

UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO

FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y RELACIONES

INTERNACIONALES



MAESTRIA EN GESTIÓN PÚBLICA

**LAS DINÁMICAS DE OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA
CIUDAD DE SINCELEJO Y SU INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD**

URBANA: EL CASO DE LA ZONA CÉNTRICA

ÁLVARO ENRIQUE DEL TORO BARRIOS

DIRECTOR: MAGISTER GILBERTO MARTÍNEZ OSORIO

AGOSTO DE 2019

AGRADECIMIENTOS

A Dios, que con sus muestras diarias de amor hacia mí y a los que me rodean, hace posible cada emprendimiento iniciado y nos da la fortaleza de enfrentar las adversidades de la vida.

A mis padres Álvaro y Lesbia, que con su ejemplo formaron mi carácter y mi talante; a mi esposa Mary, a mis hijos Santiago, Álvaro y Nicolás por ceder el tiempo y la atención que por derecho les pertenece; a mis hermanas sobrinos y demás familiares, quienes con su apoyo y aliento permanente ayudaron a mantener la constancia en el trabajo.

Al Dr. Alfonso Acosta, quien con su visión pudo motivar y consolidar un grupo de profesionales que hizo viable esta oferta académica; a la Universidad Nacional de Rosario y a la FUNPEI, por apostar y sacar adelante este programa académico y generar un escenario de fácil acceso a educación superior de alta calidad.

A los compañeros de la maestría, por su amistad, compañerismo y los momentos gratos vividos; a los Docentes del programa, quienes desde su posición dieron todo de sí para transmitir valiosos conocimientos y se ganaron nuestro respeto, admiración y amistad.

A María Julia Mizger y Alexis Benitorevollo, quienes con su experiencia y profesionalismo fueron un apoyo fundamental para materializar el trabajo que hoy

presentamos, entendiendo y fortaleciendo nuestros planteamientos para darle forma al mismo.

A mi director de tesis, Magister Gilberto Martínez Osorio, quien avaló y direccionó el trabajo hoy presentado.

A los funcionarios de las diferentes entidades del Municipio de Sincelejo, quienes mostraron siempre la disposición para atender nuestro llamado y estuvieron prestos a poner su granito de arena en este trabajo, el cual, comprendieron ellos, también se convierte en un aporte para la toma de decisiones y una base para la formulación de políticas públicas que sean coherentes con las necesidades de esta bella tierra.

DEDICATORIA

Dedico a mis padres Álvaro Del Toro, de quien heredé el carácter y me enseñó a afrontar los obstáculos por invencibles que parezcan, y Lesbia Barrios, mujer ejemplar y amorosa, entregada siempre a su familia de manera incondicional, luchadores incansables, quienes con su ejemplo y buenos valores hicieron de mis hermanas Leidy y Carolina, y de mí, unas personas de bien con la convicción de servir a la sociedad para aportar a su construcción.

A mi esposa Mary Trillos, a quien amo y ha sido mi compañera incondicional por 9 años, siempre pendiente de mí, apoyándome, dándome ánimo, pilar fundamental de nuestro hogar; a mis hijos Santiago, Álvaro y Nicolás; a mis sobrinos Jerónimo, Isabela y Matías, son ustedes motor fundamental de nuestra vida, prueba innegable de nuestra existencia y continuidad de la misma, por ustedes siempre trataremos de dar lo mejor.

A Sincelejo, tierra que me vio nacer y crecer, a la que quiero con todas mis fuerzas y motivación fundamental de este trabajo, espero poder seguir aportando mi granito de arena para su desarrollo y bienestar de su gente.

RESUMEN

El caso de la movilidad urbana y el uso de los espacios públicos en Colombia, requiere de respuestas rápidas y eficientes a través de las políticas públicas.

La propuesta se centra en investigar cómo han sido los procesos las dinámicas de ocupación del espacio público de la ciudad de Sincelejo, Colombia y su influencia en la movilidad urbana, En específico, se han evaluado cuantitativamente las variables sociales, económicas y políticas, que condicionan la movilidad en el centro de la ciudad de Sincelejo teniendo en cuenta la participación de vendedores ambulantes, estacionarios y semiestacionarios, además de los mototaxistas que tienen estacionamientos satélites alrededor del centro de ciudad.

La metodología planteada también permitió evaluar de manera cualitativa la percepción de actores políticos como el Alcalde de la ciudad, secretarios de despacho como el secretario del interior, el de tránsito y algunos entendidos del tema de movilidad urbana que hacen parte del gobierno local.

Se logró identificar que las personas dedicadas a las ventas informales en el Centro de la ciudad de Sincelejo hacen arte de la población adulta, en su mayoría personas con más de 45 años de edad, mientras que quienes se dedican al mototaxismo y de acuerdo a la Ley 375 de 1997 (Ley de la Juventud) son población joven en un 50% de acuerdo a los resultados de la presente encuesta.

Acerca del análisis de ingresos y egresos se logró identificar que los ingresos percibidos por los vendedores informales en 86% se encuentran entre \$500.001 hasta \$1.000.000; solo un 14% dice recibir ingresos entre \$100.000 y \$500.000. Así mismo, los mototaxistas con un 76,4% reciben ingresos que se encuentran entre \$500.001 hasta \$1.000.000.

En el análisis se muestra una caracterización social y demográfica que indica que las condiciones de vida de la comunidad que se dedica a la informalidad en el centro de Sincelejo, son personas de escasos recursos económicos, sin mayores oportunidades. Condiciones entendidas por la institucionalidad que de alguna manera identifican causas en el hecho de que Sincelejo se convierte en epicentro de desplazamiento forzado de la región, generando un caos que trae como consecuencia entre otras problemáticas, una movilidad compleja y con muchos inconvenientes como por ejemplo la seguridad.

Desde la dimensión política, mientras los informales están de acuerdo con la reubicación en el Centro de la ciudad, existen otras posiciones desde la institucionalidad, expresando que la reubicación debe darse hacia un centro comercial ubicado en el mercado de la ciudad, sin embargo el Señor Alcalde habla al respecto de diversas gestiones sobre la declaratoria de patrimonio histórico de la nación al Centro de Sincelejo, para gestionar recursos del orden nacional, y así cofinanciar proyectos que van encaminados a la materialización del proyecto de reubicación.

Finalmente, la presente investigación considera que la implementación de políticas públicas, la puesta en práctica de las herramientas de planeación urbanística, los mecanismos teóricos y legales desarrollados para la movilidad urbana, permitirían que la gestión pública de la ciudad de Sincelejo tuviera respuestas rápidas y eficientes a la problemática de la ocupación del espacio público y sus afectaciones a la movilidad Urbana en el centro de la ciudad.

ABSTRACT

The case of the urban mobility and the use of public spaces in Colombia require quick and efficient responses through public policies.

The proposal focuses on investigating how the processes have been, the dynamics of occupation and the public space of the city of Sincelejo, Colombia and its influence on urban mobility, In specific, the social, economic and political variables have been evaluated quantitatively that condition the mobility in the center of the city of Sincelejo, Taking into account the participation of street vendors, stationary people and semi-parking, in addition to the moto-taxi drivers who have satellite parking lots around down town.

The methodology proposed also allowed to evaluate qualitatively the perception of political actors such as the Mayor of the city, office secretaries such as the secretary of the interior, traffic and some experts on the issue of urban mobility that are part of the local government.

It was possible to identify that people dedicated to informal sales in the Center of the city of Sincelejo make part of the adult population, mostly people with more than 45 years of age, while those who dedicate themselves to mototaxism and according to the Law 375 of 1997 (Youth Law) are 50% young population according to the results of this survey.

Regarding the analysis of income and expenses, it was possible to identify that the income received by informal vendors in 86% is between \$ 500,001 and \$ 1,000,000; Only 14% say they receive income between \$ 100,000 and \$ 500,000. Likewise, moto-taxi drivers with 76.4% receive income between \$ 500,001 and \$ 1,000,000.

The analysis shows a social and demographic characterization that indicates that the living conditions of the community dedicated to informality in the center of Sincelejo, are people of limited economic resources, without greater opportunities. Conditions understood by the institutionality that somehow identify causes in the fact that Sincelejo becomes the epicenter of forced displacement of the region, generating chaos that results in a complex mobility with many inconveniences, such as security.

From the political dimension, while the informal ones agree with the relocation in the City Center, there are other positions from the institutionality, expressing that the relocation must take place towards a commercial center located in the city market, however the Mayor talks about various efforts on the declaration of historical heritage of the nation to the Sincelejo Center, to manage resources of the national order, and thus co-finance projects that are aimed at the realization of the relocation project.

Finally, this research considers that the implementation of public policies, the implementation of urban planning tools, the theoretical and legal mechanisms developed for urban mobility, would allow the public management of the city of Sincelejo

to have fast and efficient responses to the problem of the occupation of public spaces and its effects on urban mobility in the center of the city.

INDICE

	Pág.
RESUMEN	5
ABSTRACT	8
CAPITULO UNO: PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA	15
1.1 INTRODUCCIÓN	15
1.2 JUSTIFICACIÓN	17
1.3 OBJETIVOS	22
1.3.1 Objetivo general	22
1.3.2 Objetivos específicos	22
1.4 ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN	23
CAPÍTULO DOS: FUNDAMENTOS TEÓRICOS	27
2.1 ESTADO DEL ARTE	27
2.2 MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL	41
2.2.1 Movilidad y transportes categorías de análisis presentes en la investigación	47
CAPTULO TRES: TÉCNICAS DE RECLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	60
3.1 DEFINICIÓN DE INSTRUMENTOS	60
3.1.1 La encuesta	60
3.1.2 La entrevista	62
3.2 Técnicas de análisis	64
CAPITULO CUARTO: RESULTADOS	65
4.1 CONTEXTO DEL DIAGNÓSTICO Y APLICACIÓN	65
4.2 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	69

4.3 Caracterización sociodemográfica de la población	71
4.3.1 Aspectos económicos de interés	75
4.3.2 Aspectos políticos, normativos y capacitación	78
4.4 PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL CENTRO DE SINCELEJO POR PARTE DE LOS VENDEDORES INFORMALES Y MOTOTAXISTAS	79
4.4.1 Disposición de los mototaxistas a la organización y reubicación	80
4.4.2 Encuestas a personajes clave	81
4.5 IDENTIFICACIÓN GRÁFICA DE ESPACIOS PÚBLICOS OCUPADOS	88
CAPÍTULO QUINTO: NEXOS Y DISENSOS ENTRE LAS PERCEPCIONES DE LA MOVILIDAD EN EL CENTRO DE SINCELEJO	92
5.1 NEXOS	93
5.2 DISENSOS	95
CONCLUSIONES	97
BIBLIOGRAFÍA	100

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Ooperacionalización de variables.	25
Tabla 2. Preguntas orientadoras para entrevista con actores claves.	63
Tabla 3. Muestra según estrato.	70
Tabla 4. Análisis sociodemográfico de la población – Centro de Sincelejo.	72
Tabla 5. Nivel educativo.	74
Tabla 6. Análisis de ingresos y egresos.	76
Tabla 7. Capacitaciones recibidas – conocimiento de las normas.	78
Tabla 8. Percepción de la movilidad.	79

LISTA DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Formato de encuesta.	61
Figura 2. Comparación sociodemográfica de la población.	73
Figura 3. Nivel educativo del núcleo familiar.	75
Figura 4. Análisis de ingresos y egresos de la actividad.	76
Figura 5. Percepción acerca de la actividad económica.	77
Figura 6. Conocimiento y capacitación sobre normatividad de la actividad.	78
Figura 7. Percepción acerca de la movilidad.	79
Figura 8. Percepción frente a la organización de la actividad económica.	81
Figura 9. Centro histórico y área de movilidad segura.	84
Figura 10. Identificación geográfica de Sincelejo en el mapa de Colombia.	89
Figura 11. Delimitación del área de Estudio 1.	90
Figura 12. Delimitación del área de Estudio 2.	90
Figura 13. Mapa de ocupantes informales.	91
Figura 14. Ejes de la triangulación hermenéutica.	92

CAPITULO UNO: PRESENTACIÓN DEL PROBLEMA

1.1 INTRODUCCIÓN

Se entiende por políticas públicas un conjunto de instrumentos a través de los cuales el Estado, luego de identificar una necesidad (económica, política, ambiental, social, cultural, entre otras), implementa un conjunto de medidas reparadoras, construidas con la participación de los grupos afectados por los diversos problemas (Arroyave, 2011).

Es así como se puede entender que exista un alto grado de importancia en reconocer que la **Gestión Pública**, se orienta hacia el mejoramiento continuo de las herramientas de gestión consolidadas en un sistema integrado que permita el buen uso de los recursos y la capacidad del Estado para producir resultados en pro de los intereses ciudadanos utilizando las políticas públicas, como instrumento para lograrlo.

En el caso de la movilidad urbana y el uso de los espacios públicos en Colombia, se puede decir que no es menos importante producir resultados rápidos y concretos a través de las políticas públicas, debido a la manera como han crecido las ciudades, la complejidad de la problemática social que presenta la mayor parte de la población y características como la sobrepoblación, las formaciones periféricas, el desplazamiento forzado y la invasión del espacio público (Dangond, Jolly, Monteoliva, & Rojas, 2011).

En ciudades como Sincelejo, en el Departamento de Sucre, Colombia, la problemática sobre la movilidad y el uso de espacios públicos es una realidad, el aumento acelerado de la economía informal por parte de los vendedores ambulantes, semiestacionarios y estacionarios y mototaxistas, es una problemática que afecta el desarrollo urbano del Municipio y que pretende la implementación de políticas públicas eficientes que ataquen de raíz un problema que está básicamente promovido por el incremento de la pobreza y la marginalidad, el desarrollo socioeconómico inequitativo y por supuesto una gestión pública que hasta ahora ha sido ineficiente.

El origen de esta propuesta surge en el marco de los estudios de Maestría en Gestión Pública de la Universidad Nacional de Rosario Argentina (UNR), siendo uno de los temas de interés el relacionado con el desarrollo urbano desde la perspectiva de la Gestión Pública. En tal sentido, la ocupación del actual espacio público y su influencia en la movilidad en la ciudad de Sincelejo en su zona céntrica se constituye en un caso que amerita investigarse por el impacto que genera para el futuro de la ciudad.

Por lo anterior, se presenta esta investigación denominada *Las dinámicas de ocupación del espacio público de la ciudad de Sincelejo y su influencia en la movilidad urbana: el caso de la zona céntrica*, que busca específicamente presentar un análisis de las dimensiones sociales, económicas y políticas de los actores clave y representativos de la ocupación de los espacios públicos en el Centro de la ciudad de Sincelejo.

1.2 JUSTIFICACIÓN

El tema *Espacio público y movilidad urbana* ha sido objeto de estudios en las últimas décadas, siendo centro de polémicas, discusiones y controversias. Son muchos los que se han interesado en ampliar la frontera del conocimiento en la materia, especialmente grupos de investigaciones relacionados con la gestión pública urbana, académicos de distintas disciplinas como la ingeniería, arquitectura, sociología, historia y economía, entre otras. Como se puede inferir, el campo temático es amplio y muy dinámico, lo que conlleva a una alta producción de resultados de investigaciones con una variedad de enfoques teóricos, conceptuales y metodológicos desde perspectivas disciplinarias e interdisciplinarias.

No obstante, a pesar de la gran producción investigativa relacionada con el espacio público y la movilidad, persisten los problemas de planificación urbana, la congestión en la movilidad, la inseguridad, la invasión del espacio público, la falta de convivencia, la ineficiencia del transporte, generando un sistema problemático muy complejo para el desarrollo de las ciudades, sean estas de Europa, Asia o Latinoamérica, lo que amerita que se continúe generando más investigaciones.

A pesar de los muchos diagnósticos, estudios y tratados producto de investigaciones a distintos niveles, especialmente referidas a ciudades de países desarrollados, todavía existe un gran déficit de estudios que aborden la realidad de muchas ciudades medianas e intermedias, especialmente en América Latina y por ende en Colombia.

Son muchas las razones que justifican que estas investigaciones se realicen desde el orden local, en atención a la singularidad y complejidad del fenómeno objeto de investigación, entre las que sobresalen las de orden económico, político y social. Por tanto, es necesario ahondar en realidades como el desempleo, la migración del campo a la ciudad, los servicios públicos, la insuficiente planificación, la poca participación, la escasez de transporte público, la capacidad de la infraestructura vial, la diversidad cultural, el desgüeño administrativo y el marco jurídico normativo, toda una trama de deficiencias que se combina trayendo en consecuencia la existencia de una ciudad no viable como espacio de convivencia.

En efecto, hay un campo abonado de problemáticas para la movilidad que justifican desarrollar investigaciones que busquen resolver problemas asociados al espacio público y al transporte urbano que generen nuevos conocimientos en la comprensión del fenómeno y que sirvan de base para proponer alternativas de solución pertinentes y viables, avizorando soluciones tempranas para evitar que la problemática se agudice.

Con base en las anteriores consideraciones se propone indagar acerca de la *Situación actual de la ocupación del espacio público en la ciudad de Sincelejo y su influencia en la movilidad urbana: El caso de su zona céntrica*. La tarea se justifica en atención a la necesidad de determinar con precisión cómo influye la ocupación del espacio público por parte de vendedores ambulantes y estacionarios y el parqueo de moto taxistas en la movilidad de los ciudadanos que se desplazan por la zona céntrica de la ciudad.

Además es oportuno que la investigación identifique los diversos aspectos relacionados con la ocupación del espacio físico, los actores que intervienen en el manejo y control del espacio público y determinar el rol que juega el transporte público y cómo influye en la movilidad.

La importancia de esta investigación se debe, entre otras razones, a la influencia que tienen los espacios públicos en la vida social, la movilidad y los estilos de vida; los grandes retos para la planeación de la ciudad, la movilidad ordenada, la calidad de vida y la sana convivencia; las condiciones de oferta de los espacios para la movilidad de los usuarios del espacio público, que dado el crecimiento de las ciudades, ha generado grandes cambios en las formas de movilización, independientemente de las distancias que tengan que recorrerse.

Otra razón de importancia, es la de responder a la necesidad de las comunidades, las cuales exigen cada día mayores reivindicaciones en cantidad y calidad de los espacios públicos para hacer la ciudad más agradable y de esta forma responder a las nuevas tendencias culturales y sociales que contrarresten el exceso de individualismo (Mazza, 2009).

Por otro lado, es digno de resaltar que a partir del estudio de los espacios públicos se puede contribuir a hacer realmente común la ciudad en su conjunto, convertirla en la casa de todos respetando su diversidad. Existe acuerdo entre diversas autoridades y autores, que es deseable que la comunidad comprenda que la calidad del espacio

público debe permitir una buena vida urbana y que la calle y la plaza deben rescatarse como el espacio colectivo para la vida social y cultural.

En cuanto a la novedad, se espera que esta investigación contribuya a concientizar a los gobernantes y gobernados de que un buen uso del espacio público es de gran valor estratégico en la construcción de ciudad y ciudadanía, donde se tejan relaciones de armonía y cooperación mediados por un ambiente cultural y recreativo.

En materia de impacto y relevancia social no hay duda que se puede contribuir a mejorar el ámbito del ordenamiento territorial, las relaciones sociales de los miembros de la comunidad, la conservación de los recursos naturales y los ecosistemas, reduciendo los niveles de contaminación. También impacta en mejoras a la seguridad, la valoración de la propiedad, contribuye al logro de la equidad y genera mayor identidad con la ciudad y ayuda a regular y equilibrar el transporte público.

En lo que respecta a la pertinencia, muchos argumentos la justifican desde el ámbito de la gestión pública, porque la investigación busca poner de presente la necesidad de ampliación, preservación y recuperación de las áreas públicas de la ciudad. También está encaminada en contribuir de manera significativa a visibilizar la necesidad de soluciones que conlleve a reducir las desigualdades económicas, sociales y de calidad de vida.

Se aborda así, la necesidad creciente al derecho que tiene la ciudad de Sincelejo de tener ordenado sus espacios públicos en armonía con sus medios de transportes, elementos fundamentales para una sana convivencia que promueva estilos de vida activos, que reduzcan la exclusión social y promuevan estilos de vidas saludables, evitando la invasión o escasez de los espacios públicos.

En efecto, el Decreto 1504 de 1998 de la Presidencia de la Republica reglamenta el espacio público en los Planes de Ordenamiento Territorial (POT), en él se señala al espacio como el elemento articulador y estructurante de la ciudad.

Otro argumento a favor de la pertinencia es que esta investigación se enmarca en la política de mejorar la calidad de vida urbana, que lidera el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, la cual pretende concientizar a la ciudadanía sobre la importancia del Espacio Público en la calidad de vida urbana, así como sobre la necesidad de procurar la correcta aplicación de la normatividad urbana, en mejora de las condiciones actuales de vida y del habitar en las ciudades colombianas.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo general

- Determinar la influencia de la situación actual de ocupación del espacio público por ventas ambulantes y moto taxis de la ciudad de Sincelejo en la movilidad urbana en el Centro de Sincelejo.

1.3.2 Objetivos específicos

- Caracterizar a los actores que intervienen en el manejo y control del espacio público en la ciudad de Sincelejo y describir las dimensiones sociales, económicas y políticas, relacionadas con la ocupación y la movilidad en la zona céntrica.
- Determinar la percepción que tienen los distintos actores relacionados con la ocupación del espacio público en la zona céntrica de Sincelejo con relación a la movilidad.
- Identificar gráficamente las áreas del espacio público de la zona céntrica de la ciudad de Sincelejo ocupada por vendedores informales y mototaxistas.
- Explicar los nexos y disensos entre las percepciones sobre movilidad y la ocupación del espacio por parte de vendedores y mototaxistas en el Centro de Sincelejo.

1.4 ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación es de tipo descriptiva – explicativa que busca identificar y analizar las variables de tipo *social, económico y político*, que describa cómo la ocupación actual del espacio público en la zona céntrica de Sincelejo por ventas ambulantes y estacionamiento de mototaxistas, influye en la movilidad en materia de desplazamiento, tiempo, problemas de seguridad, incumplimiento de normas, transporte y seguridad, entre otros aspectos. La manera de plasmar este hecho es a través de la descripción densa, la tarea es generar una descripción lo más completa desde los actores para comprender el fenómeno tal como se producen, se perciben y se interpretan en la vida diaria (Denzin, 2005) y (Geertz, 1992).

Se utilizará la triangulación de fuentes de datos, de informantes y de metodologías cualicuantitativas, con funciones de *complementariedad, contrastación, validación y búsqueda de una mayor objetividad*, lo que ayudará a lograr una comprensión más completa de las dinámicas de la movilidad y ocupación del espacio público en el centro de la ciudad de Sincelejo.

Para dar respuesta a los objetivos uno y dos de la investigación, se utilizará la técnica cuantitativa “encuesta”, la cual será realizada a vendedores ambulantes, estacionarios y semiestacionarios que se ubican en el centro de la ciudad de Sincelejo y en el mismo

espacio geográfico a mototaxistas que ocupan lugares estratégicos para la prestación de su servicio.

Para complementar información y responder al objetivo número dos de la presente investigación, se utilizará la entrevista semiestructurada, que es una técnica cualitativa, que se utilizará como mecanismo de análisis de las percepciones, proyecciones y conocimiento de los temas de movilidad y problemáticas relacionadas con la ocupación del espacio público en el Centro de Sincelejo, que tienen personas de la administración pública actual como lo son, el alcalde de la ciudad y algunos de sus secretarios o ex secretarios de despacho, con el fin de encontrar similitudes y diferencias con las percepciones de las personas dedicadas a dichas actividades económicas informales.

A continuación se presenta entonces la Tabla 1 de operacionalización de variables, que busca orientar de manera eficiente la información consultada mediante las diferentes técnicas de investigación tanto cualitativas como cuantitativas.

Tabla 1. Operacionalización de variables.

Las dinámicas de ocupación del espacio público de la ciudad de Sincelejo y su influencia en la movilidad urbana: el caso de la zona céntrica			
Variables	Dimensión	Indicador	Ítems
Sociales	Caracterización poblacional	Tipo de población	¿Qué edad tiene? ¿Estado civil, número de hijos, cuenta con vivienda propia, el vehículo es propio?
		Nivel educativo	¿Qué nivel educativo tiene usted?, ¿su conyugue, sus hijos?
	Sociocultural	Cultura de trabajo	¿Trabaja usted solo o acompañado? ¿Quién lo acompaña en la actividad económica?
		Percepción de su actividad	¿Cree usted que su trabajo afecta a otros? ¿De qué manera? ¿Porque ofrece servicio de mototaxismo?
Económicas	Actividad económica	Actividad económica	¿Ha realizado otra actividad económica? ¿Por qué dejó de su actividad económica anterior? ¿Qué tiempo tiene su actividad?
		Financiera	Nivel de ingresos y egresos
		Productos o servicios	¿Qué productos o servicios ofrece?
Políticas	Políticas y legales	Normas y leyes	¿Conoce la regulación de los espacios públicos?
		Implementación de políticas	¿Qué políticas públicas inciden en su actividad económica, ha sido reubicado? ¿Que opine de la reubicación
	Institucionales	Conocimiento	¿Conoce que instituciones trabajan en los temas relacionados con espacio público en Sincelejo? ¿Qué instituciones los apoyan, Capacitan?

Fuente: Presente estudio.

Además de la encuesta y la entrevista, se utilizará una Guía de observación dirigida a darle respuesta al objetivo específico tres, referente a identificar los espacios públicos de la zona céntrica de Sincelejo que más generan congestión por ventas ambulantes y estacionamientos de mototaxistas y así elaborar un mapa situacional que clasifique las zonas más críticas. La finalidad de la observación es contrastar y comparar la información registrada con la información recogida en la encuesta y sea un elemento adicional que garantice la confiabilidad de la información. La observación la llevarán a cabo máximo cinco personas entrenadas especialmente para ello, la realizarán en

distintos tiempos y espacios por un lapso de 10 días. Se tomará como criterio de validez de estas observaciones el criterio de correspondencia, que consiste en que tres de los observadores registren coincidencia con el objeto observado (Postic y Ketele 1988).

Cisterna (2005) entiende por “proceso de triangulación hermenéutica” la acción de reunión y cruce dialéctico de toda la información pertinente al objeto de estudio surgida en la investigación por medio de los instrumentos correspondientes; en este sentido, en el presente estudio se determinó triangular la información obtenida desde los instrumentos aplicados, es decir, la entrevista y las encuestas, con la información teórica conceptual y de estado del arte, con el fin de poder sacar conclusiones de los resultados del presente estudio.

CAPÍTULO DOS: FUNDAMENTOS TEÓRICOS

2.1 ESTADO DEL ARTE

Existe una tradición reconocida entre investigadores y académicos por comprender lo que ocurre en el espacio público, los procesos que demanda la gestión urbana y su contexto, las incidencias en la movilidad, el transporte, el medio ambiente y el impacto que ha generado en los diversos procesos sociales de la vida actual en las ciudades.

Cada día un mayor número de investigadores, gestores y académicos de distintas disciplinas exploran ámbitos temáticos relacionados con el espacio público, el papel de las ciudades, la vida urbana, los aspectos sociales, económicos, la estética, la individualidad, la colectividad, la historia, el ambiente natural, la comunicacional y el género y por ende la movilidad.

En esta sinopsis del estado del arte referentes a espacio público y movilidad cabe destacar las investigaciones realizadas por Páramo (2006) y Liconá (2007) que se constituyen en aportes por comprender las prácticas colectivas e individuales, el modo de vida de las personas y sus diferentes formas de interacción social y formas de cohesión de los grupos culturales al interior de la ciudad.

Otro importante estudio es el referido a *La investigación sobre el espacio público en Colombia: su importancia para la gestión urbana*, realizada por Burbano (2014), donde

se presenta una primera aproximación a un estado del arte del espacio público en Colombia. En este trabajo el autor analiza la producción de los grupos de investigación de varias universidades e instituciones, tanto públicas como privadas. Los estudios revisados se organizaron desde las perspectivas espaciales, sociales, históricas y educativas, y se analizaron a partir de su influencia en la gestión urbana. En este estudio de Burbano (2007), se concluye que la investigación sobre espacio público se agrupan en tres (3) núcleos problemáticos: 1) *la gestión urbana*, por considerar que desde esta mirada es posible agrupar investigaciones que se aproximan al estudio del espacio público a partir de distintos acercamientos disciplinares interesados de manera común en contribuir a una profundización acerca de lo que ocurre en el espacio público mediante la posibilidad de situar de forma espacial las problemáticas urbanas; 2) *la pedagogía urbana*, por reconocer que desde este campo de conocimiento se considera que el espacio público es el escenario por excelencia para la formación del ciudadano y en este se articulan distintos acercamientos e intereses disciplinares que tienen en común situar espacialmente el aprendizaje de las personas valiéndose del espacio público; y, por último, 3) *la mirada de algunas instituciones públicas y privadas*, para incorporar los aportes que en los últimos años se han realizado desde la institucionalidad, tanto pública como privada, distinta a la académica, y situada particularmente en la ciudad de Bogotá.

Entre las investigaciones relacionadas sobre espacio público en el marco de la gestión urbana, muchas de ellas apuntan a realizar caracterizaciones en términos de necesidades humanas, mejoramiento de la calidad de vida, eficiencia del espacio

público, mecanismos de participación ciudadana, estudios de impacto, entre otras, Plazas, (2006); Pinto, (2010); Páramo, (2011); Rosero, (2007); Vidal, (2005); Ocampo, (2005).

Desde la mirada socio-espacial y normativa, las investigaciones enfatizan en aspectos como el análisis de las experiencias, procesos y resultados de la aplicación de la herramienta de gestión social, conocida como *zonas de transición de aprovechamientos autorizados* (Sierra, 2011); la evaluación del impacto que se genera en los actores del espacio público al introducir los espacios análogos (Burbano, 2007); el análisis de la multiplicidad de usos del espacio público y la diversidad social que este alberga (Ledezma, 2005); la exploración de los efectos de las intervenciones sobre el espacio público sin previo análisis de las necesidades de los usuarios (Plazas, 2006); el seguimiento de los procesos en la intervención arquitectónica de los parques vecinales y de bolsillo del Distrito Capital (Plazas, 2006); la exploración sobre las posibilidades de articulación de los instrumentos de gestión urbanos frente a las necesidades y expectativas de los ciudadanos en la proyección y generación de los nuevos espacios públicos de permanencia (Pinto, 2010); el rastreo del desarrollo urbano de Bogotá para contextualizar y comprender las distintas manifestaciones sociales características de la vida en público del habitante de la ciudad de Bogotá durante el siglo XX, mediante la presentación de aspectos urbanos y sociales destacados en la ciudad (Burbano, 2009); y el análisis de la experiencia de distintos protagonistas de la vida en público analizada bajo la perspectiva de cómo estos lugares, llamados socio-lugares, vienen transformando las relaciones sociales y la vida en público en general (Páramo, 2011).

Desde la mirada *jurídico-normativa*, se observa que se acentúa el interés en aspectos que tienen que ver con el seguimiento y la evaluación de los instrumentos de gestión dispuestos por la jurisprudencia urbanística colombiana, específicamente referida a los planes parciales (Rosero, 2007). En este mismo enfoque, se encuentra la investigación dirigida a explorar la norma de uso general para el diseño urbano de los diferentes equipamientos que se construyen en Bogotá (Vidal, 2008). Así también, está el estudio en el que se explora el tipo de instrumento normativo que se considera necesario implementar por parte de los entes territoriales para conciliar los derechos de propiedad privada, la función social y ecología de la propiedad en relación con el manejo de la ocupación indebida de antejardines (Rojas, 2010).

En lo que respecta a la *perspectiva educativa*, se ubica la exploración en acatamiento voluntario de las normas en el espacio público para contribuir a la cultura ciudadana (Ocampo, 2005). Esta investigación en particular muestra, de manera implícita en su análisis, el cuestionamiento sobre la normativa que lo regula al pretender identificar y profundizar en lo que determina que la gente que vive en Bogotá acate o no, voluntariamente, las normas de convivencia.

Ahora bien, al revisar la manera en que se realiza el acercamiento teórico conceptual al espacio público, se destacan, en los estudios, aproximaciones a partir de categorías teóricas, centrales; una de ellas, la del concepto de *lugar*. Concepto que, por considerarse transversal a las disciplinas, permite el acercamiento al estudio del espacio público desde una mirada que logra abarcar las diferentes relaciones que se

dan entre las personas y el ambiente. Se acentúa otra categoría teórica para el estudio del espacio público, definida bajo el concepto de *reglas*. En ella se mencionan los argumentos a partir de los cuales las personas acatan las normas de forma voluntaria en el espacio público en función de la cultura ciudadana. Se acotan otros conceptos para abordar la problemática en la que se inscriben los estudios sobre espacio público, entre los cuales se resaltan: capacidad de carga, apropiación del espacio público y percepción ambiental, en la medida en que el impacto de los equipamientos deportivos genere un efecto de estos tres conceptos en el espacio público.

Así, también, resulta interesante encontrar la preocupación por el concepto de territorio, sus componentes, dimensiones, demandas y necesidades, para analizar las repercusiones que tiene en el reordenamiento territorial.

Sobre las maneras de aproximarse al espacio público desde el punto de vista metodológico, se puede observar que las investigaciones se valen de distintas aproximaciones de acuerdo con el criterio del investigador para acercarse de la mejor forma a la problemática de interés. Por ejemplo, el estudio de caso, en el que se combinan fuentes de información cualitativa y cuantitativa, la investigación documental, las exploraciones de campo mediante recorridos por sectores de la ciudad, el trabajo de carácter histórico documental, la investigación con enfoque etnográfico y el uso de cuestionarios, uno de ellos, el que se sustenta en la teoría de facetas, con el que se estructuran y delimitan las observaciones que guían el diseño de la pregunta de investigación.

Desde la *relación entre investigación y gestión urbana*, los estudios desarrollados han dado lugar a propuestas y recomendaciones que se relacionan con la gestión. Este es el caso de la investigación de Burbano (2007), que propone elementos de gestión que contribuyan a la proyección de espacios análogos en la ciudad de Bogotá, D.C., y formula recomendaciones de tipo físico espacial y normativo para buscar la disminución de las tensiones en los espacios públicos con características comerciales.

Se encuentra también la investigación de Plazas (2006) en esta perspectiva, pues, a partir de su trabajo, da recomendaciones tendientes a la aplicación de normas referidas a los diseños de los espacios públicos vecinales, donde se reconozca la tradición social de las personas que ocupan los parques y se vinculen procesos de participación ciudadana.

De igual manera, se evidencia la relación entre el espacio público y la gestión urbana en el estudio de Vidal (2008), al derivar recomendaciones para el diseño de una normatividad general, direccionada a la organización de eventos en la ciudad y, de este modo, contrarrestar los problemas de circulación, accesibilidad, contaminación e inseguridad que se deriven de los equipamientos deportivos y de la ciudad.

En algunas investigaciones, la articulación con la gestión urbana se hace explícita en la formulación del problema y los objetivos de la investigación. Esto es posible observarlo en el estudio de Rosero (2007), que tiene como propósito “analizar las cesiones de espacio público en los planes parciales adoptados en Bogotá, con base en la política

establecida por el Plan de Ordenamiento Territorial y el Plan Maestro de Espacio Público” (p. 13).

El estudio de Pinto (2010) se ubica en esta perspectiva al centrarse en “valorar el nivel de correspondencia entre las necesidades, las expectativas de los ciudadanos y el diseño espacial de los espacios públicos (...)” (p. 18) y, a partir de ello, aportar insumos para formular recomendaciones de gestión que tengan en cuenta estos niveles de correspondencia.

De la misma forma, se puede ubicar el estudio que busca establecer, dentro del marco de la gestión urbana, el diseño conceptual de un instrumento que le permita a los entes territoriales dar solución al problema presentado por la ocupación indebida de las áreas de antejardín y proponer la conceptualización de un instrumento de gestión urbanística (Rojas, 2010).

Por su parte, Parra y colaboradores (2010) exploran el espacio público en relación con el comercio en la calle y resaltan, entre otros aspectos, el papel de la ciudadanía como el actor más importante frente al Estado y los comerciantes que se encuentran en el espacio público de Pereira. Los autores presentan algunas conclusiones derivadas del análisis del registro de vendedores informales en las zonas del centro y subcentro de la ciudad, donde se comenta sobre las aptitudes laborales, de formación, y expectativas de empleo de los vendedores informales y se finaliza con la sistematización del Plan de Manejo Integral de Ventas Informales en la ciudad de Pereira.

En esta misma dirección, se sitúan los trabajos en los cuales se explora el comportamiento ciudadano, la educación política, las formas urbanas arquitectónicas (Salcedo, 2010a) del espacio público en la ciudad de Cali, así como la propuesta de asumirse como una temática en las ciencias sociales y humanas (Salcedo, 2008a, 2008b), y el estudio de la cotidianidad dramática en el espacio público (Salcedo, 2010b), que aportan a la reflexión teórica sobre el campo referido al espacio público.

Aproximación a la investigación de espacio público en el marco de la pedagogía urbana. Como se ha mencionado anteriormente, otro de los marcos que se toma para hacer una primera aproximación a la investigación sobre espacio público en Colombia es el de la pedagogía urbana, entendida como el cuerpo de conocimiento que integra la teoría, los conceptos y las experiencias urbanas, orientados a la formación del ciudadano y al fortalecimiento de la identidad urbana mediante mecanismos no formales en el ámbito de la ciudad (Páramo, 2010).

Este acercamiento se lleva a cabo desde los estudios que han adelantado investigadores que asumen el espacio público como escenario educativo, a partir del cual se otorga importancia al significado que tiene la vida pública y de encuentro con los otros, que moldea los comportamientos de las personas en la medida en que funciona como un conjunto de oportunidades para el aprendizaje (Páramo, 2004).

Un ejemplo por mencionar es el movimiento de Ciudad Educadora, el cual busca facilitar el intercambio y difusión de las acciones educativas innovadoras en el medio urbano, que cuenta con el soporte de la Carta de ciudades educadoras propuesta en el Primer Congreso Internacional de Ciudades Educadoras, efectuado en Barcelona en 1990 (Ayuntamiento de Barcelona, 1990).

A una escala más local, se puede decir que el interés de pensar en la educación de la ciudadanía, así como en el fortalecimiento de la ciudad como medio o como objeto de educación, se ha convertido igualmente en eje político de recientes administraciones en el Distrito Capital de Bogotá. Es de recordar, por un lado, la primera administración de Antanas Mockus (1995-1998), cuyo plan de gobierno se llamaba 'Formar ciudad', desde el cual se desarrolló el programa de Cultura Ciudadana; y, por otro, la administración de Luis Eduardo Garzón (2005-2007), la cual adelantó el programa educativo denominado 'Bogotá, una gran escuela' (Burbano, 2014).

En el marco de estos cuestionamientos, el espacio público ha sido estudiado desde diversos enfoques, entre los que se logra identificar: *el histórico* (Páramo & Cuervo, 2006); (Páramo & Cuervo, 2009); (Parra, 2007); (Arango, 2007); (Castaño, 2010); *el educativo* (Moreno, 2009); (Melo, 2009); (Rincón, 2010); (Cuesta, 2010); (Rico, 2011); *el educativo y cultural* (Espinosa, 2009); *el social* (Parra & Torres, 2007); (Castellanos, 2010); (Villamizar & Rondón, 2007); (Montoya, 2011); *el socio-espacial* (Gómez, 2010); *y el normativo* (Montoya, 2010).

Los estudios que se ubican en el enfoque histórico exploran distintos aspectos, entre los que se destacan, la historia de las prácticas sociales situadas en el espacio público de la ciudad de Bogotá desde su fundación hasta el siglo XIX, así como la experiencia urbana de los bogotanos durante el siglo XX en el espacio público (Páramo & Cuervo, 2006, 2009).

Sumadas a estas investigaciones, se encuentran otras que dan lugar a exploraciones acerca de los usos del espacio público en la ciudad, a partir de una mirada histórica, desde las prácticas sociales y la memoria colectiva, en el período de 1910 a 1948 (Parra, 2007).

Al analizar el enfoque educativo en las investigaciones, se observa que este se encuentra orientado de distintas maneras. Así, por ejemplo, están los estudios que exploran el acatamiento de reglas de convivencia en el espacio público. En esta dirección, se ubica el estudio de las reglas que las mujeres y los hombres identifican y siguen en algunos lugares públicos de la ciudad de Bogotá, con el fin de establecer algunos parámetros que se puedan aplicar para el fortalecimiento de las competencias ciudadanas (Moreno, 2009a).

Complementan esta variedad de investigaciones, otros trabajos en la línea de estudios de casos muy relacionados con el espacio público y la movilidad, como el realizado por Cardona (2008) *Espacios de ciudad y estilos de vida: El espacio público y sus apropiaciones*, es un estudio en la localidad de Guarne en el que se indaga como el

espacio público facilita la movilidad de las personas –aceras, calles, senderos. El estudio encontró problemas que efectivamente inhiben el desplazamiento a pie de las personas y lo hacen no placentero, como el hecho de que las aceras sean angostas, o discontinuas, lo que es muy común en el municipio, por la inadecuada planeación de su construcción, escasez de espacios públicos, o la no inclusión de la población en su diseño y construcción. En su lugar este proceso ha sido más informal y espontáneo.

El trabajo *Espacio público, cultura y calidad ambiental urbana: Una propuesta metodológica para su intervención*, de Pinzón y Echeverry (2010), las autoras plantean que el espacio público como elemento estructural del sistema urbano en las ciudades ofrece grandes oportunidades de intervención para impactar la cultura y la calidad ambiental. Esta investigación logró, como parte de sus resultados, priorizar las 15 variables ambientales más importantes, a partir de las cuales se logra potencializar en el espacio público el mejoramiento de la calidad ambiental urbana y la cultura ambiental en ciudades intermedias. La intervención de las variables identificadas facilita la gestión municipal para el mejoramiento, la preservación y la conservación de este espacio en el marco de la construcción de ciudades más sostenibles.

Así mismo, puede reseñarse el trabajo *“Políticas públicas aplicadas al espacio público de Bogotá 2010 – 2014”*, realizado por Castillo (2012), en el cual se hace un recorrido desde lo que ha sido la normatividad colombiana para la regulación del espacio público, se analiza la política pública planteada por el gobierno nacional, señalando los planes programas y proyectos que la integran, determinando antecedentes, estado actual y

resultados esperados; dado que esta política está orientada a solucionar principalmente dificultades institucionales para el financiamiento, asistencia técnica, gestión, información y control del espacio público.

El trabajo *“Mecanismos de recuperación del espacio público: Guía de Mecanismos de Recuperación del espacio Público”*, auspiciado por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, se establecen las principales normas relacionadas con el espacio público en lo referente a las establecidas en la Constitución Política Nacional (artículos 82, 88), el Código Civil (artículos 674, 1005, acerca de los bienes públicos y las acciones populares), Ley 9 de 1989, y otras normas (Minambiente, 2005).

Con respecto a investigaciones realizadas acerca de la movilidad muchas de ellas se asocian a estudios de transportes, infraestructuras viales. Para destacar la investigación realizada por Alzate (2007) sobre *“Modelos para analizar el desarrollo del transporte urbano del Valle de Aburra con consideraciones económicas y ambientales”*. Los autores mediante una metodología basada en un modelo de optimización multiperiodo de mínimo costo y un modelo para la estimación de demandas de movimiento, evalúan diferentes escenarios de movilidad y políticas regulatorias de carácter energético y ambiental para el transporte urbano del área metropolitana del Valle de Aburrá. Se espera que la metodología y herramientas desarrolladas apoyen y orienten el proceso de toma de decisiones sobre el transporte urbano local hacia la disminución de la emisión de contaminantes a la atmosfera. La metodología se

considera de alta desagregación geográfica de la información para ayudar al proceso de planificación del territorio.

También se reseña la investigación realizada por Dangon, Jolly, Monteoliva y Rojas (2002) acerca de la *“Movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano”*. El estudio pretende ofrecer y compartir con la comunidad académica algunas reflexiones de sus autores sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. Aborda, sucesivamente, los siguientes temas: 1) una aproximación conceptual que dé cuenta del paso del transporte a la movilidad urbana sostenible e intente dar una definición de aquella; 2) la concepción de la movilidad tal como resulta de un análisis sumario de la Constitución colombiana; 3) las políticas públicas de movilidad y el dilema de las aspiraciones ciudadanas, es decir, la articulación entre la razón de ser de las políticas, la realidad de las ciudades, la condición ciudadana y la necesaria articulación para la toma de decisiones y 4) el “enfoque de oferta” como un marco para el diseño y la implementación de una política pública de movilidad desde la perspectiva del desarrollo humano, en oposición al tradicional “enfoque de demanda”. Finalmente, y a manera de conclusión, se plantean los principales desafíos para la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo urbano, tanto desde el desarrollo conceptual, como desde el punto de vista jurídico y político y desde la perspectiva de la planeación urbana con la implementación de un Plan de Movilidad Urbana con un enfoque de oferta.

Desde otra perspectiva es digno señalar la investigación realizada por Alcántara (2010) sobre el “*Análisis de la movilidad urbana: espacio, medio ambiente y equidad*”, el objetivo de esta investigación fue desarrollar una metodología de análisis de la movilidad de las personas en las ciudades. Sus propuestas, por lo tanto, buscan superar las limitaciones de los análisis tradicionales que involucran solamente aspectos de carácter técnico y directamente cuantificable, como la evaluación de flotas de automóviles en uso y cantidad de personas transportadas.

Por otro lado, la metodología propuesta en este estudio suma los aspectos sociales y económicos del análisis de la movilidad con el objetivo de investigar no sólo cómo las personas se mueven sino también cuál es la motivación que las lleva a hacerlo y las condiciones bajo las cuales se desplazan.

A los propósitos ya mencionados se agrega un análisis comparativo de las condiciones de movilidad de distintos grupos sociales como reflejo de la situación estructural de una sociedad. Valiéndose de estas herramientas de investigación, la metodología presentada en este estudio ofrece la posibilidad de verificar con mayor precisión y consistencia cómo se generan los impactos negativos de la movilidad y quiénes sufren sus consecuencias. Además, permite comparar indicadores clave de distintas ciudades con el fin de traer a la luz las diferencias entre sus sistemas de movilidad urbana y, consecuentemente, proveer una plataforma de decisiones más apropiada para la implementación de políticas públicas en torno a la movilidad (Vasconcellos, 2001 y 2008 citado por Alcántara, 2010).

En conclusión al revisarse la literatura acerca del espacio público y la movilidad, éstas han sido abordadas desde distintas perspectivas conceptuales y teóricas y con el aporte de varias disciplinas como la sociología, ingeniería, la arquitectura, la administración, primando enfoques interdisciplinarios y con unas variadas metodologías que combinan distintas técnicas y herramientas de investigación.

2.2 MARCO TEÓRICO Y CONCEPTUAL

Su construcción parte por revisar las distintas teorías y definiciones conceptuales relacionadas con las categorías centrales objeto de la indagación: Espacio Público y Movilidad. En efecto, se busca lograr una síntesis de las distintas concepciones y enfoques teóricos desarrollados por autores especialmente en los últimos años especialmente desde las disciplinas de la ingeniería, la arquitectura, la sociología, el eco urbanismo.

Es pertinente reconocer desde una perspectiva sociológica las teorías relacionadas con ciudad, espacio público, movilidad y ciudadanía y para ello, un referente obligado es el trabajo de (Wirth, 1938 como es citado por Mazza, 2009) acerca de lo que actualmente es la ciudad entendida a partir de tres categorías sociológicas: *size*, *density* y *heterogeneity*. Esto ha llevado desde los años 60 a replantear las teorías en torno a la ciudad, dando lugar a diversas escuelas como la neomarxista ortodoxa (Jacobs, 1969 como es citado por Mazza, 2009) y las teorías funcionalistas del “*zoning*”. En ese marco de discusión y controversia se ubica el trabajo de Lefebvre (1976 como es citado

por Mazza, 2009), con su teoría del derecho a la ciudad, desarrolladas por Harvey (2012) y Sassen (2002) en cita de Mazza, 2009.

Actualmente las teorías funcionalistas son objetos de revisión en lo referente al modelo de ciudad, crecimiento, transformaciones, convivencia, el uso de espacios públicos y la movilidad entre otros fenómenos urbanos asociados a la ciudad.

Por otro lado, el análisis de las relaciones entre globalización y planificación son materias de abordajes teóricos que conllevan a replantear las políticas públicas en materia de desarrollo urbano por parte de las distintas administraciones locales, regionales y nacionales. Aquí cabe mencionar los diversos enfoques en materia de espacios públicos, la extensión de la ciudad, los factores económicos de bienes y servicios, la gobernabilidad, entre otros, que son materia de abordajes por teóricos como Smith (2009); Sassen (2011) y Harvey (2012). La teoría del conflicto social que tratan las relaciones entre lo local y lo global a partir de los trabajos de Borja y Castelles (2004).

Así mismo, la mayor parte de las discusiones teóricas están relacionadas con los modelos de desarrollo urbano, haciéndose evidente la existencia de una dinámica territorial impulsada por los procesos de globalización (Smith, 2009) en un cuadro imperfecto de economía de mercado dominada por cuantos disponen de “rentas del monopolio” (para usar el lenguaje de Harvey, 2012).

Como parte del reconocimiento de los distintos modelos de desarrollo urbano en la era de la globalización es importante señalar los aportes desde “la urbanización difusa y discontinua”, mediante “productos urbanos” que van a constituir enclaves o parques temáticos consagrados al comercio, o bien áreas degradadas o marginales (Musí, 2004 como es citado por Mazza, 2009). Los procesos de urbanización generadores de “espacios contenidos”, salpicados de *shopping small* en función del espacio-tiempo que separa los lugares de la centralidad (Davis, 1993). La ciudad densa, de la construcción de centralidades múltiples (Busquets, 2004 como es citado por Mazza, 2009).

Hay un reconocimiento en los distintos enfoques teóricos y autores en reconocer el desequilibrio entre demanda y oferta de espacio público, la causa es la saturación, el uso impropio, la expansión de la población acompañada de dos fenómenos: La persistencia del método urbanístico del “*zoning*” y la ingeniería del tráfico.

Respecto a la identidad funcional y morfológica del espacio público es posible individuar tres concepciones principales. La primera neofuncional, tiende a ampliar el espacio previendo un complejo sistema medioambiental (Ascher, 2006 como es citado por Mazza, 2009). La segunda morfológica, el espacio público es ante todo un envase (Busquets, 2004), es una representación estratificada de los caracteres “identitarios” de la ciudad. La tercera heterotópica (Foucault, 1998 citado por Mazza, 2009), se constituye como un espacio antipolar respecto a la ciudad, que pretende revocar y negar las lógicas urbanas revelando un orden distinto de la ciudad (Borja, 2003).

En ese amplio marco referencial teórico del concepto de espacio público, es de carácter polisémico. Son muchas las definiciones y conceptualizaciones que se le dan, van desde visiones disciplinarias e interdisciplinarias conjugadas desde la sociología, la historia, la ingeniería, la arquitectura el eco urbanismo pasado por la gestión pública y lo jurídico.

La definición más elemental de espacio hace referencia a la parte que ocupa un objeto sensible, la capacidad de un terreno o la extensión que contiene la materia existente. Por su parte el termino público, proviene del latín *publicus*, es un adjetivo que permite nombrar aquello que resulte manifiesto, notorio, sabido o visto por todos, y aquello que pertenece a la sociedad y es común del pueblo.

Así tenemos que para Mela (1996) citado por Mazza 2009, espacio público es un territorio no apropiable por nadie: es un punto de encuentro en el cual todos pueden alegar los mismos derechos. Una calle, una plaza, un parque municipal son de todos y de ninguno en particular; establecer contacto en esos lugares no significa ciertamente ver anuladas las desigualdades sociales, pero, por lo menos, significa encontrarse en un terreno neutro, que no predetermina el éxito de la confrontación.

Para Roa (2012) el espacio público corresponde a aquellos territorios de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente (como un derecho), ya sean espacios abiertos como plazas, calles, parques, etc., o cerrados como

bibliotecas públicas, centros comunitarios, etc., para la autora el concepto está enmarcado por una dimensión territorial, política, social, económica y cultural.

Para Kuri (2015), es el espacio social y simbólico percibido, vivido y apropiado por individuos y grupos diferentes, que tienen un papel activo en la definición del orden urbano y en la producción de la forma, la estructura y las actividades socioeconómicas y político-culturales.

Otros como Carrión (2014) creen que el concepto es contenedor de la conflictividad social, que contiene distintas significaciones dependiendo de la coyuntura y de la ciudad de que se trate.

Para Filipe (2014), es un lugar de expresión política y social, de interacción y modos de la vida cotidiana de una sociedad, que se expresa igualitaria desde una perspectiva teórica.

Bajo este contexto, y exclusivamente para los fines del desarrollo urbano o territorial, la Ley 9ª de 1989 y el Decreto 1504 de 1998 definen el espacio público como:

El conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que

trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes (Artículos 5° y 2°, Decreto 1504 de 1998).

En tal sentido, según el Decreto 1504 de 1998, el espacio público está integrado por la suma de elementos constitutivos naturales, artificiales y complementarios.

En síntesis el espacio público es un concepto propio del urbanismo que, a veces, se confunde (erróneamente) con las zonas verdes, los equipamientos, o el sistema de viabilidad, pero es también utilizado en filosofía política como lugar de representación y de expresión colectiva de la sociedad.

En la presente investigación se entiende por espacio físico el conjunto de calles, andenes y aceras de la zona céntrica de Sincelejo en un perímetro comprendido, a groso modo, entre las calles 19 y 25 y las carreras 16 y 23, ocupadas o no por vendedores ambulantes y estacionarios y moto taxistas estacionados en las aceras y lugares públicos del sector.

Así mismo se entiende por vendedores ambulantes a todas aquellas personas que obtienen un beneficio económico por realizar su actividad comercial en el espacio público sin generarle a la ciudad una retribución a cambio.

Por otro lado, vendedores estacionarios son aquellos vendedores callejeros que se instalan con los bienes, implementos y mercancías que aplican a su labor en forma fija,

en un determinado segmento del espacio público, excluyendo el uso y disfrute del mismo por las demás personas de manera permanente, de forma que la ocupación del espacio subsiste aún en las horas en que el vendedor se ausenta del lugar; por ejemplo, mediante una caseta o un toldo.

Los vendedores semiestacionarios, son aquellos vendedores callejeros que no ocupan de manera permanente un área determinada del espacio público, pero no obstante, por las características de los bienes en su labor y las mercancías que comercializan, necesariamente deben ocupar en forma transitoria un determinado segmento del espacio público; por ejemplo, el vendedor de perros calientes y hamburguesas, o quienes empujan carros de fruta o de comestibles por las calles.

Finalmente por Mototaxismo se entiende en la presente investigación como aquella actividad de tipo informal de prestación del servicio de transporte público motorizado carente de regulación.

2.2.1 Movilidad y transportes categorías de análisis presentes en la investigación

También merece referenciarse en la presente investigación los conceptos de movilidad y transporte como categorías de análisis derivadas de la ocupación del espacio público, por lo tanto, esto lleva a revisar las diversas teorías y autores representativos que se han dedicado al estudio del tema y en específico a la ciudad en un mundo globalizado.

En efecto, como lo afirma Kaufmann (2008), “las ciudades se alimentan, cambian y se reproducen a partir de la movilidad de su habitantes” (p. 119), por tanto, la construcción de este concepto no ha sido simple, por el contrario, existen varias aproximaciones con significados y abordajes diversos.

En consideración a la tarea de comprender la significación y los distintos abordajes sobre movilidad y transporte, son referentes obligados a tener en cuenta, los planteamientos que hace la Comisión de Comunidades Europeas, (2007) y el Programa de Medio Ambiente de la Obra Social Caja Madrid (2010), cuando sostienen:

[...] un nuevo concepto de movilidad urbana supone aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transportes públicos y organizar la “comodidad” (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y los modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente. Por último, significa también reconciliar los intereses del transporte de mercancías y del transporte de pasajeros, con independencia del modo de transporte utilizado (p 4). Para el Programa de Medio Ambiente de la Obra Social Caja Madrid [...], la movilidad no es sino un medio para permitir a los ciudadanos, colectivos y empresas acceder a la multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la ciudad. Su objetivo es que los ciudadanos puedan alcanzar el destino

deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad y de la forma más autónoma y rápida posible. La movilidad no es sinónimo de transporte. El transporte es solo un medio más para facilitar la movilidad ciudadana. Dar solución a los problemas de tráfico, no es solucionar la movilidad urbana. Las políticas de movilidad tienen que ofrecer soluciones a todos los ciudadanos: peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, usuarios del transporte público, automovilistas [...]. Para lograr la máxima eficiencia y reducir las necesidades de desplazamiento es más importante “crear cercanía”, es decir, que se pueda estudiar, comprar, trabajar y divertirse cerca del lugar de residencia, que “producir transporte”. (2010, p. 20).

Por otro lado, Kaufmann (2008), plantea desde la sociología, dos aspectos interesantes sobre la movilidad. Primero, que “el desplazamiento, entendido como cruce del espacio, se vuelve movilidad cuando implica también un cambio social, es decir, un cambio de rol, de función o de estado en la persona que lo realiza” (2008, p. 122). Segundo, se ha propuesto tratar el tema a partir de tres dimensiones: el campo de los posibles, las aptitudes para moverse y los desplazamientos.

Según Kaufmann (2008), el campo de lo posible corresponde a un campo de oportunidades para la movilidad, como son las redes sociales disponibles, las redes de infraestructuras de transporte, las redes de telecomunicación, los desarrollos urbanos, los territorios institucionales, los mercados laborales, las instituciones y las leyes que rigen las actividades humanas. Las aptitudes para moverse o “motilidad” como el

conjunto de factores que permiten ser móvil en el espacio, es decir, las capacidades físicas, el ingreso, las aspiraciones a la sedentaridad o a la movilidad, los sistemas técnicos de transporte y su accesibilidad. Los desplazamientos corresponden al “acto de cruzar el espacio”. Pueden ser orientados o no y se desarrollan entre un origen y uno o varios destinos.

De otro lado, al considerar las condiciones sociales, políticas, económicas y culturales presentes en la movilidad, tres grandes condiciones se hacen evidentes. La primera la que se centra en las necesidades de las personas y a su accesibilidad. La segunda relativas a la sostenibilidad ambiental de los medios de transportes y la tercera a la articulación de los distintos modos de transporte que se ofrecen.

En cuanto a las condiciones de desplazamientos y accesibilidad, “la movilidad podría incluirse dentro de los bienes sociales primarios” (IDH, 2008, citado por Dangond y Monteoliva (2011). Según Dupuy y Herce (2009) citado por las mismas autoras, “la movilidad debe entenderse como un derecho [...], el derecho de todo el mundo a ir a todas partes”, [un derecho] “inherente a la condición de ciudadano” (p. 11).

En la misma perspectiva se reseña el planteamiento de Acevedo (2008), quien considera que la inmovilidad, no es otra cosa que “la imposibilidad de acceder a los bienes y servicios de la ciudad, debido al alto costo del transporte” (p. 12). Así mismo, considera que el sistema de movilidad de una ciudad es la sumatoria de infraestructuras, equipos, servicios reglas de juego e instituciones públicas y privadas

que interactúan para permitir el movimiento de bienes y personas de acuerdo a sus deseos y necesidades. En términos muy esquemáticos, el sistema constituye la oferta del servicio, que debe responder adecuadamente a la demanda del servicio.

Para Herce (2009), “transporte” y “movilidad” no son términos sinónimos. El primer concepto implica dispendio de energía y, por tanto, creación de infraestructuras especializadas para intentar abaratar el costo del viaje; y, por el contrario, el segundo supone atención a las formas más autónomas de desplazamiento, oferta de alternativas posibles, gestión del gasto energético y del espacio desde una perspectiva más amplia que la de la recuperación del coste invertido.

No podría faltar el planteamiento de Rogers (2001), acerca de la movilidad sostenible, el consumo de los recursos naturales supera de lejos la capacidad natural de la tierra de recuperarse y producirlo de nuevo. Las ciudades, entonces, ejercen una presión muy fuerte sobre el medio ambiente, debido principalmente a su crecimiento descontrolado y la demanda de sus habitantes por espacio físico, materias primas y productos alimenticios, entre otros. En este ambiente, durante años, muchas ciudades se desarrollaron sin planeación, buscando solo satisfacer las necesidades inmediatas.

Cada día hay más presión por parte de la comunidad, para que se incluya en la agenda política, la reducción de viajes motorizados y se busquen alternativas innovadoras para abordar la circulación vehicular, se priorice el transporte público y se reduzcan las tarifas (Rojas, 2008), este abordaje amplió de la movilidad permite la inclusión de

variables dirigidas a garantizar los desplazamientos de las personas y el acceso al espacio urbano, pero reduciendo o poniendo límites a su impacto en el medio ambiente.

Como consecuencia de la presión ciudadana cobra fuerza el concepto de ciudadanía, Suárez (2005), “lo cual conlleva a la pertenencia e identidad que posibilitan la construcción de territorialidad, a los derechos relativo a la igualdad abstracta ante la ley y a la participación ciudadana en el gobierno” (p. 44).

Por otro lado, en lo atinente al diseño y la implementación de una política pública de movilidad desde la perspectiva del desarrollo humano es interesante señalar la planificación de la movilidad y el enfoque de oferta y el enfoque de demanda (Herce, 2009):

[...] el enfoque denominado “de demanda” busca predecir la cuantía de [la] demanda de desplazamientos, de [los] viajes pendulares residencia-trabajo, recurrentes en su comportamiento espacial y temporal, para poder dimensionar las redes de transporte, a fin de evitar un estrangulamiento funcional del sistema (2009), [mientras que en] el enfoque denominado de “oferta”, más allá de la existencia de una demanda cuantificable de movilidad, lo que se está buscando es cómo dirigir y gestionar su expresión espacial sin que queden marginados o desatendidos algunos grupos y motivos significativos de desplazamientos.

Y todo ello, con la perspectiva final de disminuir los costes medioambientales, económicos y sociales que el sistema urbano soporta por este motivo (pp. 97-121).

Un examen minucioso del texto de Herce (2009), permite concluir que, para él, las diferencias entre los dos enfoques son de dos tipos: 1) el orden lógico diferente dado a tres categorías fundamentales en la planificación: las redes de infraestructuras de transporte, la localización de las actividades urbanas (vivienda, actividades productivas, comercio y servicios, etcétera) y las relaciones o flujos de desplazamientos en el espacio físico que resultan de la localización diferente de estas actividades; 2) unas consideraciones diferentes en cuanto a la demanda de desplazamientos por tomar en cuenta, como a las condiciones de accesibilidad y de costes de la oferta de infraestructuras en respuesta a esta demanda que, al final, tienen importantes consecuencias a la hora de planificar infraestructuras de transporte.

En resumen, se podría decir que, en el enfoque de oferta, las infraestructuras de transporte van a determinar la localización de las actividades y, entonces, los flujos de desplazamiento.

En cuanto a la demanda de desplazamientos se puede indicar que el enfoque de demanda es un enfoque en términos de transporte que tiende a considerar solo algunos modos de desplazamiento (principalmente, vehículos automotores y transporte

masivo) y, por ende, solo algunas infraestructuras sobre los cuales se soportan estos modos (por ejemplo, respectivamente, vías rápidas y sistema de metro).

Por el contrario, adoptar un enfoque de oferta lleva, de una parte, a ampliar el abanico tanto de la demanda como de la oferta de desplazamientos (tomando en cuenta los que se hacen a pie y por bicicleta) y, de otra, a tomar en cuenta las condiciones de accesibilidad y de costes de todo tipo de dicha oferta, es decir, significa ponerse en una perspectiva de movilidad urbana centrada en el ciudadano y no en un “consumidor” o un “usuario” de una infraestructura de transporte.

Así, y de manera a priori, se podría decir que, mientras el enfoque de demanda se centra sobre las infraestructuras y su dimensionamiento, el enfoque de oferta parte de las necesidades de las personas en cuanto a desplazamientos y busca ofrecerles un portafolio de infraestructuras que les permita satisfacer estas necesidades.

En cuanto a las consecuencias de seguir un enfoque de oferta a la hora de planificar infraestructuras de transporte Herce (2009), después de proceder a un análisis crítico de los modelos de demanda, indica:

[...] [El] sustrato teórico [del enfoque de oferta] es el mismo que el del análisis territorial planteado sobre la teoría de redes [la cual] entiende el espacio desde una concepción relacional, en la que es la conexión entre puntos del espacio la que les da existencia, porque al permitir

interrelaciones entre ellos proporciona la aparición de actividades en su entorno (Herce, 2009, pp. 97-98).

En síntesis, la literatura sobre la movilidad y el transporte muestra una transición hacia enfoques más ampliados y con énfasis en las personas más que los medios de transporte, e incluso se consigna un cambio en el paradigma de pensamiento, del transporte a la movilidad (Miralles- Guasch, 2002, citado por Gutiérrez, 2012).

Cabe señalar que la sociología urbana es una fuente fundamental de producción teórica sobre movilidad, y obras clásicas como las de Castells (1974), Topalov (1979) o Lefebvre (1968) citados por Gutiérrez (2012), las cuales siguen siendo pilares del esquema conceptual. Hoy los análisis se actualizan y avanzan desde un estudio centrado en las relaciones de trabajo hacia otras relaciones sociales de producción y reproducción social; y desde las clases sociales hacia grupos sociales concretos (Gutiérrez, 2012).

También la literatura sobre movilidad proveniente de la Geografía Humana se actualiza y avanza hacia una revalorización de los estudios culturales. Inscriptos en el contexto del “achicamiento de las distancias” y la consecuente homogeneización cultural, ponen énfasis en lo particular, lo múltiple y lo diverso, frente al énfasis tradicional puesto en lo estructural, lo general y la totalidad (cuestiones tales como la lógica económica del capitalismo o del Estado, por ejemplo). Se trata de recuperar lo subsumido o no considerado por las “grandes narrativas”, revelando su importancia tanto social como

cognitiva, para mejorar la comprensión de los mecanismos a través de los cuales se realizan y especifican las cuestiones estructurales (Zusman et al., 2011).

Si bien ambas disciplinas convergen en recuperar la dimensión cultural y la visión subjetiva en los análisis, el esquema conceptual en movilidad urbana mantiene algunos vacíos. Uno de ellos es el predominio de la visión material del territorio sobre la subjetiva. Los estudios provenientes de la Geografía Humana recogen la visión subjetiva del territorio pero se enfocan en la movilidad de la globalización de manera genérica, más a escala interurbana, regional y mundial que a escala urbana; o bien en la movilidad más larga en términos de permanencia o de distancia (la residencial o turística, por ejemplo). Los provenientes de la Sociología se enfocan en la movilidad urbana y cotidiana y recogen la visión subjetiva del desplazamiento, pero sostienen una visión material del territorio (Zusman et al., 2011; Kaufmann, 2002).

En cada una de las definiciones relacionadas con movilidad y transporte, están presentes dimensiones conceptuales propias de disciplinas como la sociología, economía, ingeniería, arquitectura y otras relacionadas con el estudio de la ciudad. Muchas de estas definiciones guardan posturas comunes y otras enfatizan diferencias de acuerdo a la perspectiva teórica de interés.

Para autores como Boareto, (2003), citado por Dangond (2006), “el termino movilidad hace referencia a una noción ampliada de infraestructuras y sistemas de transporte, en la cual se privilegian los sistemas públicos, el espacio público y los medios de

transporte individuales como la bicicleta y el desplazamiento a pie" (p. 49). Frecuentemente relaciona las fuentes energéticas y los sistemas ecológicos globales.

Para Urry (2000) por el contrario el concepto de movilidad está asociado al transporte, el uso de tecnologías que socavan la distinción entre transporte y comunicación, reconfigurando las relaciones a distancia entre las personas.

Otros como Kaufman et al (2008), privilegian la relación y las interdependencias entre la movilidad espacial y la movilidad social, inventando el término 'motilidad' para describir "la capacidad de entidades (bienes, información o personas) de ser móviles en el espacio geográfico y social", o de acceder y apropiarse de esta capacidad en circunstancias propias.

Bauman (2002) y Sager (2005) entienden la movilidad como el potencial del desplazamiento sin límites, con profundas consecuencias para la planificación del transporte al socavar la posibilidad de proyección y predicción de patrones de movimiento.

Autores como Frick, (2011) citado por Giménez (2016), afirman que la movilidad es la relación entre alojamiento y movimiento, generado a partir de tres aspectos definidos por los lugares y la red, en la ciudad considerada como organización constructivo – espacial las dinámicas, los componentes topológicos y la configuración. Aspectos que determinan la capacidad de la ciudad de otorgar, por medio del grado de accesibilidad y

de sinergias espaciales, usos, significados o representaciones a los lugares, fragmentos espaciales o áreas en la red, en la concepción de los mismos por parte de los habitantes, y por ende, una importancia en las actividades que se llevan a cabo en el ámbito urbano.

Para Hanson y Giuliano (2004) citado por Ariza (2010), la movilidad es entendida como la “habilidad de moverse entre los diferentes sitios de la actividad” (p. 13). Se utilizan como indicadores comunes del nivel de movilidad, el tiempo que le toma a una persona viajar de un punto a otro o el número de viajes que una persona realiza al día.

El concepto de movilidad en la normativa colombiana no es explícito. Algunas disposiciones constitucionales permiten ubicar el tema de la movilidad como un derecho que, garantizado, contribuye al mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos. Desde la perspectiva del Estado, podría afirmarse que la movilidad constituye, además, un servicio público, cuya regulación le corresponde al Congreso Nacional y que puede distinguirse del tránsito y del transporte.

En cuanto a la condición de servicio público y su relación con el mejoramiento de la calidad de vida, la Carta Política señala en su artículo 334 que el Estado tiene la obligación de “conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes [...] y de preservar un ambiente sano”, entre otras cosas.

En la presente investigación se entiende por movilidad, el derecho que tienen los ciudadanos de Sincelejo a desplazarse libremente y sin obstáculos en la zona céntrica de Sincelejo y no estén afectados por la ocupación de vendedores ambulantes, semiestacionarios, estacionarios y el parqueo de moto taxistas que ejercen un trabajo informal como también vehículos de transportes público y privado.

CAPTULO TRES: TÉCNICAS DE RECLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

3.1 DEFINICIÓN DE INSTRUMENTOS

Para dar cumplimiento y respuesta a la pregunta ¿cómo influye la situación actual de ocupación del espacio público por ventas ambulantes y moto taxis de la ciudad de Sincelejo en la movilidad urbana en el caso de su zona céntrica? y en consonancia con los objetivos de investigación, a continuación se detallan los instrumentos utilizados.

3.1.1 La encuesta

Una de las técnicas del *enfoque cuantitativo* abordada en esta investigación es la encuesta, la cual se define como la aplicación de un procedimiento estandarizado para recabar información de una muestra amplia de sujetos. El instrumento básico para la recogida de la información lo constituye el *cuestionario*.

De acuerdo con los objetivos de esta investigación, se aplicó la encuesta a una muestra estratificada de acuerdo con el censo de vendedores informales del centro de la ciudad de Sincelejo y Mototaxistas también ubicados en el centro de la ciudad.

Se trató de una encuesta diagnóstica por cuanto las necesidades que se lograron identificar en cada uno de los grupos participantes se traducen en las características

sociales, económicas y políticas además de percepciones específicas sobre la movilidad, la seguridad y la reubicación. El cuestionario utilizado fue el siguiente:

Figura 1. Formato de encuesta.

FACULTAD DE CIENCIA POLÍTICA Y RELACIONES INTERNACIONALES UNIVERSIDAD NACIONAL DE ROSARIO MAESTRIA EN GESTIÓN PÚBLICA	
LAS DINAMICAS DE OCUPACION DEL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE SINCELEJO Y SU INFLUENCIA EN LA MOVILIDAD URBANA: EL CASO DE LA ZONA CENTRICA	
ENCUESTA DIRIIDA A VENDEDORES AMBULATES, ESTACIONARIOS Y SEMIESTACIONARIOS Y MOTOTAXISTAS DEL CENTRO DE LA CIUDAD DE SINCELEJO	
PREGUNTAS	RESPESTAS
1	¿Qué edad tiene? Entre 15 y 25 <input type="checkbox"/> Entre 26 y 35 <input type="checkbox"/> Entre 36 y 45 <input type="checkbox"/> Mayor de 45 <input type="checkbox"/>
2	Estado civil Casado <input type="checkbox"/> soltero <input type="checkbox"/> Unión libre <input type="checkbox"/>
3	¿Cuántos Hijos tiene?
4	Tipo de vivienda
5	¿En qué barrio o sector de la ciudad vive?
6	¿Qué nivel de estudios tener usted? Primaria y/o básica <input type="checkbox"/> Bachiller <input type="checkbox"/> Técnico <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>
7	¿Qué nivel de estudios tienen sus hijos? Primaria y/o básica <input type="checkbox"/> Bachiller <input type="checkbox"/> Técnico <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>
8	¿Qué nivel de estudios tienen su conyugue? Primaria y/o básica <input type="checkbox"/> Bachiller <input type="checkbox"/> Técnico <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/>
9	¿Quién lo acompaña en su actividad económica? Trabaja solo <input type="checkbox"/> Conyugue <input type="checkbox"/> Hijos <input type="checkbox"/> Empleados <input type="checkbox"/>
10	¿Qué actividad económica realizaba anteriormente?
11	¿Por qué dejo su actividad económica anterior? Razones
12	¿Qué tiempo tiene en su actividad económica actual?
13	¿Su negocio y/o vehículo es propio?
14	Tipos de productos o servicios que usted vende: Canasta familiar <input type="checkbox"/> Ropa y/o enseres <input type="checkbox"/> Papelería <input type="checkbox"/> Transporte en Moto <input type="checkbox"/> Otros <input type="checkbox"/>
15	Ingresos aproximados mensuales en pesos colombianos \$
16	Egresos aproximados mensuales en pesos colombianos \$
17	¿Cómo considera su actividad económica? Excelente <input type="checkbox"/> Buena <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/>
18	¿Influyen las normas y leyes en su actividad económica? Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
19	¿Conoce que leyes regulan su actividad económica? Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
20	¿Ha recibido capacitación relacionada con las normas y leyes que regulan su actividad económica? Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
21	¿Cómo percibe la movilidad en el centro de Sincelejo? Segura <input type="checkbox"/> Insegura <input type="checkbox"/> Riesgosa o Compleja <input type="checkbox"/> Mala <input type="checkbox"/>
22	Cree usted que su trabajo afecta a otros? De que manera?
23	¿Le gustaría ser reubicado? Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
24	Le gustaría ser organizados oficialmente con parqueos y turnos? Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
25	¿En qué lugares les gustaría reubicarse y/o organizarse?

Fuente: Elaboración Propia

3.1.2 La entrevista

La entrevista es una técnica de gran utilidad en la investigación cualitativa para recabar datos; se define como una conversación que se propone un fin determinado distinto al simple hecho de conversar. Es un instrumento técnico que adopta la forma de un diálogo coloquial. Canales (2006) la define como "la comunicación interpersonal establecida entre el investigador y el sujeto de estudio, a fin de obtener respuestas verbales a las interrogantes planteadas sobre el problema propuesto" (p. 242), para complementarla se propone, el uso de otro tipo de estímulos, por ejemplo visuales, para obtener información útil para resolver la pregunta central de la investigación (Díaz, Torruco, Martínez, & Varela, 2013).

Se argumenta que la entrevista es más eficaz que el cuestionario porque obtiene información más completa y profunda, además presenta la posibilidad de aclarar dudas durante el proceso, asegurando respuestas más útiles.

La entrevista es muy ventajosa principalmente en los estudios descriptivos y en las fases de exploración, así como para diseñar instrumentos de recolección de datos (la entrevista en la investigación cualitativa, independientemente del modelo que se decida emplear, se caracteriza por los siguientes elementos: tiene como propósito obtener información en relación con un tema determinado; se busca que la información recabada sea lo más precisa posible; se pretende conseguir los significados que los informantes atribuyen a los temas en cuestión; el entrevistador debe mantener una

actitud activa durante el desarrollo de la entrevista, en la que la interpretación sea continua con la finalidad de obtener una comprensión profunda del discurso del entrevistado). Con frecuencia la entrevista se complementa con otras técnicas de acuerdo a la naturaleza específica de la investigación (Díaz, Torruco, Martínez, & Varela, 2013).

Para el caso de esta investigación desde su metodología fue identificada la necesidad de realizar entrevistas a actores claves como son el alcalde y algunos secretarios de despacho, quienes aportaron su percepción con relación a temas como la movilidad y la ocupación del espacio público en el centro de Sincelejo. Las preguntas orientadoras que se plantearon son las siguientes:

Tabla 2. Preguntas orientadoras para entrevista con actores claves.

Ítem	Preguntas
1.	¿Cuáles cree usted son las principales características de la población que se dedica al mototaxismo y vendedores ambulantes, estacionarios y semiestacionarios del centro de Sincelejo?
2.	¿Por qué cree usted que estas personas se dedican a esta actividad informal?
3.	¿Cuánto cree usted que se gana mensualmente estas personas que se dedican a estas labores?
4.	¿Qué acciones conoce usted que se han adelantado desde la institucionalidad para mejorar estas condiciones?
5.	¿Cree usted que la reubicación de vendedores es una solución? ¿Por qué?
6.	¿Cree usted que la organización de parqueos y la generación de turnos para mototaxistas es una solución? ¿Por qué?
7.	¿Desde su posición usted considera que estas personas tienen conocimientos necesarios para entender temas legales y normativos?
8.	¿Qué oficinas trabajan en pro de la movilidad en el centro de Sincelejo y que roles cumple cada una?
9.	¿Existe un proyecto, programa o plan que contemple acciones concretas para mejorar la movilidad? ¿En qué consiste?

Fuente: Elaboración propia.

Se complementaron las tres técnicas de información relacionadas anteriormente con la utilización de una Guía de análisis documental (Cruz, 2005) para el estudio de la normativa y las diversas herramientas legales que regulan el espacio público en el orden nacional, regional y local. Para tal fin la documentación fue clasificada, ordenada y jerarquizada atendiendo a los objetivos de la investigación. Revisada y analizada la información los aspectos pertinentes se retomaron y se elaboró un resumen con la técnica de la reseña de documentos.

3.2 Técnicas de análisis

Cuando se obtuvo toda la información se procedió a su análisis e interpretación. Para ello, se tuvo en cuenta como validez la triangulación de la información (Betrian et.al, 2009). Primeramente se procedió al proceso de tabulación y sistematización de la información y en este aspecto se recurrió al apoyo de diversas herramientas como el *Statistical Package for the Social Sciences* (SPSS), los protocolos y reseñas de documentos. En segundo lugar, se procedió a la utilización de diversas técnicas de análisis, que apuntaban a la presentación de los resultados, su análisis e interpretación, los cuales se presentaran atendiendo a cada objetivo específico, sus categorías y unidades de análisis. Finalmente en el acápite de análisis y discusión de resultados se confrontaron con los referentes del marco teórico que orientaron la investigación.

CAPITULO CUARTO: RESULTADOS

4.1 CONTEXTO DEL DIAGNÓSTICO Y APLICACIÓN

Sincelejo es un municipio colombiano, capital del departamento de Sucre. Está ubicado al noroeste del país, en la Región Caribe colombiana exactamente en la sub-región Montes de María en el departamento de Sucre. El municipio es la capital de Sucre desde 1966, cuando este territorio fue declarado departamento.

Sincelejo está regido por un sistema democrático basado en los procesos de descentralización administrativa generados a partir de la proclamación de la Constitución Política de Colombia de 1991. A la ciudad la gobierna un alcalde (poder ejecutivo) y un Concejo Municipal (poder legislativo).

El alcalde de Sincelejo es el jefe de gobierno y de la administración municipal, representando legal, judicial y extrajudicialmente al municipio. Es un cargo elegido por voto popular para un periodo de cuatro años. Entre sus funciones principales está la administración de los recursos propios de la municipalidad, velar por el bienestar y los intereses de sus conciudadanos y representarlos ante el Gobierno Nacional, además de impulsar políticas locales para mejorar su calidad de vida, tales como programas de salud, vivienda, educación e infraestructura vial y mantener el orden público.

Las principales actividades económicas del municipio de Sincelejo se centran en la economía regional aunque tienen una permanente conexión con el mercado nacional y giran alrededor de la ganadería, el comercio y la agricultura. Por la excelente calidad de su ganado vacuno de alta selección, Sincelejo ha sido llamada la “Capital Cebuista de Colombia”; cuenta con una magnífica cría, levante y ceba de animales de excelentes condiciones para el consumo en los mercados regionales; la lechería, en menor escala, es también importante dentro del primero de los renglones económicos del municipio.

El comercio, muy recurrente en su historia, se ha transformado en una actividad dominante hasta convertirse en un núcleo de la actividad económica regional. Las principales cadenas de almacenes han colocado sedes en sitios estratégicamente selectos para albergar compradores de 7 municipios circunvecinos, lo que constituye el acontecimiento histórico-económico más importante en los últimos 40 años. Los servicios, especialmente los gubernamentales, por ser Sincelejo la capital administrativa del departamento de Sucre, son claves como complemento de las actividades primordiales del sector agropecuario y comercial. La agricultura, basada en la pequeña producción, tiene la virtud de implantar bajos precios en los comestibles de uso popular, aunque comparada con la ganadería y el comercio es apenas una actividad económica secundaria, se destaca la producción de maíz, yuca, ñame y plátano.

La industria que apenas empieza a despertar en la ciudad, cuenta con algunas fábricas de productos alimenticios, confecciones, calzado y procesamiento de maderas

especialmente; se destaca la gran vocación microempresarial del municipio que se convierte en la perspectiva futura más promisoría del municipio en el corto y mediano plazo.

Desde finales de la década de los 90, Sincelejo ha vivido un periodo de profundas transformaciones sociales. La crisis económica nacional del 99, conllevó a un porcentaje histórico de desempleo subjetivo en la ciudad del 40,3%, según cifras del DANE. A partir del recrudecimiento de los encuentros bélicos entre el ejército y los grupos al margen de la ley, ésta capital se convierte en el segundo municipio de mayor recepción de población desplazada en Colombia en 2005, recibiendo un poco más de un 20% de su población, en cifras reportadas por la CEPAL. En el periodo electoral 2006 – 2010, el gobierno local se ve infiltrado por la ilegalidad con 35 funcionarios públicos del departamento procesados por algún nexo con un grupo paramilitar. Y en cifras de 2014, Sucre cuenta con 829 excombatientes desmovilizados en proceso de reintegración social, económica y comunitaria, en su mayoría en la ciudad de Sincelejo (Espinosa A. , 2015).

Según, Sánchez (2011) del Centro Económico de Estudios Regionales del Banco de la República, el mototaxismo representa una manifestación particular del grado de informalidad que caracteriza al mercado laboral colombiano. Dentro de una sociedad fracturada como la Sincelejana, el mototaxismo se ha convertido en uno de los

fenómenos sociales y económicos más recurrentes, como mínimo el “40% de la población económicamente activa se dedica a dicha actividad, lo que lleva a que las vías de tránsito de la ciudad se caractericen por una desorganización general del sistema de transporte público” (p. 1).

Con relación a las ventas informales, no es menos desesperanzador, de acuerdo al censo de ocupantes del espacio público realizado por METROSABANAS, en 2018, sólo en el centro de la ciudad existen 508 vendedores informales de los cuales 31 son vendedores ambulantes, 396 son estacionarios y 81 son semiestacionarios, algunos de ellos con más de cuatro personas apoyando su trabajo diario informal.

Para el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en 2018, la tasa de desempleo de Sincelejo fue de 9.9% una de las más bajas del país, razón por la cual muchos columnistas, investigadores y demás actores interesados en el tema ven un panorama desalentador teniendo en cuenta las cifras de informalidad que se evidencian en la ciudad y que con el paso de los años es creciente.

En síntesis, la economía formal de Sincelejo está sustentada en el comercio y la oferta de servicios de bancos, almacenes de cadena, clínicas, restaurantes, estaciones de servicio, telecomunicaciones fijas y móviles, transporte terrestre y aéreo, automóviles, talleres. De acuerdo con un último censo de Industria y Comercio, son cerca de 3 mil establecimientos de toda índole los que funcionan en la capital

4.2 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

El municipio de Sincelejo en el departamento de Sucre, cuenta con 508 negocios informales alrededor del centro de la ciudad, así consta en un Censo realizado por METROSABANAS, empresa del Sistema Estratégico de Transporte Público de Sincelejo en el año 2018, estos negocios informales están categorizados como vendedores ambulantes, semiestacionarios y estacionarios. Pero además de los negocios de ventas informales, alrededor del centro y en puntos específicos se identifican 16 terminales satélites de mototaxis.

A través de la metodología, se aplica una encuesta para la cual se diseña un cuestionario determinado por las dimensiones, indicadores e ítems desarrollados en el Tabla 3 del presente documento, con el fin de abordar los temas que fundamentan el estudio en su objetivo específico número uno y algunos aportes al desarrollo del objetivo específico número dos.

Además para poder aplicar la encuesta, se realizó un muestreo estratificado, la cual es una técnica de muestreo probabilístico en donde el investigador divide a toda la población en diferentes subgrupos o estratos. Luego, selecciona aleatoriamente a los sujetos finales de los diferentes estratos en forma proporcional.

El resultado de la aplicación de este tipo de muestreo es el siguiente:

Tabla 3. Muestra según estrato.

Muestra por estratificación			
Tipo	Número	Participación	Muestra
Ambulantes	31	0,06	2
Estacionarios	396	0,73	289
Semiestacionarios	81	0,10	8
	508		299

Fuente: Presente estudio.

En cuanto a la encuesta, es importante resaltar que el instrumento diseñado y administrado perseguía recabar información sobre la percepción de los actores involucrados principalmente vendedores ambulantes y mototaxistas. Para estos últimos se identificaron los puntos más cercanos al Centro de la ciudad y cuya influencia en la movilidad era mayor, dando como resultado la identificación de 10 de 16 parqueaderos satélites por parte del presente estudio, por lo cual se seleccionaron 5 mototaxistas por 10 puntos priorizados para un total de 50 encuestas aplicadas.

Este instrumento consta de 25 ítems, los cuales fueron agrupados en tres categorías, a saber: caracterización social, económico-financiera y política. Así mismo, la confiabilidad y validez de la encuesta se determinó a través de los siguientes criterios: prueba piloto; validación de experto y la coherencia teórica.

Para analizar la información de la encuesta realizada a los 350 actores inquiridos, se utilizó el programa *Statistical Product and Service Solutions* (SPSS) 16.0, software de tratamiento de datos y análisis estadístico que utiliza como soporte el sistema operativo

Windows. Los pasos que se llevaron a cabo para la organización y análisis de tipo estadístico de la información fueron los siguientes:

- **Creación del fichero de datos:** La creación del fichero de datos tuvo dos pasos fundamentales: Definición de las variables (nombre, tipo, etiquetas, formato de columna y definición de la escala de medidas), y grabación de los datos (por casillas, filas y columnas).
- **Generación de nuevas variables:** Una vez que se organizó el fichero de datos, se crearon nuevas variables, de dos maneras: como resultado de operaciones aritméticas y/o lógicas combinando dos o más variables, y por recodificación (o cambio de códigos) de la variable original, estas nuevas variables corresponden a las categorías establecidas y/o emergentes.
- **Manejo de datos:** Luego de contar con toda la base de datos, se recurrió a la estadística descriptiva del programa SPSS, en la cual se determinaron las frecuencias de las variables y esto a su vez permitió organizar los datos en tablas y gráficos, que facilitó interpretar los resultados y extraer las conclusiones relevantes.

4.3 Caracterización sociodemográfica de la población

La caracterización sociodemográfica de la población ocupante del espacio público, referida a vendedores informales y mototaxistas se plasma en el Tabla 4.

Tabla 4. Análisis sociodemográfico de la población – Centro de Sincelejo.

Edad (años)	15 -25	26 - 35	36 - 45	Mayor de 45
Oficio				
Vendedor	6,6	15,6	31,2	46,5
Mototaxista	22,0	28,0	26,0	24,0
Número de hijos	No tiene hijos	Un solo Hijo	Dos Hijos	Tres o más hijos
Oficio				
Vendedor	5,6	21,6	34,9	37,9
Mototaxista	12,0	28,0	34,0	26,0
Estado civil	Casado	Soltero	Unión Libre	
Oficio				
Vendedor	24,3	15,3	60,5	
Mototaxista	16,0	26,0	58,0	
Tipo de vivienda	Familiar	Propia	Arrendada	
Oficio				
Vendedor	29,6	55,8	14,6	
Mototaxista	38,0	34,0	28,0	

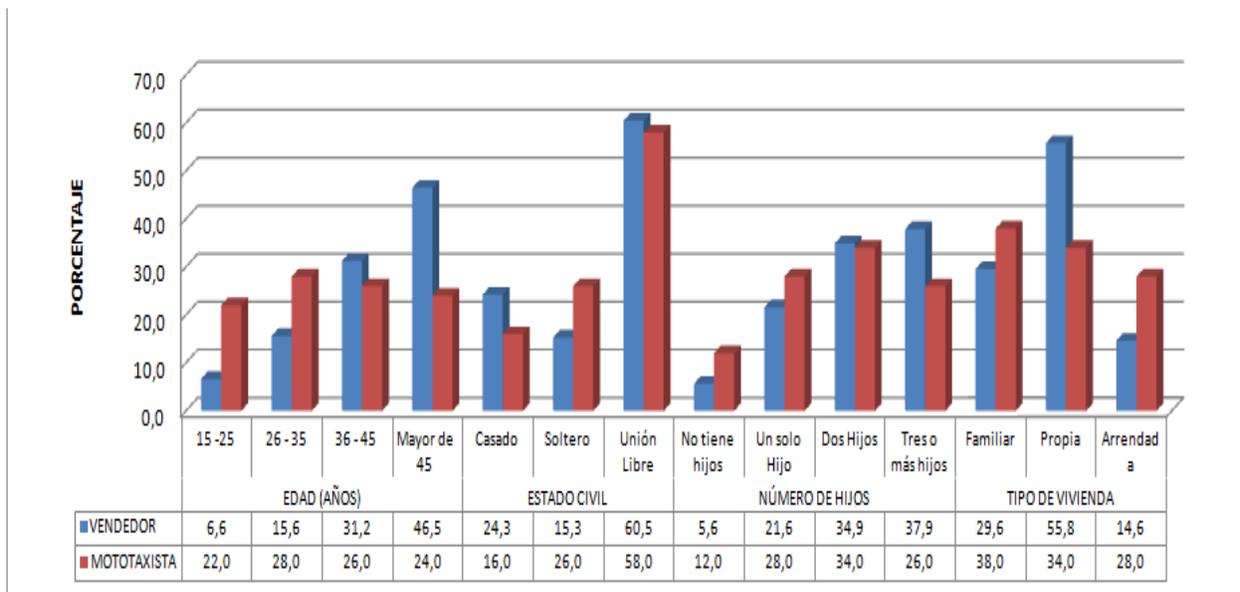
Fuente: Presente estudio.

En cuanto a los aspectos que caracterizan social y demográficamente a la población objeto de la encuesta, se resaltan la edad, el estado civil, el número hijos y el tipo de vivienda que corresponde. Se evidencia tanto en la tabla informativa como en la datos representados gráficamente, que mientras los ocupantes dedicados a la venta ambulante, semiestacionaria o estacionaria, en un porcentaje de 77.7%, cuentan con edades iguales o superiores a 36 años, teniendo en cuenta que el 46.5% de este mismo análisis son mayores de 45 años. En este mismo sentido los ocupantes del espacio público dedicados al servicio de transporte en mototaxi que fueron

encuestados, en un 50% cuentan con edades entre 15 y 35 años y un 26% entre 35 y 45 años de edad.

Estos datos permiten identificar que las personas dedicadas a las ventas informales en el Centro de la ciudad de Sincelejo hacen parte de la población adulta, en su mayoría personas con más de 45 años de edad, de acuerdo a los resultados de la presente encuesta, mientras que quienes se dedican al mototaxismo y de acuerdo a la Ley 375 de 1997 (Ley de la Juventud) son población joven en un 50% de acuerdo a los resultados de la presente encuesta.

Figura 2. Comparación sociodemográfica de la población.



Fuente: Presente estudio.

La mayoría de las personas encuestadas viven en unión libre, tienen dos o más hijos y el tipo de vivienda con que cuenta la mayoría de los vendedores informales es vivienda

propia con 55.8% y en el caso de los mototaxistas encuestados tienen viviendas de tipo familiar.

En cuanto al nivel educativo de la población, se cuenta con un análisis que parte también de la encuesta realizada, en donde a partir de tablas y gráficos se evidencia que las personas que se dedican a estas actividades informales, como es el caso de vendedores, en un 96.6% han alcanzado estudios solo de nivel primaria, básica o bachillerato), encontrándose que sus hijos y conyugues están también en el mismo nivel de escolaridad.

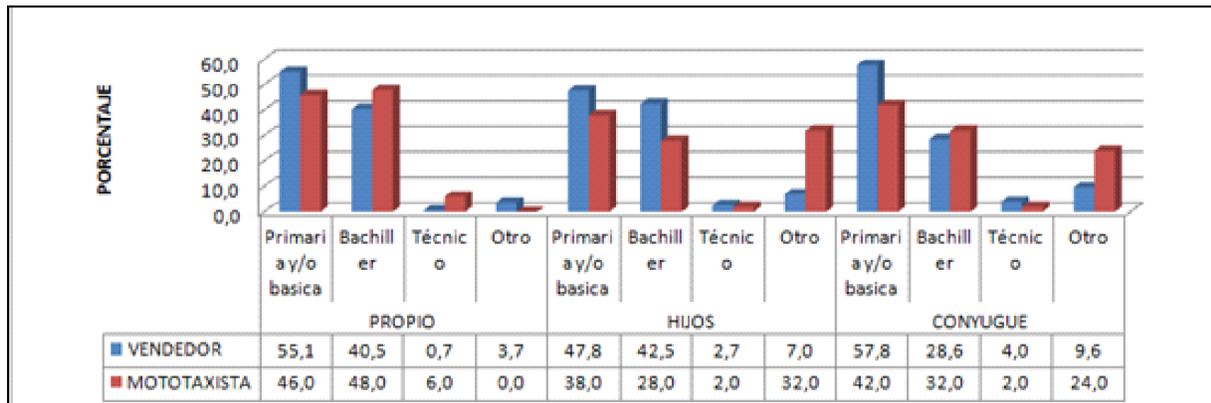
Tabla 5. Nivel educativo.

Oficio	Propio				Hijos				Conyugue			
	Primaria y/o básica	Bachiller	Técnico	Otro	Primaria y/o básica	Bachiller	Técnico	Otro	Primaria y/o básica	Bachiller	Técnico	Otro
Vendedor	55,1	40,5	0,7	3,7	47,8	42,5	2,7	7,0	57,8	28,6	4,0	9,6
Moto-taxista	46,0	48,0	6,0	0,0	38,0	28,0	2,0	32,0	42,0	32,0	2,0	24,0

Fuente: Presente estudio.

En este mismo sentido es el comportamiento del análisis con los mototaxistas, los cuales presentan la misma tendencia, por cuanto sus estudios alcanzados están entre primaria, básica y bachillerato, con la diferencia que el 32% de los hijos están haciendo otro tipo de estudios y en el caso de los conyugues en un 24% también han alcanzado otro tipo de estudios.

Figura 3. Nivel educativo del núcleo familiar.



Fuente: Presente estudio.

Lo anterior permite caracterizar a la población objeto de la encuesta desde sus características sociodemográficas encontrando claridades que permiten hacer conclusiones necesarias a la hora de encontrar soluciones a la informalidad con el fin de mejorar las condiciones de movilidad en el centro de Sincelejo.

4.3.1 Aspectos económicos de interés

A partir de la Tabla 6, acerca del análisis de ingresos y egresos y de la Figura 4, se puede evidenciar que de acuerdo a las respuestas dadas, los ingresos percibidos por la actividad económica de los vendedores en un porcentaje del 86% se encuentran entre \$500.001 hasta \$1.000.000; solo un 14% dice recibir ingresos entre \$100.000 y \$500.000.

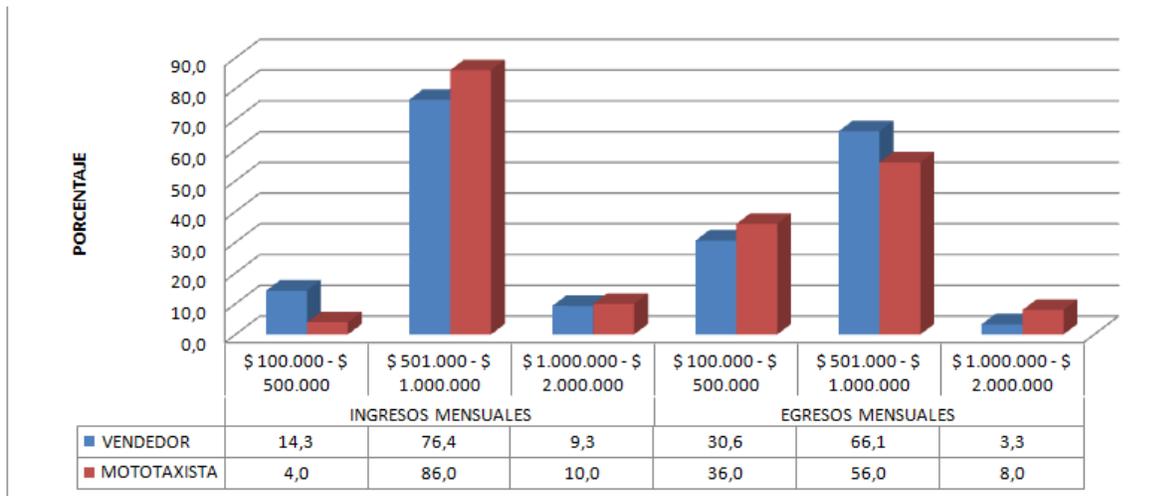
Tabla 6. Análisis de ingresos y egresos.

Oficio	Ingresos mensuales			Egresos mensuales		
	\$100.000 a \$500.000	\$501.000 a \$1.000.000	\$1.001.000 a \$2.000.000	\$100.000 a \$500.000	\$501.000 a \$1.000.000	\$1.001.000 a \$2.000.000
Vendedor	14,3	76,4	9,3	30,6	66,1	3,3
Mototaxista	4,0	86,0	10,0	36,0	56,0	8,0

Fuente: Presente estudio.

Muy similar es la tendencia que se pudo identificar para los egresos, pues de acuerdo a las respuestas dadas por las personas encuestadas, se encontró un 66.1% de los vendedores con egresos entre los \$500.001 y \$1.000.000.

Figura 4. Análisis de ingresos y egresos de la actividad.



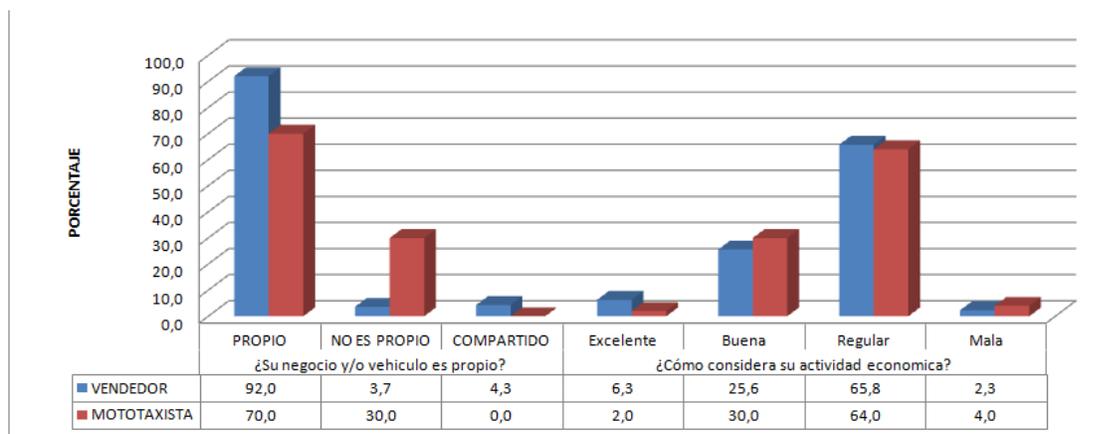
Fuente: Presente estudio.

El caso de los mototaxistas guarda las mismas tendencias, encontrándose que sus ingresos mensuales en un 86% de los encuestados están entre \$500.001 y \$1.000.000, asimismo sus egresos para una proporción del 56% de éstos.

Los resultado de esta evaluación permiten identificar que estas personas que trabajan en las ventas informales y el mototaxismo, viven financieramente con flujos de caja igual a cero, en otras palabras solo perciben dinero para cubrir sus gastos.

Por otro lado, se evalúa la percepción que tienen de sus negocios, a la pregunta si su negocio o vehículo es propio, los vendedores contestaron con un porcentaje del 92% sí trabajan en su propio negocio, muchos de ellos solos, pero en algunos casos puntuales más exactamente un 3.7% dicen ser empleados de estos negocios. En el caso de los mototaxistas, la Figura 5 muestra que un 70% de los encuestados, trabajan en vehículos propios, mientras un 30% como conductores de motos de otras personas.

Figura 5. Percepción acerca de la actividad económica.



Fuente: Presente estudio.

Sin embargo coinciden las percepciones con las tendencias financieras de los ingresos ya que encontramos que perciben que sus negocios o actividad económica es sólo regular con un 65.8% de los vendedores encuestados y buena sólo un 25.6% de los

encuestados. Para el caso particular de los mototaxistas consideran en un 64% que su actividad es apenas regular y sólo un 30% considera que es buena.

4.3.2 Aspectos políticos, normativos y capacitación

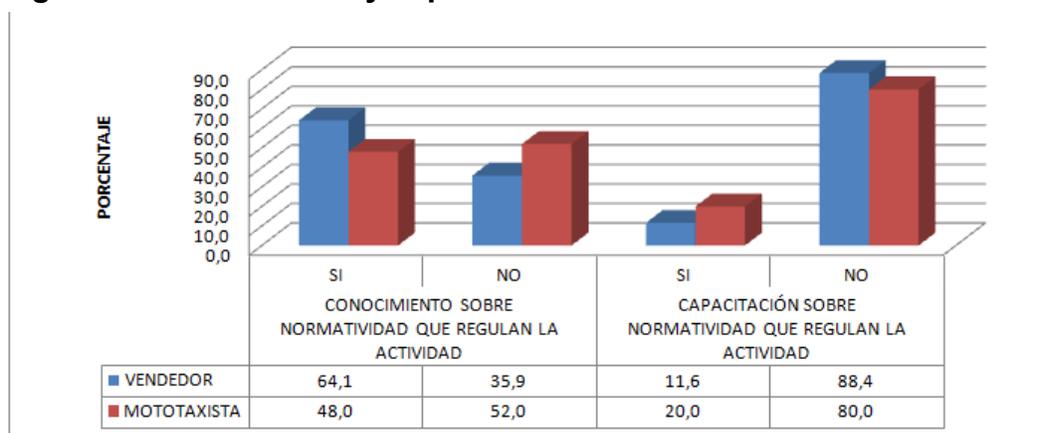
Tabla 7. Capacitaciones recibidas – conocimiento de las normas.

Oficio	Conocimiento sobre normatividad que regulan la actividad		Capacitación sobre normatividad que regulan la actividad	
	Sí	No	Sí	No
Vendedor	64,1	35,9	11,6	88,4
Mototaxista	48,0	52,0	20,0	80,0

Fuente: Presente Estudio

De acuerdo a la información resultado de la encuesta, los vendedores informales en su mayoría con un 64.1%, conocen la normativa que regula su actividad informal, sin embargo no han recibido capacitación sobre este respecto en un 88.4% de los encuestados.

Figura 6. Conocimiento y capacitación sobre normatividad de la actividad.



Fuente: Presente Estudio

El caso de los Mototaxistas es distinto teniendo en cuenta que un 52% de los encuestados no conoce las normas vigentes y además un 80% dice no haber recibido ninguna capacitación al respecto.

4.4 PERCEPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL CENTRO DE SINCELEJO POR PARTE DE LOS VENDEDORES INFORMALES Y MOTOTAXISTAS

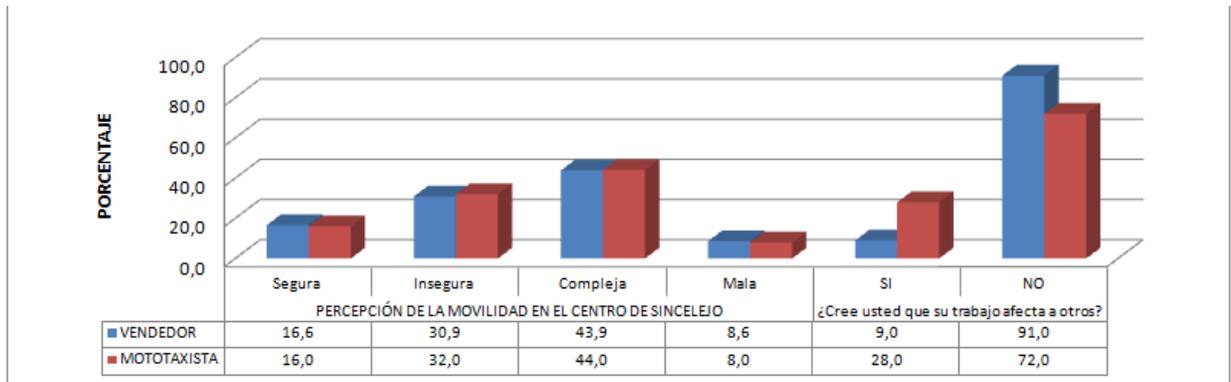
Tabla 8. Percepción de la movilidad.

Oficio	Percepción de la movilidad en el centro de Sincelejo			¿Cree usted que su trabajo afecta a otros?		
	Segura	Insegura	Compleja	Mala	Sí	No
Vendedor	16,6	30,9	43,9	8,6	9,0	91,0
Mototaxista	16,0	32,0	44,0	8,0	28,0	72,0

Fuente: Presente estudio.

En este resultado se puede evidenciar que la percepción que tienen tanto vendedores como mototaxistas sobre la movilidad en el Centro de la ciudad de Sincelejo, es insegura y compleja con porcentajes de 74.8% de los vendedores y 76% de los mototaxistas encuestados.

Figura 7. Percepción acerca de la movilidad.



Fuente: Presente estudio.

Si se analiza la Figura 7, se puede encontrar que aunque los actores principales consideran que su trabajo no afecta a otros, contradictoriamente consideran que la movilidad del centro de Sincelejo es compleja e insegura e inclusive, en menor escala, consideran que es mala.

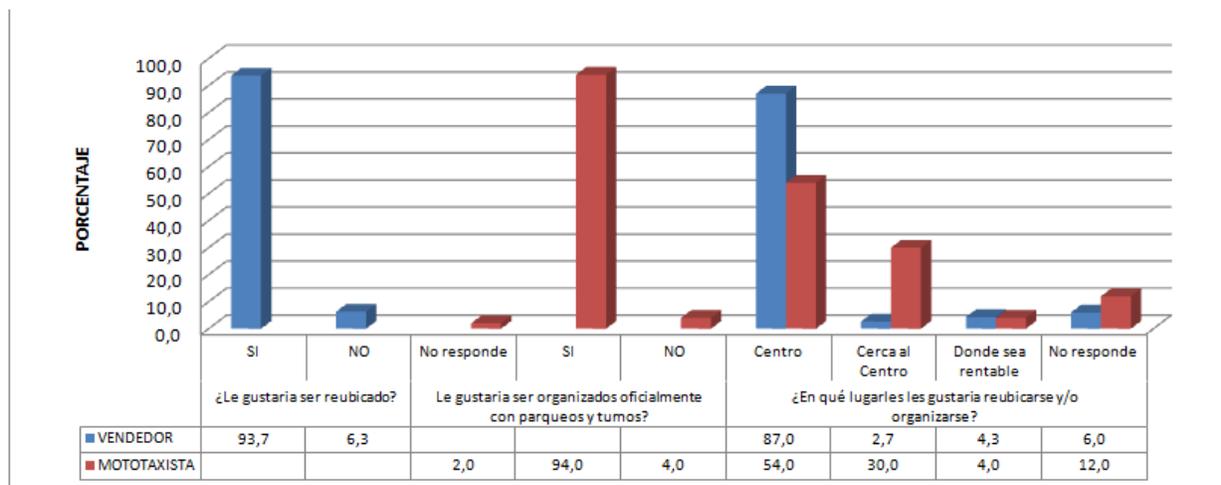
Este resultado es de vital importancia para la presente investigación debido a que se confirma desde la percepción de los actores encuestados que definitivamente sí existe un problema serio de movilidad, considerando que además de compleja es insegura.

4.4.1 Disposición de los mototaxistas a la organización y reubicación

Dentro de los resultados de la encuesta y con el fin de tener puntos de comparación, se realiza una análisis de la disposición que tienen los informales a ser organizados y/o reubicados, esta información permite reconocer la importancia de las capacitaciones y entendimiento de las normas para la toma de decisiones por parte de la gestión pública en cabeza del alcalde municipal.

Las respuestas que se pueden identificar en la Figura 8, muestran la disposición que tienen los actores principales para la reubicación y organización.

Figura 8. Percepción frente a la organización de la actividad económica.



Fuente: Presente estudio.

En el caso de los vendedores informales, un 93.7% de los encuestados tiene disposición a ser reubicado, mientras que la disposición de los mototaxistas a organizarse de mejor manera en pro de la movilidad es del 94%.

Así mismo, es contundente que les gustaría ser reubicados y/u organizados en el Centro o cerca del Centro en un 87% por parte de vendedores informales y en un 84% en el Centro o cerca del Centro por parte de los mototaxistas.

4.4.2 Encuestas a personajes clave

Determinado por la metodología de la investigación se realizan tres entrevistas semiestructuradas, que buscan identificar la percepción de diversos actores de la gestión pública y la política municipal en Sincelejo y que además han tenido relación

con los programas y proyectos enfocados a mejorar la movilidad en el centro de la ciudad de Sincelejo.

- **Encuesta a Jacobo Quessep alcalde de la ciudad de Sincelejo**

En este sentido se logra realizar una primera entrevista al alcalde de la ciudad de Sincelejo, Jacobo Quessep Espinoza siguiendo una guía de preguntas elaborada de acuerdo a los temas que se requerían evaluar en esta investigación, como lo son las dimensiones económica, social y política de la movilidad en el Centro de Sincelejo, en el caso específico de los vendedores informales y mototaxistas.

Como resultado de esta entrevista se encontró que el Alcalde actual, Jacobo Quessep, reconoce que la población que se dedica a estas actividades es una “población que tiene condiciones socioeconómicamente bajas, una población sin oportunidades”, explica el señor Alcalde que Sincelejo fue receptora del desplazamiento forzado y de víctimas del conflicto armado en Colombia desde la década de los 90’s, haciendo que la población creciera, ocasionando un colapso en temas de servicios públicos, de salud, de educación y por supuesto, de aquí se deriva el incremento de la informalidad.

El señor Alcalde expresa en la entrevista: “Considero que es un problemática de nivel nacional y los municipios han tenido que asumir muchas acciones e inversiones para tratar de solventar la situación”; además percibe, a pesar de no contar con un estudio o investigación sobre este tema, que “los ingresos mensuales que reciben estas

personas dedicadas a la venta informal y al mototaxismo están entre los \$500.000 y los \$800.000”.

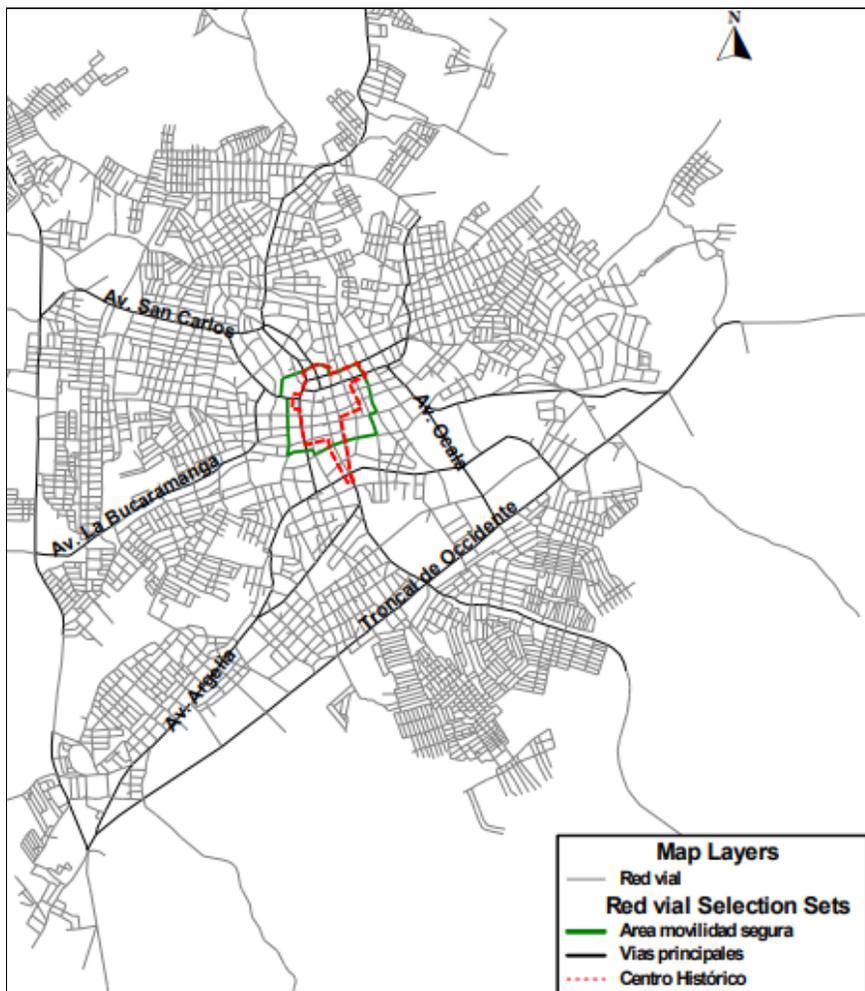
Desde la institucionalidad se han tomado algunas decisiones para aportar a la solución de esta problemática, el señor Alcalde de Sincelejo reconoce tres acciones fundamentales, la primera va encaminada a la formación en emprendimiento y el acompañamiento en alianza con entidades como el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y la Cámara de Comercio de Sincelejo, con apoyos y capital semilla para que se generen empresas formales. La segunda es un Proyecto de Acuerdo donde se exonera a las empresas que se acojan, hasta por 20 años del pago de 6 impuestos, con el fin de generar condiciones favorables para que la empresa privada genere más empleos formales. La tercera es el apoyo a la Zona Franca de la ciudad de Sincelejo, que es un potencial de generación de empleos formales para los habitantes de la ciudad.

Por otro lado, la Gestora Social ha impulsado la iniciativa de Expo mujer que busca resaltar talentos y cualidades de la mujer Sincelejana en pro de la generación de empresas formales. El Alcalde Jacobo Quessep, considera que sí es importante trabajar por la reubicación de los vendedores informales del centro de Sincelejo, que está trabajando en la gestión desde los distintos organismos e instituciones de Estado, para poder conseguir recursos para la compra de predios y la construcción de un centro comercial, que personalmente a él le gustaría que fuera en el Centro de la

ciudad, pero prefiere que se realice un estudio de viabilidad, ya que la intención es brindar soluciones definitivas.

Otro de los aspectos importantes mencionados por el Alcalde Quessep, es la gestión ante el gobierno nacional, para que el Centro de Sincelejo sea declarado patrimonio histórico y en este marco poder aprovechar para que la movilidad de la zona centro se mejore y se pueda hacer una reubicación exitosa así como se observa en la Figura 9.

Figura 9. Centro histórico y área de movilidad segura.



Fuente: Plan de movilidad de la ciudad de Sincelejo.

Con relación a la organización de los mototaxistas cree que si se logran organizar en parqueaderos y por turnos, sería una solución temporal a los problemas de movilidad del centro de Sincelejo, pero no apoyaría estas acciones desde la institucionalidad, la solución está dada es en la generación de oportunidades para ellos.

Considero que la población de vendedores informales, sí tienen absoluto conocimiento de la normatividad y de sus derechos, como ejemplo se puede colocar el fallo de la Corte Constitucional, que crea la figura de la legítima confianza, la cual todos manejan.

La institucionalidad trabaja en pro de la movilidad, la Secretaría de Tránsito y Movilidad, los Facultadores de Tráfico y las alianzas con la Policía Nacional, son algunos de los avances que se pueden mencionar.

- **Ex secretario del Interior: Teobaldo Núñez**

Para el señor Núñez, las características de la población que se dedica a estas actividades como las ventas informales y el mototaxismo, son personas que no tienen oportunidades laborales formales y que están en busca de su sustento, además que no tienen capacitación para ofrecer sus servicios en otros escenarios.

El encuestado considera que no podría cuantificar cuales serían los ingresos mensuales de esta población pero considera que deben ser *muy altos* en la medida en

que no tienen que pagar arriendos, ni servicios, ni impuestos, por eso considera también que la informalidad no trae desarrollo.

Las acciones que conoce se vienen desarrollando en un proyecto de control y recuperación del espacio público que es un proyecto social y al mismo tiempo represivo, debido a que tienen conocimiento que el fallo de la Corte Constitucional denominado Legítima Confianza, los ampara.

Con relación a la reubicación, Sincelejo se proyecta para realizar la reubicación de los vendedores informales hacia el Centro Comercial La Paz, al cual hay que hacerle inversiones y adecuaciones.

¿Considerando que La Paz queda por fuera del centro de la ciudad, considera usted que se podría hacer una reubicación en el centro? El Señor Núñez contesta que para él “en el Centro no es viable porque ya Sincelejo esta descentralizada. Considero que es mejor en el Centro Comercial La Paz”.

En el concepto particular del entrevistado, es imposible legalizar el mototaxismo, lo que sí puede el Alcalde es presentar alternativas de trabajo. Además con relación al conocimiento de las normas considera que sí tienen unos líderes muy buenos y están en la capacidad de entender las normas y leyes, lo tienen claro.

En pro de la movilidad en Sincelejo, deben trabajar todas las secretarías, sobre todo la de planeación, tránsito y la del interior además sería bueno involucrar a CARSUCRE, para que invierta en parques y zonas verdes. Con relación a programas o proyectos, “conozco el plan de ocupantes del espacio público que busca la reubicación definitiva”.

- **Ex secretario de Transito y Movilidad: Víctor Salcedo**

Sincelejo es una ciudad de aproximadamente 280 mil habitantes con una población flotante de 150 mil desplazados y problemáticas sociales. Sincelejo es una ciudad emergente que ha sido receptora de desplazamientos forzados por lo cual existe tanta informalidad. No podemos negar que la informalidad mueve cifras importantes alrededor de \$400.000.000 de pesos diarios en Sincelejo, no todo es negativo ya que esto es importante a la hora de definir que se reduce la delincuencia.

Con relación al tema de los ingresos de acuerdo a unos estudios de caracterización que se han adelantado desde la Secretaría de Tránsito, en donde se identifica un promedio de ingresos diarios de 20 mil pesos multiplicado por 30 días promedio estaríamos hablando de \$600.000 a \$800.000 mil pesos mensuales para mantener el mínimo vital familiar.

Dentro de las acciones que considera importantes está el programa *Sí emprende*, que trata de estimular y formalizar a estas personas y con el apoyo del SENA, se han capacitado a motociclistas también en panadería, carpintería, identificando en los

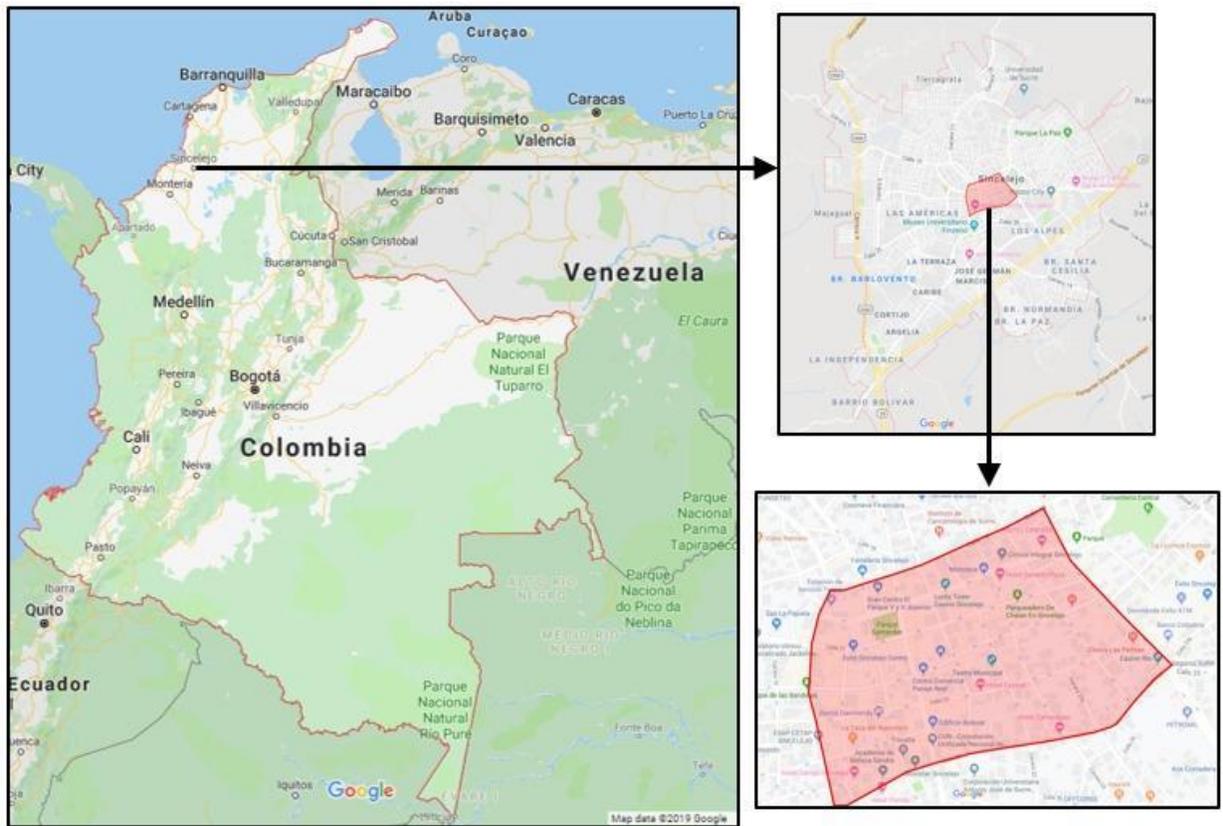
resultados que estas personas sí logran ingresar a la formalización laboral, pero no sus familiares.

Considera el entrevistado que estas políticas se deben escalar al nivel nacional para que sean políticas legislativas las que puedan ayudar a controlar la informalidad y poder acabar con la pobreza que se evidencian en la ocupación del espacio público. No es una solución la reubicación, creemos que existe la necesidad de generar empleos formales, impulsar la generación de empresa.

4.5 IDENTIFICACIÓN GRÁFICA DE ESPACIOS PÚBLICOS OCUPADOS

En el mismo sentido en el que se encuentran resultados importantes en la gestión de la encuesta, se complementa la información con un recorrido determinado por la *Guía de observación*, dirigida a identificar los espacios públicos de la zona céntrica de Sincelejo que más generan congestión por vendedores ambulantes y estacionamientos de mototaxistas, es así como se tiene como resultado el mapa situacional que clasifica las zonas más críticas. Inicialmente se pudo identificar el área objeto de estudio con un mapa donde se muestra la delimitación de la zona de estudio de la Figura 10.

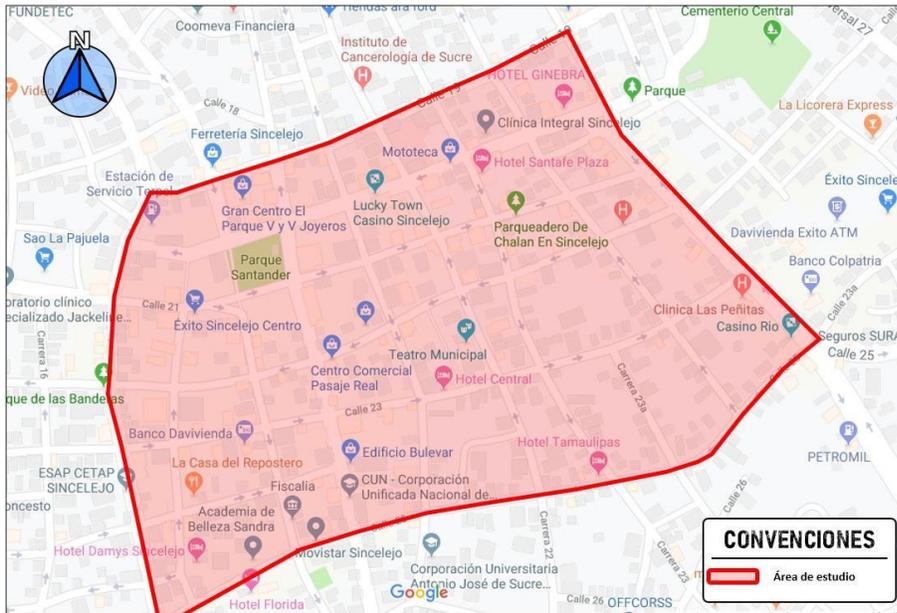
Figura 10. Identificación geográfica de Sincelejo en el mapa de Colombia.



Fuente: Presente estudio.

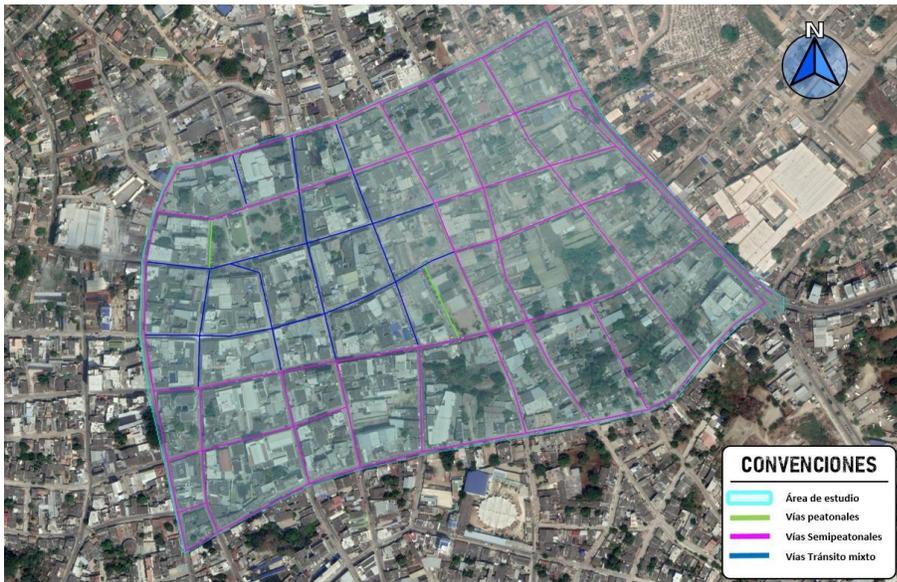
Se estableció además de la ubicación de Sincelejo en el mapa de Colombia, el área de estudio “Centro de Sincelejo” en el mismo mapa.

Figura 11. Delimitación del área de Estudio 1.



Fuente: Presente estudio.

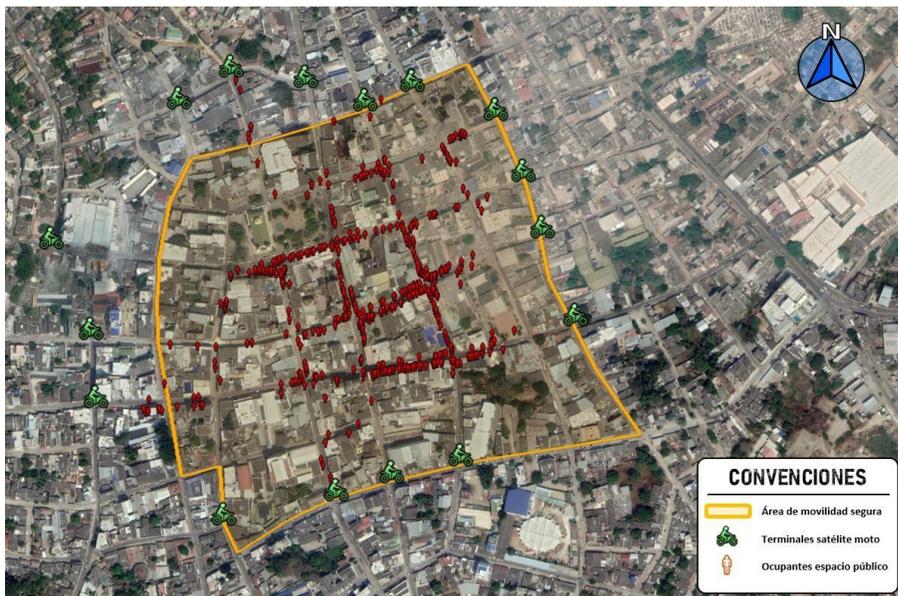
Figura 12. Delimitación del área de Estudio 2.



Fuente: Presente estudio.

En este mismo sentido se logró dar respuesta al objetivo específico número tres, ya que con la *Guía de observación* también se logró identificar con claridad la complejidad de la movilidad en el Centro de Sincelejo evidenciada en el siguiente mapa:

Figura 13. Mapa de ocupantes informales.



Fuente: Presente estudio.

Tal como se concibe en la propuesta inicial de esta investigación, la finalidad de la observación es contrastar y comparar la información registrada con la aplicación de la encuesta y sea este uno de los elementos de garantizar la confiabilidad de la información, por ello este es un resultado importante, además sugiere la realidad descrita en el contexto de la investigación y deja ver que el problema de los ocupantes del espacio público y la congestión que generan para la movilidad es una realidad

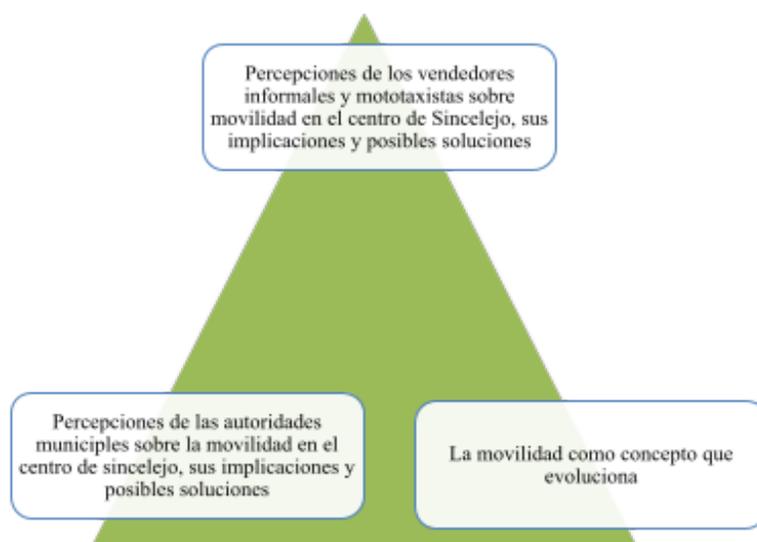
dejando ver que sus causas están orientadas a dimensiones sociales, económicas y políticas.

CAPÍTULO QUINTO: NEXOS Y DISENSOS ENTRE LAS PERCEPCIONES DE LA MOVILIDAD EN EL CENTRO DE SINCELEJO

Para el cumplimiento del objetivo específico cuatro, se estableció metodológicamente, la necesidad de hacer comparación de los resultados obtenidos en las encuestas y entrevistas realizadas a los actores identificados por el presente estudio, con lo que se expresa en la teoría, en los conceptos y en el estado del arte.

Se realiza el “proceso de triangulación hermenéutica” como herramienta de análisis, la cual nos permite encontrar nexos (similitudes) y disensos (diferencias) entre las fuentes de información.

Figura 14. Ejes de la triangulación hermenéutica.



Fuente: Conceptualización de los autores.

Se presentan entonces los nexos y disensos encontrados en la comparación de las tres fuentes de información en la presente investigación:

5.1 NEXOS

En relación a la movilidad y la ocupación del espacio público como conceptos que evolucionan, en la revisión bibliográfica se encontró que existen un sinnúmero de conceptos asociados al tema de la movilidad, pero el más acertado a lo que la presente investigación pretende mostrar es un concepto de movilidad amplio y complejo. “Introduce una serie de variables que van más allá de los desplazamientos. A diferencia del transporte, la movilidad aborda no solo infraestructura y vehículos, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan” (Arrue, 2009 citado por Dangond & Monteoliva, 2011).

En cuanto a las similitudes en las percepciones de autoridades, vendedores informales y mototaxistas y estudios sobre el tema, en relación a la movilidad en el Centro de Sincelejo, sus implicaciones y posibles soluciones, se encontró:

1. Para las autoridades locales la movilidad es un concepto que se relaciona con desarrollo y crecimiento urbano y para lograr un manejo estratégico se debe trabajar

desde la dimensión social, generando oportunidades y proyectos de éxito, con formación y oportunidades.

2. Así mismo, desde la dimensión política y la dimensión económica con acuerdos y proyectos desde la institucionalidad que buscan incentivar la generación de empleo formal para disminuir los índices de informalidad en Sincelejo y de esta manera con menos personas dedicadas al mototaxismo y a las ventas en el Centro se mejora la movilidad.
3. Para los vendedores informales y para los mototaxistas la movilidad es un concepto complejo en el que influyen variables económicas y políticas, en donde los perjudicados son ellos, sin oportunidades y convirtiéndose en un problema para la movilidad y para las autoridades.
4. Uno de los nexos más importantes de este estudio es la identificación de las causas del problema, en la encuesta se muestra una caracterización social y demográfica que indica que las condiciones de vida de la comunidad que se dedica a la informalidad en el centro de Sincelejo, son personas de escasos recursos económicos, sin mayores oportunidades. Condiciones entendidas por la institucionalidad que de alguna manera identifican causas en el hecho de que Sincelejo se convierte en epicentro de desplazamiento forzado de la región, generando un caos que genera como consecuencia entre otras problemáticas, los problemas de movilidad en el Centro de Sincelejo.

5. Se puede decir también que dentro de los nexos de la información se encuentra la identificación espacial y/o geográfica de la zona de estudio, que mediante un proceso de observación y con la utilización de medios tecnológicos se identifica perfectamente a partir de las zonas que se exponen en las entrevistas, encuestas y sobre todo en el censo poblacional de vendedores ambulantes realizada por METROSABANAS.
6. Consideran la dignificación del trabajo como una solución desde los tres puntos de vista analizados.

5.2 DISENSOS

Diferencias entre las percepciones de autoridades municipales, vendedores informales y mototaxistas y estudios sobre el tema de la movilidad en el Centro de Sincelejo, sus implicaciones y posibles soluciones.

1. En primer lugar se identifican disensos en el análisis de las variables económicas y financieras con las que se logra caracterizar a la población mediante la encuesta, en donde con un porcentaje de 76.4% de los vendedores informales encuestados y 86% de los mototaxistas encuestados, reciben ingresos mensuales que están entre \$500.000 mil pesos y \$1.000.000 millón de pesos moneda legal, sin embargo sus egresos se encuentran en ese mismo rango y en algunos casos en rangos superiores a \$1.000.000 millón de pesos; en la institucionalidad no existe claridad

sobre este tema de ingresos y egresos, teniendo en cuenta las apreciaciones de los entrevistados, en donde se explica no tener ningún estudio al respecto y suponer que son ingresos altos porque no pagan arriendos, ni impuestos, ni servicios públicos.

2. Desde la dimensión política, mientras los informales están de acuerdo con la reubicación en el Centro de la ciudad, existen otras posiciones desde la institucionalidad, expresando que la reubicación debe darse hacia un centro comercial ubicado en el mercado de la ciudad, sin embargo el Señor Alcalde habla al respecto de diversas gestiones sobre la declaratoria de patrimonio histórico de la nación al Centro de Sincelejo, para gestionar recursos del orden nacional, y así cofinanciar proyectos que van encaminados a la financiación del proyecto de reubicación, empezando con la compra de un inmueble para este hecho. Aquí puede verse que tal posición difiere de otros estudios realizados acerca del tema, donde se argumenta que debe preverse que los sitios de reubicación de este tipo de población dedicada a la informalidad, debe garantizar la factibilidad económica.
3. En este respecto se presentan además de disensos o desacuerdos, algunas contradicciones de la misma institucionalidad.

CONCLUSIONES

Las dinámicas de ocupación del espacio público de la ciudad de Sincelejo y su influencia en la movilidad urbana, es una investigación que busca principalmente determinar la influencia de la situación actual de ocupación del espacio público por *ventas ambulantes y moto-taxis* de la ciudad de Sincelejo en la movilidad urbana en el Centro de Sincelejo.

Las conclusiones fundamentales de este estudio se describen a continuación:

- Las personas dedicadas a la venta informal y al mototaxismo, son personas que carecen de oportunidades laborales formales, por lo cual se vinculan a la informalidad en busca del mínimo vital de sus familias.
- Las personas dedicadas a la actividad del mototaxismo son en su mayoría personas en edad joven, esto indica que en la ciudad de Sincelejo, no se implementa de manera eficiente la Ley 1780 de 2016, Ley del empleo y emprendimiento juvenil.
- La determinación de políticas públicas relacionadas con la informalidad en la ciudad de Sincelejo, son reactivas, ya que consideran que son un sector de riesgo para el municipio.

- La percepción que tienen los vendedores informales y mototaxistas del centro de Sincelejo de su actividad económica es *buena*, pero sus ingresos están entre \$500.001 y el \$1.000.000 y así mismo sus egresos están en el mismo intervalo. Esta información se contradice en la medida en que con los ingresos que perciben no podrían permitirles generar calidad de vida a sus familias y por el contrario los índices de pobreza de la ciudad de Sincelejo, se mantendrían e inclusive podrían tender al alza en la medida en que existen menos oportunidades para la población.
- Los programas de emprendimiento implementados por la alcaldía de Sincelejo en alianza con entidades como el SENA, BANCOLDEX, la Cámara de Comercio de Sincelejo, no han sido eficientes, ni suficientes al encontrar que la población de ocupantes del espacio público del centro sigue sin disminuir.
- La percepción de la movilidad que tienen los vendedores informales y mototaxistas, es considerada como compleja y/o mala, esta percepción indica que reconocen que su actividad económica, genera traumatismos en la movilidad en el centro de Sincelejo, ocasionando además inseguridad a las personas que transitan por estas zonas.
- Los vendedores estacionarios, semiestacionarios y ambulantes están en disposición de reubicarse, en su mayoría consideran que esa reubicación debe hacerse en el

Centro de la ciudad, mientras la institucionalidad, considera dejar el tema en manos de expertos, ya que el proyecto debe ser exitoso y viable para la población que se reubique.

- Se determina que las dinámicas de la ocupación del espacio público en el Centro de Sincelejo son movidas por variables netamente sociales, que afectan la movilidad urbana, haciéndola compleja en términos de frecuencia, tiempo y espacio.
- Debido a la ocupación indebida del espacio público, transitar por el Centro de la ciudad de Sincelejo, es todo un riesgo para los peatones, puesto que la aglomeración de vendedores ambulantes, mototaxistas, busetas del servicio público de transporte, taxis y bicicletas, genera una gran congestión.

BIBLIOGRAFÍA

- Acevedo, J. (2008). *Comentarios al documento del Plan Maestro de Movilidad. Reflexiones a propósito del Plan maestro de movilidad y estacionamientos. Cuadernos del Informe de Desarrollo Humano para Bogotá.* Bogotá: PNUD.
- Alcántara, E. (2010). Análisis de la movilidad urbana: espacio, medio ambiente y equidad. *Espacio, medio ambiente y equidad.* Bogotá: CAF, Recuperado de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>.
- Alzate, J. et al. (2007). *Modelos para analizar el desarrollo del transporte urbano del Valle de Aburra con consideraciones económicas, energéticas y ambientales.*
- Arango, M. (2007). *Lectura de los lugares significativos del espacio público a través de la imagen en el parque Santander en Florencia, Caquetá.* (Tesis de Grado de la Universidad Pedagógica Nacional de Colombia, Bogotá).
- Ariza, S. (2010). *La movilidad en Bogotá, un enfoque de dinámicas de sistemas.* Bogotá, Colombia: Universidad de los Andes. Recuperado de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/19262/u429733.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Arroyave, A. (2011). Las políticas públicas en Colombia: Insuficiencias y desafíos. *Revista Forum de la Universidad Nacional de Colombia, Dependencia Ciencias Políticas, Volumen 1, número 1,* pp. 95-111. Recuperado de <http://revistas.unal.edu.co/index.php/forum/article/view/32359>.
- Ayuntamiento de Barcelona. (1990). *Primer congreso internacional de ciudades educadoras: documentos finales.* Barcelona, 26-30 de noviembre: Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=7007>.
- Bauman, S. (2002). *The Individualized society,* London: Poliy.
- Betrian, E. et. al. (2009). La triangulación múltiple como estrategia metodológica. En *Revista Iberoamericana sobre Calidad, Eficacia y Cambio en Educación,* No. 4.
- Borja, J. (2001). El gobierno del territorio de las ciudades latinoamericanas. *Revista Institución y Desarrollo* 8. Instituto de Internacional de Gobernabilidad.
- Borja, J. (2003). La Ciudad Conquistada. Alianza Editorial, Madrid, España Borja, J. (julio de 2001). El gobierno del territorio de las ciudades latinoamericanas. *Revista Institución y Desarrollo* 8. Instituto de Internacional de Gobernabilidad.
- Borja, J. (2005). Urbanismo y Ciudadanía, En: *Barcelona Metròpoli Mediterrànea.* Instituto de Cultura, Ayuntamiento de Barcelona.

- Borja, J. y Castells, M. (2004). *Local y global: La gestión de las ciudades en la era informática*. Alianza Editorial, Madrid.
- Buitrago, D. *Mecanismos de recuperación del espacio público*. Ministerio de Ambiente, Vivienda y desarrollo Territorial, Colombia.
- Burbano, A. (2007). Impacto de las modificaciones espaciales entre actores del espacio público. *Revista Pre-til*, volumen 16, pp. 80-92.
- Burbano, A. (2009). *Contexto sociourbano del espacio público de la ciudad de Bogotá en el siglo XX*. Bogotá, Colombia: Ediciones Universidad Pedagógica Nacional.
- Burbano, A. (2010). La convivencia ciudadana: su análisis a partir del aprendizaje por reglas. *Revista Colombiana de Educación*, volumen 57, pp. 28-45.
- Burbano, A. (2014). La investigación sobre el espacio público en Colombia: Su importancia para la gestión urbana. *Territorios* (31), pp. 185-205. Doi: [dx.doi.org/10.12804/territ31.2014.08](https://doi.org/10.12804/territ31.2014.08).
- Burbano, A.M. (2007). Impacto de las modificaciones espaciales entre actores del espacio público en *Revista Pretil* (16) 80.92
- Burbano, A.M. (2009). *Contexto Socio Urbano del Espacio Público de la Ciudad de Bogotá en el siglo XX*. Ediciones Universidad Pedagógica Nacional, Bogotá.
- Burbano, A.M. (2010). La convivencia ciudadana su análisis a partir del Aprendizaje por Reglas. En *Revista Colombiana de Educación* (57) 28- 45
- Canales, M. (2006). *Metodologías de la investigación social: Introducción a los oficios*. Santiago de Chile: LOM Ediciones.
- Cardona, B. (2008). Espacios de Ciudad y estilos de Vida: El espacio público y sus apropiaciones. En *Revista de Educación Física y Deportes*. No. 27 -2 39- 47. Funámbulos Editores.
- Carrión, F. (2014). *Espacio público punto de partida para la alteridad*. Flacso. www.flacso.org.ec/docs/artfcalteridad
- Castaño, C. (2010). *La Experiencia en el Espacio Público registradas en las imágenes fotográficas de Bogotá en el Siglo XX (1910 – 1948): Una mirada histórica desde las Practicas Sociales*. (Tesis de Grado Universidad Nacional de Colombia, Bogotá)
- Castellanos, F. (2010). *En busca de identidad social y de lugar en jóvenes: localidad cuarta de Bogotá*. (Tesis de grado, Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.

- Castells, M. (1974). *Estructura de clase y política urbana en América Latina*. Buenos Aires. Sociedad Interamericana de Planificación.
- Castillo, C. (2012). *Políticas públicas aplicadas al espacio público de Bogotá 2010 – 2014*.
- Cisterna, F. (2005). Categorización y triangulación como procesos de validación del conocimiento en investigación. *Theoria, volumen 14, número 1, Universidad del Bío Bío, Chillán, Chile*, pp. 61-71. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/299/29900107.pdf>.
- Comisión de las Comunidades Europeas (2007). *Libro verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*. Bruselas: Comisión de las Comunidades Europeas
- Constitución Política de Colombia. (1991). *Actualizada con los actos legislativos a 2016*. Bogotá: Corte Constitucional, Consejo Superior de la Judicatura, Centro de Documentación Judicial -CENDOJ-, Biblioteca Enrique Low Murtra- BELM-.
- Cruz Rubio, M. (2005) *El análisis documental: indización y resumen en bases de datos especializados* (CIN DOC- SIC) <http://eprints.reclis.org/6015/>
- Cuesta, O. (2010). *Señalización educativa para la convivencia en el espacio público*. (Tesis de grado), Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.
- Dangond, C., & Monteoliva, A. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano. *Papel Político, volumen 16, número 2, Bogotá, Colombia*, pp. 485-514. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v16n2/v16n2a07.pdf>.
- Dávila, J. (2012). Nuevos Transportes y movilidad urbana (Dossier Central). En *Revista Bitácora, Universidad Nacional de Colombia*, Bogotá
- Davis, M. (1993). *La citta diquarzo. Indagine sul futuro a los Angeles*. Manifiesto Libri, Milano
- Denzin, N., y Lincoln, Y. (2005). *The sage handbook of qualitative research*. Third Edition. Thousand Oaks: Sage Publications. Inc. Introduction. The Discipline and Practice of Qualitative Research
- Díaz, L., Torruco, U., Martínez, M., & Varela, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en Educación Médica, volumen 2, número 7*, pp. 162-167. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/3497/349733228009.pdf>.
- Espinosa, A. (2015). Mototaxismo en Sincelejo: Informalidad oportuna. *El Libre Pensador, Universidad Externado de Colombia*, Recuperado de <https://librepensador.uexternado.edu.co/mototaxismo-en-sincelejo-informalidad-oportuna/>.

- Espinosa, D. (2009). *Arte en el espacio público como elemento educador*. (Tesis de Maestría en Educación, Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.
- Filipe, C. (2014). *Enfoques teóricos y usos Políticos del concepto de espacio público bajo el neoliberalismo en la ciudad de Cuernavaca, México*. <http://dx.doi.org/10.1590/>
- García, A. (1999). La reconquista de Europa. *Espacio Público Urbano 1980*. Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona.
- García, C. (2004). *La ciudad hojaldre*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Gibson, C. et al. (2011). *Algunas reflexiones sobre la movilidad Urbana en Colombia desde la perspectiva del Desarrollo Humano*. Artículo producto de Investigación Interfacultades. Ciencias Políticas y Arquitectura, Universidad Javeriana. Bogotá
- Giménez, M. (2016). *El transporte público de pasajeros en la ciudad de Santa Fe: Un análisis de accesibilidad y vulnerabilidad social sobre el territorio*. (Tesis de maestría), Santa Fe, Argentina: Universidad Nacional del Litoral.
- Gómez, J. (2010). *La experiencia urbana en los estudiantes del Colegio Minuto de Dios: un acercamiento a la perspectiva de multilugares en la ciudad de Bogotá*. Tesis de grado, Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.
- Gómez, J. (2010). *TransMilenio: la joya de Bogotá*. Bogotá: TransMilenio S.A.
- Gutiérrez, A. (2012), ¿Qué es la movilidad? elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. En *Revista Bitácora 21*, Universidad Nacional de Colombia Bogotá.
- Harvey, D. (2012). *Ciudades Rebeldes: Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Traducción Juan María Madariaga. Ediciones Akal, Madrid.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Reverté.
- Kaufmann, V. (2008). *Mobilité y qualité de la vie en ville en Vivre en ville, Observatoire mondial des modes de vie urbains* (Damon, J., dir.). Paris: Presses Universitaires de France, 119-140.
- Kuri, P. (2015). Espacio Público ¿Espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México UNAM. *Revista Mexicana de sociología 77 N 1*, 7-36. Instituto de Investigaciones sociales.
- Ledezma, E. (2005). *Uso y aprovechamiento del espacio público en los sectores de Chapinero y Centro de Bogotá, D.C.: Un análisis sociológico*. (Tesis de grado), Bogotá: Universidad Piloto de Colombia.

- Lefebvre, H. (1971). De lo rural a lo urbano. *Península* (Edición original en francés en París: Anthropos, Barcelona).
- Lefebvre, H. (1978). El derecho a la ciudad, *Península* (Edición original en francés en París: Anthropos, Barcelona).
- Licona, E. (2007). *Habitar y significar la ciudad*. Puebla: Conacyt y Casa Abierta al Tiempo, Universidad Autónoma Metropolitana.
- Mazza, A. (2009). Ciudad y Espacio Público: Las Formas de Inseguridad Urbana. Artículo publicado en la *Revista Cuaderno de Investigación Urbanística No. 62* (Enero 2009)
- Melo, N. (2009). *La experiencia urbana de las culturas juveniles: los skinheads. Pretexto para una pedagogía urbana*. (Tesis de grado), Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.
- Metrosabanas. (2018). *Plan para los ocupantes del espacio público ubicados en el centro de Sincelejo*. Sincelejo: Alcaldía Municipal de Sincelejo - Metrosabanas. Recuperado de <http://www.metrosabanas.gov.co/?dw=b284280dbcad03fa915ed55211535a84r2r2x2>.
- Minambiente. (2005). *Guía metodológica 5: Mecanismos de recuperación del espacio público*. Bogotá, Colombia: República de Colombia, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Recuperado de <http://www.minvivienda.gov.co/POTPresentacionesGuias/Gu%C3%ADa%20Recuperaci%C3%B3n.pdf>.
- Monteoliva, A. (2010). *La implementación de las políticas públicas: una oportunidad para la generación de valor público*. DNP Boletín Política Pública Hoy 3. Bogotá.
- Monteoliva, A. et al. (2009). *Grupo de investigación "Políticas urbanas", Proyecto de investigación Aproximación conceptual de la movilidad en Bogotá: un análisis desde la perspectiva del desarrollo humano*. 1 de noviembre de 2009. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana (documento interno).
- Montoya, L. (2010). *Componentes educativos de la normatividad para consolidar una pedagogía urbana en Bogotá*. (Tesis de grado), Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.
- Montoya, N. (2011). *El apego al lugar desde la experiencia urbana de Bogotá*. (Tesis de grado), Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.
- Moreno, Z. (2009). *Las competencias ciudadanas y las reglas de los lugares vividas por hombres y mujeres*. (Tesis de grado), Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.

- Obra Social Caja Madrid - Comisión de Comunidades Europeas. (2010). *Programa de medio ambiente*. Madrid, España: Fundación Monte Madrid.
- Obra Social Caja Madrid (2010). *Movilidad urbana sostenible: un reto energético y ambiental*. Madrid: Fundación Monte Madrid.
- Ocampo, A. (2005). *La gestión urbana en el acatamiento voluntario de normas en el espacio público* (Tesis de Grado), Universidad Piloto de Colombia, Bogotá.
- Paramo, P. (2002). En búsqueda de la identidad del lugar del Bogotano: Interacción con el pasado de la ciudad en el espacio público. En *Revista Territorio*, 8, 63 - 64
- Páramo, P. (2004). Algunos conceptos para una perspectiva optimista de vivir la ciudad. *Revista Territorio*, volumen 10, número 11, pp. 91-109.
- Páramo, P. (2010). Aprendizaje situado: Creación y modificación de prácticas sociales en el espacio público urbano. *Psicología y Sociedades*, volumen 22, pp. 130-138.
- Páramo, P. (2011). *Sociolugares*. Ediciones de la Universidad Piloto de Colombia, Bogotá.
- Páramo, P., & Cuervo, M. (2006). *Historia social situada en el espacio público de Bogotá*. Ediciones Universidad Pedagógica Nacional, Bogotá.
- Páramo, P., & Cuervo, M. (2009). *La experiencia urbana en el espacio público de Bogotá en el siglo XX: Una mirada desde las prácticas sociales*. Bogotá: Ediciones Universidad Pedagógica Nacional.
- Páramo, P., Burbano, A., Jiménez, B., Barrios, V., Pasquali, C., Vivas, F., y otros. (2018). La habitabilidad del espacio público en las ciudades de América Latina. *Avances en Psicología Latinoamericana*, volumen 36, número 2, Universidad del Rosario, Chile, pp. 345-362. DOI <http://dx.doi.org/https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/apl/a.4874>.
- Parra, M., & Torres, A. (2007). *Proceso de construcción social del espacio público Parque General Santander, ciudad de Florencia, Caquetá*. (Tesis de grado), Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.
- Parra, O., Ruiz, L., López, S., Torres, A., Gil, A., Arias, G., y otros. (2010). *Espacio público y comercio en la calle. 'Ventas informales'. Experiencias Pereira-Colombia 2008-2010*. Pereira, Colombia: Universidad Católica Popular de Risaralda - Alcaldía de Pereira.
- Pinto, N. (2010). *Ciudadanía activa en la Generación de nuevos espacios públicos en Bogotá*. (Tesis de Grado), Universidad Piloto de Colombia, Bogotá.

- Pinzón, M., & Echeverry, I. (2010). Espacio público, cultura y calidad ambiental urbana: Una propuesta metodológica para su intervención. *Investigación & Desarrollo*, volumen 18, número 1, enero-junio, pp. 92-113. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/268/26815364005.pdf>.
- Plan de movilidad de la ciudad de Sincelejo y definición de la línea base del transporte público. (2016). Sincelejo, Sucre, Colombia: Alcaldía de Sincelejo - Metrosabanas. Recuperado de <http://www.metrosabanas.gov.co/?dw=4a8ac972b98fb86adfb89b7df4a5227dr2w2u2>.
- Plazas, M. (2006). *Disposición y Aceptación de una nueva cultura (tradición vs. Implementación), efectos de la Intervención en el espacio público El caso de la Plaza de Lourdes y su cambio de identidad*. (Tesis de grado Universidad Piloto, Bogotá, Colombia).
- Postic, M. y Ketele, J. (1998). *Observar las Situaciones Educativas*. Narceas Ediciones, Madrid, España.
- Rico, H. (2011). *El Parque del Bicentenario*. (Tesis de grado), Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.
- Rincón, E. (2010). *Experiencias urbanas en jóvenes: una posibilidad para el aprendizaje*. (Tesis de grado), Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.
- Roa. (2012). El derecho al espacio público. *Provincia*, número 27, enero-junio , pp. 105-136. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/555/55526545002.pdf>.
- Rogers, R. (2001). *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Rojas, F. (2004). *Planeación, gestión y administración exitosa de un proyecto urbano: transmilenio*.
- Rojas, F. (2007). *Mutaciones urbanas*. Memorias II coloquio de profesores de la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales. Pontificia Universidad Javeriana.
- Rojas, F. (2008). *Movilidad urbana sostenible*. 1er Congreso de Ciencia Política. Universidad de los Andes.
- Rojas, F. (2010). *Ocupación indebida de las áreas de antejardín: lineamientos hacia la garantía de aplicaciones de la función social y ecológica de la propiedad en el marco de la gestión pública*. (Tesis de Grado), Universidad Piloto de Colombia.

- Rosero, J. (2007). *Evaluación de las Cesiones de Espacio Público en los Planes Parciales adaptados para la ciudad de Bogotá*. (Tesis de Grado). Universidad Piloto de Colombia, Bogotá.
- Sager, T. (2005). *Footloose and forecast-free: Hyper mobility and the Planing of society*. Ponencia, Viena
- Salcedo, M. (2008a). El espacio público como objeto de estudio en las ciencias sociales y humanas. *Revista Guillermo de Ockham*, volumen 6, número 1.
- Salcedo, M. (2008b). Psicología, ciudad y espacio público. *Revista Electrónica de Psicología Social*, volumen 15.
- Salcedo, M. (2010a). *Cali: educación, identidad y comportamiento ciudadano en el espacio público*. Cali, Colombia: Universidad de San Buenaventura.
- Salcedo, M. (2010b). La cotidianidad dramática en el espacio público de dos cruces viales de la ciudad de Cali. *Revista Ciencias Humanas*, volumen 7, número 1.
- Sánchez, A. (2011). *La economía del mototaxismo: el caso de Sincelejo*. Cartagena, Bolívar, Colombia: Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER) del Banco de la República. Recuperado de <https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-140.pdf>.
- Sassen, S. (1998). *As ciudades na economia global*. São Paulo: Studio Nobel.
- Sassen, S. (2011). *La ciudad global: Emplazamiento estratégico*, Nueva Frontera. www.Macba.cat
- Sierra, S.P. (2011). *Las zonas de transición de aprovechamiento analizadas como herramientas de gestión socioeconómica en el espacio político: análisis del programa 2008 – 2009 para el mejoramientos de sus procesos*.
- Smith, N. (2009). *Después del neoliberalismo: ciudades y caos sistemático*. www.casadellibro.com
- Suárez Álvarez, J. (2005). *El concepto de ciudadanía en los gobiernos de Bogotá*. Tesis (Maestría). Universidad de los Andes, Bogotá.
- Suarez, G., *Espacios urbanos y prevención de la violencia*. Presentación, El Salvador, julio 8 y 9 de 2004.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: Movilities for the twenty- first century*, London, Routledge Vanconcellos, E. (2010). *Análisis de la Movilidad Urbana: Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá, Colombia.

- Urry, J. (2000). Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas. São Paulo: Annablume. Wright, L. (2004). *Planing Guide: Bus Rapid Transit*. Eschborn: GTZ
- Urry, J. (2001). *Transporte urbano, espaço e eqüidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume.
- Urry, J. (2010). *Análisis de la movilidad urbana: espacio, medio ambiente y equidad*. Editor CAF. www.caf.com/publicaciones/Bogota. Corporación Andina de Fomento
- Vidal, T. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología*, volumen 36, número 3, pp. 281-297. Recuperado de <https://www.raco.cat/index.php/anuariopsicologia/article/viewFile/61819/81003>.
- Villamizar, A., & Rondón, J. (2007). *Caracterización del proceso de construcción social del espacio público. Plaza de mercado La Concordia de la ciudad de Florencia. Una mirada desde la pedagogía*. (Tesis de grado), Bogotá, Colombia: Universidad Pedagógica Nacional.
- Zusman, P. et al. (2011). *Geografías culturales: Aproximaciones, Intersecciones y Desafíos*. Editorial de la facultada de Filosofía Universidad de Buenos Aires.

JURISPRUDENCIAS

Código de Tránsito, Ley 105 de 1993.

Estatuto del Transporte.

Ley 9ª de 1989

Ley 336 de 1996.

Formulación del Plan Maestro de Movilidad par Bogotá D.C.

Ley 769 de 2002.

Ley 105 de 1993.

Ley 310 de 1996.

Ley 336 de 1996.

Acuerdo 119 de 2004 (Concejo de Bogotá).

Acuerdo 180 de 2005 (Concejo de Bogotá).

Decreto 46 de 2004 (Alcalde Mayor de Bogotá).

Decreto 619 de 2000 (Alcalde Mayor de Bogotá), Decreto 343 de 2004 (Alcalde Mayor de Bogotá).

Decreto 252 de 2000 (Alcalde Mayor de Bogotá).

Decreto 1504 de 1998 (POT)

Decreto Ley 1421 de 1993.

Ley 105 de 1993.

Ley 310 de 1993.

Ley 336 de 1996.

Ley 688 de 2001.

Decreto Ley 1421 de 1993.

Decreto 3109 de 1997.