

**Impactos socioeconómicos por los diseños y construcción del proyecto “Calles comerciales  
a cielo abierto – Localidad de Engativá”**

Diana Marcela Naranjo Palomino

Asesor

Sandra Carolina Bautista Bautista

Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD

Escuela de Ciencias Jurídicas y Políticas ECJP

Maestría en Gobierno, Políticas Públicas y Desarrollo Territorial

2023

### **Dedicatoria**

A mis queridos hijos: Juan David por los sueños compartidos, Daniel por cada silencio y mirada e Isabella por entregarme tú tiempo; son mi motor, el amor y mi vida; junto con Dios me hacen fuerte y poderosa.

A mi esposo por caminar a mi lado; a mi madre, hermanas y aquellos amigos (as) que me animaron y dieron su voz de aliento, en los momentos que me sentí cansada y sin ganas de continuar, recordándome que todo es posible.

### **Agradecimientos**

A la maestra Carolina Bautista, directora de tesis, por su dedicación, orientación, apoyo y sobre todo por compartir con generosidad su conocimiento y experiencia académica.

Mi reconocimiento a la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, UNAD, quien con su equipo docente contribuyeron en la formación y el desarrollo de un pensamiento analítico y crítico, tan necesario en esta Maestría.

## Resumen

Cada día los proyectos que se estructuran para Bogotá D.C, buscan contribuir al desarrollo sostenible de la ciudad, brindando al ciudadano mejorar su calidad de vida a través de una adecuada infraestructura vial, diferentes modos de movilidad que se encuentren articulados, la preservación del medio ambiente y la recuperación del espacio público. Con la presente investigación se pretende analizar qué impacto a la comunidad en materia social y económica, ha generado el proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá, cuyo objetivo está relacionado con la organización del comercio, el espacio público y la movilidad; y si éste realmente va en línea con el concepto de derecho a la ciudad, mediante el cual, se busca construir una ciudad cada día más humana, sostenible, en la cual se pueda vivir mejor y feliz. Para lograr el propósito, se emplean métodos de investigación cualitativos y cuantitativos en los que se aplican técnicas como la encuesta, la observación y el análisis documental, que permiten profundizar en el tema. Al aplicar esta metodología se pueden identificar los aspectos impactados por el proyecto, así como los cambios que ha sufrido la localidad y conocer la opinión de la comunidad acerca de la política pública de Calles Comerciales a Cielo Abierto, que desde la definición del derecho a la ciudad pareciera que no contribuye con la ciudad renovada y transformada que se desea construir.

***Palabras claves:*** Derecho, ciudad, sostenible, desarrollo, infraestructura, espacio público y calles comerciales

## Abstract

On a daily basis new projects are designed to contribute the sustainable development of Bogota D.C., aiming to offer its citizens a better life quality through appropriate infrastructure design and development, different transportation alternatives and environment preservation while recovering the public space. The investigation below pretends to analyze the impact to the community in regards to the Project “Calles Comerciales a Cielo Abierto -Localidad de Engativá”, who’s objective is related to organizing the commerce, public space and traffic. In order to determine if this one is really appropriate to the rights to use the city, which indicates we must look to build a more human centered city, sustainable, where you can live better and happier. To determine the above, we used qualitative and quantitative investigation methods such as surveys, observation and document analysis that allow us to dive Deep on this matter. While applying this methodology we are able to identify the key aspects impacted by the Project, as well as the changes experienced and opinion from the community about the public policy of “Calles Comerciales a Cielo Abierto”, who’s definition related to the right to use the city does not seem to contribute to the renewed and transformed ideal that we have for our city.

**Keywords:** Rights, city, sustainable, development, infrastructure, public space and commercial streets

## Tabla de contenido

Introducción .....	12
Formulación del problema .....	14
Contexto Socio-económico de la zona del proyecto.....	16
Justificación .....	21
Objetivos.....	23
Objetivo general.....	23
Objetivos específicos .....	23
Antecedentes de la investigación .....	24
Marco Teórico.....	32
Derecho a la ciudad .....	32
Ordenamiento Territorial .....	37
Política Pública .....	39
Evaluación de la Política Pública .....	40
Calles Comerciales a Cielo Abierto.....	41
Metodología .....	43
Análisis de Resultados .....	46
Análisis descriptivo de las variables de perfil en la encuesta de opinión ante la implementación del proyecto “Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá. 60	
Aspectos impactados con el proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá.....	63

Cambios en aspectos sociales y económicos - con el proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá.....	69
Eficacia de la política pública Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá .....	75
Conclusiones .....	85
Recomendaciones .....	88
Referencias.....	90

**Lista de Tablas**

<b>Tabla 1</b> <i>Adjudicación Calles Comerciales a Cielo Abierto</i> .....	48
<b>Tabla 2</b> <i>Plazos de ejecución Contrato IDU-1563-2018</i> .....	51
<b>Tabla 3</b> <i>Información básica contractual proyectos CCCA</i> .....	56
<b>Tabla 4</b> <i>Avance proyectos CCCA</i> .....	56
<b>Tabla 5</b> <i>Información financiera proyectos CCCA</i> .....	57
<b>Tabla 6</b> <i>Edad en rangos de la población encuestada.</i> .....	62

## Lista de Figuras

<b>Figura 1</b> <i>Mapa UPZ's de la localidad de Engativá</i> .....	17
<b>Figura 2</b> <i>Carrera 112A del Barrio Villas de Granada antes de las CCCA Engativá</i> .....	20
<b>Figura 3</b> <i>Localización del proyecto “Diseños y construcción CCCA - Localidad Engativá”</i> ....	50
<b>Figura 4</b> <i>Registro fotográfico de Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá.</i> .....	54
<b>Figura 5</b> <i>Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad Engativá – Contrato IDU-1563-2018</i> .....	55
<b>Figura 6</b> <i>Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad Engativá – Contrato IDU-517-202255</i>	58
<b>Figura 7</b> <i>Valor contrato vs. Adición proyectos CCCA</i> .....	58
<b>Figura 8</b> <i>Calles Comerciales a Cielo Abierto 2.0</i> .....	59
<b>Figura 9</b> <i>Actividad desarrollada en el barrio Villas de Granada</i> .....	61
<b>Figura 10</b> <i>Distribución de la población encuestada por género</i> .....	61
<b>Figura 11</b> <i>Distribución poblacional según género y edad</i> .....	62
<b>Figura 12</b> <i>Antigüedad en el barrio Villas de Granada</i> .....	63
<b>Figura 13</b> <i>Afectación a la vida o desarrollo de las actividades</i> .....	64
<b>Figura 14</b> <i>Impacto del proyecto en el barrio</i> .....	65
<b>Figura 15</b> <i>Aspectos más afectados por el proyecto CCCA – Localidad Engativá</i> .....	66
<b>Figura 16</b> <i>Afectación a actividades personales, familiares o con amigos</i> .....	67
<b>Figura 17</b> <i>Observación de aspectos impactados por el proyecto</i> .....	68
<b>Figura 18</b> <i>Andenes e intersección de redes ESP</i> .....	68
<b>Figura 19</b> <i>Percepción de las ventas</i> .....	70
<b>Figura 20</b> <i>Percepción de inseguridad</i> .....	71

<b>Figura 21</b> <i>Frecuencia de víctima de robo</i> .....	71
<b>Figura 22</b> <i>Impacto en el tiempo de desplazamiento hacia el lugar de trabajo o residencia</i> .....	73
<b>Figura 23</b> <i>Impacto en el tiempo de desplazamiento hacia paradero o transporte</i> .....	74
<b>Figura 24</b> <i>Socialización cronograma y/o estrategias para disminuir impactos</i> .....	76
<b>Figura 25</b> <i>Percepción de la información y acompañamiento</i> .....	76
<b>Figura 26</b> <i>Percepción de la planificación del proyecto</i> .....	77
<b>Figura 27</b> <i>Percepción del cumplimiento con la finalidad</i> .....	78
<b>Figura 28</b> <i>Percepción de espacio público y seguridad del tramo terminado</i> .....	79
<b>Figura 29</b> <i>Expectativa una vez culminado el proyecto</i> .....	80
<b>Figura 30</b> <i>Inversión proyecto CCCA Engativá</i> .....	81
<b>Figura 31</b> <i>Requerimiento de la comunidad al IDU</i> .....	82
<b>Figura 32</b> <i>Expectativa al finalizar el proyecto</i> .....	83
<b>Figura 33</b> <i>Estado actual del proyecto CCCA – Localidad de Engativá</i> .....	84

**Lista de acrónimos**

AIU	Administración, Imprevistos y Utilidades
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CESBA	Consejo Económico y Social de la Ciudad de Buenos Aires
CCCA	Calles Comerciales a Cielo Abierto
CCCA	Centros Comerciales a Cielo Abierto (Buenos Aires, Argentina)
DADEP	Defensoría del Espacio Público
ESP	Empresas de Servicios Públicos
IDU	Instituto de Desarrollo Urbano
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
SDM	Secretaría de Movilidad
SDP	Secretaría de Planeación
SECOP	Sistema Electrónico para la Contratación Pública
UAERMV	Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial

## Introducción

Toda ciudad se enfrenta a una constante transformación y cambios, y es que, desde su concepción, se define como “un cuerpo viviente que nace, crece, se expande, que aumenta sus construcciones, sus habitantes, su área, sus problemas y soluciones” (Galvis, 2014 como se cita en Gnecco, 2020).

Por otra parte, se espera que la ciudad cumpla con su función social, es decir, que sea un lugar donde se da prioridad al interés público y social definido colectivamente, en la que existan espacios urbanos justos y ambientalmente equilibrados, donde se satisfagan las necesidades de sus habitantes, se brinde seguridad y, ante todo, la persona sea feliz.

Así mismo, la ciudad debe incrementar la participación ciudadana a través de la definición, ejecución, seguimiento y formulación de políticas urbanas que busquen la ordenación del territorio, reforzar la transparencia administrativa, la eficacia y la inclusión de diversidad.

En este sentido, para el caso de Bogotá D.C., la Administración Distrital avanza hacia el diseño de estrategias o políticas que se encuentren alineadas con el Plan de Ordenamiento Territorial y que contribuyen al desarrollo de la ciudad, como ejemplo se encuentra el proyecto denominado Calles Comerciales a Cielo Abierto adelantado en diferentes localidades de la ciudad, mediante el cual el Instituto de Desarrollo Urbano, busca mejorar la infraestructura, organizar el comercio, adecuar el espacio público y articular los diferentes sistemas de movilidad. Además de brindar al peatón un ambiente adecuado y seguro para su circulación.

Ahora bien, es importante conocer la opinión de la comunidad frente a estos proyectos, por tal motivo, surge el presente trabajo de investigación con el cual se pretende identificar qué impactos qué ha generado a nivel social y económico las Calles Comerciales a Cielo Abierto en la localidad de Engativá.

Para este fin, inicialmente se realiza una contextualización de la zona donde se adelanta el proyecto, los antecedentes que preceden a la problemática junto con los objetivos que se buscan alcanzar con la investigación. Posteriormente se efectúa una revisión de antecedentes y marco teórico, continuando con la explicación de la metodología aplicada, así como un análisis de los resultados y finalizando con un acápite de conclusiones que resultan del ejercicio investigativo y las recomendaciones acerca del tema analizado, que puedan contribuir para futuras investigaciones.

## **Formulación del problema**

Cada persona sueña con una ciudad ideal, la cual tenga las condiciones adecuadas para vivir, que le ofrezca la posibilidad de no sólo alcanzar su desarrollo personal, sino además le provea los bienes y servicios, que sea amigable con la naturaleza y donde pueda ser realmente feliz. Aunado a este sueño, está el concepto del derecho a la ciudad entendido como “una serie de prestaciones particulares y sociales, que individualmente consideradas pueden ser reclamadas como un derecho en particular, por ejemplo: la vivienda digna, el espacio público, la seguridad de las edificaciones, la movilidad” (Correa, 2010, como se cita en Gnecco, 2020).

Es así como, el desarrollo urbanístico en los últimos tiempos ha tenido cambios significativos que apuntan al diseño y fortalecimiento de ciudades sostenibles, en las cuales no sólo se cuida el medio ambiente, sino que también se mejore notablemente la calidad de vida de sus habitantes.

Por tal motivo, la Administración Distrital busca atender las necesidades insatisfechas de la población y mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos, a través de la definición de estrategias, enfoques, planes y programas, definidos en su plan de desarrollo que conllevan a la consecución de dichos objetivos.

En ese orden de ideas, la Alcaldía Mayor de Bogotá le solicitó a la Secretaría de Hábitat, la elaboración de la factibilidad del proyecto denominado “Calles Comerciales a Cielo Abierto”, armonizándolo con el Plan de Desarrollo “Bogotá mejor para todos 2016-2020”, para la construcción de un espacio seguro y amigable para la comunidad.

Es así como dicha Entidad le transfiere el requerimiento al IDU e inician a trabajar conjuntamente con las alcaldías locales y otras entidades del Distrito como la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial, UAERMV, la Secretaría de

Hábitat y la Secretaría Distrital de Movilidad. Definiendo, el proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto (CCCA), como una estrategia para “la consolidación de las redes de movilidad peatonal en los ejes estructurantes y complementarios” (Arias, 2021, párr. 1). Adicionalmente, plantea “rescatar el uso adecuado del espacio público para el peatón y ordenar la infraestructura vial existente para la eficiencia del corredor, facilitando el comercio organizado y apuntándole a la reactivación económica también en las localidades” (Arias, 2021, párr. 2).

Inicialmente y contando con la viabilidad para desarrollar el proyecto, fueron seleccionadas ocho (8) vías para realizar actividades en diferentes localidades de la ciudad, comenzando con la adjudicación de tres (3) CCCA identificadas como Grupos 1, 2 y 3 correspondientes a las localidades de Barrios Unidos, Bosa y Engativá, respectivamente.

Específicamente, se adjudica el Grupo 3, correspondiente a la localidad de Engativá, barrio Villas de Granada, en la Carrera 112A entre Calle 80 y Calle 72F al CONSORCIO CIELO COMERCIAL, bajo el contrato IDU-1563-2018, para realizar los estudios, diseños y construcción de Calles Comerciales a Cielo Abierto.

El contrato inicia el 1 de febrero de 2019 con un plazo para su ejecución de quince (15) meses, sin embargo, para diciembre de 2022, es decir, a cuarenta y seis (46) meses de ejecución, el proyecto no ha finalizado, se observan grandes retrasos en las obras; las calles se encuentran cerradas para el tráfico vehicular, los paraderos de las rutas alimentadoras de Transmilenio fueron reubicados, se presentan excavaciones, hay instalación de poli sombras lo que dificulta el tránsito a los peatones y acceder a los establecimientos comerciales. Sumado a esto, se dificultad el ingreso al barrio, la congestión vehicular es mayor, pues la Carrera 112A que era denominada la “calle principal” se encuentra fuera de servicio en gran parte.

Ahora bien, si bien es cierto que, al año de iniciar el contrato, se presentó la pandemia y emergencia ocasionada por el COVID-19, modificando la dinámica de los proyectos y variando los tiempos, también lo es, que el contrato ha tenido varias suspensiones, perjudicando a los comerciantes del sector, generando malestar e inconformismo en la comunidad pues no se cumple con el cronograma inicial planteado y se extienden los plazos, sin verse resultados.

De acuerdo con esta problemática y entendiendo que el proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto involucra aspectos técnicos, financieros y sociales, además de partir de la premisa que busca contribuir con temas álgidos para los ciudadanos como lo son la infraestructura, la movilidad y el espacio público; surge la pregunta: ¿Qué impactos a nivel social y económico ha generado los diseños y construcción del proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto en la localidad de Engativá?, la cual se busca resolver en la presente investigación.

Para esto, antes que nada, es importante conocer la zona donde se desarrolla las CCCA de Engativá.

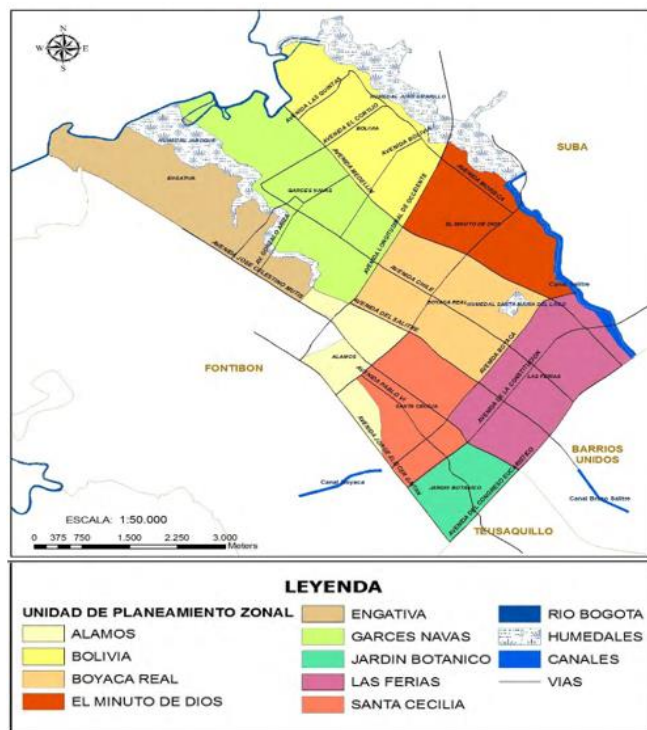
### **Contexto Socio-económico de la zona del proyecto**

La localidad de Engativá se encuentra situada al noroccidente de Bogotá, “tiene una extensión de 3.588,1 hectáreas, de las cuales 3.439,2 hectáreas son de suelo urbano y 148,9 hectáreas de suelo de expansión. No posee suelo rural” (SDP, 2018, p. 15). Con una ubicación estratégica por su cercanía al Aeropuerto Internacional El Dorado, la zona franca y la zona industrial, jugando un papel muy importante en el desarrollo económico de la ciudad.

Por otra parte, cuenta con nueve (9) Unidades de Planeamiento Zonal, UPZ, como se observa en la figura 1.

**Figura 1**

*Mapa UPZ's de la localidad de Engativá*



*Nota.* Se identifican las 9 UPZ's de la localidad de Engativá. *Fuente.*

<https://docplayer.es/80985827-Fuente-conociendo-la-localidad-de-engativa-monografia-localidad-engativa-2009-secretaria-de-planeacion.html>

De acuerdo a lo anterior, el barrio Villas de Granada donde se desarrolla el proyecto se encuentra ubicado dentro de la UPZ 73 Garcés Navas, la cual según la Secretaría Distrital de Planeación (2018) se localiza en la zona occidental de la localidad de Engativá, tiene una extensión de 555 hectáreas, que equivalen al 15,5% del total de área de las UPZ de esta localidad. Limita, al norte, con la UPZ Bolivia; al oriente, con las UPZ Minuto de Dios y Boyacá Real; al sur, con las UPZ Álamos y Engativá; y al occidente, con el municipio de Cota (p. 20).

En ella residen 65.560 ciudadanos en 14 barrios: Bosques de Mariana, Álamos, Álamos Norte, El Cedro, Garcés Navas, Los Ángeles, Molinos De Viento, Plazuelas Del Virrey, San

Basilio, Santa Mónica, Villa Amalia, Villa Sagrario, Villas de Granada, Villas de Madrigal, Villas El Dorado San Antonio, Gran Granada, Unir, Montecarlo y Bosques de Granada. (Alcaldía Local de Engativá, 2021, párr. 4)

Por otro lado, cuenta con un gran sistema de áreas verdes, parques y un régimen hidrológico conformado por los humedales Santa María del Lago, Jaboque, Juan Amarillo y el Río Bogotá. Cabe mencionar que es un área densamente poblada donde predomina el uso residencial y las actividades comerciales ubicadas sobre las vías principales. Colinda con el río Bogotá, el humedal Jaboque, así como también limita con la Calle 80 (Autopista Medellín), lo que la convierte en un sitio estratégico para la articulación entre Bogotá y la Sabana.

En cuanto a los datos de estudios socioeconómicos o boletines mensuales de indicadores realizados por la Secretaría Distrital de Gobierno & Secretaria Distrital de Planeación (2018) y la Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia (2021), sobresalen los siguientes datos en la localidad de Engativá:

- Se registra el mayor número de peticiones por parte de la ciudadanía, ascendiendo a 373 solicitudes entre el 01 de enero al 31 de diciembre de 2019.
- Durante el año 2014 se registraron en Engativá 4.571 casos de delitos de alto impacto, para el 2015 fueron 3.946 casos, en 2016 la cifra fue 6.792 casos y en el 2017 se registró 9.270 casos. El hurto a personas es el que mayor incidencia presentó en este tipo de estadísticas seguido de lesiones comunes y siendo el hurto a bancos, el delito de alto impacto con la menor incidencia para el año 2017.
- Es una de las localidades con mayor problemática en materia de robos, teniendo una participación del 7,95% de los hurtos a residencias en Bogotá D.C., que equivalen a 305 casos de los 3.837 casos registrados para el año 2017. Entre el año 2014 al 2017

aumentaron en 3.735 los casos de hurtos a personas, pasando de 2.073 a 5.808.

- Está entre las tres localidades con mayor número de hurtos a establecimientos de comercio y bancos registrados durante el año 2017.

A su vez y de acuerdo a los estudios mencionados anteriormente, se encontró para la UPZ No.73 Garcés Navas, factores socio-económicos de relevancia por cuanto:

- Es la de mayor número de peticiones sobre presuntas infracciones al régimen de obras y urbanismo.
- Ocupa el primer puesto por la presunta invasión, el indebido uso o afectación del espacio público destinado a la satisfacción y necesidades colectivas, por ejemplo, vendedores informales.
- Es el sitio donde más ocurren conductas que causan perturbación a la posesión o tenencia de bienes inmuebles.
- La distribución de la estratificación es de la siguiente manera: 2 (20,7%), 3 (23,2%) y 4 (8,7%); aclarando que el porcentaje fue calculado sobre el total de la localidad de Engativá.
- Presentó aumento en las cifras registradas para lesiones personales, hurto de celulares y bicicletas, al comparar los datos de enero a marzo de 2020 con enero a marzo de 2021.

Finalmente, el barrio Villas de Granada sitio fue creado en el año 1984, construido por Luis Carlos Sarmiento Angulo como uno de sus proyectos de vivienda denominado Las Villas, para obreros y empleados. En el barrio se identifican pequeños comercios y entidades prestadoras de servicio, es de clase media y estrato 3. Cuenta con aproximadamente 4.300 casas. Sus principales vías de acceso son la Calle 80 y la AC 68, la ruta de alimentador identificada como 1.3, realiza un recorrido circular desde el Portal 80 hasta el barrio ingresando por la

Carrera 112A, que es la intervenida con el proyecto. En la figura 2, se observan algunas imágenes antes del inicio del contrato donde se puede apreciar la parte comercial, el ancho de la vía y andenes, así como el espacio público ocupado por vendedores ambulantes.

## Figura 2

*Carrera 112A del Barrio Villas de Granada antes de las CCCA Engativá*



Nota. Diferentes tramos de la Carrera 112 A donde se desarrolla el proyecto CCCA Engativá.

Fuente:[https://es.wikipedia.org/wiki/Villas\\_de\\_Granada#/media/Archivo:Villas\\_de\\_granada.JPG](https://es.wikipedia.org/wiki/Villas_de_Granada#/media/Archivo:Villas_de_granada.JPG)

, <https://www.civico.com/lugar/banco-av-villas-oci-villas-de-granada-bogota/> y

<https://www.kwcolombia.com/Casa-Comercial-Para-Venta-Engativa-1190-19028>,

respectivamente.

### **Justificación**

Teniendo en cuenta que la ciudad es el sitio donde el ser humano debe poder desarrollarse tanto personal como socialmente, así como también, en el cual puede transitar, trabajar y tener un sitio para el esparcimiento; se hace necesario realizar la presente investigación que se enfoca en identificar el impacto que ha generado a la comunidad el proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto en la localidad de Engativá, por cuanto es parte de una política pública que está siendo implementada en diferentes localidades de Bogotá, para mejorar la utilización del espacio público, articular el sistema de movilidad y generar cambios en el entorno.

Es así como se realiza el análisis no desde el punto de vista del desarrollo o la planeación territorial, sino desde la mirada del derecho a la ciudad. Y es que, en ese sentido, el derecho a la ciudad es entendido como un derecho integrador, que se construye lentamente, en el cual el ciudadano es protagonista porque juega un papel activo con el cual habilita la posibilidad para intervenirla, modificarla y ser propietario del espacio público (Lefebvre, 1969; Mathivet, 2010; Costes, 2011; Borja, 2013; Harvey, 2013 como se cita en Gnecco, 2020).

Por otra parte, el proyecto tiene como objeto una fase de diseño y otra de ejecución de obra, lo que ayuda a inferir si ha habido una correcta planeación y se está desarrollando de los tiempos previstos y de no ser así, reconocer la causa de retraso y la incidencia de los mismos no sólo al interior de la Entidad sino en la comunidad.

Es pertinente indicar que al hacer la revisión exhaustiva de investigaciones similares no se encontraron estudios realizados por parte de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, UNAD, ni otras universidades en las que se contemplara el tema de Calles Comerciales a Cielo

Abierto, ni el proyecto en las diferentes etapas de su ciclo de vida, en especial los diseños y ejecución del proyecto.

Por último, este trabajo se encuentra dentro de la línea en estudios políticos, gobierno y relaciones internacionales y, busca fortalecer los contenidos de las materias vistas en la Maestría en Gobierno, Políticas Públicas y Desarrollo Territorial, así como ser un referente para más investigaciones asociadas al tema.

## **Objetivos**

### **Objetivo General**

Analizar los impactos socioeconómicos por los diseños y construcción del proyecto “Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá”.

### **Objetivos Específicos**

Identificar los aspectos que han sido impactados con el desarrollo del proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá”.

Determinar los cambios en los aspectos sociales y económicos que se presentan en la zona donde se desarrolla el proyecto denominado “Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá”.

Analizar a partir de la opinión de la comunidad la eficacia de la política pública denominada Calles Comerciales a Cielo Abierto.

### **Antecedentes de la investigación**

Con la promulgación en Colombia de la Ley 9 de 1989 que establece normas sobre los Planes de Desarrollo Municipal y la Ley 388 de 1997 conocida como la “Ley de Desarrollo Territorial”, toma fuerza el concepto del derecho a la ciudad de Henri Lefebvre entendido como el “derecho a la vida urbana, transformada, renovada” (1978, como se citó en Gnecco, 2020), a través del cual todos los ciudadanos pueden hacer uso de los componentes de la ciudad e influir en la transformación de la realidad urbana.

En este sentido, se han realizado investigaciones como en el caso del Doctor Carlos Gnecco Quintero (2020) quien en su proyecto denominado “EL DERECHO A LA CIUDAD. LA CIUDAD HACIA EL DERECHO: UNA MIRADA DESDE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS DE LA BOGOTÁ HUMANA”, afirma que “la Ley 388 de 1997, conocida como “Ley de suelos”, dotó a los municipios y distritos de herramientas e instrumentos que permiten aplicar los contenidos del derecho a la ciudad” (p. 276).

De allí, que Gnecco (2020) indica que las entidades territoriales y en este caso la Administración Distrital, deban velar por hacer cumplir este derecho mediante su gestión, establecimiento de normas e intervenciones que respondan a las diferentes necesidades y demandas de los ciudadanos, para lo cual diseñan e implementan políticas públicas locales.

Así mismo, indica Gnecco (2020) que “vale la pena luchar por el derecho a la ciudad, un derecho innegociable que desde ya se ejerce en las calles” (p. 4) y, que “es un proceso que se construye desde lo local” (p.279) y se convierte para la ciudad en una “herramienta jurídica y política” (p. 360). A su vez, lo reconoce como una opción para transformar la ciudad y es que lo percibe “no solo como un derecho exigible, sino como una bandera política y una reivindicación que permite reclamar la ciudad que ha sido negada” (p.282).

Por otra parte, en su estudio el Dr. Gnecco (2020) manifiesta que “el derecho a la ciudad debe articular, fortalecer y promover la ciudad sostenible” (p. 367), así como “fomentar una buena asequibilidad, ubicación, disponibilidad de todos los servicios, infraestructura, equipamientos, protección legal ante los desahucios, espacio adecuado, los costos deben ser soportables y debe permitir la identidad cultural de quien la habita” (p. 370).

Finaliza su estudio argumentando que en el derecho a la ciudad se reconoce que los ciudadanos juegan un papel muy importante pues como indica Gnecco (2020) son “quienes construyen y le dan sentido a la vida urbana, por ende, tienen un derecho preferencial sobre lo que se ha producido en este espacio” (p.361).

Ahora bien, la aplicabilidad del concepto de derecho a la ciudad, con el cual se pretende beneficiar a toda la comunidad y realizar la ordenación del territorio, es un fenómeno en auge a nivel mundial, es el caso de Buenos Aires (Argentina), donde se desarrolló la promoción y generación de políticas públicas tendientes al desarrollo de los Centros Comerciales a Cielo Abierto en la Ciudad (CCCA).

El Consejo Económico y Social de la Ciudad de Buenos Aires, CESBA, (2018) define los Centros Comerciales a Cielo Abierto como el conjunto de establecimientos comerciales independientes, localizados en calles del área céntrica de la ciudad y de barrios populosos, planificados y desarrollados por una o varias entidades con criterio de unidad. El tamaño, variedad comercial, servicios comunes y actividades complementarias se relacionan con su entorno, y dispone permanentemente de una imagen y gestión unitaria. (p. 9)

El CESBA (2018) presentó un documento con las recomendaciones y acciones para un plan estratégico operativo de Centros Comerciales a Cielo Abierto, identificando en primera instancia falencias como insuficiente iluminación en la vía pública, una ausencia de un

mobiliario urbano con funcionalidad y comodidad como el que prestan otras grandes ciudades del mundo, una ocupación del espacio público a través de manteros y la venta ambulante, el uso agresivo del espacio público por parte de las empresas prestatarias de los servicios públicos, el deterioro de sus veredas, la ausencia de una señalética de orientación al vecino en los centros comerciales barriales y la carencia de infraestructura tecnológica digital gratuita en dichos espacios. (p. 9)

Como acciones para adelantar el CESBA (2018) recomendaba, entre otras, propender a la restitución de las calles comerciales su rol de atracción para ciudadanos y turistas a través de reparación de veredas, mantenimiento de arbolado, de iluminación, de mobiliario urbano, de señaléticas de calles y negocios, así como la inclusión de sendas peatonales, decoración urbana, materiales promocionales del distrito, limpieza de las aceras y grafitis, entre otros. Por otro lado, recomendaba establecer un férreo control de la venta ilegal en la vía pública y mejorar la seguridad en los ejes comerciales. (p. 10)

Como se mencionó anteriormente el tipo de proyectos de Calles Comerciales a Cielos Abiertos se plantean en diferentes partes del mundo no sólo como estrategia para recuperar el espacio público y la vida en la calle, sino como medida para contrarrestar el fenómeno global de consumo inherente a las grandes superficies comerciales, a partir de la capacidad que tiene la calle para soportar usos más intensos, amplios y variados, y reescribiendo las reglas que hoy la rigen, las cuales estimulan la desigualdad.

En el caso de Bogotá D.C. se pueden reconocer ejemplos del funcionamiento de una calle comercial, es así como desde el siglo XX, existen áreas especializadas como la calle de los sombreros en la once, los tipógrafos en la carrera cuarta, la venta de telas e hilos en la carrera

novena, las de autopartes en el centro y siete de agosto, los eléctricos y los electrodomésticos, entre otras, que son reconocidas por su valor cultural o patrimonial a la capital del país.

Un caso más reciente es la peatonalización de la carrera séptima mediante la cual se buscaba adecuar el espacio público, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, brindándoles una calle más amigable, atractiva y segura.

Al respecto la Dirección de Estudios Socioeconómicos y Regulatorios de la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, a través del Observatorio de Desarrollo Económico (2015), decidió realizar una encuesta de percepción a los comerciantes localizados en la carrera séptima, en dos momentos, el primero de ellos en noviembre de 2012 cuando estaba iniciando el proyecto y el segundo entre el 16 al 20 de abril de 2015, este estudio tenía como finalidad servir de “termómetro en la determinación de los factores que afectan o contribuyen la dinámica de los comerciantes en el sector” (párr. 1).

De otra parte, para los dos momentos se tuvieron en cuenta los mismos referentes, es decir, se encuestaron a “634 establecimientos con una tasa de respuesta de 91%, es decir 580 encuestas completas” (Observatorio de Desarrollo Económico, 2015, párr. 3), lo que permitió confrontar los resultados, evidenciando que se mantenían sin variación en los tres años, la percepción negativa de los comerciantes sobre la medida de peatonalización por factores como la inseguridad y la caída en las ventas. Aunque este resultado era muy diferente con “el análisis de los ingresos declarados en el pago del impuesto ICA y otros impuestos en 2014, donde se evidencia que los ingresos netos de los negocios en el sector de la séptima en el último año aumentaron 7,5%.” (Observatorio de Desarrollo Económico, 2015, párr. 5).

En cuanto al flujo de peatones en el 2012 el estudio mostró una percepción positiva, no obstante, para el 2015 la percepción cambió a negativa pues los comerciantes consideran que la cantidad de peatones que circulaban por el sector había disminuido.

Existen otros factores negativos identificados por los comerciantes tales como la presencia de habitantes de calle, vendedores ambulantes, contaminación por escombros y basuras. Como aspectos positivos el estudio indicó que los factores que ayudan a la dinámica del sector son la ubicación y la llegada de turistas.

Igualmente, el estudio determinó que pese a conocer el objeto de las obras, los comerciantes demandan al distrito “mejorar la inseguridad, la movilidad de la zona y controlar la venta informal” (Estudios Socioeconómicos y Regulatorios de la Secretaria Distrital de Desarrollo Económico 2015, párr. 6).

Ahora bien, el Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, es en la ciudad de Bogotá D.C., la entidad que tiene a su cargo la ejecución de obras de infraestructura vial, transporte y movilidad, así como la estructuración, ejecución y conservación de los proyectos que contribuyen al desarrollo de la ciudad y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. No obstante, a veces éste objetivo parece estar un poco lejos y es que se presentan inconvenientes en el desarrollo de los proyectos, generando retrasos y mayores costos.

Por tal motivo, en el 2021 los señores Sánchez, J. y Vergara, J., efectuaron un estudio para analizar la viabilidad técnica y financiera de una muestra de treinta y ocho (38) contratos de Estudios y Diseños, desarrollados entre los años 2014 y 2019, entre los cuales se encontraban vías de gran importancia para la capital, como la Av. Ciudad Villavicencio entre la Av. Boyacá y la Autopista Sur, la Circunvalar de Oriente desde la salida al llano hasta la Av. Villavicencio y la Autopista Norte y Calle 170.

Es así como, después de aplicar 61 encuestas de percepción entre una muestra de 240 consultores, con un nivel de confianza del 95.5%, de error del 3% y una varianza de 100; se encontró que los proyectos no fueron objeto de culminación satisfactoria en el tiempo contratado, siendo en todos los casos prorrogado el tiempo contractual, es decir, “la muestra seleccionada presentó un tiempo promedio adicionado del 103%, con una variación estándar entre el 38% y el 170%. Lo anterior, genera sobrecostos que inciden negativamente en la viabilidad financiera de los contratos analizados” (Sánchez, J. y Vergara, J, 2021, p. 73).

Como factores técnicos que afectaron la viabilidad de dichos contratos de Estudios y Diseños se encontraron los plazos inadecuados, las ampliaciones y desactualización de los alcances de los contratos, los estudios previos deficientes y la falta de articulación entre las diferentes Entidades que inciden en el proyecto.

Al respecto de este último punto, se presentaron demoras en la revisión y aprobación de los productos por parte de las Empresas de Servicios Públicos y Entidades Distritales, en especial la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá, EAAB, la Secretaría Distrital de Movilidad, SDM y ENEL Codensa, dejando en evidencia la necesidad de fortalecer las relaciones y convenios interinstitucionales entre el IDU y las entidades Distritales.

De otra parte, el Instituto de Desarrollo Urbano también efectúa un acompañamiento social a quienes se ven afectados por la ejecución de obras, y realiza presentaciones en las cuales da a conocer el alcance del proyecto a ejecutar, el proceso del mismo y en el caso de comercio, lo que éste implica para su negocio; sin embargo como lo explica Fajardo, N., Molina, E. y Moyano M. (2009) en su investigación cuantitativa acerca del “Impacto social en los comerciantes, por el desarrollo de Obras de Transmilenio Fase III – Carrera 10 de la ciudad de Bogotá”, en la cual, mediante la aplicación de encuestas y entrevistas determinaron que existen

dos aspectos que hacen más difícil la situación ya que generan desinformación y falsas expectativas, los cuales tienen que ver con la falta de interés o renuencia de los comerciantes para asistir a talleres informativos y la falta de claridad por parte del IDU para dar a conocer o informar al comerciante, cuál será la situación real de su negocio (p. 39).

Igualmente, su gran expectativa está relacionada con “cómo se verá afectado su negocio una vez culminadas las obras, ya que tienen conocimiento de los efectos producidos a sectores por obras de la Troncal Caracas, que “acabaron” físicamente con establecimientos comerciales que tenían una amplia trayectoria” (Fajardo, N., Molina, E. y Moyano M., 2009, p. 40).

Cabe señalar, que la investigación identificó que la inseguridad es el mayor impacto social, dado que “la mayoría de los encuestados respondieron que los robos y atracos se incrementaron desde que iniciaron las obras, alejando aún más a los clientes que acostumbraban a ir de compras a este sector, perjudicando el nivel de ventas (Fajardo, N., Molina, E. y Moyano M., 2009, p. 40).

Por lo anterior, la disminución en las ventas ocasiona otro impacto social como es el desmejoramiento de la calidad de vida de los comerciantes del sector, dado que muchos de ellos dependen económicamente de su actividad y si bien es cierto, esta afectación puede ser temporal y mejorar una vez culminen las obras, muchos antes de finalizar el proyecto han tenido que “negociar con los propietarios de los predios a fin de buscar “una rebaja” en el monto del arriendo o tomar decisiones más radicales como el cierre del negocio” (Fajardo, N., Molina, E. y Moyano M., 2009, p. 41) y, como si no fuera poco adicionalmente aumenta la inseguridad pues los delincuentes aprovechan que hay locales desocupados para atracar a los transeúntes.

Finalmente, al analizar cuáles son los factores que pueden retrasar los proyectos de infraestructura, se encuentran investigaciones como la de Gordo, E., Potes, J. y Vargas, J. (2019),

quienes en su trabajo de grado titulado: “*Factores que retrasan proyectos públicos en Neiva*” identifican que algunos de los factores que ocasionan retrasos en obras civiles del sector público son: la mala escogencia de los posibles contratistas, la adecuada planificación antes y durante de la ejecución de un proyecto, por cuanto es una etapa fundamental y decisiva para garantizar la entrega del producto en los tiempos establecidos y que “los contratistas no cuentan con el recurso ni apalancamiento para la ejecución de las obras, por tanto requieren de buscar justificaciones improcedentes de suspensión de las obras para conseguir recursos, afectando los tiempos de ejecución iniciales” (Gordo, E., Potes, J. y Vargas, J. 2019, p. 119).

## Marco Teórico

En el presente capítulo se exponen los componentes del campo teórico conceptual de la investigación, el cual articulado con la metodología y los objetivos de la misma permiten obtener los resultados. En este sentido, el acápite está configurado por cinco elementos, los dos primeros ligados al derecho a la ciudad y el ordenamiento territorial, los otros tres asociados al tema de investigación, es de decir, la política pública, evaluación de la política y las Calles Comerciales a Cielo Abierto.

### Derecho a la ciudad

Entender el concepto de Derecho a la Ciudad se convierte en un punto de partida para la presente investigación pues permite vislumbrar como desde éste se han desarrollado otras concepciones que se articulan para generar un camino hacia el establecimiento de objetivos locales que impacten posteriormente en lo global.

Es así, como Henri Lefebvre durante los años 70's construye el concepto de derecho a la ciudad, el cual define así “anuncia como llamada, como exigencia. No puede concebirse como un simple derecho de visita o retorno hacia las ciudades tradicionales. Sólo puede formularse como *derecho a la vida urbana*, transformada, renovada” (Lefebvre, 1969, p. 138).

Adicionalmente, Lefebvre (1969) indica que se manifiesta como una “forma superior de los derechos: el derecho a la libertad, a la individualización en la socialización, al hábitat y al habitar. El derecho a la *obra* (actividad participante) y el derecho a la *apropiación* (muy diferente del derecho a la propiedad)” (p. 159).

Este derecho según Lefebvre (1969) está en formación y obliga a la reconfiguración de la vida urbana, de los lugares de encuentro en los cuales el ritmo de la vida, así como el empleo del tiempo, permitan hacer un uso pleno y entero tanto de esos lugares como momentos.

En este sentido, el derecho a la ciudad es un derecho innegociable que se produce sin distinción en las calles, busca resaltar y rescatar al ser humano como elemento primordial y protagonista de la vida urbana, abriendo la posibilidad para que las personas vuelvan a ser las dueñas, por cuanto contribuye a la participación ciudadana en la toma de decisiones relacionadas con la ciudad. (Lefebvre, 1969; Mathivet, 2010; Gnecco 2020).

Ahora bien, el derecho a la ciudad tiene componentes tanto tangibles como intangibles “que integran la ciudad como un todo (movilidad, vivienda, servicios públicos, medio ambiente, economía urbana, política, movimientos sociales, etc.). Por lo tanto, la ausencia de alguno de estos elementos implica que los demás se desvaloricen” (Borja, 2013 como se cita en Gnecco, 2020). La articulación de estos elementos permite la construcción de ciudad, una más humana, sostenible y justa.

Posterior a la delimitación del concepto de derecho a la ciudad realizada por Lefebvre, varios autores han ampliado esta definición, encontrándose entre otras: el derecho a la ciudad es la suma de otros derechos, cuya naturaleza permite que sean fundamentales, sociales y colectivos. Esto se puede apreciar en la siguiente definición: Pero el derecho a la ciudad no es solo el techo. También son las condiciones de vida, es decir, el acceso a todos los servicios públicos en buenas condiciones a bajo costo, pero de igual manera el derecho al trabajo bien remunerado. Poder vivir fruto de nuestra realización personal, sintiéndonos útiles en la sociedad. (Maldonado, 2002, p. 9, como se citó en Gnecco, 2020)

Para Mitchell (2003), “el derecho a la ciudad no es únicamente el derecho a habitar los espacios urbanos, sino también el poder participar en la negociación y producción de la ciudad” (p. 82, como se citó en Gnecco, 2020).

Por otra parte, Velásquez (2004) considera que el derecho a la ciudad se encuentra relacionado con todos los derechos humanos internacionalmente reconocidos, concebidos integralmente, y es interdependiente con ellos. Incluye, por lo tanto, los derechos sociales, económicos y culturales, tales como el derecho a la tierra, a los medios de subsistencia, al trabajo, a la salud, a la educación, a la cultura, a la vivienda, a la protección social, a la seguridad social, al medio ambiente sano, al saneamiento, al transporte público, al ocio y a la información. Por otra parte, incluye los derechos civiles y políticos, entre los que se encuentran el derecho a la libertad de reunión, organización y participación, el respeto a las minorías y la pluralidad étnica, sexual y cultural, el respeto a los inmigrantes, y la garantía de la preservación de la herencia histórica y cultural. (pp. 13-14, como se citó en Gnecco, 2020)

El geógrafo Horacio Capel, por su parte, manifiesta que el derecho a la ciudad es como un derecho a la igualdad en el acceso a los equipamientos, al espacio público, al disfrute, a la gestión, al bienestar y riqueza que genera la ciudad. En otras palabras, es “una aspiración que complementa y da una dimensión espacial y territorial a otros derechos, como los citados anteriormente” (Capel, 2010, párr. 66, como se citó en Gnecco, 2020).

Los académicos Busquet y Garnier (2011) consideran que el derecho a la ciudad es: luchar por definir y poner en práctica una política, con la estrategia que de ella se deriva, de apropiación colectiva del espacio urbanizado; no el espacio alienante legado por el capitalismo, sino uno remodelado gracias a la intervención activa de los habitantes de tal manera que resulte adaptado a un modo de vida en ruptura con el existente; un modo de vida especializado donde la igualdad no iría en contra de la alteridad, de aquel ‘derecho a la diferencia’ reafirmado por Lefebvre. (p. 15)

Para Borja (2013), el derecho a la ciudad es la suma de derechos humanos, urbanos, socioeconómicos, políticos y culturales, tal como se puede observar en la siguiente definición: derechos universales, es decir, accesibles por igual a todos los ciudadanos. Nos referimos a derechos urbanos como la vivienda, la centralidad, el espacio público, los equipamientos urbanos, la movilidad, la visibilidad, la mixtura social, etc. Derechos socioeconómicos como el empleo, la renta básica, la formación continuada, la salud y la educación. Y derecho políticos y culturales como la igualdad político-jurídica de todos los habitantes con independencia de su nacionalidad de origen, la identidad cultural originaria de cada uno, un marco institucional que corresponda a los procesos de decisión que se dan en el territorio y suficientemente descentralizado para que existan escenarios de negociación con los colectivos sociales. (p. 306, como se citó en Gencco, 2020)

Adicionalmente el tema del derecho a la ciudad ha tomado tanta importancia a nivel mundial que en el 2005 terminó de elaborarse la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad y, “es un instrumento dirigido a contribuir con las luchas urbanas y con el proceso de reconocimiento, en el sistema internacional de los derechos humanos, del derecho a la ciudad” (Foro Mundial Urbano, 2004, párr. 6). Esta carta se encuentra dividida en cinco partes: los principios del derecho a la ciudad, los derechos relativos a la gestión de la ciudad, Derechos civiles y Políticos, Derechos Económicos Sociales, Culturales y Ambientales de las Ciudades de la Ciudad y las disposiciones finales.

Puede afirmarse que el derecho a la ciudad es una alternativa con la que se puede responder a los desafíos actuales como la desigualdad, la injusticia social y se convierte en una herramienta para ofrecer soluciones de transformación de la sociedad, defender los derechos humanos y las obligaciones del Estado.

De igual manera es relevante mencionar el concepto de Ciudad Sostenible emitido por el Banco Interamericano de Desarrollo (2012), BID: una ciudad sostenible es aquella que ofrece alta calidad de vida a sus habitantes, minimiza sus impactos al medio natural y cuenta con un gobierno local con capacidad fiscal y administrativa para mantener su crecimiento económico y para llevar a cabo sus funciones urbanas con la participación ciudadana. El reto es lograr promover una cultura de eficiencia, ahorro y respeto por el medio natural y, al mismo tiempo, mejorar la calidad de vida en las ciudades de hoy. (p. 4)

A su vez es importante mencionar que, en la cumbre de la Organización de las Naciones Unidas de 2015, se establece el acuerdo mundial “Transformar Nuestro Mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible” que incluye la definición de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible. El objetivo No. 11 busca “*Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*” (ONU, 2015, p.16), y además menciona: 11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. (ONU, 2015, p. 24)

Así mismo, en el numeral “11.7 De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad” (ONU, 2015, p. 25) y “11.a Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional” (ONU, 2015, p. 25).

Por otra parte, se encuentra la Nueva Agenda Urbana que es: guía para el desarrollo de políticas y acciones urbanas sostenibles y uso permite transferir el conocimiento de manera accesible, fortaleciendo las capacidades en todos los niveles y entre todos los interesados en temas de ciudad, sin dejar a nadie ni a ningún territorio atrás. (ONU, s.f., Párr. 3)

Por otro lado, el ideal de una ciudad para todos, refiriéndonos a la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos y buscando promover la inclusividad y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos. (Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad, s.f., Párr. 3)

Ahora bien, el derecho a la ciudad, la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible y la Nueva Agenda Urbana se articulan para transformar la ciudad y que se convierta en un lugar para todos en el cual se respeten los derechos y se trabaje en pro de objetivos comunes, pero especialmente en donde las necesidades sean escuchadas y se busquen soluciones específicas a éstas.

### **Ordenamiento Territorial**

En ese sentido debe haber una adecuada planificación y gestión territorial. Es así como a nivel de Colombia aparece la Ley 9 de 1989, con la cual se empieza a hablar del diseño de ciudad y el sentido urbanístico, de una política territorial que desee alcanzar el desarrollo urbano y la regulación de la transformación física del territorio.

Y es que a nivel normativo se fortalece el ordenamiento territorial desde la Constitución Política de Colombia 1991, la Ley 152 de 1994 que es la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, la

Ley 388 de 1997 – Ley de Desarrollo Territorial y la Ley 1454 de 2011- Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, entre otras.

El Plan de Ordenamiento, POT, es el instrumento básico para adelantar el proceso de ordenamiento territorial.

Es pertinente indicar que la planeación y el ordenamiento territorial están regidos por los principios de coordinación, concurrencia, complementariedad, eficiencia, equilibrio entre competencias y recursos, gradualidad y responsabilidad.

Además, con la Ley 1083 de julio de 2006 se establecen directrices sobre la movilidad sostenible en distritos y municipios con Planes de Ordenamiento Territorial y se presenta la adopción mediante Decreto de los Planes de Movilidad. Esta Ley tiene aspectos tan importantes como:

- a) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el POT. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuesta en el POT.
- b) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte.
- c) Reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación.
- d) Crear zonas sin tráfico vehicular a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otros medios no contaminantes de la ciudad propuesta en el POT.

De ahí que tanto el Gobierno Nacional como los gobiernos locales trabajen en diseñar estrategias, crear mecanismos, formular políticas públicas y generar ideas nuevas e innovadoras, que apunten al cumplimiento de este objetivo. Motivo por el cual, el Acuerdo Distrital 257 de 2006 que dictó normas básicas sobre la estructura, organización y funcionamiento de los organismos y de las entidades de Bogotá, Distrito Capital, menciona en su artículo 45 la creación de los Sectores Administrativos de Coordinación a nivel Distrital, creando entre estos el de Movilidad, con la misión de garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte.

### **Política Pública**

Como señalan Chandler y Plano, la política pública es una acción del Gobierno y emitida por éste, mediante la cual se da respuesta a las demandas de la sociedad y, se pueden entender como uso estratégico de recursos para aliviar los problemas nacionales.

Otro concepto de política pública en la línea del accionar del gobierno es el propuesto por Muller y Surel (1998) en el que conciben una política pública como un proceso por el cual se implementan programas de acción pública o instrumentos de orden político administrativo alrededor de unos objetivos específicos. Sin embargo, esta concepción se limita al accionar del gobierno desde lo legislativo como respuesta a situaciones socialmente problemáticas, dejando de lado la posibilidad de crear espacios en los que la sociedad también participe en la construcción de acciones coherentes frente a sus propias necesidades. (p. 28, como se citó en Castrillón, 2020)

En este sentido, se puede determinar es que las Calles Comerciales a Cielo Abierto, se consideran una política pública por cuanto nacen de la necesidad de la comunidad para resolver

los temas de movilidad y urbanismo y son el producto de una estrategia establecida por el Gobierno Distrital para atender dicha problemática.

Sumado a lo anterior, es un proceso de planeación, que conlleva el desarrollo de acciones coordinadas, el trabajo intersectorial entre diferentes entidades distritales y la comunidad, que tiene como finalidad responder de manera integral a los requerimientos de Bogotá, cuenta con unas metas y objetivos claros, pero además de una inversión y proyección de un tiempo para generar el cambio.

Otra característica que cumple al ser una política pública, es que guarda coherencia con el Plan de Desarrollo, en este caso, con el Plan de Desarrollo “Bogotá mejor para todos 2016-2020” del Acuerdo 645 de 2016.

De tal forma, dentro del ciclo de vida de la política pública que comprende las fases de agendamiento, formulación, implementación y evaluación, y dado que el proyecto ya está en las etapas de diseño y construcción es susceptible de evaluación.

### **Evaluación de la Política Pública**

Para Aguilar (2009) el análisis de una política pública implica dos operaciones, la primera consiste en definir con precisión las realidades empíricas específicas que integran la situación social deseada, que ha sido establecida como objetivo de la acción del gobierno, mientras la segunda operación consiste en definir con base en información, razonamiento y cálculo las acciones que se consideran idóneas para producir las realidades que integran el objetivo. Lo anterior, con el fin de entender mejor la gestión de las políticas públicas, conocer por qué y cómo esas acciones públicas no generan los efectos esperados y, si es necesario, mermar dichos efectos contrarios (Meny y Thoenig, 1992) o redireccionar para corregir y continuar con su implementación (Aguilar, 2009)

Por su parte, Roth (2002) establece que el análisis de políticas públicas consiste en examinar una serie de objetivos, de medios y de acciones definidas por el Estado para transformar parcial o totalmente la sociedad, así como sus resultados y efectos en el campo de aplicación que le atañe. (p. 31, como se citó en Castrillón, 2020)

A la política pública de Calles Comerciales a Cielo Abierto se le practica una evaluación concomitante, la cual se realiza en la fase de implementación y cuyo objetivo principal “es controlar el buen desarrollo de los procesos previstos y detectar problemas para realizar los ajustes que sean necesarios en el tiempo preciso” (Torres J. y Santander J., 2013).

### **Calles Comerciales a Cielo Abierto**

El Instituto de Desarrollo Urbano, IDU, como entidad adscrita a la Secretaría Distrital de Movilidad, a convertirse en una pieza importante en la construcción de ciudades sostenibles. Y es que, aunque fue creado mediante el Acuerdo 19 de 1972 del Concejo de Bogotá D.C. y tiene por objeto atender en el ámbito de sus competencias la ejecución integral y el mantenimiento de los proyectos de infraestructura de los sistemas de movilidad y de espacio público construido del Distrito Capital, contemplados dentro del Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Económico y Social y de Obras Públicas del Distrito Capital y los planes y programas sectoriales, así como las operaciones necesarias para la distribución, asignación y cobro de las contribuciones de valorización y de pavimentación (IDU,2009)

Con el paso de los años se ha afianzado y robustecido para tener la siguiente misión: “Estructuramos y desarrollamos proyectos de infraestructura vial y movilidad multimodal, de forma sostenible, incluyente, innovadora y eficiente, para contribuir al desarrollo urbano de Bogotá Región y mejorar la calidad de vida de su gente” (IDU, 2022).

Ahora bien, los proyectos que desarrolla el IDU van alineados con el Plan Distrital de Desarrollo (PDD) 2020-2024 'Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI', adoptado por el Acuerdo Distrital 761 de 2020, en el cual la entidad tiene metas importantes por cumplir relacionadas con los propósitos de: “Reverdecer a Bogotá Región para adaptarnos y mitigar el cambio climático” y “Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad sostenible, de creatividad y de productividad incluyente”.

Es importante mencionar que para el desarrollo de los proyectos se cuenta con la Guía de maduración de Proyectos IDU en ésta se aclara que el Ciclo de Vida de un proyecto de inversión pública corresponde a las etapas y fases de maduración que debe surtir un proyecto desde el momento de su identificación hasta la materialización y evaluación de sus objetivos.

Así mismo, el ciclo se compone de cuatro etapas fundamentales: preinversión, inversión, operación y evaluación. Estas etapas se componen de fases, subfases, procesos, entregables y paquetes como idea, perfil, prefactibilidad, factibilidad, diseño de detalle, preliminares, preconstrucción, proceso de selección, proceso predial y demás que requieren un producto o resultado que deriva en la toma de decisiones (punto de revisión) para continuar o no a la siguiente etapa, fase o subfase de un proyecto dentro de su ciclo de vida y que pueden desarrollarse en diferentes fases o etapas o en varias de ellas como el proceso predial o los procesos de selección, en el caso de contratos mixtos no se pueda pasar o iniciar una fase sin haber finalizado en su totalidad la anterior. Finalmente, contrato que desarrolla el proyecto de Calles a cielo abierto de la localidad de Engativá es un contrato mixto pues incluye diseños y construcción.

## Metodología

Teniendo en cuenta lo expresado por (Arias, 2006), la metodología “Constituye la médula del plan; se refiere a la descripción de las unidades de análisis o de la investigación de técnicas de observación y de recolección de datos, los instrumentos, los procedimientos y las técnicas de análisis”, lo cual incluye definir el tipo de investigación, el enfoque, las fuentes, técnicas e instrumentos que se llevan a cabo para la indagación, es decir, como se va a realizar el estudio para dar respuesta al problema planteado.

Por lo tanto, el método de investigación del presente trabajo es de tipo mixto, es decir tiene un enfoque cualitativo y uno cuantitativo. Lo anterior acorde con la definición que presenta Hernández, Fernández y Baptista (2014) donde los métodos mixtos representan un conjunto de procesos sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y el análisis de datos cuantitativos y cualitativos, así como su integración y discusión conjunta, para realizar inferencias producto de toda la información recabada (metainferencias) y lograr un mayor entendimiento del fenómeno bajo estudio (p. 534)

Dentro del enfoque mixto se adopta el Diseño de triangulación concurrente, DITRIAC, mencionado por Hernández, Fernández y Baptista (2010), en el cual establecen que el modelo es probablemente el más popular y se utiliza cuando el investigador pretende confirmar o corroborar resultados y efectuar validación cruzada entre datos cuantitativos y cualitativos, así como aprovechar las ventajas de cada método y minimizar sus debilidades. Puede ocurrir que no se presente la confirmación o corroboración. De manera simultánea se recolectan y analizan datos cuantitativos y cualitativos sobre el problema de investigación aproximadamente en el mismo tiempo. Durante la interpretación y la discusión se terminan de explicar las dos clases de resultados, y generalmente se efectúan comparaciones de las bases de datos. Éstas se comentan

de la manera como Creswell (2013a) denomina “lado a lado”, es decir, se incluyen los resultados estadísticos de cada variable o hipótesis cuantitativa, seguidos por categorías y segmentos (citas) cualitativos, así como teoría fundamentada que confirme o no los descubrimientos cuantitativos. (p. 547)

El motivo por el cual se escoge este diseño obedece a que los datos cualitativos y cuantitativos pueden ser analizados de manera simultánea en la ejecución del proyecto Calles Comerciales A Cielo Abierto – Localidad de Engativá.

En cuanto al tipo de estudio de la presente investigación es exploratorio, partiendo de la definición presentada por Hernández, Fernández y Baptista (2014) *“los estudios exploratorios sirven para familiarizarnos con fenómenos relativamente desconocidos, obtener información sobre la posibilidad de llevar a cabo una investigación más completa respecto de un contexto particular, investigar nuevos problemas o sugerir afirmaciones y postulados”*(p.91), dado que al efectuar una revisión de los antecedentes, literatura e investigaciones no se encontró en la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, UNAD, estudios investigativos sobre Calles Comerciales a Cielo Abierto en Bogotá.

Ahora bien, la población corresponde al lugar donde se está desarrollando la investigación, en este sentido a la KR 112 A entre CALLE 80 y CALLE 72 que se encuentra en el Barrio Villas de Granada en la UPZ 13 de la Localidad de Engativá.

De otra parte, basándonos en la definición de “muestrear” explicada por Hernández, Fernández y Baptista (2014) donde se entiende como el acto de seleccionar un subconjunto de un conjunto mayor, universo o población de interés para recolectar datos a fin de responder a un planteamiento de un problema de investigación. Asimismo, cuando se determina la muestra en una investigación se toman dos decisiones fundamentales: la manera cómo van a seleccionarse

los casos (participantes, eventos, episodios, organizaciones, productos, etc.) y el número de casos a incluir (tamaño de muestra); y obviamente, el muestreo se torna más complejo en un estudio mixto porque deben elegirse al menos una muestra para cada aproximación (cuantitativa y cualitativa) y tales decisiones afectan la calidad de las meta inferencias y el grado en que los resultados pueden generalizarse o transferir al universo o a otros contextos y casos. (p. 567)

Es por eso que para la investigación se toma una muestra conformada por los propietarios, arrendatarios o poseedores de los predios de actividad comercial o residencial que se encuentran directamente afectados por el proyecto, es decir, al frente de donde se ejecutan las Calles Comerciales A Cielo Abierto – Localidad de Engativá y por la comunidad o habitantes del barrio Villas de Granada por que hacen parte de una zona de influencia o de incidencia de las obras. Teniendo en cuenta la metodología, el tamaño corresponderá al 70% de la población. Respecto a las fuentes de información documental hace referencia a la concerniente a los proyectos, estadísticas de los mismos, así como la que se encuentra en las diferentes aplicaciones que se tiene dispuesta por la Administración Distrital tales como SECOP, Mapas Bogotá, Visor de Proyectos IDU, entre otros.

Finalmente, los instrumentos de recolección de información empleados corresponden al análisis de documentos, textos, observación y la aplicación de encuestas.

## Análisis de Resultados

La finalidad de la presente investigación es analizar los impactos socioeconómicos que ha generado no sólo a los comerciantes de la vía principal, sino a la comunidad en general del barrio Villas de Granada, el desarrollo y construcción del proyecto “Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá, examinando si dicha política pública propende por el derecho a la ciudad; por esta razón, como se indicó en la metodología se realizó una revisión de los antecedentes del contrato, así como, un análisis documental del mismo, lo cual permite en primera medida inferir si la ejecución del proyecto, se ha realizado dentro de los tiempos establecidos y cumpliendo con el objetivo planteado.

En ese sentido, el proyecto denominado “Calles Comerciales a Cielo Abierto”, CCCA, fue concebido con el propósito de rescatar el uso adecuado del espacio público para el peatón y ordenar la infraestructura vial existente, estando así alineado con el Plan de Desarrollo “Bogotá mejor para todos 2016 - 2020”, específicamente en los ejes Estructurantes y Complementarios que se enfocan en la consolidación de las redes de movilidad peatonal, integrando lo diferentes modos de transporte motorizado y no motorizado, articulado con las áreas de paradero del transporte público, los diferentes equipamientos, bienes de interés cultural y las zonas dotacionales con los nodos comerciales como polos atrayentes de actividad urbana, enfocándose en el mejoramiento y generación de espacios públicos apropiados para la adecuada circulación peatonal y de esta manera restablecer la movilidad no motorizada en beneficio, principalmente del peatón y el biciusuario, generando espacios versátiles y confortables donde se proyecta revitalizar y potenciar las actividades urbanas y de esta manera *“fomentar el cuidado ciudadano e institucional del entorno construido, el espacio público y el ambiente natural para aumentar el sentido de pertenencia y construir un proyecto de vida compartido”*. (SECOP II, 2018, pp. 4 -5).

Surge, luego que la Alcaldía Mayor de Bogotá le solicitara al Instituto de Desarrollo Urbano - IDU a través de la Secretaría de Hábitat, la elaboración de la factibilidad del proyecto. A partir de este momento se inició su estructuración, contando con la participación de diversos actores tales como las alcaldías locales y diferentes entidades distritales de la ciudad de Bogotá D.C, en las que se encontraban la Unidad Administrativa Especial de Rehabilitación y Mantenimiento Vial – UAERMV, la Secretaría de Hábitat y la Secretaría Distrital de Movilidad.

El concepto de viabilidad del proyecto para las etapas de factibilidad, diseños y construcción, se emitió por parte del IDU en el año 2018, seleccionando ocho vías para realizar actividades en localidades como Kennedy y Bosa, no obstante, y, por decisión de la Administración Distrital así como por “los recursos disponibles, la territorialización y el análisis de variables como costos directos, plazo de ejecución y AIU” (SECOP II, 2018, pp. 4 - 5), inicialmente se definieron tres grupos (proyectos), para ser adjudicados en un sólo proceso licitatorio, donde se asignó cada contrato de obra con su correspondiente interventoría.

Los grupos se identificaron de la siguiente manera:

- Grupo 1: Localidad de Barrios Unidos
- Grupo 2: Localidad de Ciudad Bolívar
- Grupo 3: Localidad de Engativá

De tal manera, en noviembre de 2018 se publicó y realizó el proceso de Selección Abreviada de Menor Cuantía sin Manifestación de Interés con el número IDU-SA-SGI-004-2018, cuyo objeto era adelantar los Estudios, diseños y construcción de Calles Comerciales a Cielo Abierto, en la ciudad de Bogotá, D.C. Grupos 1, 2 y 3. Una vez realizado el proceso de evaluación que entre otros implicaba la valoración jurídica, financiera y de experiencia acreditada en consultoría y construcción, se resuelve con Resolución No. 006315 de 2018

adjudicar los grupos 1 y 3 y, se declara desierta la adjudicación del grupo 2, para éste último se realiza posteriormente la licitación pública IDU-LP-SGI-001-2019 y mediante Resolución No. 008289 de 2019 es adjudicado.

En la tabla No. 1 se relacionan los números de contrato de obra e interventoría asignados para cada uno de los grupos junto con las respectivas firmas de contratista e interventor.

**Tabla 1**

*Adjudicación Calles Comerciales a Cielo Abierto*

GRUPO	LOCALIDAD	CONTRATO DE OBRA	CONTRATISTA	CONTRATO DE INTERVENTORÍA	INTERVENTOR
1	BARRIOS UNIDOS	IDU-1564-2018	CONSORCIO CIELO COMERCIAL	IDU-1555-2018	MAB INGENIERÍA DE VALOR S.A.
2	CIUDAD BOLÍVAR	IDU-1596-2019	CONSORCIO GAMA ESPACIO PÚBLICO II	IDU-1598-2019	SESAC S.A.
3	ENGATIVÁ	IDU-1563-2018	CONSORCIO CIELO COMERCIAL	IDU-1556-2018	CONSORCIO EUROCONTROL UG21

*Fuente.* Elaboración propia a partir de la información del Portal de Contratación SECOP II (2018)

Como se puede observar, la firma CONSORCIO CIELO COMERCIAL es el contratista que quedó a cargo de dos grupos, el 1 y 3. En el proceso de adjudicación esta Empresa se encontraba identificada como el primer proponente y en el documento de evaluación se indicaba que el “proponente 1 se presenta para los grupos 1,2 y 3” (SECOP II, 2018, p. 21). A su vez, la firma tiene como representante legal a Marcela Johanna Martínez y es integrada por PROURBANOS CIMA Y CIA S EN C con una participación del 80% y JOSE SIDNEY MARTÍNEZ AGUILAR con una participación del 20%.

Además, Prourbanos Cima fue fundada en 29 de marzo de 1990 (EMIS, 2023, párr. 1), tiene su domicilio en Bogotá, fue constituida como “sociedad por acciones simplificada” (Empresite, s.f., párr. 1) y se dedica a la construcción de obras de ingeniería civil. En cuanto a su

desempeño, la compañía reportó una caída de ingresos netos del 19,5% en 2021 (EMIS, 2023, párr. 1).

Por su parte, en los documentos de la propuesta se enuncia acerca del ingeniero José Sidney Martínez Aguilar, donde se establece que es una persona natural inscrito en el Régimen Común, con desempeño en el sector de la industria de la construcción, ejerciendo su actividad principal como ingeniero civil ejecutando contratos de servicios autónomos, tales como el diseño y construcción de proyectos urbanísticos, vías de comunicación, pavimentos, puentes e infraestructuras electromecánicas con domicilio principal la ciudad de Bogotá, D.C. (SECOP II, 2018, p. 11).

Ahora bien, de acuerdo a lo estipulado en los pliegos publicados presentados en SECOP II (2018), se podían presentar diez (10) contratos máximo para la evaluación de experiencia del proponente en consultoría y obra, de los cuales la firma CONSORCIO CIELO COMERCIAL, relacionó tres (3), que les fueron avalados.

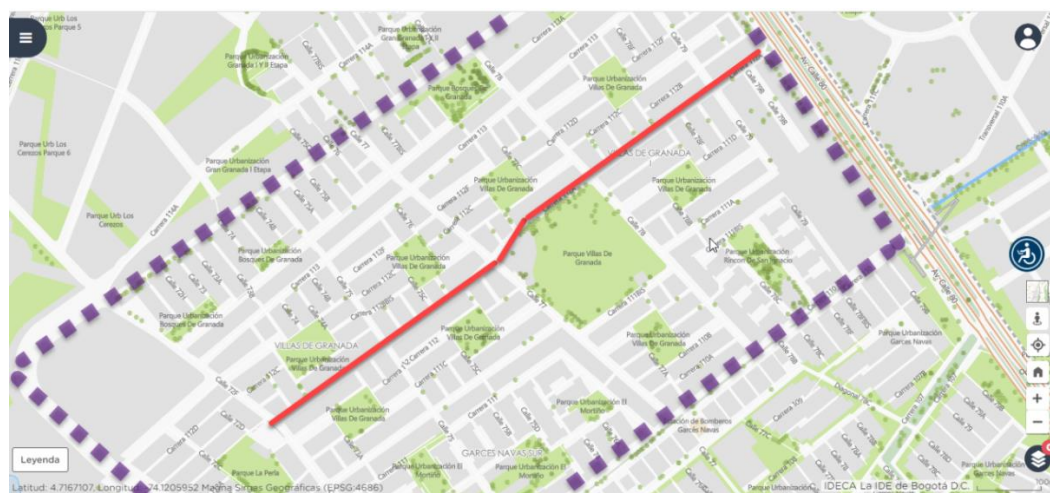
De acuerdo a estos datos, si bien es cierto que las Calles Comerciales a Cielo Abierto era un proyecto pionero en éste estilo y no contaba con un referente o punto de comparación, el hecho que el contratista - Prourbanos Cima tuviera más de 25 años dedicados a la construcción de obras civiles, entendidas estas, como las que están “vinculadas al desarrollo de infraestructuras para la población” (Pérez, 2011, párr. 1) sumado a la experiencia del Ing. Sidney Martínez en la construcción de vías, brindaban confianza al desarrollo del proyecto, aunque conllevaba una gran responsabilidad pues estarían a cargo de dos proyectos (Grupo 1 y 3) de forma simultánea.

Para el grupo 3, correspondiente a las CCCA Localidad Engativá, motivo de la presente investigación, se identifica en la figura 3 la ubicación del proyecto dentro del barrio. Es

pertinente recordar que tiene como finalidad la recuperación del espacio público, el mejoramiento de la infraestructura vial y la subterranización de redes, buscando que el sector comprendido en la Carrera 112A desde las Calles 72F y 80, cuente con unas condiciones más seguras para la actividad comercial por brindar una adecuada iluminación, accesibilidad, movilidad para todas las personas, zonas de parqueo y contribuir con la reactivación comercial para esta zona.

### Figura 3

*Localización del proyecto “Diseños y construcción CCCA - Localidad Engativá”*



*Nota.* Se identifica en color rojo el proyecto CCCA - Localidad Engativá, en color morado se delimita el Barrio Villas de Granada. Tomado de: <https://mapas.bogota.gov.co/#>

En cuanto al plazo de ejecución, el proyecto contaba con quince (15) meses para ejecutarse desde la firma del Acta de inicio; estaba dividido en dos etapas: consultoría y construcción, cada una de las cuales tenía un tiempo establecido junto con unos entregables tales como planos, informes y aprobaciones. Además, es denominado un contrato mixto pues abarca diseños y construcción, aclarando que según lo indicado contractualmente no se puede iniciar la etapa de construcción sin haber finalizado la de consultoría, aunque faculta al consultor poder

iniciar la elaboración de productos de otras etapas a partir del acta de inicio del proyecto (IDU, 2018; SECOP, 2018). En la tabla 2, se detallan los plazos contractuales establecidos para cada etapa del proyecto, así como las actividades de cada una con su inicio, duración, fin y fecha proyectada de culminación.

**Tabla 2**

*Plazos de ejecución Contrato IDU-1563-2018*

ETAPA/FASE	INICIO	DURACIÓN	FIN	FECHA PROYECTADA
<b>ETAPA CONSULTORÍA:</b> Se tienen las siguientes fases:				
<b>Investigación, Recopilación y Análisis de información.</b>	Acta de inicio	Un (1) mes	Acta de inicio + 1 mes	31 de marzo de 2019
<b>Elaboración de Estudios y Diseños (incluye aprobaciones de la interventoría).</b>	Acta de inicio + 1 mes (A potestad y responsabilidad del consultor puede iniciar la elaboración de productos de otras etapas a partir del acta de inicio del proyecto)	Cinco (5) mes	Acta de inicio + 6 meses	31 de julio de 2019
<b>Trámites aprobaciones de permisos Entidades Distritales y Nacionales, al igual que la armonización con las empresas de servicios.</b>	Acta de inicio + 6 meses (A potestad y responsabilidad del consultor puede iniciar la elaboración de productos de otras etapas a partir del acta de inicio del proyecto)	Dos (2) meses	Acta de inicio + 8 meses	30 de septiembre de 2019

ETAPA/FASE	INICIO	DURACIÓN	FIN	FECHA PROYECTADA
ETAPA DE CONSTRUCCIÓN	Acta de inicio + 8 meses	Siete (7) meses	Acta de inicio + 15 meses	30 de abril de 2020

*Nota.* Incluye inicio, duración y fin de cada etapa. *Fuente:* Contrato IDU-1563-2018 tomado de <https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE>

Con respecto a la etapa de consultoría incluía las actividades de: 1) investigación, recopilación y análisis de la información, 2) elaboración de estudios y diseños y 3) trámites y aprobaciones ESP. Empezó el 1 de febrero de 2019 y se proyectaba su finalización el 30 de septiembre de 2019, dado que su duración era 8 meses. Sin embargo, de acuerdo a lo reportado en la plataforma de SECOP II por el IDU (2018), para esta etapa el contrato presentó nueve (9) suspensiones por un tiempo de 355 días, terminando realmente la etapa el 3 de junio de 2021; entre las principales causas para la suspensión se encontraban: demora en la aprobación de los productos por parte de las ESP, mayores cantidades de obra y de diseños para la subterranización de redes y recursos adicionales.

Por su parte, la etapa de construcción tiene una duración de 7 meses y está relacionada con la ejecución en sí de la obra. Los trabajos a desarrollar por el contratista consistían en la ampliación y reconstrucción de andenes, la reducción del ancho de la vía al mínimo efectivo según el perfil vial, el establecimiento de medidas necesarias para garantizar la reducción de velocidad de los vehículos en los ejes a intervenir, la subterranización de redes e integración del espacio público construido con las obras de la Troncal de Transmilenio (IDU, 2018, SECOP, 2018). El inicio de esta etapa se da una vez finalizada la etapa de consultoría, toda vez que ésta culminó el 3 de junio de 2021, la obra debía ir hasta el 3 de enero de 2022.

Pero para esta etapa también se encuentran registrados en la plataforma de SECOP II por el IDU (2018), nueve (9) suspensiones por 107 días, siendo la nueva fecha proyectada de finalización del contrato según Acta de Suspensión No. 69 el 24 de noviembre de 2022.

En todo caso, todos los cierres, incomodidades y atrasos que se han presentado en el desarrollo y ejecución del contrato, son evidentes como se observa en el registro fotográfico de la figura 4. Así mismo, las demoras han generado malestar e inconformismo en la comunidad, manifestando su posición en diferentes medios de comunicación, como en la noticia presentada en la emisión del 7 de septiembre de 2022 del noticiero Caracol por la periodista Tatiana Gordillo, en la cual entrevista a habitantes y comerciantes.

Dicha nota informa que una de las principales vías del barrio Villas de Granada está en estado de abandono completo, la obra no se está ejecutando y los obreros informan que no tienen el material para continuar, además que uno de los dueños falleció por COVID. Los vecinos se sienten secuestrados en sus propias casas no pueden salir porque el frente está completamente roto, se están viendo afectados por la plaga y la delincuencia. Debía haberse entregado en junio de 2022. Así mismo, la comunidad indica que la vía estaba perfecta antes del proyecto, que les prometieron dejar los cables subterráneos de los servicios públicos y eso no se ha llegado a ver; viven sin poder transitar, con roedores, contaminación e inseguridad. Anuncian que de no mejorar la situación llegarán con palos a la Calle 80 para bloquearla y exigir respuestas. (Gordillo, 2022)

#### Figura 4

*Registro fotográfico de Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá.*



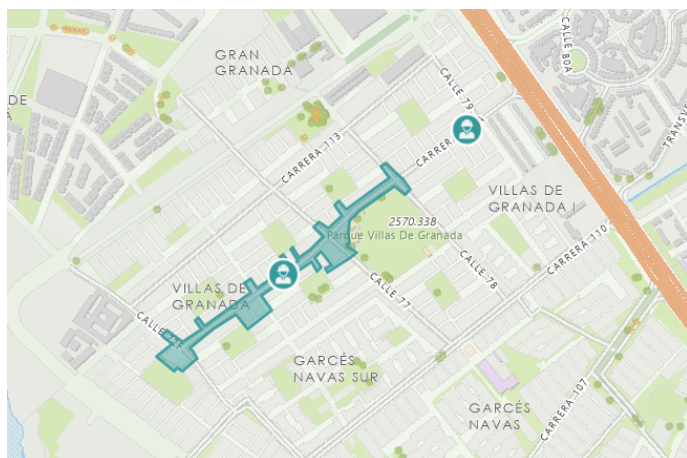
*Nota.* Naranjo, Diana (2022). Proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad Engativá.

No obstante, para el 2023 el proyecto no había finalizado, evidenciándose que el plan de trabajo y cronograma no se había cumplido acorde con las fechas proyectadas. Es así, como entonces el IDU por el incumplimiento del contratista, la no observancia a las observaciones presentadas y el abandono del proyecto, decide tomar posesión física de la obra el 2 de marzo de 2023.

A su vez, el IDU dividió el tramo inicial del contrato en dos fases: I y II, como se observa en las figuras 5 y 6. La fase I seguiría con el contrato IDU-1563-2018 y para la fase II se tramitó el Proceso de Selección No. IDU-LP-DTC-036-202, adjudicándolo con Resolución N° 001155 del 23 de febrero de 2022 a la firma BELZCON SAS; por tal motivo, se celebra el contrato IDU-517-2022 cuyo objeto es la “Construcción de Calles Comerciales a Cielo Abierto de la localidad de Engativá, Fase II (Carrera 112A entre la Calle 78 y Calle 80) en Bogotá D.C.”, con un plazo de once (11) meses. (SECOP II, 2022; IDU, 2022). El contrato de la fase II inició el 18 de abril de 2022, sin embargo, para diciembre de 2022 se encontraba suspendido y con avance del 0%.

### Figura 5

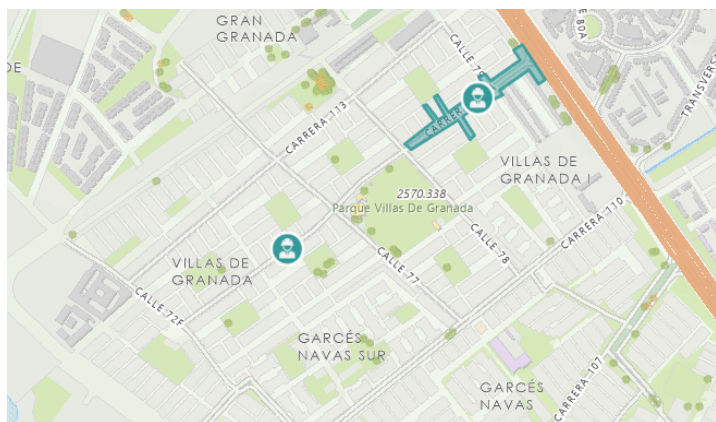
*Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad Engativá – Contrato IDU-1563-2018*



Fuente: Visor de proyectos IDU. [https://webidu.idu.gov.co/visor\\_proyectos/](https://webidu.idu.gov.co/visor_proyectos/)

### Figura 6

*Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad Engativá – Contrato IDU-517-2022*



Fuente: Visor de proyectos IDU. [https://webidu.idu.gov.co/visor\\_proyectos/](https://webidu.idu.gov.co/visor_proyectos/)

De igual manera, se consultó en el Visor de proyectos del IDU, el avance de las CCCA Engativá – Grupo 3 y se contrastó con el Grupo 2 Barrios Unidos– Contrato IDU-1564-2018 que estaba a cargo del mismo contratista y con las CCCA Bosa, los resultados se muestran en la tabla 3.

**Tabla 3**

*Información básica contractual proyectos CCCA.*

CONTRATO	FECHA DE INICIO	PLAZO INICIAL (MESES)	FECHA FIN INICIAL	NVA. FECHA FIN	
				ACTUAL	PROYECTADA
IDU-1564-2018	01/02/2019	15	30/04/2020		10/12/2022
IDU-1563-2018	01/02/2019	15	30/04/2020		24/11/2022
IDU-1641-2019	12/03/2020	12	11/03/2021		31/05/2023
IDU-517-2022	18/04/2022	11	17/03/2023		24/11/2023

*Nota.* Se incluyen los datos de los grupos 1, 2 y 3, así como de Engativá fase II. *Fuente:* Visor de proyectos IDU. [https://webidu.idu.gov.co/visor\\_proyectos](https://webidu.idu.gov.co/visor_proyectos), fecha de consulta diciembre de 2022.

De los datos de la tabla anterior, se puede inferir que ningún contrato ha culminado dentro de las fechas planeadas y programadas inicialmente, todos han sido sujeto de modificaciones, suspensiones o adiciones. Son contratos que no superan el año y medio de ejecución y a junio de 2023 ya han pasado más de tres (3) años y no han finalizado.

En cuanto, al avance de ejecución de los proyectos CCCA y su estado se relacionan en la tabla 4, en la cual llama la atención que todos los contratos se encuentren suspendidos y la fase I correspondiente a la localidad de Engativá del 95% de avance programado solamente tiene el 39% de ejecutado.

**Tabla 4**

*Avance proyectos CCCA*

GRUPO	CONTRATO	LOCALIDAD	AVANCE PROGRAMADO	AVANCE EJECUTADO	ESTADO CONTRATO
1	IDU-1564-2018	BARRIOS UNIDOS	99,73%	76,43%	SUSPENDIDO
2	IDU-1641-2019	BOSA	22,09%	11,04%	SUSPENDIDO
3	IDU-1563-2018	ENGATIVÁ	95,0%	39,00%	SUSPENDIDO
4	IDU-517-2022	ENGATIVÁ FASE II	00,0%	00,0%	SUSPENDIDO

*Nota.* Se incluyen los datos de los grupos 1, 2 y 3, así como de Engativá fase II. *Fuente:* Visor de proyectos IDU. [https://webidu.idu.gov.co/visor\\_proyectos](https://webidu.idu.gov.co/visor_proyectos), fecha de consulta diciembre de 2022.

Respecto a la información financiera, tanto en la tabla 5 como en la figura 7 se presentan el valor y porcentaje de las adiciones correspondiente a los proyectos Calles Comerciales a Cielo Abierto Barrios Unidos, Engativá y Bosa. Cabe resaltar que el CCCA Engativá - IDU-1563-2018 con sólo el 39% de ejecutado tiene adiciones correspondientes al 34% del valor total del contrato.

**Tabla 5**

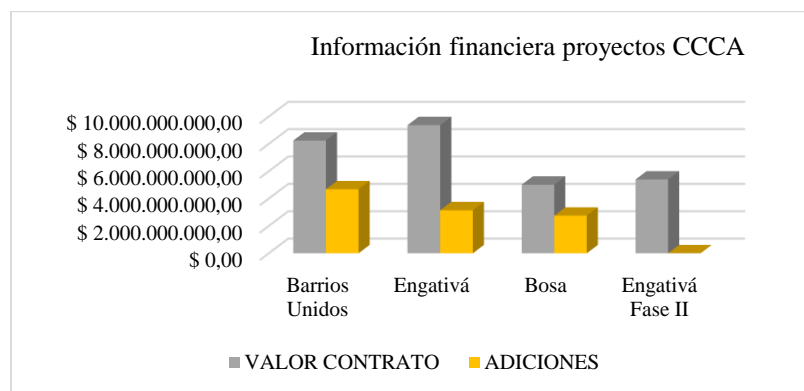
*Información financiera proyectos CCCA Grupos 1, 2 y 3*

CONTRATO	CONTRATO	VALOR CONTRATO	ADICIONES	VALOR TOTAL	PORCENTAJE DE ADICIÓN
<b>IDU-1564-2018</b>	Barrios Unidos	\$ 8.237.446.914,00	\$ 4.679.895.249,00	\$ 12.917.342.163,00	57%
<b>IDU-1563-2018</b>	Engativá	\$ 9.369.809.913,00	\$ 3.145.575.441,00	\$ 12.515.385.354,00	34%
<b>IDU-1641-2019</b>	Bosa	\$ 5.013.463.587,00	\$ 2.750.000.000,00	\$ 7.763.463.587,00	55%
<b>IDU-517-2022</b>	Engativá Fase II	\$ 5.392.394.968,00	\$ 0,00	\$ 5.392.394.968,00	0%

*Nota.* Se incluyen los datos de los grupos 1, 2 y 3, así como de Engativá fase II. *Fuente:* Visor de proyectos IDU. [https://webidu.idu.gov.co/visor\\_proyectos](https://webidu.idu.gov.co/visor_proyectos), fecha de consulta diciembre de 2022

**Figura 7**

*Valor contrato vs. Adición proyectos CCCA*



*Nota.* Se incluyen los datos de los grupos 1, 2 y 3, así como de Engativá fase II. *Fuente:* Visor de proyectos IDU. [https://webidu.idu.gov.co/visor\\_proyectos](https://webidu.idu.gov.co/visor_proyectos), fecha de consulta diciembre de 2022

Para finalizar la parte de análisis de resultados con base a los documentos, es importante mencionar que la pandemia por el COVID 19 ocasionó en el mundo y en Bogotá D.C., que por un tiempo todas las obras de infraestructura en construcción se vieran afectadas por no poder avanzar en su ejecución.

Sumado a lo anterior, la crisis sanitaria en esa época generó traumatismos en la economía de la ciudad, llevando a definir estrategias para mejorar la situación y redefiniendo planteamientos, es así como se expide la Resolución No. 251 de fecha 15 de octubre de 2020 mediante la cual se establecieron disposiciones transitorias en materia de aprovechamiento económico del Espacio Público en el Distrito Capital de Bogotá, en la que se estipula que la implementación de un proyecto piloto para el desarrollo de la estrategia de reactivación económica de los sectores económicos, mediante la ocupación temporal del espacio público para la prestación de servicios de restaurante, proyección audiovisual, presentaciones musicales, teatrales y pasarelas de moda, de manera transitoria en andenes, sobrancho de andenes, alamedas, malla vial, plazoletas, plazas y parques, así como la instalación de mobiliario

itinerante; adoptando los protocolos de bioseguridad establecidos para tal fin y garantizando el distanciamiento social. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2022)

Este programa fue denominado Calles a Cielo Abierto 2.0, siendo la segunda versión de las CCCA y fue aplicado en San Diego, Zona G y Calle 85, posteriormente en Usaquén y en Techo (Kennedy); tuvo tan buena aceptación en la ciudadanía, que llegó y se quedó; dado que con Decreto 070 de 2022 se le da viabilidad para la revitalización del espacio público, creando un protocolo y un link donde los representantes del sector gastronómico, los artistas y los vendedores pueden registrarse ante la Defensoría del Espacio Público –DADEP, quien fue la entidad designada para manejar el programa. En la figura 8 se puede observar un ejemplo en Bogotá.

### **Figura 8**

*Calles Comerciales a Cielo Abierto 2.0*



*Nota.* Modelo de Calles Comerciales a Cielo Abierto 2.0 en la localidad de Usaquén. *Fuente:* <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/desarrollo-economico/bogota-cielo-abierto-20-inscripciones-negocios-y-mas-informacion>

Ahora bien, complementando el análisis documental y con el fin de alcanzar el objetivo de la investigación, se analizaron los resultados obtenidos en la aplicación de la encuesta de percepción a los comerciantes y comunidad del barrio Villas de Granada, cuyos resultados se

interpretan a continuación en cuatro secciones así: la primera correspondiente al análisis descriptivo de las variables, la segunda: los aspectos impactados con el proyecto, la tercera: los cambios en aspectos sociales y económicos y por último la eficacia de la política pública CCCA.

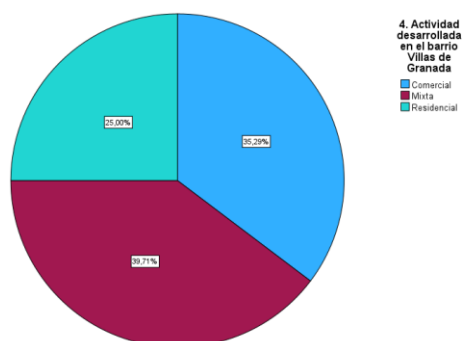
### **Análisis descriptivo de las variables de perfil en la encuesta de opinión ante la implementación del proyecto “Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá**

El análisis descriptivo de las variables de perfil que se presentan refiere a la actividad económica desarrollada, la antigüedad en el barrio, el sexo y la edad.

La encuesta de opinión ante la implementación del proyecto “Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá” se realizó a 68 personas del barrio Villas de Granada, de las cuales el 39,71% desarrollan actividades comerciales, el 35,29% efectúan en el barrio actividades de uso mixto, es decir, tienen comercio y vivienda y el 25% de los encuestados solamente para actividad residencial. Llama la atención que el 75% de las personas encuestadas tienen actividades económicas en el barrio, es decir, sus ingresos dependen de lo que perciban por las ventas, motivo por el cual, cualquier cambio, atraso o afectación al espacio público puede perjudicarlos sustancialmente afectando su calidad de vida. Los datos gráficos se encuentran en la figura 9.

**Figura 9**

*Actividad desarrollada en el barrio Villas de Granada*

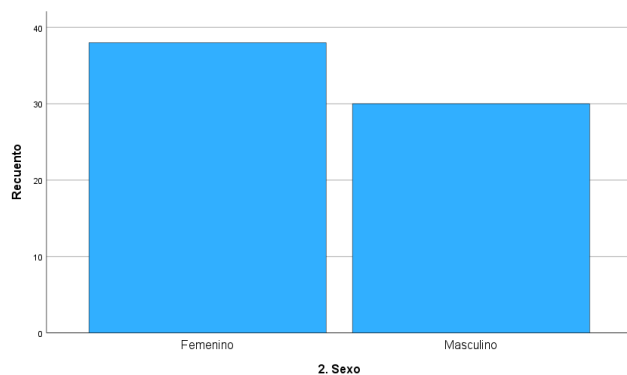


*Fuente:* Elaboración propia

En términos de género la encuesta revela una mayor participación por parte de las mujeres, quienes respondieron en un 55,88% de los casos, superando en más de 10 puntos la participación de los hombres quienes respondieron en un 44,12%, evidenciándose que son las mujeres las que están más dispuestas a atender o responder una encuesta, a manifestar su opinión, tal como lo muestra la figura 10.

**Figura 10**

*Distribución de la población encuestada por género*



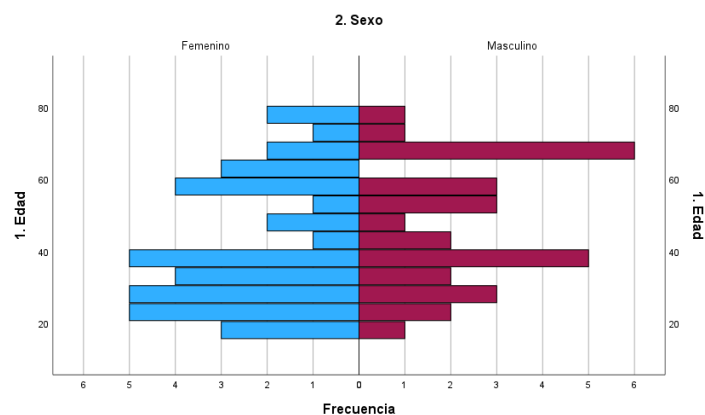
*Fuente.* Elaboración propia

En cuanto al rango de edad se observa en la figura 11, como la encuesta se concentró en las personas adultas, es decir, aquellas que se encuentran entre los 31 y 40 años de edad tanto en

hombres como en mujeres, correspondiendo al 23,53% de los encuestados. Estando en un segundo lugar con el 22,06% personas jóvenes con edades entre los 21 a 30 años.

### Figura 11

*Distribución poblacional según género y edad.*



*Fuente.* Elaboración propia

A su vez en la tabla 6 se recopila por rangos de edad la frecuencia de la población encuestada.

### Tabla 6

*Edad en rangos de la población encuestada*

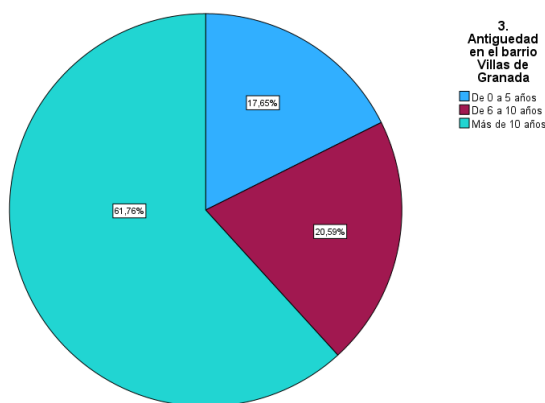
Rango de edad	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Acumulado
18 a 20 años	4	5,88%	5,88%
21 a 30 años	15	22,06%	27,94%
31 a 40 años	16	23,53%	51,47%
41 a 50 años	6	8,82%	60,29%
51 a 60 años	11	16,18%	76,47%
61 a 70 años	11	16,18%	92,65%
71 a 80 años	5	7,35%	100,00%
<b>Total</b>	<b>68</b>	<b>100,00%</b>	

*Fuente.* Elaboración propia

Por otra parte, la encuesta revela que de los encuestados un 61,76% llevan en el barrio más de 10 años, siguiendo el 20,59% con una permanencia entre los 6 y 10 años y con un 17,65% personas con una permanencia entre 0 y 5 años; lo que permite deducir que las personas tienen un sentido de pertenencia, afecto y corresponsabilidad por el barrio, lo que va alineado con el concepto de derecho a la ciudad por el sentido de apropiación, como se muestra en la figura 12.

**Figura 12**

*Antigüedad en el barrio Villas de Granada.*



*Fuente.* Elaboración propia

Una vez ya se tiene claramente identificado el tipo de personas que respondieron la encuesta, se van a analizar las preguntas que permiten identificar si la comunidad percibe afectación por el proyecto CCCA Engativá y cuáles son los aspectos alterados.

### **Aspectos impactados con el proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá**

Teniendo en cuenta que el impacto es definido como la alteración favorable o desfavorable producto de una acción; así como la impresión, efecto o resultado dejado en algo o

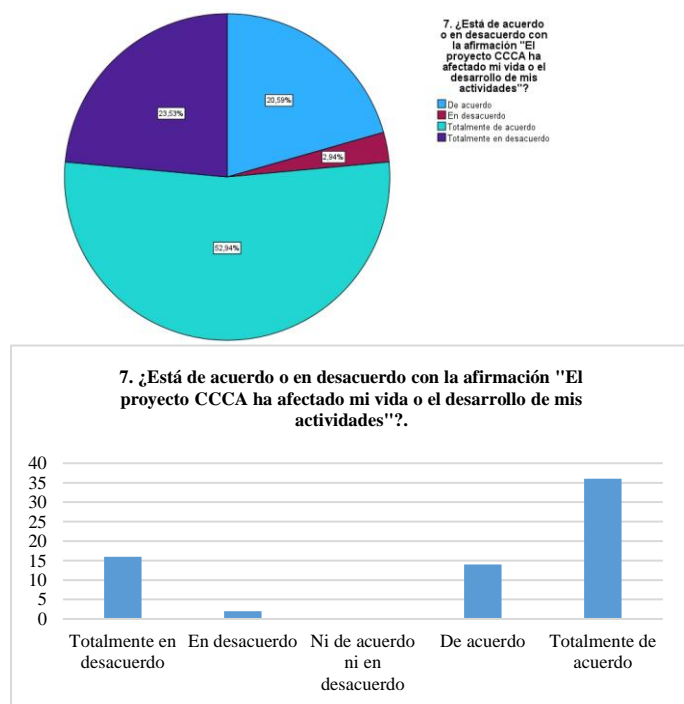
en alguien a causa de una intervención o acción, a continuación, se analiza si el proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá generó alguna reacción en la comunidad.

Respecto al impacto social involucra una causa – efecto y está relacionado con cambios en su forma de vida, su cultura o costumbres, su entorno, la salud, bienestar y derechos personales entre otros.

Es así como en la figura 13 se analiza la percepción de la comunidad frente al proyecto, obteniendo que el 52,94% está totalmente de acuerdo con que el proyecto ha afectado su vida y un 20,59% de acuerdo, lo que implica que un 73,53% es decir, casi los  $\frac{3}{4}$  de la población siente cambios a nivel personal o en el desarrollo de sus actividades.

**Figura 13**

*Afectación a la vida o desarrollo de las actividades*

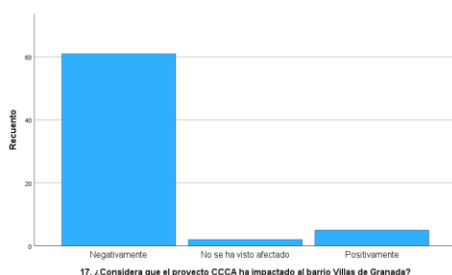


*Fuente:* Elaboración propia

De la misma manera, de las 68 personas encuestadas, 61 manifestaron que el proyecto las afecta negativamente, lo que equivale al 89,71%, el 7,35% manifestó un impacto positivo y el 2,94% considera que no ha habido afectación, tal como se evidencia en la figura 14. En este sentido, el proyecto no estaría alineado con el derecho a la ciudad dado que éste “debe evitar que los equipamientos, infraestructura y servicios generen problemas derivados por su construcción o uso” (Harvey, 2004 como se cita en Gnecco, 2020).

### Figura 14

#### *Impacto del proyecto en el barrio*



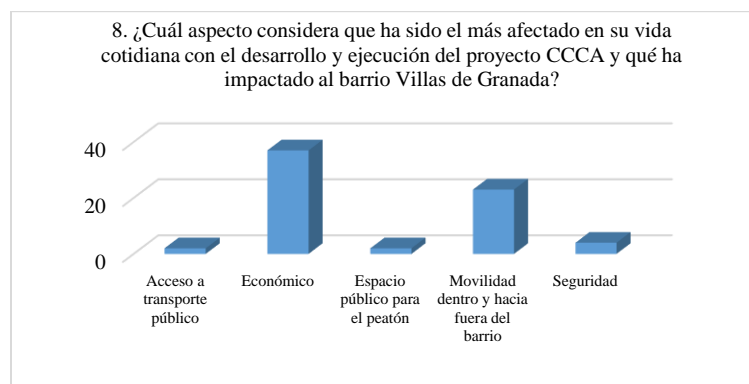
*Fuente.* Elaboración propia

En cuanto a los aspectos que más se han visto afectados, se presentan en la figura 15, observando que la comunidad opina que son los económicos y la movilidad, con el 54,41% y 33,82% respectivamente. Siendo la movilidad uno de los componentes del derecho a la ciudad (Lefebvre, 1969; Borja, 2013; Gnecco, 2020).

Además, éstos dos aspectos siempre van ser importantes para brindar calidad de vida a los habitantes porque por un lado, los recursos económicos percibidos por una persona inciden en la economía y dinámica familiar y, por el otro, las personas quisieran ver los tiempos de desplazamiento reducidos en pro de un bienestar, pero lamentablemente la Calle 80 cada día presenta más flujo vehicular y cada vez son más recurrentes los monumentales trancones que terminan afectando al barrio Villas de Granada dado que el ingreso y salida del mismo se vuelve aún más complicado.

**Figura 15**

*Aspectos más afectados por el proyecto CCCA – Localidad Engativá*

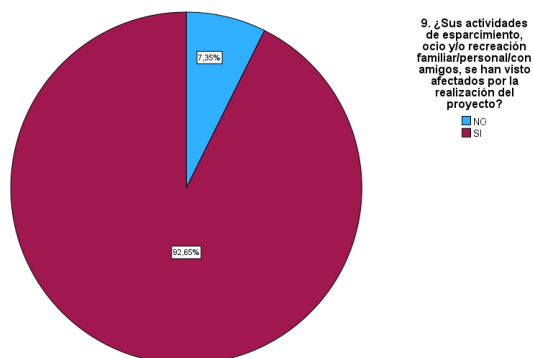


*Fuente.* Elaboración propia

Por otra parte, los encuestados al ser consultados sobre si el desarrollo del proyecto había afectado las actividades de esparcimiento, ocio y/o recreación a nivel personal, familiar o con amigos, el 92,65% de los encuestados respondieron afirmativamente, sólo el 7,35% piensan lo contrario. Tal como se muestra en la figura 16. Al respecto, es importante recalcar que ese tipo de actividades fomentan condiciones de vida saludables, contribuyen en el estado de ánimo, disminuyen el estrés y la ansiedad, aumentan la autoestima y ayudan con bienestar de las personas. Además, el derecho a la ciudad contempla que la ciudad es aquel espacio en donde los ciudadanos se encuentran, “un lugar de uso, disfrute y satisfacción de las necesidades humanas” (Hervey 2013 como se cita en Gnecco, 2020), por lo tanto, las CCCA Engativá no estarían alineadas a este concepto.

**Figura 16**

*Afectación a actividades personales, familiares o con amigos*



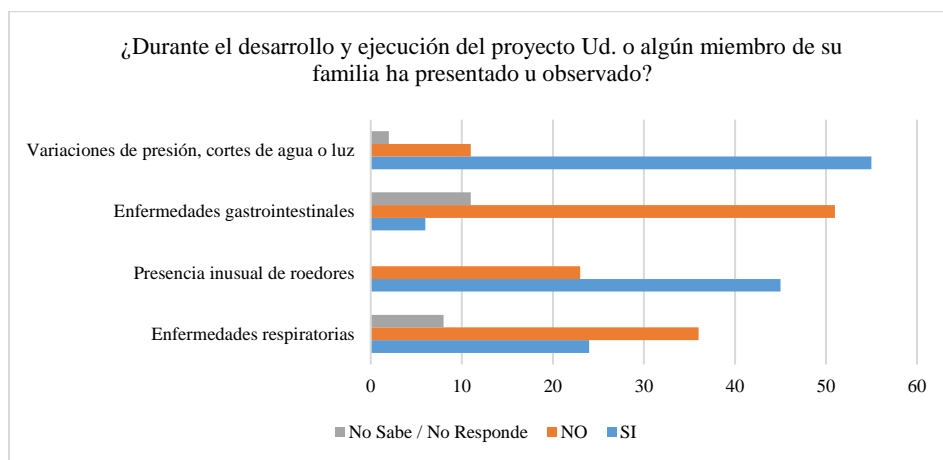
*Fuente.* Elaboración propia

En igual forma, se puede observar que el desarrollo del proyecto no tiene solamente unas implicaciones directas sobre los locales y/o predios ubicados al frente de la vía donde se van a desarrollar las obras, sino que influye y afecta la dinámica de toda la comunidad del barrio.

Así mismo, la ejecución del proyecto implica que se hagan excavaciones, se coloquen polisombras, por tal motivo, se consultó a los encuestados si habían presentado u observado variaciones en el agua o luz, enfermedades respiratorias o gastrointestinales o presencia de roedores; evidenciándose, como se aprecia en la figura 17 que la situación más presentada son las variaciones o cortes en el agua o la luz, es decir, todo lo relacionado con las Empresas de Servicios Públicos en la prestación del servicio, pues se deben hacer suspensiones en ocasiones por temas de redes. En segundo lugar, está la presencia inusual de roedores seguido de enfermedades respiratorias, siendo la menos frecuente las enfermedades gastrointestinales.

## Figura 17

### *Observación de aspectos impactados por el proyecto*



*Fuente.* Elaboración propia

La situación se corrobora mediante registro fotográfico presentado en la figura 18, donde además se evidencia que las redes de ESP son más vulnerables para la delincuencia al estar expuestas, quien hurta medidores de agua, gas y cable de telemáticos.

## Figura 18

### *Andenes e intersección de redes ESP*



*Fuente.* Elaboración propia

Para concluir esta sección de impactos por el proyecto CCCA Engativá se puede dilucidar que la ejecución del proyecto ha repercutido a nivel personal y social, dado que

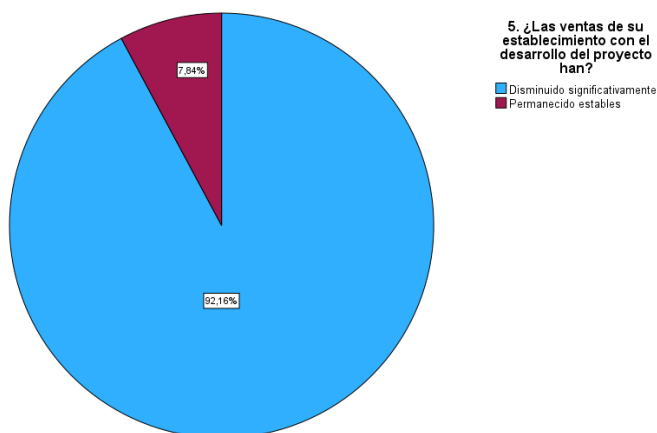
aspectos como la movilidad, la seguridad, la economía y los servicios públicos han tenido cambios en sus dinámicas y no se debe olvidar que es precisamente en estos que se ve representado el derecho a la ciudad, por cuanto deben impactar con calidad y positivamente a la comunidad, así como brindando bienestar.

A continuación, se analizan los cambios específicamente en materia social y económica que ha generado las CCCA Localidad Engativá.

### **Cambios en aspectos sociales y económicos - con el proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá**

En este punto se pretende analizar la percepción de la ciudadanía sobre el desarrollo y ejecución del proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto en la Localidad de Engativá, básicamente en los temas sociales y económicos, dado que si se quiere abordar el derecho a la ciudad es impensable no referirse a todos sus componentes, tanto los tangibles como los intangibles. Los primeros incluyen: los servicios, los equipamientos, la infraestructura, la movilidad y los segundos relacionados con los aspectos sociales, económicos, culturales y políticos (Borja, 2013; Corti, 2015 como se menciona en Gnecco, 2020).

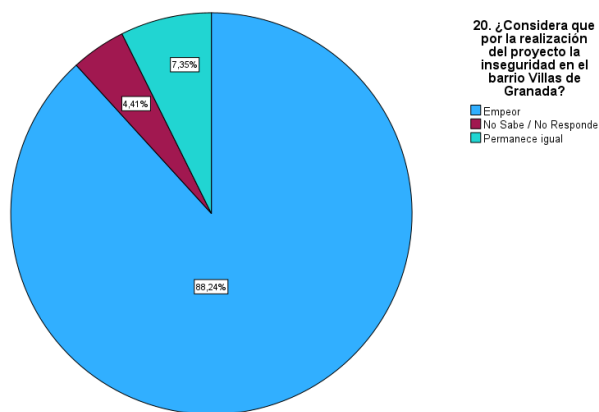
En este sentido, como señala la figura 19, la encuesta revela que las personas que desarrollan en el barrio actividades netamente comerciales o mixtas perciben en un 92,16% como las ventas en su establecimiento han disminuido con el desarrollo del proyecto CCCA en la localidad de Engativá.

**Figura 19***Percepción de las ventas*

*Fuente.* Elaboración propia

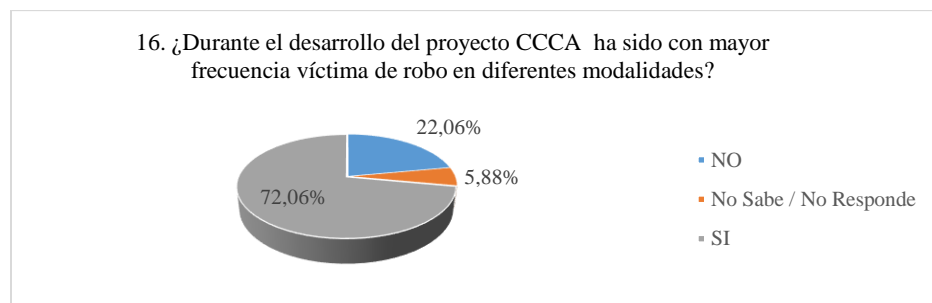
Este es un tema preocupante y crítico, dado que la economía del barrio se debe a los locales comerciales de la vía intervenida, además de ser generadores de fuentes de empleo. A su vez, varios de los comerciantes deben pagar arriendos, servicios y contratos, que se ven afectados al reducirse los ingresos; más aún, cuando era un proyecto que de acuerdo a su nombre buscaba fortalecer y organizar este tema. El proyecto en el marco del derecho a la ciudad debería buscar fortalecer la economía popular o solidaria que “es definida como el conjunto de entidades que orientan las actividades de producción, circulación y consumo, de manera que se garantice el sustento de cada uno” (Coraggio, 2013 como se menciona en Gnecco, 2020).

De otra parte, el 88,24% de los encuestados tienen la percepción que la inseguridad en el barrio empeoró con el desarrollo del proyecto, el 7,35% que permanece igual y el 4,41% mantiene una actitud parcial o indiferente, como se muestra en la figura 20. Es así como con estas cifras se estaría vulnerando el derecho a la ciudad desde el componente de servicios, por cuanto incluye la seguridad que debería tener este espacio y prestarse por parte de la Policía Nacional (Gnecco, 2020).

**Figura 20***Percepción de inseguridad*

*Fuente.* Elaboración propia

A su vez, en la figura 21 se muestra que el 72,06% de las personas encuestadas manifiestan haber sido víctima de robo en diferentes modalidades contra el 22,06% que no y el 5,88% que manifestó no sabe ni responde. En este sentido, es pertinente indicar que la ciudad debe brindar a los ciudadanos espacios seguros, transitables en los cuales se sienta tranquilo de recorrer a pie los espacios.

**Figura 21***Frecuencia de víctima de robo*

*Fuente.* Elaboración propia

De tal manera, que al ser la seguridad uno de los temas más sensibles para la comunidad, entendida ésta como la ausencia de riesgo, peligro o daño y buscando la sensación de confianza;

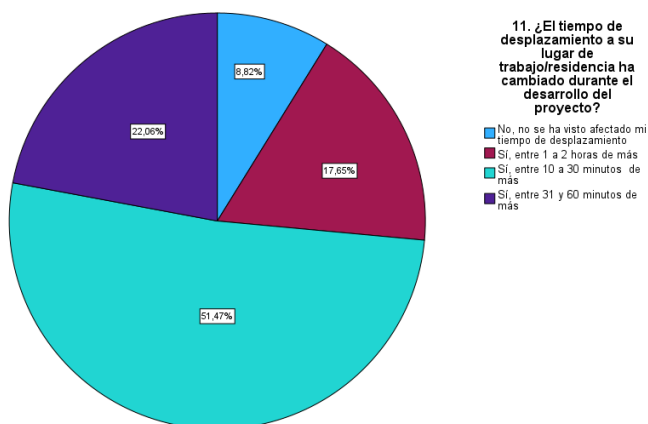
los comerciantes comerciales se vieron en la necesidad de crear una red de apoyo y generar estrategias para mitigación de la inseguridad que involucra medidas tales como: cerrar antes el horario habitual, instalación de cámaras de seguridad y alarmas, grupos de WhatsApp y además la comunidad se ha organizado creando grupos en redes sociales como Facebook, Instagram para mantenerse al tanto de las noticias del barrio o compartir información relevante.

Además, en la contextualización de la zona se había mencionado que de acuerdo a los datos de la Secretaría Distrital de Gobierno & Secretaria Distrital de Planeación (2018), la UPZ 73, en la cual se encuentra el barrio Villas de Granada es una de las zonas con las cifras más altas de inseguridad; si con el desarrollo del proyecto se incrementa los casos o sus focos, se iría en contravía al fundamento del derecho a la ciudad mediante el cual se busca mejorar la seguridad de los ciudadanos.

En cuanto al desplazamiento hacia el lugar de trabajo o residencia también consideran los encuestados ha sido impactado, es así como, el 91,18% percibe un aumento, de los cuales el 22,06% entre 31 y 60 minutos, el 51,47% entre 10 y 30 minutos y, el 17,65% entre 1 a 2 horas, como se observa en la figura 22. Esto genera en las personas cansancio, estrés, agotamiento y hasta mal humor, pues un aumento de 2 horas es bastante alto; si a eso se suma que puede darse tanto en la mañana como en la tarde al regresar a casa, son horas dentro de un transporte o vehículo y, esto se reflejaría también en las rutas escolares con niños que desde muy temprano salen de su casa para estudiar y duran todo el día por fuera.

**Figura 22**

*Impacto en el tiempo de desplazamiento hacia el lugar de trabajo o residencia*

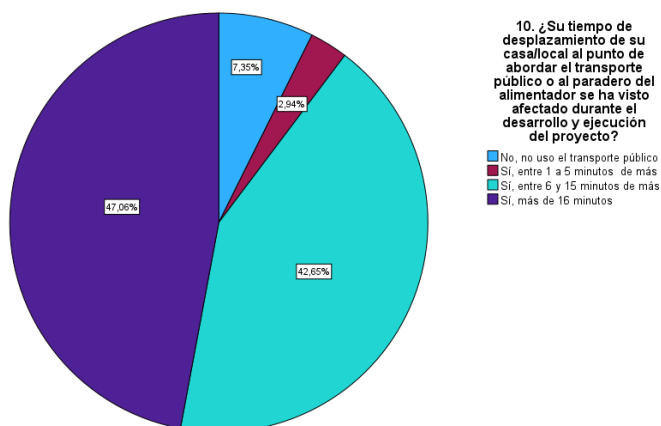


*Fuente.* Elaboración propia

Adicionalmente, en la figura 23 se encuentra que el tiempo de desplazamiento desde el lugar de trabajo o residencia hacia el sitio donde aborda el alimentador o transporte público aumentó en un 92,65%, de los cuales el 47,06% fue en un tiempo mayor a los 16 minutos, el 42,65% entre 6 y 15 minutos y, el 2,94% entre 1 y 5 minutos.

**Figura 23**

*Impacto en el tiempo de desplazamiento hacia paradero o transporte*



*Fuente.* Elaboración propia

Las personas quisieran ver los tiempos de desplazamiento tanto hacia su lugar de residencia, trabajo o paradero, reducidos en pro de una mejor calidad de vida, pero lamentablemente la Calle 80 cada día presenta más flujo vehicular y son más recurrentes los monumentales trancones que terminan afectando al barrio Villas de Granada dado que el ingreso y salida del mismo se vuelve cada vez más complicado. A su vez, estos cambios en los tiempos repercuten en las dinámicas personales y familiares pues se deben variar o modificar.

El aumento en los tiempos de desplazamiento tanto hacia el paradero o transporte, así como al lugar de trabajo o residencia es totalmente opuesto a la visión de movilidad sustentable inmersa en el derecho a la ciudad, donde todas las acciones que se tomen por parte de la Administración deban apuntar y estar orientadas hacia el transporte, a la reducción de recorridos a brindar alternativas.

Finalmente, en la última sección del presente acápite se analizará la eficacia de la política pública de Calles Comerciales a Cielo Abierto, determinando si realmente está enfocada en mejorar la calidad de vida de los habitantes del barrio Villas de Granada.

## **Eficacia de la política pública Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá**

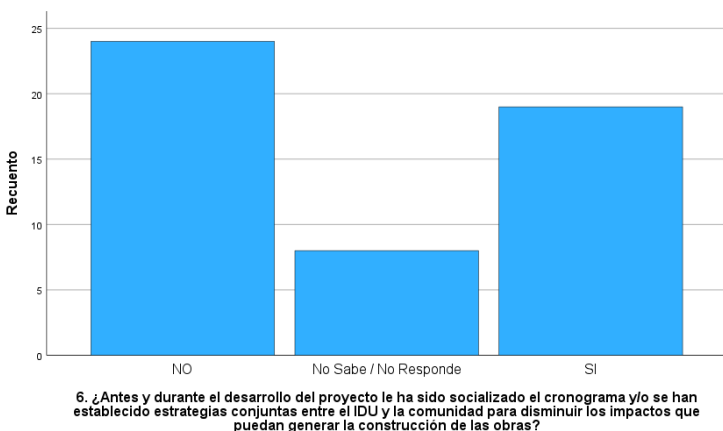
El desarrollo de todo proyecto de infraestructura contempla la gestión de diferentes aspectos tales como técnicos, económicos y sociales, para éstos últimos se deben concertar mecanismos de acercamiento con la comunidad, canales de comunicación y diferentes formas de participación ciudadana. Así mismo, la política Pública de las Calles Comerciales a Cielo Abierto es una acción de la Administración Distrital que está encaminada a atender un problema, específicamente en lo relacionado con el manejo del espacio público y la movilidad.

Por tal motivo, se consultó a los encuestados si el IDU había sido socializado el cronograma o si tenían conocimiento de la definición de estrategias conjuntas para disminuir los impactos del proyecto, obteniendo como respuesta lo plasmado en la figura 24, en la cual 25 personas que corresponden al 36,76% afirman que no sabe/no responde; 24 (35,29%) de los encuestados dan una respuesta negativa se obtiene que el 64,7% desconoce el desarrollo como tal del proyecto contra el 27,94% indico si conocer el cronograma o estrategias.

Este resultado llama la atención porque la Administración Distrital busca interactuar permanentemente con la ciudadanía, es así que desde el proceso de contratación se cuenta con un apéndice - Anexo Social, en el cual se establecen las obligaciones del contratista relacionadas con garantizar la atención permanente a las solicitudes de la ciudadanía con respecto al proyecto. A su vez, se brinda el acondicionamiento de un lugar denominado Punto CREA, como un espacio compartido de interrelación, en el cual la comunidad puede resolver dudas, recibir información o manifestar inquietudes acerca del proyecto (SECOP II; 2018, IDU, 2018). Estas medidas demuestran claramente que el IDU está presto y atento a escuchar al ciudadano, haciéndolo partícipe de las decisiones.

**Figura 24**

*Socialización cronograma y/o estrategias para disminuir impactos*

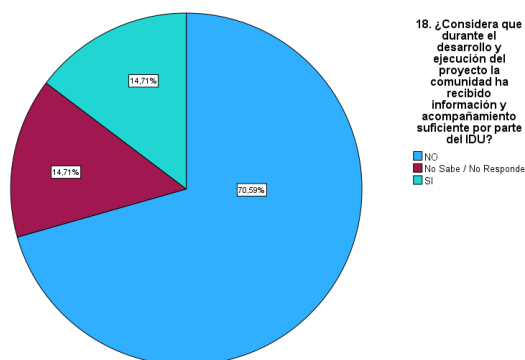


*Fuente.* Elaboración propia

Reforzando la pregunta anterior, se consulta si se ha recibido información y acompañamiento suficiente por parte del IDU, a lo cual la comunidad en un 70,59% responde negativamente, el 14,71% que no sabe/no responde y el 14,71 da una respuesta afirmativa (ver figura 25), lo cual ratifica los resultados de la pregunta anterior y la percepción de la comunidad en el sentido de no sentirse apoyada ni acompañada, pese a como se mencionó en el punto anteriormente el IDU crea mecanismos para resolver dudas y acercarse al ciudadano.

**Figura 25**

*Percepción de la información y acompañamiento*



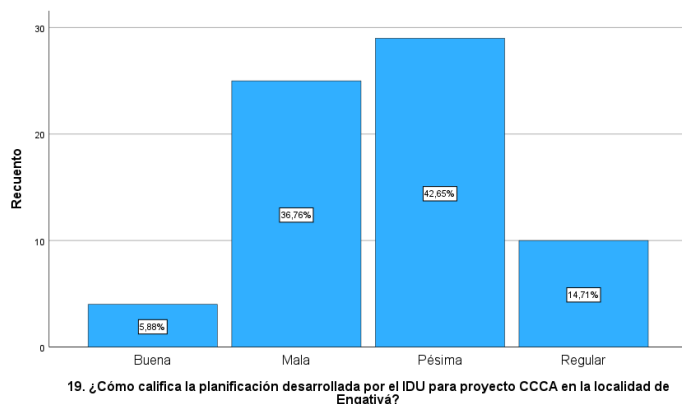
*Fuente.* Elaboración propia

Al mismo tiempo, en el desarrollo y ejecución del proyecto, el contratista define un Plan Detallado de Trabajo, PDT, el cual le permite establecer tiempos, definir prioridades e identificar las acciones a seguir de acuerdo a las actividades plasmadas en el contrato. Sin embargo, al solicitar a los encuestados evaluar la planificación del proyecto, un 42,75% opina que es pésima y, mala un 36,76%, la respuesta excelente no obtuvo respuestas, regular 14,71% y buena 5,88%, tal como se observa en la figura 26.

Por tal motivo, como se indicó en la primera parte del presente capítulo la comunidad ha acudido a diferentes medios de comunicación y al IDU, a sentar su voz de protesta por los atrasos en la obra y problemas con el contratista.

### **Figura 26**

#### *Percepción de la planificación del proyecto*



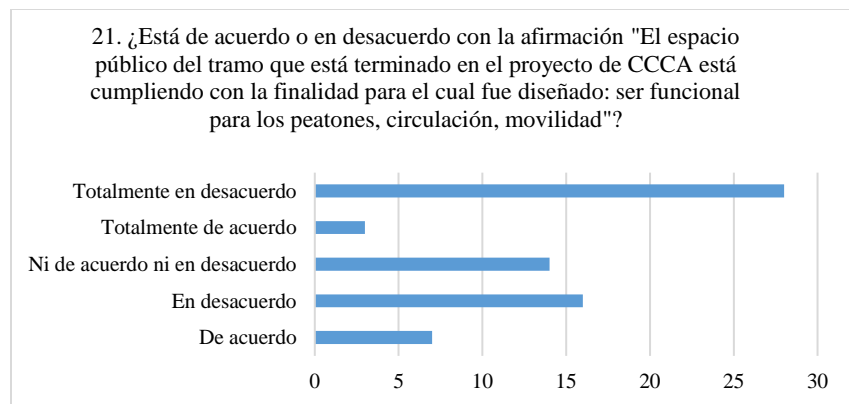
*Fuente.* Elaboración propia

El primer tramo o sector intervenido para las Calles Comerciales a Cielo Abierto de la Localidad de Engativá corresponde a la Carrera 112A entre Calles 72F a 75, el cual ya se concluyó, por lo que se consulta a los encuestados si consideran que cumple con la finalidad para el cual fue diseñado siendo la respuesta más alta totalmente en desacuerdo. Como se observa en

la figura 27. Los ciudadanos perciben que se están presentando los mismos problemas que se tenían antes de iniciar el proyecto, relacionados con la ocupación del espacio público y la movilidad.

### Figura 27

#### *Percepción del cumplimiento con la finalidad*



*Fuente.* Elaboración propia

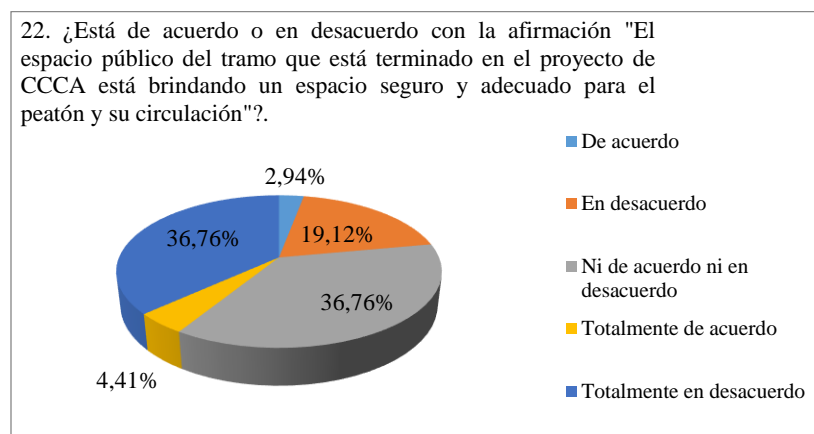
Así mismo, se analiza si el tramo finalizado brinda al peatón un espacio seguro y adecuado, encontrando que el 19,12% de los encuestados está en desacuerdo, el 36,76% totalmente en desacuerdo, estos dos resultados al sumarse equivalen al 55,88%; el 36,76% ni de acuerdo ni en desacuerdo y solamente el 7,35% está totalmente de acuerdo o de acuerdo. Ver la figura 28.

Con este resultado se ratifica lo expuesto en las preguntas de la encuesta analizadas anteriormente, en el sentido que la comunidad no ha sentido variaciones favorables respecto a su situación antes del proyecto, siente que la inseguridad y la movilidad tampoco se vieron beneficiadas con la obra, con esto no se estaría acorde con el concepto del derecho a la ciudad donde se desea construir una ciudad renovada y transformada.

Así mismo, la exigibilidad por parte de la comunidad de este derecho se ve reflejada hacia apuntar a que la política de CCCA Engativá contribuyan en la generación de una ciudad más humana y sostenible, pero al momento y por el contrario las personas están sintiendo sus derechos vulnerados.

### Figura 28

#### *Percepción de espacio público y seguridad del tramo terminado*

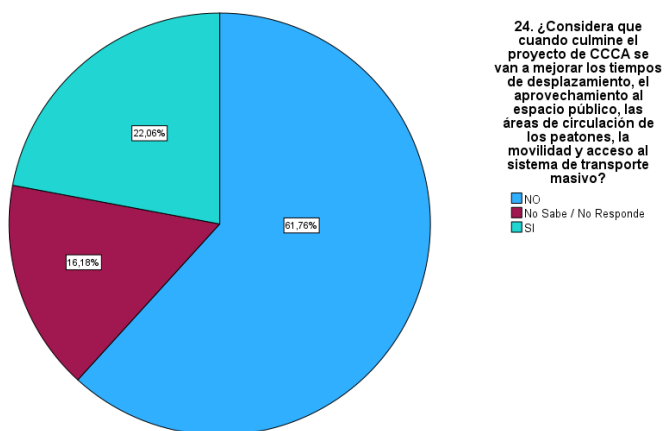


*Fuente.* Elaboración propia

Ahora esta percepción no cambia respecto a la expectativa una vez finalizado en su totalidad el proyecto, por cuanto el 61,76% de los encuestados son tajantes en contestar que no se mejorará ni el uso del espacio público, ni la movilidad, ni el acceso al sistema de transporte público, sólo el 22,06% confía en que se cumpla con el objeto y el 16,78% demuestra un claro desinterés por la obra ejecutada, tal y como se puede apreciar en la figura 29. Estos datos claramente intuyen una desconfianza y falta de credibilidad por parte de la comunidad hacia el IDU, su gestión y por ende hacia las decisiones de la Administración Distrital.

**Figura 29**

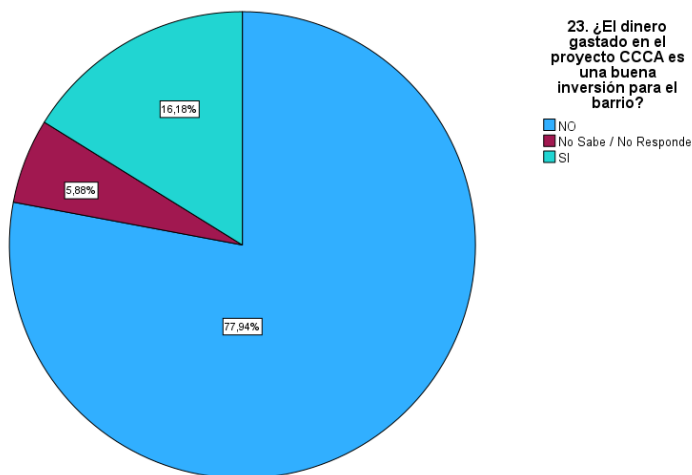
*Expectativa posterior a la finalización del proyecto*



*Fuente.* Elaboración propia

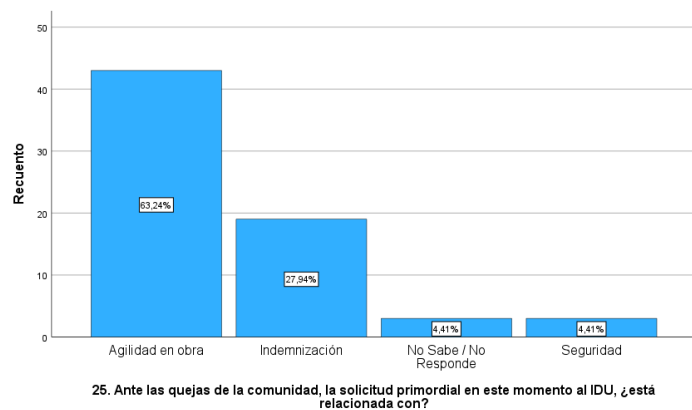
Por otra parte, al consultar si el dinero ha sido bien invertido en el barrio el 77,94% la población manifiesta su negativa, el 16,18% no sabe / no responde y solamente el 5,88% indica estar de acuerdo con la inversión. Al respecto, es importante mencionar que con el aumento en los tiempos puede hacerse necesario la suscripción de adiciones y mayores cantidades al proyecto, es decir, sobrecostos que inciden negativamente en la viabilidad financiera del proyecto. Los resultados se plasman en la figura 30.

Esto además genera que la comunidad perciba que los valores que cancela por el impuesto predial, la valorización u otros impuestos no está siendo invertida adecuadamente y sienten molestias porque consideran que la Administración Distrital no hace una adecuada gestión, inversión y determinación de proyectos o temas prioritarios.

**Figura 30***Inversión proyecto CCCA Engativá**Fuente.* Elaboración propia

Los retrasos en la obra y en los tiempos estipulados para adelantar cada una de las actividades del proyecto generan malestar en la ciudadanía, es por eso, que al ser consultados acerca de cuál es su solicitud o requerimiento al IDU, en un 63,24% (como se aprecia en la figura 31), las personas demandan agilidad en la obra, en un 27,94% estarían conformes con que les dieran una indemnización y tan sólo un 4,41% mencionan la seguridad, por lo que es claro que la comunidad le molesta es el incumplimiento, dejando de lado todos los inconvenientes que se han tenido.

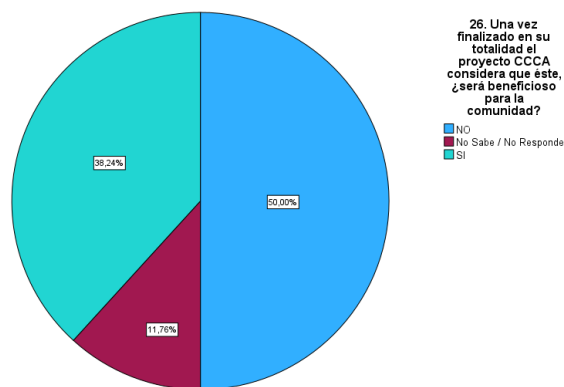
Y es que si la comunidad viera hechos o acciones y no palabras sentiría que la espera ha valido la pena, pero por el contrario consideran que han sido afectados y no se ha hecho nada a tiempo. Adicionalmente, han manifestado en sus protestas que consideran que el proyecto no era necesario y que no era necesaria esta intervención pues la calle funcionaba antes estaba bien.

**Figura 31***Requerimiento de la comunidad al IDU*

*Fuente.* Elaboración propia

Finalmente se cuestionó a los encuestados si una vez finalizado todo el proyecto, éste sería beneficioso para la comunidad a lo que el 50% manifestó su negatividad y el 11,76% no sabe no responde, lo que demuestra que la comunidad no tiene una percepción positiva y no guarda bastante expectativa respecto a las decisiones tomadas por la Administración Distrital, tal como se observa en la figura 32.

Por lo tanto, se debe tener en cuenta que el derecho a la ciudad permite al ciudadano participar activamente en la toma de decisiones que se realizan para la ciudad y a la Administración Distrital definir estrategias o políticas para temas trascendentales en Bogotá D.C.

**Figura 32***Expectativa al finalizar el proyecto*

*Fuente.* Elaboración propia

Este resultado se corrobora con visita al proyecto y registro fotográfico que se presenta en la figura 33 sobre el estado actual del proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto Localidad de Engativá en la que se ve la obra inconclusa y se identifican algunos inconvenientes. A su vez comparando la foto del comercio con la presentada en la contextualización de la zona del presente trabajo no hay mayor variación en la utilización del espacio público.

### Figura 33

*Estado actual del proyecto CCCA – Localidad de Engativá*



*Fuente.* Elaboración propia

Los resultados hasta acá expuestos sobre el desarrollo y ejecución del proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto Localidad de Engativá con base en la documentación y en la encuesta permiten inferir que la política pública debe replantearse dado que no está cumpliendo con su objetivo principal recuperar el espacio público; se evidencia una obra inconclusa, con demasiado tiempo para su ejecución, es así como, al momento los andenes están en mal estado y desnivelados, lo que dificulta el tránsito del peatón y va en contravía del derecho a la ciudad.

## Conclusiones

A lo largo de la presente investigación se analizó desde el marco del concepto del derecho a la ciudad, el impacto a nivel socioeconómico que ha tenido la política pública Calles Comerciales a Cielo Abierto en la Localidad de Engativá, permitiendo inferir si su desarrollo y ejecución ha sido una alternativa para proponer o ejercer este derecho.

Así, al desarrollar cada uno de los objetivos propuestos y el papel de la política de CCCA en la localidad de Engativá se puede concluir lo siguiente:

Los equipamientos, servicios e infraestructura en la ciudad deben estar pensados y diseñados para mejorar el espacio público, ampliando e integrando el acceso a dichos servicios y resolviendo los problemas que aquejan a los ciudadanos con el fin de mejorar su calidad de vida, no obstante, el proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto afectó de manera negativa la vida de los habitantes del barrio Villas de Granada.

En este sentido, los habitantes del sector de Villas de Granada consideran que los aspectos más afectados por el desarrollo del proyecto son la movilidad, la económica y la seguridad del sector, siendo estos tres componentes del derecho a la ciudad, pero que no están cumpliendo con la funcionalidad de brindar calidad de vida, por el contrario, generan estrés y angustias.

Otro elemento integrante del derecho a la ciudad es el espacio público, el cual permite disfrutar de la ciudad y es que además como menciona Capel (2010), se debe tener el derecho a disfrutar de los equipamientos, no obstante, no haber culminado el proyecto el pequeño tramo que ya está finalizado no permite a los peatones caminar tranquilamente por los andenes dado que estos no fueron terminados totalmente y están siendo ocupados por vendedores y comercio.

De otra parte, el derecho de ciudad apunta hacia la construcción de una ciudad sostenible, con movilidad sostenible, donde haya menos carros, menos trancones, siendo más fácil salir a caminar y andar en bicicleta, pero pese a que los andenes de las CCCA fueron ampliados no tienen diseño de ciclorruta, por lo tanto, no hay espacio para los biciusuarios, razón por la cual se debe utilizar la vía principal, es decir, la Carrera 112A.

Ahora bien, con el fin de establecer un derecho efectivo a la ciudad, debería estar diseñado un trabajo de cultura ciudadana, toda vez, que el ciudadano al ser protagonista en la transformación de la ciudad, debe tomar conciencia de su papel, valorando y cuidando lo que tiene a su servicio, esto aplica para los comerciantes quienes exponen y sacan sus productos a la calle usurpando el espacio público.

Por otra parte, en cuanto a los aspectos socioeconómicos impactados por el desarrollo de las CCCA Engativá, se encuentra en primera medida la afectación a los comerciantes del sector, varios de los almacenes que antes se encontraban tuvieron que cerrar. Lo que va en contravía al concepto de derecho a la ciudad en donde se fortalece su capacidad fiscal y económica y se es eficiente en el manejo de todos sus recursos (Castells, 1976 como se cita en Gnecco, 2020), pues primero el proyecto no ha fortalecido la capacidad económica de los pequeños tenderos y segundo el contrato de ejecución cuenta a la fecha con varias adiciones que correspondientes a un excedente del 34% del valor inicial.

Así mismo, la movilidad desde y hasta el barrio se ha visto afectada, situación que no es acorde por lo definido por la Secretaría Distrital de Planeación y la Secretaría de Hábitat (2014), quienes afirman que no deberían presentarse desplazamientos en transporte público superiores a 20 minutos, sin embargo, los resultados de las encuestas muestran que las personas gastan hasta 2 horas.

En cuanto a la seguridad la población no se siente tranquila y ha sido víctima de robo, tomando medidas como cerrar más temprano los locales comerciales, desfigurándose totalmente la idea que el proyecto CCCA debería brindar tranquilidad, felicidad y mejorar las condiciones del sector.

Finalmente, en cuanto a la eficacia de la política pública Calles Comerciales a Cielo Abierto – Localidad de Engativá, se puede apreciar que la percepción de la comunidad no es la mejor frente al proyecto, no sienten que se está cumpliendo con el propósito del contrato, que es en gran parte la recuperación del espacio público, por cuanto, el pequeño tramo que ya está construido ya se encuentra usurpado por vendedores, en este sentido, claramente va en contravía de la ciudad transformada y renovada por cuanto se están repitiendo patrones aún con la ejecución del proyecto.

## Recomendaciones

El desarrollo de la presente investigación permitió profundizar acerca de la percepción e impacto en la comunidad del proyecto Calles Comerciales a Cielo Abierto. En ese sentido, se presentan las siguientes recomendaciones con el fin de enriquecer y aportar hacia el diseño y ejecución de este tipo de proyectos que buscan reorganizar y armonizar el espacio público, brindar áreas de circulación y articular los sistemas de movilización.

Dado que el contrato de diseños y ejecución permite realizar de forma paralela los productos de las dos etapas o fases, con lo cual se aumenta la posibilidad de presentarse riesgos e inconvenientes, por lo tanto, es mejor concluir en un 100% cada una de las etapas, es decir, primero los diseños, entregándolos de forma oportuna, para que sean confiables y aprobados; para posteriormente continuar con la etapa de construcción. Esto evitaría trasladar las demoras en las entregas y aprobaciones a la ejecución de obra.

De acuerdo a lo anterior, es mejor presentar demoras en la planeación del proyecto y no en la ejecución de obra.

Por otra parte, y dado los inconvenientes que se presentan con los contratistas o consultores, es importante aumentar los controles y ser más estrictos con los requisitos solicitados a éstos, en especial los relacionados con la capacidad financiera, para que no se declaren insolventes.

Igualmente, se sugiere establecer un mecanismo más expedito con las ESP para la aprobación de los diseños de redes, así como las prontas o inmediatas definiciones con posibles interferencias y traslados que se presentan una vez inician las excavaciones o construcción.

A su vez, debe existir coordinación de la ejecución de las obras a nivel Distrital y en virtud de la Ley de Infraestructura, ya que las ESP esperan hasta que el IDU inicie la ejecución

de la obra y con esto se lograrían realizar las solicitudes en tiempo real evitando temas de contratación, logística de renovación o nueva infraestructura.

En cuanto a la participación ciudadana se recomienda mejorar la forma de incentivarla y hacerla más efectiva, pues pese a que, en los pliegos del proceso de contratación, la parte social merece un apéndice exclusivo resaltando su importancia e identificando que la ciudadanía está presente en todo el ciclo del proyecto, la comunidad refiere desconocimiento, por lo que es necesario establecer dónde se presenta el inconveniente y subsanarlo.

Ahora bien, cuando el IDU efectúa procesos de adquisición predial dentro de la ejecución de obra de sus proyectos, se reconoce al propietario una indemnización conformada por el lucro cesante y el daño emergente, por lo tanto, sería recomendable evaluar la posibilidad de brindar un tipo de indemnización a los comerciantes por las afectaciones sufridas, para lo cual se realizaría la definición de un procedimiento con los casos en los que aplicaría.

Continuar fortaleciendo el programa de Calles Comerciales a Cielo Abierto 2.0 teniendo en cuenta la buena acogida y dado que contribuye a la economía de la ciudad, el espacio público y la seguridad. Así mismo, verificar el enfoque de las CCCA Engativá pues de todas maneras no se puede perder de vista que las zonas comerciales de los barrios, son espacios potenciales de transformación hacia un diseño innovador.

Finalmente, fortalecer y ampliar la cobertura de los programas para vendedores ambulantes en los barrios populares y tradicionalmente comerciales como Villas de Granada.

Es así como todas las recomendaciones planteadas permiten diseñar instrumentos o herramientas que permitan planificar, coordinar y dirigir las actividades de las diferentes Entidades Distritales para trabajar en forma coordinada y aunar esfuerzos contribuyendo a transformar la ciudad y aplicar el derecho a la ciudad.

### Referencias Bibliográficas

- Arias, J. (2021). *En julio iniciarán obras para las calles comerciales a Cielo Abierto de Engativá*. Bogotá. <https://bogota.gov.co/asi-vamos/obras/calles-comerciales-cielo-abierto-para-engativa>
- Alcaldía Local de Engativá (2021). En cuarentena especial las UPZ Boyacá Real y Garcés Navas. <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/1490>
- Busquet G. y Garnier J. (2011). *Un pensamiento urbano todavía contemporáneo. Las vicisitudes de la herencia lefebvriana*. <http://polired.upm.es/index.php/urban/article/view/149>
- Consejo Económico y Social de la Ciudad de Buenos Aires (2018). *Recomendaciones y acciones para un plan estratégico operativo de centro comerciales a cielo abierto en la Ciudad de Buenos Aires*. <http://engativa.gov.co/noticias/cuarentena-especial-las-upz-boyaca-real-y-garces-navas>
- El Economista (s.f.). Prouurbanos Cima Sas.  
<https://empresite.eleconomistaamerica.co/PROURBANOS-CIMA-CIA-SC.html>
- EMIS (2023). PROURBANOS CIMA SAS. [https://www.emis.com/php/company-profile/CO/Prouurbanos\\_Cima\\_Sas\\_es\\_3561262.html](https://www.emis.com/php/company-profile/CO/Prouurbanos_Cima_Sas_es_3561262.html)
- Fajardo, N., Molina, E. y Moyano, M. (2009). *Impacto social en los comerciantes, por el desarrollo de Obras de Transmilenio Fase III – Carrera 10 de la ciudad de Bogotá*. UNAD. <https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/1307/2009-72P-08.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Foro Mundial Urbano (2004). *Carta Mundial de Derecho a la Ciudad*.  
[https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A1.1\\_Carta-Mundial-de-Derecho-a-la-Ciudad.pdf](https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A1.1_Carta-Mundial-de-Derecho-a-la-Ciudad.pdf)

- Gnecco, C. (2020). *El derecho a la ciudad. La ciudad hacia el derecho: una mirada desde las actuaciones urbanísticas de la Bogotá Humana*.  
<https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/17933/TESIS%20EL%20DERECHO%20A%20LA%20CIUDAD%20-%20CARLOS%20GNECCO.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Gordillo, T. (7 de septiembre de 2022). Noticias Caracol.
- Gordo, E., Potes, J. y Vargas, J. (2017). *Factores que ocasionan retrasos en obras civiles en Empresas Públicas de Neiva*. Universidad Santo Tomás.  
<https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/10740/Johana%20Potes-2017.pdf>
- Hernández, R., Fernández C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*.  
<https://www.esup.edu.pe/wp-content/uploads/2020/12/2.%20Hernandez,%20Fernandez%20y%20Baptista-Methodolog%C3%ADa%20Investigacion%20Cientifica%206ta%20ed.pdf>
- Instituto de Desarrollo Urbano (2021). *Acuerdo número 006 de 2021*.  
[https://www.idu.gov.co/Archivos\\_Portal/Quienes%20Somos/Organigrama/2021/Acuerdo-006-2021.pdf](https://www.idu.gov.co/Archivos_Portal/Quienes%20Somos/Organigrama/2021/Acuerdo-006-2021.pdf)
- Lefebvre H. (1969). *El derecho a la ciudad*. Prólogo de Mario Gaviria.  
<https://www.comunicacionyurbanidad.org/wp-content/uploads/2018/03/Lefebvre-El-derecho-a-la-ciudad3.pdf>
- Lefebvre H. (1974). *La producción del espacio*. Prólogo de Ion Martínez Lorea.  
<https://istoriamundial.files.wordpress.com/2016/06/henri-lefebvre-la-produccion-del-espacio.pdf>

- Mercado& Empresas para servicios públicos (2022). *Centros comerciales a cielo abierto, ¿qué son y cómo mejorarlos?* <https://mercadoyempresas.com/web/aporte-tecnico.php?id=235>
- Observatorio de Desarrollo económico (2015). Impacto socioeconómico de la peatonalización de la carrera séptima. <https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/comercio-al-por-menor/impacto-socioeconomico-de-la-peatonalizacion-de-la-carrera-septima#:~:text=Por%20otra%20parte%2C%20los%20aspectos,%2C%20y%2038%25%20que%20disminuir%C3%A1n>
- ONU (s.f.). *La Nueva Agenda Urbana en español*. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol>
- Organización de Naciones Unidas (2015). *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Resolución aprobada por la Asamblea General el 25 de septiembre de 2015)*. [https://unctad.org/system/files/official-document/ares70d1\\_es.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/ares70d1_es.pdf)
- Otálora A. (2020). *El derecho a la ciudad. La ciudad hacia el derecho: una mirada desde las actuaciones urbanísticas de la Bogotá Humana*. <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/17933/TESIS%20EL%20DERECHO%20A%20LA%20CIUDAD%20-%20CARLOS%20GNECCO.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Plataforma Global por el Derecho a la Ciudad (s.f.). *Agenda del derecho a la ciudad*. [https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A6.1\\_Agenda-del-derecho-a-la-ciudad.pdf](https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A6.1_Agenda-del-derecho-a-la-ciudad.pdf)
- Pérez J. y Gardey, A. (2011). *Obra civil - Qué es, beneficios, definición y concepto*. <https://definicion.de/obra-civil/>

Ravelo B., (2017). *Construcción de una comunidad sostenible en el barrio Villas de Granada de la localidad de Engativá de la ciudad de Bogotá, D.C, para afrontar los desafíos y oportunidades del cambio climático*. Cámara de Comercio de Bogotá.

<https://bibliotecadigital.ccb.org.co/bitstream/handle/11520/20245/T%20NI%20R252c.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Sánchez, J. y Vergara, J. (2021). *Análisis de la viabilidad técnica y financiera de una muestra de proyectos de Estudios y diseños del IDU*. Universidad Santo Tomás.

<https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/38843/2021jesusvergara.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Sánchez, G. (2022). Inscripciones y más novedades en el nuevo portal de Bogotá A Cielo Abierto 2.0. <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/desarrollo-economico/bogota-cielo-abierto-20-inscripciones-negocios-y-mas-informacion>

Secretaría de planeación (2007). Cartillas pedagógicas del POT (UPZ 73 Garcés Navas).

[https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/documentos/mg39\\_upz\\_73\\_garces\\_navas.pdf](https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/documentos/mg39_upz_73_garces_navas.pdf)

Secretaría de planeación (2018). Monografía de localidades – No.10 Engativá (Diagnóstico de los principales aspectos territoriales, de infraestructura, demográficos y socioeconómicos). <https://www.sdp.gov.co/gestion-estudios-estrategicos/informacion-cartografia-y-estadistica/repositorio-estadistico/monografia-localidad-de-engativa-2017%5D>

Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia (2021). *Boletín mensual de indicadores de seguridad y convivencia Engativá*.

[https://scj.gov.co/sites/default/files/documentos\\_oaiee/Reporte\\_engativa\\_2021\\_03.pdf](https://scj.gov.co/sites/default/files/documentos_oaiee/Reporte_engativa_2021_03.pdf)

Secretaría Distrital de Gobierno (2019). *Caracterización de usuarios y grupos de valor 2019*.

[https://www.gobiernobogota.gov.co/sites/gobiernobogota.gov.co/files/instrumentos\\_gestion\\_informacion/caracterizacion\\_de\\_usuarios\\_2019.pdf](https://www.gobiernobogota.gov.co/sites/gobiernobogota.gov.co/files/instrumentos_gestion_informacion/caracterizacion_de_usuarios_2019.pdf)

Secretaría Distrital de Gobierno (2022). Decreto 070 de 2022 Por medio del cual se adopta la estrategia de revitalización del espacio público "Bogotá a Cielo Abierto 2.0", y se reglamentan las actividades de aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital asociadas a dicha estrategia.

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=>

Sistema Electrónico para la Contratación Pública, (2018). *Anexo técnico separable*.

<https://community.secop.gov.co/Public/Tendering/ContractNoticeManagement/Index?currentLanguage=es-CO&Page=login&Country=CO&SkinName=CCE>

Vergel, E. (21 de octubre de 2022). ¿Cómo vamos en movilidad sostenible en Bogotá?. *El*

*Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/bogota/como-vamos-en-movilidad-sostenible-en-bogota-opinion-de-erik-vergel-711593>