

LA PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO PARQUE CALDAS
CARRERA 6 Y 7 CON CALLES 3 Y 6 COMO ESTRATEGIA PARA LA
MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE POPAYÁN: ANÁLISIS DESDE LA
PERSPECTIVA ECONÓMICA

NATALIA ALEJANDRA MUTIZ CANTERO
ANDRY ALEJANDRA GUTIÉRREZ GAMBOA



CORPORACIÓN UNIVERSITARIA AUTÓNOMA DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, CONTABLES Y ECONÓMICAS
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES –
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
POPAYÁN
2020

LA PEATONALIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO PARQUE CALDAS
CARRERA 6 Y 7 CON CALLES 3 Y 6 COMO ESTRATEGIA PARA LA
MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA CIUDAD DE POPAYÁN: ANÁLISIS DESDE LA
PERSPECTIVA ECONÓMICA

NATALIA ALEJANDRA MUTIZ CANTERO
ANDRY ALEJANDRA GUTIÉRREZ GAMBOA



Director
Esp. CAMILO PÉREZ
Economista

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA AUTÓNOMA DEL CAUCA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, CONTABLES Y ECONÓMICAS
PROGRAMA DE FINANZAS Y NEGOCIOS INTERNACIONALES –
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
POPAYÁN
2020

NOTA DE ACEPTACIÓN

El Director y Jurados del Trabajo titulado “La Peatonalización del Centro Histórico Parque de Caldas Carrera 6 y 7 con Calles 3 y 6 como estrategia para la movilidad sostenible en la ciudad de Popayán: Análisis desde la perspectiva económica”, elaborado por Natalia Alejandra Mutiz y Andry Alejandra Gutiérrez, una vez revisado el escrito final y aprobada la sustentación del mismo autorizan para que realicen las gestiones administrativas correspondientes a su título profesional.

Director

Jurado

Jurado

Popayán, Febrero de 2020.

AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a Dios por ofrecernos la fortaleza para poder culminar nuestra carrera profesional.

A nuestras familias por darnos su apoyo que fue muy importante para la consecución del presente trabajo.

A nuestro Director Camilo Pérez, por sus orientaciones y aportaciones que fueron relevantes para la culminación de la presente investigación.

A la Corporación Universitaria Autónoma del Cauca, a los docentes y administrativos, cuyo aporte contribuyó a nuestra formación profesional.

A todas aquellas personas que contribuyeron a la realización del presente trabajo.

DEDICATORIA 1

A Dios por haberme regalado vida, haberme dado sabiduría y guiarme en este trayecto; y así permitirme llegar a este momento tan especial en mi vida.

Este trabajo está dedicado con mucho amor a mis padres MOISÉS MUTIZ ERAZO Y MARÍA LUCILA CANTERO que son el motor de mi vida, a quienes les debo todo en mi vida, que, aunque hoy no estén conmigo fueron los que me educaron como la persona que soy actualmente, los que me ayudaron y lucharon para que pudiera lograr esta meta. Y sé que estarían muy felices de compartir este momento conmigo.

Natalia Alejandra

DEDICATORIA 2

Dedico este trabajo primero a Dios quien fue mi guía, mi compañía y me dio la sabiduría que necesite a lo largo de esta hermosa carrera llamada Administración de empresas, sin ninguna duda sé que sin él no hubiese sido posible.

A mi abuelo JULIO CESAR GAMBOA quien hoy ya no está físicamente acompañándome para este gran momento y sé que le hubiese encantado hacerlo, vestido muy elegante y de corbata como decía, aunque me dejaste sola con una gran tristeza por tu ausencia es tu amor incondicional, tus bellas enseñanzas, tu ejemplo a seguir que me motivan a culminar con tan anhelado logro.

A mi padre a ti que con gran esfuerzo no importándote las circunstancias salías a buscar el sustento y todo lo que necesitara para poder continuar y culminar mi carrera profesional hoy me alegro de saber que todos esos esfuerzos y sacrificios que hiciste están dando el fruto que esperabas.

A mi hermosa madre, el ser que llena mi vida de paz de luz de tranquilidad quien me ha instruido toda la vida y me ha dado lo más lindo que una madre puede entregar a un hijo su tiempo dedicación y su amor inagotable.

A mi hija fuente de inspiración quien hizo de mí una mejor versión, desde tu llegada sabía que debía escalonar cada vez más alto para ser la madre que mereces y veas en mi un ejemplo a seguir.

Andry Alejandra

CONTENIDO

	Pág.
NOTA DE ACEPTACIÓN	3
AGRADECIMIENTOS	4
DEDICATORIA 1	5
DEDICATORIA 2	6
RESUMEN	13
INTRODUCCIÓN	1
CAPITULO 1. PROBLEMA	5
1.1 Planteamiento del problema	5
1.2 Justificación	8
1.3 Objetivos	11
1.3.1 General	11
1.3.2 Específicos	11
CAPITULO 2. MARCO TEÓRICO	12
2.1 Antecedentes	12
2.1.1 Peatonalización de los centros históricos	15
2.1.1.1 Casos de peatonalización de los centros históricos en el mundo	16
2.1.1.2 Casos de peatonalización de los centros históricos en Colombia	18
2.1.2 Modelos de movilidad en los planes de desarrollo	21
2.1.2.1 La movilidad en el Plan Nacional de Desarrollo	21
2.1.2.2 La movilidad en el Plan Departamental de Desarrollo 2016-2019	33
2.1.2.3 La Movilidad en el Plan Municipal de Desarrollo 2016-2019	34
2.2 Bases teóricas	39
2.2.1 La Peatonalización	39
2.2.1.1 Conceptualización	39
2.2.1.2 Origen	40
2.2.1.3 Beneficios	42

2.2.1.3.1 Transporte sostenible	42
2.2.1.3.2 Disfrute de la calle	44
2.2.1.3.3 Seguridad vial	45
2.2.1.3.4 Seguridad respecto al crimen	46
2.2.1.3.5 Económicos	47
2.2.1.3.6 Ambientales	48
2.2.1.3.7 Sociales	49
2.3 Bases legales	50
2.3.1 La movilidad como un derecho fundamental	50
2.3.1.1 Aspectos generales	50
2.4 La movilidad en Colombia: Elementos normativos	52
2.4.1 Normativa en movilidad y accesibilidad urbana	54
CAPITULO 3. METODOLOGÍA	58
3.1 Fuentes de información	58
3.2 Instrumentalización	59
3.3 Muestreo	59
CAPITULO 4. RESULTADOS.	63
4.1 Efectos económicos de la peatonalización del centro histórico parque de caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6.	81
CAPITULO 5. CONCLUSIONES	87
RECOMENDACIONES	89
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	92
ANEXOS	100

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Razón para asistir a centro histórico / Necesidad de aumentar la zona peatonalizada	76
Tabla 2. Tipo de local comercial / Satisfacción con la peatonalización	77

LISTA DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1. Inversión en transporte vs gasto público (1951 – 1998)	25
Gráfico 2. Inversión en transporte en % del PIB (1951-1998)	27
Gráfico 3. Compromisos presupuestales en materia de movilidad (2018-2022)	32
Gráfico 4. Razones para asistir al centro histórico	63
Gráfico 5. Tipo de local comercial	64
Gráfico 6. Situación respecto a las ventas informales posterior a la peatonalización	66
Gráfico 7. Tipo de transporte en que llegan los comerciantes formales al centro histórico	69
Gráfico 8. Tipo de vehículo en que llegan los insumos	71
Gráfico 9. Tipo de transporte que emplean los habitantes – peatones para llegar al Centro histórico Parque de Caldas	72
Gráfico 10. Valor porcentual de incremento en las ventas	82
Gráfico 11. Tiempo de los comerciantes formales en la actividad económica	85

LISTA DE FOTOGRAFÍAS

Pág.

Fotografía 1. Peatonalización del Parque de Caldas 38

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
ANEXO A. ENCUESTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA A LOS PEATONES Y HABITANTES DE LA CIUDAD DE POPAYÁN	100
ANEXO B. ENCUESTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA A LOS COMERCIANTES FORMALES DEL CENTRO HISTÓRICO PARQUE DE CALDAS DE LA CIUDAD DE POPAYÁN	104
ANEXO C. TABULACIÓN ENCUESTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA A LOS PEATONES Y HABITANTES DE LA CIUDAD DE POPAYÁN	107
ANEXO D. TABULACIÓN ENCUESTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA A LOS COMERCIANTES FORMALES DEL CENTRO HISTÓRICO PARQUE DE CALDAS DE LA CIUDAD DE POPAYÁN	113
ANEXO E. APLICACIÓN DE ENCUESTAS	118

RESUMEN

La presente investigación se desarrolló para analizar desde una perspectiva económica la peatonalización del Parque de Caldas Carrera 6 y 7 con Calles 3 y 6 como estrategia para la movilidad sostenible, en donde, inicialmente se estudiaron los modelos de movilidad en los planes de desarrollo, desde 1950 en que se centró la inversión social en la construcción y mantenimiento de carreteras hasta el Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022) en el que las estrategias urbanas se enfocan en una movilidad sustentable.

Posteriormente, se analiza la movilidad como un derecho fundamental, en el que se identifican las bases legales que soportan la movilidad sostenible y la peatonalización como una estrategia para lograrla, se trata de identificar la legislación principal sobre la materia en los ámbitos nacional e internacional, que contribuya a sentar las bases para la realización del análisis económico.

Se aplicó una encuesta estructurada a una muestra de 384 habitantes de la ciudad y peatones de la zona, la cual, se estableció con un nivel de confianza del 95% y un margen de error del 5%, y a una muestra de 46 comerciantes formales, definida con un grado de confianza el 90% y un error del 10%. Con los resultados obtenidos, se estableció la eficacia desde lo económico de una política pública de peatonalización a partir de la percepción de los diferentes actores, y se analizaron los efectos económicos de la peatonalización.

En lo económico, se pudo establecer que la peatonalización contribuye a un incremento de las ventas del comercio formal entre un 20% y un 40%, incremento del valor de los inmuebles de la zona, aumento de la valorización, reactivación del turismo, de los hoteles, restaurantes y cafeterías.

Palabras claves: Peatonalización, Centro histórico, Movilidad sostenible, Derecho fundamental, Política pública.

ABSTRACT

This research was developed to analyze the pedestrianization of Caldas Carrera 6 and 7 Park with Streets 3 and 6 from an economic perspective as a strategy for sustainable mobility, where mobility models were initially studied in development plans, from 1950 that focused on social investment in the construction and maintenance of roads until the National Development Plan (2018-2022) in which urban strategies focus on sustainable mobility.

Subsequently, mobility is analyzed as a fundamental right, in which the legal bases that support sustainable mobility and pedestrianization are identified as a strategy to achieve it, it is about identifying the main legislation on the matter in the national and international spheres, that contributes to lay the foundations for the realization of the economic analysis.

A structured survey was applied to a sample of 384 inhabitants of the city and pedestrians in the area, which was established with a confidence level of 95% and a margin of error of 5%, and a sample of 46 formal merchants, defined with a degree of confidence 90% and an error of 10%. With the results obtained, the economic efficiency of a public policy of pedestrianization was established based on the perception of the different actors, and the economic effects of pedestrianization were analyzed.

In economic terms, it was established that pedestrianization contributes to an increase in sales of formal commerce between 20% and 40%, increase in the value of real estate in the area, increase in valuation, revival of tourism, of hotels, restaurants and cafes.

Keywords: Pedestrianization, Historic Center, Sustainable Mobility, Fundamental Law, Public Policy.

INTRODUCCIÓN

La movilidad se ha convertido en una de las principales problemáticas de las ciudades en el mundo, la cual, trae consigo congestión, impactos ambientales y sociales negativos repercutiendo en la calidad de vida de las personas (Cohen, 2017).

En este contexto, las ciudades en Colombia no han sido ajenas a esta situación, debiendo enfrentar el reto que implica la satisfacción de una demanda creciente de transporte que conlleva problemas de movilidad que influyen a su vez en la inequidad social, el desequilibrio en la utilización del espacio público y el derecho a la ciudad, así como en la congestión y el orden medio ambiental, intensificados esencialmente por el incremento en los índices de motorización (Chara, 2017).

Se han propuesto diferentes alternativas para mitigar esta problemática, como las medidas para motivar el transporte público y el fomento del uso de la bicicleta, y la peatonalización, principalmente de los centros históricos, en donde, se ha reducido gradualmente el tráfico a través del cerramiento de calles, con lo cual, se ha logrado una mejora significativa de la calidad del aire y se ha

desestimulado el uso del vehículo privado, es el caso de Núremberg (Alemania) y de Bogotá (Colombia)¹.

La ciudad de Popayán no es ajena a estas tendencias globales, por tal razón resulta urgente la necesidad de responder de manera innovadora y eficiente a las diferentes problemáticas que afectan a la ciudad en materia de movilidad y transporte urbano, hacia un modelo que contribuya a la sostenibilidad y a la equidad socio espacial.

Popayán ha mostrado una resiliencia dirigida a la transformación y cambio hacia la sostenibilidad territorial y a la mejora de la calidad de vida urbana, en donde, la movilidad se ha constituido en la estrategia transversal para el cumplimiento de este propósito como la peatonalización del Centro histórico Parque Caldas, obras que fueron entregadas en agosto de 2010, y que contó con la participación de la Alcaldía Municipal y del Fondo Nacional de Desarrollo (FONADE) que consistieron básicamente en la ampliación, ornato y embellecimiento del área alrededor del parque.

El origen de esta peatonalización está en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del 2002, a través del cual se propuso peatonalizar las vías adyacentes para garantizar la seguridad de los transeúntes por medio de espacios más amplios que facilitaron el control del tráfico reduciendo el tránsito de vehículos. Uno de los

¹ La peatonalización de los centros históricos busca optimizar el espacio público, igualmente, garantizar la continuidad de en la movilidad peatonal y de biciusuarios, y mejorar las condiciones ambientales y la accesibilidad de todos los ciudadanos, constituyéndose en la mejor alternativa para el logro de una movilidad sostenible.

soportes esenciales para el desarrollo de esta obra es el Estudio de movilidad efectuado por la Universidad Nacional el cual contó con el apoyo de Planeación Nacional, por medio del documento Gestión Integral del Tránsito 2004 en el que se sugiere peatonalizar la carrera 6 entre el puente del humilladero y la Iglesia de San Agustín por la gran afluencia de público en el sector.

En este sentido, se plantea la realización del presente trabajo a través del cual analizar desde la perspectiva económica la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6 como estrategia para la movilidad sostenible de la ciudad de Popayán.

Para cumplir con este propósito se estudian inicialmente los diferentes modelos de movilidad en los planes de desarrollo, en donde, se realiza un recorrido histórico por los planes desde 1950 hasta la actualidad que permitieron identificar no solo los modelos sino las estrategias propuestas por los diferentes gobiernos para el logro de un sistema de transporte eficiente. Dado el crecimiento de las ciudades, el interés de los gobiernos paso del transporte a la movilidad y posteriormente a la movilidad sustentable que busca no solo el desarrollo socioeconómico sino lograr calidad de vida. Igualmente, se analizan los actuales planes departamental y municipal con el propósito de establecer que se ha realizado respecto a la movilidad sostenible en el departamento del Cauca y la ciudad de Popayán.

En el capítulo siguiente, se analizan las teorías de movilidad como un derecho fundamental, y los elementos normativos en Colombia. Se trata entonces de analizar la trascendencia de la movilidad en términos jurídicos como punto de inicio para efectuar un análisis económico de la peatonalización de sector.

Posteriormente, y tomando como referencia el trabajo de campo desarrollado a los diferentes actores (habitantes de la ciudad, peatones de la zona, comerciantes formales e informales y administración municipal) se analiza desde el ámbito económico la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6.

CAPITULO 1. PROBLEMA

1.1 Planteamiento del problema

La movilidad es un problema fundamental para las ciudades, considerada como una de sus características propias, la cual, se refleja en la congestión e impactos ambientales y socioeconómicos que influyen negativamente en la calidad de vida. Al respecto, González (2014) plantea que perjudica a los sectores más débiles y desfavorecidos, y repercute en el día a día de las personas.

El espacio urbano utilizado esencialmente para el transporte automotor ha ocasionado problemas de movilidad en las grandes ciudades, en las cuales, el desarrollo urbano concebido especialmente en el automóvil y no en las personas, ha conllevado la pérdida progresiva de la calidad de vida de los habitantes de las ciudades. González (2014) anota que las problemáticas relacionadas con la movilidad se reflejan en la congestión, que se materializa en una pérdida de tiempo al momento de desplazarse; problemas a la salud por la contaminación acústica y del aire, repercusiones psicológicas debido a la ocupación y fragmentación de las calles, que imposibilitan su utilización como algo más que un canal de transporte.

Igualmente, Gakenheimer (2012) afirma que la cantidad de vehículos crece rápidamente por el incremento de la población, debido a un estilo de vida que tiene al automóvil como elemento esencial, esto ocasiona una reducción de la movilidad debido a la demora en el tráfico, que impide la movilidad del usuario del automóvil.

Esta situación se agrava porque en la mayoría de ciudades del mundo las redes de transporte son radiales, y no permiten una descongestión eficiente.

En Popayán, se presentan problemas relacionados con la movilidad que impiden que sea una ciudad sostenible. De acuerdo a la Secretaria de Tránsito Municipal (2018) se presenta un colapso sobre todo en el centro y eso hace que la movilidad sea el principal elemento de emisión de gases de efecto invernadero, en este sentido, es aconsejable que se cambie el paradigma de movilidad hacia un modelo sostenible, y más adecuado para una ciudad de tamaño medio.

De acuerdo al Gerente de Sostenibilidad y Nuevos Negocios de Findeter, es importante en la ciudad de Popayán generar una mayor oferta de espacio público de calidad, debido a que en la actualidad se tienen 1,3 metros de espacio público por habitante cuando la Organización Mundial de la Salud anota que el estándar es de 10 metros cuadrados (Secretaria de Tránsito Municipal, 2018). De esta forma, es importante direccionar a la ciudad a una movilidad sostenible que contribuya a lograr el bienestar de sus habitantes.

La movilidad concebida desde un punto de vista sostenible implica la reducción del uso del automóvil particular, acompañada de alternativas de transporte eficiente y medio ambientalmente sostenibles, en este sentido, surge la peatonalización como una forma de darle un nuevo sentido al espacio público, dado que además de reducir el uso del automotor privado contribuye a recuperar el espacio para las personas con el propósito de mejorar su calidad de vida. González

(2014) argumenta que la peatonalización sirve para devolver la calle a las personas disminuida durante años por la falta de espacio, temor a sufrir un accidente, y las molestias del tráfico.

Hay varios ejemplos a nivel mundial a través del cual la peatonalización ha contribuido a una movilidad sostenible y al mejoramiento socioeconómico de los comerciantes de la zona, es el caso de Nurember (Alemania), que desde la década de los 70 ha peatonalizado de manera gradual su centro histórico, lo que se ha visto reflejado en una mejora de la calidad del aire y en el aumento de las ventas de los comerciantes formales. No obstante, al temor de la población que esta medida ocasionaría un colapso circulatorio en las zonas contiguas, esto no ocurrió, contrariamente el tráfico se evaporó y los conductores prefirieron dejar su vehículo en casa. Igualmente, esta medida reactivó el comercio debido a que se aumentó la cantidad de visitantes (González, 2014).

Teniendo en cuenta la importancia que tiene la peatonalización no solo como estrategia para el logro de una movilidad sostenible, sino el impacto económico que se genera en las zonas peatonalizadas, especialmente para los comerciantes formales e informales por una mayor afluencia de público, se realiza el presente trabajo de investigación a través del cual analizar desde una perspectiva económica la peatonalización de su centro histórico como estrategia para el logro de una movilidad sostenible.

Teniendo en cuenta lo anterior, se plantea como problema de investigación el siguiente: ¿Cuál es la incidencia económica de peatonalizar el centro histórico de la ciudad de Popayán como estrategia para el logro de una movilidad sostenible?

1.2 Justificación

De acuerdo a la Financiera del Desarrollo (FINDETER), a la Alcaldía de Popayán, y al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) la ciudad de Popayán presenta problemas de movilidad principalmente en el centro, lo cual ha ocasionado una problemática ambiental, esencialmente por la emisión de gases de efecto invernadero, lo que sugiere direccionarla a un modelo de movilidad sostenible (Secretaría de Tránsito de Popayán, 2018).

Para la estructuración de este modelo se plantean diferentes alternativas, como el fomento del uso del transporte público, utilización de la bicicleta, entre otras, que contribuyen a la disminución del impacto ambiental causada principalmente por el uso del automóvil. Dentro de estas opciones, la peatonalización es una de las más importantes estimando los eficientes resultados que ofrece para el logro de una movilidad sostenible, considerando las diferentes experiencias a nivel mundial.

Diferentes ciudades en el mundo y en Colombia, han optado por esta alternativa en su centro histórico, como un sitio exclusivo para los peatones, entendiendo que el peatón tiene prelación sobre cualquier tipo de vehículo automotor, logrando así un mayor espacio de convivencia y socialización para los habitantes de las diferentes ciudades.

Teniendo en cuenta la trascendencia que tiene la peatonalización para el logro de una movilidad sostenible, se plantea la realización del presente trabajo por medio del cual, analizar desde lo económico la implementación de esta estrategia en la ciudad de Popayán. Al respecto Machín (2017) plantea que hay una relación directa entre la peatonalización y sus efectos económicos sobre todo para el comercio mayorista y minorista, tanto formal como informal.

En esencia, contar con calles peatonalizadas, es una estrategia eficiente en la disminución de gases contaminantes, dado que se desmotiva la utilización de carros privados, y por ende se efectúa una probable reducción de la accidentalidad, y además genera una incidencia directa sobre el comercio. González (2014) argumenta que la mayoría de experiencias han demostrado que la incidencia de la aplicación de esta estrategia ha sido positiva para la economía, especialmente por el incremento del número de visitantes, favoreciendo de esta forma las ventas de los establecimientos comerciales.

Así, el presente estudio no pretende solamente analizar la eficiencia de la peatonalización como estrategia para el logro de una movilidad sostenible, sino evaluar su afectación sobre los diferentes actores de la economía.

De esta forma, el trabajo permite analizar la posible incidencia de la peatonalización del centro histórico carrera 6 y 7 con calles 3 y 6 no solo en la movilidad sostenible sino desde el punto de vista económico, especialmente en los comerciantes formales e informales que realizan su actividad en la zona.

Para cumplir con este propósito se abordará la posición de los distintos actores en el contexto del sector histórico de la ciudad de Popayán, a partir del análisis de la movilidad como un derecho fundamental y el estudio de las políticas públicas a nivel nacional y municipal en defensa de este derecho, igualmente, se abordará el tema de estudio a partir de las políticas de movilidad, modelos de movilidad, marco histórico contextual, y la opinión de los diferentes actores.

El Plan Nacional de Desarrollo ha incorporado la movilidad como un elemento de bienestar y requisito para mejorar la competitividad, de esta forma en su análisis es fundamental el estudio del aspecto económico, lo cual, se va a efectuar con la realización del presente trabajo.

Se trata entonces de analizar la incidencia económica de la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas, a través de la opinión de los diferentes actores con el propósito de definir si esta estrategia puede contribuir a una movilidad sostenible y a lograr un impacto positivo en la economía.

1.3 Objetivos

1.3.1 *General*

Analizar desde el punto de vista económico la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6 como estrategia para la movilidad sostenible en la ciudad de Popayán.

1.3.2 *Específicos*

- Estudiar los modelos de movilidad en los planes de desarrollo.
- Analizar las teorías de movilidad como un derecho fundamental.
- Determinar la eficacia desde lo económico de una política pública de peatonalización del centro histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6.
- Analizar a partir de la opinión de los diferentes actores los efectos económicos de la peatonalización del centro histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6.

CAPITULO 2. MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes

Inicialmente la peatonalización fue concebida como “recinto ambiental”, de acuerdo a Buchanan (1963, p. 52), quien propone la restricción del tráfico para mejorar la calidad de vida en las áreas residenciales. Se plantea inicialmente que en las zonas ambientales se debe permitir únicamente el tráfico de acceso, y no de paso, en una época en la cual lo importante eran las vías y los vehículos. En este sentido, se comienza a tener en cuenta al peatón como un aspecto fundamental de reflexión. Así, el concepto de zona ambiental es esencial para la investigación porque representa la primera aproximación conceptual a lo que hoy se conoce como peatonalización.

Posteriormente, con la Carta Europea de los Derechos del Peatón, aprobada en 1988 por el Parlamento Europeo, el peatón comienza a tener importancia. Por medio de este documento, se destaca el compromiso político y social respecto a las personas discapacitadas, introduciendo legislación en cuanto a supresión de barreras y acceso. En cuanto al peatón y a la peatonalización, Monheim (1990) plantea que en Europa inician los procesos de peatonalización, en donde, no se concibe una ciudad sin áreas peatonales, que son una muestra de su nivel de desarrollo.

Las zonas peatonales son importantes para las ciudades puesto que contribuyen a la interacción social, aumentan el sentido de pertenencia con la

comunidad, propician la participación, mejoran la salud social, teniendo como consecuencia una sociedad más estable, solidaria y fuerte. La calidad del espacio público influye directamente en la calidad de vida de los habitantes. Al respecto, Gehl (2006) indica que las actividades sociales significativas y las experiencias relevantes ocurren en este tipo de espacios.

En este sentido, la peatonalización se concibe desde la perspectiva de crear áreas para ser recorridas a pie, son zonas exclusivas para las personas, las cuales, se destinaban anteriormente a los vehículos. Para Heybey (1981) los procesos de peatonalización comienzan con la elección de una zona a peatonalizar, que en la mayoría de los casos son los centros históricos, para revitalizarlo o reformarlo y que sea más funcional.

Los procesos de peatonalización inician con la eliminación del tráfico total o parcial, quedando un espacio exclusivo para los peatones, posteriormente se continua con la reurbanización, que implica la modificación física del espacio peatonal, incorporación de mobiliario urbano y su adaptación. De acuerdo a Sanz (1998) las maneras de peatonalizar son múltiples y van en función de los propósitos urbanísticos, considerando aspectos como el tamaño, acceso, morfología, actividades y utilización del suelo.

La peatonalización también tiene sus efectos económicos, para Gil (2004) este proceso trae beneficios importantes para el comercio considerando que el tráfico va en contraposición en la mayoría de los casos a los rendimientos

económicos. Una zona destinada a los peatones, entre los que se encuentran visitantes y turistas trae beneficios para la economía.

No obstante, también pueden considerarse desventajas de la peatonalización desde la perspectiva económica, considerando que una mejora del espacio implica una presión fiscal sobre el suelo, aumento de los precios de las viviendas y los arrendamientos, por lo tanto, se reemplaza la población original por otra que tenga un mayor nivel adquisitivo.

Respecto a la incidencia económica de los procesos de peatonalización, Mayals (2008) indica que generalmente este proceso mejora la actividad comercial, debido a que la consolidación del área peatonal representa un punto de atracción para los ciudadanos y visitantes, incrementa el flujo peatonal, y favorece el consumo y la compra.

La peatonalización también representa una estrategia importante para lograr una movilidad sostenible, considerando que a través de este proceso se elimina el uso del automóvil privado. González (2014) anota que esta es una forma de rehabilitar el espacio público y dotarlo de sentido, devolviendo básicamente la calle a las personas.

La mayoría de ciudades en el mundo, son dependientes de los automóviles, lo cual, trae beneficios importantes como llegar de forma rápida a los diferentes destinos, sin embargo, esto implica contar con una infraestructura adecuada para garantizar un tráfico eficiente, en caso de no contar con la misma, se presentan

trancones, que a la vez generan contaminación, ruido y uso del suelo poco eficiente. Para Guzmán (2008) las ciudades modernas deben dirigirse hacia una mayor utilización del transporte público, fomento de la bicicleta y a procesos de peatonalización con el propósito de mejorar la calidad de vida de las personas.

Para Lamíquiz (2011) de las diferentes estrategias para lograr una movilidad sostenible, la peatonalización es la de mayor relevancia, debido a que privilegiar una zona histórica o comercial, trae consecuencias importantes para la economía, y a la vez beneficia desde el punto de vista ambiental a las ciudades, considerando que desmotiva el uso del automóvil lo que trae consigo una reducción de la emisión de gases contaminantes.

2.1.1 Peatonalización de los centros históricos

Los centros históricos han sido objeto de las políticas urbanas en Latinoamérica, al respecto, Carrón (2009) indica que debe considerarse el deterioro de las áreas históricas, las contradicciones entre la pobreza socioeconómica y la riqueza histórica cultural, las acciones para la conservación de las estructuras antiguas que conlleva aportes nacionales e internacionales, y la devolución de los sitios históricos a los peatones.

Así, la peatonalización de los centros históricos debe ser objeto de la planeación sostenible de las ciudades, lo que conlleva a detener los factores que puedan deteriorarlos o destruirlos, por esto en diferentes países del mundo se han desarrollado programas para su revitalización.

En Colombia, la peatonalización se ha convertido en una herramienta para la sostenibilidad, especialmente en lo relacionado con la regeneración ambiental respecto a la calidad del aire, protección de recursos naturales, incremento de la actividad comercial, y apropiación del espacio público que contribuye a mejorar la identidad patrimonial e histórica.

2.1.1.1 Casos de peatonalización de los centros históricos en el mundo

Son varios los casos en los que se ha desarrollado la peatonalización de los centros históricos como alternativa para una movilidad sostenible desde la década de los 60's, con los cuales, se ha mejorado la calidad de vida de la población, por medio de medidas como la restricción del uso del automóvil, motivación del transporte público y protección a los peatones.

La primera peatonalización de un centro histórico ocurrió en Copenhague (Dinamarca) en Stroget Street en 1962, una zona medieval de la ciudad, en la que se cerró la calle principal al paso vehicular restringiéndose únicamente a los peatones. Las consecuencias de esta experiencia denominada como el “efecto Copenhague” fue el incremento del comercio debido al turismo, la recuperación y revitalización de los sitios y monumentos históricos, incremento de las ganancias de

los negocios ubicados en esta área y un mayor recaudo de impuestos (Cohen, 2017).

En el 2003, se efectuó la peatonalización progresiva del centro histórico de Cusco (Perú), que disponía de la infraestructura de la civilización Inca, por medio de medidas que buscaban mejorar la movilidad y brindar comodidad a los peatones. Estas acciones tuvieron beneficios importantes, especialmente para el turismo, que presentó un incremento notorio, debido a una mejor experiencia de los visitantes, lo que conllevó a estructurar una completa red peatonal, incorporando las redes peatonalizadas desde la era Inca (Rueda y Garnica, 2016).

Igualmente, en Lima (Perú) se realizó la peatonalización del Centro histórico Damero de Pizarro en el 2011, considerado patrimonio histórico de la humanidad por la UNESCO, la cual, tuvo como propósito la conservación de 608 monumentos prehispánicos que hay en la zona, reactivación del comercio y lograr un área de esparcimiento (Rueda y Garnica, 2016). Los beneficios obtenidos fueron una mejora de la actividad comercial y turística por una mayor afluencia de personas, reducción de la contaminación ambiental y restauración de las estructuras históricas.

En ciudad de México, el Centro histórico es la región con más zonas peatonales con 18 calles, en las que se encuentran cuatro estaciones del transporte colectivo metro. La peatonalización se inauguró en el 2010, siendo una de las de mayor concurrencia en el país por su trascendencia financiera e histórica. De acuerdo a Ortega (2015) la mayor afluencia de personas contribuyó a reactivar el

comercio, lo que beneficio a los locales comerciales, logrando estructurar un sitio de esparcimiento y recreación.

Así mismo, pueden anotarse los casos del Portal del Ángel en Barcelona (España) en 1964, Vale Do Anhangabau en Sao Pablo (Brasil) en 2012, Calle La Ronda en Quito (Ecuador) en 2003, entre otras. En esencia, los resultados de la creación de estas zonas peatonales fueron la desmotivación del uso del automóvil, la reducción de la contaminación, la reactivación del comercio, y creación de zonas de recreación que contribuyeron al mejoramiento de la calidad de vida.

2.1.1.2 Casos de peatonalización de los centros históricos en Colombia

En Colombia, al igual que en el resto del mundo, se ha efectuado la peatonalización de centros históricos en las principales ciudades del país. En Armenia, se desarrolló el Proyecto del Centro Comercial Cielos Abiertos localizado en el Centro histórico, entre la calle 12 y calle 21, denominado como Centro Integral, que permitió dinamizar la zona, la inclusión social, reactivar el comercio y la apropiación ciudadana a través de la retoma de la identidad cafetera (Malaver y Zambrano, 2018). Se realizó entre los años 2006 y 2007 y pretendió mostrar entre las diferentes cuadras el proceso de producción del café, el cual, ha sido galardonado dos veces con el premio XVI Bienal Panamericana de Quito en el 2006 y el XXI Bienal Colombiana de Arquitectura en el 2007.

Este proyecto de peatonalización se destaca por su arquitectura contemporánea y moderna, por la conservación de edificios que representan la

colonización cafetera y por la realización de infraestructura turística. Se trata de un ambiente atractivo para los transeúntes, es un recorrido peatonal que recrea el proceso del café a través de un excelente diseño arquitectónico, donde, se conjuga el comercio y la naturaleza sin la preocupación del tráfico vehicular.

Igualmente, en Barranquilla (Atlántico) se realizó en el 2016 la peatonalización del Centro histórico con el Proyecto “Vuelve al centro”, con el cual, se reconstruyeron las vías, instalaron adoquines a lado y lado de la vía, se reinstalaron redes eléctricas, y se adecuó el alcantarillado vial. Los objetivos principales de la realización de estas obras fueron formalizar a los vendedores de la zona, restaurar la seguridad, y recuperar los seis tramos viales. En el área peatonal, se encuentra una oferta gastronómica, cultural y turística (Malaver y Zambrano, 2018).

En Ibagué (Tolima), se realizó la peatonalización de la carrera tercera, la vía más comercial de la ciudad, en donde, se localizan los más importantes sitios públicos, dado que representa un espacio para las compras y la recreación. Este proyecto tuvo como objetivo básico que los ciudadanos tuvieran un espacio lúdico – cultural y comercial amplio, que permitiera su desplazamiento y entretención, sin el temor de los vehículos automotores. Así mismo, tuvo un impacto positivo en el sector comercial, debido al aumento de las ventas, en especial de los subsectores gastronómico y prendas de vestir. (Ruega y Garnica, 2016)

Del mismo modo, se han realizado proyectos de peatonalización temporal de ciertas áreas de las ciudades, es el caso de Cartagena de Indias (Bolívar), en la cual, se peatonalizan algunas cuadras del centro histórico en determinados periodos del año, en donde, se restringe la movilidad vehicular, pretendiendo generar espacios para que los peatones, ya sean visitantes o permanentes, se desplacen de manera efectiva y comodidad, permitiendo disfrutar de un espacio de socialización y convivencia.

En Popayán, el proyecto de peatonalización del Parque Caldas tuvo sus inicios en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de 2002, que plantea peatonalizar las vías adyacentes para lograr la seguridad de los transeúntes por medio de espacios para caminar y reducir el tráfico vehicular. Las obras fueron entregadas en agosto de 2010, dentro de las cuales se encuentran instalación de canecas en acero inoxidable, postes y luminarias, señalización de seguridad en pintura reflectiva, pintura de fachadas de las construcciones aledañas, y para la conservación del enfoque arquitectónico colonial se elaboró el piso con piedra resistente al tráfico (Fonade, 2010).

La mayoría de proyectos de peatonalización realizados a nivel nacional tuvieron como objetivo atraer la inversión privada a los centros históricos con el mejoramiento de la accesibilidad y la solución de conflictos generados por la utilización del espacio público, así mismo, rehabilitar estructuras de carácter histórico, comercial, residencial y de servicios, para lograr un ambiente de renovación y dinamismo. En conjunto con la peatonalización se desarrollaron

proyectos de iluminación, mobiliario y pavimentos. De esta forma, las políticas orientadas al goce de las calles han logrado mejorar la calidad de vida, por medio del logro de la eficiencia en los desplazamientos por la ciudad, en los que ganan la mayoría de los habitantes.

2.1.2 Modelos de movilidad en los planes de desarrollo

2.1.2.1 La movilidad en el Plan Nacional de Desarrollo

En la actualidad, la mayoría de la población colombiana se encuentra en las zonas urbanas, al respecto, Hidalgo (2018) plantea que alrededor del 80% vive en estas áreas generando el 76% del PIB. En donde, el acceso al empleo, la productividad y las oportunidades en servicios sociales, salud y educación dependen del transporte y la infraestructura de las ciudades. Este es un aspecto que se delega a las administraciones municipales desde 1988.

Así, cada plan de desarrollo ha incorporado un contenido más amplio acerca de la movilidad más allá de la exigencia legal de realizar proyectos de transporte masivo que de acuerdo a la “Ley de metros”, serían apoyados por el Gobierno nacional.

No obstante, de acuerdo a De La Puente (2012) a pesar del desarrollo de estos proyectos la infraestructura de transporte se ha caracterizado por su precariedad en materia de desarrollo y cobertura en todo el país. Esto se explica por la reducción progresiva de la inversión pública y su reorientación hacia los sectores educación y salud.

Desde 1950, se ha concentrado la inversión en el transporte terrestre, especialmente al mantenimiento de las carreteras. De La Puente (2012) indica que a partir de este año el país adopta las recomendaciones del Banco Mundial, por lo cual, avanza de forma importante con el plan de transporte para la construcción de vías.

Con la “Misión Currie” se presenta a partir de 1950 un incremento notable de inversión en infraestructura vial, a través del cual se moderniza el sistema de transporte nacional, que integra los sistemas que permitieron conectar la región Caribe y la Andina, por medio del mejoramiento de las carreteras de las regiones a las que no llegaba la red de ferrocarriles, reforma en la navegación aérea, y dotación tecnológica de aeropuertos.

Los dos primeros planes de desarrollo propuestos en Colombia fueron el de “Reconstrucción Nacional” (1958-1962) y el “Operación Colombia” (1966-1970), en estos se desarrollaron estrategias encaminadas fundamentalmente al Desarrollo económico y social del país. En éstos todavía no se hablaba propiamente de la movilidad, sino del transporte, que dejó de ser prioritario en estos años limitándose únicamente a la construcción de vías de bajo costo, destinando un mayor presupuesto al mantenimiento de la red de ferrocarriles. Moreno (2013) manifiesta que la inversión en este sector se limitó por aspectos externos, revolución cubana, y problemas de orden público.

En el Plan de Desarrollo de Misael Pastrana denominado “Las cuatro estrategias” (1970-1974), se plantea como uno de sus programas sectoriales el transporte, que se considera como un sector de importancia crucial para el desarrollo social y económico. Ya se hablaba del tema de la movilidad y su trascendencia para las personas y para la distribución de bienes, siendo un aspecto esencial para el desarrollo de las ciudades, y la rentabilidad de las empresas, constituyéndose en parte importante de la estrategia del desarrollo del país.

Respecto al transporte masivo, a través del plan de desarrollo se prevé ciudades inmensas con suburbios residenciales, centros de trabajo densos, creciente parque automotor, con estas tendencias se gastará altas sumas no para el mejoramiento de la calidad de vida sino para el transporte de personas y bienes.

De acuerdo a la CGR (2006, p. 125) el modelo de ciudades propuesto en el Plan de Desarrollo de Misael Pastrana busca disminuir la necesidad del automóvil privado como transporte personal, puesto que reduce la movilidad, no obstante, la existencia de un gran volumen de tránsito es inevitable, por lo cual se plantea la construcción de vías de transporte masivo dentro de las ciudades y entre ellas.

Al finalizar el último periodo del Frente Nacional, el país se vio afectado por la crisis petrolera que redujo la inversión en la infraestructura de transporte respecto al gasto público. Para mitigar este impacto se plantea en el Plan “Para cerrar la brecha” (1974-1978) la posibilidad de exportar carbón y minerales, lo que se hizo realidad solo hasta 1985 (De La Puente, 2012). Así, el gasto público se reorientó a

lo social haciendo que se disminuyera la cuota del mercado de la construcción de vías, que quedó en manos de las empresas privadas.

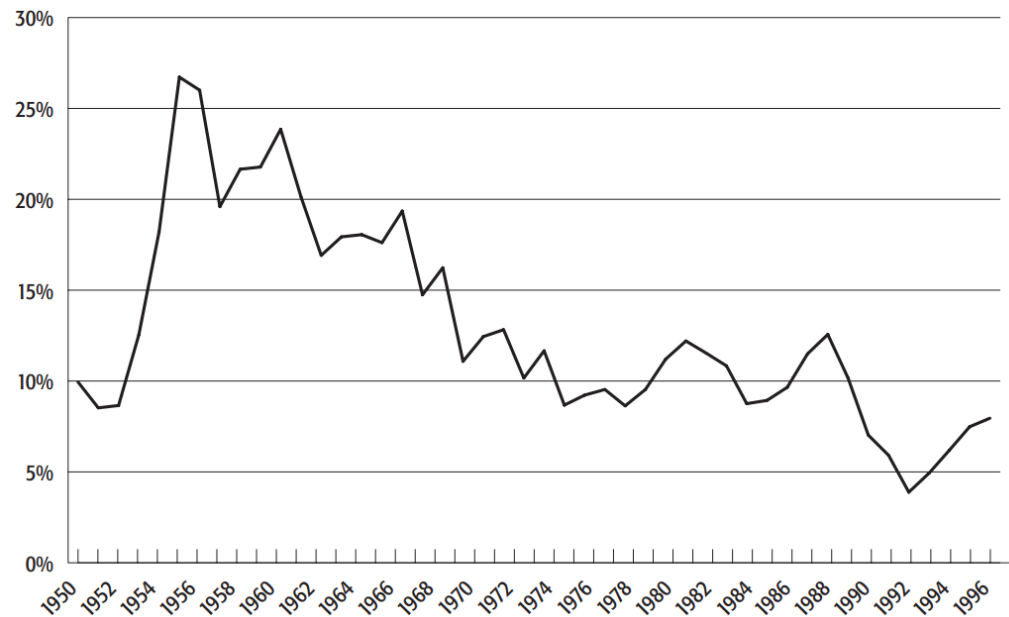
En los Planes de Desarrollo propuestos por Julio César Turbay “Plan de Integración Social” (1978-1982) y Belisario Betancur “Cambio con equidad” se plantearon estrategias para el fortalecimiento de la Infraestructura vial, efectuando así una elevada inversión en la construcción de carreteras. De esta forma, se realizaron los corredores entre las ciudades más importantes del país y con Venezuela y Ecuador. Debido a los problemas sociales internos causados por la inseguridad y el conflicto interno, se realizó el Plan Nacional de Rehabilitación que permitió pacificar el país y que a su vez contribuyó a la inversión en infraestructura de transporte terrestre, especialmente carreteras como la Marginal de la Selva y la Troncal del Magdalena.

Por otra parte, en el “Plan de Economía Social” (1986-1990) planteado por Virgilio Barco, se propone el mejoramiento de la movilidad, a través de la creación de entidades públicas como Ferrovías, encargada de la infraestructura, y la Sociedad de Transporte Férreo para la administración de los equipos. Según Moreno (2013) este periodo se caracterizó por las condiciones internas y externas negativas, debido a que la crisis del petróleo redujo el PIB e incrementó la inflación desacelerando el crecimiento económico, y la productividad total de los factores, además se presentó fuga de capitales, problemas fiscales, variaciones en la tasa real de cambio, crisis del sector financiero, entre otras problemáticas, afectando el

sector transporte y por ende la movilidad debido al impacto negativo sobre los costos de operación.

De La Puente (2012) plantea que el periodo 1991-1999 se caracterizó por la ineficiencia del transporte público, en donde acapararon la demanda los puertos y ferrocarriles. A raíz de esta situación, se plantean en los Planes de Desarrollo “La revolución pacífica” (1990-1994) y El “salto social” (1994-1998) cambios en las políticas comerciales respecto al transporte público, lo cual, trajo como consecuencia la reactivación de la demanda y mejora en la calidad del servicio, trayendo un efecto positivo en los indicadores de este sector. En cuanto a la infraestructura del transporte dejó de ser una prioridad, dirigiéndose a la inversión extranjera directa y la solución de problemas internos de seguridad respecto a la guerrilla, paramilitares, narcotráfico, entre otros disminuyendo la inversión para el transporte.

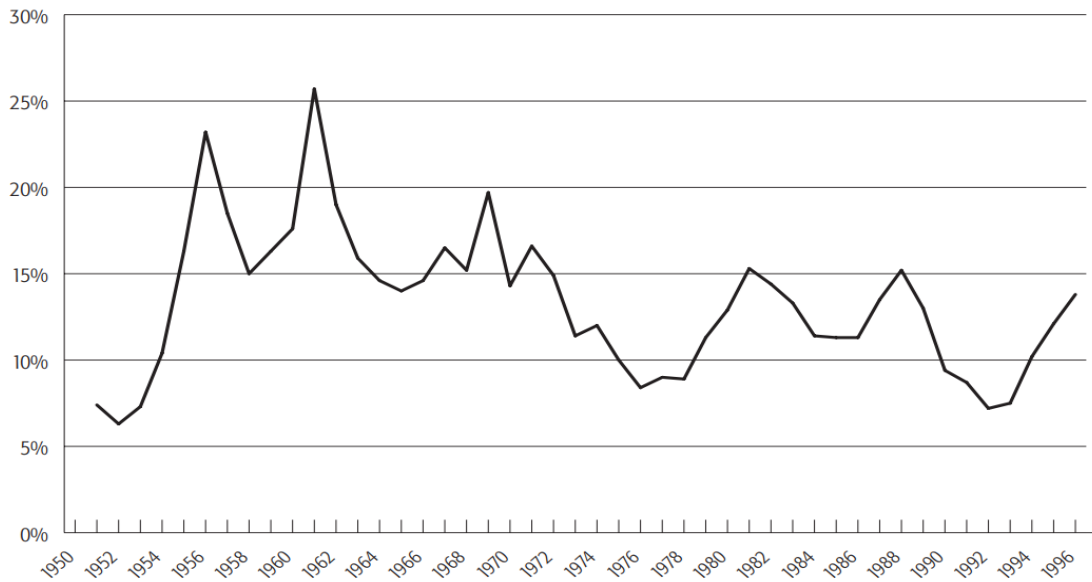
Gráfico 1. Inversión en transporte vs gasto público (1951 – 1998)



Fuente: Pachón (2006, p. 238)

En el Gráfico 1, se muestra el valor porcentual de la inversión en transporte respecto al Gasto público en el periodo 1951-1998, en el que se observa una reducción progresiva de la inversión pública en este sector. Entre 1975 y 1990 la inversión registró un comportamiento constante sin fluctuaciones importantes, con una leve alza en 1982 por las medidas adoptadas para aumentar la producción de carbón y petróleo, trayendo como consecuencia incremento de la inversión en el transporte, igualmente, se presentó en 1988 como resultado a una mayor asignación de recursos por la constitución de la Sociedad Colombiana de Transporte Férreo y Ferrovías. Posterior a 1993, la inversión se incrementa debido a las políticas del Gobierno Nacional dirigidas al mejoramiento de las vías entre ciudades. Como se anotó anteriormente la desinversión en el sector transporte se dio por la crisis del petróleo que conllevó una mayor inversión en el gasto social.

Gráfico 2. Inversión en transporte en % del PIB (1951-1998)



Fuente: Pachón (2006)

De acuerdo al Gráfico 2, se observa una inversión decreciente respecto al PIB de la inversión en el sector transporte, en donde, los puntos más altos están en 1960 por el inicio de la Misión Currie, a través de la cual se diversificó la inversión en los distintos medios de transporte. Desde 1964 disminuye y se centra en las carreteras. Se evidencia una inversión escasa en el sector, que según De La Fuente (2012) llegó al 2,5 por 100 en todo el periodo, mostrando el atraso del sector respecto a los países desarrollados y vecinos.

A partir del Plan de Desarrollo “Cambio para construir la Paz” (1998-2002) las políticas de transporte público y de movilidad tienen como propósito el impulso del desarrollo económico y la competitividad de las ciudades. Para lo cual, se reestructura el modelo administrativo que pasa del INCO (Instituto Nacional de

Concesiones) y la descentralización en la Planeación de las inversiones macro respecto a la infraestructura del transporte, a la actual Agencia Nacional de Infraestructuras que presenta las atribuciones reglamentarias del sector.

En los Planes de Desarrollo “Hacia un Estado Comunitario” (2002-2006), “Estado Comunitario: Desarrollo para todos” (2006-2010), y “Prosperidad para todos” (2010-2014), además de impulsar el desarrollo económico y social y lograr la competitividad de las ciudades, se pretende asegurar la sostenibilidad ambiental, promover la equidad y mejorar la calidad de vida de la población.

A través de la política de transporte se trata de buscar soluciones de movilidad para lograr la sostenibilidad ambiental, financiera y operativa, motivar una movilidad segura, lograr una mayor eficiencia entre la articulación del suelo y el transporte, ordenar adecuadamente el territorio, regular y controlar el tráfico y el transporte. Por lo tanto, el transporte urbano debe ser Eficiente, Seguro, Accesible, Responsable, Equitativo y Competitivo, Sostenible Ambientalmente, y a la medida.

El Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”, expedido por medio de la Ley 1753 de 2015, cuenta con tres ejes estratégicos que son la paz, la equidad y la educación, igualmente, tiene como objetivos nacionales para lograr el desarrollo los siguientes:

- 1) Competitividad e infraestructura estratégicas.
- 2) Movilidad social.
- 3) Transformación en el campo.

- 4) Seguridad, justicia y democracia.
- 5) Buen gobierno y
- 6) Crecimiento verde

Respecto a la Movilidad Social, uno de sus propósitos principales es Impulsar la planificación, actuación coherente y articulada de los sectores de vivienda, agua potable y saneamiento básico, bajo el concepto de ciudades amables y sostenibles para la equidad en complemento con las acciones estratégicas de movilidad urbana (DNP, 2015).

De acuerdo al Departamento Nacional de Planeación (DNP, 2015) este componente pretende la obtención de recursos físicos, de forma autónoma y sostenible, como instrumentos esenciales para la mejora de vida de las personas, en la medida que contribuye a la superación de la pobreza en las zonas urbanas a través del mejoramiento de las condiciones de habitabilidad y movilidad urbana. Esto permite el cumplimiento de metas a largo plazo relacionadas con los Objetivos de Desarrollo del Milenio, la Visión Colombia 2019 (Construir ciudades amables), y la Política Nacional para Consolidar el Sistema de Ciudades de Colombia para el 2035.

Dentro del desarrollo de esta estrategia está lo relacionado con la “Movilidad urbana e interurbana”, que hace referencia a la planeación e intervención en el territorio por medio de la implementación de proyectos que contribuyan a articular los sectores vivienda, desarrollo humano, agua potable y movilidad, entre otros, que

conlleven a la construcción de una sociedad más justa y con mayores oportunidades (DNP, 2015). Así, la movilidad urbana es un elemento esencial para articular la calidad de vida, la competitividad y el desarrollo.

Se establece entonces que la adopción de políticas públicas respecto a la movilidad es de vital importancia para el desarrollo socioeconómico, estimando un equilibrio entre lo público y ambiental, en donde, la tendencia es la consolidación de sistemas de transporte masivo y alternativas ecológicas como la peatonalización de los centros históricos para la estructuración de ambientes de trabajo adecuados.

Respecto a la peatonalización de los centros históricos, Malaver (2018, p. 16) plantea que es un área de debate importante de las políticas urbanas donde se establecen los siguientes hechos:

“1.- Deterioro de las áreas históricas debido a la falta de identidad, ausencia de políticas sociales y disminución de la presencia del Estado. Además, plantea una condición entre la riqueza histórica – cultural y pobreza económica – social.

2.- Las acciones de conservación del centro histórico traen consigo nuevos aportes nacionales e internacionales y el interés de medios de comunicación para defender los valores y la diversidad social.

3.- Hay un cambio de expansión de la ciudad a un modo “centrípeta” que devuelve la prioridad a la urbe y por lo tanto, el centro histórico propone nuevos retos de accesibilidad, simbologías y tramas de relaciones sociales”.

A lo anterior se suma la sostenibilidad, como nueva estrategia para el desarrollo, a través de la cual se transforman antiguas prácticas para lograr calidad de vida. Al respecto, López, citado por Malaver (2018, p. 16) indica que una planeación sustentable requiere detener las transformaciones deterioradas y destructivas propias de los centros históricos que lleva consigo pérdida de identidad estructural y funcional.

En este contexto, la peatonalización representa una estrategia sostenible que conlleva una regeneración ambiental, en lo que respecta a la protección de los recursos naturales y calidad del aire, por medio de la cual se favorece la economía por medio de un espacio más agradable y la apropiación del espacio público que contribuye a aumentar la identificar histórica y patrimonial

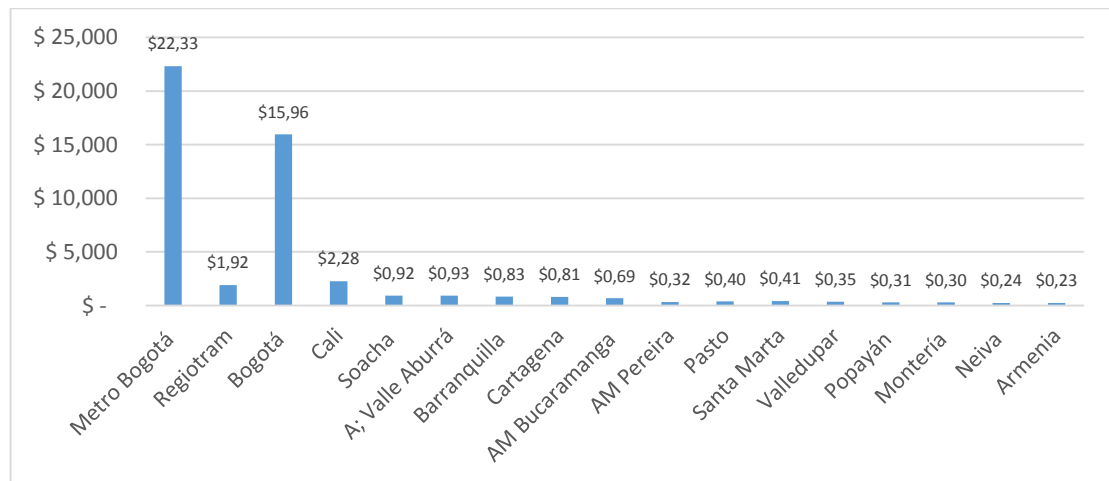
En el Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022) “Pacto Colombia. Pacto Por la equidad” se ha incorporado una sección completa respecto a la Movilidad urbano – regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida, que muestra un diagnóstico de los retos y una lista de propuestas, así mismo, los compromisos presupuestales para apoyar a los sistemas de transporte para las principales ciudades – áreas metropolitanas y la Sabana de Bogotá.

En cuanto a las propuestas en movilidad urbana se efectúa un enfoque integral, en donde, se insiste en contar con planes de movilidad y establecer los modos (pasajeros y carga) para mejorar la eficiencia, reducir la congestión, la siniestralidad y la contaminación. Es positivo que se planteen estrategias para

mejorar las condiciones de viaje en bicicleta y a pie, y para el uso responsable del vehículo particular. Igualmente, es favorable el enfoque en calidad del transporte público y la atención equitativa a grupos especiales de la sociedad, la lucha contra la ilegalidad y con equipos de cero y bajas emisiones.

A través de este Plan se trata de incrementar el conjunto de la participación modal de transporte público, en bicicleta y a pie, y la satisfacción con estos modos. No solo se requiere movilidad sostenible en cantidad, sino en calidad para mejorar el acceso, y lograr cero emisiones, fatalidades y exclusiones.

Gráfico 3. Compromisos presupuestales en materia de movilidad (2018-2022)



Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 2019.

Los principales compromisos respecto a la movilidad en el Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022) son el Metro de Bogotá (\$22,33), mantenimiento y construcción de infraestructura vial para Bogotá (\$15,96) y para Cali (\$2,28) que representan aproximadamente el 45,36%, 32,42% y el 4,63% del total.

2.1.2.2 La movilidad en el Plan Departamental de Desarrollo 2016-2019

En el Plan Departamental de Desarrollo (PDD) 2016 – 2019 “Cauca, territorio de paz”, se trata el tema de la movilidad, en la sección 1.3 se analiza cómo se encuentra el departamento frente a las nuevas tendencias en movilidad sostenible. En el apartado 1.3.6 se hace referencia a Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el Plan Nacional de Desarrollo (PND), en donde, se articulan las condiciones territoriales con las seis estrategias transversales, una de ellas la Movilidad Social.

La Gobernación del Cauca ha propuesto dentro del PDD la ejecución de proyectos dirigidos a contribuir al mejoramiento de las condiciones de movilidad en las redes fluvial, marítima, y aeroportuaria del departamento, igualmente, a la realización de acciones para el mejoramiento y mantenimiento de las redes viales, tratando de no afectar el medio ambiente para lograr una movilidad sustentable. Así, el presente proyecto está enmarcado dentro del PDD considerando que la peatonalización pretende igualmente contribuir a la sostenibilidad, en este caso, es importante que el Gobierno departamental apoye este tipo de alternativas y contribuya al mantenimiento de las vías peatonalizadas y de las zonas adyacentes con el propósito de garantizar las condiciones de movilidad de la ciudad de Popayán.

Las estrategias contempladas en el PDD están dirigidas al logro de una movilidad eficiente, medio ambiente y propuestas para mejorar la movilidad urbana,

componente esencial de la organización de los municipios, toda vez que es fundamental para la productividad, la calidad de vida y para garantizar el acceso a los servicios de salud y educación.

2.1.2.3 La Movilidad en el Plan Municipal de Desarrollo 2016-2019

El Plan Municipal de Desarrollo (PMD) 2016- 2019 “Vive el cambio” está integrado por cuatro líneas estratégicas, la segunda está relacionada con un “Desarrollo económico incluyente y competitivo”, en donde, se plantea como tercer componente la “Gestión eficiente de la movilidad y el transporte”, cuyos programas a desarrollar de acuerdo a la Alcaldía municipal de Popayán (2016) son los siguientes:

- “1.- Implementación del Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros de Popayán – SETP.
- 2.- Modernización para la movilidad y el transporte.
- 3.- Implementación del Plan Maestro de Movilidad.
- 4.- Cultura ciudadana en las vías.
- 5.- Seguridad vial”.

A través del primer programa, se busca la implementación de un SETP bajo criterios de eficiencia, calidad, inclusión y sostenibilidad que mejore la calidad de vida y la movilidad. El segundo programa, pretende la realización de acciones que

conlleven a la prevención, control y regulación que contribuyan a la fluidez del tránsito y la integridad física de las personas en el sistema de movilidad.

El tercer programa, tiene como propósito cumplir lineamientos y acciones en el marco de la adopción e implementación del Plan Maestro de Movilidad. El cuarto programa, busca mejorar el comportamiento en la movilidad de la ciudad por medio de la ejecución de campañas, acciones y sensibilización en cultura ciudadana y compendios educativos, y el quinto programa, tiene como objetivo implementar acciones para la reducción de la mortalidad y morbilidad asociada con la accidentalidad.

Igualmente, en la sección 2.6 del PMD se plantean los proyectos estratégicos, entre los cuales está la “Movilidad Alternativa”, que busca promover en el municipio alternativas no motorizadas de transporte para mejorar la calidad de vida, en donde, se apuesta por el uso de la bicicleta a través de la estructuración de un sistema público de bicicletas articulado al Sistema Estratégico de Transporte.

Se tiene también el proyecto “Plan de Movilidad”, que es la base para la estructuración de un SETP que conllevará a una movilidad eficiente, con criterios medio ambientales y articulados con aspectos conceptuales, paisajísticos y técnicos de la ciudad.

Respecto al tema de la movilidad en la ciudad de Popayán y su incorporación al PMD, Chara (2017, p. 336) plantea que el 88% de la población del municipio se sitúa en la zona urbana, aspecto que conlleva retos importantes para la

administración pública, que debe plantear estrategias que fortalezcan esencialmente el transporte público.

La movilidad en la ciudad de Popayán es un problema complejo que debe resolver la Administración municipal, y es de vital trascendencia su incorporación en los planes o programas para dar solución a esta problemática. De acuerdo a Velasco (2014) la apreciación de la movilidad por parte de los habitantes tiene un carácter negativo debido a la mala prestación del transporte público o a la falta de infraestructura vial, igualmente, por su centro histórico caracterizado por lo estrecho de sus vías para el normal tránsito de los vehículos y peatones, por lo cual, es necesaria una infraestructura vial que se adapte a los requerimientos de los ciudadanos y al crecimiento demográfico e igualmente la adopción de estrategias que contribuyan a una movilidad sostenible como fomentar el uso de la bicicleta y la peatonalización de diferentes sectores.

Chara (2017) indica que la implementación del PMD ha conllevado para la ciudad diversas problemáticas relacionadas esencialmente con la infraestructura, como arreglos viales, señalización, semaforización, y otros relacionados, que tienen impacto directo en la percepción de la ciudadanía acerca de la movilidad, en donde, no se ha incorporado de manera eficiente el tema del desarrollo sostenible en la ejecución de las diferentes obras.

Dentro del marco de las estrategias para una movilidad eficiente, las entidades del municipio conformaron en el 2008 Movilidad Futura SAS, la cual, tiene

como objetivo gestionar la planeación, gestión e implementación del SETP (Movilidad Futura, 2013). Este Sistema corresponde a la estrategia de Ciudades Amables establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, que buscan mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias para que sean competitivas, eficientes y equitativas con el objetivo que los ciudadanos tengan una oportunidad segura de movilidad bajo criterios de economía.

Una opción, que permite una movilidad sostenible es la peatonalización, que ha sido considerada junto al uso de la bicicleta como una estrategia para el logro de una Movilidad Alternativa dentro del PMD. Chara (2017) plantea que la mayoría de la población considera que esta es positiva, estimando que los peatones pueden disfrutar del espacio público. En la actualidad, hay un consenso mundial respecto al hecho que no es posible lidiar con el problema de la congestión por medio de la construcción de vías, sino a través de la destinación de estas a los peatones o a la bicicleta, ampliar las calles conllevaría a más automóviles y mayores trancones.

Se busca entonces aprovechar las cualidades arquitectónicas e históricas de ciertos lugares en la ciudad, como el centro histórico, para recuperar el espacio público y edificios que constituyen su patrimonio histórico, en el PMD se ha incorporado el tema de la movilidad como un componente de bienestar y requisito para mejorar la competitividad.

En el año 2010, se entregó con aportes de la Alcaldía Municipal y el Fondo Nacional de Desarrollo (FONADE) las obras de ampliación, ornato y

embellecimiento del área peatonal del Parque Caldas, en observancia a diferentes criterios de conservación, dispuestos para el centro histórico. Las obras de peatonalización consistieron en “la instalación de canecas en acero inoxidable, instalación de 19 postes y luminarias tipo Farol Colonial; Señalización de seguridad en pintura reflectiva especial para paso niveles de fachadas de las construcciones aledañas” (Fonade, 2010, p. 1) (Ver fotografía 1).

Para ofrecer un espacio seguro para el peatón, la Alcaldía municipal instaló luminarias de piso para el embellecimiento de los andenes, en tanto que, Fonade realizó algunos desniveles. También, y respondiendo a un enfoque arquitectónico colonial, se determinó que la textura del piso se realizara con Piedra de Popayán, que brinda resistencia al tráfico, armonía y durabilidad.

Fotografía 1. Peatonalización del Parque de Caldas



Fuente: Presente estudio, 2019.

De igual forma, para la peatonalización se tuvo en cuenta el estudio de movilidad realizado por la Universidad Nacional con el apoyo de Planeación

Nacional, que se consolidó en el trabajo denominado “Gestión Integral del Tránsito 2004”, en el que aconseja la peatonalización de la Carrera 6 entre el Puente del humilladero y el Parque de San Agustín, debido a que generalmente tienen una gran afluencia de personas, especialmente en Semana Santa.

2.2 Bases teóricas

2.2.1 La Peatonalización

2.2.1.1 Conceptualización

El crecimiento de las grandes ciudades ha traído consigo aumento del flujo peatonal y vehicular, lo cual, conlleva un colapso en el tránsito, debido a esta situación los diferentes países han diseñado e implementado estrategias para descongestionar las vías, una de las cuales, y la que ha tenido mayor aceptación es la peatonalización, que se desarrolla generalmente en el centro de las ciudades.

Esta estrategia tiene como propósito fundamental devolver el espacio al peatón, mejorar la dinámica comercial, generar espacios artísticos y culturales, reducir el uso del vehículo particular, y motivar la utilización de la bicicleta, lo que tiene efectos positivos en el ambiente, debido a que la disminución del tráfico automotor mitiga la contaminación atmosférica, mejora la calidad del aire y reduce el ruido ambiental, uno de los elementos que atenúa la calidad de vida de la población.

Para Gehl (2006) la peatonalización es un instrumento de intervención urbano para calmar el tráfico y devolver a la calle su función original, como es ser

un lugar de encuentro, mercado y tránsito. Igualmente, Sanz (1998) plantea que está asociada con el imaginario colectivo del cierre de las calles de los centros urbanos al tráfico motorizado privado. Así, a través de la peatonalización se devuelven las vías urbanas a los peatones y usuarios de transporte no motorizados y se trata de reducir a su vez los problemas de contaminación que conllevan afectaciones a la salud y reducción de la calidad de vida.

Sanz (1998) indica que hay diferentes formas para la peatonalización considerando su tamaño (áreas peatonales pequeñas y otras de enorme extensión), morfología (ejes, redes, y zonas), accesibilidad (pública y privada), actividades y usos del suelo, de esta forma, es posible estructurar un centro histórico (ciudad – museo), un centro histórico para el comprador (ciudad – hipermercado), un centro histórico para las instituciones oficiales (ciudad – poder político), y centro histórico para la diversión nocturna (ciudad – bar).

2.2.1.2 Origen

La peatonalización no es una idea reciente, se trata de un concepto que viene desde la creación de las ciudades, se originó inicialmente en las plazas, en las cuales, se efectuaban intercambios y actividades comerciales. En este sentido, la planificación de las ciudades se daba en torno a ellas e iban creciendo de forma radial. En Latinoamérica, se crearon zonas peatonales previo a la colonia, en donde, se encuentran ciudades del imperio Inca con grandes espacios donde se efectuaban ceremonias e interactuaban las personas.

Para Gamba & Soto (2014) el conflicto entre el peatón y el automóvil no inicia con la creación de este último, sino con su adquisición de forma masiva debido a la reducción de los costos de producción, limitando así el desplazamiento de los peatones, además de generar situaciones de incomodidad e inseguridad, evidenciándose posteriormente en la presión del tráfico en núcleos urbanos que no disponían de capacidad funcional, lo que generó un conflicto entre el flujo peatonal y vehicular.

Ante esta situación, surge la peatonalización como alternativa, no obstante, a que sus objetivos iniciales eran básicamente motivar el comercio y el consumo de las ciudades, paulatinamente, se constituyó como estrategia para devolver el espacio a las personas.

En la década de los 60's reaparecen las zonas peatonales, sin embargo, los rechazos por parte de vecinos y comerciantes fue evidente, los que pusieron en riesgo este tipo de proyectos. Gamboa & Soto (2014) indican que en Copenhague se da el primer caso de éxito de una zona peatonalizada, convirtiéndose en pioneros a nivel mundial, la cual, fue utilizada esencialmente para incrementar el comercio, así en 1962 se peatonaliza la calle principal Stroget, a pesar del escepticismo de los daneses que manifestaban nunca utilizar el espacio público. Cinco décadas después se convirtió en el proyecto de peatonalización más exitoso donde interactúan peatones y medios de transporte (Gamboa & Soto, 2014).

Los resultados de la peatonalización no fueron inmediatos, pero si evidentes, teniendo como consecuencia el crecimiento de estas zonas, especialmente por las

ventajas que brinda al comercio y por ser una alternativa de sostenibilidad. En 1973, debido a la crisis del petróleo debieron plantearse opciones para lograr un equilibrio entre los diferentes medios de transporte para lograr un desarrollo sustentable, así, se propuso entonces la creación de zonas peatonales para reducir el uso del automóvil, es así como las ciudades alemanas y escandinavas fueron pioneras en brindar mejores condiciones a través de la creación de áreas peatonales (Gamboa & Soto, 2014).

Sanz (1999) indica que a principio de la década de los 80's en Barcelona se desarrolla un concepto más amplio, el de espacio público, a través de políticas que plasmaron la importancia de medios alternativos al transporte motorizado resaltando lo esencial de devolver las calles a los peatones. Gamboa & Soto (2014) manifiestan que este referente fue tomado por el resto de ciudades en el mundo adaptándolo a sus realidades, es así como no se concibe una ciudad moderna sin áreas peatonales.

2.2.1.3 Beneficios

Los diferentes actores de la ciudad son los beneficiarios de estas zonas, en donde, sus principales ventajas son las siguientes:

2.2.1.3.1 Transporte sostenible

Para Herce (2009) la sostenibilidad desde el punto de vista de la movilidad integra tres aspectos: "Energético, a través del planteamiento de alternativas de

desplazamiento de menor consumo de energía; Impacto ambiental, por medio de la reducción de emisiones, e Integración social, enfatizando en mayor equidad en el acceso a la movilidad” (p. 45).

Así, la peatonalización permite cumplir estos tres aspectos, considerando que contribuye a un menor consumo de energía, disminuye emisiones, y contribuye al acceso equitativo de las diferentes clases sociales a la movilidad. Lo más importante es que permite reducir la dependencia del automóvil disminuyendo los costos energéticos y sociales.

Santuano (2016) indica que el principal beneficio de la peatonalización es contribuir al transporte sostenible, especialmente por la reducción del uso del automóvil, igualmente, disminuye la proliferación del flujo vehicular, los estacionamientos en las calles, y la ausencia de transportes limpios lo que hace que moverse resulte complejo. También mitiga la contaminación ambiental por las emisiones de CO₂, siendo de esta forma, esencial para el logro de la sustentabilidad.

Igualmente, González (2012) anota que los desplazamientos a los diversos lugares, deben ser potencializados por las tecnologías necesarias y modos alternativos que atiendan el objetivo de la movilidad sostenible, siendo la peatonalización la alternativa más relevante, la cual, contribuye a mejorar la calidad de vida y a reconocer el territorio habitado. Así, la movilidad sostenible no se refiere solo a los medios de transporte, sino a las personas, y al desarrollo adecuado

de sus actividades, siendo el gran reto para la movilidad el lograr que las personas se desplacen y tengan un eficiente acceso a la ciudad, lo que se logra con la creación de zonas peatonalizadas.

2.2.1.3.2 Disfrute de la calle

Considerando que las actividades sociales que tienen significancia se presentan cuando las personas van a pie, y no al transportarse en el automóvil, en donde, son simplemente espectadores, la peatonalización contribuye así al verdadero disfrute de las calles. Para Gehl (2007) esta es la principal ventaja de las calles peatonalizadas, y contribuye a que las personas puedan disfrutarla, y establecer amistades de una manera sencilla, por lo tanto, influye directamente en la calidad de vida.

Así, las zonas peatonalizadas contribuyen al disfrute de la calle, el cual, se da en la interacción social, el deguste de la gastronomía, y la realización de actividades recreativas y culturales.

Para Espejo (2012) cuando se recupera el espacio público se motiva a que las personas salgan a las calles y puedan disfrutar de ellas, o cual, ha sido demostrado por los urbanistas a nivel mundial, así, la peatonalización además de ser algo natural y saludable, revitalizar la actividad comercial, e incrementa el valor y el interés de las ciudades.

Sánchez y Moscoso (2007) plantean que con las zonas peatonales se contribuye a responder a la demanda de espacios públicos de las ciudades y

mejorar la distribución espacial, recreativa y cultural, para que los peatones puedan disfrutar de los museos, bibliotecas, teatros, entre otros, lo que conlleva a disponer de un mejor ambiente de recreación con seguridad física, de un espacio público organizado y del paisaje urbano.

2.2.1.3.3 Seguridad vial

Los automotores implican peligro para los peatones, especialmente para los que dependen de otros para su desplazamiento, así, las áreas peatonalizadas contribuyen a que las personas realicen un uso eficiente del espacio público, principalmente, los niños y discapacitados. Esta situación reduce la posibilidad de accidentes, y conlleva a que los peatones elijan estas redes peatonales, debido a que son espacios seguros. Así mismo, se benefician los usuarios de bicicletas que pueden circular por ciertas áreas destinadas para ellos y compartir de forma directamente con las personas.

Lange (2015) indica que una calle peatonal se destina al uso exclusivo de peatones y restringe la circulación de vehículos motorizados, lo cual, trae beneficios a las ciudades, entre estos la seguridad vial, especialmente para los peatones y biciusuarios dada la recuperación del espacio público que era anteriormente destinada a los automotores. Igualmente, por ser zonas vigiladas, las áreas destinadas a los peatones ofrecen mayores y mejores condiciones de seguridad a los peatones, que pueden transitar más tranquilos y hacer un uso eficiente del espacio público.

Así mismo, Bray (2014) manifiesta que la seguridad peatonal es un problema de salud pública, debido a que las fatalidades de peatones se encuentran entre las tres primeras causas de muerte a nivel mundial, lo que presenta grandes implicaciones en los recursos de respuesta de emergencia y la consecuente atención médica, en este contexto, la peatonalización reduce significativamente este tipo de situaciones y ofrece una mayor seguridad vial, pudiendo así destinar estos recursos a otras obras de infraestructura productiva.

2.2.1.3.4 Seguridad respecto al crimen

Las áreas peatonales dotadas adecuadamente contribuyen a la seguridad y reducen la ocurrencia de actos delictivos, considerando que suscitan mayor interés, y presenta más tránsito de personas, además cuentan con personal de seguridad.

Medina (2012) argumenta que las zonas destinadas a los peatones presentan mayores condiciones de seguridad, especialmente dotadas de cámaras y mayor vigilancia por parte de las fuerzas públicas, lo que limita la acción delincinencial, aspecto que beneficia directamente a los peatones que pueden caminar más seguros por estas vías.

Para Chias (2009) el paradigma de la movilidad sustentable reconoce ciertos usos viales, principalmente el transporte público, caminar y el uso de la bicicleta, que generan mínimas externalidades negativas en comparación con el uso del automóvil, lo que reduce a su vez la seguridad en cuanto al crimen, dadas las

condiciones de vigilancia de las calles peatonalizadas, contribuyendo a la calidad de vida de los ciudadanos.

2.2.1.3.5 Económicos

Las personas que se desplazan a pie pueden observar con mayor claridad lo que ofrecen los establecimientos comerciales, habiendo una mayor probabilidad de efectuar una compra. Al respecto, Gamboa y Soto (2014) afirman que peatonalizar una calle hace que sea más atractiva para los transeúntes, y que los locales se complementen, así, las personas que van de compras pueden comer algo en una cafetería o restaurante.

Los establecimientos ubicados en las calles peatonalizadas, no solamente representan un punto de encuentro, sino que pueden ser sitios de consumo y espacio de recreación, de esta forma, numerosas de estas áreas disponen de terrazas, para que la gente pueda disfrutar del exterior.

Para los residentes, la peatonalización de las calles implica un beneficio económico importante, debido a la valorización de los inmuebles, estimando que disminuye el ruido y la contaminación, mientras que, para los comerciantes, las ventas se incrementan y sube el precio de los predios.

Jirón (2010) indica que los beneficios económicos de la peatonalización son grandes, en primer lugar, el sector se valoriza y las rentas de los locales y viviendas aledañas se valoriza, además los peatones compran más que los propietarios de los autos, así los comerciantes presentan un aumento considerable de sus

ganancias debido a una mayor afluencia de público y a la reducción del ruido y la contaminación.

Igualmente, Magrinyá (2012) argumenta que el tránsito de peatones y bicicletas en las calles peatonales generalmente se refleja en un incremento de las ventas por parte de los comerciantes debido a que los habitantes de la zona y turistas realizan un mayor número de compras, de esta forma, los beneficios directos de esta estrategia de movilidad sustentable es que crecen las ventas al por menor, aumenta el valor de las propiedades, y aumenta la seguridad debido al tránsito constante de personas.

2.2.1.3.6 Ambientales

La peatonalización presenta una incidencia positiva sobre el ambiente, especialmente en lo que respecta al aire y el ruido. El proceso de combustión de los automóviles genera contaminación, y más cuando se trata de vehículos antiguos, lo que dificulta la respiración de las personas.

Esta contaminación no solo queda en el lugar que se genera, sino que es transportada por el viento, lo que no solamente afecta a los peatones sino a las estructuras históricas que se deterioran y dañan. De esta forma, la peatonalización contribuye a mejorar la calidad de aire y a preservar las construcciones antiguas, a través de la reducción de gases contaminantes.

Respecto al ruido, la creación de áreas peatonalizadas reduce los niveles sonoros generados por los automóviles que se movilizan por los espacios públicos,

lo que mejora la calidad de vida debido al mejoramiento de los ritmos de descanso. Para los residentes los beneficios directos, es la disminución de decibeles, brindando tranquilidad, en tanto que, los ciudadanos se ven beneficiados por la reducción de la contaminación acústica del aire.

Para Martínez (2012) peatonalizar implica descontaminar la zona, se reducen los niveles de contaminación y el ruido provocado por los vehículos, logrando de esta forma que el ambiente sea más puro y por lo tanto se mejore la calidad de vida.

Aldaz (2017) indica que las áreas destinadas a los peatones y el uso de la bicicletas como medios de movilidad sostenible reducen la emisión de los gases efecto invernadero, igualmente, el mejoramiento de la calidad del aire y la reducción significativa del ruido, lo que beneficia a los pobladores de la zona.

2.2.1.3.7 Sociales

La dependencia del automóvil, de acuerdo a Dupuy (1998) genera pérdida de autonomía y exclusión social de las personas que no tienen automóvil o no lo utilizan de forma habitual. Así, la peatonalización produce beneficios a los ciudadanos, que no requieren de vehículo para acceder a la calle y hacer uso de ella, generando una sensación de reducción de la brecha entre las clases sociales.

Del Campo (2018) indica que los beneficios sociales de la peatonalización están relacionados con el mejoramiento de las condiciones de vida de las personas, dado que se mejora la calidad ambiental, se potencia el desarrollo socioeconómico al reconvertir la zona en centros de actividad comercial abiertos, y se aumenta la

seguridad, al activar el flujo peatonal, lo que beneficia a todos los actores sociales, especialmente comerciantes y peatones.

Para Gelh (2015) un beneficio social importante es que las áreas peatonalizadas contribuyen al mayor disfrute del espacio público, en el que la ciudad es para todos, en donde, se mejora la trama urbana, siendo las calles más permeables, se instalan bancos y ornamentos que convierten a la calle en una zona estancial y en un sitio de paz, en el que los ciudadanos pueden apreciar de una mejor forma su ciudad.

2.3 Bases legales

2.3.1 La movilidad como un derecho fundamental

2.3.1.1 Aspectos generales

En 1948, la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Declaración Universal de los Derechos Humanos, instituyó la libertad de circulación o movimiento como un derecho de la ciudadanía, que consiste en el derecho que tienen los ciudadanos de viajar por cualquier parte del Estado de residencia.

Para Gamboa (2013) el derecho a la movilidad es un complemento del derecho a la ciudad, indispensable para el logro de beneficios económicos y sociales, acceder a una vivienda digna, a la cultura, a la educación, al ocio y la familia. Al respecto, Ascher (2006) indica que la movilidad es un elemento esencial en la vida de las personas.

Así, el tema de la movilidad es relevante para las democracias en la actualidad, debido al impacto económico, social y ambiental, en donde, la movilidad de unos no debe afectar la vida de otros, el transporte no debe afectar el patrimonio natural y cultural, y la energía empleada no debe perjudicar al planeta, en donde, la sustentabilidad es esencial. En este sentido, las ciudades deben garantizar a las personas el derecho a la movilidad y circulación, en consideración al plan de desplazamiento urbano e interurbano y por medio de un sistema de transporte público que sea accesible, adecuado, a precio razonable y que se adapte a las necesidades ambientales y sociales.

Este es un importante avance del derecho positivo, que de acuerdo a Palau (2014) solamente fue incorporado en Colombia por la Asamblea Nacional Constituyente en la Carta Política de 1991. Así, el derecho a la movilidad dispone de políticas nacionales relacionadas con el Desarrollo Sustentable, aspecto que faculta a los alcaldes para definir planes de movilidad sostenible.

De acuerdo con el Art. 24 Constitucional, “Todo colombiano, con las limitaciones que ofrezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia” (p. 46). Así, la movilidad puede ser considerada como un derecho fundamental, primero, porque se constituye como una condición de garantía del derecho a la vida, en el sentido de lo que aporta a la existencia de garantías para la seguridad, y porque es una forma del derecho a la libre circulación, que es un derecho relativo, así mismo,

se debe entender como un elemento esencial a considerarse para garantizar derechos colectivos, como un espacio público con medio ambiente sano.

Igualmente es importante tener en cuenta la Ley de Movilidad Sostenible, que define los sistemas de transporte público, estructura vial, red de ciclo rutas, circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte que contribuyen a reordenar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que contribuyan a aumentar la movilidad y bajos niveles de contaminación.

El Plan de movilidad de acuerdo a la ley, debe articular los sistemas de movilidad alternativos con la estructura urbana, con el objetivo de complementar los sistemas de transporte y permitir la conexión de las áreas de producción, residencial, y recreativas. Así mismo, se dispone que en los lugares de mayor convergencia deben precisarse áreas de emisiones bajas, de acceso peatonal, ciclistas y vehículos de transporte público de pasajeros que se alimenten con combustible limpio (Cohen, 2017).

2.4 La movilidad en Colombia: Elementos normativos

La movilidad se encuentra establecida en la Constitución Política del 91 en su Art. 24, igualmente, en el Decreto 1355 de 1970 que otorga facultades a la Policía Nacional para reglamentar el derecho a la movilidad en los artículos 98 y 99, en los cuales no solamente protege la libertad de locomoción y circulación de vehículos y

de personas, sino que limita el ejercicio de la movilidad al hacer referencia al tránsito terrestre de vehículos y peatones.

Con la Ley 769 de 2002 se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, a través del cual el Gobierno regula la circulación de peatones, pasajeros, conductores y demás usuarios que emplean las vías como forma de garantía y circulación a la libre locomoción.

En cuanto a la libre locomoción y la movilidad, el Código Nacional de Tránsito presenta dos aspectos importantes: 1.- Limita estos derechos, restringiendo el transporte a áreas específicas que no pueden vulnerarse, 2.- Es un instrumento fundamental para la organización de la circulación automotriz y para reordenar la libre locomoción. Así, la concepción básica de esta normativa es la organización y el ordenamiento del tránsito para lograr el interés general de la preservación a la vida y los bienes de las personas que podría estar en riesgo.

En Colombia, el derecho a la movilidad se encuentra regulado y restringido a través de la normativa vigente, que busca el interés general para lograr la sana convivencia y la protección de derechos fundamentales como la vida y la salud, en la prevención de los accidentes de tránsito, en este caso la regulación de la libre movilidad pretende salvaguardar un bien mayor.

En los tratados internacionales acordados por Colombia con otros países, que han sido ratificados por el Congreso, se tratan aspectos concernientes al Derecho a la movilidad, la libre locomoción y la libertad de circulación. Estos se

encuentran contemplados en el Art. 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, Art. 8 de la Declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre; y los Arts. 12 y 13 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, entre los de mayor relevancia.

La Declaración Universal de los Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos determinan que la libre circulación y movilización y los derechos relacionados no podrán ser objeto de restricciones salvo que estén previstas en la Ley, requeridas para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o moral pública o derechos y libertades de terceros y compatibles con los demás derechos. Estos convenios presentan como finalidad garantizar la libertad de movilidad, locomoción y circulación, permitiendo la entrada y salida del país y el país objeto del tratado, con las restricciones que consagra la ley.

2.4.1 Normativa en movilidad y accesibilidad urbana

La *Ley 1083 de 2006* hace énfasis en el urbanismo y la planeación bajo el concepto de ciudades sostenibles, especialmente en lo que se refiere a la movilidad urbana, que atiende modos alternativos como las bicicletas y la peatonalización, obligando a que tanto los planeadores de la ciudad como los entes territoriales estructuren planes para la sostenibilidad urbana en lo referente a la movilidad.

Esta Ley hace énfasis en que las disposiciones en esta materia deben enfocarse en lo siguiente:

- Los componentes de la movilidad urbana que incluyen sistemas de transporte, estructura vial, red de ciclo rutas, circulación peatonal u otros medios alternativos.
- La articulación de los sistemas de movilidad con la estructura urbana que implica la producción, equipamientos urbanos, zonas de recreación y zonas residenciales.
- Reglamentar el transporte público, crear zonas de tráfico regulado para el acceso de peatones y bicicletas y otros medios de modo no combustible.
- Incorporación de zonas de bajas emisiones e inclusión de planes maestros de parqueaderos para fomentar el modo peatonal.

En esencia, esta Ley pretende crear conciencia respecto a modos limpios de movilidad para incorporarlos en las mesas de trabajo de las administraciones municipales.

En el *Art. 13 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos*, se menciona el derecho que tienen las personas de circular libremente y de elegir su residencia en el territorio de un Estado.

En el mismo sentido, la Constitución Política garantiza no solamente los derechos de los ciudadanos, sino también sus deberes y los del Estado. En los Arts. 13 y 24 establece las disposiciones referentes a la movilidad urbana. Inicialmente, respecto a la protección del derecho fundamental de usar el territorio por todos y

cada uno de los ciudadanos, para lo cual, asigna al Estado la función de proteger y garantizar el acceso a los diferentes servicios que ofrece la ciudad.

Igualmente, anota que la movilidad hace parte del derecho a la libre circulación por el territorio, a la atención al saneamiento ambiental a cargo del Estado para reducir la contaminación ambiental, a través de la disminución de riesgos contaminantes.

De esta manera, la Carta Política destaca la función del Estado que implica garantizar el derecho fundamental a moverse libremente, y a un ambiente sano.

Es relevante en cuanto a la movilidad urbana, la Ley *1811 de 2016*, que trata sobre modos alternativos de movilidad en las ciudades, en especial las bicicletas como medio de transporte, e incluye los sistemas de transporte público, y prioriza el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas, así, esta Ley plantea la garantía de la seguridad y comodidad de los usuarios.

De acuerdo a este compendio normativo, se entiende la movilidad urbana como la capacidad y condiciones para desplazarse en la ciudad, así mismo, como un derecho fundamental que debe garantizarse para mejorar el acceso urbano en las ciudades.

La normativa incorpora el desarrollo sostenible al concepto de movilidad, en donde, tanto el factor de la seguridad urbana como lo concerniente a la convivencia son aspectos relevantes, considerando que la movilidad es parte del desarrollo

humano sostenible en que el ciudadano es el principal receptor de las medidas adoptadas por la administración pública.

La movilidad urbana debe considerarse entonces como un tema fundamental de las políticas públicas, en donde, es esencial superar la definición desde el prisma del transporte, vías e infraestructura, para concebirla como la capacidad de las personas de desplazarse de un lugar a otro, destacando así su dimensión humana.

CAPITULO 3. METODOLOGÍA

El presente trabajo de investigación, se constituye como un análisis desde una perspectiva económica de la peatonalización del Centro histórico de Popayán. Es un estudio científico investigativo con un enfoque cualitativo, dado que, se recolectó la opinión de los diferentes actores acerca de la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas obtenida a través de la aplicación de los instrumentos para la recolección de la información como encuestas estructuradas, y entrevistas, por medio de las cuales, recolectó información para analizar el impacto del proyecto desde la perspectiva económica.

Así mismo, es descriptivo porque se caracterizó el tema de estudio a partir del cual dar respuesta al cuestionamiento propuesto en la pregunta problema de investigación, y se analizaron los datos obtenidos de la aplicación de las herramientas para la recolección de la información cualitativa.

3.1 Fuentes de información

En el presente trabajo de investigación se emplea información primaria para realizar el análisis de la pregunta de investigación, puesto que, utiliza instrumentos cualitativos como:

- Encuesta estructurada dirigida a los comerciantes del sector histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6 de la ciudad de Popayán para conocer su percepción sobre la incidencia económica de la peatonalización de la zona para el logro de una movilidad sostenible.

- Encuesta estructurada dirigida a los peatones y habitantes de la ciudad de Popayán, a través de la cual conocer su percepción sobre la peatonalización del sector y su incidencia económica.
- Entrevista aplicada a funcionarios de la Administración municipal, para obtener información sobre movilidad y respecto a la afectación económica de la peatonalización del sector.
- Entrevista a conocedores del tema de movilidad sostenible y la incidencia económica de la peatonalización.

3.2 Instrumentalización

Con el fin de cumplir los estándares estadísticos necesarios para este tipo de investigación, se aplicó el instrumento a una muestra de comerciantes del sector histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6, en el cual, se tomó una muestra de los habitantes de la ciudad de Popayán para la aplicación de la encuesta estructurada, para lo cual, se empleó el Muestreo Aleatorio Simple (MAS) para la escogencia de una muestra representativa.

Se realizó al menos una entrevista a un funcionario de la administración pública y al menos a un conocedor del tema de movilidad sostenible.

3.3 Muestreo

Para el cálculo de la muestra representativa de habitantes, se tuvo en cuenta que, de acuerdo a la Alcaldía Municipal en 2018 el censo de población proyectada es de 254.966 habitantes, de esta manera, siguiendo a Fisher y Navarro (1994) se

aplica la fórmula para definir la muestra en universos finitos o de población conocida, la cual, se utilizó porque se sabía el tamaño del universo de estudio, que en este caso es la población de la ciudad de Popayán, así mismo, se tomó un margen de error del 5% considerando que el error aceptado de una muestra puede estar entre el 1% y el 10%. La fórmula y cada una de sus variables son las siguientes:

$$n = \frac{N.K^2.P.Q}{e^2.(N-1) + K^2.P.Q} \quad (1)$$

n = Muestra

N = Población (254.966 habitantes)

K²= Confiabilidad (95% = 1,96)

e = Error máximo admisible (0,05)

p = Probabilidad a favor (0,50)

q = Probabilidad en contra (0,50)

Dando como resultado:

$$n = \frac{254.966 \times (1,96)^2 \times 0,50 \times 0,50}{(0,05)^2 (254.965) + (1,96)^2 (0,50) (0,50)}$$

$$(0,05)^2 (254.965) + (1,96)^2 (0,50) (0,50)$$

$$n = \underline{244.869,346}$$

$$637,4125 + 0,9604$$

$$n = \frac{244.869,346}{638,3729}$$

$$638,3729$$

$$n = 383,583555 = 384 \text{ Encuestas}$$

Se tiene entonces una muestra de 384 encuestas con un nivel de error de 5% y un margen de confianza del 95%, por lo tanto, esta cantidad es representativa del universo de estudio considerando que el margen de confianza aceptado puede estar entre el 90% y el 99% y el error entre el 1% y el 10%. Este instrumento se aplicó a los peatones del centro histórico y a los habitantes de la ciudad de Popayán, igualmente, las encuestas se aplicaron en la zona peatonalizada del Parque de Caldas.

Para calcular la muestra a los comerciantes formales de la ciudad de Popayán se tomaron datos de la Cámara de Comercio del Cauca, de la cual se obtuvo un universo de 145 locales comerciales localizados en el área de estudio con base en diciembre de 2018, para establecer el tamaño de la muestra se tomó un nivel de confianza del 90%, siendo así, se obtuvieron los siguientes resultados:

n = Muestra

N = Población (145 locales)

K²= Confiabilidad (90% = 1,645)

$e =$ Error máximo admisible (0,10)

$p =$ Probabilidad a favor (0,50)

$q =$ Probabilidad en contra (0,50)

Al reemplazar se tiene lo siguiente:

$$n = \frac{145 \times (1,645)^2 \times 0,50 \times 0,50}{(0,10)^2 (144) + (1,645)^2 (0,50) (0,50)}$$

$$n = \frac{98,09340625}{1,44 + 0,67650625}$$

$$n = \frac{98,09340625}{2,11650625}$$

$$n = 46,34685404 = 46 \text{ Encuestas}$$

De acuerdo con este resultado, se deben aplicar 46 encuestas a los comerciantes formales del Centro histórico Parque de Caldas ubicados en la carrera 6 y 7 con calles 3 y 6 de la ciudad de Popayán, las cuales, se aplicaron en los establecimientos comerciales a los gerentes, administradores o propietarios, esta muestra es representativa del universo debido a que se encuentra en el margen de confianza aceptado que está entre el 90% y el 99%, y un margen de error entre el 1% y el 10%.

CAPITULO 4. RESULTADOS.

De acuerdo a lo descrito en el apartado anterior, se realizó la aplicación de dos encuestas (ver Anexos A y B), de las cuales se obtuvieron los siguientes resultados:

A la pregunta ¿Cuál es su ocupación?, se obtuvo que los estudiantes (41,15%) y los empleados (26,69%) son principalmente la población que más acude hacia el centro de la ciudad, lo cual es coherente con las razones de asistir al centro histórico, donde el 33,59% de los encuestados lo hace por trabajo, el 23,18% estudio, y el 16,15% para efectuar algún tipo de trámite.

Gráfico 4. Razones para asistir al centro histórico



Fuente: Presente estudio, 2019.

Como se observa en el gráfico anterior, las personas cuya ocupación es ser Estudiante o Empleado son las que más asisten a este sector de la ciudad,

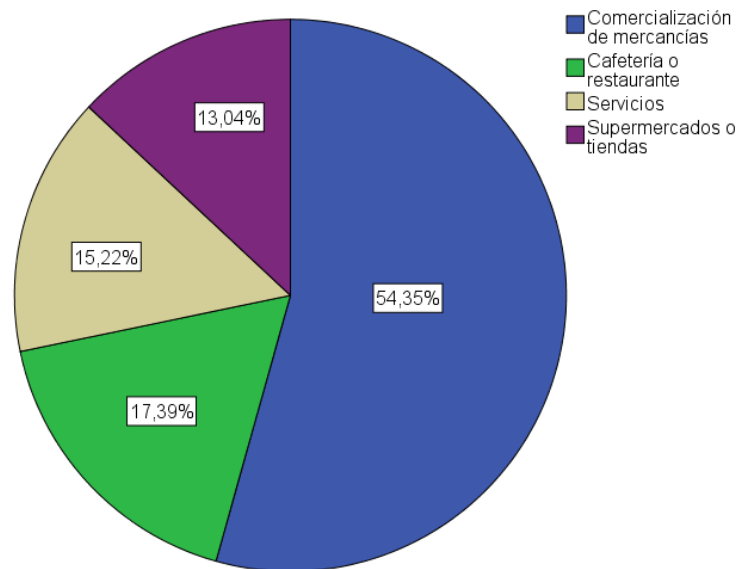
realizando su visita especialmente para trabajo y estudio, en donde, la mayoría son estudiantes y asisten al Centro histórico a estudiar con 83 casos que

representan el 20,61%, posteriormente, los independientes que asisten a trabajar con 51 casos que equivalen al 13,28% y los estudiantes que trabajan en este sector con 39 casos que son el 10,16%.

Resulta interesante observar que la población desempleada y jubilada solo asiste por obligatoriedad de trámites, por turismo o visitas familiares.

Respecto al comercio formal, como se observa en el Ver gráfico 5, el 54,35% de los encuestados son vendedores, los cuales tienen como actividad principal la comercialización de mercancías, seguido de cafeterías o restaurantes con el 17,39%, los servicios (15,22%), y los supermercados o tiendas (13,04%).

Gráfico 5. Tipo de local comercial



Fuente: Presente estudio, 2019.

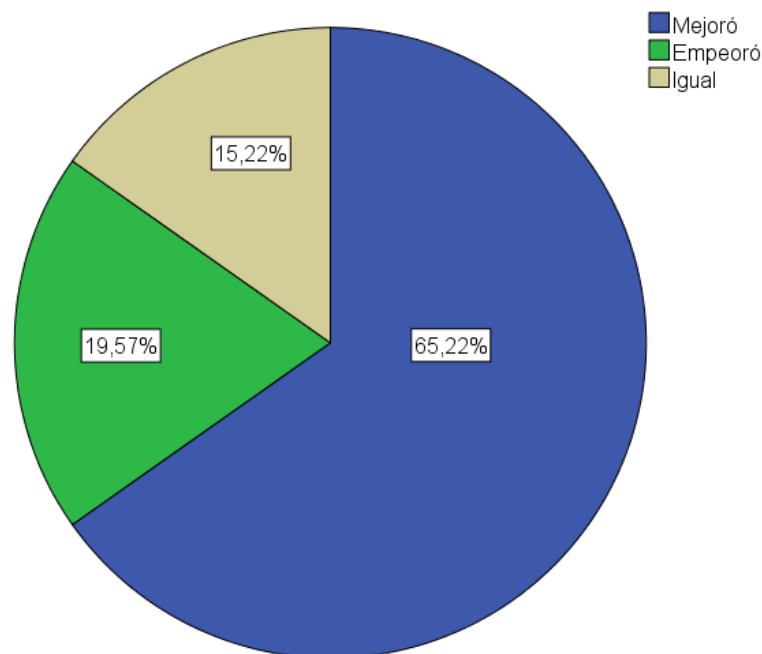
En cuanto al tiempo que llevan los comerciantes formales en su actividad, el 65,22% tienen más de 36 meses, en donde, algunos vendedores presentan más de 10 años en su actividad comercial, el 21,74% entre 24 y 36 meses, y el 8,70% entre 6 y 12 años, los cuales, representan el 95,65% del total. Se tiene entonces que la mayoría de comerciantes formalizados se dedican a la venta de mercancías y llevan más de 3 años en su actividad, en este caso, 14 locales comerciales que representan el 30,44%.

En lo que se refiere a la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas, el 65,22% de comerciantes formales se siente Satisfecho, el 19,57% Muy Satisfecho, y el 13,04% Insatisfecho. En este sentido, el 84,78% presentan un alto grado de satisfacción. El factor de mayor incidencia para que se presente esta situación es el aumento de los ingresos por ventas para el 65,22%. Así, 18 comerciantes que representan el 39,13% están satisfechos y tuvieron un incremento en sus ventas.

El 32,61% anota que sus ventas se incrementaron entre un 20% y un 40% posterior a la peatonalización del 2010, el 26,67% entre un 40% y un 60%, y el 15,22% entre un 60% y un 80%, en donde, el 34,78% considera que sus ventas no tuvieron una variación positiva. Al cruzar el grado de satisfacción con la variación en los ingresos por ventas se tiene que la mayoría, en este caso, 13 comerciantes que equivalente al 28,26% están satisfechos y lograron un aumento entre el 20% y el 40%.

En lo relacionado con las ventas informales posterior a la peatonalización del Centro histórico, el 65,22% considera que Mejoró, el 19,57% que Empeoró, y el 15,22% que siguió igual (Ver gráfico 6). Estiman los comerciantes formales que la peatonalización sirvió para que gran parte de los vendedores informales, especialmente los semi estacionarios y ambulantes se ubicarán en la periferia de la zona peatonalizada, lo que contribuyó a aumentar las ventas del comercio informal.

Gráfico 6. Situación respecto a las ventas informales posterior a la peatonalización

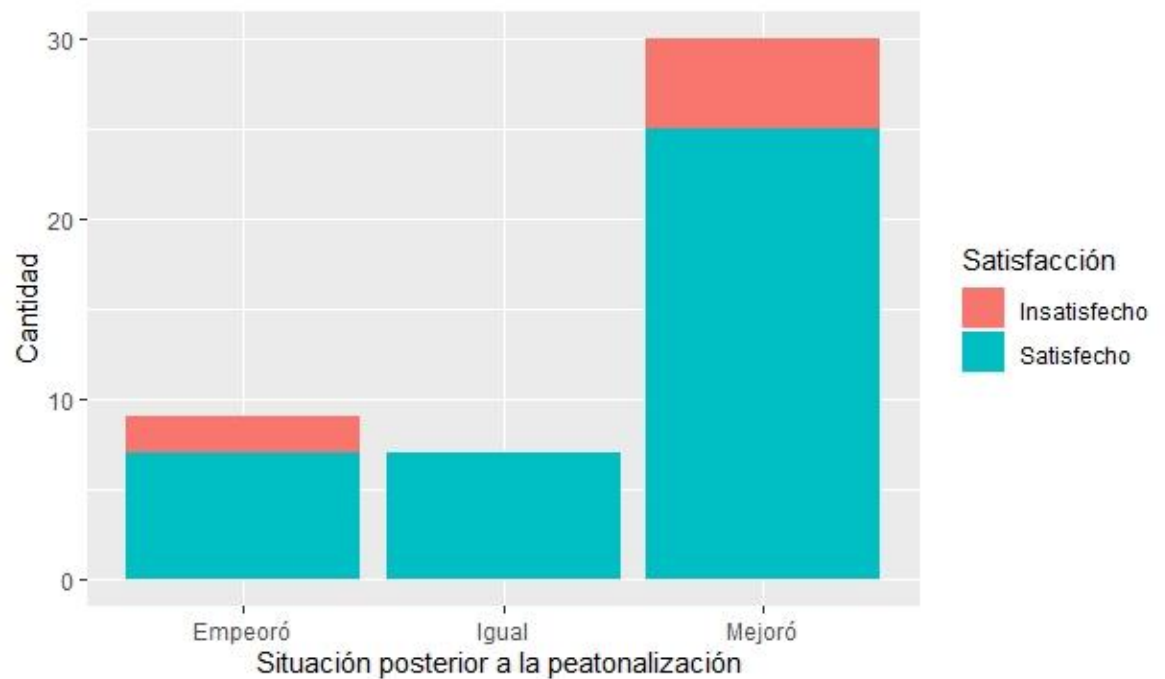


Fuente: Presente estudio, 2019.

Al efectuar el cruce (Ver gráfico 7) entre los comerciantes formales satisfechos con la peatonalización y los que consideran que su situación mejoró respecto a las ventas informales, se tiene que el 54,35% equivalente a 25

comerciantes estiman que la peatonalización fue una estrategia relevante para mejorar el comercio formal y controlar el informal, al menos en la zona peatonalizada.

Gráfico 7. Situación posterior a la peatonalización Vs Satisfacción por Peatonalización



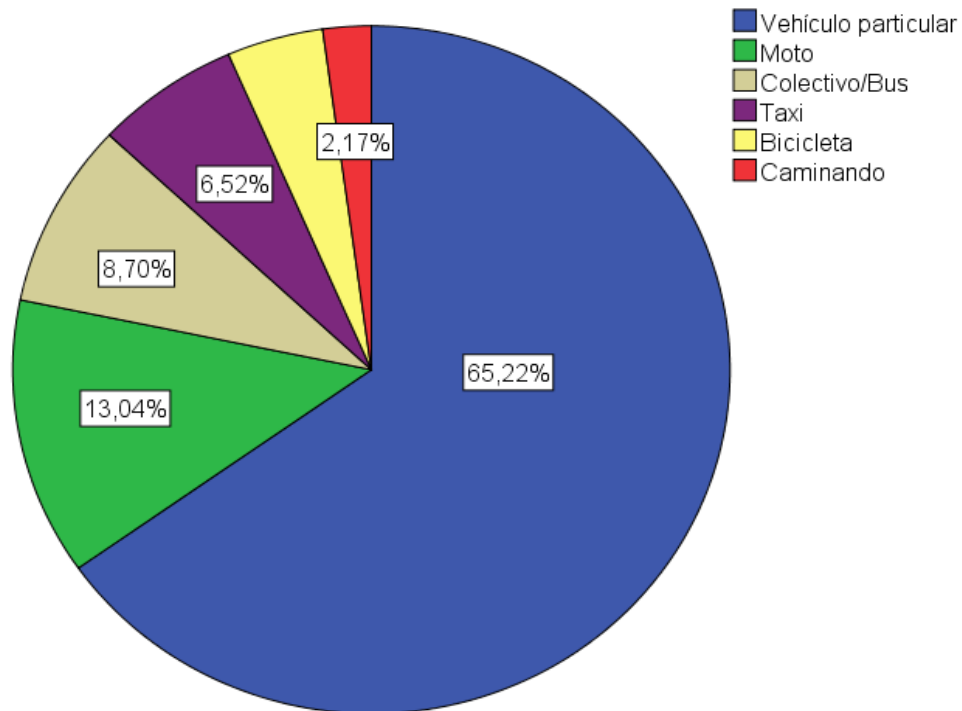
Fuente: Presente estudio, 2019.

Igualmente, la peatonalización agudizó problemáticas que afectaron el comercio formal, como las continuas protestas que aprovechan la zona peatonalizada para establecerse e invadir el espacio público, especialmente por

parte de los indígenas, docentes y diferentes actores de la economía regional, así, el 71,74% considera que esta situación afectó su actividad económica.

Respecto al tipo de transporte que utilizan los comerciantes formales, cerca del 80% utilizan vehículo particular (el 65,2% automóvil y el 13,04% moto), el restante 20% utiliza otros medios de transporte donde el transporte público con el 8,70% es la opción más utilizada. En este sentido, la peatonalización no desmotivó el uso del vehículo automóvil o motocicleta, este aspecto hace cuestionar la eficacia de la peatonalización para el logro de una movilidad sostenible.

Gráfico 8. Tipo de transporte en que llegan los comerciantes formales al centro histórico



Fuente: Presente estudio, 2019.

Por otra parte, una de las formas de conocer la efectividad de la peatonalización como estrategia para mejorar la movilidad, es identificar la hora de llegada de los insumos a los locales comerciales, para saber si realmente influyó en la productividad de los negocios y en lograr un impacto positivo en las ventas, en este caso, el 73,91% de comerciantes formales recibe los insumos para el desarrollo de su actividad económica en la mañana, el 17,39% en la tarde, y el 8,70% en la noche. La mayoría los reciben por la mañana debido a restricciones normativas del sector histórico.

Así mismo, los comerciantes consideran que la peatonalización contribuyó a mejorar la llegada de la materia prima, debido a que se restringió el tráfico en la zona favoreciendo el flujo de los productos y aumentando la productividad y los ingresos por ventas.

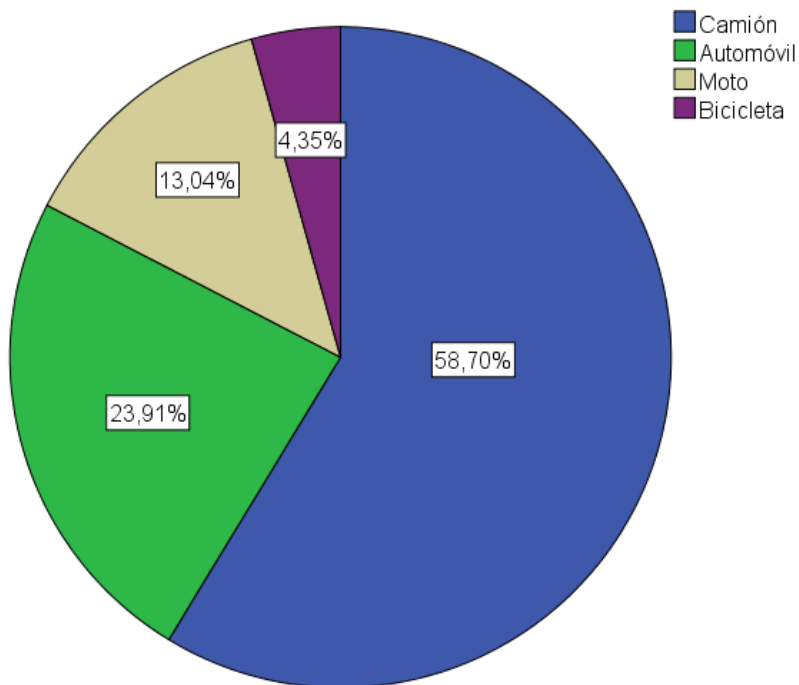
Las restricciones son de tipo cultural y en su mayoría de vigilancia, ya que no se permite la recepción de insumos a cualquier hora, así que la mayoría de comerciantes deben recibirlos en la mañana, lo que no ocurre en la periferia donde se reciben a cualquier hora del día. La norma indica que los locales comerciales contiguos al Parque de Caldas deben recepcionar materia prima e insumos solamente hasta las 9 am. Al respecto, es importante anotar que la zona peatonalizada ha contribuido a que el flujo de insumos sea eficiente, de acuerdo a la opinión de los comerciantes formales.

En cuanto al tipo de vehículo en que llegan los insumos, para el 58,70% de comerciantes lo hacen en Camión, el 23,91% en automóvil, y el 13,04% en moto, es decir que, el 95,61% representan vehículos particulares. Así, la peatonalización no contribuyó a desmotivar el uso del vehículo individual en lo relacionado con la llegada de los insumos a los locales comerciales, afectando de esta forma la movilidad sostenible (Ver Gráfico 9).

Un factor importante al momento de efectuar una intervención ciudadana como la peatonalización es consultar a los usuarios y sobre todo a los comerciantes y residentes del sector que son los directamente afectados, si bien este tipo de obras

de espacio público son beneficiosas para el desarrollo económico y cultural, se requiere identificar el tipo de impacto y la percepción de los usuarios. Por esta razón, se consultó a los comerciantes formales, quienes indicaron que no se les consultó respecto a la peatonalización del 2010 en un 78,26%, mientras que, el 21,74% indica que si se efectuó la consulta. A pesar que a la mayoría de comerciantes no se les consultó sobre la intervención a realizar, y al principio se presentó una percepción negativa sobre la zona peatonalizada, con el tiempo, esta fue cambiando hasta obtener una satisfacción del 84,78%. Así, el 63,04% de comerciantes que se sienten satisfechos consideran que no se les consultó sobre la peatonalización efectuada en el 2010.

Gráfico 9. Tipo de vehículo en que llegan los insumos

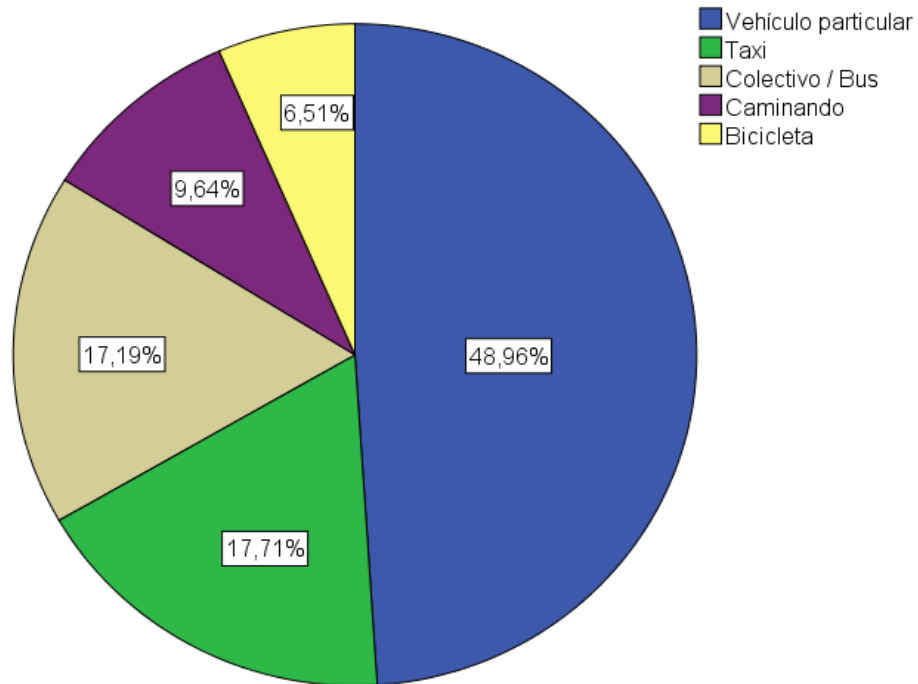


Fuente: Presente estudio, 2019.

En cuanto al tipo de transporte que emplean para llegar a esta área, la mayoría de habitantes y peatones lo hacen en automóvil particular (48,96%), en taxi (17,71%), y en colectivo o bus (17,19%), los cuales, representan el 83,85%. Así, la peatonalización no ha contribuido a desmotivar el uso del vehículo individual que continúa siendo el principal medio de transporte, lo que hace cuestionar la eficacia de la peatonalización como estrategia para el logro de una movilidad sostenible (Ver gráfico 9).

Para el 57,55% de habitantes y peatones la zona más frecuente es la zona peatonalizada del Centro histórico, y para el 42,45% no. En donde, la mayoría de personas asisten al área peatonal a trabajar con 77 casos equivalentes al 20,05%, ya sea como empleados, a laborar en empresas, o para efectuar el comercio informal.

Gráfico 10. Tipo de transporte que emplean los habitantes – peatones para llegar al Centro histórico Parque de Caldas



Fuente: Presente estudio, 2019.

La mayoría de encuestados (64,06%) considera necesario aumentar la zona peatonalizada, mientras que, el 35,94% estima que no se requiere. De la cantidad de personas que respondieron positivamente, 125 casos equivalentes al 32,55% tienen como sitio de destino el área peatonalizada, y 121 casos que representan al 31,51% no. Así, las personas desean que esta zona se aumente porque efectúan diferentes actividades dentro de ella, y otras porque quieren que se peatonalice el área donde realizan sus actividades cotidianas. Es importante anotar que, 67 casos equivalentes al 17,45% quieren incrementar la zona por motivos laborales y 67 casos para estudio. Se considera necesario entonces aumentar el área peatonalizada especialmente para trabajar y estudiar.

El 63,28% de consultados, demora entre 10 y 20 minutos en pasar por la zona peatonal, el 32,29% entre 20 y 40 minutos, y el 4,17% más de 60 minutos. De esta forma, la gran mayoría pasa por esta área rápidamente, en donde, contemplan el entorno, se sientan en las sillas, descansan, socializan con las demás personas, asisten a las cafeterías y restaurantes a comer de forma rápida, y realizan compras.

Para el 48,96% las conexiones del Centro histórico Parque de Caldas con otras vías alternas son regulares, el 26,04% las considera buenas, y el 14,06% malas, opiniones que representan el 89,06%. Al respecto es importante anotar que las vías alrededor del área peatonal se encuentran congestionadas de vehículos, motocicletas y peatones, especialmente a las horas pico, lo que afecta el libre flujo peatonal. De las personas que estiman que las vías son regulares y que llegan al área peatonalizada en automóvil particular se presentaron 116 casos equivalentes al 30,21%, se tiene entonces que las vías alternas se congestionan en gran parte porque los que tienen esta zona como destino no emplean un medio de transporte sostenible.

El 93,49% considera que en el área peatonalizada no se respeta el espacio público, especialmente por las ventas informales, aunque la administración municipal ha venido adelantando acciones a través de las mesas integrales de gestión, concertación, reubicación y recuperación del espacio público en el sector histórico, lo que ha permitido mejorar la situación en la zona peatonal.

Entre los aspectos positivos de la peatonalización de acuerdo a la percepción de los peatones – habitantes, es el incremento del turismo, de acuerdo al 79,43%, y el aumento del comercio formal (58,85%), lo que ha contribuido a reactivar la economía de la zona y a mejorar los ingresos de los comerciantes y prestadores de servicios, especialmente hoteles, restaurantes, ventas de ropa, y cafeterías. No obstante, también se incrementó el flujo de comerciantes informales, ya sean vendedores estacionarios, semiestacionarios y ambulantes.

En cuanto a si les gustaría comprar o arrendar un predio en el Centro histórico para efectuar alguna actividad económica, el 63,54% anotó que no, especialmente por el alto valor de los inmuebles de la zona y de los arrendamientos. Aspecto que limita la creación de nuevas de nuevas ideas de negocio. El mercado de inmuebles y bienes raíces define el funcionamiento y la variación de la valorización, en donde, cualquier obra pública afecta el valor de los predios, en especial la peatonalización, así demostrar una intención de mercado evidencia el valor que adquieren estos inmuebles. A pesar de una renovación urbana no se tiene suficiente atracción hacia la compra y/o arriendo, puesto que la mayoría no está interesada.

Tabla 1. Razón para asistir a centro histórico / Necesidad de aumentar la zona peatonalizada

Recuento		¿Considera necesario aumentar la zona peatonalizada del centro histórico Parque de Caldas en la carrera 6 y 7 con calles 3 y 6?		Total
		Si	No	
¿Cuál es la razón para asistir al Centro histórico de la ciudad?	Trabajo	67	62	129
	Estudio	67	22	89
	Turismo	24	9	33
	Compras	41	18	59
	Trámites	38	24	62
	Visita (Familiar y/o Comercial)	9	3	12
Total		246	138	384

Fuente: Elaboración propia, 2019.

De acuerdo a la Tabla 1, 67 personas que equivalen al 17,45% asisten a la zona peatonalizada por trabajo y consideran necesario que se aumente la zona peatonalizada, igualmente, el 17,45% van a estudiar y consideran fundamental incrementar el área peatonal, y 62 personas que van a trabajar y que representan el 16,15% no creen que sería necesario aumentar el área peatonal actual. Así, la cantidad de habitantes encuestados, en este caso el 64,06% estiman que se debería incrementar la cantidad de calles peatonalizadas, debido a los beneficios que tiene para el comercio en la zona, en donde, el 33,59% asisten a la zona a trabajar, siendo una porción importante comerciantes formales e informales.

Tabla 2. Tipo de local comercial / Satisfacción con la peatonalización

Recuento		¿Qué tan satisfecho se siente con la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?				Total
		Muy Satisfecho	Satisfecho	Indiferente	Insatisfecho	
¿Qué tipo de local comercial tiene en la zona?	Cafetería o restaurante	1	5	1	1	8
	Supermercados o tiendas	3	3	0	0	6
	Comercialización de mercancías	4	17	0	4	25
	Servicios	1	5	0	1	7
Total		9	30	1	6	46

Fuente: Elaboración propia, 2019.

De los comerciantes encuestados, 25 personas que representan el 54,35% se dedican a la comercialización de mercancías, siendo la actividad económica de mayor relevancia en la zona peatonalizada actual, igualmente, de la Tabla 2 se puede establecer que la mayoría de comerciantes formales se sienten satisfechos (65,22%) y muy satisfechos (19,57%), para un nivel de satisfacción de 84,79%. Del total de comerciantes, 17 se dedican a la comercialización de mercancías y están satisfechos, que equivalen al 36,96%, 5 que son el 10,87% presentan como actividad el servicio de cafetería o restaurante y están satisfechos, y el 10,87% se dedican a la prestación de servicios varios y se sienten satisfechos.

En este sentido, los comerciantes formales que desarrollan su actividad económica en el área peatonalizada presentan un alto grado de satisfacción con la actual área peatonalizada, igualmente consideran que esta deberá aumentarse, no solo para peatones sino para motivar aún más la actividad comercial que se ve

reflejado en mayores ventas, y en el mejoramiento de la utilidad, y rentabilidad de los establecimientos.

Tabla 3. Ocupación / Tipo de transporte

Recuento		¿Qué tipo de transporte emplea para llegar al centro histórico Parque de Caldas?					Total
		Colectivo / Bus	Taxi	Vehículo particular	Bicicleta	Caminando	
¿Cuál es su ocupación?	Empleado	6	21	80	0	7	114
	Independiente	10	5	52	13	5	85
	Estudiante	50	38	56	9	5	158
	Desempleado	0	0	0	3	20	23
	Pensionado	0	4	0	0	0	4
Total		66	68	188	25	37	384

Fuente: Elaboración propia, 2019.

En la Tabla 3, se puede observar la relación entre la ocupación de las personas que asisten al Parque de Caldas con el tipo de transporte que utilizan, en donde, 80 casos que representan el 20,83% son empleados y llegan en vehículo particular, 56 casos que equivalen al 14,58% son estudiantes y también llegan en vehículo particular, y 52 casos que son el 13,54% son Independientes e igualmente llegan en vehículo particular, los cuales, representan el 48,95% del total. Así, la gran mayoría de personas que asisten a la zona peatonalizada del Parque de Caldas lo hacen en vehículo particular y son empleados, estudiantes e independientes, que van a trabajar, estudiar y realizar su actividad comercial.

Tabla 4. Tipo de comerciante / Tipo de transporte

Recuento		¿Qué tipo de transporte utiliza para llegar al centro histórico Parque de Caldas?						Total
		Colectivo/Bus	Taxi	Vehículo particular	Moto	Bicicleta	Caminando	
¿Qué tipo de local comercial tiene en la zona?	Cafetería o restaurante	0	0	7	1	0	0	8
	Supermercados o tiendas	1	0	5	0	0	0	6
	Comercialización de mercancías	2	3	14	3	2	1	25
	Servicios	1	0	4	2	0	0	7
Total		4	3	30	6	2	1	46

Fuente: Elaboración propia, 2019.

La relación entre el Tipo de comerciante y el Tipo de transporte se muestra en la Tabla 4, en la cual, 14 casos que representan el 30,43% se dedican a la comercialización de mercancías y llegan al área peatonalizada en vehículo particular, 7 casos que son el 15,22% presentan como actividad económica el servicio de cafetería o restaurante y llegan en vehículo particular, y 5 casos que son el 10,87% tienen tienda o supermercado y llegan en vehículo particular. De esta forma, el 56,52% de comerciantes formales llegan a la zona en vehículo particular y se dedican especialmente a la comercialización de mercancías, por lo tanto, el área peatonalizada no desmotivó el uso del automóvil particular, aspecto que no contribuye en pleno al logro de una movilidad sostenible que se soporte en el uso del transporte público.

Tabla 5. Tipo de comerciante / Incremento de las ventas

Recuento		¿En qué valor porcentual estima que aumentaron sus ventas posterior a la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?			Total
		20%-40%	40%-60%	60%-80%	
¿Qué tipo de local comercial tiene en la zona?	Cafetería o restaurante	2	1	3	6
	Supermercados o tiendas	5	1	0	6
	Comercialización de mercancías	7	4	4	15
	Servicios	1	2	0	3
Total		15	8	7	30

Fuente: Elaboración propia, 2019.

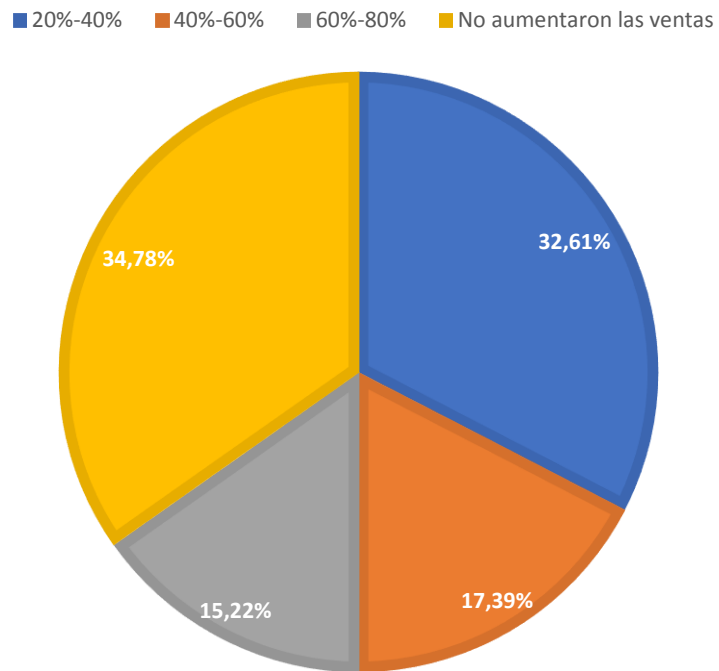
De los comerciantes formales que incrementaron sus ventas con la zona peatonalizada, en este caso, el 65,22% que corresponde a 30 casos, 7 casos que son el 23,33% se dedican a la comercialización de mercancías y aumentaron sus ventas entre el 20% y 40%, 5 casos que son el 16,67% tienen tiendas o supermercados e incrementaron sus ventas entre el 20% y el 40%, y 4 casos que son el 13,33% igualmente aumentaron las ventas entre el 40% y el 60%, casos que representan el 53,33% del total. Así, la mayoría de comerciantes formales se beneficiaron con un incremento en sus ventas entre el 20% y el 40% y se dedican especialmente a la comercialización de mercancías, supermercados o tiendas.

4.1 Efectos económicos de la peatonalización del centro histórico parque de caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6.

La peatonalización del sector histórico trajo consigo beneficios importantes no solamente para las personas, sino para el entorno de la ciudad. A nivel socio cultural, se socializó a los ciudadanos, y se los integró socialmente puesto que todos pueden utilizar la zona peatonalizada. Desde lo ambiental, se mejoró el control de ruido, dado que se redujeron los niveles sonoros por la disminución del flujo vehicular. Se fomentó al transporte sostenible, estimando que se motivó a que las personas caminaran por el área. Se mejoró la seguridad vial, considerando que es más seguro para los peatones hacer uso del espacio público, y desplazarse de manera libre.

Desde la perspectiva económica, se estableció que la peatonalización hace que las personas puedan apreciar el entorno, esta situación contribuye a un incremento en la venta de los productos y servicios de los locales comerciales, en este caso, el 65,22% de comerciantes formales percibió un aumento en los ingresos por ventas, principalmente entre el 20% y el 40% (Ver gráfico 11).

Gráfico 11. Valor porcentual de incremento en las ventas



Fuente: Presente estudio, 2019.

La zona peatonalizada hace que las vías sean más atractivas, generando el deseo de quedarse para efectuar compras, así los locales comerciales se vuelven complementarios para los peatones que en un recorrido pueden hacer compras, tomar un descanso en una cafetería o heladería. Los casos más representativos son 7 que equivalen al 15,22%, que tienen como actividad económica la comercialización de mercancías, los cuales, tuvieron un aumento en las ventas del 20% al 40%, posteriormente, los supermercados o tiendas con igual aumento porcentual en las ventas con 5 casos que representan el 10,87%.

Igualmente, se evidenció que el valor comercial de los inmuebles aumentó, para la venta y arriendo, este fue uno de los grandes impactos que se generó con la realización de este proyecto que incrementó el valor del m². Una mayor zona comercial, contribuyó a la valorización, la cual, se debe esencialmente a la revitalización del espacio público, y a un incremento del valor de los negocios ubicados en el sector histórico.

El incremento de la valorización en este sector es un aspecto estratégico, definiendo esta zona como generadora de empleos y para el establecimiento de nuevas ideas de negocio, haciendo que se establezca como un referente comercial.

En cuanto a las ventas informales, aunque sufrieron un incremento con el proyecto de peatonalización, la situación respecto al comercio formal mejoró (65,22%), lo que se vio reflejado en un incremento en los ingresos por ventas y en reducción de los conflictos con los vendedores estacionarios, semi estacionarios y ambulantes.

Respecto al comercio informal, la administración municipal ha implementado estrategias para organizarlos y reubicarlos, con el propósito que no invadan el espacio público, este tipo de vendedores molesta a los peatones y a la vez puede tener un impacto negativo en el comercio formal, aunque la situación haya mejorado en los últimos años.

Igualmente, los comerciantes formales consideran que la peatonalización incremento las protestas (71,74%), las cuales, de alguna forma afectan la actividad económica, no obstante, las ventas se han incrementado, o sea que la incidencia de este tipo de manifestaciones ciudadanas no ha sido relevante.

De acuerdo a la opinión de los habitantes – peatones, los efectos económicos más importantes de la peatonalización es el incremento del turismo (79,43%) y del comercio formal (58,85%), este último, porque las personas disponen de una zona para socializar, efectuar compras, y comer en restaurantes y cafeterías.

El aumento del turismo, gracias a la peatonalización, se debe a que el proyecto se realizó en un sitio de alto valor histórico para la ciudad, lo que permitió mejorar la oferta turística, reactivando el comercio y por lo tanto los ingresos del comercio formal e informal.

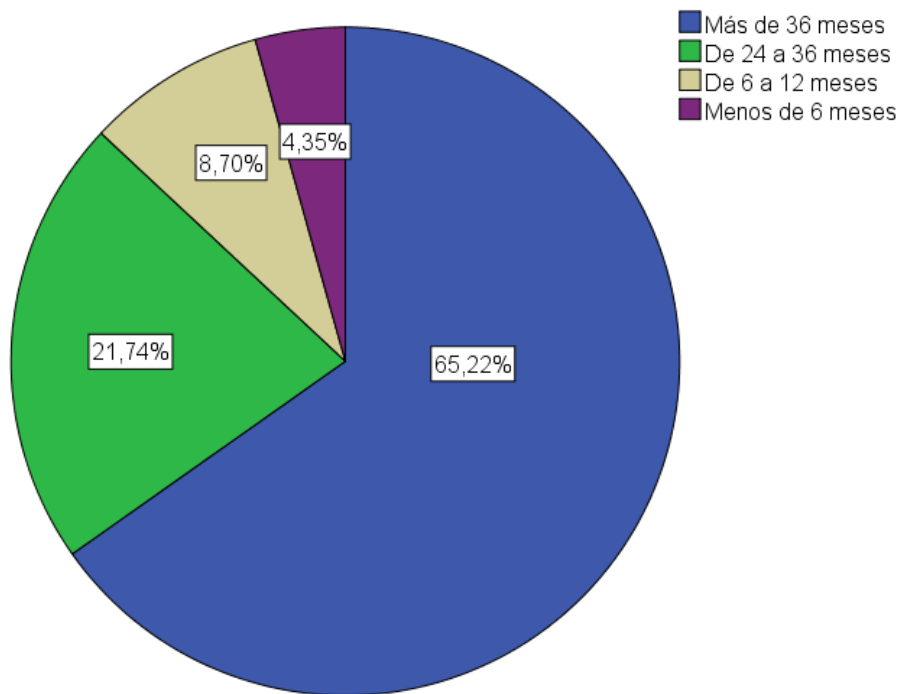
Desde el punto de vista hotelero, la zona ha suscitado interés debido a que los visitantes buscarán hoteles ubicados en este sector debido a que es un sitio tranquilo en el que pueden transitar libremente, y en el que les es posible encontrar todo tipo de establecimientos para la satisfacción de sus necesidades, en este sentido, la peatonalización ha incrementado la demanda hotelera.

Este Sector se ha convertido en un punto de encuentro y esparcimiento, en el cual, los ciudadanos asisten para contemplar el entorno sentarse, descansar, y

socializar, donde las actividades y eventos realizados por la administración pública y particulares facilitan estos encuentros, lo que reactiva el comercio en la zona.

Los locales comerciales aumentaron, considerando que el proyecto de peatonalización se entregó en el 2010, y el 34,78% de comerciantes llevan menos de 36 meses en su actividad económica, es decir, que el proyecto permitió incrementar de forma significativa la actividad comercial formalizada (Ver gráfico 12)

Gráfico 12. Tiempo de los comerciantes formales en la actividad económica



Fuente: Presente estudio, 2019.

Otro efecto importante de la peatonalización, de acuerdo a los comerciantes es la generación de nuevos empleos, debido principalmente al incremento del flujo de visitantes y al crecimiento del volumen de los negocios.

CAPITULO 5. CONCLUSIONES

1.- La peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas como resultado de la política pública de movilidad para la ciudad ha contribuido a mejorar la calidad de vida de las personas, a lograr un impacto económico importante, a respetar su derecho a un ambiente sano y al libre desplazamiento, por esta razón sería importante aumentar el área peatonalizada, y más si se tiene en cuenta que el 64,06% de los peatones – habitantes lo consideran necesario y el 84,78% de comerciantes formales se sienten satisfecho.

2.- La percepción de los usuarios de los proyectos de peatonalización, en este caso los comerciantes formales, los habitantes y los peatones, es positiva, principalmente por la valorización, incremento en las ventas, aumento del volumen de los negocios, y disponibilidad de un sitio de esparcimiento que contribuye el desarrollo socio cultural de los ciudadanos.

3.- En materia de movilidad sostenible el proyecto de peatonalización desarrollado en el Sector histórico Parque de Caldas no ha sido eficiente, esencialmente porque no se ha desmotivado el uso del aumento particular, lo que afecta no solo la movilidad en el sector sino el ambiente por la contaminación que generan los automotores.

4.- El incremento del flujo peatonal ha permitido mejorar el valor comercial por metro cuadro de los inmuebles ubicados en la zona, lo que beneficia a los propietarios que pueden vender o arrendar a un mayor precio. Igualmente, se valoriza el valor de los negocios.

5.- El aumento de la actividad comercial, del turismo, y del flujo de ventas son los efectos económicos de mayor relevancia generados por la peatonalización del sector.

6.- Los impactos negativos fundamentales de la peatonalización están relacionados con el incremento de los vendedores informales, lo que genera situaciones de inseguridad y reduce el flujo peatonal, por lo tanto, es conveniente el desarrollo de una política pública para su control. Así mismo, puede anotarse que no ha contribuido a una movilidad sostenible y que continúan los problemas relacionados con invasión del espacio público por parte de los vendedores ambulantes y semi estacionarios.

RECOMENDACIONES

En el marco de este estudio, como resultado tangible de apropiación del conocimiento por el ente territorial se recomienda tener en cuenta el siguiente bosquejo de plan de acción, con el fin de propiciar, anclar y articular la academia con el proceso de generación de política pública.

De esta manera, se recomienda que para implementar el plan de acción es necesario reorganizar aspectos tanto sociales, culturales, políticos; ligado a planes de ordenamiento territorial y plan maestro de espacio público y de movilidad, así como la aceptación y apropiación de una nueva cultura ciudadana.

Para así poder lograr la peatonalización del centro histórico parque caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6, que ayude a una movilidad sostenible donde se potencialice el turismo, el comercio y economía de la ciudad.

De igual manera, cabe anotar que se hace necesario el estudio e implementación de estrategias conexas a la estructura de peatonalización en parte del sector histórico, propiciando actividades que conlleven al control de las ventas ambulantes y organización del sistema de movilidad en las inmediaciones del centro histórico.

Para realizar la política pública es necesario una retroalimentación que permita a la política pública adaptarse a las condiciones del entorno, incorporar los resultados de la fase de seguimiento y evaluación para que nos proporcionen información relevante sobre la política.

Tabla 3. Plan Estratégico para el Proceso de Peatonalización.

ESTRATEGIAS	ACTIVIDADES		RECURSOS
Realizar una política pública que conlleve a la implementación de la peatonalización de las carreras 6 y 7, con calles 3 y 6.	Formular una política pública	Reunir un grupo de expertos que ayuden a formular la política pública con los lineamientos necesarios para que se pueda ejecutar.	Recursos humanos y recursos económicos.
		Hacer reuniones con grupos gubernamentales que ayuden a implementar la política pública	
	Socializar la formulación de la política pública.	Presentar a los entes gubernamentales la política pública como construcción de significados y de cambios para implementar la peatonalización.	Recursos humanos y recursos económicos.
	Implementación de una política pública	Realizar comunicación participativa, legislativa para la implementación.	Recursos humanos y recursos económicos.
Realizar actividades que conlleven al control de las ventas ambulantes en las carreras 6 y 7, con calles 3 y 6.	Reubicar los vendedores ambulantes en diferentes zonas del centro de la ciudad.	Una de las alternativas para poder implementar la peatonalización es la reubicación de los vendedores ambulantes y así reestructurar las calles propuestas.	Recursos humanos y recursos económicos.
	Hacer eventos de comercio donde ellos tengan participación	Al implementar la reubicación de los vendedores ambulantes se busca que también crezcan comercialmente y se disminuya la venta informal. Proporcionar espacios y eventos donde esta segmentación pueda realizar ventas a los ciudadanos y extranjeros.	Recursos humanos y recursos económicos.
Organización del sistema de movilidad y	Implementar alternativas de movilidad	Efectuar alternativas de movilidad que permitan un mejor desplazamiento para	Recursos humanos y

accesibilidad para el centro histórico.		los peatones que transitan por el centro de la ciudad.	recursos económicos.
	Mayor regulación del transporte público masivo y turístico y vehículos menores.	Regular el transporte para así contribuir al beneficio del medio ambiente, de la salud del peatón.	Recursos humanos y recursos económicos.
		Mejora del espacio público para transitar.	

Fuente: Elaboración Propia, 2019.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcaldía de Popayán. (2016). Plan de Desarrollo Municipal. Popayán: Concejo municipal.
- Alcaldía municipal de Popayán. (2018). Datos de la población. Popayán: Secretaria de Planeación.
- Aldaz, P. (2017). Peatones y ecobici dan ganancias por 65 mdd. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/articulo/metropoli/cdmx/2017/04/17/peatones-y-ecobici-dan-ganancias-por-65-mdd>.
- Ascher, F. (2006). Ciudades con velocidad y movilidad. Disponible en: http://hipercroquis_net.
- Asensio, F. (1998). Espacios urbanos. Barcelona: Atrium Internacional, S.A.
- Benaito, J. (2014). Planificación de la Movilidad Sostenible en Donostia-San Sebastián. Ponencia realizada en las jornadas “Sistemas de información para la planificación energética sostenible y movilidad”. San Sebastián.
- Borja, J. y Muxí, Z. (2003). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.
- Bray Sharpin, A. (2014). Caminar la ciudad. Políticas de seguridad peatonal en la ciudad de México. México D.F.: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo.
- Buchanan. (1963). El tráfico en las ciudades. Madrid: Tecnos.

- Chara Ordoñez, William D.; Palta Limas, María, y López Martínez, Juan Camilo. (2017). Percepción ciudadana, gestión pública e intervención institucional de la movilidad urbana en el año 2017, en la ciudad de Popayán – Colombia. Medellín: suma iuris.
- Chias Becerril, L. & Cervantes Trejo, A. (2009). Diagnóstico Espacial de los Accidentes de Tránsito en el Distrito Federal. México: México City
- Cohen Cárdenas, Elber J. (2017). Alternativas de movilidad sostenible en centros históricos de ciudades de tamaño intermedio – caso de estudio, Sincelejo, Colombia. Barranquilla: Universidad del Norte.
- Contraloría General de la República. (2006). El Plan de las cuatro estrategias. Bogotá: CGR.
- De La Puente Pacheco, Mario. (2012). Inversión pública y restricción presupuestaria en la infraestructura de transporte en Colombia. Barranquilla: Revista de economía del Caribe.
- Del Campo, A. (2018). Proceso de peatonalización y nueva sociabilidad. Sevilla: Consejería de la Presidencia.
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2015). Plan Nacional de Desarrollo “Todos por un nuevo país”. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.

Espejo, Fernández, J. (2012). Infraestructura del transporte y territorio. Catalunya (España).

Fischer, L. y Navarro, V. (1994). Introducción a la Investigación de Mercado. México: Mc Graw Hill.

Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo (FONADE). (2010). Parque Caldas – Espacio para recorrer la historia de Popayán. Popayán: Fonade.

Gakenheimer, Ralph. (2012). Los problemas de movilidad en el mundo en desarrollo. Massachusetts: Instituto Tecnológico de Massachusetts.

Gamboa Mérida, J. y Soto Espinosa, M. (2014). Factores que influyen en la peatonalización de centros urbanos. Casos prácticos en Cusco y Piura.

Gamboa Moreno, Blanca L. (2013). Análisis de la política de movilidad y peatonalización Carrera Séptima en Bogotá. Popayán: Universidad Nacional, Abierta y a Distancia.

Gehl Architects. (2006). Asking The Right Questions. Calsberg City, Denmark. Disponible en: <http://gehlarchitects.com/work/cases/>.

Gehl, J. (2007). La humanización del espacio urbano. Barcelona: Reverté.

Gehl. (2006). La humanización del espacio urbano. Madrid: Editorial Reverte.

Gehl, J. (2015). La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios. Barcelona: Reverté.

- Gil. (2004). Influencia de la configuración del borde público – privado sobre el comportamiento del peatón. El caso de la ciudad de Madrid. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- Gobernación del Cauca. (2016). Plan departamental de Desarrollo “Cauca, territorio de paz”. Popayán: Asamblea Departamental del Cauca.
- González, M. (2012). Olvida el coche, respira limpio. Madrid: Ecologistas en acción.
- González, Mariano. (2014). Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible. Madrid: Ministerio del Medio Ambiente.
- Gravagnuolo, B. (1998). Historia del Urbanismo en Europa. Madrid: Ediciones Akal SA.
- Guzmán, L. (2008). Análisis de impactos en la Tarifa de cobro por congestión, sus corredores y su relación con el centro. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- Herce, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar el derecho ciudadano. Barcelona: Reverté.
- Heybey. (1981). Zonas centrales agradables para el peatón en pequeñas ciudades y comunidades rurales. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Hidalgo, Dario. (2018). Movilidad urbana en el Plan Nacional de Desarrollo. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/dario->

hidalgo/movilidad-urbana-en-el-plan-nacional-de-desarrollo-columna-de-dario-hidalgo-299102

Jiron, P., Lange, C., & Bertrand, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. Revista del instituto de la vivienda.

Krier, R. (1981). El Espacio Urbano. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.L.

Lamíquiz. (2011). Implicaciones de la accesibilidad configuracional en la movilidad peatonal. El caso de Madrid: Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.

Lange Valdés, C. (2015). Espacio público, Movilidad y sugestos urbanos. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica.

Machín Gil, Héctor. (2017). El estudio de los espacios peatonales y los procesos de peatonalización. Disponible en:
<https://elementospeatonales.wordpress.com/2-el-estudio-de-los-espacios-peatonales-y-los-procesos-de-peatonizacion/>.

Magrinyá, M. H. (2012). El espacio de la movilidad Urbana. Buenos Aires.

Malaver C., M, y Zambrano Betancur, M. (2018). Evaluación del programa de peatonalización de la carrera séptima, según los niveles de presión sonora ambiental, conforme a la Resolución 0627 de 2006. Bogotá: Universidad de La Salle.

- Malaver Callejas, Maira Alejandra, y Zambrano Betancur, Manuel Francisco. (2018). Evaluación del programa de peatonalización de la carrera séptima, de acuerdo a los niveles de presión sonora ambiental, conforme a la Resolución 0627 de 2006. Bogotá: Universidad de la Salle.
- Martínez, A. (2012). Beneficios ambientales de la peatonalización de la carrera 7. Disponible en: <https://cplnoticias.wordpress.com/2012/09/14/beneficios-ambientales-de-la-peatonalizacion-de-la-carrera-7/>.
- Mayals. (2008). Seminario de Economía Crítica. Barcelona.
- Medina, S. & Veloz, J. (2012). Planes Integrales de Movilidad: Lineamientos para una movilidad urbana sustentable. México: Institute for Transportation and Development Policy
- Monheim. (1990). Consecuencias de la instalación de zona de tráfico atenuado en los núcleos para estructura urbana. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Moreno, Milton. (2013). La movilidad urbana en ciudades intermedias colombianas. Un estudio de caso. Bogotá: Revista Papeles de coyuntura.
- Movilidad Futura. (2013). Plan de Acción del Sistema Estratégico de Transporte Público de Popayán. Popayán: Movilidad Futura.

- Ortega García, C. (2015). Peatonalización de la Calle Madero del centro histórico de la Ciudad de México: análisis del cambio en el ámbito comercial. Barcelona: VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo.
- Pachón, A, y Ramírez, T. (2006). Evolución de la infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX. Bogotá: Banco de la República.
- Palau, A. (2014). La movilidad como derecho fundamental. Disponible en: <https://www.radiomacondo.fm/noticias-nacionales/la-movilidad-un-derecho-fundamental/>.
- Rueda Quintero, D. y Garnica Barbosa, R. (2016). Análisis de los impactos generados por proyectos de peatonalización en Bogotá. Estudio de caso: Avenida carrera Séptima. Bogotá: Universidad de la Salle.
- Sánchez Ortiz, N. P. y Moscoso Sepúlveda, W. D. (2007). Propuesta de criterios ambiental para la peatonalización de calles en la ciudad de Bogotá. Bogotá: Universidad de la Salle.
- Santuario Torres, A. (2016). Infraestructura y accesibilidad para la movilidad peatonal: Factores de caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.
- Sanz, A. (1998). Ciudades para un futuro más sostenible. Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos. España.

Sanz. (1998). Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos.

Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletín/n28/aasan.html>.

Secretaria de Tránsito Municipal. (2018). Análisis de los problemas de movilidad de la ciudad de Popayán. Popayán: Alcaldía municipal.

Sitte, C. (1926). Construcción de ciudades según principios artísticos. Barcelona: Editorial Canosa.

Velasco, M. (2014). Ordenamiento urbanístico urgente. Disponible en: <http://elnuevoliberal.com/2014/page/390/>.

ANEXOS

ANEXO A. ENCUESTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA A LOS PEATONES Y HABITANTES DE LA CIUDAD DE POPAYÁN

Cordial Saludo. Somos estudiantes de Administración de Empresas y de Finanzas Internacionales de la Corporación Universitaria Autónoma del Cauca, estamos desarrollado un estudio para la peatonalización del Sector Histórico Parque Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6 de la ciudad de Popayán, para lo cual, necesitamos conocer su percepción respecto a los siguientes aspectos:

Fecha: Año 2019 Mes ____ Día ____

1.- ¿Cuál es su ocupación?

- a.- Empleado
- b.- Independiente
- c.- Estudiante
- d.- Desempleado
- e.- Pensionado

2.- ¿Cuál es la razón para asistir al Centro histórico de la ciudad?

- a.- Trabajo _____
- b.- Estudio _____
- c.- Turismo _____

- d.- Compras _____
- e.- Trámites _____
- f.- Visita (Familiar y/o Comercial) _____
- g.- Otro _____ Cuál? _____

3.- ¿Qué tipo de transporte emplea para llegar al centro histórico Parque de Caldas?.

- a.- Colectivo / Bus _____
- b.- Taxi _____
- c.- Vehículo particular _____
- d.- Bicicleta _____
- e.- Caminando _____

4.- ¿Su destino más frecuente es la zona peatonalizada del Centro histórico Parque de Caldas?

- a.- Si _____
- b.- No _____

5.- ¿Considera necesario aumentar la zona peatonalizada del centro histórico Parque de Caldas en la carrera 6 y 7 con calles 3 y 6?

- a.- Si _____
- b.- No _____

6.- ¿Cuánto estima que demora en pasar por la zona peatonalizada del centro histórico Parque de Caldas?.

a.- 10 – 20 minutos _____

b.- 20 – 40 minutos _____

c.- 40 – 60 minutos _____

d.- Más de 60 minutos _____

7.- ¿Cómo calificaría las conexiones del Centro histórico Parque de Caldas con otras vías alternas?

a.- Muy Buenas _____

b.- Buenas _____

c.- Regulares _____

d.- Malas _____

e.- Muy Malas _____

8.- ¿Cree que se respeta el espacio público en el área peatonalizada del Centro histórico Parque de Caldas?

a.- Si _____

b.- No _____

9.- ¿Estima que el turismo en el Centro histórico Parque de Caldas se ha incrementado como consecuencia de la peatonalización?.

a.- Si _____

b.- No _____

10.- ¿Cree que el comercio formal se incrementó con la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?.

a.- Si _____

b.- No _____

11.- ¿Considera que el comercio informal (estacionarios, semiestacionarios y ambulantes) se incrementó con la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?.

a.- Si _____

b.- No _____

12.- ¿Estaría dispuesto a comprar o arrendar un predio en el Centro histórico Parque de Caldas?.

a.- Si _____

b.- No _____

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXO B. ENCUESTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA A LOS COMERCIANTES
FORMALES DEL CENTRO HISTÓRICO PARQUE DE CALDAS DE LA CIUDAD
DE POPAYÁN

Cordial Saludo. Somos estudiantes de Administración de Empresas y de Finanzas Internacionales de la Corporación Universitaria Autónoma del Cauca, estamos desarrollado un estudio para la peatonalización del Sector Histórico Parque Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6 de la ciudad de Popayán, para lo cual, necesitamos conocer su percepción respecto a los siguientes aspectos:

Fecha: Año 2019 Mes ____ Día ____

1.- ¿Qué tipo de local comercial tiene en la zona?.

- a.- Cafetería o restaurante _____
- b.- Supermercados o tiendas _____
- c.- Comercialización de mercancías _____
- d.- Servicios _____

2.- ¿Qué tiempo lleva en su actividad económica?

- a.- Menos de 6 meses _____
- b.- De 6 a 12 meses _____
- c.- De 12 a 24 meses _____

d.- De 24 a 36 meses _____

e.- Más de 36 meses _____

3.- ¿Qué tan satisfecho se siente con la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?.

a.- Muy Satisfecho _____

b.- Satisfecho _____

c.- Indiferente _____

d.- Insatisfecho _____

e.- Muy Insatisfecho _____

4.- ¿Cree que los ingresos por ventas aumentaron después de la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?

a.- Si _____

b.- No _____

5.- ¿En qué valor porcentual estima que aumentaron sus ventas posterior a la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?

a.- 1% - 20% _____

b.- 20% - 40% _____

c.- 40% - 60% _____

d.- 60% - 80% _____

e.- Más del 80% _____

6.- ¿Cómo es su situación respecto a las ventas informales posterior a la peatonalización del centro histórico Parque de Caldas?

a.- Mejoró _____

b.- Igual _____

c.- Empeoró _____

7.- ¿Cree que la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas se ha visto afectada por las protestas y que esto afecta su actividad económica?.

a.- Si _____

b.- No _____

8.- ¿Qué tipo de transporte utiliza para llegar al centro histórico Parque de Caldas?.

a.- Colectivo / Bus _____

b.- Taxi _____

c.- Vehículo particular _____

d.- Moto _____

e.- Bicicleta _____

f.- Caminando _____

9.- ¿Qué horario tiene para la llegada de la mercancía o insumos requeridos para el desarrollo de su actividad económica?

a.- Mañana _____

b.- Tarde _____

c.- Noche _____

10.- ¿En qué tipo de vehículo llega la mercancía o insumos a su local comercial?.

a.- Automóvil _____

b.- Camión _____

c.- Moto _____

d.- Bicicleta _____

e.- Caminando _____

11.- ¿La Alcaldía municipal le consultó antes de peatonalizar el Centro histórico Parque de Caldas?.

a.- Si _____

b.- No _____

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXO C. TABULACIÓN ENCUESTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA A LOS PEATONES Y HABITANTES DE LA CIUDAD DE POPAYÁN

¿Cuál es su ocupación?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Estudiante	158	41,15	41,15	41,15
	Empleado	114	29,69	29,69	70,83
	Independiente	85	22,14	22,14	92,97
	Desempleado	23	5,99	5,99	98,96
	Pensionado	4	1,04	1,04	100,00
	Total	384	100,00	100,00	

¿Cuál es la razón para asistir al Centro histórico de la ciudad?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Trabajo	129	33,59	33,59	33,59
Estudio	89	23,18	23,18	56,77
Trámites	62	16,15	16,15	72,92
Compras	59	15,36	15,36	88,28
Turismo	33	8,59	8,59	96,88
Visita (Familiar y/o Comercial)	12	3,13	3,13	100,00
Total	384	100,00	100,00	

¿Qué tipo de transporte emplea para llegar al centro histórico Parque de Caldas?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Vehículo particular	188	48,96	48,96	48,96
Taxi	68	17,71	17,71	66,67
Colectivo / Bus	66	17,19	17,19	83,85
Caminando	37	9,64	9,64	93,49
Bicicleta	25	6,51	6,51	100,00
Total	384	100,00	100,00	

¿Su destino más frecuente es la zona peatonalizada del Centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	221	57,55	57,55	57,55
	No	163	42,45	42,45	100,00
	Total	384	100,00	100,00	

¿Considera necesario aumentar la zona peatonalizada del centro histórico Parque de Caldas en la carrera 6 y 7 con calles 3 y 6?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	246	64,06	64,06	64,06
	No	138	35,94	35,94	100,00
	Total	384	100,00	100,00	

¿Cuánto estima que demora en pasar por la zona peatonalizada del centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	10-20 minutos	243	63,28	63,28	63,28
	20-40 minutos	124	32,29	32,29	95,57
	Más de 60 minutos	16	4,17	4,17	99,74

40-60 minutos	1	,26	,26	100,00
Total	384	100,00	100,00	

¿Cómo calificaría las conexiones del Centro histórico Parque de Caldas con otras vías alternas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Regulares	188	48,96	48,96	48,96
	Buenas	100	26,04	26,04	75,00
	Malas	54	14,06	14,06	89,06
	Muy Buenas	42	10,94	10,94	100,00
	Total	384	100,00	100,00	

¿Cree que se respeta el espacio público en el área peatonalizada del Centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	359	93,49	93,49	93,49
	Si	25	6,51	6,51	100,00
	Total	384	100,00	100,00	

¿Estima que el turismo en el Centro histórico Parque de Caldas se ha incrementado como consecuencia de la peatonalización?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	305	79,43	79,43	79,43
	No	79	20,57	20,57	100,00
	Total	384	100,00	100,00	

¿Cree que el comercio formal se incrementó con la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	226	58,85	58,85	58,85
	No	158	41,15	41,15	100,00

Total	384	100,00	100,00	
-------	-----	--------	--------	--

¿Considera que el comercio informal (estacionarios, semiestacionarios y ambulantes) se incrementó con la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	323	84,11	84,11	84,11
	No	61	15,89	15,89	100,00
	Total	384	100,00	100,00	

¿Estaría dispuesto a comprar o arrendar un predio en el Centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	244	63,54	63,54	63,54
	Si	140	36,46	36,46	100,00
	Total	384	100,00	100,00	

**ANEXO D. TABULACIÓN ENCUESTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA A LOS
COMERCIANTES FORMALES DEL CENTRO HISTÓRICO PARQUE DE
CALDAS DE LA CIUDAD DE POPAYÁN**

¿Qué tipo de local comercial tiene en la zona?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Comercialización de mercancías	25	54,35	54,35	54,35
	Cafetería o restaurante	8	17,39	17,39	71,74
	Servicios	7	15,22	15,22	86,96
	Supermercados o tiendas	6	13,04	13,04	100,00
	Total	46	100,00	100,00	

¿Qué tiempo lleva en su actividad económica?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Más de 36 meses	30	65,22	65,22	65,22
	De 24 a 36 meses	10	21,74	21,74	86,96
	De 6 a 12 meses	4	8,70	8,70	95,65

Menos de 6 meses	2	4,35	4,35	100,00
Total	46	100,00	100,00	

¿Qué tan satisfecho se siente con la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Satisfecho	30	65,22	65,22	65,22
	Muy Satisfecho	9	19,57	19,57	84,78
	Insatisfecho	6	13,04	13,04	97,83
	Indiferente	1	2,17	2,17	100,00
	Total	46	100,00	100,00	

¿Cree que los ingresos por ventas aumentaron después de la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	30	65,22	65,22	65,22
	No	16	34,78	34,78	100,00
	Total	46	100,00	100,00	

¿En qué valor porcentual estima que aumentaron sus ventas posterior a la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	20%-40%	15	32,61	50,00	50,00
	40%-60%	8	17,39	26,67	76,67
	60%-80%	7	15,22	23,33	100,00
	Total	30	65,22	100,00	
Perdidos	No aumentaron las ventas	16	34,78		
Total		46	100,00		

¿Cómo es su situación respecto a las ventas informales posterior a la peatonalización del centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Mejóro	30	65,22	65,22	65,22
	Empeoró	9	19,57	19,57	84,78
	Igual	7	15,22	15,22	100,00
	Total	46	100,00	100,00	

¿Cree que la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas se ha visto afectada por las protestas y que esto afecta su actividad económica?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Si	33	71,74	71,74	71,74
	No	13	28,26	28,26	100,00
	Total	46	100,00	100,00	

¿Qué tipo de transporte utiliza para llegar al centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Vehículo particular	30	65,22	65,22	65,22
	Moto	6	13,04	13,04	78,26
	Colectivo/Bus	4	8,70	8,70	86,96
	Taxi	3	6,52	6,52	93,48
	Bicicleta	2	4,35	4,35	97,83
	Caminando	1	2,17	2,17	100,00
	Total	46	100,00	100,00	

¿Qué horario tiene para la llegada de la mercancía o insumos requeridos para el desarrollo de su actividad económica?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
--	--	------------	------------	-------------------	----------------------

Válido	Mañana	34	73,91	73,91	73,91
	Tarde	8	17,39	17,39	91,30
	Noche	4	8,70	8,70	100,00
	Total	46	100,00	100,00	

¿En qué tipo de vehículo llega la mercancía o insumos a su local comercial?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Camión	27	58,70	58,70	58,70
	Automóvil	11	23,91	23,91	82,61
	Moto	6	13,04	13,04	95,65
	Bicicleta	2	4,35	4,35	100,00
	Total	46	100,00	100,00	

¿La Alcaldía municipal le consultó antes de peatonalizar el Centro histórico Parque de Caldas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	36	78,26	78,26	78,26
	Si	10	21,74	21,74	100,00
	Total	46	100,00	100,00	

ANEXO E. APLICACIÓN DE ENCUESTAS

Encuesta a Comerciantes formales



Encuesta a habitantes de la ciudad de Popayán y Peatones de la zona peatonal del Parque de Caldas



MANUSCRITO EN FORMATO ARTICULO

La peatonalización del centro histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6 como estrategia para la movilidad sostenible en la ciudad de Popayán: Análisis desde la perspectiva económica.

Natalia Alejandra Mutis

Programa de Finanzas Internacionales, Corporación Universitaria Autónoma del Cauca, Popayán, Colombia.

Andry Alejandra Gutiérrez

Programa de Administración de Empresas, Corporación Universitaria Autónoma del Cauca, Popayán, Colombia.

Resumen

El proyecto se desarrolló para analizar desde una perspectiva económica la peatonalización del Parque de Caldas Carrera 6 y 7 con Calles 3 y 6 como estrategia para la movilidad sostenible, en donde, inicialmente se estudiaron los modelos de movilidad en los planes de desarrollo, desde 1950 en que se centró la inversión social en la construcción y mantenimiento de carreteras hasta el Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022) en el que las estrategias urbanas se enfocan en una movilidad sustentable.

Se estudia posteriormente la movilidad como un derecho fundamental, en el que se identifican las bases legales que soportan la movilidad sostenible y la peatonalización como una estrategia para lograrla, identificando la legislación principal sobre la materia en los ámbitos nacional e internacional, que contribuya a sentar las bases para la realización del análisis económico.

Se aplicó una encuesta estructurada a una muestra de 384 habitantes y

peatones con una confianza del 95% y un error del 5%, y a una muestra de 46 comerciantes formales con una confianza el 90% y un error del 10%. Con los resultados obtenidos, se estableció la eficacia desde lo económico de una política pública de peatonalización a partir de la percepción de los diferentes actores, y se analizaron los efectos económicos de la peatonalización.

En lo económico, se pudo establecer que la peatonalización contribuye a un incremento de las ventas del comercio formal entre un 20% y un 40%, incremento del valor de los inmuebles, aumento de la valorización, reactivación del turismo, de la actividad hotelera, restaurantes y cafeterías.

Palabras claves: Peatonalización, Centro histórico, Movilidad sostenible, Derecho fundamental, Política pública.

1. Introducción

La movilidad se ha convertido en una de las principales problemáticas de las ciudades en el mundo, debido a la congestión, e impactos ambientales y

sociales negativos repercutiendo en la calidad de vida.

En este contexto, las ciudades en Colombia no han sido ajenas a esta situación, debiendo enfrentar el reto que implica la satisfacción de una demanda creciente de transporte que conlleva problemas de movilidad que influyen a su vez en la inequidad social, el desequilibrio en la utilización del espacio público y el derecho a la ciudad, así como en la congestión y el orden medio ambiental, intensificados esencialmente por el incremento en los índices de motorización.

Se han propuesto diferentes alternativas para mitigar esta problemática, como las medidas para motivar el transporte público y el fomento del uso de la bicicleta, y la peatonalización, principalmente de los centros históricos, en donde, se ha reducido gradualmente el tráfico a través del cerramiento de calles, con lo cual, se ha logrado una mejora significativa de la calidad del aire y se ha desestimulado el uso del vehículo privado, es el caso de Núremberg (Alemania) y de Bogotá (Colombia).

La ciudad de Popayán tampoco ha sido ajena a estas tendencias globales, por tal razón resulta urgente la necesidad de responder de manera innovadora y eficiente a las diferentes problemáticas que afectan a la ciudad en materia de movilidad y transporte urbano, hacia un modelo que contribuya a la sostenibilidad y a la equidad socio espacial.

Popayán ha mostrado una resiliencia dirigida a la transformación y cambio hacia la sostenibilidad territorial y a la mejora de la calidad de vida urbana, en donde, la movilidad se ha constituido en la estrategia transversal para el cumplimiento de este propósito como la peatonalización del Centro histórico Parque Caldas, obras que fueron entregadas en agosto de 2010, y que contó con la participación de la Alcaldía Municipal y del Fondo Nacional de Desarrollo (FONADE) que consistieron básicamente en la ampliación, ornato y embellecimiento del área alrededor del parque.

El origen de esta peatonalización está en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) del 2002, a través del cual se propuso peatonalizar las vías adyacentes para garantizar la seguridad de los transeúntes por medio de espacios más amplios que facilitaron el control del tráfico reduciendo el tránsito de vehículos. Uno de los soportes esenciales para el desarrollo de esta obra es el Estudio de movilidad efectuado por la Universidad Nacional el cual contó con el apoyo de Planeación Nacional, por medio del documento Gestión Integral del Tránsito 2004 en el que se sugiere peatonalizar la carrera 6 entre el puente del humilladero y la Iglesia de San Agustín por la gran afluencia de público en el sector.

En este sentido, se plantea la realización del presente trabajo a través del cual analizar desde la perspectiva económica la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6 como estrategia para la

movilidad sostenible de la ciudad de Popayán.

2. Metodología

Se realiza un análisis desde la perspectiva económica de la peatonalización del Centro histórico de Popayán. Es un estudio científico investigativo con un enfoque cualitativo, basado en la opinión de los diferentes actores acerca de la peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas obtenida a través de encuestas estructuradas, y entrevistas.

Es descriptivo porque se caracterizó el tema de estudio a partir del cual dar respuesta al problema de investigación, y porque se analizaron los datos obtenidos de la aplicación de las herramientas para la recolección de la información cualitativa.

Se utilizó información primaria para realizar el análisis de la pregunta de investigación, a través de instrumentos cualitativos como:

- Encuesta estructurada dirigida a los comerciantes del sector histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6 de la ciudad de Popayán.
- Encuesta estructurada dirigida a los peatones y habitantes de la ciudad de Popayán.
- Entrevista aplicada a funcionarios de la Administración municipal.
- Entrevista a conocedores del tema de movilidad sostenible y la incidencia económica de la peatonalización.

Para cumplir los estándares estadísticos necesarios para este tipo de investigación, se aplicó el instrumento a una muestra de comerciantes del sector histórico Parque de Caldas carrera 6 y 7 con calles 3 y 6, en el cual, se tomó una muestra de los habitantes de la ciudad de Popayán para la aplicación de la encuesta estructurada, para lo cual, se empleó el Muestreo Aleatorio Simple (MAS) para la escogencia de una muestra representativa.

Se realizó al menos una entrevista a un funcionario de la administración pública y al menos a un conocedor del tema de movilidad sostenible.

Para el cálculo de la muestra representativa de habitantes, se tuvo en cuenta que, de acuerdo a la Alcaldía Municipal en 2018 el censo de población proyectada es de 254.966 habitantes, de esta manera, siguiendo a Fisher y Navarro (1994) se aplica la fórmula para definir la muestra en universos finitos, así mismo, se tomó un margen de error del 5%. La fórmula aplicada es la siguiente:

$$n = \frac{N \cdot K^2 \cdot P \cdot Q}{e^2 \cdot (N - 1) + K^2 \cdot P \cdot Q}$$

Al aplicarla, se tuvo como resultado 384, que es la cantidad de encuestas a aplicar a peatones y habitantes.

Para calcular la muestra a los comerciantes formales se tomaron datos de la Cámara de Comercio del Cauca, de la cual se obtuvo un universo de 145 locales comerciales localizados en el área de estudio con base en diciembre de 2018, para establecer el tamaño de la muestra se

tomó un nivel de confianza del 90%. Al aplicar la misma fórmula anterior, se tuvo como resultados 46, que es la cantidad de encuestas a aplicar a comerciantes formales.

3. Resultados y discusión

En cuanto a los resultados principales del estudio, se tiene que el tema de la movilidad siempre ha sido objeto de estudio de los planes de desarrollo, que desde 1950 incluyó en el plan la realización de proyectos de transporte masivo a través de la Ley metros, que pretendía mejorar la infraestructura vial para el transporte terrestre.

No obstante, es a partir del 2002 se enfoca en la movilidad y el transporte público para lograr la competitividad de las ciudades, y desde el 2006, se incorpora el tema de la sostenibilidad ambiental, para lo cual. Se aplica el concepto de la movilidad sostenible de las ciudades. En el Plan 2018-2022, se plantea el desarrollo de estrategias de movilidad urbana regional sostenible para la equidad, dentro de las cuales, se plantea la peatonalización como alternativa para lograr la sostenibilidad y la calidad de vida. Articulados con el Plan Nacional, están los planes departamentales y municipales, el primero dirigido a lograr una movilidad eficiente, preservar el medio ambiente y lograr la eficiencia en la movilidad urbana, y el segundo, enfocado en la modernización de la movilidad y el transporte en la ciudad y en la construcción, mejoramiento y mantenimiento de la infraestructura vial.

Respecto a la movilidad como un derecho fundamental, se tiene que desde 1948 en la Asamblea General de las Naciones Unidas en su Declaración Universal de los Derechos Humanos, se estableció que la libre circulación o movimiento es un derecho de las personas, en Colombia se incorpora este derecho a partir de 1991 con la Carta Política en su Art, 24.

También hacen parte del marco normativo en materia de movilidad el Decreto 1355 de 1970, Ley 769 de 2002, Ley 1083 de 2006, y Ley 1811 de 2016, a través de las cuales, se promueve la movilidad sostenible, y la peatonalización como alternativa para lograrla.

Así mismo, a través de la aplicación de las encuestas, se estableció que las personas que generalmente asisten a la zona, son estudiantes que trabajan. En donde, el 64,06% estima necesario aumentar la zona peatonalizada, especialmente para realizar actividades de esparcimiento, no obstante, a que deberían mejorarse las vías de acceso,

En cuanto a los comerciantes formales, la mayoría comercializan mercancías, o tienen negocios como cafeterías o restaurantes, llevando más de 36 meses en el desarrollo de su actividad, incluso el 21,74% presentan más de 10 años dedicados al comercio y ala prestación de servicios. Además, el 84,78% está satisfecho con la actual peatonalización debido al aumento de sus ventas, también porque mejoró su

situación respecto al comercio informal.

Finalmente, los efectos económicos principales están relacionados con el aumento de las ventas, incremento del valor comercial de los inmuebles y de la valorización, mejoramiento de la situación respecto a los comerciantes informales, incremento del turismo y de la actividad hotelera, y generación de nuevos puestos de trabajo en la zona.

4. Conclusiones

1.- La peatonalización del Centro histórico Parque de Caldas como resultado de la política pública de movilidad para la ciudad ha contribuido a mejorar la calidad de vida de las personas, a lograr un impacto económico importante, a respetar su derecho a un ambiente sano y al libre desplazamiento, por esta razón sería importante aumentar el área peatonalizada, y más si se tiene en cuenta que el 64,06% de los peatones – habitantes lo consideran necesario y el 84,78% de comerciantes formales se sienten satisfecho.

2.- La percepción de los usuarios de los proyectos de peatonalización, en este caso los comerciantes formales, los habitantes y los peatones, es positiva, principalmente por la valorización, incremento en las ventas, aumento del volumen de los negocios, y disponibilidad de un sitio de esparcimiento que contribuye el desarrollo socio cultural de los ciudadanos.

3.- En materia de movilidad sostenible el proyecto de peatonalización desarrollado en el Sector histórico Parque de Caldas no ha sido eficiente, esencialmente porque no se ha desmotivado el uso del aumento particular, lo que afecta no solo la movilidad en el sector sino el ambiente por la contaminación que generan los automotores.

4.- El incremento del flujo peatonal ha permitido mejorar el valor comercial por metro cuadrado de los inmuebles ubicados en la zona, lo que beneficia a los propietarios que pueden vender o arrendar a un mayor precio. Igualmente, se valoriza el valor de los negocios.

5.- El aumento de la actividad comercial, del turismo, y del flujo de ventas son los efectos económicos de mayor relevancia generados por la peatonalización del sector.

6.- Los impactos negativos fundamentales de la peatonalización están relacionados con el incremento de los vendedores informales, lo que genera situaciones de inseguridad y reduce el flujo peatonal, por lo tanto, es conveniente el desarrollo de una política pública para su control. Así mismo, puede anotarse que no ha contribuido a una movilidad sostenible y que continúan los problemas relacionados con invasión del espacio público por parte de los vendedores ambulantes y semi estacionarios.

Referencias

- Alcaldía de Popayán. (2016). Plan de Desarrollo Municipal. Popayán: Concejo municipal.
- Alcaldía municipal de Popayán. (2018). Datos de la población. Popayán: Secretaria de Planeación.
- Ascher, F. (2006). Ciudades con velocidad y movilidad. Disponible en: http://hipercroquis_net.
- Asensio, F. (1998). Espacios urbanos. Barcelona: Atrium Internacional, S.A.
- Benaito, J. (2014). Planificación de la Movilidad Sostenible en Donostia-San Sebastián. Ponencia realizada en las jornadas “Sistemas de información para la planificación energética sostenible y movilidad”. San Sebastián.
- Borja, J. y Muxí, Z. (2003). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.
- Buchanan. (1963). El tráfico en las ciudades. Madrid: Tecnos.
- Chara Ordoñez, William D.; Palta Limas, María, y López Martínez, Juan Camilo. (2017). Percepción ciudadana, gestión pública e intervención institucional de la movilidad urbana en el año 2017, en la ciudad de Popayán – Colombia. Medellín: suma iuris.
- Cohen Cárdenas, Elber J. (2017). Alternativas de movilidad sostenible en centros históricos de ciudades de tamaño intermedio – caso de estudio, Sincelejo, Colombia. Barranquilla: Universidad del Norte.
- Contraloría General de la República. (2006). El Plan de las cuatro estrategias. Bogotá: CGR.
- De La Puente Pacheco, Mario. (2012). Inversión pública y restricción presupuestaria en la infraestructura de transporte en Colombia. Barranquilla: Revista de economía del Caribe.
- Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2015). Plan Nacional de Desarrollo “Todos por un nuevo país”. Bogotá: Imprenta Nacional de Colombia.
- Fischer, L. y Navarro, V. (1994). Introducción a la Investigación de Mercado. México: Mc Graw Hill.
- Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo (FONADE). (2010). Parque Caldas – Espacio para recorrer la historia de Popayán. Popayán: Fonade.
- Gakenheimer, Ralph. (2012). Los problemas de movilidad en el mundo en desarrollo. Massachusetts: Instituto Tecnológico de Massachusetts.
- Gamboa Mérida, J. y Soto Espinosa, M. (2014). Factores que influyen en la peatonalización de centros urbanos. Casos prácticos en Cusco y Piura.
- Gamboa Moreno, Blanca L. (2013). Análisis de la política de movilidad y peatonalización Carrera Séptima en Bogotá. Popayán: Universidad Nacional, Abierta y a Distancia.
- Gehl Architects. (2006). Asking The Right Questions. Calsberg City, Denmark. Disponible en: <http://gehlarchitects.com/work/cases/>.
- Gehl, J. (2007). La humanización del espacio urbano. Barcelona: Reverté.
- Gehl. (2006). La humanización del espacio urbano. Madrid: Editorial Reverte.
- Gil. (2004). Influencia de la configuración del borde público –

- privado sobre el comportamiento del peatón. El caso de la ciudad de Madrid. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- Gobernación del Cauca. (2016). Plan departamental de Desarrollo “Cauca, territorio de paz”. Popayán: Asamblea Departamental del Cauca.
- González, Mariano. (2014). Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible. Madrid: Ministerio del Medio Ambiente.
- Gravagnuolo, B. (1998). Historia del Urbanismo en Europa. Madrid: Ediciones Akal SA.
- Guzmán, L. (2008). Análisis de impactos en la Tarifa de cobro por congestión, sus corredores y su relación con el centro. Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- Herce, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar el derecho ciudadano. Barcelona: Reverté.
- Heybey. (1981). Zonas centrales agradables para el peatón en pequeñas ciudades y comunidades rurales. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Hidalgo, Dario. (2018). Movilidad urbana en el Plan Nacional de Desarrollo. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/opinion/columnistas/dario-hidalgo/movilidad-urbana-en-el-plan-nacional-de-desarrollo-columna-de-dario-hidalgo-299102>
- Krier, R. (1981). El Espacio Urbano. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.L.
- Lamíquiz. (2011). Implicaciones de la accesibilidad configuracional en la movilidad peatonal. El caso de Madrid: Madrid: Universidad Politécnica de Madrid.
- Machín Gil, Héctor. (2017). El estudio de los espacios peatonales y los procesos de peatonalización. Disponible en: <https://elementospeatonales.wordpress.com/2-el-estudio-de-los-espacios-peatonales-y-los-procesos-de-peatonizacion/>.
- Malaver C., M, y Zambrano Betancur, M. (2018). Evaluación del programa de peatonalización de la carrera séptima, según los niveles de presión sonora ambiental, conforme a la Resolución 0627 de 2006. Bogotá: Universidad de La Salle.
- Malaver Callejas, Maira Alejandra, y Zambrano Betancur, Manuel Francisco. (2018). Evaluación del programa de peatonalización de la carrera séptima, de acuerdo a los niveles de presión sonora ambiental, conforme a la Resolución 0627 de 2006. Bogotá: Universidad de la Salle.
- Mayals. (2008). Seminario de Economía Crítica. Barcelona.
- Monheim. (1990). Consecuencias de la instalación de zona e tráfico atenuado en los núcleos para estructura urbana. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Moreno, Milton. (2013). La movilidad urbana en ciudades intermedias colombianas. Un estudio de caso. Bogotá: Revista Papeles de coyuntura.
- Movilidad Futura. (2013). Plan de Acción del Sistema Estratégico de Transporte Público de Popayán. Popayán: Movilidad Futura.

- Ortega García, C. (2015). Peatonalización de la Calle Madero del centro histórico de la Ciudad de México: análisis del cambio en el ámbito comercial. Barcelona: VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo.
- Pachón, A, y Ramírez, T. (2006). Evolución de la infraestructura del transporte en Colombia durante el siglo XX. Bogotá: Banco de la República.
- Palau, A. (2014). La movilidad como derecho fundamental. Disponible en: <https://www.radiomacondo.fm/noticias-nacionales/la-movilidad-un-derecho-fundamental/>.
- Rueda Quintero, D. y Garnica Barbosa, R. (2016). Análisis de los impactos generados por proyectos de peatonalización en Bogotá. Estudio de caso: Avenida carrera Séptima. Bogotá: Universidad de la Salle.
- Sanz, A. (1998). Ciudades para un futuro más sostenible. Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos. España.
- Sanz. (1998). Elogio y censura de la peatonalización de los centros históricos. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletín/n28/aasan.html>.
- Secretaría de Tránsito Municipal. (2018). Análisis de los problemas de movilidad de la ciudad de Popayán. Popayán: Alcaldía municipal.
- Sitte, C. (1926). Construcción de ciudades según principios artísticos. Barcelona: Editorial Canosa.
- Velasco, M. (2014). Ordenamiento urbanístico urgente. Disponible en: <http://elnuevoliberal.com/2014/paige/390/>.

AGRADECIMIENTOS

Los autores del proyecto agradecen:

Agradecemos a Dios por ofrecernos la fortaleza para poder culminar nuestra carrera profesional.

A nuestras familias por darnos su apoyo que fue muy importante para la consecución del presente trabajo.

A nuestro Director Camilo Pérez, por sus orientaciones y aportaciones que fueron relevantes para la culminación de la presente investigación.

A la Corporación Universitaria Autónoma del Cauca, a los docentes y administrativos, cuyo aporte contribuyó a nuestra formación profesional.

A todas aquellas personas que contribuyeron a la realización del presente trabajo.