



Universidad **Mariana**

Afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales, que se encuentran ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, por obras públicas de peatonalización en el año 2023.

Caicedo Gelpud Jully Jazmín

Prado Huaca Evelly Alejandra

Solarte Martínez Andrea Carolina

Universidad Mariana
Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales
Programa De Trabajo Social
San Juan de Pasto
2025

Afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales, que se encuentran ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, por obras públicas de peatonalización en el año 2023.

Caicedo Gelpud Jully Jazmín
Prado Huaca Evelly Alejandra
Solarte Martínez Andrea Carolina

Propuesta De Investigación para Trabajo de Grado

Asesor:

Mg. Heliana Milena Flórez Mesías

Universidad Mariana
Facultad De Humanidades Y Ciencias Sociales
Programa Trabajo Social
San Juan de Pasto

2025

Artículo 71: los conceptos, afirmaciones y opiniones emitidos en el Trabajo de Grado son
responsabilidad única y exclusiva del (los) Educando (s)

Reglamento de Investigaciones y Publicaciones, 2007

Universidad Mariana

Agradecimientos

Agradezco profundamente por todas las grandes lecciones que la vida me ha brindado en este camino de formación académica e investigación, las cuales han fortalecido mi carácter y mi pasión por aprender.

Agradezco profundamente a mi madre quien fue mi pilar incondicional. Su fuerza, su amor inagotable y su fe constante en mí, incluso en los momentos en que yo dudaba de mí mismo, fueron la luz que me guio a lo largo de este camino. Gracias por sostener mi mano en cada paso, en cada caída, y por recordarme siempre de qué estoy hecho.

Agradezco con cariño a mis hermanas, mis amigos y familiares, por su compañía constante, sus palabras de aliento y su fe inquebrantable en mí.

A nuestra asesora, gracias por guiarnos con sabiduría y paciencia a lo largo de este proceso.

Finalmente, extendiendo mi gratitud a nuestra alma mater, a nuestros jurados por orientarnos, a nuestros docentes y la Universidad Mariana, por acogernos con brazos abiertos y brindarnos las herramientas para crecer personal y profesionalmente.

Caicedo Gelpud Jully Jazmín

Quiero empezar agradeciendo a Dios, por ser mi guía y mi refugio en cada paso de este camino. Su presencia me dio fuerza cuando sentí que no podía más y su amor me sostuvo en los momentos más difíciles.

A mi asesora, gracias por creer en este equipo y guiarnos con compromiso y cariño. Su apoyo fue esencial para el desarrollo de esta investigación.

A mis jurados, por su valioso tiempo, sus observaciones y aportes que enriquecieron este trabajo.

A este equipo investigativo, conformado por mujeres maravillosas, gracias por el compromiso, la entrega y la disposición durante todo el proceso. Esta meta es el resultado de nuestro esfuerzo colectivo.

A los docentes que hicieron parte de mi formación académica, gracias por compartir su conocimiento, por los retos y enseñanzas que me impulsaron a crecer profesional y personalmente.

Prado Huaca Evely Alejandra

Quiero empezar agradeciendo a Dios, a esa energía de amor y conciencia que ha estado presente en cada paso de este camino. Gracias por ayudarme a transformar el miedo en amor.

A mi asesora, gracias por acompañarnos con compromiso y dedicación. Su orientación fue esencial para el desarrollo de esta investigación y siempre la recordaré con gratitud.

A mis jurados, por su valioso tiempo, sus observaciones y aportes que enriquecieron este trabajo y lo fortalecieron en cada revisión.

Al equipo investigativo, gracias por el compromiso y la disposición durante todo este proceso. Esta meta es el resultado de nuestro esfuerzo colectivo.

A los docentes que hicieron parte de mi formación académica, gracias por su labor y por el conocimiento compartido.

Agradezco también profundamente a mi familia y a mi pareja por estar siempre ahí. Su amor, su paciencia y su fe en mí han sido fundamentales para que este logro sea posible.

Solarte Martínez Andrea Carolina

Dedicatoria

Dedico este trabajo a mi madre Adriana Gelpud, a mis hermanas Jessica Caicedo y Karol Caicedo que fueron mi gran motivación en todo este camino.

A mi padre, le rindo un homenaje especial con amor. Sé que, desde el plano espiritual del tercer mundo al que ha trascendido, me acompaña en silencio, guiando mis pasos con su presencia invisible pero profundamente sentida. Estoy segura de que cada logro mío es también suyo, y que, donde quiera que esté, se llena de orgullo al ver cómo avanzo. Su esencia vive en mi corazón y en cada paso que doy.

Finalmente va dedicado a mis amigos y a toda mi familia, por estar presentes con su compañía sincera, sus palabras de aliento y su fe firme en mis capacidades. Su apoyo ha sido fundamental para no rendirme y seguir adelante.

Han dejado en mí, una huella invaluable.

Caicedo Gelpud Jully Jazmín

Esta investigación, desarrollada con esmero y compromiso, la dedico con el corazón a:

A mis padres, **Samantha Huaca y Yair Prado**, el motor de mi vida, ustedes son mi base, mi fuerza y mi mayor inspiración, las personas a quien les debo todo, gracias por estar siempre para mí con su amor incondicional y su apoyo constante, gracias por haber entendido mis cambios de humor e irritabilidad durante este proceso, al final, todo valió la pena, darles este logro con todo mi amor y esfuerzo no tiene precio, los amo con mi vida entera.

A mi hermana, **Luisa Fernanda**, gracias por ser mi compañera de vida y ser la amiga que muchas veces necesité, tu alegría, tus palabras y tu forma de estar a mi lado fueron luz en este proceso, aprovecho para darte las gracias, por cada abrazo y palabra, este logro también te pertenece hermanita, ¡¡lo logramos!! Te amo princesa.

A mi pareja, **Gabriel A. Suárez**, mi amor gracias, por llegar en el momento justo, cuando más lo necesitaba, gracias por ir de mi mano, por ser mi guía y empuje; tu paciencia, tu fe en mí y tu forma de sostenerme con amor, me dieron la fuerza que muchas veces olvidaba que tenía y aunque nos conocimos en la última etapa de este proceso, mereces estar en esta dedicatoria, elegí y me siento afortunada por tener un gran compañero a mi lado, gracias por cuidarme sin condiciones. Te cielo mi azulito.

A mis demás **familiares y amigos**, gracias por continuar brindándome su amor, su apoyo y sus palabras en cada etapa. Su presencia fue de gran ayuda, cuando yo dudaba de mí misma.

Y finalmente, me dedico este logro; gracias por no rendirte, le estamos cumpliendo a esa niña que soñó con llegar hasta aquí, a ella le digo que lo estamos logrando y que esto apenas comienza, lo que se viene será aún más hermoso.

Prado Huaca Evelly Alejandra

Esta investigación, la dedico a:

A mis padres, Janeth Martínez y Fernando Solarte

Gracias por ser mi mayor pilar, por su amor incondicional y su apoyo constante. Ustedes son mi raíz, mi impulso y mi ejemplo de fortaleza. Este logro también es de ustedes.

A mi hermana, María Fernanda Solarte

Gracias por estar siempre presente, por tu compañía y tu cariño en los momentos clave. Gracias por todo, te amo mucho.

A mi abuelita, Gloria Martínez, y a mi tía, Piedad Martínez

Gracias por ser parte esencial de mi vida. Su amor, sus palabras y su presencia han dejado huellas profundas en mi corazón.

A mi pareja, Camilo Andrés Pantoja

Gracias por caminar a mi lado con paciencia, ternura y fe. Tu amor ha sido un refugio y una fuerza constante.

Y finalmente, me dedico este logro a mí misma

Hoy abrazo con orgullo y gratitud todo lo que he construido, y a la versión en la que me he convertido: lo logramos, y esto solo es el comienzo.

Solarte Martínez Andrea Carolina

Tabla de Contenido

Introducción	16
1. Resumen del Proyecto.....	19
1.1. Tema.....	19
1.2. Título	19
1.3. Planteamiento del problema.....	19
1.3.1. Descripción del Problema.....	19
1.3.2. Formulación del problema.....	25
1.3.3. Justificación	25
1.3.4. Objetivos.....	29
1.4. Marco referencial o fundamentos teóricos.....	30
1.4.1. Marco de Antecedentes.....	30
1.4.2. Marco teórico	45
1.4.3. Marco contextual	58
1.4.4. Marco conceptual.....	65
1.4.5. Marco legal	66
1.4.6. Marco ético	75
1.5. Metodología	76
1.5.1. Paradigma de investigación	76
1.5.2. Enfoque de investigación.....	77

1.5.3. Tipo de investigación.....	78
1.5.4. Unidad de trabajo y unidad de análisis	79
1.5.5. Técnica e instrumentos de recolección de información.....	79
2. Interpretación de resultados	86
2.1. Procesamiento de la información	86
2.2. Análisis e interpretación de resultados.....	89
2.2.1. Análisis primer objetivo.....	89
2.2.3. Análisis del tercer objetivo.....	107
3. Conclusiones	112
4. Recomendaciones.....	114
Referencias bibliográficas	117
Anexos.....	135

Índice de Tablas

Tabla 1. Tópicos del Marco Teórico	45
Tabla 2. Unidad de análisis.....	79
Tabla 3. Categorías de Población	86

Tabla de imágenes

Imagen 1. Red Semántica, Categoría Inductiva, Deductiva y emergente88

Imagen 2. Estrategia 111

Índice de Ilustraciones

Ilustración 1. Ciudad de Pasto	61
Ilustración 2. Plaza de Nariño Calle 19	62
Ilustración 3. Calle 19 Carrera 27	63
Ilustración 4. Calle 19 Carrera 22	63

Índice de Anexos

Anexo 1. Grupo focal	135
Anexo 2. Consentimiento informado	139
Anexo 3. Matriz de categorización.....	142
Anexo 4. Estado del Arte	154
Anexo 5. Vaciado de información.....	164
Anexo 6. Agrupación	176
Anexo 7. Codificación axial.....	188
Anexo 8. Matriz categorías inductivas	190

Introducción

La presente investigación se enfoca en comprender las afectaciones sociales y económicas de los comerciantes formales de la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto 2023, para brindar estrategias de intervención que permitan minimizar y abordar estos efectos desde la participación ciudadana e interlocución con la administración municipal.

La importancia de este estudio radica en varios aspectos clave ya que proporciona información actualizada sobre un fenómeno en desarrollo, contribuye a la comprensión de los efectos inmediatos y a largo plazo en los negocios locales, y ofrece datos valiosos para la toma de decisiones del gobierno y planificadores urbanos. Además, desde una perspectiva académica y profesional, permite la aplicación práctica de conocimientos en el campo del Trabajo Social, ofreciendo estrategias de apoyo desde la participación ciudadana que pueden mejorar el bienestar de la comunidad afectada.

Para ello, inicialmente se realiza una revisión de antecedentes a nivel internacional, nacional y regional, las cuales proporcionan perspectivas valiosas sobre los impactos socioeconómicos de proyectos de peatonalización y obras públicas. Estudios como el de Rivera (2013) en Lima y Rodríguez (2019) en Balvanera, Argentina, destacan mejoras en economía y satisfacción ciudadana. Martínez (2020) aborda la responsabilidad estatal en obras desde una perspectiva económica. En Ecuador, Gómez et al. (2020) y Gonzales et al. (2021) resaltan problemas económicos tras reorganizaciones en Portoviejo y La Terminal de Buses. Internacionalmente, López et al. (2018) en Malgrat de Mar y Mesa Llenderrosos (2019) en A Coruña exploran la relación entre peatonalización y comercio minorista y la percepción vecinal, respectivamente.

En Colombia, Gonzales y Montenegro (2008) evalúan el impacto del Centro Comercial Santafé en Bogotá, mientras que Valencia y Martínez (2021) exploran la transformación urbana en Cali. Y

a nivel regional, Burgos et al. (2019) analizan pérdidas económicas significativas en comerciantes debido al proyecto Rumichaca - Pasto en Nariño.

Estos antecedentes resaltan la importancia de considerar diversos factores, como economía local, seguridad, adaptación de comercios y participación ciudadana en la planificación y ejecución de proyectos; además, subrayan la necesidad de estrategias para minimizar impactos negativos y mejorar la ejecución de futuros proyectos. Esta necesidad de estrategias de mitigación destaca el propósito y la relevancia de la investigación.

Seguidamente, se encuentra el marco teórico de la investigación que se estructura en torno a teorías y conceptos que proporcionarán una base esencial para comprender y analizar los aspectos clave del problema de investigación. Entre los tópicos que constituyen este marco, se destacan categorías como: afectaciones sociales, teniendo en cuenta subcategorías como cohesión social y conflictos sociales. En cuanto a las afectaciones económicas, se considerarán elementos como ingresos y egresos, impacto en las ventas, transición a otras economías, adaptación a nuevas regulaciones, estrategias de mitigación y satisfacción a las necesidades básicas. Estos conceptos actuarán como guías fundamentales, permitiendo una interpretación más profunda de los resultados y conclusiones obtenidos durante la investigación.

En el contexto de la investigación, se analiza el marco legal colombiano con respecto a las afectaciones económicas, los comerciantes formales y las obras públicas. Para las afectaciones económicas, se destacan leyes como la Ley 1437 de 2011 y la Ley 1753 de 2015. En el ámbito comercial, el Código de Comercio y la Ley 222 de 1995 son fundamentales, mientras que, para las obras públicas, la Ley 80 de 1993 y la Ley 1995 de 2019 son clave. Además, se subraya el marco ético, guiado por la Resolución 8430 de 1993 y el Código de Ética para Investigación Científica y Tecnológica. Este análisis legislativo y ético ofrece un fundamento sólido para comprender y

abordar diversas problemáticas en el ámbito económico, comercial y de obras públicas en Colombia.

Adicional a lo anterior, este estudio se enmarca dentro del paradigma cualitativo y se basa en una perspectiva hermenéutica, con un enfoque descriptivo que busca explorar en profundidad las experiencias y perspectivas de los comerciantes formales afectados. La unidad de trabajo se compone de 300 locales comerciales, mientras que la unidad de análisis se centra en 10 de estos locales, que incluyen a 5 mujeres y 5 hombres. Para recopilar información detallada y significativa, se emplearán grupo focal que permitirá a los comerciantes expresar sus pensamientos y experiencias de una manera auténtica. Estas metodologías se consideran apropiadas para comprender el impacto de las obras de peatonalización en la vida de los comerciantes y sus familias.

Para concluir, se presenta el avance de resultados, detallando el procesamiento y análisis de la información recolectada durante el grupo focal realizado. Este proceso incluye el vaciado de información, la codificación axial, la elaboración de una red semántica, la identificación de categorías inductivas, deductivas y emergentes, y la construcción de una matriz de categorización inductiva.

Bajo este enfoque, el presente trabajo, no solo documenta las afectaciones sociales y económicas, que enfrentaron los comerciantes formales como consecuencia de la obra de peatonalización, sino que también, se desarrolla un proceso investigativo riguroso, que en la parte final incluye el análisis cualitativo de sus voces, la interpretación de resultados desde la perspectiva del trabajo social, la exteriorización de recomendaciones fundamentadas para el fortalecimiento de su participación ciudadana. Este informe final, representa una herramienta concreta para la toma de decisiones, tanto para los comerciantes, como para las autoridades locales, al tiempo que constituye un aporte profesional desde el trabajo social, en la construcción de territorios más justos, participativos y democráticos, en espacios donde se implementen obras públicas.

1. Resumen del Proyecto

1.1. Tema

Afectaciones socio- económicas por obras públicas de peatonalización.

1.2. Título

Afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales que se encuentran ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, por obras publicas de peatonalización en el año 2023.

1.3.Planteamiento del problema

1.3.1. Descripción del Problema

Actualmente en todo el mundo se desarrollan obras públicas las cuales se realizan por diversas necesidades y desafíos en las sociedades contemporáneas, tales como la modernización de infraestructuras obsoletas, la adaptación al crecimiento urbano y demográfico, la mejora de la movilidad y la conectividad, el estímulo del desarrollo económico, el enfoque en la sostenibilidad ambiental, la garantía de la seguridad pública y el impulso a la competitividad global, esto es también afirmado por Garcia (2020) cuando menciona que:

La movilidad, la infraestructura y su complejidad, relacionada con el crecimiento de las ciudades, exige la promoción de acciones sustentables, desde diversos frentes institucionales y sociales, que permitan a través de una visión integral, incorporar propuestas, así como consecuentes soluciones sistémicas, a fin de hacer frente al actual problema, y la única forma de realizarlo es construyendo (p.2).

Las obras públicas, aunque destinadas a mejorar la calidad de vida a largo plazo, a menudo generan desafíos inmediatos para las comunidades locales, especialmente los comerciantes formales de las zonas en donde se desarrollan estos trabajos promovidos por la administración pública. Baty (2019) quien aborda la gestión de activos de infraestructura pública, explora cómo

las inversiones en obras públicas pueden traer consigo beneficios, pero también problemáticas y desafíos. Señala que:

Las obras públicas, aunque destinadas a mejorar la calidad de vida a largo plazo, a menudo generan desafíos inmediatos para las comunidades locales. La modernización de infraestructuras obsoletas, la adaptación al crecimiento urbano y demográfico, y otras iniciativas similares pueden afectar a los comerciantes y residentes locales durante la fase de construcción. A pesar de los beneficios a largo plazo, como una mejor movilidad y desarrollo económico, es esencial abordar las preocupaciones y necesidades inmediatas de las partes afectadas (p.22)

En caso contrario, hace una década aproximadamente en Zaragoza, España se llevó una obra pública que toma el centro de la ciudad hasta las afueras de la misma, denominadas las Obras del Plan E, las cuales consistieron en acondicionar 17.912 km que inicia en el centro de Calaceite, Teruel y que conduce hasta Maella, Zaragoza, este trabajo se llevó a cabo en 2 años, lo cual trajo consigo muchos inconvenientes a los comerciantes independientes de la zona, es así como la universidad que ayuda a la profesionalización de los comerciantes de comercio en Zaragoza en conjunto con la Federación de Empresarios de Comercio y Servicios de Zaragoza realizaron una investigación, encontrando varios inconvenientes, afirman que:

Se experimentaron una pérdida de 20 millones de euros debido a la disminución de las ventas, además aproximadamente el 6,6% de los negocios afectados redujeron su fuerza laboral, lo que resultó en la eliminación de entre 250 y 300 empleos, asimismo, la cantidad de locales comerciales que cerraron es tan significativa que resulta difícil contarlos (p.5).

Por lo anterior, la investigación realizada en Zaragoza evidencia cómo las obras del Plan E tuvieron impactos negativos en la economía local y en el empleo, lo cual es consistente con la idea de que las obras públicas pueden generar dificultades para los comerciantes independientes y las empresas locales.

En los últimos años Colombia ha adoptado un modelo de desarrollo económico que requiere que el país se enfoque en mejorar su competitividad, y efectivamente, una de las áreas clave que necesita mejoras es la infraestructura vial, dado que el presupuesto público enfrenta limitaciones, el gobierno ha optado por implementar el modelo de concesiones, como lo afirma Muñoz (2002)

Mediante la implementación del modelo de concesiones, Colombia ha logrado mejorar la situación económica y social de sus ciudadanos a través de inversiones de capital privado que han impulsado la creación de empleo y la revitalización de las labores relacionadas con la construcción, el mantenimiento y la restauración de carreteras. Este enfoque ha contribuido significativamente a la mejora de la infraestructura vial a nivel nacional (p.1)

Como se puede evidenciar, de acuerdo a lo mencionado por Muñoz (2002), este enfoque implica la participación del sector privado, que invierte en la financiación de proyectos de infraestructura, aporta su experiencia técnica y operativa, mientras garantiza niveles adecuados de inversión y, al mismo tiempo, asegura la construcción de infraestructuras de alta calidad, así como su rehabilitación y mantenimiento, sin embargo, este proceso ha traído consigo varias problemáticas que influyen en toda la comunidad que esta alrededor de la obra a nivel económico, social, familiar, cultural y político.

Un claro ejemplo de esto se dio en Suba, en las obras de la avenida Cali según el periódico El Tiempo (2022)

Se denuncian demoras en la ejecución de trabajos y afectaciones en sus negocios, donde se ha tenido que realizar el cierre temporal de varios establecimientos por el polvo, el corte de agua potable, el ruido, muchos otros se han visto afectados ya que por las bajas ventas y el movimiento comercial han sido despedidos de sus cargos, por lo cual sus familias también han sufrido las consecuencias, para los dueños de los negocio, su mercancía ha enfrentado las repercusiones, ya que se han realizado inundaciones que ha dañado todas su facturas, equipos

de trabajo y materia prima (p.3). Por lo tanto, no solo han sido las bajas ventas, sino que además la pérdida de sus activos ha representado un golpe considerable para los dueños de negocios y sus familias. El impacto de las demoras en la ejecución de los trabajos y las afectaciones causadas por el polvo, el corte de agua potable y el ruido ha sido devastador, muchos propietarios se han visto obligados a cerrar temporalmente sus establecimientos, lo que ha llevado a la pérdida de empleos y una disminución significativa en los ingresos familiares.

En la ciudad de Bogotá, en el desarrollo de la peatonalización de la carrera séptima, Dimas, L., (2015) afirma que con base a los resultados de encuestas realizadas los establecimientos consideran que,

El principal aspecto negativo para el negocio en la carrera séptima es la presencia de habitantes de calle, la reducción de sus ventas hasta en un 70%, la inseguridad que se ha generado por las vías cerradas y la poca iluminación en horas de la noche, la contaminación y el polvo que generan estas obras y la imposibilidad de generar empleo (p.13)

Esto resalta los desafíos que enfrentan los establecimientos comerciales durante el proceso de una obra pública y de igual forma ofrece una perspectiva complementaria, ya que aborda problemas similares experimentados en una zona urbana importante y transitada. Al comparar los hallazgos de ambos estudios, se pueden identificar patrones comunes, así como diferencias significativas que pueden estar influenciadas por factores contextuales específicos de cada ubicación. En conjunto, estos estudios contribuyen a una comprensión más completa de los desafíos y oportunidades asociados con la peatonalización de calles en áreas urbanas comerciales.

Otros comerciantes afectados fueron los de la ciudad de Cali, en el año 2005 con las obras del MIO en la calle Quinta, y el hundimiento - Peatonalización de la Avenida Colombia – Ermita en el año 2012, según Palacios, J. y Moreno, J. (2012) “las obras del MIO en el año 2005 impactaron a alrededor de cinco mil pequeños y medianos comerciantes, siendo los más afectados los

establecimientos ubicados en la carrera primera, calle 13, carrera 15 y otros tramos viales del sistema MIO” (p.2) los cuales experimentaron el cierre final de sus negocios, y tuvieron pérdidas insuperables, a raíz de lo anterior de acuerdo a El País, (2014) un “juez dictaminó que los comerciantes de la Carrera 15 afectados por los trabajos del sistema MIO deben recibir una compensación de 645.000 millones de pesos” (p.1). También El País, (2012) da a conocer que en “el proyecto de la Avenida Colombia fueron más de 1.000 las empresas impactadas de forma negativa y que las pérdidas de estas superan los 3.000 millones, tanto para comercios legalmente constituidos como para comerciantes formales e informales” (p.1)

Del mismo modo, en Medellín se vivieron obras públicas que afectaron al comercio, de acuerdo con Soto, S. (2017) director de la Federación Nacional de Comerciantes, Fenalco;

Las obras de valorización de El Poblado han sido un desastre para el comercio. Han sufrido incumplimientos severos y deficiencias técnicas, lo cual ha producido daño emergente y lucro cesante, también se ha generado el cierre de muchos establecimientos comerciales, con pérdidas millonarias, 2.500 comerciantes perjudicados, igualmente se afectó la movilidad de una vía nacional, impactando la competitividad y productividad de la región (p.12).

A modo de ilustración regional de esta problemática, se puede mencionar el caso específico que tuvo lugar en la ciudad de Pasto en el año 2017, cuando se llevaron a cabo obras en la carrera 27. Según el El Concejo Municipal de Pasto, (2014)

Estas obras tenían como objetivo la ampliación de los andenes en ambos lados de la vía, la creación de una vía de dos carriles en el sector oriente-occidente, la construcción de un separador con ciclo ruta y zonas verdes de protección, así como una vía de un carril en sentido oriente – occidente (p.9)

Como resultado de estos trabajos, muchos comerciantes se vieron obligados a desalojar sus locales para permitir la demolición de las viviendas y la ejecución de las obras públicas.

En el caso actual se inició en el año 2023 con un proyecto llamado Vital – Centro Histórico que según la Alcaldía de Pasto (2023),

Es una propuesta ciudadana de armonización para el Centro Histórico de Pasto, que busca mejorar el aspecto social, cultural, ambiental y económico de la ciudad. Su propósito central es convertir a la ciudadanía y a la naturaleza en el principal protagonista del Centro Histórico de nuestra ciudad, creando corredores caracterizados con enfoque peatonal y cultural, para el aprovechamiento y disfrute de todos los habitantes de la Ciudad de Pasto (p.1).

De acuerdo igualmente a la Alcaldía de Pasto (2023)

Serán intervenidas las calles 18 y 19, entre las carreras 19 y 27; en las cuales se realizará un mejoramiento de espacio público. La calle 18 será un corredor ambiental, la calle 19 será un corredor cultural, para la senda del Carnaval, en las dos calles se dará prioridad para los peatones y la movilidad sostenible (p.1).

En los primeros acercamientos y conversaciones informales realizadas mediante entrevistas cortas con los comerciantes formales del sector, se ha podido recoger información relevante para el desarrollo del proyecto, ya que dieron a conocer que las ventas de sus productos y/o servicios se redujeron en un 50%, hasta el sector bancario tuvo dificultades.

Por otro lado, los robos fueron de manera frecuente no solo para los negocios sino también para los transeúntes, los establecimientos de alimentos informaron que el polvo fue incontrolable y esto afectó su materia prima y los productos elaborados, para los propietarios de los negocios fue una situación fatal ya que por la disminución de ventas optaron por despedir empleados, reducir salarios, y muchos otros cerraron el establecimiento, y lo desocuparon ya que los ingresos no permitieron el pago de arrendo, ni mucho menos de colaboradores, se realizó la pérdida de la clientela, la cual demoraron años en fidelizar, existió daño a la infraestructura comercial y por otro

lado estaba la incertidumbre a largo plazo, de que cuanto demorará este proyecto y si esta peatonalización será beneficiosa.

Ahora bien, en observaciones realizadas como investigadores se evidencia que, a pesar de la reanudación del acceso peatonal, la visibilidad de los negocios continúa reducida y el flujo de personas es mínimo debido a la ausencia de tráfico vehicular. Nuevamente en conversaciones informales los comerciantes dan a conocer que esta situación ha generado preocupación entre los comerciantes, quienes aún enfrentan dificultades para recuperarse completamente de las pérdidas sufridas durante el período de cierre de vías. Además, la falta de tráfico ha afectado la dinámica comercial de la zona, ya que la afluencia de clientes potenciales se ha visto significativamente disminuida. En este contexto, persiste la incertidumbre respecto a la efectividad a largo plazo de la peatonalización y a su capacidad para revitalizar la economía local.

Los impactos negativos sociales y económicos que emergen en los sectores cercanos a las obras públicas de construcción suelen originarse a raíz de la insatisfacción de los comerciantes formales ubicados en las áreas afectadas. En consecuencia, el propósito de esta investigación es identificar las posibles afectaciones que estas obras generan en dichos comerciantes formales y proponer alternativas que puedan abordar esta problemática.

1.3.2. Formulación del problema

¿Cuáles son las afectaciones sociales y económicas de los comerciantes formales, que se encuentran ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, por obras públicas de peatonalización en el año 2023?

1.3.3. Justificación

La investigación sobre las posibles afectaciones socioeconómico de los comerciantes formales en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, debido a las obras públicas de peatonalización en el año 2023, es fundamental y justificada por varias razones. Inicialmente, ya

que se estudia a una población (comerciantes formales) que está directamente afectada por la peatonalización, por lo tanto, comprender los efectos en sus negocios es esencial para su supervivencia y desarrollo económico a corto y largo plazo, así lo mencionan Rozas, P. y Sánchez (2004) afirmando que “es importante comprender de qué manera las obras públicas pueden afectar la viabilidad y el crecimiento económico y social a corto y largo plazo de establecimientos comerciales” (p.23).

También es crucial mirar más allá del corto plazo y considerar el impacto a futuro en el desarrollo económico y social de estos establecimientos comerciales. La supervivencia de los comerciantes no solo depende de sobrellevar los desafíos temporales, sino de adaptarse y prosperar en un entorno transformado por las obras públicas. Esto incluye evaluar cómo estas obras pueden afectar la percepción y la atracción de la zona para los consumidores, así como su capacidad para competir en un mercado en constante evolución.

Esta investigación se distingue por su enfoque innovador, ya que se centra en un evento que está ocurriendo en tiempo real, lo que permite obtener información actualizada y relevante sobre un fenómeno en desarrollo que hasta ahora no ha sido explorado en profundidad. Este enfoque encuentra respaldo en las palabras de David, P. (2021), quien destaca que "el estudio de eventos en curso proporciona datos frescos y pertinentes sobre fenómenos que hasta ahora han recibido escasa atención" (p. 45). Este enfoque resalta la importancia de investigar sucesos contemporáneos que carecen de un historial previo de análisis exhaustivo.

Al enfocarse en un evento en tiempo real, esta investigación tiene la oportunidad de capturar las dinámicas y los cambios en curso, lo que puede proporcionar una comprensión más completa y actualizada del fenómeno estudiado. Además, al abordar un tema que no ha sido completamente explorado, se abre la puerta a nuevas perspectivas y descubrimientos que pueden contribuir

significativamente al conocimiento existente en el campo. Esta combinación de actualidad e innovación fortalece la relevancia y el valor de la investigación en el panorama académico y social.

Las obras públicas tienen un impacto que abarca a toda la comunidad, y los resultados de esta investigación pueden resultar de interés para diversas partes, así como lo menciona Córdoba, (2017) quien sostiene que

La investigación sobre los efectos de las obras públicas es crucial para las autoridades locales, los urbanistas y la comunidad en general. Estos estudios ofrecen datos fundamentales que ayudan a comprender y enfrentar los desafíos vinculados a proyectos de infraestructura. (p. 32).

Para el gobierno local, los resultados de esta investigación pueden proporcionar datos valiosos para la toma de decisiones y la planificación de futuros proyectos de infraestructura. Ya que comprender cómo estas obras afectan a los comerciantes y a la comunidad en general permite desarrollar estrategias de mitigación y apoyo que promuevan un equilibrio entre el progreso urbano y el bienestar de los residentes.

Los planificadores urbanos también, se benefician al obtener información detallada sobre los posibles desafíos y efectos secundarios de las obras públicas. Esto les permite diseñar proyectos más efectivos y sostenibles, considerando no solo la infraestructura en sí, sino también su impacto en la sociedad. La población en general se beneficia al estar informada sobre cómo estas obras pueden afectar su entorno y su vida cotidiana. Conocer los riesgos y las oportunidades asociados con proyectos de infraestructura permite a las personas participar de manera más informada en el proceso de toma de decisiones y expresar sus preocupaciones.

Igualmente, como investigadoras se podrá trabajar con población afectada social y económicamente, lo cual permitirá poner en práctica el aprendizaje recibido en el ámbito universitario y exactamente en el programa de Trabajo Social

La realización de esta investigación también ofrece una oportunidad valiosa para aplicar los conocimientos adquiridos en el ámbito universitario, específicamente en el programa de Trabajo Social, donde se podrá colaborar con la población afectada a nivel social, lo cual permitirá poner práctica las habilidades y técnicas aprendidas durante la formación académica, teniendo en cuenta el compromiso de bienestar y justicia social. Sin embargo, es importante destacar que la colaboración con la población afectada tanto social como económicamente no se limitará únicamente al ámbito del Trabajo Social. Se buscará integrar diversas disciplinas y enfoques para abordar de manera integral las necesidades y preocupaciones de los comerciantes y habitantes del área en cuestión.

En este contexto, se puede llevar a cabo una colaboración interdisciplinaria, involucrando no solo al Trabajo Social, sino también a otras áreas como la Economía, la Planificación Urbana y el Desarrollo Comunitario. De esta manera, se podrá aprovechar al máximo el conjunto de habilidades y perspectivas para ofrecer estrategias efectivas de apoyo y acompañamiento.

El objetivo primordial será comprender las afectaciones sociales y económicas de los comerciantes formales de la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto en el año 2023, por obras públicas de peatonalización. Lo cual permitirá diseñar estrategias que minimicen los efectos de las obras públicas y que brinden apoyo y acompañamiento adecuados para mitigar los impactos negativos y promover soluciones equitativas.

Esta experiencia permitirá enriquecer el bagaje profesional y desarrollar habilidades de investigación, recolección de datos y análisis de situaciones complejas. Esta labor contribuirá al fortalecimiento de la formación como trabajadoras sociales y, al mismo tiempo, aportará beneficios significativos a la comunidad afectada. Igualmente, se podrá dejar un legado de información valiosa que pueda servir como referencia para futuras investigaciones.

Ahora bien, es fundamental destacar que la viabilidad de la investigación no solo se relaciona con la disponibilidad de recursos y tiempo, sino también con la capacidad de acceder al lugar o contexto donde se llevará a cabo el estudio, esta idea la respalda el Centro de Educación Virtual, (PUCE, s.f.) mencionando que

“La posibilidad o capacidad de llevar a cabo el estudio implica considerar la disponibilidad de recursos temporales, financieros, humanos y materiales, los cuales en última instancia determinarán los límites y alcances de la investigación. También es crucial asegurar el acceso al lugar o entorno donde se llevará a cabo el estudio” (p.12)

En este caso, la investigación es totalmente viable debido a que se tiene acceso al área específica de la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, donde se están realizando las obras públicas de peatonalización en el año 2023. Este acceso es esencial para recopilar datos de primera mano, interactuar con los comerciantes y comprender de manera integral las afectaciones de estas obras en la comunidad local. Asimismo, la investigación se beneficia de contar con una población sujeto de estudio disponible y dispuesta a participar en el proceso de investigación. La colaboración y participación de los comerciantes formales afectados son aspectos clave para recopilar información relevante y obtener una comprensión precisa de su situación.

Estos factores fundamentales aseguran que el estudio pueda llevarse a cabo de manera efectiva y que sus resultados sean significativos.

1.3.4. Objetivos

1.3.4.1. Objetivo general. Comprender las afectaciones sociales y económicas de los comerciantes formales de la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto 2023, por obras públicas de peatonalización.

1.3.4.2. Objetivos específicos. Conocer las afectaciones sociales que la obra de peatonalización ha generado a los comerciantes formales.

Identificar las afectaciones económicas que han vivenciado los comerciantes formales, como consecuencia de la obra pública de peatonalización.

Generar recomendaciones a los comerciantes formales para fortalecer su participación ciudadana e interlocución con la administración municipal.

1.4.Marco referencial o fundamentos teóricos

1.4.1. Marco de Antecedentes

Teniendo en cuenta esta investigación, se llevó a cabo una revisión exhaustiva de los antecedentes a nivel internacional, nacional y regional. Esto permitió obtener un panorama completo y contextualizado de la problemática que se aborda en el estudio, así como identificar variables, y soluciones de experiencias previas.

1.4.1.1. Internacionales. A nivel internacional se tuvo en cuenta el estudio realizado por Rivera (2013) titulado “*Evaluación de los impactos generados por los proyectos de peatonización: estudio de un caso en la ciudad de Lima*” en donde su objetivo principal fue dar a conocer los impactos más relevantes que se han generado como consecuencia de la peatonalización de las cuadras 4,5 y 6 de la calle José Gálvez localizado en el distrito de Magdalena del Mar, Lima. El cual se desarrolla bajo una metodología mixta, de tipo descriptivo, y se realiza una entrevista y una encuesta para recolectar información de una muestra de 76 personas, con un nivel de confianza del 95%.

Se concluyó que la peatonalización de la calle José Gálvez en el distrito de Magdalena del Mar tuvo múltiples impactos positivos en áreas como la economía, la seguridad, el ambiente y la vida social. Esta transformación mejoró las condiciones para los peatones y promovió una convivencia más armoniosa entre diferentes modos de transporte. También revitalizó la economía local al aumentar las ventas y fomentó la formalización de comercios. Además, contribuyó a reducir la contaminación y el ruido, mejorando la calidad de vida de los residentes y comerciantes. Sin

embargo, se destacan la importancia de una regulación adecuada y la necesidad de considerar la seguridad en las áreas adyacentes al Boulevard. Estos resultados pueden servir como referencia para futuros proyectos similares en otras ubicaciones.

Esta investigación proporciona una base de comparación y comprensión sobre el impacto de proyectos similares en comerciantes de otras localidades. En particular, el estudio de Rivera, A. (2013) resulta relevante para el proyecto en Pasto, ya que demuestra que la peatonalización puede generar efectos positivos en la economía local, como el aumento de ventas y la formalización de negocios, aunque estos beneficios no fueron universales. Además, subraya la importancia de considerar aspectos como la regulación y la seguridad, lo que sirve de referencia para el diseño de estrategias adecuadas.

Asimismo, Rodríguez, J., (2019) realiza una investigación denominada *Evaluación del impacto de obras en el espacio público en la satisfacción de los comerciantes en el barrio de Balvanera*. La presente investigación se centra en analizar cómo las obras realizadas por el gobierno local en el espacio público del barrio de Balvanera afectan la satisfacción de los comerciantes. El enfoque principal de este estudio es evaluar la percepción de calidad de vida de los ciudadanos y considerar a los individuos como actores cruciales en la formulación de políticas públicas. Para llevar a cabo esta investigación, se empleó una metodología cualitativa que involucra la recopilación de datos a través de encuestas de percepción. Estas encuestas permitieron recoger las opiniones, perspectivas y emociones de los protagonistas involucrados. Los resultados obtenidos indican que existe una correlación directa entre las mejoras realizadas en las obras y el nivel de satisfacción de los ciudadanos.

La investigación realizada por Rodríguez (2019) sobre la satisfacción de los comerciantes en el barrio de Balvanera debido a las obras en el espacio público tiene una relevancia directa para la Evaluación del impacto socioeconómico de los comerciantes en la calle 19 entre carreras 22 y 27

de la ciudad de Pasto por obras de peatonalización en 2023, teniendo en cuenta que la metodología cualitativa y el enfoque en la percepción y satisfacción de los comerciantes utilizados por el autor pueden ser un modelo valioso para la investigación, lo cual ayudó a diseñar los instrumentos para la recopilación de datos que permitieron comprender la perspectiva de los comerciantes en Pasto, bajo las categorías de afectaciones sociales y afectaciones económicas. Igualmente ofrece un marco de referencia valioso y hallazgos que pueden ser aplicados y adaptados a la situación específica en Pasto, contribuyendo así a la comprensión del impacto socioeconómico de las obras de peatonalización en la ciudad.

Martínez, M., (2020) realizó una investigación que tiene como título *Análisis económico de la responsabilidad del Estado por construcción de obras públicas*, la cual busca estudiar desde el Análisis Económico la responsabilidad del Estado por construcciones públicas, en donde se realiza una búsqueda y análisis de autores, variables y leyes que mencionan a las construcciones públicas vs análisis económico, y del mismo modo genera estrategias judiciales que le permiten a los afectados solicitar compensaciones ante el estado.

Para finalizar concluye que, si bien la obra pública resuelve una necesidad existente en la sociedad, lo que en última instancia beneficia a la comunidad en general, es posible que algunos particulares, como propietarios de terrenos o inmuebles afectados por la construcción, sufran perjuicios económicos, como la pérdida de parte de su propiedad, la interrupción de sus actividades comerciales, pérdida de empleo y muchos otros, sin embargo existen leyes que permiten lograr una compensación administrativa que les permita solventar las pérdidas.

El autor ofrece una perspectiva valiosa para este estudio al proporcionar una base teórica y legal útil para los comerciantes de Pasto que buscaban entender los impactos socioeconómicos de la peatonalización en su área. Además, su trabajo presenta conceptos clave e información

metodológica, social y legal, lo que permitió no solo analizar estos efectos, sino también explicarlos de manera clara a la población objeto de estudio.

Del mismo modo en Ecuador, los autores Gómez, S., Giler, W., Rezabala, K. y Loor, A., (2020) realizaron el estudio de *Consecuencias socioeconómicas en los comerciantes de cárnicos de Portoviejo por obra pública de movilidad después del 16^a*, analizar la situación de los comerciantes de cárnicos del Mercado N°1 del cantón Portoviejo, provincia de Manabí, Ecuador, en la obra pública de la movilidad ocasionada por el sismo del 16 de abril de 2016. Con el objetivo de cumplir con este propósito, se llevó a cabo un proceso que constó de dos fases distintas, la primera una fase documental y otra fase de campo. Además, en la fase cuantitativa, se administró una encuesta utilizando una escala de Likert a una muestra representativa de los comerciantes que venden productos cárnicos y que fueron reubicados como resultado de la reorganización del mercado. Los datos recolectados en esta encuesta fueron procesados utilizando el software SPSS versión 25 y se analizaron mediante estadísticas descriptivas. Los resultados revelaron que los vendedores minoristas de productos cárnicos en el mercado N°1 del Cantón están enfrentando problemas significativos debido a su reubicación y la competencia desleal por parte de comerciantes informales. Esta situación ha tenido un impacto negativo en sus ingresos, lo que les dificulta la capacidad de satisfacer sus necesidades básicas de manera adecuada.

Esta investigación ofreció un valioso marco de referencia para el presente estudio, sirviendo como precedente para conocer los desafíos y las principales afectaciones sociales y económicas que enfrentan los comerciantes. Además, proporciona ejemplos útiles de estrategias de mitigación que pudieron aplicarse a los comerciantes afectados por las obras de peatonalización en Pasto.

Una investigación importante que habla sobre los riesgos e impactos de obras públicas y privadas la llevo a cabo Rodriguez, M., (2007), la cual titulo como *La Problemática Del Riesgo En Los Proyectos De Infraestructura Y En Los Contratos Internacionales De Construcción*, su

objetivo principal fue analizar la problemática, y todos los tipos de riesgo que surgen de proyectos de infraestructura y contratos internacionales de construcción, para llevar a cabo esta investigación se realiza un estudio de 20 obras públicas y privadas, y lo que ha sucedido en estas, con lo cual se pudo determinar que existen 5 riesgos generales, los cuales son Riesgos inherentes al proyecto, Riesgos propios del contrato internacional de construcción, El manejo y administración del riesgo en el contrato internacional de construcción, y La filosofía del riesgo en los contratos modelo de FIDIC, los cuales se dividen en subcapítulos, teniendo en cuenta que la presente investigación trata de factores sociales y económicos, se revisa específicamente estos apartados.

Se logró evidenciar que los proyectos de infraestructura están estrechamente vinculados a las economías que los rodean, y su éxito o fracaso puede depender en gran medida de factores económicos, tanto internos como externos. Estos proyectos están diseñados para satisfacer las necesidades de grupos sociales específicos, y cualquier problema o fracaso en su ejecución puede afectar a estos grupos y a todos los agentes involucrados en el proyecto. Además, los proyectos de infraestructura también pueden tener un impacto significativo en la población local. Los cierres de vías y la interrupción de actividades comerciales pueden llevar al cierre de negocios, pérdida de empleos y otros efectos negativos en la economía regional. Esto puede generar riesgos adicionales, como aumento del desempleo y problemas de seguridad y contaminación en las áreas afectadas.

Esta investigación destaca la importancia de identificar y comprender los riesgos asociados a proyectos de infraestructura. En el caso de la peatonalización en Pasto, esta investigación ayudó a identificar y evaluar las afectaciones sociales y económicas, que enfrentaron los comerciantes, como la pérdida de clientes, cierres temporales de negocios y efectos en la economía local. La investigación también aborda la gestión de riesgos en contratos internacionales de construcción. Esto se traduce en la implementación de estrategias para mitigar los riesgos económicos y sociales para los comerciantes, como la planificación de medidas de apoyo durante el período de

construcción o la consideración de compensaciones económicas en caso de pérdidas significativas. Asimismo, destaca la interconexión entre proyectos de infraestructura y la economía local, por lo cual esta investigación sirvió como un marco para evaluar cómo los cambios en la infraestructura afectan a la comunidad de comerciantes, la economía regional y la población local. Teniendo claros estos tres aspectos fundamentales se logra la planificación de medidas para mitigar cualquier impacto negativo en los comerciantes y la comunidad en general.

Del mismo modo, Gonzales, B., Munguía, S. y Torres, M. , (2021) hacen su investigación referente a las Consecuencias económicas y sociales para los comerciantes afectados por las obras en el mercado de La terminal de buses, periodo de enero 2018 a enero 2020, con el cual se llevó a cabo un estudio que examina el impacto de las obras en el Mercado La Terminal de Buses sobre los comerciantes, centrándose en la identificación de factores de riesgo. Además, se evaluaron las acciones preventivas que toman los comerciantes, tales como la reubicación temporal de sus establecimientos, la adaptación de horarios de atención para evitar los períodos de mayor congestión y la implementación de estrategias de marketing para atraer clientes, y se analizó el impacto económico y social, tanto directo como indirecto. Los datos se sometieron a un análisis en un estudio descriptivo, retrospectivo y transversal. Se realizaron encuestas a los comerciantes, entrevistas al Intendente del Mercado La Terminal de Buses y a colegas de la Dirección General de Vías. Los resultados destacan factores de riesgo, como la ubicación del mercado, que sufre daños constantes en las carreteras debido al tráfico de camiones volquetas y tractocamiones. Estos daños generan pérdidas económicas significativas, reducción o cierre de contratación de personal para ventas, lo que contribuye al aumento del desempleo, la pobreza y afecta al desarrollo económico del municipio, así como a la estabilidad y el sustento de las familias trabajadoras.

Esta investigación da a conocer varios aspectos importantes que se relacionan con el presente estudio. En esta investigación se identificaron factores de riesgo como el desempleo y la reducción

de ingresos, que surgen como consecuencia de las obras en el Mercado La Terminal de Buses. Del mismo modo, las obras de peatonalización en Pasto, en algunos casos también genero factores económicos de riesgo similares, afectando negativamente a los comerciantes y a la comunidad en general. La información teórica presentada en este trabajo de grado no solo proporciona un marco para comprender estos factores socioeconómicos, sino que también fue de gran utilidad para la discusiones y análisis de los resultados relacionados con el impacto de las obras en el comercio local. Este enfoque teórico sirvió como base para desarrollar estrategias efectivas de mitigación y para formular recomendaciones a la administración municipal para abordar y minimizar los efectos adversos.

1.4.1.2. Nacionales. A nivel nacional el estudio *Impacto socioeconómico de la obra civil Centro Comercial Santafé, en la comunidad adyacente correspondiente a los barrios de La Academia, La Uribe, El Verbenal y San José de Bavaria, en las localidades de Suba y Usaquén de la ciudad de Bogotá D.C* realizado por Gonzales, R. y Montenegro, J., (2008) busca Determinar el Impacto Socio-Económico del Centro Comercial Santafé, en la comunidad adyacente correspondiente a los barrios de La Academia, La Uribe, El Verbenal y San José de Bavaria, en las localidades de Suba y Usaquén de la ciudad de Bogotá D.C, por medio de una metodología cuantitativa, no experimental, con una muestra de 165 personas a quienes se les aplica una encuesta con 4 categorías y 12 variables. Una vez analizados los resultados se dio a conocer que si bien en el momento de la construcción del Centro Comercial fueron muchos los afectados a nivel económico, familiar, social, una vez terminada la obra fueron muchos mas los beneficiados, teniendo en cuenta que la economía local se expandió en tamaño sin cambiar su enfoque, y el Centro Comercial complementó las necesidades del mercado sin perjudicar a los pequeños comerciantes. La valorización predial aumentó debido a la inversión en la zona y el interés de las

personas en el área. La contaminación visual se incrementó en algunas zonas debido al crecimiento económico, mientras que la contaminación auditiva y ambiental se vio afectada en menor medida.

Esta investigación resulta fundamental para el presente estudio, ya que proporciona una visión detallada de cómo una obra civil de gran envergadura, como el Centro Comercial Santafé, puede afectar tanto negativa como positivamente a las comunidades circundantes. Los hallazgos destacan la importancia de planificar y ejecutar las obras públicas de manera que se minimicen las dificultades económicas y sociales para los comerciantes y residentes cercanos.

El estudio revela que, aunque la construcción del centro comercial inicialmente causó impactos económicos y sociales negativos, como la afectación de la economía local y el deterioro de la calidad de vida en las fases de obra, estos efectos fueron mitigados a medida que se completó el proyecto. La expansión de la economía local y el aumento de la valorización predial evidencian cómo las inversiones bien gestionadas pueden transformar las áreas circundantes de manera positiva.

Para aplicar estas lecciones al contexto de Pasto y sus obras de peatonalización, es crucial adoptar estrategias similares de mitigación y compensación desde el inicio del proyecto. Esto incluye realizar una planificación exhaustiva, involucrar a los comerciantes en el proceso de toma de decisiones, implementar medidas de apoyo durante las fases de construcción, y garantizar que los beneficios del desarrollo se distribuyan equitativamente.

Al integrar estos principios, se pueden evitar o reducir significativamente los impactos adversos y asegurar que las obras públicas contribuyan al desarrollo económico y social sin perjudicar a los comerciantes locales. La experiencia del Centro Comercial Santafé ofreció una guía valiosa que permitió diseñar políticas y estrategias que faciliten una transición suave y beneficiosa para todas las partes involucradas.

Igualmente los autores Valencia, M. y Marinez, J., (2021) en su estudio llamado *La Transformación Urbana A Partir De Las Implicaciones Sociales Para La Construcción Del Bulevar De La Avenida Colombia Santiago De Cali* investigan diversas dinámicas sociales y espaciales que surgen como resultado de la transformación del bulevar del río Cali, que representa el eje central de interés. El objetivo principal de esta investigación es proporcionar un análisis crítico de los elementos necesarios para preservar las características de este espacio a través de la memoria colectiva.

El enfoque metodológico utilizado en este trabajo es cualitativo y descriptivo. Esto permitió examinar las diversas condiciones y cambios socio-culturales y arquitectónicos que ha experimentado la zona de estudio desde sus primeras intervenciones. Se llevó a cabo una investigación activa y se interactuó con los residentes y se recopilaron documentos con el propósito de buscar respuestas a preguntas que se centran en la experiencia de las personas y cómo estas le dan sentido a la vida dentro de un espacio que ha experimentado diversas transformaciones a lo largo de diferentes épocas. Los resultados obtenidos revelan importantes cambios físico-urbanos y sociales que se han producido debido al crecimiento demográfico exponencial de la ciudad. Estos resultados se presentaron en forma de una cartilla y un documental que destacan las causas y consecuencias de las transformaciones que han tenido lugar en la zona a lo largo de las diferentes intervenciones.

El estudio de Gonzales, R. y Montenegro, J., (2008) proporciona valiosos conocimientos y perspectivas sobre cómo los cambios en el espacio público y la dinámica social pueden impactar una comunidad. Aunque el estudio se enfoca en el contexto de Cali, sus hallazgos y metodología cualitativa y descriptiva son relevantes para la evaluación del impacto socioeconómico de los comerciantes en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto. A través de este estudio, se pudo identificar patrones y tendencias en la transformación urbana, y como esto afecta a la vida

de la comunidad y cómo se adaptan las personas a estos cambios. Esta información fue esencial para tomar decisiones informadas, realizar los instrumentos de recolección de datos y planificar estrategias adecuadas para gestionar los posibles impactos y aprovechar las oportunidades que surjan con la transformación urbana.

Con respecto al enfoque que se busca dar en la presente investigación se pudo hallar el estudio realizado por Calderon, E. y Rojas, G., (2007) el cual se denomina *Intervención de trabajo social en obras de infraestructura vial Transmilenio, proyectos Instituto de Desarrollo Urbano IDU Bogotá, 2007*, con el cual se caracterizó la Intervención profesional de Trabajo Social en obras de infraestructura vial, en proyectos viales del IDU en Bogotá, durante el primer semestre de 2007. Esto se desarrolla por medio de un estudio cualitativo de tipo hermenéutico, exploratorio, los datos se recolectaron por medio de la revisión de la información proporcionada por el IDU (Instituto de Desarrollo Urbano) en la Oficina Asesora de Gestión Social, específicamente en el Programa de Gestión Social en Obras. Según el informe de enero de 2007, se identificaron un total de 76 proyectos, que incluyen la red de vías locales públicas y privadas, zonas de reserva destinadas al transporte especializado (como el transporte masivo, transporte colectivo racionalizado, ciclo vías y alamedas), trabajos de reparcho, mantenimiento y mejoras en las vías, así como la conservación de pavimentos en áreas dentro del perímetro urbano del Distrito Capital, con un enfoque significativo en los tramos utilizados por el sistema de transporte Transmilenio.

Dentro de sus principales hallazgos dan a conocer una serie de problemáticas desarrolladas por los proyectos, entre las más principales se encuentran agresión, inseguridad, homicidios, violencia y problemas de orden público, pobreza, el desempleo, indigencia, empleo informal, bajos salarios, contaminación atmosférica, auditiva y de suelos, bajas condiciones de higiene, proliferación de enfermedades, infestación de roedores, accidentes de tránsito, tráfico, vías lentas.

Esta investigación ofrece comprensiones claves sobre una serie de problemáticas sociales que surgen en proyectos de construcción. Estos problemas sociales tienen un impacto directo en la comunidad local y, en este caso, en los comerciantes de la calle 19 de Pasto. Al considerar los hallazgos de esta investigación, se pudieron anticipar y evaluar posibles desafíos sociales y económicos que surgieron durante las obras de peatonalización en Pasto. Esto permitió una planificación más efectiva de medidas de mitigación y apoyo a los comerciantes afectados, así como la implementación de estrategias para abordar estos problemas de manera proactiva y minimizar su impacto negativo en la comunidad. En resumen, esta investigación proporcionó información valiosa que logro contribuir a una evaluación más completa del posible impacto socioeconómico de las obras públicas en Pasto.

Fajardo, N., Molina, E., Moyano, M., (2009) realizan una investigación a la cual le llaman *Impacto Social En Los Comerciantes, Por El Desarrollo De Obras De Transmilenio Fase III – Carrera 10 De La Ciudad De Bogotá*, en la cual buscan indagar sobre el “Impacto Social” en los comerciantes que son afectados por el desarrollo de las obras de la Fase III de Transmilenio, esto se realiza a partir de informacion tomada del IDU, que tiene que ver con el valor de las obras, tiempos de ejecución, porcentajes destinados al aspecto ambiental y social, adicional a ello se elaboro una encuesta.

El análisis de los resultados de las encuestas reveló la insatisfacción de los comerciantes con el desarrollo de las obras públicas. Su descontento no se debe a que no reconozcan la importancia de estas obras para el desarrollo de la ciudad, sino a los impactos negativos que experimentan, especialmente en términos económicos, como la disminución de sus ingresos mensuales, y en cuanto a la seguridad durante la ejecución de las obras. También existe una sensación de inseguridad y preocupación entre los comerciantes acerca de cómo afectarán las obras a sus negocios una vez que se hayan completado y el sistema funcione de manera regular. El análisis de

las encuestas confirmó que los comerciantes se ven seriamente afectados por la disminución en sus ventas, que se atribuye a problemas como la inseguridad en la zona, retrasos en las obras, congestión del tráfico, falta de información relevante sobre el proceso de ejecución de las obras y la ausencia de planes de contingencia efectivos por parte del IDU para mitigar estos impactos.

Las investigaciones comparten un enfoque en comprender cómo las obras públicas pueden afectar a los comerciantes locales en términos económicos y sociales. A través de encuestas y análisis de resultados, por lo tanto se destaca la insatisfacción de los comerciantes y los impactos negativos que experimentan durante la ejecución de las obras, incluyendo la disminución de ingresos, problemas de seguridad, retrasos y otros desafíos. La investigación previa sobre Transmilenio en Bogotá ofrece información importante referente a gestionar y reducir los efectos negativos en los comerciantes locales, un conocimiento que fue relevante para la evaluación en Pasto. Se pueden identificar posibles similitudes en las preocupaciones y desafíos que enfrentan los comerciantes en ambas situaciones, y las estrategias exitosas utilizadas en Bogotá proporcionan pautas útiles para abordar las preocupaciones de los comerciantes en Pasto.

En Bogotá también fue estudiado el *Impacto socio-económico generado por las obras civiles de Transmilenio en el sector de las calles primer or de las calles primera a veintiséis sobr eintiséis sobre la troncal de la avenida caracas*, investigación realizada por Contreras, D. y Alvarez, D., (2007) Con el objetivo de lograr esta meta, se buscó evaluar las implicaciones socioeconómicas ocasionadas por la implementación de Transmilenio en la zona que abarca desde la primera hasta la veintiséis calles, a lo largo de la troncal de la Avenida Caracas. En este contexto, se examinaron minuciosamente los aspectos más destacados que pueden afectar a la población cercana, tanto desde un punto de vista social como económico, con el propósito de determinar los beneficios tangibles que aporta a la comunidad.

Para llevar a cabo este análisis, se aplicó una metodología consolidada que se centró en la utilización de una encuesta previamente diseñada y validada. El objetivo principal de esta encuesta fue identificar las consecuencias socioeconómicas experimentadas por la población debido a la construcción de esta infraestructura. A partir de la información recopilada y procesada, se llevó a cabo un análisis exhaustivo que condujo a ciertas conclusiones. En primer lugar, se puso de manifiesto la falta de una planificación adecuada en lo que respecta al impacto económico que tendría la obra en los comerciantes, quienes en muchos casos experimentaron graves pérdidas en sus negocios tras la finalización de las obras, lo que llevó a cuestionar la viabilidad económica de continuar operando en el sector. Además, se observó un alto porcentaje de comerciantes sin empleo y un considerable número de locales comerciales cerrados como resultado de estos efectos adversos.

Algunos de los aspectos importantes y útiles para la presente investigación incluye la identificación de factores de impacto significativos en los comerciantes, como la falta de planificación adecuada, las pérdidas económicas sufridas por los comerciantes debido a las obras y el cierre de locales comerciales. Estos factores pueden ser útiles para observar si estas mismas falencias se están desarrollando en la ciudad de Pasto, al mismo tiempo se logra evidenciar las consecuencias socioeconómicas, incluida la pérdida de empleos, y el impacto en el sustento de las familias trabajadoras. Esta información ayudo a evaluar cómo las obras de peatonalización en Pasto afectaron a los comerciantes y a la comunidad en general.

De manera similar, Morales, D., (2021) realizan el estudio *denominado Percepción frente a la construcción de la primera línea metro de Bogotá de los habitantes y comerciantes ubicados en la zona de influencia del proyecto*, se realiza con el fin de conocer la percepción que tienen los mismos habitantes y comerciantes que están sobre la zona de afectación directa, para llevar a cabo esta investigación se desarrollo de manera mixta (cualitativa y cuantitativa), por lo tanto fue necesario

dividirla en dos partes. La primera parte consistió en una revisión documental en la que se recopiló información relevante sobre la socialización del proyecto, tanto a nivel nacional como internacional. Se analizaron documentos relacionados con proyectos similares en países como Panamá, Perú y Ecuador, así como el caso del Tranvía de Medellín en Colombia. En la segunda parte, se llevó a cabo un acercamiento directo con la comunidad a través de visitas de campo y la realización de encuestas a los residentes y comerciantes.

En el marco de esta investigación, se consideraron diversos elementos, como el Estudio de Impacto Ambiental y Social (EIAS), la información documental recopilada de proyectos de metro en Perú y Panamá, así como datos disponibles en medios de comunicación en línea. Además, se realizaron encuestas en el terreno para obtener datos directos de la comunidad. Al analizar y comparar los datos recopilados, se identificaron aspectos de interés tanto para los residentes como para los comerciantes. Se destacó que la mayoría de los encuestados carecía de conocimientos generales sobre el proyecto y mantenía una percepción negativa en relación con la seguridad, la movilidad y la contaminación ambiental. Entre los hallazgos más significativos se encontró que el 26% de los encuestados creía que "seguramente sí" se verían afectadas sus ventas debido al proyecto, un 26% tenía una opinión intermedia y un 22% pensaba que "seguramente no" se verían afectadas.

Además recalcaron que ya se están viendo afectados, las ventas han bajado y han tenido que empezar a reducir costos, despidiendo el personal y comprando materia prima de baja calidad, para poder adquirir una ganancia. Solo el 8% de los comerciantes encuestados había participado en reuniones de socialización del proyecto organizadas por la Alcaldía Mayor de Bogotá y el Metro de Bogotá. Estos resultados reflejan la necesidad de una mayor difusión y consideración de las preocupaciones de la comunidad en proyectos de esta naturaleza.

El estudio realizado por Morales (2021) proporciona información valiosa para la investigación, inicialmente la percepción de la comunidad, esto sirvió como un punto de referencia para comprender cómo la comunidad en Pasto percibe un proyecto de obras públicas y cuáles eran sus preocupaciones y/o afectaciones socioeconómicas principales.

1.4.1.3. Regionales. A nivel regional solo se logró hallar una investigación con respecto al estudio que se realizó, lo que demuestra la innovación y el impacto que tendrá este estudio.

Las estudiantes Burgos, A., Muñoz, L. y Quintero, S., (2019) realizan la investigación que titulan Impactos Socioeconómicos Generados Por El Proyecto De Infraestructura Vial Rumichaca – Pasto. La investigación se enfoca en comprender los impactos socioeconómicos que experimentarán las familias en la región debido al proyecto de infraestructura vial Rumichaca – Pasto, lo cual modifica diversos aspectos de su vida durante cuatro años en el municipio de Tangua, departamento de Nariño. Se utilizó un enfoque cualitativo que considera la realidad como dinámica y relacional, permitiendo construir conocimiento a partir de las experiencias de las personas.

La metodología empleada fue la etnografía, que se centra en describir e interpretar un grupo social o cultural, examinando patrones de comportamiento, costumbres y formas de vida. Los participantes de la investigación fueron comerciantes de especies menores en Tangua que experimentaron impactos en su economía debido al proyecto. Estos comerciantes sufrieron pérdidas económicas en un 50%, muchos perdieron los cultivos, teniendo en cuenta que era difícil el transporte de estos hasta Pasto. El transporte incrementó su valor, y muchas familias campesinas se vieron afectadas. Por tal motivo se reconoce la importancia de comprender estos impactos de manera holística, considerando las interacciones entre territorios, las afectaciones económicas y la competitividad, con la inversión en infraestructura de transporte como un factor clave para el desarrollo regional al facilitar la movilidad de bienes, servicios, capital, tecnología e información, contribuyendo tanto a la productividad como al desarrollo social de las regiones.

Esta investigación se toma como referencia para considerar los lineamientos metodológicos, ya que el enfoque cualitativo permite comprender en profundidad las experiencias, percepciones y efectos que las obras públicas tienen en las comunidades. Esto sirvió como guía para la recopilación de datos en el estudio realizado en Pasto.

Además, es fundamental analizar los problemas de transporte que enfrentan los comerciantes para llegar a sus lugares de trabajo. De manera similar, el estudio de Burgos, A., Muñoz, L. y Quintero, S. (2019) permitió examinar tanto los impactos negativos como positivos de la peatonalización, facilitando la identificación de áreas donde era necesario mitigar los efectos adversos y aprovechar los beneficios potenciales.

1.4.2. Marco teórico

Tabla 1. *Tópicos del Marco Teórico*

Categorías	Subcategorías
Afectaciones Sociales	Cohesión social Conflictos sociales
Afectaciones Económicas	Ingresos y egresos Impacto en las ventas Transición a otras economías Adaptación a nuevas regulaciones Estrategias de mitigación Satisfacción a las necesidades básicas

Fuente. Esta investigación.

Para comprender en profundidad los impactos de las intervenciones urbanas en las comunidades, es fundamental analizar las afectaciones sociales que estas generan. En el contexto de la peatonalización de la calle 19 en Pasto, se deben considerar diversos tópicos que abordan los cambios y efectos en la estructura y dinámica de la comunidad. Estos tópicos incluyen las afectaciones sociales, sus subcategorías la cohesión social y los conflictos sociales; las afectaciones económicas, sus subcategorías los ingresos y egresos, el impacto en las ventas, la transición a otras economías, la adaptación a nuevas regulaciones, las estrategias de mitigación y la satisfacción a las

necesidades básicas; cada uno jugando un papel crucial en la comprensión del impacto de las intervenciones. La presente investigación se enfoca en analizar cómo estas dimensiones interrelacionadas influyen en el bienestar de los habitantes y en las dinámicas comunitarias. A lo largo del estudio, se desarrollarán y analizarán estos conceptos para ofrecer una visión integral de los efectos de la peatonalización en la comunidad local y de esta forma permitir la interpretación de los resultados y conclusiones de la investigación.

1.4.2.1. Afectaciones sociales. Inicialmente, como lo menciona Calhoun, J. (2012) las afectaciones sociales se refieren a los cambios que ocurren en la estructura y dinámica de una comunidad o grupo como resultado de intervenciones externas, como pueden ser obras públicas, cambios en políticas, o cualquier evento significativo que altere la vida cotidiana. Estas afectaciones no solo modifican las rutinas, sino que también pueden tener un impacto profundo en el tejido social, generando tanto cohesión como conflictos dentro de la comunidad afectada. De acuerdo con Castells (2000), “las intervenciones que alteran las infraestructuras urbanas o los modos de vida tradicionales pueden reconfigurar las relaciones sociales, llevando a cambios en la estructura de poder y en las dinámicas comunitarias” (p.23). Por otro lado, Giddens (1984) también señala que los cambios estructurales en la sociedad tienen el potencial de afectar profundamente las relaciones sociales, lo que puede desencadenar procesos de cohesión o, por el contrario, provocar tensiones y conflictos dentro de las comunidades.

Las afectaciones sociales se evidencian en la manera en que las personas perciben y experimentan su entorno tras una intervención significativa. Según Harvey (1989) las transformaciones urbanas, como la peatonalización y la renovación de espacios públicos, pueden alterar no solo el entorno físico, sino también las percepciones de seguridad, pertenencia y bienestar de los habitantes. Estos cambios pueden afectar la identidad colectiva de la comunidad y su sentido de pertenencia, generando un sentimiento de alienación entre los residentes (p.45).

De hecho, Lefebvre (1991) argumenta que el espacio urbano no es solo un lugar físico, sino una construcción social que refleja y refuerza las relaciones de poder y las jerarquías sociales. Por lo tanto, cualquier alteración en el espacio puede tener consecuencias significativas para las dinámicas sociales y las identidades colectivas.

En el caso específico de los comerciantes formales de la calle 19 en Pasto, conversaciones informales revelan que la peatonalización ha generado sentimientos de incertidumbre y ansiedad, afectando no solo su bienestar psicológico, sino también su integración social dentro de la comunidad. Estos comerciantes han manifestado preocupaciones sobre la reducción del flujo de clientes, el aumento de la competencia con vendedores informales y la falta de apoyo institucional para adaptarse a los cambios, lo que ha impactado sus relaciones y estabilidad social. Estos testimonios reflejan la importancia de considerar las perspectivas y necesidades de las comunidades afectadas en cualquier intervención urbana, con el fin de mitigar las posibles afectaciones sociales negativas (Harvey, 1989; Castells, 2000). Estos testimonios reflejan la importancia de considerar las perspectivas y necesidades de las comunidades afectadas en cualquier intervención urbana, para mitigar las posibles afectaciones sociales negativas (Harvey, 1989; Castells, 2000).

Asimismo, Giddens (1984), quien analiza cómo los cambios estructurales en la sociedad pueden afectar las relaciones sociales y, por ende, influir en la cohesión social y los conflictos sociales.

La cohesión social es un concepto fundamental para comprender el impacto de las intervenciones urbanas, como la peatonalización, en la dinámica comunitaria. Según el Consejo Europeo (2004), la cohesión social se refiere a la capacidad de una sociedad para garantizar el bienestar de todos sus integrantes, minimizando las disparidades y evitando la polarización. En este sentido, una comunidad cohesionada es aquella en la que sus miembros se apoyan mutuamente para alcanzar objetivos comunes, promoviendo la inclusión, la igualdad y la participación activa en la vida social (Council of Europe, 2005).

Desde una perspectiva estructural, Giddens (1984) analiza cómo los cambios en las estructuras sociales pueden afectar las relaciones entre los individuos, influyendo en la cohesión y generando posibles conflictos dentro de la comunidad. En el caso de la peatonalización de la calle 19 en Pasto, este tipo de transformación urbana puede alterar las interacciones sociales, provocando incertidumbre entre los comerciantes y afectando la manera en que se organizan dentro del espacio público.

Por otro lado, Granovetter (1973) introduce la noción de la "fuerza de los lazos débiles", destacando que las redes sociales, tanto fuertes como débiles, son cruciales para la cohesión de una comunidad y su capacidad de adaptación a cambios externos. En el contexto de la calle 19 en Pasto, la reconfiguración del espacio público puede generar una disrupción en estas redes, debilitando las conexiones entre comerciantes, clientes y residentes, lo que a su vez puede derivar en tensiones internas y resistencia al cambio.

Asimismo, Jenson (1998) identifica cinco dimensiones clave de la cohesión social: pertenencia, inclusión, participación, reconocimiento y legitimidad. Estos elementos son fundamentales para evaluar cómo la peatonalización impacta en la integración social de los comerciantes formales e informales, así como en su percepción de pertenencia al espacio urbano. Si estas dimensiones no son consideradas en la planificación y ejecución del proyecto, se corre el riesgo de fragmentar la comunidad y generar exclusión social, afectando la estabilidad del entorno comercial.

Del mismo modo, Ocampo (2007) amplía esta perspectiva al señalar que la cohesión social no solo implica la ausencia de conflictos, sino también la existencia de lazos sólidos que permitan a los individuos y grupos trabajar juntos por un bien común. En este aspecto, el éxito de una intervención urbana como la peatonalización depende de la implementación de políticas inclusivas que aseguren la participación de todos los actores involucrados, evitando que ciertos sectores de la comunidad se vean desfavorecidos por los cambios en la estructura urbana.

Ahora bien, en cuanto a los conflictos sociales, son una manifestación inevitable de las afectaciones sociales, especialmente en contextos donde las intervenciones externas alteran las dinámicas de poder y las relaciones sociales. Para Sánchez (2017), los conflictos sociales pueden generar reformulaciones en el seno de la coalición gobernante o incluso la disolución de la misma, ya que estos conflictos a menudo revelan tensiones subyacentes y desigualdades que requieren atención. Bajo esta perspectiva, los conflictos pueden ser un motor de cambio y transformación social, impulsando la adaptación y el reajuste de las relaciones entre los actores involucrados.

Ahora bien, en cuanto a los conflictos sociales, estos son una manifestación inevitable de las afectaciones sociales, especialmente en contextos donde las intervenciones externas alteran las dinámicas de poder y las relaciones comunitarias. En el caso de la peatonalización de la calle 19 en Pasto, los cambios en el uso del espacio público han generado tensiones entre distintos actores, particularmente entre comerciantes formales e informales, así como entre estos y las autoridades locales.

Para Sánchez (2017), los conflictos sociales pueden generar reformulaciones dentro de la coalición gobernante o incluso provocar su disolución, ya que evidencian tensiones subyacentes y desigualdades que requieren atención. En este contexto, la peatonalización ha puesto en evidencia preocupaciones sobre la redistribución del espacio, el acceso equitativo a oportunidades económicas y la falta de diálogo entre las autoridades y los comerciantes afectados.

Desde esta perspectiva, los conflictos no necesariamente son negativos, sino que pueden ser un motor de cambio y transformación social. En el caso de Pasto, el descontento de algunos sectores puede impulsar la adaptación de políticas públicas más inclusivas y participativas, fomentando el reajuste de las relaciones entre los actores involucrados y promoviendo soluciones que equilibren los intereses de la comunidad.

1.4.2.2. Afectaciones Económicas. Las afectaciones económicas son las consecuencias que las intervenciones externas o eventos significativos tienen sobre la estructura económica de una comunidad o entidad. Estas afectaciones pueden derivarse de cambios en políticas, modificaciones en infraestructuras, o cualquier evento que influya en el funcionamiento económico de un grupo o comunidad. Según Stiglitz (2002), "los cambios económicos provocados por intervenciones externas pueden alterar las dinámicas del mercado, los ingresos y el bienestar económico de los individuos" (p. 35). Estos impactos no solo afectan los ingresos y gastos de los individuos, sino que también pueden llevar a transformaciones en las economías locales y en la forma en que los actores económicos se adaptan a nuevas realidades.

Por su parte, Friedman (1962) señala que "las intervenciones económicas pueden crear tanto oportunidades como desafíos, requiriendo una adaptación constante para minimizar los efectos negativos y maximizar los beneficios" (p. 58). La adaptación a nuevas regulaciones y estrategias de mitigación se vuelve crucial para enfrentar los desafíos económicos que surgen. Además, Minsky (1975) argumenta que "la transición a nuevas economías puede generar inestabilidad económica, que a su vez puede afectar la satisfacción de las necesidades básicas de los individuos" (p. 82).

Algunos aspectos importantes de las afectaciones económicas son Ingresos y egresos; Impacto en las ventas; Transición a otras economías; Adaptación a nuevas regulaciones; Estrategias de mitigación; Satisfacción a las necesidades básicas. En cuanto a los **ingresos y egresos** es fundamental este análisis para comprender las afectaciones económicas, ya que cualquier cambio en estos flujos puede reflejar la magnitud del impacto económico. Según Kregel (2003), "los cambios en los ingresos y egresos pueden indicar alteraciones significativas en el bienestar económico y la estabilidad financiera de los individuos y las comunidades" (p. 45). Así como también, Schultz y Jones (2004) destacan que "una modificación en los flujos financieros de una

comunidad, como resultado de nuevas políticas o proyectos de infraestructura, puede alterar el equilibrio económico y afectar tanto a la rentabilidad de los negocios como a la capacidad de los hogares para cubrir sus necesidades básicas" (p. 112). La reconfiguración de la infraestructura urbana, por ejemplo, puede influir en la capacidad de los negocios para generar ingresos y manejar sus egresos de manera efectiva, evidenciando así la necesidad de un análisis exhaustivo para mitigar impactos negativos y optimizar beneficios económicos.

Además, la teoría de la economía del bienestar sugiere que "una alteración en los ingresos puede llevar a una modificación en los patrones de consumo y ahorro, afectando el equilibrio económico de los hogares" (Sen, 1999, p. 62). En contextos de intervención, como el caso de la peatonalización, los cambios en los ingresos y egresos de los comerciantes pueden reflejar cómo las nuevas condiciones afectan sus actividades económicas diarias (Harvey, 1989, p. 45).

De igual forma, el **impacto en las ventas** es una subcategoría crítica en las afectaciones económicas, especialmente en el contexto de cambios urbanos o regulatorios. Según Porter (1990), "las transformaciones en el entorno comercial, como la peatonalización de calles, pueden alterar los patrones de compra y, por lo tanto, afectar directamente las ventas de los negocios locales" (p. 78). Las intervenciones pueden llevar a una reducción en el flujo de clientes, afectando negativamente las ventas y, por ende, los ingresos de los comerciantes.

Davis (2004) agrega que "el impacto en las ventas puede variar significativamente dependiendo de cómo se implementen las intervenciones y de la capacidad de los negocios para adaptarse a los cambios en el entorno comercial" (p. 55). Además, estudios recientes han mostrado que "las modificaciones en el entorno urbano pueden influir en la percepción del espacio por parte de los consumidores, lo que afecta sus decisiones de compra y el volumen de ventas" (Lefebvre, 1991, p. 47).

Dentro de las afectaciones económicas también es posible evidenciar la **transición a otras economías**, la cual se refiere a la adaptación de un sector económico a nuevas realidades, como cambios en la infraestructura o en la regulación. Según Schumpeter (1934), "la transición hacia nuevas formas de economía puede generar tanto oportunidades como desafíos, requiriendo una adaptación estratégica para aprovechar las nuevas circunstancias" (p. 89). Esta transición puede involucrar cambios en la estructura del mercado, en las formas de producción, o en los sectores económicos predominantes.

Además, Keynes (1936) afirma que "la capacidad de una economía para adaptarse a nuevas condiciones es crucial para su estabilidad y crecimiento a largo plazo" (p. 67). Las comunidades que experimentan una transición económica deben desarrollar estrategias efectivas para manejar los cambios y minimizar el impacto negativo en el bienestar económico (Minsky, 1975, p. 82).

Por otro lado, la **adaptación a nuevas regulaciones** es una subcategoría importante, ya que las políticas y regulaciones nuevas pueden afectar significativamente las prácticas económicas. Según North (1990), "la adaptación a nuevas regulaciones es fundamental para asegurar que las actividades económicas se alineen con las nuevas normativas y no se vean perjudicadas por ellas" (p. 123). La implementación de nuevas leyes o políticas puede exigir cambios en los procesos de negocio y en la forma en que las empresas operan.

El autor Williamson (1975) sostiene que "las organizaciones que se adaptan rápidamente a las nuevas regulaciones pueden minimizar los impactos negativos y aprovechar las oportunidades que surgen de los cambios" (p. 97). La adaptación efectiva puede ayudar a las empresas a mantenerse competitivas y a cumplir con las nuevas normativas sin comprometer su rendimiento económico.

Las estrategias de mitigación son esenciales para minimizar el impacto de las afectaciones económicas. Según Lindblom (1959), "las estrategias de mitigación pueden incluir ajustes en las prácticas empresariales, diversificación de actividades, y desarrollo de nuevos mercados para

enfrentar los desafíos económicos" (p. 45). Estas estrategias buscan reducir los efectos negativos de las intervenciones y mantener la estabilidad económica de los actores afectados.

Además, Porter (1985) destaca que "las empresas que implementan estrategias de mitigación efectivas pueden mejorar su resiliencia económica y adaptarse mejor a las condiciones cambiantes del mercado" (p. 83). La capacidad de diseñar e implementar estrategias de mitigación adecuadas es crucial para enfrentar los desafíos económicos derivados de cambios en el entorno.

Cuando se habla de la economía ya sea empresarial o personal la satisfacción a las necesidades básicas es una dimensión crítica para evaluar el impacto económico de las intervenciones, y sobre todo fundamental. Según Maslow (1943), "la satisfacción de las necesidades básicas, como alimentación, vivienda y salud, es fundamental para el bienestar general y la estabilidad económica de los individuos" (p. 370). Las afectaciones económicas que impactan la capacidad de los individuos para satisfacer sus necesidades básicas pueden tener efectos perjudiciales sobre su calidad de vida.

Además, Amartya Sen (1999) argumenta que "la capacidad de las personas para satisfacer sus necesidades básicas es un indicador clave del desarrollo económico y del éxito de las políticas públicas" (p. 62). La intervención económica debe considerar cómo afecta la capacidad de los individuos para acceder a los recursos necesarios para mantener su bienestar.

Categorías Emergentes

La fragmentación del tejido social entre comerciantes formales se manifiesta como una barrera significativa para la cohesión social y la colaboración efectiva. La falta de apoyo institucional, los obstáculos para la colaboración y la competencia desleal contribuyen a un entorno donde la solidaridad y la acción colectiva se ven comprometidas.

Según Barea (2025), los proyectos de aprendizaje-servicio fomentan la participación ciudadana y la autoestima, resaltando la importancia de la colaboración en comunidades educativas. Aunque

este estudio se centra en el ámbito educativo, sus hallazgos son aplicables a contextos comerciales, donde la colaboración puede fortalecer el tejido social.

En el contexto de los comerciantes formales, la ausencia de estructuras organizativas sólidas y el escaso respaldo institucional dificultan la creación de redes de apoyo y cooperación. Esta fragmentación limita la capacidad de los comerciantes para enfrentar desafíos comunes y aprovechar oportunidades colectivas.

En cuanto a **Desacuerdos sobre políticas urbanas**, la gestión del espacio urbano no es una tarea homogénea. Por el contrario, está atravesada por múltiples intereses, visiones y expectativas, especialmente entre los comerciantes formales. Las diferencias en cuanto a políticas públicas, estrategias comerciales y propuestas de colaboración pueden originar fricciones que dificulten la construcción de un entorno urbano inclusivo y equitativo.

Según Vainer (2017), las disputas por el espacio urbano son, en realidad, disputas por el derecho a la ciudad, donde los diferentes actores sociales expresan sus modelos de vida, consumo y convivencia. Desde esta lógica, las divergencias entre comerciantes no deben interpretarse únicamente como obstáculos, sino como una oportunidad para construir políticas más sensibles y participativas.

Por su parte, Martínez y García (2021) sostienen que la integración de múltiples perspectivas en la planificación urbana fortalece la legitimidad de los proyectos públicos, mejora la convivencia y reduce los conflictos territoriales. Así, la inclusión de comerciantes con visiones distintas puede enriquecer la toma de decisiones y propiciar soluciones que contemplen la diversidad de necesidades existentes.

Reconocer esta diversidad implica promover espacios de diálogo y concertación donde los comerciantes puedan deliberar sobre su papel en la ciudad, construir consensos y contribuir activamente a la transformación urbana. Por otro lado, en las obras públicas, como los procesos de

peatonalización, generan **Reducción en la estabilidad financiera** de los comerciantes formales. La disminución de ingresos, acompañada por el incremento de egresos fijos, puede comprometer la sostenibilidad de muchos negocios, e incluso llevar a su cierre.

De acuerdo con Bonilla y Rodríguez (2020), los pequeños comerciantes suelen operar con márgenes de ganancia ajustados, por lo que cualquier alteración en la dinámica del flujo de clientes impacta de manera inmediata sus finanzas. Además, estos actores tienen acceso limitado al crédito formal, lo que los obliga a recurrir a fuentes informales de financiamiento, elevando su vulnerabilidad económica.

Complementariamente, Mora y Reyes (2019) destacan que la competencia desleal de sectores informales, que operan sin los mismos compromisos fiscales o regulatorios, agrava la situación de los comerciantes formales, especialmente cuando las intervenciones urbanas no diferencian o priorizan adecuadamente sus necesidades. Este contexto exige políticas públicas que incluyan paquetes de alivio económico, subsidios temporales y acceso a líneas de crédito preferenciales para comerciantes impactados por obras urbanas.

Ahora bien, **la reconversión económica local** implica no solo la adaptación al cambio, sino la capacidad de anticiparse a nuevas demandas. Diversificar productos y servicios permite que los comerciantes enfrenten los desafíos del mercado con mayor resiliencia y sostenibilidad. En su estudio sobre economías urbanas, Hernández y Patiño (2018) concluyen que los procesos de reconversión son más exitosos cuando cuentan con acompañamiento técnico, asesoría financiera y redes de cooperación local. La articulación con entidades públicas y privadas permite a los comerciantes formales acceder a herramientas para reconfigurar su modelo de negocio.

Del mismo modo, Torres y Cárdenas (2021) advierten que los cambios en los patrones de consumo requieren que los comerciantes estén atentos a nuevas tendencias, incorporen la

tecnología y fortalezcan su propuesta de valor frente al cliente. Esto es especialmente importante en contextos de transformación urbana, donde la competencia y la incertidumbre son altas.

Promover la reconversión económica local debe ser parte integral de los proyectos urbanos, con incentivos claros, plataformas de apoyo y políticas que favorezcan la sostenibilidad empresarial.

Además, la **desprotección normativa** refleja la carencia de acompañamiento legal e institucional ante los cambios generados por intervenciones urbanas. En este contexto, muchos comerciantes formales no solo deben ajustarse a nuevas disposiciones sin orientación suficiente, sino que también enfrentan sanciones o restricciones que afectan su operación diaria.

Según Cely et al. (2020), las políticas públicas suelen estar desarticuladas de las realidades de los actores económicos informales y formales, lo que genera una desconexión entre regulación y práctica cotidiana. Este desfase normativo puede crear incertidumbre jurídica y administrativa, debilitando la confianza de los comerciantes hacia las instituciones públicas.

De igual forma, González et al. (2022) sostienen que la falta de normativas claras y específicas para contextos de transformación urbana dificulta el cumplimiento legal y reduce las posibilidades de adaptación eficaz de los sectores económicos locales. Esta situación se agrava en escenarios donde no existen canales efectivos de comunicación ni consulta con los actores involucrados.

Ante esta realidad, se vuelve crucial el desarrollo de marcos normativos flexibles y adaptativos que respondan a los procesos de cambio urbano, garantizando seguridad jurídica y promoviendo condiciones equitativas para todos los comerciantes.

De la misma manera, los cambios económicos y sociales derivados de procesos de peatonalización también inciden directamente en la satisfacción de necesidades básicas de los comerciantes y sus familias. Esta **reconfiguración del bienestar familiar** se manifiesta en ajustes en el consumo, en el estilo de vida y en las dinámicas domésticas.

Investigaciones como la de Ocampo y Restrepo (2018) muestran que las transformaciones urbanas sin planes de compensación ni mecanismos de transición adecuados pueden afectar el acceso a recursos esenciales, educación y salud, generando nuevas formas de vulnerabilidad social.

Asimismo, López y Quintero (2017) destacan que la pérdida de ingresos sostenidos provoca la reorganización de los roles familiares y del tiempo dedicado al trabajo versus el cuidado, situación que puede desencadenar tensiones intra-hogar y deterioro del bienestar emocional.

Por tanto, cualquier intervención urbana debe incorporar un enfoque social que contemple los efectos en la estructura familiar y propicie medidas de contención, apoyo psicosocial y redes de protección frente a estos impactos.

Sin embargo, la capacidad de los comerciantes para incidir en los procesos urbanos depende en gran medida de la existencia de mecanismos de participación efectivos. **Las alianzas para la representación colectiva** permiten articular intereses comunes, construir agendas conjuntas y negociar condiciones más favorables con las instituciones.

De acuerdo con Rodríguez y Sandoval (2019), las organizaciones de base cumplen un rol esencial en la intermediación entre el Estado y los ciudadanos, fortaleciendo la gobernanza y legitimando las políticas públicas. En el caso de los comerciantes formales, estas alianzas pueden potenciar su capacidad de interlocución ante decisiones que afectan su entorno económico y físico.

Además, Ruiz y Delgado (2021) subrayan que la cohesión entre actores económicos permite aumentar el poder de negociación y promover cambios estructurales sostenibles, lo cual es fundamental en contextos de transformación urbana.

Impulsar estas alianzas es clave para avanzar hacia una participación ciudadana efectiva, con representatividad, incidencia y sostenibilidad.

Para esto, **la formación para la acción comunitaria** busca empoderar a los actores sociales mediante procesos de capacitación y sensibilización, dotándolos de herramientas para participar activamente en la construcción de ciudad.

Como señalan Gómez y Parra (2020), la educación en ciudadanía activa fortalece el pensamiento crítico y promueve la apropiación del espacio público, facilitando la corresponsabilidad en la gestión urbana. Estas capacidades permiten que los comerciantes se conviertan en agentes propositivos y no meros receptores de decisiones gubernamentales.

En la misma línea, Torres y Vega (2023) indican que la formación continua fortalece la confianza comunitaria y el tejido organizativo, facilitando la creación de propuestas colaborativas y resilientes ante los cambios urbanos. Iniciativas de educación popular, diplomados en participación y espacios de diálogo entre la ciudadanía y el gobierno local son fundamentales para garantizar una participación informada y transformadora.

1.4.3. Marco contextual

Con respecto al marco contextual de la ciudad de Pasto, se abordarán temas que contribuyan a comprender el contexto en el que se desarrolla la investigación.

1.4.3.1. Macro contexto. En el presente marco contextual se requiere tomar como tema principal o relacionado a la ciudad de Pasto y sus comerciantes formales, según la página de la Alcaldía de Pasto, TurismoPasto, (s.f.). La ciudad de Pasto es la capital del departamento de Nariño, ubicado en el suroeste de Colombia, esta tiene una rica historia que se remonta a la época precolombina, habitada por diversas etnias indígenas como los pastos y los quillacingas, en la época de la colonia, fue un importante centro administrativo y religioso bajo dominio español. (p.1)

Con lo cual se puede deducir que Pasto es una ciudad con una rica herencia cultural e histórica, que abarca desde sus raíces indígenas hasta su papel durante la época colonial española. Esta

combinación de influencias culturales y su ubicación estratégica en el suroeste de Colombia hacen que Pasto sea un lugar de interés histórico y cultural en el país.

Algo muy importante es que de acuerdo a la UNESCO, (2009)

Pasto es conocida por su rica tradición cultural, especialmente en eventos como el Carnaval de Negros y Blancos, que ha sido declarado Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por la UNESCO. Este carnaval celebra la diversidad étnica y cultural de la región y es una expresión importante de la identidad local (p.1)

De lo anterior se infiere que la ciudad de Pasto es reconocida por su vibrante y rica tradición cultural, que se manifiesta de manera destacada en el famoso evento del Carnaval de Negros y Blancos. Este carnaval no solo es una celebración festiva, sino que también tiene un significado profundo, ya que ha sido distinguido como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por la UNESCO, de manera que subraya su importancia no solo a nivel local, sino también a nivel mundial, como un evento que preserva y celebra las tradiciones culturales únicas de Pasto y su gente.

La Alcaldía de Pasto, (2020) afirma de igual manera que el municipio de Pasto es la capital administrativa del departamento de Nariño, ocupa una superficie de 6.181 kilómetros cuadrados, tiene una cabecera municipal con una extensión de aproximadamente 1.208 kilómetros cuadrados. Está situada cerca de la frontera con Ecuador, limita al norte con el municipio de San Juan de Pasto, al sur con el municipio de Sandoná, al este con el municipio de Consacá y al oeste con el municipio de Yacuanquer. Estos límites territoriales definen el área geográfica de la ciudad de Pasto en el departamento de Nariño, Colombia.

La población de Pasto varía con el tiempo debido al crecimiento demográfico, pero según estimaciones del DANE, (2023), “la ciudad tiene 410,835 habitantes, de los cuales 218,341 son

mujeres (53.1%) y 192,494 son hombres (46.9%)., los habitantes de Pasto representan el 24.2% de la población total de Nariño en 2023” (p.4).

La economía de Pasto se basa en actividades como la agricultura, la ganadería, el comercio y los servicios. La agricultura es importante en la producción de productos como papa, maíz y lácteos. Además, la ciudad se ha convertido en un centro comercial regional, esto lo afirma de igual forma Vilorio, J., (2007)

En Nariño se han identificado doce cadenas productivas, siendo las más importantes la papa, los lácteos, el maíz, las fibras naturales, la marroquinería y la caña panelera (en la región andina), así como la pesca, específicamente de la trucha, el turismo. Otra actividad a destacar es la cría de curíes o cuy, de amplio arraigo en la cultura culinaria nariñense. (p.43)

Y teniendo en cuenta que se habla de la economía, es importante dar a conocer el número de comerciantes legalmente constituidos, de acuerdo a la Camara de Comercio de Pasto, (2018) “el municipio de Pasto, presenta con corte a 5 de marzo de 2018, un total de 32.111 unidades empresariales (considerando personas naturales y jurídicas) matriculadas hasta la fecha en la Camara de Comercio de Pasto” (p.14) y de acuerdo al Instituto para la Economía Social, (2023) “Hay mas de 3.000 vendedores informales en la ciudad de Pasto” (p.1), estos datos reflejan la diversidad de la actividad económica en Pasto, con una importante comunidad de comerciantes formales y la presencia de vendedores informales que contribuyen a la economía local, pero que pueden tener características y condiciones laborales diferentes.

Si se menciona la religión mas prominente de la ciudad de Pasto, se podria decir que es la Católica, asimismo lo afirma Pasuy, W., (2012) “La religión católica tiene una fuerte presencia en Pasto, con numerosas iglesias y festividades religiosas que son parte de la vida cultural de la ciudad. Además, se mantienen algunas creencias y rituales ancestrales de las comunidades indígenas locales” , la coexistencia de estas creencias y prácticas religiosas enriquece el tejido social y

cultural de la comunidad pastusa, convirtiendo a la ciudad en un lugar de gran interés desde el punto de vista histórico y religioso.

Por último, Banco Interamericano de Desarrollo, (2020) afirma que la ciudad de Pasto cuenta con un “entorno físico de Pasto está caracterizado por su topografía montañosa, ríos y lagunas. Además, la ciudad cuenta con parques y áreas verdes que contribuyen a su calidad de vida”, esta descripción subraya la belleza natural y la riqueza geográfica de la ciudad. La topografía montañosa brinda a Pasto una topología única que agrega valor a su paisaje y ofrece oportunidades para actividades al aire libre, el ecoturismo y el turismo de aventura. La presencia de ríos y lagunas no solo enriquece el entorno natural, sino que también puede tener un impacto económico positivo, ya que estos recursos hídricos pueden utilizarse para actividades como la agricultura, la generación de energía hidroeléctrica y la recreación acuática.

Además, los parques y áreas verdes no solo contribuyen a la calidad de vida de los habitantes de Pasto, proporcionando espacios para el esparcimiento y la recreación, sino que también pueden influir positivamente en la economía local al atraer turistas y promover la inversión en infraestructura turística.

Ilustración 1. *Ciudad de Pasto*



Fuente: (CIUDEU, s.f.)

1.4.3.2. Micro contexto. El micro contexto, en este caso, se refiere a un lugar específico de la ciudad de Pasto, que es la calle 19 entre las carreras 22 y 27. Esta descripción se basa en observaciones realizadas por las investigadoras en el terreno. Se considero aspectos como la morfología de la calle, el tipo de edificaciones, el flujo de tráfico y peatones, la presencia de comercios u otros establecimientos, y cualquier otro elemento relevante que pueda influir en el estudio o que sea de interés para la investigación.

Ilustración 2. *Plaza de Nariño Calle 19*



Fuente. (CIUDEU, s.f.)

La carrera calle 19, que se extiende entre las carreras 22 y 27, ocupa una ubicación central en la ciudad de Pasto, ya que se encuentra frente a la plaza de Nariño. Esta área se considera el corazón del centro de la ciudad. Antes de las obras de peatonalización que están en curso en la actualidad, esta calle solía tener un flujo vehicular significativo y se utilizaba en sentido norte-sur, siendo una de las vías más transitadas en ese momento.

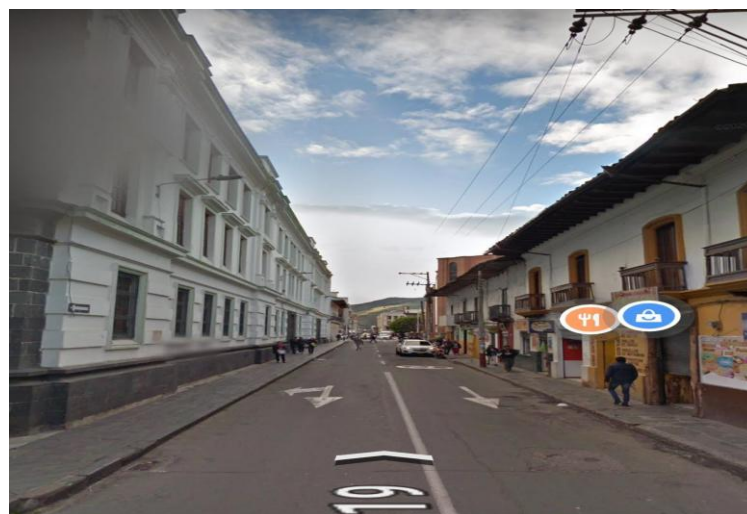
Ilustración 3. *Calle 19 Carrera 27*



Fuente. Google Maps (2019)

Esta imagen fue capturada por Google Maps en el año 2019 y muestra claramente un sector altamente comercial de la ciudad. En esta área, se destacan las construcciones antiguas que datan de la época colonial, lo que le confiere un carácter histórico y pintoresco.

Ilustración 4. *Calle 19 Carrera 22*



Fuente. Google Maps (2019)

La imagen proporcionada, la cual también fue capturada de Google Maps en el año 2019, ofrece una visión clara de la marcada naturaleza comercial de esta sección de la ciudad de Pasto. Aquí, se puede apreciar una diversidad de establecimientos que abarcan desde restaurantes y joyerías hasta notarías. Es relevante destacar la presencia de la prestigiosa Universidad Pública de Nariño, lo que agrega un componente educativo significativo a esta zona. A unas pocas cuadras de distancia, se ubican la Gobernación de Nariño y el sector bancario, consolidando aún más la importancia económica y comercial de este sector en la ciudad de Pasto.

Asimismo, en la ilustración anterior se pueden apreciar edificaciones coloniales que enmarcan el centro histórico de la ciudad, contribuyendo a su rica herencia cultural y arquitectónica. Esta combinación de elementos culturales, educativos y comerciales confirma la vitalidad y diversidad de la calle 19. Luego de un detallado recorrido a lo largo de la calle 19, comprendida entre las carreras 22 y 27, se contabilizó un total de más de 600 locales comerciales en ambos lados de la calle. Estos establecimientos abarcan una amplia variedad de negocios, siendo en su mayoría de pequeña escala. Entre ellos, se destacan joyerías, restaurantes, dos notarías, la sede de la gobernación de Nariño y la presencia de 9 sucursales bancarias, oficinas, entre otros. Además, se encuentran tiendas de ropa, locales dedicados a la venta de motocicletas, casinos, fotocopiadoras, tiendas de variedades y una universidad. En adición a esta diversidad de negocios, se ubica el Centro Comercial Sebastián de Belalcázar, que alberga una oferta comercial significativa, según información proporcionada por Centro Comercial Sebastian de Belalcazar, (2022) ste espacio cuenta con comodidades como parqueaderos, oficinas y un total de 172 locales comerciales que abarcan sectores como ropa, calzado, servicios de internet y establecimientos de belleza. Además, el centro comercial ofrece áreas de entretenimiento, incluyendo zonas de juegos infantiles y una plazoleta de comidas.

Asimismo, las construcciones coloniales que enmarcan el centro histórico de Pasto contribuyen a su rica herencia cultural y arquitectónica, lo que confiere a la calle 19 un carácter histórico y pintoresco. Es importante señalar que todos estos negocios y establecimientos comerciales se han visto afectados por las obras públicas que se están llevando a cabo en la zona, lo que ha generado desafíos adicionales para su funcionamiento y desarrollo en la ciudad de Pasto.

1.4.4. Marco conceptual

Estrategia de Socialización. La estrategia de socialización engloba una serie de medidas planificadas y conscientes cuyo propósito es favorecer la comunicación, comprensión y aceptación de un proyecto, idea o iniciativa dentro de una comunidad o grupo particular. (Rogers, E. M. , 2003)

Comerciantes Formales: En Colombia, un trabajador formal es aquel que está vinculado a una empresa o empleador mediante un contrato laboral legalmente establecido, recibe un salario fijo, tiene acceso a seguridad social, prestaciones sociales y demás beneficios laborales contemplados por la legislación colombiana. Ministerio de Trabajo de Colombia. (2021)

La peatonalización. Se refiere a la transformación de calles o áreas urbanas en espacios exclusivos para peatones, prohibiendo el tráfico de vehículos motorizados. Como se menciona en la publicación "Cities for People" de Gehl, J. (2010), el principal propósito de la peatonalización es mejorar la calidad de vida en áreas urbanas y fomentar la movilidad sostenible.

Las obras públicas. Para Moughtin, C., & Maclennan, F. , (2015) son “iniciativas de construcción o mejora de infraestructuras respaldadas y administradas por el gobierno con el fin de abordar necesidades públicas. Estas obras públicas desempeñan un papel fundamental en el desarrollo y el buen funcionamiento de las zonas urbanas” (p.59)

1.4.5. Marco legal

A continuación, se presenta un análisis de las principales leyes y regulaciones en Colombia que abordan las afectaciones económicas, el comercio formal y las obras públicas. Este análisis se organiza en tres secciones:

1.4.5.1. Con respeto a las Afectaciones económicas.

En Colombia, las leyes y regulaciones que abordan las afectaciones económicas son diversas y dependen del contexto específico en el que se apliquen. Algunas de las leyes generales relacionadas con este tema incluyen la Ley 1437 de 2011, que establece “el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y contiene disposiciones relacionadas con la indemnización de daños causados por la administración pública” (Congreso de la Republica de Colombia , 2011), esta normativa es fundamental para garantizar que los ciudadanos puedan reclamar y obtener reparaciones cuando se ven afectados por decisiones o acciones estatales que lesionan sus intereses económicos; también la Ley 1753 de 2015, conocida como el “Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país", es fundamental en cuanto a la inversión pública y el desarrollo económico en diferentes sectores de la economía colombiana” (Congreso de la Republica de Colombia, 2015), al establecer las directrices para el desarrollo económico, esta ley busca equilibrar las inversiones y promover el crecimiento sostenible, minimizando las afectaciones económicas negativas. Asimismo, la Ley 80 de 1993, que regula “la contratación administrativa, también contiene disposiciones sobre la responsabilidad patrimonial de la administración pública, relevante en casos de afectaciones económicas causadas por acciones del Estado” (Congreso de la Republica en Colombia, 1993), al establecer las directrices para el desarrollo económico, esta ley busca equilibrar las inversiones y promover el crecimiento sostenible, minimizando las afectaciones económicas negativas.

Un reglamento importante que se logró evidenciar es la Ley 472 de 1998 establece “el régimen de reparación directa en casos de daños causados por la acción de la administración pública” (Congreso de la Republica de Colombia, 1998), esta ley es crucial para que los afectados puedan acceder a mecanismos de reparación de manera directa y efectiva, mientras que la Ley 906 de 2004 regula “el Código de Procedimiento Penal y contiene disposiciones sobre la responsabilidad civil derivada de la comisión de delitos, lo que puede tener implicaciones económicas” (Congreso de la Republica de Colombia, 2004), esta normativa asegura que, además de las sanciones penales, se consideren las repercusiones económicas de los delitos, garantizando una reparación integral a las víctimas.

Además de estas leyes, existen decretos y resoluciones que complementan la regulación de las afectaciones económicas en Colombia. Uno de ellos es el Decreto 1068 de 2015, el cual “reglamenta el procedimiento administrativo y contiene disposiciones sobre la indemnización de daños causados por la administración pública” (Presidente de la Republica de Colombia, 2015), al especificar procedimientos claros, se facilita la gestión de reclamaciones y se promueve la eficiencia en la administración pública.

Por otro lado, el Decreto 2147 de 2016 establece “el procedimiento para la indemnización de daños causados por actos legislativos y actos jurisdiccionales, siendo relevante en casos de afectaciones económicas relacionadas con decisiones legislativas o judiciales” (El Presidente de la Republica de Colombia, 2016), este decreto es esencial para abordar las consecuencias económicas de decisiones estatales, asegurando que se reconozcan y reparen los perjuicios causados.

En el ámbito de las resoluciones, la Resolución 1950 de 2012, emitida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, regula el procedimiento para el reconocimiento y pago de devoluciones de impuestos, lo que puede impactar directamente en la economía de los contribuyentes (Ministerio de Hacienda y Credito Público, 2012), esta resolución es vital para

garantizar que los contribuyentes reciban oportunamente las devoluciones fiscales que les corresponden, evitando afectaciones económicas indebidas.

En resumen, Colombia cuenta con un marco legal y reglamentario diverso para abordar las afectaciones económicas en diferentes contextos y sectores, y estos instrumentos legales y normativos son fundamentales para garantizar la protección de los derechos económicos de los ciudadanos y el adecuado funcionamiento de la economía del país. En el contexto específico de los comerciantes formales ubicados en la calle 19, entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, que enfrentaron obras de peatonalización en 2023, es fundamental analizar cómo estas leyes y regulaciones se aplican para mitigar los impactos socioeconómicos en esta población.

1.4.5.2. Con respecto a los comerciantes formales.

En Colombia, las leyes que regulan a los comerciantes formales y los establecimientos de comercio se encuentran principalmente en el Código de Comercio, que establece “las bases legales para las actividades comerciales en el país. Además del Código de Comercio”, existen otras leyes y regulaciones que complementan y detallan aspectos específicos relacionados con el comercio y los establecimientos comerciales (Presidente de la Republica de Colombia, 1971), este código es la columna vertebral del derecho comercial en Colombia, proporcionando un marco legal sólido para las operaciones comerciales. Una de las leyes más relevantes es la Ley 222 de 1995, que establece “las normas para el registro mercantil en Colombia. Todos los comerciantes formales, ya sean personas naturales o jurídicas, están obligados a inscribirse en la Cámara de Comercio correspondiente y actualizar su registro periódicamente” (Congreso de la Republica de Colombia, 1995), la obligatoriedad de inscripción en la Cámara de Comercio garantiza la formalidad y transparencia en las actividades comerciales, facilitando la supervisión y apoyo estatal.

Del mismo modo la Ley 1116 de 2006 regula “el régimen de insolvencia empresarial en Colombia, proporcionando mecanismos para la reorganización y liquidación de empresas en crisis

financiera y brindando protección a los comerciantes en situaciones de insolvencia” (Congreso de la Republica de Colombia, 2006), esta ley proporciona mecanismos para la reorganización y liquidación de empresas en crisis financiera, brindando protección a los comerciantes en situaciones de insolvencia y buscando la preservación de empresas viables. En cuanto a la protección de los derechos de los consumidores, la Ley 1480 de 2011, conocida como el Estatuto del Consumidor, establece “los derechos y deberes de los consumidores en sus relaciones con los comerciantes y proveedores de bienes y servicios. Esta ley busca proteger a los consumidores contra prácticas comerciales abusivas y establece sanciones por incumplimientos” (Congreso de la Republica de Colombia, 2011).

Además, la Ley 155 de 1959 y sus modificaciones posteriores (Congreso de la Republica de Colombia, 1959), junto con el Decreto 2153 de 1992, “prohíben la competencia desleal y regulan las prácticas comerciales que puedan ser consideradas como tales” (Presidente de la Republica de Colombia, 1992), estas leyes buscan promover la competencia justa y proteger tanto a los comerciantes como a los consumidores. La propiedad intelectual también es un aspecto relevante para los comerciantes, y la Ley 23 de 1982 regula “los derechos de propiedad intelectual en Colombia, lo que incluye la protección de marcas comerciales, patentes y derechos de autor” (Congreso de la Republica de Colombia, 1982) la protección de marcas comerciales, patentes y derechos de autor es esencial para incentivar la innovación y proteger los intereses de los creadores y empresarios.

El Código de Comercio y otras leyes, como la Ley 1258 de 2008, establecen “las normas para la creación y funcionamiento de diferentes tipos de sociedades comerciales, como sociedades anónimas, sociedades de responsabilidad limitada y otras formas legales de organización empresarial” (Congreso de la Republica de Colombia, 2008), la Ley 820 de 2003 regula “los contratos de arrendamiento comercial, proporcionando normas específicas para los comerciantes

que alquilan locales comerciales” (Congreso de la Republica de Colombia, 2003). Por último, la Ley 905 de 2004 establece “medidas de apoyo y fomento para las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (Mipymes) en Colombia, incluyendo beneficios tributarios y financieros que pueden ser relevantes para los comerciantes de este sector” (Congreso de la Republica de Colombia, 2004).

A nivel nacional existen además de las leyes que regulan a los comerciantes y establecimientos de comercio, decretos y resoluciones que desempeñan un papel importante en la implementación y aplicación de estas normativas. Entre los decretos relevantes, el Decreto 410 de 1971 se encarga de “reglamentar el funcionamiento de las Cámaras de Comercio, instituciones encargadas del registro mercantil y la supervisión de los comerciantes y establecimientos de comercio” (Presidente de la Republica de Colombia, 1971), el Decreto 2150 de 1995 establece disposiciones relacionadas con “el Plan Nacional de Desarrollo y la ejecución de proyectos de inversión pública. Esto puede ser relevante para comerciantes y establecimientos de comercio que participan en proyectos de desarrollo económico que reciben financiamiento público” (Presidente de la Republica de Colombia, 1995).

El Decreto 1074 de 2015, conocido como el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, “agrupa y regula normas relacionadas con el comercio y establece disposiciones para la operación de establecimientos de comercio. Esto incluye aspectos como horarios de funcionamiento y requisitos específicos que los comerciantes deben cumplir en sus actividades comerciales” (Presidente de la Republica de Colombia, 2015).

En cuanto a las resoluciones, la Resolución 014 de 2012, emitida por la Superintendencia de Industria y Comercio, “establece disposiciones relacionadas con la protección al consumidor. Regula aspectos como la publicidad engañosa, las garantías de productos y otros derechos de los consumidores que pueden tener un impacto directo en las operaciones de los comerciantes” (Superintendencia de Industria y Comercio, 2012). Además, la Resolución 1447 de 2018 establece

“normas técnicas y requisitos para la elaboración y presentación de estudios de impacto ambiental, lo que es fundamental en proyectos que puedan afectar a los comerciantes y establecimientos de comercio, especialmente en el ámbito de la infraestructura” (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2018).

Finalmente, la Resolución 11706 de 2008, emitida por la Superintendencia de Sociedades, “establece normas contables para las empresas comerciales en Colombia, incluyendo comerciantes y establecimientos de comercio, asegurando la adecuada contabilización y presentación de información financiera” (Superintendencia de sociedades, 2008).

1.4.5.3. Con respecto a las obras públicas.

En Colombia, las obras públicas están sujetas a una extensa regulación que abarca leyes, decretos, resoluciones y normativas destinadas a establecer los procedimientos, requisitos y responsabilidades necesarios para su correcta planificación, ejecución y supervisión. Estas disposiciones se diseñan con el propósito de garantizar la transparencia, la eficiencia y el cumplimiento de estándares ambientales y sociales en proyectos de infraestructura pública de todo el país. Dentro de este marco legal y normativo, se destaca algunas leyes clave que dirigen este sector.

Un Ejemplo de lo anterior es la ley 80 de 1993 la cual establece “las bases generales para la contratación administrativa en Colombia, incluyendo las obras públicas. Esta legislación regula los procesos de licitación, adjudicación y ejecución de proyectos públicos, promoviendo la transparencia en la gestión de recursos” (El Congreso de la Republica de Colombia, 1993), adicional a ello la ley 80 de 1993 da a conocer “las bases generales para la contratación administrativa en Colombia, incluyendo las obras públicas. Esta legislación regula los procesos de licitación, adjudicación y ejecución de proyectos públicos, promoviendo la transparencia en la gestión de recursos” (El Congreso de la Republica de Colombia, 1993). La Ley 80 de 1993

representa un esfuerzo significativo por estructurar y organizar la contratación pública en Colombia. Al establecer procedimientos claros y promover la transparencia, busca minimizar prácticas corruptas y garantizar que los recursos públicos se utilicen de manera eficiente en beneficio de la sociedad.

Asimismo, la Ley 1682 de 2013 se centra en el Sistema Nacional de Regalías, menciona lo “vital para financiar proyectos de inversión pública, incluyendo obras públicas. Asimismo, establece criterios para la asignación de recursos a nivel regional, buscando un desarrollo equitativo en todo el país” (Congreso de la Republica de Colombia, 2013). La Ley 1682 de 2013 busca agilizar y optimizar la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, reconociendo su importancia para el desarrollo económico y social del país. Al establecer criterios claros para la asignación de recursos y la gestión de proyectos, se pretende lograr una distribución equitativa y eficiente de las inversiones en infraestructura. Por su parte, la Ley 1508 de 2012 detalla “el régimen de inversión en proyectos de infraestructura de transporte de gran envergadura y su financiamiento, así como los procedimientos de adquisición de tierras esenciales para la ejecución de estas obras” (Congreso de la Republica de Colombia, 2012). La Ley 1508 de 2012 reconoce la importancia de la colaboración entre el sector público y el privado para el desarrollo de infraestructura. Al regular las APP, se busca atraer inversión privada, compartir riesgos y aprovechar la eficiencia del sector privado en la ejecución de proyectos públicos.

En muchos casos dentro de los antecedentes de investigación se mencionaba los retrasos de las obras públicas y en muchos otros problemas de seguridad, en ese orden de ideas existe una ley que aborda este tema, la Ley 1383 de 2010 habla sobre “las normas de tránsito y transporte, influyendo en obras públicas relacionadas con la vialidad y la movilidad urbana, priorizando la seguridad y eficiencia en el transporte” (El congreso de la Republica de Colombia, 2010). La Ley 1383 de 2010 enfatiza la importancia de la seguridad vial y la eficiencia en el transporte, aspectos fundamentales

en la planificación y ejecución de obras públicas relacionadas con la infraestructura vial. Su implementación busca reducir accidentes y mejorar la movilidad urbana y rural.

La Ley 1995 de 2019 se enfoca en “el régimen de concesiones de infraestructura, definiendo procedimientos para la concesión de proyectos de obra pública a empresas privadas, estimulando la inversión privada en infraestructura pública” (Congreso de la Republica de Colombia , 2019) La Ley 1995 de 2019 facilita la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura pública, lo que puede acelerar la ejecución de proyectos y mejorar la calidad de las obras mediante la incorporación de capital y experiencia privada, finalmente, La Ley 1819 de 2016 introduce “reformas tributarias y fiscales con impacto en la financiación de proyectos de obras públicas, esencial para asegurar la sostenibilidad financiera de dichos proyectos” (Congreso de la Republica de Colombia, 2016). La Ley 1819 de 2016 busca fortalecer las finanzas públicas y garantizar la disponibilidad de recursos para la inversión en infraestructura, reconociendo la importancia de una estructura fiscal sólida para el desarrollo sostenible del país.

Además de estas leyes, existen resoluciones emitidas por entidades gubernamentales que especifican procedimientos y requisitos para la ejecución de obras públicas en Colombia. Entre ellas, la Resolución 1447 de 2018 establece “normas técnicas y requisitos para estudios de impacto ambiental” (El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, 2018), la Resolución 1447 de 2018 resalta la importancia de evaluar y mitigar los impactos ambientales de los proyectos de infraestructura, promoviendo un desarrollo sostenible y la protección del medio ambiente, mientras que la Resolución 4758 de 2018 “regula el Sistema Único de Información de Trámites (SUIT), simplificando la inscripción y seguimiento de proyectos” (La Agencia Nacional de Tierras - Ant, 2018), la Resolución 4758 de 2018 busca simplificar y transparentar los trámites relacionados con proyectos de infraestructura, reduciendo la burocracia y facilitando el seguimiento y control de las obras públicas, adicional a lo anterior la Resolución 1050 de 2018 define “directrices para la gestión

social y ambiental en proyectos de transporte” (Ministerio de Transporte , 2018), la Resolución 1050 de 2018 enfatiza la necesidad de integrar consideraciones sociales y ambientales en los proyectos de transporte, promoviendo una visión holística y sostenible en el desarrollo de infraestructura, y la Resolución 3111 de 2014 regula la asignación de recursos para proyectos de inversión pública, incluyendo obras públicas, a través del Sistema General de Regalías (Secretaría Distrital de Planeación, 2014), la Resolución 3111 de 2014 busca garantizar que los recursos provenientes de las regalías se utilicen de manera eficiente y equitativa en proyectos de inversión pública, contribuyendo al desarrollo regional y nacional.

Además de las leyes y resoluciones mencionadas, es esencial tener en cuenta los decretos reglamentarios que complementan las regulaciones y que pueden variar dependiendo del tipo de proyecto y la entidad responsable. Por ejemplo, el Decreto 1082 de 2015 juega un papel fundamental al “reglamentar la contratación pública en Colombia, estableciendo los procedimientos específicos para la contratación de obras públicas, así como otros aspectos relacionados con la contratación estatal” (presidente de la Republica de Colombia, 2015). De manera similar, el Decreto 1469 de 2010 está en sintonía con la Ley 80 de 1993 y establece disposiciones detalladas sobre la contratación estatal, lo que incluye la contratación de obras públicas, asegurando una gestión eficiente y transparente de los recursos públicos (El presidente de la Republica de Colombia, 2010).

Asimismo, el Decreto 1077 de 2015 reglamenta el “sector de transporte y establece las normas técnicas esenciales para la elaboración de estudios y diseños de obras de infraestructura vial y de transporte, garantizando que estas obras cumplan con estándares técnicos de calidad y seguridad” (El Presidente de la Republica de Colombia, 2015). Por último, el Decreto 2150 de 1995 reglamenta “el Plan Nacional de Desarrollo y proporciona las directrices necesarias para la ejecución de proyectos de inversión pública, que pueden incluir obras públicas, contribuyendo así al desarrollo

del país” (El Presidente de la Republica de Colombia, 1995). En conjunto, estos decretos complementan de manera integral las leyes existentes y conforman un marco normativo completo que orienta y supervisa la ejecución de obras públicas en Colombia, asegurando la transparencia, la calidad y la eficiencia en la inversión de recursos públicos en proyectos de infraestructura.

1.4.6. Marco ético

El marco ético en el contexto de la investigación científica implica la toma de decisiones, acciones y asunción de responsabilidades, relacionándose estrechamente con los valores y normas, tanto generales como específicos de una comunidad o grupo social. En la investigación científica, la ética se refiere a las motivaciones y propósitos que guían la actividad investigadora. Este enfoque ético se basa en regulaciones existentes, como la Resolución 8430 de 1993 en Colombia, que establece principios fundamentales para la investigación en la que participan seres humanos.

En primer lugar, se destaca el respeto por la dignidad y los derechos de los participantes en la investigación como un principio esencial. Además, se enfatiza la necesidad de que la investigación cumpla con criterios científicos y éticos, y solo se lleve a cabo cuando no sea posible obtener el conocimiento de otra manera idónea. Se requiere que los beneficios para los participantes prevalezcan sobre los riesgos, y que estos últimos sean mínimos y no contradigan los principios éticos fundamentales. (Ministerio de Salud de Colombia, 1993)

Además, se presenta el Código de Ética para Investigación Científica y Tecnológica, que establece los siguientes principios éticos a considerar en la investigación:

Respeto por las personas: Reconociendo a los individuos como agentes autónomos y protegiendo a aquellos con menor autonomía. Esto incluye el consentimiento voluntario e informado, la privacidad y confidencialidad, y el derecho a retirarse de la investigación sin represalias.

Principio de beneficencia: Obligación de no causar daño y de garantizar el bienestar de los participantes, evaluando previamente los riesgos y beneficios potenciales.

Principio de justicia: Busca distribuir equitativamente los riesgos y beneficios de la investigación en la sociedad, evitando prejuicios hacia poblaciones vulnerables y preferencias indebidas en la selección de participantes.

El investigador debe tener en cuenta consideraciones clave, como el diseño adecuado de la investigación, el uso responsable de los recursos económicos, la confidencialidad, la no coerción, el derecho de los participantes a acceder a los resultados, la transparencia en la gestión de datos y la comunicación de resultados, además de evitar el plagio.

Este marco ético proporciona directrices esenciales para garantizar la integridad y el respeto en la investigación científica y tecnológica, protegiendo tanto a los participantes como a la sociedad en su conjunto.

1.5. Metodología

1.5.1. Paradigma de investigación

Este proyecto de investigación adopta el paradigma de la investigación cualitativa, un enfoque que ha ganado un mayor reconocimiento en las últimas décadas, especialmente a partir de la década de 1980. En contraste con la investigación cuantitativa, que se enfoca en la recolección y análisis de datos numéricos y tiende a abordar un número limitado de casos, la investigación cualitativa se distingue por su énfasis en profundizar en lugar de ampliar.

Como Guerrero, M. , (2016) expone, este enfoque brinda al investigador la oportunidad de sumergirse directamente en eventos sociales o culturales específicos. No solo se ocupa de cuestiones a través del reconocimiento y la interacción con los sujetos de estudio, sino que también se dedica a la descripción e interpretación de acciones y discursos significativos dentro de su contexto, lo que permite obtener una apreciación de la realidad en toda su diversidad y complejidad.

Este tipo de enfoque, tal como Fernández H; Rivera Z. , (2009) lo describe, involucra una interacción dinámica y flexible que implica el intercambio de comunicación verbal y comportamental. Proporciona un medio para que las experiencias y la información se expresen y contribuyan a la resolución de la problemática planteada. En resumen, este paradigma tiene sus raíces en una perspectiva humanista que facilita la comprensión y el conocimiento del entorno en un contexto social más amplio

1.5.2. Enfoque de investigación

Dado que este proyecto de investigación se adscribe al paradigma cualitativo, adopta un enfoque hermenéutico que persigue una comprensión profunda y significativa de las afectaciones socioeconómicas experimentadas por los comerciantes ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, como consecuencia de las obras públicas de peatonalización planificadas para el año 2023.

En consonancia con las ideas de Gadamer (1975) el énfasis recae en la interpretación y la comprensión de los contextos culturales y situaciones específicas que rodean a estos comerciantes. Este enfoque busca desvelar las capas de significado que subyacen en las experiencias socioeconómicas de los comerciantes, y a través de la interpretación, generar conocimiento que trascienda la superficie de los eventos.

El enfoque interpretativo reconoce que la comprensión de la realidad socioeconómica es un proceso complejo y contextual, en el cual tanto los investigadores como los participantes aportan sus perspectivas y experiencias. Siguiendo las ideas de Ricoeur, P., (1994) se entiende que la interpretación es un acto dialógico en el que se entrelazan los significados compartidos entre los diversos actores, incluyendo a los investigadores y a los comerciantes afectados.

En el contexto de esta investigación, el enfoque interpretativo otorga un alto valor a las voces y experiencias de los comerciantes y otros actores involucrados en la problemática socioeconómica.

Su objetivo es explorar en profundidad el significado de las afectaciones económicas y sociales derivadas de las obras de peatonalización planificadas. Para lograrlo, se emplearán estrategias de interpretación que permitirán comprender de manera integral las perspectivas y experiencias de los comerciantes afectados.

1.5.3. Tipo de investigación

El enfoque de este proyecto de investigación se basa en la orientación descriptiva y se fundamenta en la metodología cualitativa e interpretativa. Este enfoque es particularmente adecuado para obtener una comprensión profunda de los fenómenos que se estudian. La investigación descriptiva, como señala Sandelowski, M., (2000), se utiliza cuando se pretende realizar descripciones minuciosas de eventos o situaciones, centrándose en aspectos como el "quién", "qué" y "dónde" de dichos eventos.

En el contexto de este proyecto de investigación sobre las afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto debido a las obras públicas de peatonalización en 2023, el enfoque descriptivo es esencial. Proporcionará información precisa y confiable sobre cómo estas obras han afectado la economía de los comerciantes formales, así como sus vidas y sus familias. La metodología cualitativa permitirá una comprensión profunda de las perspectivas y experiencias de la población afectados, lo que es fundamental para abordar integralmente esta problemática.

1.5.4. Unidad de trabajo y unidad de análisis

1.5.4.1. Unidad de trabajo. Para la ejecución de la presente investigación se trabajará con los comerciantes ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, hay un total de 600 locales comerciales, que incluyen tiendas, cafeterías, restaurantes, oficinas, entidades bancarias.

1.5.4.2. Unidad de análisis. Para describir la composición del grupo de comerciantes formales que participaran en esta unidad de trabajo, se hace referencia a la Tabla 2, que presenta información sobre los involucrados los criterios de inclusión. En última instancia, el grupo de trabajo estará conformado por un total de 7 locales comerciales, quienes se suman con el propósito de abordar los cuatro objetivos planteados.

Tabla 2. *Unidad de análisis*

Criterios de inclusión	Locales	Nº Mujeres	Nº Hombres	Total
-Ser comerciante formal ubicado en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto.	5	5	5	10
- Que lleven como comerciantes mínimos en el sector 5 años de antigüedad.				
-Querer participar en la investigación.				

1.5.5. Técnica e instrumentos de recolección de información

1.5.5.1. Las técnicas de investigación.

1.5.5.1.1. El grupo focal. El grupo focal con los comerciantes formales de la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, por obras públicas de peatonalización en el año 2023, se basa en la metodología cualitativa. Esta metodología se fundamenta en el enfoque interpretativo y se apoya en las ideas de Mertens (2005), quien destaca que los grupos focales son una forma efectiva de recopilar datos cualitativos. Este tipo de técnica ofrece un equilibrio entre la estructura

necesaria para abordar temas específicos y la flexibilidad que permite a los participantes expresar sus pensamientos y experiencias en sus propias palabras (p. 123).

En este contexto, la estructura predefinida del grupo focal servirá como una guía, permitiendo abordar aspectos relevantes para comprender las afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales. Al mismo tiempo, se otorgará espacio para que los comerciantes formales compartan sus percepciones y experiencias de una manera auténtica y significativa, lo que enriquecerá la comprensión de los impactos de las obras de peatonalización en su vida y economía.

1.5.5.2. Instrumentos de investigación.

1.5.5.2.1. Guion de grupo focal. El guion para el grupo focal se considera un componente fundamental en la recolección sistemática de datos y en la investigación relacionada con la comprensión de los impactos sociales y económicos en el contexto de la peatonalización. Según lo mencionado por Krueger y Casey (2015), un guion para grupos focales es un recurso estratégico que consta de una serie de preguntas cuidadosamente diseñadas para obtener información detallada sobre un tema específico (p. 21). En este caso, el propósito del guion se centra en recopilar información relevante sobre las afectaciones experimentadas por los comerciantes formales ubicados en la calle 19 como consecuencia de las obras públicas de peatonalización llevadas a cabo en el año 2023.

Para sustentar esta metodología, Morgan (1997) subraya la importancia de elaborar un guion bien estructurado para asegurar la eficacia en la obtención de datos significativos en investigaciones sociales y económicas. De acuerdo con esta perspectiva, la estructura detallada de preguntas del guion está diseñada para explorar no solo los impactos económicos de las obras en la zona, sino también para comprender las dimensiones sociales y emocionales que los comerciantes formales podrían haber experimentado durante este proceso de transformación urbana (Fern, 2001, p. 55). Este enfoque busca capturar de manera integral las diversas facetas de

las afectaciones, proporcionando una visión más completa y matizada de las experiencias vividas por los comerciantes.

1.5.5.3. Sistematización de Resultados.

1.5.5.3.1. Ruta metodológica. La investigación titulada "Afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales, ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, por obras públicas de peatonalización en el año 2023" se desarrolló con el objetivo de comprender las repercusiones que dichas intervenciones urbanas tuvieron en este sector comercial. Para ello, se diseñó una ruta metodológica que abarcó desde la construcción del marco referencial hasta la aplicación de instrumentos de recolección de datos y el análisis de la información obtenida.

En primer lugar, la elaboración del marco referencial implicó una investigación exhaustiva que integró componentes teóricos, conceptuales, históricos, contextuales y normativos. Se revisaron teorías relacionadas con la peatonalización y su impacto en entornos urbanos, considerando estudios previos que analizan las dinámicas socioeconómicas resultantes de tales transformaciones. De acuerdo con Gehl (2011), los procesos de peatonalización pueden generar tanto beneficios como afectaciones en los sectores comerciales, dependiendo de la planificación y de la adaptación de los comerciantes al nuevo modelo urbano. Además, se exploraron conceptos clave como cohesión social, conflictos sociales, ingresos y egresos económicos, y estrategias de mitigación, entre otros, para establecer una base conceptual sólida.

Históricamente, se examinó la evolución de la calle 19 y su entorno, identificando su relevancia en el tejido comercial de Pasto y cómo las intervenciones urbanas anteriores habían afectado a la comunidad. Contextualmente, se analizaron las características socioeconómicas de los comerciantes formales de la zona, así como las particularidades de la obra de peatonalización implementada en 2023. En el ámbito normativo, se revisaron las regulaciones locales y nacionales que enmarcan este tipo de proyectos urbanos, asegurando una comprensión integral del contexto

legal y administrativo. Frente a ello, Carrasco (2018) destaca que la normativa en torno a la reconfiguración de espacios urbanos debe considerar mecanismos de participación ciudadana para mitigar impactos negativos en sectores vulnerables.

Para la recolección de datos, se diseñaron dos instrumentos principales, un guion de grupo focal y guía de trabajo para la cartografía social. El grupo focal se orientó a conocer las afectaciones sociales que la obra de peatonalización generó en los comerciantes formales, mientras que la cartografía social buscaba identificar las afectaciones económicas vivenciadas por estos comerciantes como consecuencia de la intervención urbana. Ambos instrumentos se estructuraron en torno a categorías y subcategorías previamente definidas, tales como afectaciones sociales con las subcategorías cohesión social, conflictos sociales y afectaciones económicas con las subcategorías ingresos y egresos, impacto en las ventas, transición a otras economías adaptación a nuevas regulaciones, estrategias de mitigación, satisfacción de las necesidades básicas.

Estos instrumentos fueron presentados a un comité evaluador conformado por los jurados, Annie Del Carmen Gordillo Castillo y Paula Lombana, quienes proporcionaron observaciones y sugerencias. Tras incorporar las correcciones indicadas.

Durante la fase de aplicación, se enfrentaron diversas dificultades, inicialmente, se encontró resistencia por parte de los comerciantes para participar en las actividades propuestas, manifestando desinterés o falta de disponibilidad. Además, el tiempo que podían dedicar era limitado, lo que complicó la ejecución completa de los instrumentos diseñados. Ante estas limitaciones, se optó por realizar únicamente el grupo focal, dado que este abordaba ambos objetivos específicos de la investigación.

La conducción del grupo focal presentó desafíos adicionales; mantener la armonía y el enfoque en las respuestas fue complejo, ya que algunos participantes desviaban la conversación hacia temas no relacionados con las preguntas formuladas. Asimismo, debido a las restricciones de tiempo, no

fue posible abordar todas las preguntas previstas, por lo que se priorizaron aquellas consideradas más relevantes dentro de cada categoría.

El análisis de la información recolectada resultó igualmente desafiante. La diversidad y dispersión de las respuestas dificultaron la tabulación y categorización de los datos, complicando la identificación de patrones claros. Como señala Flick (2015), los estudios cualitativos requieren una rigurosa sistematización de la información para evitar sesgos interpretativos y garantizar la validez de los hallazgos. Esta experiencia subraya la importancia de contar con una población dispuesta a colaborar y con la disponibilidad necesaria para participar en investigaciones de esta naturaleza.

Reflexionando sobre el proceso investigativo, es evidente que la colaboración activa de los participantes es crucial para el éxito de estudios cualitativos. La resistencia o falta de compromiso de la población objetivo puede comprometer la calidad y profundidad de los hallazgos. Por ello, es fundamental diseñar estrategias que fomenten la participación y asegurar que los instrumentos de recolección sean flexibles y adaptables a las circunstancias de los participantes.

En conclusión, la investigación sobre las afectaciones socioeconómicas derivadas de la peatonalización en Pasto evidenció la complejidad de abordar temas que involucran dinámicas sociales y económicas en contextos urbanos. A pesar de las dificultades encontradas, el estudio proporcionó ideas valiosas sobre las experiencias de los comerciantes afectados, resaltando la necesidad de considerar sus perspectivas en futuros proyectos de intervención urbana.

1.5.5.3.2. Diseño de instrumentos. El diseño de los instrumentos de recolección de información en la investigación sobre las afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales de la calle 19 entre carreras 22 y 27 de Pasto, a raíz de las obras de peatonalización en el año 2023, fue un proceso estructurado y fundamentado en criterios metodológicos rigurosos. La elección de los instrumentos se realizó con base en la naturaleza de los objetivos específicos y la necesidad de captar información detallada sobre las experiencias de los comerciantes afectados. Con base a ello, se emplearon dos técnicas principales, el grupo focal y la cartografía social, cada una con una utilidad particular en el estudio.

El grupo focal fue seleccionado como técnica principal para la recolección de datos cualitativos debido a su capacidad para generar una interacción dinámica entre los participantes, lo que facilita la exploración de experiencias compartidas y la identificación de patrones en sus respuestas (Krueger & Casey, 2015). Este instrumento permitió abordar la primera pregunta de investigación, relacionada con las afectaciones sociales derivadas del proceso de peatonalización, a través de la exploración de percepciones sobre cohesión social y conflictos sociales. Además, el grupo focal también se diseñó para recabar información sobre las afectaciones económicas sufridas por los comerciantes, tales como cambios en los ingresos y egresos, impacto en las ventas y estrategias de adaptación ante la nueva dinámica comercial.

1.5.5.3.2. Validación de los instrumentos. La validación de los instrumentos de recolección de información fue un paso esencial en el desarrollo de la investigación, ya que garantizó la pertinencia, coherencia y calidad metodológica de las herramientas diseñadas. Para ello, los instrumentos tales como el grupo focal y la cartografía social, fueron sometidos a la evaluación de un comité de jueces expertos en el área de estudios urbanos y socioeconómicos. Este proceso permitió identificar ajustes necesarios en términos de forma y fondo, con el propósito de mejorar la precisión y aplicabilidad de las herramientas en el contexto de estudio.

La validación de los instrumentos se realizó mediante un proceso de revisión crítica por parte de los jurados de investigación Annie Del Carmen Gordillo Castillo y Paula Lombana, quienes emitieron recomendaciones con base en criterios metodológicos y de contenido. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014), la validación por expertos es una estrategia fundamental en la investigación cualitativa, pues permite detectar posibles sesgos en el diseño y asegurar la claridad de los conceptos abordados. De esta manera, los jurados realizaron observaciones relacionadas con la redacción de las preguntas en el grupo focal, sugiriendo una mayor estructuración en torno a las categorías definidas para evitar ambigüedades o respuestas demasiado abiertas. Asimismo, recomendaron mejorar la guía de preguntas para que facilitara la orientación de la discusión y garantizara la obtención de información relevante.

Como menciona Flick (2015), la validación de instrumentos cualitativos debe centrarse en la claridad de las instrucciones y en la coherencia entre los objetivos de investigación y los datos que se pretende recopilar, lo que llevó al equipo a realizar ajustes significativos en la estructura de este instrumento.

Tras la retroalimentación recibida, el equipo de investigación implementó los ajustes sugeridos, asegurando que las preguntas del grupo focal estuvieran alineadas con las categorías de análisis y fueran comprensibles para los participantes. Además, se redefinieron algunas subcategorías para hacer más precisa la interpretación de las respuestas.

2. Interpretación de resultados

2.1. Procesamiento de la información

El proceso de vaciado de información, triangulación y homologación de resultados en esta investigación fue una tarea meticulosa que requirió diversas estrategias metodológicas para garantizar la coherencia y validez de los datos obtenidos. La consolidación de los predicados emergió de un proceso estructurado de codificación, en el cual se analizaron las respuestas brindadas por los participantes del grupo focal. Este proceso permitió identificar patrones, regularidades y conceptos emergentes que facilitaron la construcción de las categorías inductivas, esenciales para la interpretación de los resultados.

Inicialmente, el equipo de investigación procedió con el vaciado de la información, para lo cual se escucharon detenidamente las grabaciones del grupo focal. Este paso consistió en la transcripción fiel de los discursos emitidos por los participantes, permitiendo captar no solo el contenido literal de sus respuestas, sino también la intencionalidad y el contexto en el que fueron expresadas (Gibbs, 2018). Para facilitar el análisis, se asignó un código específico a cada uno de los participantes, lo que permitió mantener un control riguroso sobre la procedencia de las respuestas y su posterior clasificación. La asignación de códigos se estructuró de la siguiente manera:

Tabla 3. *Categorías de Población*

Código	Local Comercial
C1	(Guadalquivir Café SAS)
C2	Biópticas
C3	Cafetto
C4	Anónimo
C5	BBC
C6	Biópticas
C7	Tienda Chiquis

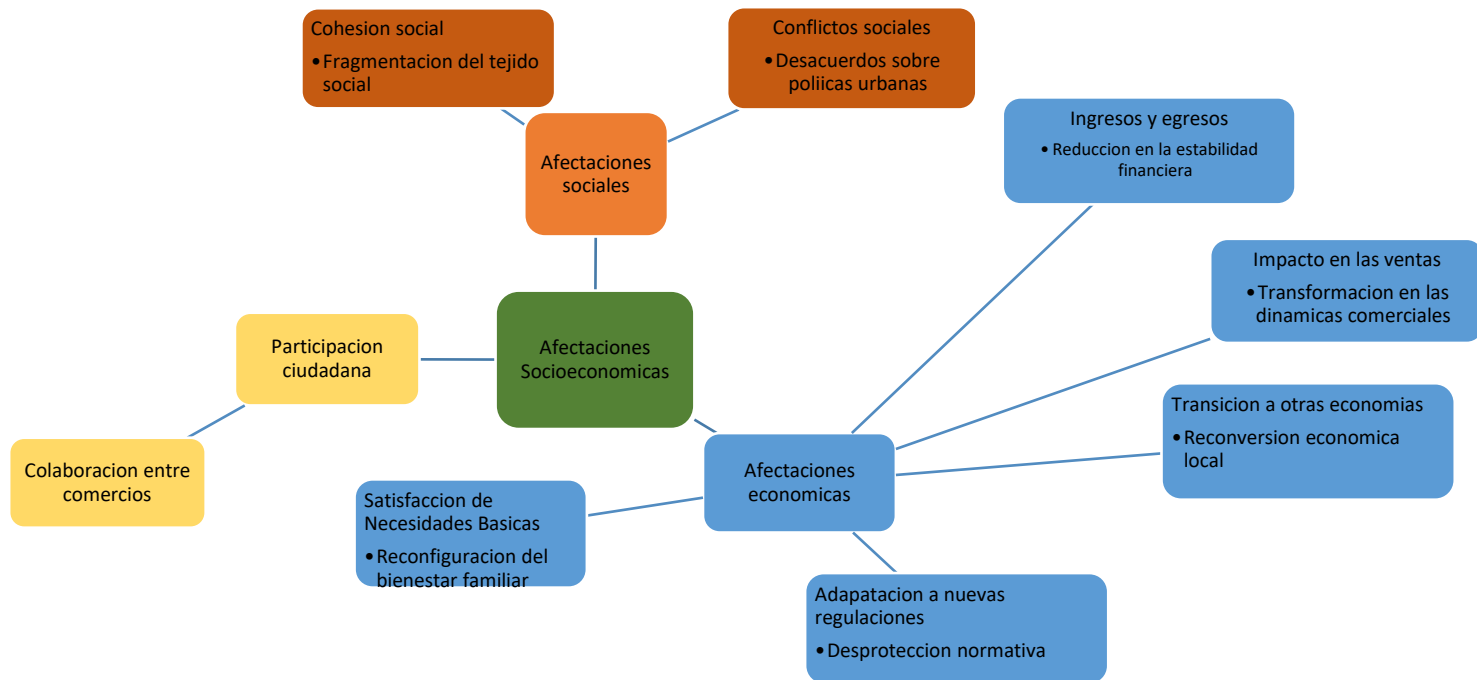
Una vez transcrita la información, se procedió con la codificación abierta, técnica que permitió descomponer las respuestas en unidades más pequeñas de significado. Este proceso se realizó mediante la identificación de palabras clave y frases recurrentes dentro del corpus textual, lo que facilitó el agrupamiento de ideas similares y la detección de tendencias en los testimonios. Como afirman Strauss y Corbin (2002), la codificación abierta es un paso crucial en el análisis cualitativo, ya que permite el desglose sistemático de la información y la identificación de conceptos emergentes a partir de los datos primarios.

Posteriormente, se llevó a cabo la codificación axial, un proceso en el cual se establecieron relaciones entre las categorías identificadas en la etapa anterior. Aquí se analizaron las conexiones entre distintos conceptos y se agruparon los datos en categorías más amplias que facilitarían su interpretación dentro del marco teórico de la investigación. Este procedimiento permitió consolidar las categorías inductivas, que fueron construidas a partir de la recurrencia de ciertas respuestas y la identificación de patrones en la información recopilada. En este punto, se buscó la saturación de los datos, es decir, se continuó con la categorización hasta que las respuestas no aportaban información nueva o relevante para el análisis (Glaser & Strauss, 1967).

Finalmente, se elaboró una taxonomía en la que se integraron los objetivos específicos de la investigación, las categorías, subcategorías y las categorías inductivas emergentes. Esta estructuración permitió diseñar matrices de proposiciones agrupadas que facilitaron la consolidación de los predicados finales. La construcción de estas matrices se basó en la correspondencia entre las preguntas planteadas en el grupo focal, las respuestas emitidas por los participantes y las interpretaciones derivadas del análisis. De este modo, se logró un proceso sistemático y riguroso que permitió extraer conclusiones fundamentadas sobre las afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales ante las obras de peatonalización.

La red semántica que se muestra a continuación, fue elaborada como parte del proceso de análisis de la información recolectada en la investigación, su construcción fue necesaria para organizar y representar de manera visual los temas más relevantes que surgieron a partir de los relatos de los participantes. A través de esta herramienta fue posible identificar y relacionar las categorías principales, las sub categorías y las categorías emergentes, lo que facilitó una mejor comprensión de las experiencias, percepciones y significados compartidos, esta red permite visualizar como se interconectan los distintos elementos abordados durante el estudio, y brinda una guía para interpretar los resultados de forma clara y ordenada.

Imagen 1. Red Semántica, Categoría Inductiva, Deductiva y emergente



2.2. Análisis e interpretación de resultados

2.2.1. Análisis primer objetivo

En el marco del primer objetivo, conocer las afectaciones sociales que la obra de peatonalización ha generado a los comerciantes formales, se identificaron transformaciones significativas en la dinámica relacional de los actores económicos ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 del municipio de Pasto. Lejos de propiciar espacios de integración y fortalecimiento comunitario, la intervención urbana, acentuó procesos de fragmentación social, debilitamiento de redes colaborativas y tensiones con las autoridades locales. A continuación, se abordan en detalle estas afectaciones sociales, agrupadas en las subcategorías de cohesión social y conflictos sociales, a partir de las voces y experiencias recogidas durante el trabajo de campo.

La peatonalización de la calle 19 en la ciudad de Pasto entre las carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, aunque fue planteada como una intervención urbana orientada al mejoramiento del espacio público, ha traído consigo repercusiones sociales significativas sobre la comunidad de comerciantes formales que históricamente habitan y dinamizan este corredor comercial, uno de los impactos más significativos fue la alteración en las relaciones sociales internas del gremio, evidenciando un declive en la **cohesión social**, que al verse debilitada dio lugar a la **fragmentación de tejido social**, expresada en el distanciamiento entre colegas y disolución de formas básicas de colaboración y solidaridad entre los actores sociales.

A pesar de que se mencionaron ciertos intentos de colaboración entre los comerciantes, como las alianzas entre los comercios Cafetto, BBC y Starbooks, estos esfuerzos no lograron consolidarse de manera significativa debido a la falta de concreción en las iniciativas y la ausencia de un respaldo institucional sólido.

Un claro ejemplo con respecto a lo anteriormente mencionado, se encuentra en la respuesta de uno de los comerciantes: “Hubo intentos de colaboración entre comercios como Cafetto, BBC y

Starbooks, pero la falta de concreción en las iniciativas y la falta de apoyo oficial dificultaron el éxito de los esfuerzos colaborativos” (C1). Este fragmento deja ver como la falta de apoyo externo, como el respaldo de la Cámara de Comercio o el municipio, ha obstaculizado el establecimiento de una red sólida de cooperación, limitando la capacidad colectiva para enfrentar las afectaciones adversas del proyecto de urbanización.

Este deterioro de la cohesión social, derivó en dinámicas de aislamiento, desconfianza y competencia individualizada, especialmente frente a comercios con mayores recursos y capacidad de adaptación. En términos de Boaventura de Sousa Santos (2005), esta situación puede interpretarse como un ejemplo de desprotección estructural; cuando los actores sociales no cuentan con condiciones mínimas para organizarse, se debilita la autogestión comunitaria y se aumenta la vulnerabilidad frente a decisiones externas.

La situación vivida por los comerciantes evidencia que, en ausencia de marcos institucionales sólidos, la colaboración entre pares pierde fuerza dando paso a lógicas más fragmentarias e individualistas.

Aunque algunos comerciantes pequeños han intentado fortalecer su presencia mediante estrategias de marketing y redes sociales, la colaboración sigue siendo insuficiente para crear una red asociativa efectiva. Según la respuesta de otro comerciante: “La colaboración entre los pequeños comerciantes ha aumentado, destacándose el intercambio de estrategias de marketing y experiencias en redes sociales” (C4). Sin embargo, este intercambio aún no ha sido suficiente para superar la fragmentación social que ha emergido a raíz de la competencia creciente.

La competencia desigual entre los pequeños comerciantes y los grandes locales ha exacerbado esta fragmentación, ya que algunos comerciantes sienten que no tienen la capacidad de competir a nivel de recursos y clientes. Un comercio expresó que: “La peatonalización ha incrementado la

competencia entre los comerciantes, ya que más negocios han abierto en la zona. Esto ha generado tensiones, recelo y una falta de colaboración” (C1).

Esta situación puede analizarse a la luz de teorías sobre el capital social y la autogestión comunitaria. Según Robert Putnam (2000), el capital social, entendido como las redes de relaciones, normas compartidas y confianza mutua que facilitan la cooperación para el beneficio mutuo, es esencial para fortalecer los vínculos comunitarios y fomentar la acción colectiva. En contextos urbanos como el de la ciudad de Pasto, la ausencia de capital social genera desconfianza y fragmentación, dificultando los procesos asociativos. Esta lectura se articula con la perspectiva de Anthony Giddens (1984), quien sostiene que los cambios estructurales modifican la estructura de oportunidades de los actores sociales, reconfigurando sus patrones de interacción y participación.

A esto, se tiene en cuenta lo planteado por Granovetter (1973), quien señala que los lazos débiles son esenciales para la resiliencia comunitaria. Su disolución, por falta de estrategias de acompañamiento social, ha debilitado la organización preexistente. Zygmunt Bauman (2003) complementa este análisis con la idea de una modernidad líquida, donde la solidaridad es reemplazada por el individualismo, lo cual se evidencia en el giro hacia una lógica de competencia entre comerciantes.

Articular estos enfoques permite entender que la creación de redes de cooperación no depende únicamente de la voluntad individual de los comerciantes, sino también de condiciones estructurales que habiliten su organización: confianza mutua, marcos institucionales de apoyo, y un propósito colectivo compartido. En este caso, la falta de estos elementos ha debilitado el tejido social y ha imposibilitado una autogestión eficaz frente a las transformaciones urbanas.

En ese sentido, desde trabajo social, este tipo de ruptura del tejido social, constituye una alerta crítica, ya que, obstaculiza el ejercicio de la ciudadanía activa, limita la acción colectiva y

profundiza desigualdades en el acceso a procesos de planificación urbana. Paralelamente, se identificó una segunda línea de afectación social, en la subcategoría correspondiente a la subcategoría **conflictos sociales**, entendida como tensiones que emergen cuando distintos actores perciben incompatibilidades en sus intereses, valores o necesidades dentro de un contexto compartido, estas tensiones fueron generadas por la ausencia de la participación real en las fases de diseño e implementación del proyecto. Según Touraine (2002), los conflictos sociales son manifestaciones de disputas por el control del cambio social, donde diferentes grupos buscan influir en las transformaciones estructurales que afectan sus condiciones de vida. Por su parte, Manuel Castells (1998), sostiene que los conflictos urbanos reflejan la lucha por el acceso y control del espacio, especialmente en contextos donde las políticas públicas no resultan de procesos participativos.

Por lo cual, los resultados encontrados en el estudio coinciden con lo planteado por estos autores. La implementación de la peatonalización derivó en **desacuerdos sobre políticas urbanas**, principalmente por la falta concertación entre comerciantes y autoridades locales. Como lo expresaron algunos comerciantes: “Nunca nos llamaron a opinar, solo llegaron maquinas” (C2) o como también se manifestó “Hicieron reuniones después de que ya todo estaba hecho. ¿De qué servía?” (C3) esta falta de consulta previa no solo generó malestar, sino que dejó en evidencia una lógica de gobernanza vertical, donde las decisiones se imponen sin el reconocimiento del saber local, ni de la vivencia cotidiana del espacio.

Uno de los principales focos de tensión ha sido la percepción de competencia desleal con los vendedores informales. Los comerciantes establecidos han señalado que, al no estar estos vendedores sujetos a las mismas regulaciones y costos operativos (como impuestos, arriendos o requisitos sanitarios), se ha generado una competencia desigual que ha afectado seriamente sus ventas y estabilidad económica.

Como lo expresa uno de los comerciantes: “La implementación de la peatonalización generó conflictos con autoridades y otros comerciantes, principalmente relacionados con el uso de espacios comunes y percepciones de ventajas desleales” (C1). Este testimonio evidencia una disputa no solo por el espacio físico, sino también por el modelo de regulación y control del uso del espacio público, lo cual concuerda con las ideas de Castells sobre la apropiación desigual del entorno urbano como fuente de conflicto.

Asimismo, estos conflictos reflejan la ausencia de mecanismos institucionales efectivos de diálogo y participación, algo que Touraine considera esencial para evitar que las transformaciones sociales devengan en conflictos estructurales. La falta de inclusión de los comerciantes en el diseño y ejecución de la política pública de peatonalización ha profundizado el malestar y la sensación de injusticia, lo que ha derivado en confrontaciones con las autoridades locales y en divisiones internas dentro del sector comercial.

Esta percepción se ve reflejado en la percepción general de los comerciantes formales, quienes sienten que han sido colocados en una posición de desventaja frente a los vendedores informales. Como comentó un comerciante: “La peatonalización ha intensificado la competencia entre los comerciantes, especialmente entre negocios similares que buscan captar a los mismos clientes” (C1), lo cual impone una presión adicional sobre los comercios formales, que deben cumplir con obligaciones fiscales, regulaciones sanitarias y costos operativos significativos.

En términos de justicia social, Nancy Fraser (2006), plantea que la equidad exige no solo redistribución económica, sino también el reconocimiento equitativo de los actores sociales y su participación efectiva en los procesos de toma de decisiones. En este caso, la obra urbana parece haber priorizado una lógica de embellecimiento del espacio público, desatendido las condiciones específicas de los comerciantes formales.

Autores como Ocampo (2007), advierten sobre los riesgos de una planificación urbana excluyente, que reproduce jerarquías entre técnicos e instituciones frente a los saberes locales. Este se complementa con Arnstein (1969), quien señala que una participación simbólica, como la ocurrida en este caso, niega la posibilidad de ese empoderamiento ciudadano.

Desde la perspectiva de trabajo social, esta exclusión institucional se expresa en el plano simbólico: “Nos cambiaron todo sin preguntar, como si nosotros no contáramos para nada” (C1), lo cual revela una desposesión emocional del espacio, que David Harvey (1989) y Lefebvre (1991), vinculan con la pérdida del derecho a habitar y transformar colectivamente la ciudad.

Como lo señala Arnstein (1969), la participación debe ir más allá de la consulta simbólica, hacia niveles de empoderamiento real. En esta dirección, Healey (1997), propone una planificación urbana colaborativa, que reconozca los saberes locales y promueva soluciones construidas en conjunto.

La experiencia en la calle 19 de Pasto, evidencia que la ausencia de estos procesos genera exclusión, erosiona la confianza en las instituciones y debilita la gobernabilidad democrática del espacio público.

Superar estos **desacuerdos sobre políticas urbanas**, requiere fomentar una cultura de participación efectiva, donde las voces de los comerciantes y otros actores locales sean escuchadas y consideradas desde las etapas iniciales del diseño de proyectos.

A pesar de los conflictos, algunos comerciantes han propuesto mecanismos de solución como la creación de asociaciones o la realización de reuniones periódicas para discutir las problemáticas comunes. Un comerciante señaló: *“Se propone fomentar la comunicación mediante reuniones regulares o asociaciones que permitan discutir problemáticas comunes, evitar tensiones y crear acuerdos beneficiosos para todos”* (C1). Aunque estas soluciones aún no se han materializado en

una acción concreta, muestran un intento de generar un ambiente de diálogo que podría mitigar las tensiones.

Autores como Don Mitchell (2003) han destacado que el espacio público no es solo un lugar físico, sino un escenario de disputa por el derecho a la ciudad, donde distintos grupos sociales buscan establecer formas legítimas de presencia, uso y control. En este sentido, la calle 19 se convierte en un foco de territorialización, en el cual los comerciantes formales e informales compiten por el reconocimiento institucional, los beneficios económicos y la legitimidad de su ocupación. La falta de políticas sociales inclusivas que regulen y equilibren estas dinámicas refuerza las desigualdades existentes.

Asimismo, Henri Lefebvre (1974), plantea que el derecho al espacio no se limita al acceso físico, sino que implica la capacidad de los sujetos para participar en la producción social y transformación del espacio urbano. La ausencia de los comerciantes en los procesos de planificación y toma de decisiones en torno a la peatonalización vulnera este derecho, generando una territorialización impuesta desde arriba que no reconoce las necesidades particulares de los actores económicos locales.

Por otro lado, este tipo de actuación institucional refuerza la categoría emergente; **desacuerdos sobre políticas urbanas**, pues los comerciantes no solo cuestionan el contenido de la obra sino el proceso mediante el cual se definieron sus alcances, tiempos y formas de implementación, muchos comerciantes han expresado que no fueron consultados ni tuvieron un papel activo en el diseño del proyecto. Esto se refleja en la respuesta de un comerciante: *“La falta de acuerdos claros y la escasa cultura de desarrollo urbano dificultaron la solución de estos problemas”* (C1). Esta desconexión ha incrementado el sentimiento de abandonado institucional, ya que las decisiones tomadas desde el municipio parecen no tomar en cuenta las realidades del comercio local.

La categoría emergente revela cómo la implementación de proyectos sin una participación inclusiva puede generar conflictos y deteriorar la relación entre los comerciantes y las autoridades locales. Esta situación no solo ha afectado las dinámicas comerciales del sector, sino que también ha evidenciado deficiencias en la planificación y ejecución de las políticas urbanas, que deberían contemplar las realidades y necesidades de todos los actores involucrados. Según Arnstein (1969), la participación ciudadana en los procesos de toma de decisiones debe ir más allá de la mera consulta y alcanzar niveles reales de empoderamiento, donde las comunidades puedan influir de manera directa en las decisiones que afectan sus entornos. De igual forma, Healey (1997) sostiene que la planificación urbana debe ser entendida como un proceso colaborativo, en el que se reconozcan los saberes locales y se construyan soluciones desde el diálogo entre actores diversos.

Desde su enfoque transformador, el trabajo social, debe posicionarse como un actor clave en los procesos de planificación territorial, especialmente en contextos como los corredores comerciales, ya que, su aporte resulta fundamental para promover prácticas participativas, inclusivas y respetuosas de los derechos de quienes habitan y dan vida a estos espacios. Solo así será posible avanzar hacia una convivencia más armónica entre los diversos actores del espacio público y construir una planificación urbana verdaderamente democrática.

2.2.2. Análisis segundo objetivo

De la misma manera, la peatonalización de la calle 19 entre carreras 22 y 27 en Pasto constituye una intervención urbana, que, desde una mirada integral, muestra un entramado complejo y profundo en la economía de los comerciantes formales del sector que ameritan un análisis profundo y crítico desde la disciplina del Trabajo social.

La experiencia de los comerciantes formales, protagonistas centrales de este estudio, pone en evidencia múltiples dimensiones problemáticas que se pueden organizar en torno a cinco grandes

subcategorías: ingresos y egresos, impacto en las ventas, transición a otras economías, adaptación a nuevas regulaciones y satisfacción de necesidades básicas. Cada una de estas dimensiones revela cómo la obra ha desestabilizado la economía local, forzando ajustes drásticos en las dinámicas de supervivencia empresarial.

En primer lugar, las afectaciones a la estabilidad financiera ha sido uno de los efectos más inmediatos y palpables. La disminución en la afluencia de clientes redujo las ventas, afectando directamente los ingresos y obligando a los comerciantes a implementar ajustes como recortes de personal, reducción de gastos operativos y renegociación de arriendos. Los comerciantes, al verse obligados a adaptarse a las nuevas condiciones, se enfrentan a la difícil tarea de gestionar sus recursos limitados para seguir operando. Para mantener el flujo de caja incluyen, recurrieron a muchas estrategias como promociones y descuentos que, aunque útiles a corto plazo, no siempre compensan la pérdida de clientes.

Esta situación intensificó la competencia, tanto entre comerciantes formales como frente a vendedores informales que no están sujetos a las mismas cargas legales. La afluencia de personas en la zona peatonalizada ha sido inestable, lo que ha exigido a los comerciantes una constante adaptación mediante la diversificación de productos, cambios en estrategias de marketing e incluso alianzas entre negocios. No obstante, la capacidad de adaptación ha sido desigual, revelando brechas en recursos y trayectoria en los actores del sector.

Estas afectaciones económicas permiten cuestionar los supuestos de las teorías tradicionales de desarrollo económico que privilegian la modernización capitalista desde un enfoque físico sin considerar las realidades sociales. Proyectos como la peatonalización se justifican bajo una lógica de “progreso”, que puede invisibilizar o agravar desigualdades.

Frente a ello, Amartya Sen (1999) plantea que el desarrollo debe centrarse en expandir las libertades reales de las personas, no solo en términos económicos, sino también en sus capacidades para vivir la vida que valoran. En este contexto analizado, los comerciantes ven limitadas sus opciones, sin recursos ni acompañamiento institucional para enfrentar los cambios. Por su parte, Gustavo Esteva (1992) critica la noción hegemónica de desarrollo por imponer modelos ajenos a las necesidades locales, y propone alternativas basadas en la autonomía comunitaria y la diversidad de formas de vida.

En cuanto a la reconversión económica local, entendida como el proceso de transformación territorial o sectorial ante nuevas condiciones estructurales (Delgado, 2007). Se ha desarrollado aquí de forma forzada y no planificada. La reducción del flujo de clientes, la competencia informal y la falta de información han obligado a los comerciantes a diversificar su oferta, ajustar precios, ofrecer servicios como domicilios o generar alianzas, como un mecanismo de resistencia ante un entorno incierto.

No todos los comerciantes han podido asumir esta reconversión de manera efectiva. Aquellos con menos recursos enfrentan mayores dificultades, evidenciando una resiliencia económica desigual que ha fragmentado al sector formal debilitando su cohesión y capacidad de respuesta colectiva.

En el ámbito normativo, la adaptación a nuevas reglas ha estado marcada por la incertidumbre. Algunos comerciantes desconocen si existen nuevas regulaciones, mientras que otros han señalado la falta de claridad y comunicación institucional, lo cual ha generado una percepción de desprotección frente a los cambios urbanos.

Finalmente, la reducción de ventas ha obligado a algunos comerciantes a hacer sacrificios personales y familiares, como recortar gastos en el hogar, asumir más responsabilidades dentro del negocio, o incluso ajustar los horarios de trabajo para reducir costos. La inseguridad económica

generada por la peatonalización ha afectado el bienestar de las familias, llevándolas a tomar decisiones difíciles sobre sus necesidades básicas. Esto demuestra que las consecuencias de los proyectos urbanos trascienden el plano económico individual y se inscriben en una lógica estructural que requiere enfoques alternativos de desarrollo más integrales y sensibles al contexto local.

Ingresos y Egresos: Reducción en la estabilidad financiera

La caída en la afluencia de clientes, causada principalmente por la restricción del acceso vehicular y el cambio en los flujos peatonales, afectó gravemente las ventas diarias de la mayoría de los negocios. Como lo expone un comerciante: *“Desde el inicio de la obra, hemos notado una disminución considerable en nuestras ventas, especialmente en la mañana cuando los transeúntes aún no se han acomodado en la nueva zona.”* (C5). Este tipo de comentario refleja la alteración en los hábitos de consumo generada por la transformación del espacio urbano.

Frente a la disminución de los ingresos, muchos comerciantes se vieron obligados a optimizar gastos operativos mediante recortes del personal, recorte de personal y ajustes en horarios de apertura. Como comenta un entrevistado, *“Hemos tenido que reducir el número de empleados debido a que la cantidad de ventas no justifica mantener a todos en plantilla”* (C2). También, se presentaron dificultades para cubrir obligaciones como arriendos, impuestos y pagos a proveedores. C1 lo ilustra con un comentario: *“Hemos tenido que negociar con los proveedores y buscar créditos rápidos para poder cubrir las deudas a corto plazo, pero la situación sigue siendo incierta.”* Esta incertidumbre genera un ambiente de preocupación económica, donde el temor a la quiebra se convierte en una constante.

Algunos comerciantes optaron por estrategias como promociones y reducción de precios para mantener la clientela. Sin embargo, tales tácticas, aunque eficaces temporalmente, no compensaron

la caída general de ingresos y redujeron los márgenes de ganancia, generando un ciclo de precariedad financiera.

Este fenómeno puede analizarse a la luz de Manfred Max-Neef (1993), quien subraya que las economías locales deben ser comprendidas desde sus propias dinámicas y necesidades. Si una intervención urbana como la peatonalización no responde a esas realidades ni genera condiciones de sostenibilidad, no puede entenderse como desarrollo pleno. Amartya Sen (1999) añade que el desarrollo no debe entenderse únicamente como crecimiento económico, sino como la ampliación de libertades reales para que las personas puedan ejercer sus capacidades. En este caso, los comerciantes, lejos de ampliar sus oportunidades, ven restringida su capacidad de acción, atrapados en un sistema que prioriza la competencia sobre la sostenibilidad económica.

Por tanto, estas estrategias de supervivencia reflejan las limitaciones de un modelo económico centrado exclusivamente en la rentabilidad, sin considerar los impactos sociales y humanos en el comercio local, lo cual exige replantear los marcos de desarrollo y gestión del espacio urbano que han venido desarrollándose por modelos con enfoques que reconozcan las desigualdades estructurales y promuevan un comercio más justo, sostenible y contextualizado al territorio.

Gustavo Esteva (1998) refuerza esta crítica al advertir que muchas intervenciones urbanas, al implementarse sin participación ni enfoque territorial, reproducen modelos tecnocráticos que desconocen las formas locales de subsistencia. En palabras de Esteva *“el desarrollo es una palabra que ha llegado a significar lo contrario de lo que promete”*, especialmente cuando se impone desde lógicas externas al territorio.

Por lo tanto, las estrategias de supervivencia adoptadas por los comerciantes evidencian las limitaciones de un modelo que priorizan la rentabilidad sobre el bienestar colectivo. Esto se alinea con las advertencias de Sachs (2007), quien señala que el modelo de desarrollo convencional refuerza estructuras económicas excluyentes y genera transformaciones urbanas que marginan a

los actores con menor capacidad de adaptación. Así, la lógica de acumulación capitalista profundiza la precarización, especialmente entre quienes quedan fuera del mercado formal.

En este escenario, la reducción en la estabilidad financiera se consolida como una de las afectaciones más críticas, obligando a los comerciantes a tomar decisiones drásticas que comprometen su viabilidad económica y su bienestar familiar

Impacto en las Ventas: Transformación en las dinámicas comerciales

La transformación en las dinámicas comerciales es otro fenómeno observado como consecuencia directa de la peatonalización. La reducción del número de clientes que acudían a la zona afectó especialmente a aquellos comerciantes que dependían de un flujo constante de transeúntes para mantener su actividad. La pérdida de visibilidad y la falta de acceso vehicular fueron las principales razones detrás de la caída en las ventas. C7, uno de los comerciantes entrevistados, describe la situación de la siguiente forma: *“La competencia con vendedores informales se ha intensificado debido a la caída en la cantidad de clientes. Por eso tuvimos que recurrir a estrategias como descuentos y promociones para mantenernos competitivos.”*

Sin embargo, este desafío también llevó a una transformación positiva en la forma de hacer negocios. Algunos comerciantes recurrieron a la digitalización de sus servicios, utilizando las redes sociales y el comercio electrónico como una herramienta clave para llegar a los clientes que ya no visitaban la zona. La adopción de estas tecnologías se convirtió en una necesidad para aquellos que deseaban mantenerse visibles y mantener su base de clientes, sobre todo durante los períodos más críticos de las obras. Como se menciona en una de las entrevistas: *“Las redes sociales nos han permitido mantener el contacto con nuestros clientes y ofrecerles promociones exclusivas. A pesar de la caída de la clientela local, logramos mantener a muchos de nuestros clientes regulares mediante campañas online”* (C5).

Asimismo, algunos comerciantes decidieron colaborar entre sí. Conscientes de que la competencia informal estaba ganando terreno, formaron alianzas entre negocios establecidos para organizar actividades conjuntas que pudieran atraer a más personas. La colaboración en eventos locales, como ferias y promociones, se convirtió en una estrategia colectiva para generar tráfico en la zona y reforzar la presencia de los comercios más formales. Este tipo de iniciativas, sin embargo, no fueron universalmente adoptadas y dependieron mucho de la naturaleza de cada negocio. A pesar de las dificultades, la transformación de las dinámicas comerciales resalta la adaptabilidad y resiliencia de los comerciantes ante los nuevos retos.

Aunque los comerciantes más grandes o aquellos con una clientela más fiel pudieron resistir mejor los cambios, algunos tuvieron que enfrentarse a la competencia desleal de los vendedores informales que, en muchos casos, no estaban sujetos a las mismas regulaciones. Este aspecto creó un ambiente de desigualdad competitiva, en el que los comercios formales se vieron presionados a bajar precios o mejorar sus ofertas para no perder su clientela, lo que generó más incertidumbre en sus ingresos. Esta situación también evidenció una fragmentación en las estrategias adoptadas por los diferentes tipos de negocios en la zona, con una adaptación desigual entre los comerciantes.

La transformación en las dinámicas comerciales es una categoría emergente clave que refleja cómo los comerciantes se han visto forzados a adaptarse a los cambios en el entorno urbano causados por la peatonalización. Si bien la caída en la afluencia de clientes representó un desafío inmediato, también impulsó la evolución de las estrategias comerciales. La digitalización, a través del uso de redes sociales y el comercio electrónico, permitió a los comerciantes mantener el contacto con su clientela habitual, a pesar de la disminución en la circulación peatonal. Además, la colaboración entre comercios formales, con la organización de eventos y promociones conjuntas, mostró una faceta positiva de la adaptación, destacando la resiliencia de los negocios frente a la competencia informal. Sin embargo, esta transformación no fue uniforme, y la falta de equidad en

la competencia, debido a las diferencias regulatorias entre los comercios formales e informales, añadió una capa de incertidumbre.

Transición a otras economías: Reconversión económica local

Ante la disminución de ventas físicas, los comerciantes iniciaron una transición hasta el comercio electrónico mediante redes sociales. C6 relata *“tuve que empezar a vender por redes sociales, porque ya casi no vendo en el local”*. Esta transformación impuesta revela la falta de acompañamiento institucional y de infraestructura digital adecuada. Desde la perspectiva de Schumpeter (1934), estos cambios pueden leerse como “destrucción creativa”, donde las crisis catalizan innovación. Esto refleja la dinámica del cambio económico: algunos actores innovan, otros se aferran a modelos consolidados, con resultados desiguales.

La reconversión económica también implicó cambios económicos provocados por la peatonalización mediante la diversificación de productos y servicios como entregas a domicilio o descuentos, buscando a nuevo público. Como indica C1, *“Nos hemos diversificado hacia productos más económicos y hemos ofrecido algunos servicios adicionales, como entregas a domicilio, para atraer clientes en tiempos de crisis”*. Esto constituye un ejemplo de emprendimiento en condiciones adversas, donde la innovación es una reorganización estratégica frente a una transformación urbana impuesta, pero sin planificación inclusiva.

No todos los comerciantes modificaron su modelo de negocio. Comerciantes decidieron mantener su oferta. Según C3: *“Mantenemos nuestra línea de productos y servicios tradicionales, considerando que nuestro reconocimiento es suficiente para enfrentar los desafíos.”* Esto refleja una dualidad en la respuesta de los comerciantes a los nuevos retos: por un lado, los comerciantes más pequeños y vulnerables se adaptan a nuevas estrategias de negocio, mientras que los comercios más grandes y consolidados siguen dependiendo de su tradición y reputación.

Además de diversificar productos, se adoptaron nuevas prácticas como pagos móviles, uso de redes sociales y tiendas virtuales. Estas acciones muestran una respuesta creativa ante los desafíos urbanos. Schumpeter (1934) advierte que estos procesos pueden generar oportunidades, pero también exclusión si no hay condiciones equitativas de acceso.

Desde el enfoque territorial, esta innovación representa resiliencia local: la capacidad de reorganizar estrategias económicas en un entorno adverso. Sin embargo, la implementación fue desigual; los negocios con mayores recursos se adaptaron más rápido, mientras los pequeños enfrentaron barreras significativas. Así, la innovación visibiliza agencia, pero también limitaciones estructurales. Como señala Schumpeter (1934), la innovación no es neutral: depende del acceso a recursos, información y redes, factores esenciales para que la destrucción creativa se traduzca en oportunidades sostenibles.

Adaptación a nuevas regulaciones: Desprotección normativa

Uno de los aspectos más críticos fue la ruptura del vínculo de confianza entre comerciantes e instituciones. La falta de información y preparación generó una percepción de exclusión. C4 expresa: *“A nosotros nadie nos explicó cómo iba a ser, ni nos ayudaron a prepararnos”*. Esta incertidumbre aumentó la desconfianza hacia las autoridades. Desde North (1990), esto revela fallas en las reglas formales que deben guiar la interacción entre actores económicos e instituciones si estas no son claras y son imprecisas, aumentan los costos de transición y dificultan la toma de decisiones.

La desprotección normativa se refleja en la falta de claridad sobre las regulaciones relacionadas con el comercio en una zona peatonalizada. Aunque las autoridades de la ciudad comenzaron a implementar ciertos cambios en la infraestructura, como las zonas de carga y descarga limitadas, muchos comerciantes no fueron consultados previamente sobre las nuevas normativas y cómo estas afectaban directamente sus negocios. Un comerciante expresó: C4 *“las regulaciones no estaban*

pensadas para los comercios establecidos, sino más bien para quienes estaban creando nuevos negocios en la zona". Desde Williamson (1975), esto muestra deficiencias en la gobernanza institucional: la imposición unilateral de normas sin ajustar al mercado existente genera conflictos contractuales implícitos y deteriora la confianza.

La falta de acompañamiento no solo produjo una competencia desequilibrada, sino que también erosionó la legitimidad de las políticas implementadas. C4 resume: *"No tuvimos información clara sobre las nuevas reglas, y cuando las implementaron, ya estábamos en medio de las obras. Las regulaciones no estaban pensadas para los comercios establecidos, sino más bien para quienes estaban creando nuevos negocios en la zona"* (C4). Este tipo de comentarios reflejan la falta de previsión por parte de los organismos reguladores y la desconexión con los comerciantes, quienes se sintieron dejados a su suerte,

Además de la falta de información, hubo dificultades prácticas con la implementación de las nuevas regulaciones. Algunos comerciantes mencionaron que el proceso de adaptación fue especialmente difícil en lo que respecta a la distribución de espacio público para el estacionamiento de vehículos de carga, o el uso de ciertos locales comerciales que se vieron limitados por las restricciones de la nueva peatonalización. El poco espacio destinado para carga y descarga en las horas de la mañana y tarde obligó a muchos comerciantes a recurrir a alternativas más costosas y menos eficientes. Como se manifiesta *"la regulación de los horarios de carga y descarga es muy estricta, y no podemos ni siquiera sacar los productos en horas claves sin incurrir en sanciones. Esto afecta nuestra operatividad diaria."* (C8) Desde Williamson (1975), esta rigidez sin flexibilidad institucional eleva los costos de coordinación y reduce la eficiencia local. Además, la redistribución del espacio público no fue acompañada de estrategias de mitigación, afectando la operatividad comercial.

Satisfacción de Necesidades Básicas: Reconfiguración del bienestar familiar

La caída de ingresos obligo a reorganizar prioridades económicas, afectando el bienestar familiar. C2 relata: *(he tenido que decidir entre pagar arriendo o la universidad de mi hija)*. Estas decisiones reflejan como las transformaciones urbanas impactan en derechos sociales básicos y dinámicas familiares.

Muchos comerciantes ajustaron sus gastos, priorizando alimentación, salud y educación C3 comentó: *“solo nos enfocamos en lo esencial: comida, salud y educación”*. Este ajuste refleja un modelo de bienestar mínimo que afecta la calidad de vida.

Desde el trabajo social, estas situaciones son riesgos sociales emergentes por la precarización económica y la falta de protección institucional. La incertidumbre también genero tensiones emocionales y familiares. C5 comparte: *“Mi esposa y yo tuvimos varios desacuerdos porque la situación financiera nos agobiaba. Uno se siente impotente cuando no puede garantizar el bienestar de la familia”*. Esta carga emocional acentúa la vulnerabilidad y afecta el soporte afectivo.

Muchas familias recurrieron a empleos adicionales. C9 señala: *A veces mi esposa trabaja en otro negocio, solo para ayudar a cubrir las necesidades de la casa. Todos tuvimos que hacer sacrificios*. Esa diversificación forzada de los roles busca asegurar la subsistencia, pero sin respaldo institucional.

También emergieron síntomas de ansiedad ante la incertidumbre. La falta de apoyo y desconfianza en las políticas fragmentó las relaciones solidarias entre comerciantes, la pérdida de pertenecía y el aislamiento social intensificaron el impacto psicosocial de la transformación urbana.

Desde la teoría institucional, la ausencia de reglas claras, medidas compensatorias y acompañamiento técnico refleja fallas de gobernanza urbana, dado que las familias deben reajustar sus vidas sin garantías de estabilidad, enfrentando, solas los efectos de una intervención pública que impone cargas desiguales.

Desde la perspectiva de trabajo social

La peatonalización de la calle 19 en Pasto trascendió lo físico, impactando diferentes dimensiones, desde el Trabajo Social, se trata de un proceso complejo que exige una mirada integral centrada en la justicia social y la protección d ellos derechos.

La falta de acompañamiento institucional, según North (1990) y Williamson (1975, debilito la legitimidad de la política urbana, aumentando la desconfianza y la fragmentación del tejido social desde la mirada profesional se tiene el desafío y responsabilidad de mitigar las diversas problemáticas que a raíz de la implementación de la obra publica surgieron incidiendo en el diseño, acompañamiento, implementación y evaluación de políticas urbanas con enfoque de derechos, promoviendo la participación ciudadana, la equidad territorial y la sostenibilidad de los procesos de transformación urbana.

2.2.3. Análisis del tercer objetivo

En el marco de las afectaciones sociales y económicas identificadas en los apartados anteriores, se hace carente una carencia estructural de mecanismos eficaces de participación ciudadana en la gestión de territorio, particularmente a lo que respecta a los comerciantes formales, de la calle 19 entre las carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto. La peatonalización de esta vía, no solo alteró el uso físico del espacio urbano, sino que, como lo han demostrado Lefebvre (1991), Castells (2009), y Arnstein (1969), en este contexto resulta urgente fortalecer la agencia colectiva de los comerciantes mediante la implementación de herramientas que garanticen su inclusión activa en los procesos de planificación y decisión pública. Desde trabajo social, esto implica una puesta por la transformación de las relaciones de poder, mediante la promoción de escenarios, participativos que habiliten el ejercicio pleno de la ciudadanía y la co-construcción del espacio urbano.

De este modo, **conformar una veeduría ciudadana legítima y representativa del sector comercial** se configura como una estrategia esencial para ejercer control social y avanzar en procesos de ciudadanía activa. Esta herramienta, reconocida por la ley 850 de 2003, permite institucionalizar la participación como derecho y no como concesión, la usencia de espacios legítimos para expresar demandas y propuestas, manifestada en los testimonios: “Nunca nos llamaron a opinar, solo llegaron con máquinas” (C2), evidencia una relación vertical y excluyente. Una veeduría integrada de forma democrática, plural y con representatividad de los distintos sectores comerciales contribuiría a transitar de la marginalidad decisional hacia formas más justas de gobernanza urbana. A demás, podría fortalecer la organización del comercio formal como un actor activo en la planeación.

Este ejercicio de construcción colectiva debe ir acompañado de acciones orientadas a establecer **alianzas estratégicas para una representación colectiva fortalecida**, en articulación con organizaciones sociales, gremios, redes académicas, y otras formas de organización comunitaria. Estas alianzas configuran redes de legitimidad e incidencia, fundamentales para sostener procesos organizativos en el tiempo, como lo expresa “Las acciones conjuntas entre comerciantes permitieron resistir parcialmente los efectos de la intervención” (C7). Desde el enfoque crítico del trabajo social estas redes no solo se entienden como mecanismos de presión, sino como plataformas de innovación ciudadana, donde se reconstruye la confianza, y se genera impacto positivo en la sostenibilidad del territorio.

Al mismo tiempo, es necesario avanzar hacia la **institucionalización de espacio de interlocución y dialogo permanente con el gobierno local**, que superen la lógica de participación simbólica evidenciada en relatos como el de: “Hicieron reuniones después de que todo estaba hecho” (C3). La existencia de mesas técnicas estables y vinculantes, donde se aborden temas como

la reorganización del espacio público, regulación del comercio formal o las estrategias de recuperación económica, permitiría restaurar la confianza institucional y democratizar la gestión urbana. Teniendo en cuenta la visión de trabajo social, estos espacios representan una oportunidad para consolidar fuentes de diálogo y construir soluciones concertadas que fortalezcan la vida colectiva.

Un componente fundamental para legitimar estas acciones es **visibilizar el aporte del comercio formal a la economía y el desarrollo urbano**, rompiendo con la narrativa que lo ha relegado simbólicamente, frente a esta exclusión, emergen iniciativas significativas, como el uso de redes sociales, el marketing colaborativo y las campañas solidarias mencionadas por (C1), que permiten recuperar legitimidad social y fortalecer el vínculo con la ciudadanía. Como trabajadores sociales esta dimensión comunitaria resulta esencial para la reconstrucción del capital social, para fortalecer el sentido de pertenencia y proyectar una imagen positiva del comercio como motor de ciudad.

Finalmente, para consolidar estos procesos organizativos, cobra importancia **monitorear, sistematizar y comunicar los impactos y propuestas** generadas desde el territorio. El seguimiento constante a las políticas públicas y sus efectos sobre el comercio formal fortalece la capacidad de incidencia y consolida procesos de exigibilidad de derechos, la producción de informes por parte de los mismos comerciantes, organizados desde la veeduría, posibilita la construcción de conocimiento situado y promueve prácticas de transparencias. Tal documentación, socializada con instituciones, ciudadanía y medios de comunicación, genera condiciones para la rendición de cuentas y la deliberación informada.

Para trabajo social, este tipo de acciones se inscribe en la lógica de la intervención estructural, donde el saber comunitario se reconoce como fuente legítima de análisis, propuesta y transformación social.

Como profesionales en formación del programa de Trabajo Social, reconocemos, que la implementación de obras públicas, como la peatonalización de la calle 19 en la ciudad de Pasto, en respuesta a este contexto, el siguiente folleto tiene como propósito orientar y promover el fortalecimiento de la participación ciudadana de lo comerciantes, brindando herramientas practicas que les permita incidir en las decisiones, que afectan en su entorno, con esta propuesta se busca facilitar la construcción de procesos colectivos e impulsar la visibilización del comercio formal y fomentar el dialogo entre actores sociales e instituciones, bajo a los principios de corresponsabilidad, equidad y justicia social. Invitando a los comerciantes a organizarse, formarse y actuar de manera conjunta para transformar su realidad desde el reconocimiento de sus derechos, saberes y capacidades.

Imagen 2. Estrategia



3. Conclusiones

La presente investigación permitió concluir que las obras de peatonalización en la calle 19 entre las carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, generaron afectaciones socioeconómicas significativas a los comerciantes formales del sector, debido a una planeación institucional excluyente, que omitió su participación en la toma de decisiones. Esta situación visibiliza una debilidad estructural en los procesos de transformación urbana y evidencia la urgencia de incorporar enfoques participativos que integren las voces de quien habitan y dinamizan el territorio.

Adicionalmente, a nivel social, se constató una fragmentación del tejido social y organizativo entre los comerciantes, expresada en la debilidad de sus canales de comunicación interna, la ausencia de los concesos colectivos y la desconfianza frente a las instituciones, generando tensiones persistentes entre los actores locales, lo que refleja una ruptura en la cohesión social que sostenía la dinámica comercial del sector, impidiendo su eficacia como medio real de incidencia, la falta de información clara, la escasa capacitación sobre derechos ciudadanos y la inexistencia de canales efectivos de interlocución institucional han sido factores que limitaron el ejercicio de una participación transformadora.

Por otra parte, las afectaciones económicas han sido sustanciales, especialmente en términos de ingresos y egresos. La reducción de las ventas, ocasionada por la alteración en los flujos de clientes y la competencia desleal del comercio informal, ha generado una fuerte inestabilidad financiera. Sin embargo, frente a esta situación, los comerciantes han recurrido a estrategias de innovación y adaptación, como el uso de medios de plataformas digitales para promocionar sus productos y la implementación de ventas en línea, lo cual ha generado un impacto positivo al permitir nuevas formas de llegar a los consumidores y mantener la actividad comercial en tiempos adversos, sin embargo, este proceso de modernización ha sido, en gran medida, forzado y autodidacta, debido a

que no ha estado acompañado por procesos de formación técnica ni incentivos sostenidas por parte de las instituciones.

Aunque estas iniciativas reflejan una importante capacidad de resiliencia e innovación por parte del sector, su sostenibilidad depende del fortalecimiento de políticas públicas que fomenten y respalden este proceso de transformación de forma integral.

Desde la mirada profesional del trabajo social, esta investigación demuestra que el desarrollo de obras publicas requiere, además de una adecuada planificación técnica, un enfoque social que promueva la mediación entre la ciudadanía e instituciones.

Reconocer a los comerciantes como actores legítimos del territorio, lo cual implica brindar acompañamiento técnico y social, fomentar la participación activa y garantizar la inclusión de sus necesidades en los procesos de transformación urbana. Así mismo, se reafirma la importancia de fortalecer la organización comunitaria y los canales de participación para construir espacios públicos más justos, sostenibles e incluyentes en la ciudad de Pasto.

A nivel general, las obras de peatonalización dejaron en evidencia cómo la falta de participación y acompañamiento institucional, puede generar graves afectaciones socioeconómicas. No obstante, también se identificaron capacidades organizativas y oportunidades de mejora que deben ser potenciadas, pero para ello, se requiere con urgencia una acción interinstitucional comprometida, capaz de integrar enfoques técnicos y sociales, para garantizar procesos de desarrollo urbano más equitativos y con justicia territorial.

4. Recomendaciones

A través de análisis cualitativo, desde la perspectiva profesional del Trabajo Social se exteriorizan las siguientes recomendaciones orientadas a actores clave como una carta de navegación en aras de mitigar las afectaciones socioeconómicas identificadas para el fortalecimiento de procesos de transformación urbana desde un enfoque participativo:

Se recomienda a la Alcaldía Municipal establecer mecanismos formales de participación ciudadana que faciliten la articulación entre los procesos técnicos de obra pública y las necesidades de los comerciantes formales. Es fundamental que, frente a cualquier intervención urbana, se generen espacios de concertación con los actores locales, desde la planificación, hasta la ejecución y evaluación de las obras. Para ello, se deben crear canales de comunicación transparentes y eficaces, como reuniones periódicas y plataformas digitales que permitan la consultar los avances de la implementación de la obra pública en tiempo real, a fin de que se construyan soluciones de manera conjunta, teniendo en cuenta sus necesidades y preocupaciones.

Además, es preciso implementar planes de acompañamiento que contribuyan a mitigar los impactos socioeconómicos previniendo la ruptura del tejido social y el fortalecimiento de la confianza de la ciudadanía en la gestión institucional.

Se recomienda, a los comerciantes formales, fortalecer sus procesos de organización interna mediante la constitución de asociaciones, redes colaborativas o colectivos empresariales que les permitan llevar a cabo una representación legítima ante instituciones públicas, facilitando la gestión. Igualmente, se sugiere promover la cooperación, intercambio de espacios de experiencias y desarrollo de estrategias para retos que se puedan presentar frente a cualquier problemática que afecte sus intereses individuales o colectivos, con el fin de garantizar su sostenibilidad y capacidad de negociación. Para garantizar la incidencia desde la veeduría ciudadana en las políticas públicas

urbanas con una perspectiva crítica transformadora, asegurando que los proyectos urbanos respondan de manera efectiva a las realidades del comercio local.

Se recomienda a la Cámara de Comercio de Pasto diseñar e implementar programas de fortalecimiento empresarial, mitigación y adaptación orientados a la resiliencia comercial con una oferta en capacitación con énfasis en formación para la innovación comercial, la digitalización a través de redes sociales en nuevas formas de venta y el comercio electrónico.

Se recomienda a la Gobernación de Nariño formular una política pública de apoyo departamental al comercio formal en contextos de intervención urbana, permitiendo que los comerciantes formales proporcionen una retroalimentación constante para mejorar la efectividad de las medidas adoptadas. Esta política pública debe contemplar la creación de fondos especiales, asistencia técnica, y coordinación interinstitucional con los municipios para anticipar y mitigar los impactos sociales y económicos derivados por obras públicas.

A la Universidad Mariana se le plantea la necesidad de fortalecer el vínculo entre la academia y territorio mediante la promoción de investigaciones aplicadas a fenómenos urbanos contemporáneos. De igual manera, se resalta la importancia de promover el acompañamiento de estudiantes en contextos reales como parte de su campo de práctica, de modo que, desde el enfoque de Trabajo Social, puedan analizar las problemáticas presentes y proponer soluciones concretas y contextualizadas abordada desde una mirada holística frente a las transformaciones del espacio público y sus efectos sociales.

Finalmente, desde la profesión del Trabajo Social se recomienda materializar líneas de formación e intervención orientadas a procesos de mediación socio urbana, fortalecimiento del capital social y defensa de los derechos del sector comercial en contextos de reconfiguración territorial. También, se sugiere ampliar el alcance de las cátedras e investigación sobre

organización comunitaria, autogestión y participación ciudadana como mecanismo para incidir en políticas públicas urbanas.

Referencias bibliográficas

- Alcaldía de Pasto, (2023). Vital. Centro Histórico. <https://pasto.gov.co/vital/centro-historico/>
- Cordona, M. (2017). La implementación de la política pública de infraestructura y los mecanismos de las Alianzas Público-Privadas: Los retos institucionales. Caso Agencia Nacional de Infraestructura 2012 -2016. Repositorio Institucional Pontificia Universidad Javeriana. Bogotá, Colombia. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/22295/DOCUMENTO.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/22295/DOCUMENTO.pdf?sequence=3&isAllowed=y)
- David, P. (2021). *Investigación de fenómenos actuales. Editorial X. En P. David, Perspectivas investigativas frente a temas presentes* (pág. 213). México: Editorial XI.
- Dimas, L. (2015). *Impacto socioeconómico de la peatonalización de la carrera séptima. Obtenido de Observatorio secretaria de Desarrollo Económico.* <https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/comercio-al-por-menor/impacto-socioeconomico-de-la-peatonalizacion-de-la-carrera-septima>
- El País. (2012). *Hundimiento de avenida Colombia en Cali despierta interés de inversionistas españoles.* Obtenido de <https://www.elpais.com.co/cali/hundimiento-de-avenida-colombia-en-despierta-interes-de-inversionistas-espanoles.html>
- El País. (2014). *Municipio pagaría millonaria indemnización por obras del MÍO.* Obtenido de <https://www.elpais.com.co/cali/municipio-pagaria-millonaria-indemnizacion-por-obras-del-mio.html>
- El Tiempo. (2022). *Comerciantes del Restrepo piden celeridad en obras.* Obtenido de <https://www.eltiempo.com/bogota/comerciantes-del-restrepo-denuncian-demoras-en-obras-publicas-719050>

- Fajardo, N., Molina, E., Moyano, M. (2009). *Impacto Social En Los Comerciantes, Por El Desarrollo De Obras De Transmilenio Fase III – Carrera 10 De La Ciudad De Bogotá*. Universidad Nacional abierta y a Distancia, 60. Obtenido de <https://repository.unad.edu.co/bitstream/handle/10596/1307/2009-72P-08.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- García, M. (2020). *Movilidad urbana en las universidades del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), México. Un acercamiento a la sustentabilidad*. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, 179. Obtenido de <https://rei.iteso.mx/handle/11117/6134>
- Gómez, S., Giler, W., Rezabala, K. y Loor, A. (2020). *Consecuencias socioeconómicas en los comerciantes de cárnicos de Portoviejo por obra pública de movilidad después del 16A*. ECA Sinergia, vol. 11, núm. 3. Universidad Técnica de Manabí, 29-39. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/5885/588564791003/html/>
- Gonzales, B., Munguía, S. y Torres, M. (2021). *Consecuencias económicas y sociales para los comerciantes afectados por las obras en el mercado de La terminal de buses, periodo de enero 2018 a enero 2020*. Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua, 95.
- Gonzales, R. y Montenegro, J. (2008). *Impacto socioeconómico de la obra civil Centro Comercial Santafé, en la comunidad adyacente correspondiente a los barrios de La Academia, La Uribe, El Verbenal y San José de Bavaria, en las localidades de Suba y Usaquén de la ciudad de Bogotá D.C.* Universidad de La Salle, 207. Obtenido. https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1246&context=ing_civil
- Martínez, M. (2020). *Análisis económico de la responsabilidad del Estado por construcción de obras públicas*. Revista Con-texto, n.º 53, pp. 93-102., 10. doi:<https://doi.org/10.18601/01236458>.

- Morales, D. (2021). *Percepción frente a la construcción de la primera línea metro de Bogotá de los habitantes y comerciantes ubicados en la zona de influencia del proyecto*. Universidad de La Salle, 182. Obtenido de https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1946&context=ing_civil
- Muñoz, W. (2002). *Concesiones Viales En Colombia. Historia y Desarrollo*. Tecnura 100, 9. doi: <https://doi.org/10.14483/22487638.5883>
- Palacios, J. y Moreno, J. (2012). *Análisis de los impactos de la construcción del sistema de transporte masivo MIO en la ciudad de Cali*. Repositorio Institucional de la Universidad del Valle, pág. 200. Obtenido de <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/server/api/core/bitstreams/7f039d01-9ec8-4ca5-9a2f-f5d85c2c8a6e/content>
- Pasto, C. M. (2014). *Modelo Proyecto de acuerdo carrera 27*. Alcaldía de Pasto, Gestión Jurídica, pág. 44. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://concejodepasto.gov.co/wp-content/uploads/2021/04/PROYECTO-DE-ACUERDO-No.-022-SE-AUTORIZA-AL-GERENTE-DE-UNIDAD-ADMINISTRATIVA-ESPECIAL-DEL-SISTEMA-ESTRATEGICO-DE-TRANSPORTE-PUBLICO-UAE-SETP_AC.018
- Pérez, G. (2021). *Impactos sociales de los caminos rurales en Mesoamérica*. En G. Pérez, *Comercio Internacional - Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)* (pág. 58). Naciones Unidas, Santiago: Copyright ©. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/035e66d7-39c6-4040-be03-a4e00535a1a4/content>
- Rivera, A. ((2013)). *Evaluación de los impactos generados por los proyectos de peatonización: estudio de un caso en la ciudad de Lima*. PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL

PERÚ, 115. Obtenido de
https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/4818/RIVERA_ALEJANDRA_EVALUACION_PROYECTOS_PEATONALIZACION_ESTUDIO_CASO_LIMA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rodríguez, J. (2019). *Evaluación del impacto de obras en el espacio público en la satisfacción de los comerciantes en el barrio de Balvanera*. Universidad Torcuato di Tella, 117. Obtenido de https://repositorio.utdt.edu/bitstream/handle/20.500.13098/11298/MEU_2020_Rodriguez%20Platas.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rodríguez, M. (2007). *La Problemática Del Riesgo En Los Proyectos De Infraestructura Y En Los Contratos Internacionales De Construcción*. REVIST e – Mercatoria Volumen 6, Número 1, 29. Obtenido de <file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/Dialnet-LaProblematicaDelRiesgoEnLosProyectosDeInfraestruc-3625980.pdf>

Rozas, P. y Sánchez. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. NU. CEPAL. División de Recursos Naturales e Infraestructura, 200. Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/items/662b59aa-f142-41f1-bc30-e089c8ce46a5>

Soto, S. (22 de mayo de 2017). *Daños colaterales que dejan las obras al comercio*. (R. e. Colombiano, Entrevistador) Obtenido de <https://www.elcolombiano.com/antioquia/obras/danos-colaterales-que-dejan-las-obras-al-comercio-XL6580264>

Universidad de Zaragoza y la Federación de Empresarios de Comercio y Servicios de Zaragoza. (2012). *ECOS reivindica la revisión del Plan Local de Comercio de Zaragoza*. Revista Expansión, 2-6. Obtenido de <https://www.expansion.com/aragon/2016/10/28/58136f9c268e3e46198b456c.html>

- Valencia, M. y Martínez, J. (2021). *La Transformación Urbana A Partir De Las Implicaciones Sociales Para La Construcción Del Bulevar De La Avenida Colombia Santiago De Cali*. Universidad Antonio Nariño, 171. Obtenido de <http://repositorio.uan.edu.co/bitstream/123456789/1568/3/2020JuanGuillermoMartinezValencia.pdf>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2020). Plan de Acción 2038 PASTO, 500 años de tradición. Pasto: Alcaldía de Pasto. Obtenido de <chrome-extension://efaidnbnmnibpcajpcgclefindmkaj/https://webimages.iadb.org/PDF/Plan+de+Acci%C3%B3n+Pasto+2038.pdf>
- Baty, R. (2019). *Public Infrastructure Asset Management*, Second Edition. Florida, Estados Unidos: CRC Press. doi:ISBN: 978-0367331593
- Bluradio. (2015). *Cinco mil comerciantes fueron afectados por obras del MIO: Asocomcali*. Obtenido de <https://www.bluradio.com/blu360/pacifico/cinco-mil-comerciantes-fueron-afectados-por-obras-del-mio-asocomcali>
- Burgos, A., Muñoz, L. y Quintero, S. (2019). *Impactos Socioeconomicos Generados Por El Proyecto De Infraestructura Vial Rumichaca – Pasto*. Universidad De Nariño En Convenio Con La Universidad Jorge Tadeo Lozano, 37. Obtenido de <https://expeditiorepositorio.utadeo.edu.co/bitstream/handle/20.500.12010/7702/Trabajo%20de%20grado.pdf?isAllowed=y&sequence=1>
- Calderón, E. y Rojas, G. (2007). *Intervención de trabajo social en obras de infraestructura vial Transmilenio, proyectos Instituto de Desarrollo Urbano IDU Bogotá, 2007*. Universidad de La Salle, 139. Obtenido de https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1126&context=trabajo_social

Centro de Educación Virtual. (s.f.). *Planteamiento del Problema: Justificación y Viabilidad.*

Metodología de la Investigación, 5. Obtenido de <https://puceapex.puce.edu.ec/web/cev/planteamiento-del-problema-justificacion-y-viabilidad/#:~:text=La%20viabilidad%20o%20factibilidad%20del,donde%20se%20realizar%C3%A1%20el%20estudio.>

Contreras, D. y Álvarez, D. (2007). *Impacto socio-económico generado por las obras civiles de*

Transmilenio en el sector de las calles primer a veintiséis sobre la troncal de la avenida caracas. Universidad de La Salle, 125. Obtenido de https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1141&context=ing_civil

American Psychiatric Association. (2013). *Diagnostic and Statistical Manual of Mental Disorders* (5ta ed.). Arlington, VA.,: American Psychiatric Association.

Arevalo, L. . (2010). Atención y reparación psicosocial en contextos de violencia sociopolítica: una mirada reflexiva. *Revista de Estudios Sociales*(36), 29-39.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2020). *Plan de Acción 2038 PASTO, 500 años de tradicion.*

Pasto: Alcaldía de Pasto. Obtenido de <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://webimages.iadb.org/PDF/Plan+de+Acci%C3%B3n+Pasto+2038.pdf>

Bisquerra, R. . (2004). *Metodología de la investigación educativa.* . España: La Muralla. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=5826>

Camara de Comercio de Pasto. (2018). *Panorama Empresarial Cámara de Comercio de Pasto.*

Obtenido de Boletín Económico No. 02-2018: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://ccpasto.org.co/wp-content/uploads/2022/06/Boletin-Economico-No.-02-2018-Panorama-Empresarial-Camara-de-Comercio-de-Pasto.pdf>

Case, A., & Deaton, A. . (2017). Mortality and Morbidity in the 21st Centur. *Brookings Papers on Economic Activity.*, 12-26.

Castel, R. (2004). *La inseguridad social: ¿Qué es estar protegido?* Buenos Aires: Manantial SRL.

Obtenido

de

https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=5BKIEAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT4&dq=inseguridad+social&ots=yJEW2WSSrH&sig=Q7oEvm_a6kfhTILUY9CgEPRXhuY#v=onepage&q=inseguridad%20social&f=false

Centro Comercial Sebastian de Belalcazar. (2022). *Tú Sebastian*. Obtenido de Nuestras instalaciones: <https://www.ccsebastiandebelalcazar.com/>

CIUDEU. (s.f.). *Pasto*. Obtenido de <https://www.cideu.org/miembro/pasto/>

Congreso de la Republica de Colombia . (2011). *Ley 1437 de 2011*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia . (2019). *Ley 1995 de 2019*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (1959). *Ley 155 de 1959*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (1982). *Ley 23 de 1982*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (1995). *Ley 222 de 1995*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (1998). *Ley 472 de 1998*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (2003). *Ley 820 de 2003*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (2004). *Ley 905 de 2004*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (2004). *Ley 906 de 2004*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (2006). *Ley 1116 de 2006*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (2008). *Ley 1258 de 2008*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (2011). *Ley 1480 de 2011*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (2012). *Ley 1508 de 2012*. Colombia .

Congreso de la Republica de Colombia. (2013). *Ley 1682 de 2013*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (2015). *Ley 1753 de 2015*. Colombia.

Congreso de la Republica de Colombia. (2016). *Ley 1819 de 2016*. Colombia.

Congreso de la Republica en Colombia. (1993). *Ley 80 de 1993*. Colombia.

Contreras, P. y Montecinos, E. (2019). Democracia y participación ciudadana: Tipología y mecanismos para la implementación. (U. d. Zuila, Ed.) *Revista de Ciencias Sociales*, pp. 178-191, 2019, XXV(2), 178-191. Obtenido de <https://www.redalyc.org/journal/280/28059953014/html/>

Cuz, J. (2004). Ciertos eventos, como crisis económicas o desastres naturales, pueden tener un impacto significativo en las afectaciones económicas de una comunidad, lo que a su vez influye en la estabilidad financiera de los individuos y las familias". *Repositorio Institucional de la Universidad Autonoma de Barcelona*, 332. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/4120/jcs1de1.pdf

DANE. (2023). *ULTIMAS NOTICIAS PASTO*. Obtenido de BOLETIN PONLACIONAL 2023: <https://www.dane.gov.co/index.php/139-espanol/noticias/ultimas-noticias/741-el-dane-en-pasto>

Diaz, Z. (2019). Estado del arte de las relaciones comunitarias. Una revisión teórica. *Escuela de Postgrado Neumann Business School*, 1-14. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.researchgate.net/profile/Yvan-Diaz/publication/339224869_Estado_del_arte_de_las_relaciones_comunitarias_Una_revision_teorica/links/5f136b0892851c1eff1e45aa/Estado-del-arte-de-las-relaciones-c

Dillman, D. . (2007). Mail and Internet Surveys: The Tailored Design Method. *John Wiley & Son*, 9-21.

- El Congreso de la Republica de Colombia. (1993). *Ley 80 de 1993*. Colombia.
- El congreso de la Republica de Colombia. (2010). *Ley 1383 de 2010*. Colombia.
- El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2018). *Resolución 1447 de 2018*. Colombia.
- El Presidente de la Republica de Colombia. (1995). *Decreto 2150 de 1995*. Colombia.
- El presidente de la Republica de Colombia. (2010). *Decreto 1469 de 2010*. Colombia.
- El Presidente de la Republica de Colombia. (2015). *Decreto 1077 de 2015*. Colombia.
- El Presidente de la Republica de Colombia. (2016). *Decreto 2147 de 2016*. Colombia.
- Fernández H; Rivera Z. . (2009). El paradigma cualitativo y su presencia en las investigaciones de la Bibliotecología y la Ciencia de la Información. *Revista Cubana de Información en Ciencias de la Salud (ACIMED)*, 20(3), 6-30.
- Gadamer, H. . (1975). *Verdad y Método*. Salamanca, España: Sigueme.
- Galtung, J. (1978). Conflict Resolution. *Peace Research Reviews*, 1(3), 14-15.
- García, L.; Bolaños, I.; Garrigós, F.; Gómez, M.; Hierro, M. (2020). *Cómo resolver conflictos los familiares*. Madrid: Dirección General de Familia, Comunidad de Madrid.
- García, M. (2018). Impact of Construction Projects on Family Life: An Exploratory Study. *Family Studies*, 40(3), 321-335.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para personas*. Editorial Island Press.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press.
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Island Press.
- Gómez, R. . (2018). *Relaciones Comunitarias y Gestión de Conflictos: Estrategias Efectivas*. Madrid: Editorial ABC.
- Gonzalez, J. (1983). Crisis familiares: causas y repercusiones. *Dialnet*, 17-29.
- Guerrero, M. . (2016). La investigación cualitativa. *INNOVA Research Journal*, 1(2), 1-9. Obtenido de <https://bit.ly/32NNgEt>

Hobbes, T. (1989). *LEVIATAN; LA MATERIA FORMA Y PODER DE UN ESTADO ECLESIASTICO Y CIVIL* (1era ed.). Alianza: Madrid.

Instituto para la Economía Social. (2023). *Sala de Prensa*. Obtenido de 1.211 VENDEDORES INFORMALES HAN SIDO REGISTRADOS Y CARACTERIZADOS EN LO QUE VA DEL 2023: <https://www.ipes.gov.co/index.php/informacion-de-interes/noticias/1-211-vendedores-informales-han-sido-registrados-y-caracterizados-en-lo-que-va-del-2023/1407#:~:text=va%20del%202023-,1.211%20vendedores%20informales%20han%20sido%20registrados%20y,lo%20que>

Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades americanas*. Vintage Books.

Kotler, P. . (2012). *Principles of Marketing*. New York.: Pearson.

La Agencia Nacional de Tierras - Ant. (2018). *Resolución 4758 de 2018*. Colombia.

La Alcaldía de Pasto. (2020). *Pasto, La Gran Capital, Alcaldía Municipal*. Obtenido de Información General - Pasto - Nariño - Colombia: <https://www.pasto.gov.co/nuestro-municipio/informacion-general#:~:text=Ocupa%20una%20superficie%20de%206.181,sobre%20el%20nivel%20del%20mar.&text=La%20actual%20ciudad%20de%20San,precolombina%20es%20el%20de%20PASTO>.

Litman, T. (2015). *Evaluating Public Transit Benefits and Costs*. Victoria Transport Policy Institute.

Marx, K. . . (1867). *El Capital*. Primera edición.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (2018). *Resolución 1447 de 2018*. Colombia.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público. (2012). *Resolución 1950 de 2012*. Colombia.

Ministerio de Salud de Colombia. (1993). *RESOLUCION NUMERO 8430 DE 1993*. Colombia.

Obtenido

de

chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/RESOLUCION-8430-DE-1993.PDF

Ministerio de Trabajo de Colombia. (2021). Ley laboral colombiana. <https://www.mintrabajo.gov.co/>.

Ministerio de Transporte . (2018). *Resolución de 1050 de 2018*. Colombia.

Moughtin, C., & Maclellan, F. . (2015). Urban Design: Street and Square. *Routledge*, 50-62.

Pasuy, W. (2012). Jongovito (Pasto, Colombia) y la Fiesta de San Pedro y San Pablo: sincretismo andino y católico. *Revista Scielo Scientific*, 25(1), 10. Obtenido de http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-97632012000100013

Perez, C. y. (2020). Afectaciones sociales por el COVID-19. *Revista Universitaria Universidad Autonoma Ciudad de Mexico*, 20-25. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.uaemex.mx/images/Documentos/revista/RU_Agosto.pdf

Presidente de la Republica de Colombia . (2015). *Decreto 1082 de 2015*. Colombia.

Presidente de la Republica de Colombia. (1971). *Codigo de Comercio Colombiano*. Colombia.

Presidente de la Republica de Colombia. (1971). *Decreto 410 de 1971*. Colombia.

Presidente de la Republica de Colombia. (1992). *Decreto de 2153 de 1992*. Colombia .

Presidente de la Republica de Colombia. (1995). *Decreto 2150 de 1995*. Colombia.

Presidente de la Republica de Colombia. (2015). *Decreto 1068 de 2015*. Colombia.

Presidente de la Republica de Colombia. (2015). *Decreto 1074 de 2015*. Colombia.

Reátegui, J. y Álvarez, S. (2014). *DIÁLOGO Y GOBERNANZA DE LOS RECURSOS NATURALES EN EL PERÚ* (Vol. 1). Preú, Lima: Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2016-13017. Obtenido de <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke>

326/files/migration/latinamerica/0e4afaba3137753904a9663cb170df2c01affad07775cbb033c8c9b73c71f8c0.pdf

Ricardo, D. . (1817). Principles of Political Economy and Taxation. *John Murray*, 58-67.

Ricoeur, P. . (1994). *Freud: una interpretación de la cultura*. Mexico: Siglo Veintiuno Editores.

Rodolfo, S. (2005). Desintegración familiar: Causas y Con-secuencias. *JOURNAL OF SCIENCE AND RESEARCH: REVISTA CIENCIA E INVESTIGACIÓN*, 1-9. Obtenido de <https://revistas.utb.edu.ec/index.php/sr/article/view/209/324>

Rodríguez, A. (2017). Economic Losses and Construction Projects: An Economic Analysis. *Construction Economics*, 29(2), 245-260.

Rogers, E. M. . (2003). Diffusion of Innovations. Free Press. *Diffusion of Innovations*. Free Press.

Salinas, P. y Cardenas, M. Métodos de investigación social. Quito, Ecuador: *Inyitan Ediciones Ciepal*. p555. <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/55376.pdf>

Sampo, C. (2004). Corrupción y debilidad institucional: factores de inseguridad, Argentina Global 15. *Centro Argentino de Estudios Internacionales*, 14.

Sandelowski, M. . (2000). Whatever happened to qualitative description? . *Research in Nursing & Health*, 23(7), 334-340. doi:10.1002/1098-240X(200008)23:4<334::AID-NUR9>3.0.CO;2-G

Secretaria Distrital de Planeación. (2014). *Resolución 3111 de 2014*. Colombia.

Sevilla,L; Salazar, M.; Bahena, L. (2016). CONFLICTOS EN LOS ENTORNOS FAMILIAR Y ESCOLAR EN EL NIVEL MEDIO SUPERIOR. *Ra Ximhal*, 12(3), 181-194. Obtenido de <chrome->

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.redalyc.org/pdf/461/46146811011.pdf

Smith, A. . (1776). Wealth of Nations. *Imprenta Nacional.*, 9-16.

Smith, J. (2019). Community Relations and Urban Development: A Comparative Study. *Urban Studies*, 46(7), 899-914.

Smith, J. (2019). Food Insecurity in the United States: An Overview. *Nutrition Today*, 54(3), 123-127.

Sorj, B. y Martuccelli, D. (2008). *El desafío latino-americano cohesión social y democracia*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais: SciELO Books. Obtenido de <http://books.scielo.org>

Stake, R. . (2010). Qualitative Research: Studying how Things Work. *The Guilford Press*.

Superintendencia de Industria y Comercio. (2012). *Resolución 014 de 2012*. Colombia.

Superintendencia de Sociedades . (2008). *Resolución 11706 de 2008*. Colombia .

TurismoPasto. (s.f.). *Turismo Pasto*. Obtenido de Pasto la Gran Capital: <https://www.turismopasto.gov.co/pasto-la-gran-capital-2/>

UNESCO. (2009). *UNESCO Patrimonio inmortal de la humanidad* . Obtenido de El Carnaval de Negros y Blancos: <https://ich.unesco.org/es/RL/el-carnaval-de-negros-y-blancos-00287>

Viloria, J. (2007). Documento de trabajo sobre la economía regional. En J. Viloria, *ECONOMÍA DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO: RURALIDAD Y AISLAMIENTO GEOGRÁFICO* (pág. 88). Banco de la Republica. Obtenido de <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/DTSER-87.pdf>

Weiner, E. (2014). *Urban Transportation Planning in the United States: History, Policy, and Practice*. Springer.

Whyte, W.H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Project for Public Spaces.

Amartya Sen. (1999). *Desarrollo como libertad*. Alfred A. Knopf.

Castells, M. (2000). *El ascenso de la sociedad red*. Blackwell.

Castells, M. (2000). *La era de la información: Economía, sociedad y cultura. La sociedad red*. Editorial Blackwell. 1 (1)

Consejo de Europa. (2005). *Desarrollo concertado de indicadores de cohesión social*. Council of Europe Publishing.

Davis, M. (2004). *La política del espacio público*. Routledge.

Durkheim, E. (1893). *La división del trabajo social*. Free Press.

Fragoza, R. (2012). *La Violencia Social, la Violencia Familiar y una Mirada desde la Responsabilidad Social* Anuario de Psicología Jurídica, vol. 22, 2012, pp. 127-133

Friedman, M. (1962). *Capitalismo y libertad*. Editorial Universitaria Deusto. 1(1), pp. 276

Giddens, A. (1984). *La constitución de la sociedad: Esbozo de una teoría de la estructuración*. University of California Press.

Granovetter, M. (1973). *La fuerza de los lazos débiles*. *American Journal of Sociology*, 78(6), 1360-1380.

- Harvey, D. (1989). *La condición de la posmodernidad: Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Blackwell.
- Harvey, D. (1989). *La experiencia urbana*. Johns Hopkins University Press.
- Jenson, J. (1998). *Mapa de la cohesión social: Perspectivas teóricas y empíricas*. Canadian Policy Research Networks.
- Keynes, J. M. (1936). *Teoría general de la ocupación, el interés y el dinero*. Macmillan.
- Kregel, J. A. (2003). El papel de los mercados financieros en el desarrollo económico. *Cambridge Journal of Economics*, 27(1), 123-135
- Klein, N. (2007). *La doctrina del shock: El auge del capitalismo del desastre*. Editorial Debate.
- Lefebvre, H. (1991). *La producción del espacio*. Editorial Blackwell.
- Lindblom, C. E. (1959). La Ciencia del "muddling through". *Public Administration Review*, 19(2), 79-88.
- Maslow, A. H. (1943). Una teoría de la motivación humana. *Psychological Review*, 50(4), 370-396.
- Minsky, H. P. (1975). *John Maynard Keynes*. Columbia University Press.
- North, D. C. (1990). *Instituciones, cambio institucional y desempeño económico*. Cambridge University Press.
- Ocampo, C. (2007). *La cohesión social y su impacto en el bienestar comunitario*. Editorial A.

- Bonilla, L., & Rodríguez, A. (2020). Condiciones financieras del comercio formal en contextos de transformación urbana. *Revista de Economía y Territorio*, 12(1), 45-60.
- Castellanos, R. (2016). *Ciudad y comercio: estrategias para una integración urbana*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Cely, M., Pineda, J., & Romero, L. (2020). Desarticulación normativa en procesos de urbanismo en Colombia. *Revista de Políticas Públicas Urbanas*, 8(2), 54-68.
- Gómez, J., & Parra, M. (2020). Educación ciudadana y apropiación del espacio público. *Educación y Ciudadanía*, 15(3), 22-37.
- González, D., Silva, A., & Rueda, N. (2022). Normativa urbana y participación social en proyectos de movilidad. *Estudios Urbanos Contemporáneos*, 10(1), 88-103.
- Hernández, J., & Patiño, D. (2018). Reconversión económica en sectores urbanos vulnerables: un enfoque territorial. *Economía y Desarrollo Urbano*, 9(2), 30-48.
- López, C., & Quintero, H. (2017). Impactos familiares de la informalidad y los cambios en el entorno urbano. *Trabajo y Sociedad*, 29(3), 113-130.
- Martínez, C., & García, M. (2021). Participación plural y conflictos en la gestión del espacio público. *Gestión Urbana y Ciudadanía*, 7(3), 65-79.
- Mora, L., & Reyes, E. (2019). Competencia desleal e informalidad en el comercio urbano colombiano. *Revista La República*, 15(2), 78-90.

- Ocampo, L., & Restrepo, D. (2018). Transformaciones urbanas y vulnerabilidad socioeconómica en contextos de renovación. *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales*, 16(2), 71-89.
- Porter, M. E. (1985). *Ventaja competitiva*. Free Press.
- Porter, M. E. (1990). *La ventaja competitiva de las naciones*. Free Press.
- Ramírez, S., & Salazar, N. (2022). Innovación y adaptación en contextos de peatonalización. *Revista de Estudios Urbanos y Comercio*, 10(1), 22-39.
- Rodríguez, A., & Sandoval, M. (2019). Organización de base y participación ciudadana en ciudades intermedias. *Sociedad y Territorio*, 11(4), 41-60.
- Ruiz, J., & Delgado, F. (2021). Economía social y organización comunitaria: bases para el desarrollo local. *Revista de Desarrollo Regional*, 12(2), 32-48.
- Sánchez, J. (2017). *Dinámicas de conflicto y cambio en América Latina*. Editorial Alianza.Sen, A. (1999). *Desarrollo como libertad*. Alfred A. Knopf.
- Schumpeter, J. A. (1934). *Teoría del desarrollo económico*. Harvard University Press.
- Torres, F., & Cárdenas, M. (2021). Nuevos hábitos de consumo y estrategias comerciales en ciudades en transformación. *Eje21 - Economía y Sociedad*, 6(1), 90-104.
- Torres, V., & Vega, P. (2023). Capacitación ciudadana como estrategia de resiliencia urbana. *Gestión Pública y Sociedad*, 18(1), 59-75.

Vainer, C. (2017). ¿Derecho a la ciudad o ideología de la empresa ciudad? En J. Borja (Ed.), *La ciudad inclusiva: debates y propuestas* (pp. 49–66). Barcelona: Icaria Editorial.

Williamson, O. E. (1975). *Mercados y jerarquías*. Free Press.

Barea, R. (2025). El compromiso social también se educa. *El País*.

<https://elpais.com/extra/colegios/2025-03-09/el-compromiso-social-tambien-se->

[educa.html](https://elpais.com/extra/colegios/2025-03-09/el-compromiso-social-tambien-se-educa.html)

Anexos

Anexo 1. Grupo focal

UNIVERSIDAD MARIANA

**GUIÓN DE GRUPO FOCAL PARA COMERCIANTES FORMALES QUE SE
ENCUENTRAN UBICADOS EN LA CALLE 19 ENTRE CARRERAS 22 Y 27 DE LA
CIUDAD DE PASTO**

Título del proyecto	Afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales que se encuentran ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, por obras públicas de peatonalización en el año 2023.
Responsables	Caicedo Gelpud July Jazmín - Prado Huaca Evely Alejandra - Solarte Martínez Andrea Carolina
Objetivo	Conocer las afectaciones sociales que la obra de peatonalización ha generado a los comerciantes formales
Técnica de recolección de datos	Grupo Focal: Guion de preguntas
Población	Comerciantes formales que se encuentran ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto
Tiempo estimado	1 hora y 10 minutos
Recursos necesarios	-Equipo de grabación de video -Guía de taller del grupo focal por participante y monitor -Libreta de notas

Guía metodológica

- Es importante garantizar un lugar adecuado que brinde comodidad para el desarrollo del instrumento y brindar las condiciones de privacidad que consienta la participación libre y la recolección de datos durante la actividad.
- Contar con tecnologías de apoyo para la aplicación y recolección de datos por medio del instrumento (cámara de video, grabadora de sonido y libreta de notas).
- El cumplimiento de horario es esencial para la efectividad de la actividad en su inicio, duración y finalización teniendo en cuenta el proceso a desarrollar.
- Es obligatorio un programa detallado de la jornada que incluye agenda y responsables de la actividad.

Preliminares: conforme se dé la llegada de cada participante, será diligenciado el formato de asistencia en la ficha de caracterización. En el momento en que el grupo cumpla con la asistencia requerida, se iniciará la actividad; teniendo en cuenta que este proceso de llegada no debe superar los 5 minutos y no se permitirá el ingreso de ningún participante luego de la hora.

GUÍA TEMÁTICA

CATEGORIA AFECTACIONES SOCIALES

SUBCATEGORIA COHESIÓN SOCIAL

- ¿Cómo creen que la inclusión de los comerciantes en las decisiones relacionadas con la obra podría haberse mejorado?
- ¿Consideran que hubo transparencia por parte de las autoridades locales al comunicar los avances de la obra de peatonalización? ¿Por qué?
- ¿Qué tipo de participación les habría gustado tener en las reuniones o consultas sobre la peatonalización?

- ¿De qué manera se han organizado los comerciantes formales para sobrellevar las dificultades generadas por la obra?
- ¿Existen redes o grupos formales de apoyo entre comerciantes que hayan surgido a raíz de la peatonalización? Si es así, ¿cómo funcionan?
- ¿Han recibido algún tipo de apoyo o asesoramiento por parte de organizaciones o autoridades locales para enfrentar las afectaciones sociales?
- ¿Qué tipo de actividades sociales o comerciales han disminuido o aumentado desde que iniciaron las obras de peatonalización?
- ¿Cómo ha cambiado la relación entre los comerciantes y los clientes habituales a raíz de las modificaciones en la estructura de la calle?
- ¿Han notado un cambio en la percepción que la comunidad tiene de los comerciantes formales tras la peatonalización? ¿Positiva o negativa?

SUBCATEGORÍA: CONFLICTOS SOCIALES

- ¿Consideran que las obras han afectado la seguridad física de los comercios o ha generado situaciones de riesgo para los trabajadores?
- ¿Cuáles son los principales desacuerdos que han surgido entre los comerciantes y las autoridades respecto a la duración o el manejo de las obras?
- ¿De qué manera los residentes locales han expresado su descontento o apoyo hacia los comerciantes formales durante el proceso?
- ¿Han percibido que las diferencias entre comerciantes y otros actores (como residentes y autoridades) han empeorado con el tiempo o han mejorado?
- ¿Han participado en alguna reunión o iniciativa de mediación para abordar los conflictos? Si es así, ¿cómo fue la experiencia?

- ¿Qué tipo de estrategia de mediación consideran que sería efectiva para reducir los conflictos entre comerciantes y las autoridades locales?
- ¿Qué rol creen que deberían tener las autoridades locales en la resolución de los conflictos surgidos durante las obras de peatonalización?

Anexo 2. Consentimiento informado

UNIVERSIDAD MARIANA

FACULTAD DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

PROGRAMA TRABAJO SOCIAL

CONSENTIMIENTO INFORMADO A COMERCIANTES FORMALES

COMERCIANTES FORMALES UBICADOS EN LA CALLE 19 ENTRE CARRERAS

22 Y 27 DE LA CIUDAD DE PASTO - NARIÑO

2023

Fecha: _____

El siguiente consentimiento informado se realiza con el fin de desarrollar en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto - Nariño, la investigación titulada: Afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales que se encuentran ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, por obras públicas de peatonalización en el año 2023. Para esto, los comerciantes formales ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto - Nariño, manifestamos que hemos sido informados por las estudiantes Caicedo Gelpud Jully Jazmín, Prado Huaca Evely Alejandra, Solarte Martínez Andrea Carolina; sobre el desarrollo de la investigación anteriormente mencionada, además, de igual manera manifestamos que tenemos conocimiento sobre la toma de evidencias y la publicación de los datos recolectados en la investigación del programa de trabajo Social de la Universidad Mariana, de acuerdo con los siguientes objetivos.

Objetivo General

Comprender las afectaciones sociales y económicas de los comerciantes formales de la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto 2023, para brindar estrategia de socialización que posibilite el conocimiento del alcance del proyecto de peatonalización.

Objetivos específicos

- Conocer las afectaciones sociales que el inicio de la obra ha generado en el sector.
- Indagar sobre las afectaciones económicas que han vivenciado los comerciantes formales de la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto 2023.
- Generar estrategias de socialización que posibilite el conocimiento del alcance del proyecto de peatonalización.

Responsables de la investigación: El estudio es dirigido y desarrollado por las estudiantes del programa de trabajo social Caicedo Gelpud Jully Jazmín, Prado Huaca Evely Alejandra, Solarte Martínez Andrea. Cualquier inquietud que Usted tenga puede comunicarse al teléfono celular 3165365231.

Atendiendo a la normatividad vigente sobre consentimientos informados y de forma consciente y voluntaria a los comerciantes formales de la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto damos nuestro consentimiento para nuestra participación en cada una de las actividades propuestas para el desarrollo de la investigación: **Afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales que se encuentran ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto, por obras públicas de peatonalización en el año 2023.**

Para constancia de lo anterior se anexa firma de los participantes de la investigación.

Nombre	Cédula	Firma

Afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales de Pasto, por peatonalización

Anexo 3. Matriz de categorización

Objetivo Específico	Categoría	Conceptualización	Subcategorías	Preguntas Orientadoras	Técnicas	Fuente
Conocer las afectaciones sociales que la obra de peatonalización ha generado a los comerciantes formales.	Afectaciones Sociales	Los cambios en las relaciones comunitarias se refieren a las alteraciones en la forma en que las ‘personas, grupos y comunidades que viven en una determinada área interactúan y se relacionan entre sí. Estos cambios pueden ser provocados por factores externos, como proyectos de construcción, y pueden variar desde la creación de nuevas relaciones basadas en la colaboración y el apoyo mutuo, hasta la posible aparición de tensiones y conflictos debido a las obras. Investigar los cambios en las relaciones comunitarias ayuda a comprender de qué manera las obras afectan la cohesión social, la	Cohesión social	<p>¿Cómo perciben los comerciantes formales el grado de inclusión en las decisiones tomadas por las autoridades locales en relación con la obra?</p> <hr/> <p>¿Cómo describen los comerciantes formales el ambiente de colaboración y apoyo mutuo entre ellos y otros miembros de la comunidad durante el proceso de peatonalización?</p>	Grupo Focal	Comerciantes formales afectados.

solidaridad y la vida en comunidad en general.
(Smith, J., 2019)

¿Qué cambios han observado los comerciantes formales en las dinámicas sociales y la interacción cotidiana entre los residentes y comerciantes locales desde el inicio de las obras de peatonalización?

¿Cómo han contribuido las autoridades locales y otras instituciones a fomentar la solidaridad y el sentido de pertenencia en la comunidad afectada por las obras de peatonalización?

Conflictos sociales

¿Qué impacto han tenido los conflictos relacionados con la obra en la estabilidad laboral y la seguridad

de los comerciantes formales?

¿Cuáles son las principales fuentes de conflicto entre los comerciantes formales y otros actores involucrados en la obra (autoridades locales, residentes, etc.)?

¿Se han implementado estrategias de mediación o resolución de conflictos específicas para abordar las tensiones entre los comerciantes formales y otros grupos afectados por la obra?

¿En qué medida se han involucrado los comerciantes formales en los procesos de consulta y participación ciudadana relacionados con la obra?

				<p>¿Qué obstáculos enfrentan los comerciantes formales para participar activamente en actividades de participación cívica, como reuniones comunitarias o mesas de diálogo?</p> <hr/> <p>¿Se han diseñado iniciativas específicas para facilitar la participación de los comerciantes formales en la toma de decisiones y la evaluación del impacto de la obra en sus medios de vida?</p>		
<p>Identificar las afectaciones económicas que han vivenciado los comerciantes formales, como consecuencia de la obra pública de peatonalización</p>	<p>Afectaciones Económicas</p>	<p>Las pérdidas económicas hacen referencia a la disminución de ingresos, rentabilidad o activos financieros que experimentan individuos, empresas o comunidades debido a factores externos, como proyectos de construcción o condiciones económicas desfavorables. Estas pérdidas pueden englobar la reducción de beneficios económicos, la devaluación de recursos financieros, la disminución de oportunidades</p>	<p>Ingresos y egresos</p>	<p>¿Cuál ha sido la variación en los ingresos de los comerciantes formales en la zona desde el inicio de 2023 hasta la fecha actual, y cómo se compara con el mismo período en años anteriores?</p> <hr/> <p>¿Qué impacto han tenido las obras o cambios en la zona en los costos operativos y los gastos de los comerciantes formales?</p>	<p>Grupo focal</p>	<p>Comerciantes formales afectados.</p>

<p>comerciales y la necesidad de asumir costos adicionales para afrontar las consecuencias. El análisis de las pérdidas económicas contribuye a comprender el impacto financiero de las obras en aquellos afectados y su capacidad para mantener su estabilidad económica. (Rodríguez, A., 2017)</p>	<p>¿Se han identificado tendencias específicas en los patrones de gasto de los comerciantes formales, como una reducción en el consumo de ciertos bienes o servicios debido a las afectaciones económicas experimentadas?</p>	<p>Cartografía</p>
<p>Transición a otras economías</p>	<p>¿Qué estrategias han implementado los comerciantes formales para adaptarse a las nuevas condiciones económicas o a las afectaciones causadas por las obras en la zona?</p>	
	<p>¿Se ha observado una migración significativa de comerciantes formales hacia otros sectores económicos o hacia la informalidad como resultado de las afectaciones experimentadas?</p>	
	<p>¿Cuáles son los principales obstáculos que enfrentan los comerciantes formales al intentar diversificar sus fuentes de ingresos o cambiar de actividad económica en</p>	

respuesta a las
afectaciones sufridas?

Satisfacción de
las necesidades
básicas

¿Cómo han sido
afectadas las
condiciones de acceso
a servicios de salud,
educación y
alimentación para los
comerciantes formales
en la zona durante el
período analizado?

¿Se han observado
cambios en los hábitos
alimenticios o en la
calidad de la dieta de
los comerciantes
formales como
resultado de las
afectaciones
económicas?

¿Qué medidas se han
tomado, si las hay,
para garantizar que los
comerciantes formales
en la zona puedan
satisfacer sus
necesidades básicas de
manera adecuada,
especialmente en
términos de salud y
educación?

<p>Generar recomendaciones a los comerciantes formales para fortalecer su participación ciudadana e interlocución con la administración municipal.</p>	<p>Participación ciudadana</p>	<p>La participación ciudadana puede definirse como un proceso que permite a los ciudadanos incidir en las decisiones públicas, desde la formulación de políticas hasta su ejecución, seguimiento y evaluación, y que busca ampliar la democracia, enriqueciendo la calidad de la toma de decisiones y fomentando el desarrollo social y político de las comunidades" (Atria, 2008, p. 17).</p>	<p>Mecanismos de Participación</p>	<p>¿Qué mecanismos de participación ciudadana existen actualmente en la comunidad que podrían ser utilizados por los comerciantes formales para incidir en las decisiones públicas?</p> <hr/> <p>¿Cómo podrían los comerciantes formales involucrarse de manera efectiva en los mecanismos de participación existentes para garantizar su representación en la formulación y ejecución de políticas municipales?</p> <hr/> <p>¿Qué acciones específicas podrían implementarse para promover una mayor participación de los comerciantes formales en audiencias públicas, consultas ciudadanas u otros procesos de toma de decisiones locales?</p>	<p>Diseño de recomendaciones</p>	<p>Alcaldía de Pasto y comerciantes Formales afectados</p>
---	--------------------------------	--	------------------------------------	---	----------------------------------	--

Capacitación y Sensibilización	<p>¿Qué temas específicos deberían abordarse en programas de capacitación dirigidos a los comerciantes formales para fortalecer su comprensión sobre los procesos de participación ciudadana y su importancia para el desarrollo comunitario?</p> <hr/> <p>¿Qué estrategias podrían emplearse para sensibilizar a los comerciantes formales sobre la importancia de su participación activa en la gestión pública y el impacto positivo que puede tener en su entorno laboral y social?</p> <hr/> <p>¿Cómo podrían las organizaciones sindicales, gremios empresariales u otras instituciones colaborar en la implementación de programas de capacitación y sensibilización dirigidos a los comerciantes formales?</p>
-----------------------------------	--

Acceso a la información

¿Qué canales de comunicación y divulgación de información podrían utilizarse para garantizar que los comerciantes formales tengan acceso a la información relevante sobre las decisiones y políticas municipales que les afectan?

¿Qué medidas podrían tomarse para eliminar barreras y garantizar un acceso equitativo a la información entre los comerciantes formales, especialmente aquellos que puedan enfrentar dificultades de acceso debido a barreras lingüísticas, tecnológicas o de otro tipo?

¿Qué iniciativas podrían implementarse para mejorar la transparencia y la disponibilidad de información sobre proyectos, programas y presupuestos municipales, facilitando así la participación informada y activa de los comerciantes

formales en los asuntos públicos?

Gobernanza	<p>"La gobernanza se refiere al proceso de toma de decisiones y la forma en que se ejerce la autoridad en la gestión de los asuntos públicos. Implica la interacción entre diferentes actores, tanto gubernamentales como no gubernamentales, en la formulación, implementación y evaluación de políticas y programas" (Johnson, T., 2020).</p>	<p>Proceso de toma de decisiones</p>	<p>¿Qué mecanismos de participación ciudadana existen actualmente en la comunidad que podrían ser utilizados por los comerciantes formales para incidir en las decisiones públicas?</p> <hr/> <p>¿Cómo podrían los comerciantes formales involucrarse de manera efectiva en los mecanismos de participación existentes para garantizar su representación en la formulación y ejecución de políticas municipales?</p> <hr/> <p>¿Qué acciones específicas podrían implementarse para promover una mayor participación de los comerciantes formales en audiencias públicas, consultas ciudadanas u</p>	<p>Diseño de recomendaciones</p>	<p>Alcaldía de Pasto y comerciantes Formales afectados</p>
------------	---	---	---	----------------------------------	--

otros procesos de toma de decisiones locales?

Ejercicio de autoridad

¿Cuáles son los principales actores gubernamentales y no gubernamentales que ejercen autoridad en la gestión de las obras de peatonalización y cómo podrían los comerciantes formales interactuar con ellos de manera más efectiva?

¿Qué obstáculos enfrentan los comerciantes formales para influir en las decisiones tomadas por las autoridades locales en relación con la obra de peatonalización?

¿Qué estrategias podrían implementarse para promover una distribución más equitativa del poder y la autoridad entre los diferentes actores involucrados en la gestión de la obra?

Interacción entre actores	<p>¿Qué oportunidades existen para mejorar la colaboración y el diálogo entre los comerciantes formales, las autoridades locales y otros actores relevantes en el contexto de la obra de peatonalización?</p> <hr/> <p>¿Cómo podrían las organizaciones sindicales, gremios empresariales u otras instituciones colaborar en la implementación de programas de capacitación y sensibilización dirigidos a los comerciantes formales para fortalecer su participación ciudadana?</p> <hr/> <p>¿Qué acciones podrían tomarse para fomentar una cultura de diálogo y cooperación entre los diferentes grupos de interés involucrados en el desarrollo y ejecución de la obra de peatonalización?</p>
----------------------------------	---

Fuente. Esta investigación

Anexo 4. Estado del Arte

Referencia	Objetivo	Principales Conceptos	Metodología	Conclusiones	Aportes
Internacionales					
Rivera, A. (2013). <i>Evaluación de los impactos generados por los proyectos de peatonización: estudio de un caso en la ciudad de Lima.</i> (Trabajo de grado) Pontificia Universidad Católica	Su objetivo principal es dar a conocer los impactos más relevantes que se han generado como consecuencia de la peatonalización de las cuadras 4,5 y 6 de la calle José Gálvez localizado en el	El marco teórico se enfoca en la peatonalización, un sistema que prioriza a los usuarios vulnerables en el espacio público. Se destaca su evolución a lo largo del tiempo, con países como Dinamarca, Gran	Se desarrolla bajo una metodología mixta, de tipo descriptivo, y se realiza una entrevista y una encuesta para recolectar información de una muestra de 76 personas, con un nivel de confianza del 95%	La peatonalización de la calle José Gálvez en Magdalena del Mar tuvo impactos positivos en economía, seguridad, ambiente y vida social. Mejoró la convivencia entre	Esta investigación sirve como punto de referencia para proyectos similares en diferentes ubicaciones. El estudio de Rivera (2013) en Pasto respalda la idea de que la

Del Perú. Lima, Perú.	distrito de Magdalena del Mar, Lima	Bretaña, Alemania, España, Holanda y Francia trabajando en mejorar sus ciudades desde los años 70. Los usuarios vulnerables incluyen ancianos, niños, personas con movilidad reducida y discapacidades sensoriales. El espacio público se define como un ambiente social donde se organizan servicios y actividades para atender a toda la población.	modos de transporte, impulsó la economía local y mejoró la calidad de vida, pero se necesitan regulaciones y atención a la seguridad en áreas adyacentes. Estos resultados son relevantes para proyectos futuros.	peatonalización puede tener impactos positivos en la economía local al aumentar las ventas y promover la formalización de negocios. Además, subraya la importancia de considerar aspectos como la regulación y la seguridad, lo que puede guiar a las autoridades locales en la planificación y ejecución de proyectos de peatonalización en Pasto.	
Rodríguez, J. (2019). <i>Evaluación del impacto de obras en el espacio público en la satisfacción de los comerciantes en el barrio de Balvanera</i> (Trabajo de grado). Universidad Torcuato di Tella. Buenos Aires, Argentina.	El estudio se enfoca en analizar cómo las obras del gobierno local en Balvanera afectan la satisfacción de los comerciantes, considerando la percepción de calidad de vida de los ciudadanos y su papel en las políticas públicas.	La investigación abarca diversas categorías, desde la interacción entre la ciudad y sus habitantes hasta la evaluación de la calidad del espacio público y la importancia de las áreas centrales de la ciudad.	Se empleó una metodología cualitativa que recopiló datos a través de encuestas de percepción, capturando opiniones y emociones de los involucrados	Los resultados sugieren una correlación entre las mejoras en las obras y la satisfacción ciudadana, enfatizando la valoración de aspectos tangibles y la necesidad de adaptar evaluaciones a sectores urbanos específicos	La investigación de Rodríguez (2019) sobre Balvanera ofrece un modelo valioso para comprender el impacto socioeconómico de obras en Pasto, brindando un marco de referencia aplicable a la situación local.
Martínez, M. (2020). <i>Análisis económico de la responsabilidad del Estado por construcción de</i>	El estudio aborda la responsabilidad del Estado en construcciones públicas desde un enfoque económico.	Se enfoca en la responsabilidad del Estado colombiano por daños durante obras públicas, destacando la	Utiliza una investigación cualitativa para analizar la legislación y estrategias judiciales para solicitar compensaciones.	Concluye que, aunque las obras públicas benefician a la sociedad, algunos particulares pueden sufrir	El autor proporciona una valiosa perspectiva legal y teórica para entender y abordar los impactos

<p><i>obras públicas.</i> Revista Con-texto, Reposito Institucional Universidad del Externado. 53 (1), pp. 93-102.</p>		<p>responsabilidad objetiva y proponiendo mejoras normativas para agilizar compensaciones.</p>		<p>perjuicios económicos, pero existen leyes para obtener compensaciones.</p>	<p>socioeconómicos de las obras públicas en Pasto y destaca la responsabilidad del Estado y las vías legales para buscar compensación.</p>
<p>Gómez, S., Giler, W., Rezabala, K. y Loor, A. (2020). <i>Consecuencias socioeconómicas en los comerciantes de cárnicos de Portoviejo por obra pública de movilidad después del 16A.</i> Revista ECA Sinergia, 11 (3) Universidad Técnica de Manabí. Ecuador</p>	<p>Este estudio analiza la situación de los comerciantes de carne en el Mercado N°1 de Portoviejo, Ecuador, tras la reorganización causada por el sismo de 2016.</p>	<p>El proceso se dividió en dos fases: una documental y otra de campo. Se aplicaron encuestas cuantitativas a comerciantes reubicados, analizando los datos con el software SPSS.</p>	<p>El texto explora conceptos económicos y de movilidad social, destacando la importancia de la movilidad económica y la intervención gubernamental. También aborda teorías del comercio internacional y la teoría de los ingresos económicos.</p>	<p>Los resultados indican problemas significativos para los vendedores de carne debido a la reubicación y la competencia desleal de comerciantes informales, impactando negativamente en sus ingresos y calidad de vida.</p>	<p>Esta investigación proporciona un valioso marco de referencia para abordar desafíos y diseñar estrategias de mitigación en obras de peatonalización en Pasto, ofreciendo un enfoque metodológico adaptable para evaluar el impacto socioeconómico de manera precisa.</p>
<p>Rodríguez, M. (2007). <i>La Problemática Del Riesgo En Los Proyectos De Infraestructura Y En Los Contratos Internacionales De Construcción.</i> Repositorio Institucional Universidad del Externado. REVIST e – Mercatoria. 6 (1).</p>	<p>Su objetivo principal fue analizar la problemática, y todos los tipos de riesgo que surgen de proyectos de infraestructura y contratos internacionales de construcción</p>	<p>Aborda aspectos como proyectos financiados con capital privado, historia del Project Finance, participación privada en Colombia y la estructura contractual en proyectos de infraestructura. También explora definiciones de riesgo, repartición de riesgos y tipos de riesgos en proyectos de construcción.</p>	<p>Se realizó un estudio en 20 obras públicas y privadas, identificando cinco riesgos generales relacionados con el Project Finance, contratos internacionales de construcción y su gestión. Se enfoca en factores sociales y económicos.</p>	<p>Los proyectos de infraestructura están vinculados a la economía local y pueden afectar a grupos sociales específicos. Problemas en su ejecución pueden tener un impacto negativo en la economía regional, generando riesgos adicionales como desempleo y problemas de seguridad.</p>	<p>La gestión de riesgos en contratos internacionales de construcción se relaciona con la mitigación de riesgos económicos y sociales para los comerciantes. El estudio destaca la interconexión entre proyectos de infraestructura y la economía local, sirviendo como marco para evaluar su impacto en la</p>

					comunidad de comerciantes y la población local.
Gonzales, B., Munguía, S. y Torres, M. (2021). <i>Consecuencias económicas y sociales para los comerciantes afectados por las obras en el mercado de La terminal de buses, periodo de enero 2018 a enero 2020</i> . (Trabajo de grado) Repositorio Institucional Universidad Nacional Autónoma de Nicaragua.	El estudio analiza el impacto de las obras en el Mercado La Terminal de Buses en los comerciantes, identificando factores de riesgo, evaluando acciones preventivas y analizando el impacto económico y social.	Los factores de riesgo, como daños viales debido al tráfico pesado, generan pérdidas económicas y desempleo en el municipio, aumentando la pobreza y afectando el desarrollo económico. Esto compromete el bienestar de las familias dependientes de actividades comerciales en el mercado.	Se utilizó un enfoque descriptivo y retrospectivo, recopilando datos a través de encuestas a comerciantes y entrevistas al Intendente del Mercado La Terminal de Buses y colegas de la Dirección General de Vías	Los daños generan pérdidas económicas significativas, reducción o cierre de contratación de personal para ventas, lo que contribuye al aumento del desempleo, la pobreza y afecta al desarrollo económico del municipio, así como a la estabilidad y el sustento de las familias trabajadoras.	La investigación proporciona información valiosa para comprender los desafíos y las estrategias potenciales en el contexto de las obras de peatonalización en Pasto.
López, M. S., Casellas, A., & Avellaneda, P. (2018). <i>Comercio minorista y peatonalización: evolución y adaptación en la ciudad costera de Malgrat de Mar</i> (Barcelona). In <i>Anales de geografía de la Universidad Complutense</i> (Vol. 38, No. 1, p. 219). Repositorio Institucional Universidad	Este trabajo tiene como objetivo analizar las afectaciones socioeconómicas de los comerciantes ubicados en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de la ciudad de Pasto debido a las obras públicas de peatonalización en el año 2023.	Dentro de los principales conceptos se encuentran comercio minorista, peatonalización, ciclo económico, Malgrat de Mar, entrevistas semiestructuradas, rehabilitación urbanística, adaptación comercial.	La metodología empleada se basa en una cualitativa, donde se realiza entrevistas semiestructuradas y el análisis de datos socioeconómicos y documentos de planificación urbanística.	Las conclusiones de este trabajo sugieren que la peatonalización y la rehabilitación urbana pueden contribuir a mantener la viabilidad de los comercios minoristas en zonas comerciales centrales. Además, la adaptación y especialización de los comercios son	Este estudio aporta información relevante ya que ayuda a comprender cómo las estrategias urbanas pueden influir en la viabilidad de los comercios minoristas en áreas urbanas centrales y destaca la importancia de la adaptación de los comercios a los nuevos patrones de consumo.

Complutense de Madrid.				factores positivos identificados.	
Mesa Llenderozos, N. (2019). Análisis de los procesos de peatonalización: percepción vecinal y gentrificación en la Ciudad Vieja de A Coruña. (Trabajo de grado). Repositorio Institucional de Coruña.	El presente trabajo pretende evaluar, desde el punto de vista de la percepción vecinal, si el proceso de gentrificación en el barrio de la Ciudad Vieja en A Coruña se ve acentuado por la reciente peatonalización de la zona.	En el documento se menciona gentrificación, peatonalización, percepción vecinal, calidad de vida, precio de viviendas, clase creativa.	Se emplean técnicas cuantitativas, como una encuesta basada en una muestra probabilística, y cualitativas, como entrevistas en profundidad.	La principal conclusión es que, aunque la peatonalización es generalmente bien recibida por la comunidad, existe una contradicción perceptiva. Se percibe como necesaria para mejorar la calidad de vida en la Ciudad Vieja, pero también se asocia con posibles aumentos en los precios de alquiler y venta de propiedades. Esta contradicción beneficia a la creciente clase creativa en la zona.	Este estudio aporta una comprensión profunda de cómo la peatonalización puede influir en la gentrificación de un barrio. Ayuda a identificar las tensiones entre la mejora de la calidad de vida y los desafíos económicos que enfrentan los residentes y la clase creativa en la Ciudad Vieja de A Coruña.
Chavés, R. (2021). Peatonalización del Centro Histórico de Lima y su incidencia en la percepción de la habitabilidad urbana. (Trabajo de grado de maestría), Repositorio Institucional Universidad Cesar Vallejo.	La presente investigación tuvo como objetivo general determinar la relación entre el proceso de peatonalización realizado por la Municipalidad de Lima y la percepción de habitabilidad urbana por parte de los vecinos de la zona intervenida.	Los conceptos manejados son peatonalización, habitabilidad urbana, encuestas, coeficiente de Nagelkerke.	El estudio fue de tipo básico, no experimental, descriptivo-correlacional, con enfoque cuantitativo. Se realizaron 70 encuestas con un criterio de muestreo no probabilístico intencional por conveniencia.	La prueba de hipótesis general mostró una significancia con un p-valor de 0,000, demostrando la incidencia de la peatonalización. Sin embargo, el coeficiente de Nagelkerke obtuvo un valor del 35.6%, lo que indica que existen otros	Esta investigación contribuye a comprender la influencia de la peatonalización en la percepción de habitabilidad urbana. Además, destaca la importancia de considerar otros factores que pueden afectar esta percepción,

				factores a considerar en la percepción de habitabilidad urbana.	respaldando hallazgos anteriores y el marco teórico.
Barros Contreras, B. R. (2023). <i>Propuesta de peatonalización en tramos y generación de espacio público como estrategia urbana integral en la calle Simón Bolívar entre Manuel Vega y coronel Talbot, Cuenca-Ecuador.</i> (Trabajo de grado). Repositorio Institucional Universidad Católica de Cuenca	Su objetivo principal fue brindar conocimiento sobre el espacio público en el centro histórico de Cuenca, promoviendo una calidad de vida urbana.	El documento habla de movimiento peatonal y de los beneficios de espacios peatonales: ambientales, culturales, económicos y sociales.	La metodología se realizó por medio de un análisis bibliográfico respaldando buenas prácticas urbanísticas y también un examen de espacios intervenidos desde perspectivas urbana, turística, social, histórica, arquitectónica y ambiental.	Se logro validar cada uno de los objetivos para una planificación peatonal que considere diversidad, accesibilidad y calificación de espacios públicos. Destacar la importancia del peatón sobre el vehículo.	Esta investigación ayuda a la promoción de la planificación peatonal y mejora de la calidad de espacios públicos en el centro histórico de Cuenca, lo cual brinda un enfoque en la importancia del peatón en la gestión de la movilidad urbana.
Nacionales					
Gonzales, R. y Montenegro, J. (2008). <i>Impacto socioeconómico de la obra civil Centro Comercial Santafé, en la comunidad adyacente correspondiente a los barrios de La Academia, La Uribe, El Verbenal y San</i>	El estudio examina el Impacto Socio-Económico del Centro Comercial Santafé en barrios de Bogotá, centrándose en Suba y Usaquén.	Se resalta la importancia de la dimensión sociológica en la investigación sobre cómo las obras civiles impactan el cambio social. Se presentan categorías de análisis, abarcando aspectos económicos, sociales, simbólicos y culturales, desglosadas	La metodología empleada es cuantitativa, con una muestra de 165 personas encuestadas a través de 4 categorías y 12 variables.	Los resultados indican que, si bien hubo afectaciones económicas y sociales durante la construcción del Centro Comercial, una vez finalizado, hubo más beneficiarios. La economía local se expandió, la	El estudio en Bogotá proporciona un marco general para comprender cómo las obras públicas pueden influir en la economía y calidad de vida en una comunidad. También ofrece un marco teórico sólido y un

<p><i>José de Bavaria, en las localidades de Suba y Usaquén de la ciudad de Bogotá D.C.</i> (Trabajo de grado) Repositorio Institucional de la Universidad de La Salle. Bogotá, Colombia</p>		<p>en variables específicas.</p>		<p>valorización predial aumentó, pero hubo cierto aumento en la contaminación visual y auditiva.</p>	<p>instrumento de investigación validado para el presente estudio en Pasto.</p>
<p>Valencia, M. y Martínez, J. (2021). <i>La Transformación Urbana A Partir De Las Implicaciones Sociales Para La Construcción Del Bulevar De La Avenida Colombia Santiago De Cali.</i> (trabajo de grado). Repositorio Institucional de la Universidad Antonio Nariño, Santiago de Cali, Colombia.</p>	<p>Investigación sobre las dinámicas sociales y espaciales en el bulevar del río Cali con el objetivo de preservar su identidad a través de la memoria colectiva.</p>	<p>Falta de marcos referenciales y categorías claras en el estudio.</p>	<p>Metodología cualitativa y descriptiva para examinar cambios socio-culturales y arquitectónicos en la zona, incluyendo interacción con residentes y recopilación de documentos.</p>	<p>Resultados que destacan cambios físico-urbanos y sociales debido al crecimiento demográfico, presentados en forma de una cartilla y un documental.</p>	<p>Relevancia del estudio de Cali en la evaluación de impactos socioeconómicos en la calle 19 entre carreras 22 y 27 de Pasto. La metodología cualitativa y descriptiva puede ayudar a identificar patrones y tendencias en la transformación urbana y guiar estrategias para gestionar los posibles impactos y oportunidades resultantes.</p>
<p>Calderón, E. y Rojas, G. (2007). <i>Intervención de trabajo social en obras de infraestructura vial Transmilenio, proyectos Instituto de Desarrollo Urbano IDU Bogotá, 2007.</i></p>	<p>Caracterización de la intervención del Trabajo Social en proyectos viales del IDU en Bogotá durante el primer semestre de 2007.</p>	<p>Categorías clave en la investigación: obras de infraestructura vial, calidad de vida, medio de vida, desarrollo humano y el rol del Trabajo Social en mejorar la calidad de vida.</p>	<p>Metodología cualitativa hermenéutica y exploratoria, con datos obtenidos de la revisión de información proporcionada por el IDU sobre 76 proyectos viales en Bogotá.</p>	<p>Las Principales problemáticas identificadas en los proyectos viales, incluyendo agresión, inseguridad, pobreza, desempleo,</p>	<p>La investigación aporta información relevante para anticipar y abordar problemas sociales y económicos en proyectos de construcción, lo cual es aplicable al estudio del posible</p>

<p>(Trabajo de grado) Repositorio Institucional de la Universidad de La Salle, Bogotá, Colombia</p>				<p>contaminación, y más.</p>	<p>impacto en los comerciantes de la calle 19 en Pasto. Permite una planificación más efectiva de medidas de apoyo y mitigación.</p>
<p>Fajardo, N., Molina, E., Moyano, M. (2009). <i>Impacto Social En Los Comerciantes, Por El Desarrollo De Obras De Transmilenio Fase III – Carrera 10 De La Ciudad De Bogotá</i>. Universidad Nacional abierta y a Distancia</p>	<p>El estudio aborda el "Impacto Social" en comerciantes afectados por la Fase III de Transmilenio en Bogotá, destacando la importancia de las obras de infraestructura vial y la calidad de vida, así como la participación de los stakeholders.</p>	<p>Las categorías clave incluyen obras viales, calidad de vida, stakeholders, participación ciudadana y ética en la planificación de infraestructura.</p>	<p>Se realiza a partir de información tomada del IDU, que tiene que ver con el valor de las obras, tiempos de ejecución, porcentajes destinados al aspecto ambiental y social, adicional a ello se elaboró una encuesta.</p>	<p>Los resultados de la encuesta revelan la insatisfacción de los comerciantes debido a la disminución de ingresos, problemas de seguridad y otros desafíos relacionados con las obras.</p>	<p>El estudio en Bogotá brinda información relevante para comprender y abordar los impactos negativos en los comerciantes formales locales durante obras públicas, con posibles aplicaciones en Pasto. Las similitudes en las preocupaciones y las estrategias exitosas en Bogotá pueden guiar la gestión de problemas similares en Pasto.</p>
<p>Contreras, D. y Álvarez, D. (2007). <i>Impacto socio- económico generado por las obras civiles de Transmilenio en el sector de las calles primer a veintiséis sobre la troncal de la avenida caracas</i>. (Trabajo de grado) Repositorio</p>	<p>El estudio evalúa las implicaciones socioeconómicas de Transmilenio en la zona de la Avenida Caracas en Bogotá. Se centra en el impacto social y económico en la comunidad.</p>	<p>Se presentan categorías clave relacionadas con las obras de infraestructura, la calidad de vida y la participación de los stakeholders. También se abordan conceptos como "Población Flotante" y "Población Comerciante".</p>	<p>Se utilizó una encuesta diseñada y validada para recopilar datos sobre las consecuencias socioeconómicas de la construcción de Transmilenio.</p>	<p>El análisis de los datos reveló que hubo falta de planificación adecuada para mitigar el impacto económico en los comerciantes, lo que resultó en pérdidas económicas y cierre de negocios.</p>	<p>Los hallazgos del estudio pueden ser útiles para comprender cómo las obras de peatonalización en Pasto pueden afectar a los comerciantes formales y la comunidad. La metodología de la investigación en</p>

<p>Institucional Universidad de La Salle. Bogotá, Colombia</p>					<p>Bogotá puede servir como modelo para un estudio similar en Pasto.</p>
<p>Morales, D. (2021). <i>Percepción frente a la construcción de la primera línea metro de Bogotá de los habitantes y comerciantes ubicados en la zona de influencia del proyecto.</i> (trabajo de grado) Repositorio Institucional de la Universidad de La Salle. Bogotá, Colombia</p>	<p>Bogotá, vital en Colombia, enfrenta problemas de movilidad. El proyecto del metro promete aliviarlos y tiene impacto económico y social.</p>	<p>Uso de métodos cualitativos y cuantitativos con revisión documental y encuestas. Consideró aspectos como el Estudio de Impacto Ambiental y Social.</p>	<p>La mayoría desconoce el proyecto y mantiene percepciones negativas sobre seguridad, movilidad y contaminación. El 26% teme afectaciones a sus ventas, que ya han disminuido, forzando recortes en costo</p>	<p>Solo el 8% de los comerciantes participó en reuniones de socialización, subrayando la necesidad de mayor comunicación y consideración de preocupaciones comunitarias.</p>	<p>El estudio en Bogotá puede servir de referencia para comprender la percepción de la comunidad en proyectos de obras públicas en Pasto, enfocándose en desempleo, disminución de ventas y preocupaciones de comerciantes formales.</p>
Regional					
<p>Burgos, A., Muñoz, L. y Quintero, S. (2019). <i>Impactos Socioeconómicos Generados Por El Proyecto De Infraestructura Vial Rumichaca – Pasto.</i> (Trabajo de grado). Universidad De Nariño En Convenio Con La Universidad Jorge Tadeo Lozano. Repositorio Institucional Universidad Tadeo Lozano. Nariño, Colombia.</p>	<p>La investigación se centra en comprender los impactos socioeconómicos del proyecto de infraestructura vial Rumichaca - Pasto en Tangua, Nariño, durante cuatro años. Examina las vidas de las familias afectadas.</p>	<p>Se exploran los "Medios de Vida" como recursos y actividades para el bienestar. "Infraestructura Vial" se aborda como estrategia de desarrollo y "Impactos Socioeconómicos" examinan los efectos en la sociedad y economía.</p>	<p>Se empleó un enfoque cualitativo con metodología etnográfica para comprender las experiencias de los comerciantes de Tangua afectados por el proyecto de infraestructura.</p>	<p>Los comerciantes experimentaron pérdidas económicas del 50%, incluyendo pérdida de cultivos debido a dificultades de transporte. El aumento en los costos de transporte afectó a las familias campesinas.</p>	<p>El enfoque cualitativo y la metodología etnográfica permiten comprender las experiencias y efectos de obras públicas en comunidades. Se sugiere considerar los problemas de transporte y explorar impactos negativos y positivos para mejorar planificación y mitigación.</p>

Anexo 5. Vaciado de información

No.	Pregunta	Código	Respuesta
Pregunta No. 1	¿Han surgido redes de apoyo entre comerciantes a raíz de la peatonalización?	C1	En mi caso no, no ha habido redes de apoyo definidas
		C2	NO
		C3	En mi caso no, no ha habido redes de apoyo definidas
		C4	no hemos establecido redes de apoyo formales
		C5	No hemos visto la formación de redes de apoyo entre los comerciantes en este contexto.
		C7	NO
Pregunta No. 1 - complemento		C1	Hubo un intento de colaboración con comercios como Cafetto, BBC y Starbooks. Nos reunimos, presentamos cartas a la alcaldía y gestionamos permisos para usar la vía durante las obras. Aunque obtuvimos un permiso piloto del alcalde Germán Chamorro, surgieron conflictos con otros comerciantes que no participaron. Lamentablemente, no logramos apoyo oficial del municipio ni de la Cámara de Comercio.
		C2	Tengo entendido En el caso de Cafetto, ubicado en el Centro Comercial Sebastián, aunque hubo charlas y un permiso el año pasado para instalar mesas afuera junto con Guadalquivir, no se logró concretar nada definido.

	C3	En el caso de Cafetto, ubicado en el Centro Comercial Sebastián, aunque hubo charlas y un permiso el año pasado para instalar mesas afuera junto con Guadalquivir, no se logró concretar nada definido.
	C4	Hemos notado un incremento en la colaboración entre comerciantes. Compartimos estrategias de marketing y experiencias en redes sociales, lo que ha enriquecido nuestra presencia en el mercado y ha fortalecido la comunidad comercial.
	C5	Esto puede deberse a la falta de información sobre iniciativas colaborativas o la escasa interacción entre los comerciantes en este contexto.
	C6	La falta de iniciativas conjuntas ha limitado la posibilidad de colaboración.
	C7	Es cierto que la peatonalización generó divisiones. Pequeños comercios se sintieron amenazados por locales más grandes como Cafetto y Guadalquivir. Las críticas aumentaron en redes sociales, lo que dificultó la creación de una verdadera red de apoyo entre nosotros.
Pregunta No. 2		
¿Qué cambios han notado en sus relaciones con otros trabajadores desde la implementación de la peatonalización, y cómo se organizan para enfrentar los desafíos que esto ha traído?	C1	La peatonalización ha complicado nuestras relaciones con otros comerciantes. Aunque al principio hubo intentos de colaboración, cada negocio terminó enfocándose en sus propios intereses. Esto generó una falta de comunicación y, en algunos casos, tensiones debido a la competencia directa.
	C2	La peatonalización no ha favorecido la relación entre trabajadores. Al contrario, algunos negocios han mostrado recelo ante cualquier iniciativa conjunta. Esto ha dificultado crear un ambiente de apoyo mutuo, y cada uno ha tenido que buscar soluciones por su cuenta.
	C3	Desde la peatonalización, hemos notado un aumento en la competencia, ya que más negocios están abriendo en la zona debido a la llegada de más personas. Esto ha cambiado la dinámica de nuestras relaciones comerciales, impulsándonos a ser más competitivos.

		C4	La peatonalización ha mejorado nuestras relaciones laborales, fomentando un ambiente de cooperación. Nos reunimos regularmente para discutir nuevas ideas y estrategias, lo que ha llevado a una colaboración más efectiva en el trabajo diario.
		C5	Hasta el momento, no hemos notado cambios significativos en nuestras relaciones con otros trabajadores. La falta de interacción o actividades conjuntas ha limitado la posibilidad de organización frente a los desafíos que puedan surgir.
		C6	Desde la peatonalización, hemos notado un aumento en la competencia, ya que más negocios están abriendo en la zona debido a la llegada de más personas. Esto ha cambiado la dinámica de nuestras relaciones comerciales, impulsándonos a ser más competitivos.
		C7	La implementación de la peatonalización trajo más problemas que soluciones. No hubo una organización clara entre los comerciantes, y en lugar de unirnos, cada negocio quedó aislado. Esto ha hecho más difícil enfrentar los desafíos que la medida trajo, como la reducción de clientes en horas pico.
Pregunta No. 3	¿Han enfrentado conflictos de intereses con otros grupos o autoridades debido a la peatonalización? ¿Cómo han manejado estas situaciones y qué soluciones han encontrado?	C1	Sí, enfrentamos conflictos con autoridades y otros grupos comerciales que se oponían a la peatonalización. Aunque tratamos de mostrar los beneficios de la peatonalización y de participar en un plan piloto para gestionar mesas en el exterior, la falta de apoyo y el desconocimiento de costos y regulaciones generaron fricciones. Algunos comerciantes pensaron que nos aprovechábamos de la situación, lo cual no era cierto, ya que pagaríamos tarifas considerables por el uso del espacio.
		C2	Hemos enfrentado conflictos con otros comerciantes que no estuvieron de acuerdo con ciertas medidas de la peatonalización, como el uso de espacios comunes. Algunos negocios interpretaron nuestras estrategias como ventajas desleales, lo que generó tensiones. Tratamos de resolver estas diferencias a través de reuniones con las autoridades locales, pero la falta de acuerdos concretos dificultó encontrar soluciones efectivas

		C3	La competencia con otros grupos también generó rivalidades. Algunos veían nuestras mesas y pensaban que teníamos un privilegio injusto, lo cual provocó críticas y rechazo. Intentamos manejar la situación con diálogo, pero la falta de cultura de desarrollo urbano dificultó las soluciones.
		C4	Afortunadamente, no hemos tenido conflictos con otros grupos o autoridades. Hemos mantenido una relación positiva con todos los actores involucrados, lo que ha permitido que nuestra tienda opere sin inconvenientes.
		C5	No hemos enfrentado conflictos de intereses relevantes con otros grupos o autoridades en relación con la peatonalización. La situación ha sido relativamente estable y sin confrontaciones notables.
		C6	Aunque no hemos tenido conflictos directos, la creciente competencia ha generado tensiones en el mercado. Sin embargo, hemos logrado manejar esta situación de manera pacífica, enfocándonos en nuestras propias estrategias de negocio.
		C7	Hubo conflictos relacionados con la competencia desleal, ya que los vendedores informales podían operar sin pagar impuestos ni alquiler. Esto afectó a los negocios establecidos que sí cumplimos con las obligaciones legales.
Pregunta No. 4	1. ¿Han experimentado competencia o rivalidad entre ustedes a causa de la peatonalización?	C1	Hemos experimentado cierta rivalidad debido a la peatonalización, especialmente con comercios similares que buscan captar a los mismos clientes. Esto ha incrementado la presión por destacarnos y atraer más público.
		C2	Si
		C3	Mas o menos
		C4	SI
		C5	No hemos experimentado competencia ni rivalidad entre los comerciantes debido a la peatonalización.
		C6	Si
		C7	La peatonalización ha intensificado la competencia, sobre todo porque los clientes ahora tienen más opciones. Esto ha generado cierta rivalidad, aunque hemos tratado de no permitir que esto afecte nuestras operaciones diarias.

Pregunta No. 4 - Compleme nto	¿Cómo gestionan esos conflictos internos y qué propuestas tienen para mejorar la situación?	C1	Hemos intentado gestionar los conflictos enfocándonos en mejorar nuestro servicio y diferenciarnos de la competencia. También creemos que una mayor comunicación entre los comerciantes podría ayudar a evitar tensiones innecesarias.
		C2	Para manejar los conflictos, hemos optado por concentrarnos en ofrecer un mejor servicio al cliente y promociones atractivas. Como propuesta, creo que sería útil organizar reuniones entre comerciantes para fomentar un diálogo abierto y buscar soluciones conjuntas.
		C3	No hemos experimentado competencia ni rivalidad entre los comerciantes debido a la peatonalización.
		C4	Aunque existe competencia en el sector, hemos decidido enfocarnos en nuestras propias estrategias de marketing y en la calidad de nuestros productos. Fomentamos un ambiente de apoyo mutuo, donde cada comerciante puede prosperar sin caer en rivalidades.
		C5	La colaboración y el enfoque en nuestras propias estrategias han permitido mantener un ambiente de cooperación.
		C6	hemos experimentado un aumento en la competencia, pero hemos logrado llevar esta situación de manera positiva, evitando conflictos. Nos centramos en mejorar nuestras ofertas y servicios para destacar en el mercado.
		C7	Hemos gestionado los conflictos reforzando nuestras estrategias de marketing y mejorando la experiencia de los clientes. Para mejorar la situación, propondría crear una asociación de comerciantes que permita discutir problemáticas comunes y establecer acuerdos beneficiosos para todos.
Pregunta No. 5	Desde el inicio de las obras, ¿cómo han variado sus ingresos y gastos?	C1	Durante la construcción, nuestras ventas se redujeron, aunque seguimos atrayendo a clientes fieles
		C2	Desde el inicio de las obras, hemos enfrentado una reducción total en nuestras ventas debido a la disminución del flujo de personas en la zona.
		C3	Desde el inicio de las obras, nuestros ingresos no se han visto afectados negativamente.
		C4	Desde el inicio de las obras, hemos experimentado un aumento en nuestros ingresos

		C5	Hemos observado un aumento en nuestros ingresos y una mayor afluencia de clientes desde el inicio de las obras.
		C6	Desde el inicio de la obra, hemos notado una disminución considerable en nuestras ventas,
		C7	Reducción de ventas total
Pregunta No. 5 - Complemento	Desde el inicio de las obras, ¿cómo han variado sus ingresos y gastos?	C1	A pesar de la molestia del polvo y las interrupciones, la clientela de los bancos cercanos seguía llegando. Sin embargo, los ingresos disminuyeron, lo que llevó a hacer ajustes en los gastos, como la reducción de ciertas inversiones no esenciales.
		C2	Esto nos obligó a reducir costos operativos y replantear nuestras estrategias comerciales para poder mantenernos a flote durante este periodo tan complicado.
		C3	De hecho, hemos experimentado un aumento en las ventas gracias a los eventos locales. Nos hemos adaptado a la nueva realidad manteniendo un control cuidadoso de nuestros gastos
		C4	Gracias a una mayor afluencia de clientes y a nuevas estrategias de marketing, hemos podido mantener un control eficaz sobre nuestros gastos.
		C5	Esto sugiere que la peatonalización ha tenido un impacto positivo en nuestra actividad comercial.
		C6	Ya que la calle estaba cerrada y la afluencia de personas y vehículos se redujo drásticamente. Esto ha afectado nuestra capacidad de ingresos.
		C7	Fue un periodo complicado; enfrentamos costos adicionales debido a los constantes robos de materiales y cortes de luz e internet. La seguridad se volvió un gasto extra para proteger el local.
Pregunta No. 6	6. ¿Cómo ha cambiado la afluencia de clientes desde que comenzaron las obras? ¿Han ajustado sus precios o productos para atraer más clientela? ¿Qué estrategias han utilizado?	C1	La afluencia bajó notablemente durante la adecuación, pero una vez terminada la obra, los clientes regresaron. Implementamos promociones para mantener el interés de los visitantes

		C2	La afluencia de clientes disminuyó considerablemente desde que comenzaron las obras, lo que afectó nuestras ventas de forma significativa. Para intentar contrarrestar esta situación, implementamos descuentos especiales en algunos productos y ampliamos nuestras opciones de pago para atraer a los pocos clientes que aún visitaban la zona. Sin embargo, los resultados han sido limitados debido a la falta de flujo constante de personas
		C3	La afluencia de clientes ha aumentado bastante, es que todo es debido a los eventos que se realizan en la zona lo que ha resultado en un incremento en nuestras ventas.
		C4	La afluencia de clientes ha aumentado significativamente, impulsada por eventos en la zona. Hemos utilizado redes sociales para promocionar nuestras ofertas y lanzamientos de productos, lo que ha atraído a un público más amplio sin necesidad de ajustar nuestros precios.
		C5	La afluencia de clientes ha aumentado, y hemos decidido mantener nuestros precios estables. Además, hemos implementado campañas de marketing para atraer a más clientes, lo cual ha resultado efectivo.
		C6	La afluencia de clientes ha disminuido significativamente, lo que nos ha llevado a bajar precios y ofrecer promociones para intentar atraer a más compradores, dadas las pocas ventas que hemos experimentado.
		C7	Implementamos ofertas y promociones para mantener a nuestra clientela, aunque fue complicado competir con los precios de vendedores informales.
Pregunta No. 7	Ante las dificultades económicas, ¿han considerado cambiar el tipo de productos o servicios que ofrecen? ¿Qué alternativas han explorado para diversificar su oferta?	C1	Debido a la reducción de clientes e ingresos, hemos considerado ampliar nuestro menú con opciones más económicas y rápidas para captar a un público diferente. También estamos explorando la posibilidad de ofrecer productos empacados, como postres o café en grano, para llegar a clientes que prefieren consumir desde casa. Aunque nuestra esencia sigue siendo la misma, creemos que diversificar un poco puede ayudarnos a superar este desafío.

- C2 Hemos explorado la idea de incluir productos más accesibles, como lentes de sol económicos y accesorios básicos, para atraer a clientes con menor capacidad de gasto. También estamos considerando ampliar nuestros servicios, como revisiones oftalmológicas gratuitas o promociones en monturas, con el objetivo de incrementar la afluencia y fidelizar a nuestra clientela.
-
- C3 Nosotros no hemos cambiado nada con respecto a productos, ustedes entenderán que somos muy tradicionales y reconocidos, eso nos juega mucho a favor, siempre tratamos de mantener nuestro menú, el sabor ya cogido de siempre, esto haciéndolos sentir cómodos con nuestra atención y preparaciones.
-
- C4 No hemos cambiado nuestra línea de productos, ya que nos hemos mantenido fiel a nuestra identidad. Sin embargo, hemos explorado nuevas colecciones y colaboraciones con diseñadores locales para diversificar nuestra oferta y atraer a diferentes segmentos de clientes.
-
- C5 No hemos enfrentado dificultades económicas significativas que nos lleven a considerar un cambio en el tipo de productos o servicios que ofrecemos. La estabilidad de nuestra situación económica nos permite seguir con nuestra oferta actual.
-
- C6 Hemos considerado establecer convenios con otras empresas para atraer más clientes y diversificar nuestras ofertas, buscando formas innovadoras de mejorar nuestra situación.
-
- C7 Ante la reducción de ventas, hemos comenzado a ofrecer productos de bajo costo y alta rotación, como artículos de uso diario y accesorios pequeños. Además, hemos pensado en incorporar un servicio de entrega a domicilio para facilitar las compras de nuestros clientes habituales. Estas alternativas nos han permitido adaptarnos y buscar nuevas formas de mantenernos a flote.
-

Pregunta No. 8	¿Qué nuevas regulaciones han tenido que cumplir debido a la peatonalización? ¿Han recibido apoyo para adaptarse a estas normativas, y qué tipo de asistencia ha sido más útil?	C1	Debido a la peatonalización, no hemos recibido nuevas regulaciones específicas que debamos cumplir. Sin embargo, hemos notado una reducción en las ventas debido a la menor afluencia de personas en la zona. Sería útil contar con un apoyo en términos de promoción de la zona peatonalizada, ya que muchos clientes no están acostumbrados a la nueva circulación. Nos gustaría recibir más información sobre cualquier normativa que pueda afectarnos, y sería de gran ayuda contar con campañas de apoyo para atraer más visitantes.
		C2	Hasta ahora no hemos tenido que cumplir con regulaciones nuevas relacionadas con la peatonalización. Lo que hemos notado es una disminución en la cantidad de personas que visitan nuestra tienda, lo que ha afectado nuestras ventas. Si bien no hemos recibido asistencia directa, creemos que sería beneficioso recibir apoyo en términos de marketing o subsidios que ayuden a contrarrestar el impacto de la peatonalización en nuestra clientela. La asistencia más útil sería una campaña informativa para explicar cómo beneficiarse de la peatonalización.
		C3	No hay, desconocemos si hay normativa para lo que se desarrolla dentro del área de peatonalización y si las hay es algo que la alcaldía debería socializar con nosotros.
		C4	Hasta ahora, no hemos enfrentado nuevas regulaciones que requieran nuestra adaptación. La falta de cambios normativos ha facilitado nuestra operación, permitiéndonos enfocarnos en el crecimiento y la atención al cliente.
		C5	Hasta ahora, no hemos tenido que cumplir con nuevas regulaciones específicas relacionadas con la peatonalización. La falta de cambios normativos ha facilitado nuestra operación
		C6	Hasta ahora, no hemos recibido información sobre nuevas regulaciones relacionadas con la peatonalización. Esto ha permitido que continuemos operando sin complicaciones adicionales.

		C7	No hemos tenido que adaptarnos a nuevas regulaciones debido a la peatonalización, pero el cambio ha afectado negativamente nuestras ventas. La zona ha quedado más vacía y la gente no se acerca tanto. No hemos recibido apoyo directo de la alcaldía ni de ninguna entidad. Creo que sería útil recibir algún tipo de asistencia para adaptarnos, como incentivos fiscales o campañas de visibilidad para atraer más clientes. La ayuda más útil sería una campaña de sensibilización sobre los beneficios de la peatonalización y cómo puede beneficiar a los negocios locales.
Pregunta No. 9	¿Qué medidas han implementado para mitigar las pérdidas económicas causadas por la peatonalización? ¿Han llevado a cabo campañas de promoción o publicidad para atraer a más clientes? ¿Qué ha funcionado mejor?	C1	Para mitigar las pérdidas económicas debido a la peatonalización, hemos centrado nuestros esfuerzos en mantenernos visibles mediante la participación en actividades locales, como eventos de baile o canto. Después de estos eventos, la gente se siente atraída a pasar por nuestra cafetería, lo que nos ha permitido mantener el flujo de clientes. Además, hemos lanzado campañas de publicidad en redes sociales y promociones especiales, como descuentos en ciertos productos. Lo que ha funcionado mejor es la visibilidad que nos brindan las actividades comunitarias, ya que crean una conexión directa con los clientes.
		C2	Para mitigar las pérdidas, hemos implementado campañas de publicidad en redes sociales y hemos trabajado en colaboraciones con influencers locales. Esto ha incrementado nuestra visibilidad y ha atraído nuevos clientes a la tienda. También hemos ofrecido promociones y descuentos en ciertos productos para incentivar las compras. Las campañas en redes sociales han sido las más efectivas hasta ahora, ya que nos han permitido llegar a un público más amplio y mantener la tienda activa, a pesar de los cambios en la circulación
		C3	Aunque no hemos experimentado pérdidas, hemos implementado publicidad para seguir atrayendo a más clientes, igual como lo he mencionado Las actividades locales han sido una gran oportunidad para destacar nuestra cafetería, somos muy visibles, después de una presentación de baile o canto pasan a tomar un café

		C4	No hemos experimentado pérdidas económicas, pero hemos implementado campañas de promoción en redes sociales que han resultado muy efectivas. Las colaboraciones con influencers locales han aumentado nuestra visibilidad y atraído a nuevos clientes a nuestra tienda.
		C5	No hemos experimentado pérdidas económicas, y hemos realizado campañas de marketing que han demostrado ser efectivas en la atracción de clientes, manteniendo así nuestra estabilidad financiera.
		C6	Hemos implementado diversas estrategias de marketing, como la variación de precios y la creación de promociones mensuales, las cuales han demostrado ser las más efectivas para atraer a más clientes en este contexto difícil.
		C7	Debido a la caída en las ventas, hemos implementado varias estrategias de promoción, como descuentos especiales y eventos en la tienda para atraer más clientes. Además, hemos trabajado en campañas publicitarias a través de redes sociales, y también nos hemos asociado con negocios locales para hacer promociones conjuntas. Lo que ha funcionado mejor ha sido el enfoque en las promociones conjuntas con otros comercios, ya que esto ha permitido atraer más público a la zona, lo que beneficia a todos los involucrados.
Pregunta No. 10	¿Cómo ha afectado la disminución de ingresos su capacidad para cubrir necesidades básicas? ¿Han tenido que hacer sacrificios personales o familiares, y cuáles han sido esos sacrificios?	C1	En nuestro caso, la disminución de ingresos ha sido notable, pero hemos logrado adaptarnos mediante ajustes en los precios y promociones. A pesar de eso, no hemos tenido que hacer sacrificios significativos para cubrir nuestras necesidades básicas, aunque hemos reducido ciertos gastos personales y familiares para poder mantener el negocio a flote. La situación ha sido difícil, pero seguimos comprometidos con nuestro café y con la comunidad
		C2	La caída en los ingresos ha afectado nuestra capacidad para cubrir algunas necesidades, y hemos tenido que ajustar nuestro estilo de vida para hacer frente a la situación. Hemos reducido algunos gastos familiares y, personalmente, he tenido que asumir más responsabilidades dentro del negocio para no recurrir a despidos. Es un desafío, pero estamos haciendo todo lo posible para mantenernos a flote mientras mejoramos nuestras ventas.

- C3 Dado que nuestros ingresos se han mantenido estables e incluso han aumentado, no hemos tenido que hacer sacrificios significativos. Nos sentimos afortunados de poder cubrir nuestras necesidades básicas y seguir operando con éxito.
-
- C4 Dado que nuestros ingresos se han mantenido estables e incluso han crecido, no hemos tenido que realizar sacrificios personales significativos. Nos sentimos agradecidos de poder cubrir nuestras necesidades y de seguir ofreciendo un excelente servicio a nuestros clientes.
-
- C5 No hemos experimentado una disminución en nuestros ingresos, por lo que no hemos tenido que hacer sacrificios en nuestras necesidades básicas. Nuestra situación financiera se mantiene estable.
-
- C6 La disminución de ingresos ha afectado considerablemente nuestra capacidad para cubrir necesidades básicas. Hemos tenido que hacer sacrificios personales y familiares para mantener el negocio a flote, lo que ha sido un desafío significativo.
-
- C7 La disminución de ingresos ha tenido un impacto significativo en nuestra capacidad para cubrir necesidades básicas. Como resultado, hemos tenido que hacer sacrificios personales y familiares, como reducir nuestros gastos en actividades de ocio y posponer algunos planes importantes. En cuanto al negocio, hemos ajustado los horarios y reducido el personal, lo que también ha afectado nuestras vidas personales. Es un proceso difícil, pero estamos haciendo todo lo posible para salir adelante

Fuente. Esta investigación

Anexo 6. Agrupación

No.	Pregunta	Código	Respuesta	Subcategoría
Pregunta No. 1	¿Han surgido redes de apoyo entre comerciantes a raíz de la peatonalización?	C1	El 100% de los entrevistados afirman que no ha habido redes de apoyo para comerciantes	Cohesión social
		C2		
		C3		
		C4		
		C5		
		C7		
		C6		
Pregunta No. 1 - complemento	¿cómo funcionan y qué experiencias han compartido en este proceso?	C1	Se observa que, aunque hubo intentos de colaboración entre comercios como Cafetto, BBC y Starbooks, la falta de concreción en las iniciativas y la falta de apoyo oficial por parte del municipio y la Cámara de Comercio dificultaron el éxito de los esfuerzos colaborativos. Esto refleja las dificultades para establecer una colaboración efectiva entre comerciantes, a pesar de la existencia de permisos piloto y charlas previas.	Cohesión social
		C4	La colaboración entre los pequeños comerciantes ha aumentado, destacándose el intercambio de estrategias de marketing y experiencias en redes sociales, lo que ha fortalecido la comunidad comercial y su presencia en el mercado.	
		C5	La falta de información sobre iniciativas colaborativas y la escasa interacción entre los comerciantes han generado divisiones dentro de la comunidad. En particular, la peatonalización ha exacerbado las tensiones entre pequeños comercios y grandes locales como Cafetto y Guadalquivir, lo que ha llevado a un aumento de críticas en redes sociales y a una falta de apoyo mutuo entre los comerciantes.	
		C6		
Pregunta No. 2	¿Qué cambios han notado en sus relaciones	C1 C1	La peatonalización ha incrementado la competencia entre los comerciantes, ya que más negocios han abierto en la zona.	Cohesión social

	con otros trabajadores desde la implementación de la peatonalización, y cómo se organizan para enfrentar los desafíos que esto ha traído?	C2 C3 C6 C7 C4 C5	Esto ha generado tensiones, recelo y una falta de colaboración, lo que ha dificultado la creación de un ambiente de apoyo mutuo y ha obligado a cada negocio a buscar soluciones por separado. La peatonalización ha favorecido la cooperación entre los comerciantes, fomentando un ambiente de colaboración. Los comerciantes se reúnen regularmente para discutir nuevas ideas y estrategias, lo que ha llevado a una colaboración más efectiva en su trabajo diario. La falta de interacción y actividades conjuntas ha impedido que los comerciantes se organicen de manera efectiva para enfrentar los desafíos derivados de la peatonalización. La ausencia de una organización clara y la falta de unidad han dificultado la capacidad de los comercios para afrontar la reducción de clientes y otros problemas derivados de la medida.	
Pregunta No. 3	¿Han enfrentado conflictos de intereses con otros grupos o autoridades debido a la peatonalización? ¿Cómo han manejado estas situaciones y qué soluciones han encontrado?	C1 C2 C3 C7 C4 C5 C6	La implementación de la peatonalización generó conflictos con autoridades y otros comerciantes, principalmente relacionados con el uso de espacios comunes y percepciones de ventajas desleales. Aunque se intentaron resolver las tensiones mediante reuniones y diálogo, la falta de acuerdos concretos y la escasa cultura de desarrollo urbano dificultaron la solución de estos problemas. Así mismo, hubo conflictos relacionados con la competencia desleal, ya que los vendedores informales podían operar sin pagar impuestos ni alquiler. Esto afectó a los negocios establecidos que sí cumplimos con las obligaciones legales. Aunque no hemos tenido conflictos directos, la creciente competencia ha generado tensiones en el mercado. Sin embargo, hemos logrado manejar esta situación de manera pacífica, enfocándonos en nuestras propias estrategias de negocio.	Conflictos sociales
Pregunta No. 4	¿Han experimentado competencia o rivalidad	C1	La peatonalización ha intensificado la competencia entre los comerciantes, especialmente entre negocios similares que buscan captar a los mismos clientes. Este contexto ha	Conflictos sociales

	entre ustedes a causa de la peatonalización?	C7	incrementado la presión por destacarse, generando rivalidad en algunos casos.	
		C1	Se perciben rivalidad o competencia debido a la peatonalización, otros consideran que no ha habido cambios significativos en las relaciones comerciales, manteniendo un ambiente estable	
		C5		
		C7		
		C7	La llegada de más opciones para los clientes en las áreas peatonalizadas ha intensificado la competencia entre negocios, obligándolos a implementar estrategias diferenciadoras para mantenerse relevantes.	
Pregunta No. 4 - Complemento	¿Cómo gestionan esos conflictos internos y qué propuestas tienen para mejorar la situación?	C1	Se gestionan los conflictos enfocados en mejorar la calidad de sus productos, el servicio al cliente y el uso de estrategias de marketing diferenciadoras, lo que les permite destacarse en un mercado competitivo.	Conflictos sociales
		C2		
		C4		
		C6		
		C7		
		C1	Se propone fomentar la comunicación mediante reuniones regulares o asociaciones que permitan discutir problemáticas comunes, evitar tensiones y crear acuerdos beneficiosos para todos.	
		C2		
		C7		
		C3	Aunque existe competencia en el sector, algunos comerciantes no perciben conflictos relevantes y han logrado fomentar un ambiente de apoyo mutuo, manejando las tensiones de manera positiva.	
		C4		
		C5		
		C6		
Pregunta No. 5	Desde el inicio de las obras, ¿cómo han variado sus ingresos y gastos?	C1	La implementación de las obras ha generado una disminución significativa en las ventas para la mayoría de los comerciantes, principalmente debido a la reducción en el flujo de personas en la zona.	Ingresos y Egresos
		C2		
		C6		
		C7		

		C4	Se esta experimentado un aumento en los ingresos y en la afluencia de clientes, lo que podría estar relacionado con cambios en las dinámicas comerciales o estrategias implementadas durante las obras	
		C5	Desde el inicio de la obra, hemos notado una disminución considerable en nuestras ventas,	
		C3	Los ingresos no se han visto afectados negativamente desde el inicio de las obras, manteniendo estabilidad financiera.	
Pregunta No. 5 - Complemento	Desde el inicio de las obras, ¿cómo han variado sus ingresos y gastos?	C1	Las obras afectaron los ingresos de muchos comerciantes, quienes se vieron obligados a ajustar sus gastos operativos y estrategias comerciales para mantenerse a flote.	Ingresos y Egresos
		C2		
		C6		
		C4	Gracias a una mayor afluencia de clientes y a nuevas estrategias de marketing, hemos podido mantener un control eficaz sobre nuestros gastos.	
		C3	Se reporta un aumento en las ventas gracias a la afluencia generada por eventos locales y nuevas estrategias de marketing, lo que les permitió mantener estabilidad financiera.	
		C4		
		C5		
		C7	Los costos adicionales derivados de robos y cortes de servicios básicos se convirtieron en un desafío financiero significativo para algunos	
Pregunta No. 6	6. ¿Cómo ha cambiado la afluencia de clientes desde que comenzaron las obras? ¿Han ajustado sus precios o productos para atraer más clientela? ¿Qué estrategias han utilizado?	C1	Durante las obras, la afluencia de clientes disminuyó drásticamente, afectando las ventas y obligando a los comerciantes a ajustar precios, ofrecer promociones y ampliar opciones de pago para intentar mantener su clientela.	Impacto en las Ventas
		C2		
		C6		
		C7		
		C3	La afluencia de clientes aumentó considerablemente tras la finalización de las obras, impulsada por eventos locales y estrategias de marketing, lo que permitió a algunos comerciantes mantener precios estables y atraer a un público más amplio.	
		C4		
		C5		

		C7	La competencia con vendedores informales representó un desafío para los comerciantes establecidos, quienes tuvieron que recurrir a promociones y descuentos para mantenerse competitivos.	
Pregunta No. 7	Ante las dificultades económicas, ¿han considerado cambiar el tipo de productos o servicios que ofrecen? ¿Qué alternativas han explorado para diversificar su oferta?	C1	Ante la reducción de ingresos y clientes, algunos comerciantes han optado por diversificar su oferta con productos más económicos y servicios adicionales, como revisiones gratuitas, promociones o entrega a domicilio, para atraer y fidelizar a diferentes segmentos de clientes.	Transición a otras economías
		C2		
		C6		
		C7		
		C3	Mantienen su línea de productos y servicios tradicionales, considerando que su estabilidad económica y reconocimiento en el mercado son suficientes para enfrentar los desafíos actuales.	
		C4		
		C5		
C4	La exploración de colaboraciones con diseñadores locales y convenios con otras empresas ha sido considerada una estrategia innovadora para diversificar la oferta y captar nuevos segmentos de clientes.			
C6				
Pregunta No. 8	¿Qué nuevas regulaciones han tenido que cumplir debido a la peatonalización? ¿Han recibido apoyo para adaptarse a estas normativas, y qué tipo de asistencia ha sido más útil?	C1	No se ha enfrentado nuevas normativas específicas relacionadas con la peatonalización, aunque algunos expresan incertidumbre sobre la existencia de regulaciones aplicables y piden mayor socialización de las mismas.	Adaptación a nuevas regulaciones
		C3		
		C6		
		C1	La peatonalización ha reducido la afluencia de personas y las ventas en la zona, afectando la estabilidad económica de los negocios. Los comerciantes consideran fundamental recibir apoyo en forma de campañas de visibilidad, incentivos fiscales y subsidios.	
		C2		
C7				
Pregunta No. 9	¿Qué medidas han implementado para mitigar las pérdidas económicas causadas por la peatonalización? ¿Han llevado a cabo campañas de promoción	C1	Las campañas en redes sociales y colaboraciones con influencers locales han sido estrategias efectivas para incrementar la visibilidad y atraer nuevos clientes, ayudando a mitigar el impacto de la peatonalización.	Participación ciudadana
		C2		
		C4		
		C1	La participación en eventos locales, como actividades de baile o canto, ha demostrado ser una estrategia exitosa para conectar	

	o publicidad para atraer a más clientes? ¿Qué ha funcionado mejor?	C3 C7	con la comunidad y mantener el flujo de clientes en algunos negocios. . La asociación entre negocios locales para ofrecer promociones conjuntas ha sido una medida altamente efectiva para aumentar la afluencia de clientes, beneficiando a todos los involucrados.	
Pregunta No. 10	¿Cómo ha afectado la disminución de ingresos su capacidad para cubrir necesidades básicas? ¿Han tenido que hacer sacrificios personales o familiares, y cuáles han sido esos sacrificios?	C1 C2 C6 C7 C1 C2 C7 C3 C4 C5	La disminución de ingresos ha requerido sacrificios personales y familiares, como reducir gastos o asumir más responsabilidades dentro del negocio para evitar recortes de personal. Se ha tenido que ajustar precios, promociones, horarios y personal, lo que también ha repercutido en sus vidas personales y familiares. Se ha experimentado pérdidas significativas y han logrado mantener su estabilidad financiera, lo que les ha permitido evitar sacrificios personales o cambios drásticos en la operación del negocio.	Satisfacción de Necesidades Básicas
No.	Pregunta	Código	Respuesta	Subcategoría
Pregunta No. 1	¿Han surgido redes de apoyo entre comerciantes a raíz de la peatonalización?	C1 C2 C3 C4 C5 C7 C6	El 100% de los entrevistados afirman que no ha habido redes de apoyo para comerciantes	Cohesión social

Pregunta No. 1 - complemento	¿cómo funcionan y qué experiencias han compartido en este proceso?	C1	Se observa que, aunque hubo intentos de colaboración entre comercios como Cafetto, BBC y Starbooks, la falta de concreción en las iniciativas y la falta de apoyo oficial por parte del municipio y la Cámara de Comercio dificultaron el éxito de los esfuerzos colaborativos. Esto refleja las dificultades para establecer una colaboración efectiva entre comerciantes, a pesar de la existencia de permisos piloto y charlas previas.	Cohesión social
		C4	La colaboración entre los pequeños comerciantes ha aumentado, destacándose el intercambio de estrategias de marketing y experiencias en redes sociales, lo que ha fortalecido la comunidad comercial y su presencia en el mercado.	
		C5	La falta de información sobre iniciativas colaborativas y la escasa interacción entre los comerciantes han generado divisiones dentro de la comunidad. En particular, la peatonalización ha exacerbado las tensiones entre pequeños comercios y grandes locales como Cafetto y Guadalquivir, lo que ha llevado a un aumento de críticas en redes sociales y a una falta de apoyo mutuo entre los comerciantes.	
		C6		
Pregunta No. 2	¿Qué cambios han notado en sus relaciones con otros trabajadores desde la implementación de la peatonalización, y cómo se organizan para enfrentar los desafíos que esto ha traído?	C1	La peatonalización ha incrementado la competencia entre los comerciantes, ya que más negocios han abierto en la zona. Esto ha generado tensiones, recelo y una falta de colaboración, lo que ha dificultado la creación de un ambiente de apoyo mutuo y ha obligado a cada negocio a buscar soluciones por separado.	Cohesión social
		C1		
		C2		
		C3		
		C6		
C7				
C4	La peatonalización ha favorecido la cooperación entre los comerciantes, fomentando un ambiente de colaboración. Los comerciantes se reúnen regularmente para discutir nuevas ideas y estrategias, lo que ha llevado a una colaboración más efectiva en su trabajo diario.			

		C5	La falta de interacción y actividades conjuntas ha impedido que los comerciantes se organicen de manera efectiva para enfrentar los desafíos derivados de la peatonalización. La ausencia de una organización clara y la falta de unidad han dificultado la capacidad de los comercios para afrontar la reducción de clientes y otros problemas derivados de la medida.	
Pregunta No. 3	¿Han enfrentado conflictos de intereses con otros grupos o autoridades debido a la peatonalización? ¿Cómo han manejado estas situaciones y qué soluciones han encontrado?	C1	La implementación de la peatonalización generó conflictos con autoridades y otros comerciantes, principalmente relacionados con el uso de espacios comunes y percepciones de ventajas desleales. Aunque se intentaron resolver las tensiones mediante reuniones y diálogo, la falta de acuerdos concretos y la escasa cultura de desarrollo urbano dificultaron la solución de estos problemas. Así mismo, hubo conflictos relacionados con la competencia desleal, ya que los vendedores informales podían operar sin pagar impuestos ni alquiler. Esto afectó a los negocios establecidos que sí cumplimos con las obligaciones legales.	Conflictos sociales
		C2		
		C3		
		C7		
		C4	Aunque no hemos tenido conflictos directos, la creciente competencia ha generado tensiones en el mercado. Sin embargo, hemos logrado manejar esta situación de manera pacífica, enfocándonos en nuestras propias estrategias de negocio.	
		C5		
		C6		
Pregunta No. 4	¿Han experimentado competencia o rivalidad entre ustedes a causa de la peatonalización?	C1	La peatonalización ha intensificado la competencia entre los comerciantes, especialmente entre negocios similares que buscan captar a los mismos clientes. Este contexto ha incrementado la presión por destacarse, generando rivalidad en algunos casos.	Conflictos sociales
		C7		
		C1	Se perciben rivalidad o competencia debido a la peatonalización, otros consideran que no ha habido cambios significativos en las relaciones comerciales, manteniendo un ambiente estable	
		C5		
		C7		
		C7	La llegada de más opciones para los clientes en las áreas peatonalizadas ha intensificado la competencia entre negocios, obligándolos a implementar estrategias diferenciadoras para mantenerse relevantes.	

Pregunta No. 4 - Complemento	¿Cómo gestionan esos conflictos internos y qué propuestas tienen para mejorar la situación?	C1	Se gestionan los conflictos enfocados en mejorar la calidad de sus productos, el servicio al cliente y el uso de estrategias de marketing diferenciadoras, lo que les permite destacarse en un mercado competitivo.	Conflictos sociales
		C2		
		C4		
		C6		
		C7		
		C1		
		C2		
		C7		
		C3		
		C4		
		C5		
		C6		
Pregunta No. 5	Desde el inicio de las obras, ¿cómo han variado sus ingresos y gastos?	C1	La implementación de las obras ha generado una disminución significativa en las ventas para la mayoría de los comerciantes, principalmente debido a la reducción en el flujo de personas en la zona.	Ingresos y Egresos
		C2		
		C6		
		C7		
		C4		
		C5		
		C3		
		C3		
Pregunta No. 5 - Complemento	Desde el inicio de las obras, ¿cómo han	C1		Ingresos y Egresos
		C2		

	variado sus ingresos y gastos?	C6	Las obras afectaron los ingresos de muchos comerciantes, quienes se vieron obligados a ajustar sus gastos operativos y estrategias comerciales para mantenerse a flote.	
		C4	Gracias a una mayor afluencia de clientes y a nuevas estrategias de marketing, hemos podido mantener un control eficaz sobre nuestros gastos.	
		C3	Se reporta un aumento en las ventas gracias a la afluencia generada por eventos locales y nuevas estrategias de marketing, lo que les permitió mantener estabilidad financiera.	
		C4		
		C5		
		C7	Los costos adicionales derivados de robos y cortes de servicios básicos se convirtieron en un desafío financiero significativo para algunos	
Pregunta No. 6	6. ¿Cómo ha cambiado la afluencia de clientes desde que comenzaron las obras? ¿Han ajustado sus precios o productos para atraer más clientela? ¿Qué estrategias han utilizado?	C1	Durante las obras, la afluencia de clientes disminuyó drásticamente, afectando las ventas y obligando a los comerciantes a ajustar precios, ofrecer promociones y ampliar opciones de pago para intentar mantener su clientela.	Impacto en las Ventas
		C2		
		C6		
		C7		
		C3	La afluencia de clientes aumentó considerablemente tras la finalización de las obras, impulsada por eventos locales y estrategias de marketing, lo que permitió a algunos comerciantes mantener precios estables y atraer a un público más amplio.	
		C4		
		C5		
		C7	La competencia con vendedores informales representó un desafío para los comerciantes establecidos, quienes tuvieron que recurrir a promociones y descuentos para mantenerse competitivos.	
Pregunta No. 7	Ante las dificultades económicas, ¿han considerado cambiar el tipo de productos o servicios que ofrecen? ¿Qué alternativas han	C1	Ante la reducción de ingresos y clientes, algunos comerciantes han optado por diversificar su oferta con productos más económicos y servicios adicionales, como revisiones gratuitas, promociones o entrega a domicilio, para atraer y fidelizar a diferentes segmentos de clientes.	Transición a otras economías
		C2		
		C6		
		C7		
		C3		

	explorado para diversificar su oferta?	C4 C5	Mantienen su línea de productos y servicios tradicionales, considerando que su estabilidad económica y reconocimiento en el mercado son suficientes para enfrentar los desafíos actuales.	
		C4	La exploración de colaboraciones con diseñadores locales y convenios con otras empresas ha sido considerada una estrategia innovadora para diversificar la oferta y captar nuevos segmentos de clientes.	
		C6		
Pregunta No. 8	¿Qué nuevas regulaciones han tenido que cumplir debido a la peatonalización? ¿Han recibido apoyo para adaptarse a estas normativas, y qué tipo de asistencia ha sido más útil?	C1 C3 C6 C1 C2 C7	No se ha enfrentado nuevas normativas específicas relacionadas con la peatonalización, aunque algunos expresan incertidumbre sobre la existencia de regulaciones aplicables y piden mayor socialización de las mismas. La peatonalización ha reducido la afluencia de personas y las ventas en la zona, afectando la estabilidad económica de los negocios. Los comerciantes consideran fundamental recibir apoyo en forma de campañas de visibilidad, incentivos fiscales y subsidios.	Adaptación a nuevas regulaciones
Pregunta No. 9	¿Qué medidas han implementado para mitigar las pérdidas económicas causadas por la peatonalización? ¿Han llevado a cabo campañas de promoción o publicidad para atraer a más clientes? ¿Qué ha funcionado mejor?	C1 C2 C4 C1 C3 C7	Las campañas en redes sociales y colaboraciones con influencers locales han sido estrategias efectivas para incrementar la visibilidad y atraer nuevos clientes, ayudando a mitigar el impacto de la peatonalización. La participación en eventos locales, como actividades de baile o canto, ha demostrado ser una estrategia exitosa para conectar con la comunidad y mantener el flujo de clientes en algunos negocios. . La asociación entre negocios locales para ofrecer promociones conjuntas ha sido una medida altamente efectiva para aumentar la afluencia de clientes, beneficiando a todos los involucrados.	Participación ciudadana
Pregunta No. 10	¿Cómo ha afectado la disminución de ingresos su capacidad para cubrir necesidades básicas?	C1 C2 C6	La disminución de ingresos ha requerido sacrificios personales y familiares, como reducir gastos o asumir más responsabilidades dentro del negocio para evitar recortes de personal.	Satisfacción de Necesidades Básicas

¿Han tenido que hacer sacrificios personales o familiares, y cuáles han sido esos sacrificios?	C7	
	C1	Se ha tenido que ajustar precios, promociones, horarios y personal, lo que también ha repercutido en sus vidas personales y familiares.
	C2	
	C7	
	C3	Se ha experimentado pérdidas significativas y han logrado mantener su estabilidad financiera, lo que les ha permitido evitar sacrificios personales o cambios drásticos en la operación del negocio.
	C4	
	C5	

Fuente. Esta investigación

Anexo 7. Codificación axial

Código	Respuesta	Categorías	Categorías emergentes	Objetivo
C.A. E	El 100% de los entrevistados afirman que no ha habido redes de apoyo para comerciantes	Cohesión social	Fragmentación del tejido social	1
C.A. E	Aunque hubo intentos de colaboración entre comercios como Cafetto, BBC y Starbooks, la falta de concreción en las iniciativas y la falta de apoyo oficial dificultaron el éxito de estos esfuerzos colaborativos.	Cohesión social	Fragmentación del tejido social	1
C.A.E.	La peatonalización ha incrementado la competencia entre los comerciantes, lo que ha generado tensiones y una falta de colaboración.	Cohesión social	Fragmentación del tejido social	1
C.A. E	La peatonalización generó conflictos con autoridades y otros comerciantes debido al uso de los espacios comunes y la competencia desleal.	Conflictos sociales	Desacuerdos sobre políticas urbanas	1
C.A.E.	La peatonalización ha intensificado la competencia entre los comerciantes, especialmente entre negocios similares que buscan captar a los mismos clientes.	Conflictos sociales	Desacuerdos sobre políticas urbanas	1
C.A.E.	Los comerciantes gestionan los conflictos enfocándose en mejorar la calidad de los productos y el servicio al cliente, además de proponer reuniones regulares para crear acuerdos beneficiosos.	Conflictos sociales	Desacuerdos sobre políticas urbanas	1
C.A.E.	La implementación de las obras ha generado una disminución significativa en las ventas para la mayoría de los comerciantes, principalmente debido a la reducción en el flujo de personas en la zona.	Ingresos y Egresos	Reducción en la estabilidad financiera	2
C.A.E.	Las obras afectaron los ingresos de muchos comerciantes, quienes se vieron obligados a ajustar sus gastos operativos y estrategias comerciales para mantenerse a flote.	Ingresos y Egresos	Reducción en la estabilidad financiera	2
C.A.E.	Durante las obras, la afluencia de clientes disminuyó drásticamente, lo que obligó a los comerciantes a ajustar precios, ofrecer promociones y ampliar opciones de pago para mantener su clientela.	Impacto en las Ventas	Transformación en las dinámicas comerciales.	2
C.A.E.	Algunos comerciantes han diversificado su oferta con productos más económicos y servicios adicionales, como revisiones gratuitas, promociones o entrega a domicilio, para atraer y fidelizar a diferentes segmentos de clientes.	Transición a otras economías	Reconversión económica local	2

Afectaciones socioeconómicas de los comerciantes formales de Pasto, por peatonalización

C.A.E.	No se ha enfrentado nuevas normativas específicas relacionadas con la peatonalización, pero los comerciantes piden mayor socialización de las normativas existentes.	Adaptación a nuevas regulaciones	Desprotección normativa	2
C.A.E.	La disminución de ingresos ha requerido sacrificios personales y familiares, como reducir gastos o asumir más responsabilidades dentro del negocio para evitar recortes de personal.	Satisfacción de Necesidades Básicas	Reconfiguración del bienestar familiar	2
C.A.E.	Las campañas en redes sociales y colaboraciones con influencers locales han sido estrategias efectivas para incrementar la visibilidad y atraer nuevos clientes.	Participación ciudadana	Colaboración entre comercios	3

Fuente. Esta investigación

Anexo 8. Matriz categorías inductivas

MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN					
Objetivo General	Objetivo Especifico	Categoría	Subcategorías	Categorías emergentes simplificadas	
Comprender las afectaciones sociales y económicas de los comerciantes formales de la calle 19 entre carrera 22 y 27 de la ciudad de Pasto, en el año 2023, por obras publicas de peatonalización	Conocer las afectaciones sociales que la obra de peatonalización ha generado a los comerciantes formales	Afectaciones sociales	Cohesión social Conflictos sociales	Fragmentación del tejido social Desacuerdos sobre políticas urbanas	
	Identificar las afectaciones económicas que han vivenciado los comerciantes formales como consecuencia de la obra pública de peatonalización		Afectaciones económicas	Ingresos y Egresos	Reducción en la estabilidad financiera
				Impacto en las Ventas	Transformación en las dinámicas comerciales
				Transición a otras economías	Reconversión económica local
				Adaptación a nuevas regulaciones	Desprotección normativa
	Generar recomendaciones a los comerciantes formales para fortalecer su participación ciudadana e interlocución con la administración municipal		Participación ciudadana	Satisfacción de Necesidades Básicas	Reconfiguración del bienestar familiar
				Mecanismos de participación Capacitación y sensibilización	Alianzas para la representación colectiva

Fuente. Esta investigación