

**INTERVENCIÓN URBANO-SECTORIAL PARA LA PLAZA DE MERCADO  
EN EL SECTOR BOLIVAR (POPAYAN-CAUCA).**

**Proyecto De Grado Para Obtener El Título De  
Arquitecto  
Universidad Antonio Nariño, Neiva**

**Anyela Mercedes Pérez Vera.  
Mayo 2020.**

Copyright © 2020 por Anyela Mercedes Pérez Vera. Todos los derechos reservados.

## Resumen

El presente trabajo se concentra en Popayán, capital del Cauca; este municipio es reconocido por su patrimonio y por ser la ciudad “UNESCO gastronómica”, título que se otorgó gracias a la cocina tradicional Caucana perteneciente a la Plaza de Mercado del Barrio Bolívar, esta plaza cumple una labor importante para el Municipio y Departamento como tal, pero su desarrollo ha sido a sido un problema desde sus inicios.

La inexistencia de una planificación, ha desarrollado problemas urbanos, por ende, este trabajo se enfoca en la renovación del sector donde se ubica la Plaza de Mercado del barrio Bolívar, teniendo como objetivo principal generar una proyección de la intervención urbana del sector y de la plaza como punto de enfoque para la mejora de esta.

En base al desarrollo de la investigación y teniendo como área de contexto el Cauca y el Municipio de Popayán, se logró desarrollar una elaboración de matrices de análisis para identificar impactos potenciales y estratégicos, así plantear una propuesta urbana, donde se pretenden mitigar problemas ambientales, de tránsito y movilidad, de espacio público, sociales, culturales y económicos.

**Palabras claves:** Renovación Urbana, Desarrollo, Plaza de mercado, Espacio público, Patrimonio, Cultura, Ambiente, Patrimonio Gastronómico, UNESCO.

## **Abstract**

This work focuses on Popayán, capital of Cauca; This municipality is recognized for its heritage and for being the "gastronomic UNESCO" city, a title that was granted thanks to the traditional Caucana cuisine belonging to the Plaza de Mercado del Barrio Bolívar, this square fulfills an important task for the Municipality and Department as such , but its development has been a problem since its inception.

The lack of planning has developed urban problems, therefore, this work focuses on the renovation of the sector where the Market Square of the Bolívar neighborhood is located, having as its main objective to generate a projection of the urban intervention of the sector and the plaza as a focus point for improving this.

Based on the development of the research and taking Cauca and the Municipality of Popayán as a context area, it was possible to develop an analysis matrix elaboration to identify potential and strategic impacts, thus raising an urban proposal, where they intend to mitigate environmental problems, transit and mobility, public space, social, cultural and economic.

**Key Words:** Urban Renovation, Development, Market Square, Public Space, Heritage, Culture, Environment, Gastronomic Heritage, UNESCO.

## Tabla de contenido

Introducción.....	1
<b>Capítulo 1</b> Problema de la investigación .....	3
Planteamiento del Problema .....	7
Pregunta de la investigación .....	8
Sistematización.....	8
Objetivos de la investigación.....	9
Objetivo General .....	9
Objetivos específicos .....	9
Justificación .....	10
Limitaciones de la Investigación .....	12
Alcances de la Investigación .....	13
<b>Capítulo 2</b> Marco teórico.....	14
Bases teóricas .....	14
Antecedentes de la investigación .....	16
Cronológico de los antecedentes .....	16
Marco conceptual .....	18
Marco Histórico.....	21
Marco geográfico.....	24
Marco legal.....	28
Marco referencial.....	31
Marco Metodológico .....	33
Diseño.....	33
Tipo de Estudio .....	33
Método de Investigación .....	34
Universo, Población y Muestra .....	34
Marco operativo.....	35
Relaciones Macro, Meso y Micro – Ámbito Territorial.....	36
Matriz DOFA .....	48
Relaciones Macro, Meso y Micro – Ámbito Urbano .....	50
Problemas y estrategias asociadas al del polígono de estudio.....	56
Superposición de Problemáticas Generales.....	64
<b>Capítulo 3</b> Diagnostico del polígono del Plan Parcial de Renovación Urbana .....	66
Diagnóstico del Barrio Bolívar.....	66
Diagnostico por sectores .....	68
<b>Capítulo 4</b> Proyecto .....	74
Sistema Centrales .....	74
Proyecto Urbano.....	85
Conclusiones.....	101
Recomendaciones .....	103
Referencias Bibliográficas.....	104
Anexos .....	106

## Mapas

Mapa 1. Localización Barrio Bolívar. ....	25
Mapa 2. Ubicación Barrio Bolívar como punto estratégico. ....	26
Mapa 3. Localización. ....	35
Mapa 4. Infraestructura: Vial y de Transporte del Departamento del Cauca. ....	36
Mapa 5. Infraestructura: Vial y de Transporte del Municipio de Popayán. ....	37
Mapa 6. Infraestructura: Vial y de Transporte del Casco Urbano de Popayán. ....	37
Mapa 7. Estrategias de Infraestructura: Vial y de Transporte para el Polígono de Intervención. ....	38
Mapa 8. Sistema Ambiental del Departamento del Cauca. ....	39
Mapa 9. Sistema Ambiental del Municipio de Popayán. ....	40
Mapa 10. Sistema Ambiental del Casco Urbano de Popayán. ....	40
Mapa 11. Estrategias del Sistema Ambiental para el Polígono de Intervención. ....	41
Mapa 12. Delimitación Uso y Actividad del Suelo Territorial del Departamento del Cauca. .....	42
Mapa 13. Delimitación Uso y Actividad del Suelo Territorial del Municipio de Popayán. ....	43
Mapa 14. Delimitación Uso y Actividad del Suelo Territorial del Casco Urbano de Popayán. ....	43
Mapa 15. Estrategias de Delimitación Usos y Actividad del Suelo Territorial para el Polígono de Intervención. ....	44
Mapa 16. Dinámica Demográfica del Departamento del Cauca. ....	45
Mapa 17. Dinámica Demográfica del Municipio de Popayán. ....	46
Mapa 18. Dinámica Demográfica del Casco urbano de Popayán. ....	46
Mapa 19. Estrategias de Dinámica Demográfica Para el Polígono de Intervención. ....	47

Mapa 20. Sistema de Movilidad del Casco Urbano de Popayán.....	50
Mapa 21. Sistema de Movilidad Área Meso Urbano. ....	50
Mapa 22. Sistema de Movilidad Polígono de Intervención.....	51
Mapa 23. Sistema Dotacional Área Meso Urbano. ....	52
Mapa 24. Sistema Dotacional del Casco Urbano de Popayán.....	52
Mapa 25. Sistema Dotacional de Polígono de Intervención.....	53
Mapa 26. Atractivos Turísticos del Casco Urbano de Popayán. ....	54
Mapa 27. Atractivos Turísticos del área Meso Urbano. ....	54
Mapa 28. Atractivos Turísticos del Polígono de Estudio. ....	55
Mapa 29. Problemáticas del Sistema Social.....	56
Mapa 30. Estrategias para el Sistema Social. ....	57
Mapa 31. Problemas Económicos. ....	58
Mapa 32. Estrategias para el Sistema Económico.....	59
Mapa 33. Problemáticas del Sistema Ambiental.....	60
Mapa 34. Estrategias para el sistema Ambiental.....	61
Mapa 35. Problemas del Sistema Urbano.....	62
Mapa 36. Estrategias para el Sistema Urbano. ....	63
Mapa 37. Condiciones Económicas del Municipio de Popayán. ....	104
Mapa 38. Transito Movilidad del Municipio de Popayán. ....	104
Mapa 39. Prestación de servicios dotacionales y Redes de Servicio del municipio de Popayán. ....	104
Mapa 40. Atractivos Turísticos del Municipio de Popayán. ....	104
Mapa 41. Dinámica Poblacional del Municipio de Popayán.....	104

## Gráficas

Grafica 18. Número de establecimientos por actividades económicas. ....	67
Grafica 19. Dinámica Poblacional.....	69
Grafica 20. Predios. ....	69
Grafica 21. Dinámica Poblacional.....	69
Grafica 22. Predios. ....	69
Grafica 23. Contaminación Ambiental.....	71
Grafica 24. Utilización de andenes y calles para ejercer el comercio .....	71
Grafica 25. Materiales de Construcción del Establecimiento Comercial .....	72
Grafica 26. Número de establecimientos por actividad.....	72
Grafica 27. Dinámica Poblacional.....	73
Grafica 28. Predios. ....	73
Grafica 29. Predios. ....	73
Grafica 30. Dinámica Poblacional.....	73
Grafica 9. Productos Agrícolas y Carnívoros. ....	104
Grafica 10. Procedencia productos Agrícolas. ....	104
Grafica 11. Tipo de comercio. ....	104
Grafica 12. Negocios que comercian mercado campesino. ....	104
Grafica 13. Transito del Municipio de Popayán.....	104
Grafica 14. Desplazamiento por nodo. ....	104
Grafica 15. Indicadores Sociales. ....	104
Grafica 16. Crecimiento Poblacional.....	104
Grafica 17. Estado Económico. ....	104

**Tablas**

Tabla 1. Cronología de los antecedentes. ....	16
Tabla 2. Cronología de los antecedentes (Continuación). ....	17
Tabla 3. Cupos de estacionamientos para el área residencial. ....	29
Tabla 4. Cupos de estacionamientos para área comercial y dotacional. ....	30
Tabla 5. Cesiones tipo A. ....	30
Tabla 6. Matriz DOFA de Municipio de Popayán. ....	48
Tabla 7. Matriz DOFA (Continuación). ....	49
Tabla 8. Cumplimiento de Objetivos. ....	102
Tabla 9. Continuación Tabl 8. Cumplimiento de los Objetivos. ....	103

## Figuras

Figura 1. Mapa Conceptual normas según el Acuerdo 06 de 2002 - Normas del P.O.T para la ciudad de Popayán. ....	28
Figura 2. Cuadro de Áreas Condiciones Originales vs Propuesta. ....	79
Figura 3. Cuadro de áreas comparativo. ....	97
Figura 4. Parqueaderos .....	97

## Ilustraciones

Ilustración 1. Corte B-B' .....	64
Ilustración 2. Corte A-A' .....	64
Ilustración 3. Registro Fotográfico de la problemática del sector. ....	65
Ilustración 4. Localización Polígono de intervención - Plan Parcial.....	66
Ilustración 5. Déficit de espacio público y zonas verdes.....	67
Ilustración 6. Usos del suelo de los predios del sector Bolívar. ....	67
Ilustración 7. Ilustración por Sectores. ....	68
Ilustración 8. Déficit de espacio público y zona verde.....	69
Ilustración 9. Déficit de espacio público y zona verde.....	69
Ilustración 10. Localización Plaza de Mercado del Barrio Bolívar.....	70
Ilustración 11. Déficit de Espacio público y Zona Verde.....	71
Ilustración 12. Déficit de espacio público y zona verde.....	73
Ilustración 13. Déficit de espacio público y zona verde.....	73
Ilustración 14. Condiciones Originales de la Estructura Ambiental. ....	74
Ilustración 15. Condiciones Originales del Sistema Morfológico.....	75
Ilustración 16. Condiciones Originales del Sistema de Movilidad. ....	76
Ilustración 17. Condiciones Originales del Sistema de Alturas. ....	77
Ilustración 18. Condiciones Originales del Sistema del Uso del Suelo.....	78
Ilustración 19. Zonificación.....	86
Ilustración 20. Axonometría Sector Bolívar.....	87
Ilustración 21. Axonometría Parc de Villete. ....	87
Ilustración 22. Volumetría Fase N°1. ....	89
Ilustración 23. Corte Fase N°1 .....	89

Ilustración 24. Criterios de Diseño.....	90
Ilustración 25. Corte Supermanzana.....	91
Ilustración 26. Zona de Bodegas.....	92
Ilustración 27. Servicio de Mesa Larga.....	93
Ilustración 28. Mercado Minorista.....	93
Ilustración 29. Corte vivienda VIS Multifamiliar Fase 3.....	94
Ilustración 30. Volumetría Fase 3.....	94
Ilustración 31. Corte A-A' Parque N°1.....	95
Ilustración 32. Corte A-A' Parque N°2.....	96
Ilustración 33. Perfiles viales del Centro Histórico modificados.....	98
Ilustración 34. Perfil Peatonal del Parque Caldas.....	98
Ilustración 35. Relación Perfil Vial y Peatonal del Centro Histórico.....	99
Ilustración 36. Glorietas Propuestas.....	99
Ilustración 37. Perfiles Viales Propuestos.....	100
Ilustración 38. Perfiles Peatonales Propuestos.....	100
Ilustración 39. Mobiliario Propuesto.....	101

**Planos**

Plano. 1.Propuesta Urbanística, Plan Parcial 2009.....	29
Plano. 2 Síntesis de los problemas Urbanos.....	64
Plano. 3. Estructura Ambiental.....	74
Plano. 4. Morfología.....	75
Plano. 5. Sistema Vial.....	76
Plano. 6. Alturas. ....	77
Plano. 7. Uso del suelo. ....	78
Plano. 8. Diseño Urbano del Sector Bolívar.....	88
Plano. 9. Diseño Fase 1. ....	88
Plano. 10. Diseño Supermanzana. ....	91
Plano. 11. Diseño Urbano Fase N°3.....	94
Plano. 12. Parque de Remate N°1.....	95
Plano. 13. Parque de Remate N°2.....	96

## INTRODUCCIÓN

La ciudad de Popayán o más reconocida mundialmente como la ciudad blanca de Colombia, es un municipio rico en patrimonio por su arquitectura colonial y por ser patrimonio gastronómico de la humanidad gracias a sus comidas tradicionales, siendo la galería del barrio Bolívar el lugar que acoge este patrimonio con sus servicios de mesa larga, además de este servicio, la galería es fuente de abastecimiento para toda la ciudad y municipios aledaños.

Sin embargo, la galería ha sido afectada desde sus inicios por su ubicación y el impacto que produce en su entorno por la elevada población flotante y de comerciantes que genera, causando el deterioro del espacio público, vías vehiculares y su ambiente en general.

A lo que se responde con una propuesta urbano sectorial para el barrio Bolívar donde se ubica la galería, resolviendo los problemas urbanos antes mencionados, mediante la integración a la ciudad y vinculación con el paisaje. Con este proyecto se busca la consolidación de una zona representativa para la ciudad, propagando sus servicios gastronómicos. Adicionalmente, que este proyecto contribuya al conocimiento del desarrollo urbano en relación a las galerías de mercado, dando una mejor calidad de vida para las personas que residen y trabajan en el sector.

Como metodología para la investigación, se realizó el estudio a nivel Macro, estudiando las relaciones estáticas y dinámicas del Departamento del Cauca y Áreas de Influencia en base al proyecto, posteriormente se hace el estudio a nivel Micro que corresponde al municipio de Popayán y Área de estudio; y para el diseño se utiliza como metodología la teoría de Bernand Tschumi, donde se proyecta la superposición de

puntos, líneas y superficies, en el cual, el sistema de puntos figura el eje de coordenadas que representa el proyecto, este sistema también permite eliminar todo tipo de jerarquía posible y están ubicados en todos las intersecciones de la grilla; El sistema de líneas es elemento ordenado y conector de todas las actividades, además, vincula aquellos elementos heterogéneos del proyecto; por último, el sistema de superficies son las áreas verdes y espacios que responden a las necesidades programáticas, y se desarrolla entre los ejes de las tramas y las referencias lineales.

## CAPITULO 1

### PROBLEMÁTICA DE LA INVESTIGACION

Popayán es una de las ciudades más antiguas y conservadas del continente Americano, ubicado en el suroccidente de Colombia, esta es reconocida por ser la “ciudad blanca” de dicho país; de igual manera, esta ciudad en el 2005 fue declarada por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO) como la ciudad “UNESCO de la gastronomía”, siendo la única en Latinoamérica con este título, el cual se otorgó gracias a la plaza de mercado del barrio Bolívar. Esta plaza es el corazón de la cocina tradicional caucana, el cual presta un importante servicio de mesa larga y abastecimiento para las comunidades, tanto sectorial, como del municipio y de las zonas aledañas, convirtiéndose en un punto de referencia para la ciudad.

La plaza de mercado del barrio Bolívar ha sido históricamente reubicada en distintos lugares. Indistintamente de su ubicación, se le reconoció como la plaza de mercado principal, por ende, su situación era de gran interés para la ciudad desde sus inicios, ya que su actividad une las relaciones económicas y socio-culturales. La plaza de mercado inicio en el parque central de la ciudad, solo los domingos; situación que cambio porque se vio la necesidad de reubicación para que sus campesinos e indígenas tuvieran un mejor esparcimiento de productos y comercialización. En 1953 se piensa en la construcción de una plaza de mercado por temas de organización, administración, falta de higiene y conservación de los alimentos, además la plaza está ubicada en el centro historio, lo cual no armonizaba con la arquitectura de la ciudad.

En la década de los sesenta, se generó un préstamo para la compra de las propiedades en el barrio Bolívar, un sector histórico de uso residencial, donde actualmente se ubica la plaza de mercado.

Para la construcción de la galería norte, hoy plaza de mercado del barrio Bolívar, se hizo un préstamo de \$500,000 en junio de 1967, de los cuales \$200,000 se destinaron a comprar las propiedades donde se edificaría. En octubre del mismo año, se autoriza un préstamo por \$1,000,000 que se destina a la compra de más propiedades para la ampliación de la plaza. (ORMET, 2015, pág. 13).

Las primeras personas en ocupar la nueva infraestructura no planeada de dicha plaza fueron las cocineras, los comerciantes mayoristas y minoristas fueron ocupando de forma improvisada el lugar, lo que llevo a un desorden actualmente. La ubicación de esta plaza fue estratégica lo que hizo que aumentara el comercio en la zona, que se vio acompañado de servicios complementarios, como la construcción del ferrocarril, parques y demás entidades cercanas, que fortalecieron la actividad económica sustancial de la plaza, permitiendo una gran abundancia de público no sólo de la ciudad de Popayán sino también de otros municipios, convertirse en el centro agrícola principal del Cauca.

Actualmente, la plaza de mercado es patrimonio cultural y gastronómico de la humanidad. Pero a pesar de su importante reconocimiento, la plaza no ha tenido una intervención digna de este reconocimiento.

En las últimas décadas la galería se ha visto afectada por el número tan elevado de comerciantes y población flotante, trayendo como consecuencia la invasión del espacio público, como sucede en la carrera 5ta, que en un principio estaba destinada al uso vehicular, pero hoy en día se encuentra degradada e invadida como producto del desorden comercial y el albergue transitorio de transeúntes de la

calle... No se cuenta con un adecuado control de alimentos y la inexistencia de servicios básicos en cada uno de los establecimientos, surgió la construcción no planeada de módulos comerciales por comerciantes sin proyectar desagües y ductos de ventilación apropiados para el correcto funcionamiento de una galería de mercado. (Barreto, 2014, pág. 16).

Igualmente, los problemas sociales como la prostitución, drogadicción e inseguridad que se dan en la plaza, han llevado a que los compradores y vendedores dejen de asistir al comercio.

Durante la socialización de la situación que se vive al interior y alrededores de las plazas de mercado de la “Ciudad Blanca”, cuyo proponente fue el concejal del Partido Liberal Colombiano, Pablo Andrés Parra Solano, se escucharon múltiples quejas y reclamos a la Administración Municipal por la falta de inversión en materia de infraestructura, problemas de inseguridad, drogadicción, prostitución y otros flagelos que alejan a los compradores de estos lugares, perjudicando a los comerciantes. (Popayan, 2018, pág. 1).

Por lo mencionado se concluye que es importante la intervención urbanística y arquitectónica de la plaza de comercio del barrio Bolívar, que hasta el momento no ha tenido cambios importantes y con la situación del IVA juega un papel muy importante para la canasta familiar. Con el fin de resaltar su historia, su desempeño funcional y su relación con lo urbano, la intervención planificada resolverá problemas viales, ambientales, infraestructurales, urbanos, económicos, sociales y culturales de la capital, recuperando un emblemático equipamiento y motivando a que los payanenses, campesinos y demás población que hacía y hace parte de la plaza, sigan trascurriendo en

esta zona con sentido de apropiación y mejorando la actividad económica, social y cultural de la capital y demás municipios aledaños.

## **PLANTAMIENTO DEL PROBLEMA**

El problema que reside en esta plaza, es por falta de planeación, ya que, en sus antecedentes no fue un tema a desarrollar, a pesar de que esta cumplía una labor económica, social y cultural importante para Popayán y los municipios a su alrededor. Las reubicaciones no fueron pensadas para el bienestar de los comerciantes, era un simple desalojo del problema que tenía Popayán, porque no hacía armonía con la arquitectura de la ciudad; su última ubicación fue en el barrio Bolívar, donde se encuentra actualmente (ubicación estratégica para el comercio).

La infraestructura no planeada para la industria de alimentos y para los efectos urbanos de esta, fue el caos que llevo a la plaza a un deterioro progresivo, el fenómeno social que se lleva a cabo en esta zona de gran impacto para el municipio y la Alcaldía de este, quien en su accionar de administrador de los recursos públicos no compagina en un plan de desarrollo las distintas dinámicas para intervenir proyectivamente la plaza de mercador del barrio Bolívar. La comunidad, quien es el protagonista de dicho fenómeno, es el mayor interesado en beneficiarse de dicha intervención, ya que, el compromiso de este, es generar un impacto social, cultural y arquitectónico que genere nuevas ilusiones y haga renacer el sentido de la plaza como eje dinamizador de empleo, reconocimiento y demanda comercial y turística.

## **PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN**

¿Cuál es la intervención que se debe desarrollar, respetando la demanda de la comunidad y todos los implicados por el deterioro que se generó desde 1953 hasta 2020 en la plaza de mercado del barrio Bolívar, ubicada en el municipio de Popayán?

## **SISTEMATIZACIÓN**

### **PREGUNTAS ESPECIFICAS DEL TEMA: Vial.**

- ¿Cómo manejar el tráfico en cuanto a la movilidad peatonal del sector donde se ubica la plaza de mercado del B. Bolívar y dentro de ella?
- ¿De qué manera podemos articular y dar fluidez al sector comercial con respecto a la movilidad del contexto urbano y del sector?

### **PREGUNTAS ESPECIFICAS DEL TEMA: Ambiental.**

- ¿Qué tratamiento urbanístico es necesario implementar para tratar la contaminación ambiental que rodea en este sector?
- ¿De qué manera podremos implementar y retomar las zonas verdes en el contexto urbano?

### **PREGUNTAS ESPECIFICAS DEL TEMA: Urbano – Sectorial.**

- ¿Cómo interpretar el entorno y punto estratégico donde se ubica la plaza de mercado del barrio Bolívar?

## **OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **OBJETIVO GENERAL**

- Proyectar la intervención urbano-sectorial necesarias para la mejora de la plaza de mercado del Barrio Bolívar (ubicada en el Municipio de Popayán) y su entorno urbano, incorporando el paisajismo y comprendiendo las limitaciones espacio-temporales.

### **OBJETIVOS ESPECIFICOS**

- Diseñar el contexto urbano-sectorial interpretando las distintas demandas sociales para construir una imagen acertada de espacio público y ambiente.
- Desarrollar una articulación vial, creando vías peatonales y recuperando las vías vehiculares, para mejorar la congestión del contexto urbano-sectorial.
- Recuperar todos los sistemas ambientales, diseñando recorridos ecológicos entre la plaza de mercado, el rio Molino y los parques.

## JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

La plaza de mercado del Barrio Bolívar lleva más de 50 años en un deterioro progresivo, donde la última intervención infraestructural de parte del gobierno fue en 1967, la cual ha sido la primera y única intervención. Es por ello, que es importante analizar, diseñar y proyectar una nueva visión de ciudad en esta pequeña zona, haciendo referencia en primera instancia en la infraestructura que tiene un déficit notorio, con limitado espacio físico para realizar las actividades que componen el día a día de la plaza de mercado, comprendiendo que el 67,65% (Red ORMET, 2015) de comerciantes que habitan esta infraestructura tienen una percepción negativa, es decir, que no satisfacen y no se asemejan a las necesidades básicas, y solo el 23,01%(Red ORMET, 2015) definiendo el espacio físico como satisfactorio, pero, no en su totalidad, creando un ambiente de inconformismo que propone un sentido de investigación. Así entendemos que, esta falta de espacio físico conlleva a los comerciantes y actores directos e indirectos de la plaza a desarrollarse fuera de ella, creando el comercio informal, desarrollando problemas de congestión y ocupación del espacio público en los andenes y vías aledañas; según los resultados del “estudio socioeconómico de la plaza de mercados del B. Bolívar” el 85% de los comerciantes y trabajadores de la plaza no pueden realizar sus actividades.

El acelerado crecimiento urbanístico ha llevado a que los espacios públicos que comprende alrededor de la plaza de mercado sean utilizados para otras actividades comerciales, gracias a que el espacio físico de esta plaza no tiene la suficiente capacidad instalada para todo el conglomerado de comerciantes que se ha desarrollado; tomando suyos los parques, la avenida de los Estudiantes y la ronda del río Molino, trayendo consigo la contaminación ambiental y problemas sociales.

En sentido a estas situaciones representativas de enfoque negativo damos cuenta de la relevancia de saldar dichas situaciones buscando una regeneración de construcción social, ambiental, urbanístico y arquitectónico, apoyando nuestras bases en el constructo social, siendo ellos los principales afectados de los problemas y los principales favorecidos en la planificación de la solución en este proyecto.

Este proyecto se enmarca en la línea de investigación “ciudad y medio ambiente”, que a su vez corresponde a la sub-línea de “bio-regiones, movilidad”, porque contribuye en representación y la importancia del medio ambiente en los proyectos de renovación urbana, considerando de igual manera, el valor de la movilidad en este mismo, ya que, este proyecto tiene como característica los senderos peatonales, la protección de la ronda del río y la armonización con el medio ambiente.

## **LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN**

Es de vital importancia resaltar que con este proyecto no se busca la total realización de las soluciones a los problemas que tiene la plaza, porque existen muchos factores que intervienen en este, la planificación en la cual esta enfatizada nuestra investigación, es solo un primer paso en un jerarquizado sistema (administración municipal) de elaboración sustancial. Además del sin número de factores que intervienen en el proyecto existe una contraposición en el tema del tiempo, ya que, la magnitud del proyecto no podrá desarrollarse en su totalidad, pues este debe comprenderse de garantías espacio-temporales a desarrollar. Es por ello, que vemos limitaciones al momento del desarrollo total del proyecto, por ende, se trabajara la planificación urbana del sector y la plaza de mercado.

## **ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN**

En este proyecto tenemos como eje la confabulación de la sociedad con un espacio moderno, pero con una sincronía que no pierda sus raíces patrimoniales características de la zona y perteneciente a ella, como lo es el servicio de mesa larga, ubicada dentro de la plaza de mercado del Barrio Bolívar.

Dentro de las necesidades básicas que tiene esta plaza implementamos el desarrollo de un esquema referenciado como plan parcial del sector Bolívar, este plan parcial busca potencializar nuestro punto a tratar en el proyecto, que es la intervención urbana de la Plaza de Mercado del Barrio Bolívar.

## **CAPITULO 2**

### **MARCO TEÓRICO**

Este proyecto comprende la importancia de las teorías en la percepción y/o comprensión de la realidad de la plaza de mercado, es por ello que se toman referentes y trabajos que funcionan como un estado del arte, que alimentaran de manera positiva a este.

#### **Base teórica.**

#### **Teoria de Bernad Tschumi (Parc de Villete)**

Bernad Tschumi, propone una nueva estrategia de organización urbana, donde las personas tengan autonomía de interpretarlo.

En este sentido, el diseño para el Parc de la Villette es una metáfora del concepto. Da carácter a un parque que propone la ruptura de la concepción histórica de los jardines urbanos. Se formula como una manera de liberarse de la subordinación a valores utilitarios y estéticos que lo condicionan. Va más allá de conformar un paseo urbano, propone un lugar de experiencias donde el visitante interviene, participa, tiene su propia lectura, un modo de recorrerlo y la libertad para hacerlo. Todo a partir de un concepto que Tschumi respeta por encima de cualquier variable. (Gardinetti, TECNNE, 2013, pág. 1).

Tschumi se basó en la creación de un gran espacio urbano, donde utilizo la superposición de tres sistemas que estructuran el diseño; el sistema de puntos o fosiles que está constituido por una gran malla uniforme, rompiendo con cualquier tipo de jerarquización y a su vez sirviendo como puntos de referencia; el sistema de líneas son las rutas de movimiento demarcadas en todo el proyecto, también son el elemento ordenado que conecta todas la actividades; el sistema de superficies está

representado por las zonas verdes y espacios arquitectónico que se desarrollan entre los ejes de la parcela y las referencias lineales.

“La superposición sobre el lugar de estos sistemas autónomos provoca efectivamente situaciones aleatorias, desatendidas y conflictuales a la vez. Estas situaciones traen el punto de partida del trabajo de arquitectura que consiste entonces en exacerbar las tensiones programáticas y formales que resultan de esta superposición.” (Tschumi, 2009)

### **Teoría de Rem Koolhaas (Parc de Villete)**

Koolhaas trabaja con el proyecto OMA, donde se destaca la teoría de la congestión y la densificación de la ciudad a través de la complejidad programática, creando espacios genéricos y manejando la flexibilidad compartimentada. Koolhaas organiza la arquitectura por distintas secciones dedicadas a tareas específicas, produciendo esta flexibilidad dentro de cada sección, y permitiendo de este modo la posibilidad de cambiar secciones enteras del edificio para adaptarse a otros usos en caso de ser necesario.

Cada banda representa una posible actividad que no requiere de una arquitectura concreta, de modo que sobre el terreno libre se desarrollan las diferentes funciones, susceptibles de mutar con el paso del tiempo. Por otro lado, el confeti, micro programas capaces de condensar la actividad a su alrededor: kioscos, pequeños cafés, puestos de alquiler, etc. (Baskerville, 2018, pág. 1)

En cuanto a sus circulaciones, plantea dos estrategias, una circulación rápida, ordenadora y que conecta los grandes programas, y una circulación lenta para el paseo y disfrute del proyecto.

### Antecedentes de la investigación - Cronológico de antecedentes.

A continuación, se presenta una serie de antecedentes que fueron estudiados teniendo en cuenta la pertinencia del proyecto. En la Tabla 2. se pueden observar dichos antecedentes a manera resumida, con el fin de ser puntual y dar relevancia a lo importante.

Tabla 1. Cronología de los antecedentes.

<b>AÑO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>RESEÑA DE LAS INVESTIGACIONES ANTERIORES</b>	<b>SIRVE DE REFERENTE</b>
<b>2018</b>	Mejía Álzate, Luis Fernando	Desarrollo de proyecto tipo, con las normas aplicables para el desarrollo de las instalaciones con el manejo adecuado de alimentos y residuos sólidos.	Si
<b>2018</b>	Villalba Gonzales, Rubén Darío	Medición y evolución de la efectividad de las intervenciones del espacio público y recuperación urbano de las plazas de mercado en términos cualitativos.	No
<b>2017</b>	Carrillo, David Martínez, Daniela	Intervención en la estructura física, para la recuperación del Bien de Interés Cultural de la plaza.	Si
<b>2017</b>	Tejedor Vega, Diego Steven	Consolidación de las actividades comerciales por medio del espacio público como conector, para la red cultural y comercial.	Si
<b>2016</b>	Godoy, Teresa Joya Suarez, Katherine	Se desarrollo un diagnostico ambiental, para disminuir los impactos ambientales, que son, Paisajismo, manejo de residuos, vertimientos y olores, producidos por la falta de apropiación social.	Si

*Elaboración: Propia, 2019.*

Tabla 2. Cronología de los antecedentes (Continuación).

<b>AÑO</b>	<b>AUTOR</b>	<b>RESEÑA DE LAS INVESTIGACIONES ANTERIORES</b>	<b>SIRVEN DE REFERENTE</b>
<b>2016</b>	Obando, Driseida Muñoz, Consuelo Bravo, Bibiana	Estudio prospectivo para el diseño estratégico de la contaminación del suelo, fuentes hídricas y del aire, generadas principalmente en las plazas de mercado.	Si
<b>2014</b>	Medina Mosquera, Angela García Barreto, Oswaldo	Estudio del deterioro progresivo en términos sociales, urbanos y ambientales; donde se trabajará de acuerdo con la demanda de la comunidad misma.	Si
<b>2013</b>	Zavala Sánchez, María Dolores	Análisis de la intervención contemporánea de las plazas de mercado del siglo XIX y principios del XX, que hacen parte del patrimonio arquitectónico.	Si
<b>2013</b>	Gálvez Abadía, Aída Cecilia.	Manejar las problemáticas del espacio urbano, dando relevancia a las cocinas que contribuyen al patrimonio gastronómico UNESCO de la plaza de mercado.	Si
<b>2011</b>	Baquero Duarte, Dian	Utilizar el diseño urbano para apoyar la potencialización de las plazas de mercados, dándole un enfoque de catalizador urbano, apoyando el valor patrimonial.	Si

*Elaboración: Propia, 2019.*

## MARCO CONCEPTUAL

Para la elaboración de este proyecto, es necesario sustraer conceptos teóricos y normativos en pro de interpretarlos e implementarlos como bases fundamentales del mismo. Así que, es necesario considerar en un primer momento el estudio de lo que es un plan parcial. La ley 388 de 1997 en el artículo 19° lo define como:

“...los instrumentos mediante los cuales se desarrollan y complementan las disposiciones de los planes de ordenamiento, para áreas determinadas del suelo urbano y para las áreas incluidas en el suelo de expansión urbana, además de las que deban desarrollarse mediante unidades de actuación urbanística, macroproyectos u otras operaciones urbanas especiales...” (Congreso de la Republica, 1997, pág. 19).

Así, el plan parcial lo interpretamos como una guía para generar fragmentos urbanos justamente planificados, desarrollando poco a poco estrategias que garantizarían las necesidades de los habitantes del proyecto (servicios públicos básicos). De este proceso de estrategias integras del plan parcial se desprenden dos importantes apartados, uno es el plan parcial de desarrollo, y el otro, el plan de renovación urbana. El primer mencionado, lo relacionamos con:

Instrumentos de planeamiento y de gestión del suelo mediante los cuales se establece la reglamentación urbanística para áreas de la ciudad o en áreas de expansión urbana mayores a 10 hectáreas que no hayan sido urbanizadas, es decir que no cuenten con vías, ni redes de servicios públicos domiciliarios. (Camara de Comercio de Bogota, 2020, pág. 1).

En resumen, el plan parcial de desarrollo tiene su finalidad en la conversión urbana de zonas no habitados, que no tiene ningún tipo de intervención. Por otro lado, el plan de

renovación urbana es nuestro punto central en este trabajo, ya que, en él se basa el proyecto.

El concepto de renovación urbana es un complejo panorama en los territorios en los que se propone implementarla, ya que, genera discusiones en las distintas estructuras sociales. Pues, en 1988 “P. Merlin y F. Choay definieron la renovación urbana como la demolición, en vista de una construcción nueva, de un sector urbano ocupado por viviendas, actividades o de manera mixta” (Arias, 2010, pág. 3). Esta concepción de la renovación urbana concentra los puntos claves a tratar en este proyecto, pues, “La demolición está entonces cargada de un doble sentido, a la vez antítesis de la construcción y expresión de poder, pero también ocasión de renovación y de prolongación de una tradición.” (Arias, 2010, pág. 3). Dicha prolongación de la tradición se ve relacionada con las estrategias de articulación con la ciudad, que se da por las formas de distribución y características del espacio público dentro del proyecto. Es allí, donde la dinámica de la “caminabilidad” toma su valor conceptual, ya que, Gutiérrez-López, Caballero-Pérez, & Escamilla-Triana, (2019), afirman, en su artículo Índice de “caminabilidad” para la ciudad de Bogotá:

La “caminabilidad” de una comunidad puede ser definida como la medida en que las características del entorno construido y el uso del suelo pueden o no ser propicias para movimientos de a pie para los residentes de una determinada zona, ya sea para desarrollar actividades de ocio, ejercicio o la recreación, o para acceder a los servicios, viajar o trabajar. (Gutierrez - Lopez, 2019, pág. 8).

Esta estrategia de articulación peatonal en el proyecto también se relaciona con el eje ambiental tratado de reestructurar, al priorizar los senderos peatonales se reduce

drásticamente el uso de automotores en la zona a intervenir, generando un ambiente sano y productivo con la articulación integral de los paisajes verdes.

En adición se presenta las siguientes definiciones a manera de glosario.

**GALERIA.** Es un lugar característico de los pueblos y ciudades, donde se realiza actividades económicas de productos alimenticios, está constituida principalmente, por su particular servicio a una gran cantidad de personas.

**SOCIAL.** Este término es perteneciente a la sociedad misma, se presenta a las personas como protagonistas, las cuales presentan gustos o disgustos de cultura, ideologías, pensamientos, etc. Interactúan entre sí dentro de un territorio determinado para conformar una comunidad.

**ECONOMIA.** Es la producción, extracción, intercambio, consumo y distribución de todos los bienes y servicios de una ciudad, y de tal forma es como se organizan, funcionan, prosperan y sobreviven.

**CULTURA.** La cultura es una construcción social, de la cual se desprende la importancia de elementos como: ideas, comportamientos, símbolos y practicas sociales, con base en valores, tradiciones, ética y moral.

**POLITICO.** Es el proceso y eje principal donde se articulan las decisiones de un gobierno para la comunidad, dándose los lineamientos de la solución o regulación de los problemas sociales.

**GATRONOMIA.** Es la relación entre cultura, alimentos y medio ambiente o entorno, que dan la característica a una nación o región, la cual es de vital importancia al momento de reconocer virtudes de esta.

## MARCO HISTÓRICO

Históricamente las plazas de mercado han funcionado como elemento central de la sociedad, siendo un punto eje de las ciudades mismas. El protagonismo que concentraba las plazas se veía representados por las decisiones importantes que se tomaban allí, tales como los castigos, las elecciones de líderes municipales o gobernantes municipales, festividades de gran representación para las regiones que servían como interrelaciones de la sociedad misma.

Hace más de medio siglo en nuestro país el elemento central de cualquier ciudad era la plaza mayor, que era un lugar a cielo abierto en donde se interrelacionaban entre vecinos, se convertía en el sitio de visita obligada cuando algo importante despertaba el interés general de los habitantes que allí vivían. (Joya, 2016, pág. 23)

Las distintas dinámicas que se llevaban en la plaza, dieron resultado al trueque como fundamento económico de las personas, que luego sería potencializado por la implementación del sistema de transporte y la moneda que servirían como dinamizadores de una nueva ola llamada comercio.

El comercio minorista repercutiría en las plazas de mercado, que a su vez daría paso al comercio mayorista, consolidando así identidades y fines positivos de producción económica, de interrelación social y cultural entre campesinos y gente del común.

Es así como en el municipio de Popayán se fundaría la que hoy se conoce como la plaza de mercado del Barrio Bolívar, donde históricamente fue la plaza principal de Popayán y que a pesar de sus distintas reubicaciones su identidad sigue siendo la misma. En primera instancia esta se concentraría parque central, hoy conocido como el parque

Caldas, en los cuales solo los días domingos los campesinos e indígenas llegaban a ofrecer y adquirir productos que abastecían a la ciudad de Popayán y municipios cercanos.

La que hoy se conoce como la plaza de mercado del barrio Bolívar, históricamente ha sido reubicada en distintos lugares de la ciudad de Popayán. Desde sus inicios, indistintamente de su ubicación, se le ha atribuido el papel de plaza de mercado principal de la ciudad en donde gran parte de la población realizaba semanalmente sus compras a quienes buscaban vender y revender productos; siendo una unidad articuladora de diferentes comunidades, costumbres y tradiciones además de relaciones comerciales. (RED ORMET , 2015, pág. 11)

La plaza se distinguía porque en ella se limitaban sus espacios con lonas blancas, las cuales generaban un concepto de tranquilidad y convivencia al momento de conglomerar a todas las poblaciones que asistía a este comercio.

De esta manera, según como lo plantea el Observatorio Regional de Mercado, en el mismo año en que se remitió la plaza (1573), se dispuso a legalizar este comercio informal que se daba en el parque central, donde años después se pensó en la primera reubicación de la plaza de mercado para que sus campesinos e indígenas tuvieran un mejor esparcimiento en su comercio, llevándolos al hoy conocido como Centro Comercial Anarkos. En 1953 el municipio se ve obligado a construir una plaza de mercado, ya que su reubicación en el centro comercial Anarkos no desarrolló bien la actividad comercial, causado principalmente por problemas de administración y organización, en segunda instancia por la falta de higiene y conservación de alimentos, que además generaba discordia con la arquitectura del centro histórico de Popayán. Fue así como la plaza se consolidó en la zona residencial del barrio Bolívar, el cual está

ubicado estratégicamente en la ciudad, siendo el punto de conexión de la ciudad de Popayán con el resto del país.

Esta nueva etapa del barrio Bolívar conllevaría a intensificar la zona, ya que esta no sería vista como una zona residencial, si no como una zona comercial, que se potencializaría con la construcción del ferrocarril, parques, instituciones, hospitales y vías importantes de acceso. Este crecimiento exponencial de la zona traería como consecuencia el deterioro del espacio público y la contaminación ambiental, ya que una de sus limitaciones es el río Molino y vías de gran afluencia en la ciudad.

## MARCO GEOGRÁFICO

El municipio de Popayán está ubicado en el departamento del Cauca, este limita al sur con los departamentos de Nariño y Putumayo, al oriente con el Huila, al norte con Valle del Cauca y Tolima, y al occidente con el Océano Pacífico.

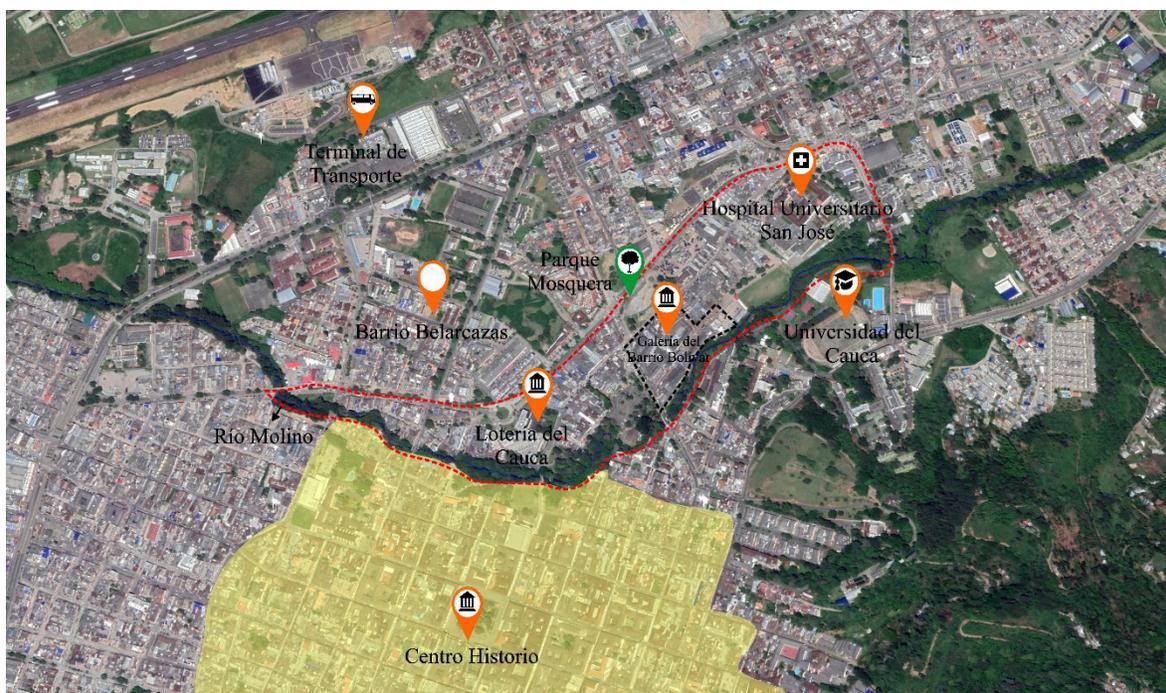
Como se mencionó anteriormente y en concurrencia con la UNAD en el “Estudio prospectivo para el diseño de estrategias que contribuyan a disminuir la problemática de la contaminación ambiental generada por los residuos sólidos en la ciudad de Popayán, departamento del Cauca, al año 2016” distinguen y confirman la limitación la cual concluye que se encuentra situado en el suroeste del país, entre las regiones Andina y Pacífica, lo que la hace un punto estratégico dentro de la geografía del país. El departamento de Cauca localizado entre los 00°58’54’’ y 03°19’04’’ de latitud norte y los 75°47’36’’ y 77°57’05’’ de longitud oeste. Cuenta con una superficie de 29.308 km<sup>2</sup> lo que representa el 2.56 % del territorio nacional. Dicha superficie está habitada por 1’379.169 de personas, dando como resultado una densidad de 47.06 Hab/Km<sup>2</sup>; distribuidos en 38 municipios, 99 corregimientos.

A su vez, al contextualizar y al hacer reconocimiento del espacio geográfico, la Alcaldía Municipal de Popayán en sus facultades, se auto-reconoce como la “Ciudad Blanca” del país, el cual limita al oriente con los municipios de Totoró, Puracé y el Departamento del Huila; al occidente con los municipios de El Tambo y Timbío; al norte con Cajibío y Totoró y al sur con los municipios de Sotaró y Puracé. Popayán se encuentra ubicado en territorios montañosos, con una altitud de 1.738 metros sobre el nivel del mar, msnm, con una temperatura media de 19° C, se localiza a los 2°27' norte y 76°37'18" de longitud oeste del meridiano de Greenwich, cuyo relieve corresponde a las cordilleras central y occidental, donde se localizan algunas zonas planas; entre su

orografía se matizan los cerros Alto Canelo y Cargachiquito, Punza, Santa Teresa y el alto de la Tetilla; y dentro de su hidrografía hacen parte los ríos Cauca, Blanco, Clarete, Hondo, Las Piedra, Molino, Mota, Negra, Palacé y Sate.

Popayán ha ido creciendo exponencialmente, contando actualmente con una población estimada de 270.000 habitantes (Alcaldía de Popayán, 2020) aproximadamente en su área urbana, con una extensión territorial de 512 km<sup>2</sup>. Estas cifras dan una particular característica, y es que, Popayán con su topografía y distinción ha acogido un gran número de personas en un territorio estrecho, potencializando sus cultivos, aprovechando la tierra y dando distinciones gastronómicas.

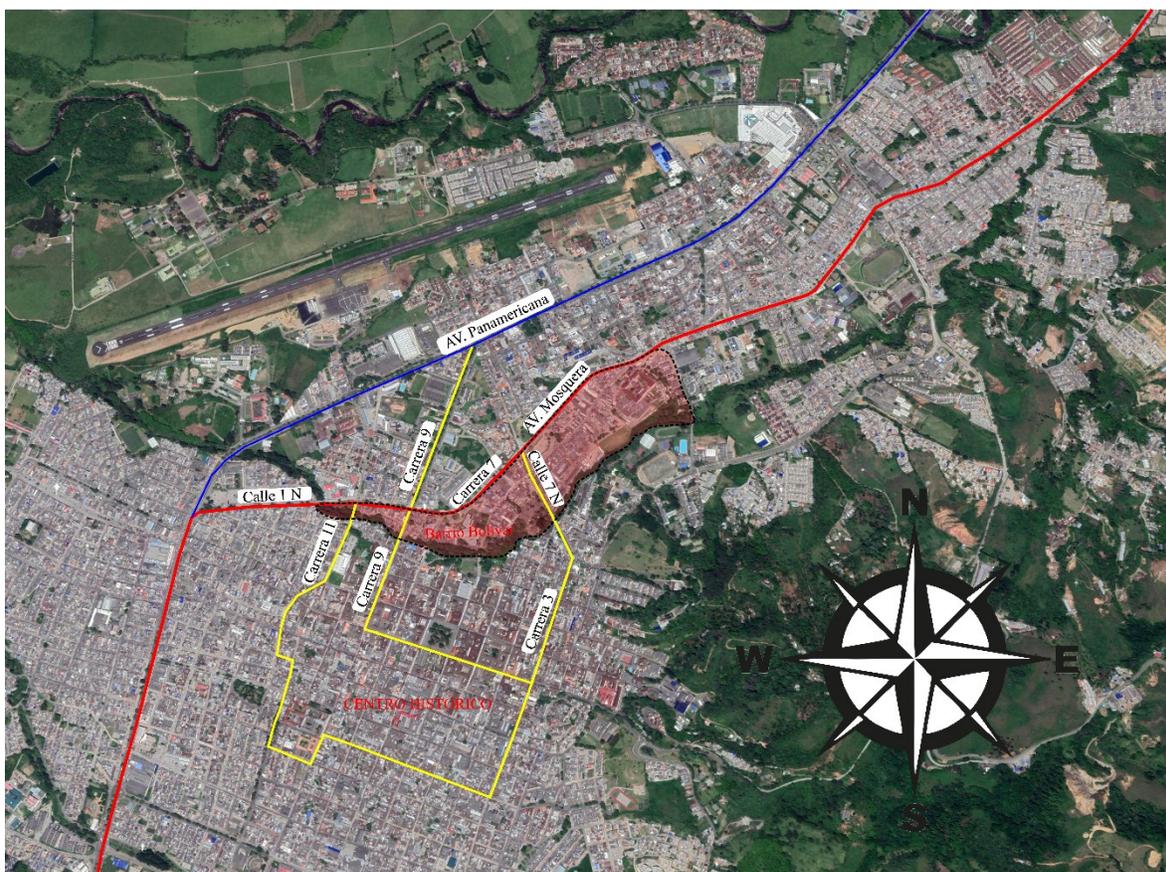
La plaza de mercado del barrio Bolívar es una de las principales protagonistas de dichas distinciones, está ubicado en el sector nor-oriental de la Ciudad, más específicamente en la comuna No. 3, siendo parte del centro histórico de Popayán.



Mapa 1. Localización Barrio Bolívar.

*Fuente: Google Earth, 2020.*

La limitación del barrio Bolívar está comprendida entre el río Molino por el oriente, el parque Mosquera por el sur, el barrio Belalcázar por el occidente y por el norte con el Hospital Universitario San José.



Mapa 2. Ubicación Barrio Bolívar como punto estratégico.

*Fuente: Google Earth, 2020.*

Este es un punto estratégico de la ciudad, en donde se unen el sector histórico con el sector nororiental de la ciudad, entre carrera once y carrera tercera, con la Calle 1N y Carrera séptima con Avenida Mosquera (carrera sexta).

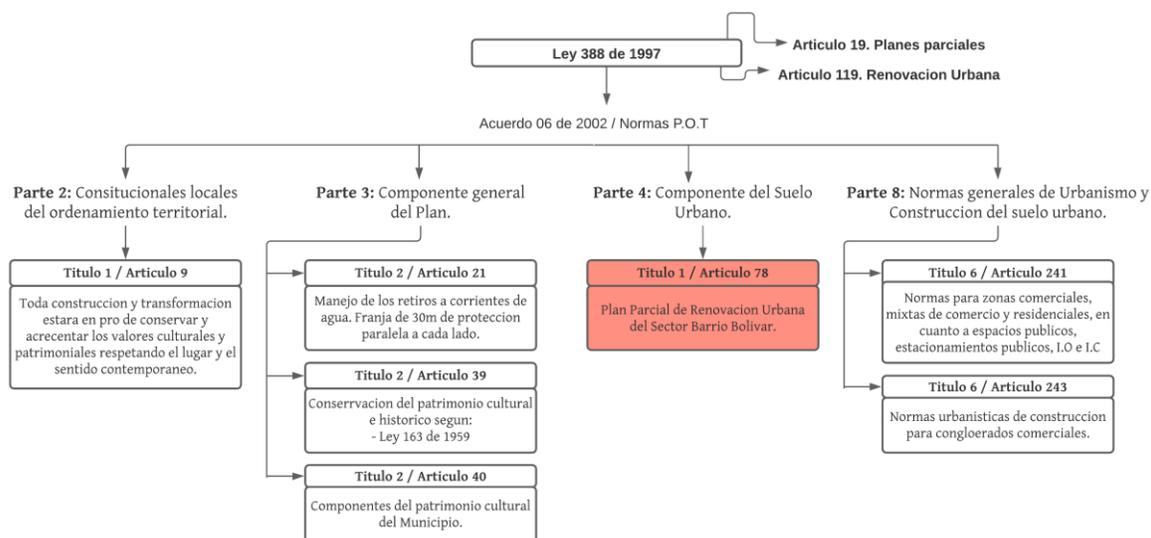
En el momento en que la galería es trasladada al barrio Bolívar, este sector se caracterizaba por tener un uso residencial. El proceso de urbanización de “El callejón” (hoy carrera sexta), como se conocía anteriormente a lo que hoy es el

barrio Bolívar, está relacionado con su importancia en su época como salida y entrada de la ciudad de Popayán o punto de conexión con el resto del país. Según el Plan Especial de Manejo y Protección (PEMP), este barrio se originó a inicios del siglo XVII y es considerado la primera expansión de la ciudad. (RED ORMET , 2015, pág. 14).

La localización de la plaza de mercado está directamente relacionada con la cotidianidad de la población payasense, como lo son el sector histórico, el hospital San José, Lotería del Cauca, Corporación Autónoma Regional del Cauca, la ribera del río Molino, puente del Humilladero y avenida Mosquera, quienes se comunican con las vías contiguas a la plaza de mercado, por ende, esta se vuelve en una entidad con gran demandan comercial

## MARCO LEGAL

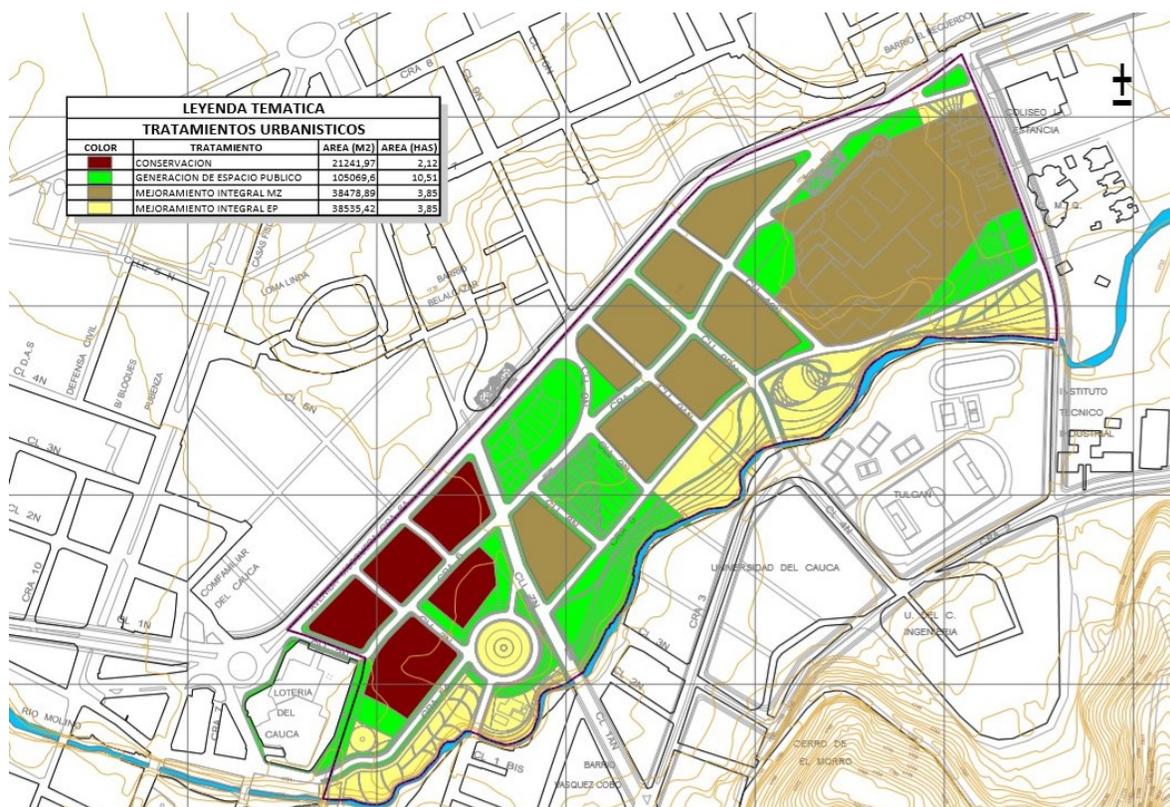
En este proyecto es de vital importancia tener en consideración las normas, leyes, decretos, resoluciones y acuerdos que acogen la tarea de delimitar los alcances de este mismo. Es por ello, que a continuación damos prioridad a las más importantes que hacen la base para un buen desarrollo del proyecto, enfatizado en orden cronológico, el cual dará una visión más ordenada en materia de tareas y puntos claves.



*Figura 1.* Mapa Conceptual normas según el Acuerdo 06 de 2002 - Normas del P.O.T para la ciudad de Popayán.

*Elaboración propia con base en el acuerdo 06 de 2002 del consejo municipal de Popayán.*

## ARTÍCULO 78. Plan Parcial del Barrio Bolívar.



Plano. 1.Propuesta Urbanística, Plan Parcial 2009.

Fuente: Consejo Municipal de Popayán, 2009, Pag 76.

### Tratamiento Urbanístico – Decreto 596 del 2010. Capítulo II – Artículo 47.

Tabla 3. Cupos de estacionamientos para el área residencial.

TABLA N° 8			
CUPOS DE ESTACIONAMIENTO			
Uso	Tipo	Residentes / vehículos	Visitantes / vehículos
Residencial	Unifamiliar	1 por cada 3 unidades	1 por cada 8
	Bifamiliar	1 por cada 3 unidades	1 por cada 8
	Multifamiliar	1 por cada 1 unidades	1 por cada 8

Fuente: Decreto 596, 2010.

Tabla 4. Cupos de estacionamientos para área comercial y dotacional.

<b>TABLA N° 9</b>					
<b>CUPOS DE ESTACIONAMIENTO</b>					
<b>Usos</b>	<b>Descripción</b>	<b>Cupos de estacionamiento</b>	<b>Cobertura</b>		
			<b>Local</b>	<b>Zonal</b>	<b>Regional</b>
<b>Comercio y servicios</b>	Comercio	1 por cada 100 mts <sup>2</sup> construidos	x	x	x
<b>Dotacional</b>	Educación	1 por cada 100 mts <sup>2</sup> construidos	x	x	x

*Fuente: Decreto 596, 2010.*

### Capítulo III – Artículo 23.

Tabla 5. Cesiones tipo A.

<b>TABLA N° 2</b>						
<b>CESIONES TIPO A</b>						
<b>Actividad en áreas de desarrollo</b>	<b>Categoría</b>	<b>Densidades sobre área neta</b>	<b>Cesión base</b>	<b>Parques De ciudad</b>	<b>Zonas Verdes</b>	<b>Equipa miento</b>
<b>Residencial</b>	Urbano Rango 1	1-130 Viv/ha	21%	6%	7%	8%
<b>Dotacional</b>	Institucional	N.A	21%	6%	15%	N.A
<b>Comercial</b>	Urbano	N.A	21%	3%	10%	8%

*Fuente: Decreto 596, 2010.*

## MARCO REFERENCIAL

Para el proyecto es importante analizar cada uno de los puntos expresados en los referentes, donde estos desarrollan objetivos diferentes pero sustanciales que aportan directa e indirectamente a esta investigación de la plaza de mercado del Barrio Bolívar en Popayán, estos objetivos abarcan el sentido patrimonial, ambiental, social, cultural, urbano y física de la estructura, llevándolos a un adecuado proceso y resultado efectivo; cada uno de estos componentes aportan para el desarrollo minucioso de la investigación.

Es así como la autora Diana Lizeth Baquero (2011), expuso en su investigación de “Las plazas de mercado como catalizadores urbanos”, el correcto desarrollo en el diseño urbanístico para apoyar la potencialización de las plazas de mercados, dándole un enfoque de catalizador urbano, mejorando su valor patrimonial, su influencia en la dinámica socioeconómica y permanencia en el contexto de la ciudad en general. Y la investigación de Diego Steven Tejedor de la “Renovación Urbano del 20 de Julio” (2017), que consolida la actividad comercial, por medio del espacio público como conector hacia las actividades culturales, que, por lo general desde los inicios de las plazas, han estado estrechamente relacionados; estas investigaciones nos aclaran como debe ser el debido desarrollo urbano de la plaza de mercado del Barrio Bolívar potencializando cada una de sus características, como entidad comercial y patrimonial del municipio.

Seguidamente la investigación “Diagnóstico ambiental de las plazas de mercado locales doce de octubre, Kennedy y trinidad galán en la ciudad de Bogotá” de Alejandra Sofía Teresa Godoy Ortegón y Jenny Katherine Joya Suarez (2016), se desarrolló el diagnóstico ambiental, para disminuir los impactos ambientales, que son, Paisajismo, manejo de residuos, vertimientos, olores y contaminación en general, producidos por la

falta de apropiación social; siendo un punto importante a influir en la investigación de la plaza de mercado del Barrio Bolívar ya que es uno de los problemas principales a desarrollar; además que el río Molino hace parte de uno de sus limitantes, siendo un importante eje ambiental para la ciudad y es el más afectado gracias a la falta de apropiación de la población perteneciente a la plaza.

La investigación de María Dolores Zabala “Intervenciones contemporáneas en los mercados municipales representativos de Cataluña y Valencia, construidos a finales del siglo XIX y principios del XX” (2013) y “Reconocimiento y propuesta de intervención para el edificio plaza de mercado y su entorno en el municipio de Girardot año 2017” de Jhoan David Carrillo Pinilla y Mayra Daniela Martínez Torres, nos presentan el concepto físico de la estructura y como debe ser la intervención de estas plazas que son parte del patrimonio histórico, sin que las transformaciones contemporáneas afecten este valor, si no haciendo que estas intervenciones estructurales que pueden recuperar o potencializar el Bien de Interés Cultural a la que pertenecen.

Cuando fraccionamos cada uno de los aportes que estos trabajos generan, reproducen simultáneamente una consolidación de un esquema complejo, completo y práctico en este trabajo a desarrollar; los cuales buscan la garantía de satisfacer necesidades básicas para la ciudad y como para el municipio en general. En la consolidación de una sola idea es importante retomar estas referencias que ayuda a reconstruir un diseño urbano catalizador de las plazas de mercado, a su vez hace manejable las problemáticas del espacio urbano, preservando el patrimonio arquitectónico y contribuyendo al diseño estratégico de la contaminación ambiental.

## MARCO METODOLÓGICO

**Diseño de la investigación:** Para la preparación procesada de este proyecto de investigación, fue necesario desarrollar un diseño de campo que expresara coyunturalmente el contexto de la Plaza de Mercado del barrio Bolívar, en el cual se elaboró un itinerario de preguntas, conversaciones, observaciones, reconocimiento de la zona y múltiples deducciones de lo estudiado; posteriormente se hace un diseño bibliográfico, en el cual se retoman referencias que nos ayuda a construir un estado de arte, que nos ayuda a interpretar y a elaborar un proyecto de acuerdo a las demandas sociales, económicas, ambientales y urbanas, en pro de un buen desarrollo de esta.

**Tipo de Estudio:** Dentro de la investigación se ha desarrollado un tipo de estudio descriptivo, que relata de manera conjunta y específica la situación en la zona de acuerdo a los factores sociales, económicos, patrimoniales, ambientales y urbanos. A su vez, dicha descripción nos permite identificar de manera explicativa distintos fenómenos característicos de la zona, perfilando y/o enfocando esta investigación a un componente más cuantitativo, que cualitativo. Ya que, existe una representación significativa en datos y cifras que describen las problemáticas más influyentes en la zona de la Plaza del Mercado del barrio Bolívar.

**Tipo de Investigación:** Para la dar la finalidad y eficacia que necesita este proyecto de renovación urbana – sectorial, se implementaron estrategias de rastreo y análisis de las distintas herramientas desplegadas por el P.O.T del Municipio de Popayán, que ayudaron a delimitar como, cuando, donde y bajo que normativas se podrían adjuntar las problemáticas que se viven en la zona donde se ubica la Plaza de Mercado del Barrio Bolívar. El desarrollo del diseño se basa en cuatro factores fundamentales los cuales son: Social, Económico, Ambiental y Urbano, cada uno de

estos factores tiene como característica una concentración de influencia directa en la zona. Es por ello que se implementó un tipo de investigación proyectiva que va encaminada hacia un desarrollo prospero de un proyecto en específico que en este caso es la renovación urbano – sectorial de la Plaza de Mercado del barrio Bolívar.

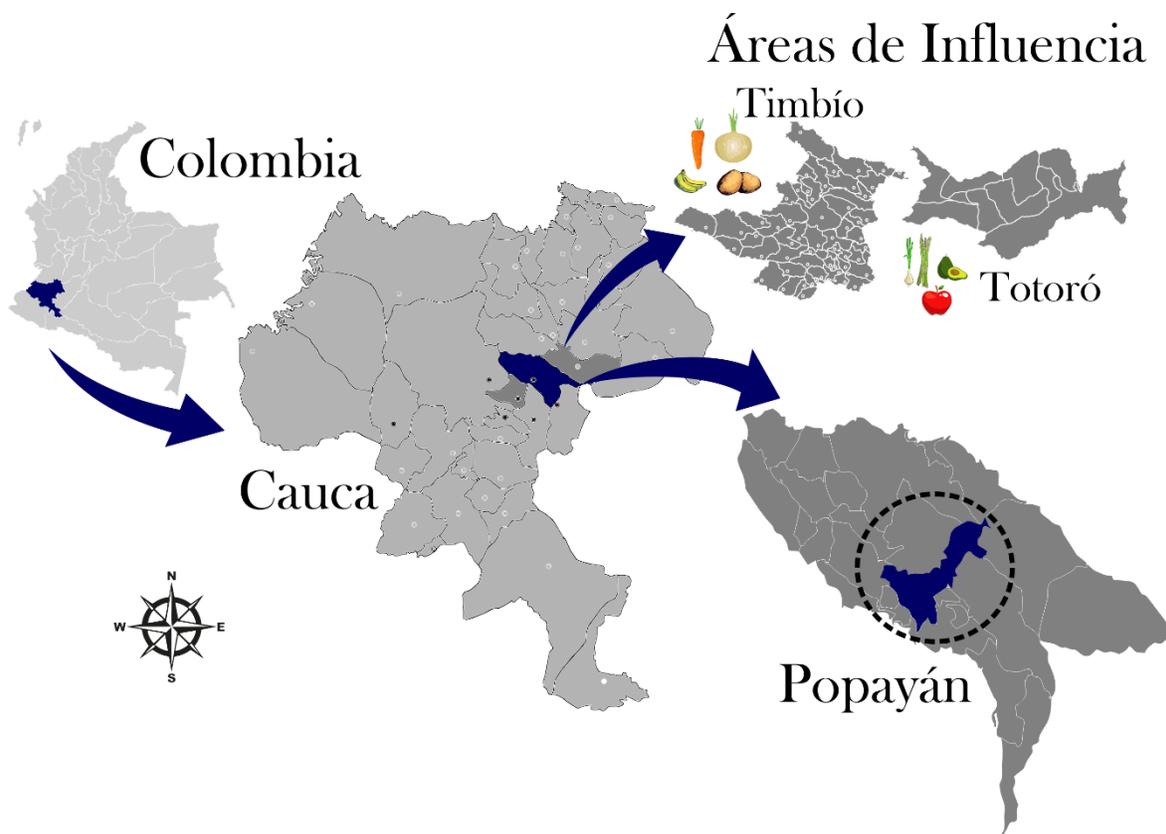
**Método de Observación:** El método de observación es el principal componente que nos ayuda a determinar y nos da herramientas para analizar, describir y comprobar los distintos fenómenos desarrollados en la zona del barrio Bolívar. Con este método identificamos que en el ámbito Social, hay una gran concentración de población, un alto índice de inseguridad, pérdida de memoria por parte de la población, y trabajo informal; que desarrollan problemas Urbanos, como la afectación del espacio público y tomas de vías vehiculares para ejercer esta actividad; en el ámbito Económico, se identificó sobre demanda del comercio informal, las condiciones inadecuadas del comercio de la Plaza y afectaciones de los barrios vecinos por el aumento del comercio, que a su vez afecta el Sistema Ambiental de la zona, como lo son el rio Molino y parques.

**Método Deductivo:** La elaboración del método deductivo en este proyecto, da pie para el inicio de la investigación, siendo la deducción, la encargada de alimentar las interpretaciones informativas de las distintas anomalías presentes en la zona. La deducción del problema erradicado en la Plaza de Mercado del barrio Bolívar, son la finalidad de este proyecto, ya que, este da como premisa una conclusión al problema, que en este caso es reurbanización urbano – sectorial de la Plaza del barrio Bolívar.

**Universo, Población y Muestra:** En este punto se configura al Departamento del Cauca con 1.335.000 Habitantes, haciendo referencia al universo en concepto, siguiendo al Municipio de Popayán urbano y rural, con 280.107 Habitantes como población y Popayán en su área Urbana con 240.892 Habitantes como muestra del proyecto.

## MARCO OPERATIVO

### Localización



Mapa 3. Localización.

*Elaboración: Propia, 2020.*

Para el desarrollo del proyecto es importante tener presente la localización de este, que se ubica dentro del Departamento del Cauca, más específicamente en el casco urbano de su capital, que es el Municipio de Popayán.

En este apartado se presentan los análisis más relevantes que abordan el polígono de estudio, que son los sistemas de Infraestructura Vial y de Transporte, Ambiental, Delimitación Uso y Actividad del Suelo Territorial y Dinámica Demográfica, a nivel macro – Departamento, meso – Municipio y micro – Casco Urbano.

En el anexo podemos encontrar con un detalle más minucioso todos los análisis, en dichas escalas que fueron relevantes a la hora de formular el proyecto.

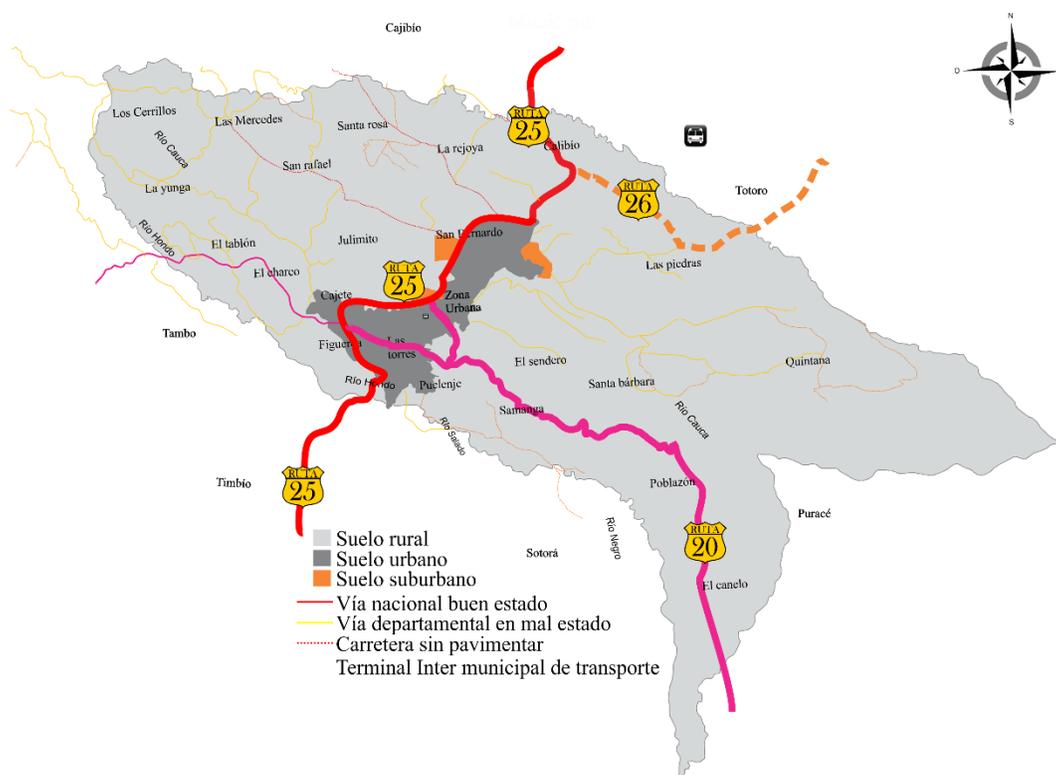
## RELACIONES A NIVEL MACRO, MESO Y MICRO – ámbito Territorial

### Infraestructura: Vial y de Transporte.

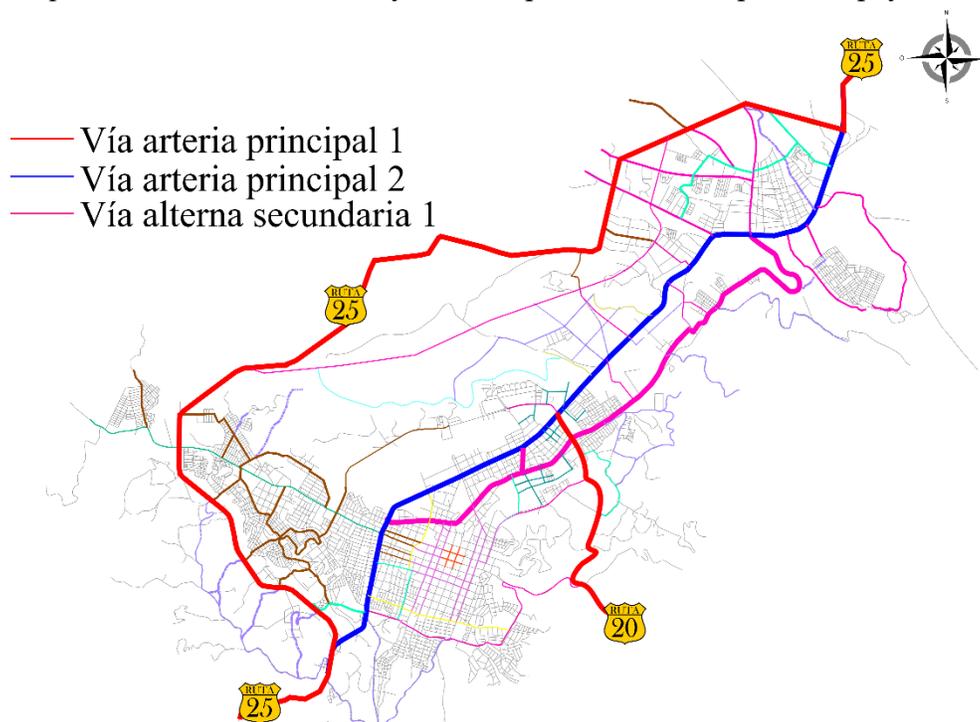


Mapa 4. Infraestructura: Vial y de Transporte del Departamento del Cauca.

*Fuente: Alcandía de Popayán.  
 Elaboración: propia, 2020.*



Mapa 5. Infraestructura: Vial y de Transporte del Municipio de Popayán.

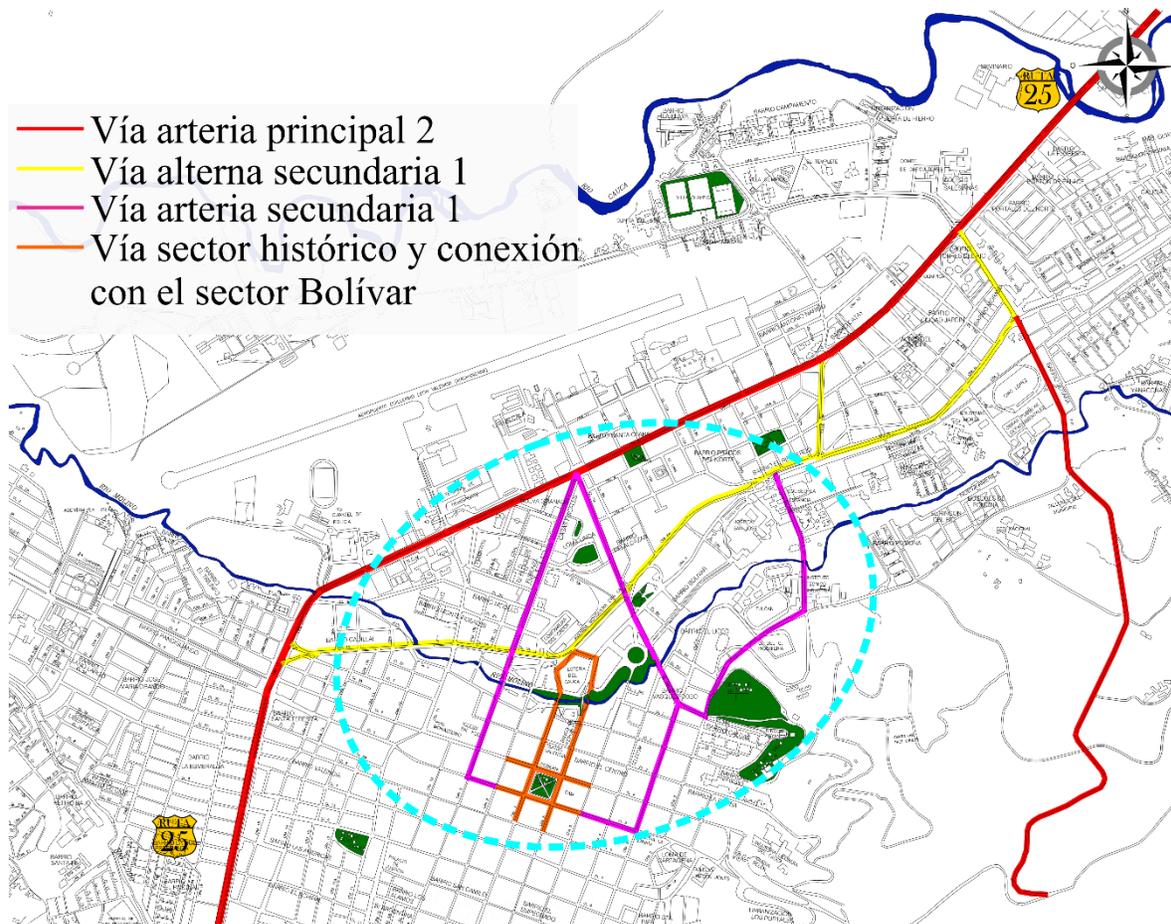


Mapa 6. Infraestructura: Vial y de Transporte del Casco Urbano de Popayán.

Fuente: Alcandía de Popayán.  
Elaboración: propia, 2020.

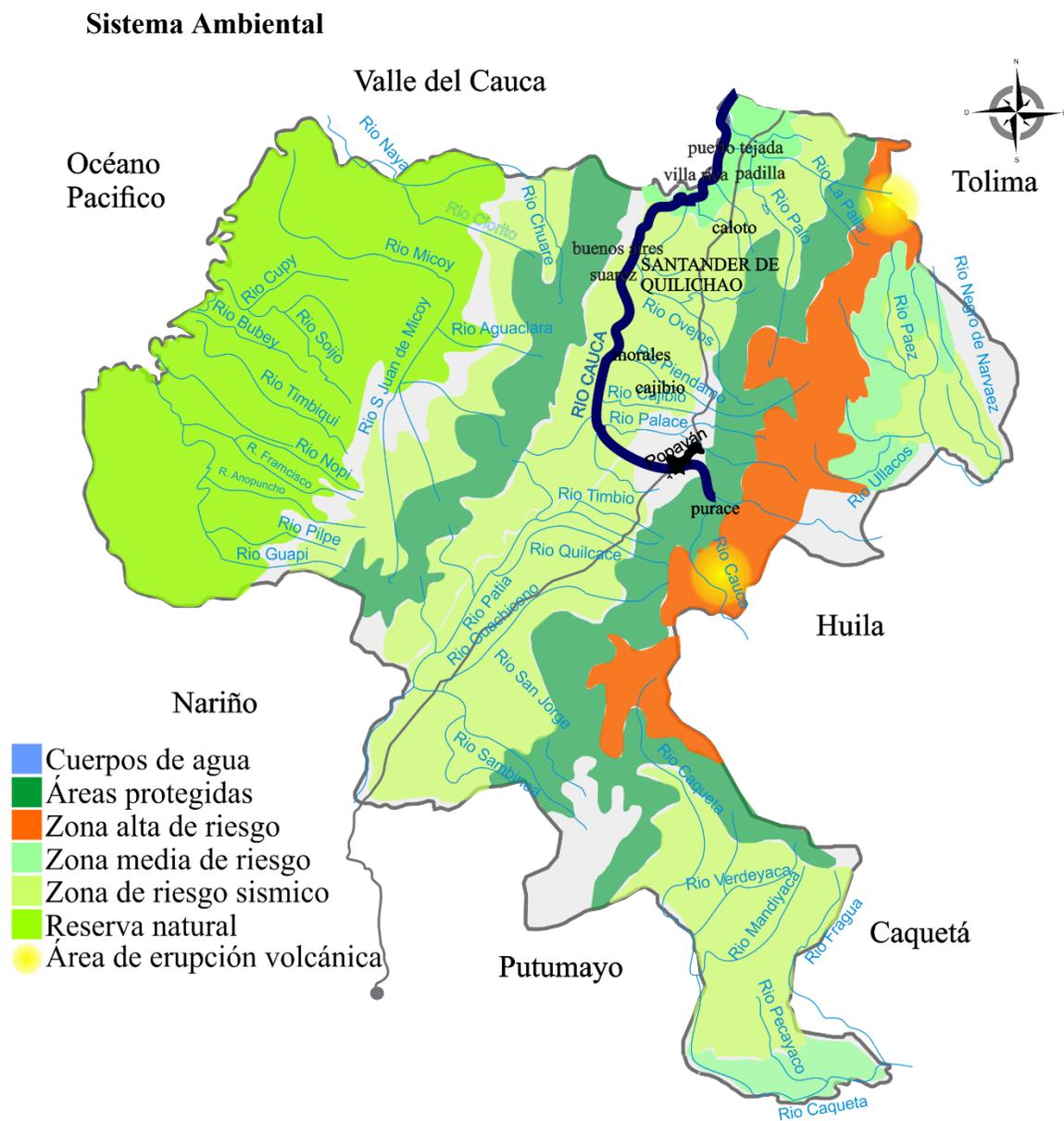
## Conclusión

En un primer momento se resalta la existencia de dos vías principales (vía-ruta 25 y vía-ruta 20) que hacen parte de la estructura vial del proyecto. Estas a su vez se ven conectadas con la vía arterial principal 2 y la vía alterna secundaria 1, que potencializa las estrategias de articulación vial entre el proyecto, el municipio y el Departamento.



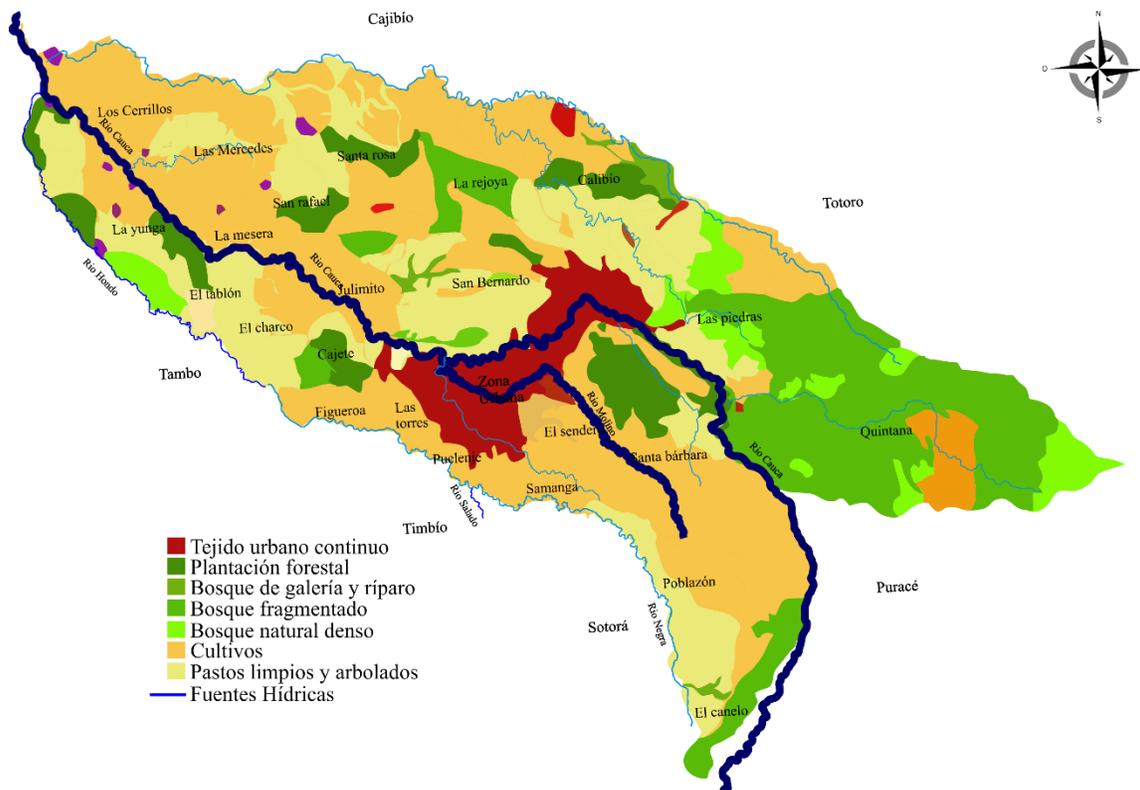
Mapa 7. Estrategias de Infraestructura: Vial y de Transporte para el Polígono de Intervención.

*Elaboración: propia, 2020.*

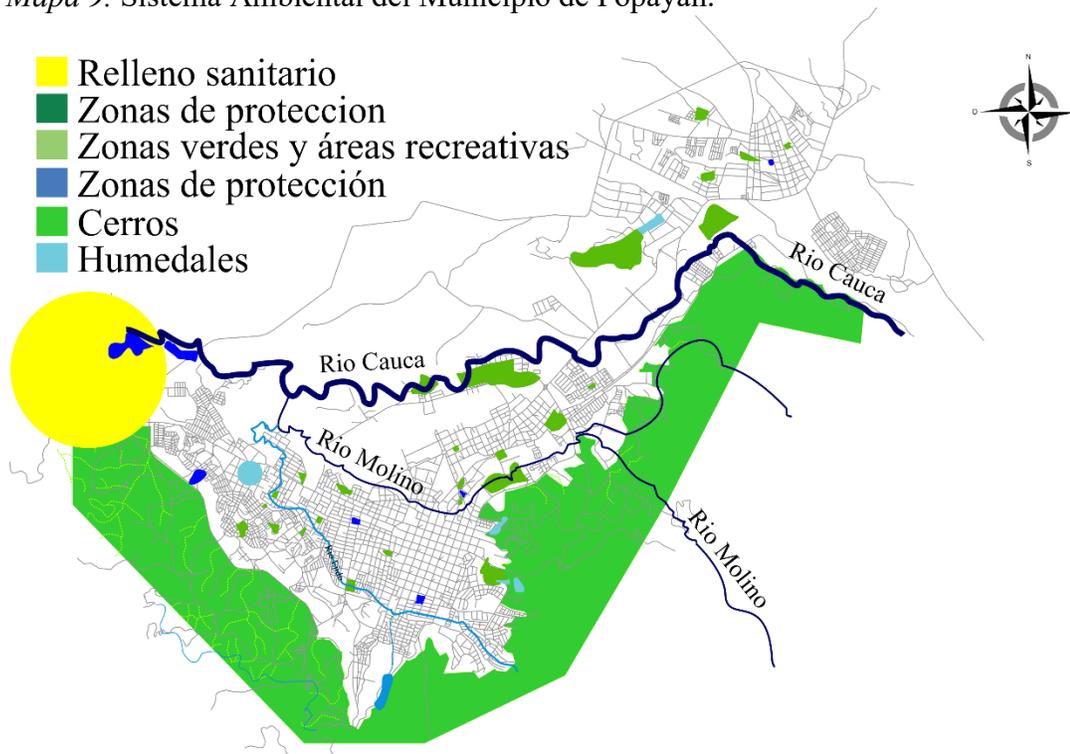


Mapa 8. Sistema Ambiental del Departamento del Cauca.

Fuente: Alcandía de Popayán.  
 Elaboración: propia, 2020.



Mapa 9. Sistema Ambiental del Municipio de Popayán.



Mapa 10. Sistema Ambiental del Casco Urbano de Popayán.

Fuente: Alcandía de Popayán.  
 Elaboración: propia, 2020.

## Conclusión

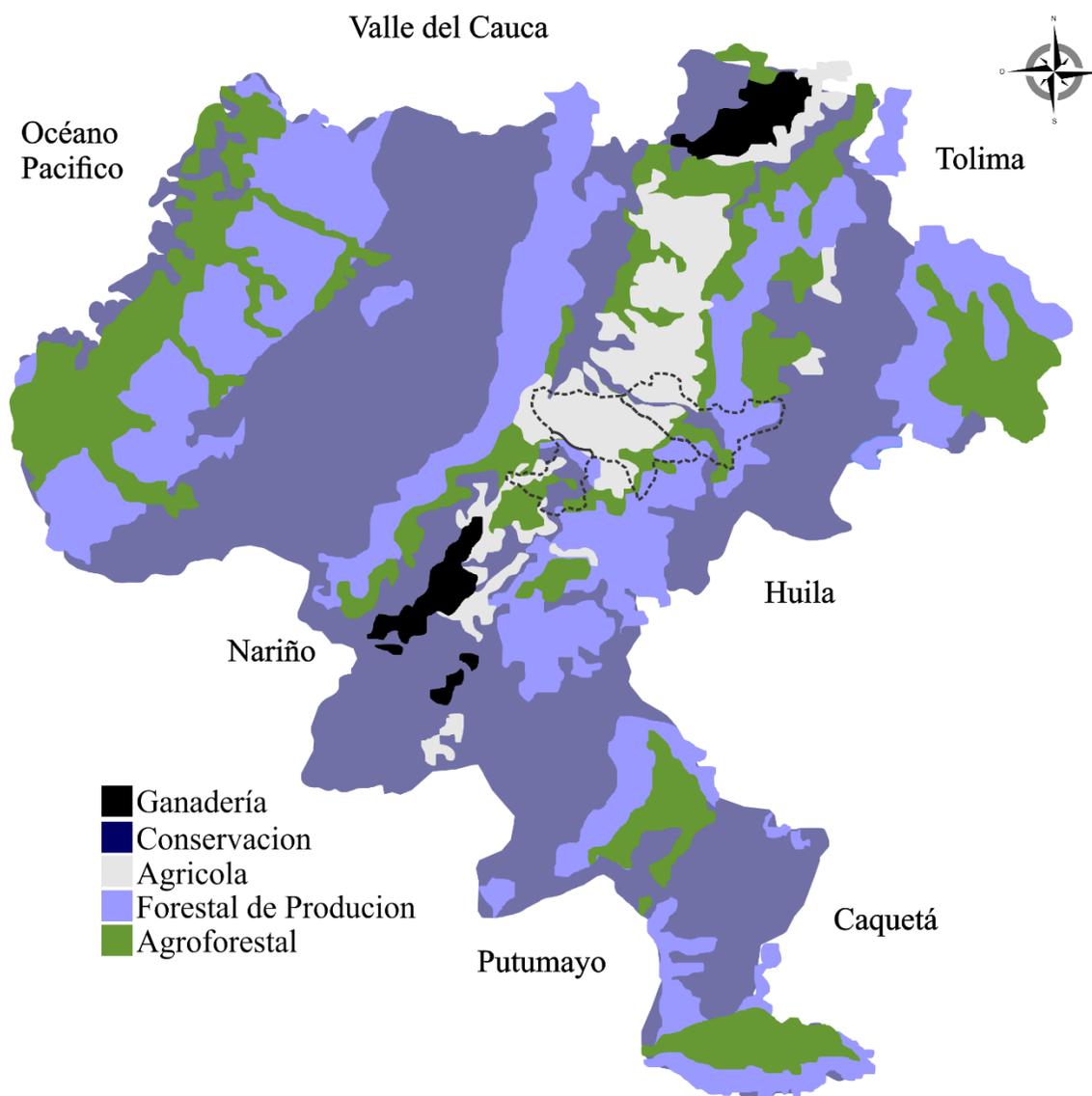
Una de las características del sistema ambiental es la presencia del Río Cauca que es considerado como el segundo río más importante del País, que nace del Macizo Colombiano. De este río se desprende un brazo que cruza imponente ante la mirada del proyecto, el cual es el río Molino. Al igual que los ríos, los cerros juegan un papel importante para el proyecto como tal, ya que el cerro del morro hace parte de las posibles relaciones urbanas.



Mapa 11. Estrategias del Sistema Ambiental para el Polígono de Intervención.

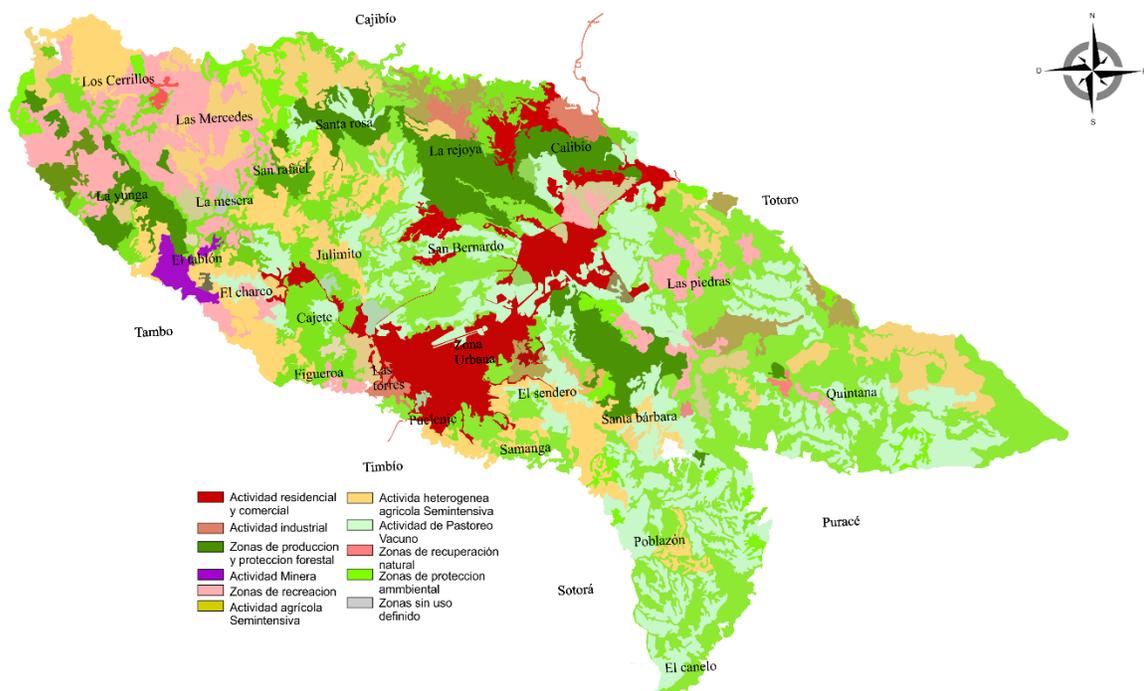
*Elaboración: Propia, 2020.*

## Delimitación Uso y Actividad del Suelo Territorial

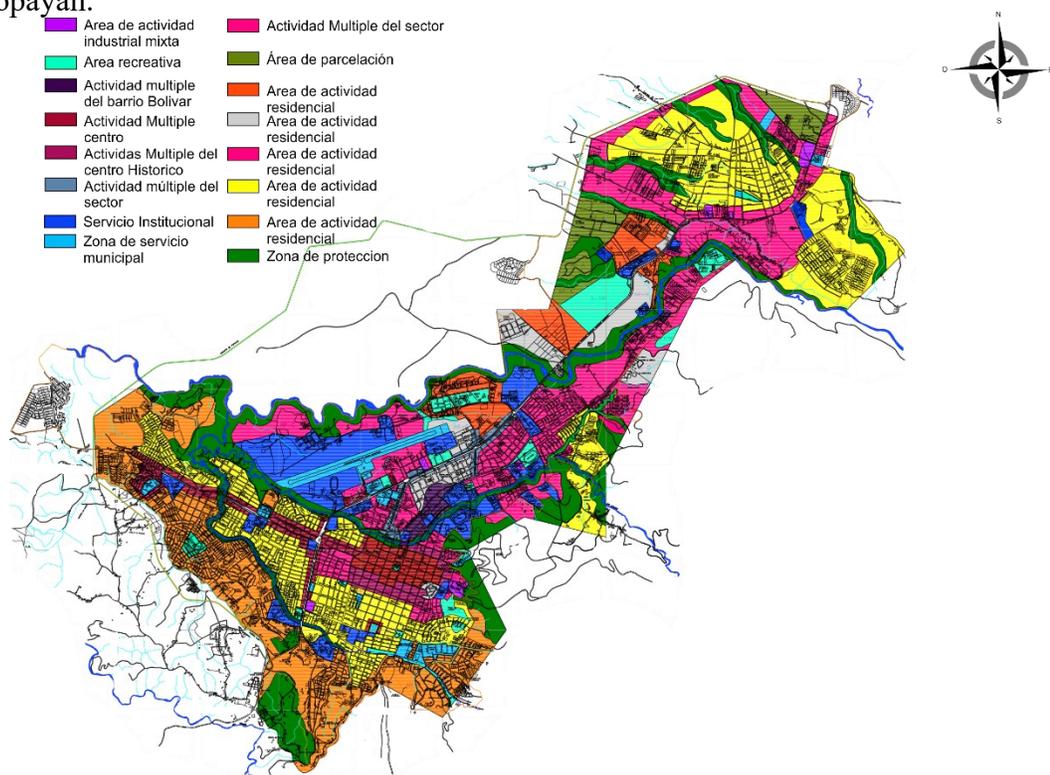


Mapa 12. Delimitación Uso y Actividad del Suelo Territorial del Departamento del Cauca.

*Fuente: Alcandía de Popayán.  
Elaboración: propia, 2020.*



Mapa 13. Delimitación Uso y Actividad del Suelo Territorial del Municipio de Popayán.

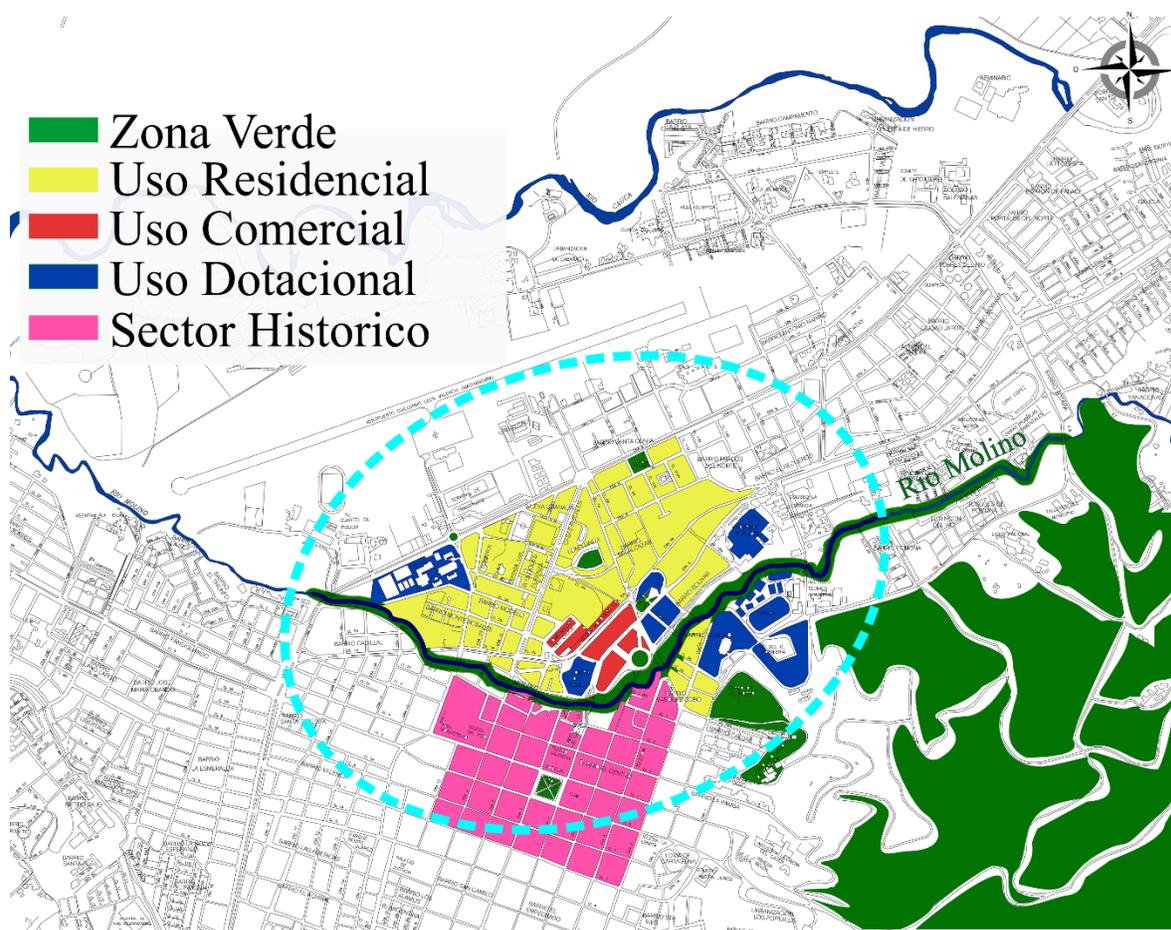


Mapa 14. Delimitación Uso y Actividad del Suelo Territorial del Casco Urbano de Popayán.

Fuente: Alcandía de Popayán.  
Elaboración: propia, 2020.

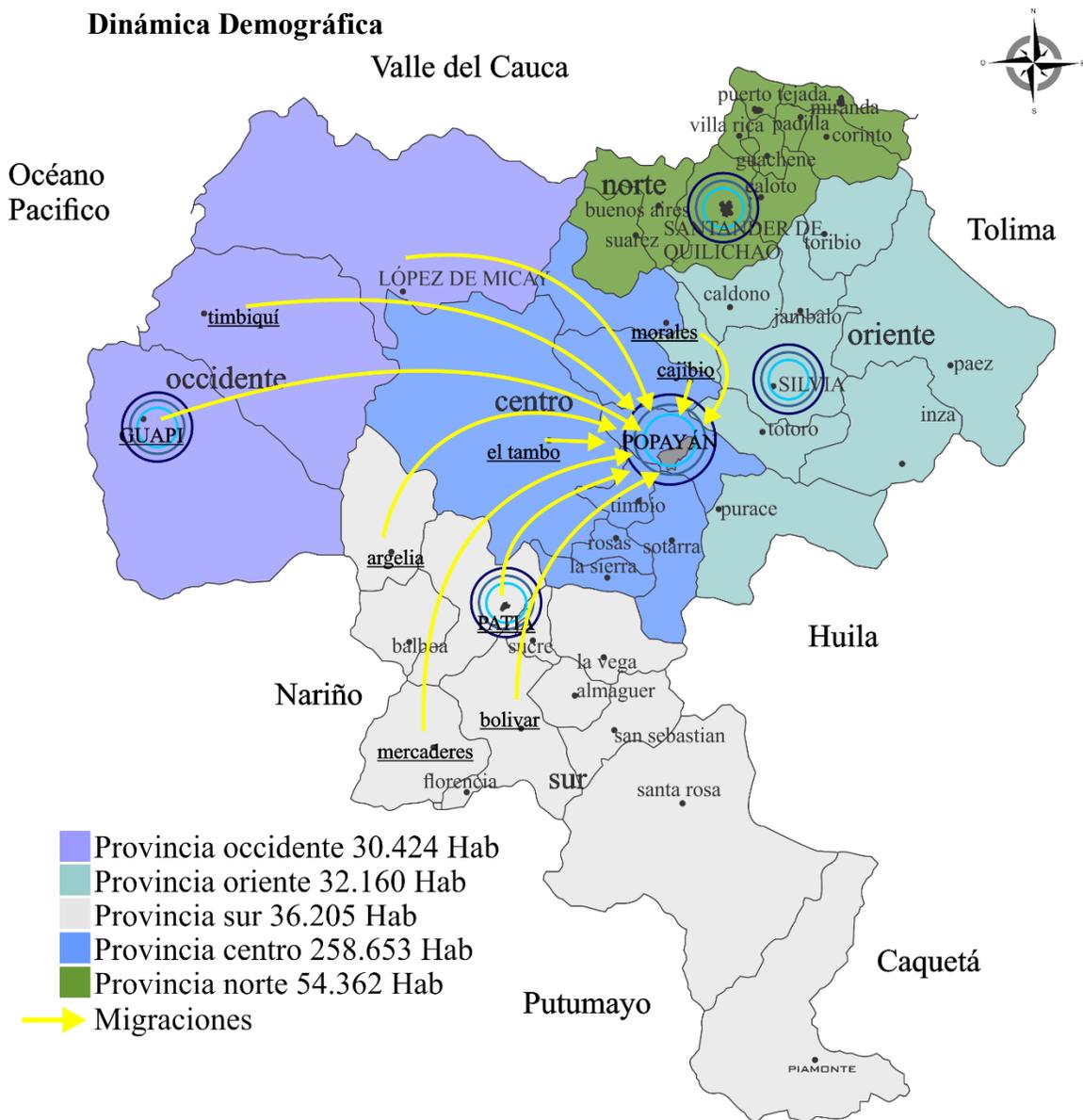
## Conclusión

El uso predominante del suelo en el departamento del Cauca es para la producción agrícola, pues gracias a sus ecosistemas y presencia del macizo colombiano, hacen de los suelos más fértiles para esta producción, donde vemos reflejada la actividad de la plaza de mercado. En el municipio de Popayán vemos un concretado uso del suelo que es de actividad residencial y de comercio, y nos ubica en el casco urbano, en este vemos que la actividad predominante en el centro de las ciudades de actividad múltiple, que hace parte la plaza de mercado.



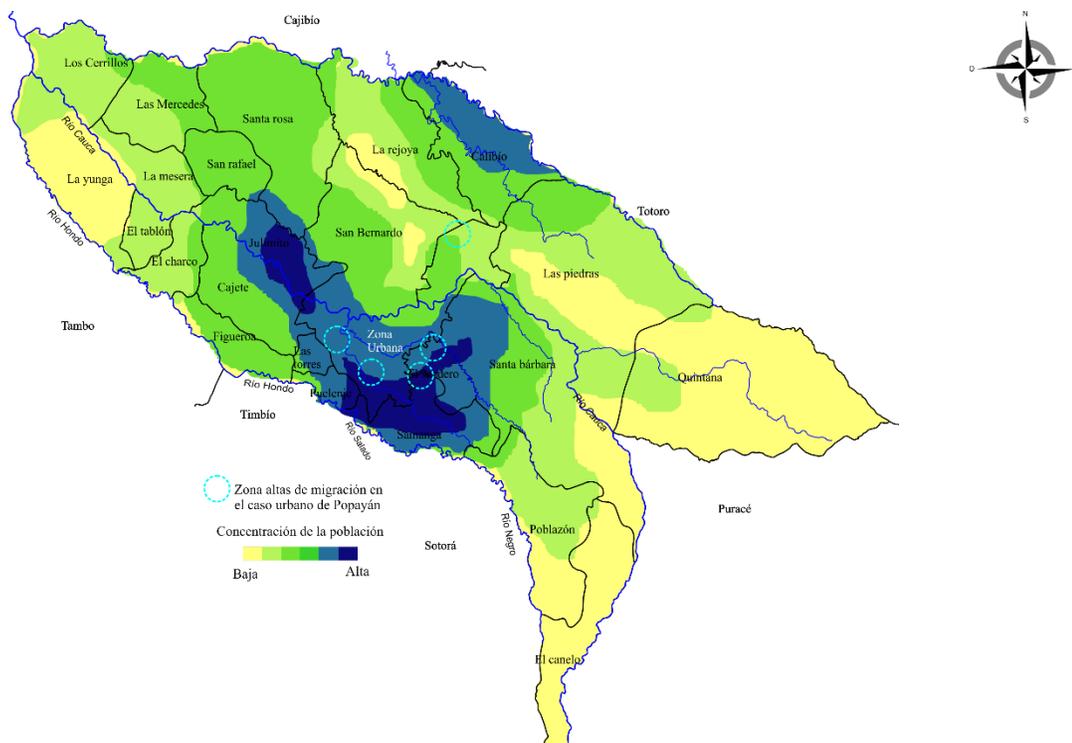
Mapa 15. Estrategias de Delimitación Usos y Actividad del Suelo Territorial para el Polígono de Intervención.

*Elaboración: Propia, 2020.*

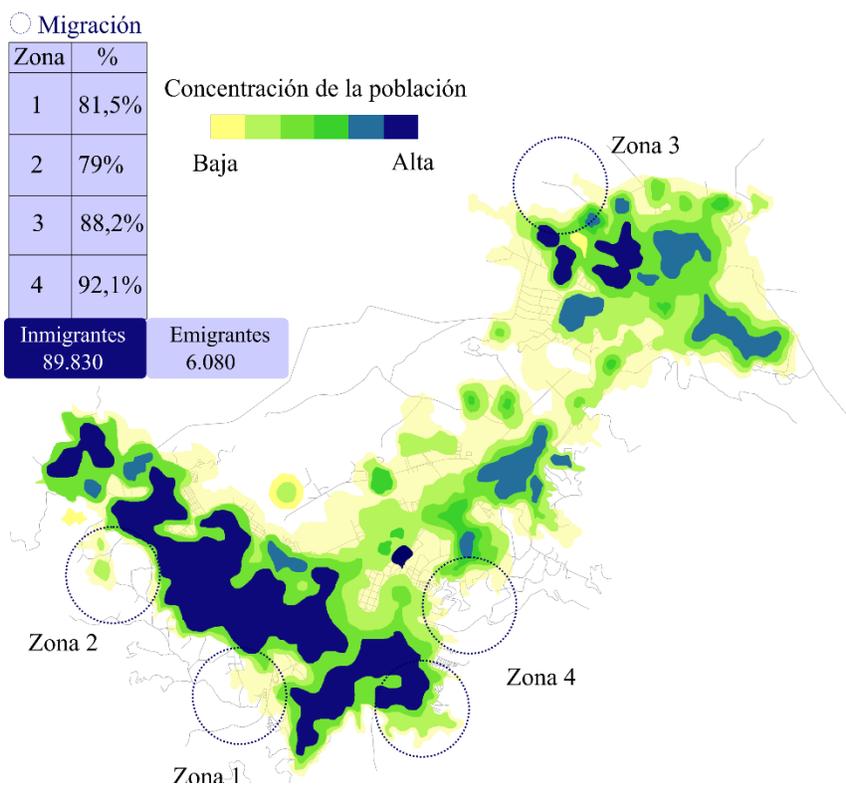


Mapa 16. Dinámica Demográfica del Departamento del Cauca.

Fuente: Alcandía de Popayán.  
Elaboración: propia, 2020.



Mapa 17. Dinámica Demográfica del Municipio de Popayán.



Mapa 18. Dinámica Demográfica del Casco urbano de Popayán.

Fuente: Alcandía de Popayán.  
Elaboración: propia, 2020.

## Conclusión

El Departamento del Cauca históricamente ha sido víctima de los enfrenamientos de grupos árganos legales e institucionales, que han conllevado a aumentar drásticamente el desplazamiento forzado de los distintos sectores hacia Popayán, su capital. En Popayán se ve reflejada la diversidad étnica y cultural, por la basta migración. Dicha población tiene en sus precedentes el trabajo en el campo agrícola, dando como resultado la alta presencia de estos grupos en la Plaza del Mercado Bolívar.



Mapa 19. Estrategias de Dinámica Demográfica Para el Polígono de Intervención.

*Elaboración: Propia, 2020.*

### Conclusión Matriz DOFA

Tabla 6. Matriz DOFA de Municipio de Popayán.

<b>Factor</b>	<b>Amenazas</b>	<b>Debilidades</b>	<b>Fortalezas</b>	<b>Oportunidades</b>
<b>Social</b>	-Migración poblacional por desempleo y problemas sociales -Aumento de población flotante en temporadas anuales	-Pérdida de memoria histórica -Población que ejerce el empleo informal -Inseguridad	-Riqueza en equipamientos de educación e institutos tecnológicos -Satisfacción de necesidades básicas e insatisfechas	-Población con conocimientos en agricultura
<b>Económico</b>	- Competitividad económica regional	-Inexistencia de programas o entidades que promuevan la creación de empresas o industrias Deterioro de entidades que generar economía	-Actividades culturales que generar economía al municipio -Atractivos turísticos reconocidos a nivel mundial	-Manejo de mercado regional -Aumento del turismo y propuestas de equipamientos para abastecimiento de este

*Fuente propia, 2019.*

Tabla 7. Matriz DOFA (Continuación).

<b>Factor</b>	<b>Amenazas</b>	<b>Debilidades</b>	<b>Fortalezas</b>	<b>Oportunidades</b>
<b>Ambiental</b>	- Contaminación hídrica por mal manejo de agropecuarios -Deterioro de suelos naturales	-Desastres por recursos naturales -Contaminación de suelos, fuentes hídricas y del aire por mal manejo de residuos orgánicos	-Existencia de fuente hídrica, humedales, zonas de protección y Cerros	- Propuestas de potencialización del ecoturismo -Riqueza hídrica y diversidad de ecosistemas
<b>Urbano</b>	- Derrumbes, cierre de vías - Inseguridad en las vías -Poca inversión en vías	-Déficit, deterioro e invasión del espacio público y mal uso de suelos -Mala planificación urbana -Malos perfiles viales -Nula intervención en infraestructuras de Bien de Interés Cultural	-Riqueza patrimonial y cultural -Existencia de Bien de Interés Cultural que fomenta el turismo	-Buena conectividad vial -Accesos a servicios básicos con calidad

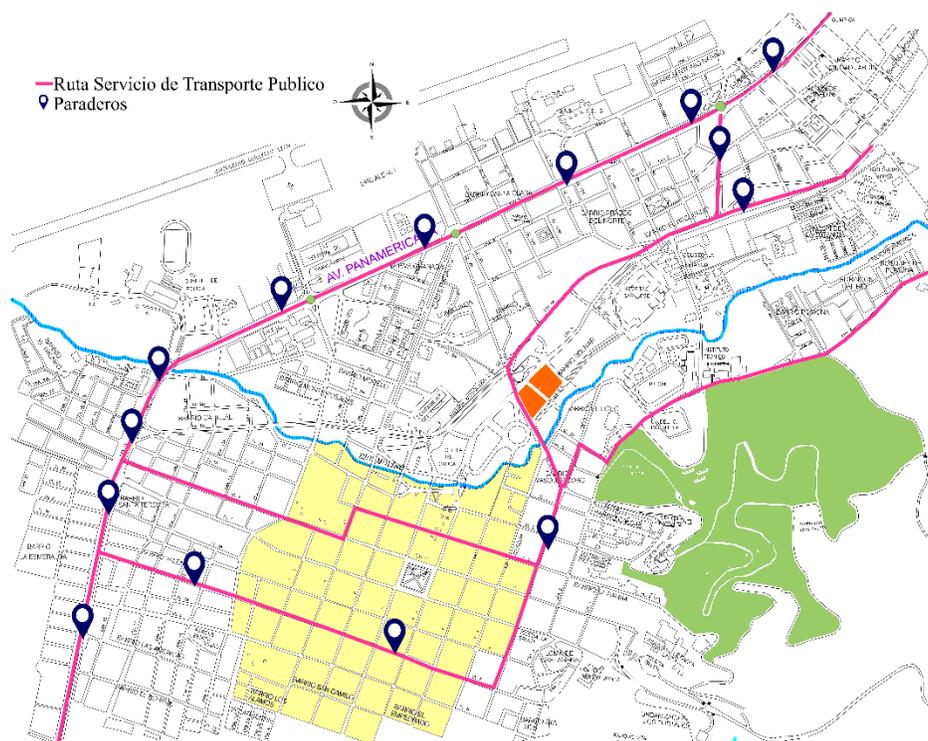
*Fuente propia, 2019.*

## RELACIONES A NIVEL MACRO, MESO Y MICRO – Ámbito Urbano

### Sistema de Movilidad

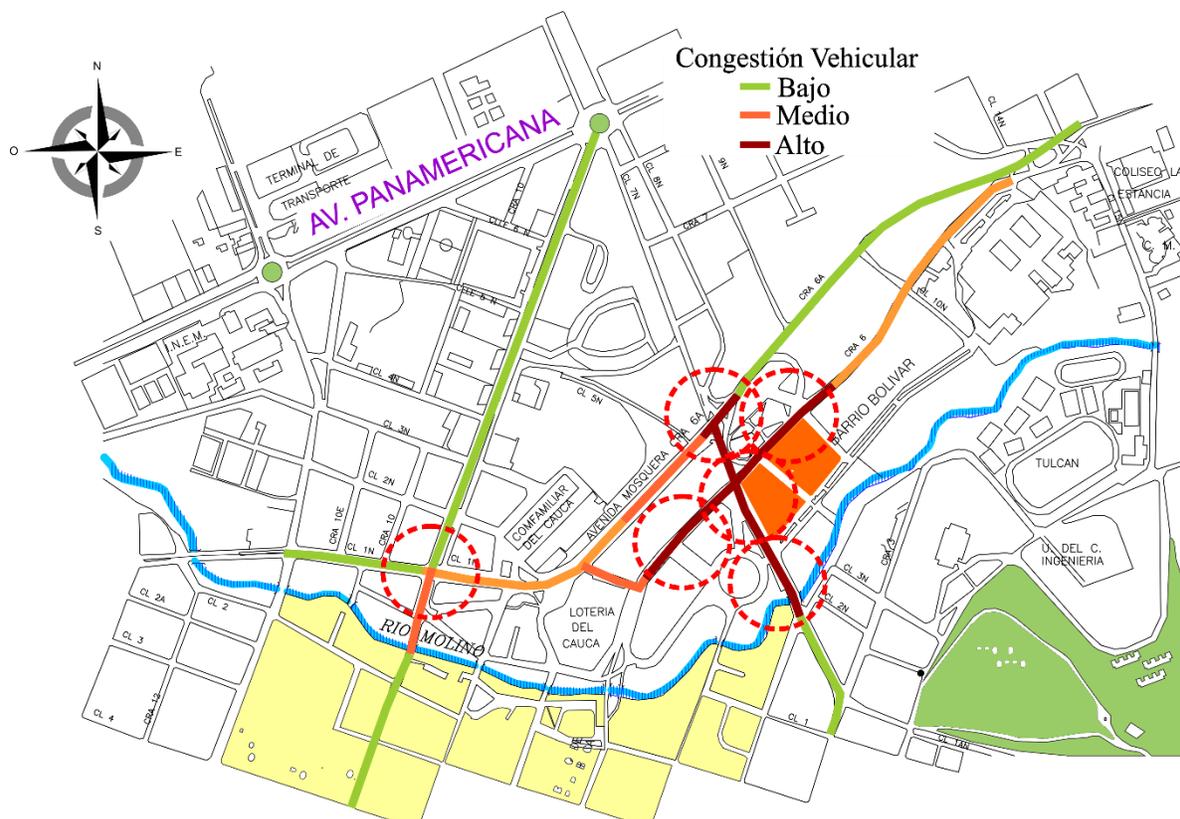


Mapa 20. Sistema de Movilidad del Casco Urbano de Popayán.



Mapa 21. Sistema de Movilidad Área Meso Urbano.

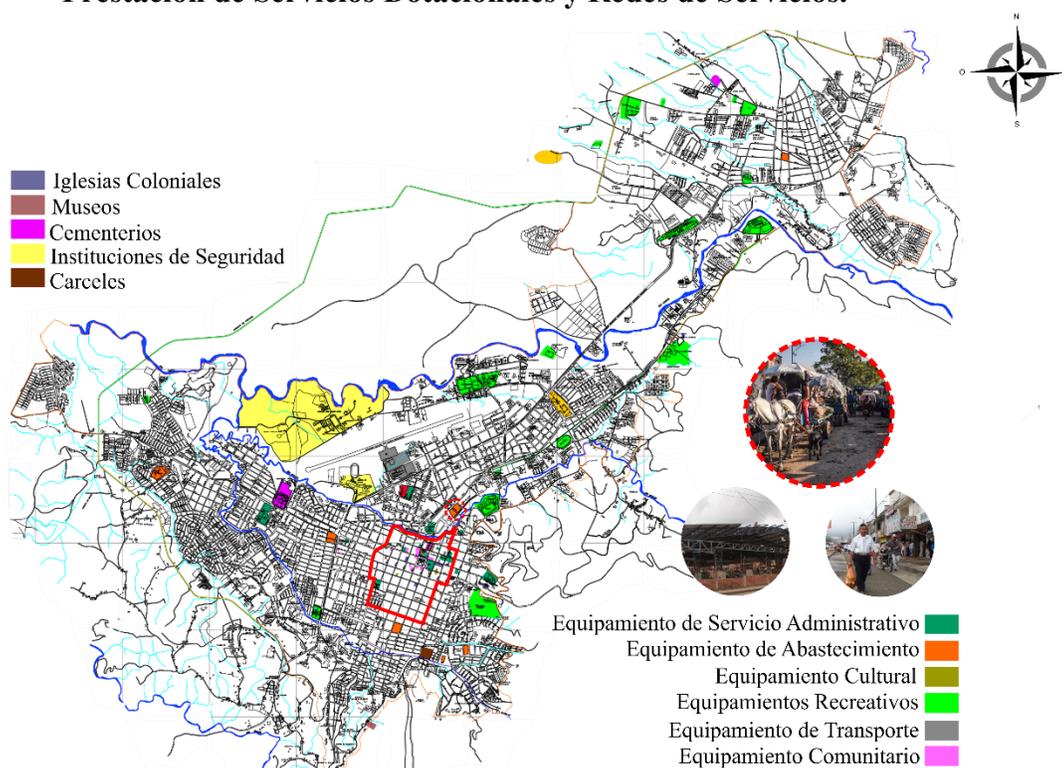
Fuente: Moovit, 2020.  
Elaboración: Propia, 2020.



Mapa 22. Sistema de Movilidad Polígono de Intervención.

Fuente: Moovit, 2020.  
Elaboración: Propia, 2020.

## Prestación de Servicios Dotacionales y Redes de Servicios.



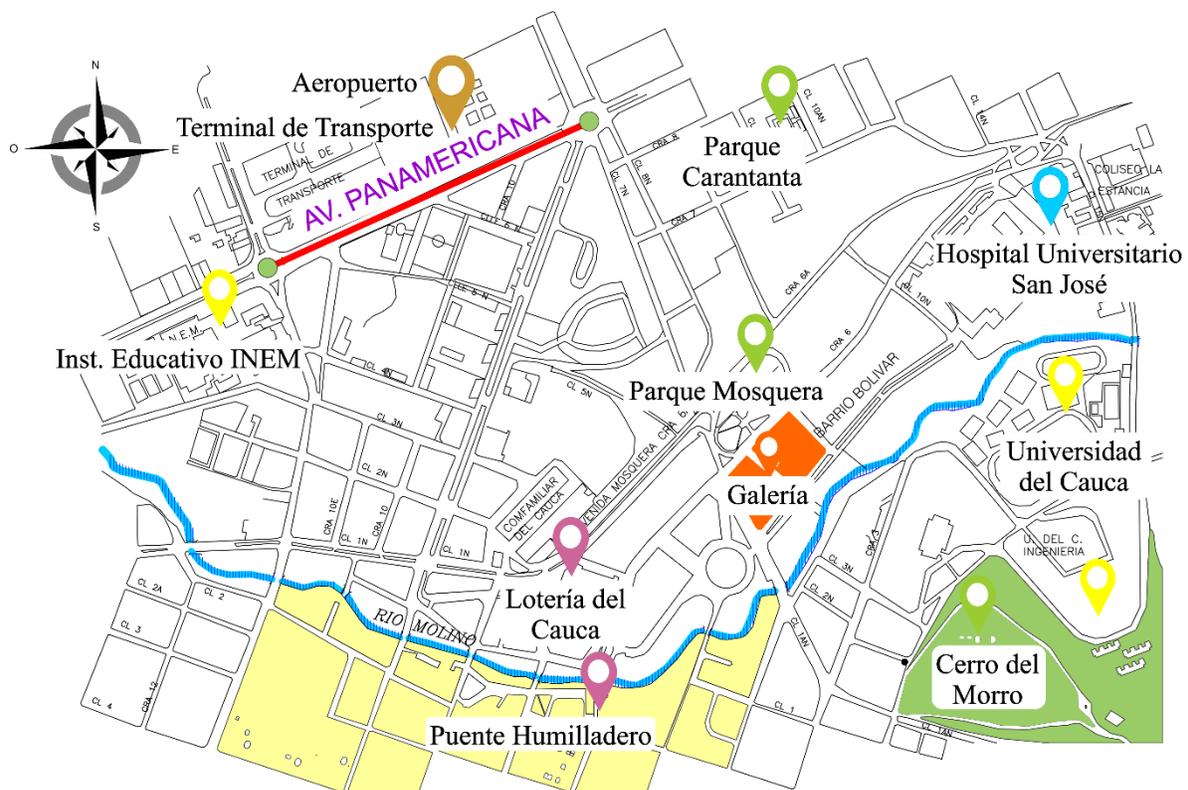
Mapa 24. Sistema Dotacional del Casco Urbano de Popayán.



Mapa 23. Sistema Dotacional Área Meso Urbana.

Fuente: Moovit, 2020.

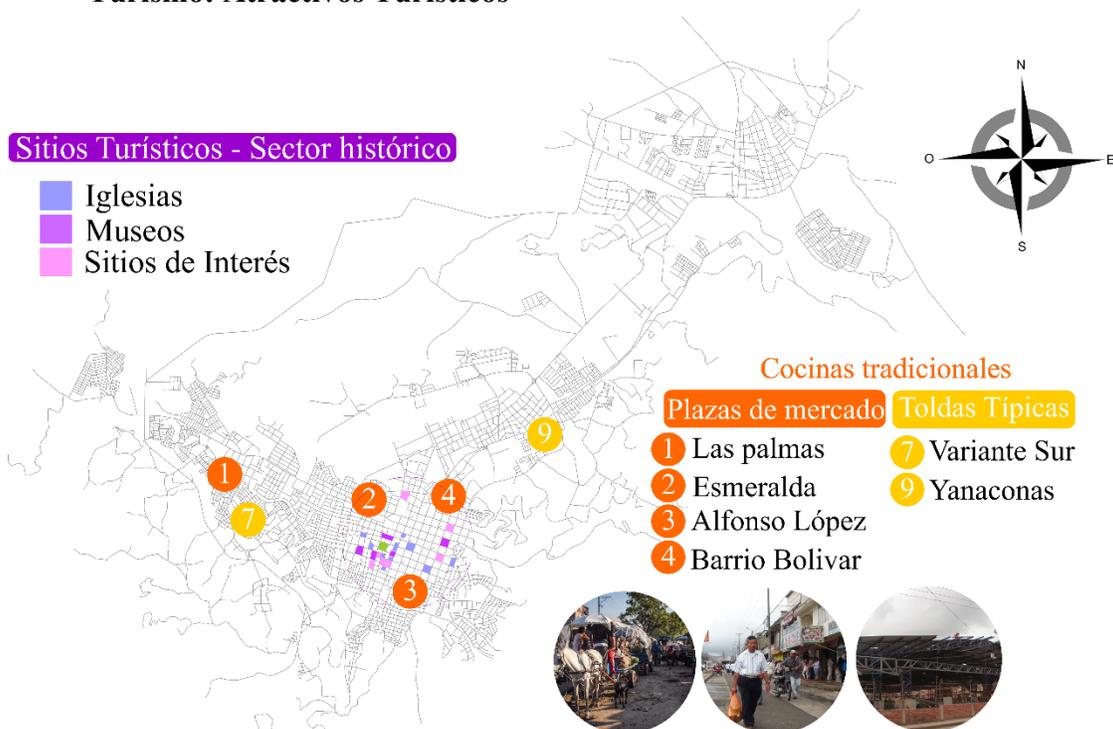
Elaboración: Propia, 2020.



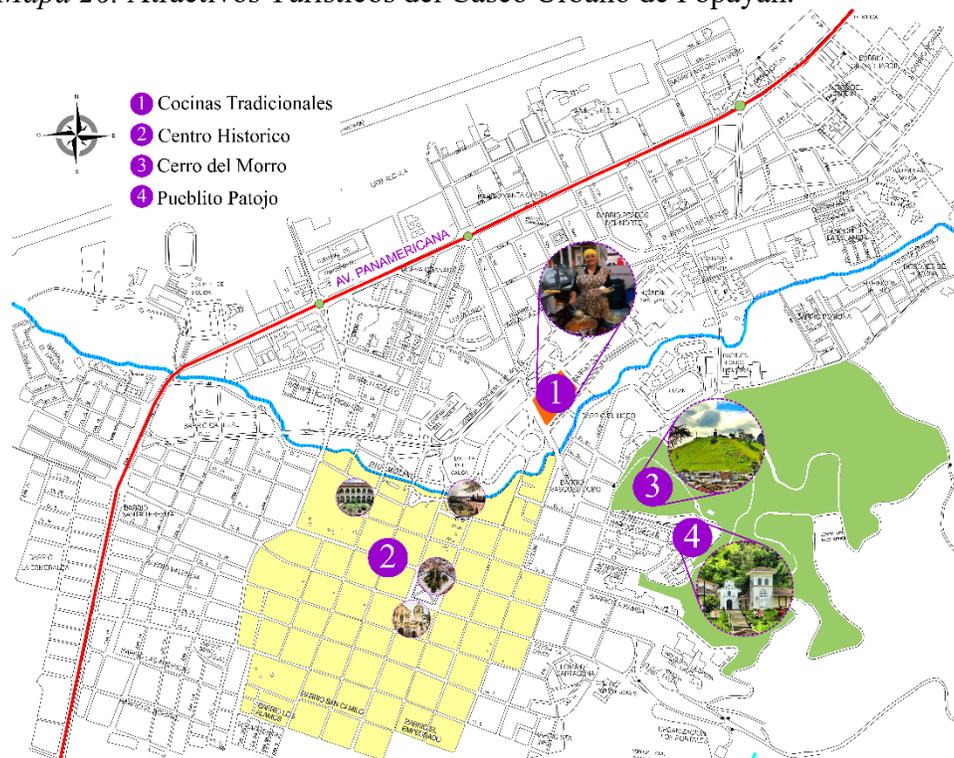
Mapa 25. Sistema Dotacional de Polígono de Intervención.

*Fuente: Moovit, 2020.  
Elaboración: Propia, 2020.*

**Turismo: Atractivos Turísticos**

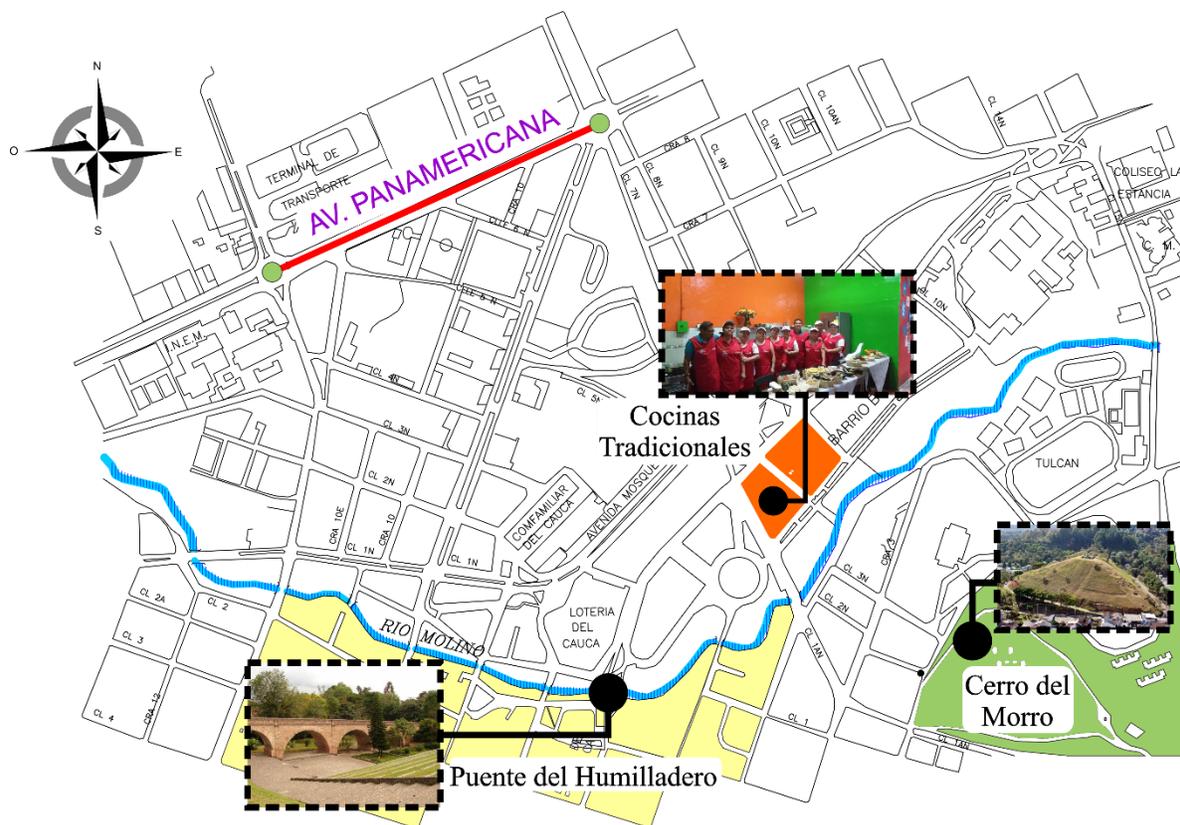


Mapa 26. Atractivos Turísticos del Casco Urbano de Popayán.



Mapa 27. Atractivos Turísticos del área Meso Urbana.

Fuente: Moovit, 2020.  
Elaboración: Propia, 2020.

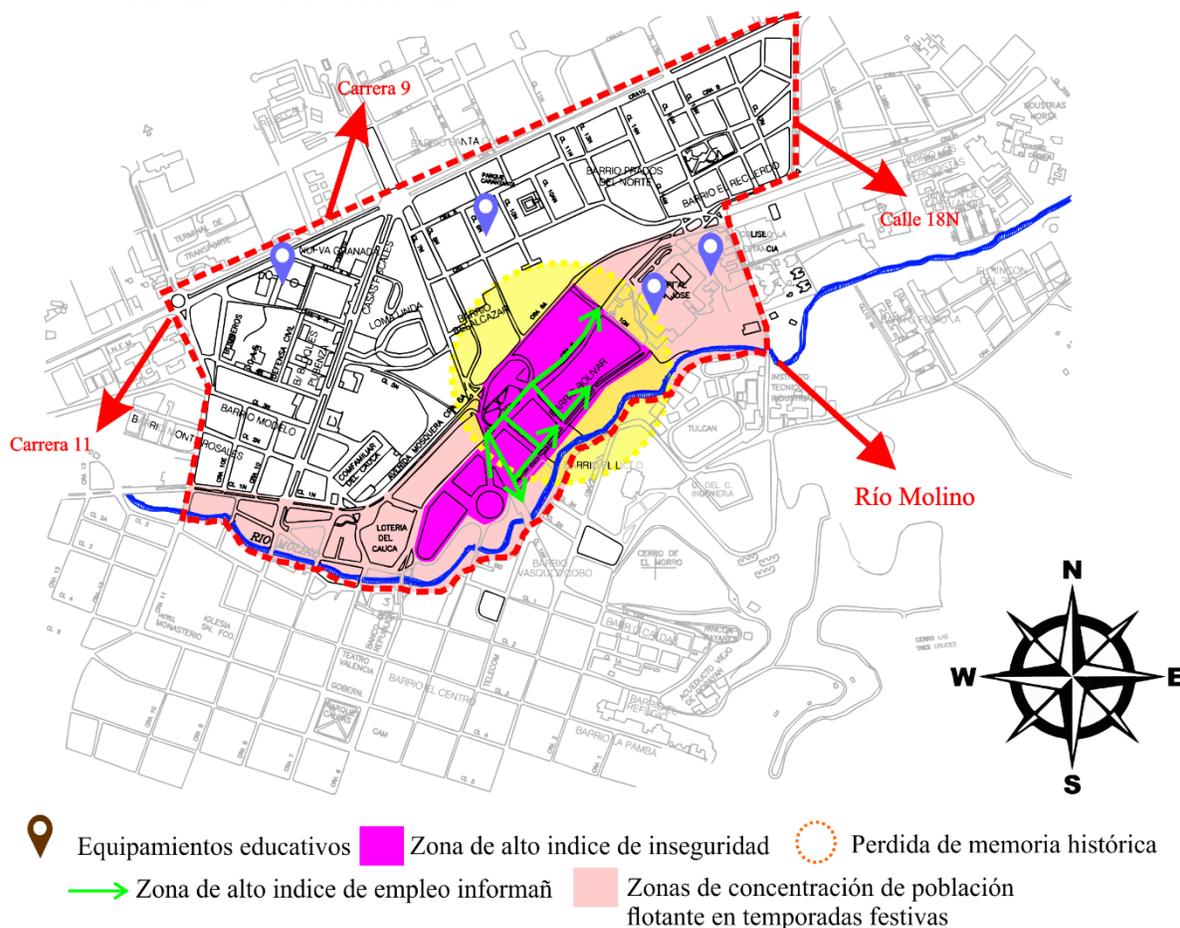


Mapa 28. Atractivos Turísticos del Polígono de Estudio.

*Fuente: Moovit, 2020.  
Elaboración: Propia, 2020.*

## PROBLEMAS Y ESTRATEGIAS ASOCIADAS AL POLIGONO DE ESTUDIO

### Sistema Social – Problemas

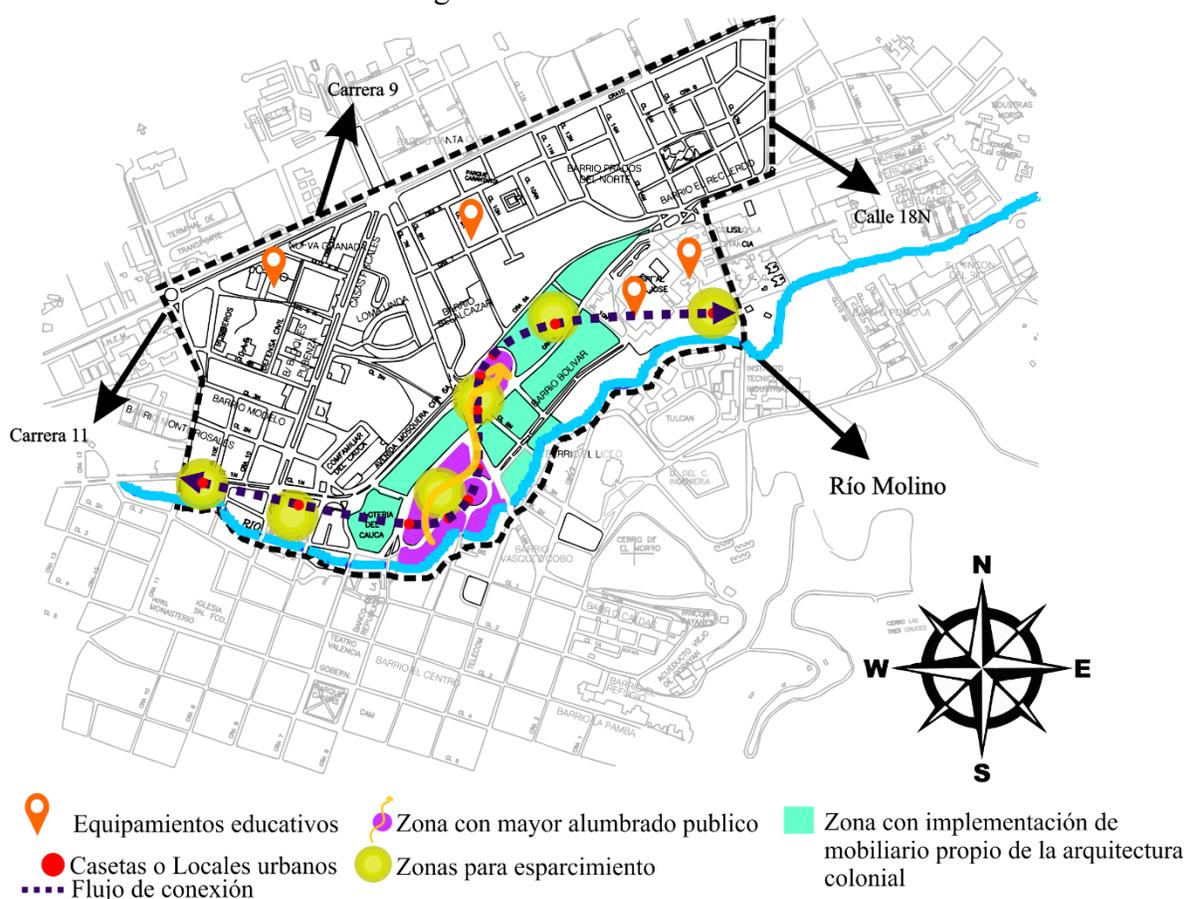


Mapa 29. Problemáticas del Sistema Social.

*Elaboración: Propia, 2019.*

Existe dentro una zona una crítica situación, en la cual, se concentran un conglomerado de problemas de alta influencia para el desarrollo controlado y satisfactorio del barrio Bolívar. Como se muestra en el *Mapa 32*, el empleo informal se ha expandido de manera significativa a través la famosa calle de los Estudiantes, que a su vez potencializa la inseguridad.

## Sistema Social – Estrategias



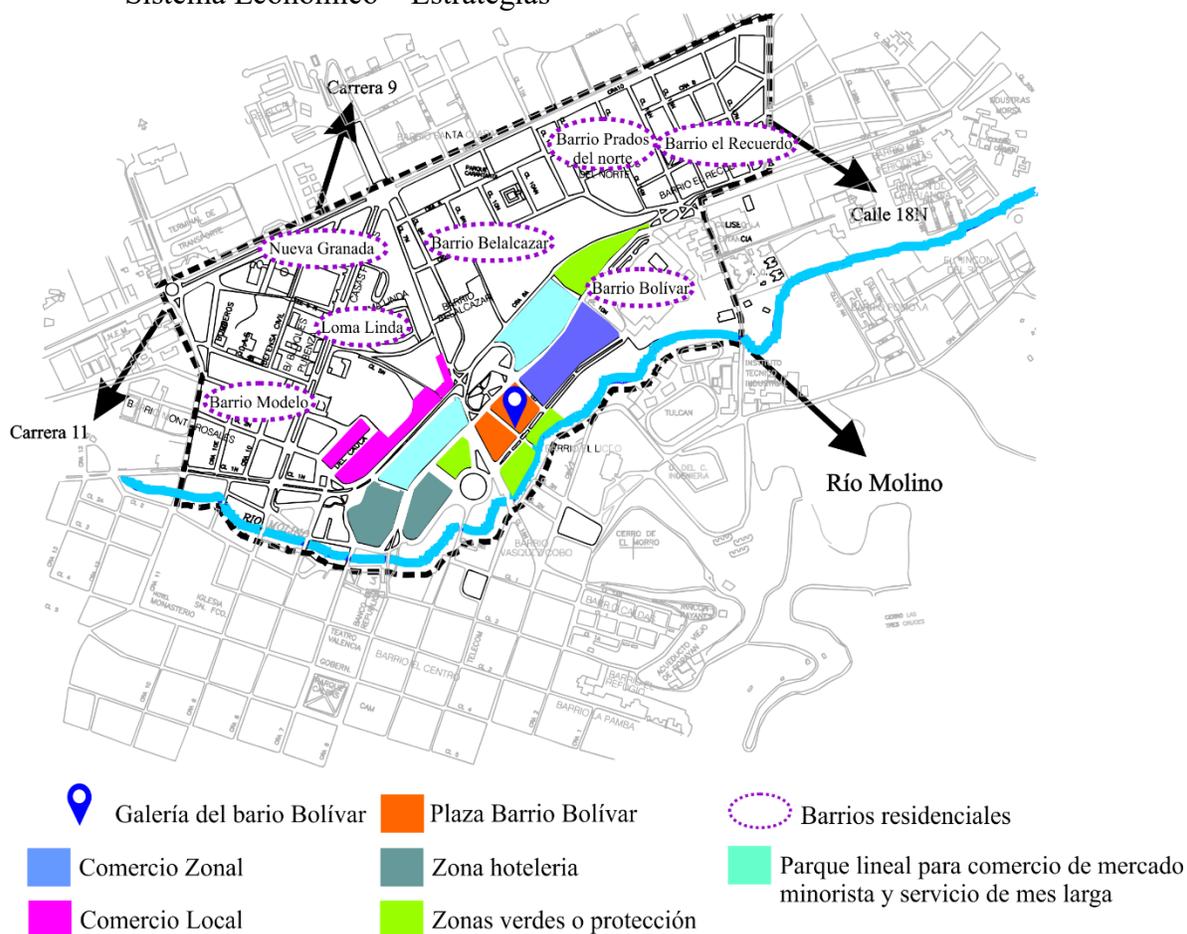
Mapa 30. Estrategias para el Sistema Social.

*Elaboración: Propia, 2019.*

Combatir estratégicamente el empleo informal será tarea de los puntos para caseta y locales urbanos que están ubicados dentro de la zona de esparcimiento, promoviendo así (de la mano con la implementación del mobiliario propio de la arquitectura colonial), la apropiación de la zona como centro patrimonial y turístico de la ciudad.



## Sistema Económico – Estrategias

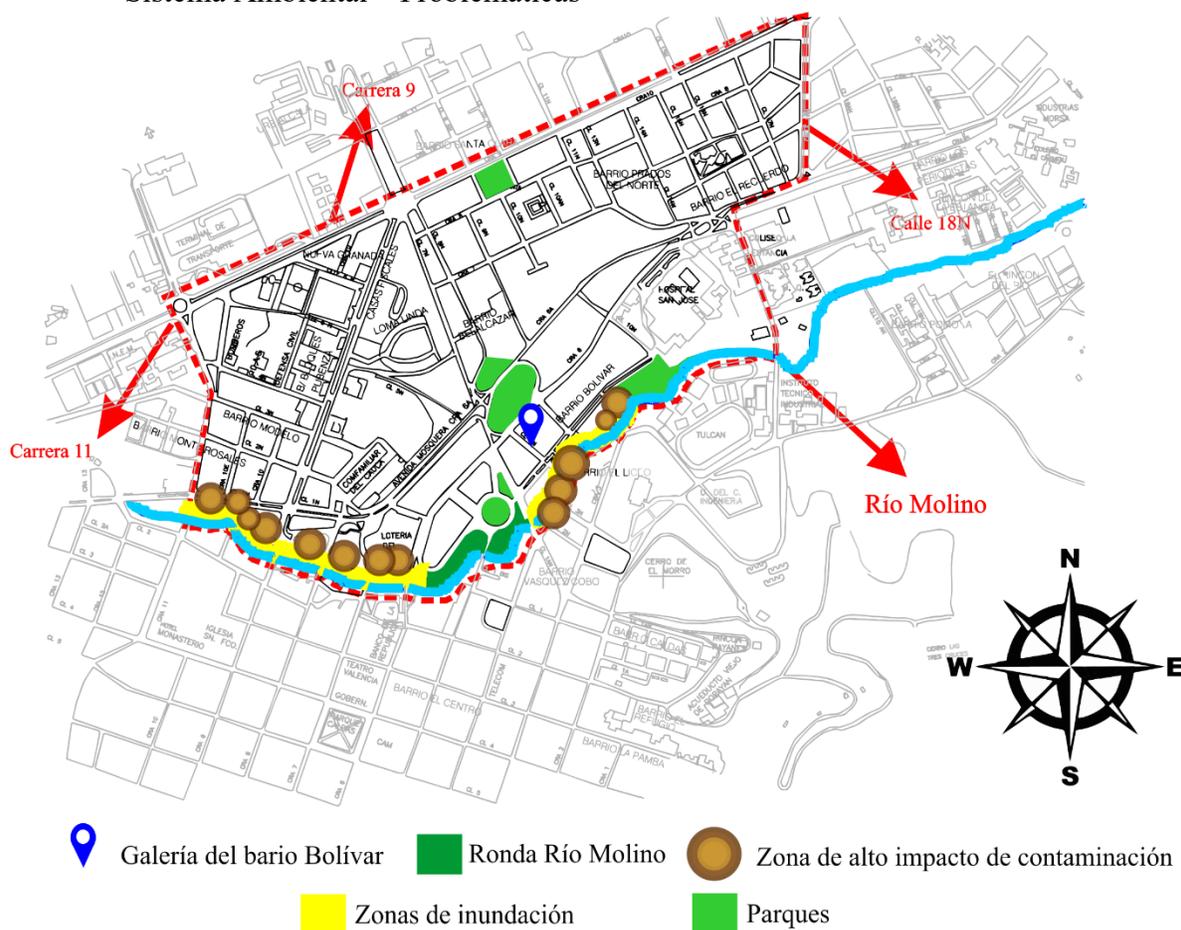


Mapa 32. Estrategias para el Sistema Económico.

*Elaboración: Propia, 2019.*

La principal estrategia que plantea es el ordenamiento del sector en una zona compacta y delimitada de pequeños sectores con determinadas funciones. Como lo muestra el *Mapa 35*, el parque lineal para comercio de mercado minorista y servicio de mesa larga, se implementará como eje de tal ordenamiento en el que se integre el comercio en su esencia con la actividad económica promotora de este sector, que es el mercado campesino.

## Sistema Ambiental – Problemáticas



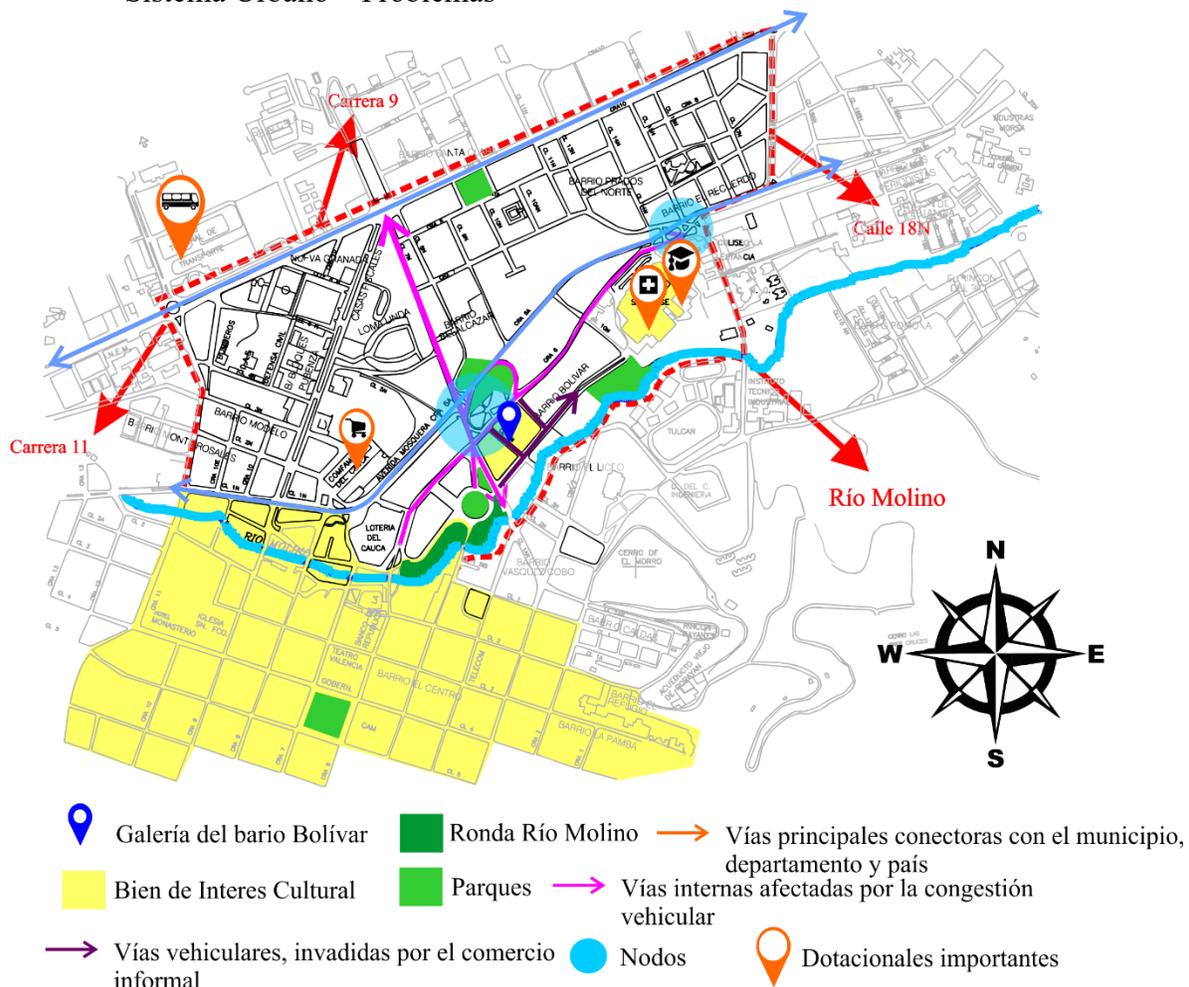
Mapa 33. Problemáticas del Sistema Ambiental.

*Elaboración: Propia, 2019.*

La actividad económica desarrollada en la zona ha creado un gran impacto de contaminación hídrica, de suelo y del aire, que a su vez está acompañada de pocas zonas verdes y zonas aledañas de alto riesgo de inundación, ya que, hay una inexistencia de zona de aislamiento verde para el río Molino.



## Sistema Urbano – Problemas

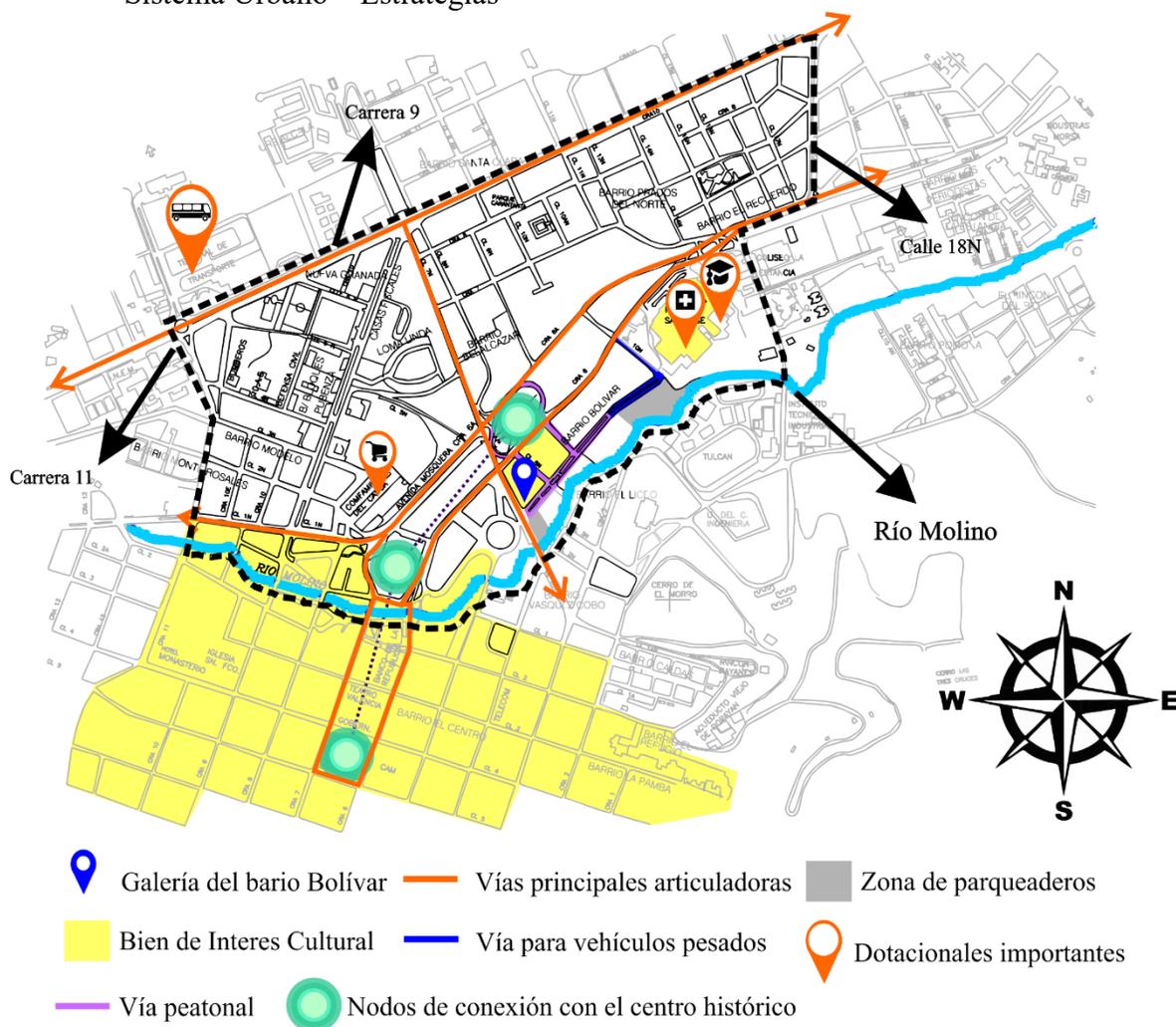


Mapa 35. Problemas del Sistema Urbano.

*Elaboración: Propia, 2019.*

La principal problemática del sistema urbano es la incrementación de congestión vehicular en las vías internas que su vez también afectan a las vías principales, producto de la presencia de mulas, carros de carga, chivas y otros tipos de transporte relacionados con el alto índice de comercio de la zona, en especial de la plaza del barrio Bolívar.

## Sistema Urbano – Estrategias

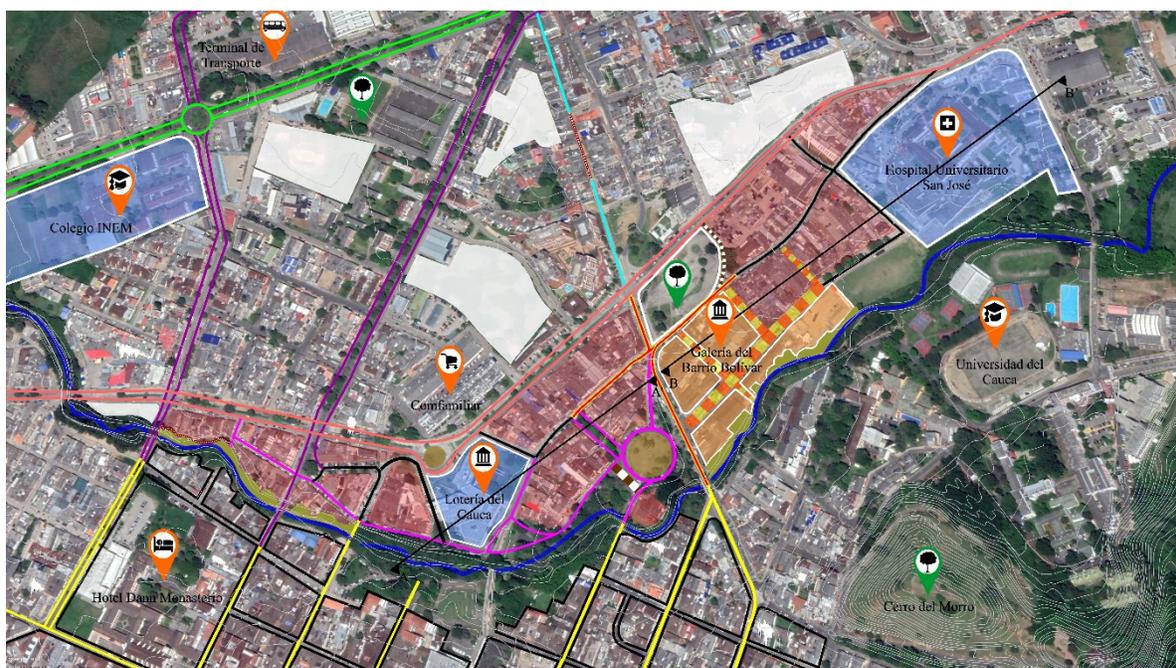


Mapa 36. Estrategias para el Sistema Urbano.

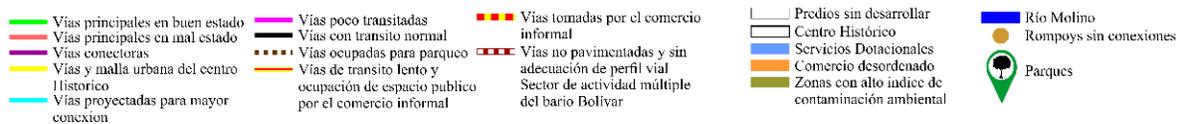
*Elaboración: Propia, 2019.*

La creación de nuevas vías articuladoras, ayudarían a disminuir la congestión vehicular, apoyándolas con vías para vehículos pesados y parqueaderos estratégicos que genera demanda en el sector de la plaza del barrio Bolívar. También se implementará nodos de conexión con el centro histórico. Y peatonalizara la calle de los estudiantes y calles internas de la plaza de mercado, para reducir la congestión de vehículos, comercio informar, inseguridad y peatonal.

## SUPERPOSICION DE PROBLEMATICAS GENERALES

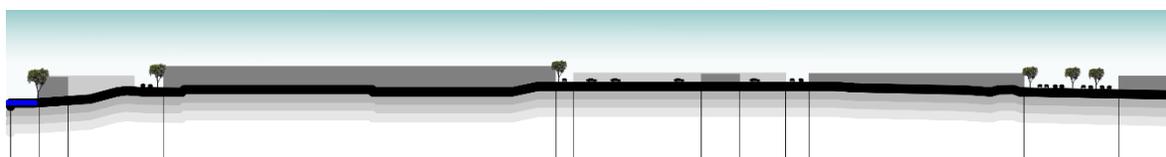


### Convecciones



*Plano. 2 Síntesis de los problemas Urbanos.*

*Elaboración: Propia, 2020.*



*Ilustración 2. Corte A-A'*



*Ilustración 1. Corte B-B'*

*Elaboración: Propia, 2020.*

Uno de los puntos importantes a desarrollar en esta zona es la movilidad, ya que está ubicada estratégicamente en la zona central de Popayán, conectando los distintos sectores de este.

A pesar de que este ocupa un punto importante en Popayán, no ha tenido soluciones viables para potencializar y articular la zona. Como podemos ver en el Plano.

1. No hay una buena ni estratégica conexión con las vías principales conectoras, además, la vía que principal que conecta al sector bolívar está en mal estado, retrasando así el flujo vehicular.

La articulación con la ciudad no se da en este sector, ya que la malla urbana se rompe con elementos innecesarios como las glorietas que no dan solución a la congestión vial; También está la existencia de zonas dotacionales importantes, que deben ser articuladas con todo este sector para tener una armonía urbana.

En cuanto a las vías internas del sector Bolívar, se tiene vías innecesarias, que son de poca utilización y no llegan, ni conectan con ningún punto importante, también están las vías con mayor tráfico, que son las únicas vías que conectan estos puntos importantes del sector.



*Ilustración 3. Registro Fotográfico de la problemática del sector.*

*Fuente: Google Mapas  
Elaboración: Propia, 2020.*

### CAPITULO 3

#### DIAGNÓSTICO DEL POLÍGONO DEL PLAN PARCIAL

La ubicación del Polígono de Intervención está limitada por la Calle 1 Norte, la

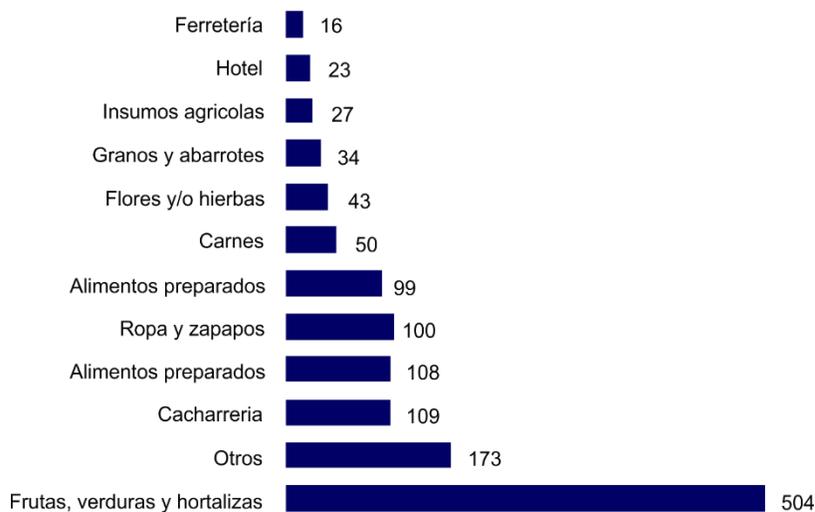


*Ilustración 4.* Localización Polígono de intervención - Plan Parcial carrera 7 y la carrera 6, calle 15 Norte y el Río Molino.

*Fuente: Google Earth, 2020.*

Esta zona delimitada como se muestra en la Ilustración 2. cuenta con 1.107 habitantes, siendo el 45% de la población de género masculino y el 55% de género femenino. Dentro de las características económicas y sociales, la actividad principal es el comercio; imponiéndose con el 56% en las actividades en general. El comercio informal ocupa el 44%, un porcentaje alto entendiendo las relaciones sociales y la ubicación en la ciudad; el comercio formal ocupa el 56% en este panorama, que como protagonista de dicha economía se encuentra la venta de frutas, verduras y hortalizas.

Una de las consecuencias de la afluencia del comercio informal es el déficit del espacio público y zonas verdes, pues, como conclusión, en el porcentaje del uso general del suelo esa zona está íntimamente relacionada al uso comercial (56%).



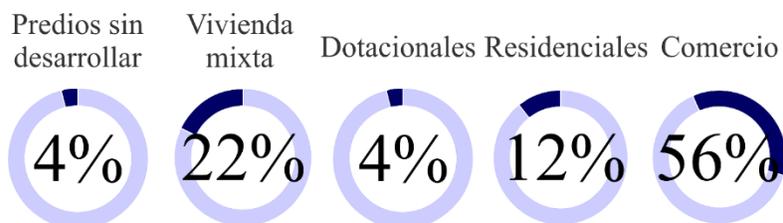
*Grafica 1.* Número de establecimientos por actividades económicas.

*Fuente:* RED ORMET, 2015, pág. 58.



*Ilustración 5.* Déficit de espacio público y zonas verdes.

*Fuente:* DANE, 2020.



*Ilustración 6.* Usos del suelo de los predios del sector Bolívar.

*Fuente:* RED ORMET, 2015, pág. 58.

## Datos Especificos por Sectores



*Ilustración 7.* Ilustración por Sectores.

*Fuente: Google Earth, 2020*

*Elaboración: Propia, 2020.*

**Sector 1:** El sector está delimitado por la Calle 1 Norte, el río Molino y la carrera 9, este cuenta con 105 habitantes, siendo el 43.8% de la población género masculino y el 56.2% género femenino. El principal uso de este sector es la vivienda con 41 predios sobre 26 predios de vivienda mixta y 19 locales comerciales.

La inapropiada utilización de andenes y calles para ejercer el comercio y los perfiles viales con andenes reducidos, da como resultado que este sector tenga un déficit de espacio público del 99%, además, se identifican una que no existe zonas verdes, para este sector de carácter residencial. A su vez, no se respetan los 30 metros de distanciamiento que debe tener la ronda del río Molino, establecidas en las normas mínimas ambientales.



Grafica 2. Dinámica Poblacional.

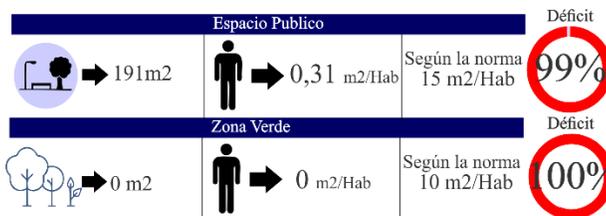


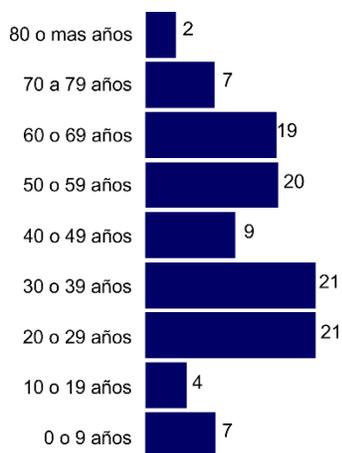
Ilustración 8. Déficit de espacio público y zona verde.



Grafica 3. Predios.

Fuente: DANE, 2020

**Sector 2:** El sector está localizado entre la calle 1 norte, la calle 1, la carrera 9 y 7. Este alberga alrededor de 110 habitantes, con el 40.3% de la población género masculino y el 59.7% género femenino. El sector 2 refleja la falta de gestión de adquisición de parqueaderos para el uso comercial, al igual que el sector 1 sufre de déficit del espacio público y zonas verdes. En esta zona el uso del suelo tiene un impacto estratégico, ya que, las viviendas son de uso mixto 49%, residenciales 36% y comercial 15%.



Grafica 4. Dinámica Poblacional.

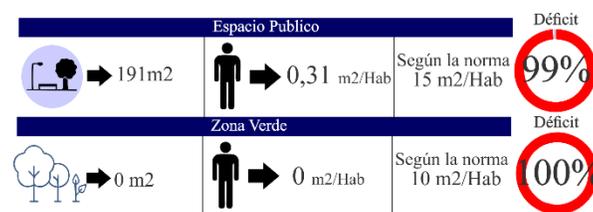
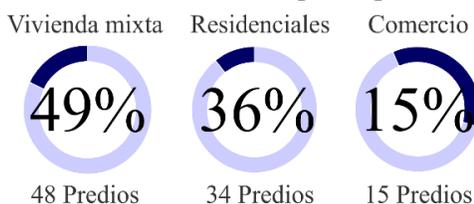


Ilustración 9. Déficit de espacio público y zona verde.



Grafica 5. Predios.

Fuente: DANE, 2020

**Sector 3:** El sector se compone principalmente por la Plaza de Mercado, que está ubicada entre la calle 6, la calle 7 norte, la calle 9 norte y el río Molino.



*Ilustración 10.* Localización Plaza de Mercado del Barrio Bolívar.

*Fuente: Google Earth, 2020*

*Elaboración: Propia, 2020.*

Esta supermanzana es la más afectada del sector Bolívar, es donde hay mayor concentración de población, teniendo el 35% de la población del sector, es decir, 612 comerciantes. El género femenino resalta en esta zona, gracias a la presencia de las 70 cocinas tradicionales.

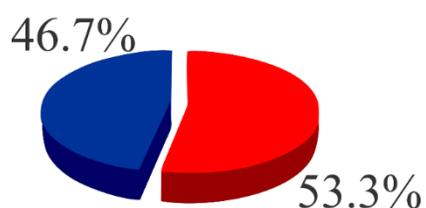
El mercado minorista es el más ejercido con 496 comerciantes minoristas y solo 116 comerciantes mayoristas; de estos 612 comerciantes el 53.3% ocupan las calles y andenes para ejercer el comercio, ocupando el poco espacio público de esta zona que tiene un déficit del 99% y un déficit en cuanto a las zonas verdes del 100%.

La inexistencia de parqueaderos en esta zona es un problema a escala, ya que la afluencia de automotores y vehículos particulares que visitan esta zona son de 220 vehículos que llegan por día, estos al no tener una adecuada zona de parqueo, se

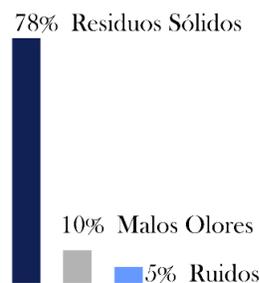
estacionan en las vías que son de poca utilización y/o invadiendo los carriles de las vías que limitan esta supermanzana.

Todos estos factores mencionados anteriormente ayudan a la contaminación ambiental, los residuos sólidos que genera la plaza de mercado afectan el río Molino, ya que este no cuenta con la adecuada franja verde de 30 metros mínimos de protección.

Por último, el estado físico de la plaza no es muy bueno, ya que el 34.95% de los comerciantes tienen su establecimiento hecho en madera, tabla y tablón, y solo un 17% hecho en ladrillo o concreto y el 8% en material prefabricado. El restante está hecho con guadaña, plástico, telas, cartón, etc. La plaza de mercado en sus funciones comerciales se identifica como proveedora de abastecedora de alimentos, pero se identifica que dentro de la misma se ejercen actividades comerciales ajenas a la identificación de la plaza de MERCADO, como lo es la venta de ropa y calzado, las cacharrerías, la venta de insumos agrícolas y ferreterías.



Gráfica 7. Utilización de andenes y calles para ejercer el comercio



Gráfica 6. Contaminación Ambiental

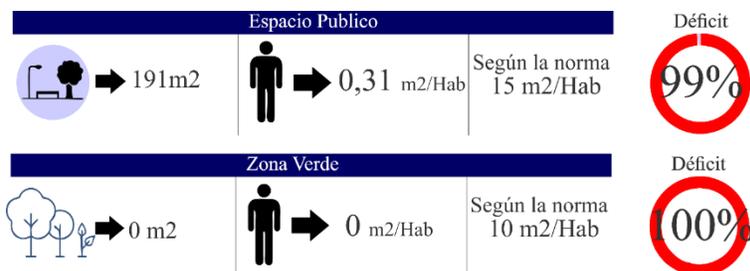
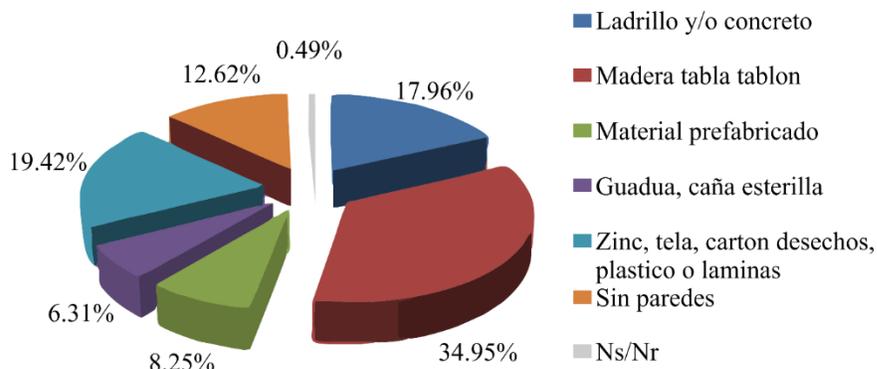
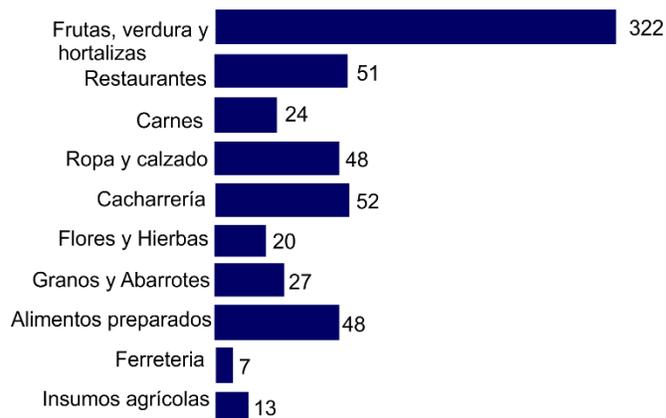


Ilustración 11. Déficit de Espacio público y Zona Verde.



Gráfica 8. Materiales de Construcción del Establecimiento Comercial



Gráfica 9. Número de establecimientos por actividad.

*Fuente: Estudio Socioeconómico de la Plaza de Mercado del barrio Bolívar, 2015.  
Elaboración: Propia, 2020.*

**Sector 4:** Se ubica entre la carrera 7, calle 1 norte, carrera 6ª, calle 7 norte y el río Molino, esta delimitación territorial se caracteriza por una mayor presencia del comercio con un 70%, dado por su cercanía a la plaza de mercado. Esta zona la habitan 121 persona, con el 47.1% de la población género masculino y el 52.9% género femenino.

Dentro de los 5 sectores este es el menos afectado en déficit de zonas verdes con un 48%, al igual que la zona de parqueaderos con un 50%, pero sigue siendo afectado por el espacio público.

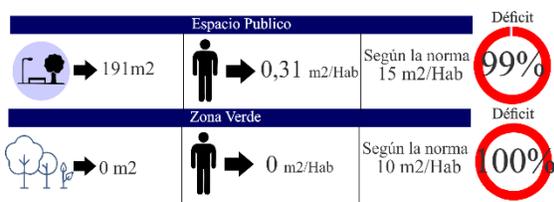
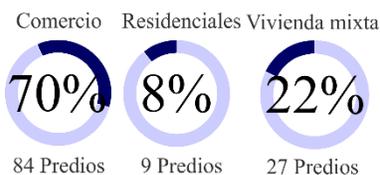
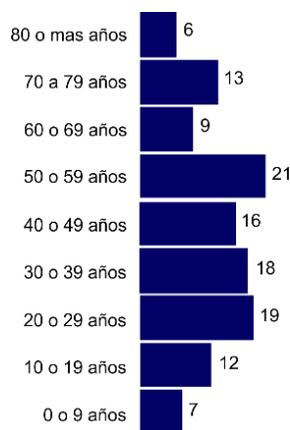


Ilustración 12. Déficit de espacio público y zona verde.



Grafica 11. Predios.

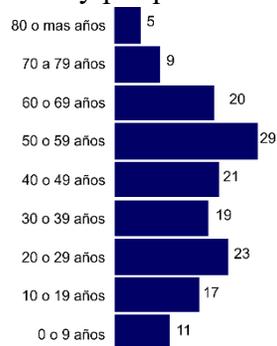


Grafica 10. Dinámica Poblacional.

Fuente: DANE, 2020

**Sector 5:** Este sector se caracteriza por ser el más extenso geográficamente y está delimitado por la carrera 6<sup>a</sup>, el hospital universitario de San José y la plaza de mercado del barrio Bolívar (Sector 3). A pesar de su extenso territorio conserva un total de 197 personas, con el 47.4% de la población género masculino y el 52.6% género femenino, siendo el segundo sector con más densidad poblacional. El comercio también juega un papel importante en las actividades económicas del sector con un 72%, sin embargo, se resalta la existencia de viviendas, con un 15% residenciales y un 13% de vivienda mixta. De igual manera, comparte con los otros sectores el alto déficit de espacio público, zona

verde y parqueaderos.



Grafica 13. Dinámica Poblacional.

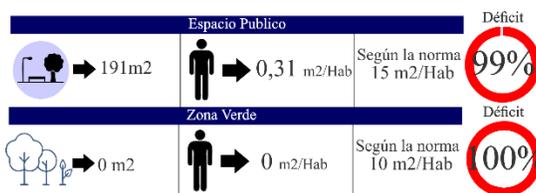
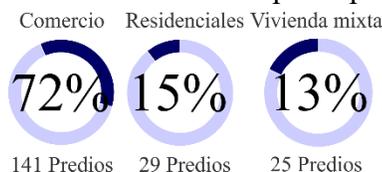


Ilustración 13. Déficit de espacio público y zona verde.



Grafica 12. Predios.

Fuente: DANE, 2020

## CAPITULO 4

### PROYECTO

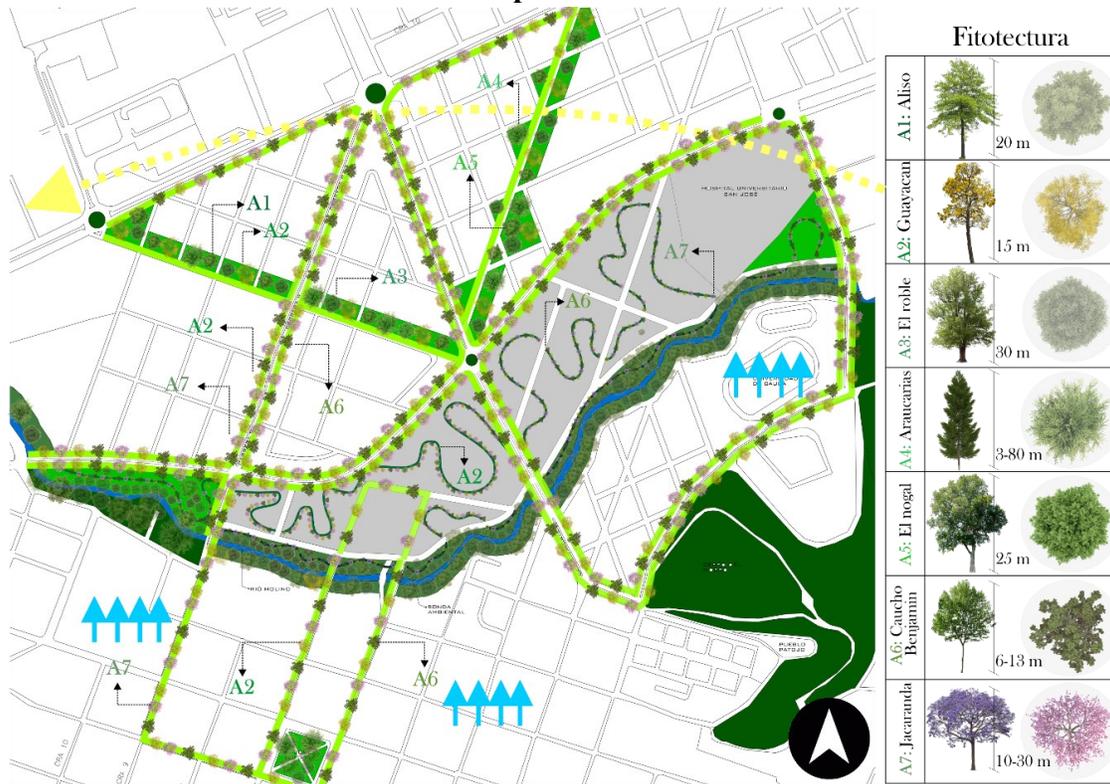
#### Condiciones Originales Estructura Ambiental



- Zonas Verdes
- Zona Verde Río Molino
- Zonas sin Desarrollar
- Río Molino

Ilustración 14. Condiciones Originales de la Estructura Ambiental.

#### Sistema Estructura Ambiental – Propuesta



Fitotectura	
A1: Aliso	20 m
A2: Guayacan	15 m
A3: El roble	30 m
A4: Araucarias	3-80 m
A5: El nogal	25 m
A6: Cancho Benjamin	6-13 m
A7: Jacaranda	10-30 m

- Paseo Peatonal Arborizado
- Paseo Peatonal Ecológico
- Paseo Peatonal Interno Arborizado
- Parques
- Ronda Ecológica
- Zonas Verdes
- Fuente Hídrica
- Dirección de Asolación
- Dirección de Vientos

Plano. 3. Estructura Ambiental.

Fuente: Propia, 2020

La estructura ambiental está compuesta por ejes verdes, que se retroalimentan por parques y están conectados dentro y fuera del proyecto. La idea principal de esta estructura ambiental es llevar a un punto adaptable los déficits de zonas verdes existentes. Además, resalta y respeta la ronda del río Molino, implementando fitotectura adecuada para la conservación y rehabilitación de los suelo y cuerpos de agua.

### Condiciones Originales Sistema Morfológico

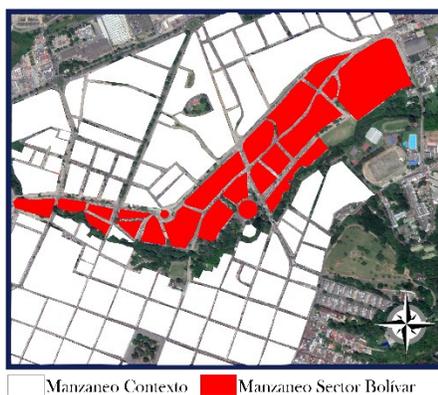
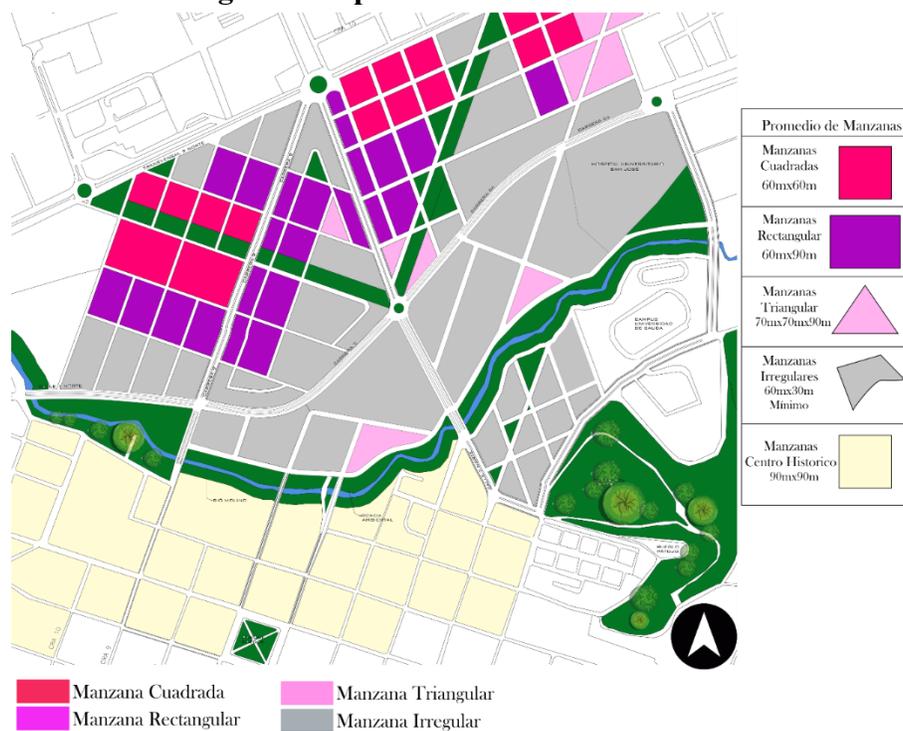


Ilustración 15. Condiciones Originales del Sistema Morfológico.

### Sistema Morfológico – Propuesta



Plano. 4. Morfología.

Fuente: Propia, 2020

El sistema morfológico, pretende organizar y seguir los parámetros establecidos en la malla urbana, para mayor comprensión y conexión del proyecto. Esta morfología evidencia una clara pretensión hacia las manzanas irregulares, que complementan la forma cuadrada, rectangulares y triangulares.

### Condiciones Originales del Sistema de Movilidad

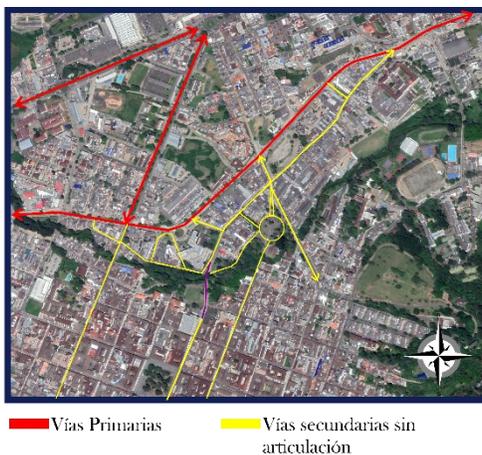
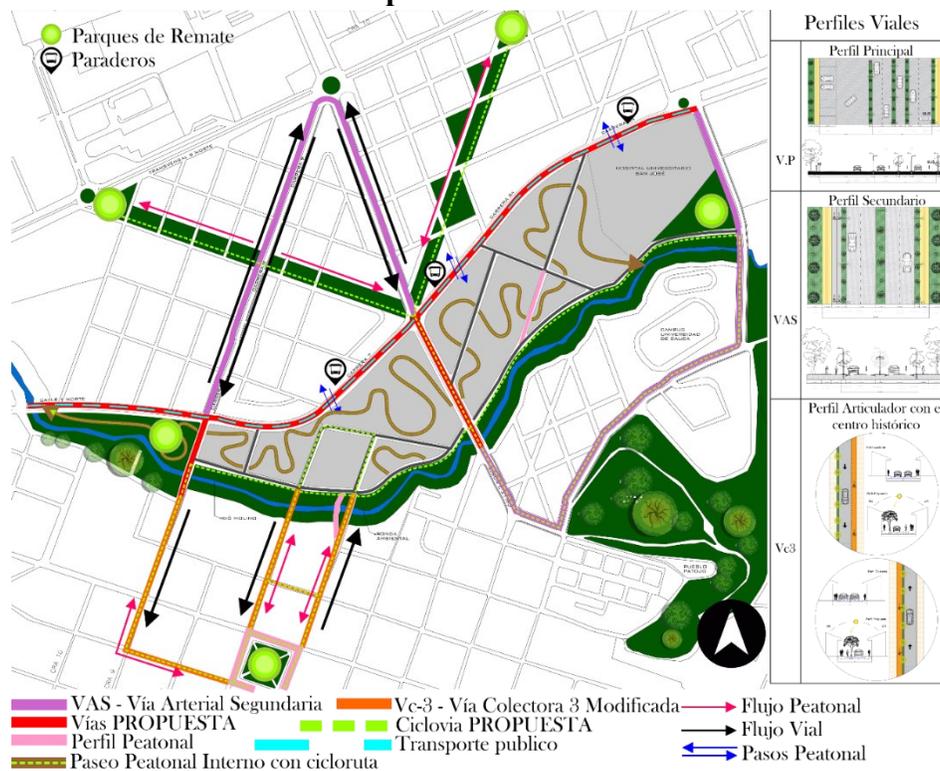


Ilustración 16. Condiciones Originales del Sistema de Movilidad.

### Sistema de Movilidad – Propuesta



Plano. 5. Sistema Vial.

Fuente: Propia, 2020

En este sistema se propone la modificación e implementación de nuevos perfiles viales que se adecuen al sistema de movilidad, el cual primordialmente busca la conexión con el centro histórico y demás sitios de interés relacionados con el proyecto.

Los flujos peatonales y vehiculares se crean en pro del mejoramiento del tráfico que se genera en este sector. El sistema de transporte público se planteó en la vía principal para contribuir a la accesibilidad del proyecto, que se complementa por unos paraderos estratégicamente ubicados por la afluencia poblacional, al igual que los pasos peatonales.

### Condiciones Originales del Sistema de Alturas

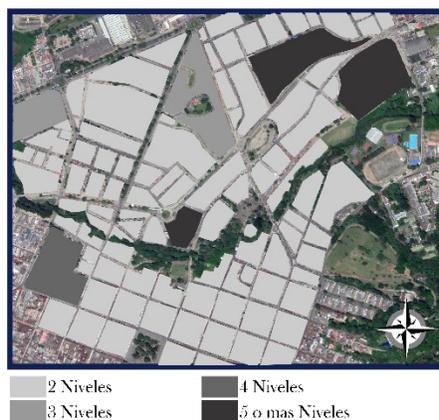
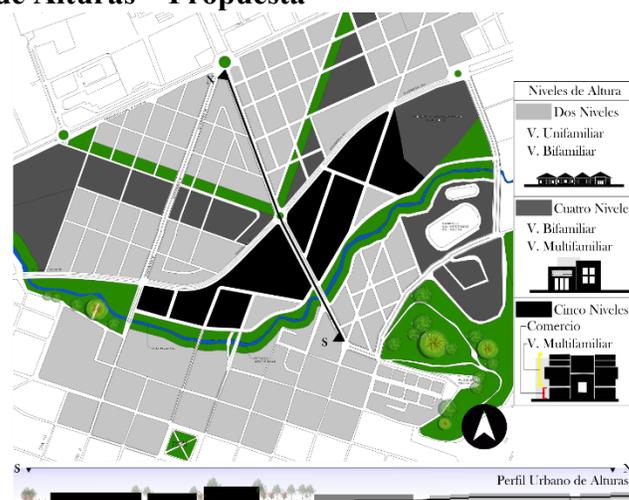


Ilustración 17. Condiciones Originales del Sistema de Alturas.

### Sistema de Alturas – Propuesta

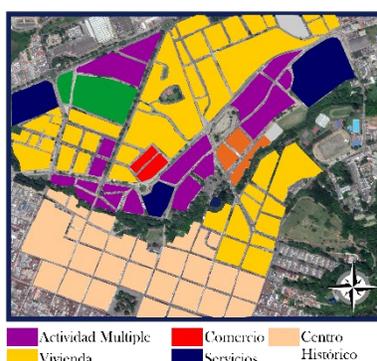


Plano. 6. Alturas.

Fuente: Propia, 2020.

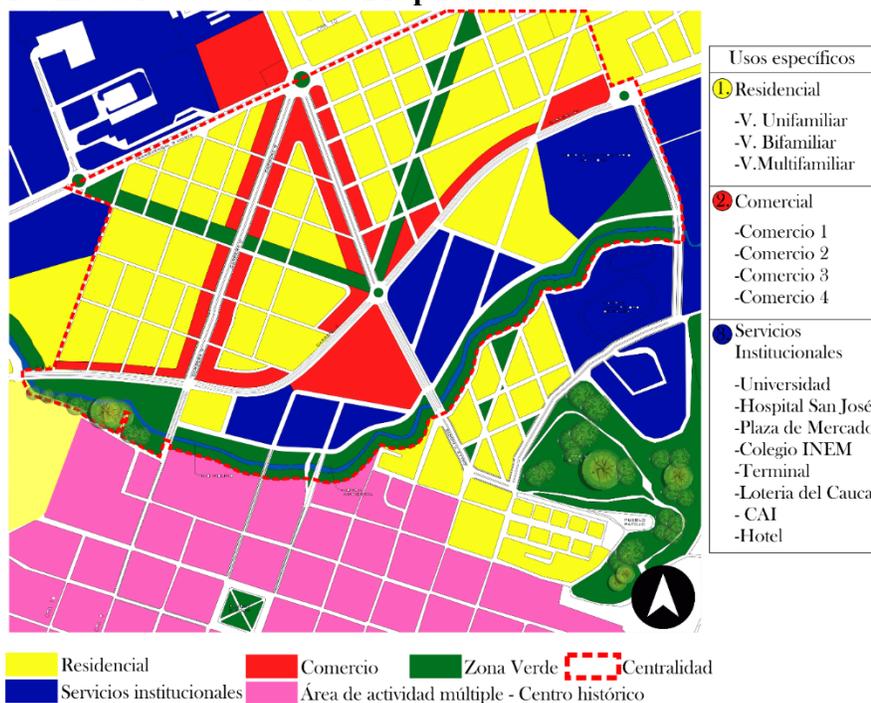
El sistema de alturas, este ligado a una nueva perspectiva en relación con el medio ambiente, dando mayor altura a las manzanas limitadas por los ejes ambientales y en su contraparte se encontrarán las manzanas de menor altura, esto con el fin de tener una vista que de un sentido de ciudad y que a su vez se sumerge en el medio ambiente. Así mismo, jerarquizar el proyecto con las mayores alturas, donde la zona comercial se complementará con la vivienda.

### Condiciones Originales del Sistema del Uso del Suelo



*Ilustración 18. Condiciones Originales del Sistema del Uso del Suelo.*

### Sistema del Uso del suelo – Propuesta



*Plano. 7. Uso del suelo.*

*Fuente: Propia, 2020.*

Este sistema da una perspectiva específica de cada uso del suelo en el proyecto, generando un orden de acuerdo a las necesidades y potencializando las características del sector. El sistema se divide en uso Residencial, Comercial y Servicios Institucionales.

Condiciones Originales				Propuesta	
Sector	Uso	Area	Area Total	Uso	Area Total
S1	Vivienda	427 m2	1.621 m2	Vivienda VIS Multifamiliar	2.371 m2
S2		413 m2			
S3		-			
S4		129 m2			
S5		652 m2			
S1	Vivienda Mixta	273 m2	1.758 m2	Vivienda Mixta	2.976 m2
S2		563 m2			
S3		-			
S4		357 m2			
S5		565 m2			
S1	Comercio	209 m2	10.930 m2	Comercio	8.909 m2
S2		172 m2			
S3		2.349 m2			
S4		1.136 m2			
S5		3.132 m2			
S1	-	-	-	Dotacional	1.693 m2
S2		-			
S3		-			
S4		-			
S5		-			

Figura 2. Cuadro de Áreas Condiciones Originales vs Propuesta.

Fuente: Propia, 2020.

### Propuesta de Borde Urbano para el sector Bolívar y su contexto

Esta es una propuesta de borde urbano porque en ella se genera una ampliación de la ampliación de perfiles y adecuación de otros ítems, que generan un mejor ambiente visual para el proyecto, siendo una alternativa del acuerdo 06 del 2002, normas POT.

## **Área de actividad Residencial:**

### **1. Usos:**

- Principal: Vivienda unifamiliar, Bifamiliar y Multifamiliar
- Complementario: Comercio 1
- Restringido: Comercio 2 y 3
- Prohibido: Comercio 4,5 y 6

**2. Frente/Fondo:** Para las viviendas unifamiliar y bifamiliar, se manejará un frente mínimo de 6mts, manejando una relación frente/fondo de 1-3. Para las viviendas multifamiliares de hasta 3 pisos se manejará un frente mínimo de 7mts, para los multifamiliares de 5 pisos un frente de 7mts o 14mts.

### **3. Aislamiento:**

- Frontal o antejardín vías internas: Para vivienda unifamiliar y bifamiliar se manejan antejardines de 2.50 mts y para la vivienda multifamiliar de hasta 4 pisos se manejará un antejardín de 3.00 mts mínimo y más de 5 pisos se maneja un antejardín de 4.00 mts.
- Aislamiento frontal sobre la vía principal (Calle 1 Norte, Carrera 7ma y Carrera 6ª): Para todo tipo de vivienda se manejará un aislamiento de 5mts sobre el costado norte y sobre el costado sur se dejará un aislamiento de 6mts para las edificaciones de 5 pisos.
- Aislamiento frontal sobre la vía vehicular cerca de la ronda del río (Calle 1, Carrera 5ª y Carrera 5): Para todo tipo de vivienda se manejará un aislamiento de 5mts.

- Sobre el área de antejardín no se permitirá el uso comercial y solo se permitirá colocar piso duro en un 60% de dicha área previa.
- El cerramiento de antejardines en viviendas individuales se podrá construir en muro bajo (0.60 m) y reja, altura máxima 1.50 m. En conjuntos multifamiliares, se permitirá el cerramiento del antejardín en muro bajo (0.60 m) y reja, altura máxima 2.00 m.

#### **4. Parqueaderos:**

- Privados: Cada vivienda Unifamiliar, Bifamiliar y Multifamiliar deberá resolver los parqueaderos privados en relación con su área construida como lo plantea el acuerdo 006 del 2002, Parte 8. Título 1. Normas urbanísticas. Artículo 176.
- Visitantes: Para la vivienda Unifamiliar Bifamiliar y Multifamiliares se establecerán serie de parqueaderos públicos, si así lo requiere cada edificación. Cumpliendo con el acuerdo 006 del 2002, Parte 8. Título 1. Normas urbanísticas. Artículo 176

#### **Área de Actividad Comercial:**

##### **1. Usos:**

- Principales: Comercio 1, 2, 3 y 4
- Compatible: Servicios Institucionales
- Restringido: Comercio 5 y 6
- Prohibido: Industrial

##### **2. Frente/Fondo:**

- Sobre la vía principal (Calle 1, Carrera 7ma y Carrera 6<sup>a</sup>): El Comercio sobre el costado norte deberá manejar un frente mínimo de 6.00mts, con una relación frente/fondo de 1-2.
- Vías Secundarias (Carrera 9 y Calle 7): El Comercio sobre ambos costados deberá manejar un frente mínimo de 6.00mts, con una relación frente/fondo de 1-2.
- Vías Internas: El comercio se desarrollará de acuerdo al área que presente el lote, cumpliendo con las debidas normas urbanísticas y alturas.

### **3. Aislamiento:**

- Frontal o antejardín vías internas: Se manejarán antejardines de 3.50 mts mínimo, para comercios de hasta 3 pisos, para comercio de 4 o más pisos se manejará antejardines de 4.00mts.
- Aislamiento frontal sobre la vía principal (Calle 1, Carrera 7ma y Carrera 6<sup>a</sup>): Se manejará un aislamiento de 5mts sobre el costado norte y sobre el costado sur se dejará un aislamiento de 6mts para las edificaciones de 5 pisos.
- Aislamiento frontal sobre la vía vehicular cerca de la ronda del rio (Calle 1, Carrera 5<sup>a</sup> y Carrera 5): Se manejará un aislamiento de 5mts.
- Sobre el área de antejardín no se permitirá el uso comercial y solo se permitirá colocar piso duro en un 60% de dicha área previa.
- El cerramiento de antejardines no será permitido para las zonas de uso comercial.

### **4. Parqueaderos:**

- Privados: Cada Comercio deberá resolver los parqueaderos privados en relación con su área construida como lo plantea el acuerdo 006 del 2002, Parte 8. Titulo 1. Normas Urbanísticas. Artículo 176.
- Visitantes: Se manejarán Bahías de Parqueaderos. Cumpliendo con el acuerdo 006 del 2002, Parte 8. Titulo 1. Normas Urbanísticas. Artículo 176.

### **Área de Servicio Institucional:**

#### **1. Usos:**

- Principales: Abastecimiento, Transporte, Salud, Deportivo y Recreativo
- Complementario: Comercio 1 y 2
- Restringido: Comercio 3
- Prohibido: Industrial y Comercio 4, 5 y 6

#### **2. Frente/Fondo:**

- Sobre la vía principal (Calle 1, Carrera 7ma y Carrera 6ª): El servicio institucional deberá manejar un frente mínimo de 10.00mts, con una relación frente/fondo de 1-3.
- Vías Internas: El comercio se desarrollará de acuerdo al área que presente el lote, cumpliendo con las debidas normas urbanísticas y alturas.

#### **3. Aislamiento:**

- Frontal o antejardín vías internas: Se manejarán antejardines de 4.50 mts mínimo, para servicios de hasta 4 pisos, para comercio de 5 pisos se manejará antejardines de 5.00mts.
- Aislamiento frontal sobre la vía principal (Calle 1, Carrera 7ma y Carrera 6ª): Se manejará un aislamiento de 5mts sobre el costado norte y sobre el

costado sur se dejará un aislamiento de 6mts para las edificaciones de 5 pisos.

- Aislamiento frontal sobre la vía vehicular cerca de la ronda del río (Calle 1, Carrera 5ª y Carrera 5): Se manejará un aislamiento de 5mts.
- Sobre el área de antejardín no se permitirá el uso comercial y solo se permitirá colocar piso duro en un 60% de dicha área previa.
- El cerramiento de antejardines no será permitido para las zonas de servicio institucional.

#### **4. Parqueaderos:**

- Privados y visitantes: Todo servicio institucional deberá resolver los parqueaderos privados y de visitantes en relación con su área construida como lo plantea el acuerdo 006 del 2002, Parte 8. Título 1. Normas Urbanísticas. Artículo 176.

#### **Mobiliario:**

- El mobiliario urbano deberá cumplir las normas según el acuerdo 006 del 2002, Capítulo 3. Espacio Público.

#### **Voladizos:**

- Los voladizos sobre fachadas principales, deberán proyectarse en forma que se asegure en lo posible una solución de continuidad con los edificios adyacentes.
- Los voladizos podrán sobresalir sobre las fachadas un 30% de la longitud de fondo del antejardín y a una altura útil de dos metros con diez centímetros

(2.10 m), libres entre pisos. Sobre andenes se permiten voladizos con máximo de 0.60 m, y altura libre entre andén y losa de entrepiso de 2.40 m.

## PROYECTO URBANO

### Zonificación

El proyecto tiene como límites la calle 1 norte, carreta 7 y carrera 6a (siendo estas las vías principales conectoras que infiere en este sector) el río Molino, la carrera 11 y la calle 15, cerrando un sector con problemas sociales, económicos, ambientales y urbanos, de lo cual se generan ciertas estrategias, siguiendo la teoría de Bernad Tschumi y que finalmente concluye en este proyecto.

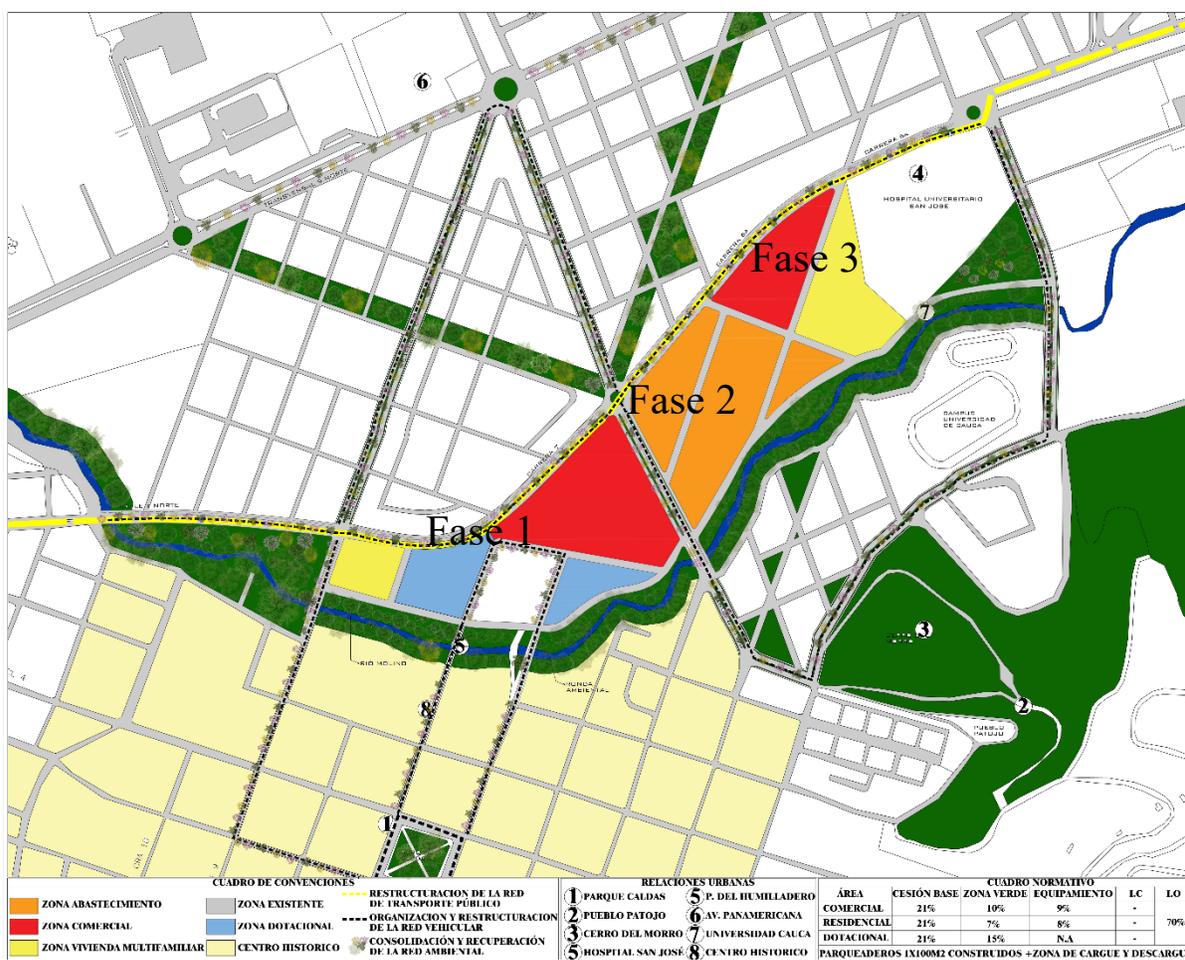


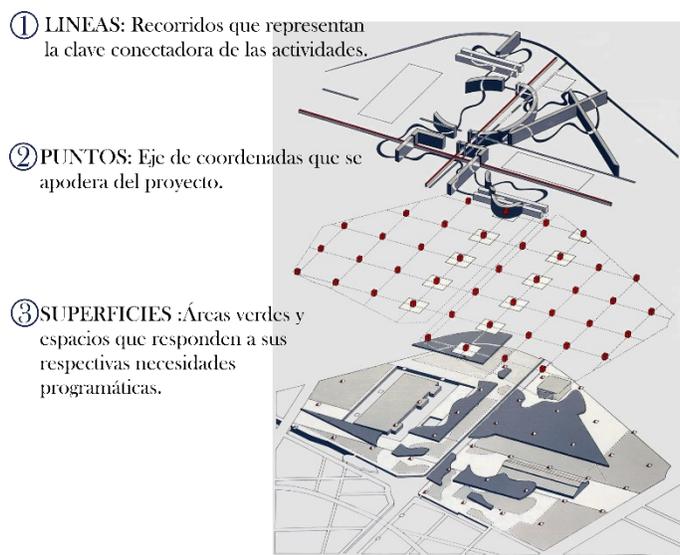
Ilustración 19. Zonificación.

Fuente: Propia, 2020.

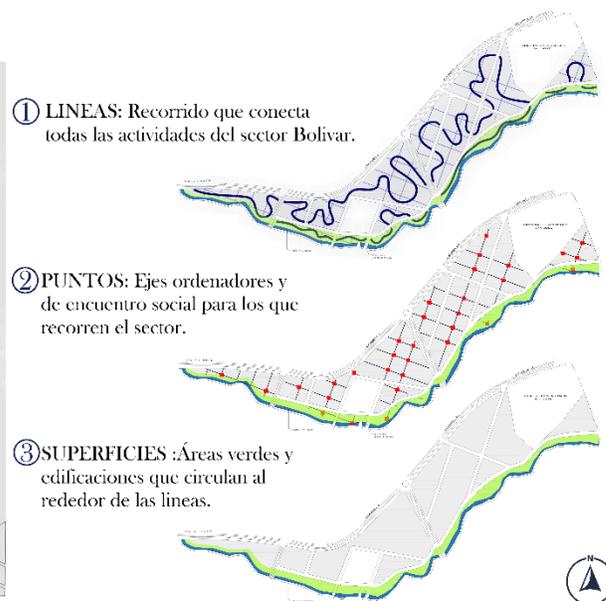
Principalmente se acogen todas las relaciones del contexto y se propone el seguimiento de la malla urbana, dando como resultado la creación de nuevas manzanas

que nos permite dividir el proyecto en 3 fases, consecutivamente, se hace la zonificación teniendo en cuenta las relaciones funcionales y estrategias que necesita el proyecto.

### Criterios de Diseño Urbano



*Ilustración 21. Axonometría Parc de Villete.*



*Ilustración 20. Axonometría Sector Bolívar*

*Fuente: Propia, 2020.*

El diseño urbano, tuvo como criterio la teoría de Bernad Tschumi, siguiendo el sistema de superposición de las capas de puntos, líneas y superficies; donde los puntos son las coordenadas del proyecto que se sitúan en las intercepciones de la malla urbana, y se ven reflejadas en las zonas sociales y/o de encuentro que reparten a las actividades; las líneas son los senderos peatonales que atraviesan todo el proyecto, y se ven representados en el recorrido central que no coincide con la ortogonalidad de la malla, haciendo que esta cumpla con la función de un libre lenguaje; y por último, las superficies son las zonas verdes y edificaciones arquitectónicas que se delimitan por la malla urbana y sus recorridos.

## Diseño Urbano



Plano. 8. Diseño Urbano del Sector Bolívar.

## Fase N°1



Plano. 9. Diseño Fase N°1.

Fuente: Propia, 2020.



*Ilustración 23. Corte Fase N°1*



*Ilustración 22. Volumetría Fase N°1.*

*Fuente: Propia, 2020.*

Dentro de la Fase uno (1), se propone la ubicación de vivienda VIS multifamiliar, reavivando el uso específico de suelo al cual pertenecía este sector, seguidamente se ubica una Zona Hotelera equipada con restaurantes que conectan de manera armoniosa con esta vivienda, y por medio de la red vial con un perfil modificado se relaciona directamente con el centro histórico de Popayán, al igual que la zona comercial.

## Fase N° 2 – DISEÑO SUPERMANZANA

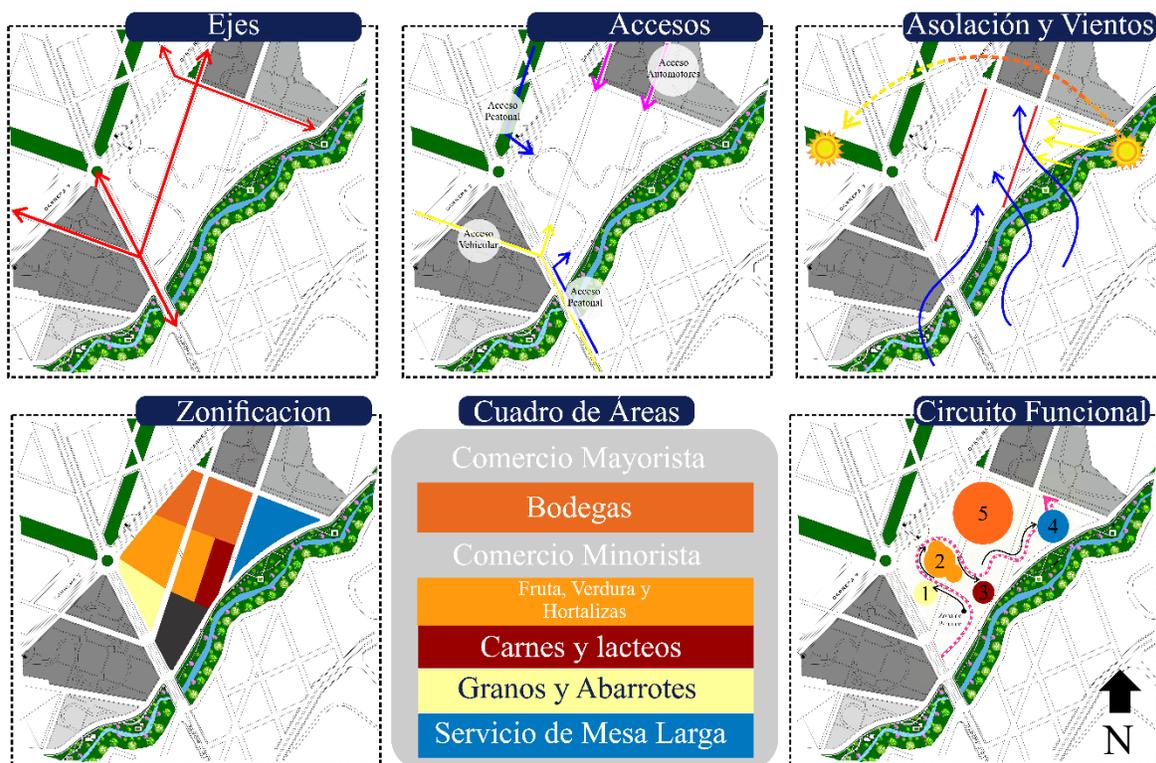


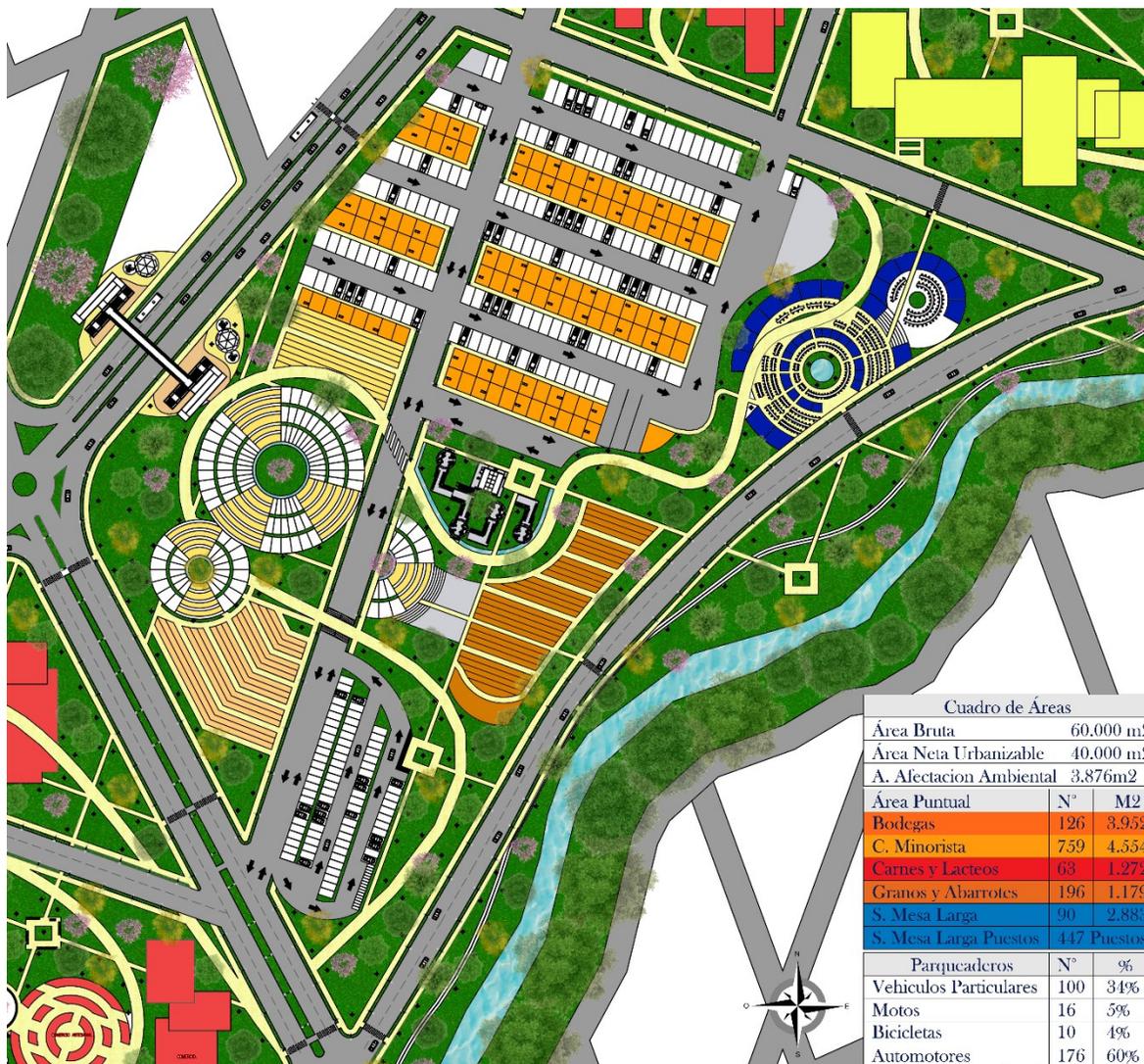
Ilustración 24. Criterios de Diseño.

Fuente: Propia, 2020.

Para el desarrollo de la supermanzana, se generó unos esquemas que nos expone diferentes panoramas que justifican la realización del diseño urbano puntal de la supermanzana, como lo son los ejes que resultan de la generación de la malla urbana, respondiendo así con unos accesos vehiculares, peatonales y de automotores. Para la ubicación estratégica de los bloques se tuvo en cuenta la asolación y vientos, dejando las fachadas más cortas hacia el este, y aprovechando la orientación de los vientos. Para la zonificación se crea un cuadro de área, compuesto por el comercio mayorista, que se refleja por las bodegas y el comercio minorista que se refleja por el comercio de frutas verduras y hortalizas, carnes y lácteos, granos y abarrotes y servicio de mesa larga. La ubicación del servicio de mesa larga está ligado a la actividad vecina que se generó en el

Proyecto, que es la Vivienda. También este servicio se caracteriza por su ubicación frente a la ronda el río, aprovechando el ambiente y visual de este.

Ya teniendo en cuenta la zonificación se crea un circuito funcional que responde a la cinta peatonal.



Plano. 10. Diseño Supermanzana.

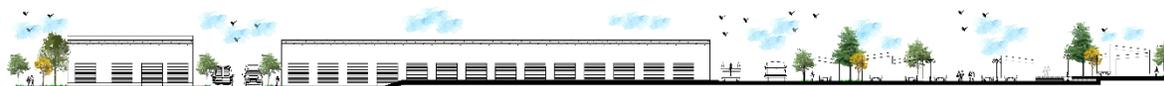


Ilustración 25. Corte Supermanzana.

Fuente: Propia, 2020.

Finalmente concluimos en el diseño urbano puntual, donde vemos reflejadas la zona de parqueaderos, de granos y abarrotes, de venta de frutas, verduras y hortalizas, tenemos una zona de alimentos preparados que abastece la zona de mercado mayorista y minorista, está la zona de carnes y lácteos y por último el servicio de mesa larga.

El diseño está acompañado por su respectivo cuadro de áreas, donde tenemos como área bruta 60.000 m<sup>2</sup>, Área neta urbanizable 40.000 m<sup>2</sup> y como área de afectación original tenemos 3.876 m<sup>2</sup>, que se mejoró mediante el retroceso establecido en la norma.



*Ilustración 26. Zona de Bodegas.*

*Fuente: Propia, 2020.*

En el área puntual tenemos 126 bodegas, 759 puestos para comercio minorista, 63 para carnes y lácteos, 196 para granos y abarrotes y 90 cocinas tradicionales con 447 puestos para comensales, aumentando así un 25% de locales actuales. En la zona de parqueo tenemos 100 puestos para vehículos, 16 para motos y 176 puestos para automotores.



*Ilustración 27. Servicio de Mesa Larga.*



*Ilustración 28. Mercado Minorista.*

*Fuente: Propia, 2020.*

## Fase N° 3



Plano. 11. Diseño Urbano Fase N°3.

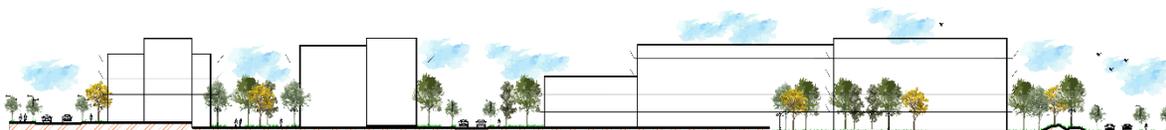


Ilustración 29. Corte vivienda VIS Multifamiliar Fase 3.

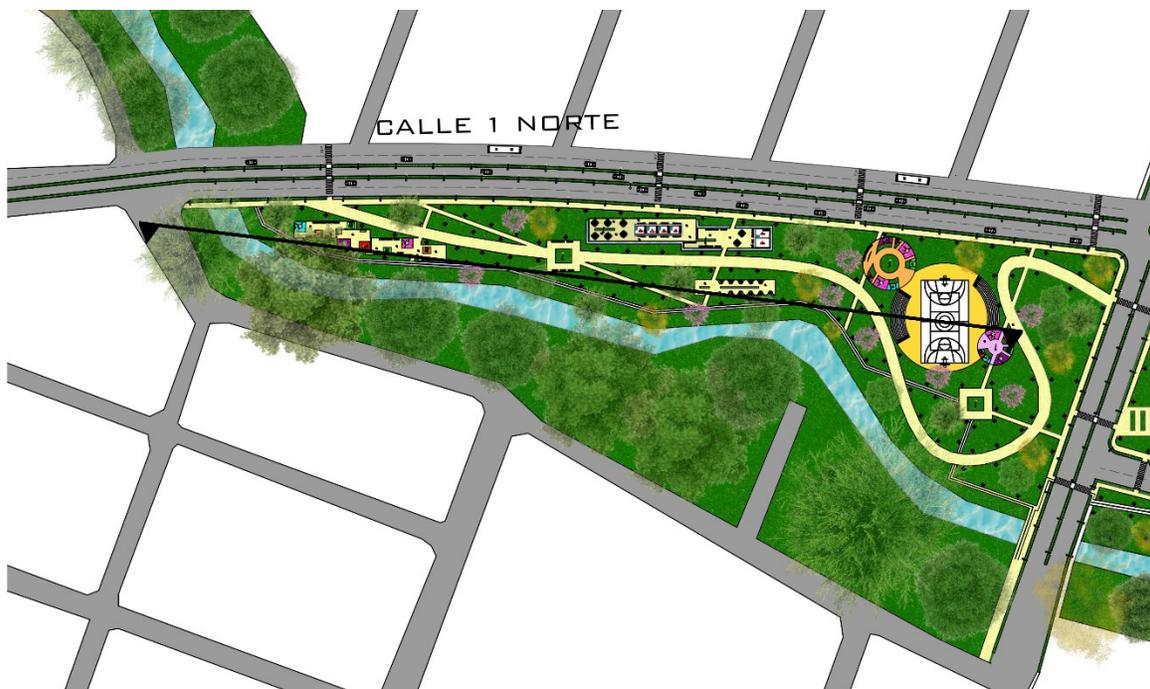


Ilustración 30. Volumetría Fase 3.

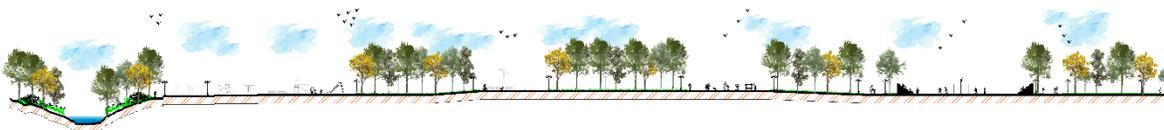
Fuente: Propia, 2020.

Por medio del servicio de mesa larga se relaciona la vivienda VIS multifamiliar, que también responde como relación funcional con el Hospital Universitario San José; esta vivienda hace parte de la Fase tres (3) al igual que una zona comercial, pensada para el servicio de la vivienda y su entorno.

### Parque de Remate N°1



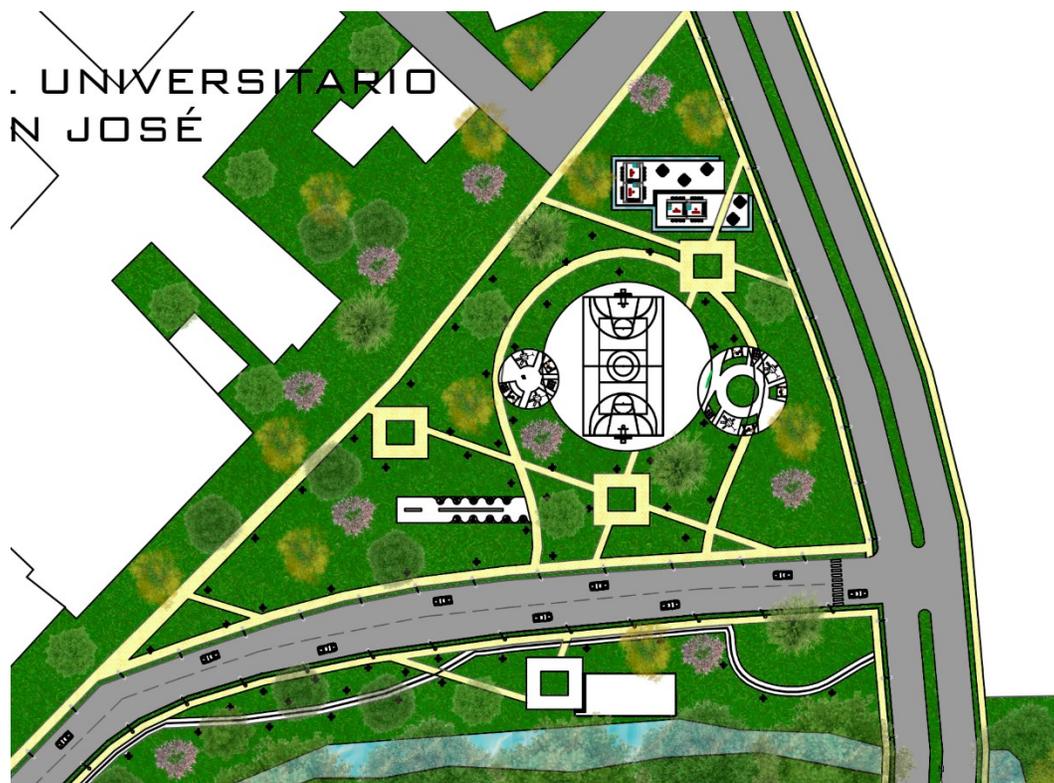
*Plano. 12. Parque de Remate N°1.*



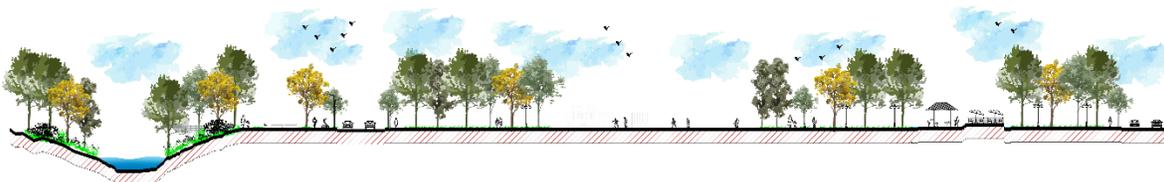
*Ilustración 31. Corte A-A' Parque N°1.*

*Fuente: Propia, 2020.*

### Parque de Remate N°2



*Plano. 13. Parque de Remate N°2.*



*Ilustración 32. Corte A-A' Parque N°2.*

*Fuente: Propia, 2020.*

El proyecto comprende de dos parques ubicados en los extremos, que acogen el eje ambiental y didáctico que genera la experiencia del recorrido de la ronda del río Molino, además, estos articulan directamente la ciudad con el proyecto, ya que estos están compuestos por zonas recreativas, zonas sociales y zonas de comidas, que permiten la interacción entre los distintos habitantes de la zona.

Según la norma						
Actividad	Rango	Area Total	Cesion Base 21%	Parque Ciudad 6%	Zona Verde 7%	Equipamiento 8%
Residencial	Urbano Rango 1	4 Ha	8.400 m2	2.400 m2	2.800 m2	3.200 m2
Actividad	Rango	Area Total	Cesion Base 21%	Parque Ciudad 6%	Zona Verde 15%	Equipamiento
Dotacional	Institucional	6 Ha	12.600 m2	3.600 m2	9.000 m2	N.A
Actividad	Rango	Area Total	Cesion Base 21%	Parque Ciudad 3%	Zona Verde 10%	Equipamiento 8%
Comercial	Urbano	3 Ha	6.300 m2	900 m2	3.000 m2	2.400 m2
Propuesta						
Actividad	Rango	Area Total	Cesion Base 42%	Parque Ciudad 17%	Zona Verde 12%	Equipamiento 13%
Residencial	Urbano Rango 1	4 Ha	16.800 m2	6.800 m2	4.800 m2	5.200 m2
Actividad	Rango	Area Total	Cesion Base 38%	Parque Ciudad 12%	Zona Verde 25%	Equipamiento
Dotacional	Institucional	6 Ha	22.200 m2	7.200 m2	15.000 m2	N.A
Actividad	Rango	Area Total	Cesion Base 50%	Parque Ciudad 20%	Zona Verde 17%	Equipamiento 13%
Comercial	Urbano	3 Ha	15.000 m2	6.000 m2	5.100 m2	4.000 m2

Figura 3. Cuadro de áreas comparativo.

Fuente: Propia, 2020.

Usos	Área/Unidades	Según la Norma		Propuesta	Según la Norma		Propuesta	Discapitados	
		Parqueaderos Privados	Parqueaderos Privados	Parqueaderos Públicos	Parqueaderos Privados	Segun Norma 2%	Propuesta 5%		
Residencial	120 Unidades	1x1 Unidad	120 Unidades	180 Unidades	1x8 Unidad	15 Unidades	20 Unidades	4 Unidades	6 Unidades
Dotacional	11.000 m2	1x100 m2 Construidos	110 Unidades	140 Unidades	X	X	X	2 Unidades	5 Unidades
Comercial	7.700 m2	1x100 m2 Construidos	77 Unidades	107 Unidades	X	X	X	1 Unidades	3 Unidades

Figura 4. Parqueaderos

Fuente: Propia, 2020.

## Perfiles Viales

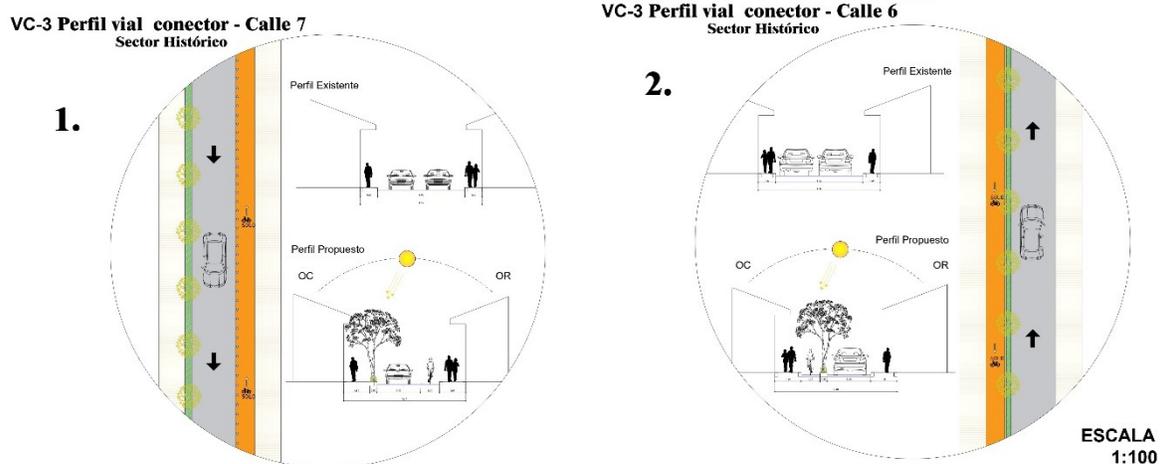


Ilustración 33. Perfiles viales del Centro Histórico modificados

Fuente: Propia, 2020.

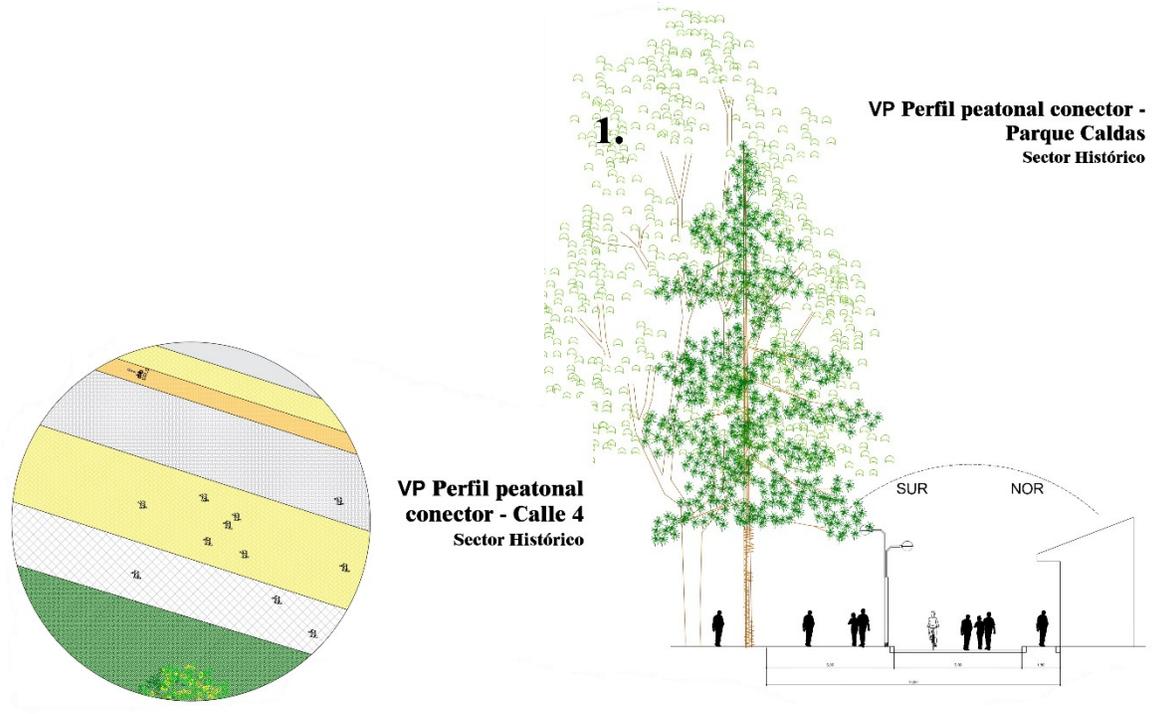
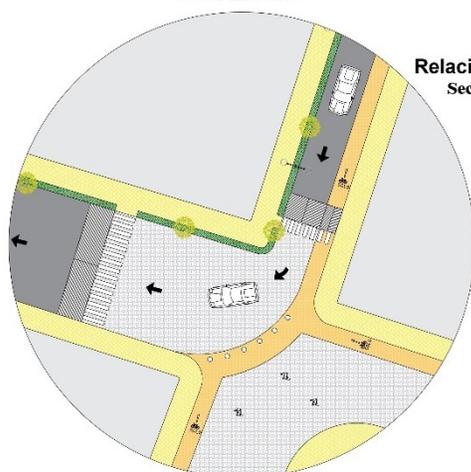


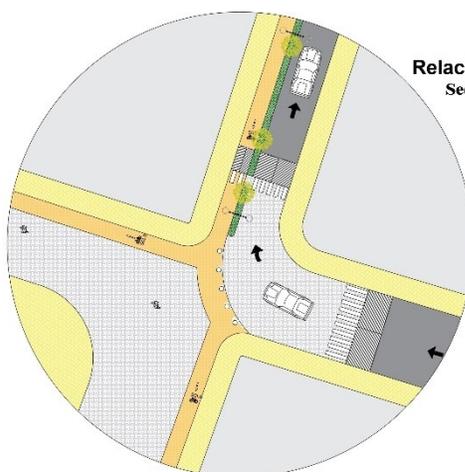
Ilustración 34. Perfil Peatonal del Parque Caldas.

Fuente: Propia, 2020.

**Relación Perfil Vial y Peatonal - Parque Caldas  
Sector Histórico**



**Relación Calle 7  
Sector Histórico**



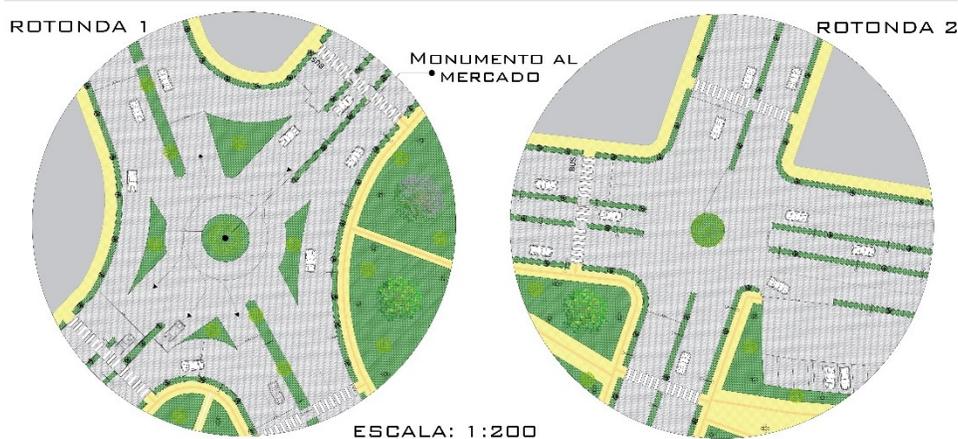
**Relación Calle 6  
Sector Histórico**

**ESCALA  
1:125**

*Ilustración 35. Relación Perfil Vial y Peatonal del Centro Histórico.*

*Fuente: Propia, 2020.*

La articulación con el centro histórico es un punto clave para el proyecto, por ende, se crea un anillo conector, por medio de la modificación del perfil vial que conecta con el parque caldas, resaltando la arborización, creando un espacio para la cicloruta y andenes con dimensiones adecuadas para mayor fluidez.



*Ilustración 36. Glorietas Propuestas.*

*Fuente: Propia, 2020.*



Ilustración 37. Perfiles Viales Propuestos.

Fuente: Propia, 2020.

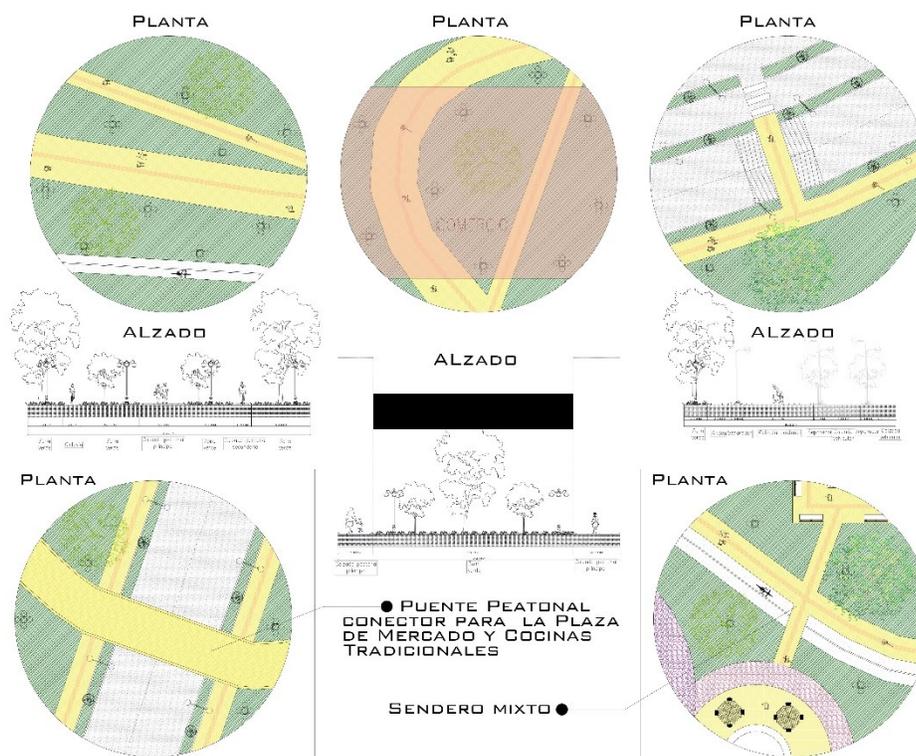


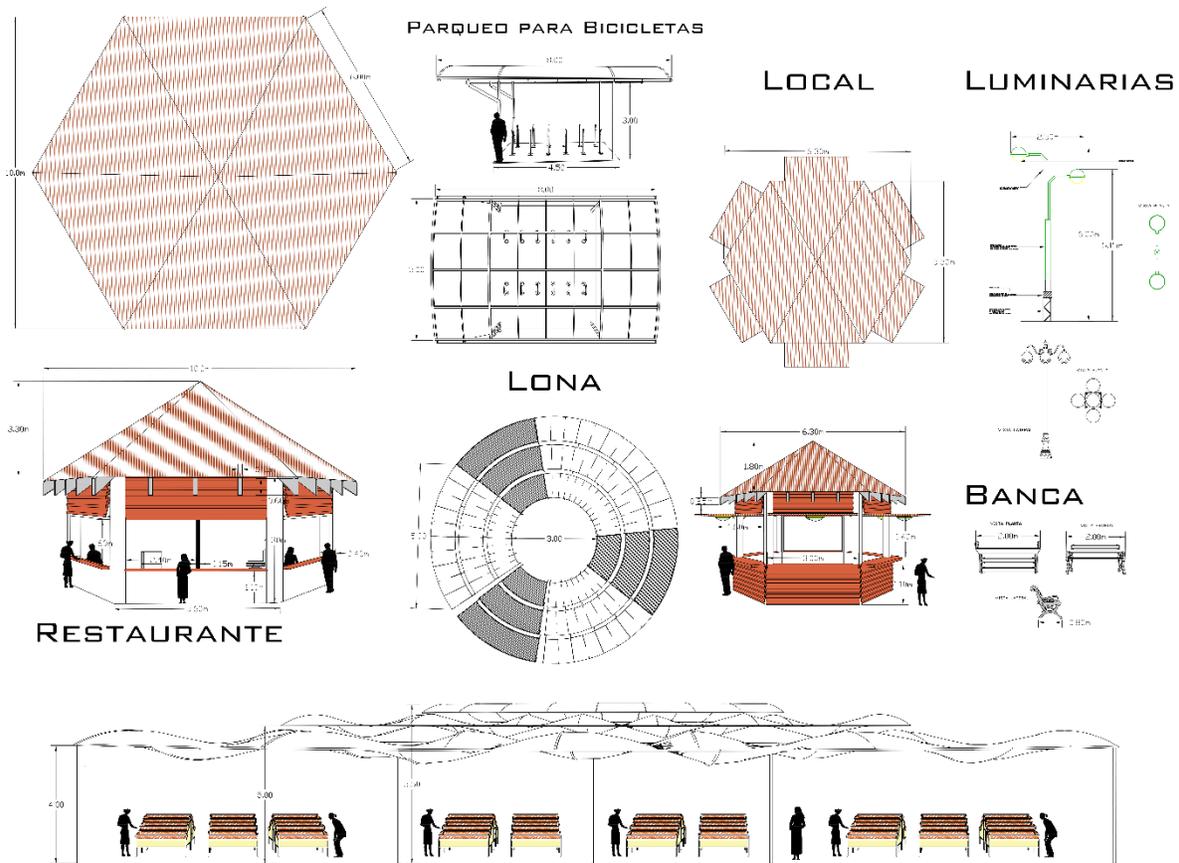
Ilustración 38. Perfiles Peatonales Propuestos.

Fuente: Propia, 2020.

Este proyecto hace una puesta hacia el fortalecimiento de la participación del ciudadano común, donde se prioriza los senderos peatonales, creando un sentido de pertenencia y potencializando el espacio público como eje transversal. En segundo

momento está el transporte automotriz, que por medio de eliminación de vías y una morfología continua se genera mayor fluidez, y la reestructuración de la vía principal conectora, desarrollara de manera armoniosa con la demanda del transporte público y privado.

### Mobiliario



*Ilustración 39. Mobiliario Propuesto.*

*Fuente: Propia, 2020.*

## Conclusiones:

Tabla 8. Cumplimiento de Objetivos.

OBJETIVO	ESTRATEGIA	PLANO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseñar el contexto urbano-sectorial interpretando las distintas demandas sociales para construir una imagen acertada de espacio público y ambiente.</li> </ul>	<p>Se desarrolló un análisis con base en la recolección de datos, fruto del trabajo de campo, los cuales están plasmados en el <b>capítulo 3</b> llamado “diagnóstico del polígono del plan parcial.” Contribuyendo a la identificación del déficit del espacio público en un 57%, una taza que es crítica en una zona con una afluencia comercial. También, se detecta una anomalía ambiental, pues, la inexistencia de zonas verdes es de un 84%. Esto, fortalece las bases de la intervención urbana en la zona.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mapa 30.</li> <li>• Plano 8.</li> <li>• Plano 10.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar una articulación vial, creando vías peatonales y recuperando las vías vehiculares, para mejorar la congestión del contexto urbano-sectorial.</li> </ul>	<p>En el marco operativo se hizo un análisis minucioso para identificar las vías más congestionadas, de mayor peligro al transitar y las de poco uso generacional, para así crear las estrategias de movilidad, estas abarcan: los pasos peatonales, ciclo rutas, vehículos particulares livianos y de carga pesada (mulas, camiones, etc.) y el sistema de transporte público. En las rutas peatonales, se tuvo en cuenta la referencia teórica de Bernard Tschumi, quien prioriza al peatón con senderos no convencionales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plano 4.</li> <li>• Plano 5.</li> <li>• Ilustración 25</li> <li>• Ilustración 26</li> <li>• Ilustración 27</li> <li>• Ilustración 28</li> <li>• Ilustración 29</li> <li>• Ilustración 30</li> </ul>

*Tabla 9. Continuación Tabl 8. Cumplimento de los Objetivos.*

<b>OBJETIVO</b>	<b>ESTRATEGIA</b>	<b>PLANO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Recuperar todos los sistemas ambientales, diseñando recorridos ecológicos entre la plaza de mercado, el rio Molino y los parques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Al igual que el sistema de movilidad, en el sistema ambiental se identificaron las zonas con grandes déficits de paisajes ecológicos. En este sistema, se dio importancia a la ronda del rio molino, el cual esta acogida por la “fitotectura” adecuada para la preservación de la fuente hídrica (rio molino), potencializado por senderos peatonales de recorridos ecológicos que atraviesan y conectan todo el proyecto, teniendo en cuenta la participación de los parques ubicados estratégicamente en el mismo recorrido peatonal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plano 3</li> <li>Ilustración 23</li> <li>Ilustración 24</li> </ul>

*Fuente: Propia, 2020.*

**Recomendaciones:**

- Se recomienda la importancia de la recolección de datos y la reorganización de la información, confabulándola con la de los P.O.T para el diseño de este y cualquier otro proyecto, aterrizando materialmente las teorías y las distintas herramientas normativas que articulen junto a la sociedad un buen despliegue del proyecto.
- Dentro del diseño hacer referencia al patrimonio y la tradición como uno de los pilares en la concertación de este proyecto, teniendo en cuenta los procesos socioeconómicos del panorama cambiante.
- Se recomienda implementar de manera prolongada las distintas estrategias direccionadas en este documento para la realización concreta del diseño urbano de la Plaza de Mercado del barrio Bolívar.
- El proyecto se realizará para el beneficio de la población del área urbana de Popayán, al cual se le aportara oportunidades laborales, económicas y sociales, con el fin de un mejoramiento sustancial de su calidad de vida, que a su vez va de la mano con el sistema ambiental y urbano el cual se ha visto afecto por las distintas dinámicas del sector

### Lista de Referencias

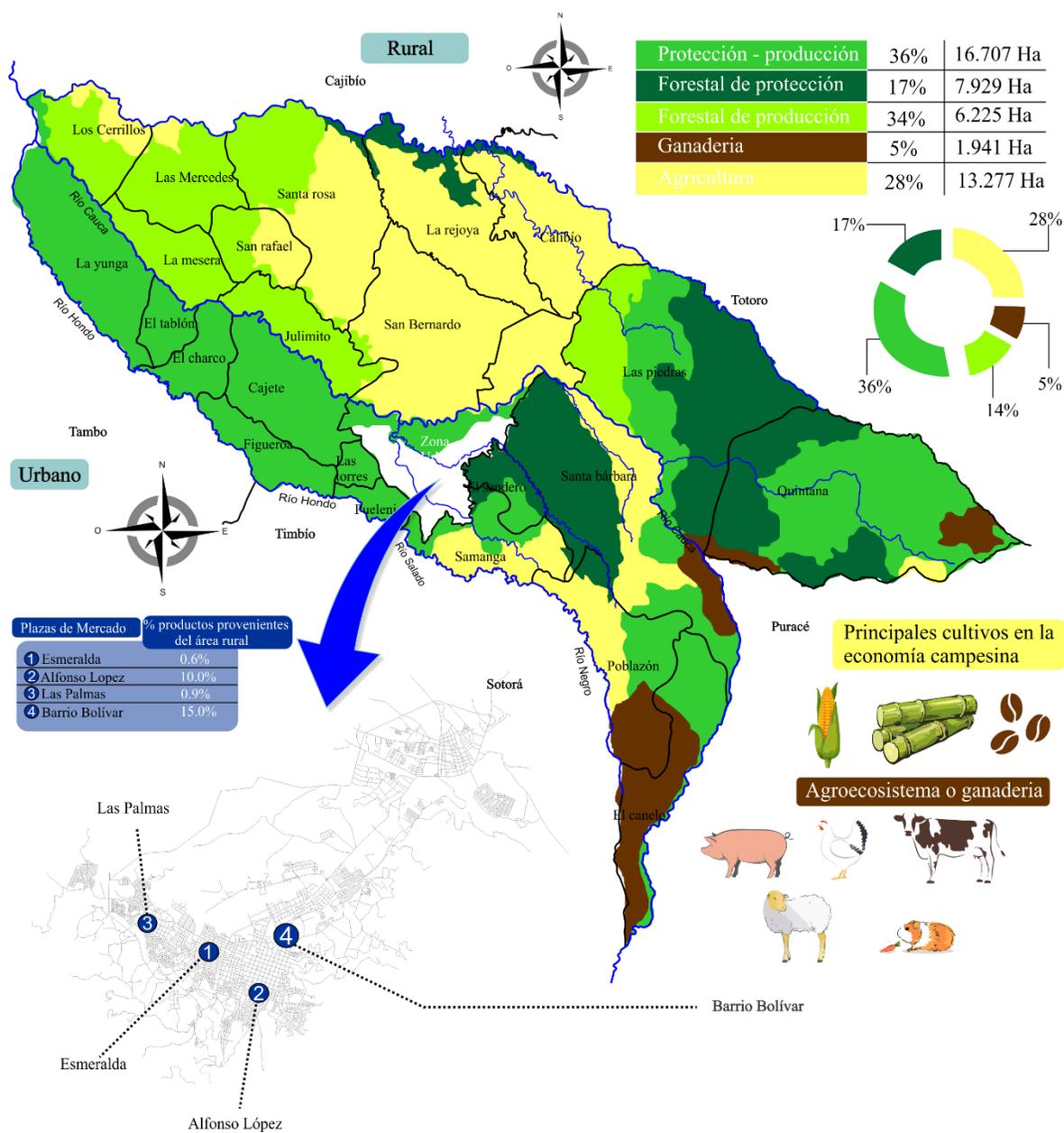
- Arias, J. C. (2010). La Política de la Demolición: Renovación Urbana y Hábitat social en Francia y Colombia . *Electronica de Geografía y Ciencias Sociales*, 72.
- Baskerville. (23 de Septiembre de 2018). *Profesor Baskerville*. Obtenido de Profesor Baskerville: <https://profesorbaskerville.wordpress.com/2018/09/23/parc-de-la-villete-estrategias-proyectuales/>
- Camara de Comercio de Bogota. (2020). *Camara de Comercio de Bogota*. Bogota: Camara de Comercio. Obtenido de Camara de Comercio de Bogota.
- Congreso de la Republica. (1997). *Ley 388* . Bogota: Congreso de la Republica.
- Consejo Municipal de Popayan. (2002). *Acuerdo Numero 06 de 2002*. Popayan : Plan de Ordenamiento Territorial .
- Gardinetti, M. (2012). *TECNE*.
- Gardinetti, M. (23 de Abril de 2013). *TECNNE*. Obtenido de TECNNE: <https://tecne.com/arquitectura/tschumi-el-concepto-y-el-parc-de-la-villette/#:~:text=En%20este%20sentido%2C%20el%20dise%C3%B1o,y%20est%C3%A1ticos%20que%20lo%20condicionan.>
- Gardinetti, M. (2013). *Tschumi, el concepto y el Villette Parc | Marcelo Gardinetti*. La Plata: editorialcontactoRevistaVAD.
- Gutierrez - Lopez, J. C.-P.-T. (2019). Índice de caminabilidad para la ciudad de Bogota . *Revista de Arquitectura* , 21.
- Joya, A. S. (2016). *Diagnostico ambiental de las plazas de mercado locales de doce de octubre, kennedy y trinidad galan en la ciudad de Bogota* . Bogota : Universidad distrital san francisco jose de caldas .
- Lynch, K. (2008). *The image of the city* . Barcelona : Gustavo Gili .

- Popayan, C. M. (2018). *En el Concejo de Popayán se trató la problemática de las Plazas de Mercado*. Popayan : Consejo Municipal de Popayan .
- RED ORMET . (2015). *Estudio socioeconomico de la plaza de mercado del barrio Bolivar*. Popayan: Universidad del Cauca.
- Tschumi, B. (2009). *L'architecture d'aujourd'hu*.
- Bravo. (2009). *Estudio prospectivo para el diseño de estrategias que contribuyan a disminuir las problemáticas ambientales generado por residuos sólidos en la ciudad de Popayán, Departamento del Cauca*. Popayán: Universidad Nacional Abierta y a Distancia.
- Esteban. (2013). *Informe proyecto: Fortalecimiento de la red de señoras cocineras de la Plaza de Mercado del barrio Bolívar "Mesa Larga" de Popayán*. Popayán: Unidad de Educación de la Fundación Carvajal.
- Barreto. (2014). *Intervención Urbano Arquitectónica de la Galería de Mercado Bolívar en Popayán*. Popayán: Universidad Piloto de Colombia.
- Torres (2017). *Reconocimiento y propuesta de intervención para el edificio plaza de mercado y su entorno en el municipio de Girardot año 2017*. Ibagué: Universidad del Tolima facultad de Tecnologías Arquitectura
- González. (2018). *El espacio público en procesos de Renovación Urbana de centros históricos. Estudio de caso: Plaza de San Nicolás en Barranquilla*. Barranquilla: Universidad del Norte.
- Duarte. (2011). *Las Plazas de Mercado como Catalizadores Urbanos*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Vega. (2017). *Renovación urbana 20 de julio San Cristóbal Sur*. Bogotá: Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano.

Popayán. (2013). *Plan de Ordenamiento Territorial de Popayán*. Popayán: Alcaldía de Popayán.

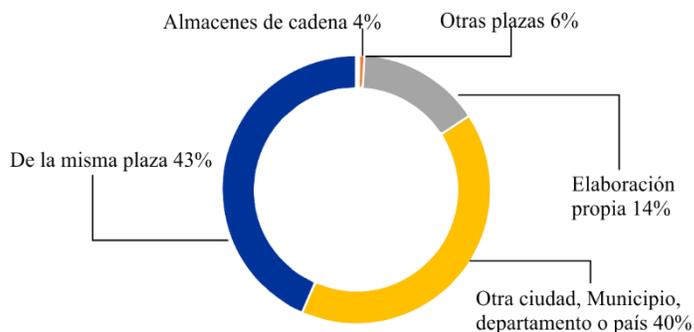
ANEXOS

Condiciones Económicas



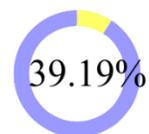
Mapa 37. Condiciones Económicas del Municipio de Popayán.

Fuente propia, 2019.

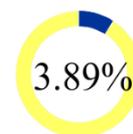


Grafica 15. Procedencia productos Agrícolas.

#### Productos Agrícolas



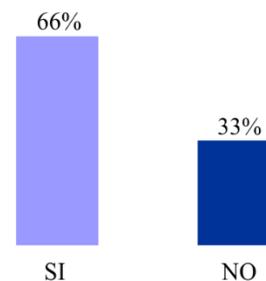
#### Productos Carnívoros



Grafica 14. Productos Agrícolas y Carnívoros.



Grafica 16. Tipo de comercio.



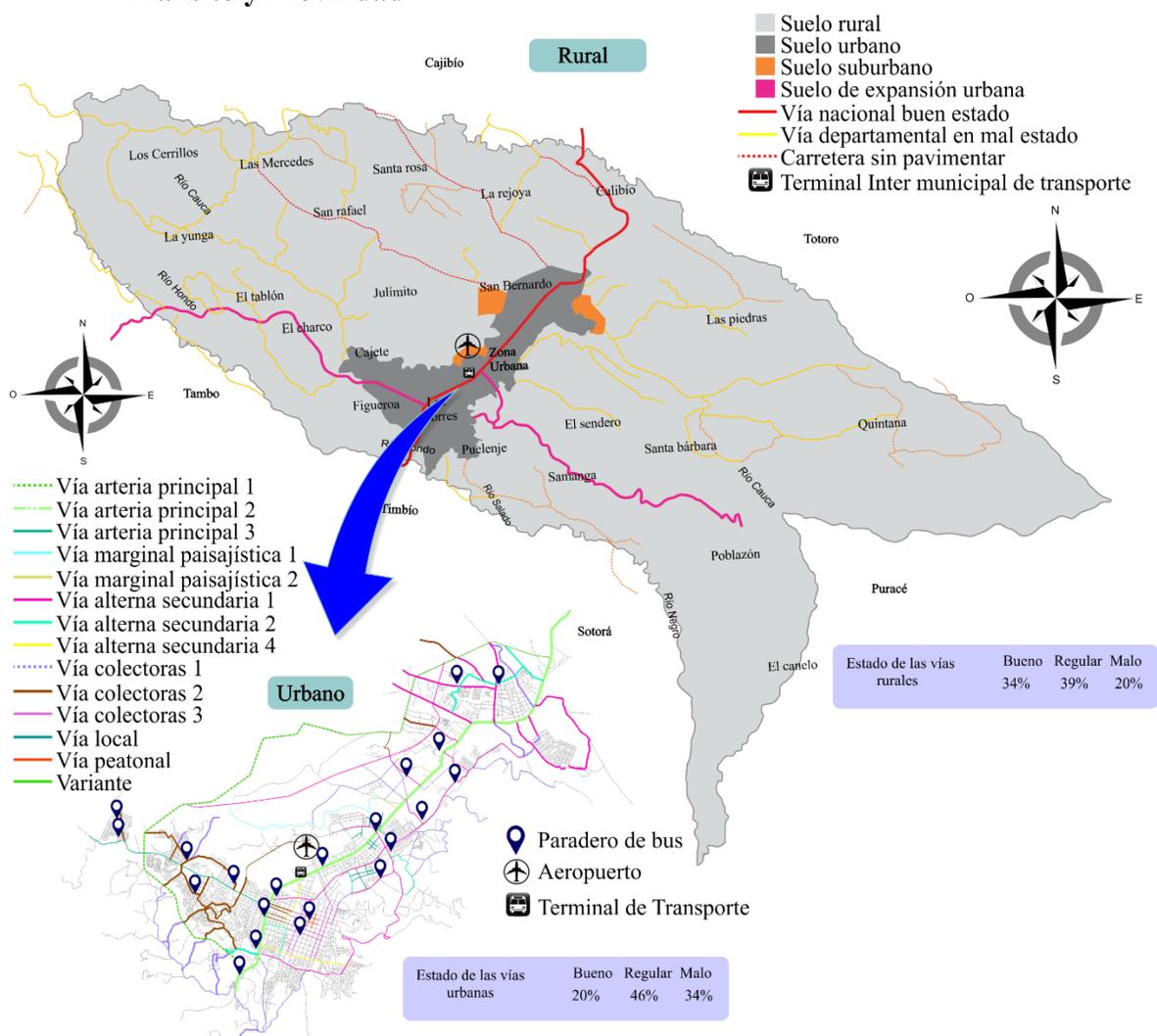
Grafica 17. Negocios que comercian mercado campesino.

Fuente: DANE.

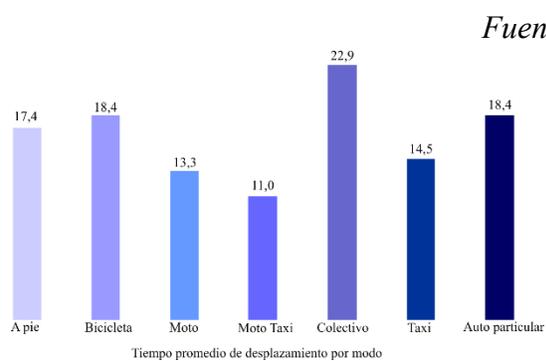
**Potencialidades:** Entre las principales actividades económicas que se encuentran en el municipio de Popayán a nivel rural, es la actividad agrícola; llevando esta actividad a las plazas de mercado del sector urbano, ocupando el 39% y siendo la plaza del barrio Bolívar la principal receptora y mayor distribuidora de estos productos, que llegan de las veredas de este municipio y también otros países, departamentos, ciudades y municipios del Cauca.

**Problemáticas:** Se evidencia la desigualdad y pobreza, comercio informal que genera contaminación visual y deterioro de tierras, la contaminación ambiental de los principales afluentes hidrológicos por el inadecuado desarrollo del comercio.

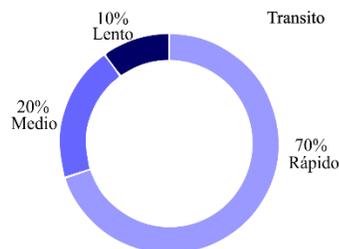
### Tránsito y Movilidad



Mapa 38. Tránsito y Movilidad del Municipio de Popayán.



Grafica 19. Desplazamiento por nodo.



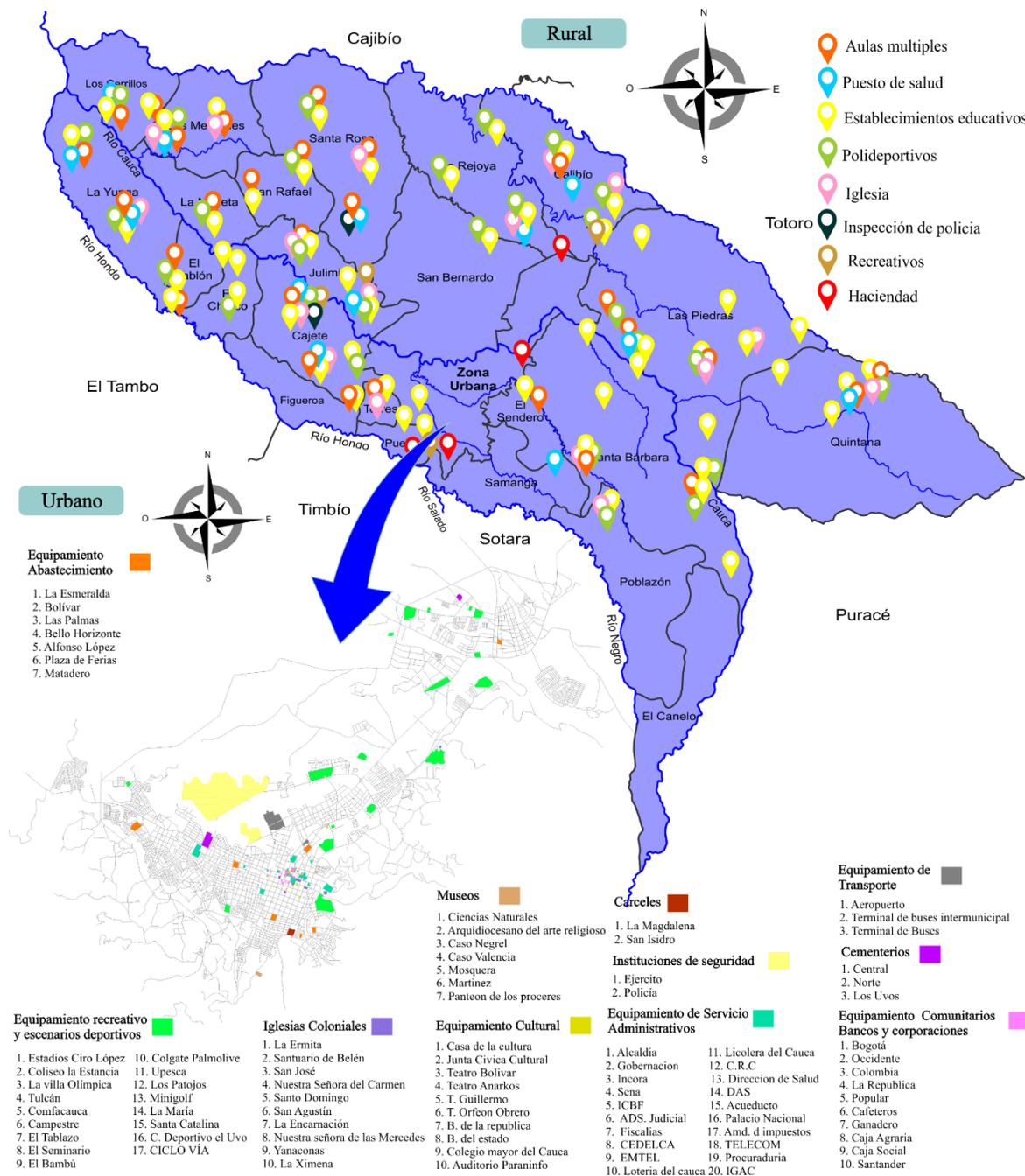
Grafica 18. Tránsito del Municipio de Popayán.

Fuente: Sistema de Tránsito y Movilidad.

**Potencialidades:** Popayán en su zona urbana y rural ejerce una red de conectividad extensa, permitiendo la fácil entrada y salida de productos para el enriquecimiento económico y abastecimiento. Según el plan de transporte y movilidad en Popayán se generan 696 viajes destacándose en el centro histórico, barrio Bolívar, terminal de transporte y en general en los barrios ubicados entre el río Molino y la calle 18 N, como lo mayor atracción o destinos más demandados.

**Problemáticas:** Perfiles inadecuados que generan la invasión del espacio público y congestión en la malla vial. Derrumbes en las vías, que conllevan al cerramiento de estas y no permite la fluidez vial y aumenta la inseguridad en vial.

### Prestación de Servicios Dotacionales y Redes de Servicios



Mapa 39. Prestación de servicios dotacionales y Redes de Servicio del municipio de Popayán.

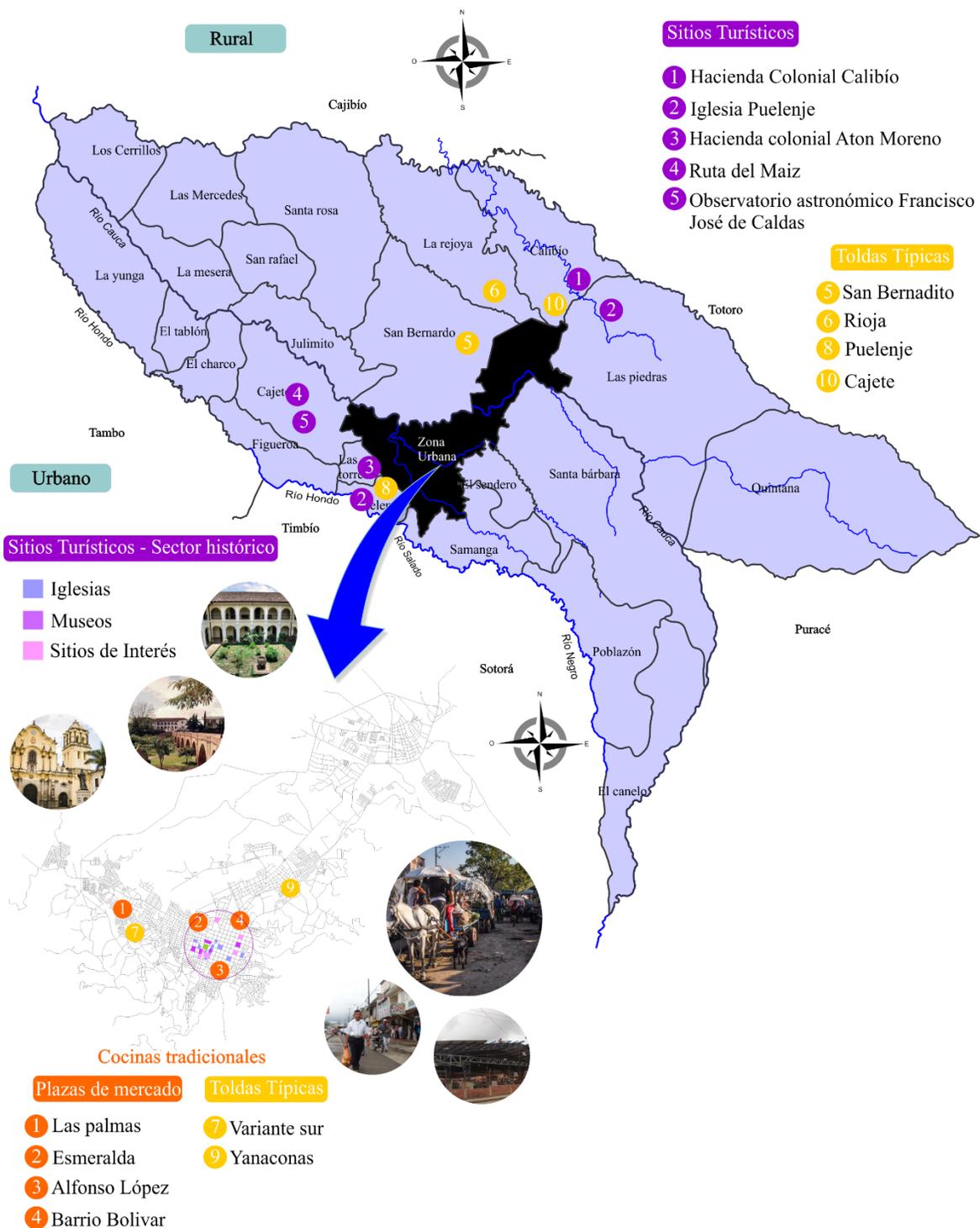
Fuente: propia, 2019.

**Potencialidades:** Popayán, en cuanto a sus servicios básicos llega a una cobertura en su mayoría al 100%, teniendo regazos en casos específicos de servicios como el acueducto apoyándose solo con tres plantas de tratamiento

Siendo la cabecera del departamento del Cauca, Popayán cuenta con un servicio de salud de nivel 1, 2 y 3 para la demanda de medicina interna, a nivel educativo cuenta con múltiples universidades, centros de formación profesional e institutos de formación técnica y tecnológica, tiene variedad de bibliotecas y centros de lectura y para el reforzamiento de áreas artísticas, cuenta con 5 plazas de mercado ubicadas en diferentes puntos del área urbana. La principal y más cercana al centro histórico es la plaza de mercado del barrio Bolívar.

**Problemáticas:** En cuanto alcantarillado no cuenta con una planta propia de aguas residuales, afectando así el río Molino como fuente hídrica principal. En la zona rural de Popayán se evidencia que hay un bajo nivel de salud, y en sus dotaciones arquitectónicas no se realizan mantenimientos preventivos, y a pesar de ser la capital del Cauca y tener diversidad hídrica y natural, no cuenta con zonas recreativas que aprovechen este factor y así generar más empleo.

### Turismo: Atractivos Turísticos



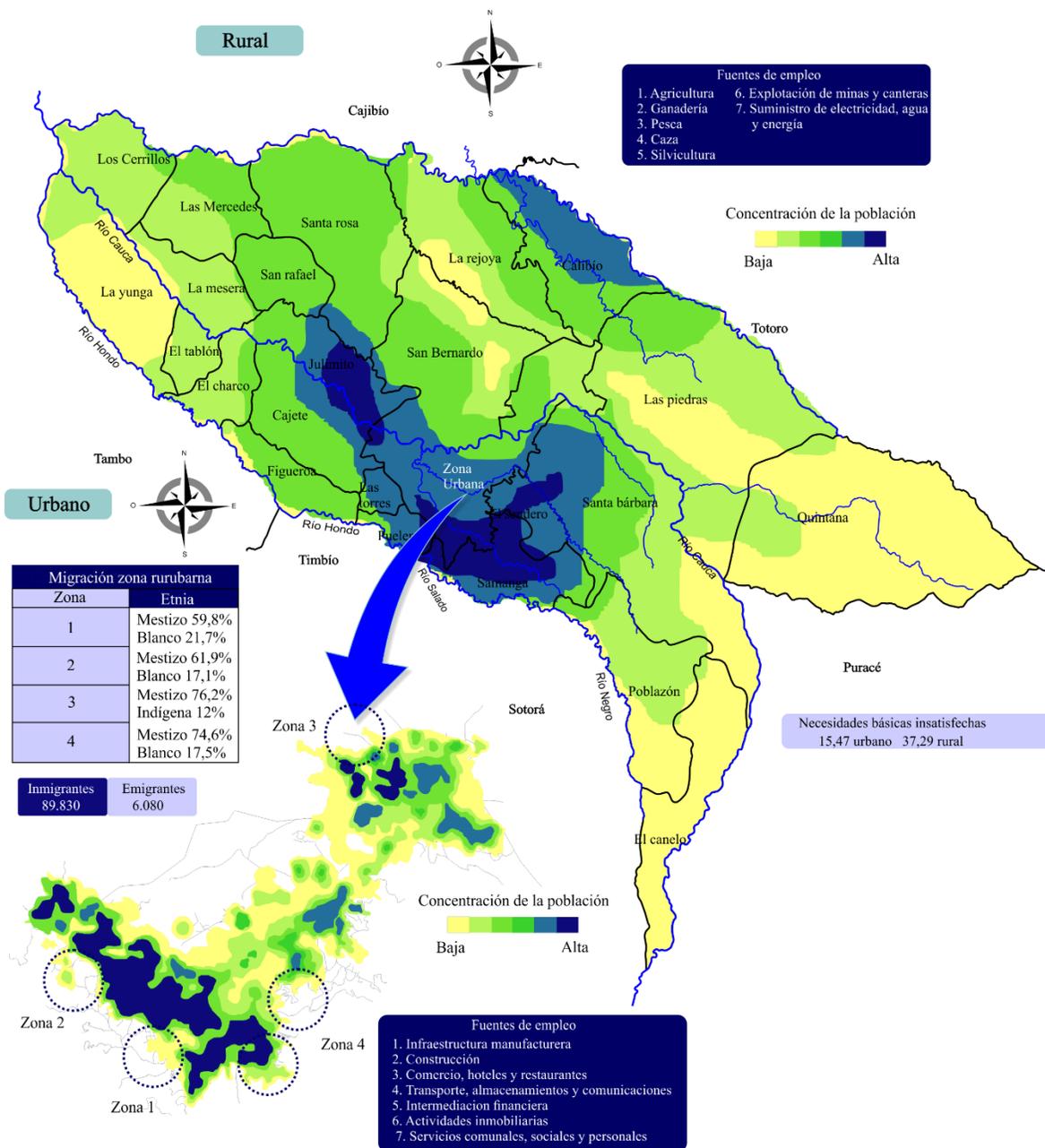
Mapa 40. Atractivos Turísticos del Municipio de Popayán.

Fuente propia, 2019.

**Potencialidades:** El turismo en Popayán este marcado por su temática religiosa, sus atributos ecorregionales y cultural ancestral del macizo colombiano, atrayendo personas de ciudades de Colombia y otros países; buscando otros mundos y formas ancestrales de apropiación. Gracias a su riqueza natural y cultural Popayán se ha convertido en uno de los municipios turísticos más importante del sur colombiano. Además de esto, Popayán cuenta con Sitios turístico Arquitectónicos, Ambiental, Gastronómico e Históricos.

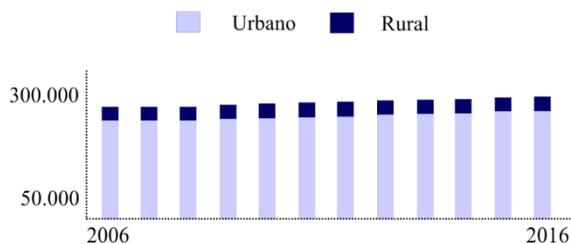
**Problemáticas:** Popayán no cuenta en su zona rural con un desarrollo ecoturístico del territorio.

## Dinámica Poblacional: Relación entre Dinámica Demográfica y factores Ambientales, Sociales y Económicas

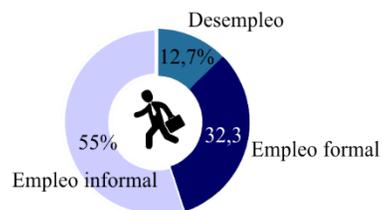


Mapa 41. Dinámica Poblacional del Municipio de Popayán.

Fuente propia, 2019.



Gráfica 21. Crecimiento Poblacional.



Gráfica 20. Indicadores Sociales.



Gráfica 22. Estado Económico.

*Fuente: DANE*

**Potencialidades:** Popayán cuenta con una pirámide poblacional donde predomina la población en una edad activa, aprovechando el potencial a nivel educativo de Popayán, también se generan nuevas expansiones urbanas, donde predomina el conocimiento de la agricultura.

**Problemáticas:** El crecimiento significativo de su población, subiendo un 8,8% de la tasa promedio anual de 0,8%, el cual va de la mano con el crecimiento de los asentamientos humanos, ya bien sean estos legales e ilegales, que se forman en áreas de protección y causan el deterioro de este, también generan un 55% del empleo informal, debido la baja oferta de trabajo y alta inmigración del municipio.