

Diagnóstico del impacto del uso del suelo del espacio público; causas y consecuencias. Estudio de caso en Yopal – Casanare; Carrera 20, desde la calle 10 hasta la calle 15, durante el año 2026.

Laritza Paola Agudelo Otavo

Escuela Superior de Administración Pública - ESAP

Administración Pública Territorial

Monografía

2026

Diagnóstico del impacto del uso del suelo del espacio público del año 2026; causas y consecuencias. Estudio de caso en Yopal – Casanare; Carrera 20, desde la calle 10 hasta la calle 15, durante el año 2026.

Estudiante

Laritza Paola Agudelo Otavo

Presentado para optar el título de: Administrador Público

Presentado a:

Mg. Álvaro Vásquez Ávila, Docente.

Escuela Superior de Administración Pública - ESAP

Administración Pública Territorial

Monografía

02 abril 2026

Yopal

Tabla de contenido

<i>Resumen</i>	<i>9</i>
<i>Introducción</i>	<i>11</i>
<i>Capítulo I. Planteamiento del problema.....</i>	<i>12</i>
<i>1.1 Formulación del problema.....</i>	<i>12</i>
<i>1.2 Pregunta de investigación</i>	<i>12</i>
<i>1.3 Justificación.....</i>	<i>13</i>
<i>1.4 Objetivos</i>	<i>14</i>
<i>Objetivo General</i>	<i>14</i>
<i>Objetivos Específicos.....</i>	<i>14</i>
<i>1.5 Estado del arte</i>	<i>15</i>
<i>Capítulo II. Marco referencial.....</i>	<i>22</i>
<i>2.1 Marco teórico.....</i>	<i>22</i>
<i>2.2 Marco conceptual.....</i>	<i>24</i>
<i>2.2.1 Uso</i>	<i>24</i>
<i>2.2.2 Espacio público.....</i>	<i>24</i>
<i>2.2.3 Movilidad peatonal.....</i>	<i>25</i>
<i>2.2.4 Seguridad vial</i>	<i>25</i>
<i>2.2.5 Peatón</i>	<i>25</i>
<i>2.2.6 Gestión urbana</i>	<i>26</i>
<i>2.2.7 Accesibilidad</i>	<i>26</i>

2.2.8 Cultura ciudadana	26
2.2.9 Vendedor Ambulante	26
2.2.10 Anden	26
2.2.11 Sanción	27
2.2.12 Decomiso	27
2.4 Marco legal.....	29
Capitulo III. Diseño Metodológico	31
3.1 Enfoque de la investigación	31
3.2 Tipo de investigación.....	31
3.3 Diseño metodológico.....	31
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	31
3.5 Población	32
Muestra	32
Capítulo IV. Resultados y análisis	33
4.1 Diagnóstico del uso del suelo del espacio público en Yopal de la carrera 20, desde la calle 10 hasta la calle 15.	33
4.2 Análisis de la normatividad vigente sobre espacio público y movilidad urbana	34
4.2 Principales actores en el uso del espacio público en Yopal	42
4.3 Evaluar el impacto social de la ocupación del espacio público	43
4.5 Resultados	44

Encuesta a Comerciantes.....	53
4.6 Análisis de encuestas y trabajo de campo	58
4.7 Discusión de los hallazgos de la investigación	63
<i>Capítulo V Proponer recomendaciones para mejorar la gestión del espacio público. ...</i>	67
Propuestas	67
Recomendaciones.....	69
<i>Conclusiones.....</i>	71
<i>Referencias Bibliográficas</i>	74
<i>Anexos</i>	77

Índice de figuras

<i>Figura 1.</i>	44
<i>Figura 2.</i>	44
<i>Figura 3.</i>	45
<i>Figura 4.</i>	45
<i>Figura 5.</i>	46
<i>Figura 6.</i>	46
<i>Figura 7.</i>	47
<i>Figura 8.</i>	47
<i>Figura 9.</i>	48
<i>Figura 10.</i>	48
<i>Figura 11.</i>	49
<i>Figura 12.</i>	49
<i>Figura 13.</i>	50
<i>Figura 14.</i>	50
<i>Figura 15.</i>	51
<i>Figura 16.</i>	51

Figura 17	52
Figura 18	53
Figura 19	53
Figura 20	54
Figura 21	54
Figura 22	55
Figura 23	55
Figura 24	56
Figura 25	56
Figura 26	57
Figura 27	57

Agradecimientos

En primer lugar, quiero agradecer a Dios por la sabiduría y entendimiento que me ha brindado para culminar este trabajo satisfactoriamente, a mi tutor Mg. Álvaro Vásquez Ávila, Especialista en Educación Superior a Distancia por su guía, sus consejos y lo más importante por creer en mí y en este proyecto. Por último, pero no menos importante, a mi madre que me apoyó tanto moral como económicamente para seguir estudiando y poder lograr el objetivo trazado para un futuro mejor.

Laritz Paola Agudelo Otavo

Resumen

La investigación se centró en analizar la ocupación y el uso en la carrera 20 entre calles 10 y 15 de Yopal, Casanare, durante el año 2026. El estudio permitió identificar cómo la presencia de vendedores informales, comerciantes, vehículos y otros elementos sobre andenes y zonas peatonales genera problemas de movilidad, congestión y desorden en este sector de la ciudad. Para el desarrollo de la investigación se utilizó un enfoque mixto, apoyado en revisión documental, observación directa y aplicación de encuestas a comerciantes y vendedores informales. Los resultados evidenciaron que gran parte de esta situación está relacionada con la falta de empleo formal y la necesidad económica de muchas personas que encuentran en el espacio público una forma de sustento. También se identificaron dificultades en el control y organización del sector por parte de las instituciones, además de afectaciones en la accesibilidad, la convivencia y el tránsito peatonal.

Palabras clave: espacio público, comercio informal, movilidad, uso del suelo, Yopal.

Abstrac

The research focused on analyzing the occupation and use of public space on Carrera 20 between streets 10 and 15 in Yopal, Casanare, during the year 2026. The study identified how the presence of informal vendors, merchants, vehicles, and other elements on sidewalks and pedestrian areas generates mobility problems, congestion, and disorder in this sector of the city. For the development of the research, a mixed-method approach was used, supported by documentary review, direct observation, and surveys applied to merchants and informal vendors. The results showed that much of this situation is related to the lack of formal employment and the economic needs of many people who find in public space a way to support themselves financially. The study also identified difficulties in the control and organization of the sector by institutions, as well as effects on accessibility, coexistence, and pedestrian mobility.

Keywords: public space, informal commerce, mobility, land use, Yopal.

Introducción

En el municipio de Yopal, la Carrera 20 entre calles 10 y 15 representa uno de los sectores con mayor circulación de personas, vehículos y actividades comerciales. El crecimiento urbano y económico del municipio ha generado cambios visibles en el uso del suelo del espacio público dentro de este corredor vial. La ocupación de andenes, las ventas informales, el parqueo sobre zonas peatonales y la congestión permanente hacen parte de las problemáticas que se presentan diariamente en este sector de la ciudad. La presente investigación tiene como propósito diagnosticar el impacto del uso del suelo del espacio público en la Carrera 20 entre calles 10 y 15 de Yopal durante el año 2026, identificando sus principales causas y consecuencias sobre la movilidad, el orden urbano y la dinámica social del sector. El estudio se desarrolla desde un enfoque mixto, mediante revisión documental, análisis normativo, observación de campo y aplicación de encuestas a vendedores informales y comerciantes del sector. La investigación permite comprender que la ocupación del espacio público no corresponde únicamente a una problemática de movilidad o control urbano, sino también a una realidad social y económica relacionada con informalidad laboral, necesidades de sustento y transformaciones urbanas presentes en la ciudad. A partir de ello, el trabajo busca aportar elementos de análisis que contribuyan a una mejor comprensión de esta problemática y al fortalecimiento de estrategias orientadas al uso adecuado del espacio público y la movilidad urbana en el municipio.

Capítulo I. Planteamiento del problema

1.1 Formulación del problema

Resulta necesario diagnosticar el uso del suelo del espacio público en enclave estratégico e importante de esta parte de la ciudad de Yopal, para identificar los principales factores que afectan la libre movilidad del transeúnte en el espacio público, seguidamente analizar la normatividad vigente en materia de espacio público y movilidad y, consecuentemente, evaluar el impacto social y ambiental de la ocupación del espacio público en el municipio. Esto con el fin de Proponer recomendaciones para mejorar la gestión del espacio público y garantizar una movilidad segura y accesible para todos los ciudadanos.

1.2 Pregunta de investigación

¿Cuál es el impacto del uso del suelo del espacio público?; Causas y consecuencias.

Estudio de caso en Yopal Casanare; Carrera 20, desde la calle 10 hasta la calle 15, durante el año 2026.

1.3 Justificación

La presente investigación surgió a partir de la necesidad de investigar esta problemática desde la administración pública como campo disciplinar, con el objetivo de Diagnosticar el impacto de uso del suelo del espacio público; Causas y consecuencias. Por esta razón, el estudio busca vislumbrar por qué ocurre esta problemática, qué factores han permitido que aumente considerablemente el problema y cómo termina afectando a la comunidad en su vida diaria. También se busca analizar cuál es la respuesta de la institucionalidad frente al manejo del espacio público y las consecuencias que esta situación trae para la ciudad y para quienes hacen uso de estos espacios. La investigación se desarrolló como estudio de caso en Yopal Casanare; Carrera 20, desde la calle 10 hasta la calle 15, durante el año 2026. Específicamente en este sector el cual representa una de las zonas de mayor tránsito y actividades comerciales formales e informales en la ciudad.

1.4 Objetivos

Objetivo General

Diagnosticar el impacto del uso del suelo del espacio público; causas y consecuencias. Estudio de caso en Yopal – Casanare; Carrera 20, desde la calle 10 hasta la calle 15, durante el año 2026.

Objetivos Específicos

1. Analizar la normatividad vigente en materia del espacio público.
2. Identificar los actores en el uso del espacio público en Yopal de la carrera 20, desde la calle 10 hasta la calle 15.
3. Evaluar el impacto social de la ocupación del espacio público
4. Proponer recomendaciones para mejorar la gestión del espacio público.

1.5 Estado del arte

Ítem	Nombre del artículo	Nombre del autor	Resumen	Justificación
1	Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano (2011)	Dangond Gibsone, Claudia Jolly, Jean François Monteoliva Vilches, Alejandra Rojas Parra, Fernando	Replantea la movilidad urbana no solo como infraestructura sino como un derecho que debe centrarse en las personas, abordando desigualdades y la necesidad de enfoques que prioricen al peatón y la inclusión social en las ciudades.	Se relaciona con el tema de investigación sobre el uso del suelo del espacio público en este sector de Yopal, ya que cuando el espacio público es invadido o mal utilizado se limita la libre circulación del transeúnte, se afecta la accesibilidad peatonal y se generan impactos sociales que deterioran la calidad de vida y la cohesión urbana. Esto aporta un fundamento teórico clave al plantear que la movilidad urbana debe entenderse como un derecho ciudadano y no únicamente como un tema de infraestructura.

2	Accesibilidad universal y diseño para todos. Arquitectura y urbanismo (2011)	Fundación ONCE	Trata sobre la importancia de comprender la accesibilidad universal en el espacio público urbano, para que el entorno construido contemple las necesidades y derechos de transitar con seguridad, comodidad y autonomía de las personas con movilidad reducida, niños o adultos mayores.	Este estudio aporta fundamentos teóricos clave para analizar cómo el diseño del espacio público influye en la movilidad peatonal. Además, respalda la necesidad de evaluar si la infraestructura urbana cumple con criterios de accesibilidad, lo cual es esencial para identificar problemáticas relacionadas con obstáculos, invasión del espacio público o falta de condiciones adecuadas para el tránsito seguro en sectores urbanos.
3	Representaciones espaciales de los habitantes de Yopal sobre el sistema de no-lugares de la movilidad: Implicaciones para la gestión urbana (2012)	Cesar cortés Acuña	Se plantea que estos espacios caracterizados por su función exclusiva en la circulación urbana han redefinido la interacción cotidiana de los habitantes con su	Este artículo científico es útil para la investigación porque se centra en la problemática que se evidencia en este sector y pueden convertirse en espacios de tránsito sin apropiación ciudadana,

			entorno, la gestión urbana debe considerar estos factores para garantizar que la movilidad no se limite a una mera circulación eficiente, sino que contribuya al fortalecimiento de espacios accesibles para todos.	especialmente cuando hay desorden urbano u ocupación indebida. Además, muestra que la planificación urbana debe garantizar no solo circulación, sino también accesibilidad, integración social y calidad del espacio público.
4	Espacio público, ¿espacio de todos? Reflexiones desde la ciudad de México	Patricia Ramírez Kuri	Este artículo trata el tema del espacio público como lugar de encuentro, comunicación y relación, que se produce en la ciudad en forma conflictiva, fragmentada y contradictoria. El texto discute conceptualmente lo público en el contexto del orden económico de capitalismo flexible y de democratización de la	Este es un modelo-piloto para el trabajo de investigación por que no solo Colombia tiene este tipo de problema, sino que también muchos países que pasan por lo mismo, logrando solucionar esta problemática social.

			vida social, poniendo atención en la ciudad de México, en el universo de la ciudad latinoamericana. Se aproxima a actores y prácticas sociales que intervienen en la construcción social y simbólica del espacio público, en el que se dirimen discrepancias, se reivindican derechos y se crean vínculos sociales.	
5	La dimensión humana en el espacio público. Recomendaciones para el análisis y el diseño (2019)	Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile (MINVU), con lineamientos del PNUD	El documento presenta recomendaciones para analizar y diseñar espacios públicos desde la “dimensión humana”, con el fin de fortalecer la vida pública y mejorar la calidad urbana. Propone herramientas para la selección, planificación e	Este estudio facilita el análisis de la problemática para la investigación porque aporta un enfoque desde políticas públicas y planificación urbana que puede servir como base para proponer recomendaciones y estrategias de mejora del espacio público en Yopal. Además, respalda la

			implementación de proyectos de espacio público, orientados a responder a necesidades reales de la comunidad. Además, busca establecer criterios de modernización y monitoreo progresivo para mejorar los entornos urbanos y garantizar espacios más accesibles e inclusivos.	necesidad de evaluar el espacio público no solo desde la infraestructura, sino desde su impacto en la vida ciudadana, ayudando a formular propuestas de intervención con enfoque social y de accesibilidad.
6	Propuesta para el Mejoramiento del Espacio Público de la 4ª Calle Zona 3 (2016)	Sonia Elizabeth Guízar	El estudio plantea la necesidad de mejorar la calidad del espacio público mediante propuestas urbanísticas que incluyan áreas verdes, recuperación del paisaje y diseño urbano funcional. La propuesta busca proyectar una imagen	Sirve como base para la investigación porque permite sustentar que el mejoramiento del espacio público no solo se relaciona con la movilidad y el orden urbano, sino también con la percepción, estética y calidad del entorno. Sirve como referencia para proponer recomendaciones de

			armoniosa del entorno urbano, fortaleciendo la estética, la percepción ciudadana y el aprovechamiento de los equipamientos públicos, generando impactos positivos en la ciudad de Quetzaltenango.	intervención que mejoren la organización, accesibilidad y la imagen del espacio público y fortaleciendo la calidad de vida urbana.
7	Espacio público y derecho a la ciudad (2016)	Alcaldía Mayor de Bogotá	En un informe basado en la caracterización desde el POT de Bogotá, realizó un estudio urbanista partiendo de que existen políticas en las que el espacios públicos se rige en Colombia se establecen directrices en las que parten de los ritmos acelerados en los que la población de áreas urbanas comienzan a crecer y esto trae desafíos	Este artículo es relevante dentro de la investigación porque analiza como la población mundial se encuentra concentrada en las ciudades, lo que notablemente desde la perspectiva económica, involucra diferentes sectores en los que la búsqueda de la calidad de vida y el bienestar humano se convierte en una necesidad para el desarrollo de la sociedad.

			políticos, económicos y sociales, pero también enfrentan aspectos estéticos y medioambientales, en los cuales los procesos de urbanización requieren una lucha contra la pobreza y la inequidad social.	
--	--	--	--	--

Tabla 1. Elaboración propia

Capítulo II. Marco referencial

2.1 Marco teórico

Son muchos los autores que abordan teorías sobre la gestión del espacio público, la movilidad con derechos del transeúnte, es así como Borja y Castells (1998) en su obra *Espacio público y ciudad global: transformaciones y retos para la movilidad peatonal*, sostienen que la transformación de las ciudades en nodos de redes globales ha provocado una reconfiguración del espacio público donde la concentración de actividades económicas y la segregación territorial afectan directamente la movilidad urbana. En Yopal, la urbanización acelerada ha conducido a una ocupación desigual del espacio y a una creciente tensión entre transeúntes y motorizados, evidenciando con ello la débil capacidad institucional para garantizar condiciones de movilidad digna.

Humanización del espacio urbano y la experiencia del transeúnte, obra de Jan Gehl (2003/2020) propone que la calidad del espacio urbano debe medirse por la calidad de la experiencia del peatón, en este sentido, caminar es una actividad humana fundamental para la vida social, la salud y la interacción urbana. Pero en Yopal, durante el periodo de tres años revisados, prevalece un diseño urbano centrado en la circulación de los vehículos, sumado a ello se observan andenes en mal estado y una débil concepción de ciudadanía con deshumanización del espacio que limita la apropiación de lo común y convierte al transeúnte en un sujeto subordinado al tránsito vehicular.

Del mismo modo, autores como Dangond et al. (2011) y Morales (2020) coinciden en que la movilidad urbana debe concebirse como un sistema técnico de transporte, sino como una práctica social para el desarrollo humano, lo que implica reconocer el derecho a la ciudad y la movilidad como condiciones fundamentales para la inclusión social. En la mayoría de las

ciudades, la movilidad peatonal se ha visto comprometida por la ocupación irregular del espacio público, el déficit de infraestructura y la falta de una buena planificación, generando un impacto negativo para niños, personas adultas mayores, mujeres embarazadas y personas con discapacidad, quienes enfrentan múltiples barreras como transeúntes.

La sociología propone otra visión que contrapone los dilemas institucionales, Guadarrama y Pichardo (2021) argumentan que el espacio público es un escenario en constante disputa entre actores formales e informales, en ese entendido la movilidad del transeúnte en Yopal no está determinada únicamente por la infraestructura, sino por relaciones de poder, apropiación simbólica y conflictividad social, los comerciantes informales, vehículos mal estacionados y la falta de regulación han transformado aceras y andenes en lugares de uso competitivo, desplazando al peatón y generando conflictos que la administración pública debe resolver, lamentablemente las soluciones no son definitivas.

Carlos Lange Valdés (2011) en su trabajo *Cultura urbana y fragmentación: el transeúnte como sujeto relacional*, destaca el concepto de los “no lugares”, (Augé, 1996 como se citó en Lange Valdés, 2011 y Cortés Acuña, 2012) que son aquellos espacios urbanos despersonalizados que niegan la experiencia de caminar, los no lugares de Yopal, no solo han reducido los espacios de socialización y pertenencia del transeúnte, también expone al peatón a condiciones de vulnerabilidad física, simbólica y emocional, por tanto la administración pública debe generar estrategias que promuevan la integración social desde el diseño urbano.

En el estudio de Crespo Sánchez (2021) titulado, *Exclusión urbana y pérdida del espacio público como lugar de encuentro*, destaca que, si el espacio público se vuelve hostil o inseguro, se limita tanto el tránsito físico como el intercambio social y cultural. La expansión desordenada del área urbana del Municipio, la inseguridad y la carencia de andenes, han debilitado la

interacción social, apropiación del espacio, vulnerando directamente el derecho a habitar la ciudad.

2.2 Marco conceptual

2.2.1 *Uso*

Significa que el uso del espacio público es público y, por tanto, el Estado a través de la Administración Distrital fija su uso, pero, la ciudadanía le otorga un valor que legitima o no la funcionalidad de este, de acuerdo, al bienestar que le genere; es decir, indica la existencia de un valor de bienestar. No obstante, la fijación del valor económico corresponde con el usufructo que se le dé al espacio, además de estimar el valor de bienestar que para la ciudadanía representa. En este sentido, las políticas públicas que se refieren al espacio público son de tipo regulativo ya que por medio de estas se pretende estandarizar las conductas del uso y direccionar su apropiación colectiva.

2.2.2 *Espacio público*

Es el conjunto de muebles e inmuebles públicos, bienes de uso público, bienes fiscales, áreas protegidas y de especial importancia ecológica y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, usos o afectación, a la satisfacción de necesidades colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales de todas las personas en el territorio nacional.

Así, constituyen el espacio público del municipio 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, la necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para el amoblamiento urbano, los elementos

vegetativos y todas aquellas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan por consiguiente zonas para el disfrute colectivo.

2.2.3 Movilidad peatonal

La movilidad peatonal se refiere a la capacidad de las personas para desplazarse a pie por la ciudad y aunque parezca algo simple, este medio de traslado es una de las claves para construir ciudades más sostenibles, inclusivas y saludables.

2.2.4 Seguridad vial

Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de estos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

2.2.5 Peatón

Persona que transita a pie por una vía.

Administración pública: como el conjunto de servicios públicos destinados a concurrir a la ejecución del pensamiento del gobierno y a la aplicación de las leyes de interés general. “la administración abraza una vasta tarea: vigilar las necesidades de los administrados para satisfacerlas; sostener la orden y la tranquilidad públicos, pero sin hacer enojosa su vigilancia, ni odiosa su severidad; mejorar los servicios, proporcionar las mayores comodidades posibles; proteger los derechos; exigir el cumplimiento de los deberes; garantizar la seguridad personal; sostener la moral de las costumbres políticas; defender la cultura; mejorar constantemente las condiciones generales del Estado; y esta misión importante y honrosa es la base del bienestar, orden, prosperidad y progreso social”.

2.2.6 Gestión urbana

implica un conjunto de procesos y decisiones que los municipios adoptan para organizar el uso del suelo, prestar servicios públicos, regular la construcción y garantizar la convivencia en el entorno urbano. A diferencia de los niveles nacionales o regionales, los municipios tienen un contacto más directo con la ciudadanía, lo que les permite identificar necesidades específicas y diseñar soluciones más contextualizadas y efectivas.

2.2.7 Accesibilidad

Es el principio que garantiza que todas las personas “sin importar su edad, condición física, cognitiva o sensorial” puedan ingresar, transitar y permanecer en los espacios públicos de la ciudad de manera segura, autónoma, cómoda y sin obstáculos estructurales o barreras físicas. Esto implica que el diseño urbano, las andas peatonales, cruces, rampas, y demás elementos de infraestructura urbana estén adaptados para permitir la libre circulación y el ejercicio efectivo de los derechos de todos los habitantes.

2.2.8 Cultura ciudadana

Es un enfoque de política pública que le apuesta a la transformación social a partir del ejercicio de la auto y mutua regulación en los espacios en los que se ejerce la ciudadanía.

Infraestructura: comprende todas aquellas construcciones, instalaciones y redes que son financiadas, gestionadas o reguladas por el Estado para el beneficio de la sociedad en general.

2.2.9 Vendedor Ambulante

Es aquella persona que ejerce su actividad comercial sin lugar fijo dentro de la ciudad.

2.2.10 Andén

Es la superficie lateral de la vía pública, destinada al tránsito peatonal, comprendido entre la línea de demarcación del predio y el sardinel.

2.2.11 Sanción

Pena o recompensa que asegura la ejecución de una ley.

2.2.12 Decomiso

Privación de los elementos propios de la actividad de los bienes privados al estado

2.3 Marco contextual

El municipio de Yopal es la capital del departamento de Casanare y uno de los principales centros económicos, administrativos y comerciales de la región de la Orinoquía colombiana. Su crecimiento urbano se fortaleció especialmente a partir del desarrollo de la industria petrolera, situación que produjo aumento poblacional, expansión urbana y transformación de diferentes sectores de la ciudad. La Carrera 20 entre calles 10 y 15 corresponde a uno de los corredores con mayor actividad comercial y circulación de personas dentro del municipio. En esta zona se encuentran establecimientos comerciales, ventas informales, entidades de servicios, restaurantes y diferentes actividades económicas que generan un flujo constante de peatones, motocicletas y vehículos durante gran parte del día. El crecimiento comercial del sector ha generado cambios en el uso del espacio. En los andenes y zonas peatonales es frecuente la presencia de mercancías, ventas ambulantes, avisos comerciales, motocicletas y vehículos estacionados. Estas dinámicas han producido dificultades para la movilidad peatonal, congestión y problemas de accesibilidad, especialmente para adultos mayores, personas con discapacidad, niños y ciudadanos con movilidad reducida.

La problemática también se relaciona con procesos de informalidad laboral y búsqueda de sustento económico. Muchas personas utilizan el espacio público como lugar de trabajo ante la falta de oportunidades laborales formales dentro del municipio. Esto ha convertido algunos sectores comerciales de la ciudad en espacios donde confluyen necesidades económicas, dinámicas urbanas y conflictos relacionados con movilidad y uso adecuado. El municipio cuenta con instrumentos de planificación urbana como el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y el Plan Integral de Movilidad Urbana y Rural (PIMUR), documentos que establecen lineamientos sobre movilidad, perfiles viales, accesibilidad y regulación. Aun así, en sectores como la Carrera

20 continúan presentándose problemáticas relacionadas con ocupación de andenes, desorden urbano y dificultades de control institucional.

2.4 Marco legal

La presente investigación se fundamenta en diferentes normas nacionales y municipales relacionadas con la distribución de lo público, movilidad, uso del suelo y ordenamiento territorial. Estas disposiciones establecen lineamientos para la protección, organización y regulación del espacio público dentro de las ciudades.

La Constitución Política de Colombia de 1991, en el artículo 82, establece que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y garantizar su destinación al uso común, prevaleciendo el interés general sobre el interés particular.

La Ley 9 de 1989, conocida como Ley de Reforma Urbana, regula aspectos relacionados con el desarrollo urbano, el uso del suelo y la protección del espacio público. Esta norma reconoce el espacio público como un elemento fundamental para la convivencia y la movilidad dentro de las ciudades.

La Ley 388 de 1997 establece los mecanismos de ordenamiento territorial en Colombia. La norma orienta a los municipios en la planificación del territorio, regulación del uso del suelo y organización del crecimiento urbano mediante instrumentos como los Planes de Ordenamiento Territorial (POT).

La Ley 1801 de 2016, Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana, establece medidas para la protección de áreas de uso común y regula comportamientos relacionados con ocupación indebida de andenes, vías y zonas peatonales. La norma otorga competencias a las autoridades para controlar situaciones que afecten la movilidad y la

convivencia ciudadana. En el municipio de Yopal, el Acuerdo Municipal 024 de 2013 adopta el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), instrumento que regula el crecimiento urbano, el uso del suelo, la movilidad y los perfiles viales del municipio. El acuerdo establece que los andenes hacen parte del espacio público y están destinados al tránsito peatonal y la accesibilidad ciudadana. El municipio también cuenta con el Plan Integral de Movilidad Urbana y Rural (PIMUR), documento que orienta aspectos relacionados con movilidad vehicular, circulación peatonal, estacionamientos y organización vial dentro de la ciudad. Este instrumento busca fortalecer la movilidad segura y el uso adecuado en los diferentes sectores urbanos.

Capítulo III. Diseño Metodológico

3.1 Enfoque de la investigación

La presente investigación se desarrolló bajo un modelo mixto, debido a que integra técnicas cualitativas y cuantitativas para analizar el impacto del uso del suelo de las zonas públicas en la Carrera 20 entre calles 10 y 15 del municipio de Yopal durante el año 2026.

3.2 Tipo de investigación

El estudio tuvo un alcance descriptivo y analítico, ya que busca identificar las principales causas y consecuencias relacionadas con la ocupación y uso en este sector urbano.

3.3 Diseño metodológico

Se dividirá en dos fases:

La primera corresponde a una revisión documental, en la que se consultaron fuentes secundarias como el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), normatividad relacionada con espacio público y movilidad, documentos institucionales, artículos académicos y antecedentes investigativos vinculados con la problemática estudiada. Esta fase permitió comprender el contexto urbano, normativo y social del sector.

La segunda fase estaba orientada al trabajo de campo. Para ello se realizó observación directa del sector objeto de estudio con el fin de identificar dinámicas relacionadas con movilidad, tránsito peatonal, ventas informales y uso de andenes.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

De igual manera, se aplicaron encuestas a comerciantes formales, vendedores ambulantes y transeúntes, buscando recopilar información sobre las principales problemáticas, causas, afectaciones y percepción ciudadana frente al uso en la zona. La información recolectada se organizó, clasificó y analizó mediante tablas, gráficos e interpretación descriptiva, permitiendo

establecer relaciones entre las dinámicas de ocupación y sus impactos sociales, urbanos y ambientales. Por último, a partir de los resultados obtenidos, se plantearon recomendaciones orientadas al fortalecimiento de la gestión y al mejoramiento de la movilidad y accesibilidad en este sector.

3.5 Población

La población objeto de estudio estuvo conformada por comerciantes formales y vendedores informales ubicados en la Carrera 20 entre calle 10 hasta la calle 15 de Yopal.

Muestra

Se realizó a 10 vendedores formales y 15 vendedores ambulantes con el tramo de la Carrera 20 entre la calle 10 y la calle 15 en Yopal, seleccionados de forma aleatoria durante el año 2026.

Capítulo IV. Resultados y análisis

4.1 Diagnóstico del uso del suelo del espacio público en Yopal de la carrera 20, desde la calle 10 hasta la calle 15.

La Carrera 20 entre calles 10 y 15 representa uno de los sectores con mayor actividad comercial y circulación de personas en la ciudad. En esta zona es permanente el tránsito de peatones, vehículos, motocicletas y vendedores informales. Esta dinámica ha generado problemáticas relacionadas con el sector de uso colectivo y la movilidad urbana. Durante el trabajo de observación se evidenció ocupación de andenes con mercancías, motocicletas, bicicletas, avisos comerciales y parqueaderos improvisados. Estas prácticas reducen el espacio destinado al tránsito peatonal. Muchas personas deben desplazarse sobre la vía vehicular para continuar su recorrido. La situación afecta principalmente a adultos mayores, niños, personas con discapacidad y ciudadanos con movilidad reducida. El Plan de Ordenamiento Territorial (POT), adoptado mediante el Acuerdo 024 de 2013, establece que los andenes hacen parte del espacio público y están destinados al tránsito peatonal. La norma define perfiles viales compuestos por andenes, zonas verdes, ciclorrutas y calzadas vehiculares, buscando garantizar accesibilidad y movilidad dentro de la ciudad. En el sector estudiado gran parte representan usos diferentes a los establecidos en la normatividad urbana. También se identificó estacionamiento de vehículos y motocicletas sobre los andenes. El Plan Integral de Movilidad Urbana y Rural (PIMUR) establece que las zonas autorizadas de parqueo deben ubicarse sobre la calzada vehicular y no sobre áreas peatonales. Esta situación limita la accesibilidad y genera dificultades para la movilidad de los ciudadanos. El diagnóstico evidencia una diferencia entre lo establecido por la normatividad urbana y las dinámicas actuales del sector. La congestión y las dificultades de

movilidad reflejan problemáticas relacionadas con el crecimiento comercial y el uso inadecuado de los andenes y zonas peatonales.

4.2 Análisis de la normatividad vigente sobre espacio público y movilidad urbana

Acuerdo N°013 del 10 de junio de 1995 del Concejo Municipal de Yopal

“Por medio del cual se dictan normas sobre la actividad comercial de los vendedores ambulantes y estacionarios del Municipio de Yopal”. Este acuerdo constituye una herramienta jurídica orientada a controlar y evitar su ocupación desordenada, con el fin de preservar la movilidad peatonal, el orden urbano y la convivencia ciudadana.

En este acuerdo se menciona los requisitos para la obtención del permiso o licencia, horario establecido, características de la adecuación del carrito, exhibidor de mercancía y termo todo transportaran sus productos, determina condiciones técnicas sobre los elementos utilizados por los vendedores, como dimensiones de carros móviles, materiales permitidos y normas de higiene, además de imponer dotación obligatoria para el desempeño de la actividad, zonas establecidas para realizar la actividad, las tarifas para el cobro del impuesto de industria y comercio, establece que los vendedores ambulantes y estacionarios deben cumplir estrictas prohibiciones para evitar el desorden y la ocupación indebida como no transferir la licencia a otra persona, no instalar construcciones ni ampliar el puesto con mobiliario adicional, respetar la distancia mínima entre vendedores (80 metros), no usar aparatos eléctricos ajenos a la actividad comercial, no permitir que menores ejerzan la venta, no vender productos no autorizados como bebidas alcohólicas o comidas propias de restaurante, Esto con el fin de respetar las distancias mínimas entre vendedores y la limitación de ciertos productos o prácticas, con el objetivo de reducir impactos negativos en el entorno urbano y garantizar condiciones de seguridad y salubridad para la comunidad.

Se debe cumplir con las medidas establecidas en este acuerdo para aquellos vendedores y no incurran en una de las contravenciones, es decir, ejercer actividades distintas a las señaladas, ejercer actividad en lugar distinto del indicado entre otros.... Al incurrir se procede a unas sanciones de 1 a 15 salarios mínimos vigentes. Los encargados para determinar si están dentro de los parámetros permisibles es el Instituto De Vivienda Gestión Urbana Y Rural De Yopal – INDEV. Este documento normativo evidencia que desde la década de 1990 el municipio ha intentado regular el comercio informal como una problemática asociada, aportando elementos clave para el análisis de la planificación urbana y la gestión territorial en Yopal.

Acuerdo N° 007 del 24 de agosto de 1989 del Concejo Municipal de Yopal

“Por el cual se reglamenta el uso del Espacio Público en el Municipio de Yopal”. Su propósito principal es organizar el mobiliario urbano y garantizar que sean utilizados de manera adecuada, segura y ordenada, buscando proteger la movilidad peatonal, la estética urbana y el bienestar colectivo. Este acuerdo surge como una herramienta de control frente al crecimiento urbano, estableciendo normas sobre el uso adecuado de andenes, zonas verdes, avisos publicitarios, parasoles y demás elementos que puedan ocupar. Además, reglamenta las características que deben tener los andenes y zonas verdes, indicando que los andenes deben construirse de manera uniforme, sin desniveles peligrosos, con superficies lisas y seguras para los peatones. También prohíbe a los propietarios de los predios a construir, objetos o elementos que invadan el espacio público, como vitrinas, mercancías, máquinas, parlantes o vehículos estacionados sobre andenes y zonas verdes. De igual manera, el acuerdo regula la instalación de mesas, avisos publicitarios, carteles, vallas y parasoles, estableciendo dimensiones, ubicaciones y condiciones específicas para evitar afectaciones al tránsito peatonal y a la imagen urbana del municipio. También regula los parasoles utilizados por establecimientos comerciales, señalando

que deben fabricarse con materiales livianos y no pueden ocupar más del 50 % del ancho del andén ni obstaculizar el paso de los ciudadanos. Fija sanciones, multas y medidas de decomiso para quienes incumplan las disposiciones establecidas. Este acuerdo busca proteger y organizar el modelo de ciudad mediante normas que controlan la ocupación de andenes, zonas verdes y vías públicas, promoviendo una ciudad más ordenada, accesible y segura para todos los habitantes.

Decreto N° 026 de 2013 Alcaldía Municipal de Yopal

“Por medio del cual se reglamentan y establecen las tarifas por concepto de utilización temporal del espacio público en el Municipio de Yopal para la vigencia 2013 y se reglamentan parcialmente lo relacionado con el control, inspección, vigilancia y régimen sancionatorio para evasores y contribuyentes morosos con relación al uso. se enfoca principalmente en reglamentar la utilización temporal y establecer tarifas para aquellas personas o actividades que hagan uso de áreas públicas en el municipio. En ese sentido, la norma busca organizar y controlar parte de vendedores informales, publicidad exterior, eventos temporales y demás actividades económicas que se desarrollen en calles, andenes, parques y zonas comunes. Además, el decreto establece mecanismos de inspección, vigilancia y sanción para quienes ocupen estos espacios sin autorización o incumplan las obligaciones económicas derivadas de su uso. El decreto busca establecer un equilibrio entre el aprovechamiento económico y la protección del derecho colectivo de los ciudadanos a transitar libremente y disfrutar de áreas comunes seguras y organizadas. En consecuencia, el decreto no solamente tiene una finalidad tributaria o económica, sino también urbanística, social y administrativa.

Que de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 82 de la Constitución Política de Colombia es deber del Estado velar por la protección de la integridad y por su destinación al uso

común, el cual prevalece sobre el interés particular. En el cumplimiento de la función pública del urbanismo. Los municipios y distritos deben dar prelación a la planeación, construcción, mantenimiento y protección del espacio público sobre los demás usos del suelo.

La ley 9 de 1989

En su artículo 5 define el espacio público como el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses individuales de los habitantes.

De acuerdo con lo dispuesto por la ley 9 de 1989, es competencia de los Alcaldes:

1) Velar porque se respete el Espacio Público y su destinación al uso común. 2) Presentar oportunamente al Concejo los proyectos de acuerdo sobre planes y programas de desarrollo económico y social, obras públicas, presupuesto anual de rentas y gastos y los demás que estime convenientes para la buena marcha del municipio. (p, 8).

Que el Decreto Nacional 1504 de 1998, consagra en su Artículo 18...” Los municipios y distritos podrán contratar con entidades privadas la administración, mantenimiento y el aprovechamiento económico para el municipio o distrito del espacio público, sin que impida a la ciudadanía su goce, disfrute visual y libre tránsito.” A su vez, el Artículo 19. señala “En el caso de áreas públicas de uso activo o pasivo, en especial parques, plazas y plazoletas, los municipios y distritos podrán autorizar su uso por parte de entidades privadas para usos compatibles con la condición del espacio mediante contratos. En ningún caso estos contratos generarán derechos reales para las entidades privadas y deberán dar estricto cumplimiento a la prevalencia del interés general sobre el particular”.

Que el Artículo 25 del decreto 1504 de 1998 establece: "Para el caso de parques y zonas verdes del nivel local o de barrio que tengan carácter de bienes de uso público la entidad competente de su manejo administrativo, podrá encargar a organizaciones particulares sin ánimo de lucro y que representen los intereses del barrio o localidad la administración, mantenimiento, dotación y siempre y cuando garanticen el acceso al mismo de la población, en especial la permanente de su área de influencia".

Que, en cumplimiento de las competencias de las diferentes autoridades locales, se debe promover al interior de estas, la reglamentación que brinde las herramientas para generar ingresos por medio del usufructo de terceros del espacio público.

Que el Decreto 135 de 2001 asignó al Instituto de Desarrollo Urbano y Rural de Yopal, las funciones de: Adelantar los estudios, posteriores reglamentaciones y gestiones legales tendientes a dotar al municipio de la infraestructura de espacio público, amueblamiento urbano, cesiones, sistema de parques y zonas verdes y demás elementos de conservación y manejo del espacio público de Yopal. Administrar las áreas del municipio de Yopal que sean señaladas como pertenecientes, el patrimonio inmobiliario y las áreas de cesión obligatoria para vías, zonas verdes y servicios comunales. Coordinar, estudiar y en casos especiales expedir permisos para la utilización temporal.

Que el Concejo Municipal de Yopal mediante Acuerdo Municipal 013 de 2004 expidió el Código de Rentas para El Municipio de Yopal y estableció en sus artículos 102-105, 183, 186, 188, 194, 244, 245 las tarifas a cobrar por ocupación del espacio público.

Que dicho Acuerdo fue modificado parcialmente mediante el Acuerdo Municipal 04 de 2005, estableciendo una nueva base gravable y tarifa para el impuesto de la publicidad exterior visual.

Que el Acuerdo Municipal 03 de 2006, modificó los artículos 245 y 246 del código de rentas del Municipio de Yopal en lo pertinente con mesas, parasoles, otros elementos y actividades, así como la licencia de excavación en el espacio público.

Que el Acuerdo Municipal No. 03 de 2006 en su artículo PRIMERO modificó el artículo 245 del Estatuto de Rentas del Municipio (Acuerdo 013 de 2004)

Facultando al IDURY para reglamentar todas las actividades ejercidas en el espacio público, para lo cual dispuso que la tarifa aplicable deberá enmarcarse en la ecuación aritmética de las bases gravables establecidas.

Que el Acuerdo Municipal 002 de 2009 adicionó al artículo 246 del Acuerdo 013 de 2004, el cual trata sobre las afectaciones del espacio público con roturas de vías.

Que mediante acuerdo N° 013 de fecha 09 de Diciembre de 2012, se expidió el estatuto de rentas del Municipio de Yopal, a través del cual se reglamentan los impuestos de avisos, tableros e impuesto a la publicidad exterior visual.

Que el artículo 393 del acuerdo N° 013 de 2012 "Por medio de cual se expide el estatuto de rentas en el Municipio de Yopal" define los precios públicos y faculta al instituto de Desarrollo Urbano y Rural de Yopal cuyos valores serán reglamentados por el Alcalde Municipal.

Ley 1801 del 29 Julio de 2016 Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana.

"Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana". Las disposiciones previstas en este Código son de carácter preventivo y buscan establecer las condiciones para la convivencia en el territorio nacional al propiciar el cumplimiento de los deberes y obligaciones de las personas naturales y jurídicas, así como determinar el ejercicio del

poder, la función y la actividad de Policía, de conformidad con la Constitución Política y el ordenamiento jurídico vigente.

Artículo 139. Establece que el espacio público está conformado por bienes públicos y privados destinados al uso colectivo de la comunidad, donde prevalece el interés general sobre el interés particular, cuyo objetivo principal es satisfacer necesidades comunes que prevalecen sobre los intereses individuales. La norma señala que hacen parte del espacio público las calles, andenes, parques, plazas, zonas verdes, ciclorrutas, vías vehiculares y peatonales, humedales, de servicios públicos y demás áreas destinadas al disfrute y utilización de todos los ciudadanos. De igual manera, el artículo reconoce que algunos elementos de propiedad privada pueden tener destinación pública cuando cumplen funciones de circulación, acceso o convivencia ciudadana.

Artículo 140. Establece los comportamientos que se consideran contrarios al cuidado, protección e integridad, con el fin de garantizar su adecuado uso, conservación y disfrute por parte de toda la comunidad. Prohíbe acciones prohibidas que afectan la adecuada utilización. Entre estas conductas se encuentran la ocupación ilegal, la realización de construcciones sin autorización, el daño al mobiliario urbano, el deterioro de parques y zonas verdes, la alteración de señales de tránsito y la obstrucción de la movilidad peatonal y vehicular. Asimismo, determina que quienes incumplan estas disposiciones podrán recibir medidas correctivas como multas, reparación de daños, remoción o destrucción de bienes, participación en actividades pedagógicas o decomisos, dependiendo de la gravedad de la conducta. De igual manera, el artículo reconoce excepciones legales, como la ocupación temporal por parte de empresas de servicios públicos para labores autorizadas. En términos generales, esta norma

busca proteger como un bien colectivo, promover la convivencia y garantizar condiciones adecuadas de movilidad, seguridad, salubridad y respeto por los bienes de uso común.

Artículo 141. Establece el derecho preferente de circulación de peatones y ciclistas en las zonas diseñadas para ellos, otorgándoles prelación frente a otros vehículos, salvo en vías férreas, autopistas y vías arterias, conforme a lo señalado en la Ley 769 de 2002. Asimismo, señala que tanto peatones como ciclistas deben respetar las señales de tránsito y dispone que las autoridades promuevan sistemas de movilidad multimodal que prioricen el interés general, la seguridad vial y la protección del medio ambiente. Igualmente, obliga a los conductores de vehículos a respetar especialmente a los ciclistas, evitando obstaculizar su movilidad y dándoles prioridad en cruces viales.

Artículo 142. establece que los alcaldes municipales y distritales deben fomentar el uso de medios alternativos de transporte mediante la creación de ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas, con el propósito de mejorar la movilidad urbana y rural y ofrecer alternativas sostenibles y seguras para el desplazamiento de los ciudadanos. En conjunto, estos artículos buscan fortalecer la movilidad sostenible, proteger a los actores más vulnerables de las vías y promover un uso más organizado, seguro y ambientalmente responsable.

4.3 Principales actores en el uso del espacio público en Yopal

En el desarrollo de la investigación se identificaron diferentes actores sociales, económicos e institucionales que interactúan constantemente en la Carrera 20 entre calles 10 y 15 de Yopal. Entre ellos se encuentran los vendedores informales, quienes ocupan andenes, esquinas y zonas peatonales mediante ventas ambulantes y estacionarias de alimentos, frutas, ropa, accesorios y otros productos. La presencia de estas actividades se relaciona principalmente con necesidades económicas, desempleo, falta de oportunidades laborales y búsqueda de sustento familiar. También se encuentran los comerciantes formales y propietarios de establecimientos, quienes en algunos casos utilizan parte del espacio público para exhibir mercancías, ubicar avisos, mesas, sillas o estacionar vehículos, afectando la movilidad peatonal y el libre tránsito sobre los andenes. Por otro lado, se identifican peatones, conductores y actores viales que diariamente utilizan este corredor para desplazarse, realizar compras o acceder a diferentes servicios. Dentro de los actores institucionales se encuentran la Alcaldía de Yopal, la Secretaría de Tránsito, la Policía Nacional, INDEV, la Secretaría de Gobierno y la Personería Municipal, entidades encargadas del control y regulación del espacio público. Durante los últimos años se evidenció poca presencia institucional frente a esta problemática; sin embargo, actualmente se proyectan jornadas de sensibilización, control y caracterización socioeconómica de vendedores formales e informales con el propósito de mejorar la movilidad y garantizar el cumplimiento de la normatividad urbana.

4.4 Evaluar el impacto social de la ocupación del espacio público

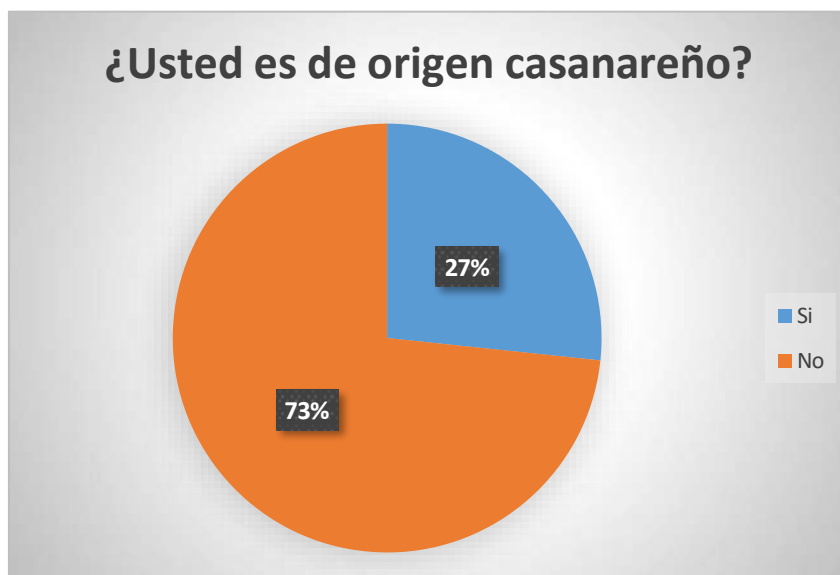
La ocupación en este sector ha generado afectaciones sobre la movilidad y el uso adecuado de los andenes y zonas peatonales. Las principales afectaciones recaen sobre adultos mayores, niños, personas con discapacidad y ciudadanos con movilidad reducida. Estas condiciones dificultan la accesibilidad y aumentan riesgos de accidentes y problemas de movilidad dentro del sector. También se evidencian problemas de congestión vehicular y desorden urbano debido a la ocupación constante. El alto flujo de personas, vehículos y actividades comerciales genera dificultades para la circulación y afecta la organización del sector. En el aspecto social existen tensiones entre comerciantes formales, vendedores informales y autoridades municipales. Algunos comerciantes consideran que las ventas ambulantes afectan sus negocios. Los vendedores informales manifiestan que trabajan en una zona común por necesidad económica y falta de oportunidades laborales. En el componente ambiental se identificaron problemas relacionados con contaminación, acumulación de residuos, ruido y exposición permanente al tráfico vehicular. Los vendedores también manifestaron afectaciones relacionadas con el clima, el calor, la lluvia y las condiciones del lugar donde trabajan diariamente. La investigación evidencia que esta problemática no solamente afecta la movilidad y el orden urbano. También refleja necesidades económicas, dificultades sociales y debilidades en los procesos de control y organización del espacio público dentro de la ciudad.

4.5 Resultados

Encuesta a Vendedores Informales

Figura 1.

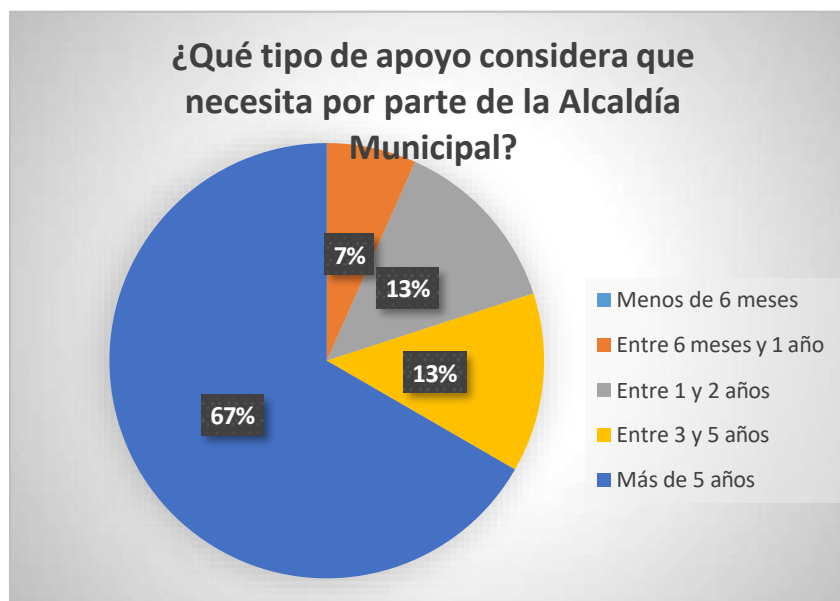
1. ¿Usted es de origen casanareño?



Nota: Elaboración propia

Figura 2.

2. ¿Hace cuánto tiempo está usted en este lugar?



Nota: Elaboración propia

Figura 3.

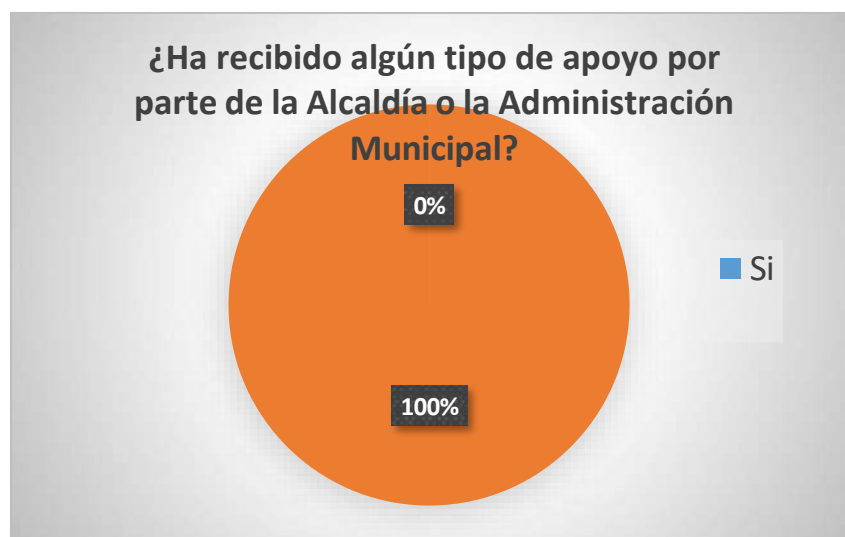
3. ¿Qué tipo de apoyo considera que necesita por parte de la Alcaldía Municipal? *(puede marcar varias)*



Nota: Elaboración propia

Figura 4.

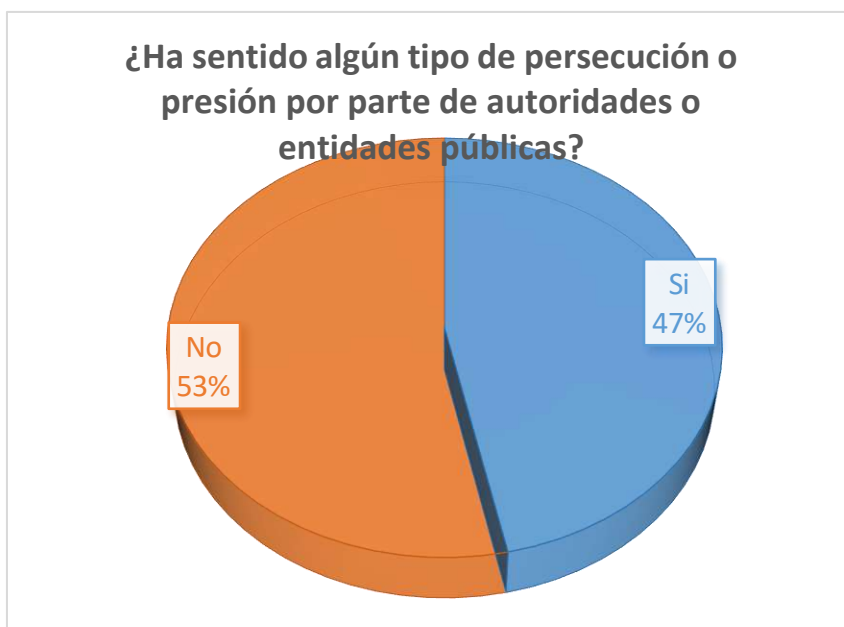
4. ¿Ha recibido algún tipo de apoyo por parte de la Alcaldía o la Administración Municipal?



Nota: Elaboración propia

Figura 5.

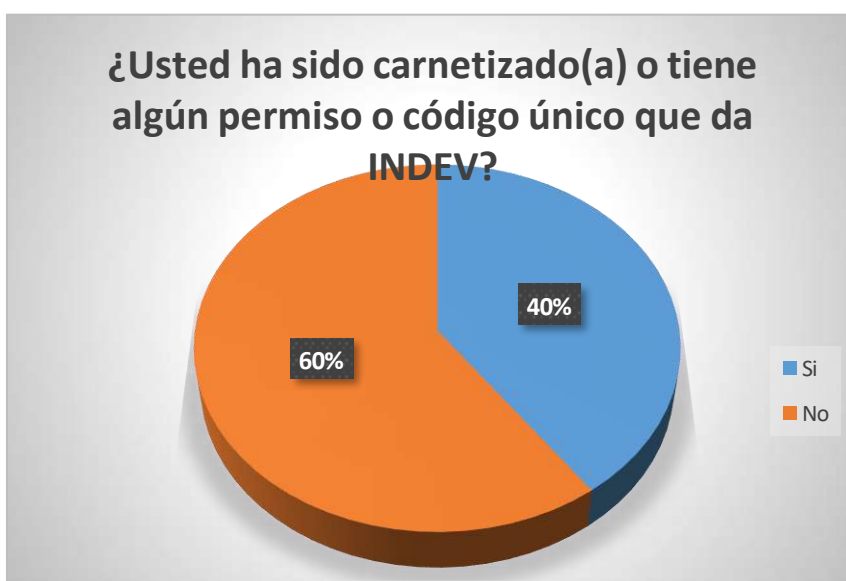
5. ¿Ha sentido algún tipo de persecución o presión por parte de autoridades o entidades públicas?



Nota: Elaboración propia

Figura 6.

6. ¿Usted ha sido carnetizado(a) o tiene algún permiso o código único que da INDEV?



Nota: Elaboración propia

Figura 7.

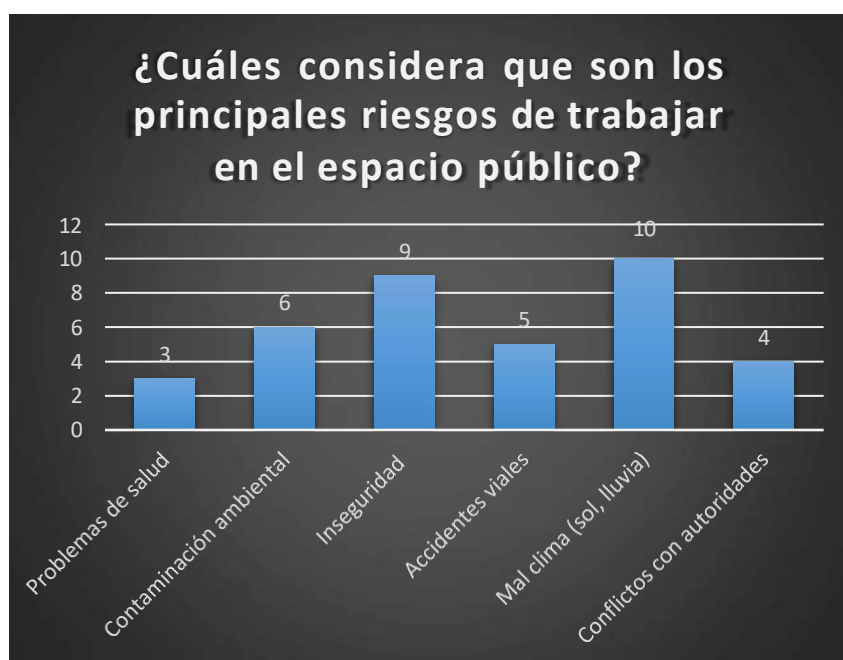
7. Si tuviera la oportunidad de realizar otra actividad que le genere ingresos, ¿estaría dispuesto(a) a aceptarla?



Nota: Elaboración propia

Figura 8.

8. ¿Cuáles considera que son los principales riesgos de trabajar en el espacio público?
(puede marcar varias)



Nota: Elaboración propia

Figura 9.

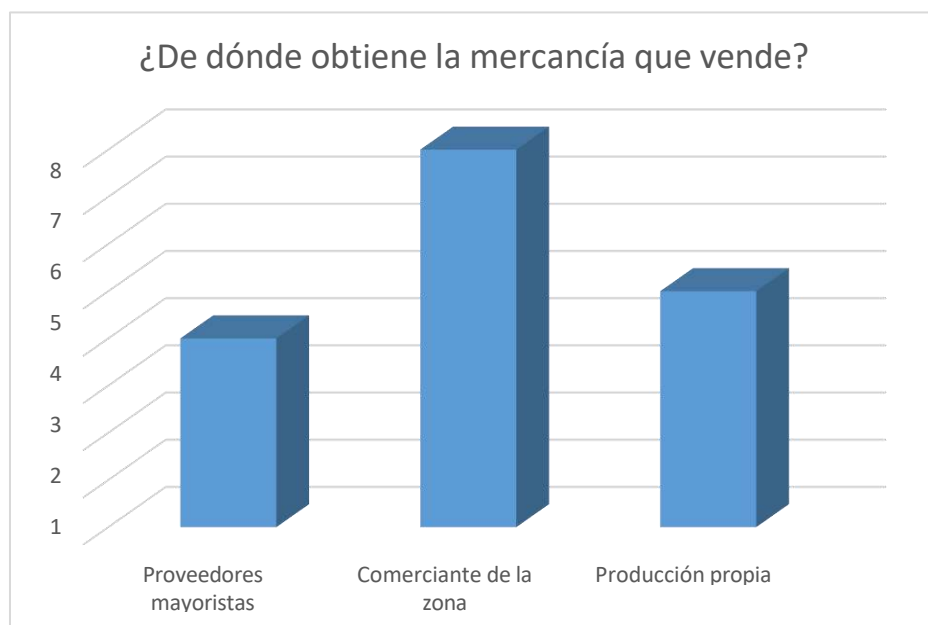
9. ¿Cuenta con algún tipo de afiliación a seguridad social?



Nota: Elaboración propia

Figura 10.

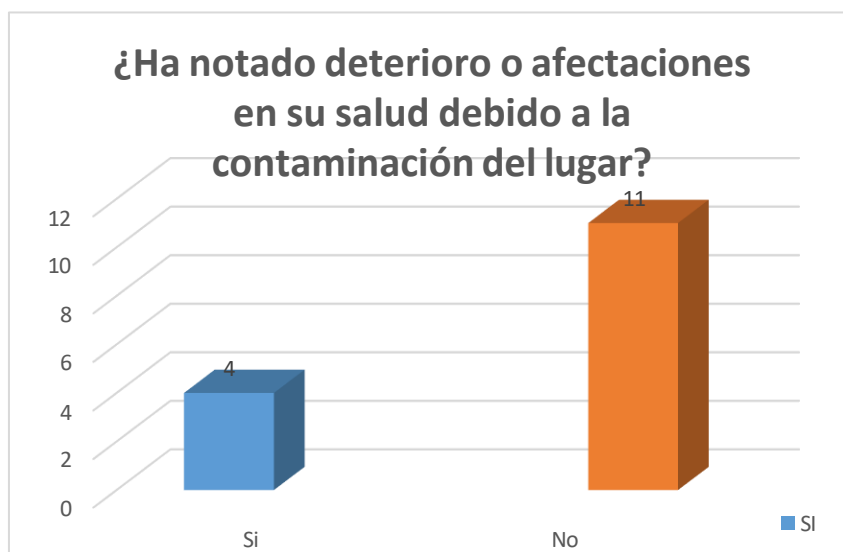
10. ¿De dónde obtiene la mercancía que vende?



Nota: Elaboración propia

Figura 11.

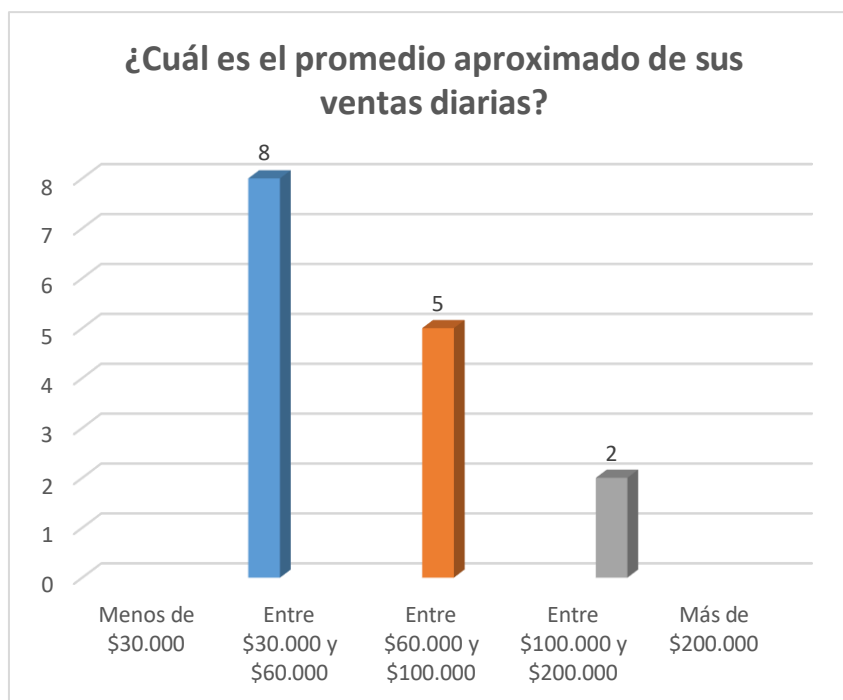
11. ¿Ha notado deterioro o afectaciones en su salud debido a la contaminación del lugar?



Nota: Elaboración propia

Figura 12.

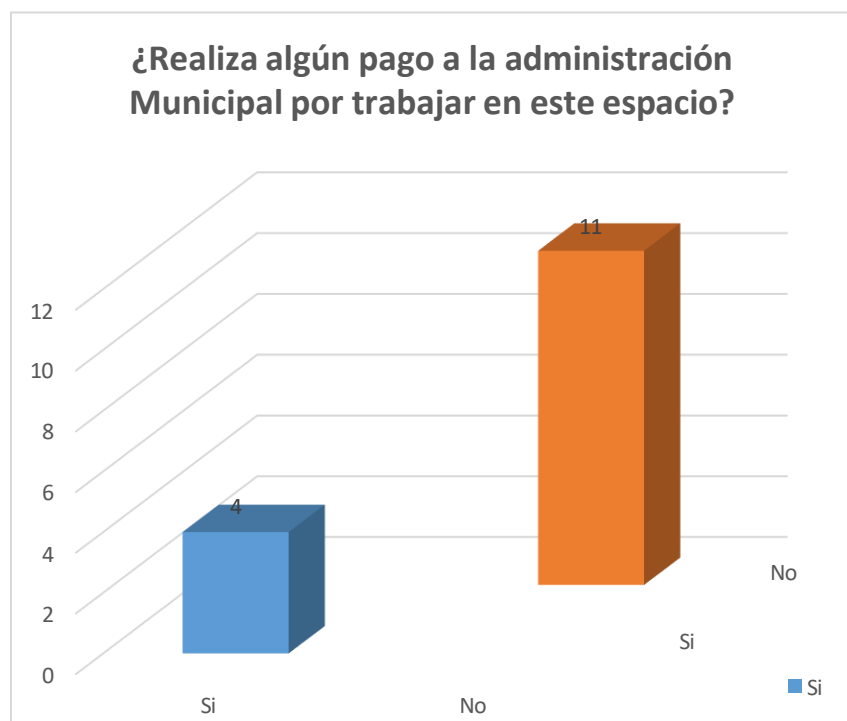
12. ¿Cuál es el promedio aproximado de sus ventas diarias?



Nota: Elaboración propia

Figura 13.

13. ¿Realiza algún pago a la administración Municipal por trabajar en este espacio?



Nota: Elaboración propia

Figura 14.

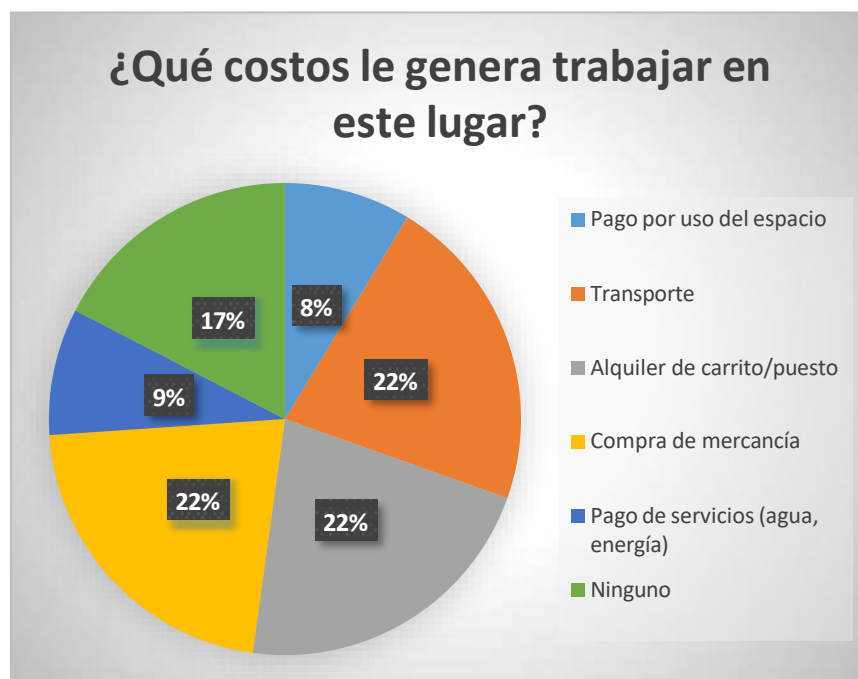
14. ¿Cuál es su horario habitual de trabajo?



Nota: Elaboración propia

Figura 15.

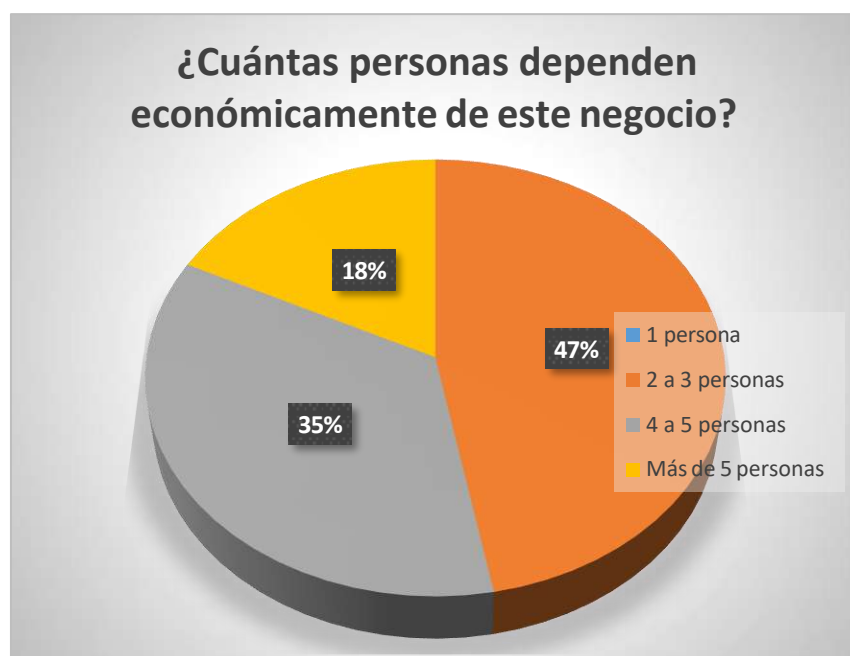
15. ¿Qué costos le genera trabajar en este lugar? *(puede marcar varias)*



Nota: Elaboración propia

Figura 16.

16. ¿Cuántas personas dependen económicamente de este negocio?



Nota: Elaboración propia

Figura 17.

17. ¿Por qué cree usted que las personas compran en la calle? *(puede marcar varias)*

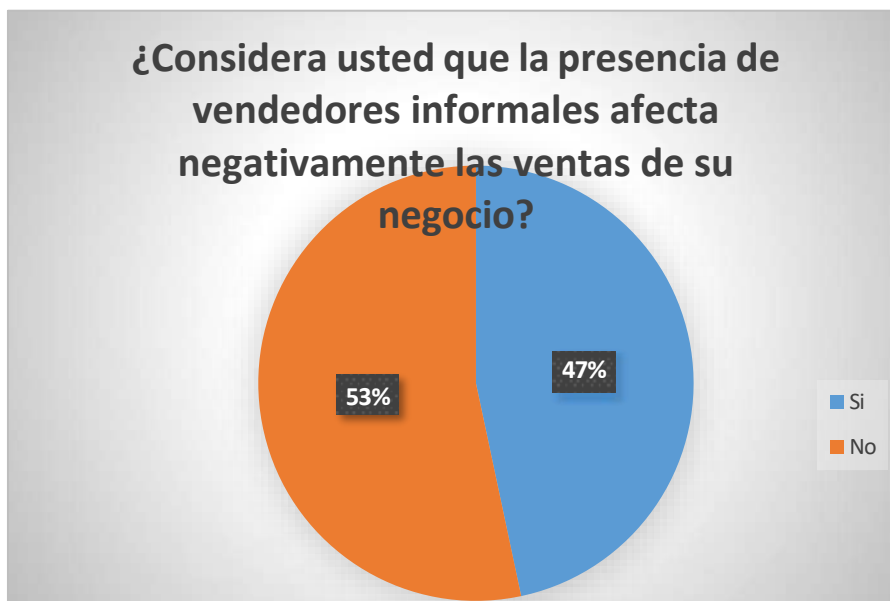


Nota: Elaboración propia

Encuesta a Comerciantes

Figura 18.

1. ¿Considera usted que la presencia de vendedores informales afecta negativamente las ventas de su negocio?



Nota: Elaboración propia

Figura 19.

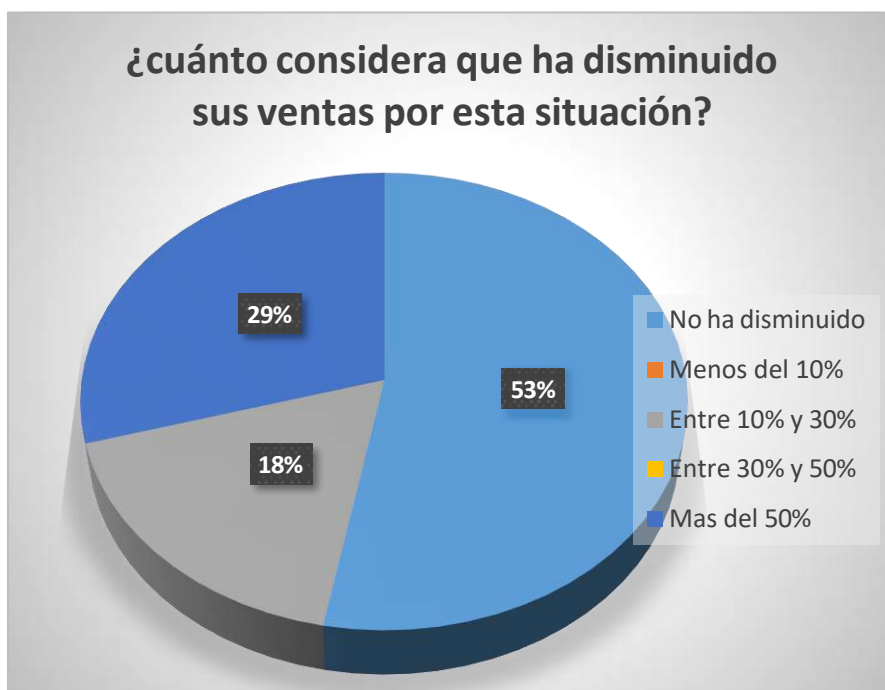
2. ¿En qué nivel considera que esta situación afecta su negocio?



Nota: Elaboración propia

Figura 20.

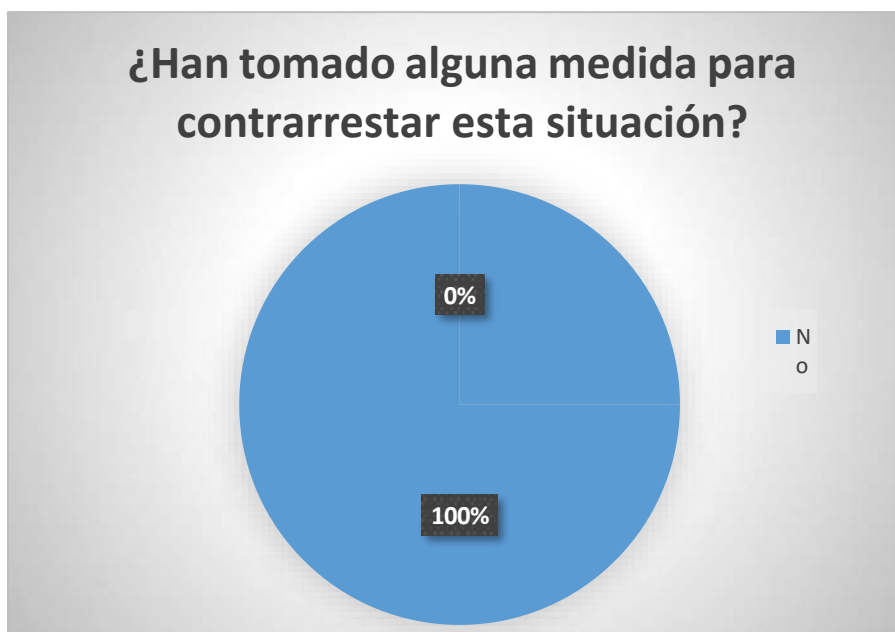
3. ¿cuánto considera que ha disminuido sus ventas por esta situación?



Nota: Elaboración propia

Figura 21.

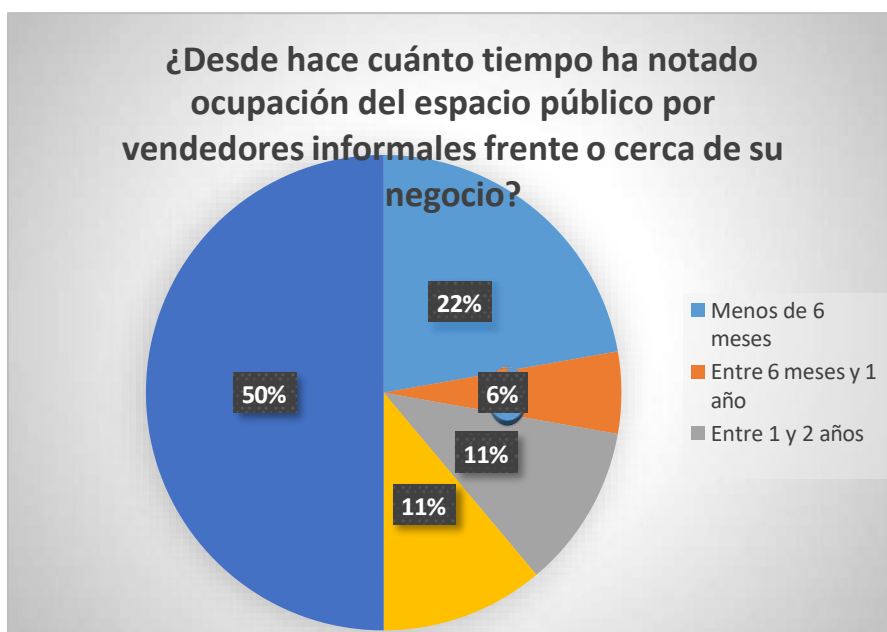
4. ¿Han tomado alguna medida para contrarrestar esta situación?



Nota: Elaboración propia

Figura 22.

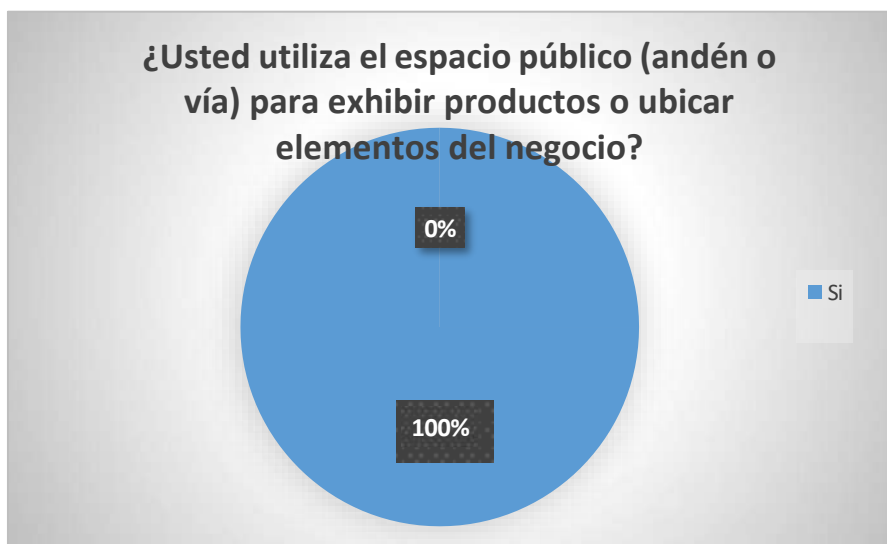
5. ¿Desde hace cuánto tiempo ha notado ocupación del espacio público por vendedores informales frente o cerca de su negocio?



Nota: Elaboración propia

Figura 23.

6. ¿Usted utiliza el espacio público (andén o vía) para exhibir productos o ubicar elementos del negocio?



Nota: Elaboración propia

Figura 24.

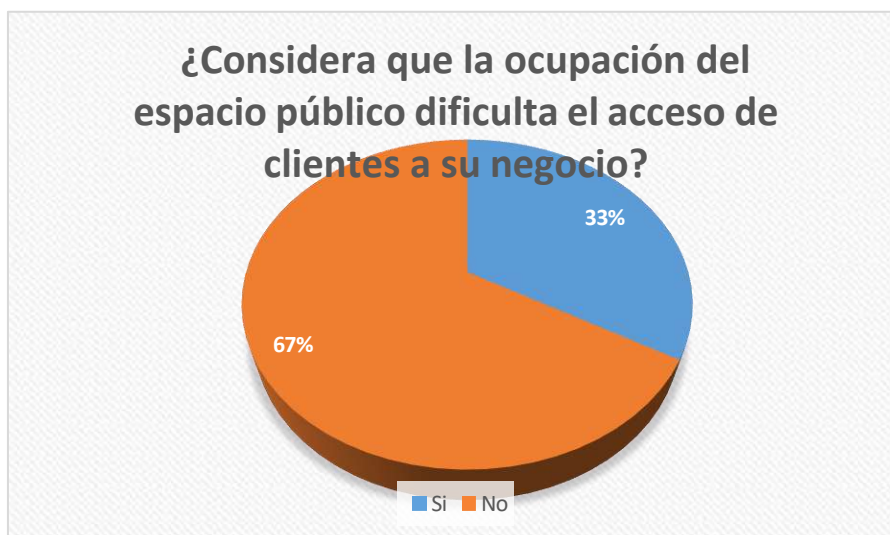
7. ¿por qué utiliza el espacio público teniendo un local propio? *(puede marcar varias)*



Nota: Elaboración propia

Figura 25.

8. ¿Considera que la ocupación del espacio público dificulta el acceso de clientes a su negocio?



Nota: Elaboración propia

Figura 26.

9. ¿Ha recibido visitas o controles por parte de la Alcaldía, Policía o el INDEV?



Nota: Elaboración propia

Figura 27.

10. ¿Considera que existe competencia desleal por parte de vendedores informales?



Nota: Elaboración propia

4.6 Análisis de encuestas y trabajo de campo

1. ¿Usted es de origen casanareño?

Los resultados evidencian que la mayoría de los vendedores informales encuestados no son de origen casanareño, representando el 73 % de la población consultada, mientras que solo el 27 % manifestó haber nacido en el departamento. Esto permite observar que el comercio informal en este sector de Yopal también está relacionado con procesos migratorios y búsqueda de oportunidades económicas. Muchas personas llegan al municipio atraídas por el crecimiento urbano y comercial de la ciudad, encontrando en las ventas informales una alternativa de sustento económico ante las dificultades de acceder a un empleo formal.

2. ¿Hace cuánto tiempo está usted en este lugar?

La encuesta muestra que la mayoría de los vendedores llevan varios años trabajando en este sector, destacándose principalmente quienes tienen entre 3 y 5 años en el lugar. Esto refleja que la ocupación del espacio público no es una situación temporal, sino una dinámica que se ha mantenido de manera constante en el tiempo. La permanencia prolongada de los vendedores evidencia que este tipo de actividad se ha convertido en una fuente estable de ingresos para muchas familias y, al mismo tiempo, en una problemática urbana persistente para la ciudad.

3. ¿Qué tipo de apoyo considera que necesita por parte de la Alcaldía Municipal?

Los vendedores informales consideran que requieren principalmente apoyo relacionado con acceso a empleo formal, reubicación en lugares adecuados, apoyo económico y acceso a créditos o capacitaciones. Esto demuestra que gran parte de esta población reconoce la necesidad de mejorar sus condiciones laborales y económicas. Además, algunos manifiestan simplemente querer que les permitan trabajar, lo que evidencia una percepción de falta de acompañamiento institucional y la necesidad de políticas públicas más incluyentes frente al comercio informal.

4. ¿Ha recibido algún tipo de apoyo por parte de la Alcaldía o la Administración Municipal?

El 100 % de los encuestados manifestó no haber recibido ningún tipo de apoyo por parte de la Alcaldía o la Administración Municipal. Este resultado refleja una débil presencia institucional frente a las necesidades de esta población. La ausencia de programas de acompañamiento, capacitación o alternativas laborales puede contribuir a que la informalidad continúe creciendo y se mantenga como una de las principales formas de sustento económico en el sector.

5. ¿Ha sentido algún tipo de persecución o presión por parte de autoridades o entidades públicas?

Los resultados muestran una división cercana entre quienes afirman haber sentido presión o persecución y quienes no. Sin embargo, el 47 % que manifestó sentirse presionado evidencia tensiones entre las autoridades y los vendedores informales debido al control del espacio público. Esta situación refleja los conflictos existentes entre la necesidad de garantizar el orden urbano y el derecho al trabajo de quienes dependen económicamente de esta actividad.

6. ¿Usted ha sido carnetizado(a) o tiene algún permiso o código único que da INDEV?

La mayoría de los vendedores informales encuestados no cuentan con carnetización o permisos otorgados por INDEV. Esto evidencia que gran parte de esta actividad económica se desarrolla sin procesos formales de regulación o control administrativo. La falta de identificación institucional dificulta el seguimiento, la organización y la implementación de estrategias que permitan regular el uso adecuado del espacio público.

7. Si tuviera la oportunidad de realizar otra actividad que le genere ingresos, ¿estaría dispuesto(a) a aceptarla?

El 67 % de los encuestados afirmó que sí estaría dispuesto a realizar otra actividad económica si tuviera la oportunidad. Esto permite comprender que muchas personas no permanecen en la informalidad por elección, sino por necesidad económica y falta de oportunidades laborales. El resultado también evidencia que podrían existir posibilidades de transición hacia actividades formales si se generaran programas de empleo, capacitación o emprendimiento.

8. ¿Cuáles considera que son los principales riesgos de trabajar en el espacio público?

Los principales riesgos identificados por los vendedores fueron el mal clima, la inseguridad y la contaminación ambiental. Esto demuestra que trabajar en el espacio público implica enfrentar constantemente condiciones físicas y sociales complejas que afectan la calidad de vida y bienestar de esta población. Además, los accidentes viales y los conflictos con autoridades reflejan los riesgos derivados de la ocupación de zonas con alta circulación vehicular y peatonal.

9. ¿Cuenta con algún tipo de afiliación a seguridad social?

La mayoría de los vendedores informales manifestó no contar con ningún tipo de afiliación a seguridad social. Aunque algunos cuentan con acceso a salud mediante EPS, ninguno reportó afiliación a pensión o ARL. Este resultado evidencia condiciones de vulnerabilidad laboral y social, ya que estas personas desarrollan sus actividades sin garantías de protección frente a accidentes, enfermedades o estabilidad económica futura.

10. ¿De dónde obtiene la mercancía que vende?

Los resultados muestran que gran parte de los vendedores obtiene su mercancía mediante proveedores mayoristas y comerciantes de la zona. Esto refleja que el comercio informal también hace parte de una dinámica económica más amplia dentro de la ciudad, donde existen relaciones comerciales y cadenas de abastecimiento que permiten sostener estas actividades económicas diariamente.

11. ¿Ha notado deterioro o afectaciones en su salud debido a la contaminación del lugar?

La mayoría de los encuestados manifestó no haber notado afectaciones en su salud debido a la contaminación del sector. Sin embargo, una parte importante sí reconoce consecuencias relacionadas con el entorno donde trabajan diariamente. Esto permite identificar que, aunque algunas personas normalizan las condiciones ambientales del lugar, existen factores de contaminación y exposición que pueden generar impactos progresivos sobre la salud.

12. ¿Cuál es el promedio aproximado de sus ventas diarias?

Los resultados muestran que la mayoría de los vendedores obtiene ingresos diarios inferiores a los \$60.000, especialmente entre quienes ganan menos de \$30.000 diarios. Esto evidencia que muchas familias dependen de ingresos económicos bajos e inestables, lo que explica en parte la permanencia de las ventas informales como mecanismo de supervivencia económica dentro del espacio público.

13. ¿Realiza algún pago a la administración Municipal por trabajar en este espacio?

La mayoría de los encuestados manifestó no realizar pagos a la administración municipal por ocupar el espacio público. Esto refleja la existencia de actividades económicas informales que funcionan por fuera de mecanismos tributarios o de regulación oficial. También evidencia

dificultades en los procesos de control y organización del uso del espacio público por parte de las autoridades competentes.

14. ¿Cuál es su horario habitual de trabajo?

La mayoría de los vendedores trabaja durante todo el día, lo que evidencia largas jornadas laborales para garantizar ingresos económicos suficientes. Esto demuestra el nivel de dependencia económica que tienen muchas personas frente a esta actividad y las difíciles condiciones laborales asociadas al comercio informal.

15. ¿Qué costos le genera trabajar en este lugar?

Entre los principales costos identificados se encuentran la compra de mercancía, el transporte y el alquiler de carritos o puestos de trabajo. Esto demuestra que, aunque la actividad informal no implica los mismos gastos de un negocio formal, sí requiere inversiones y costos permanentes para poder mantenerse diariamente en funcionamiento.

16. ¿Cuántas personas dependen económicamente de este negocio?

Los resultados muestran que en la mayoría de los casos entre una y tres personas dependen económicamente de estas actividades. Esto evidencia que el comercio informal no solo representa una fuente de sustento individual, sino también familiar, convirtiéndose en un medio importante para garantizar ingresos y subsistencia en muchos hogares.

17. ¿Por qué cree usted que las personas compran en la calle?

La principal razón señalada por los vendedores es la cercanía de los productos con los lugares de trabajo o vivienda de las personas. También destacan los precios más bajos y el apoyo hacia quienes trabajan informalmente. Esto demuestra que el comercio informal responde a necesidades de accesibilidad, economía y facilidad para los consumidores, lo que contribuye a su permanencia.

4.7 Discusión de los hallazgos de la investigación

El análisis desarrollado en la presente investigación permite comprender que la problemática del uso y ocupación en la Carrera 20 entre calles 10 y 15 del municipio de Yopal no puede interpretarse únicamente desde una mirada normativa o de control urbano, sino como una situación compleja donde convergen factores sociales, económicos, culturales, institucionales y territoriales. En este sentido, las teorías abordadas en el marco teórico permiten interpretar las dinámicas observadas en campo y los resultados obtenidos mediante las encuestas realizadas a vendedores informales y comerciantes del sector. Desde la perspectiva planteada por Jordi Borja y Manuel Castells, se convierte en un escenario donde las transformaciones urbanas generan tensiones entre las dinámicas económicas, la movilidad y el derecho a la ciudad. Precisamente, en Yopal se evidencia cómo el crecimiento urbano y comercial ha producido una ocupación progresiva de andenes y zonas peatonales, afectando directamente la movilidad de los transeúntes y debilitando la organización del espacio urbano. La presencia constante de ventas informales, vehículos estacionados y obstáculos sobre los andenes refleja una ciudad en desorden que aún presenta dificultades para consolidar procesos eficientes de planificación y control territorial. Asimismo, los planteamientos de Jan Gehl permiten interpretar que la ciudad debe diseñarse desde la experiencia humana y peatonal. Pero, los resultados obtenidos muestran que gran parte de los vendedores informales trabajan en condiciones poco adecuadas, expuestos al clima, la contaminación, la inseguridad y los riesgos viales. Esto evidencia que más allá de cumplir funciones de tránsito, se ha convertido en un lugar de supervivencia económica donde muchas personas desarrollan largas jornadas laborales bajo condiciones de vulnerabilidad social. Los hallazgos también permiten relacionar la investigación con las reflexiones de Dangond et al. y Morales, quienes conciben la movilidad como un derecho humano y una condición esencial

para la inclusión social. En el sector estudiado se identifican dificultades de accesibilidad y movilidad peatonal generadas por la ocupación parcial de andenes, la presencia de estructuras improvisadas y la reducción de circulación segura. Estas condiciones afectan principalmente a personas adultas mayores, niños, mujeres embarazadas y ciudadanos con discapacidad, quienes encuentran mayores barreras para desplazarse libremente. De igual manera, la investigación confirma los planteamientos de Guadarrama y Pichardo como un escenario de disputa entre actores formales e informales. Los resultados de las encuestas muestran que algunos comerciantes consideran que las ventas informales afectan negativamente sus negocios, mientras que los vendedores ambulantes manifiestan que trabajan en el espacio público debido a la falta de oportunidades laborales y económicas. Esta situación demuestra tensiones permanentes entre el derecho al trabajo y el derecho colectivo convirtiéndose en uno de los principales desafíos para la administración municipal. En términos sociales, la investigación evidencia que gran parte de los vendedores informales no son de origen casanareño, lo que permite identificar procesos migratorios asociados a la búsqueda de oportunidades económicas en Yopal. Además, la mayoría lleva varios años desarrollando esta actividad, lo que demuestra que la informalidad no es una situación temporal, sino una realidad económica consolidada en el municipio. Esto también permite comprender que el fenómeno no puede abordarse únicamente mediante medidas sancionatorias, ya que detrás de la ocupación del espacio público existen necesidades económicas, familiares y sociales. Los resultados muestran igualmente una limitada presencia institucional frente a esta problemática. El hecho de que la totalidad de los vendedores encuestados afirme no haber recibido apoyo de la administración municipal evidencia debilidades en las políticas públicas orientadas a procesos de formalización, reubicación, capacitación o generación de empleo. Aunque existen múltiples normas nacionales y municipales

relacionadas con el control y regulación, en la práctica persisten dificultades para garantizar soluciones. Desde el marco legal, la investigación demuestra que Colombia cuenta con una estructura normativa amplia para la protección del espacio público, sustentada en la Constitución Política de Colombia de 1991, la Ley 9 de 1989 y la Ley 1801 de 2016, entre otras disposiciones municipales. Estas normas reconocen las áreas de uso común como un bien colectivo cuyo interés general prevalece sobre el interés particular, además de establecer obligaciones para las autoridades municipales en materia de protección, organización y regulación. Empero, el trabajo de campo permite evidenciar que existe una diferencia significativa entre lo establecido normativamente y las dinámicas reales que se presentan en el territorio. En el caso de Yopal, acuerdos municipales y decretos expedidos desde finales de la década de 1980 han intentado regular la actividad de vendedores ambulantes y el uso del espacio público. Pese a todo, persisten las problemáticas relacionadas con ocupación de andenes, dificultades de movilidad peatonal y conflictos entre comerciantes demuestra que las medidas implementadas no han logrado resolver de manera definitiva esta situación. Esto significa la necesidad de fortalecer procesos de gestión urbana más integrales, participativos y adaptados a las realidades sociales y económicas de la población.

Otro aspecto relevante identificado en la investigación es la precariedad laboral existente dentro del comercio informal. La mayoría de los vendedores no cuenta con afiliación a seguridad social, pensión o ARL, además de percibir ingresos diarios relativamente bajos. Esto evidencia condiciones de vulnerabilidad económica y ausencia de garantías laborales básicas. Ahora bien, se observa que muchas familias dependen directamente de estas actividades económicas, convirtiendo las ventas informales en una estrategia de subsistencia frente a las limitadas oportunidades de empleo formal. Por otra parte, la percepción ciudadana frente a las ventas

ambulantes muestra una realidad ambivalente. Aunque algunos sectores consideran que afectan la movilidad y generan desorden urbano, muchas personas continúan comprando en la calle debido a la cercanía, facilidad de acceso y bajos costos de los productos. Esto demuestra que el comercio informal también responde a dinámicas de consumo urbano y necesidades cotidianas de la población. En síntesis, la investigación permite concluir que el uso del espacio público en el sector estudiado representa una problemática multidimensional donde confluyen informalidad económica, debilidades institucionales, conflictos de movilidad, tensiones sociales y procesos de transformación urbana. Más allá de una visión exclusivamente sancionatoria, el estudio evidencia la necesidad de construir estrategias integrales que articulen planificación urbana, inclusión social, generación de empleo, fortalecimiento institucional y cultura ciudadana, permitiendo avanzar hacia un modelo de ciudad más organizada, accesible, equitativa y humanizada para todos los actores que habitan y transitan el espacio público de Yopal.

.

4.8 Proponer recomendaciones para mejorar la gestión del espacio público.

Propuestas

Actualmente, la administración municipal adelanta procesos de organización y recuperación a partir de lo establecido por la Corte Constitucional en la Sentencia T-211. A raíz de esta decisión judicial se viene realizando un inventario de vendedores informales y un análisis socioeconómico con el fin de identificar cuáles personas realmente se encuentran en condición de vulnerabilidad y pueden permanecer en el espacio público bajo criterios de aprovechamiento económico y protección al mínimo vital. El propósito de este proceso es impulsar la formalización y regular el uso adecuado dentro del municipio. La caracterización ha permitido evidenciar diferentes inconsistencias relacionadas con personas que poseen varias viviendas, múltiples puestos estacionarios, establecimientos comerciales formales y trabajadores vinculados al Estado que también desarrollan actividades informales. También se identificaron casos de personas que emplean trabajadores sin garantizar seguridad social ni condiciones laborales adecuadas. Estas situaciones han dificultado los procesos de control y recuperación adelantados por las autoridades competentes. El municipio actualmente realiza procesos de restitución del frente a quienes no cumplen las condiciones establecidas por la sentencia y la normatividad vigente. Las medidas de protección se mantienen para personas con enfoque diferencial o en condición de vulnerabilidad, entre ellas madres o padres cabeza de hogar, víctimas del conflicto armado, población en pobreza extrema, población LGBTQ+, comunidades afro e indígenas y ciudadanos con necesidades económicas comprobadas mediante clasificación del SISBEN. Estas personas pueden continuar desarrollando actividades económicas, aunque deben realizar el pago correspondiente por aprovechamiento económico de Yopal. Paralelamente, la administración municipal adelanta estudios técnicos sobre áreas públicas y puntos críticos donde la ocupación

de vendedores informales afecta la movilidad peatonal, la visibilidad vehicular y la seguridad vial, especialmente en esquinas y cruces con alto riesgo de accidentalidad.

A partir de estos estudios se proyectan procesos de reubicación en espacios autorizados como plazas de mercado, parques comerciales y locales disponibles en diferentes sectores de la ciudad. Entre las alternativas planteadas se encuentran la Central de Abastos, en el centro comercial Unicentro Yopal, en la parte de afuera, locales del centro comercial La Herradura y locales de la decisión. Algunos vendedores aceptan estas opciones; otros manifiestan desacuerdo debido a los costos relacionados con arriendos, formalización, impuestos y obligaciones legales propias de un establecimiento comercial. La administración municipal también estudia la delimitación de espacios específicos en el parque la Herradura, El parque Santander, El parque la Estancia, parque las flores y en el Unicentro para ubicar puestos estacionarios mediante códigos únicos de identificación y áreas reguladas. El objetivo es evitar ocupación descontrolada de andenes y esquinas, garantizando mayor organización, movilidad y control del espacio público. La propuesta institucional no contempla actualmente la instalación de casetas o mobiliario urbano permanente. Los vendedores deberán utilizar espacios delimitados bajo las dimensiones permitidas por la normatividad municipal, la cual establece medidas máximas para los puestos estacionarios. Las autoridades señalan que muchos vendedores han extendido progresivamente sus espacios mediante el uso de sillas, polisombras, mesas y otros elementos que terminan afectando la circulación peatonal y el orden urbano. Por esta razón, el municipio busca fortalecer los controles, regular el aprovechamiento económico del espacio público y avanzar en procesos de organización que permitan equilibrar el derecho al trabajo con la movilidad y el uso adecuado de las zonas públicas.

Recomendaciones

1. Se recomienda que la Alcaldía Municipal de Yopal fortalezca las estrategias de planificación y gestión del espacio público mediante políticas integrales que articulen control urbano, inclusión social y generación de oportunidades económicas para la población que depende del comercio informal.
2. Es necesario implementar programas de capacitación, emprendimiento y formalización laboral dirigidos a vendedores informales, con el propósito de ofrecer alternativas de empleo digno y sostenible que permitan reducir progresivamente.
3. Se recomienda diseñar procesos de reubicación concertada para vendedores ambulantes en espacios organizados, adecuados y seguros, garantizando condiciones mínimas de infraestructura, accesibilidad y salubridad tanto para comerciantes como para ciudadanos.
4. La administración municipal debe fortalecer las acciones de control y seguimiento frente a la ocupación indebida de andenes, vías y zonas peatonales, priorizando la protección del derecho a la movilidad y accesibilidad de los transeúntes.
5. Resulta fundamental promover campañas permanentes de cultura ciudadana orientadas al respeto por el espacio público, la movilidad peatonal y la convivencia urbana, involucrando a comerciantes, vendedores informales y ciudadanía en general.
6. Se recomienda fortalecer los procesos de articulación institucional entre entidades como la Alcaldía, INDEV, Secretaría de Movilidad y Policía Nacional, con el fin de desarrollar estrategias coordinadas para la regulación.
7. Es importante que el municipio impulse proyectos de infraestructura urbana que mejoren las condiciones de accesibilidad y movilidad peatonal, especialmente mediante la

adecuación de andenes, señalización, zonas de tránsito seguro y espacios incluyentes para personas con discapacidad.

8. Se recomienda desarrollar estudios periódicos sobre movilidad urbana, comercio informal y uso, permitiendo actualizar diagnósticos y formular políticas públicas acordes con las transformaciones sociales y urbanas de la ciudad.

9. La administración municipal debe generar espacios de diálogo y concertación con vendedores informales y comerciantes formales, buscando construir soluciones participativas que reduzcan conflictos y permitan una mejor convivencia.

10. Finalmente, se recomienda que futuras investigaciones profundicen en el análisis de las dinámicas sociales, económicas y culturales asociadas al comercio informal y la movilidad urbana, contribuyendo al fortalecimiento de estrategias académicas y políticas orientadas al desarrollo urbano sostenible y humanizado.

Conclusiones

La investigación permitió evidenciar que el uso y ocupación en la Carrera 20 entre calles 10 y 15 del municipio de Yopal constituye una problemática urbana compleja que involucra factores sociales, económicos, institucionales y territoriales. La presencia constante de vendedores informales, la ocupación de andenes y las dificultades de movilidad peatonal reflejan una realidad que supera el simple incumplimiento normativo, mostrando profundas necesidades sociales asociadas al desempleo, la informalidad y la falta de oportunidades económicas. Se logró identificar que gran parte de los vendedores informales desarrollan esta actividad como mecanismo de subsistencia económica y no únicamente por decisión voluntaria. Los resultados muestran que muchas personas llevan varios años trabajando en el espacio público, dependen económicamente de estas actividades y presentan ingresos bajos e inestables. Esto demuestra que la informalidad se encuentra relacionada con condiciones estructurales de vulnerabilidad social y laboral.

La investigación evidenció que existe una relación directa entre la ocupación del espacio público y las dificultades de movilidad peatonal en el sector estudiado. La presencia de puestos de ventas, mercancías, vehículos estacionados y otros obstáculos reduce considerablemente las condiciones de accesibilidad y seguridad para los transeúntes, especialmente para adultos mayores, niños, personas con discapacidad y demás poblaciones vulnerables. Los hallazgos permitieron establecer que el municipio de Yopal cuenta con un amplio marco normativo orientado a la regulación y protección; sin embargo, persisten debilidades en los procesos de control, planificación urbana y aplicación efectiva de las normas. Aunque existen acuerdos municipales, decretos y leyes nacionales que buscan organizar el uso del espacio público, en la

práctica continúan presentándose problemáticas asociadas a la ocupación irregular y al desorden urbano.

Se identificó una limitada presencia institucional frente a las necesidades sociales y económicas de los vendedores informales. La mayoría de las personas encuestadas manifestó no haber recibido apoyo, acompañamiento o alternativas laborales por parte de la administración municipal. Esto evidencia la ausencia de políticas públicas integrales orientadas a procesos de formalización, capacitación, reubicación o generación de empleo digno. La investigación permitió comprender que el espacio público en Yopal se ha convertido en un escenario de disputa entre diferentes actores sociales. Mientras algunos comerciantes formales consideran que las ventas ambulantes afectan sus negocios y generan competencia desleal, los vendedores informales consideran que esta actividad representa su principal medio de sustento económico. Esta situación refleja tensiones permanentes entre el derecho al trabajo y el derecho colectivo al uso adecuado.

También se concluye que el comercio informal hace parte de las dinámicas económicas y sociales de la ciudad, debido a que muchos ciudadanos continúan adquiriendo productos en la calle por razones de cercanía, economía y facilidad de acceso. Esto demuestra que la informalidad no solamente responde a necesidades de quienes venden, sino también a prácticas de consumo urbano presentes dentro de la población. Los resultados permitieron evidenciar condiciones de precariedad laboral dentro del comercio informal, ya que gran parte de los vendedores no cuentan con afiliación a seguridad social, pensión o riesgos laborales. Además, muchos trabajan largas jornadas bajo exposición al sol, la lluvia, contaminación, inseguridad y riesgos viales, afectando su bienestar y calidad de vida.

Desde una perspectiva urbana y social, la investigación demuestra que la problemática en Yopal requiere soluciones integrales y no exclusivamente sancionatorias. El control institucional, por sí solo, no resuelve las causas estructurales de la informalidad, por lo que resulta necesario fortalecer estrategias relacionadas con empleo, inclusión social, cultura ciudadana, movilidad y planificación territorial. Finalmente, el estudio permitió reconocer que representa un elemento fundamental para la convivencia, la movilidad, la accesibilidad y la construcción de ciudadanía. Por tanto, garantizar su adecuado uso implica no solamente ejercer control sobre su ocupación, sino también promover políticas urbanas más humanas, organizadas e incluyentes que permitan equilibrar el bienestar colectivo con las necesidades sociales y económicas de la población.

Referencias Bibliográficas

Alcaldía de Yopal. (2025). *Secretaria de Movilidad Municipal*. Yopal, Casanare, Colombia.

Obtenido de <https://www.yopal-casanare.gov.co>

Alcaldía Municipal de Yopal. (2025). *Plan de Ordenamiento Territorial*. Yopal, Casanare, Colombia: Secretaria de Planeación Municipal.

Obtenido de <https://www.yopal-casanare.gov.co/buscar?q=planeación>

Borja, J., & Castells, M. (1998). *Local y global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Revista EURE, 24(73). Santiago, Chile.

doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611998007300008>

Borja, J., & Muxi, Z. (2000). *El espacio público: ciudad y ciudadanía*. Barcelona, España:

Electa. Obtenido de <https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718>

65682008000100011&script=sci_arttext

CONPES D.C. 36. (2023). *Política pública del peatón, en Bogotá: Primero del peatón 2023*

2035. Documento CONPES - Consejo de política Económica y Social del Distrito

Capital. Bogotá D.C., Colombia: Alcaldía Mayor de Bogotá. Obtenido de

https://www.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Noticias/2023/conpes_peaton_2023-2035.pdf

Cortes Acuña, C. (2012). *Representaciones espaciales de los habitantes de Yopal sobre el*

sistema de no-lugares de la movilidad: Implicaciones para la gestión urbana. 10(26),

121-138... 10(26), 121-138., Colombia. Obtenido de

https://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/8163/representaciones_Yopal_pre_til_26.pdf?sequence=1

- Crespo Sánchez, C. A. (2021). *El transeúnte y los procesos de socialización móvil*. En J. P. Bourzac, A. Narváez Tijerina & J. Rivera Borrayo (Coord.), *Movilidad, espacio y formas de exclusión en las ciudades*. 167-182. Ciudad Juárez, Mexico: Universidad Autónoma de Ciudad Juárez - El Colegio de la Frontera Norte. Obtenido de https://www.colef.mx/wp-content/uploads/2021/12/MOVILIDAD_ESPACIO_Y_FORMAS_DE_EXCLUSION.pdf
- Dangond, C., Jolly, J., Monteoliva, A., & F., R. (2011). *Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano*. Cuadernos de vivienda y urbanismo (8), 4, 188-215. Bogotá, Colombia: Revistas Universidad Javeriana. Obtenido de <https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cvyu/article/view/15951>
- Gehl, J. (2003/2020). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre edificios*. Danish Architectural Press, 2003. Copenhagen, Barcelona, Dinamarca: Reverté.
- Guadarrama, G. J., & Pichardo, P. (2021). *La apropiación y el uso del espacio público urbano. Los comunes en el parque urbano*. *Economía, Sociedad y Territorio*, 21(66), 331-362. doi: <https://doi.org/10.22136/est2021167857-85>
- Lange Valdes, C. (2011). *Dimensiones culturales de la movilidad urbana*. *Andamios*. 8(17), 45-63. Obtenido de <https://www.scielo.org.mx/pdf/andamios/v8n17/v8n17a3.pdf>
- Tizoc, V. (2025, 1 de agosto). *¿Qué es la movilidad peatonal y por qué es clave para las ciudades sostenibles?* Mapasin. Recuperado de <https://mapasin.org/blog/Que-es-la-movilidad-peatonal-y-por-que-es-clave-para-las-ciudades-sostenibles>
- González Saravia, A. (1888). *La administración pública*. Guatemala. <https://es.wikipedia.org/wiki/Accesibilidad>

Bogotá.gov.co. (2020, 1 de julio). *¿Qué es la cultura ciudadana en Bogotá?* Bogotá, Colombia.

Recuperado el [día mes año], de <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/que-es-la-cultura-ciudadana-en-bogota/>

Departamento Administrativo de la Función Pública. (2016). *Ley 1801 de 2016: Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana*. Gestor Normativo.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=80538>

Cruz Tabaco, M. R. (2025). *El espacio público urbano y la libre movilidad del transeúnte, una mirada desde la administración pública en Yopal, Casanare 2021-2024* [Tesis de

pregrado, Escuela Superior de Administración Pública]. Repositorio ESAP. [Repositorio](#)

[ESAP](#)

Anexos

Apéndice A. Fotografía encuestas.

Encuesta a Vendedores Informales sobre el uso del espacio público de la carrera 20 entre la 15 y la 10 del Municipio de Yopal.

La presente encuesta se realiza para la recolección de información sobre el uso del espacio público con fines académicos para la monografía para obtener el título de administrador público. Garantizando el derecho a la intimidad con el debido uso de la información confidencial recolectada, con fundamento de la Ley 1581 de 2012 "Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales".

Responsable: **Laritz Paola Agudelo Otavo**
 Estudiante: Escuela Superior de Administración Pública,
 Territorial Boyacá Casanare CETAP – Yopal

1. ¿Usted es de origen casanareño?
 Si ☐ No ☒

2. ¿Hace cuánto tiempo está usted en este lugar?
 Menos de 6 meses ☐
 Entre 6 meses y 1 año ☐
 Entre 1 y 2 años ☐
 Entre 3 y 5 años ☐
 Más de 5 años ☒

3. ¿Qué tipo de apoyo considera que necesita por parte de la Alcaldía Municipal? (puede marcar varias)

Apoyo económico	☐
Acceso a empleo formal	☒
Capacitación para emprendimiento	☐
Reubicación en un lugar adecuado	☐
Acceso a crédito o microcrédito	☐
Ninguno	☐
Otro:	☐

4. ¿Ha recibido algún tipo de apoyo por parte de la Alcaldía o la Administración Municipal?
 Si ☐ No ☒ Cuánto _____

Encuesta a Vendedores Informales sobre el uso del espacio público de la carrera 20 entre la 15 y la 10 del Municipio de Yopal.

La presente encuesta se realiza para la recolección de información sobre el uso del espacio público con fines académicos para la monografía para obtener el título de administrador público. Garantizando el derecho a la intimidad con el debido uso de la información confidencial recolectada, con fundamento de la Ley 1581 de 2012 "Por la cual se dictan disposiciones generales para la protección de datos personales".

Responsable: **Laritz Paola Agudelo Otavo**
 Estudiante: Escuela Superior de Administración Pública,
 Territorial Boyacá Casanare CETAP – Yopal

5. ¿Desde hace cuánto tiempo vende en este espacio público?
 Menos de 6 meses ☐
 Entre 6 meses y 1 año ☐
 Entre 1 y 2 años ☐
 Entre 3 y 5 años ☐
 Más de 5 años ☐

6. ¿Usted utiliza el espacio público para vender?
 Si ☒ No ☐

7. Si respondió sí, ¿por qué?
 (puede marcar varias)
 Falta de espacio dentro del negocio ☐
 Para atraer más clientes ☐
 Es costumbre en el sector ☐
 Competencia con vendedores informales ☐
 Mejor visibilidad del negocio ☐
 Otro: _____

8. ¿Considera que la ocupación del espacio público afecta el tráfico vehicular en el sector?
 Si ☐ No ☐

9. ¿Cree usted que la ocupación del espacio público afecta la seguridad en el sector?
 Si ☐ No ☐

10. ¿Ha recibido visitas de autoridades municipales o de la Alcaldía?
 Si ☒ No ☐

11. ¿Considera que los vendedores informales afectan el espacio público?
 Si ☐ No ☐

12. ¿Qué recomendación le daría a las autoridades municipales para mejorar el uso del espacio público?
 Respuesta abierta: _____

Apéndice B. Fotografía 2

Nota: Elaboración propia

Apendice C. Fotografía 3



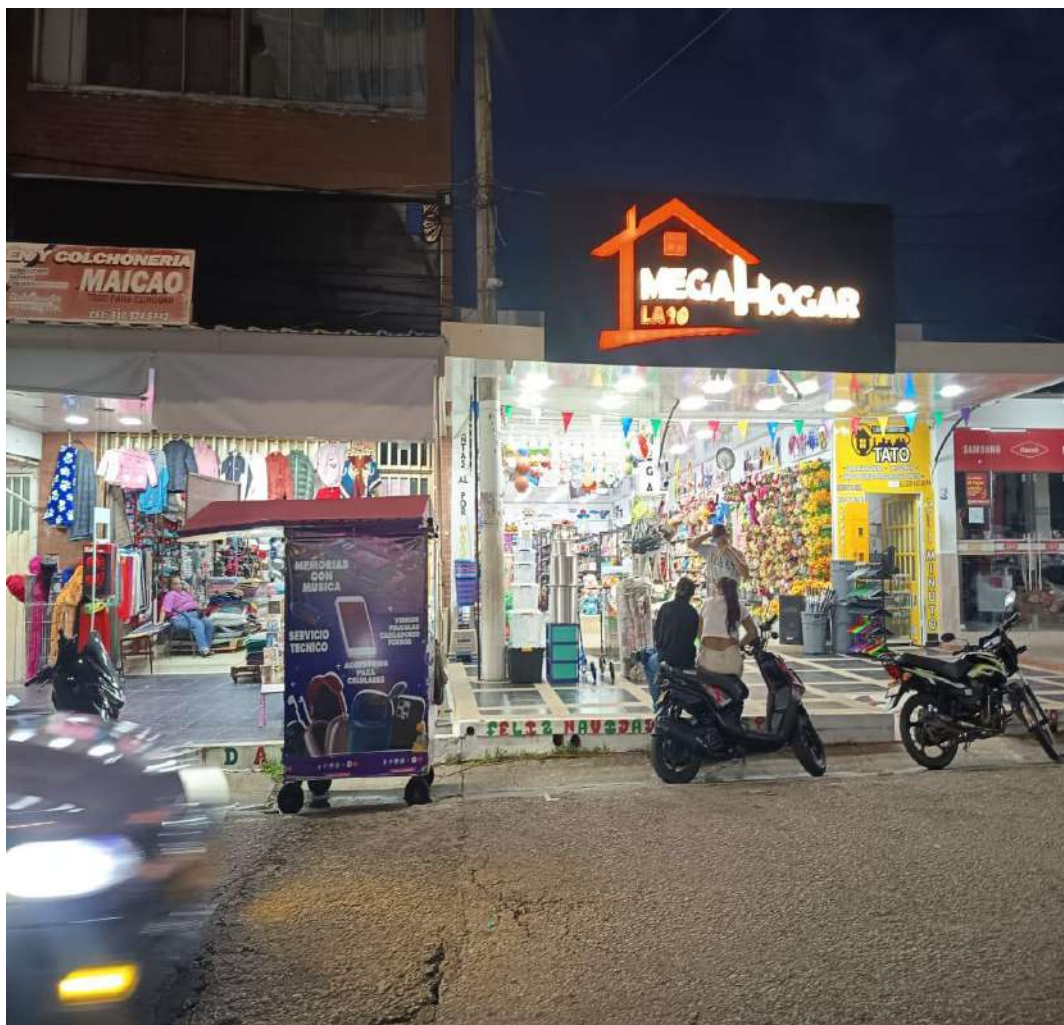
Nota: Elaboración propia

Apendice D. Fotografía 4

Nota: Elaboración propia

Apéndice E. Fotografía 5

Nota: Elaboración propia

Apéndice F. Fotografía 6

Nota: Elaboración propia

Apéndice G. Fotografía 8

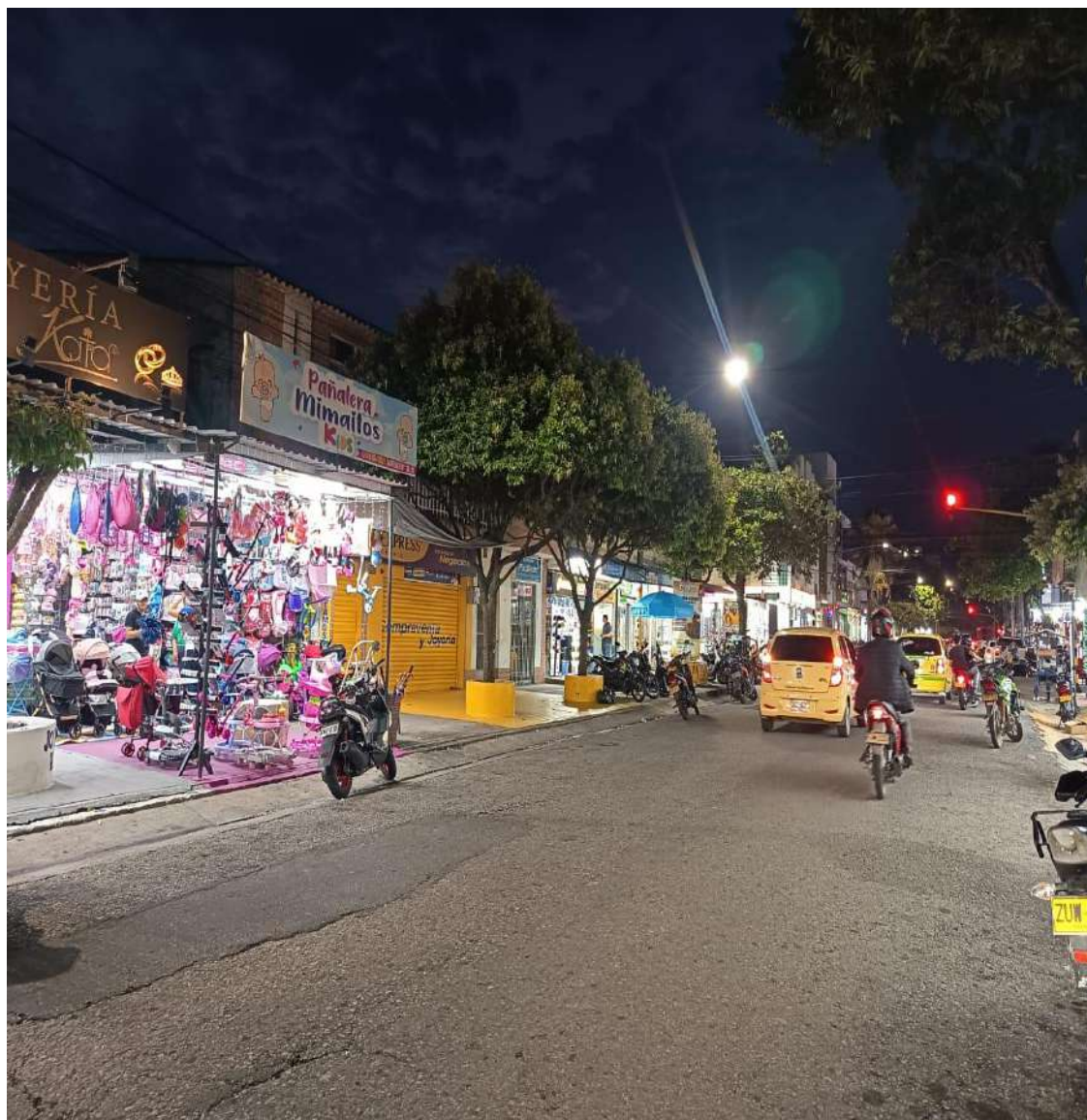
Nota: Elaboración propia

Apéndice H. Fotografía 9

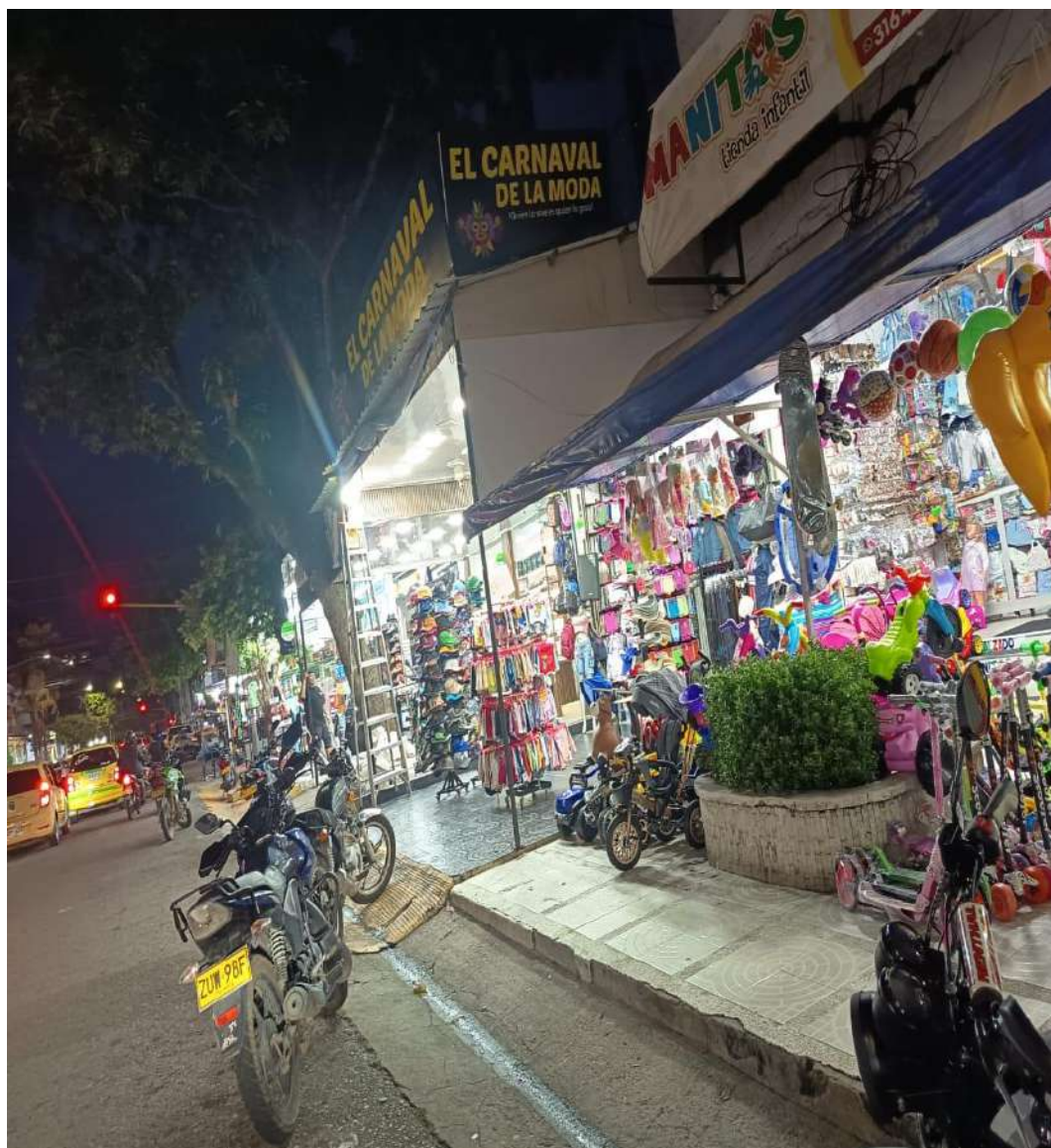


Nota: Elaboración propia

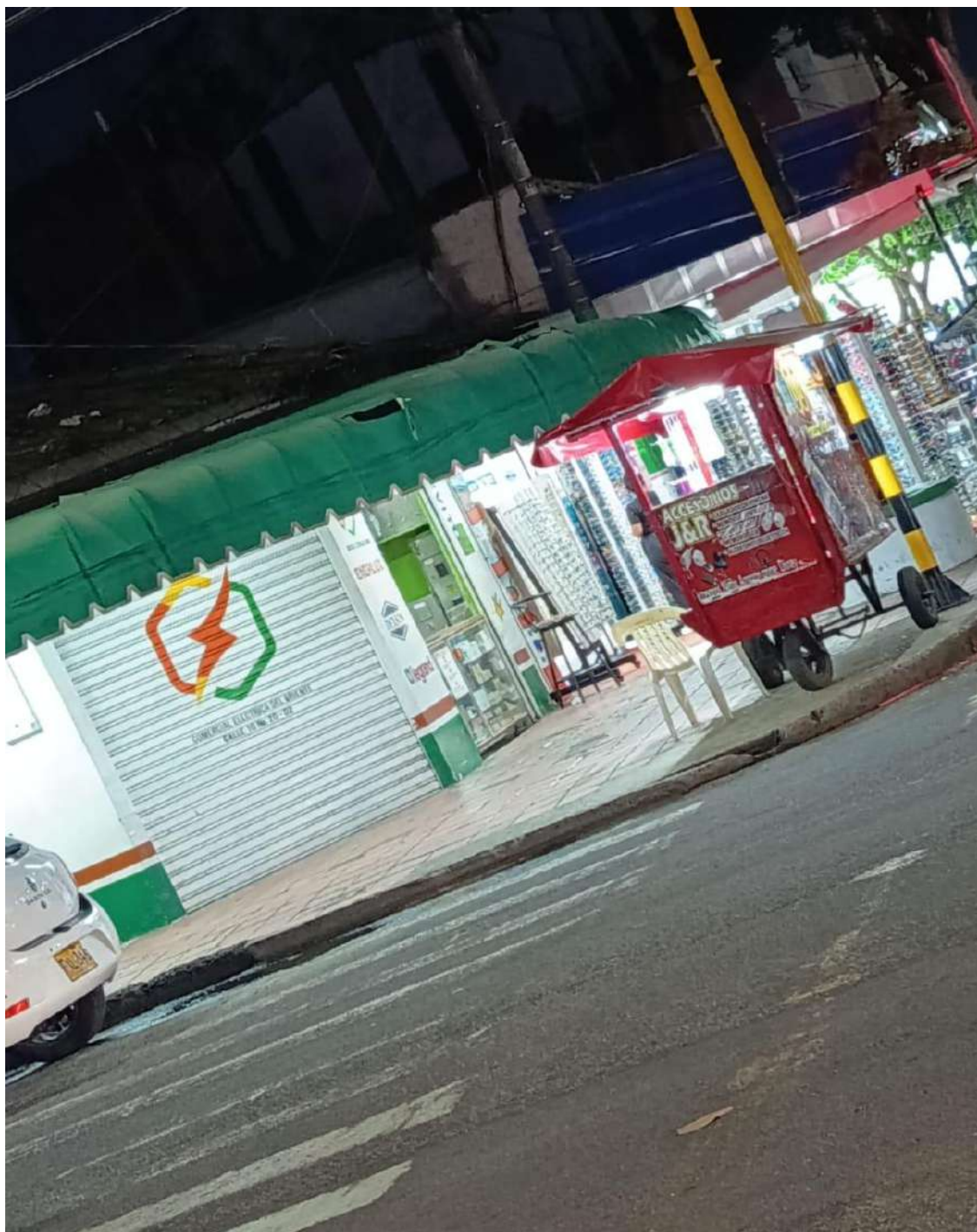
Apéndice I. Fotografía 10



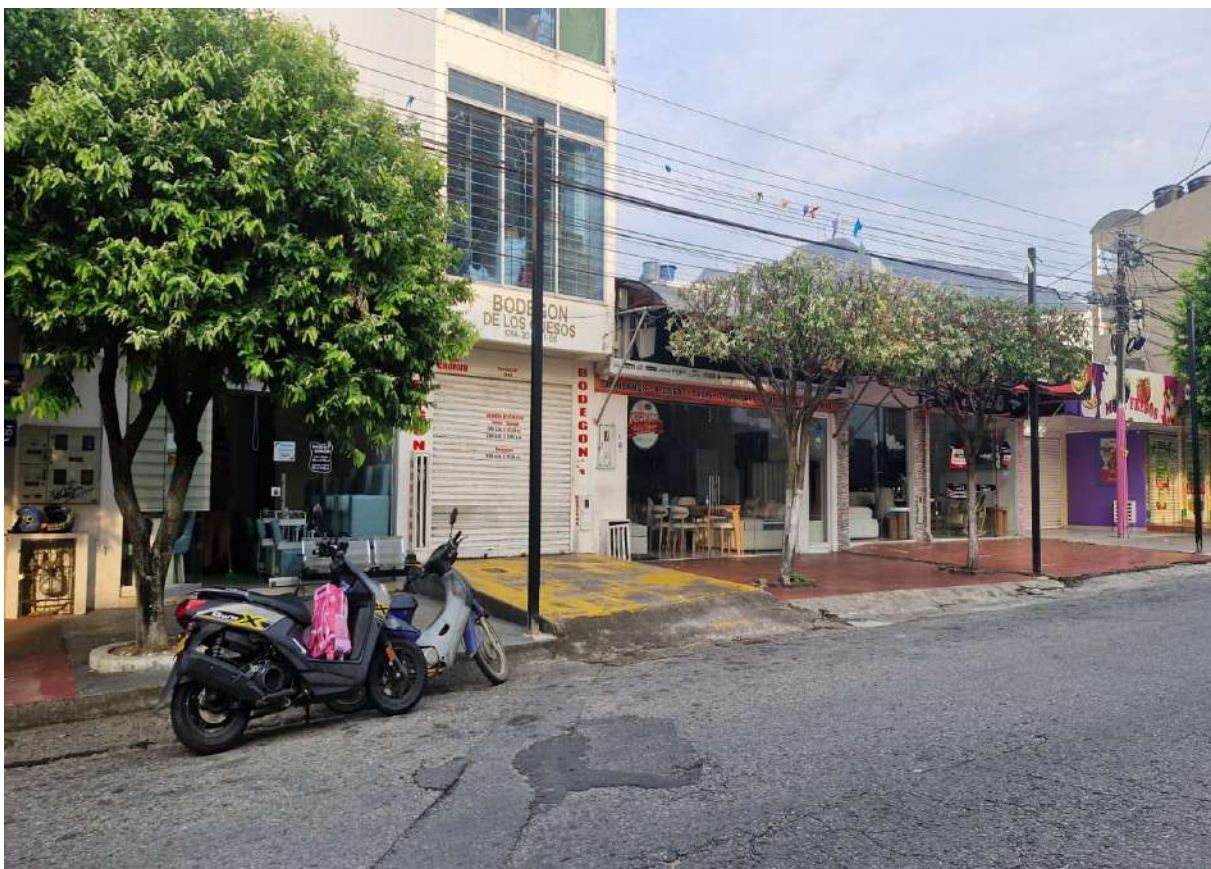
Nota: Elaboración propia

Apéndice J. Fotografía 11

Nota: Elaboración propia

Apéndice K. Fotografía 12

Nota: Elaboración propia

Apéndice L. Fotografía 13

Nota: Elaboración propia

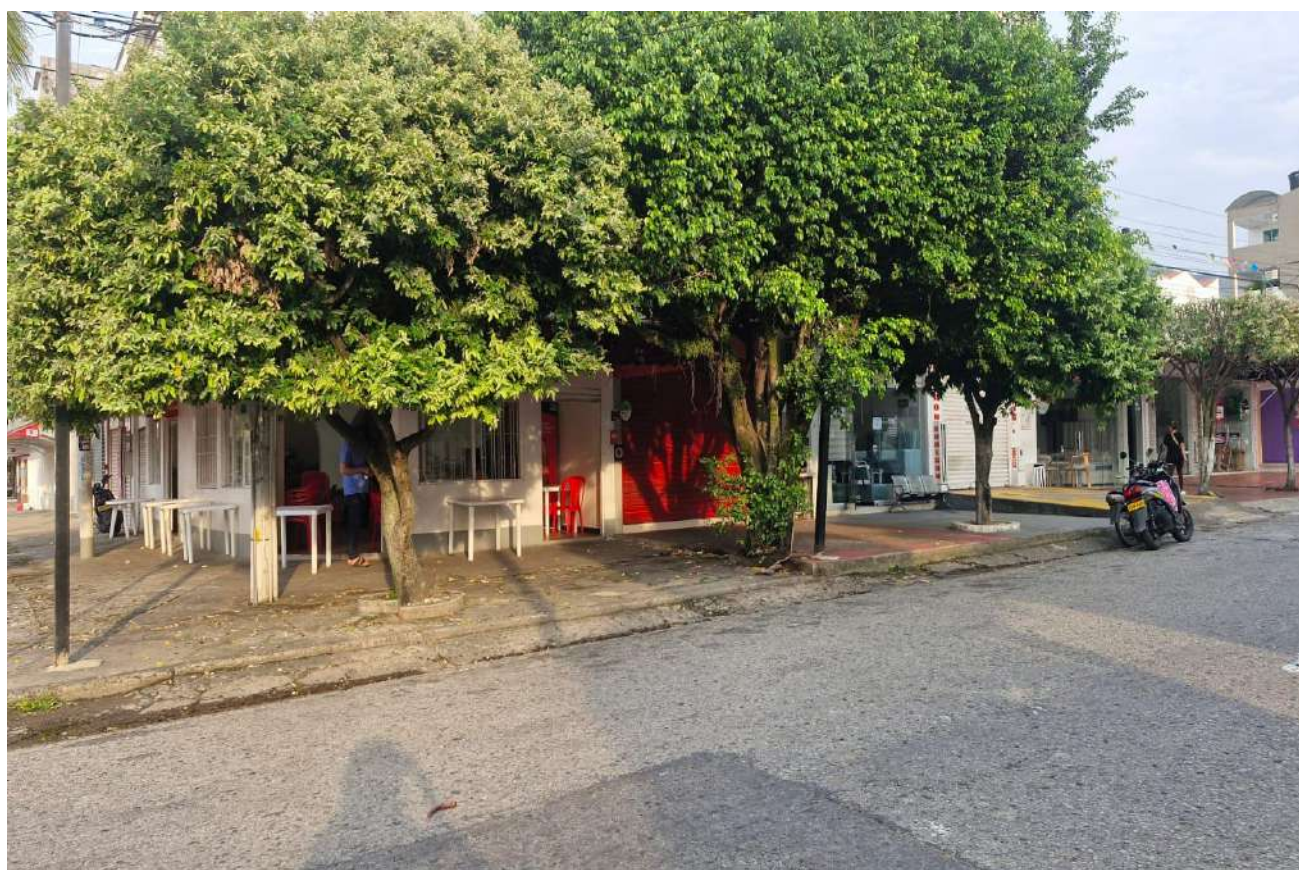
Apéndice M. Fotografía 14

Nota: Elaboración propia

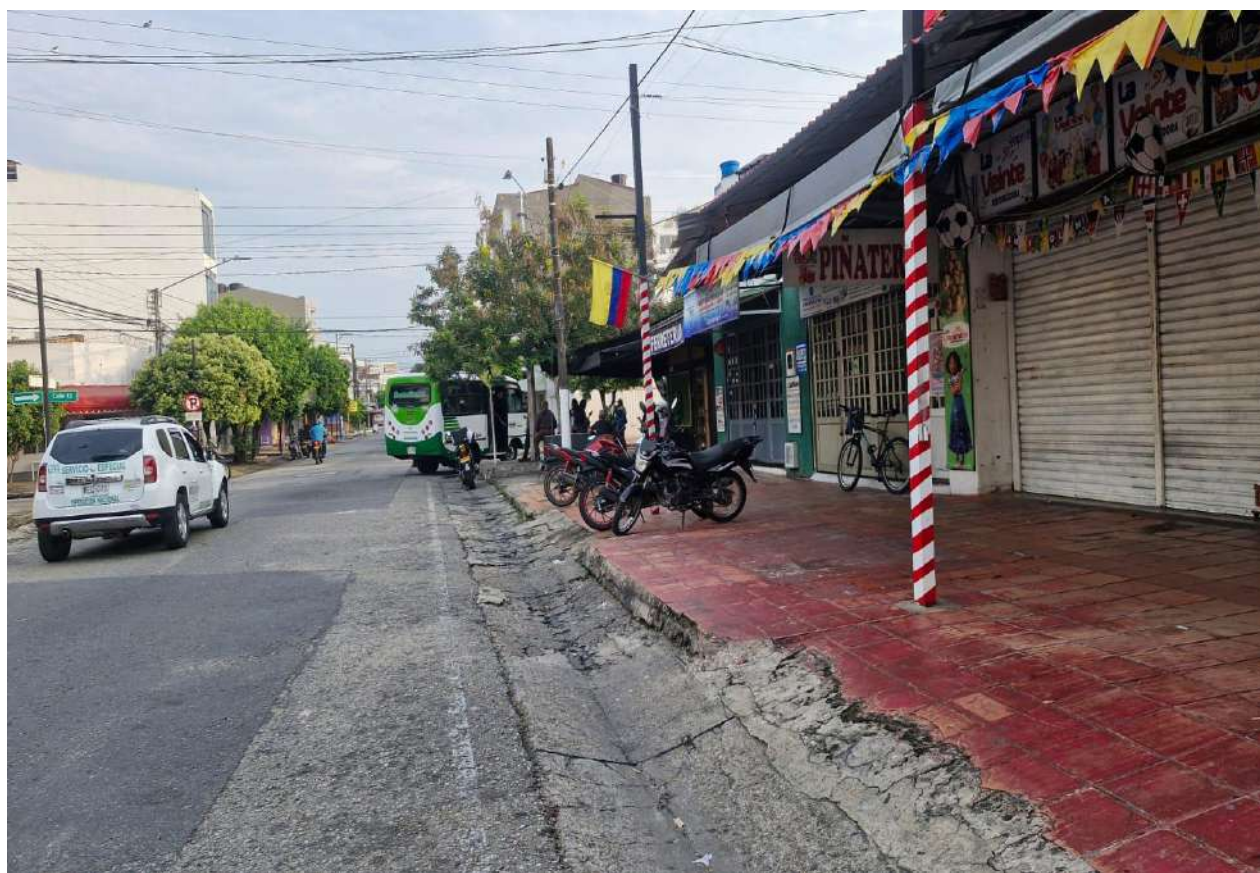
Apéndice N. Fotografía 15



Nota: Elaboración propia

Apéndice O. Fotografía 16

Nota: Elaboración propia

Apéndice P. Fotografía 17

Nota: Elaboración propia

Apéndice Q. Fotografía 18

Nota: Elaboración propia

Apéndice R. Fotografía 19

Nota: Elaboración propia

Apéndice S. Fotografía 20

Nota: Elaboración propia

Apéndice T. Fotografía 21



Nota: Elaboración propia

Apéndice U. Fotografía 22

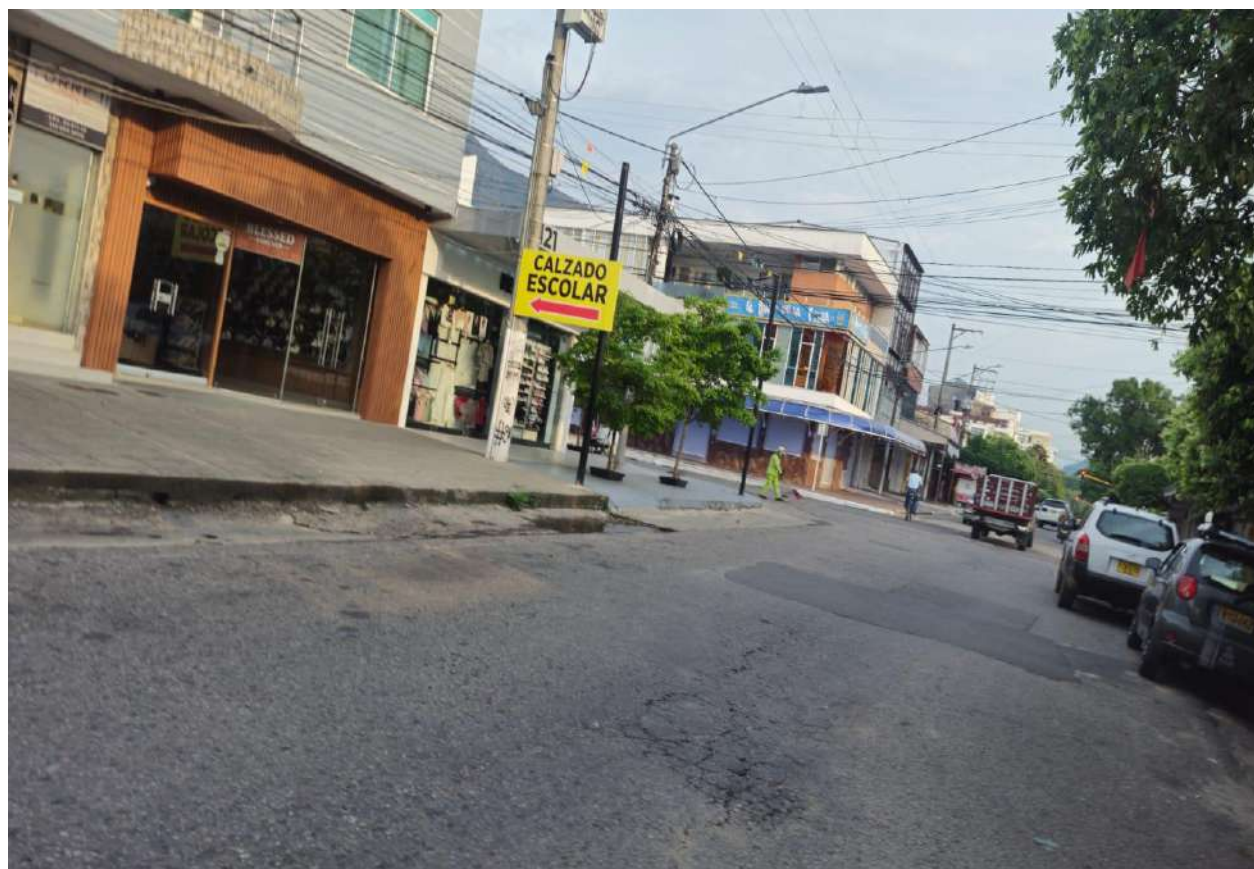


Nota: Elaboración propia

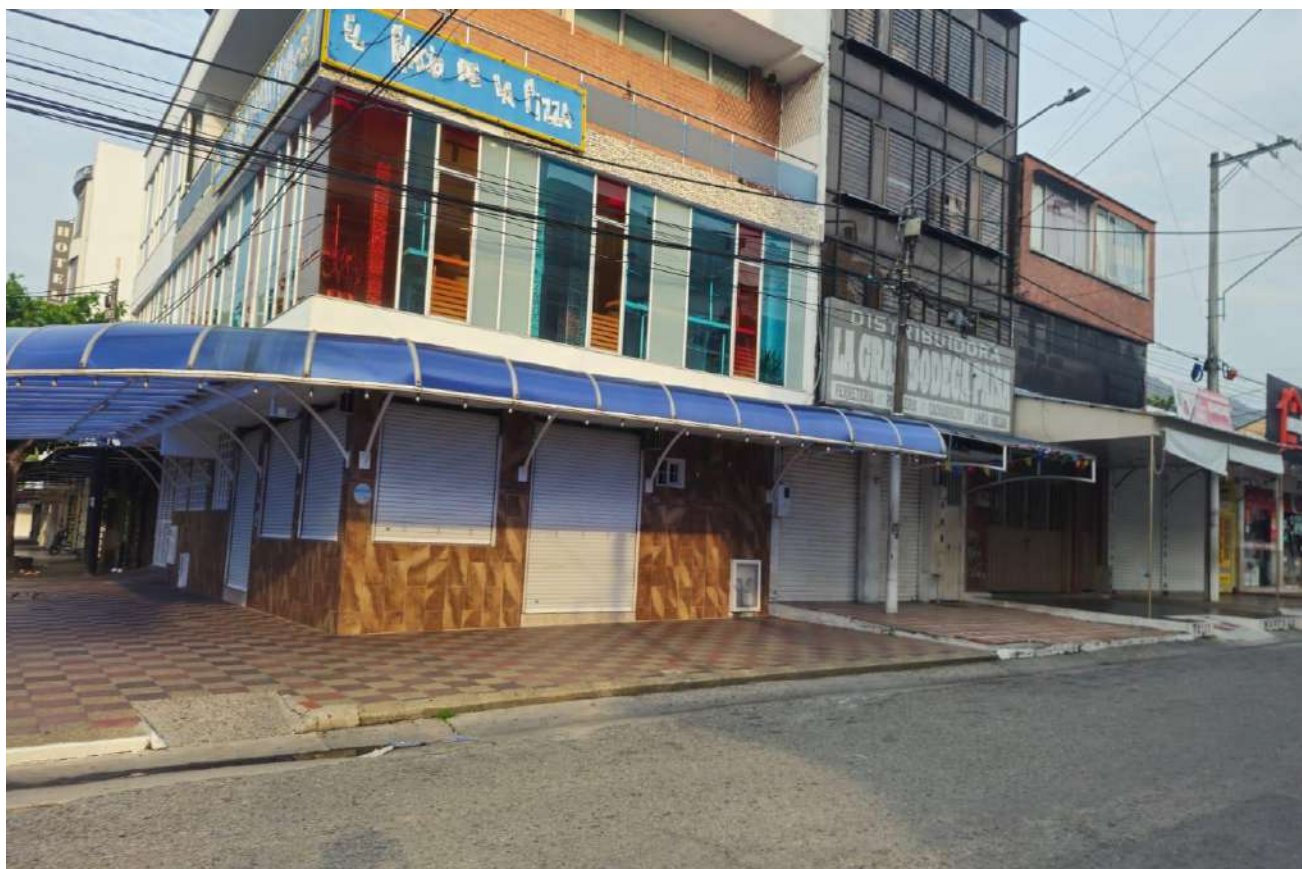
Apéndice V. Fotografía 23

Nota: Elaboración propia

Apéndice W. Fotografía 24



Nota: Elaboración propia

Apéndice X. Fotografía 25

Nota: Elaboración propia

Apéndice Y. Fotografía 26

Nota: Elaboración propia

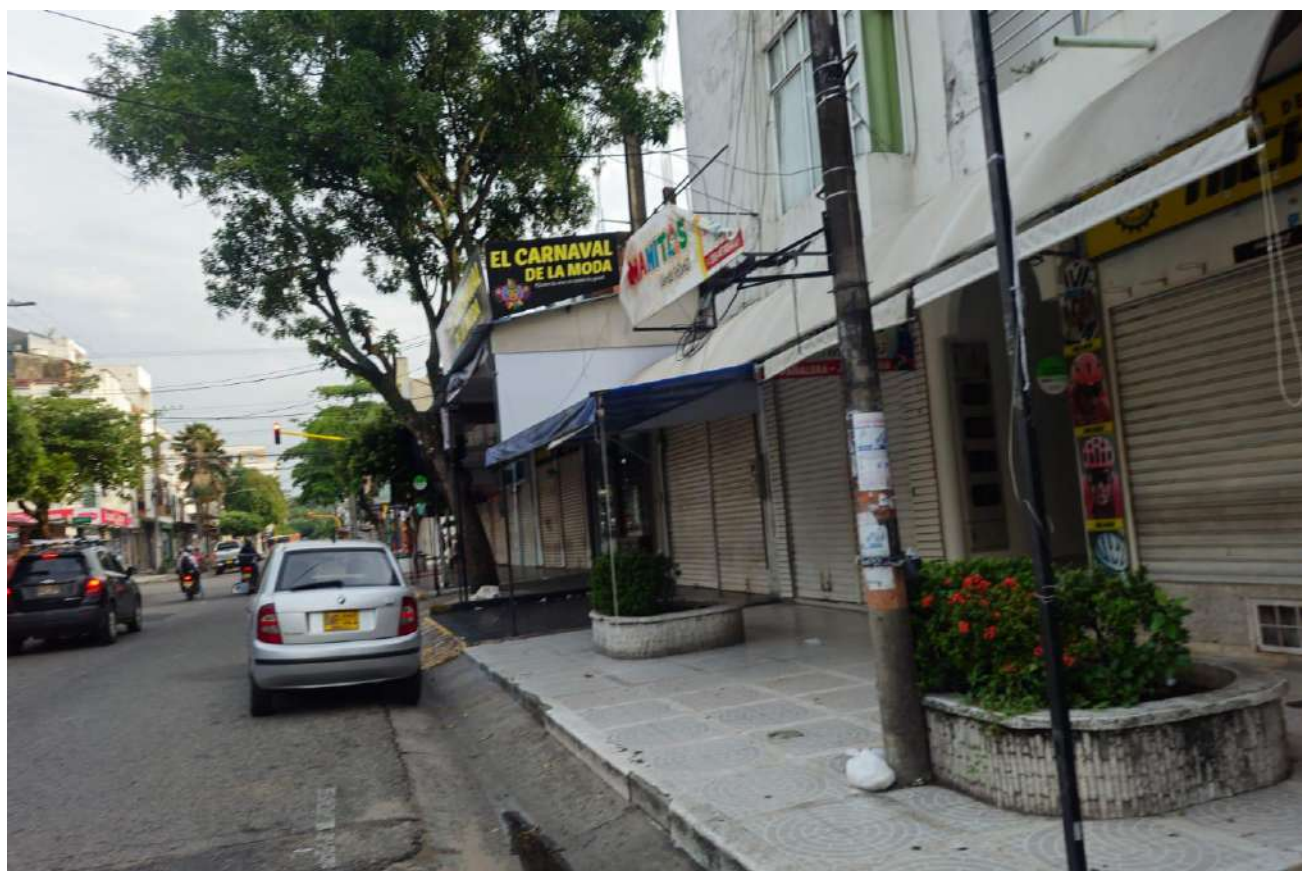
Apéndice AA Fotografía 27

Nota: Elaboración propia

Apéndice BB. Fotografía 28

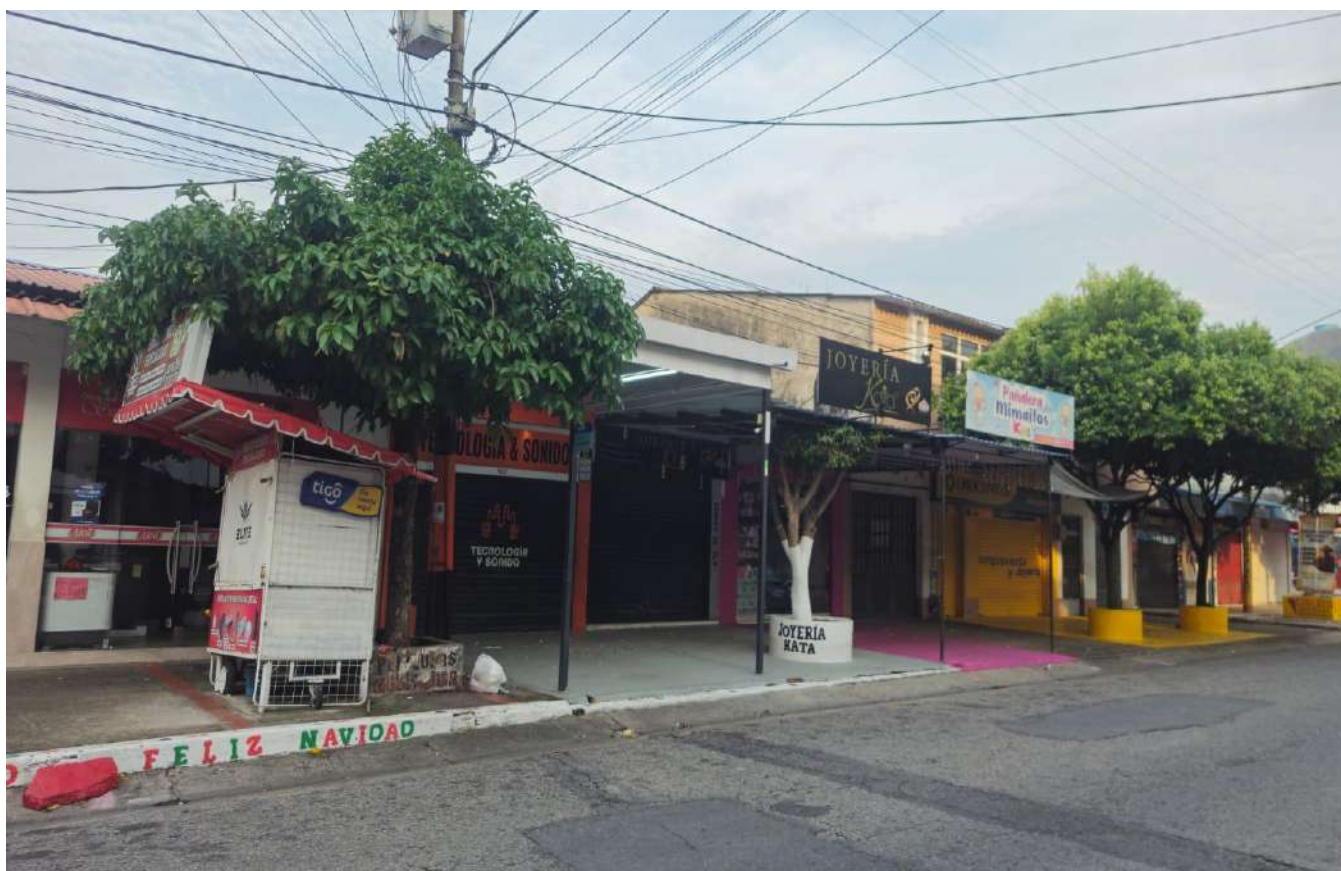
Nota: Elaboración propia

Apéndice CC. Fotografía 29

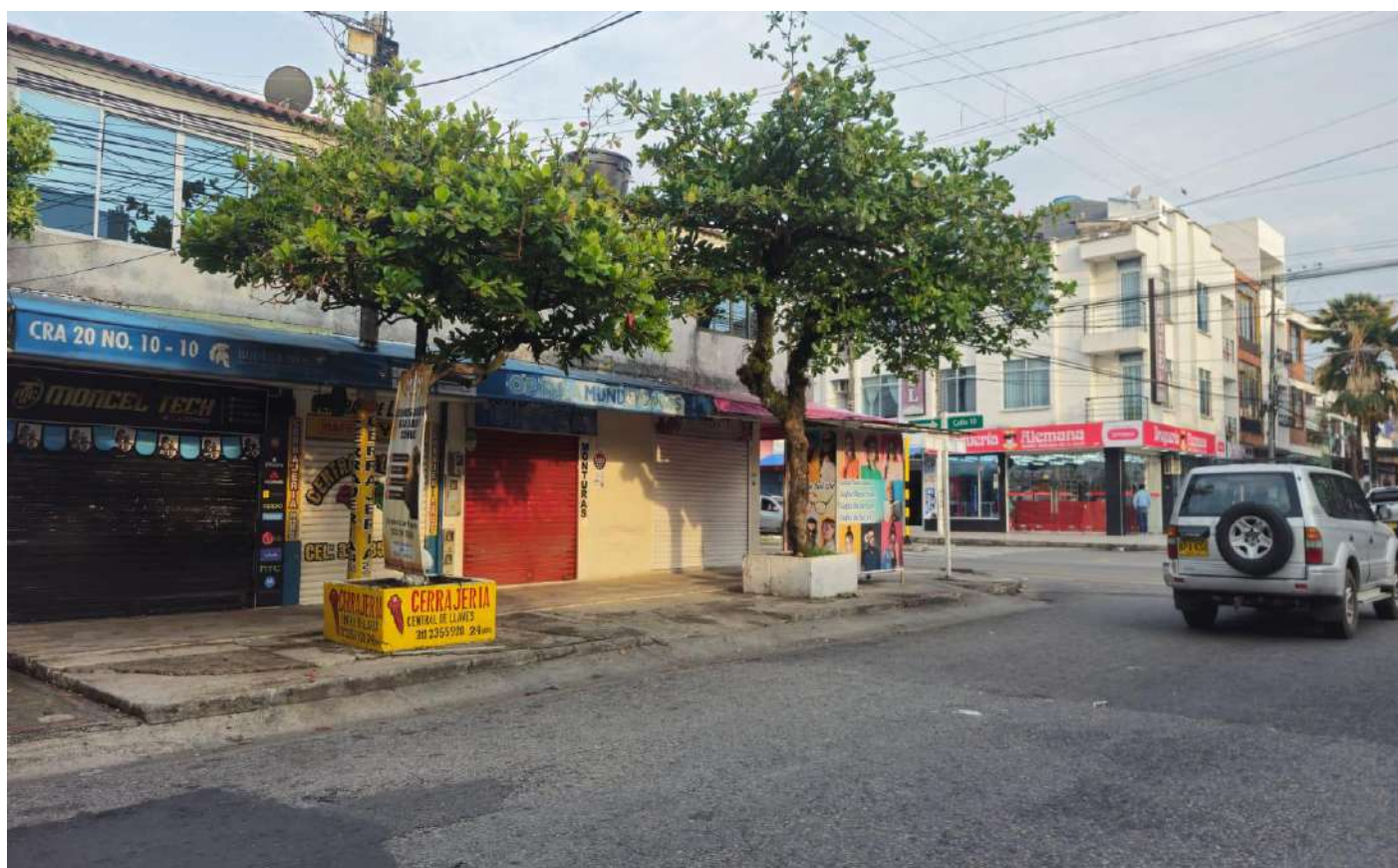


Nota: Elaboración propia

Apéndice DD. Fotografía 30



Nota: Elaboración propia

Apéndice EE. Fotografía 31

Nota: Elaboración propia