

Universidad Jorge Tadeo Lozano

Tercera entrega RAPS

Asignatura: Políticas Públicas, I/ 2015

Lina Daza, Rocío Pedroza, Ricardo Pajarito, Daniel Amaya

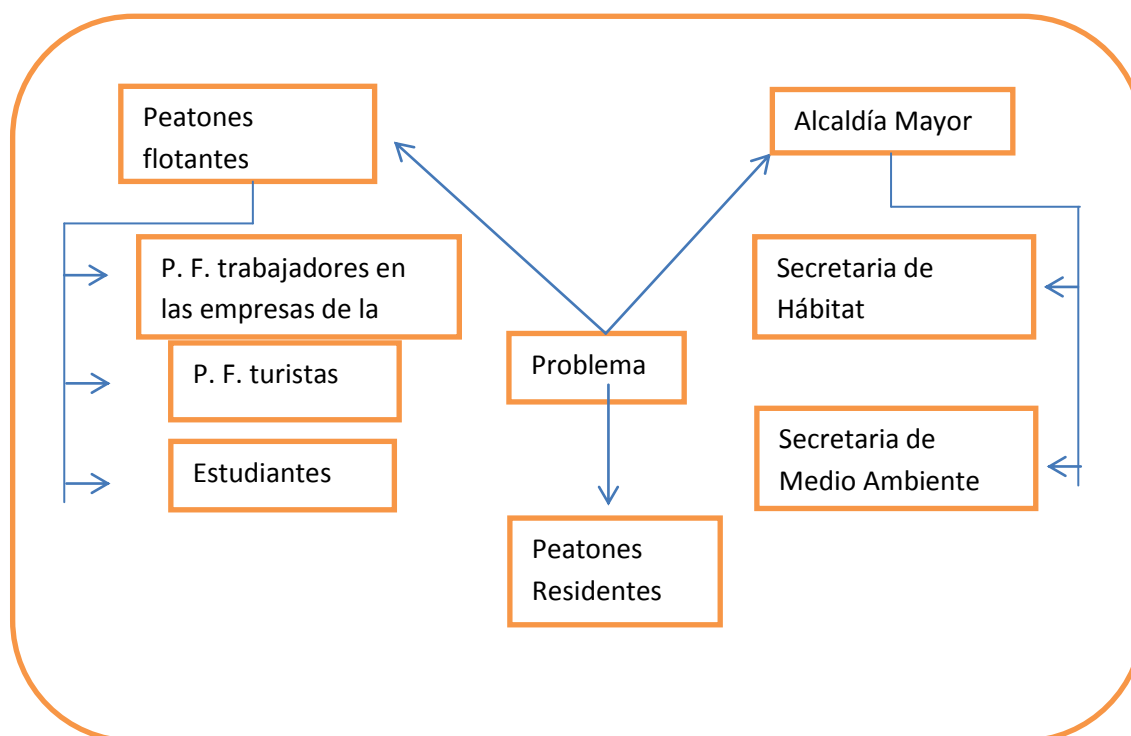
Mayo 18 de 2015.

**“Peatonalización Segura, apropiación del espacio público con sentido social”.**

---

## 1. MAPA DE ACTORES.

Construir un mapa de actores involucrados (afectados directamente por el problema, grupos formales organizados -económicos, políticos, sociales, culturales- universidades, expertos, medios de comunicación, partidos políticos, concejales, gobiernos de las localidades (qué entidades)). Incluir en actores aquellos segmentos de población que aunque no estén organizados formalmente pueden verse beneficiados/ afectados.



Una vez identificados los autores realizar una matriz indicando la postura de cada actor respecto al problema.

**Matriz de actores y posturas.**

<b>Actor</b>	<b>Postura</b>
Estudiantes de universidades del sector. (U. Central, U Tadeo, U Rosario, U Gran Colombia)	Aunque pasaban gran parte del día en el sector y considerar que existía poco espacio, no veían esta problemática relevante para desarrollar un proyecto como las RAPS.
Trabajadores de las empresas	No era una problemática relevante y existían otros problemas que se consideraban más importantes.
Turistas	A pesar de que los viajes de los turistas se hacen la mayor parte a pie y más que todo en el centro histórico, no era considerado un problema relevante para buscar un proyecto como las RAPS
Residentes	No consideraban que fuera un problema relevante, a pesar de vivir en el sector.
Alcaldía Mayor	El alcalde Gustavo Petro, con la idea de seguir con los proyectos de las alcaldías anteriores, propuso e implemento el proyecto de las RAPS. Considerando esta solución como la adecuada para la problemática de infraestructura adecuada para desarrollar diferentes tipos de desplazamiento por medio de vehículos no motorizados adecuadamente con seguridad y amigable con el peatón.

## 2. Formulación.

### **De los actores anteriormente identificados ¿quiénes pudieron incidir en el proceso de formulación?**

Teniendo en cuenta los actores involucrados, y ubicándonos en la complejidad del problema, la falta del espacio público que entendemos ahora, que viene como un problema estructural, podemos mencionar estas características en la formulación:

En el sector peatonalizado de la carrera 7ª, entre las calles 10ª y 26, hay 157 vendedores informales censados por el Instituto para la Economía Social (Ipes), y 103 de ellos firmaron un acuerdo con el Distrito para organizarse. Por tanto encontramos este panorama, a diario: como transeúntes, se siente el olor fuerte de las frituras, encontramos basura y un rosario de ambulantes, algunos con música a todo volumen y mercancías desproporcionada por todo el piso. Hay desde baratijas usadas, revistas viejas, vendedores de ropa, frutas frescas, incienso, pintores, música pirateada y artículos para el hogar. También están los embaladores, los voceadores, los artistas y los vendedores de lotería, pero ellos están protegidos por la Corte Constitucional, por tratarse de oficios tradicionales.

Según Felipe Cárdenas, investigador de la Universidad de La Sabana, es un asunto complejo. *“De un lado, los comerciantes formales que pagan impuestos buscan que el ambiente de informalidad no les quite ni les espante los clientes. Del otro, este grupo social depende del espacio público y hace un trabajo marginal sin seguridad social; incluso, muchas veces tiene un pasado rural de desempleo y violencia”*, además Cárdenas agregó que no puede abordarse solo desde el frente policivo, *“pues es un problema de raíces tan estructurales que pueden sacarlos a la fuerza sin resolver el conflicto social”*.

Tan solo en Bogotá, con la información que nos arroja el Instituto para la Economía Social del Distrito (IPES), cuenta con 14.666 vendedores informales en el centro, de 47.000 vendedores en toda la ciudad. En el centro ocupan no menos de 17.000 metros cuadrados de Andenes y plazas en las zonas céntricas.



Además, detrás de los pormenores antes mencionados que abonan a la problemática principal del espacio público en el centro de la ciudad, la problemática de la ocupación informal ha tomado tal magnitud, que hasta hay mafias que negocian con el espacio público.

Camilo Gómez Castro, director del Instituto para la Economía Social (Ipes), explicó que estas organizaciones intentan mantener su poder utilizando especialmente a “*las víctimas del conflicto que terminan en la calle para conseguir ingresos*”.

El director del Ipes explica, “*Esos negociantes del espacio público pueden cobrar 10 millones de pesos por el alquiler de un metro por 1,20 de espacio público. No obstante, los vendedores lo pagan y no denuncian por miedo. En el último año, el Distrito les ofreció oportunidades de negocio formal a más de 1.200 vendedores ambulantes del centro, que comprende las localidades de Santa Fe, Candelaria (zona histórica) y Mártires, donde el Distrito tiene identificados alrededor de 14.666 informales, de casi 47.000 que se supone hay en la ciudad*”.

Sin embargo, corredores como las calles 22, 23 y 24, la carrera Séptima y la avenida Jiménez, que es donde se ha concentrado el trabajo en el marco de la revitalización del centro, están lejos de estar despejados, a pesar de que en el 2014 el Ipes invirtió 49.000 millones de pesos en alternativas para esos vendedores y en promoción de

ferias temporales, en las que participaron más de 1.600 informales., lo mismo está sucediendo en la calle 19, ya que se encuentra invadida en los dos costados, desde la avenida Caracas hasta la carrera 3ª o la carrera 10, entre las calles 6 y 24. La información que nos arroja el Ipes, nos indica que ha ofrecido los programas, pero no puede evitar que los vendedores reciban el beneficio y muchas veces vuelvan a la calle, porque esa es misión de las alcaldías locales con el apoyo de la Policía. Por eso, las vías supuestamente despejadas se mantienen ocupadas.

Importante la información que indica el exalcalde Antanas Mockus con referencia a lo que está sucediendo, él dice *“Para identificar en qué se ha fallado hay que reconocer que hay un problema de educación que hace difícil valorar el espacio, cuando la mayoría de los ciudadanos crecieron viendo los sitios públicos invadidos. ¿Qué hacen muchos alcaldes?. Les ofrecen incentivos fuertes a quienes están ocupando, para que desocupen, y aunque lo logran y ese espacio queda libre, en dos, tres meses, un año, usted tiene de nuevo ese espacio invadido”*, aseguró. Periódico El tiempo. (Marzo de 2015).

Considerando esta información actual antes mencionada por expertos, en el momento en que se realizó la formulación del proyecto RAPS, se construyeron diferentes indicadores dentro del Plan Maestro de Espacio Público PMEP (Decreto 215 de 2005) se estableció: Las RAPS hacen parte del sistema de Espacio Público, en virtud del mandato legal tal como lo señala el Artículo 29 del Decreto 190 del 2.004, el cual dispone que Sistema de Espacio Público es el conjunto de espacios urbanos conformados por los parques, las plazas, las vías peatonales y andenes. Las RAPS además de hacer parte del espacio público, por la dinámica de uso y la conectividad existente con otras formas de transporte ya motorizadas, requieren integrarse a espacios públicos existentes de otras características tales como: intercambiadores modales, plazas, parques, entre otros, o nuevos espacios públicos, además de ello, con antelación en las administraciones de alcaldes es importante mencionar la intención de formulación desde:

Artículo 320. Proyectos prioritarios para la recuperación de las áreas aledañas al centro histórico (artículo 311 del Decreto 619 de 2000).

La Corporación La Candelaria desarrollará los proyectos de intervención en los sectores antiguos en los bordes del centro histórico, algunos de los cuales son

complementarios de proyectos de renovación urbana o de proyectos del sistema vial que a continuación se relacionan:

Tratamiento de espacios públicos del sector de las Nieves y peatonalización de las siguientes calles: Calles 15 y 16 entre la Avenida Caracas y la carrera 4, Carrera 4 entre calles 16 y 24.

Plan zonal centro “Bogotá sin Indiferencia” Administración de Luis Eduardo Garzón periodo (2004 - 2007).

Operación estratégica para el centro, una de las unidades de planeamiento, fortalecer y promocionar el centro como nodo internacional, nacional, y regional, proteger el patrimonio cultural y promover la renovación urbana. LAS AGUAS- LAS NIEVES, 4200 metros de ejes peatonales.

Plan “Bogotá Positiva” Administración de Samuel Moreno periodo (2008 - 2011).

Diseño de una estrategia para la conformación de redes ambientales peatonales seguras – RAPS- enmarcadas en la estrategia distrital de protección al peatón y el plan maestro de movilidad para Bogotá D.C., factibilidad técnica, económica, Legal y financiera de la fase I.

Descripción: La RAPS en general vincula los ejes culturales y de movilidad peatonal en el sector de las nieves, como desarrollo de las propuestas del PZCB se concentra en complementar el recorrido peatonal de la Av. Jiménez a través del espacio público de la Carrera 4 y las Calles 24 y 22.

Esta información complementa la formulación que en su momento se implementó para la realización de las RAPS, también participo la Secretaria de Hábitat. Igualmente la Secretaria de Medio Ambiente apporto estudios técnicos sobre la contaminación de la carrera séptima para fundamentar el proyecto. (Ambiente Bogotá, 2015).

### **Considerando la definición del problema.**

Consideramos que la falta de espacio público peatonal es la base fundamental de este análisis que realizamos, en efecto, existen diferentes parámetros establecidos que venimos encontrando durante el proceso de este análisis, se vienen presentando consecuencias a corto, mediano y largo plazo durante todo el proceso. El proceso trajo consigo problemas adicionales que no se tuvieron claramente en cuenta,

adicionalmente de la falta de espacio público, los vendedores informales que se convirtieron en el embudo de la peatonalización.

El alcalde Gustavo Petro, se dirigió hace pocos días a comerciantes y vendedores así, *“No se vayan, porque los poderosos se adueñarán de las obras públicas. Si se dejan sacar de la 7ª, en tres años verán que se habrá perdido el mayor centro de negocios y actividad comercial de Bogotá, así que el consejo que les doy es que no se vayan. Organicémonos”*, dijo esta semana durante una rueda de prensa, en la que también participaron miembros de la comunidad. *“Bogotá Humana no quiere expulsar a la población tradicional del centro de la ciudad: ni a comerciantes, ni a vendedores, ni a transeúntes, ni a estudiantes”*, agregó. Así, se encendieron las alarmas de los ciudadanos ante el mercado de pulgas en el que se convirtió esta arteria, y el centro de la capital: antes se ubicaban solo en los andenes, pero ahora están en la vía y en los andenes. Pese a los anuncios sobre los planes para organizarlos, no ha habido autoridad que controle su proliferación.

### **¿Qué alternativas se tuvieron en cuenta?**

Cuando se desarrolló el proyecto Plan Centro, se tuvieron en cuenta alternativas que tuvieran en cuenta el centro histórico de Bogotá, puesto que para el desarrollo de una política pública incluyente se debía considerar varios factores y actores. Al momento de proponer el Plan Centro se proponía que las personas pudieran vivir el centro, así entonces la primera opción fue la construcción de andenes para que la gente pudiera caminar por zonas seguras y mejorar así la calidad del espacio público.

Posteriormente, en una segunda etapa se consideró la implementación del tranvía, puesto que es un sistema de transporte que conecta de manera adecuada el centro histórico de la ciudad con el resto de la ciudad, sin embargo esta idea no llegó a realizarse debido a que no había espacio suficiente para los rieles.

Ya durante la Bogotá Humana de Gustavo Petro, se tuvo en cuenta el valor que le daba a la séptima si contaba con un carril para las bicicletas, por lo que se consideró a la séptima como una calle propicia para integrar con medios de transporte que fueran amigables con el medio ambiente y la ciclo rutas que aún están activas.

## **Cuáles fueron las soluciones planteadas.**

En la formulación de las RAPS se puso a consideración la implementación de los buses ecológicos, los cuales estuvieron en circulación por un corto tiempo. Las razones por las cuales este sistema no funcionó, hoy no en día no son claras.

Posteriormente, se sugirieron las redes ambientales peatonales seguras para mejorar la infraestructura para que diferentes actores pudieran desplazarse por medio de vehículos no motorizados, que fueran además de seguros, amigables con el peatón. No se hablaron de otras posibles calles alternas a la carrera séptima, puesto que las opciones eran pocas. La carrera 10 ya había sufrido varias intervenciones como la implementación del Transmilenio.

La solución planteada para la carrera séptima fue realizar la ampliación de un andén sobre el costado oriental de 2.50 metros, una calzada de cuatro metros exclusiva para vehículos de servicios y emergencias y un bicicarril de adoquín de 2,40 metros de ancho con dos carriles, uno por cada sentido, a fin de que el corredor se convierta en un espacio para realizar paseos culturales y para fomentar recorridos a pie y en bicicleta.(El Tiempo, 2014)

## **A su juicio, ¿las soluciones correspondieron a los problemas?.**

Los problemas surgieron, por no tener en cuenta aspectos importantes que se dejaron pasar por alto, esa afirmación que realizamos es por los conceptos importantes que tuvimos en cuenta de la profesora Clemencia Escallón, (Experta en mecanismos de implementación en el diseño urbanístico y Políticas Publicas), importante resalta los siguientes puntos de interés:

La importancia del espacio público. *“Lo público es precisamente un ámbito compartido de experiencias urbanas que se desarrollan en espacios propicios o propiciadores”*. Saldarriaga Roa Alberto, Decano Facultad de Arte y Diseño – Universidad Jorge Tadeo Lozano. «La Arquitectura como experiencia, Espacio, cuerpo y sensibilidad», Villegas Editores, Universidad Nacional de Colombia (2002), Pág. 21.

La ciudad es el medio en el que tradicionalmente nacen y viven los ciudadanos. *“Así como los animales necesitan que se protejan las selvas y otros entornos silvestres para sobrevivir, los seres humanos necesitamos espacios que propicien nuestra salud física y espiritual. En las ciudades esto significa, disponer de espacio públicos*



*peatonales abundantes amplios y de calidad; en otras palabras, andenes y parques abundantes, amplios y bien mantenidos*". Enrique Peñalosa, (1998).

*“El espacio público ha aparecido, se ha creado, para ser el lugar de la asamblea, del mercado, de la fiesta, de la justicia, del teatro, del trabajo, del juego, del encuentro, de la conversación, de la religión, del carnaval, de la música”*. García, A., Op. Cit «La Reconquista de Europa, Espacio Público Urbano 1980 – 1999”, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona, 1999.

Aunque son múltiples las funciones que cumplen los diferentes elementos que integran el espacio público, se destacan aquellas que pertenecen al ámbito del ordenamiento territorial, entre las cuales sobresalen las siguientes:

- Es un elemento que teje, estructura y modela una ciudad, por lo que determina la forma como se relacionan sus habitantes.
- Contribuye a la conservación de recursos naturales y ecosistemas, lo cual reduce los niveles de contaminación de las ciudades y crea un medio ambiente adecuado.
- Genera seguridad a los ciudadanos y brinda oportunidades de valoración a las propiedades.
- Genera equidad en el desarrollo de los habitantes. • Genera identidad en las comunidades y las ciudades.
- Contribuye a regular y equilibrar el transporte público.
- Contribuye a la preservación de la memoria histórica, a través de la conservación del patrimonio cultural. (Mecanismos de Recuperación del Espacio Público. – Guía metodológica). Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial. (2005).

La gestión pública para la ampliación, preservación y recuperación de las áreas públicas de las ciudades se encuentra encaminada a reducir las desigualdades económicas, sociales y de calidad de vida.

Contar con espacios públicos amplios, bien iluminados, de fácil acceso, señalizados, arborizados, con un mobiliario adecuado y libre de cualquier tipo de invasión, es un factor importante para mejorar la calidad de vida de las ciudades colombianas en los próximos años.

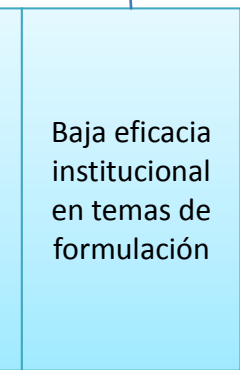
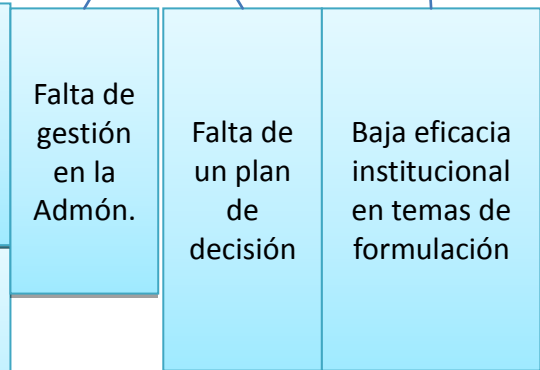
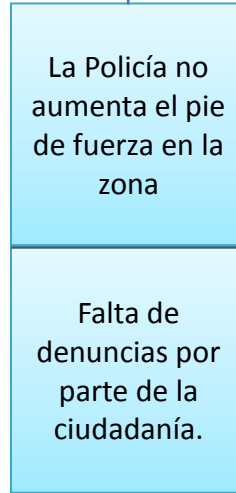
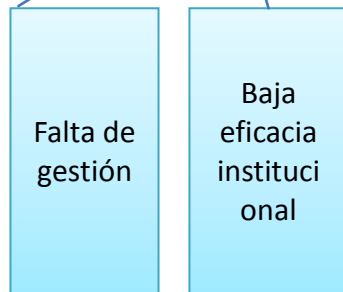
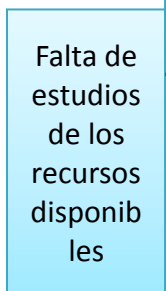
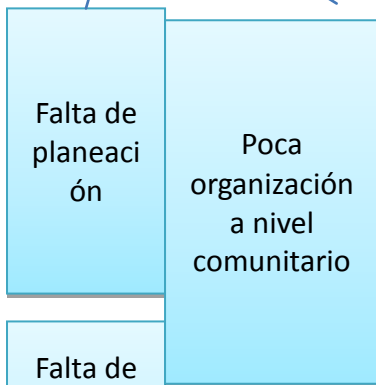
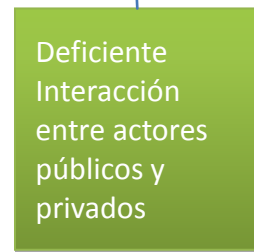
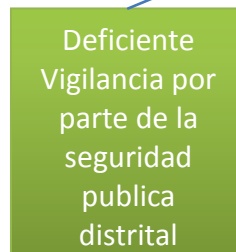
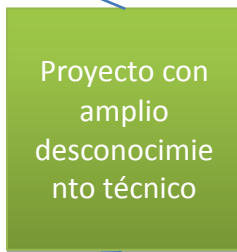
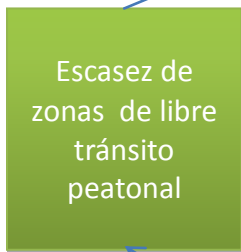
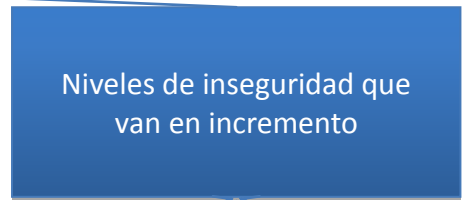
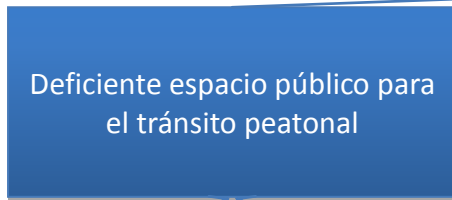
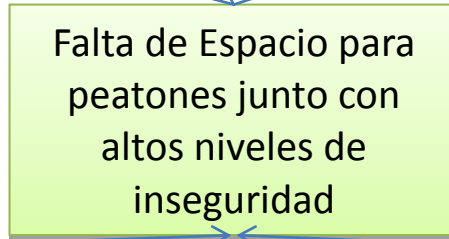
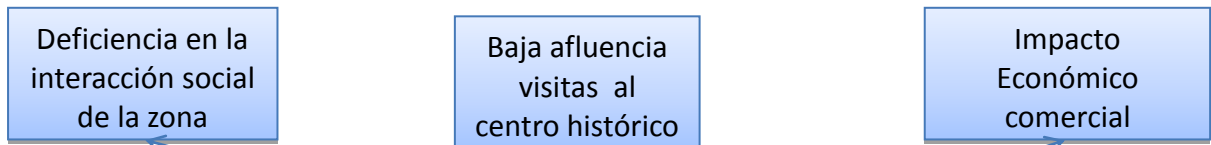
Este es uno de los principales retos que enfrentan los gobiernos de cada ciudad y distrito, conjuntamente con empresarios, propietarios de vehículos, comerciantes y demás ciudadanos. Es fundamental reconocer la importancia del espacio público por

cuanto éste es propiedad de todos y, por lo tanto, prima sobre los intereses privados. Su recuperación, en los casos en que se encuentra invadido, genera bienestar y mejora la calidad de vida diaria de los habitantes de las ciudades.

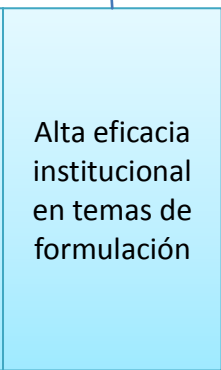
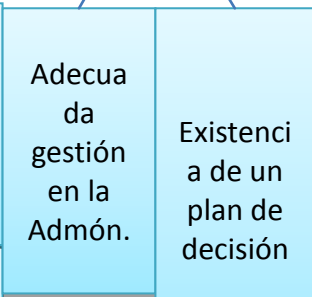
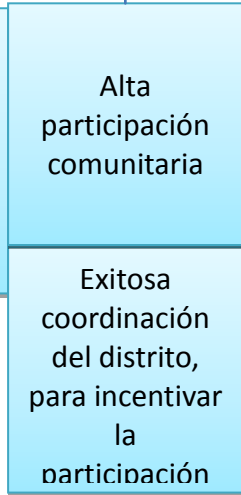
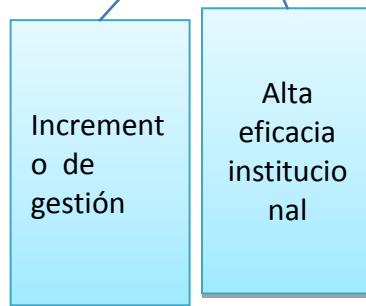
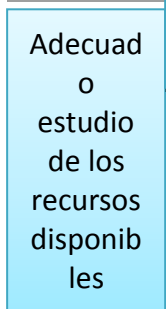
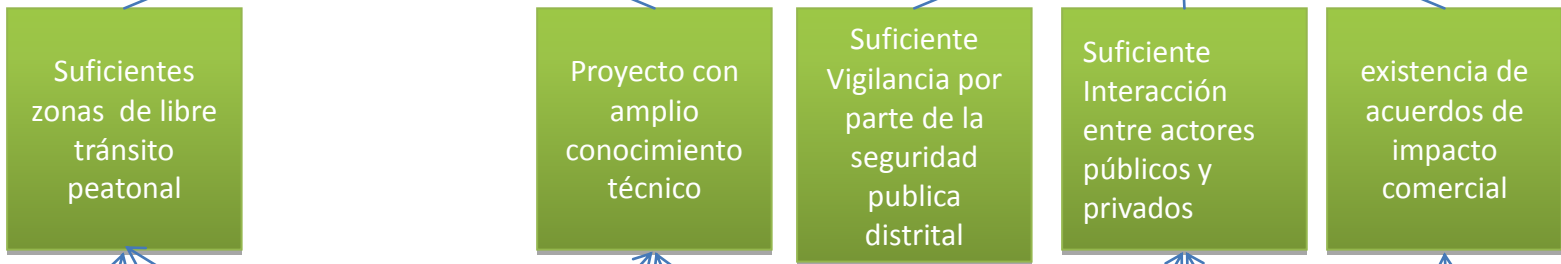
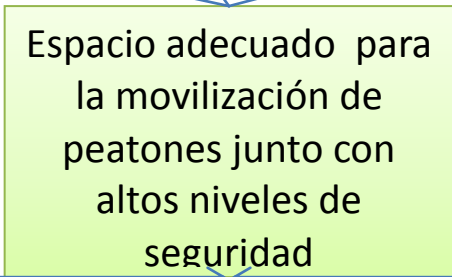
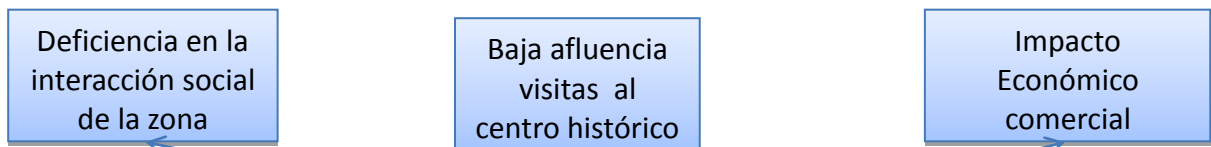
Las soluciones generadas para apaciguar el problema, no son suficientes, claro está, que se tuvieron presentes indicadores, presupuesto y el encaminamiento dentro del Plan de Ordenamiento Territorial en el inicio de la implementación de las RAPS, pero no se tuvo en cuenta los mecanismos del espacio público del todo, además, que en la incidencia del problema al tratar de subsanar el acceso peatonal, se presentaron problemas adicionales, que conllevaron impactos negativos, con referencia a la saturación en cuanto a la población tradicional del centro de la ciudad: ni a comerciantes, ni a vendedores, ni a transeúntes, ni a estudiantes quienes se encontraron con diferentes formas de exclusión.

Francois Ascher, fue un sociólogo urbano francés, quien estudió las fases de la modernidad y estableció las características típicas de cada una de éstas, así como los retos que implica la última modernidad, que es la actual; y es a partir de su clasificación y caracterización y quien analizo concienzudamente la transformación urbana de Barcelona, nos indica que los proyectos urbanos sin vecinos no existen. Esto sucedió con la formulación y posteriormente con la implementación del proyecto de las RAPS.

## ARBOL DE PROBLEMAS



# ARBOL DE SOLUCIONES



### 3. Decisión.

Relación jerárquica Político experto (Experto / político) Diálogo entre experto y político (Relación horizontal). Observamos que en este proyecto el experto establece dialogo permanente con la autoridad política, ya que no hay evidencia de una interacción con la población. El policy Maker se encuentra inmerso en una relación jerárquica de delegación, lo cual excluye cualquier otro actor en la participación de dicho proyecto.

### 4. Implementación.

Identificar las organizaciones de la administración vinculadas con la implementación de la política:

Entidad	Funciones	Competencias de las unidades
IDU	Contratar, adjudicar e implementar el marco jurídico reglamentario del proyecto	Producción de licencias, permisos, conceptos
Alcaldía Mayor	Actuación mediante las instituciones delegadas, actor que delega y asigna funciones de interacción entre lo público y lo privado,	Organización y coordinación interorganizacional o intersectorial
Secretaria de medio ambiente	Apoyo técnico enfocado al medio ambiente	Aplicación de normas (control)
Secretaria de hábitat	Apoyo técnico en la convergencia del espacio público, armónico de la	Participación ciudadana y asistencia a usuarios

### Período de ejecución.

El proyecto de las Redes Ambientales Peatonales Seguras (RAPS) se encuentra establecido dentro del programa de Movilidad Humana que fue presentado en el Plan de Desarrollo 2012 - 2016.

### **Monto del proyecto.**

Existe un proceso licitatorio que adelanta el IDU para la complementación y actualización de los estudios para la primera etapa de la peatonalización comprendida entre las calles 10 y 13 contará con una ciclo ruta, un sistema de drenaje y una serie de obras que aparentemente mejorarían la zona que es considerada de atractivo turístico. El proyecto tendrá una inversión de \$10.357.819.183 de pesos que espera entregarse en 1 año hasta finales del 2015, tiempo en que se estima corto para poder entregarle a la ciudad una propuesta concertada, clara y eficaz. (Acosta, Julio H.C. 2015).

### **Objetivos del proyecto/ programa.**

La movilidad de personas, donde se involucran conceptos de medio ambiente, seguridad, infraestructura, y conectividad, teniendo en cuenta principalmente la ubicación de lugares generadores de viajes peatonales como lo son las universidades, colegios, hospitales, sitios de importancia cultural. Dicho programa se centra en la movilidad vial del peatón, procurando que las personas que hacen uso de vehículos no motorizados se sientan seguros en Bogotá y cuenten con un adecuado sistema para su movilidad.

### **Identificar enfoques de implementación:**

El modelo de enfoque de implementación que detectamos a lo largo del seguimiento a este proyecto fue de carácter **Top- down**, ya que cumple con las siguientes características:

Comunicación interorganizativa y capacidad de Control, ya que el distrito mediante de diferentes organizaciones, estableció las directrices que creyó adecuadas para realizar el proyecto, sin embargo no fueron lo suficientemente objetivas ya que hubo actores que no se tuvieron en cuenta, es decir no se encontró la manera de incentivar la interlocución entre los actores.

Así mismo la interacción con las unidades organizativas afectadas o implicadas en la aprobación y puesta en práctica del programa se intentó realizar pero finalmente no fue la más exitosa, según las autoridades por complejidad en los procesos de decisión.

## **Control social de la ciudadanía en la implementación.**

Con el funcionamiento de las RAPS, su continuidad, y un buen control estricto a las ventas ambulantes, y esto no solo debe venir de la administración que en su momento se encuentre, el control es nuestro como ciudadanos, el impacto positivo de esta inspección en las comunidades puede volver el recurso de la peatonalización, una de las herramientas más importantes para construir ciudad a futuro. Pero para eso no solo se necesitan los recursos distritales, que se necesitan y demuestran en su capacidad de ejecución, sino combatir la mentalidad de quienes creen que si se le niega el acceso al carro a un sector, la zona sufrirá económicamente, tanto en Bogotá como a nivel internacional la evidencia demuestra todo lo contrario. Esta implementación es necesaria para la ciudad.

## **5. Evaluación.**

### **Impacto en la solución de problemas. Relación entre los logros y los objetivos del programa/ proyecto.**

Centrándonos en el proyecto “RAPS”, que investigamos durante este periodo, se encuentra ubicada en el centro de la ciudad, en Las Nieves, la cual cubre el eje ambiental, carrera séptima y centro histórico, podemos ver que existen algunos afectados por este proyecto, como lo son: los conductores regulares de esta zona que han tenido que cambiar sus rutas y debido al déficit de vías que sufre la ciudad el tiempo de sus trayectos ha aumentado. Por otro lado los comerciantes según la “Federación Nacional de Comerciantes – FENALCO Bogotá, han sido otros afectados por la RAPS Nieves, el número de establecimientos comerciales del eje comprendido entre la Carrera 7 desde la Plaza de Bolívar hasta la Calle 26 es de 500 aproximadamente, los cuales generan más de 3.000 empleos entre directos e indirectos, quienes en un 96% consideran que esta medida no es una oportunidad para aumentar las ventas y en un 98% están en desacuerdo con esta.”(Javier Palacios, 2014). También se puede considerar como afectados al cerca de 27 mil habitantes de la localidad, que usan el eje ambiental como vía para salir hacia el resto de la ciudad, a su vez afecta a casi casi 90.000 estudiantes de más de 13 universidades, colegios y otras instituciones que se quedarían sin transporte.

## **Participación y percepción de los beneficiarios/ afectados.**

La participación es un componente fundamental del capital social y consiste en que realmente exista una “interacción comunicativa” entre diferentes actores, para abordar asuntos de interés común. Esto sucede cuando convergen dos factores: Información y Diálogo. Para que la participación suceda, los niveles de información deben ser similares para todas las partes involucradas.

En este caso concreto, la ejecución puesta en marcha de las RAPS, encontramos que en realidad no se construyeron momentos importantes de inclusión comunicativa, con respecto a los afectados, no se extendió, ni se fecundó una comunicación apropiada, compartida, incluyente que permitiera comprensión, motivaciones amables y planteamientos de participación y opinión constructiva por parte directa de los afectados, los comerciantes.

Más bien encontramos una lógica alusiva en la actual administración, “participemos para derrotar a otros”, en lugar de, “participemos para construir con otros”.

La calidad de la participación depende en forma directa de la calidad de esos recursos, en cómo se brinda la comunicación, cómo optimizamos estos recurso teniendo en cuenta por completo a la comunidad, esto es determinante en el momento de construir para todos y con todos, es los recursos asociativos, (las calidades de las organizaciones y entidades que interactúan), y los recursos de gestión (la calidad de los proyectos en torno a los cuales se da la interacción). En la aplicabilidad de las Políticas Públicas.

## **Posibles elementos que contribuyan al control social.**

Como elementos y el concepto que tratamos durante este procedimiento de investigación en políticas públicas, es importante destacar que el espacio público determina en su propia definición la apropiación por parte de la ciudadanía, de aquí es necesario entender ese estado de “apropiación”, no solo en lo material, es algo más, es más bien, reconocer los conflictos que nos impiden llegar a ese pertenencia, a ese reconocimiento de detalle y cuidado por lo que tenemos, de no seguir rompiendo do el equilibrio social de la ciudad.



El espacio público se concibe a partir de tres consideraciones urbanas: “la definición socio-cultural y política del espacio público, la materialización física que hace alusión a los elementos que lo componen, y las formas de ocupación y apropiación que la ciudadanía demanda y requiere. Esta última consideración se relaciona directamente con las diversas formas y modalidades de ocupación y utilización del espacio público que la ciudad ha construido y sedimentado en la historia, esto es, en la misma construcción del espacio urbano y de fundamento social”. El espacio público es el lugar por excelencia de expresión, comunicación y soporte de la función urbana en las ciudades, por lo tanto, como control social debemos replantearnos, para donde se quiere que vaya la ciudad y en conjunto como queremos que esto realmente funcione y se mantenga continuo y vigente.

## **BIBLIOGRAFIA:**

Ambiente Bogotá. 2015. Infraestructura. Recuperado de <http://www.ambientebogota.gov.co/web/sda/infraestructura>.

Alcaldía Mayor de Bogotá Departamento Administrativo De Planeación Distrital. (2005). Documento Técnico de Soporte. Plan Maestro de Espacio Público de Bogotá, Recuperado de [http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion\\_digital/Planes\\_Maestros/Plan\\_Maestro\\_Espacio\\_Publico/Plan\\_Maestro\\_Espacio\\_Publico\\_DT\\_S.pdf](http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Planes_Maestros/Plan_Maestro_Espacio_Publico/Plan_Maestro_Espacio_Publico_DT_S.pdf)

Acosta, Julio H.C. (2015). Recuperado de <http://concejodebogota.gov.co/peatonalizacion-de-la-septima-necesita-mas-estudios-podria-ser-perjudicial-para-la-movilidad-del-sector/cbogota/2013-11-26/111549.php>

Alcaldía de Bogotá. Organigrama Alcaldía de Bogotá. Recuperado de [http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/organica/tabla\\_organigrama.html#](http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/organica/tabla_organigrama.html#)

Alcaldía Local de Santafé. Plan de Desarrollo localidad de Santafé. Recuperado de [http://www.santafe.gov.co/images/stories/PDF/Plan\\_Desarrollo.pdf](http://www.santafe.gov.co/images/stories/PDF/Plan_Desarrollo.pdf)

Alcaldía Mayor. (2009). Recuperado de [https://riosalitre.files.wordpress.com/2009/04/3\\_aa\\_santafe.pdf](https://riosalitre.files.wordpress.com/2009/04/3_aa_santafe.pdf)

Bogotá Humana. (2013) Estructura organizacional localidad de Santafé. Recuperado de <http://www.santafe.gov.co/index.php/quienes-somos/horizonte-institucional/2013-09-24-12-49-8>

Bogotá Humana. (2015) Inician estrategia educativa de sensibilización para recuperar espacio público en Santa Fe. Recuperado de <http://bogota.gov.co/article/inician-estrategia-educativa-de-sensibilizaci%C3%B3n-para-recuperar-espacio-p%C3%ABlico-en-santa-fe>

El Tiempo (2014). IDU recibe sugerencias sobre Peatonalización de la séptima. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/peatonalizacion-de-la-septima-idu-recibe-sugerencias-/14964377>

El Tiempo (2014). Hasta \$ 10 millones pagan vendedores informales por un pedazo de andén. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/espacio-publico-vendedores-informales-invaden-el-centro-de-las-ciudades-/15393679>.

El Tiempo (2014). Vendedores informales, el embudo de la peatonalización de la Séptima. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/bogota/vendedores-ambulantes-se-convierten-en-problema-con-la-peatonalizacion-de-la-carrera-septima/14419179>.

Instituto para la Economía Social. (2015). <http://www.ipes.gov.co/>.

Mecanismos de Recuperación del Espacio Público, (2005), Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Territorial Dirección de Sistema Habitacional.