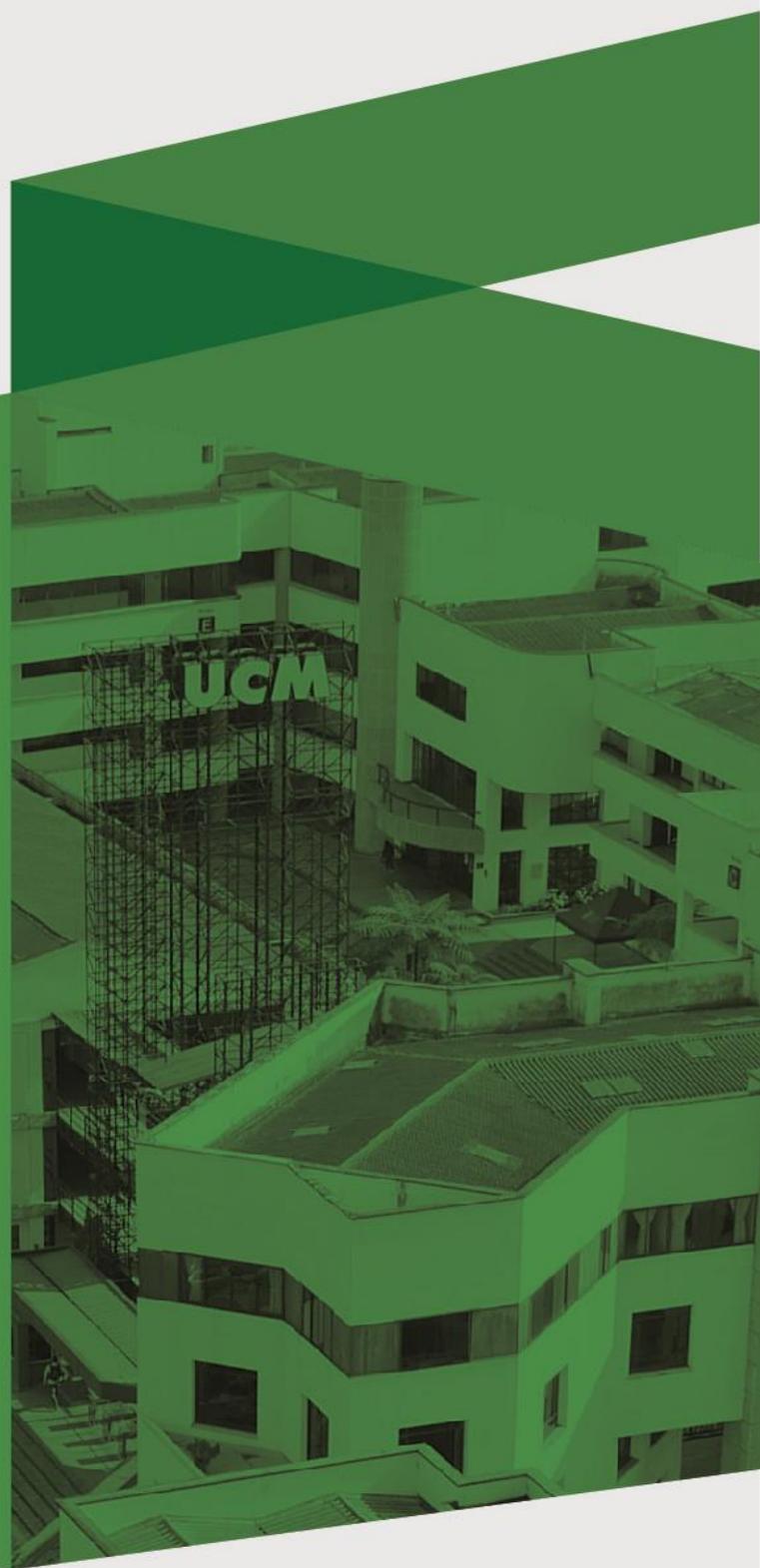


Incidencias del Comercio Informal en
Movilidad, Seguridad y Espacio Público
del Municipio de Ipiales.

Cristian David Pistala Ipial



Universidad[®]
Católica
de Manizales

VIGILADA MINEDUCACIÓN

Facultad de Ingeniería y Arquitectura
Especialización en Gerencia de Proyectos
del Territorio y Valuación Inmobiliaria

**Incidencias del Comercio Informal en Movilidad, Seguridad y Espacio Público del
Municipio de Ipiales.**

Cristian David Pistala Ipiál.

Abril 2020.

Asesor:

Jorge Andrés Rincón Largo

Arquitecto

Mgr. Medio ambiente y Desarrollo

Universidad Católica De Manizales.

Manizales – Caldas.

Programa de Especialización en Gerencia de Proyectos del Territorio y Valuación
Inmobiliaria.

Tabla de contenido

Resumen.....	5
Abstract.....	6
Introducción.....	7
Formulación del Problema.....	9
1. Objetivos.....	11
1.1 Objetivo general:.....	11
1.2 Objetivos específicos:.....	11
2. Marco Conceptual.....	12
2.1. Conceptos Preliminares.....	12
3. Marco Referencial.....	17
3.1 Espacios públicos y calidad de vida urbana, estudio de caso en Tijuana, baja California.....	17
3.2 Problemática del espacio público en la localidad norte centro histórico en la ciudad de Barranquilla.....	19
4. Marco Contextual.....	21
5. Marco Normativo.....	31
6. Marco Metodológico.....	35
7. Trabajo de Campo.....	40
8. Análisis de Resultados.....	54
9. Conclusiones.....	58
10.Recomendaciones.....	59
Referencias.....	60

Índice de Figuras.

Figura 1. Localización municipio de Ipiales.....	21
Figura 2. Usos de suelo PBOT Ipiales - Nariño p.119.....	23
Figura 3. Sectores Normativos Ipiales PBOT año 2000.....	23
Figura 4. Usos de suelo sector siete Ipiales..	24
Figura 5. Delimitación zona de estudio calle 14.....	25
Figura 6. Vehículos de transporte público.....	26
Figura 7. Estaciones de taxis colectivos calle 14.....	27
Figura 8. Vista aérea comercios informales calle 14.....	28
Figura 9. Estantes de comercios informales calle 14.....	29
Figura 10. Calle 14 antes y después de la ocupación del espacio público	40
Figura 11. Perfil calle 14	41
Figura 12. Perfil calle 14 con invasión	42
Figura 13. Peatones circulando por la vía	43

Índice de Tablas.

Tabla 1. Tipos de comercio informal calle 14.....	30
Tabla 2. Prospectiva territorial Ipiales.....	33
Tabla 3. Perfiles de los participantes.....	44
Tabla 4. Respuestas de transeúntes.....	46
Tabla 5. Respuestas de comerciantes.....	49
Tabla 6. Respuestas de conductores.....	51

Resumen.

La presente investigación abarca un estudio sobre los efectos del comercio informal en la movilidad, seguridad y espacio público de la calle 14 en los últimos años. Se tomó como escenario de estudio la calle 14 entre carreras 7 y 10 del sector centro debido a la importancia que esta representa para el municipio de Ipiales; el municipio se encuentra normatizado por el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) del año 2000, el cual ya se encuentra caducado, por ello, se consideró necesario hacer un estudio sobre la situación mencionada con el fin de determinar recomendaciones que puedan ayudar en la toma de decisiones ante una futura planificación urbana, la cual incluya una alternativa de solución a la problemática planteada en esta investigación. Dentro de este análisis se quiere mostrar cómo han influido los asentamientos informales en las actividades urbanas del sector y se pretende dar a conocer las percepciones de cambios que tienen distintos actores urbanos con referencia a la calidad del espacio público, seguridad y movilidad tanto peatonal como vehicular.

Palabras clave: Ipiales, Plan Básico de Ordenamiento Territorial, Planificación Urbana, Movilidad, Seguridad, Espacio Público.

Abstract.

The present investigation covers a study on the effects of informal commerce on the mobility, security and public space of 14th Street in recent years. The 14th street between careers 7 and 10 of the downtown sector was taken as the study scenario due to the importance it represents for the municipality of Ipiales; the municipality is standardized by the Basic Plan of Territorial Planning (PBOT) of the year 2000, which is already expired, for this reason it was considered necessary to carry out a study on the aforementioned situation in order to determine recommendations that may help in decision-making in the face of future urban planning, which includes an alternative solution to the problems raised in this investigation. The purpose of this analysis is to show how informal settlements have influenced urban activities in the sector and it is intended to make known the perceptions of changes that different urban actors have with reference to the quality of public space, safety and mobility, both pedestrian and vehicular.

Keywords: Ipiales, Basic Plan of Territorial Planning, Urban Planification, Mobility, Security, Public Space.

Introducción.

El sector centro del municipio de Ipiales se ha caracterizado por ser escenario de diversas actividades comerciales, ya que Ipiales en su condición de ciudad de frontera representa un importante nodo de comunicación terrestre entre Ecuador y Colombia, además, el municipio siempre ha presentado una importante actividad de intercambio de bienes y servicios con el norte del país vecino, esto debido a su cercanía geográfica con el casco urbano de la ciudad de Tulcán (10km); con el incremento del comercio en todo el municipio de Ipiales a causa de la devaluación de la moneda colombiana frente al dólar, la cantidad de establecimientos comerciales ha aumentado de manera considerable, debido al aumento de consumidores ecuatorianos que perciben más atractivos los precios de bienes y servicios en relación con los ofrecidos en su país.

El municipio de Ipiales ha presentado un gran crecimiento urbano en los últimos años contando actualmente con una población de más de 140.000 habitantes, además, al tratarse de una ciudad de frontera presenta un gran dinamismo social, cultural y comercial que hace que su relación con Tulcán y en general las provincias del norte de Ecuador tenga un vínculo particular.

Para el desarrollo de esta investigación se tomó como estudio de caso la situación de la calle 14, la cual es considerada un nodo importante para el centro de la ciudad y presenta una alta concurrencia, en esta calle se ha generado en los últimos años una invasión al espacio público por parte de los comerciantes informales entorpeciendo así la movilidad del sector, adicionalmente se presentan situaciones de inseguridad, congestión visual y contaminación auditiva, afectando a los habitantes del sector y la conexión que esta calle representa con el centro de la ciudad debido a que es una de las vías principales para llegar a la zona centro de Ipiales, por todo lo anterior es importante desarrollar un estudio de caso, ya que la ciudad se rige con un PBOT que fue desarrollado en el año 2000 y desde entonces no se le han hecho modificaciones. El municipio ha crecido de una manera considerable sin un

control ni planificación pues al ser una ciudad fronteriza presenta una población flotante que en ese entonces no se tuvo en cuenta, el aumento del comercio ha tenido diversos impactos en esta zona teniendo invasiones de ventas en la vía, los andenes y entorpeciendo el tránsito tanto vehicular como peatonal.

Se realizó una contextualización de la zona objeto de estudio identificando la importancia que representa la calle 14 para el municipio de Ipiales, además, describiendo las actividades que se desarrollan en este sector y cómo se ha invadido el espacio público por parte de los comercios informales, luego, se llevó a cabo una serie de entrevistas que permitieron captar la percepción de los actores urbanos de la calle 14 en cuanto a temas de movilidad, seguridad y espacio público y cómo estos se han visto afectados por la presencia de los comercios informales a lo largo de la calle 14 entre carreras 10 y 7.

Finalmente, se dan una serie de recomendaciones basadas en los resultados obtenidos mediante la observación, caracterización de la zona y el trabajo de campo con la realización de las entrevistas.

Formulación del Problema.

Hace algunos años se ha venido presentando una situación de invasión de espacio público en la calle 14 entre carreras 7 y 10, debido a que no se tiene un adecuada gestión y control del mismo (espacio público); el subsector presenta un uso de suelo mixto con la presencia de establecimientos comerciales de diferente tipo, pero varios comerciantes pequeños han hecho de las vías de dicha calle su lugar de venta entorpeciendo la movilidad por la congestión vehicular y peatonal que generan, también se dan problemas de seguridad, adicional a ello se ha generado caos y desorden, ya que, poco a poco los comercios informales se ubicaron en la calle invadiendo un carril de la misma hasta lograr asentarse de manera permanente en ella; todo lo anterior se intensificó a partir del incremento comercial que se ha presentado en el centro del municipio a causa de la devaluación del peso colombiano frente al dólar.

El problema principal planteado se deriva de la importancia que posee la calle 14 para el municipio de Ipiales por su alta concurrencia y de cómo la invasión del espacio público en ella se vuelve causa de diversas problemáticas sociales sobre las actividades urbanas del territorio, dado que Ipiales es una ciudad pequeña y aún se encuentra en proceso de desarrollo urbano, cualquier anomalía en una zona tan importante puede colapsar todo el sector centro.

La calle 14 representa un importante espacio en el que confluyen vías que operan como ruta para el transporte público que se conecta con el parque San Felipe en pleno corazón de la ciudad, de igual manera es un paso para transeúntes; por otra parte, en un punto de la misma (calle 14) hacen su llegada los colectivos provenientes del puente internacional de Rumichaca; por ende es importante hacer el análisis de la situación del comercio informal en el sector mencionado y cómo este se ha tomado el espacio público afectando las actividades urbanas que allí se desarrollan; tener un conocimiento detallado sobre esa situación sería de gran utilidad para efectos de planificación de la ciudad y para toma de decisiones que ayuden a optar por la mejor alternativa de desarrollo urbano, ya que la ciudad todavía

se rige con un PBOT del año 2000 siendo necesaria su actualización para poder garantizar una adecuada planificación, que esta se dé acorde con el crecimiento poblacional y con las necesidades que presente Ipiales como ciudad fronteriza, es por ello que se ha llegado al siguiente interrogante que se plantea resolver mediante el presente trabajo de investigación:

¿Cuáles son los efectos que tiene la invasión de los andenes y parte de la vía en la calle 14 del municipio de Ipiales sobre la movilidad, seguridad y espacio público del sector?

1. Objetivos.

1.1 Objetivo general:

Comprender las incidencias del comercio informal en el uso del espacio público de la calle 14 del municipio de Ipiales y cómo esto ha afectado la movilidad y seguridad en la zona.

1.2 Objetivos específicos:

- Identificar las características del territorio objeto de estudio.
- Analizar la percepción que tienen los actores urbanos del sector respecto a la movilidad, seguridad y espacio público de la calle 14.
- Determinar qué acción se debe ejecutar sobre el espacio público para dar solución a la situación de invasión.

2. Marco Conceptual.

2.1. Conceptos Preliminares.

A continuación, se da a conocer los conceptos generales que serán usados y se deben tener en cuenta para la comprensión de la temática estudiada en la presente investigación, y poder relacionar dichos conceptos entre sí.

PBOT.

El Plan Básico de Ordenamiento Territorial - PBOT es el instrumento básico definido en la Ley 388 de 1997, para que los municipios entre 30.000 y 100.000 habitantes planifiquen el ordenamiento del territorio. El PBOT contiene un conjunto de objetivos, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas que orientan el desarrollo físico del territorio y la utilización o usos del suelo. (“Plan Básico de Ordenamiento Territorial”, 2019).

(...) El PBOT orienta y prioriza las decisiones e intervenciones generales que debe hacer la Administración Municipal, así como las que puede hacer el sector privado. El PBOT es una herramienta que permite el desarrollo y mejoramiento de los parques, los andenes, las ciclorrutas, los centros de atención a la población, las vías, los servicios públicos y las construcciones en predios privados. También prevé la posibilidad del desarrollo de programas conjuntos entre sector público y privado. (“Plan Básico de Ordenamiento Territorial”, 2019).

Es evidente que el PBOT del año 2000 el cual normatiza al municipio de Ipiales ya se encuentra obsoleto, actualmente el municipio ya cuenta con más de 140.000 habitantes según datos del DANE.

Espacio público.

“(…) el espacio público corresponde a aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente (como un derecho); ya sean espacios abiertos como plazas, calles, parques, etc.; o cerrados como bibliotecas públicas, centros comunitarios, etc.” (García, 2009).

El espacio público expresa la democracia en su dimensión territorial. Es el espacio de uso colectivo. Es el ámbito en el que los ciudadanos pueden (o debieran) sentirse como tales, libres e iguales. El dónde la sociedad se escenifica, se representa a sí misma, se muestra como una colectividad que convive, que muestra su diversidad y sus contradicciones y expresa sus demandas y sus conflictos. (Borja, 2012).

(…) ¿qué entendemos por espacio público? Lo entendemos como “lo común, el mundo propio de todos” lo que implica que sea al mismo tiempo “lo difundido, lo publicitado entre la mayoría”. Lo público es el espacio de la ciudad en que la gente se junta para intercambiar opiniones e información; pero en las ciudades contemporáneas la vida pública está privada de los placeres de lo que significa el intercambio ciudadano, y cómo el extraño es un ser amenazador, el silencio y la observación los únicos modos de experimentar la vida pública. (El espacio público: conceptos y concepciones desde la teoría social, 2008)

En términos generales, y sobre lo observado en las ciudades, en el decir del CONPES el déficit cuantitativo de espacio público se manifiesta particularmente en zonas ocupadas por asentamientos precarios o informales, en centralidades o zonas urbanas con alta densificación, y eventualmente en las zonas de expansión urbana que se han ido incorporando a los suelos urbanos sin el manejo adecuado del indicador que establecen las normas vigentes. (Cañate, Patiño, 2013).

Es de mucha importancia el buen manejo del espacio público en una ciudad, se sabe que las ciudades son escenarios de diversas actividades económicas, políticas, sociales y culturales, siendo dinámicas dominantes del mundo desarrollado, las cuales pueden hacer que los espacios públicos se privaticen y tiendan a perder su identidad.

Dimensiones del espacio público.

“Desde el punto de vista conceptual, se entiende que el espacio público responde a ciertas dimensiones determinadas por las formas que adquieren los espacios, los usos, funciones y relaciones que se presentan en él.” (Garriz, Schroeder, 2014), para la presente investigación se plantearon las siguientes dimensiones:

Dimensión de movilidad y apropiación.

En esta dimensión se pretende demostrar cómo se interrelacionan la sociedad, las pautas culturales, las decisiones de la gestión y el valor que tiene el consenso en cuanto a la determinación, el uso y los cambios que requiere el espacio público. (Garriz, Schroeder, 2014).

Dentro de esta dimensión se analiza el uso que la ciudadanía le está dando a los equipamientos del sector, en este caso los andenes y vías de la calle 14 ya sea para lo que están dispuestos inicialmente o el uso que le están dando los ciudadanos, además de mostrar la importancia que representa esta calle para el municipio en materia de movilidad.

Dimensión económica.

En esta dimensión, pueden establecerse distintas formas de apropiación del espacio público frente a un uso específico: en este caso, la actividad económica. Posiblemente, la calle sea la más generalizada y la que ofrece mayor diversidad y posibilidades, dadas su extensión e intersecciones,

situación que favorece algunas actividades, contrariamente a lo que brinda una plaza, un parque o cualquier otro espacio que se encuentre limitado a días o eventos. (Garriz, Schroeder, 2014).

Se distinguen distintos tipos de apropiación respecto al uso que se le da a la calle, como la venta de diarios, paradas de taxis y otros puestos de venta. En gran medida, estas actividades emergen de la necesidad y se encuentran vinculadas a la precariedad y subsistencia; son la posibilidad de tener una actividad laboral bajo un trabajo informal. En definitiva, la calle es su refugio, su posibilidad de ser reconocidos y ser legibles a una sociedad que en muchos casos los ignora o considera marginales. (Garriz, Schroeder, 2014).

Con respecto a la dimensión económica se presenta la situación de comercio informal que se ha dado en los últimos años sobre la calle 14.

Dimensión social.

(...) esta dimensión reivindica el sentido de apropiación del espacio público por parte de los habitantes de una comunidad social y ello implica la importancia que le otorgan en cuanto a su valoración, en cuanto a las normas que los resguarden y, en definitiva, en cuanto a la manera como lo asumen como propio. No obstante, hay diferencias importantes entre los distintos grupos sociales y de ellas derivan los conflictos que se generan en el uso de los espacios públicos. (Garriz, Schroeder, 2014).

Si algo define al espacio público como constitutivo de la ciudad, es que es escenario del anonimato, que es la base de cualquier forma verdadera de integración social; en el sentido que nos libera de justificar nuestro origen, condición social, idiosincrasia, etc. Y nos establece como iguales el uno con el otro. (García, 2009).

La dimensión social describe las relaciones humanas que se presentan en la calle 14 de Ipiales, las razones por las cuales las personas recorren el sector y la interacciones que se dan.

Actividades urbanas.

“(…) son acciones o conjuntos de acciones que realizan las personas dentro de una ciudad, en las zonas contiguas a esta o bajo su influencia directa. Estas acciones están destinadas principalmente a satisfacer sus necesidades básicas o no básicas y pueden ser individuales o colectivas.” (Pi, 2019).

Las actividades urbanas pueden ser de muchas y diferentes clases, tantas y tan variadas como lo son las que realizan normalmente las personas en su vida diaria. Dependiendo de su utilidad, finalidad o necesidad, las actividades urbanas pueden ser de tipo económico, social, científico, religioso, político y hasta deportivo. (Pi, 2019).

Para efectos de la presente investigación se tuvo en cuenta las actividades urbanas de tipo económico y social, analizando la situación de comercio informal que se presenta en la calle 14 y las relaciones sociales que comprenden todas las actividades desarrolladas por los ciudadanos en el sector estudiado.

3. Marco Referencial.

En este capítulo se hace referencia a dos documentos que serán utilizados como base para el desarrollo de la investigación, el primero es la tesis de maestría titulada “Espacios Públicos y Calidad de Vida Urbana, Estudio de Caso en Tijuana, Baja California” del psicólogo Christian Rodrigo Romero Chávez del año 2016; el segundo referente es el trabajo de grado titulado “Problemática del espacio público en la localidad norte centro histórico en la ciudad de Barranquilla” de las abogadas Kelly Johana Cañate Bello y Liliana Beatriz Patiño Arvilla del año 2013.

3.1 Espacios públicos y calidad de vida urbana, estudio de caso en Tijuana, baja California.

El propósito principal es estudiar a profundidad los vínculos existentes entre los espacios públicos, en este caso a partir de dos casos concretos (la Unidad deportiva profesor Santos Meza y el Malecón de Playas), y la calidad de vida urbana de sus usuarios, para establecer cómo estos espacios públicos influyen en mejorar, disminuir o mantenerla, en un contexto de violencia e inseguridad. (Romero, 2016).

Se tiene una metodología con enfoque cualitativo. Como lo explica Martínez (2011) la indagación cualitativa elige las unidades de estudio con el propósito de lograr un conocimiento intensivo, profundo y detallado de y sobre los casos en los que tiene lugar el fenómeno de interés, generalizable para otras situaciones en las que dicho fenómeno ocurre. (Romero, 2016).

El trabajo de campo se llevó a cabo mediante tres estrategias. La primera consistió en una inmersión al campo diseñada para realizar observaciones sistemáticas sobre ambos espacios públicos, la siguiente estrategia consistió en entrevistas semiestructuradas a usuarios y la tercera en entrevistas abiertas a informantes clave. De acuerdo con Benguría et al. (2010) este, como otros procedimientos por los cuales se recoge información para la investigación, implica el acto de mirar algo sin modificarlo, con la intención de examinarlo, interpretarlo y obtener unas conclusiones sobre ello. Lo que se observó

fueron los usos del espacio que realizan los usuarios y las actividades, como elementos identificables del espacio vivido y la construcción social del espacio. (Romero, 2016).

El objetivo de la técnica llamada recorridos de observación fue detectar la diversidad de usos que realizan los distintos usuarios en todas las zonas de cada espacio público. La segunda estrategia consistió en una entrevista semiestructurada. Guber (2011) la define como una situación cara a cara donde se encuentran distintas reflexividades, pero, también, donde se produce una nueva reflexividad; la entrevista es una relación social a través de la cual se obtienen enunciados y verbalizaciones en una instancia de observación directa y de participación. (Romero, 2016).

Finalmente se realizaron seis entrevistas de formato libre a informantes clave, todos ellos empleados que laboran en los espacios públicos estudiados. Se optó por entrevista de formato libre porque se quería conocer principalmente la dinámica de cada espacio público que ya había sido estudiada a través de los recorridos de observación, ello para contrastar información y corroborar que lo registrado en los recorridos de cada espacio era característico de cada dinámica particular. Los informantes también explicaron en qué consiste su trabajo y los riesgos experimentados durante su labor a causa de la inseguridad en los espacios. La realización de estas entrevistas abiertas se llevó a cabo durante la fase de entrevistas semiestructuradas. (Romero, 2016).

En conclusión, todos los usuarios poseen percepciones sobre la seguridad de los espacios y sobre la ciudad. Todos coinciden en que existe un regreso de la violencia registrada en la ciudad, pero a pesar de ello, no causa que dejen de acudir a los espacios. Una parte de los usuarios percibe que los espacios son seguros por diversas razones que plantean, siendo la más común, el no ser víctimas de delitos. El ser víctima de algún delito genera que se perciba el espacio público como inseguro. Sin embargo, algunas usuarias son las principales afectadas por tales experiencias y aun así, acuden a hacer uso del espacio. De esto se desprende que la percepción de un espacio inseguro no causa que se deje de utilizar por

siempre. Algunas usuarias indican que dejaron de ir a los espacios solo por un tiempo, aunque después surge la intención de regresar en horas donde haya mayor actividad de usuarios. Los espacios generan una amplia gama de beneficios en los usuarios, por lo que la inseguridad de un espacio pierde relevancia frente a otros factores como los vínculos con la calidad de vida. Los usuarios priorizan otros beneficios ante la percepción de inseguridad de los espacios (Romero, 2016).

3.2 Problemática del espacio público en la localidad norte centro histórico en la ciudad de Barranquilla.

En este trabajo de grado se analiza las raíces de la problemática que genera la invasión del espacio público en el centro histórico de Barranquilla, mediante un estudio descriptivo que permite analizar los componentes de la situación problemática en su individualidad y en su interrelación, para efectos de la emisión de un diagnóstico sobre la situación objeto de estudio. (Cañate, Patiño, 2013).

La información primaria se tomó mediante una entrevista estructurada, la cual se aplicó a vendedores estacionarios del sector Centro Histórico de Barranquilla y a los funcionarios de espacio público en Barranquilla, con ello se pudo conocer su posición frente a la falta de soluciones al problema objeto de estudio. Para la información secundaria se tomó bibliografía especializada y del texto de las normas que rigen la problemática objeto de estudio, tanto a nivel nacional como a nivel de ente territorial en Barranquilla (Cañate, Patiño, 2013).

Finalmente, después de evaluar las entrevistas y los recorridos en la zona estudiada, se tiene que el problema analizado se ve agravado sensiblemente por la carencia de una voluntad política y administrativa para hallarle solución definitiva.

Se considera que es el momento de entrar a estudiar una forma de financiación de centro comercial especialmente para los comerciantes del sector céntrico de la ciudad, de manera que no se

sientan desplazados muy lejos de su actual sitio de operaciones; además, el flujo turístico dará nueva vida al sector y muy seguramente el comercio se dinamizará; es una excelente oportunidad para que el Distrito construya un Centro Comercial en ese sector destinado a los ocupantes del espacio público. Sin embargo, se debe tener en cuenta: (Cañate, Patiño, 2013).

Escrituración directa a quienes resulten favorecidos en la reubicación, con prohibición de venta del local, al menos durante los próximos veinte (20) años. Esto con el fin de evitar que se haga una venta del local comercial y se proceda a volver a invadir el espacio público. (Cañate, Patiño, 2013).

El ideal es que el local cedido no sea gratuito. Los locales deben ser cedidos bajo la modalidad de deuda hipotecaria, de manera que los beneficiarios no tengan facilidad para enajenarlos, Esto, con el fin de evitar la compraventa de los locales, tal como se ha venido haciendo en otros centros de reubicación de otras ciudades. El favorecido deberá cancelar una cuota mensual por el local, con un período de gracia de por lo menos un año. Transcurrido este plazo, los vendedores deberán cancelar la cuota, con la cual se amortizará la hipoteca que tienen sobre el local cedido, cuya cuota inicial (a fijar por la administración) será absorbida por el Distrito. (Cañate, Patiño, 2013).

La propuesta que hace parte de este trabajo se fundamenta en la experiencia de otras “soluciones”, como el llamado Edificio Fedecafé, por citar sólo un ejemplo, el cual terminó especializándose en un determinado tipo de negocios y gran parte de los favorecidos con la cesión de los locales, es decir, los vendedores reubicados, vendieron o arrendaron el local recibido y retornaron a ocupar nuevamente el espacio público, a la espera de una nueva reubicación. (Cañate, Patiño, 2013).

4. Marco Contextual

Para el desarrollo del marco contextual se toma como escenario de investigación la calle 14 del municipio de Ipiales, se presenta una caracterización de la zona objeto de estudio partiendo de lo general a lo particular, es decir, primero se muestran las características más importantes del municipio de Ipiales, luego, se da a conocer los usos de suelo que predominan en el sector centro y posteriormente se describe la importancia de la calle 14 para el sector centro y el municipio en general.

Delimitación, contextualización y caracterización de la zona objeto de estudio.

Ipiales – Nariño:

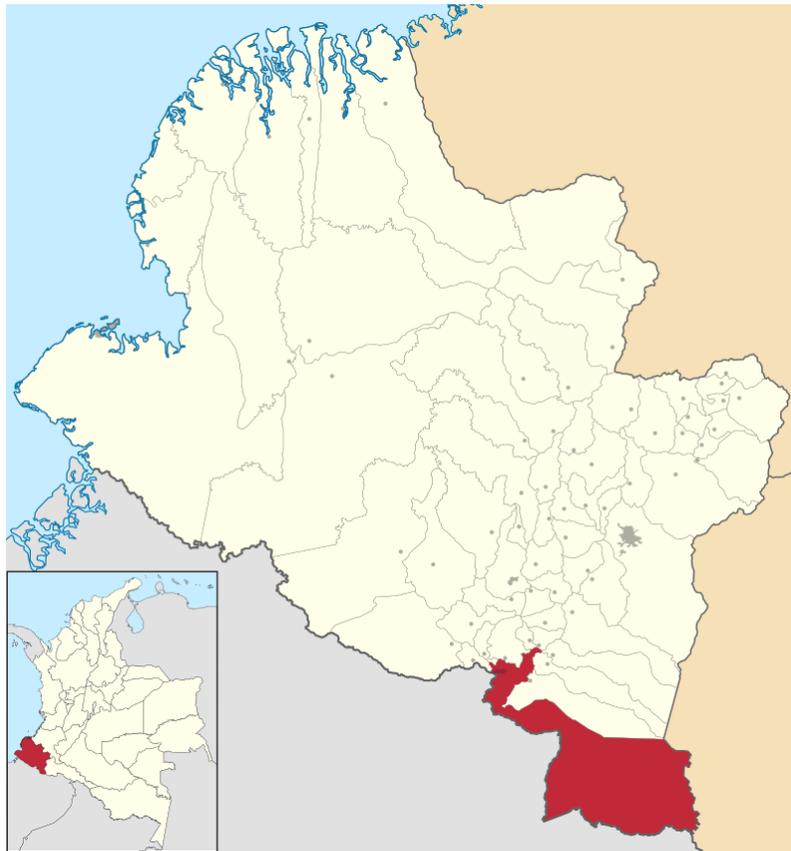


Figura 1. Localización municipio de Ipiales. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Ipiales#/media/Archivo:Colombia_-_Nari%C3%B1o_-_Ipiales.svg

El municipio de Ipiales está situado al sur oriente del departamento de Nariño en los límites con la república de Ecuador, posee una extensión aproximada de 170.000 hectáreas y presenta una topografía ondulada y quebrada por encontrarse en inmediaciones de la cordillera centro oriental, el municipio se encuentra a una altura de 2.900 metros sobre el nivel del mar y con una temperatura promedio de 12°C. La principal actividad económica de Ipiales radica en la agricultura, así como en el comercio aprovechando su límite fronterizo con Ecuador, también juega un papel importante el turismo, ya que en el municipio se encuentra el santuario de las lajas un atractivo turístico que presenta actividad durante todo el año. Por el gran intercambio comercial con Ecuador, Ipiales está considerado el segundo puerto terrestre de Colombia después de Cúcuta. (“Ipiales”, 2005).

Coordenadas Geográficas: Latitud: 0.828752.

Longitud: -77.6426.

Latitud: 0°49'48.6" Norte.

Longitud: 77°38'58.5" Oeste.

Superficie: 1707 km^2 .

Población: 145.000 habitantes (DANE 2017).

Densidad Poblacional: 84,9 hab. / km^2

En la figura, se presenta un plano del casco urbano del municipio de Ipiales con los usos de suelo establecidos en el PBOT del año 2000 (figura), el cuál rige la normatividad urbana del municipio en la actualidad, cabe destacar que los contenidos correspondientes a los componentes general, urbano y rural de corto, mediano y largo plazo del mencionado PBOT ya cumplieron su vigencia.

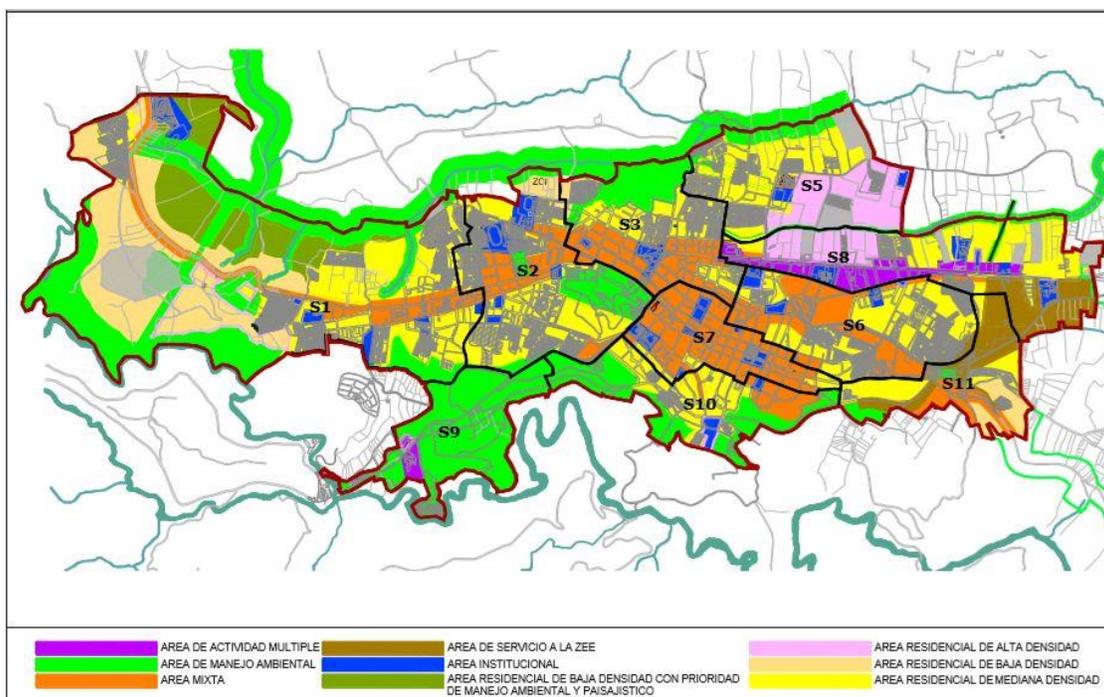


Figura 2. Usos de suelo PBOT Ipiales - Nariño p.119. Fuente: PBOT año 2000.

Sector centro:

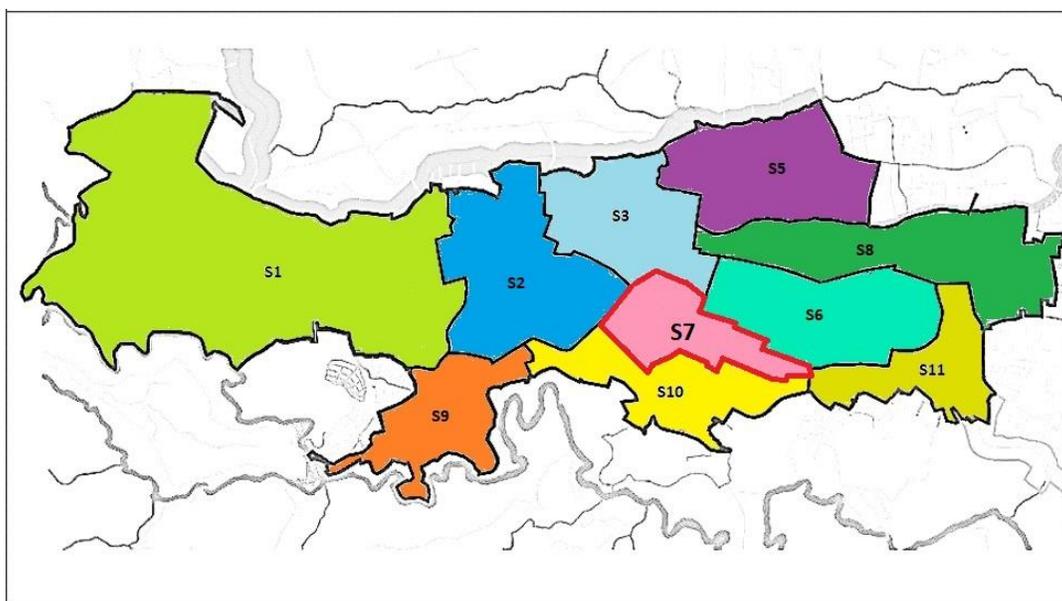


Figura 3. Sectores Normativos Ipiales PBOT año 2000. Fuente: elaboración propia.

Según el PBOT del año 2000 el municipio de Ipiales se divide en 10 sectores normativos, el territorio objeto de estudio (calle 14) se localiza en el sector número siete (figura), conocido como sector

centro. Parte en el norte desde la intersección de la calle 17 con carrera 3a hasta calle 12 con carrera 3, luego desde la calle 12 con carrera 4 hasta calle 4 con carrera 4 y desde calle 4 con carrera 5 hasta encuentro entre carrera 5 y carrera 6 en el sector de los Ángeles; en el oriente desde la calle 12 con carrera 3 hasta calle 12 con carrera 4, luego desde la calle 4 con carrera 4 hasta calle 4 con carrera 5, calle 8 con carrera 8 hasta calle 8 con carrera 9, calle 12 con carrera 9 hasta calle 12 con carrera 11 y desde calle 12 con carrera 11 hasta calle 13 con carrera 12; en el sur desde el sector de los Ángeles hasta el encuentro de la carrera 7 y 8, desde el encuentro de la carrera 7 y 8 hasta calle 8 con carrera 8, calle 8 con carrera 9 hasta calle 12 con carrera 9 y desde calle 13 con carrera 12 hasta calle 17 con carrera 12; en el occidente desde calle 17 con carrera 12 hasta calle 17 con carrera 3a.

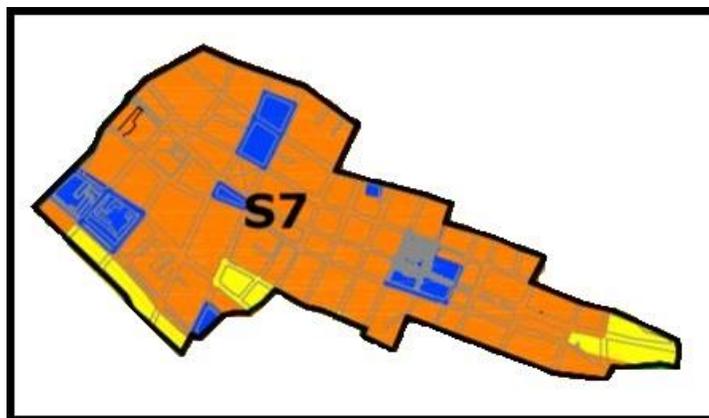


Figura 4. Usos de suelo sector siete Ipiales. Fuente: elaboración propia.

Este sector se ubica en el área central de la ciudad, dentro de él se encuentran los dos parques más importantes del municipio como lo son el parque san Felipe que presenta una alta actividad comercial y la plaza 20 de Julio donde anualmente se desarrolla el carnaval multicolor de la frontera, declarado como patrimonio cultural inmaterial del municipio; el centro de Ipiales se caracteriza por ser la zona de mayor concentración comercial, presentando en su mayoría un uso de suelo mixto identificado con el color naranja (figura), también se presenta en menor medida un uso de suelo

institucional representado por el color azul y unas pequeñas zonas en color amarillo que representan uso de vivienda de mediana densidad.

Calle 14:

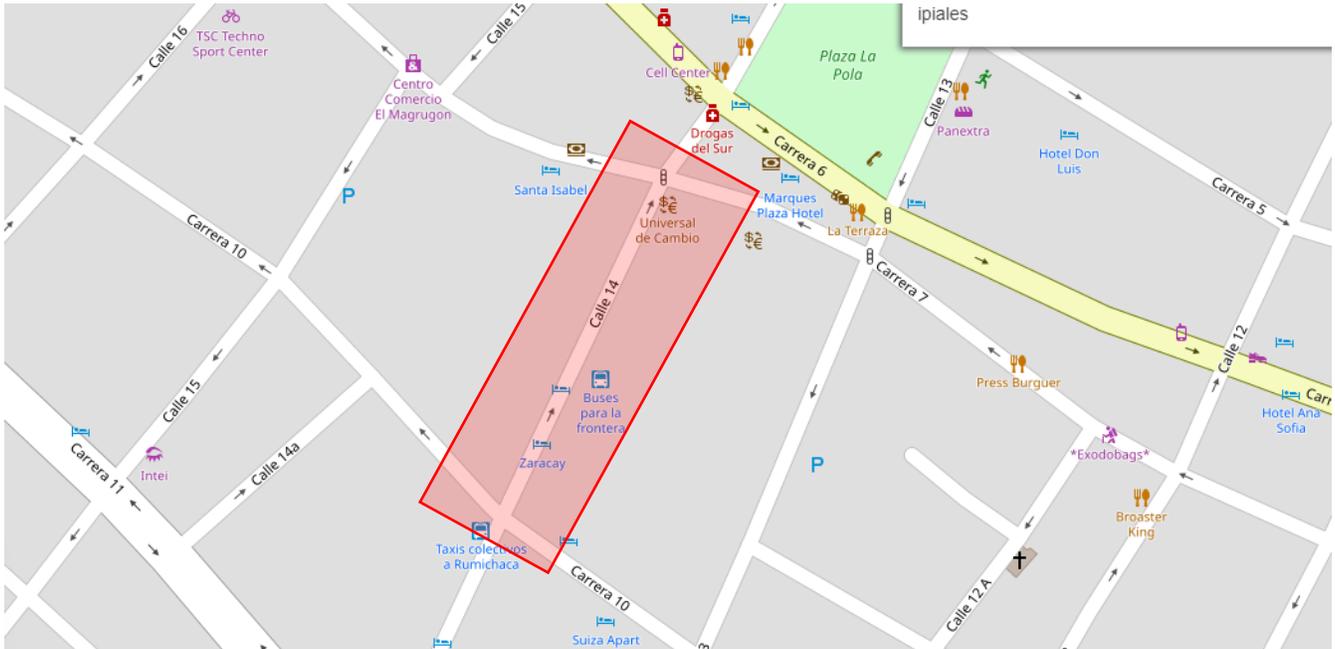


Figura 5. Delimitación zona de estudio calle 14. Fuente: Mapas de Google.

La calle 14 es una de las más importantes en el municipio de Ipiales, debido a que hace parte importante para la estructura urbana de la ciudad, cualquier eventualidad ajena a las actividades urbanas de este sector hace que colapse esta conexión con el centro de la ciudad y por ende afecta la estabilidad del municipio.

Dimensiones del espacio público.

En este apartado se da a conocer las dimensiones del espacio público, para la presente investigación se tomó las dimensiones de movilidad y apropiación, social y económica.

Dimensión de movilidad y apropiación.

Para esta dimensión se presenta la importancia que tiene la calle 14 en materia de movilidad urbana, además de los usos que se le está dando a los andenes y la vía.

En cuanto a movilidad esta calle es muy importante por la conexión directa que tiene con el centro del municipio, actualmente las empresas de servicio de transporte público hacen uso de la calle 14 como ruta principal; en la figura 6 se observa los tipos de vehículos de transporte público que circulan diariamente por esta calle, las empresas son Colectivos Ciudad de Ipiales S.A., Supertaxis del Sur Ltda. y Taxis la Frontera S.A.



Figura 6. Vehículos de transporte público. Fuente: elaboración propia.

Diariamente se movilizan aproximadamente 1500 personas entre la calle 14, el puente internacional de rumichaca y el terminal de transportes, en esta calle se encuentran dos estaciones

(figura 7) de llegada y partida de los taxis colectivos que diariamente hacen su recorrido entre Ipiales y la frontera, siendo este un servicio de gran relevancia en la calle 14 debido a que genera una mayor congestión tanto peatonal como vehicular.

En total operan 100 automóviles y 20 minivan que realizan a diario su recorrido entre la calle 14, el puente internacional de rumichaca y el terminal de transportes del municipio, 20 automotores pertenecen a la empresa Taxis la Frontera S.A., a la empresa Club Autopanamericano S.A. le pertenecen 20 vehículos y finalmente a la empresa Supertaxis del Sur le pertenecen 60 automóviles y 20 minivan.

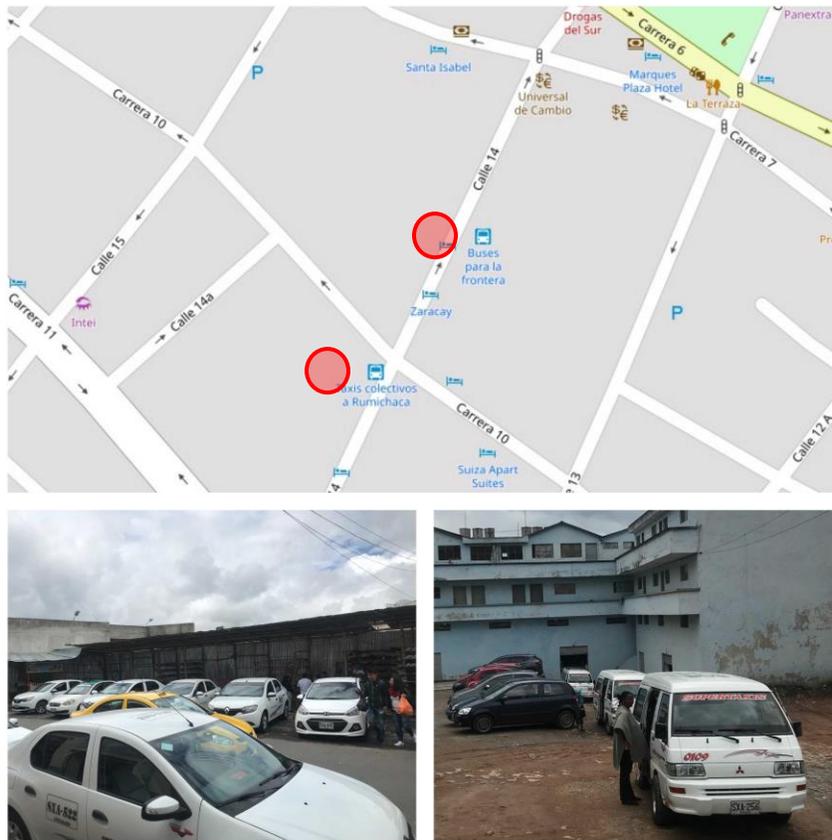


Figura 7. Estaciones de taxis colectivos calle 14. Fuente: elaboración propia.

Como se mencionó anteriormente por esta calle circulan a diario una gran cantidad de transeúntes que usan la calle como conexión entre la carrera 13 y el centro de la ciudad, adicionalmente muchas personas se dirigen a este lugar a realizar compras lo que hace que la calle 14 se congestione

aún más obligando a los peatones muchas veces a transitar por la vía, debido a que los andenes están invadidos por comercio informal (figura 8).



Figura 8. Vista aérea comercios informales calle 14. Fuente: elaboración propia.

Dimensión social y económica.

Hace aproximadamente veinte años la dinámica comercial empezó a tomar importancia en el centro del municipio, ya que Ipiales se ha convertido en uno de los principales puentes fronterizos del país y debido a factores como la volatilidad de la tasa de cambio hacen que el dinamismo comercial esté presentando constantes cambios, en ese sentido se debe reconocer que el municipio no tiene un comercio específico y el mayor volumen de ventas se expone a las variaciones de la tasa de cambio, representando un problema en la dimensión social y económica por el alto grado de incertidumbre en la generación de

empleo, ya que cuando el peso colombiano se devalúa el comercio se intensifica y por ende aumenta la generación de empleo y cuando el peso presenta incremento en su precio con respecto al dólar la economía decrece y por ende el empleo también.



Figura 9. Estantes de comercios informales calle 14. Fuente: elaboración propia.

El comercio informal se ha intensificado como una alternativa ante las problemáticas sociales y económicas que presenta el municipio, este es el caso del sector centro y específicamente de la calle 14 de Ipiales entre las carreras 7 y 10. Entre los tipos de comercio informal que hacen parte de la calle 14 se encuentra principalmente la venta al por menor de calzado, prendas de vestir, servicio móvil de comidas, accesorios, entre otros; la cantidad de comercios de cada tipo se registran en la siguiente tabla:

*Tabla 1. Tipos de comercio informal calle 14.
Fuente: elaboración propia.*

Tipo de comercio	Número de comercios
Calzado	34
Prendas de vestir	44
Comidas	17
Accesorios	30
TOTAL	115

El asentamiento en los andenes y parte de la vía de la calle 14 por parte de los comercios informales se ha dado de una manera progresiva, hace aproximadamente 20 años se observó los primeros puntos de venta sobre el espacio público y desde ese entonces la cantidad de comercios ha ido aumentando hasta llegar al total mostrado por la tabla, todo esto por la falta de oportunidades en el municipio explican los propietarios de los comercios que han visto en la informalidad su modo de supervivencia y principalmente la falta de control de las entidades correspondientes han permitido que esta invasión se haya intensificado al punto de empezar a expandirse en el área aferente a la intersección de la calle 14 y la carrera 7 que es una de las principales vías del municipio de Ipiales.

En cuanto a las relaciones humanas que se dan en este sector se pudo observar que generalmente son transitorias, ya que una gran cantidad de ciudadanos que frecuentan la calle 14 la recorren para llegar a sus destinos, bien sea al centro de la ciudad o a los diferentes comercios formales e informales ubicados en ella.

5. Marco Normativo.

Ley 9 de 1989

Capítulo II. Del espacio Público.

Artículo 5º.- Entiéndese por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes. Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo.

Ley 388 de 1997

Capítulo I. Objetivos y principios generales.

Artículo 3o. Función pública del urbanismo. El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines:

Numeral 1. Posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios.

Artículo 16. Contenido de los planes básicos de ordenamiento.

Numeral 2. En relación con el componente urbano, el Plan Básico deberá contener por lo menos:

Numeral 2.1. La localización y dimensionamiento de la infraestructura para el sistema vial, de transporte y la adecuada intercomunicación de todas las áreas urbanas así como su proyección para las áreas de expansión, si se determinaren; la disponibilidad de redes primarias y secundarias de vías y servicios públicos a corto y mediano plazo; la localización prevista para equipamientos colectivos y espacios públicos para parques y zonas verdes públicas y el señalamiento de las cesiones urbanísticas gratuitas correspondientes a dichas infraestructuras.

P.B.O.T 2000 del Municipio de Ipiales

Capítulo II. Objetivos, políticas y estrategias del P.B.O.T del Municipio de Ipiales

1.1. Objetivo general del plan básico de ordenamiento territorial: El objetivo general del P.B.O.T., es el de desarrollar un modelo de ocupación del territorio a través de la interrelación de las dimensiones ambiental, económica; físico-espacial; político- administrativo y socio-cultural, tanto para el sector urbano, como rural, de forma tal, que conlleve a una orientación del desarrollo territorial, regulando su utilización y transformación a través de procesos de concertación comunitaria.

1.2 Objetivos específicos del plan básico de ordenamiento territorial: Son objetivos específicos del P.B.O.T, los siguientes:

(...)

6. Velar por la calidad del espacio público, definiendo su función, complementando los espacios existentes y buscando un diseño armónico y amable para sus usuarios.

2.1 prospectiva urbana

Tabla 2. *Prospectiva territorial Ipiales. Fuente: PBOT Ipiales año 2000*

PROSPECTIVA TERRITORIAL					
Dimensión Económica	Variable	Problema Crítico Priorizado	Escenarios		
			Tendencial	Alternativo	Concertado
Espacios Públicos	Ocupación	Uso indiscriminado del espacio público urbano, sin ningún tipo de infraestructura adecuada.	Búsqueda de eficiencia económica, ubicándose en lugares céntricos de la ciudad. Invasión sin ningún tipo de reglamentación.	Sitios apropiados para la realización de actividades de producción y comercialización del sector informal.	Reubicación en lugares adecuados, de Galería Central, Plaza Benjamín Herrera. Garantía de condiciones locativas ordenadas para cada actividad económica.

En términos generales, los asentamientos informales que se presentan en la calle 14 significan un déficit cuantitativo de espacio público, es decir, se está obstaculizando en gran medida las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular y el uso que se le está dando es totalmente inadecuado, con ello la función pública esta incumpliendo lo establecido en el numeral 1 del artículo 3 de la Ley 388 de 1997, que exige “posibilitar a los habitantes el acceso a las vías públicas, infraestructuras de transporte y demás espacios públicos, y su destinación al uso común, y hacer efectivos los derechos constitucionales de la vivienda y los servicios públicos domiciliarios”, dada la

alta concurrencia de la zona estudiada es indispensable garantizar el fácil acceso a espacios públicos que puedan satisfacer necesidades urbanas colectivas.

También es importante recalcar que en el municipio de Ipiales no se ha ejercido el control necesario para evitar la invasión del espacio público de la calle 14, en la tabla 2 se observa cómo se propuso en el PBOT del año 2000 reubicar los comercios informales existentes en ese entonces en lugares adecuados, pero la falta de un buen manejo a la situación junto a otras causas provocaron que la situación de invasión se intensificara con el pasar de los años hasta llegar al punto que se conoce actualmente.

6. Marco Metodológico.

Para la presente investigación se eligió una metodología con enfoque cualitativo; según el blog sinnaps (2017) el método de investigación cualitativa es la recogida de información basada en la observación de comportamientos naturales, discursos y respuestas abiertas para la posterior interpretación de significados. Para ello se utilizó el método para la elaboración de “entrevistas estructuradas con una guía” del capítulo “Recolección de datos cualitativos” documentado en la tercera edición del libro: “Más allá del dilema de los métodos” de la socióloga Elsy Bonilla y la psicóloga Penélope Rodríguez Sehk del año 1997, la aplicación de este método se hace con el fin de tener un conocimiento detallado y mas amplio sobre los temas de interés y su relación con la problemática planteada en esta investigación; se planteó un modelo con preguntas sobre temas específicos como movilidad, seguridad y espacio público que representan una guía para la entrevista y permiten captar la percepción de los actores urbanos de la calle 14 con respecto a dichos temas.

Grupos de participantes.

Después de realizar una observación preliminar a la zona objeto de estudio, se decidió establecer como participantes de la entrevista a los transeúntes que en este caso se componen de peatones, compradores y turistas del vecino país Ecuador; los comerciantes son otro grupo importante, este lo componen los comerciantes de establecimientos legalmente constituidos en todo el sector; el ultimo grupo esta conformado por conductores de vehículo de transporte público y privado.

- **Transeúntes.** Sus opiniones sobre la calidad del espacio público, la movilidad peatonal y la percepción de seguridad son muy importantes para el objetivo de la investigación; de este grupo también hacen parte las personas que habitan en la zona.
- **Comerciantes.** Las edificaciones de la calle 14 presentan varios establecimientos comerciales de todo tipo en el primer piso y otras en su totalidad, los dueños y trabajadores de dichos

establecimientos son potenciales fuentes de información, ya que a diario interactúan con la actividad de la calle 14.

- **Conductores.** En este grupo están los conductores de vehículos privados y conductores de transporte público que pueden aportar sus opiniones sobre la movilidad vehicular.

Se eligieron los tres grupos de participantes mencionados anteriormente, ya que se pudo notar que son los actores urbanos que mayor interacción diaria tienen con el espacio público y las actividades que se desarrollan en el sector, los comerciantes informales no entran en los entrevistados porque las diversas problemáticas que se están estudiando son provocadas por el asentamiento informal de ese tipo de comercios.

Elementos estudiados en la investigación.

En este punto se hace referencia a los temas que rigen esta investigación, movilidad, seguridad y espacio público de la calle 14, el estudio principal trata la relación que tienen los comercios informales con los cambios percibidos por las personas que diariamente circulan y hace uso permanente de esta calle, con esto, se quiere tener una aproximación a la realidad social del entorno para facilitar la comprensión del fenómeno estudiado.

Elementos estudiados de movilidad.

Aquí se dan a conocer los elementos clave utilizados para comprender los efectos que tiene el comercio informal sobre la transformación de la movilidad de la calle 14. Se va a analizar la percepción sobre movilidad vehicular, movilidad peatonal y el control que se ejerce sobre estas; también se tendrá en cuenta significados y valores que representa para las personas esta calle en materia de movilidad y su importancia para el municipio.

Elementos estudiados de seguridad.

Los elementos clave utilizados para comprender los cambios en la percepción de seguridad de la zona son las opiniones sobre la comodidad o incomodidad que sienten los transeúntes al pasar por la calle 14, también se analiza la calidad de vigilancia por parte de las autoridades que perciben las personas y los posibles problemas que hayan presenciado en torno a la seguridad ciudadana.

Elementos estudiados de espacio público.

Con relación al espacio público se analiza la calidad, gestión y control que perciben las personas que frecuentan la zona, es importante analizar sus opiniones para hacer un acercamiento a la realidad social que se vive allí y poder establecer el tipo de relación que existe entre la invasión por parte de los comercios informales y la movilidad y seguridad de la calle 14.

Recolección de información.

A continuación, se muestra la estructura de la entrevista que se realizó para captar las percepciones de los habitantes sobre los elementos estudiados y tener la información suficiente para continuar con el objetivo de estudio de esta investigación.

Las preguntas son abiertas y con ellas se pretende recolectar toda la información necesaria para tener un conocimiento detallado de la temática planteada, teniendo como base las opiniones de los actores urbanos de la zona.

Modelo de entrevista.

Presentación.

Los temas que vamos a tratar se refieren a la calidad del espacio público, movilidad y seguridad de la calle 14. En lugar de tomar la información por escrito se va a grabar la conversación para hacer la entrevista de una manera más ágil, ya que la idea es no abusar de su valioso tiempo. Toda la información

que pueda brindar es de mucha importancia para la investigación, ya que se busca comprender la transformación urbanística que se ha dado en la calle 14 a causa de la invasión del espacio público por parte del comercio informal.

Temas. Movilidad (total preguntas: 3)

1. Se dice que hay una alta circulación de automotores por esta calle. ¿Cómo cree usted que influye el comercio informal en el correcto funcionamiento de la movilidad vehicular y peatonal?
2. ¿Cuál es su opinión respecto a la importancia que tiene la calle 14 para la movilidad del centro del municipio?
3. ¿Qué opina sobre el control de la movilidad por parte de las autoridades en esta calle?

Seguridad (total preguntas: 3)

4. Se sabe que diariamente circula una gran cantidad de personas por la calle 14. ¿Qué opina sobre la seguridad de la zona?
5. ¿Cuál es su opinión sobre la presencia o ausencia de la policía en esta calle?
6. ¿Qué influencia cree que tienen los comercios informales en la seguridad?

Espacio público (total preguntas: 3)

7. ¿Qué opina sobre la calidad del espacio público en la calle 14?
8. ¿Cómo considera la gestión y control del espacio público de la zona por parte de la administración municipal?
9. ¿Qué cambiaría en la calle 14 para mejorar el uso del espacio público en caso de que lo considere necesario?

Fin de la entrevista.

Las entrevistas se realizaron personalmente y se grabó la entrevista completa, el número de entrevistas que se hizo dependió de la información que suministraron los entrevistados, en total fueron 15 entrevistas las que se registraron, la decisión del número máximo de entrevistas se tomó a partir de considerar que la información que suministraron las personas se estaba repitiendo, por lo tanto, se pudo generar patrones de respuesta los cuales se analizan en el siguiente capítulo.

7. Trabajo de Campo

El trabajo de campo se desarrolló en dos etapas, la primera es la observación que se llevó a cabo con recorridos por la calle 14 y las zonas cercanas; la segunda etapa es la realización de las entrevistas que se hicieron a 3 tipos de actores urbanos como comerciantes, conductores y transeúntes.

Observación del sector.

Para la observación preliminar se hicieron recorridos en la zona objeto de estudio durante diferentes horas del día y distintos días a la semana, esto con el fin de detectar la diversidad de actividades que presenta el sector y los usos que le dan al espacio público las personas que frecuentan el lugar, también se hizo un registro fotográfico para poder describir la zona con mayor claridad. En la figura 10 se observa un mosaico con imágenes de la calle 14 totalmente desocupada y después de la invasión con toda su actividad diaria.



Figura 10. Calle 14 antes y después de la ocupación del espacio público. Fuente: elaboración propia.

Se observó varias situaciones referentes a los comercios informales, una de ellas fue la ocupación de los andenes de la calle 14, se pudo evidenciar que en su gran mayoría los comercios informales ocupan el 50% de los andenes, dificultando la circulación de las personas, esto hace que opten por circular sobre la vía la cual también se encuentra invadida por los estantes de productos, en las figuras 11 y 12 se muestra un perfil de la calle 14 antes y después de la ocupación indebida del espacio público.

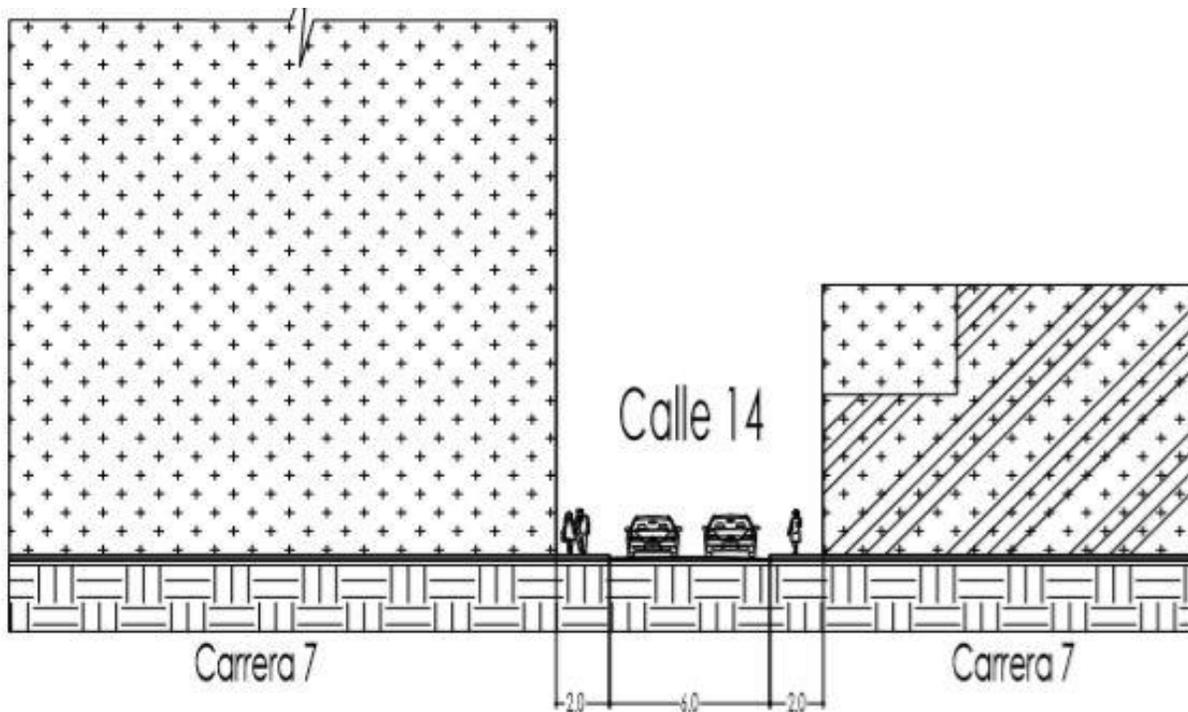


Figura 11. Perfil calle 14. Fuente: elaboración propia.

Como se observa en la figura 11 la vía es suficientemente amplia para garantizar la circulación de vehículos por sus dos carriles, cabe recordar que por esta vía circulan vehículos particulares, de carga y la mayoría de rutas de transporte público que se dirigen hacia el centro del municipio; por otra parte, también se observa los andenes que tienen un ancho de 2 metros, suficientes para ofrecer una cómoda circulación a los peatones.

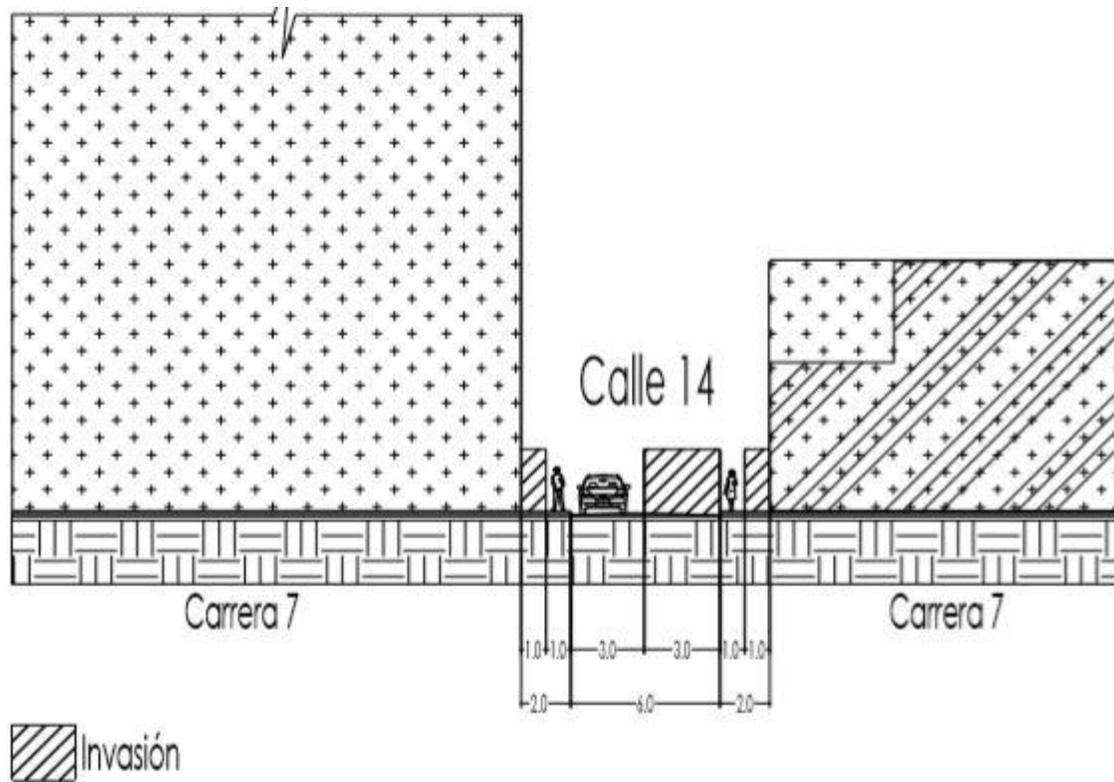


Figura 12. Perfil calle 14 con invasión. Fuente: elaboración propia.

Como se explicó anteriormente los andenes se encuentran ocupados en un 50% con los estantes de productos haciendo que el espacio útil para los peatones sea muy reducido, además, un carril de la vía es utilizado por los comercios informales, dejando libre solo un carril por el que circulan todo tipo de vehículos.

Los fines de semana cuando el tráfico de personas es muy alto, la invasión de los andenes representa un gran problema para la movilidad y seguridad de esta calle, ya que el espacio en los andenes que queda libre para circular es muy reducido obligando a los transeúntes a circular por la vía (figura 13), esto entorpece en gran medida la movilidad vehicular generando trancones y retrasando el desplazamiento hacia la zona central del municipio, ya que diariamente transitan una gran cantidad de vehículos privados y de transporte público.



Figura 13. Peatones circulando por la vía. Fuente: elaboración propia.

Otra de las situaciones particulares que se pudo observar fue la aparente inseguridad permanente en los andenes, ya que el espacio reducido de circulación y la gran cantidad de personas hacen atractivo el sector para los delincuentes que operan bajo la modalidad de cosquilleo, cabe destacar que sobre la calle 14 se encuentra la estación de colectivos que llegan de la frontera colombo - ecuatoriana y esto hace que la cantidad de transeúntes sea elevada y más aun los fines de semana, ya que se presenta una actividad comercial alta. En todos los recorridos que se hizo en la calle 14 se presenciaron dos situaciones de robo y varias situaciones de intento, posiblemente esta sea una de las razones por la cual la gente prefiere circular por la vía.

Finalmente se observó que al finalizar su jornada los dueños de los comercios informales guardan su mercancía y hacen uso de la vía para cargue y descargue de productos, cuando caen las 6 de la tarde todos comienzan por guardar la mercancía, seguidamente desarman los estantes que usan para

exhibir los productos, todo este proceso tarda varios minutos entorpeciendo así la movilidad en hora pico que es el momento en el que se da este proceso.

Realización de entrevistas.

Después de realizar recorridos de observación en la zona se continuó con esta etapa, que consistió en llevar a cabo las entrevistas con el modelo planteado en el marco metodológico, se decidió clasificar a los entrevistados en tres grupos: transeúntes, comerciantes y conductores, se utilizó un celular para poder grabar el audio de las entrevistas con el previo consentimiento de los entrevistados; se realizaron un total de 46 entrevistas y se registró como válidas 15, ya que estas fueron las que ofrecieron una información más amplia y que contenía la información de las demás entrevistas; de las participaciones escogidas 6 fueron transeúntes, 5 comerciantes y 4 conductores. En la tabla 2 se muestran los perfiles de las personas que registraron la mayor información en su participación en las entrevistas y su motivo de visita en la calle 14.

Tabla 2. Perfiles de los participantes. Fuente: elaboración propia.

Grupo	Perfil	Motivo de visita
Transeúntes	Participante 1. Hombre de 23 años, estudiante universitario.	Visita la calle 14 por motivo de una consulta odontológica.
	Participante 2. Mujer de 45 años, ama de casa, habitante de la carrera 11.	Transita la 14 y se dirige a una entidad bancaria en el parque san Felipe.
	Participante 3. Mujer de 34 años, ama de casa.	Se dirige al centro comercial estrella y la calle 14 es un paso que agiliza el desplazamiento.
	Participante 4. Hombre de 40 años, contador, ciudadano ecuatoriano.	Llegó a la estación de colectivos y se dirige a una farmacia naturista ubicada en la calle 14.
	Participante 5. Mujer de 24 años, estudiante universitaria.	Se dirige a un estudio gráfico ubicado en la calle 14.
	Participante 6. Mujer de 52 años, docente.	Se dirige a la cacharrería "antioqueña" ubicada en la calle 14.
Comerciantes	Participante 7. Hombre de 45 años, dueño establecimiento comercial.	Visita casi a diario la zona para supervisar su negocio.

	Participante 8. Hombre de 30 años, vendedor en almacén de ropa.	Diariamente frecuenta la calle 14, ya que es su lugar de trabajo.
	Participante 9. Mujer de 33 años, vendedora en almacén de calzado.	Diariamente frecuenta la calle 14, ya que es su lugar de trabajo.
	Participante 10. Hombre de 34 años, dueño establecimiento comercial.	Diariamente frecuenta la calle 14, ya que es su lugar de trabajo.
	Participante 11. Mujer de 60 años, dueña establecimiento comercial.	Diariamente frecuenta la calle 14, ya que es su lugar de trabajo.
Conductores	Participante 12. Hombre de 46 años, conductor de bus de servicio público.	Transita la 14 varias veces al día como parte de su recorrido.
	Participante 13. Mujer de 30 años, conductora de vehículo privado.	Diariamente transita por la calle 14 en dirección a su lugar trabajo en el centro.
	Participante 14. Hombre de 41 años, conductor de taxi colectivo.	Realiza recorridos desde la estación de la calle 14 hacia la frontera y viceversa, esto lo hace una semana cada mes por la rotación de automóviles que se da en la empresa de transporte.
	Participante 15. Hombre de 47 años, conductor de taxi de servicio público urbano.	Transita por la 14 para llegar más rápidamente al centro del municipio cuando sus usuarios van desde la parte sur y suroccidental de Ipiales.

Un inconveniente que se presentó a la hora de realizar las entrevistas fue la negativa de varias personas para participar en ellas, esto provocó que la búsqueda de potenciales entrevistados se prolongara por varios días hasta lograr conseguir la información que se consideró suficiente para pasar al análisis de resultados. En los casos en que las respuestas eran cortas y la pregunta era considerada relevante, se trató de profundizar reformulando la pregunta y haciendo énfasis en sus experiencias con relación a hechos de seguridad y el significado del espacio de acuerdo a sus opiniones.

A medida que se realizaron las entrevistas se fueron presentando patrones de información clave, como se mencionó anteriormente el número total de entrevistas fue mucho mayor a las registradas porque muchas de ellas tenían poca información, también en algunos casos las respuestas eran muy

similares a otras y la idea general se encontraba contenida en otras respuestas más amplias, por eso se eligieron 15 participaciones las cuales se consideró que tenían implícita la información de las entrevistas que se depuraron.

Después de transcribir las entrevistas que contenían la información más relevante, se procedió a registrar los datos más importantes en las tablas de cada grupo de participantes. Cabe destacar que la información contenida en las tablas corresponde a los patrones de respuesta, dichos patrones de respuesta se eligieron teniendo en cuenta la repetitividad de la idea en la participación de los entrevistados y la relación con el tema tratado.

Las respuestas del primer grupo de entrevistados se muestran en la tabla 4, en ella se observan las ideas que abarcan la gran mayoría de respuestas de los participantes a las 10 preguntas establecidas en el modelo de entrevista que se formuló en el marco metodológico de este documento.

Tabla 4. Respuestas transeúntes. Fuente: elaboración propia.

Grupo 1. Transeúntes		
Tema	Pregunta	Respuesta
Movilidad	1. Se dice que hay una alta circulación de automotores por esta calle. ¿Cómo cree usted que influye el comercio informal en el correcto funcionamiento de la movilidad vehicular y peatonal?	<ul style="list-style-type: none"> • Las casetas y estantes hacen estrecha la vía y por ende ralentizan el tráfico de vehículos. • El ruido constante de los motores y los pitos de vehículos es muy molesto. • La movilidad es un total caos en días de mayor actividad comercial. • El espacio de andenes para circular es muy estrecho y cuando se lleva prisa es más rápido caminar por la vía. • Cada vez hay menos espacio para los peatones, ya que ha aumentado el número de vendedores ambulantes.

	2. ¿Cuál es su opinión respecto a la importancia que tiene la calle 14 para la movilidad del centro del municipio?	<ul style="list-style-type: none"> • Es ruta importante para transporte privado y público. • Conecta el sector suroccidente con el centro y norte del municipio. • Es una vía de rápido acceso a pie al centro. • Punto de partida hacia la frontera usando transporte público.
	3. ¿Qué opina sobre el control de la movilidad por parte de las autoridades en esta calle?	<ul style="list-style-type: none"> • No se ve control por parte de autoridades encargadas. • Falta señalización de tránsito.
Seguridad	4. Se sabe que diariamente circula una gran cantidad de personas por la calle 14. ¿Qué opina sobre la seguridad de la zona?	<ul style="list-style-type: none"> • No hay atracos, pero hay que permanecer alertas a los hurtos que se hacen de manera discreta (cosquilleo). • La cantidad de gente que circula por el lugar sirve como camuflaje para los delincuentes que operan en el centro del municipio y las calles aledañas a la 14.
	5. ¿Cuál es su opinión sobre la presencia o ausencia de la policía en esta calle?	<ul style="list-style-type: none"> • La presencia de la policía es mínima, en ocasiones en las que se identifica los hurtos y la policía no está se corre peligro de las acciones de delincuentes. • Se debería fortalecer la vigilancia en la calle por la gran actividad que tiene.
	6. ¿Qué influencia cree que tienen los comercios informales en la seguridad?	<ul style="list-style-type: none"> • Debido al espacio reducido de los andenes por la invasión de los estantes hay que vigilar muy bien las pertenencias y utilizar el celular en este sector puede ser peligroso ya que la agilidad de los delincuentes hace que interceptarlos sea muy difícil.
Espacio público	7. ¿Qué opina sobre la calidad del espacio público en la calle 14?	<ul style="list-style-type: none"> • La vía se encuentra en mal estado al igual que los andenes, muchos con huecos e invasión de comercio. • No hay presencia de los encargados de controlar el espacio público.

<p>8. ¿Cómo considera la gestión y control del espacio público de la zona por parte de la administración municipal?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Se evidencia la falta de mantenimiento de andenes y vías. • El control por parte de las autoridades de espacios públicos no se percibe por el gran desorden que se presenta en esta calle.
<p>9. ¿Qué cambiaría en la calle 14 para mejorar el espacio público en caso de que lo considere necesario?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La reubicación de los comercios informales es urgente, con esto se podría solucionar los problemas de desorden en la calle 14 y mejoraría la movilidad.

El primer grupo de participantes hizo énfasis en la movilidad peatonal, ya que como se ha observado, la invasión de los andenes entorpece demasiado la libre circulación de las personas que se dirigen a cualquier tipo de comercio ubicado en la calle 14 o que hacen uso de la 14 como medio de conexión con el centro del municipio, además, comentaron que la ausencia de las autoridades de tránsito y de policía es permanente, debido al tumulto que se genera en la calle 14 su percepción de seguridad no es muy favorable por el débil control que se ejerce sobre este aspecto, la gran mayoría de transeúntes coinciden en que se debe recuperar el espacio público para garantizar una adecuada movilidad tanto vehicular como peatonal.

A continuación, se muestran las respuestas del segundo grupo de participantes, a este grupo pertenecen los comerciantes, dueños y empleados de locales comerciales de todo tipo legalmente constituidos que se encuentran ubicados a lo largo de la calle 14, en la tabla 5 se presentan las percepciones que más repetitividad presentaron en la gran mayoría de entrevistas realizadas a los comerciantes.

Tabla 5. Respuestas comerciantes. Fuente: elaboración propia.

Grupo 2. Comerciantes		
Tema	Pregunta	Respuesta
Movilidad	1. Se dice que hay una alta circulación de automotores por esta calle. ¿Cómo cree usted que influye el comercio informal en el correcto funcionamiento de la movilidad vehicular y peatonal?	<ul style="list-style-type: none"> • Se observa mucho desorden cuando comienzan a laborar, ya que mientras descargan la mercancía y organizan los estantes no miden el espacio que están ocupando y se salen hasta la vía representando un peligro para ellos. • Cuando cargan y descargan la mercancía generan trancones. • Diariamente se genera contaminación auditiva y esto se vuelve muy molesto para nosotros que permanecemos en esta zona.
	2. ¿Cuál es su opinión respecto a la importancia que tiene la calle 14 para la movilidad del centro del municipio?	<ul style="list-style-type: none"> • Es muy importante para el servicio de transporte público. • Es un punto de llegada para ciudadanos ecuatorianos, ya que se encuentra una estación de transporte público. • Es una conexión importante debido a que la mayoría de las personas usan esta calle para llegar al centro de la ciudad.
	3. ¿Qué opina sobre el control de la movilidad por parte de las autoridades en esta calle?	<ul style="list-style-type: none"> • No se ve la presencia de ningún ente de control para la circulación de la gran cantidad de vehículos en esta calle.
Seguridad	4. Se sabe que diariamente circula una gran cantidad de personas por la calle 14. ¿Qué opina sobre la seguridad de la zona?	<ul style="list-style-type: none"> • A diario se ven escándalos de hurtos. • Hemos presenciado varios intentos de hurto, pero no podemos actuar ni alertar a las víctimas por el temor a que nuestros negocios y nuestra integridad física se vea afectada.
	5. ¿Cuál es su opinión sobre la presencia o ausencia de la policía en esta calle?	<ul style="list-style-type: none"> • Es urgente la presencia permanente de la policía en esta zona para controlar la modalidad de hurto como es el cosquilleo. • En algunos casos se presentan riñas por parte de vendedores ambulantes que mantienen una permanente disputa por el espacio, ya que son muchos de ellos los que utilizan este sector como sitio de trabajo.

	6. ¿Qué influencia cree que tienen los comercios informales en la seguridad?	<ul style="list-style-type: none"> • La presencia de esos comercios informales ocupa gran parte del espacio como andenes y la vía, generando así los tumultos que se tornan atractivos para el actuar de los delincuentes.
Espacio público	7. ¿Qué opina sobre la calidad del espacio público en la calle 14?	<ul style="list-style-type: none"> • La vía y los andenes son amplios pero la invasión reduce demasiado el espacio útil para la gente • En cuanto a calidad se ve que no es muy buena, se evidencia el mal estado y no se le ha dado mantenimiento.
	8. ¿Cómo considera la gestión y control del espacio público de la zona por parte de la administración municipal?	<ul style="list-style-type: none"> • No actúan permanentemente y cuando lo hacen el orden de la calle 14 mejora. • Se necesita mas presencia de las autoridades de espacio público.
	9. ¿Qué cambiaría en la calle 14 para mejorar el uso del espacio público en caso de que lo considere necesario?	<ul style="list-style-type: none"> • Debe haber una mejor organización y control sobre el espacio que ocupan los comercios informales.

Los comerciantes de locales legalmente constituidos permanecen diariamente en interacción con las actividades de la calle 14, en cuanto a la movilidad manifiestan que hay mucho desorden por parte de los comercios informales y sus estantes de productos, la invasión de la vía genera trancones a distintas horas del día y con ello la contaminación auditiva provocada por los pitos de los vehículos y el ruido de los vendedores; con respecto a la seguridad de igual manera que los transeúntes expresan que no hay control de las autoridades, aseguran que ocasionalmente los vendedores ambulantes generan disturbios por la disputa de los espacios en la vía para realizar sus ventas; en cuanto al espacio público

manifestaron que no se debería reubicar a los comercios informales, más bien se debe organizarlos y controlar la situación de una mejor manera, ante esta opinión de los comerciantes surgieron muchas dudas y la razón es que a su parecer si los comercios informales son retirados de la calle 14 el flujo de personas y en general las ventas de sus locales disminuirían.

Finalmente, en la tabla 6 se tienen las percepciones del tercer grupo de participantes, conformado por conductores de servicio de transporte público y privado que hacen uso de la calle 14 para circular diariamente.

Tabla 6. Respuestas conductores. Fuente: elaboración propia.

Grupo 3. Conductores		
Tema	Pregunta	Respuesta
Movilidad	1. Se dice que hay una alta circulación de automotores por esta calle. ¿Cómo cree usted que influye el comercio informal en el correcto funcionamiento de la movilidad vehicular y peatonal?	<ul style="list-style-type: none"> • Los estantes ocupan la mitad de la vía, eso obstaculiza la movilidad en gran medida. • Permanentemente existe peligro por los peatones que salen a la vía para transitar por ella y en muchos casos la cruzan sin prudencia. • La gran cantidad de personas sobre la vía provoca trancones y eso retrasa el tránsito hacia el centro del municipio. • El retraso provocado por los trancones afecta a los conductores del servicio de transporte público (buses y colectivos), ya que cuentan con un tiempo determinado para cumplir con sus recorridos.
	2. ¿Cuál es su opinión respecto a la importancia que tiene la calle 14 para la movilidad del centro del municipio?	<ul style="list-style-type: none"> • Es la única calle que tiene conexión directa con el parque San Felipe llegando del puente internacional de rumichaca. • Además de la conexión con el centro, esta calle conduce de manera directa hasta la carrera 1ra, es por ello que su circulación es alta. • Es un importante punto de llegada de los colectivos que vienen de la frontera.

	3. ¿Qué opina sobre el control de la movilidad por parte de las autoridades en esta calle?	<ul style="list-style-type: none"> • Total ausencia de los agentes de tránsito, se necesita más control. • Falta señalización que demarque la mitad de la vía. • La circulación de ventas ambulantes es un riesgo para los vehículos y estos pueden sufrir daños, ya que en muchas ocasiones las carretas impiden el paso o el espacio es mínimo.
Seguridad	4. Se sabe que diariamente circula una gran cantidad de personas por la calle 14. ¿Qué opina sobre la seguridad de la zona?	<ul style="list-style-type: none"> • Aparentemente cuando se realizan las rutas el sector se ve tranquilo, aunque se oyen comentarios de los usuarios que hay mucha delincuencia en la modalidad de cosquilleo. • En cuanto a seguridad para la circulación de las personas, hay que tener mucho cuidado al transitar en vehículo ya que la gente cruza la vía sin discreción.
	5. ¿Cuál es su opinión sobre la presencia o ausencia de la policía en esta calle?	<ul style="list-style-type: none"> • No se observa presencia de policía regularmente. • Se necesita mayor presencia de la policía debido a que en la calle 14 hay mucho tránsito de vehículos y personas.
	6. ¿Qué influencia cree que tienen los comercios informales en la seguridad?	<ul style="list-style-type: none"> • La invasión de los andenes provoca las multitudes en espacios pequeños que favorecen a la inseguridad, especialmente hurtos.
Espacio público	7. ¿Qué opina sobre la calidad del espacio público en la calle 14?	<ul style="list-style-type: none"> • Algunas partes de la vía se encuentran en muy mal estado, no se tiene control de los puestos de venta y esto afecta el tránsito vehicular. • Se observa un espacio útil de andenes muy reducido y esto hace que las personas circulen por la vía.

<p>8. ¿Cómo considera la gestión y control del espacio público de la zona por parte de la administración municipal?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En cuanto a la vía por donde transitamos no hay control de espacio público ya que se encuentran los puestos de venta ocupando gran parte de la calle, lo que hace que el tránsito vehicular sea lento en esta zona. • Las ventas ambulantes son otro inconveniente, se ve muchas carretas con productos circulando la calle 14 y no hay ningún tipo de control.
<p>9. ¿Qué cambiaría en la calle 14 para mejorar el uso del espacio público en caso de que lo considere necesario?</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sería necesario la recuperación de la vía para mejorar el flujo vehicular y que este sea rápido. • Se debe realizar un mantenimiento a la vía y andenes, ya que esta vía tan importante para el municipio debe estar en las mejores condiciones.

El último grupo de entrevistados lo conformaron los conductores de vehículos particulares y de servicio de transporte público, como se describió en el marco contextual los comercios informales ocupan un carril completo de la vía y este es uno de los problemas que más afecta a los conductores, manifestaron además que la constante circulación de peatones por la vía representa un peligro para los mismos, ya que en muchas ocasiones cruzan la vía sin percatarse del tráfico de vehículos y pueden ocasionar un accidente; la seguridad no la perciben como desfavorable, ya que dentro de los vehículos no están en contacto directo con las actividades del sector; en cuanto a su percepción de espacio público comentan que las ventas ambulantes son un obstáculo para su desplazamiento, sugieren hacer un mantenimiento a la vía y una pronta recuperación del espacio invadido.

8. Análisis de Resultados.

Después de realizar las entrevistas y transcribir las ideas globales se hizo el análisis de resultados, se observó que existían similitudes en las respuestas de los participantes, pero con algunas diferencias de percepción según el tipo de entrevistado (transeúntes, comerciantes, conductores).

Fueron tres los temas tratados en la entrevista, a continuación, se va a comparar las percepciones sobre cada tema de los tres tipos de entrevistados.

Movilidad.

El primer ítem analizado son las percepciones sobre la movilidad en la calle 14, se captó con las entrevistas que tanto transeúntes, comerciantes y conductores perciben la movilidad como un factor caótico, todas las opiniones coinciden en el desorden que ocasionan los comercios informales y cómo la invasión de la vía perturba el correcto funcionamiento de la movilidad, los trancones son recurrentes a lo largo del día, a ello se le suma la poca presencia de las autoridades de tránsito para ejercer control en el sector y la poca señalización.

Los transeúntes y comerciantes del lugar mencionaron la contaminación auditiva que se da cuando hay trancones, para ellos es muy molesto el ruido que se genera a diario a causa del caos vehicular con los pitos de los carros y en algunos casos los gritos de conductores y peatones.

Por su parte los conductores mencionaron la dificultad que tienen para circular debido a la gran cantidad de peatones que por falta de espacio en los andenes usan la vía para desplazarse a lo largo de esta calle, además, las ventas ambulantes que se sitúan sobre la calle 14 reducen aún más el espacio para la circulación de vehículos, esto afecta más a los conductores de bus que deben transitar por esta vía como parte de su ruta, ya que no pueden avanzar si las carretas de ventas ambulantes no se retiran de la vía.

En cuanto a la movilidad peatonal, todos coinciden en lo afectada que se ve debido a la invasión de los andenes por parte de los comercios informales, el espacio útil para el libre desplazamiento de los peatones es muy reducido y teniendo en cuenta que esta calle tiene una considerable actividad comercial la cantidad de personas que en ella circulan es muy alta, además, su conexión directa con el centro del municipio la hace muy importante para los desplazamientos de los ciudadanos a pie.

Seguridad.

En cuanto a la seguridad del sector las percepciones de los comerciantes y transeúntes son similares, ya que tienen contacto directo con las relaciones sociales del sector; algunos transeúntes que han sido víctimas de hurto describieron la zona como peligrosa y recomendaron mantener siempre vigilados los objetos personales, ya que la forma como opera la delincuencia en este sector es de manera discreta y aprovechando el tumulto que se forma por el espacio reducido en los andenes; por su parte la mayoría de comerciantes perciben el sector como altamente inseguro, ya que diariamente son testigos de hurtos a transeúntes y manifiestan que ese tipo de robos se puede prevenir e interrumpir pero no actúan por el temor a que los delincuentes tomen represalias contra ellos, es por ello que consideran necesaria la presencia permanente de la policía en la calle 14 para mejorar la vigilancia y la seguridad de los peatones que son los más afectados.

La percepción de seguridad para los conductores es totalmente diferente, ya que ellos no interactúan directamente con las relaciones sociales y perciben un sector tranquilo; algunos conductores comentaron su preocupación por situaciones en que los peatones cruzan la vía sin discreción al ver el tránsito lento que provocan los comercios informales, esto puede representar un peligro para ellos, ya que pueden ocasionar accidentes.

Los tres tipos de entrevistados coincidieron en que se debe fortalecer la vigilancia por parte de agentes de policía para tratar de mejorar la seguridad vial y la seguridad de las personas que diariamente se desplazan por la calle 14.

Espacio público.

Para el análisis del espacio público de la calle 14 las preguntas se centraron en captar las percepciones de la calidad de andenes y la vía, ya que son los principales elementos urbanos afectados por la ubicación de los comercios informales; todos los participantes coincidieron en que la calidad de la vía no es buena y eso se puede apreciar a simple vista, ya que se nota el deterioro que esta ha sufrido y es urgente que se realice un mantenimiento para mejorar su calidad; en cuanto a los andenes los entrevistados los perciben como amplios y en estado de conservación regular, aunque por la ubicación de los estantes de productos el espacio útil para los peatones es muy pequeño.

La falta de control sobre el espacio público de la calle 14 es evidente según las respuestas de los entrevistados, los transeúntes mencionaron un desorden permanente en los andenes y la vía; por otra parte, los comerciantes que siempre están en el sector perciben una mejora en el orden y organización del espacio cuando los encargados de controlar los espacios públicos del municipio hacen presencia allí, y consideran que se debe hacer visitas y regulaciones de manera continua; los conductores manifestaron ser los más afectados por la falta de control sobre el espacio público, ya que uno de los principales inconvenientes que tienen que afrontar a diario es la movilización de vendedores ambulantes sobre la vía de la calle 14, aparte del espacio que ocupan los estantes de productos y los peatones que se desplazan por la vía, las carretas que se movilizan con ventas ambulantes no permiten la circulación de vehículos.

Finalmente, se observó que las respuestas a la última pregunta de la entrevista no tuvieron muchas similitudes entre los tres tipos de entrevistados, los transeúntes y conductores coincidieron en su

respuesta, en cambio los comerciantes tienen otra opinión, las respuestas a la pregunta: ¿Qué cambiaría en la calle 14 para mejorar el uso del espacio público en caso de que lo considere necesario? En el caso de los transeúntes consideran que para mejorar el uso del espacio público en la calle 14 se debe reubicar a todos los comerciantes informales y recuperar el espacio invadido, con esto se va a mejorar la movilidad hacia el centro del municipio y la seguridad de la zona; los comerciantes del sector opinan que no se debe reubicar los comercios informales, según ellos lo que se debe hacer es organizar de una mejor manera los estantes y reducir un poco el área de ocupación de cada uno, consideran que si se retiran los comercios informales la actividad comercial del sector podría disminuir y por ende sus ingresos se verían afectados; los conductores al igual que los transeúntes consideran que se debe recuperar el espacio invadido para mejorar el flujo vehicular, además se debe realizar un mantenimiento a la vía, ya que por la importancia que esta tiene para el municipio en materia de movilidad es urgente una adecuación.

9. Conclusiones.

- La falta de una adecuada planificación y control sobre el espacio público de la calle 14 permitió que los primeros comercios informales comenzaran a asentarse sobre ella, haciendo que el fenómeno de invasión se fuera intensificando hasta llegar al punto de colapsarla, la situación se torna caótica los días que se presenta una mayor actividad comercial y al tratarse de una ciudad fronteriza siendo el comercio su foco principal de desarrollo, se necesita un mayor control por parte de la administración municipal lo cual se notó ausente en el trabajo de campo. Este fenómeno se puede observar en muchos subsectores del centro del municipio, donde se evidencia cómo la informalidad está afectando al área urbana de Ipiales en gran medida, el estudio de caso de la calle 14 sirve como ejemplo para entender la situación que afronta el municipio en la actualidad.
- La calle 14 tiene una gran importancia para el municipio de Ipiales en materia de conectividad urbana, las percepciones de los diferentes actores urbanos facilitaron la comprensión de la situación real que se está presentando con el uso inadecuado del espacio público, la invasión de andenes y la vía por parte del comercio informal generan una percepción colectiva negativa en cuanto a la movilidad, seguridad y calidad del espacio público.
- Después de realizar el trabajo de campo mediante la observación, caracterización del sector y el análisis de las percepciones de los actores urbanos entrevistados, se determinó que la mejor solución para la invasión del espacio público es la recuperación total del sector, todo esto debido a la gran importancia que representa la calle 14 para el municipio de Ipiales es varios aspectos ya mencionados.

10. Recomendaciones.

- Realizar una actualización a la normativa del municipio, es indispensable pasar de PBOT a POT por el crecimiento que se ha dado en Ipiales, en su población y sus necesidades como ciudad fronteriza; se debe planificar la ciudad teniendo en cuenta el alto índice de informalidad que existe y creando espacios que permitan desarrollar su actividad comercial para así disminuir la invasión del espacio público que se presenta actualmente.
- Ejercer un mayor control de la movilidad y la seguridad en la calle 14, teniendo en cuenta que recuperar el espacio invadido conlleva un proceso que puede tomar mucho tiempo, se podría dar un mejor manejo a la movilidad y la seguridad de la zona fortaleciendo el control por parte de las autoridades para que las actividades urbanas que allí se llevan a cabo no se vean alteradas.
- Teniendo en cuenta que una alternativa de solución es recuperar el espacio público de la calle 14 esto debería hacerse de tal manera que se genere el menor impacto posible sobre los comerciantes de la zona, si bien el desalojar a todos los comerciantes informales sería la forma más rápida de recuperar el espacio, la administración municipal debería dar una solución definitiva a la situación y formular una iniciativa que permita ubicar a los vendedores en un lugar adecuado para que realicen su actividad, de modo que no se vean afectados, ya que por varios años han venido desarrollando esa actividad comercial siendo el sustento de muchas familias; es necesaria la realización de un censo y un diagnóstico general de la situación de comercio informal en todo el sector, con ello se puede tener una idea clara y una base para el estudio de una reubicación de los comerciantes y la recuperación del espacio público invadido.

Referencias

- Ipiales – Población. (2017, junio 3). Recuperado 27 de noviembre de 2019 de <http://poblacion.population.city/colombia/ipiales/>
- Coral, D. (2018). *Situación Comercial (Ipiales-Tulcán) Frente a la Devaluación Monetaria de Colombia. Un Análisis Socioeconómico* (Tesis pregrado, Universidad Técnica del Norte, Facultad de ciencias Administrativas y Económicas). Recuperado 27 de noviembre de 2019 de <http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/7753>
- García, M. (2009). *Propuesta de Anteproyecto para la Recuperación del Sector 4, Espacio Público*. (Presentación, Facultad de Arquitectura, UNAM). Recuperado 3 de diciembre de 2019 de <http://www.ub.edu/multigen/donapla/espacio1.pdf>
- Borja, J. (2012). *Espacio público y derecho a la ciudad*. Recuperado 23 de marzo de 2020 de https://debatstrebalsocial.files.wordpress.com/2013/03/espacio_publico_derecho_ciudad_jordiborja.pdf
- El espacio público: conceptos y concepciones desde la teoría social, (2008). Recuperado 24 de marzo de 2020 de <https://sociologia1unpsjb.files.wordpress.com/2008/03/ficha-proyecto-ext-espacio-pc3bablico.pdf>
- Garriz, Schroeder, (2014). *Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano*. (Artículo, Universidad Nacional del Sur). Recuperado 3 de diciembre de 2019 de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6456372.pdf>
- Concepto de Norma Urbanística. (2017, julio 1). Recuperado 3 de diciembre de 2019 de <http://curaduria2itagui.com/concepto-de-norma-urbanistica>

Plan Básico de Ordenamiento Territorial. (2019, enero 17). Recuperado 3 de diciembre de 2019 de <https://www.acacias.gov.co/publicaciones/4531/plan-basico-de-ordenamiento-territorial/>

Usos del Suelo. (2012, agosto 12). Recuperado 5 de diciembre de 2019 de <https://sites.google.com/site/ens40morfologiaurbana/usos-del-suelo>

Pi, J (2019). *¿Qué son las Actividades Urbanas?* (Lifeder.com) Recuperado 18 de diciembre de 2019 de <https://www.lifeder.com/actividades-urbanas/>

Romero (2016). *Espacios públicos y calidad de vida urbana, estudio de caso en Tijuana, Baja California*. Recuperado 18 de diciembre de 2019 de <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2016/12/TESIS-Romero-Ch%C3%A1vez-Christian-Rodrigo.pdf>

Cañate, Patiño (2013). *Problemática del espacio público en la localidad norte centro histórico en la ciudad de Barranquilla*. Recuperado 11 de abril de 2020 de <http://repositorio.cuc.edu.co/bitstream/handle/11323/569/TESIS%20ESPACIO%20PUBLICO.pdf;jsessionid=E4137BC93EA6F68E5215EDE370A4DADA?sequence=1>

Ipiales, (2005, diciembre 6). Recuperado 18 de diciembre de 2019 de <http://www.colombiaturismoweb.com/DEPARTAMENTOS/NARINO/MUNICIPIOS/IPIALES/IPIALES.htm>

Milenioscuro (2012). *Mapa del Municipio de Ipiales, Nariño (Colombia)*. (Imagen). Recuperado 10 de enero de 2020 de https://es.wikipedia.org/wiki/Ipiales#/media/Archivo:Colombia_-_Nari%C3%B1o_-_Ipiales.svg

Alcaldía Municipal de Ipiales (2000). *Plan Básico de Ordenamiento Territorial año 2000 (p. 119)*.

Bonilla, E. & Rodríguez, P. (1997). *Más allá del dilema de los métodos*. Recuperado 26 de enero del 2020 de <https://laboratoriociudadut.files.wordpress.com/2018/05/mas-alla-del-dilema-de-los-metodos.pdf>

Congreso de Colombia (1989). *Ley 9 de 1989*. Recuperado 28 de enero del 2020 de <http://www.minvivienda.gov.co/LeyesMinvivienda/0009%20-%201989.pdf>

Congreso de Colombia (1997). *Ley 388 de 1997*. Recuperado 28 de enero del 2020 de http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0388_1997.html