinó el polígono que las delimita.

Se realiza las siguientes observaciones puntuales a los productos presentados por la consultoría Ezquiaga, donde se observa que o hay coherencia, ni está articulado en cuanto a la definición de centralidad, función y su alcance, tal como se muestra a continuación.

2. Políticas y objetivos de largo plazo 2.5 Política de fortalecimiento del rol municipal en el contexto regional- COMPONENTE GENERAL	Popayán tiene una posición geográfica estratégica en el occidente colombiano, toda vez que tiene el potencial de ser un nodo de articulación del circuito de la salida al mar desde Tumaco y Buenaventura, al mismo tiempo que integra funcional y culturalmente las regiones sur y centro de la gran región pacífico. El municipio de Popayán deberá configurarse como una centralidad de desarrollo comercial y de servicios, educativa y cultural de escala supramunicipal.
--	--

Observación: No se ve reflejado en la visión y no es claro cómo debe configurarse esta centralidad de carácter regional, si el sistema de centralidades desapareció de la propuesta hecha en estos documentos.

<p>2.10 Política de Mejoramiento del hábitat urbano y rural: -1.1.5 Objetivos de la política de Mejoramiento del hábitat urbano y rural- COMPONENTE GENERAL</p>	<p>Promover la densificación de la centralidad es de la ciudad como estrategia de revitalización urbana con actividades que fomenten el uso continuo del espacio público efectivo y de optimización de los servicios sociales, espacio público y demás infraestructuras de soporte existentes.</p>
--	--

Observación: como el sistema de centralidades desaparece en los documentos encontrados no se entiende como se podrá hacer realidad esta política si no existe identificación ni delimitación de las centralidades nuevas ni existentes.

<p>1.10- Normas urbanísticas - 1.10.1.2 Áreas de actividad</p>	<p><i>Área de actividad múltiples: Son áreas con actividad económica vinculadas a la infraestructura vial sobre los corredores de movilidad de media y alta dinámica, son receptoras de población flotante atraída por el uso principal base o predominante comercial y de servicios, industrial o dotacional que prestan servicio local o regional y/o de soporte de cobertura local a las áreas residenciales. El uso principal agregado inicial es el residencial y/o dotacional los cuales pueden ser modificados variados o adicionados para aumentar las posibilidades interacción social y de lograr una mayor vitalidad en el espacio público.</i></p> <p>Área de actividad central o especial: En estas áreas se desarrollan diversas actividades y funciones, y se organizan como núcleos o centralidades con actividad económica que atraen población en masa por motivos de empleo o educativos y es receptora de población flotante. Su uso principal base es comercio y servicios con alta densidad empresarial o industria o dotacional donde confluyen por lo menos dos de ellos. El uso principal agregado inicialmente es el dotacional y/o residencial, los cuales pueden ser modificados, variados o adicionados para aumentar las posibilidades de interacción social y de lograr una mayor vitalidad en el espacio público. Pueden aparecer nuevos núcleos o centralidades que podrán ser incorporados posteriormente al área de actividad central o especial si se presenta las características establecidas en la definición del área de actividad central o especial</p>
--	---

	<p>Pueden aparecer nuevos núcleos o centralidades que podrán ser incorporados posteriormente al área de actividad central o especial si se presenta las características establecidas en la definición del área de actividad central o especial</p>
--	--

Observación: Como la propuesta realizada deja de ver las centralidades como un sistema para convertirlas en una delimitación del suelo urbano, esto crea una norma generalizada permisiva sin delimitaciones, en donde se supone que las centralidades surgen de forma espontánea y natural.

<p>TÍTULO I. COMPONENTE GENERAL</p>	
<p>CAPÍTULO II. Políticas, Objetivos Y Estrategias De Ordenamiento Territorial / Artículo 4. Política De Fortalecimiento Del Rol En El Contexto Regional</p>	<p>El municipio de Popayán deberá configurarse como una centralidad de desarrollo comercial y de servicios, educativa y cultural de escala regional. El desarrollo de esta política permitirá capitalizar la convergencia de proyectos regionales, brindando las posibilidades de localización de usos del suelo que resultan estratégicos y compatibles con las dinámicas municipales con la suficiente flexibilidad y diversidad.</p>
<p>ARTÍCULO 13. Objetivos De La Política De Mejoramiento Del Hábitat Urbano Y Rural</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Promover la densificación de las <u>centralidades</u> de la ciudad como estrategia de revitalización urbana con actividades que fomenten el uso continuo del espacio público efectivo y de optimización de los servicios sociales, espacio público y demás infraestructuras de soporte existentes.

Observación: Nuevamente los documentos presentan fuertes contradicciones al tener política y objetivos relacionados con un sistema de centralidades el cual no se encuentra concebido como un sistema estructurante de la ciudad, ni como nada parecido en la propuesta que se encuentra en los documentos entregados. Es decir, si bien se menciona las centralidades como elementos importantes en algunos apartados, no se le da ese carácter de propuesta realizada por la empresa consultora, lo cual se considera erróneo.

TÍTULO II. COMPONENTE URBANO	
CAPITULO I. Políticas Y Estrategias Del Componente Urbano / Artículo 119. Estrategias En Suelo Urbano Y De Expansión Urbana.	1. Consolidar una ciudad compacta con el fin de reducir la presión de urbanización sobre los bordes urbanos, áreas de alta importancia ecosistémica y zonas en condiciones de riesgo, mediante la definición de acciones urbanísticas que promuevan procesos de redensificación en áreas centrales, mezcla de usos y cualificación del espacio urbano aprovechando el potencial de transformación que genera la implementación del sistema de transporte público.

Observación: Al encontrar este tipo de estrategias en el componente urbano, se esperaría que esto tuviera alguna relación con el modelo de ocupación del territorio y con los contenidos del componente general, pero nuevamente se evidencia una incongruencia y falta de articulación entre la propuesta general y los desarrollos específicos.

CAPITULO III. Normas Para Los Aprovechamientos Urbanísticos	<i>las industrias clase II tipo A y clase III con Mediano Impacto Ambiental (MIA) y Alto Impacto Urbanístico (AIU). Se permite en áreas de actividad múltiple y área de actividad central o especial condicionadas a concepto previo de favorable de la Oficina Asesora de Planeación Municipal y Concepto de viabilidad emitido por la entidad municipal, regional o nacional en aquellos casos que la Secretaría de Salud lo exija.</i>
--	---

Observación: Aquí se observa como las centralidades solo son vistas como áreas que delimitan zonas de la ciudad con el fin de permitir ciertas actividades, pero tal como se puede evidenciar en este apartado la reglamentación al ser muy general no llegaría a generar un impacto importante o positivo a la ciudad en la consolidación de áreas centrales que ayuden al equilibrio urbano.

<p>ARTÍCULO 171. Áreas De Actividad.</p>	<p><i>Área de actividad múltiple. Son áreas con actividad económica vinculadas a la infraestructura vial sobre los corredores de movilidad de media y alta dinámica, son receptoras de población flotante atraída por el uso principal base o predominante comercial y de servicios, industrial o dotacional que prestan servicio local o regional y/o de soporte de cobertura local a las áreas residenciales. El uso principal agregado inicial es el residencial y/o dotacional los cuales pueden ser modificados, variados o adicionados para aumentar las posibilidades de interacción social y de lograr una mayor vitalidad en el espacio público.</i></p> <p><i>Pueden aparecer nuevos ejes nuevo o existentes que podrán ser incorporados posteriormente al área de actividad múltiple, si se presenta las características establecidas en la definición del área de actividad.</i></p>
<p>Área de actividad central o especial. En estas áreas se desarrollan diversas actividades y funciones, y se organizan como núcleos o centralidades con actividad económica que atraen población en masa por motivos de empleo o educativos y es receptora de población flotante. Su uso principal base es comercio y servicios con alta densidad empresarial o industria o dotacional donde confluyen por lo menos dos de ellos. El uso principal agregado inicialmente es el dotacional y/o residencial, los cuales pueden ser modificados, variados o adicionados para aumentar las posibilidades de interacción social y de lograr una mayor vitalidad en el espacio público. Pueden aparecer nuevos núcleos o centralidades que podrán ser incorporados posteriormente al área de actividad central o especial si se presenta las características establecidas en la definición del área de actividad central o especial</p>	

Observación: En este planteamiento se puede evidenciar un visión reduccionista de las centralidades y su potencial para generar equilibrio y equidad, teniendo en cuenta que, esta vista solo como polos de actividad económica y de servicios, lo cual impide pensar en centralidades o sub-centralidades de escala de barrio, escala que permite llevar servicios a los sectores en donde existe carencia de estos.

6.3 . Definición las centralidades y sub - centralidades de la ciudad de Popayán

6.3.1 Estudios económicos de la ciudad Popayán

El municipio de Popayán es eminentemente urbano, tiene un 88,1% de población urbana y 11,9% de población rural. Cuenta con 9 comunas y 23 corregimientos, resguardos de Poblazón y Quintana; y la microcuenca del Río Piedras con las veredas Las Huacas, El Canelo, Quintana, El Clarete y el Cabuyo.

CORREGIMIENTO	VEREDAS
Resguardo Indígena de Quintana	San Isidro, Laguna, San Juan, Cabuyo, El Hatico, Santa Teresa, San Ignacio, El Canelo, Velasquillo, Arrayanales, La Esmeralda
Resguardo Indígena de Poblazón	Pobñazón, Buena Vista, Pisoje Alto, Imperio, Santa Elena y Alto Pesares.
Las Piedras y El Canelo (Asocampo y Asoproquintana)	Las Huacas, El Canelo, Quintana, Clarete, el Cabuyo.

La estructura económica del municipio se soporta en primer lugar, en el sector servicios y fundamentalmente en las ramas del comercio, educación y turismo. En segundo lugar, en el sector financiero. En tercer lugar, en la agroindustria.

De acuerdo con el informe elaborado por la Cámara de Comercio del Cauca, sobre el comportamiento empresarial de Popayán y el Departamento del Cauca durante el período comprendido entre enero y diciembre de 2006, se plantea lo siguiente:

- En el Departamento del Cauca se crearon 169 nuevas empresas durante el año 2006, de las cuales el 57% fueron domiciliadas en el municipio de Popayán, el 15% en Santander de Quilichao, 8% en Caloto, 5% en Puerto Tejada, 2% en Villa Rica y un 13% en otros municipios; con lo cual puede evidenciarse, que la dinámica empresarial se acentúa desde la capital caucana - Popayán, hacia el norte del Departamento.
- De acuerdo con la actividad económica de las empresas creadas, se puede establecer que los renglones económicos más dinámicos en Popayán y el Cauca son: *comercio, actividad inmobiliaria, agroindustria, servicios, agricultura, transporte y almacenamiento, construcción.*

Por otro lado, dada la acción institucional del Departamento y del municipio (a través de la UMATA) y de otras organizaciones como el Comité de Cafeteros del Cauca, de gremios, cooperativas y asociaciones, se ha logrado la dinamización de sectores productivos que son promisorios como:

- En el sector agropecuario y agroindustrial: *agro cadenas, cafés especiales regionales, forestal, ganadería, hortofrutícola.*
- Otros sectores: *artesanías, industria del software, minería, conocimiento, turismo.*

El municipio de Popayán, en el área rural es netamente agrícola y entre sus principales cultivos están el café, la caña panelera, el maíz, la yuca, el plátano, los frutales y las hortalizas; también la explotación ganadera y forestal. Los terrenos planos resisten una agricultura intensiva y es necesario que así se haga cuando las condiciones lo permitan, estableciendo las ganaderías y los bosques en las zonas más pendientes. Cerca de la cuenca de los ríos Palacé - Robles, hay un área plana, localizada a la salida de Popayán. En la actualidad estos suelos están explotados con ganadería de tipo extensivo sin manejo especial; y se consideran aptos para cultivos de maní, frijol, yuca, arracacha, arveja, cebolla y hortalizas. En las cuencas de la Meseta, en áreas con pendiente no mayores al 12%. estos suelos están dedicados a una gran variedad de cultivos: maíz, frijol, yuca, hortalizas, plátano, banano, piña, caña panelera, arracacha, café, fique, papo, haba, cebolla, ullucos y cítricos con rendimientos bajos. Se recomiendan los mismos cultivos; y además arveja y pastos, usar barreras vivas y sembrar en curvas de nivel para prevenir la erosión.

A lo largo de la zona rural (aprox. 48.167.54 has) conviven comunidades campesinas, aproximadamente 2822 indígenas y 7541 afrodescendientes, distribuidas en 23 corregimientos (76 veredas) y 2 resguardos indígenas.

Dentro del diagnóstico del Plan de Desarrollo Municipal (2008) se establece que en la “dinámica rural se manifiestan graves problemas de exclusión social, hay un fuerte desequilibrio urbano-rural en el desarrollo socio-económico que estimula los desplazamientos campo – ciudad”. Entre las problemáticas identificadas se encuentran: “la existencia de zonas vulnerables a la presencia e incidencia de cultivos de uso ilícito”, así como la presencia de actores armados, el alto porcentaje de la migración juvenil a las ciudades lo que reduce las posibilidades del relevo generacional y el fortalecimiento de nuevos liderazgos, la transformación del escenario rural con la aparición de nuevos actores, formas de intervención y procesos de urbanización.

En el caso de estudio Colombia Entornos saludables (2015) “La estructura económica rural aún no se transforma y su perfil tradicional le resta funciones y peso específico en la economía regional. La actividad agropecuaria se desarrolla bajo sistemas tradicionales de producción con algunos cultivos de pan coger (maíz, frijol, yuca, arracacha en menor proporción, hortalizas y frutales) y ganadería especializada y extensiva, los cuales generan pequeños excedentes para comercialización. La tenencia de la tierra se caracteriza por la presencia de minifundios que oscilan entre 0,5 y 5 has, con suelos de baja fertilidad natural, topografía crítica en algunos corregimientos y problemas en cuanto a la infraestructura vial de la región, principalmente en época de invierno” (PDM, 2008).

La presencia institucional en el área rural es baja centralizándose las acciones en el sector agropecuario y productivo a cargo de la UMATA, la falta de implementación de proyectos integrales se manifiesta en un alto porcentaje de necesidades básicas insatisfechas, de acuerdo con indicadores que miden las condiciones de vida de la población, reflejando limitaciones para acceder al trabajo, a la educación, a la salud y en general a los servicios sociales básicos.

Desde el punto de vista ambiental la zona rural se constituye en un escenario de alto potencial ecológico, sin embargo, se presentan graves problemas ambientales como la contaminación hídrica, prácticas indiscriminadas con los recursos naturales como las quemadas indiscriminadas en los cultivos, inadecuado manejo de los residuos sólidos y del suelo agudizando la erosión; reflejándose en el deterioro del paisaje natural.

De lo anterior y con el estudio de (Regional, n.d.) se evidencia que Popayán tiene relaciones económicas con el resto de los municipios del Cauca es evidente la relación que tiene con las plazas de mercado, como el emblema conocido proyecto acompañado por el Ministerio de Cultura para comerciantes y trabajadores de la plaza de mercado del barrio Bolívar en el año 2013: es “Popayán, Ciudad Región; Popayán, Ciudad de Pueblos” (Ministerio de Cultura, 2013), entre las más importantes esta la plaza del barrio Bolívar debido a que todos los pueblos comparten este espacio. Hoy, las plazas de mercado se constituyen en espacios populares para intercambiar sabiduría tradicional, fomentar prácticas culturales, incrementar el sentido de pertenencia de comerciantes y vecinos, y garantizar la seguridad alimentaria con nutrición a precio justo Coronado (2010)

La plaza de mercado del barrio Bolívar tiene un sin número de puestos de trabajo, recogiendo a todos esos pequeños productores que vienen de sus fincas a vender lo producido, en un mercado indígena que barca los días lunes, miércoles, jueves y viernes llegan aproximadamente 300 productores, esta plaza tiene una gran diversidad campesina, indígena, afro y urbana de la región.

Entonces, la importancia de las plazas de mercado en especial de la plaza de mercado del barrio Bolívar, se encuentra no sólo en la multiplicidad de gentes y prácticas forjadas y salvaguardadas como un

patrimonio en estos espacios, sino también en la fuente de subsistencia misma que implica y se pone en juego para todos aquellos involucrados en ellas.

Por otro lado, según el estudio de Findeter Competitiva (n.d.) es para mejorar las condiciones de vida de la población de las ciudades depende fundamentalmente de la dinámica económica y del grado en el cual esta última permite crear mayores niveles de empleo de manera sostenible como una condición fundamental el bienestar. Depende igualmente del grado en el que las políticas sociales están orientadas hacia la promoción de la equidad, en particular a través del fortalecimiento del capital humano en todas las etapas del ciclo de vida. En ese sentido, la sostenibilidad económica y social de las ciudades tiene que ver con la existencia de condiciones adecuadas de educación, salud y seguridad que, acompañadas de altos niveles de productividad y empleo de calidad, generen bienestar social

En este sentido se mira las fortalezas que tiene la ciudad entre las cuales está la salud pública cobra gran relevancia en el desarrollo socioeconómico de las ciudades (ONU, 2015). Una población con buena salud puede aspirar a una movilidad social ascendente, en el sentido de mejores oportunidades y/o capacidades para estudiar y trabajar. El tratamiento de enfermedades, el control de la natalidad y la mortalidad de todas las edades, y la atención al segmento de la población más vulnerable, redundan en la dinamización de la economía y en el fortalecimiento de la competitividad. Popayán muestra unos resultados positivos en temas de salud. La esperanza de vida al nacer es de 72 años en los periodos comprendidos del año 2010 al 2015, siendo mayor en las mujeres (75 años) que en los hombres (69 años). En 2015, la tasa de mortalidad infantil en niños menores de cinco años fue del 13,6% que, según la metodología CSC, está en un punto considerado como fortaleza. No obstante, el resultado obtenido por la ciudad es alto si se compara con el de Pasto y Manizales, que muestran resultados del 12% y el 9,4%, respectivamente.

Ahora bien, de acuerdo con cifras del Sistema Integral de Información de la Protección Social (Sispro), para el año 2015 el municipio de Popayán contó con 140.816 personas afiliadas al régimen contributivo y 133.656 al régimen subsidiado, con una participación del 48,9% y del 46,5%, respectivamente. Para el mismo año, el régimen de excepción en el municipio afilió a 13.206 personas con una participación del 4,6% sobre el total de la población. En los últimos años la cobertura va en aumento tanto en la afiliación de personas al régimen contributivo como al subsidiado

Por el lado de la educación El municipio cuenta con un ratio de 14:1 estudiantes por docente, se tiene en cuenta que alcanzaría un nivel óptimo con cuatro estudiantes menos. En cuanto a las tasas de cobertura neta en educación, vale la pena mencionar, en primera instancia, que el municipio supera en todos los grados los promedios departamentales y nacionales. En lo que tiene que ver con primaria, secundaria y media, para el año 2015 Popayán mostró una variación porcentual negativa con respecto al 2014, mientras que en transición mejoró su cobertura. Respecto a la educación media, el municipio se encuentra en estado crítico de acuerdo con los valores de referencia de la metodología (<51%), pues para el mismo año registró una tasa del 43,1%. No obstante, comparada con los demás grados es más baja, lo cual puede encontrar explicación en un problema de deserción, al culminar el grado noveno.

Bajo esta problemática el Ministerio de Educación creó el programa de jornada única, el cual busca ampliar la jornada escolar para fortalecer competencias y realizar otras actividades (Min educación, 2018). En Popayán, este programa se ha implementado en cuatro instituciones educativas, dos en primaria (en los colegios Don Bosco y Julumito) y dos en bachillerato (en Nuestra Señora del Carmen y el Instituto Alejandro Humboldt). Sin embargo, es un reto fundamental mejorar la calidad educativa, pero una de los temas más urgentes a tratar es la pobreza y la desigualdad La situación de pobreza en la ciudad de Popayán fue del 31,4% para 2016, un aumento en 0,7 pp en comparación al año 2015. Por otro lado, el porcentaje de personas en pobreza y miseria según necesidades básicas insatisfechas (NBI) en la ciudad fue del 18%, según el Censo 2005. De cual manera es de gran importancia la generación de empleo en la ciudad el nivel de empleo representa entonces una de las principales fuentes de ingreso y se encuentra asociada al poder adquisitivo de las personas, lo que a su vez influye en su calidad de

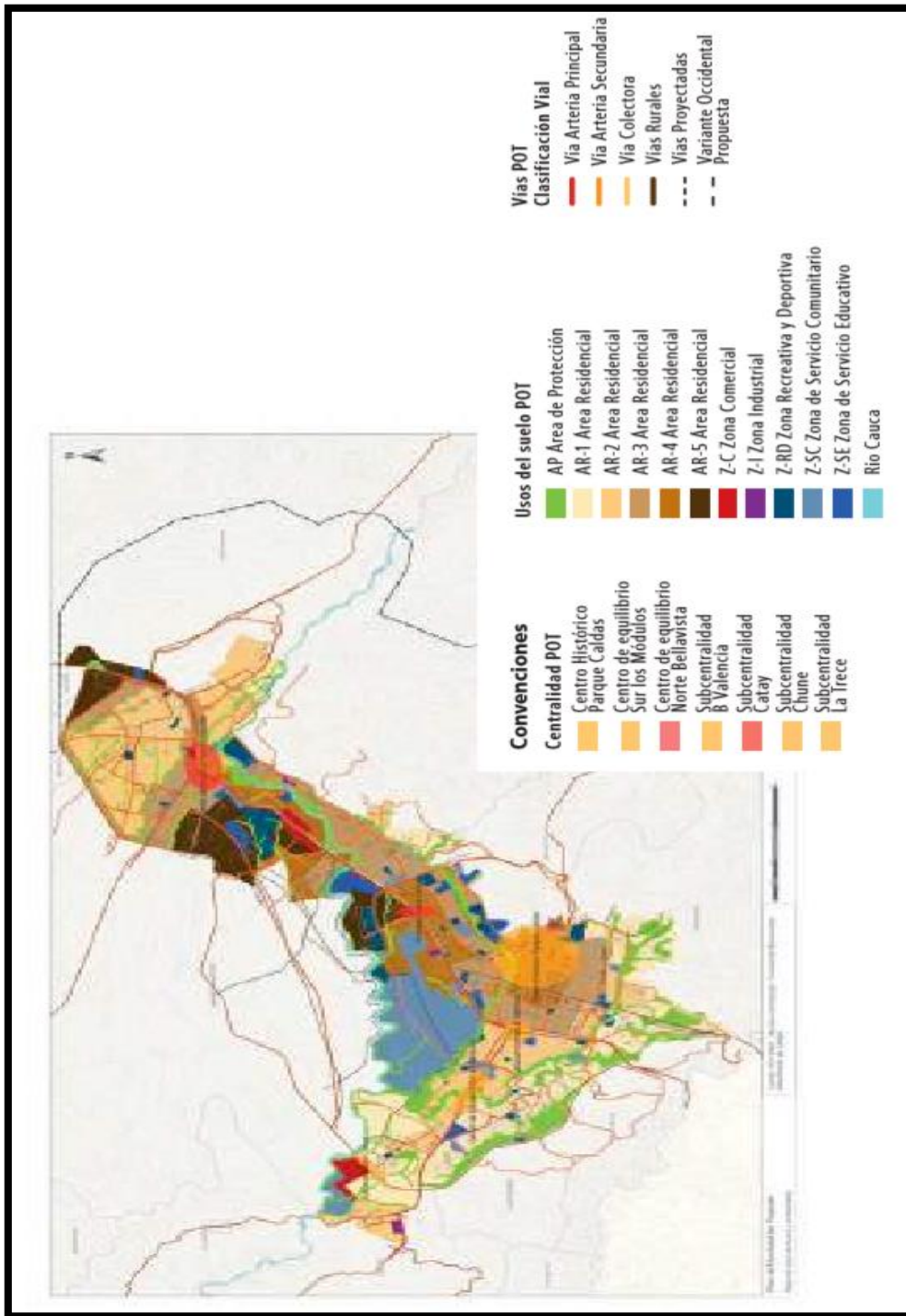
vida. En este sentido, Popayán ha realizado grandes avances en cuanto al manejo de las tasas de desempleo, puesto que se ha evidenciado una reducción de su promedio anual pasando del 17,4% en el 2011 al 12,7% en el 2016.

Así mismo la gastronomía es de gran valor para la ciudad con la biodiversidad y los reconocimientos a la oferta de productos de cocina tradicional del Cauca convierten al municipio en un referente de identidad y creatividad. El Congreso Nacional de Gastronomía que se realiza cada septiembre desde el año 2003, mantiene y mejora cada vez el reconocimiento gastronómico de la región, y cumple con los objetivos de exponer, difundir y recuperar las raíces culinarias del departamento y del país.

Esta iniciativa consolida a Popayán como un destino culinario, con varias rutas turísticas que se conjugan con el paisaje cultural, como por ejemplo las rutas del maíz y de la trucha. Ambas rutas turísticas buscan realzar la cultura gastronómica de la región caucana, la primera muestra el producto ancestral necesario para la creación de platos típicos como los tamales y las empanadas de pipián, y la segunda, busca integrar a las comunidades indígenas y campesinas en una experiencia de agroturismo. No obstante, tanto la designación de la Unesco como el Festival Gastronómico siguen estando en un plano secundario ante la población local y nacional, con poca resonancia para la comunidad internacional. En reacción a esto, como uno de los advenimientos del legado gastronómico, Findeter y Propaís impulsaron una iniciativa para revitalizar dos plazas de mercado en el barrio Bolívar y en la Esmeralda

La descripción anterior es de las centralidades existentes en la ciudad que se miran ilustradas en los siguientes mapas.

Ilustración 25-Centralidades y Usos del Suelo



Fuente: Estudio de Huella Urbana, Lavola, Findeter, Alcaldía de Popayán, Pag 114.

Actualmente, dadas las tendencias de ocupación del suelo y el crecimiento poblacional que ha crecido de forma desordenada, ha resultado de manera insuficiente proveer las demandas tanto de vivienda como de servicios, haciendo que la ciudad se generen grandes áreas residenciales en sus extremos. En las zonas comerciales, se encuentran ubicadas las centralidades (centro histórico, Sub-centralidad Catay, Centro de Equilibrio Norte Bellavista, Sub-centralidad B. Valencia, Centro de Equilibrio Sur Los Módulos y Sub-centralidad Chune), con corredores sobre la Carrera 9 y la Calle 7.

Ilustración 26-Esquema de Centralidades

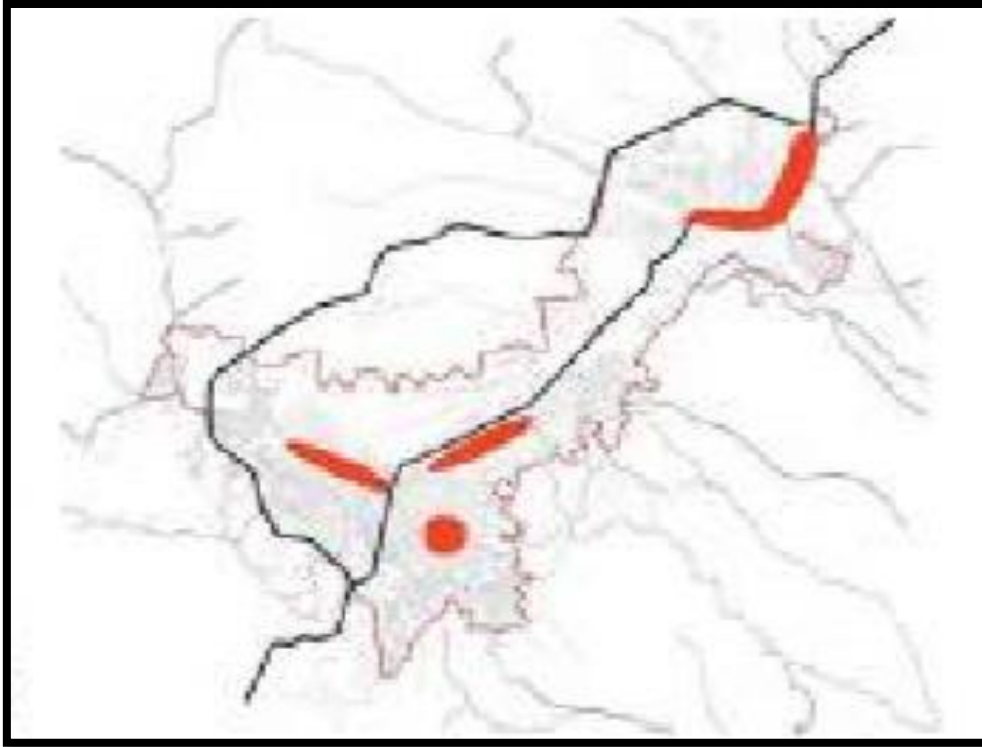


Fuente: Estudio de Huella Urbana, Lavola, Findeter, Alcaldía de Popayán, Pag 214.

De tal forma que la excesiva demanda de las zonas comerciales y de equipamientos que no ha sido suplida por las subcentralidades planteadas en el POT 2012 con el modelo de ciudad que fue propuesto define tres centralidades de carácter mixto atribuyendo a la ciudad una identidad propia i) el centro histórico; ii) centro de equilibrio sur (Los Módulos) planteada de forma lineal sobre el corredor comercial de la calle 5ª entre las carreras 25 y 31; y iii) centro de equilibrio norte (Bella Vista) sobre el corredor de la vía Panamericana entre las calles 65 N y 56 N y entre la transversal 9ª con la calle 61 N hasta la carrera 9ª.

En estas se propone aumentar la edificabilidad residencial y comercial desde la escala barrial y potenciar nuevas sub-centralidades de barrio en el resto de la ciudad. Igualmente, de igual manera se logra identificar sectores de gran actividad comercial del centro histórico y sus zonas aledañas, las diferentes galerías a las que se han ido incorporando nuevos centros comerciales y las Calles 4, 5, 8 N, 13, 17, 18 N, 65 N, Transversal 9 y 71 N; las carreras 6, 9 y 11; y el corredor de la antigua Panamericana. Pese a que el modelo de ciudad buscaba la mezcla de usos con una norma clara de actividades permitidas y compatibles con el residencial, la realidad impone una forma de zonificación muy segregada, donde en los sectores de la Calle 5ª, el mercado de la Esperanza, barrio Bolívar, Calle 9ª, y el sector norte de la Panamericana en el barrio Bella Vista, existe una importante actividad terciaria polarizada que genera congestión vehicular, conflictos de ocupación del espacio público y tensiones asociadas a la falta de disponibilidad de espacio.

Ilustración 27- Centralidades



Fuente: Estudio de Huella Urbana, Lavola, Findeter, Alcaldía de Popayán, Pag 214.

Acorde a la clasificación realizada por el POT la ciudad de Popayán existe un tipo de centralidad que buscan generar un equilibrio urbano entre diferentes sectores, en este orden de ideas se plantearon lo que se llamó centros de equilibrio de segundo orden para las zonas norte y sur de la ciudad, que son como unos espacios de articulación entre zonas de la ciudad, en donde el diagnóstico realizado por la FUP, considera que no se pudieron concretar.

En este orden de ideas mirando los equipamientos que cuenta la ciudad con su diferente demanda y su modelo de centralidades, es evidente de manera económica que para el sector del centro histórico es una centralidad de primer orden generando un sin número de trabajo tanto formal como informal, la siguiente centralidad sería la 13 por el comercio no sería tomada como subcentralidad como la define el plan y Findeter sino de manera económica la 13 es muy potencial económicamente y es relevante tomarla como centralidad, de igual manera se encuentra el centro norte de Bellavista haciendo una transformación de la identidad de la ciudad de Popayán lo que permitiría cunatificar los entornos, ordenar el comercio formal e informal con el objetivo de recuperar los espacios públicos y diferentes zonas verdes, generando así una centralidad importante para la satisfacción de las necesidades básicas sin necesidad que se tengan que desplazar a puntos muy alejados de su residencia, de igual manera se encuentran las plazas de mercado de la Esmeralda y el barrio Bolívar en donde su identidad es propia la unión de patrimonio campesino generando una centralidad importante de comercio económico casi todos los días de la semana es aquí donde se reúne la informalidad del campo, sin embargo estas zonas hay que acondicionarlas sin que afecte el espacio público y la movilidad generando una mayor flujo circular, de esta manera se propone las centralidades más importantes de la ciudad.

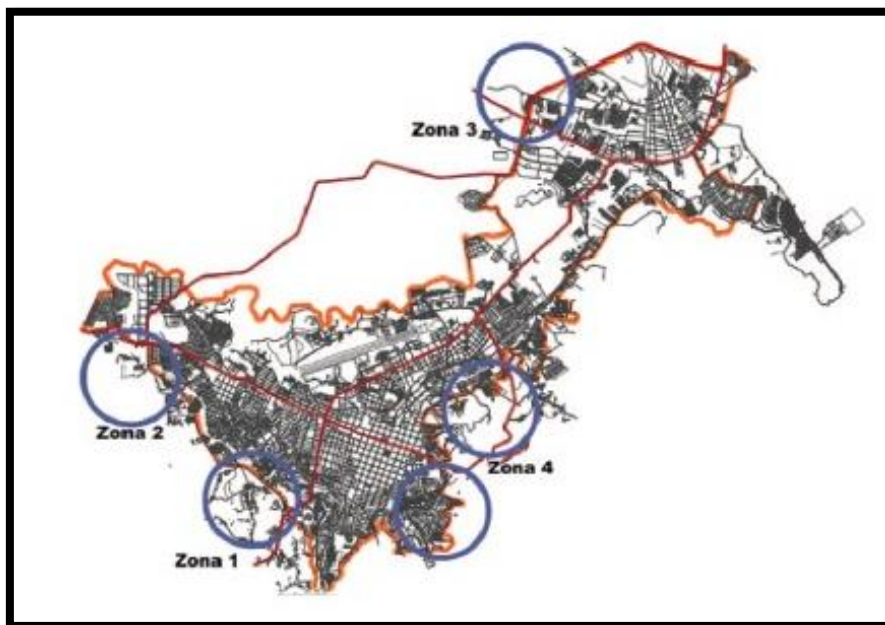
Por otro lado están las subcentralidades que no están presentes en el plan de desarrollo ni en el estudio de Findeter, de manera económica y tomando los equipamientos de la ciudad, debe considerarse el sector de Tulcán dado la Universidad del Cauca, el centro deportivo, el colegio industrial y las diferentes clínicas de Ciudad Blanca también se encuentra la movilidad peatonal para satisfacer sus necesidades es diaria y vienen de distintas regiones del Municipio, por otro lado se encuentra la subcentralidad de Campanario en donde también se cuenta con la Universidad Autónoma, también Terraplaza ubicada cerca al Sena norte en donde los desplazamientos son bastantes diariamente para solventar sus

necesidades, estas 3 subcentralidades mueven la ciudad, dado que Popayan cuenta con un sin numero de estudiantes de difernetes Municipios del país que hace que estas areas esten en un constante flujo economico generando nuevas oportunidades de ingresos a la ciudad promoviendo su crecimiento economico.

Según los estudios ya realizados se enviaron cartas a la Secretaria de Educacion, Terminal, Movilidad futura para evidenciar nuevas centralidades y subcentralidades en la ciudad de Popayan y arrojaron estos resultados, para el año 2005 las centralidades importantes son Cali, Pasto e Ipiiales pero en años mas adelante empieza aparecer Timbio, Piendamó y Morales las cuales no estan estalecidas en el POT pero de evidencia una gran importancia en la economia Caucana generandose centralidades nuevas.

Como se viene observando que la ciudad esta em continuo crecimiento rural-urbano que conlleva que las dinámicas de la ciudad cambien notablemente, lo que hace necesario indagar sobre las causas que llevan a que la población se asiente en estas zonas, lo cual, a su vez, sirve como referente para los procesos de planificación urbana venideros.

Ilustración 28-Zonificación del área rural urbana de la ciudad de Popayán 2013



Fuente: Elaboración a partir de la cartografía, POT (2002) Popayan

La ciudad está en continuo crecimiento, pero no lo hace de la misma manera en todas las direcciones; particularmente, existen algunas zonas que se encuentran catalogadas como áreas de expansión, en las cuales no presenta una dinámica de crecimiento como podría creerse, en el mapa 1, las zonas que presentan cambios significativos en la fisonomía de la ciudad. Lo particular de estos lugares es que rebasan lo establecido por la administración municipal a partir del POT, al irrumpir en zonas de frontera urbano-rural. En principio, el problema no es la irrupción en estos espacios, sino los motivos que hacen que las personas se trasladen a estos lugares y a la ciudad para cubrir sus necesidades insatisfechas.

De tal modo se hace un estudio evidenciando que municipios cuentan con una mayor densidad poblacional ilustrándolo en Qguis (Ilustraciones 32, 33 y 34) y las Población total de cada Municipio (ilustraciones 29,30 y 31). En donde en el total poblacional, resto y cabecera el mayor número de habitantes sin contra a la ciudad de Popayán es Santander de Quilichao, seguido de Puerto Tejada, Miranda, El Tambo, Cajibío, La Vega, Bolívar y Patía en los 3 mapas se hace relación con el número de equipamientos que tiene cada municipio y el número de desplazamientos, sin embargo para Santander de Quilichao no es un municipio que viajen bastante, a pesar de que tiene el 6% de equipamientos la población no viaja a este destino de igual manera sucede con el resto de municipios

nombrados la diferencia en que en cuestión de equipamientos están por debajo de 6%, 2%, 6%, 0.1%, 2%, 2%, 2%, 1% respectivamente después de Santander de Quilichao, con estas variables no se encuentra relación positiva sin embargo, se creía que la ciudad de Popayán contaba más relación con los municipios del sur de pero no es así dado que los mayores viajes se presentan en Cali, Ipiales y Pasto hasta el año 2010 en donde empieza aparecer Piendamó, Timbío, en el año 2018 son de importancia el Tambo, Morales, Piendamó y Timbío en los cuales El Tambo comienza a tomar importancia su nivel de jerarquía dado el acercamiento de la población a este sector para cubrir sus necesidades requeridas de esta forma toma lugar como una centralidad municipal, el resto de municipios donde las relaciones no dieron positivas en su totalidad se las puede considerar sub-centralidades pero más que todo en equipamientos donde los municipios vecinos se dirigen para sus necesidades requeridas y a nivel departamental las centralidades importantes están Pasto, Cali e Ipiales en donde se tenía certeza que Santander de Quilichao, Huila, Medellín, y Bogotá podían ser posibles centralidades sin embargo el estudio realizado por la Terminal De trasportes de la ciudad de Popayán revelo que las centralidades no estaban en el norte de Colombia sino al Sur.

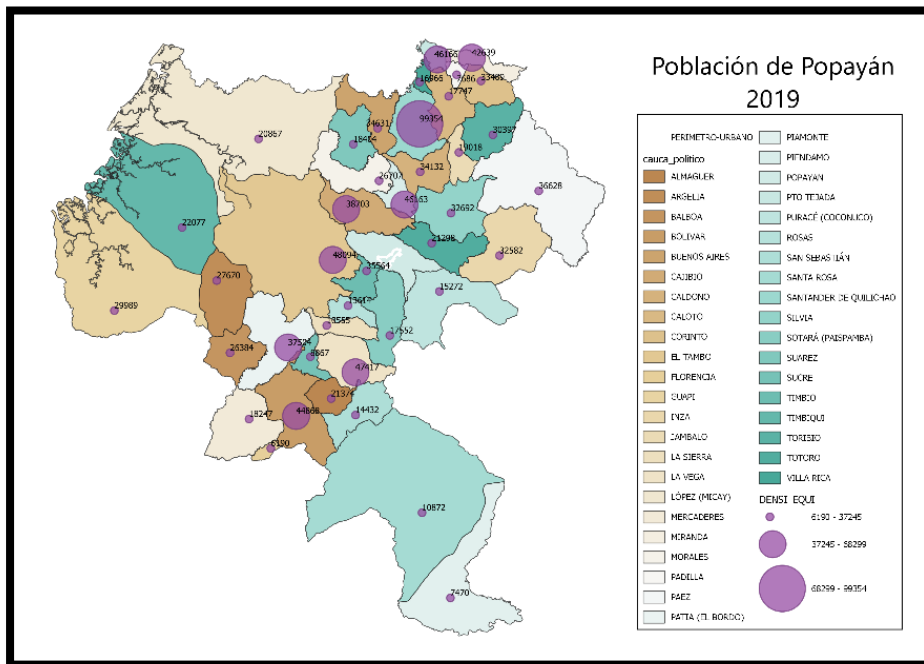
Ahora bien, si la población se mueve en múltiples direcciones es importante considerar cuáles son las razones que la llevan a tomar la decisión de cambiar su lugar de origen. Pues, como lo señala Rodríguez (2002), existen una serie de condiciones que llevan a que la población su desplazamiento:

La dinámica demográfica no es el determinante en última instancia del patrón de asentamiento de la población en el territorio en este estudio solo es una relación para los viajes que lleva la población en el sur y norte del departamento del Cauca. En el cual las hipótesis tomadas por las centralidades municipales y departamentales se configuran por una constelación de fuerzas socioeconómicas, ecológicas, tecnológicas, culturales y políticas, cuya actuación no es forzosamente coordinada. Grosso modo, estas fuerzas son:

El atractivo de las diversas áreas para su ocupación, que depende de muchos atributos. Esta gama se extiende casi indefinidamente; algunos sobresalen, y ello permite su clasificación: i) económicos: posibilidades de ganarse la vida; explotación de recursos naturales; presencia de consumidores, abastecedores, mano de obra y potenciales aliados o contrapartes para empresas y personas; ii) educativos: oferta de matrículas, de opciones de formación y capacitación; iii) calidad de vida: disponibilidad de espacio, existencia de servicios básicos y equipamiento, paisaje y ambiente grato; iv) seguridad ciudadana: ausencia o bajos índices de criminalidad, resguardo público o privado, privacidad; v) políticos: gobierno subnacional honesto, confiable, emprendedor, preocupado por las libertades y derechos ciudadanos; vi) socio comunitarios: comunidad residente integradora, confiable, visible, pujante, dinámica, etc.

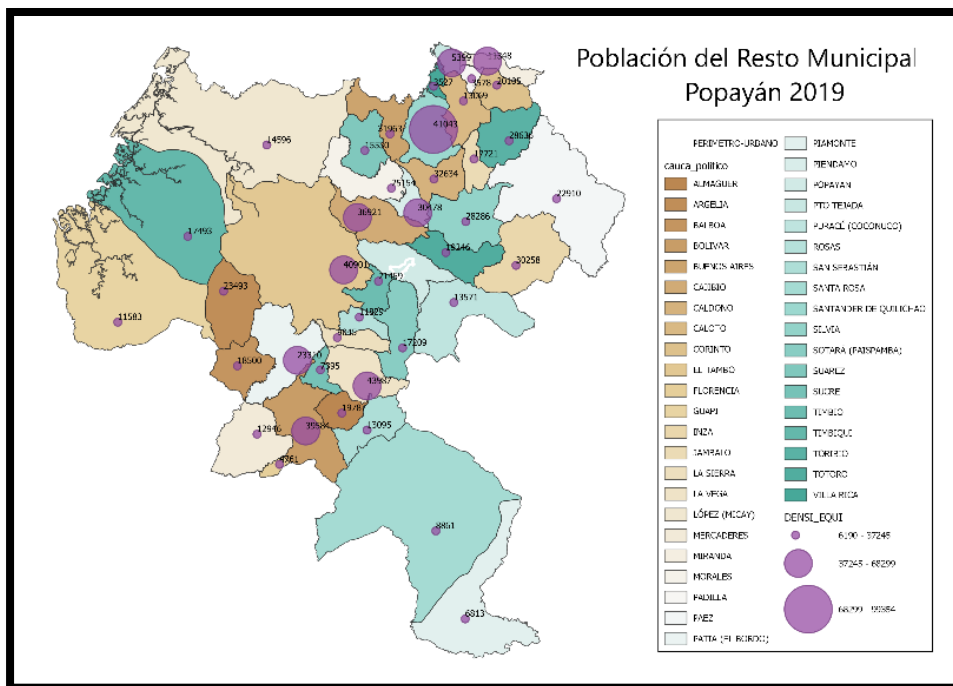
La conectividad, que depende del emplazamiento de las localidades y de sus vías y medios de transporte y de comunicación, también desempeña un papel importante en el atractivo de los asentamientos. Es de gran importancia de igual manera considerar que la ciudad de Popayán posee un gran número de estudiantes de la Universidad del Cauca sin contar los otros centros educativos y vienen de estas ciudades por un tiempo determinado y vuelven a su ciudad origen de la que dependen muchos factores, además de que a la ciudad vienen de todos los Municipios a vivir a la ciudad y en fines de semana vuelven a sus casas y las causas son las mencionadas anteriormente

Ilustración 29-Poblacion Popayan 2019



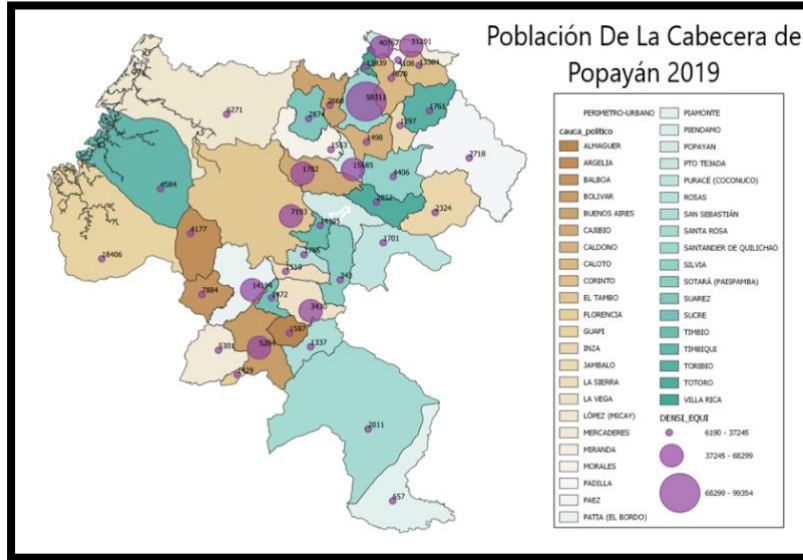
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 30- Población del resto Municipal Popayan 2019



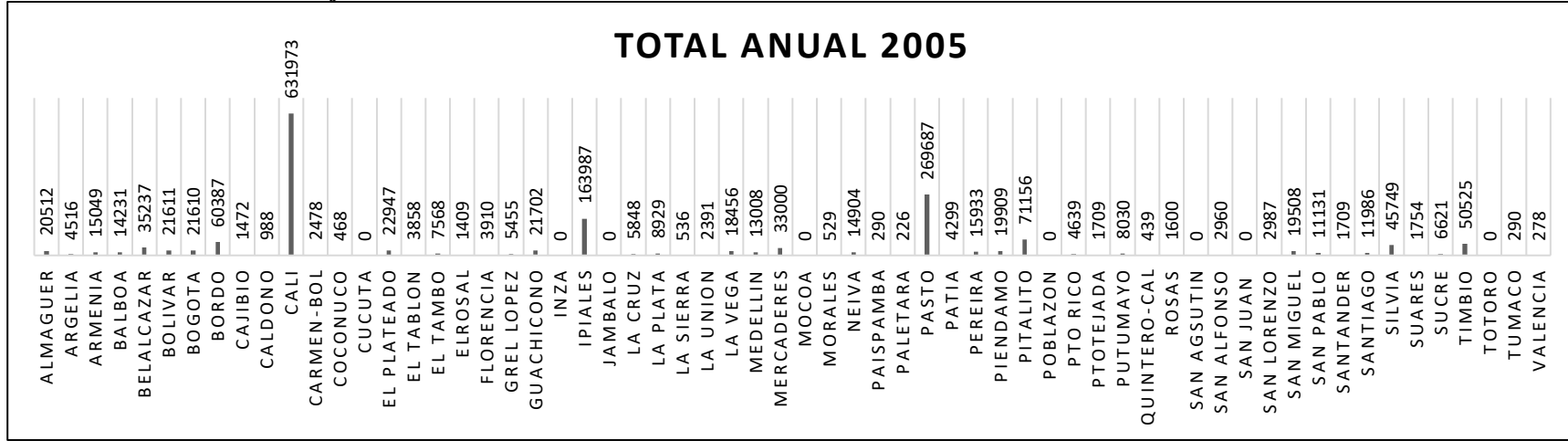
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 31-Poblacion de la cabecera de Popayan 2019



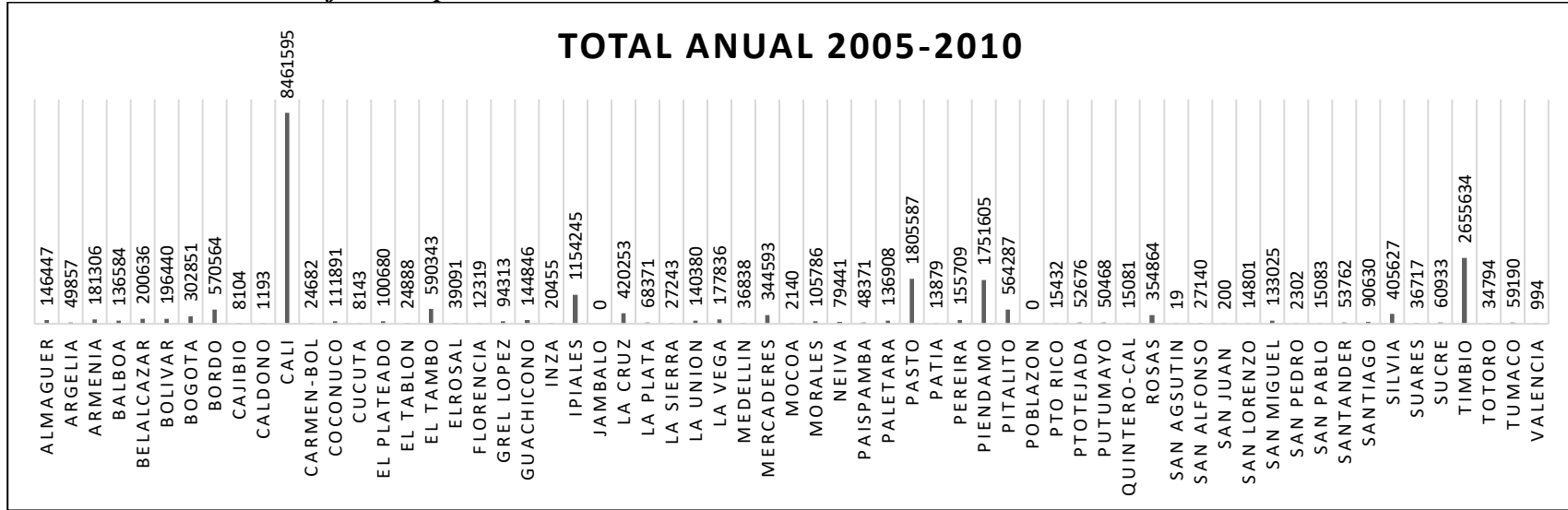
Fuente: Elaboración propia

Ilustración 32- Total de viajes en el año 2005



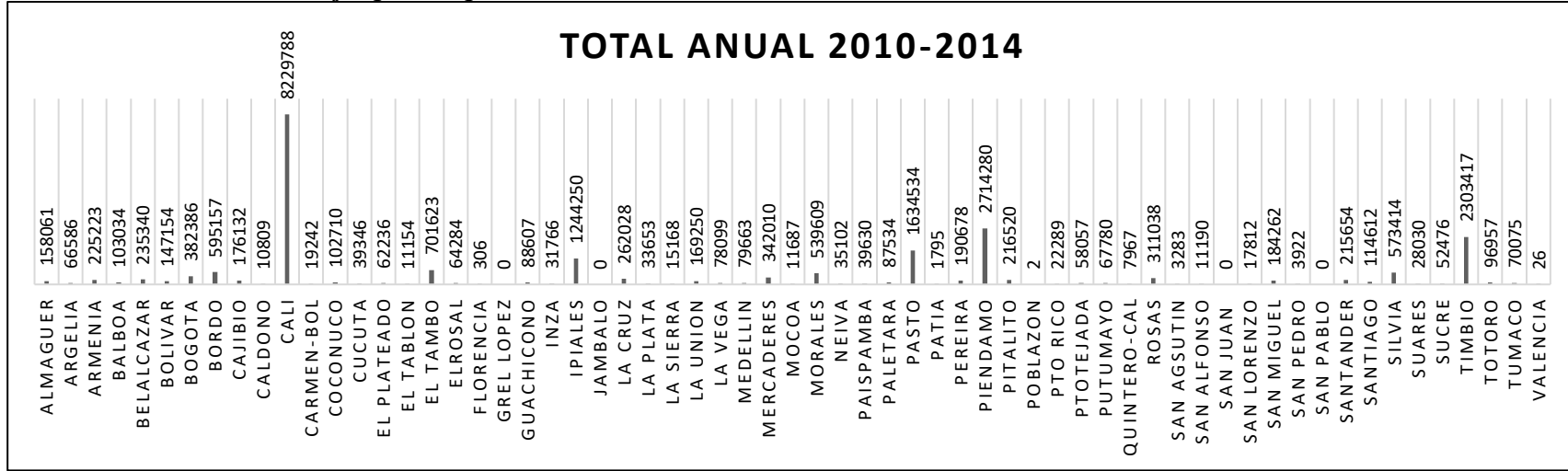
Elaboración Propia viajes destino 2005

Ilustración 33-Total de viajes en el periodo 2005-2010



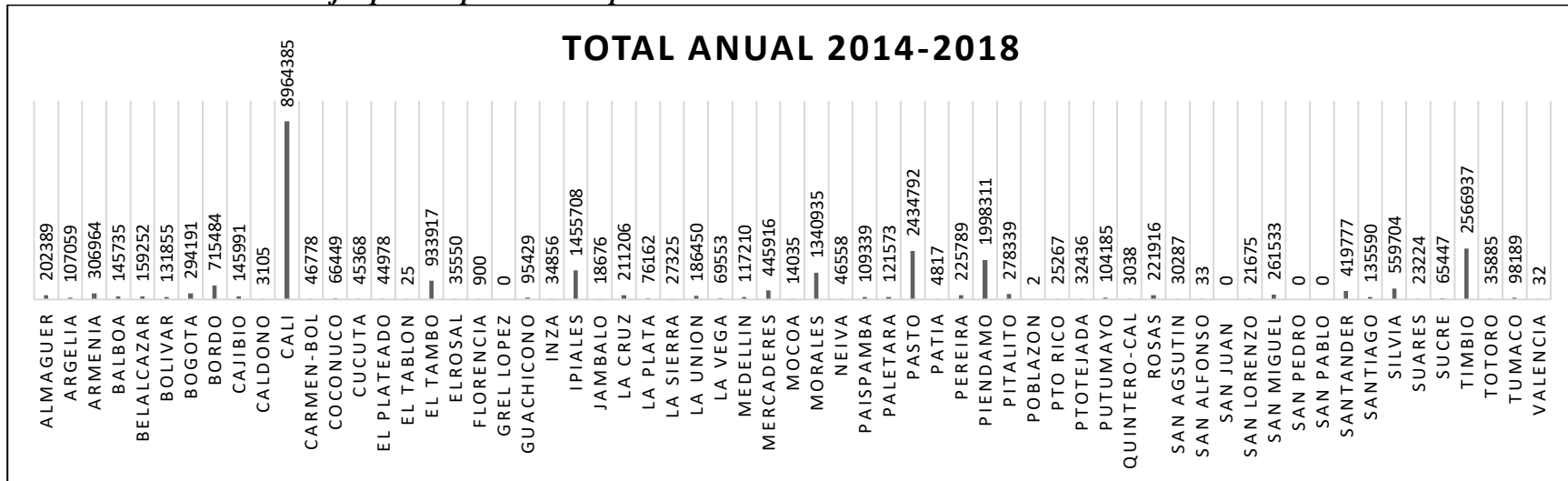
Elaboración Propia viajes destino 2005-2010

Ilustración 34- Total de viajes para el periodo 2010-2014



Elaboración Propia viajes destino 2010-2014

Ilustración 35- Total de viajes para el periodo comprendido 2014-2019



Elaboración Propia viajes destino 2014-2018

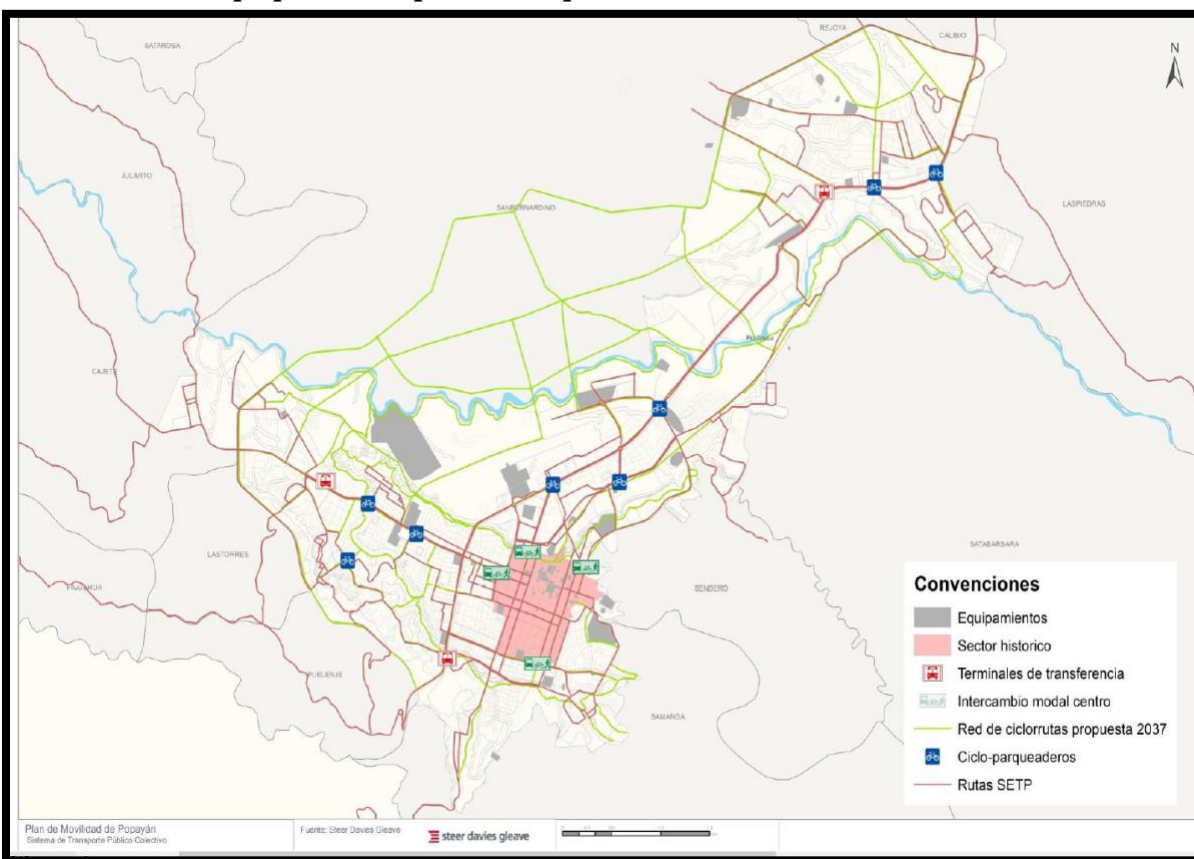
Por otro lado se evidencia a través de una recolección de datos que para comprender los ejes comerciales se toma como base las ideas de Alice Beuf (n.d.) generando una visión internacional en el desarrollo urbano, la propuesta es dejar de pensar en una ciudad monocéntrica, y matizar el reconocimiento del papel de los centros secundarios para la satisfacción de las necesidades básicas de los habitantes de los barrios alejados. Con el modelo propuesto de las “Ciudades dentro de la ciudad” la concepción de nuevas centralidades no respondía solamente a problemas locales, a saber, los problemas de la gente de algunos barrios, sino también a los problemas de la ciudad en su conjunto, como la organización del transporte o la localización de puestos de trabajo y de actividades económicas, en relación con los espacios residenciales. La planificación urbana ya no era sólo un ejercicio de composición urbana, sino una “zonificación integral” la cual era un intento de organización espacial de la base económica de la ciudad.

El objetivo principal de este modelo es luchar contra la congestión del centro metropolitano. La autosuficiencia de las “Ciudades dentro de la ciudad”, alcanzada gracias a la descentralización de puestos de trabajo y servicios, debía reducir las necesidades de viajes hasta el centro metropolitano, en la medida en que, las nuevas ciudades o nuevas centralidades debían asociar lugares de trabajo y altas densidades residenciales.

Bajo el anterior modelo según la ilustración 37 se puede mirar que los ejes comerciales y en la ilustración 38 las centralidades de la ciudad de Popayán en todas las comunas es un comercio abundante rico en puestos de trabajo en los centros potenciales y centros secundarios, mercados mayoristas, comercio periférico, tiene una estructura de diversificación de empleo, existe una gran variedad de equipamientos haciendo de manera eficiente la satisfacción de las necesidades básicas de los habitantes de estos sectores, estas comunas de la ciudad son como lo nombra Alice Beuf (n.d.) en su modelo del área de actividades múltiples y también el Ministerio de Cultura, (2003) en donde estos ejes imponentes se encuentran en el centro histórico entre la calle 5 y 6 hasta llegar al barrio la Esmeralda se encuentran los equipamientos de Continuidad Espacial y Funcional de la Calle Corredor en donde se mira la interacción en los tramos de calle, considerando el espacio destinado al tránsito peatonal y la densidad de actividades.

Esta interacción está relacionada con los flujos e itinerarios peatonales, la conexión de usos y personas y la calidad del espacio público se encuentran los servicios urbanos básicos que agrupan los equipamientos destinados a la prestación de servicios y atención a los ciudadanos en relación con actividades de carácter administrativo y gestión de ciudad, para las cuales se definen: abastecimiento de alimentos y consumo (Plazas de mercado), recintos feriales, cementerios, servicios a la administración pública (Sedes de entidades públicas y sedes administraciones de servicios públicos) y servicios públicos de transporte, educativos, cultural (museos), culto (templos). Del mismo modo se mira que en el estudio realizado por Steer Davies (2015) en donde se evidencia que las rutas del Setp de movilidad transitan por este sector (Ilustración número 36), generando una concentración aun mayor de personas que se dirigen a estos sitios para la satisfacción de sus necesidades optimizando esos ejes de comercio.

Ilustración 36- Mapa por donde pasa el transporte SETP



Fuente (Gleave, 2015, bk. *Plan Maestro de Movilidad para el Municipio de Popayán*)

Por otro lado, se encuentra comuna 3 iniciado con la centralidad de la plaza de mercado las palmas en Cra 7 es una vía colectora vc2 sobre la Cra 37 conectando la variante y continuidad de la Cll 5 sobre calle 9na pasa una de las rutas principales del Setp. y conecta las comunas 7, 9 y 6 pero la comuna 7 está en proceso de desarrollo de ejes comerciales en las que se encuentra sobre vías secundarias y vías colectoras, además también pasa una de las principales rutas de transporte del Setp, si bien estas características permiten el desarrollo progresivo de comercio no quiere decir que su desarrollo se dé sobre la totalidad del eje, el mayor desarrollo se da por tramos sobre la vía, y la comunas 9 como la 6 tienen características de ejes comerciales de tres tipos el primero es Continuidad Espacial y Funcional de la Calle Corredor en donde se mira la interacción en los tramos de calle, considerando el espacio destinado al tránsito peatonal y la densidad de actividades.

Esta interacción está relacionada con los flujos e itinerarios peatonales, la conexión de usos y personas y la calidad del espacio público y el segundo es el de Actividades Comerciales Cotidianas en el cual en el territorio el ciudadano utiliza actividades a diario y por deben encontrarse cerca de su residencia a unos (3000m) pone de manifiesto la actividad de la calle y el tiempo invertido en desplazamientos relacionados con la tareas cotidianas y por último es el de relación entre actividad y residencia que argumenta la relación de actividades lucrativas no residenciales, y la cantidad de vivienda existente, la existencia entre estos dos tipos permite contrarrestar la variedad y equilibrio urbano, por otro lado según el Ministerio de Cultura, (2003) catalogan los servicios urbanos básicos que agrupan los equipamientos destinados a la prestación de servicios y atención a los ciudadanos

en relación con actividades de carácter administrativo y gestión de ciudad, para las cuales se definen: abastecimiento de alimentos y consumo (Plazas de mercado), recintos feriales, y servicios públicos de transporte, educativos, cultural (museos), culto (templos). Del mismo modo se mirará que en el estudio realizado por Steer Davies (2015) en donde se evidencia que las rutas del Setp de movilidad transitan por este sector (gráfica número ...), generando una concentración aun mayor de personas que se dirigen a estos sitios para la satisfacción de sus necesidades optimizando esos ejes de comercio.

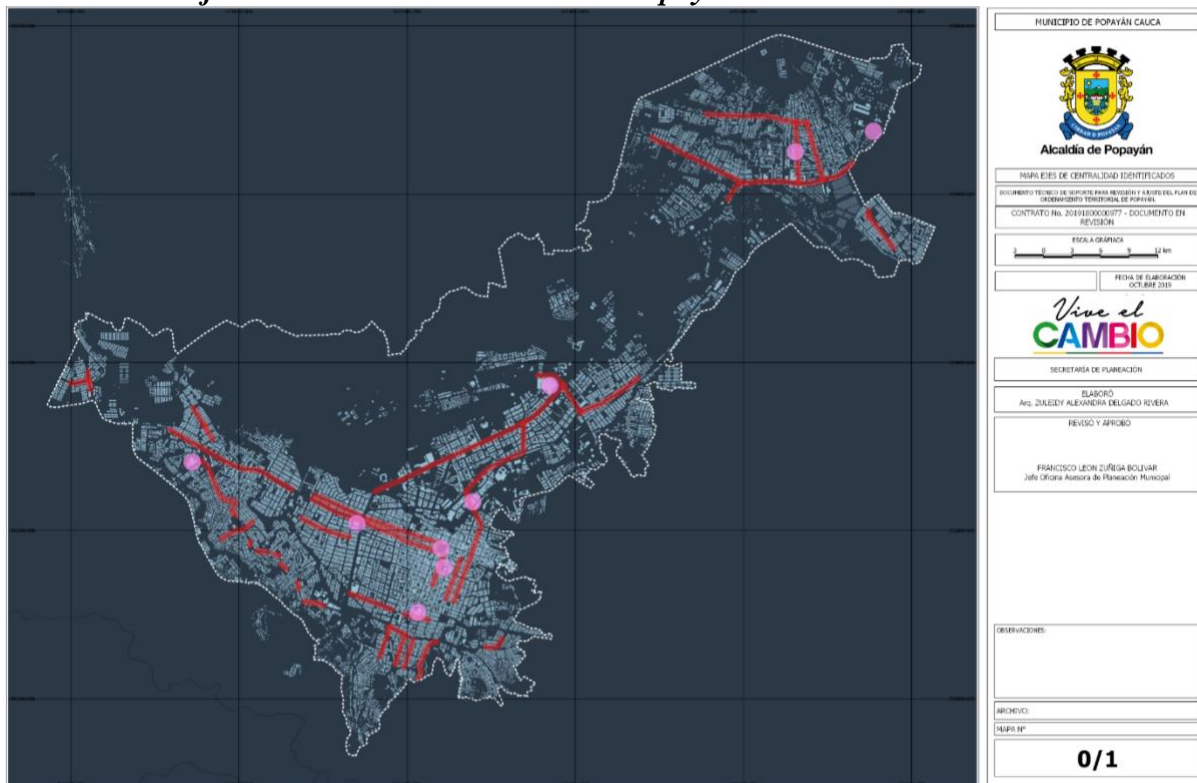
De igual manera se desarrolla los ejes comerciales en donde la centralidad cercana es la trece, uno de los principales ejes sobre la carrera transversal 9na norte y Cra 17, hasta llegar a la chirimía y parte es de la comuna 6 que posee una vía colectora (VC1), en esta comuna la caracterización del eje de comercio se da sobre en la cr9 esta no va hasta la cra10 porque no tiene un espacio público en este caso andenes para que permita el adecuado desarrollo comercial, la calle 13 con Cra 7 y 6 en dirección al sur hasta las calles 22 y 23 y sobre la Cra 4 en el actual Pot delimita para el área urbana y rural ubicándola en dirección sur sobre el barrio calicanto se constituye un comercio sobre un eje principal en la comuna 5 sobre la calle 16e y 17e y Cra7e y conecta justo con la calle 13 está en una vía secundaria (V1), al igual que en el anterior eje comercial está determinado por Continuidad Espacial, Funcional de la Calle Corredor y Actividades Comerciales Cotidianas, y Relación Entre Actividad y Residencia.

Del mismo modo se encuentran los ejes comerciales que se ubican en la centralidad de la plaza de Mercado del Barrio Bolívar, están ubicados en la calle 7N con Cra 4ª y conectándose de igual manera con la carrera 6ª de la misma manera su clasificación estaría explicada por Espacial, Funcional de la Calle Corredor y Actividades Comerciales Cotidianas, donde anteriormente se los menciona y según el Ministerio de Cultura (2003) se presentan los servicios urbanos básicos, que agrupan los equipamientos destinados a la prestación de servicios y atención a los ciudadanos en relación con actividades como cuales: abastecimiento de alimentos y consumo, servicios funerarios, salud (hospitales, IPS privadas, empresas de salud del estado, centros geriátricos, de rehabilitación, droguerías), además de toda la gama de ventas de animales domésticos y ganaderos de la misma forma la venta de artículos o medicinas para los mismos. Por este sector hay una gran movilidad del servicio de transporte Setp dejando al consumidor en todo el eje comercial teniendo una satisfacción de sus necesidades de manera exitosa.

En esta misma zona se encuentra la Glorieta Antonio Nariño (Catay) la cual está conectada con la Cra 6 y con la calle 18n por la parte inferior y por la parte superior del mapa de la ciudad se conecta con la Cra 9 girando por la Calle 25n dirigiéndose al norte por la Cra 6 en este sentido se clasifica Funcional de la Calle Corredor y Actividades Comerciales Cotidianas, y Relación Entre Actividad y Residencia para el Ministerio de Cultura (2003) se presentan los servicios urbanos básicos, que agrupan los equipamientos destinados a la prestación de servicios y atención a los ciudadanos en relación con actividades como cuales: abastecimiento de alimentos y consumo (bares, súper mercados, restaurantes), servicios funerarios, salud (hospitales, IPS privadas, empresas de salud del estado, centros geriátricos, de rehabilitación, droguerías), además de concesionarios los concesionarios que se ubican en toda la Cra 6, sin contar que por este sector hay una gran movilidad del servicio de transporte Setp dejando al consumidor en todo el eje comercial teniendo una satisfacción de sus necesidades de manera exitosa promoviendo el comercio de una manera dinámica.

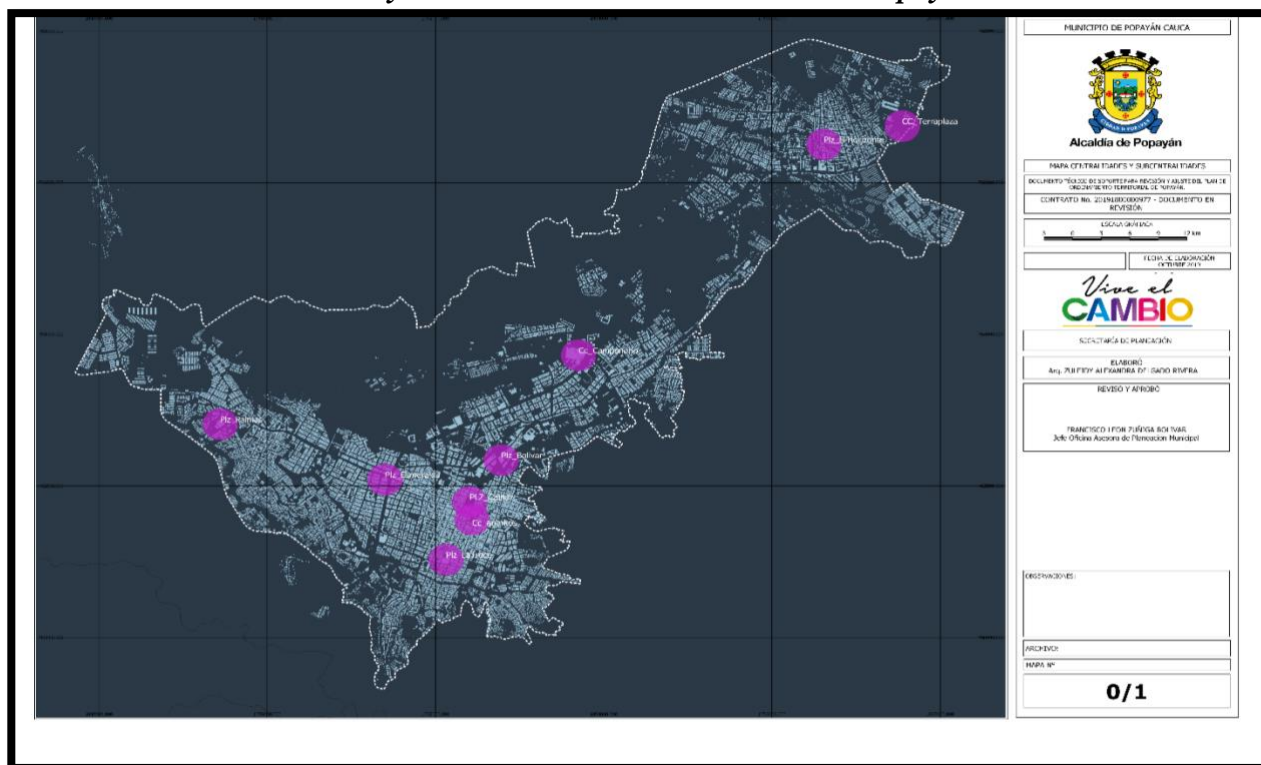
Por último, se cuenta con los ejes comerciales ubicados en la carrera 9 conectadas con la calle 66n y 68n llegando hasta la Cra 17 del mismo modo la clasificación comercial cuenta con la misma clasificación anterior, con la misma prestación de servicio de transporte público SETP. En la ilustración 39 se puede evidenciar el comercio predio a predio existente en la ciudad la recolección de unos datos de las demás centralidades se encuentra en proceso.

Ilustración 37-Ejes comerciales de la Ciudad de Popayan



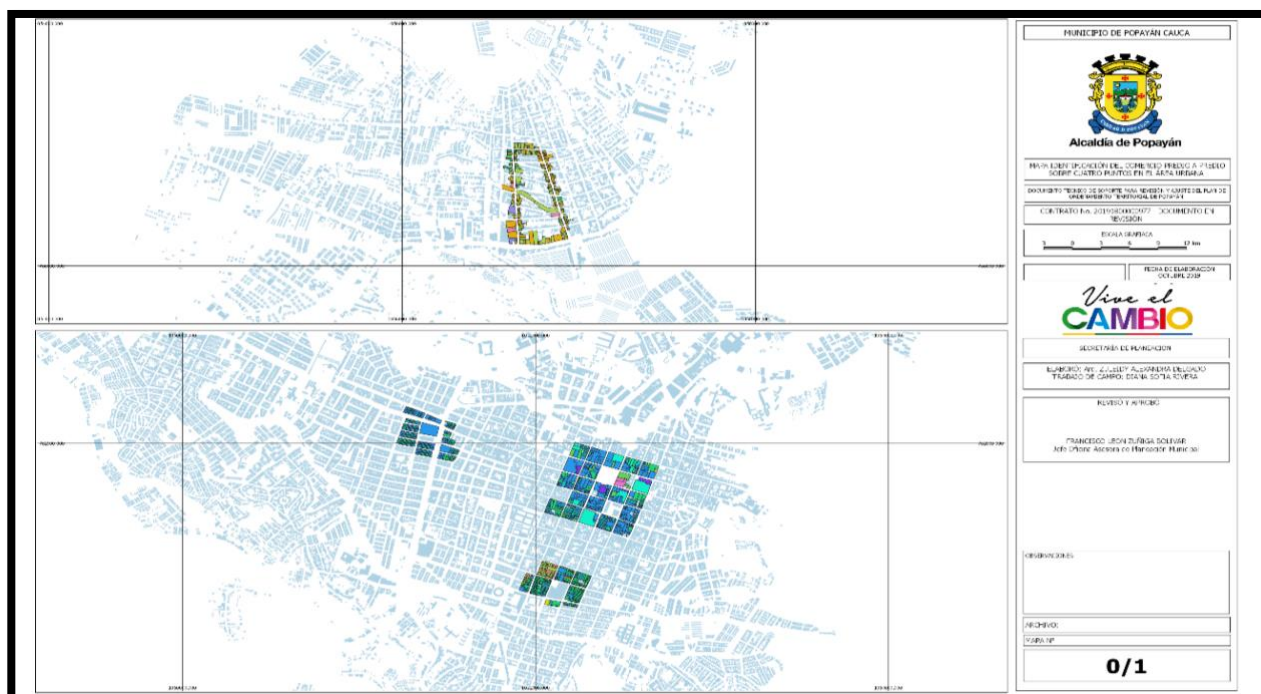
Fuente: Información actual para la terminación del POT 2020

Ilustración 38-Centralidades y Sub-centralidades de la ciudad de Popayan



Fuente: Información actual para la terminación del POT 2020

Ilustración 39- Comercio por predio



Fuente: Información actual para la terminación del POT 2020

6.3.2 Identificación de Centralidades de prospectiva la ciudad de Popayán

Según el estudio de prospectiva la ciudad de Popayán el cual indaga primero como es economía de la ciudad llegando a la conclusión que se ha ido presentado en un descenso en la participación del sector primario (agricultura, ganadería, caza, silvicultura, pesca, minas y canteras), con una caída cercana al 2% en 10 años; dicho comportamiento se vio

Ilustración 40- Disminución de la Agricultura

ACTIVIDADES	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009p	2010p
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	17,2	18,5	19,2	17	15,8	18,1	17	16,6	16,6	11,9	17,9
Explotación de minas y canteras	1,8	1,8	1,5	1	1,3	0,9	0,9	1	1	1,5	1,1
Industrias manufactureras	17,5	18,1	18,1	17,6	21	18,8	19,7	17,4	18,2	20,7	ND
Suministro de electricidad, gas y agua	2,5	2,4	2,3	2,3	2,8	3,2	3,1	3,1	3,1	3,1	2,9
Construcción	4,1	4	4,8	6	4,7	3,4	4,3	4,5	3,9	4,5	5,7
Comercio y reparación	5	4,8	4,7	4,7	4,2	4,3	4,2	4,1	4,5	4,3	5,6
Restaurantes y hoteles	5,9	5,6	5,3	5,5	5,4	5,4	5,6	5,8	5,8	5,7	5,7
Transporte, almacenamiento y comunicaciones	5,1	4,9	4,7	5,5	5,3	5,5	6,3	7	7,1	6,7	8,3
Establecimientos financieros, seguros, actividades inmobiliarias	13,9	12,8	14,9	16,3	16,3	17,6	16,1	16,6	17,4	17,1	20,8
Actividades de servicios sociales, comunales y personales	27	27	24,4	24,1	23,1	22,9	22,7	24,1	24,3	24,4	30,5

Fuente: (Universidad Externado de Colombia, 2013)

En donde existen potencialidades en diversos sectores: en industria, localizados principalmente en el norte y Popayán, se destacan los de productos alimenticios, bebidas, lácteos, papel, empaques, transformación de la madera, industria azucarera y elaboración de impresos para la exportación; en minería, oro, plata, platino, azufre, asbesto, caliza, talco, yeso y carbón; en turismo, el cultural e histórico, así como el eco y el etnoturismo. En el norte del Cauca y Popayán, se han instalado los centros de mayor actividad industrial y comercial. Por su parte, el sector agrícola ofrece grandes posibilidades a través de la obtención de certificados de origen y reconocimientos asociados a la relevancia social de las organizaciones que los producen. El PIB por habitante del departamento se encuentra entre los más bajos del país, lo cual podría deberse a la base agrícola y al crecimiento de la minería en otros departamentos.

El Comercio El sector de comercio tuvo en el departamento una gran caída desde el año 2008, con un retroceso de 10.3% para empezar un leve repunte en el 2009. Las cifras colombianas del sector de comercio son superiores a las del departamento, teniendo un crecimiento más acelerado, correspondiente al 6,6%, más de 5 veces el crecimiento del Cauca. Los hoteles, bares y restaurantes en Colombia han tenido un descenso importante desde el 2007 y el Cauca siguió esta tendencia, pero desde el 2010 ha habido un repunte que no ha sido reflejado por el departamento que sigue con una tendencia negativa.

La competitividad parece ser una de las mayores debilidades del departamento, ya que se ubica en los últimos puestos del país. Este resultado podría ser una consecuencia del poco valor agregado de los productos y la situación de seguridad que se ha vivido en años recientes (Confecámaras).

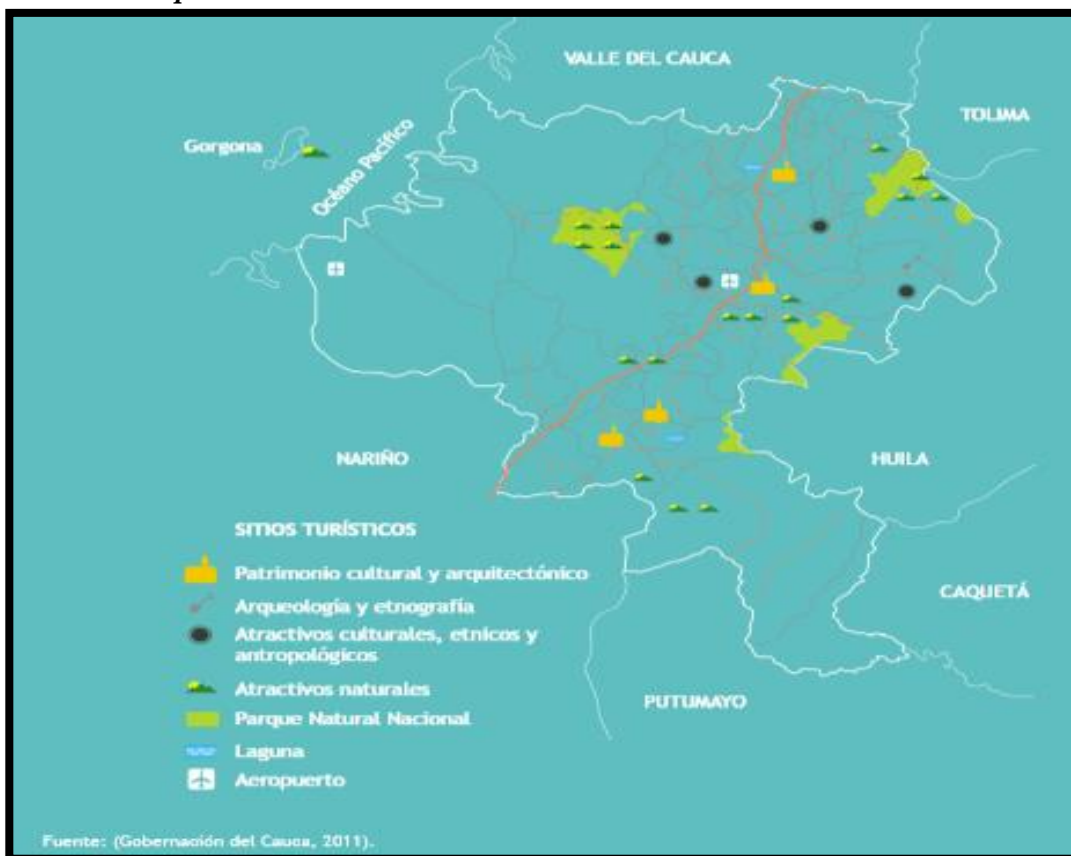
Popayán aparece en un lugar mejor dentro de la comparación de facilidad para hacer negocios entre las capitales del país, indicando un buen potencial que podría ser desplegado al resto del departamento Gobernación del Cauca (n.d.).

El mayor número de sociedades creadas son con fines comerciales, aunque su número viene en descenso; los hoteles y bares cuentan con un número creciente, pero de menor magnitud. En conclusión, se puede afirmar que el departamento del Cauca es un protagonista en industrias de mediano conocimiento, pero cuenta con aportes marginales en las de alto conocimiento.

El Turismo en la ciudad abarca más de 260 atractivos turísticos en el departamento, que son parques naturales, santuarios de flora y fauna, sitios históricos, muestras de arquitectura, museos, ritos y eventos religiosos, culturales y gastronómicos, su conservación, promoción y adecuada explotación requieren disponer de instrumentos de planificación, gestión, infraestructura y fortalecimiento organizacional.

El turismo en el tiempo ha tenido tanta importancia en el departamento contando con los problemas de seguridad e infraestructura, contribuyendo con aproximadamente un 6% del PIB; las causas de este buen comportamiento se atribuyen a la existencia de atractivos turísticos, su riqueza cultural e histórica y el reconocimiento por la UNESCO de algunos de esos atractivos como patrimonio de la humanidad. (Gobernación del Cauca, 2012).

Ilustración 41- Mapa turístico

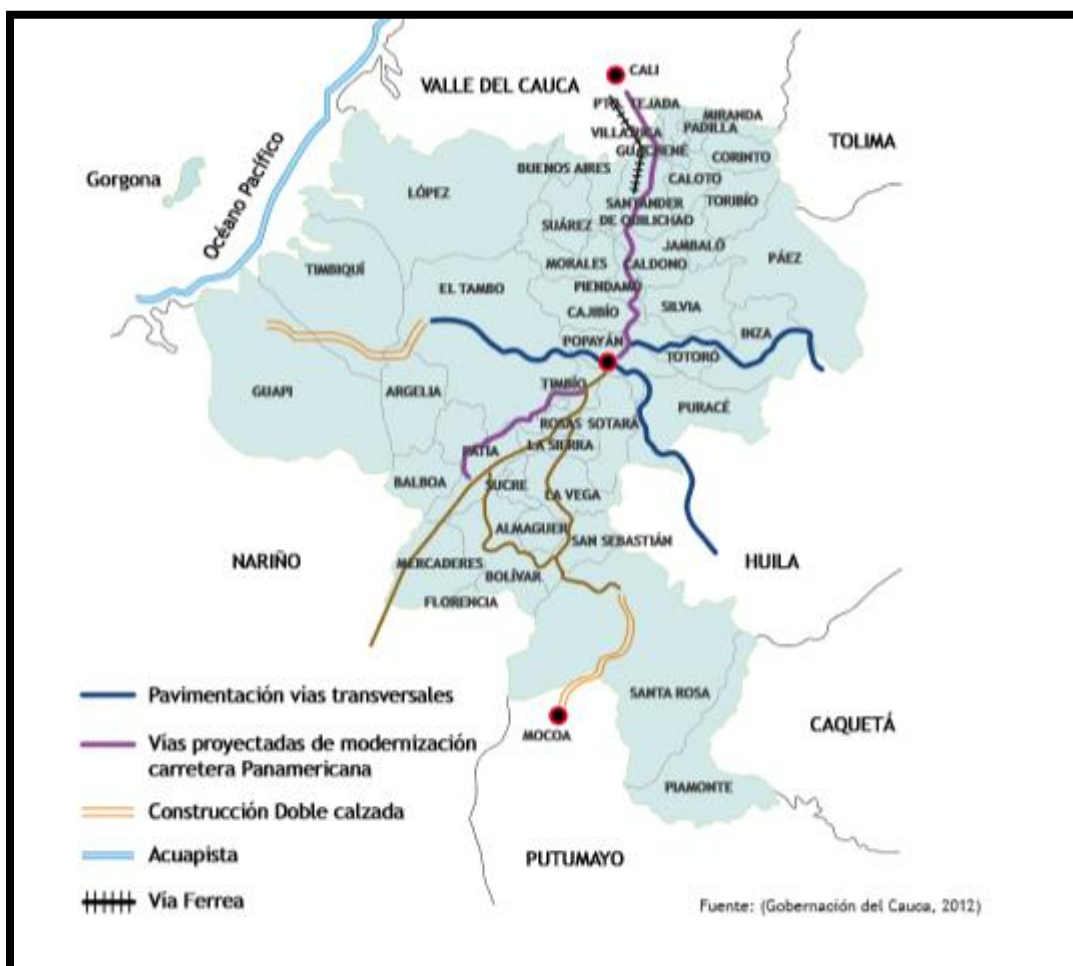


Fuente: (Universidad Externado de Colombia, 2013)

La infraestructura del departamento puede ser analizada desde los siguientes puntos: Infraestructura Aeroportuaria, Infraestructura Portuaria Fluvial y Marítima, Infraestructura Vial. En la infraestructura aeroportuaria del departamento se encuentran el Aeropuerto Guillermo León Valencia de Popayán (con una pista de 1500m) y los aeropuertos regionales en el pacífico como el de López de Micay, Guapi y Timbiquí. En ellos se encuentran operaciones de aviones de Avianca, LAN y Satena.

Debido a la carencia de infraestructura vial en el pacífico y otras zonas alejadas del Cauca el transporte de carga y pasajeros tiende a ser mayormente fluvial (ríos Bubuey, Guapi, Micay, Mayo, Saija y Timbiquí), pero debido a las variaciones de caudal debido a fenómenos climáticos y a la erosión su navegabilidad suele ser difícil y costosa. La infraestructura vial es limitada debido al escaso desarrollo económico, los problemas de seguridad y la geografía, esto a su vez complica el mejoramiento de las condiciones de vida de sus habitantes (Gobernación del Cauca, 2012).

Ilustración 42- Estado de las vías

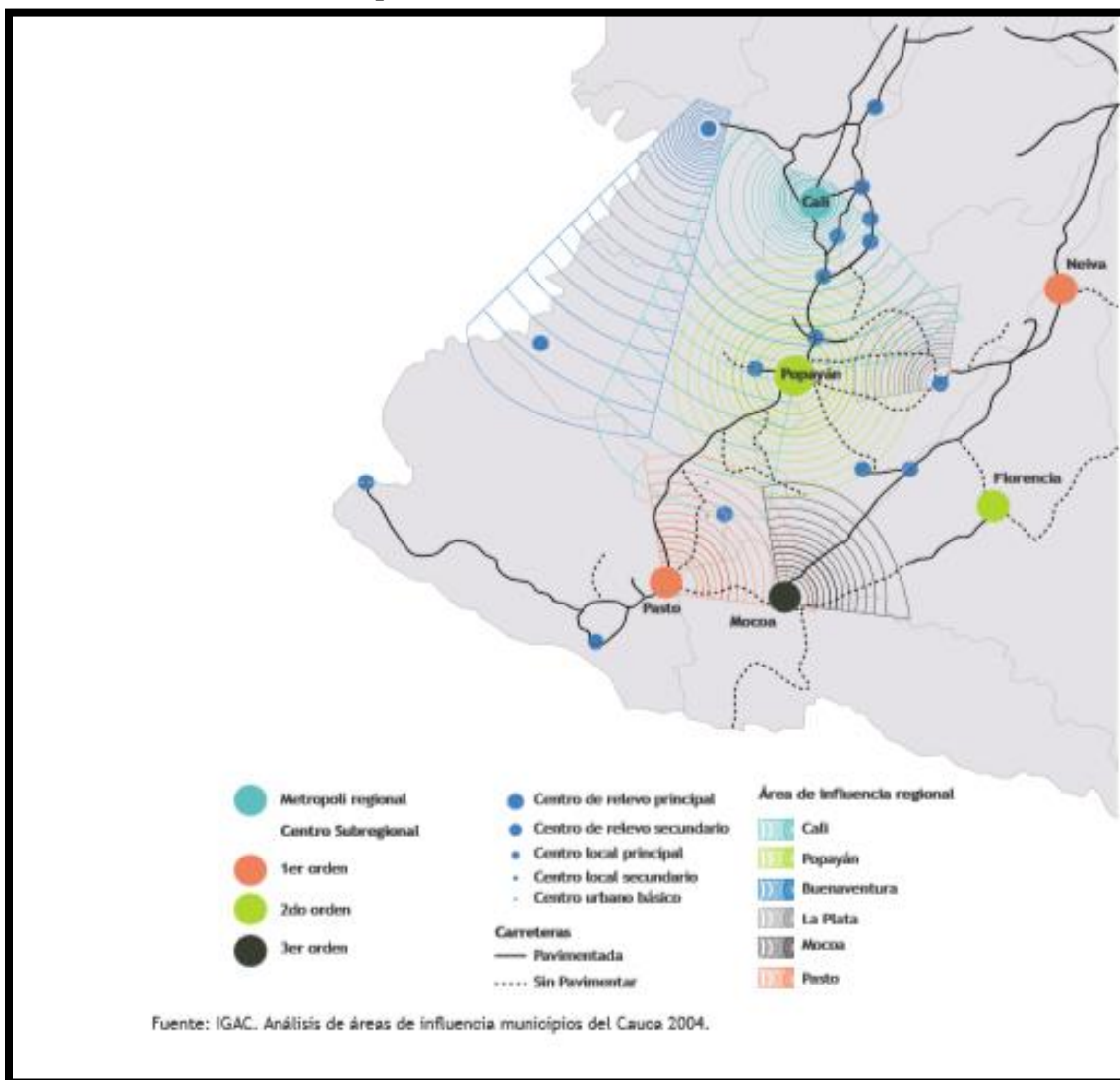


Fuente: (Universidad Externado de Colombia, 2013)

El análisis de centralidades permite ver las áreas de influencia regional, las cuales se pueden identificar los centros urbanos en nueve categorías: metrópoli regional; centros regionales de

primer, segundo y tercer nivel; centros de relevo principales y secundarios; centros locales principales y secundarios, y centro urbano básico, de acuerdo con el número de sus funciones, servicios y facilidades urbanas. Como se puede evidenciar en el siguiente mapa donde se ve estructura funcional y de centralidades del departamento junto con los ejes viales articuladores y sus respectivas áreas de influencia.

Ilustración 43-Centralidades Departamentales



Fuente: (Universidad Externado de Colombia, 2013)

El análisis que arroja son con los doce primeros municipios del departamento que presentan un mayor tamaño poblacional urbano, estos están clasificados en categorías de centralidad y los demás municipios se los nombra como centros urbanos básicos, en otras palabras, con funciones y facilidades urbanas solamente de alcance solamente local. Se caracterizan porque son centros con funciones de mayor complejidad y especialización (educación técnica y universitaria, servicios de salud especializados, servicios financieros, abastecimiento de bienes y servicios técnicos, etc.), lo que genera que deben desplazarse hacia centros urbanos de mayor categoría para poder solventar

las necesidades básicas con un grado de éxito mayor. La ciudad de Popayán está clasificada como centro subregional de segundo orden y los otros centros, que poseen funciones con algún nivel de centralidad, se tipifican como centros de relevo, centros locales principales y centros locales secundarios.

Ilustración 44-Análisis de cada una de las centralidades

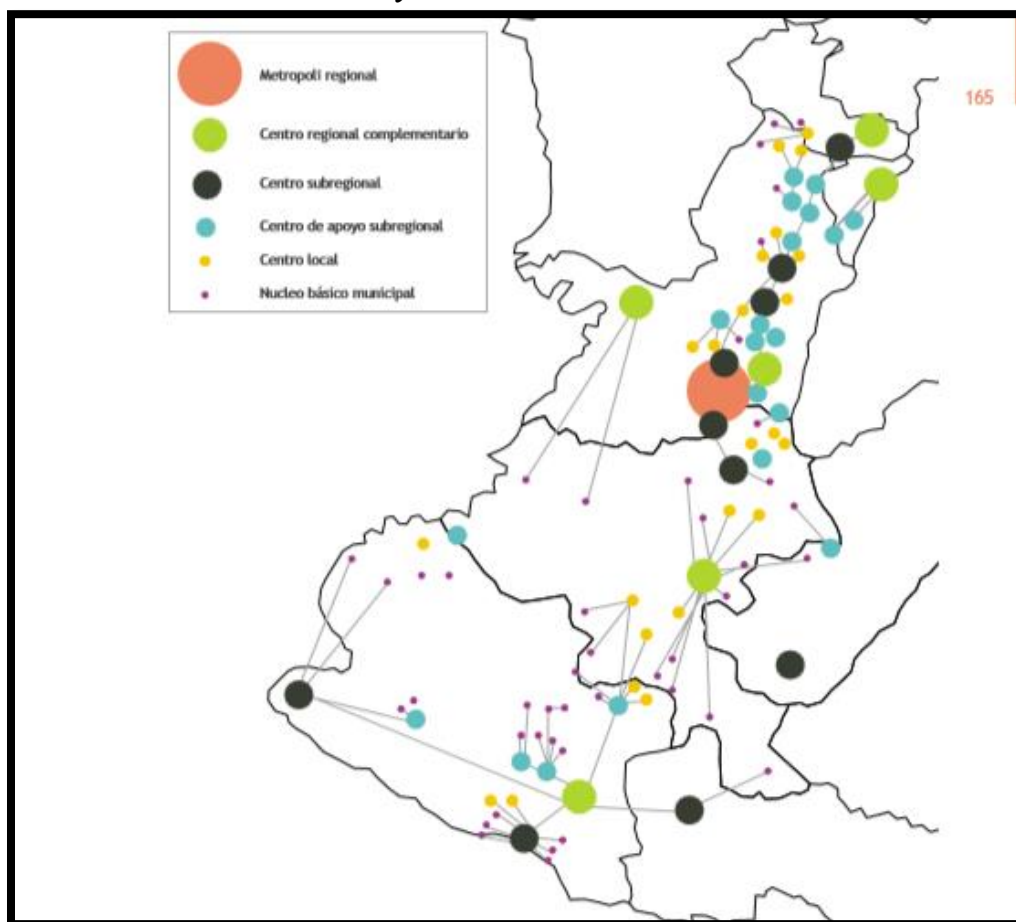
CAUCA			VALLE DEL CAUCA		
Municipio	Cabecera	Tipologías funcionales	Municipio	Pob cabecera	Tipología funcional
1 Popayán	240.218	Centro subregional segundo orden	Cali		Metrópoli regional
2 Santander de Quilichao	48.977	Centro de relevo secundario	Buenaventura		Centro de relevo principal
3 Puerto Tejada	39.885	Centro de relevo secundario	Palmira		Centro de relevo principal
4 Miranda	26.337	Centro de relevo secundario	Buga		Centro de relevo principal
5 Guapi	17.769	Centro de relevo principal	Florida		centro relevo secundario
6 Piendamó	14.015	Centro local secundario	Puerto Tejada		centro relevo secundario
7 Patía	12.899	Centro local principal			
8 Corinto	12.646	Centro local principal			
9 Timbío	12.591	Centro local secundario	HUILA		
10 Villa Rica	11.967	Centro local secundario	Municipio	Pob cabecera	Tipología funcional
11 Balboa	7.129	Centro local secundario	Neiva		Centro subregional primer orden
12 El Tambo	6.515	Centro local secundario	Pitalito		Centro de relevo principal
13 Bolívar	5.275	Centro urbano básico	La Plata		Centro local principal
14 López	5.255	Centro urbano básico	San Agustín		Centro local secundario
15 Guachené (1)	4.953	Centro urbano básico			
16 Mercaderes	4.935	Centro urbano básico			
17 Caloto(1)(3)	4.480	Centro urbano básico	NARIÑO		
18 Silvia	4.218	Centro urbano básico	Municipio	Pob cabecera	Tipología funcional
19 Padilla	4.083	Centro urbano básico	Pasto		Centro subregional primer orden
20 Timbiquí	3.982	Centro urbano básico	Ipiales		Centro de relevo principal
21 Argelia	3.727	Centro urbano básico	Tumaco		Centro de relevo principal
22 Suárez	3.588	Centro urbano básico	La Cruz		Centro local secundario
23 La Vega	3.065	Centro urbano básico			
24 Páez	2.710	Centro urbano básico			
25 Buenos Aires	2.289	Centro urbano básico	CAQUETÁ		
26 Inzá	2.222	Centro urbano básico	Municipio	Pob cabecera	Tipología funcional
27 Santa Rosa	1.814	Centro urbano básico	Florencia		Centro subregional segundo orden
28 Toribio	1.750	Centro urbano básico			
29 Totoró	1.737	Centro urbano básico			
30 Puraoé	1.724	Centro urbano básico	PUTUMAYO		
31 Cajibío	1.680	Centro urbano básico	Municipio	Pob cabecera	Tipología funcional
32 Rosas	1.640	Centro urbano básico	Mocoa		Centro subregional tercer orden
33 Almaguer	1.623	Centro urbano básico			
34 Morales	1.572	Centro urbano básico			
35 La Sierra	1.487	Centro urbano básico			
36 Sucre	1.457	Centro urbano básico			
37 Caldono	1.421	Centro urbano básico			
38 Florencia	1.364	Centro urbano básico			
39 San Sebastián	1.195	Centro urbano básico			
40 Jambaló	1.148	Centro urbano básico			
41 Piamonte	600	Centro urbano básico			
42 Sotará	364	Centro urbano básico			

Fuente: (Universidad Externado de Colombia, 2013)

En la ilustración 43 y 44 se puede evidenciar la categorización municipal funcional y áreas de influencia de cada municipio en donde se observa que Popayán ejerce la mayor influencia al interior del departamento, con una notable importancia con respecto a los municipios de la subregión centro. Extendiendo la mirada sobre las centralidades y áreas de influencia en el contexto de la región suroccidente, en el siguiente mapa se puede analizar la principal centralidad regional es Cali en calidad de metrópoli regional, además, su proceso de metropolización trasciende la conurbación con los municipios vecinos y se extiende regionalmente por los ejes

viales que la conectan hacia el norte del departamento del Valle y hacia el Cauca, en dirección a Popayán, dando lugar así a un proceso de formación de una ciudad región.

Ilustración 45-Puntos de Centralidad y Sub-centralidad



Fuente: (Universidad Externado de Colombia, 2013)

En síntesis, la centralidad de la parte urbana del Cauca indica como lo indica la ilustración 45, que, por el tamaño funcional, Popayán alcanza tener un rol departamental destacado y cataliza la mayoría del rol funcional como centro de servicios, comercio y de alguna actividad industrial de mediana complejidad y con desarrollos especializados en el área educativa.

Sin embargo, los servicios y facilidades que solo pueden ofrecerse a escala metropolitana dependen básicamente de la accesibilidad que se tenga con la ciudad de Cali y su región metropolitana. Desde el otro punto de vista de la región suroccidental (ver Ilustración No. 45), los principales centros urbanos son por un lado las capitales de los seis departamentos: Cali, Pasto, Popayán, Neiva, Florencia y Mocoa y las ciudades de Buenaventura, Tumaco (puertos en el pacífico) e Ipiales, centro fronterizo. En la costa central del Pacífico, Buenaventura es el principal centro funcional, caracterizado por la movilidad acuática y enlace nacional del comercio internacional.

Tumaco es centro subregional de la costa Pacífico sur, nodo de enlace multimodal (puerto, aeropuerto, carretera). Con respecto a la zona del Valle del río Cauca, Cali es el gran centro regional y nodo de articulación nacional e internacional; enlace entre la troncal de occidente y el acceso al Pacífico. Por su parte Popayán toma poder al ser llamado centro primado subregional, con mayor influencia en el departamento del Cauca. El sistema urbano departamental se tipifica como mononuclear primado; los centros secundarios tienen baja funcionalidad y son dependientes de la capital, y por su intermedio, de Cali. Finalmente, se reconoce también a Pasto e Ipiales como centros principales de un sistema bipolar de integración internacional sur; subregión con un conjunto de centros complementarios y de buen nivel de desconcentración de servicios (antiguas capitales provinciales). Por otra parte, al tener en cuenta los análisis provenientes del plan estratégico, según la dimensión construida urbana regional, cabe tener presentes las siguientes conclusiones:

- Desde la mirada retrospectiva se señalan los ciclos de crecimiento y decrecimiento ocasionados por el terremoto de 1983 y la posterior reconstrucción y el ciclo más reciente de crecimiento, en la década de 1990, a raíz de los incentivos de la ley Páez. Se señalan también en la trayectoria histórica los problemas de conectividad, especialmente con respecto a la zona del litoral Pacífico.
- Con relación a la caracterización actual de la dimensión construida se resalta el predominio de la población viviendo en las zonas rurales, excepto en 5 de los 42 municipios (Popayán, Villa Rica, Puerto Tejada, Miranda y Santander de Quilichao), que se localizan en la subregión norte del departamento y concentran la actividad agroindustrial y comercial departamental.
- Expone igualmente un panorama sobre la estructura funcional del departamento mostrando las áreas de influencia de los principales centros urbanos. Se resalta la amplia influencia de Popayán sobre la subregión central, principalmente respecto a los municipios de Timbío, El Tambo, Morales, Piendamó, Silvia y Jámbalo. En el otro extremo se señala que los municipios del sur del departamento se encuentran bajo el radio de influencia de centros urbanos de departamentos limítrofes: Pasto y Mocoa. En general se reconoce la baja capacidad funcional de la mayoría de municipios y su limitada integración vial: solo 8% de la red vial se encuentra pavimentada.
- Entre las fortalezas para la integración departamental sobresale que el Cauca se encuentra atravesada de sur a norte por la Carretera Panamericana facilitándose la conexión con los departamentos de Nariño y Valle; además hacia el occidente, por la vía Popayán, La Plata, se conecta con el Huila. Alrededor del primer eje de integración mencionado: Cali – Popayán - Pasto, se localizan los centros poblados con mejores coberturas de servicios públicos, contrastando con municipios periféricos como los de las subregiones del Pacífico, bota caucana y oriente, que tiene los más bajos niveles de cobertura de servicios.
- Se concluye que entre los asuntos clave para la integración urbana rural y regional del departamento es necesario tener presente que el Cauca es un territorio estratégico para generar procesos de integración regional y nacional, gracias a su potencial para promover el desarrollo económico y social de la región Pacífico. Desde el punto de vista de los ejes de Integración Suramericana IIRSA se destaca la oportunidad que tiene el departamento de conectarse el Eje Belem de Pará (Brasil) - Leticia - Puerto Asís - Tumaco. Por otra parte, la diferencia subregional y las dificultades de comunicación entre ellas, colocan el reto de buscar la conectividad y de contar con políticas que reconozcan sus particularidades.

Además, se observa que se debe tener presente el manejo adecuado de los posibles impactos ambientales de los proyectos de conectividad vial y de macroproyectos para el aprovechamiento de los recursos naturales (minería, hidroeléctricas) para evitar que deteriore la riqueza ecosistémica y la biodiversidad del departamento.

Para el análisis de centralidad partiendo de los ejes de interacción y la conexión con principales centros, teniendo en cuenta las condiciones y las interacciones que se tenga con el resto de las regiones se va analizar los siguientes conceptos.

-Primacía Urbana para el Departamento del Cauca se va a tomar la población urbana de Popayán y la sumatoria de las 3 siguientes en orden de tamaño, es decir, Santander de Quilichao, Puerto Tejada y Miranda. En este orden de ideas la primacía de Popayán es elevada dado que refleja la concentración del desarrollo en el norte del Departamento generando un sistema desequilibrado de los centros urbanos dado que se pone en desventajas a las demás zonas del Cauca, al no tener unos centros urbanos más grandes, no generar desarrollo con la imposibilidad de generar economías a escala, aglomeración y externalidades positivas. La solución a un sistema más equilibrado se necesita una disminución del grado de centralidad de la capital

Ilustración 46-Hipotesis de Centralidades en el año 2032

HIPÓTESIS DE CENTRALIDAD URBANA - REGIONAL 2032			
VARIABLES	HIPÓTESIS 1	HIPÓTESIS 2	HIPÓTESIS 3
Primacía urbana	Consolidación de la primacía de Popayán Centro departamental. Crece la primacía de Popayán. Índice de primacía: 2012: 2.32, 2032: 2.95	Popayán centro subregional ciudad región Cali. Aumento de la centralidad de municipios sobre el eje Popayán Cali. Se reduce la primacía de Popayán. Índice de primacía: 2012: 2.32, 2032: 2.20	Popayán centro de integración región suroccidente. Reducción de la primacía por elevación capacidad funcional de centros localizados alrededor del Eje vial Panamericano y aumento de centralidad de núcleos en Eje occidente - oriente. (Costa Pacífica - Popayán - Orinoquia). Se reduce la primacía de Popayán: Índice de primacía: 2012: 2.32, 2032: 2.0
Grado de Centralidad	Popayán centro subregional, Puerto Tejada y Santander de Quilichao: Centros de relevo secundarios. Miranda: Centro local.	Popayán centro subregional, Puerto Tejada y Santander de Quilichao: Centros de relevo secundarios, Miranda: Centro local. Patia, Tambo, Piendamó centros locales principales.	Popayán centro subregional, Puerto Tejada y Santander de Quilichao: Centros de relevo secundarios, Miranda: Centro local. Patia, Tambo, Piendamó centros locales principales. Bordo, Guapi, centros locales principales.
Accesibilidad	Departamento del Cauca conectado internamente. Aumenta el porcentaje de vías pavimentadas del 10.7% en el 2011 al 25% en el 2032.	Norte del Cauca conectado con el Cuenca del Pacífico y Consolidación del Eje vial Panamericano. Los proyectos de articulación con Cuenca Pacífico, por puerto de Buenaventura y el Corredor logístico Popayán - Cali - Buenaventura están terminados y en funcionamiento.	Departamento del Cauca conectado con la región Suroccidental, Cuenca del Pacífico y oriente del país. Los proyectos estratégicos de conectividad vial estructuran ejes de integración norte - sur, Oriente -occidente, son construidos.

HIPÓTESIS DE CENTRALIDAD URBANA - REGIONAL 2032			
VARIABLES	HIPÓTESIS 1	HIPÓTESIS 2	HIPÓTESIS 3
Tamaño funcional urbano	Reduce la condición de tamaño poblacional medio respecto a departamentos del país. Mantiene la tasa de crecimiento urbano baja.	Mantiene condición de tamaño poblacional medio respecto a departamentos del país. Las dinámicas económicas del norte del departamento permiten acompañar el ritmo de crecimiento urbano promedio del país.	Aumenta el tamaño medio, reduce emigración y aumenta grado de urbanización. El desarrollo del norte del departamento jalonado por la integración con el corredor Popayán - Buenaventura y el crecimiento jalonado por la conexión hacia el oriente del país dinamizan el crecimiento urbano de todo el sistema de ciudades del departamento.
	Tasa crecimiento población urbana 2012-2032: 0.98%	Tasa crecimiento población urbana 2012- 2032: 1.1%	Departamento de tamaño poblacional mediano consolidado. Tasa de crecimiento poblacional urbano superior al promedio nacional. Tasa crecimiento población urbana 2012- 2032: 1.2%
Tamaño funcional productivo	Mantiene participación en PIB región Suroccidental (Valle, Nariño, Cauca, Huila, Caquetá, Putumayo). En 2012 fue 9.2% Participación del PIB del Cauca en PIB regional: 2032: 9.2%	Centro exportador núcleo de innovación Aumenta 3% participación en PIB región Suroccidental. Participación del PIB del Cauca en PIB regional: 2032: 12.2%	Centro exportador, núcleo innovador, turismo de naturaleza y cultural de talla internacional. Aumenta participación en PIB regional 5% Participación del PIB del Cauca en PIB regional: 2032: 14.2%

Hernando González Murillo
Consultor

Fuente: (Universidad Externado de Colombia, 2013)

6.4 Recomendaciones para la efectiva puesta en marcha de las centralidades de la ciudad de Popayán

Teniendo en cuenta los diversos documentos de diagnóstico, estudios y proyecciones se encuentran algunas recomendaciones relacionadas con la centralidad.

Partiendo de la creación de nuevas centralidades: estudio de huella urbana, (pág. 247) (2003). Mediante el cual para la ciudad recomienda usar los centros de barrio como elementos potenciadores de un modelo sostenible, en donde se fomente unos patrones de compacidad, acompañada de alta densidad y la mezcla de usos, con un mejor acceso a las zonas verdes y unos espacios públicos de mejor calidad. En este orden de ideas se recomienda lo siguiente

- 1- La consolidación de nuevas centralidades a través de la interconexión entre los sectores con criterios de movilidad sostenible y articulación con los barrios, de los cuales se habla de
 - El sector entre la Cra 3, Calle 3N, Cra 2ª y la conexión con la Cra 2, los cuales se ubican los servicios básicos según la clasificación del PEM están de uso diario dado que es aquí donde se ubica el sector del morro y la Universidad del Cauca generando una diversidad de comercio para la satisfacción de las necesidades de los Universitarios, la centralidad que se propone sería la Facultad de Educación y Ciencias Exactas, los ejes comerciales son las calles nombradas anteriormente hasta llegar al Transito que es hasta dónde llega el comercio
 - Por otro lado, sigue los ejes comerciales ubicados en la calle 15N, Calle 18, Cra 5ª y Cra 6 hasta llegar a la virgen de los Hoyos en los cuales la propuesta está en la alcaldía para su respectivo estudio, sin embargo se propone este sector dado que esta ubicado toda el servicio de clínicas sin contar que aquí esta la Clínica la Estancia la cual según el estudio de prospectiva esta entidad esta en un crecimiento de personal calificado y cada vez está en evolución lo que hace que se genere una sub-centralidad aquí, en este sector está en la creación de una nueva Clínica el comercio farmacéutico y de droguerías en un futuro tiene una dimensión muy grande, y sus ejes comerciales serían muy potencializados.
 - Por última propuesta es el barrio la Paz entre la Cra 9 y la Calle 71N de igual manera el comercio variado es abundante generando un importante eje comercial y la sub-centralidad es el barrio la Paz después de interponer la centralidad del Centro Comercial Terra Plaza, este sector después del barrio Bello Horizonte este barrio empezó a valorarse en el comercio generando un crecimiento para esta comuna, de este modo la satisfacción de las necesidades ya no es el centro histórico sino ya en su misma comuna de tal modo este sector está en continuo crecimiento según las necesidades que aún les hace falta.

Observación: Las anteriores propuestas aún no están vinculadas en la Alcaldía están en estudio para la consolidación del nuevo POT 2020 son de manera personal según el trabajo realizado como pasante en la entidad

2. De igual manera tener en cuenta esos nuevos yacimientos en los barrios de bajos recursos y no están siendo tomados en la planificación urbano debido a que no son

óptimos para la vivienda digna siguiendo al concepto básico, sino que están ubicadas en condiciones precarias en los que están:

- El crecimiento se esta dando mas al sur de la ciudad en las veredas, Vereda de Torres, Puelenje y Samuel Silverio los cuales son en casas empiezan en tabla y los servicios básicos son muy escasos y para cubrir sus necesidades han tenido que crear sus negocios comerciales empezando a generar ejes comerciales en estos barrios sin embargo no son tan fuertes dado que no se cuenta ni con el servicio de SETP dificultado el acceso a estas zonas, las rutas de trasporte pasan pero para llegar a sus viviendas tienen que caminar aproximadamente de 15 a 20 min más, sin embargo a mediano plazo a largo plazo estas zonas se están potenciando por lo que se están en estudio para mejorar sus condiciones y generara oportunidades que permitan una vida digna a estas comunidades.
3. Es necesario la contratación de demás personas las que ayuden a la recolección de comuna por comuna para la identificación de ejes comerciales los que lleven a la identificación de nuevas centralidades y que puedan ser formuladas en el POT, de igual manera analizar la zona comercial predio a predio.

7. Conclusiones

Como consecuencia de lo expuesto en el informe, se evidencia el proceso que ha llevado la secretaria de planeación para la búsqueda de estudios y de información para la verificación y cumplimiento de las centralidades existentes y la consolidación de nuevas de la ciudad de Popayán, exponiendo el alcance de los objetivos planteados en la práctica profesional.

Mediante el trabajo realizado en la pasantía se logró la actualización del archivo y creación de una base de datos y análisis, en Excel, Shape y Word la cual permitió identificar las relaciones existentes Nacionales y Departamentales que tiene la ciudad de Popayán la cual permitió hacer una relación e identificar las centralidades y sub-centralidades del mismo modo se realizó un estudio Municipal que permitió la identificación de los ejes comerciales de la ciudad. Esta labor consintió fortalecer los estudios y levantamiento de información permitiendo el análisis nombrado anteriormente, permitiendo diagnosticar las anomalías en los documentos de soporte.

Finalmente se debe resaltar la gestión de la Secretaría de Planeación, con Alexandra Delgado y su equipo de trabajo, en la realización de estrategias para el estudio de centralidades con los mecanismos implementados se pudo fortalecer el estudio de estas periferias del Municipio y a nivel Nacional generando una visión mas amplia para el fortalecimiento de centralidades y sean implementadas en el POT

Bibliografía

- Acuerdo Numero 06 de 2002.* (2002). Retrieved from [http://popayan.gov.co/sites/default/files/files/ACUERDO 06 2002 NORMAS POT.pdf](http://popayan.gov.co/sites/default/files/files/ACUERDO_06_2002_NORMAS_POT.pdf)
- Alcaldía. (2015). *Plan Maestro de Movilidad para el Municipio.* Retrieved from <http://valledupar-cesar.gov.co/apc-aa-files/32386162376566653565353663393335/decreto-no-000712-de-15-diciembre-de-2015.pdf>
- Alcaldía Municipal de Popayán. (n.d.). Retrieved May 9, 2019, from <http://www.popayan.gov.co/ciudadanos/la-alcaldia/unidades-administrativas-e-instancias-de-gestion/oficina-asesora-de-planeacion-municipal>
- Alcaldía Municipal de Popayán | Nuestra geografía. (n.d.). Retrieved August 13, 2019, from <http://www.popayan.gov.co/ciudadanos/popayan/nuestra-geografia>
- Asuad, N. (n.d.). *Teoría de localización Industrial y de áreas de Mercado.*
- Banco de la República (Colombia), M. (2012). Ensayos sobre política económica. In *Ensayos sobre POLÍTICA ECONÓMICA* (Vol. 30). Retrieved from Banco de la República website: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0120-44832012000300004
- Beuf, A. (n.d.). *CONCEPCIÓN DE CENTRALIDADES URBANAS Y PLANEACIÓN DEL CRECIMIENTO URBANO EN LA BOGOTÁ DE SIGLO XX.* Retrieved from https://www.researchgate.net/profile/Alice_Beuf/publication/292131213_Concepcion_de_centralidades_urbanas_y_planeacion_del_crecimiento_urbano_en_la_Bogota_de_siglo_XX_httpwwwubedugeocritcoloquio2012actas07-A-Beufpdf/links/57d1981408ae601b39a20494/Concepci
- Castells Manuel. (1974). *La cuestion humana.*
- Cauca, G. del. (n.d.). Rendicion publica de cuentas. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>
- Competitiva, Y. (n.d.). *plan de accion.*
- Concejo Municipal. (2001). *Plan de Ordenamiento Territorial. 2001*, 1–321.
- Coraggio, L. (n.d.). *Critica de la teoria de polos de desarrollo.*
- Fecha, A. M., & Distrital, R. (2009). *Decrto 190 de 2004.* 1–5.
- Gleave, S. D. (2015). *Plan Maestro de Movilidad para el Municipio de Popayán.*
- Integral, D., Plan, D. E. L., Territorial, D. E. O., & Muñoz, A. P. (2015). *Talleres participativos : ‘ Caminando , pensando y ordenando nuestro territorio . ’*
- Justicia, M. del I. y de, & Colombia, R. de. (2011). *Ley Orgánica de Ordenamiento.* Retrieved from https://www.mininterior.gov.co/sites/default/files/noticias/cartilla_ley_organica_de_ordenamiento_territorial.pdf
- Metodológica, G. (n.d.). *Serie Planes de Ordenamiento Territorial Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.* Retrieved from <http://www.minvivienda.gov.co/POTPresentacionesGuias/Guía Formulación Planes Ordenamiento.pdf>

- Ministerio de Cultura, Dirección De Patrimonio. (2003). *Plan Especial De Manejo y Protección del Centro Histórico de Salamina*. (10).
- Montejano-Escamilla, J. A. (2016). ¿Es la ciudad de México policéntrica? Nuevos datos y algoritmos para la detección de centralidades urbanas. *Economía Sociedad y Territorio*, (1), 333. <https://doi.org/10.22136/est012015594>
- N.N. (2015). 2017.
- Plan de Ordenamiento Territorial - Cámara de Comercio de Bogotá. (n.d.). Retrieved September 12, 2019, from <https://www.ccb.org.co/Transformar-Bogota/Gestion-Urbana/Ordenamiento-territorial/Plan-de-Ordenamiento-Territorial>
- Popayán, Colombia. (n.d.). Retrieved August 13, 2019, from <http://www.colombia.travel/es/a-donde-ir/pacifica/popayan>
- Ramon, D. G. (1976). Valor actual del modelo de Von Thünen y dos comprobaciones empíricas. *Revista de Geografía*, 10, 11--33. Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/39036311.pdf>
- Regional, O. (n.d.). *Estudio Socioeconómico de la Plaza de Mercado del barrio Bolívar*.
- Sobrino, J. (1999). *El contexto espacial de las actividades económicas*. (72), 1–32.
- Universidad de Costa Rica. (2011). Teorías de La Localización. Retrieved May 8, 2019, from <https://es.scribd.com/doc/6201595/Teorias-de-La-Localizacion>
- Universidad Externado de Colombia. (2013). *Estudio de prospectiva del Cauca*. 144.
- Vázquez Barquero, A. (2007). *Desarrollo endógeno. Teorías y políticas de desarrollo territorial*. Retrieved from https://ebuah.uah.es/dspace/bitstream/handle/10017/30390/desarrollo_vazquez_IR_2007_N11.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Walter Christaller. (2014). *Teorías de la distribución espacial de las actividades económicas*. Retrieved from <http://www.economia.unam.mx/cedrus/pdf/Teorasdistribucionespacial.pdf>
- Williner Alicia, Sandoval Carlos, Frias Maria, P. J. (2012). *Redes y pactos sociales territoriales de América Latina y el Caribe*. Retrieved from https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/7244/S1200584_es.pdf?sequence=1