



FLACSO
ARGENTINA

PROGRAMA DE DESARROLLO HUMANO

MAESTRÍA EN DESARROLLO HUMANO

INVERSIÓN DE MALLA VIAL, UPZ 20 DE JULIO EN LA LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL (BOGOTÁ, COLOMBIA), Y SUS EFECTOS EN EL DESARROLLO DE LA ECONOMÍA LOCAL COMO FACTOR DE DESARROLLO HUMANO, DURANTE EL PERIODO (2017 - 2024).

Tesista: Nelson Rodolfo Osorio Pinilla

Director/a de Tesis: Giovanni Mauricio Castro Leguizamón

Tesis para optar por el grado académico de Magister en Desarrollo Humano

Fecha: (31/08/2024)

A mis padres por
su ejemplo y
cariño, A
Clementina por su
apoyo
incondicional

Tabla de contenido

<u>RESUMEN</u>	<u>3</u>
<u>PRESENTACIÓN DEL TEMA</u>	<u>4</u>
<u>INTRODUCCIÓN</u>	<u>7</u>
<u>JUSTIFICACIÓN</u>	<u>8</u>
<u>OBJETIVO GENERAL</u>	<u>10</u>
<u>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</u>	<u>13</u>
<u>PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN</u>	<u>21</u>
<u>ESTADO DEL ARTE</u>	<u>21</u>
<u>ANTECEDENTES TEORICOS</u>	<u>34</u>
<u>DEFINICIÓN ECONOMÍA LOCAL</u>	<u>41</u>
<u>EXTERNALIDADES - ECONOMÍA LOCAL</u>	<u>43</u>
<u>DESARROLLO ECONÓMICO ENDÓGENO</u>	<u>45</u>
<u>INFRAESTRUCTURA - ECONOMÍA LOCAL</u>	<u>47</u>
<u>CADENAS PRODUCTIVAS - ECONOMÍA LOCAL</u>	<u>49</u>
<u>CADENAS PRODUCTIVAS</u>	<u>49</u>
<u>CADENAS PRODUCTIVAS – FORMALES</u>	<u>50</u>
<u>CADENAS PRODUCTIVAS – INFORMALES</u>	<u>51</u>
<u>ECONOMÍA LOCAL - INSTITUCIONALIDAD</u>	<u>52</u>
<u>ECONOMÍA LOCAL - CALIDAD DE VIDA</u>	<u>52</u>
<u>INFRAESTRUCTURA - MALLA VIAL</u>	<u>53</u>
<u>MALLA VIAL</u>	<u>54</u>
<u>INFRAESTRUCTURA - ESPACIO PÚBLICO</u>	<u>55</u>
<u>INFRAESTRUCTURA - PARQUES</u>	<u>56</u>
<u>ESCENARIO DE INVESTIGACIÓN:</u>	<u>56</u>
<u>DESCENTRALIZACIÓN - CIUDAD DE BOGOTÁ.</u>	<u>59</u>
<u>TIPO DE INVESTIGACIÓN:</u>	<u>62</u>
<u>METODOLOGÍA</u>	<u>65</u>
<u>DESCRIPCIÓN: CONSTRUCCIÓN MALLA VIAL - LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL</u>	<u>68</u>

<u>MUESTRA</u>	<u>69</u>
<u>CATEGORÍAS DE ANÁLISIS</u>	<u>73</u>
<u>INTERPRETACIÓN - RESULTADOS</u>	<u>74</u>
<u>CONCLUSIONES</u>	<u>104</u>
<u>SUGERENCIAS</u>	<u>105</u>
<u>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</u>	<u>106</u>
<u>ANEXOS</u>	<u>112</u>

RESUMEN

Esta tesis de investigación se estructura a partir de la siguiente pregunta. ¿De qué manera la inversión en malla vial local ejecutada dentro de la localidad San Cristóbal (Bogotá Colombia), concretamente en la UPZ del 20 de julio, ha generado efectos en el desarrollo de la economía local, como un factor de desarrollo humano, durante el año 2017 al 2024?, pregunta de investigación que se relaciona con la infraestructura en malla vial local, donde al definir la infraestructura en malla vial en todos los componentes junto con lo que representa una economía local.

Nos permite reflexionar qué aportes tan significativos de algunos proyectos de infraestructura vial implementados en el marco de un territorio son benéficos para sus habitantes, con el fin de instituir dinámicas de fortalecimiento a la economía local optimizando de manera directa e indirectamente la movilidad como una alternativa concreta y vinculante que responde al progreso de las personas respecto a su calidad de vida dentro de esta localidad ubicada al sur de la ciudad de Bogotá.

El fin de esta investigación es estudiar la relación que existe entre la construcción de malla vial local y la economía local ejecutada en una localidad como la de San Cristóbal sur en la ciudad de Bogotá, Colombia, específicamente en la UPZ 20 de julio, considerando la gran relevancia que tiene esta para en el mejoramiento de calidad de vida para sus habitantes en el territorio.

Con tal, este trabajo de investigación será de gran beneficio para las organizaciones tanto públicas como privadas ubicadas en la localidad de San Cristóbal, pues contarán con la información para estructurar estrategias acordes a la problemática de la localidad vividas frente a su dificultad de acceso a la misma

por ser una localidad ubicada geográficamente en una zona montañosa que no permite en algunos sitios el contar con una movilidad aceptable en este territorio.

Esta investigación elaborada es de tipo descriptivo realizada específicamente en un sector de nivel comercial frecuente y con un crecimiento significativo en una (unidad de planeación zonal) identificada como UPZ 20 de julio, donde se realizó la aplicación de encuesta como técnica principal a 70 personas con influencia en esta UPZ 20 de julio lo que ayudó a contar con las diferentes expectativas y percepciones de los habitantes de este sector respecto a cómo la movilidad y la falta de vías locales afecta en cierto grado la dinámica económica local.

En conclusión, se estableció que la inversión en malla vial local para un territorio con dificultades de accesibilidad a la misma mejora sustancialmente cualquier dinámica productiva, social y humana optimizando su economía local como también su bienestar en cuanto a una mejor calidad de vida.

PRESENTACIÓN DEL TEMA:

En el progreso de las políticas urbanas existe la necesidad de potenciar el derecho ciudadano, como un concepto que contiene dos dimensiones los derechos sociales y las políticas públicas según Marcos delgadillo. En Colombia, especialmente en Bogotá este derecho hacia la ciudad es un derecho fundamentalmente social para sus habitantes dentro de una comunidad con un avance hacia su modernización absoluta (Marcos delgadillo, 2016).

Esta modernización para Bogotá responde a nuevos esquemas estructurales en cuanto a su infraestructura vial nacional como local, pues esta busca el mejoramiento de alternativas para la malla vial local siendo estas indispensables para poder optimizar su desarrollo económico local y social.

Cabe considerar que, para Bogotá, es muy importante tener una infraestructura vial local adecuada que garantice calidad de vida de sus habitantes. Esta necesidad de contar con vías locales se evidencia especialmente en San Cristóbal como localidad de Bogotá, ya que la misma cuenta con una escasez de vías locales como una de sus problemáticas territoriales notables marcando absolutamente una diferencia en su carencia respecto a otras localidades en cuanto a su infraestructura de malla vial local interna.

Esta localidad de Bogotá cuenta con un difícil acceso a ciertos barrios donde sus habitantes no tienen las garantías suficientes para una movilidad adecuada y fluida por encontrarse ubicada en una zona montañosa, carente de vías locales en algunos puntos de la localidad.

Ahora bien, es muy importante tener en cuenta que el mejoramiento frente a su calidad de vida para una ciudad y un país está relacionado con la concepción de desarrollo humano, según lo establecido por Amartya Sen, respecto a que las capacidades corresponden a “las libertades fundamentales que disfruta el individuo para llevar el tipo de vida que tiene razones para valorar” (Sen, 2000, pág. 113)

Teniendo en cuenta lo anterior, es por eso necesario el mejoramiento en la infraestructura de malla vial local en una localidad como San Cristóbal, se hace indispensable para los ciudadanos, pues ayuda al progreso de esta localidad donde

la misma beneficia a sus habitantes con un importante avance en términos de acceso a servicios, movilidad ayudando también en la construcción de su economía local.

En la evolución natural de las ciudades, como afirma Sen un progreso urbanístico debe contar con las garantías para establecer las capacidades y libertades que materialicen un desarrollo humano óptimo en el marco del derecho al disfrute de la ciudad. (Sen, 2000, pág. 114)

Con cual se debe tener presente según Nussbaum que “el enfoque de las capacidades facilita una aproximación particular a la evaluación de la calidad de vida y a la teorización sobre la justicia social básica” (Martha C. Nussbaum, 2021, p. 72).

Ahora bien, respecto a la construcción y mejoramiento en la malla vial local en cuanto a la L.C de San Cristóbal, se puede decir que esta tiene una gran valor, ya que responde especialmente a las capacidades como medio de desarrollo humano, donde “la capacidad es un tipo de libertad: la libertad fundamental para (...) lograr diferentes estilos de vida” como lo señala (Sen, 2000, págs. 99 - 100), respondiendo en la instauración de un concepto de valoración a este tipo de inversiones locales en cuanto a infraestructura vial se refiere y su impacto en cuanto al mejoramiento en calidad de vida de sus habitantes.

Así, teniendo presente lo anterior podemos contar con esta investigación como un aporte de gran valor, ya que indaga como la inversión para el sostenimiento y construcción de nuevas vías o mejora de estas en la localidad de San Cristóbal, asume un impacto importante en muchas de las actividades locales tanto económicas, como sociales ayudando al fortalecimiento del entorno en el desarrollo humano en esta localidad al sur de Bogotá.

INTRODUCCIÓN

La infraestructura local de vías en el territorio se convierte en un escenario muy importante para el ser humano, ya que allí se configura un punto de partida en comparación con el estudio del desarrollo humano local y la capacidad del gobierno local, quienes deben tener en cuenta el mejoramiento de calidad de vida territorial.

La infraestructura local en vías impacta en aspectos humanos tan relevantes como la sociedad, la familia, la salud, el ambiente, la economía, el tiempo, por lo que se convierte en pilar fundamental para acercarnos a la implementación de lo que conocemos como buena movilidad, que ofrece el mejoramiento del disfrute a la ciudad, en el marco de un desarrollo humano efectivo como es lo observado por establecido por la (Agencia Nacional de Infraestructura, 2014).

El estudio de la infraestructura local en vías de accesibilidad especialmente para la localidad de San Cristóbal es un aspecto clave para la planificación de un territorio, por lo que la implementación en cuanto a su inversión de infraestructura en malla vial local para este territorio debe impactar en cuanto al progreso en calidad de vida de sus habitantes como lo afirma (Pedro Alarcón Romero, 2017).

Este ejemplo de inversión en proyectos de malla vial local es importante para Bogotá como también para la L.C de San Cristóbal. Por eso se deben identificar los cambios producidos en la infraestructura local de vías de la localidad y el cambio derivado con la construcción de estas vías en el cumplimiento de metas por parte del gobierno local en la localidad como respuesta en la búsqueda del progreso hacia una calidad de vida e infraestructura vial como lo señala la (Agencia Nacional de Infraestructura, 2014).

Con lo anterior, el actual documento se ha constituido en tres partes, en la primera parte se busca presentar una caracterización del territorio, teniendo en cuenta aspectos demográficos y las estadísticas que se presentan en la localidad durante la puesta en marcha de los diferentes proyectos de inversión vial. En la segunda parte se buscará dar respuesta a la pregunta orientadora para el abordaje del problema territorial y su relación con la economía local de la localidad. En una tercera parte nos acercaremos hacia el cómo la implementación e inversión en la malla vial local mejora o no algunos aspectos económicos locales en la localidad. Al final se presentarán las conclusiones y recomendaciones originadas de la investigación adelantada.

JUSTIFICACIÓN

El actual estudio realizado tiene como tema central el análisis de la inversión en malla vial local para la L.C de San Cristóbal durante los años de 2017 al 2024. Donde la deliberación del año 2017 como periodo inicial de esta investigación tiene como fundamento principal que a partir de este periodo se puede contar con la información puntual sobre los valores de inversión en malla vial local reales ejecutados en San Cristóbal, factor que ayuda mucho en cuanto al análisis del fortalecimiento de su economía local como de su movilidad.

Cabe señalar que durante las vigencias de 2017 a 2024, se presentó un periodo con un corte bastante fuerte en cuanto el impacto económico con la declaratoria de emergencia sanitaria en los años 2020 - 2021, alterando mucho la inversión que se tenía presente respecto a la variable de estudio de malla vial local, así entonces, el año 2024 fue seleccionado como año final puesto que este periodo

permite aproximarnos mucho más puntualmente en el análisis del avance final de gestión y recuperación en proyectos de inversión en malla vial local que se ejecutan en la L.C de San Cristóbal.

De este modo con el objetivo de realizar un análisis específico se debe tener presente variados aspectos frente a los conceptos de economía local, como lo son: externalidades económicas, desarrollo económico endógeno, cadenas productivas, infraestructura, y su relación con el fortalecimiento hacia la construcción de una buena economía local, favoreciendo en cuanto al mejoramiento de calidad de vida y bienestar de muchos de las personas que residen en San Cristóbal particularmente en la UPZ 20 de julio.

De acuerdo con lo anterior, se analizará como la inversión de la Administración Pública local en malla vial local, realizada en términos económicos desde el año 2017 al 2024, mejoró o no el bienestar de los habitantes locales en materia de accesibilidad hacia la localidad con la adecuada planeación, adecuación y construcción de nuevas vías locales en la L.C de San Cristóbal – UPZ 20 de Julio (Bogotá D.C.).

Esta investigación cobra relevancia porque prima respecto a contribuir con la administración pública, al fortalecimiento del impacto indirecto que se realiza con los diferentes proyectos de inversión en malla vial local para una comunidad y como esta dimensión fortalece el Desarrollo humano en procura de optimizar su calidad de vida.

Esta investigación recopila y muestra datos sobre la inversión en infraestructura de malla vial local durante las vigencias (2017-2024), buscando

evaluar, documentar e interpretar los cambios o efectos en mejora de movilidad y calidad de vida después de la inversión realizada en malla vial local.

Este análisis busca identificar y caracterizar los diferentes puntos de partida para estudiar cómo ese derecho a la ciudad específicamente el de inversión en malla vial local mejoró o no aspectos económicos locales y sociales, permitiendo contar con una calidad de vida efectiva en la L.C de San Cristóbal principalmente en la UPZ 20 de julio.

OBJETIVO GENERAL:

Evaluar, documentar e interpretar los cambios o efectos en desarrollo humano antes y después de la inversión realizada en la malla vial local en la UPZ 20 de julio en la localidad de San Cristóbal durante las vigencias (2017 – 2024).

Objetivo Específico 1:

- Elaborar una caracterización general del antes y después en inversión de malla vial local y sus efectos generados hacia los habitantes en la localidad de San Cristóbal durante el periodo 2017 – 2024. con énfasis en la UPZ 20 de julio.

Objetivo Específico 2:

- Analizar la información sobre los beneficios económicos - sociales territoriales, tanto positivos como negativos, para los habitantes de San Cristóbal con énfasis en la UPZ 20 de julio.

Objetivo Específico 3:

- Determinar cómo la inversión en algunos proyectos de malla vial, mejoraron aspectos de accesibilidad y habitabilidad para los habitantes en San Cristóbal.

Tabla No 1: Cuadro de Objetivos y Variables

OBJETIVOS	VARIABLES	INSTRUMENTOS	FUENTE
OBJETIVO GENERAL: Evaluar, documentar e interpretar los cambios o efectos en desarrollo humano antes y después de la inversión realizada en malla vial local para la localidad de San Cristóbal durante las vigencias 2017 – 2024.	Inversión local en malla vial	Encuesta	Aplicación a 70 personas en algunas zonas de influencia UPZ 20 de julio.
		Fuentes documentales	Fuentes documentales
Objetivo Específico 1: Elaborar una caracterización general del antes y después en inversión de malla vial local y sus	Calidad de Vida	Encuesta	Aplicación a 70 personas en algunas

<p>efectos generados hacia los habitantes en la localidad de San Cristóbal durante el periodo 2017 – 2024. con énfasis en la UPZ 20 de julio.</p>			<p>zonas de influencia UPZ 20 de julio.</p>
<p>Objetivo Específico 2:</p> <p>Analizar la información sobre los beneficios económicos - sociales territoriales, tanto positivos como negativos, para los habitantes de San Cristóbal con énfasis en la UPZ 20 de julio.</p>	<p>Economía local</p>	<p>Encuesta</p>	<p>Aplicación a 60 personas en las distintas zonas de influencia de comercio informal y formal</p>
<p>Objetivo Específico 3:</p> <p>Determinar cómo la inversión en algunos proyectos de malla vial, mejoraron aspectos de accesibilidad y habitabilidad para los habitantes en San Cristóbal.</p>		<p>Accesibilidad</p>	<p>Fuente documental DANE, Encuesta multipropósito 2017/2022</p>

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

América Latina presenta un fenómeno latente y es donde "... las únicas vías de acceso son estrechos senderos peatonales con pendientes muy pronunciadas o con suelos inestables que impiden el uso de medios de transporte motorizados, o zonas donde la única vía de acceso, tanto para las personas como para carga, es por vía fluvial". (Comisión Económica para América Latina, 2020, pág. 2)

Por otro lado, capitales de América Latina se han transformado en el motor de desarrollo económico territorial. "De acuerdo con McKinsey Global Institute (2023) en su informe anual, donde, las 289 ciudades con más de 200.000 habitantes producen sobre el 75% del PIB de la región, logrando generar mayor accesibilidad a economías de escala, emparejando empleos con la mano de obra solicitada e innovando, respondiendo a las necesidades planteadas y ofreciendo calidad de vida a sus habitantes" sostiene (Nicolás Estupiñán, 2018)

En Colombia con relación a la malla vial esta se clasifica en dos categorías las cuales determinan su campo de inversión, siendo estas vías rurales o vías urbanas, donde las vías rurales cuentan con un grado menor de inversión de la institucionalidad gubernamental, respecto a las vías urbanas que reciben una inversión un poco más alta permitiendo que la inversión sea más constante en proyectos viales adecuados para la prestación de servicios de movilidad locales.

En este sentido y en cuanto al impacto, existe "una relación efectiva y estadísticamente significativa entre la inversión en infraestructura vial y el desarrollo económico en un municipios o localidad (efecto directo) y sus habitantes (efecto indirecto), pues estas vías habilitan la accesibilidad en cuanto a salud, educación y

al sostenimiento de una economía local estable que se forja a diario” considerado por (Durango, 2016),

Ahora bien, en la ciudad de Bogotá, se consolida esta estructura vial local por medio de su división político-administrativa donde la misma está determinada por localidades las cuales se definen como una división administrativa territorial más pequeña en un municipio o ciudad, desarrollada por un conjunto de edificaciones o que varían en cuantía, volumen y cercanía como indica (Nahum Montagud Rubio,2020).

Esta división de Bogotá en localidades se estableció en la (C.P) Constitución Política de 1991, en los Art. 322, 323, 324, en la que se autorizó a Bogotá a través del Concejo, a que se dividiera en localidades la ciudad.

Pero estas localidades a su vez se dividen en UPZ, (Unidades de Planeamiento Zonal) que establecen los horizontes de inversión de proyectos viales locales por medio de una figura documental jurídica instituida en el (Artículo 5, ley 388 - 1997), donde se debe cumplir con el POT - Plan de Ordenamiento Territorial, que permite realizar una planeación en un corto, mediano y largo plazo adecuada en la presentación de los proyectos de inversión en malla vial local.

Las (Unidades de Planeamiento Zonal) – UPZ.

Son áreas urbanas más pequeñas que las localidades y más grandes que el barrio. La función de las UPZ es servir de unidades territoriales o sectores para planificar el desarrollo urbano en el nivel zonal. Son un instrumento de planificación para poder desarrollar una norma urbanística

en el nivel de detalle que requiere Bogotá, debido a las grandes diferencias que existen entre unos sectores y otros. Son la escala intermedia de planificación entre los barrios y las localidades.

La planificación a esta escala, además de ser la base para la definición de la norma específica, que se concreta en la fichas normativas y decretos de cada UPZ, permite hacer una mejor inversión de los recursos, en obras realmente requeridas por la comunidad, buscando el beneficio colectivo. Vistas así, las UPZ son también el espacio propicio para la participación, la convivencia, el trabajo y el encuentro ciudadano. (Sarmiento, 2013, pág. 1)

De acuerdo con lo anterior, la localidad de San Cristóbal donde se apoya este ejercicio de investigación se halla ubicada en la parte suroriental de la capital de Bogotá y cuenta con 4.910 hectáreas de extensión (1.648 en zona urbana y 3.262 en zona rural). Al igual se dividen cinco (5) UPZ, las cuales responden a una subdivisión urbana de Bogotá contado con un total de 211 barrios según, (secretaría de planeación, 2021).

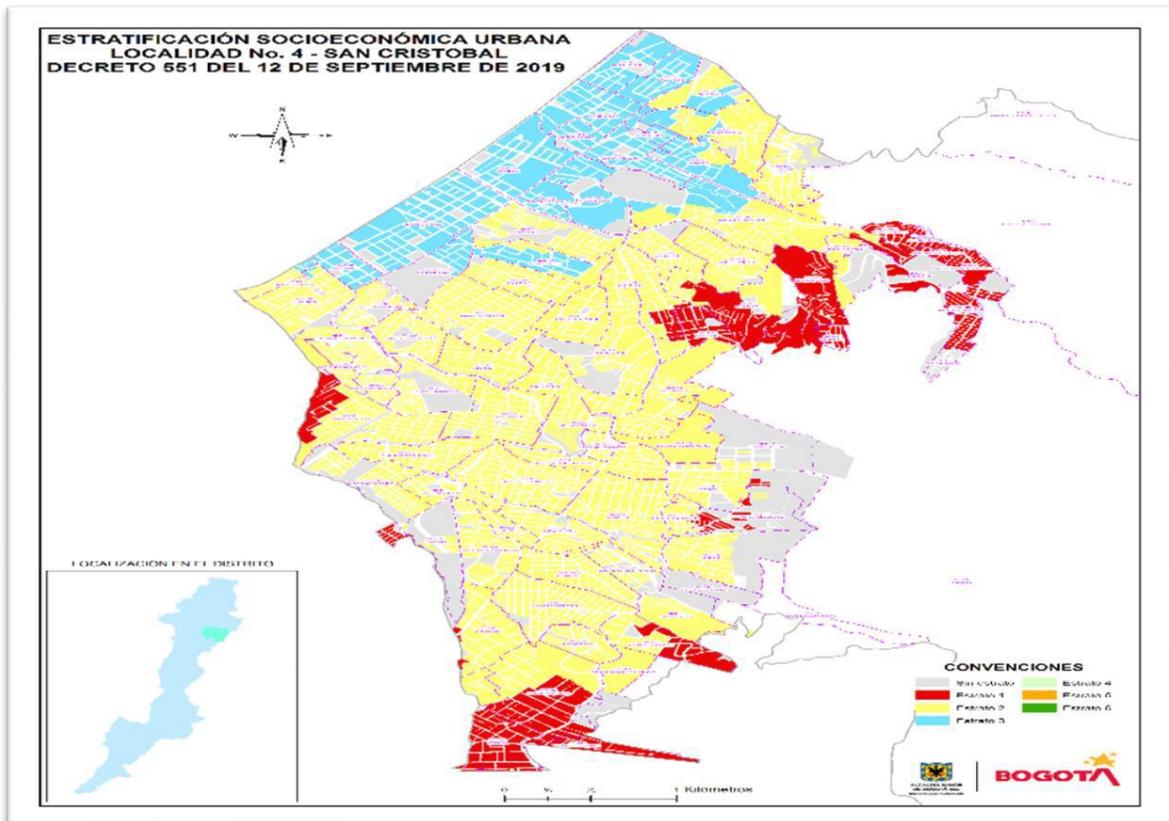
Las UPZ según Secretaría Distrital de Planeación (2017), que hacen parte de esta localidad son las siguientes:

Hacia el noreste del barrio y se extiende por 400 hectáreas; la UPZ La Gloria, situada al suroeste de San Cristóbal y con una extensión de 385,9 hectáreas; la UPZ Los Libertadores, situada al suroeste de la comunidad y con una superficie de 364,9 hectáreas; y la UPZ 20 de Julio, situada al suroeste, con una superficie de 262,5 hectáreas. La mayoría de los estratos socioeconómicos de la localidad de San

Cristóbal viven en áreas sin estrato socioeconómico, que significa que son altamente vulnerables, en otras zonas de la localidad existen asimismo estratos 1,2 y 3. (Secretaría Distrital de Planeación, 2017, pág. 5)

La gran mayoría de la estratificación socioeconómica de San Cristóbal está determinada por zonas sin estrato socioeconómico, es decir, de alta vulnerabilidad, rodeada también por estratos socioeconómicos 1,2 y 3 de acuerdo con (secretaria de planeación, 2021).

MAPA 1. Estratificación Socioeconómica Localidad de San Cristóbal



Fuente: Secretaría de Planeación de Bogotá, determinantes socioeconómicos Localidad de San Cristóbal.

El problema con el cual cuenta San Cristóbal especialmente en la UPZ 20 de julio responde a su alta complejidad en movilidad, pues es muy complicada la circulación dificultando la accesibilidad y tránsito libre para poder llegar a algunos

barrios ubicados en las laderas de la L.C de San Cristóbal como es el caso de la UPZ 20 de julio.

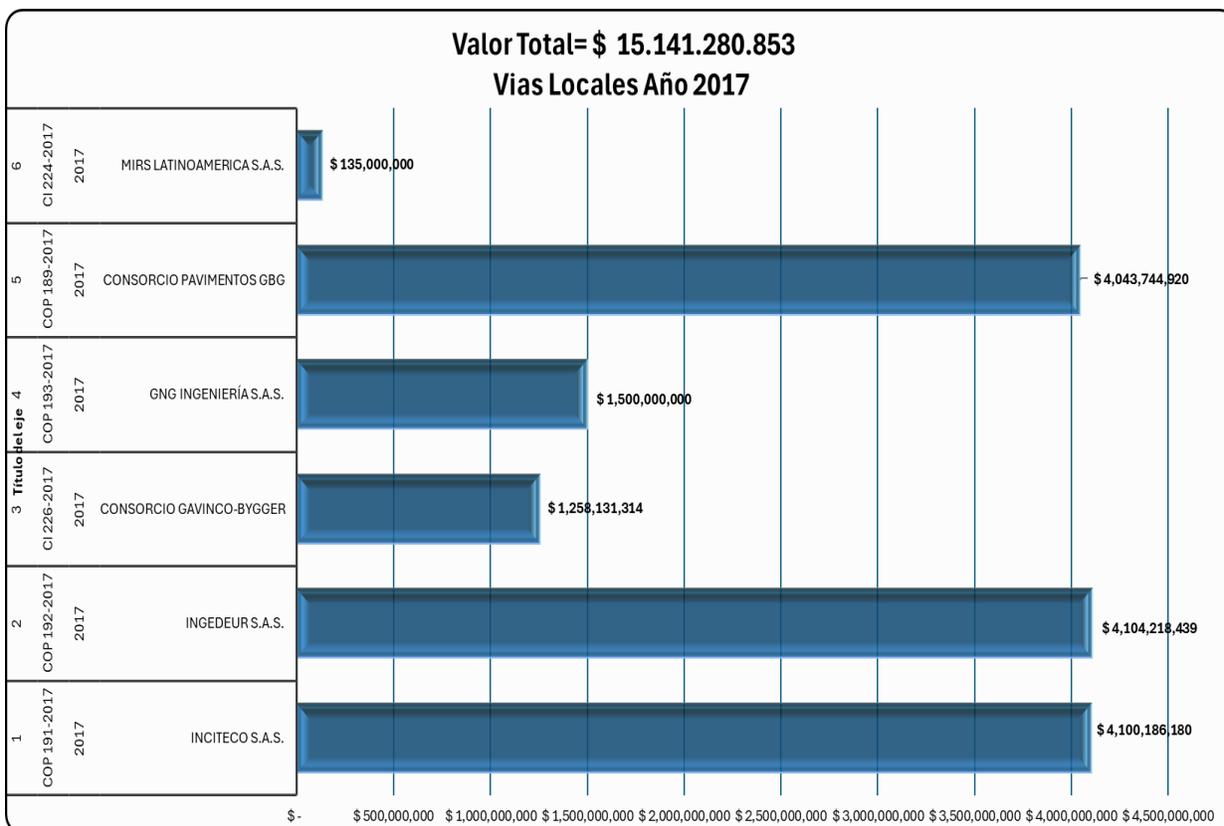
La dificultad que se presenta en Bogotá en la zona de la UPZ 20 de julio, en materia a la movilidad y accesibilidad del transporte público como de carácter particular radica en la falta de construcción e inversión en nuevos proyectos en malla vial realizados por la administración pública por medio de sus instituciones locales de gobierno como en este caso la Alcaldía local de San Cristóbal, siendo así de consideración el siguiente informe de inversión en malla vial local del año 2017; en el cual podemos observar que los recursos asignados son limitados en la inversión en malla vial para sujetar la construcción de nuevas vías de ingreso a esta UPZ de San Cristóbal, como se evidencia en el siguiente cuadro y gráfico.

Tabla No 2: Inversión en Malla Vial Local año 2017.

No.	Numero de Contrato	Vigencia	Nombre del Contratista	Valor Total
1	COP 191-2017	2017	INCITECO S.A.S.	\$ 4,100,186,180
2	COP 192-2017	2017	INGEDEUR S.A.S.	\$ 4,104,218,439
3	CI 226-2017	2017	CONSORCIO GAVINCO-BYGGER	\$ 1,258,131,314
4	COP 193-2017	2017	GNG INGENIERÍA S.A.S.	\$ 1,500,000,000
5	COP 189-2017	2017	CONSORCIO PAVIMENTOS GBG	\$ 4,043,744,920
6	CI 224-2017	2017	MIRS LATINOAMERICA S.A.S.	\$ 135,000,000
	TOTAL, INVERSION MALLA VIAL - AÑO 2017			\$ 15,141,280,853

Fuente: Alcaldía local de San Cristóbal – Infraestructura.

Gráfico No 1: Inversión en Malla Vial Local año 2017.



Fuente: Elaboración Propia – 2024.

El aspecto geográfico influye sustancialmente la presencia de laderas urbanas, la falta de vías adecuadas en estas zonas altamente montañosas de la localidad tienen como efecto, problemáticas que vive a diario sus habitantes como se observa en el anterior cuadro la inversión y que tan solo para el año 2017 alcanzó un valor de \$ 15.141.280.853, valor que no es suficiente para habilitar nuevas vías que dinamicen la movilidad en esta UPZ del 20 de julio y de paso a su economía local como eje fundamental de desarrollo humano.

Se debe tener en cuenta un aspecto esencial y es la corresponsabilidad entre la infraestructura vial y el desarrollo humano tema demandante en los estudios del Banco Mundial específicamente, Claudia Berg, en un estudio publicado en 2017 por

el Foro Económico Mundial junto a Deciman, Liu y Selod, afirman que "desde una perspectiva de las políticas gubernamentales en cuanto a movilidad y sus resultados, las carreteras brindan beneficios económicos y sociales." (Deichmann, Liu, & Selod, en 2017).

San Cristóbal es una localidad de tamaño intermedio que cuenta con una alta densidad poblacional, sobre todo en las UPZ 20 de julio y Los Libertadores ausentadas en un territorio pendiente con poco espacio público y con bastantes dificultades de movilidad por una malla vial en mal estado y aún más deficiente.

En el último quinquenio los registros señalan "La población con discapacidad identificada se encuentra en mayor concentración en las localidades de Kennedy (13,4 %), Bosa (10,1 %), Rafael Uribe (9,1 %), Suba (7,8 %), Ciudad Bolívar (7,8 %), y (7,0 %) en San Cristóbal; localidades de alta densidad poblacional" (Secretaría Distrital de Salud de Bogotá, 2019, pág. 163); socialmente se presenta el asentamiento y ubicación poblacional de personas en condición de víctimas por la violencia desplazadas hacía las partes con ubicación más elevadas de la localidad, lo que contribuye al aumento de cordones de vulnerabilidad e invasiones ilegales en los perímetros de la localidad, con asentamiento principalmente en los espacios considerados como de reserva forestal, que son muy amplios en los límites de San Cristóbal localidad. (secretaria de Salud, Bogotá, 2018).

San Cristóbal como localidad está definitivamente caracterizada por su alta pobreza en la que viven muchos de sus habitantes, esto en términos socio-económicos. A esto se suma el fenómeno migratorio por la llegada de numerosos grupos de extranjeros provenientes de Venezuela, que elevan la situación aún más

de pobreza extrema. Uno de los fenómenos relevantes asociados a la pobreza exagerada que se vive en los barrios de la localidad, es el aumento del habitante de calle y el expendio de drogas ilícitas en los diferentes barrios de la localidad, lo que conlleva también problemas de inseguridad y violencia muy complejos entre sus habitantes. (secretaria de Salud de Bogotá, 2018).

Así entonces, y teniendo en cuenta las variables mencionadas como base de esta investigación, este documento se enfocará principalmente en poder analizar los efectos que ocupó la construcción de malla vial local, como resultado de las necesidades proyectadas en la inversión institucional pública en la localidad de San Cristóbal y su posible incidencia en el progreso de su economía local como también en calidad de vida esencialmente en la UPZ 20 de julio.

En este lugar la gran insuficiencia en la inversión de malla vial local es realmente precaria, lo que crea grandes problemáticas en el desarrollo y avance económico, el cuidado fundamental en los servicios de salud y educación, como el desmejoramiento en su ciclo económico local, pues la accesibilidad a la misma localidad se dificulta por falta de esta infraestructura de malla vial local. Esta problemática se genera por la desatención de sus competencias de las instituciones gubernamentales que son parte integral en la atención, solución y presentación de nuevos proyectos viales tan necesarios en la localidad que busquen dar tranquilidad y mejoramiento en calidad de vida de sus habitantes garantizando ese derecho a la movilidad.

Con esta investigación se proporcionará un aporte a la administración pública con el diagnóstico y el estudio de esta problemática generada que responderá a la siguiente pregunta, ¿Cuáles fueron los efectos sobre la economía local a causa de la inversión ejecutada en la malla vial local en la UPZ Veinte de Julio de San Cristóbal, (Bogotá Colombia), durante las vigencias 2017 al 2024?, respuesta que ayudaría a orientar soluciones y contemplar el análisis de alternativas de solución en los recursos destinados en la inversión de infraestructura en malla vial, con el propósito de brindar bienestar y mejoramiento en calidad de vida de la comunidad en general.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN:

¿Cuáles fueron los efectos sobre la economía local a causa de la inversión ejecutada en la malla vial local en la UPZ 20 de Julio de la localidad de San Cristóbal, (Bogotá, Colombia), durante la vigencia 2017 al 2024?

ESTADO DEL ARTE

La economía local y los procesos que afectan la misma, han sido estudiados durante varios años, donde las diferentes reflexiones en cuanto a una planificación de desarrollo económico local son una alternativa impulsada de la mano por los factores institucionales, políticos, que inducen de alguna forma en el incremento de la productividad en los territorios ya sea trabajo informal y formal en su comercialización local generando empleabilidad para muchos de sus habitantes que integran este territorio.

El concepto de desarrollo económico local, por un lado,

“...fija su atención en los recursos del territorio y en cómo pueden ser movilizados o, más específicamente, “puestos en valor” aprovechando el potencial emprendedor de quienes habitan dicho territorio. Se trata de la dimensión predominante en la actualidad, y en ella toma gran importancia la capacidad de asimilar y generar innovación como una palanca de acceso de la producción local a los mercados globales. Se trata, pues, de captar los flujos de renta globales utilizando la inversión local, las capacidades y los recursos locales. Desde esta perspectiva, el territorio y su población se convierten en activos potenciales; algo que supone un enfoque muy positivo del desarrollo local, ya que se centra en las oportunidades, pero que puede resultar contraproducente llevado al extremo (cuando todo es susceptible de ser explotado económicamente), amenazando la sostenibilidad en sus diferentes vertientes, como muestra el caso del turismo en determinados emplazamientos”. (IIDL – Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local, 2019, pág.

5) Los autores Julián Mauricio Vélez Tamayo, Jubelly Marcela y otros, en su artículo:

“Medición del desarrollo económico local de dos municipios de Antioquia: categorías capacidad institucional y capital humano... quieren medir las categorías capacidad institucional y capital humano, que hacen parte de la propuesta de un Índice Sintético de Desarrollo Económico Local inspirado por la propuesta de Albuquerque (2013), Mendoza (2012) y Lazar y Lazar (2008). Explora los conceptos de desarrollo y desarrollo

económico local, para luego desarrollar conceptualmente el índice basado en los hallazgos de estos autores.

Sobre este artículo, los conceptos de impulso y desarrollo económico local se revisan cada año, luego se desarrolla un índice sintético que se basa sobre las conclusiones de los autores. Utiliza datos estadísticos oficiales del (DANE) Departamento Administrativo Nacional de Estadística como también del (DNP) Departamento Nacional de Planeación y la base de datos de indicadores geográficos del gobierno colombiano.

El punto de este artículo es dejar ver cómo crear un indicador sintético que sirva para determinar las condiciones de desarrollo en la economía local de estos dos municipios, en donde se comparan dos municipios que se consideran "equivalentes en niveles de impulso económico local", evaluando las categorías de cada uno.

Este estudio encontró La creación de un indicador sintético el cual requiere las condiciones institucionales y de desarrollo humano, dado que los municipios estudiados muestran comportamientos idénticos, no favorables en las variables y categorías trabajadas. (Vélez Tamayo, Ortiz Muñoz, Pineda Areiza, & Acevedo Giraldo, 2022, pág. 1 y 2)

Es de resaltar que “Los índices son útiles para comparar, no solo la situación previa en términos temporales, sino también el comportamiento de un territorio, en este caso, el nivel de desarrollo local de un territorio, con respecto a otro.” (Vélez Tamayo, Ortiz Muñoz, Pineda Areiza, & Acevedo Giraldo, 2022, pág. 20), y que, con los resultados obtenidos con estos actos se puedan utilizar por las

administraciones locales para comenzar estrategias de gestión pública en la mejora de la capacidad institucional que garanticen los cumplimientos en procesos del progreso a su economía local territorial. (Departamento Nacional de Planeación (DNP), 2017).

A propósito, según el asunto, el análisis realizado por Raúl Fonseca Hernández en su investigación titulada:

"El desarrollo sostenible humano local: La evolución de la inclusión del territorio en las teorías del desarrollo" realizada en 2019 sostiene que es necesario incluir el dispositivo de análisis del territorio en aspectos teóricos influenciados por enfoques de crecimiento o desarrollo que estudian teorías de desarrollo y crecimiento sostenible, humano local (DSHL). (Raúl Fonseca Hernández, 2019).

El presente documento establece estrategias en relación con 7 entidades endógenas de los territorios, las cuales se gestionan en escenarios prospectivos de corto, mediano y largo plazo. Se concluye identificando las deficiencias que debería atender la nueva perspectiva del DSHL. Sobre una base conceptual novedosa, se intenta abordar estas deficiencias. En consecuencia, se toma como primer principio que cada región territorial cuenta con recursos endógenos que pueden ser utilizados en la orientación de estrategias en búsqueda de mejorar el desarrollo relativo. Incluye la Gestión de la innovación social, resiliencia, gobernanza, historia y la cultura como elementos medulares del proceso. (Fonseca Hernández, 2019, pág. 1 y 14)

Alexis Guardia en su artículo "Dimensión regional y global del debate sobre modelos del desarrollo" publicado en el año 2015 estudia el espacio regional y global de la discusión sobre modelos del desarrollo donde despliega los conceptos de

Desarrollo, tratando también los temas de crecimiento económico y distribución de economía, Guardia concluye que “los países de América Latina están a medio camino del desarrollo” (Guardia, 2010).

Una de las preguntas que se aborda en este artículo, “es cómo pueden efectuar un salto cualitativo para alcanzarlo, de qué manera, los que comenzaron tarde, pueden ponerse al día. Hoy existe una ventaja, las tecnologías existentes nos ahorran tiempo para dar ese salto. Sin embargo, uno de los problemas es que para darlo es necesario producir grandes transformaciones en la estructura productiva”. (Guardia, 2010, pág. 78).

Ahora bien, los estudios y reflexiones en torno a este proceso de una economía local productiva en los aspectos de transformación institucional gubernamental como su calidad de vida en Bogotá, afirma Cristian Gerardo Gil Sánchez y Camilo Andrés en su trabajo de investigación “La inversión pública y calidad de vida en las localidades de Bogotá” del año 2013.

Presentan un análisis en la relación entre los recursos de inversión local como también el perfeccionamiento en el bienestar de los ciudadanos de Bogotá dentro de un diagnóstico para cada una de las veinte (20) localidades, elaborado con base en indicadores internacionales, cuyo propósito es determinar la relación del número de proyectos de inversión presentados y ejecutados en cada localidad respecto a los índices en el bienestar de vida y los recursos invertidos. Así entonces, el presente trabajo analiza el desarrollo de bienestar de los ciudadanos en Bogotá y su evolución respecto a otras ciudades, y se equipararon las técnicas para medir la calidad de vida en la ciudad, seleccionando principalmente las que tienen información e

incidencia en lo local, así: ICV - Indicador de Condiciones de Vida, IDHU - Indicador de Desarrollo Humano Urbano, IDH - Índice de Desarrollo Humano, NBI - Indicador de Necesidades Básicas Insatisfechas. Igualmente, se observaron las inversiones en proyectos ejecutados en las 20 localidades para las vigencias 2017 a 2024.

La calidad de vida presenta brechas las cuales se analizaron con respecto a las orientaciones en inversión local. Finalmente, la calidad de vida en cada localidad de Bogotá se concluye que la principal brecha especialmente en la L.C de San Cristóbal está asociada con la educación, sin dejar de lado las brechas por dimensión y constitución del hogar, la existencia del espacio verde y sus situaciones para la movilidad de la comunidad en general.

Por su parte, Manuel Fernando Cabrera Jiménez propone en su trabajo de investigación:

... Investigar los sucesos del patrimonio social en el marco del desarrollo humano para Bogotá, analizando diferentes actores que interactúan en la vida cívica del contexto urbano, teniendo en cuenta los siguientes actores sociales: Se analizarán datos oficiales de las juntas de administración local, JAL, Juntas de Acción Comunal, JAC, y Organizaciones No gubernamentales.

El trabajo se hizo en veinte localidades de la ciudad y se encontró que cada una tiene características propias que afectan su desarrollo humano con una capacidad para generar patrimonio social.

El análisis encontró que el patrimonio social es útil para la generalidad de la población donde se crea. En lugares de ingresos escasos, se cree que el patrimonio social puede ayudar a corregir sus dificultades de estabilidad, en tanto en los lugares de ingresos mayores, se cree que el patrimonio social puede ayudar a mejorar la seguridad y mejorar el acceso con vías nuevas, beneficios que permite. (Cabrera Jiménez, 2017, pág. 15 y 16)

Manuel Fernando Cabrera Jiménez concluye:

Definitivamente, puede observarse cómo “en los puntos geográficos con altos ingresos, la población prefiere ser más autónoma, mientras que, en los puntos geográficos con bajos ingresos, la gente se acostumbra a manejar el patrimonio social como una forma de optimizar su desarrollo humano. Una comunidad encuentra dificultades de violencia en su punto geográfico y, sin contar con fondos para contratar seguridad privada, se reúne en brigadas comunales para llevar a cabo guardias nocturnas con el fin de reducir la delincuencia. Esto beneficia incluso a los habitantes que no han hecho parte en las brigadas, ya que pueden moverse por el territorio sin problemas”. (Manuel Fernando Cabrera Jiménez ,2017)

Es así también que en este estudio se encuentra la correspondencia entre el patrimonio social y el desarrollo humano, relación que no manifiesta una gran influencia mutua en Bogotá. Esto se debe a que el patrimonio social se edifica de manera diferente en condiciones sociales y económicas propicias o adversas, lo que conlleva a que los ciudadanos

muestren percepciones basadas en su prácticas y vida cotidiana en un entorno social y económico local de acuerdo con Manuel Fernando Cabrera Jiménez.

En ninguno de los participantes del estudio se halló una correlación continua entre el patrimonio social y el Índice de Desarrollo humano (IDH). Se establece que Juntas de Acción Comunal (JAC), por ejemplo, cuentan con una baja percepción de todas las facetas del patrimonio social, como se demostró con varias juntas de asociación comunal donde sus presidentes mostraron conveniencia en acompañar el estudio. Algunos incluso indagaron qué favores podrían lograr con la realización de este análisis.

De manera similar, en la conversación de concientización sobre el uso de las herramientas de consulta en la zona, una gran cantidad de residentes manifestaron según Manuel Fernando Cabrera Jiménez, que los nexos en unos casos vivían restringidas al apadrinamiento de los gobiernos locales los cuales trabajaban solos, sin el apoyo de Juntas Administradoras Locales (JAL) y los fondos de desarrollo local. En resumen, es evidente que los miembros de la JAC no están dispuestos a generar patrimonio social debido a estas circunstancias, donde el "habitus", según Bourdieu, se construye a partir de las prácticas y la instrucción de los sujetos. La investigación encontró que muchos de los líderes de las JAC que participaron en el estudio no están involucrados en actividades asociativas ni están asociados con organizaciones no

gubernamentales. De acuerdo con Manuel Fernando Cabrera Jiménez, los empleados públicos no reconocen un liderazgo en los habitantes que permita una evolución real y agrupada del hábitat que ayuda en la construcción de proyectos para su comunidad. (Cabrera Jiménez, 2017, pág. 271).

Francisco Alburquerque (2017) señala:

En su artículo "El enfoque del desarrollo económico local", destaca en su análisis la importancia de incorporar innovaciones económicas en el sistema productivo y empresarial en los diversos ámbitos geográficos, ya que estos son más susceptibles al progreso de la globalización y las permutaciones tecnológicas, lo que requiere cambios importantes en términos sociales. Es evidente que las diferentes empresas pequeñas y medianas, así como la producción y el mercado interno, son cruciales, por lo que se requiere una revisión de las políticas públicas acordadas con los actores en los diversos territorios para reconocer con mayor exactitud sus desafíos como oportunidades de desarrollo. Se pueden extraer algunos ejemplos de cómo funcionan las decisiones de desarrollo económico local en la vida real donde Según Francisco Alburquerque (2017), los países desarrollados no ofrecen recetas, sino sugerencias para acciones efectivas en cuanto a su desarrollo local. (Alburquerque, 2004, pág. 7 y 8)

Concluye Francisco Alburquerque (2017), así.

Es necesario adaptar las instituciones que podrían aceptar estas responsabilidades y fomentar una creación de entornos territoriales innovadores mediante la colaboración de entidades públicas y privadas. Sin embargo, como se señala en el informe anterior de la OCDE (2016), pocas administraciones gubernamentales de los países desarrollados comprendían en los años ochenta la naturaleza y la amplitud de las transformaciones institucionales demandadas en la toma de nuevos compromisos. (Alburquerque, 2004, pág. 80)

El informe sobre desarrollo humano para Colombia de diciembre del 2023 analiza:

Explica la desigualdad en Colombia en términos de ingresos, los lugares donde se muestra de manera significativa. Además, se analiza cómo evoluciona, el impacto en el nivel de desarrollo humano y los factores "disparidad", que generan las diferencias, analizando el nivel de productividad en Colombia a través de diversas medidas, así como las dificultades que se sufren especialmente en el contexto colombiano a partir de la baja productividad de los trabajadores en Colombia analizando la naturaleza empresarial dejando ver cómo una política centrada en la productividad puede evolucionar en una política social que mejore el desarrollo personal de todos. (Bendeck Castillo, Quintero, & Arbeláez, 2023, pág. 13)

Como conclusión las autoras indican:

Estos elevados niveles de diversidad han tenido efectos negativos tanto a nivel económico como en el desarrollo humano y han imposibilitado que

la pobreza se reduzca de forma gradual y sostenible dado que es causada por acontecimientos que generan desigualdad, encontrándose en los ingresos laborales, la principal diferencia, aunque otros ingresos como, por ejemplo, pensiones e ingresos de capital, incrementan la disparidad también. En otras palabras, las políticas públicas de distribución han tenido un impacto igualador, pero este es limitado. También se suma a este factor de desigualdades la educación, el género pues la mujer recibe un inferior ingreso respecto a el género masculino quienes reciben unos mayores ingresos. (Bendeck Castillo, Quintero, & Arbeláez, 2023, pág. 84)

Con lo anterior, es especialmente indispensable contar con un aspecto muy importante siendo aquel al que hace referencia Martha C. Nussbaum en su investigación "Crear capacidades, propuesta para el desarrollo humano" (2012), teniendo en cuenta en qué;

"Si el producto interior bruto de un país se incrementa año tras año, pero también lo hace el porcentaje de su población privada de educación, sanidad y otros servicios y oportunidades básicos, ¿progresas realmente esa nación? Si recurrimos a indicadores económicos convencionales, ¿podemos hacernos una idea fiel de la situación real de los miles de millones de personas que viven en el mundo?

"Las reglas fijadas por las teorías del desarrollo actuales han escondido las carencias más básicas del sometimiento y dignidad adecuada en el ser humano", afirma Nussbaum. Durante los actuales 25 años",

(Nussbaum, 2012) Martha ha ejecutado una búsqueda hacia el mejoramiento sobre el desarrollo humano con la identificación de un piloto citado como "el enfoque de las capacidades", (Nussbaum, 2012). Ella y sus compañeros comienzan con una pregunta muy sencilla: ¿qué puede hacer y ser cada persona?, ¿Cuáles son las verdaderas oportunidades que tiene a su disposición?, Nussbaum explica cómo podemos ayudar a las personas de cualquier lugar y nación a vivir vidas plenas y creativas prestando atención a los relatos de las personas y comprendiendo en esta época de desigualdad injustificable, las políticas implementadas presentes con un impacto diario.

Finalmente, las capacidades son el fundamento de "una concepción de la justicia social mínimamente exigible en el derecho constitucional", de ello se desprende que una sociedad no puede ser justa si sus miembros no cuentan con las "precondiciones de una vida que esté a la altura de la dignidad humana", como afirma. (NUSSBAUM, 2012)

Además, se justifica el enfoque de las capacidades a partir del aspecto del derecho legislativo de las naciones; la perspectiva política. De acuerdo con John Rawls en su teoría del bienestar de los deseos informados (2006), aunque el utilitarismo tiene sus desventajas, como lo señala Nussbaum, cuenta también con ética: donde responde al tomarse seriamente a las personas como a sus deseos buscando respetarlos por lo que quieren. según Martha C. Nussbaum (2012).

Es significativo resaltar que el análisis de los documentos anteriormente nombrados se concluye que el tema más referido con base en su implementación es el de economía local (EL), se debe contar en el marco territorial en cualquier localidad donde el propósito del mismo concepto está encaminado en la transversalidad respecto a indicadores de desarrollo humano en salud, la educación y el fortalecimiento económico de un territorio o localidad.

Este concepto permite establecer una ayuda bastante significativa en esta investigación con respecto en la preparación hacia una reflexión de los siguientes interrogantes: ¿Cuáles fueron los efectos en la economía local a partir del fortalecimiento de su infraestructura vial local?, ¿Qué tanto mejoraron las oportunidades laborales en la localidad de San Cristóbal con la construcción y puesta en marcha de los proyectos de malla vial local? y ¿Cuál fue el aporte de la habilitación de los diferentes proyectos de malla vial local en localidad de San Cristóbal respecto a mejorar los indicadores de Desarrollo Humano local?, pues el mismo se encuentra orientado en una curva de aprendizaje en cuanto al análisis del componente de economía local, en la línea del desarrollo humano local para la localidad de San Cristóbal.

En síntesis, se realizó un recorrido por diferentes publicaciones, las cuales resaltan como la economía local, se puede fortalecer con dinámicas externas que ayudan en su crecimiento territorial, como lo es la construcción y mantenimiento de una infraestructura en malla vial adecuada y robusta, estableciendo un mejoramiento de la movilidad que permite optimizar el desplazamiento en un territorio o punto

geográfico, ayudando en la activación de la movilidad económica en cualquier zona territorial

Cabe decir que, es muy importante este análisis realizado ya que con la interiorización sobre los efectos y aportes en el crecimiento de una economía local soportados en la construcción e inversión en la malla vial que la encierra, se aportará mejores soluciones en los diferentes escenarios locales con el mejoramiento para fortalecer su economía local ayudando en el progreso hacia de una calidad de vida más aceptable.

ANTECEDENTES TEORICOS

Bogotá en materia de infraestructura local de vías presenta un desafío verdaderamente importante y es, la accesibilidad. Hernández (2019), subraya que la accesibilidad y La infraestructura local es un capital vinculado con la suficiencia de llegar a lugares con un desplazamiento rápido y seguro, sobre todo en localidades o zonas geográficamente vulnerables con áreas montañosas, donde algunos ciudadanos encuentran dificultades de accesibilidad realmente complicada hacia sus destinos diarios afirmado por (Hernández, 2012, p. 119).

En línea con lo anterior los recursos de infraestructura no solo prometen o constituyen ventajas continuas como no continuas al reducir los costos de los productos de manufactura (Khandker et al. 2009), sino que también genera oportunidades indirectas, como el espacio de empleos y empleabilidad absoluta (Gachassin et al. 2010; Jacobs y Greaves 2003), estableciendo una integración del mercado según, (Bhattacharyay 2009; Banco Mundial 2004).

Un ejemplo que cita (Ezcurra 2005; Ali y Pernía.1997). es aquel que tiene relación con la infraestructura rural, ya que el mejoramiento en la infraestructura vial optimiza la productividad tanto agrícola como no agrícola, aumentando el nivel de consumo y por

consiguiente los ingresos tanto de una persona como también de familias, puesto que disminuye los costos asociados a los impuestos privados y de transición en su intermediación hacia la comercialización favoreciendo también el ahorrar tiempos en su oferta buscando de esta forma mejorar el IDH, en cuanto a la reducción de tiempos e inversión de costos en un aspecto de productividad.

El aumento en la educación, la salud y los ingresos de las personas, provocan también una mayor demanda de servicios de infraestructura. De manera similar, un aumento en el ritmo de crecimiento económico beneficiando la mejora de la calidad y demandando un volumen de los servicios de infraestructura a través de una inversión mayor en la construcción de infraestructura, por lo tanto, las variables de infraestructura no solo son externas, sino que también son endógenas al Desarrollo humano, según (Bhattacharya 2012.)

Igualmente, la infraestructura tiene unas consecuencias positivas hacia la salud y la educación según lo establecen (Khandker 2009; Bryceson y Howe 1993; Levy 1996). Pues algunas investigaciones realizadas dan cuenta que la infraestructura tanto urbana como rural incrementan la educación y salud especialmente para las mujeres, niñas y niños sorprendentemente más que las de los hombres citado por (Levy 1996; Bryceson y Howe 1993).

La falta de carreteras con una buena alternativa de acceso a servicios esenciales de infraestructura puede determinarse como "pobreza de infraestructura", puesto que, sin dicho acceso, resulta extremadamente complicado cubrir las necesidades humanas esenciales según lo cita (Hosono 2012); No obstante, contar con alternativas de acceso es una exigencia esencial (para un debate exhaustivo acerca del acceso y la asequibilidad, según (Briceño-Garmendia et al. 2004).

Ahora bien, la definición de transporte recalcada por Fingermann, 2009, se puede describir la misma “Etimológicamente desde la palabra transporte ya que proviene de dos vocablos latinos: “trans” y “portare” que respectivamente, significan “al otro lado” y “llevar”, entendiéndose entonces por transporte, la acción de llevar de un lado a otro, personas o cosas”. (Fingermann, 2009).

Hoy lo descrito por Flechas Camacho, 2006, refiriéndose al “Concepto de movilidad, como una nueva forma de abordar los problemas de transporte desde un marco integral, el cual busca hacer equitativo el uso de la malla vial por los diferentes actores, puesto que se considera un recurso escaso que nunca podrá crecer al ritmo que crece el parque automotor, con el fin de facilitar las nuevas necesidades de desplazamiento de las personas y de las mercancías, en una ciudad o región”. (Flechas Camacho, 2006, pág. 2)

En ese contexto el autor Jiménez Moreno, 2016, establece que “El territorio, es considerado como un espacio geográfico delimitado, atribuido a un grupo humano o sociedad, sobre el que se asientan y al que dan forma en su proceso de ocupación, al que atribuyen el valor causal en la formación de sus rasgos culturales, incluso simbolismos de identidad, es un lugar y realidad de convivencia”. (Jiménez Moreno, 2016, pág. 57)

“...la territorialidad no es una práctica ejercida universal y constantemente por todos los actores sociales, sino que es una estrategia espacial consciente que puede “encenderse” y “apagarse”: los territorios sólo existen mientras algún actor social decida utilizar dicha estrategia para controlar a otros”, lo resalta. (Fernández Romero, 2017, pág. 26)

La búsqueda en mejorar la facilidad de desplazamiento en un lugar donde el territorio sea más accesible a partir del progreso de su sistema de transporte, o bien,

mejorar la cercanía como elemento de una necesidad o deseo, sería más fácil como lo recomienda López de Souza afirmado que en cuanto menor es el desplazamiento que hay que efectuar para satisfacerlo como una práctica social, responde hacia una práctica espacial.

Situación actual de la localidad de San Cristóbal puesto que es un territorio que busca soluciones hoy para generar alternativas que permitan una reducción de tiempos y distancias de movilidad al interior de esta localidad, con el propósito de alcanzar un mejoramiento en cuanto a calidad de vida con el aprovechamiento y disfrute de tiempo en familia, atención en salud y mejoramiento de su economía local, específicamente en la UPZ 20 de julio.

Teniendo en cuenta finalmente como lo afirma (Ortega Sánchez, 2021), “La calidad de vida es una condición cultural, por lo que el reconocimiento de las culturas diferentes es importante para nuestra gestión cultural. Los recursos culturales también satisfacen las necesidades individuales, pero al mismo tiempo prometen el desarrollo económico, la innovación, el incremento de la variedad de servicios y bienes, lo que indiscutiblemente conlleva a incentivar un mayor bienestar cultural”. (Ortega Sánchez, 2021, pág. 3)

“la cultura puede ser estudiada como un modelo de comportamiento, un conjunto de gramáticas axiológicas o de sistemas narrativos. La cultura está conformada por identidades que forman parte de la diversidad cultural, y la diversidad, entendida como recurso y oportunidad, es el principio rector de la cultura”. (Fiallos Quintero, 2019, pág. 3)

Ahora bien, como lo establece Martha Nussbaum, se debe recordar que "Define la mejora de la calidad de vida para todas las personas, una calidad de vida determinada por las capacidades de estas, como una tarea urgente al Estado y a las

políticas públicas." (NUSSBAUM, 2012, pág. 39)

"... el enfoque concibe cada persona como un fin en sí misma y no se pregunta solamente por el bienestar total o medio, sino también por las oportunidades disponibles para cada ser humano. Está centrado en la elección en la libertad, pues defiende que el bien crucial que las sociedades deberían promover para sus pueblos es un conjunto de oportunidades (o libertades sustanciales) que las personas pueden luego llevar, o no llevar, a la práctica: ellas eligen". (NUSSBAUM, 2012, pág. 38)

Como establece Morgan, "lo que evoluciona no es el individuo como tal o una institución o ciertos elementos de la cultura material. Lo que progresa es la especie, la organización social, la cultura, se trata del desarrollo del progreso de la humanidad" (Morgan, 1977, p. 31-38). En este sentido, la inversión en malla vial es un aporte a la modernización de las ciudades, desde la creación y estructuración en política pública de movilidad, hasta la materialización y desarrollo de una idea que genera la solución a un problema y progreso para la sociedad.

Hay que tener en cuenta que una política pública necesita de esta interpretación antropológica para poder contener la verdadera solución a algunas problemáticas estructurales de la sociedad. "Desde la etnografía, la antropología otorga una sensibilidad única a las orientaciones de valor de los diversos grupos afectados por los proyectos, incluidos los grupos con poder, consumidores, productores y audiencias", afirma (Morgan, 1977, p. 31-38).

El inicio en la implementación de la malla vial en San Cristóbal posibilita el mejoramiento de las manifestaciones culturales, la política pública de movilidad y la

generación de una identidad propia para la comunidad de San Cristóbal. Esta identidad, según Sen, “apela a la diversidad de formas de ser de una persona con márgenes de libertad para elegir el bien o los bienes que considere importantes, aunque estas elecciones individuales provoquen una competencia con los bienes concebidos por la comunidad”. (Sen, 2010, p. 32-41).

El proyecto de inversión en malla vial es un ejemplo de este significado cultural porque responde a una de esas tramas importantes que construyen tejido social en una comunidad específica identificando un mecanismo esencial respecto a la construcción de vías y una semejanza con la cultura local. La accesibilidad a bienes y servicios se considera un eje fundamental para el bienestar de las personas, por lo que Hernández considera el transporte público una política social como afirma, (Hernández, 2017)

El proyecto de inversión en vías se convierte así en una necesidad decisiva de bienestar público, que debe hacer uso de las nuevas tecnologías y desarrollos, más allá de las limitaciones que imponen algunos espacios geográficos, para mejorar su economía, su cultura y su desarrollo humano con la participación de los habitantes en cada una de sus comunidades locales.

Cómo afirma Sen “Los individuos han de verse como seres que participan activamente – si se les da la oportunidad - en la configuración de su propio destino, no como meros receptores pasivos de los frutos de ingeniosos programas de desarrollo.” (Sen, 2000, págs. 74-75)

El autor Sen al referirse al desarrollo de una sociedad tiene en cuenta la vida de las personas que la conforman. Sen define el desarrollo humano como “un

proceso de expansión de las libertades reales de las que disfruta el individuo” (Sen, 2000). En este sentido, La infraestructura local de vías urbanas hace parte del mejoramiento de una ciudad que logra establecer el disfrute de una vida socialmente más activa y económica mente más productiva.

Donde se construye un derecho relacionado con el desarrollo de su ciudad, pero el cual va aún más allá, al establecer “que el derecho a la ciudad es “no sólo el derecho (de sus habitantes) a lo que ya está en la ciudad, sino (...) el derecho (ciudadano y humano) a transformar la ciudad en algo radicalmente distinto, a crear ciudades que respondan a las necesidades humanas.” (D. Harvey, 2012).

“El derecho a la ciudad es poner en acción y a demandar el cumplimiento de los derechos ya existentes y el derecho a construir otros nuevos” Harvey (2012).

En este concepto del derecho a la ciudad, la materialización y puesta en marcha de la malla vial local. para la localidad de San Cristóbal se realiza a partir de su agendamiento en el Plan de Desarrollo Distrital.

La estructura de un Plan de Desarrollo Distrital contiene inicialmente unos fines, estrategias, planes, proyectos que se plantea la Administración Distrital elegida por votación popular, para realizar lo establecido en el mismo. (DNP, 2023)

Por consiguiente, cabe resaltar que lo reglamentado por la ley 152 de 1994 y el Acuerdo de Ley de 1994, permitió que varios Planes de Desarrollo Distritales presentados por algunos mandatarios capitalinos contarán con la integración de programas específicos en cuanto a un mejoramiento en cuanto a malla vial local en la ciudad de Bogotá.

Por lo reconocido hasta aquí se puede afirmar que los proyectos de infraestructura contienen un contexto esencial, el fortalecimiento que genera la inversión de malla vial local en un territorio especialmente aquel con grandes problemas de accesibilidad en transporte lo que permite atender diferentes dificultades en el desarrollo de dinámicas productivas locales optimas de comercialización y tiempos de atención de las mismas, las cuales son muy visibles en el entorno territorial local de la L.C de San Cristóbal .

Por lo expuesto anteriormente, surge la siguiente Hipótesis:

“El fortalecimiento en cuanto a inversión en infraestructura de malla vial local, luego de su construcción e implementación, concretamente en la UPZ 20 de julio fortaleció el desarrollo económico local”.

En atención a este proyecto de investigación esta hipótesis tiene como objeto desarrollar la misma, según la cual, la L.C de San Cristóbal y principalmente en la UPZ 20 de julio, con el avance en la generación de nuevas vías locales forjó un fortalecimiento en su economía local permitiendo mejorar la prestación de servicios comerciales y creación de algunas nuevas empresas o emprendimientos en esta localidad.

(Esta hipótesis se podrá resolver con fundamento en los objetivos planteados par este estudio)

DEFINICIÓN ECONOMÍA LOCAL

El propósito del siguiente título es aproximarnos más al concepto de “economía local” con el objetivo de fortalecer los pilares de valoración en esta investigación, aportando más claridad al concepto planteado y a desarrollar.

Concepto que visto con mayor profundidad en cuanto a sus diversas definiciones determinadas establece un horizonte más despejado, con el propósito de que no produzca ningún tipo de desorganización, sino que nos ayude con afirmaciones reales y no vacías sobre que es economía local.

La Universidad de los Andes (2023) define el "desarrollo económico como una economía que concibe cambios de incremento económico dentro de un sistema productivo transformándolo en algo mejor que ayude en el crecimiento económico con el fin de poder ayudar en las necesidades y pretensiones de las personas, las cuales buscan ese crecimiento económico con el fin de promover su propia equidad generando equilibrio e inclusión social en el bienestar de las personas". (Universidad de los Andes, Facultad de Economía, 2023)

"...el desarrollo socioeconómico local es un proceso que mejora la calidad de vida de la comunidad, crea empleos y estimula el crecimiento económico mediante el aprovechamiento eficiente de los recursos endógenos existentes en una determinada zona" (Parrales, 2024)

Con respecto a lo anterior “Se hace necesario visualizar todas las características y dimensiones que el desarrollo local puede tributar para el conocimiento responsable de los actores en los diferentes espacios de acción, en

busca de posibles soluciones a los problemas de la comunidad donde los elementos de integración y participación son claves en el desenvolvimiento de la dinámica de desarrollo local". (Ojalvo Mitrany, 2019, pág. 2)

"Desde la década de los 80' el desarrollo local como apuesta que encauza los recursos propios de una zona en aras de lograr mejores opciones de vida ha pretendido aprovechar las condiciones existentes y potenciar oportunidades a partir de los mismos actores sociales que interrelacionan en el medio, para que sean estos mismos quienes actúen en los diferentes ámbitos como el político, social, económico, cultural y ambiental". (Cadena Motta, 2014, pág. 9)

En este sentido como lo concluye Villa Maldonado, 2018, la economía respondería de otra forma al alcance y complemento de las necesidades básicas a partir del crecimiento económico.

"El crecimiento económico es definido como la capacidad de una economía para producir cada vez más bienes y servicios. Se puede expresar como una expansión de las posibilidades de producción de la economía, es decir que la economía puede producir más de todo o, lo que es lo mismo, su frontera de posibilidades de producción (FPP) se desplaza hacia afuera y tras su aumento la economía puede producir más de todo". (Villa Maldonado, 2018, pág. 2)

El concepto de "desarrollo local" junto con la definición de economía, se puede concluir que el concepto de economía local obedece puntualmente al siguiente significado según "El desarrollo económico local implica además de crecimiento, el estudio, agregación y gestión de variables tales como la equidad y redistribución de las riquezas, las libertades en un ámbito de ética, el cuidado del medio ambiente, el

fomento a la innovación y la transferencia tecnológica, la promoción y creación de oportunidades, el aprovechamiento sostenible de los recursos y potencialidades de un territorio.” (Pérez Zulueta & Hidalgo León, pág. 12).

Abordar el significado de desarrollo económico local nos centraliza en el entender su conceptualización desde varios autores como lo observamos anteriormente, donde al final lo que podemos tener en cuenta el aspecto con una perspectiva de economía diferente donde interactúan por un lado el bienestar social y por el otro el crecimiento tanto individual como colectivo en búsqueda de un mejoramiento en calidad de vida productiva local en un territorio afirma, (Montaño Armendáris, 2014).

EXTERNALIDADES - ECONOMÍA LOCAL

Unos factores que no se puede desvincular en cuanto a la economía local son aquellos que acompañan las fluctuaciones y condiciones económicas tanto a nivel interno como externo en un territorio o localidad, así entonces; uno de los pilares fundamentales en la economía se presenta en el marco del consumismo generado por una oferta y demanda en los diferentes mercados buscando el bienestar social, que tiene como consecuencia la aparición de varias opciones externas para la atención de estos mercados los cuales son también afectados por factores debido a externalidades presentes en este proceso, ayudando así a entender el ciclo de una economía local considera Mankiw, (2012).

Así mismo, teniendo en cuenta lo anterior este concepto de “Una externalidad ocurre cuando las decisiones de compra y venta de un producto o servicio afectan el

bienestar de un tercero, al que no se le paga ni compensa por dicho efecto”. (Centro de Competencia. Universidad Adolfo Ibáñez, 2024)

Es decir que una externalidad se puede ilustrar con el caso referente en transporte; cuando en este se presenta el ahorro de tiempo durante el desplazamiento de un punto a otro, factor que es estimado como una externalidad positiva, pero también podemos observar una externalidad negativa latente, como puede ser la baja calidad del servicio prestado por un operador de transporte en cuanto a las frecuencias del servicio proporcionado en algunos puntos para suministrar el mismo.

Desligando un poco más el concepto respecto a este tipo de externalidades negativas y positivas podemos explicar lo siguiente, “La externalidad negativa se refiere a situaciones donde una actividad económica reduce el bienestar de individuos que no forman parte del mercado, sin que estos se vean compensados por el daño que reciben” (Centro de Competencia. Universidad Adolfo Ibáñez, 2024). Pero aun así también se presenta casos donde las externalidades responden a opciones positivas como por ejemplo cuando los actos de una persona benefician a otras. Cabe también destacar que las externalidades también son un factor importante frente a bienes públicos suministrados por el estado para el funcionamiento de algunas instituciones públicas en el beneficio de la comunidad.

Concluyendo lo anterior, “las externalidades se pueden clasificar en beneficiosas, aquellas que crean beneficios externos a quienes están directamente envueltos en la producción de los bienes en cuestión; y decreméntales, las que imponen un costo a otros”. (ROJAS MERCED, 2015, pág. 12). Por lo consiguiente,

el desarrollo local potencializa los recursos locales fortaleciendo el interactuar comercial y transaccional disponible en un territorio robusteciendo a la comunidad como también a instituciones tanto públicas como privadas que interactúan en este espacio local mejorando el bienestar de sus habitantes.

DESARROLLO ECONÓMICO ENDÓGENO

Es necesario también analizar la dimensión representativa en cuanto a la accesibilidad, productiva en la economía y es la relacionada con el desarrollo económico endógeno, este entendiéndolo como una dimensión de progreso que hace parte de ella, según (Vázquez, 2002). El desarrollo endógeno de alguna manera se debe al análisis del cómo las fuerzas del desarrollo generan un progreso económico y social productivo en su interacción tanto económica como productivamente en un territorio determinado.

Lo anterior se debe tener en cuenta ya que para poder desarrollar una economía social territorial es un factor complejo, pues esta misma adquiere diferentes dinámicas en el territorio (Chaves et al. 2013), puesto que los territorios se centran en un desarrollo endógeno, el cual responde a un funcionamiento de capacidades emprendedoras locales y al funcionamiento de un sistema productivo local como lo establece, Vázquez, (2002).

Para efectos de la presente investigación el desarrollo económico local y social de la localidad de San Cristóbal, nos permite tener muy presente que este tipo de dinámicas en cuanto al desarrollo de economías endógenas, fortalecen de alguna

u otra forma las redes como también los diferentes actores que intervienen en el fortalecimiento y crecimiento de un territorio.

Siendo así, afirma Vázquez, 2002, que se debe tener presente un punto indispensable donde la economía tanto local, como social, son determinantes en las dinámicas articuladoras de un desarrollo económico endógeno territorial esto se explica, a que la misma creación de un desarrollo económico local varia de alguna u otra manera de un territorio a otro, pues cada uno contine diferentes dinámica integradoras de producción diferente tanto en el campo social como el económico de estos territorios. (Vázquez, 2002).

“Sin duda, lo que concluye Vázquez, 2002, respecto a los factores económicos y productivos es como condicionan los procesos de acumulación de capital, pero no lo hacen de manera aislada, sino que es la interacción entre ellos lo que impulsa el aumento de la productividad y el crecimiento. Es decir, el desarrollo depende de los efectos que produce la coordinación entre las fuerzas del desarrollo”. (Vázquez Barquero, reflexiones teóricas sobre la relación entre desarrollo endógeno y economía social, 2018, pág. 4). Esto quiere decir que cada territorio tendrá sus propias dinámicas integradoras de producción internas que ayudan de alguna u otra manera al fortalecimiento económico local desde su producción tanto económica como social participativa.

Como se puede establecer, con lo anterior las economías de índole endógeno responden a una producción tanto de factores de carácter productivo contemplando lo comercial, industrial y social, todo en un proceso de crecimiento especialmente de

sus entornos económicos particulares, donde se produce esta articulación productiva territorial.

INFRAESTRUCTURA - ECONOMÍA LOCAL

La infraestructura en la economía local tiene un aspecto también igual de importante ya que la infraestructura hace parte de la economía local como brazo rector de fortalecimiento económico, según a:

“La respuesta local a los desafíos globales se instrumenta mediante un conjunto de acciones de carácter muy diverso (Martinas, 1989; Vázquez Barquero, 1993). Unas se dirigen a la mejora de las infraestructuras (hardware), otras tratan de suplir las carencias y mejorar los factores inmateriales del desarrollo (software) y otras se proponen fortalecer la capacidad organizativa del territorio (orgware).

El hardware del desarrollo local Está formado por todas las infraestructuras que sirven de base a los procesos de cambio estructural y que son instrumentos indispensables para el funcionamiento del sistema productivo. Como indica Chisholm (1990), al referirse al caso de Sheffield, las inversiones en infraestructuras y patrimonio social se proponen mejorar el atractivo de la ciudad y sus periferias convirtiéndolas en un lugar adecuado para vivir. (Vázquez Barquero, Desarrollos recientes de la política regional. La experiencia europea, 1996, pág. 5)

Este tipo de inversiones que se realizan en el área de la infraestructura especialmente en el transporte aumentan la accesibilidad y las mejoras en aspectos

como los tiempos de movimiento en varios casos respondiendo a ser mucho más rápidos que optimizan un aspecto tan importante y convierten un sector o lugar en un punto de referencia muy atractivo para realizar inversión en la comercialización de productos con la creación de negocios y emprendimientos en el campo local impulsando su economía en cada una de estas aglomeraciones locales establecidas en un territorio. Chisholm (1990),

Dice Paul Krugman (PN – 2008) “Las aglomeraciones surgen de la interacción entre los rendimientos crecientes a nivel de las plantas de producción individuales, los costes de transporte y la movilidad de los factores. A causa de los rendimientos crecientes, es preferible concentrar la producción de cada producto en unas pocas ubicaciones. A causa de los costes de transporte, las mejores localizaciones son aquellas que tienen un buen acceso a los mercados (vinculación hacia delante) y los proveedores (vinculación hacia atrás). Pero el acceso a los mercados y a los proveedores estará en esos puntos en los que se han concentrado las fábricas, y que, en consecuencia, han atraído a sus alrededores a los factores de producción móviles”. (elDial DC1605, 2011, pág. 9)

Lo más importante que se debe rescatar es que la infraestructura a nivel de transporte es muy significativa para poder dinamizar cualquier economía local como regional siendo relevante según “el papel que desempeñan las grandes empresas para crear sus propias economías de aglomeración. En la medida en que las grandes empresas consigan la localización de sus entramados de proveedores, esto genera un proceso de crecimiento acumulativo ampliado a otras actividades económicas”. (Merchant Rojas, 2006)

CADENAS PRODUCTIVAS - ECONOMÍA LOCAL

En cuanto al desarrollo de una economía local, esta se halla compuesta por diferentes aspectos tanto internos como externos, en ayuda principalmente al direccionamiento y sostenimiento en el tiempo de esta economía local, cuyo objetivo principal concentrado en una economía local debe responder a “mejorar la situación económica, el ambiente, la salud y las relaciones sociales de un lugar, articulando a los actores del territorio”. (TECNOLOGIA EN CONTABILIDAD FINANCIERA, 2023, pág. 4)

En particular, se debe tener presente al respecto algunas variables que influyen en la dinámica para realizar una implementación, hacia una economía local efectiva en un territorio en cuanto al bienestar obtenido en calidad de vida de sus habitantes, estas variables responden a cadenas productivas – institucionalidad y calidad de vida.

CADENAS PRODUCTIVAS

Las cadenas productivas, dan respuesta a una articulación de varias actividades en cuanto a los procesos de producción que se generan en un ambiente fijo o espacio específico y que ayudando en el fortalecimiento de la productividad local; “la cadena productiva donde se encuentran presentes actores y trabajos diferenciados alrededor de los productos o servicios que ofrecen las empresas. Estos actores se vinculan entre sí para llevar el producto o servicio de un estado a otro, desde su producción hasta el consumo. La estructura dinámica de todo este conjunto de

actores, acciones, relaciones, transformaciones y productos o servicios es lo que se conoce como cadena productiva”. (Bada Carbajal & Rivas Tovar, 2009, pág. 8)

Es así, que las cadenas productivas también se encuentran determinadas por esquemas de producción tanto formales como informales, que de alguna u otra forma permiten clasificar estas cadenas productivas en el marco de su accionar comerciales territoriales fundamentalmente en su dinámica productiva tanto individual como colectiva formal o informalmente opina Kaplinsky, (2000).

CADENAS PRODUCTIVAS – FORMALES

Por otro lado, una de las características dentro de este tipo de cadenas productivas – formal, es la de generar empleabilidad en un sector o territorio de una manera estable cuando esta cadena productiva cuenta con una cadena de producción sujeta a su legalidad ante las normas que rigen y regulan el mercado económico territorial local señala, según (INEGI, 2014).

Una cadena productiva formal es aquella que está dentro de los parámetros de cumplimiento en aspectos de constitución formal Jurídica y administrativa que permiten en sus operaciones a nivel de comercialización y prestación de servicios de estos contar con los estadios legales para su oferta al consumidor, plantea (INEGI, 2014).

Para una mejor definición en una cadena productiva formal, se debe tener en cuenta que esta se encuentra debidamente registrada ante las autoridades privadas o públicas encargadas de estos registros, reportando sus movimientos económicos por medio del pago de impuestos ante el Sistema de Administración Tributaria, identificando los ingresos, gastos, costos, proveedores y clientes de esta cadena productiva formal, grande, mediana, pequeña o micro, pero también determinando si

es una persona física con actividad empresarial continua en un marco territorial y local de acuerdo con cámara de comercio de Bogotá (2023).

CADENAS PRODUCTIVAS – INFORMALES

Dentro de los puntos con mayor afectación en una cadena de productividad se encuentra aquella que está determinada como cadena de productividad informal, puesto que responde según INEGI (2014), a un “conjunto de actividades económicas realizadas por los individuos que, por el contexto en que lo hacen, no pueden invocar a su favor el marco legal o institucional que corresponda, mientras que la ocupación informal considera todo el espectro de modalidades ocupacionales, ya sea dependientes o independientes, sobre las que afecta esta circunstancia” sostiene (INEGI, 2014,p.10). Es decir, se debe tener en cuenta que la informalidad responde en algunos aspectos a trabajos realizados por cuenta propia y no dentro del esquema asalariado de una economía que paga por sus actividades realizadas. Desde el punto de vista de (INEGI, 2014, p.10).

La informalidad dentro de las cadenas productivas se manifiesta también cuando teniendo una empresa constituida al mismo tiempo y esta no es presentada para sus registros a nivel fiscal con el ánimo de prestar atención en el pago de los impuestos y obligaciones tributarias que le conlleva al registro y pago de sus operaciones comerciales en un espacio local o territorial determinado de acuerdo con INEGI, (2014).

ECONOMÍA LOCAL - INSTITUCIONALIDAD

Es indispensable tener en cuenta esta variable, ya que es una de las que influye en cuanto al manejo e intervención de la administración pública en un territorio por medio de su institucionalidad gubernamental, pudiendo estar sujeta a un horizonte de operación tanto a nivel de establecimientos públicos o privados con el objetivo de articular una cadena productiva en cuanto a beneficios sociales particularmente respecto a una respuesta a la ciudad por parte del estado y algunas entidades que aportan en un esquema público privado para el mismo. Como lo propone (Graciela Báez, 2022 p, 5)

La institucionalidad desarrolla unas capacidades que orientan a la prestación de servicios netamente integrales y dinamizadores de la economía local, que se encuentren en su momento emergiendo como musculo de fortalecimiento de una gestión territorializada para la comunidad que en ella habita y converge en su diario vivir. (Graciela Báez, 2022 p, 5)

ECONOMÍA LOCAL - CALIDAD DE VIDA

Los elementos básicos propios que se contiene para que los habitantes de un territorio o lugar geográfico opten por una calidad de vida, son los siguientes los cuales responden a cambios sociales siendo su objetivo último mejorar las circunstancias y contextos de vida de las personas teniendo en cuenta a Hoyos, (2016).

Siendo así un factor que contiene la valoración en las privaciones de las personas y sus niveles de satisfacción, como lo es también, la evaluación de los

resultados de los programas y servicios humanos, la dirección y guía en la provisión de estos servicios y la formulación de políticas nacionales e internacionales dirigidas, tanto a la población general, como a grupos específicos establece Hoyos, (2016).

En lo que incumbe a la actual investigación, la calidad de vida de los habitantes de una localidad responde en la necesidad y búsqueda a obtener esa medición auténtica de calidad de vida, cuando algunos indicadores como los de salud, economía y de educación, recibidos durante el trascender de una vida cotidiana son efectivos y favorables en su entorno o territorio donde residen desde el punto de vista de Hoyos, (2016)

INFRAESTRUCTURA - MALLA VIAL

En cuanto al concepto que se denomina infraestructura el mismo según Ashley Carse, (2017), “tuvo su origen en la ingeniería y la política ferroviaria francesa del siglo XIX. Luego, migró al uso militar hasta llegar a las ciencias sociales para explicar los activos físicos, sistemas y visiones del mundo, y para comprender el mundo actual como un marco subyacente de elementos heterogéneos ajustados a un orden calculado en cuanto a las instalaciones y equipamientos que permiten la actividad técnica y económica de una comunidad de acuerdo con, (Ashley Carse, 2017: 27-39)

Para Ashley Carse, 2017, la infraestructura se compone de estructuras físicas públicas y privadas tales como carreteras, ferrocarriles, puentes, túneles, suministro de agua, red de saneamiento, redes eléctricas, y telecomunicaciones (incluyendo conectividad a Internet y acceso de banda ancha). En general, la infraestructura se

ha definido como "los componentes físicos de los sistemas interrelacionados que proporcionan productos básicos y servicios esenciales para permitir, sostener o mejorar las condiciones de vida de la sociedad" y mantener el entorno circundante según, (Ashley Carse, 2017: 27-39)

Dentro de las diferentes caracterizaciones en infraestructura podemos determinar que se puede describir un horizonte de varias variables que le acompañan dentro de ellas: la malla - vial, espacios públicos, parques, siendo muy importantes dentro de esta investigación para tener en cuenta, puesto que ofrecerían una respuesta respecto a la evaluación del mejoramiento de calidad de vida de algunos habitantes afirma (Ashley Carse, 2017: 27-39), que disfrutan del territorio o espacio local en su diario vivir como en la localidad de San Cristóbal especialmente en al UPZ 20 de julio.

MALLA VIAL

Ahora bien, este concepto de malla vial se contempla como un conjunto de elementos físicos o intangibles de obras civiles que integrados permiten el desplazamiento de personas y vehículos de modo terrestre. Determinando que la malla vial en su fin sea un conjunto de líneas que definen los ejes viales, de cada una de las rutas de municipios o localidades, (Secretaría Distrital de Movilidad , 2024).

Estas líneas tienen estructuradas como atributo tienen la información de nomenclatura vial, el sentido del tránsito vehicular y su clasificación de acuerdo con el tipo de tráfico que soporta. Según el Acuerdo 22 del año 2009 del Plan de

Ordenamiento Básico Territorial (PBOT) para Bogotá que instaure este tipo de lectura territorial, se fija en ubicación georreferencial y espacial según lo establece Secretaría Distrital de Movilidad , (2024).

INFRAESTRUCTURA - ESPACIO PÚBLICO

Ahora bien contando con la anterior descripción sobre infraestructura para Colombia la Corte Constitucional en la Sentencia SU-360 de 1999, establece según la ley 9ª en su artículo 5 que, “ el espacio público municipal está constituido por las áreas requeridas para la circulación tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y usos de los elementos constitutivos del amoblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación de paisajes y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como sus elementos vegetativo, arenas, corales y en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituya, por consiguiente, zonas para el uso o disfrute colectivo, (Sentencia SU-360 de 1999).

Con esta variable de espacio público las alternativas de poder analizar y establecer los cumplimientos en el mejoramiento de calidad de vida de un territorio

es realmente efectiva, ya que contiene muchos elementos que la hacen indispensable para la movilidad de los habitantes y transporte en un entorno que desarrolle actividades de igual forma sociales o comerciales.

INFRAESTRUCTURA - PARQUES

También, los parques son tenidos en cuenta como unos de los mejores referidos en cuanto a salud y modos de vida óptimos en un territorio y que según Rico (2004), son espacios para el desarrollo de actividades lúdicas y que representan “una necesidad psicológica, un prerrequisito social y un atributo espiritual”, “Ocio como constructor de lugares”, donde su ausencia contribuye a incrementar los niveles de intolerancia, una situación que agrava, a su vez, los índices de violencia registrados en las ciudades opina Rico (2004)

Por lo anterior, esta variable permite establecerse también como un factor fundamental de medición en el aspecto de calidad de vida especialmente en cuanto a salud mental, que como es sabido por la pandemia desatada durante el año 2020 y 2021 a nivel mundial se mantuvo como un importante problema de salud y vida para muchos habitantes en sus territorios y localidades.

ESCENARIO DE INVESTIGACIÓN:

Es importante tener en cuenta que “las ciudades se ven influenciadas cada vez más por las dinámicas de los flujos de capital, trabajo, bienes y personas implícitas en los procesos de apertura económica y descentralización estatal.”, Ahora bien, la ciudad de Bogotá, como ciudad capital de Colombia donde confluyen la gran mayoría de personas que hacen parte de sus diferentes territorios, se

encuentra en la cordillera de los andes y se ubica en el centro de la sabana cundiboyacense a una altura de 2.600 metros, rodeada de montañas; cuenta con 8.034.649 habitantes, su división político-administrativa, está compuesta por 20 localidades nombradas así: Usaquén, Chapinero, Santa Fe, San Cristóbal, Usme, Tunjuelito, Bosa, Kennedy, Fontibón, Engativá, Suba, Barrios Unidos, Teusaquillo, Los Mártires, Antonio Nariño, Puente Aranda, Candelaria, Rafael Uribe, Ciudad Bolívar y Sumapaz.

MAPA 2. Localidades de Bogotá D.C.



Fuente: secretaria de Planeación - 2024

Estas localidades están reglamentadas por un régimen especial para un distrito capital como lo es la ciudad de Bogotá, el cual está estipulado por el Decreto 1421 del año 1993, donde se instituye la organización administrativa y sus funciones pero también su estructura administrativa, los sectores con los que cuenta la ciudad capital de Colombia, fortaleciendo así su organización gubernamental y administrativa, por otro lado, se debe tener en cuenta su plan de ordenamiento territorial establecido en el Decreto 555 del año 2021, en el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. y la reglamentación del

mismo en el que se clasifica la parte territorial de cada una de las 20 localidades que componen este distrito capital de Bogotá.

Este Plan de Ordenamiento Territorial (POT) , contiene la respuesta a la agenda que se debe consolidar para el año 2030, en cuanto al cumplimiento de los objetivos de Desarrollo Sostenible respecto a su ordenamiento territorial especialmente en el largo plazo que junto con la ley 388 de 1997, establece que “ el ordenamiento del territorio municipal o distrital comprenda un conjunto de acciones político-administrativas y de planeación física concertadas y coherentes, emprendidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas para disponer de instrumentos eficaces de orientación del desarrollo del territorio bajo su jurisdicción y de regulación de la utilización, ocupación y transformación de su espacio físico, como lo estipula el (DNP - 2022).

Por ello, el ordenamiento territorial debe ser acorde con las estrategias de desarrollo económico del municipio y distrito y armónico con el mismo ambiente y sus tradiciones históricas y culturales. El ordenamiento del territorio tiene por objeto dar a la planeación económica y social su dimensión territorial, racionalizar la intervención sobre el territorio y propiciar su desarrollo y aprovechamiento sostenible, el ordenamiento del territorio tendrá en consideración las relaciones intermunicipales. Metropolitanas y regionales; las condiciones de diversidad étnica y cultural; así como la utilización óptima de los recursos naturales, económicos y humanos para el logro de una mejor calidad de vida”, según Decreto 879 de 1998.

DESCENTRALIZACIÓN - CIUDAD DE BOGOTÁ.

A partir, del año 1986 con la formalización en la elección popular de alcaldes municipales en todo el territorio colombiano, se presentó el proceso de descentralización para Colombia, donde este fue muy importante puesto que, se estableció junto con la nación y la región de Cundinamarca la descentralización contiguo con otros procesos de desconcentración territorial del poder interno en la ciudad de Bogotá , donde se generó el establecimiento de una alcaldía mayor de Bogotá, como ente rector de gobierno quien de una manera horizontal también estableció la creación de 20 alcaldías locales, ubicadas en cada localidad del distrito capital.

Es así como con la Constitución de 1991, se establece en el artículo 286, que “Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas. La ley podrá darles el carácter de entidades territoriales a las regiones y provincias que se constituyan en los términos de la Constitución y de la ley.” En donde estipula en el artículo 287 que, “Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, dentro de los límites de la Constitución y la ley”, Lo que refuerza mucho el proceso de descentralización y toma de decisiones desconcentradas de un gobierno autónomo.

Lo anterior permitió que se estableciera la división actual por localidades siendo 20 las designadas, donde se creó en esta segmentación local la división de muchas funciones y responsabilidades por parte de las 20 localidades, las cuales se asumen con carácter de contar con un presupuesto autónomo para su ejecución en cuanto al gasto de inversión pública.

Con otro decreto generado casi en el mismo periodo que estableció la base sólida de la descentralización del distrito capital enmarcado en el Decreto 1421 de 1993, donde se establecieron lineamientos básicos en cuanto al funcionamiento y competencias del distrito capital teniendo en cuenta con este también poder establecer autoridades locales para cada alcaldía local en las 20 localidades designadas en el decreto y fijar también las juntas administradoras locales para el distrito en cada una de estas localidades.

En este contexto es indispensable tener presente que una de las localidades para ser tenidas en cuenta en la realización de esta investigación es la localidad de San Cristóbal ubicada en el sur oriente de la ciudad de Bogotá. Pues esta representa un margen de vulnerabilidad social, económico bastante alto por su ubicación territorial en la ciudad y su compleja accesibilidad territorial a la misma.

Ahora bien, la localidad de San Cristóbal se encuentra ubicada al sur oriente de la ciudad de Bogotá, es una de las 20 localidades que conforma la estructura geográfica del Distrito Capital. Esta localidad cuenta con una extensión de 4.910 hectáreas de superficie (1.648 en zona urbana y 3.262 en zona rural). Administrativamente, la localidad está dividida en cinco Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ)¹ y tiene un total de 211 barrios.

Las Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ)² que hacen parte de esta localidad son las siguientes: la UPZ San Blas con una extensión de 400 hectáreas; la UPZ La Gloria con una extensión de 385,9 hectáreas; la UPZ los Libertadores con

.

.

TIPO DE INVESTIGACIÓN:

Esta investigación responde a una investigación de carácter descriptiva pues tiene como punto de partida el análisis en la inversión de malla vial local, para la localidad de San Cristóbal y su aporte al desarrollo de la economía local, especialmente en la UPZ 20 de julio, donde se encuentra ubicado con gran afluencia el nivel comercial tanto formal como informal de la localidad de San Cristóbal.

Es así como se contempla la política pública de movilidad que viene implementándose en la ciudad de Bogotá, donde se propone la potencialización en la inversión de los recursos para la malla vial local, dentro de una alternativa fundamental hacia el fortalecimiento de estas economías locales tanto formales como informales para la localidad.

Tipo de Estudio

En el marco del presente trabajo investigativo, se ha optado por llevar a cabo un estudio de caso para examinar en profundidad la relación entre inversión pública en malla vial local y economía local. Este enfoque se selecciona con el objetivo de proporcionar una comprensión detallada y contextualizada del fenómeno en cuestión, dentro de un contexto específico y real.

1. Naturaleza del Estudio de Caso

El estudio de caso es una metodología cualitativa que se centra en el análisis exhaustivo de un caso particular, para entender los fenómenos complejos y multidimensionales que se manifiestan en situaciones reales. En esta investigación, el caso seleccionado es la relación de inversión pública en malla vial local y economía local en la UPZ 20 de Julio de la localidad de San Cristóbal, en la ciudad de Bogotá.

2. Objetivo del Estudio

El propósito principal del estudio de caso es explorar y comprender cómo la evolución de la inversión pública en malla vial local genera efectos en las condiciones de la economía local, puntualmente en la UPZ 20 de Julio de la localidad de San Cristóbal.

Desde este enfoque se pretende una inmersión profunda en el contexto del caso buscando la obtención de información detallada sobre los factores que influyen en el fenómeno investigado.

3. Contexto y Justificación

El estudio de caso se realiza en la UPZ 20 de Julio de la localidad de San Cristóbal en la ciudad de Bogotá, siendo esta UPZ muy relevante debido a la necesidad que tiene de contar con una infraestructura adecuada de vías a nivel local permitiendo así una óptima interacción entre los ciudadanos, la movilidad y su economía local con la búsqueda en el mejoramiento de sus condiciones de vida. Analizar este caso proporciona una oportunidad para identificar patrones, desafíos y oportunidades que podrían ser aplicables a contextos similares en algunas otras localidades de la ciudad de Bogotá.

4. Método de Recolección de Datos

Para garantizar una comprensión integral del caso, se emplearán múltiples técnicas de recolección de datos, incluyendo:

- Encuestas de percepción: Se realizarán encuestas con comerciantes locales formales e informales, así como con funcionarios de la administración local, con el fin de obtener perspectivas diversas y detalladas sobre el caso.

Revisión de Documentos: Se analizaron documentos relevantes, como informes institucionales, informes de gestión local e informes de ejecución de contratación local para obtener una visión más completa de las prácticas y resultados del caso.

5. Análisis de Datos

El análisis de datos se centró en la identificación de temas y patrones emergentes a través de:

- **Codificación Temática:** Se organizaron y clasificaron los datos recolectados en categorías temáticas, lo que permitió destacar los aspectos más significativos y recurrentes del caso.

- **Análisis Comparativo:** Se realizó un análisis comparativo dentro del caso para identificar similitudes y diferencias en las experiencias y percepciones de los diferentes actores locales involucrados en la gestión de la malla vial local y su relación con la economía local.

6. Aplicación de los Resultados

Los hallazgos del estudio de caso permitirán una comprensión profunda de la relación entre inversión pública en malla vial local y las condiciones de la economía local, y se espera que contribuyan a la cualificación de la toma de decisiones en cuanto a intervenciones gubernamentales en el ámbito local, especialmente referidas a infraestructura productiva que tenga efectos en las condiciones de desarrollo económico local.

METODOLOGÍA

En el presente trabajo investigativo, se emplea una metodología de estudio descriptivo con enfoque cualitativo – estudio de caso, con base en el análisis de datos para explorar y comprender de manera profunda los fenómenos y experiencias relacionadas con la relación entre inversión pública en malla vial local y economía local en la localidad de San Cristóbal. La elección de esta metodología responde a la necesidad de captar la riqueza y complejidad de las percepciones, actitudes y comportamientos de los participantes, así como de interpretar el contexto en el que se desarrollan.

La investigación se desarrolló a través de la aplicación de un cuestionario de encuesta semi estructurada con preguntas abiertas y cerradas a la población objeto de investigación buscando identificar las variables relevantes, así como las relaciones entre dichas variables, con el propósito de fundamentar una demostración rigurosa de la hipótesis de trabajo.

El tipo de muestreo es probabilístico pues se tiene presente de forma aleatoria a cada uno de los ciudadanos que tienen relación con la inversión local en malla vial y las condiciones de la economía local, quienes tuvieron la misma oportunidad de ser seleccionados para la aplicación de la encuesta.

Con respecto a la encuesta se busca, a través de una selección de muestra, entender y generalizar lo sucedido en el contexto de las dinámicas comportamentales respecto a una comunidad en especial en la búsqueda de responder a los objetivos específicos constituidos en esta investigación.

El instrumento fue aplicado por una sola ocasión, sin realizar seguimiento a los encuestados, siendo por tanto aplicaciones anónimas.

Se utilizó estadística descriptiva no paramétrica, con pruebas de frecuencias, medias, modas y medianas, no se puso en práctica ningún modelo probabilístico teórico. La información fue procesada en el paquete estadístico SPSS v. 27.0 para Windows.

1. Enfoque Metodológico

La investigación se enmarca en un enfoque cualitativo, que se centra en el análisis detallado y comprensivo de datos no numéricos, tales como entrevistas, encuestas, observaciones y documentos. Este enfoque permite una exploración profunda de las experiencias subjetivas y los significados que los individuos atribuyen a sus acciones y contextos.

2. Diseño de Investigación

El diseño de investigación es un estudio descriptivo con enfoque cualitativo – de tipo estudio de caso, y se selecciona debido a su capacidad para proporcionar una comprensión detallada de la relación entre inversión pública en malla vial local y economía local dentro de su contexto natural. La investigación busca captar la complejidad del fenómeno y desarrollar teorías o interpretaciones basadas en los datos recolectados.

3. Técnicas de Recolección de Datos

Para la recolección de datos se utilizaron las siguientes técnicas cualitativas:

Encuestas: Se llevaron a cabo 70 encuestas con participantes clave, seleccionados por su relevancia y experiencia en el marco de la relación entre inversión pública local y condiciones de la economía local. Las encuestas se guiaron por una serie de preguntas abiertas y cerradas que permitieron explorar en profundidad las perspectivas y experiencias de los participantes.

Análisis de Documentos: Se analizaron documentos relevantes, como

informes institucionales, registros de contratación e informes de gestión para contextualizar y complementar la información obtenida a través de las encuestas y las observaciones.

4. Elección de la Muestra

La muestra se seleccionó utilizando un muestreo intencional basado en criterios específicos relacionados con la inversión en malla vial y la economía local. Los participantes fueron elegidos en función de su conocimiento, disponibilidad y rol dentro de las estrategias de inversión y de economía local o papel buscando que proporcionen una visión rica y variada del fenómeno investigado en la localidad.

5. Análisis de Datos

Los datos fueron analizados utilizando técnicas de análisis cualitativo, tales como:

Codificación Temática: Se realizó una codificación temática para identificar patrones y temas recurrentes en las encuestas y observaciones. Esta técnica permitió organizar y clasificar los datos en categorías significativas.

Análisis de Contenido: Se llevó a cabo un análisis de contenido para examinar el contenido de los documentos y comparar los hallazgos con los datos obtenidos de las encuestas y observaciones.

Triangulación: Se utilizó la triangulación de datos, metodologías y fuentes para asegurar la validez y la confiabilidad de los resultados. La combinación de diferentes fuentes y métodos permitió una comprensión más robusta del fenómeno investigado.

6. Consideraciones Éticas

Se garantizó el cumplimiento de principios éticos en todas las etapas de la investigación. Se obtuvo el consentimiento informado de todos los participantes, se garantizó la confidencialidad de los datos y se tomó en cuenta el respeto por la dignidad y los derechos de los involucrados.

7. Resultados Esperados

Se espera que la investigación proporcione una comprensión profunda y matizada de la relación entre inversión pública en malla vial local y las condiciones de la economía local, revelando las complejidades y dinámicas subyacentes que no se capturan mediante enfoques cuantitativos.

DESCRIPCIÓN: CONSTRUCCIÓN MALLA VIAL - LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL

Teniendo en cuenta la difícil situación de movilidad por la que atraviesa actualmente la localidad de San Cristóbal, lo que hace necesaria la construcción de nuevas vías. Esta zona cuenta con una marcada dificultad en la accesibilidad y tránsito libre para poder llegar a algunos barrios ubicados en las partes más productivas de la localidad.

La ubicación de laderas urbanas y la falta de vías en estas zonas altamente montañosas de la localidad constituyen una problemática que viven a diario los habitantes de esta localidad.

Ahora, es importante destacar que la evolución de los sistemas de transporte determina las dinámicas de movilidad de la ciudadanía y tiene incidencia en el desarrollo urbano de la comunidad, tanto en lo económico como en lo social con base en lo dicho por (Carmen V. Velásquez M,2015).

Una de las alternativas de mejoramiento en este caso es la de poder contar con nuevas opciones de inversión en malla vial local, ya que las actuales condiciones en las que se encuentra la malla vial local en la localidad de San Cristóbal generan desigualdades, discriminación y pérdida del derecho en su parte económica, social y recreativa entre los habitantes de la localidad de San Cristóbal.

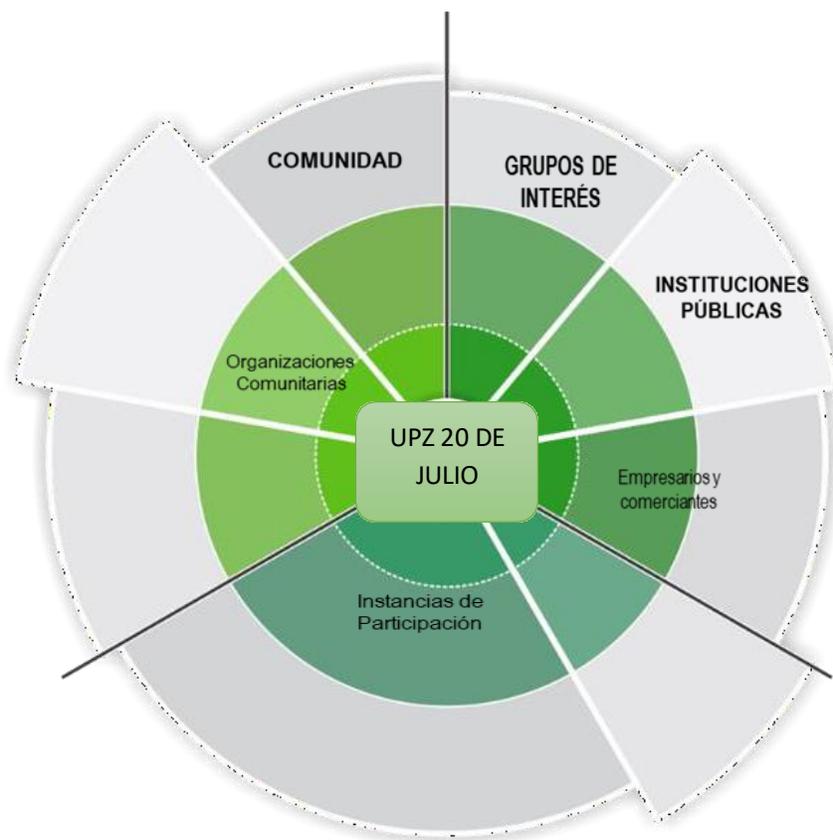
Esto se encuentra a la par de la evolución de las ciudades con el paso y

avances del tiempo, las cuales establecen que el progreso urbanístico debe contar con las garantías para instituir las capacidades y libertades que materialicen un desarrollo humano óptimo en el marco del derecho a la ciudad y el disfrute de esta puesto que la buena movilidad permite el disfrute de este derecho y uno de los puntos esenciales para una adecuada construcción de identidad ciudadana, determinada a partir de la vida de las personas, las cuales se dedican en su cotidianidad a buscar el mejoramiento de aspectos fundamentales a nivel económico, educativo, cultural y de salud en su territorio día a día.

MUESTRA:

Con el propósito de buscar una respuesta al objetivo de esta investigación se conformará una muestra de 70 personas, las cuales se encuentran ubicadas dentro de la zona de influencia afectada por los diferentes proyectos de inversión en la malla vial local, para la UPZ 20 de julio entre: (Comerciantes, organizaciones comunitarias, instancias de participación ciudadana y entidades distritales). Se utilizó, estadística descriptiva, no paramétrica, con pruebas de frecuencias, medias, modas y medianas, no se puso en práctica ningún modelo probabilístico teórico. La información fue procesada en el paquete estadístico SPSS v. 15 para Windows. La muestra es la siguiente:

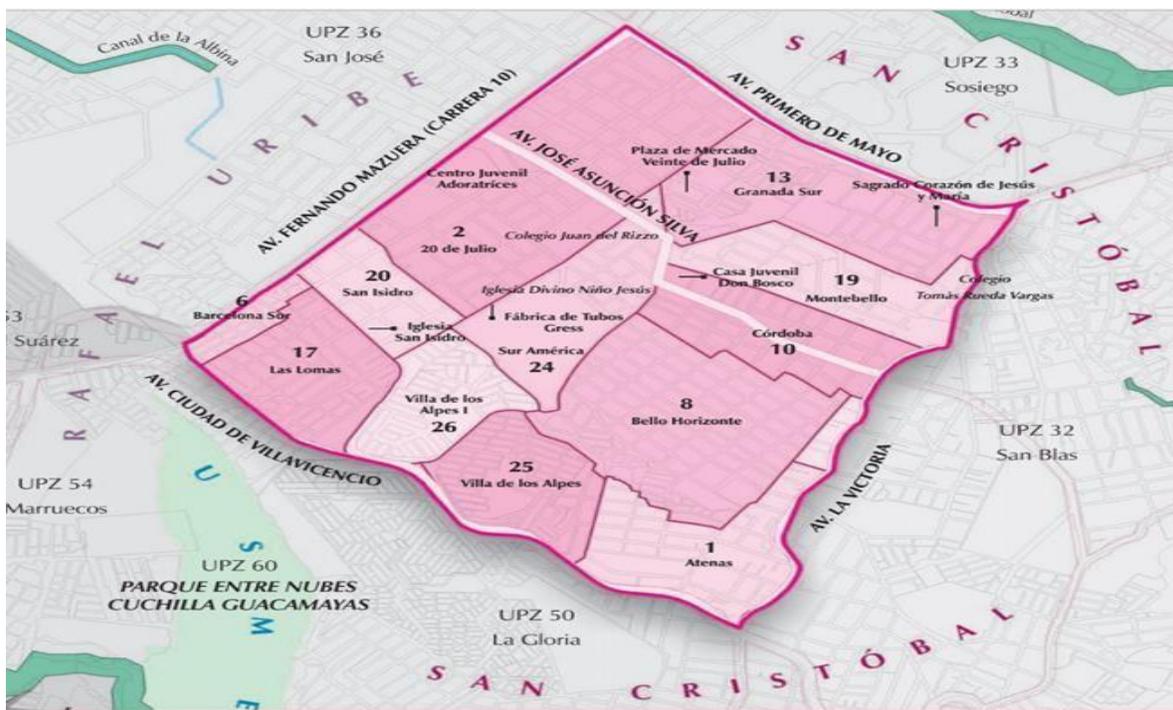
Gráfico N.º 2. Ubicación Muestra



Fuente: Creación Propia, 2025.

La ubicación geográfica para la aplicación del análisis de la investigación estará distribuida en la UPS del 20 julio, específicamente en las zonas de influencia en donde se realizaron los diferentes proyectos de inversión en malla vial local, ubicadas en esta Unidad de Planeación Zonal (UPZ) 20 de julio de la localidad de San Cristóbal, encontrándose conformada está en su totalidad por 6 Barrios. (Atenas, Bello Horizonte, suramericana, Villa de los Alpes, Villa de los Alpes II, 20 de Julio).

MAPA 3. UPZ 20 julio y barrios seleccionados para la muestra por donde se realizaron y se realizarán proyectos de inversión en malla vial.



Fuente: Oficina de Catastro Ciudad de Bogotá, 2023.

Tabla No 3: Unidades de Planeación Zonal (UPZ) 20 de julio.

UPZ	SECTOR CATASTRAL	
20 DE JULIO	ATENAS	1
	BELLO HORIZONTE	2
	SURAMÉRICA	3
	VILLA DE LOS ALPES	4
	VILLA DE LOS ALPES II	5
	VEINTE DE JULIO	6

Fuente: Realización Propia - 2024

UNIVERSO:

Lo habitantes que cuentan con negocios a nivel formal e informal mayores de 18 años ubicados dentro de la UPZ 20 de Julio o que laboran en la misma, pero viven en diferentes barrios de influencia dentro de la localidad de San Cristóbal.

METODOLOGÍA:

La metodología que se utilizará en esta investigación es una metodología mixta, la cual responde en la utilización de técnicas cuantitativas y cualitativas con un enfoque que responde a un nivel descriptivo. La metodología se encuentra establecida de la siguiente manera:

- 1) Análisis documental sobre los diferentes proyectos de inversión en malla vial. Línea Base de Información documental establecida (Ex-Antes), a partir de las inversiones de estos proyectos enfocados dentro del levantamiento de información en la UPZ de influencia 20 de julio.
- 2) Aplicación de encuesta para 70 personas en las diferentes zonas de influencia de los proyectos de inversión en malla vial local de la UPZ 20 de julio.

CONCEPTUALIZACIÓN Y OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES.

A continuación, tenemos en el siguiente esquema como punto de apoyo en la definición y conceptualización de la operacionalización respecto a las variables buscando contar con una relación entre los que se encuentra como variables y cómo estas misma se van a medir. El entendimiento respecto a esta investigación a realizar se centra en poder comprender el concepto teórico en cuanto a Economía local e Inversión en infraestructura y malla vial local.

Una vez entendido y comprendido estos conceptos los mismos permitirán establecer las diferentes variables que ayudarán en el proceso de su medición en el estudio a realizarse.

Variables:

*independiente: ECONOMIA LOCAL

*Dependiente: INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y MALLA VIAL LOCAL

Tabla No 4: Conceptualización y Operacionalización

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INTERROGANTES GUIA	REACTIVOS	No		
ECONOMIA LOCAL	Martinez, 2010 Define " el desarrollo local como una apuesta que encausa los recursos propios de una zona en aras de lograr mejores opciones de vida pretendiendo aprovechar las condiciones existentes y potenciar oportunidades a partir de los mismos actores sociales que interrelacionan en el medio, para que sean estos mismos quienes actúen en los diferentes ámbitos como el político, social, económico, cultural y ambiental".	Recursos Propios	¿ Qué nivel de ingresos tiene?	¿ Su nivel de ingresos económicos es bueno, regular o no cuenta con ellos?			
			¿ Cuenta con un empleo ?	¿ Su empleo le permite vivir bien?			
			¿ Cuenta con alternativas para poder formarse y emprender proyectos?	¿ Cuenta con capacitación en formulación de proyecto			
			¿ Ha contado con formación para la formalización de su negocio?	¿ Se ha capacitado para emprender ?			
		Opciones de Vida	¿ Comparte el suficiente tiempo con sus seres queridos?	¿ Comparte el suficiente tiempo con sus seres queridos?			
			¿ Labora en lo que le gusta ?	¿ Trabaja o elabora alternativas que le gustan?			
			¿ El nivel de ingresos familiares es el más adecuado?	¿ El nivel de ingresos familiares es el más adecuado?			
		Actores Sociales	¿ Es buena su interacción con los diferentes actores sociales en su territorio?	¿ Conoce los diferentes actores de su territorio con los que puede interactuar?			
			¿ Ha podido formular y presentar en comunidad proyectos con los diferentes actores para su territorio?	¿ Ha formulado proyectos para su territorio?			
		Condiciones existentes	¿ Cuenta usted con un entorno favorable en cuanto a economía personal ?	¿ Cuenta usted con un entorno favorable en cuanto a economía personal en su localidad?			
			¿ Aprovecha los equipamientos instalados por las instituciones de la administración pública en su territorio?	¿ Conoce los equipamientos territoriales a los que puede acceder cerca a su entorno laboral?			
			¿ Las vías de la localidad le brindan un buen desplazamiento dentro de la misma localidad?	¿ Las vías de la localidad le brindan un buen desplazamiento dentro de la misma localidad?			
			¿ Cuenta con el apoyo para la comercialización de productos en su entorno?	¿ Le es fácil comercializar sus productos en el territorio?			
		INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y MALLA VIAL LOCAL	Segun O'Sullivan, Arthur; Sheffrin, Steven M. (2003), el concepto se denomina infraestructura (etimología: infra =debajo) a aquella realización humana diseñada y dirigida por profesionales de Ingeniería, Urbanismo, etc., que sirven de soporte para el desarrollo de otras actividades y su funcionamiento, necesario en la organización estructural de las ciudades y empresas	Organización estructural de la ciudad	¿ Tiene conocimiento de cuántos recursos se invirtieron en la malla vial en su localidad?	¿ Conoce cuantos recursos se invierten en malla vial local?	
					¿ Que tanto se ha beneficiado de las obras en su localidad?	¿ Que tanto se ha beneficiado de las obras en cuanto a malla vial en su localidad?	
					¿ Cuenta con obras o estructuras cercanas generadas por la administración pública en su entorno?	¿ Tiene conocimiento de alguna proyecto de malla vial que se adelante cerca donde labora?	
Contratación	¿ Sabe si se esta cumpliendo con los plazos estipulados para la terminación de los diferentes proyectos en malla vial local ?			¿ Tiene conocimiento de los tiempos que deben durar los proyectos de malla vial local contratados en la localidad?			
	¿ Tiene conocimiento que proyectos de malla vial local son los contratados en su territorio?			¿ Tiene conocimiento que proyectos de malla vial local Estan contratados en su territorio?			
	¿ Sabe si las obras de malla vial local, cuentan con garantías suficientes para su ejecución en el territorio?			¿ La calidad de los proyectos de malla vial ejecutados en el territorio es buena mala o regular?			
Dotaciones o Servicios	¿ Cuenta con buenos servicios públicos dotados por la administración pública?			¿ Cuenta con la accesibilidad a los servicios públicos básicos?			
	¿ Cuenta en su entorno local con dotaciones de infraestructura que le ayuden en la movilidad diaria?			¿ Identifica problemáticas para la movilidad en su localidad?			
	¿ Cuenta con servicios para la comercialización local de sus productos?			¿ Cuenta con servicios locales para la comercialización local de sus productos?			

Fuente: Realización Propia – 2024.

CATEGORÍAS DE ANÁLISIS

De acuerdo con la literatura revisada, específicamente la consultada de los autores Alexis Guardia, (2010) y Francisco Alburquerque, (2017), respecto a lo que se ha reconocido en el transcurso de este documento de investigación, se pueden tener en cuenta dos categorías de análisis especialmente que examinan los criterios de evaluación en calidad de vida y de los cuales se puede justificar que son aquellas que manifiestan la creación de un desarrollo humano - local óptimo, pues impactan directamente en la construcción del mismo en su

interrelación cotidiana que ejercen entre sí, estos dos criterios responden a: 1. (uno) Economía local; y 2. (Dos) Infraestructura en malla vial local.

ANÁLISIS DOCUMENTAL (EX-ANTES):

Instrumento para aplicar: Ficha Revisión Documental

Esta ficha permitirá identificar y valorar las evidencias sobre los efectos de la construcción en infraestructura local de vías locales en la localidad de San Cristóbal, en particular condiciones del transporte, las diferentes condiciones de medios de transporte que utiliza la comunidad para moverse dentro de la localidad.

Este instrumento se aplicará en las zonas de influencia de los diferentes proyectos de malla vial local permitiendo identificar y valorar las evidencias sobre los efectos de la implementación en la infraestructura local de vías en la localidad, los intereses de la comunidad en la construcción de estos proyectos de vías locales y sus posibles beneficios obtenidos en cuanto a calidad de vida.

Los criterios para este factor son los siguientes:

- Análisis de procesos administrativos contractuales donde se evidencie la puesta en marcha de los proyectos de inversión en malla vial local para la localidad de San Cristóbal.
- Identificación y análisis de documentos en los procesos de contratación y presupuesto de los diferentes proyectos de inversión en malla vial local dentro de su implementación y puesta en funcionamiento en la localidad de San Cristóbal.

Encuesta:

Se realizará como instrumento de entrevista encuesta, que ayudará en la interiorización de los beneficios que ha obtenido la comunidad de la localidad de San Cristóbal con la construcción de los proyectos de inversión en vías locales para la localidad dentro del marco del sistema de movilidad local. (Anexo. 1)

Teniendo en cuenta que la encuesta permite para esta investigación contar con un instrumento de muestreo que permitirá contar con datos sobre una importante variedad de contenidos sociales territoriales que para esta investigación son muy relevantes en cuanto al desarrollo humano en la búsqueda de una precisión en la información.

INTERPRETACIÓN - RESULTADOS

Una vez aplicada la encuesta a los diferentes comerciantes o trabajadores informales en la UPZ 20 julio, los resultados obtenidos son los siguientes:

DATOS DE IDENTIFICACIÓN.

Tabla No 5: Validación Muestra

MUESTRA UPZ 20 DE JULIO	Año 2023	
Total, Poblacional localidad de San Cristóbal	410.092	Habitantes
Total, Poblacional UPZ 20 de Julio	92.353	Habitantes
Nivel de confianza (%)	90%	Habitantes
Margen de error (%)	10%	Habitantes
TAMAÑO DE LA MUESTRA	70	ENCUESTAS

Fuente: Calculo base Excel realización propia 2024.

Esta muestra responde a una muestra estadísticamente significativa de los comerciantes formales e informales que se ubican en la UPZ 20 de julio.

Tabla No 6: Sexo

Estadísticos		
Sexo:		
No	Válido	70
	Perdidos	0

Sexo:			
	Válido		
	Femenino	Masculino	Total
Frecuencia	37	33	70
Porcentaje	52.9	47.1	100.0
Porcentaje válido	52.9	47.1	100.0
Porcentaje acumulado	52.9	100.0	

Se puede observar que la mayoría de los encuestados fueron Mujeres teniendo como resultado un 52.9 % de participación de mujeres respecto a un 47.1% de hombres.

Tabla No 7: Estadística Descriptiva Edad

Estadísticos		
Edad:		
N	Válido	70
	Perdidos	0
Media	42.07	

Mediana	42.00	
Moda	38	
Mínimo	18	
Máximo	64	
Estadísticos		
Edad:		
N	Válido	70
	Perdidos	0

Edad:					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	18	1	1.4	1.4	1.4
	20	1	1.4	1.4	2.9
	23	1	1.4	1.4	4.3
	24	1	1.4	1.4	5.7
	25	1	1.4	1.4	7.1
	27	1	1.4	1.4	8.6
	30	5	7.1	7.1	15.7
	32	1	1.4	1.4	17.1
	33	1	1.4	1.4	18.6
	34	1	1.4	1.4	20.0
	37	3	4.3	4.3	24.3
	38	7	10.0	10.0	34.3
	39	2	2.9	2.9	37.1
	40	5	7.1	7.1	44.3
	41	2	2.9	2.9	47.1
	42	5	7.1	7.1	54.3
	43	2	2.9	2.9	57.1
	44	2	2.9	2.9	60.0
	45	3	4.3	4.3	64.3
	46	3	4.3	4.3	68.6
	47	1	1.4	1.4	70.0
	48	3	4.3	4.3	74.3
	49	1	1.4	1.4	75.7
	50	6	8.6	8.6	84.3
	52	1	1.4	1.4	85.7
	53	1	1.4	1.4	87.1
	55	1	1.4	1.4	88.6
56	4	5.7	5.7	94.3	
58	1	1.4	1.4	95.7	
59	1	1.4	1.4	97.1	
60	1	1.4	1.4	98.6	
64	1	1.4	1.4	100.0	
	Total	70	100.0	100.0	

La Edad media promedio de los entrevistados oscila entre los 38 y 42 años, siendo esta una edad promedio para la mayoría de los habitantes de la upa 20 de julio.

Tabla No 8: Actividad realizada:

Oficio que desempeña en la localidad:					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Comerciante	60	85.7	85.7	85.7
	Contratista	2	2.9	2.9	88.6
	Empleada	2	2.9	2.9	91.4
	Independiente	3	4.3	4.3	95.7
	Ventas ambulantes	3	4.3	4.3	100.0
	Total	70	100.0	100.0	

Gráfico No 3. Oficios que desempeña



Fuente: caracterización Actividades SPSS.

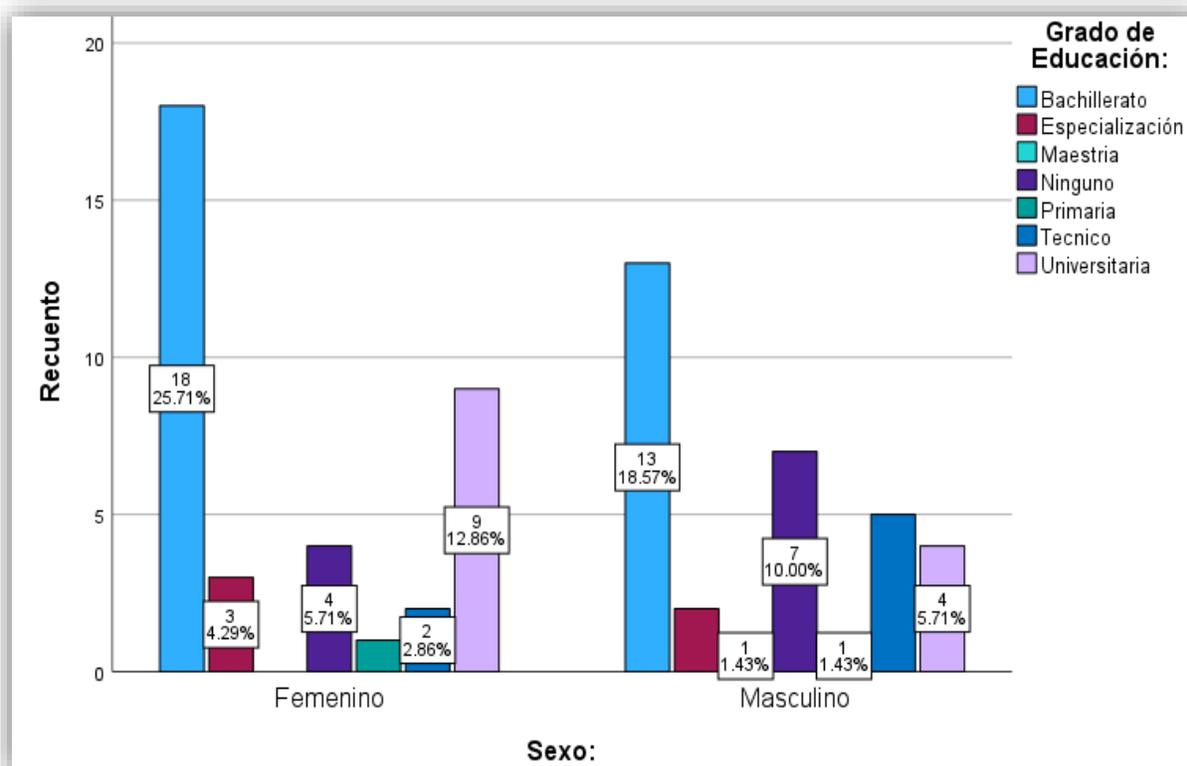
Se puede resaltar que del 100% de los habitantes encuestados en la UPZ 20 de julio, el 85.7% son comerciantes de este sector y tan solo un 4.3% son vendedores ambulantes e independientes tan solo un 2.9% son empelados a nivel empresarial.

Tabla No 9: Educación.

Grado de Educación:					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bachillerato	31	44.3	44.3	44.3
	Especialización	5	7.1	7.1	51.4
	Maestría	1	1.4	1.4	52.9
	Ninguno	11	15.7	15.7	68.6
	Primaria	2	2.9	2.9	71.4
	Técnico	7	10.0	10.0	81.4
	Universitaria	13	18.6	18.6	100.0
	Total	70	100.0	100.0	

Tabla cruzada Sexo: *Grado de Educación:								
Recuento	Grado de Educación:							Total
	Bachillerato	Especialización	Maestría	Ninguno	Primaria	Técnico	Universitaria	
Sexo: Femenino	18	3	0	4	1	2	9	37
Masculino	13	2	1	7	1	5	4	33
Total	31	5	1	11	2	7	13	70

Gráfico No 4. Grado de Educación



Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Es de establecer que el 15.7 % del 100 % de los encuestados, no cuentan con ningún tipo de formación académica y que la gran mayoría terminó su estudio académico de bachillerato siendo equivalente a un 44.3% de los encuestados.

De las 70 personas encuestadas el 52.85% son mujeres quienes representan una total de 37 mujeres que cuentan con algún grado de educación.

Mientras que un 47.15% de los encuestados son hombres quienes representa un total de 33 hombres con algún grado de educación

Tabla No 10: Enfermedad o Discapacidad

Cuenta con alguna enfermedad o discapacidad actual:					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	No	67	95.7	95.7	95.7
	Si	3	4.3	4.3	100.0
	Total	70	100.0	100.0	

Del 100 % de los encuestados, el 95.7% que equivale a 67 personas no cuenta con enfermedades o discapacidad alguna tan solo un 4.3 % equivalente a 3 personas si tiene alguna enfermedad o discapacidad presente.

Tabla No 11: Con quien Vive

Con quién vive:					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Familia	57	81.4	81.4	81.4
	Pareja	5	7.1	7.1	88.6
	Solo	8	11.4	11.4	100.0
	Total	70	100.0	100.0	

Del 100 % de los encuestados, el 81.4 % que equivale a 57 personas bien en familia tan solo un 7.1 % equivalente a 5 personas viven en pareja y por último podemos observar que el 11.4 % viven Solos.

Tabla No 12: Sector donde Vive

		Sector donde vive:			
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	20 de julio	15	21.4	21.4	21.4
	Atenas	3	4.3	4.3	25.7
	Bello Horizonte	1	1.4	1.4	27.1
	Guacamayas	5	7.1	7.1	34.3
	La Victoria	9	12.9	12.9	47.1
	Moralba	1	1.4	1.4	48.6
	San Cristóbal	3	4.3	4.3	52.9
	Serafina	11	15.7	15.7	68.6
	Sosiego	3	4.3	4.3	72.9
	Suramericana	3	4.3	4.3	77.1
	Villa de los Alpes	10	14.3	14.3	91.4
	Villa de los Alpes II	6	8.6	8.6	100.0
	Total	70	100.0	100.0	

El sector con más relevancia en cuanto a la aplicación y respuesta por parte de los entrevistados es el barrio del 20 de julio contando con un porcentaje del 21.4 % equivalente a 15 personas entrevistadas.

Tabla No 13: Sabe usted cuántos recursos se invirtieron en la actualización de la malla vial local:

Tabla cruzada Sexo:1. Sabe usted cuántos recursos se invirtieron en la actualización de la malla vial local:					
			1.Sabe usted cuántos recursos se invirtieron en la actualización de la malla vial local:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	35	2	37
		% dentro de Sexo:	94.6%	5.4%	100.0%
	Masculino	Recuento	29	4	33
		% dentro de Sexo:	87.9%	12.1%	100.0%
Total		Recuento	64	6	70
		% dentro de Sexo:	91.4%	8.6%	100.0%

1.Sabe usted cuantos recursos se invirtieron en la actualización de la malla vial local:			
	Válido		
	No	Si	Total
Frecuencia	64	6	70
Porcentaje	91.4	8.6	100.0
Porcentaje válido	91.4	8.6	100.0
Porcentaje acumulado	91.4	100.0	

Gráfico No 5. Sabe usted cuantos recursos se invirtieron en la actualización de la malla vial local



Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

El 91.4% de los habitantes tanto mujeres como hombres de la localidad de San Cristóbal, No cuenta con conocimiento sobre cuantos recurso se invirtieron en la actualización de la malla vial local

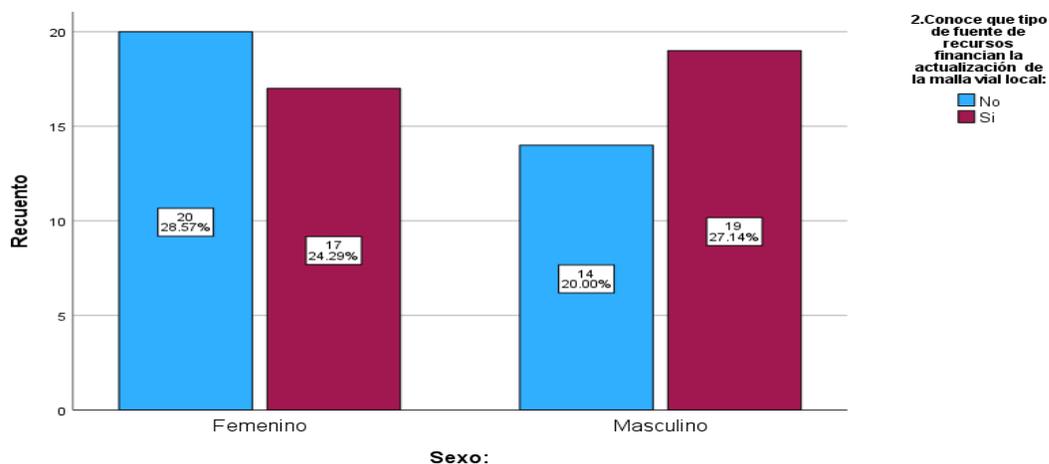
Teniendo en cuenta que respecto a las mujeres el 94.6% que equivalen a 35 mujeres que conocen de los recursos invertidos en la actualización de malla vial local, mientras el 5.4% equivalente a 2 mujeres desconoce de los recursos invertidos en la actualización de malla vial,

Tabla No 14: Conoce qué tipo de fuente de recursos financian la actualización de la malla vial local:

2. Conoce que tipo de fuente de recursos financian la actualización de la malla vial local:			
	Válido		
	No	Si	Total
Frecuencia	34	36	70
Porcentaje	48.6	51.4	100.0
Porcentaje válido	48.6	51.4	100.0
Porcentaje acumulado	48.6	100.0	

Tabla cruzada Sexo: *2. Conoce que tipo de fuente de recursos financian la actualización de la malla vial local:					
		2. Conoce que tipo de fuente de recursos financian la actualización de la malla vial local:			Total
		No	Si		
Sexo:	Femenino	Recuento	20	17	37
		% dentro de Sexo:	54.1%	45.9%	100.0%
	Masculino	Recuento	14	19	33
		% dentro de Sexo:	42.4%	57.6%	100.0%
Total		Recuento	34	36	70
		% dentro de Sexo:	48.6%	51.4%	100.0%

Gráfico No 6. Conoce que tipo de fuente financian la actualización en malla vial local.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados el 51.4% considera que si conoce que tipo de fuente de recursos financian la actualización de la malla vial local.

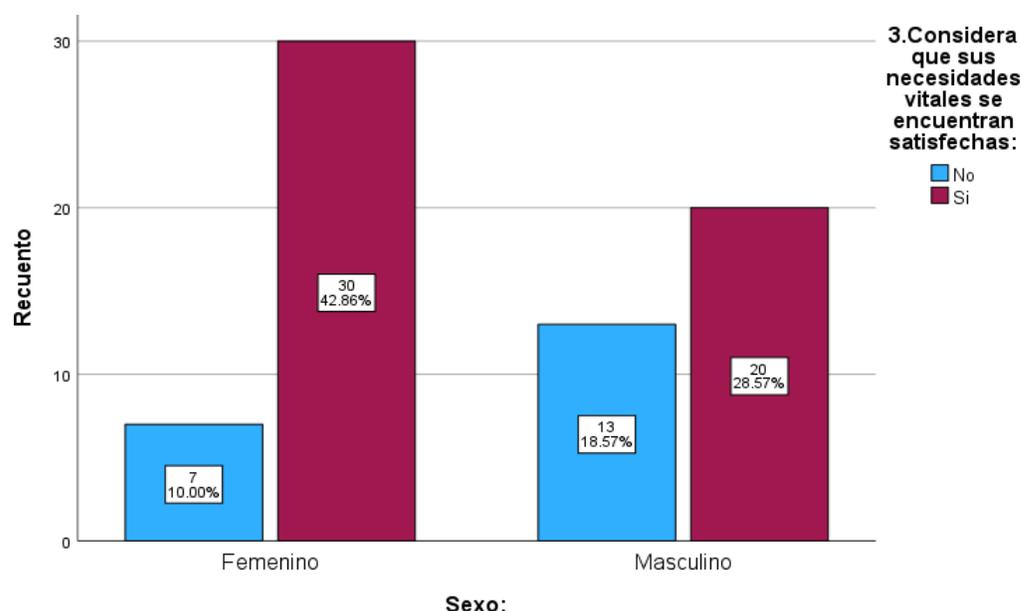
Siendo un 54.1 % de las mujeres que no conocen que tipo de fuente de recursos financian la actualización de la malla vial local, frente a un 45.9 % que si conocen que tipo de fuente de recursos financian la actualización de la malla vial local.

Tabla No 15: Considera que sus necesidades vitales se encuentran satisfechas

3.Considera que sus necesidades vitales se encuentran satisfechas:			
	Válido		
	No	Si	Total
Frecuencia	20	50	70
Porcentaje	28.6	71.4	100.0
Porcentaje válido	28.6	71.4	100.0
Porcentaje acumulado	28.6	100.0	

Tabla cruzada Sexo: *3. Considera que sus necesidades vitales se encuentran satisfechas:

			3.Considera que sus necesidades vitales se encuentran satisfechas:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	7	30	37
		% dentro de Sexo:	18.9%	81.1%	100.0%
	Masculino	Recuento	13	20	33
		% dentro de Sexo:	39.4%	60.6%	100.0%
Total		Recuento	20	50	70
		% dentro de Sexo:	28.6%	71.4%	100.0%

Gráfico No 7: Considera que sus necesidades vitales se encuentran satisfechas

Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

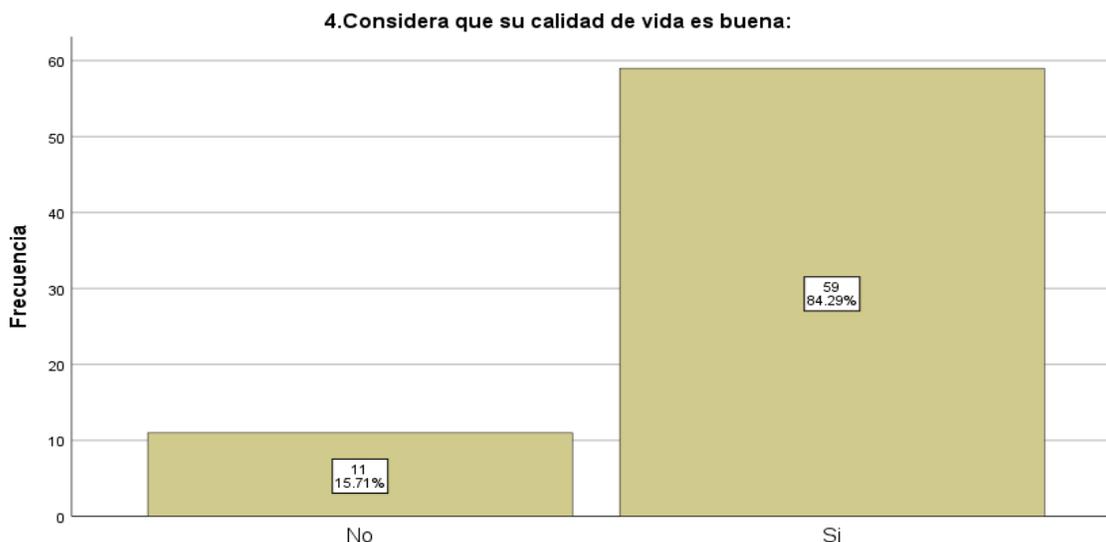
Del 100% de los encuestados 71.4% considera que si sus necesidades vitales se encuentran satisfechas. Teniendo en cuenta 10% de las mujeres encuestadas manifiestan que, si sus necesidades vitales no se encuentran satisfechas, respecto a un 42.86% que dicen que si se encuentran satisfechas sus necesidades vitales

Respecto a los hombres un 18.57% manifiesta que no se encuentran satisfechas sus necesidades vitales, respecto a un 28.57% de los hombres que dicen se encuentran satisfechas sus necesidades vitales.

Tabla No 15: Considera que su Calidad de Vida es buena.

Tabla cruzada Sexo: *4. Considera que su calidad de vida es buena:					
			4. Considera que su calidad de vida		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	6	31	37
		% dentro de Sexo:	16.2%	83.8%	100.0%
	Masculino	Recuento	5	28	33
		% dentro de Sexo:	15.2%	84.8%	100.0%
Total		Recuento	11	59	70
		% dentro de Sexo:	15.7%	84.3%	100.0%

Gráfico No 7: Considera que su Calidad de Vida es buena.

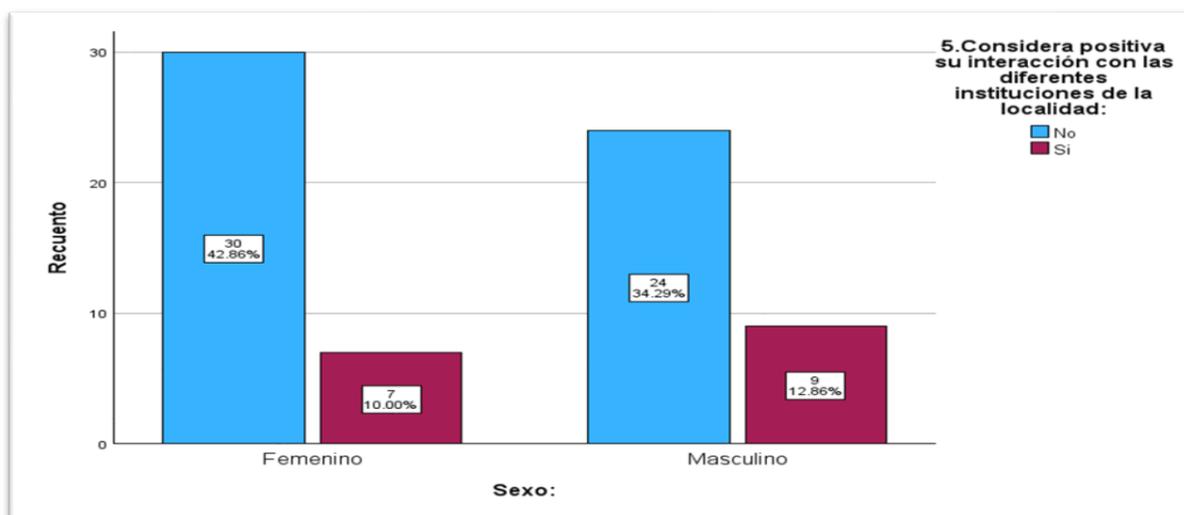


Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100 % de los encuestados el 84.3% considera que su calidad de vida es buena observando que el 83.8% de las mujeres encuestadas se encuentran identificadas con una buena calidad de vida mientras un 15.2% de los hombres manifiestan que no se encuentran identificadas con una buena calidad de vida.

Tabla No 16: Considera positiva su interacción con las diferentes instituciones de la localidad.

Tabla cruzada Sexo: *5. Considera positiva su interacción con las diferentes instituciones de la localidad:					
		5.Considera positiva su interacción con las diferentes instituciones de la localidad:			Total
		No	Si		
Sexo:	Femenino	Recuento	30	7	37
		% dentro de Sexo:	81.1%	18.9%	100.0%
	Masculino	Recuento	24	9	33
		% dentro de Sexo:	72.7%	27.3%	100.0%
Total	Recuento	54	16	70	
	% dentro de Sexo:	77.1%	22.9%	100.0%	



Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

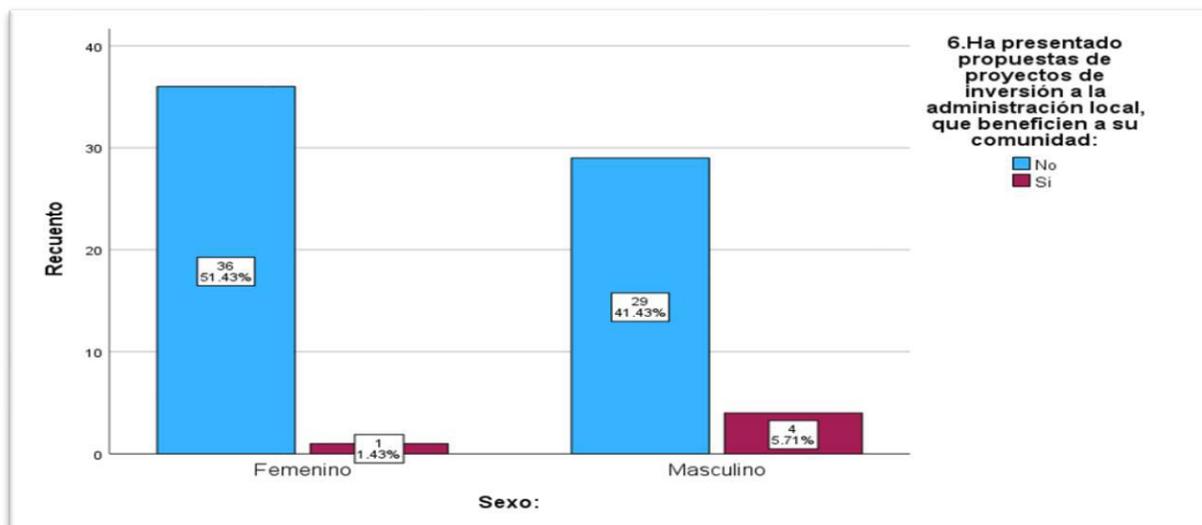
Del 100 % de los encuestados el 77.1% considera no muy positiva la interacción con las diferentes instituciones locales. mientras el 22.9% si considera que es buena la interacción con las diferentes instituciones locales

Tabla No 17: Ha presentado propuestas de proyectos de inversión a la administración local, que beneficien a su comunidad

Tabla cruzada Sexo: * 6. Ha presentado propuestas de proyectos de inversión a la administración local, que beneficien a su comunidad:

		6. Ha presentado propuestas de proyectos de inversión a la administración local, que beneficien a su comunidad:		Total	
		No	Si		
Sexo:	Femenino	Recuento	36	1	37
		% dentro de Sexo:	97.3%	2.7%	100.0%
	Masculino	Recuento	29	4	33
		% dentro de Sexo:	87.9%	12.1%	100.0%
Total		Recuento	65	5	70
		% dentro de Sexo:	92.9%	7.1%	100.0%

Gráfico No 8: Ha presentado propuestas de proyectos de inversión a la administración local, que beneficien a su comunidad

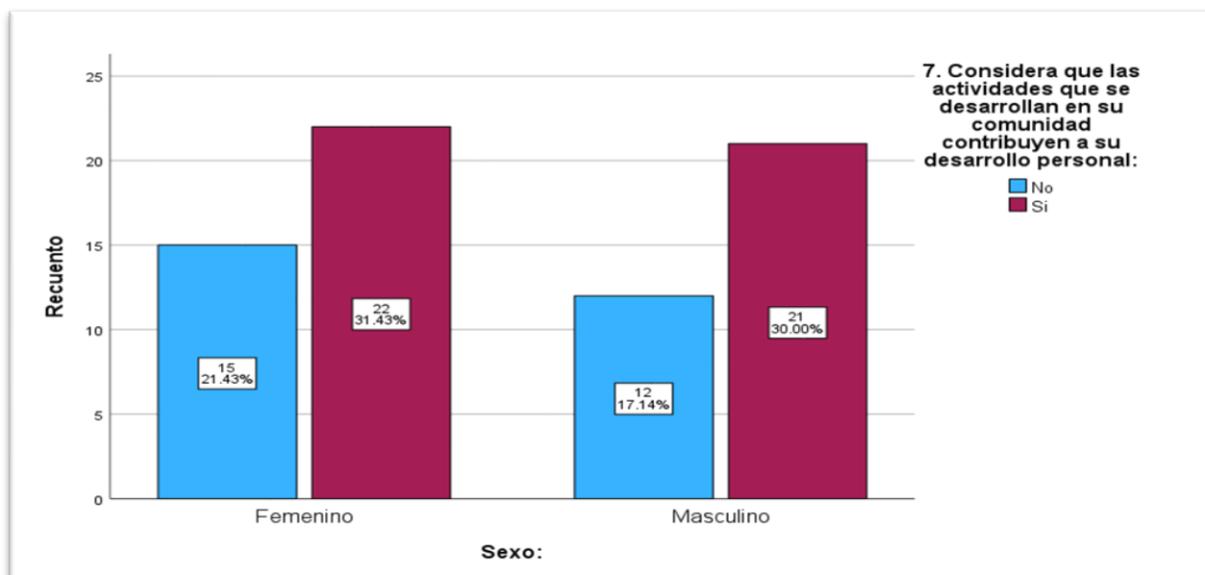


Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados el 92.9, no ha presentado propuestas de proyectos de inversión a la administración local en búsqueda del beneficio de la comunidad en la localidad de San Cristóbal.

Tabla No 18: Consideración de actividades desarrolladas en su comunidad.

Tabla cruzada Sexo: *7. Considera que las actividades que se desarrollan en su comunidad contribuyen a su desarrollo personal:					
		7. Considera que las actividades que se desarrollan en su comunidad contribuyen a su desarrollo personal:		Total	
		No	Si		
Sexo:	Femenino	Recuento	15	22	37
		% dentro de Sexo:	40.5%	59.5%	100.0%
	Masculino	Recuento	12	21	33
		% dentro de Sexo:	36.4%	63.6%	100.0%
Total	Recuento	27	43	70	
	% dentro de Sexo:	38.6%	61.4%	100.0%	

Gráfico No 8: Consideración de actividades desarrolladas en su comunidad.

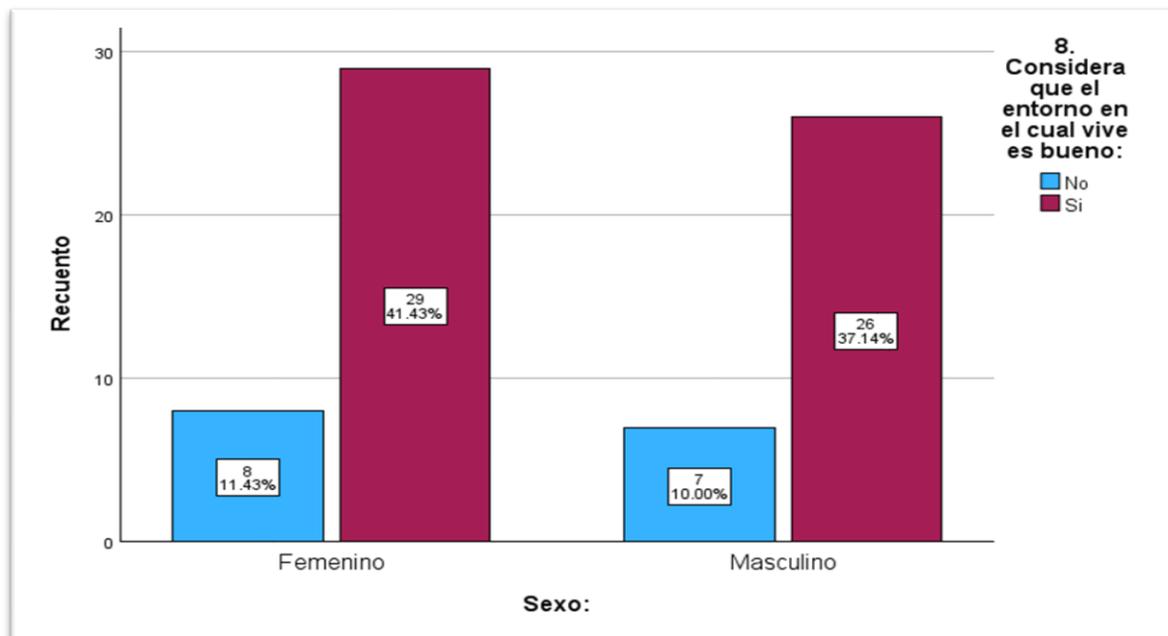
Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados un 61.4% considera que si se desarrollan actividades que le contribuyen a su desarrollo personal en la localidad de San Cristóbal. Teniendo en cuenta que el 52.86 % dicen que no se desarrollan actividades que le contribuyen a su desarrollo personal en la localidad de San Cristóbal mientras que un 47.14 % de los hombres dice que si se han desarrollan actividades que le contribuyen a su desarrollo personal en la localidad de San Cristóbal.

Tabla No 19: Consideración entorno en el cual vive.

Tabla cruzada Sexo: *8. Considera que el entorno en el cual vive es bueno:			8. Considera que el entorno en el cual vive es bueno:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	8	29	37
		% dentro de Sexo:	21.6%	78.4%	100.0%
	Masculino	Recuento	7	26	33
		% dentro de Sexo:	21.2%	78.8%	100.0%
Total		Recuento	15	55	70
		% dentro de Sexo:	21.4%	78.6%	100.0%

Del 100% de los encuestados un 21.4% considera que no cuenta con un buen entorno donde vive, pero el 78.6% si está de acuerdo que vive en un entorno bueno de vida.

Gráfico No 9: Consideración entorno en el cual vive.

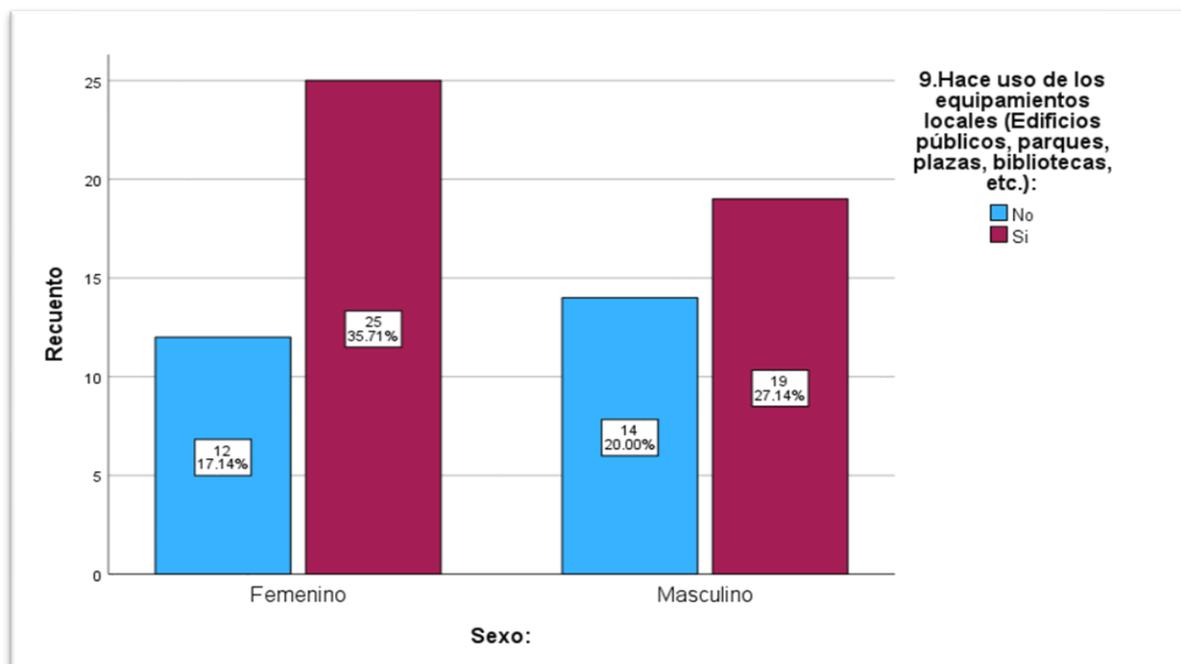
Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

En cuanto a las mujeres un 41.43% manifiesta que si cuentan con un entorno bueno en el cual vive respecto a 11.43% de las mujeres que manifiestan que no cuentan con un entorno adecuado donde viven. Respecto a los hombres un 37.14% manifiesta que si vive en un entorno bueno mientras que un 10% de los encuestados dicen no contar con un buen entorno donde vive.

Tabla No 20: Uso de los Equipamientos locales

Tabla cruzada Sexo: *9. Hace uso de los equipamientos locales (Edificios públicos, parques, plazas, bibliotecas, etc.):					
			9.Hace uso de los equipamientos locales (Edificios públicos, parques, plazas, bibliotecas, etc.):		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	12	25	37
		% dentro de Sexo:	32.4%	67.6%	100.0%
	Masculino	Recuento	14	19	33
		% dentro de Sexo:	42.4%	57.6%	100.0%
Total		Recuento	26	44	70
		% dentro de Sexo:	37.1%	62.9%	100.0%

Gráfico No 10: Uso de los Equipamientos locales

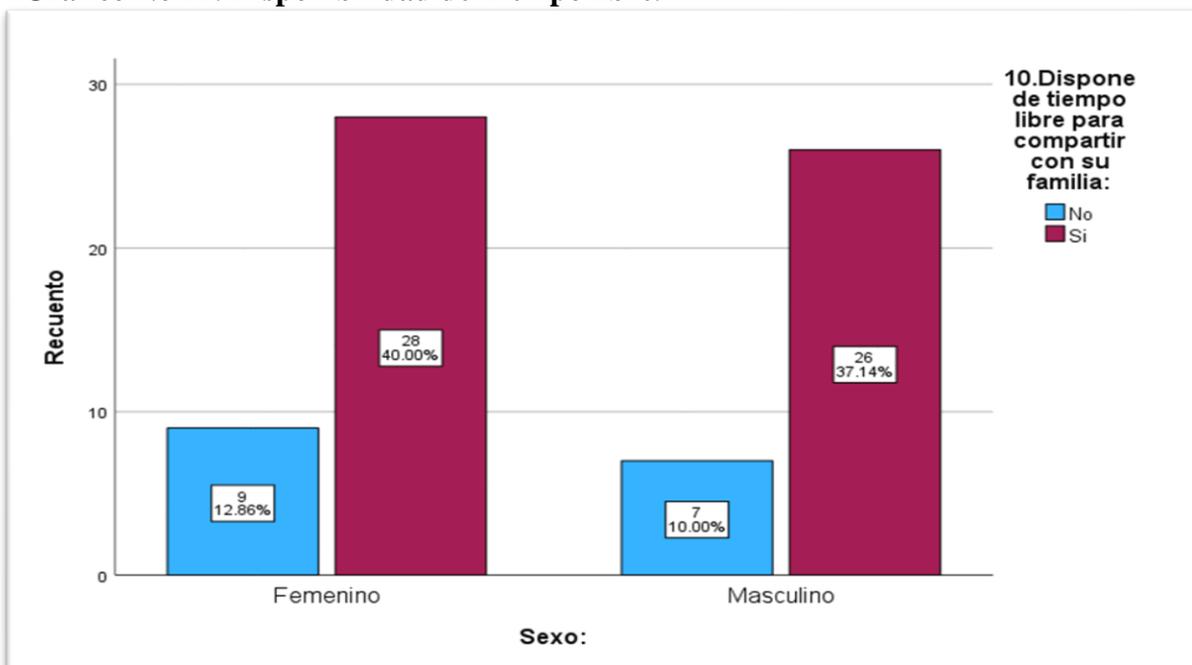


Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de las personas encuestadas, el 62.9% manifiesta que si hace uso de los diferentes equipamientos locales (Edificios públicos, parques, plazas, bibliotecas, etc.). Teniendo en cuenta que de los encuestados el 37.1% manifiesta que realiza uso de los equipamientos locales en la localidad de San Cristóbal.

Tabla No 21: Uso de los Equipamientos locales

Tabla cruzada Sexo: *10. Dispone de tiempo libre para compartir con su familia:					
			10. Dispone de tiempo libre para compartir con su familia:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	9	28	37
		% dentro de Sexo:	24.3%	75.7%	100.0%
	Masculino	Recuento	7	26	33
		% dentro de Sexo:	21.2%	78.8%	100.0%
Total		Recuento	16	54	70
		% dentro de Sexo:	22.9%	77.1%	100.0%

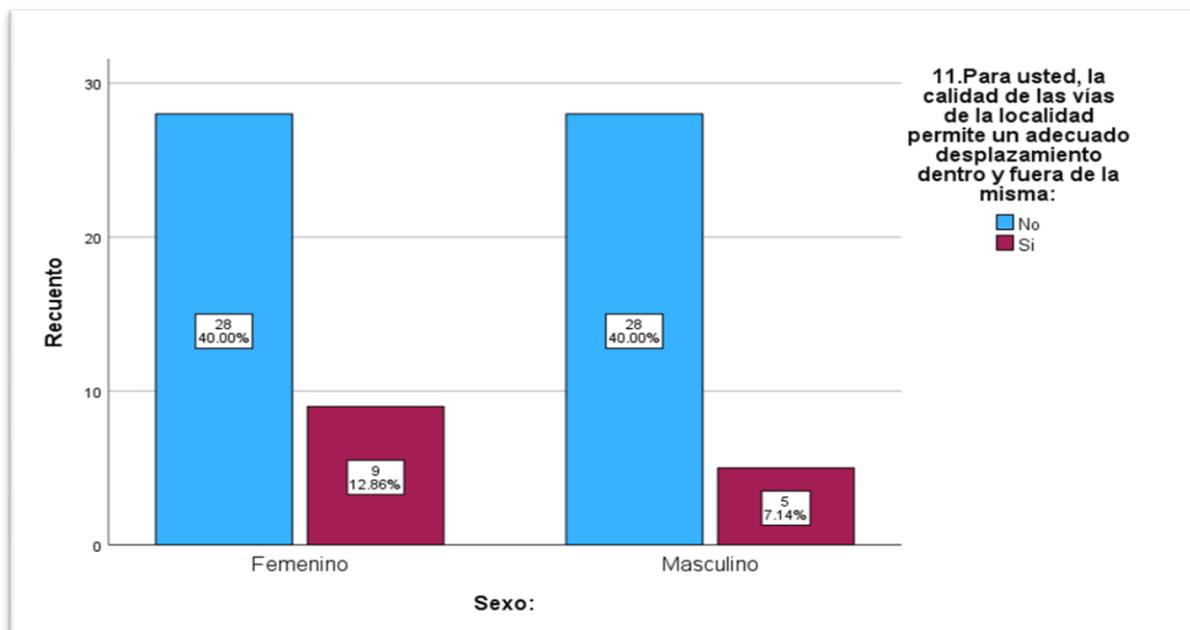
Gráfico No 11: Disponibilidad de Tiempo libre.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados un 77.1% dispone del tiempo libre para compartir con su familia, mientras un 22, 9% manifiesta que no cuenta con tiempo disponible para compartir con su familia.

Tabla No 22: Calidad de Vías.

Tabla cruzada Sexo: *11. Para usted, la calidad de las vías de la localidad permite un adecuado desplazamiento dentro y fuera de la misma:					
			11. Para usted, la calidad de las vías de la localidad permite un adecuado desplazamiento dentro y fuera de la misma:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	28	9	37
		% dentro de Sexo:	75.7%	24.3%	100.0%
	Masculino	Recuento	28	5	33
		% dentro de Sexo:	84.8%	15.2%	100.0%
Total		Recuento	56	14	70
		% dentro de Sexo:	80.0%	20.0%	100.0%

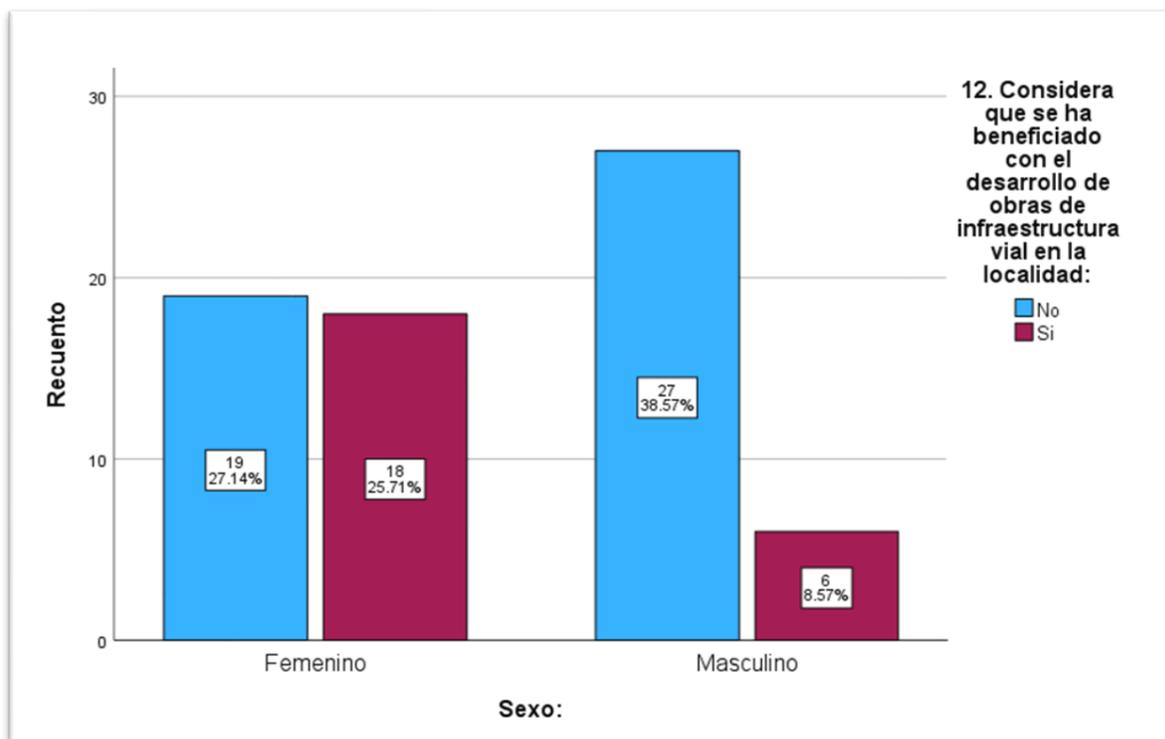
Gráfico No 12: Calidad de la Vías.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados el 80% consideran que la calidad de las vías en la localidad no permite un buen desplazamiento dentro y fuera de la misma localidad de San Cristóbal. Mientras que un 20.0% si considera que las vías en la localidad permiten un buen desplazamiento.

Tabla No 23: Beneficio Obras de Infraestructura.

Tabla cruzada Sexo: *12. Considera que se ha beneficiado con el desarrollo de obras de infraestructura vial en la localidad:					
		12. Considera que se ha beneficiado con el desarrollo de obras de infraestructura vial en la localidad:		Total	
		No	Si		
Sexo:	Femenino	Recuento	19	18	37
		% dentro de Sexo:	51.4%	48.6%	100.0%
Sexo:	Masculino	Recuento	27	6	33
		% dentro de Sexo:	81.8%	18.2%	100.0%
Total		Recuento	46	24	70
		% dentro de Sexo:	65.7%	34.3%	100.0%

Gráfico No 13: Beneficio Obras de Infraestructura.

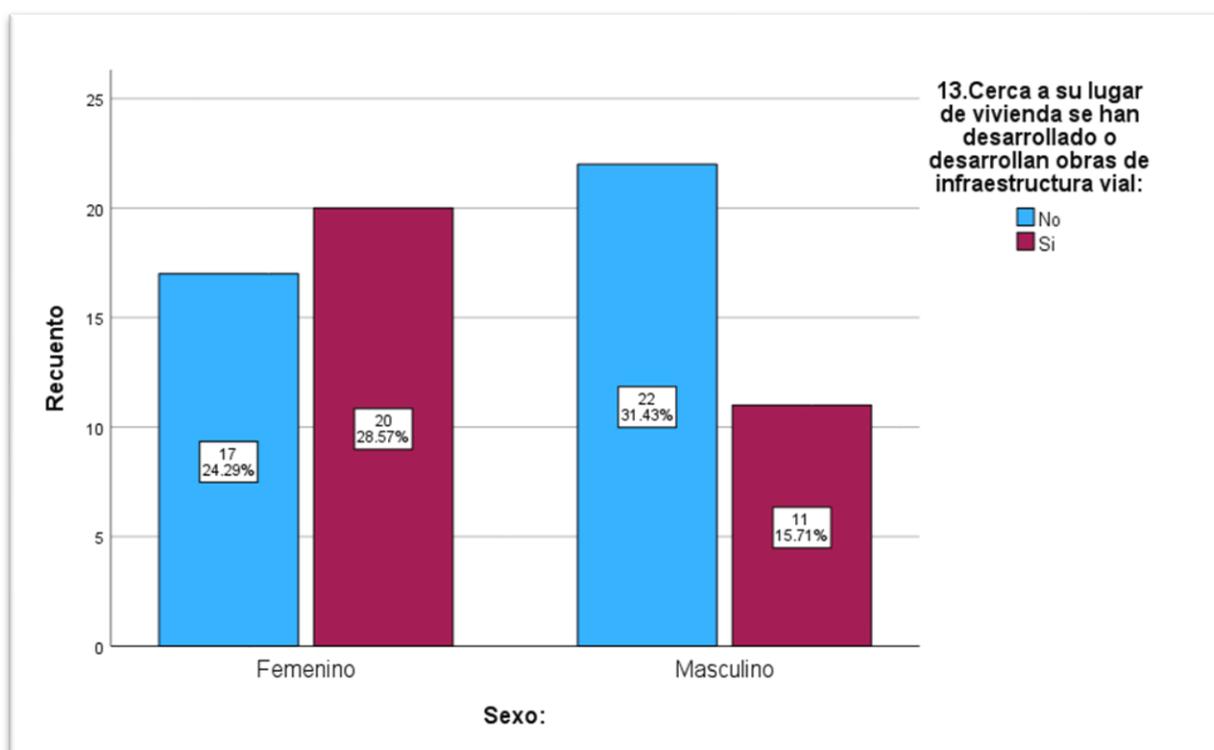
Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados se establece que el 65% de los mismos consideran que se han beneficiado con el desarrollo de las obras de infraestructura vial en la localidad. Mientras un 34.3% manifiesta no contar con algún beneficio por el desarrollo de obras en la localidad.

Tabla No 24: Desarrollo de Obras de Infraestructura.

Tabla cruzada Sexo: *13. Cerca a su lugar de vivienda se han desarrollado o desarrollan obras de infraestructura vial:					
			13.Cerca a su lugar de vivienda se han desarrollado o desarrollan obras de infraestructura vial:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	17	20	37
		% dentro de Sexo:	45.9%	54.1%	100.0%
	Masculino	Recuento	22	11	33
		% dentro de Sexo:	66.7%	33.3%	100.0%
Total		Recuento	39	31	70
		% dentro de Sexo:	55.7%	44.3%	100.0%

Gráfico No 14: Desarrollo Obras de Infraestructura.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

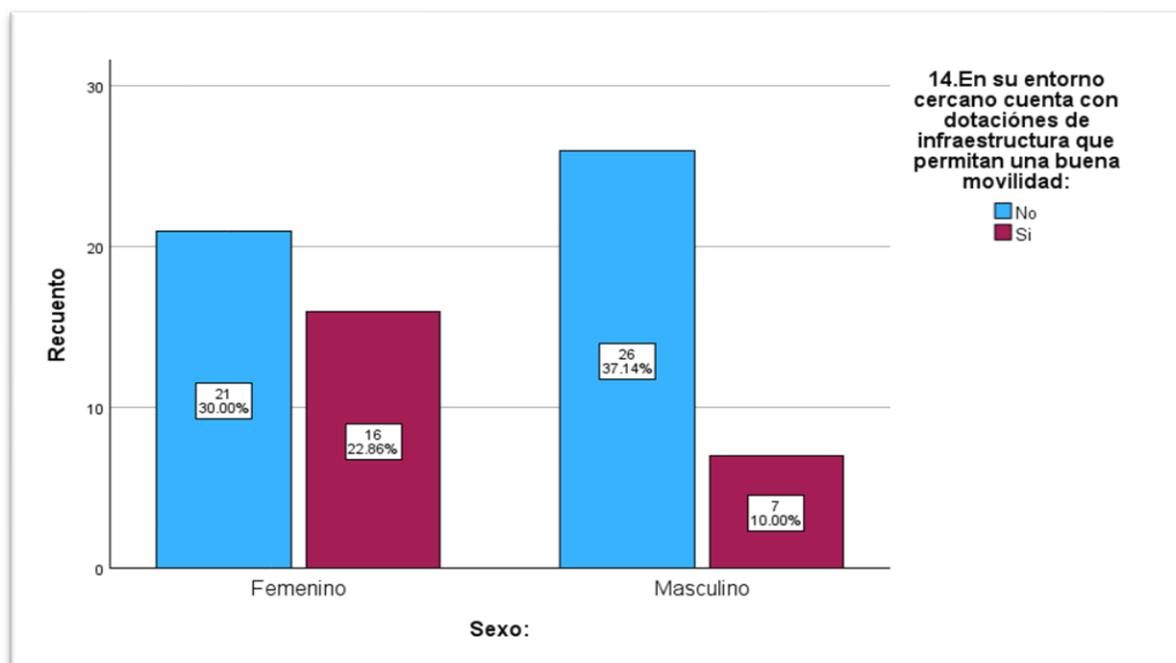
Del 100% de los encuestados el 55.7% manifiesta que no se han desarrollado o desarrollan obras de infraestructura vial frente a un 44.3 % quienes manifiestan que si se han desarrollado obras de infraestructura vial muy cerca donde vive. Teniendo en cuenta que un 24.29 % por ciento de las mujeres consideran que no se han desarrollado obras de infraestructura respecto a un 28.57 de las mujeres que si consideran que se han realizado obras de infraestructura

Con respecto a los hombres un 31.47% por ciento considera que no se han realizado obras de infraestructura vial en la localidad de San Cristóbal frente a un 15.71% que si considera que se han realizado este tipo de obras de infraestructura vial.

Tabla No 25: Dotaciones de Infraestructura.

Tabla cruzada Sexo: *14. En su entorno cercano cuenta con dotaciones de infraestructura que permitan una buena movilidad:					
			14.En su entorno cercano cuenta con dotaciones de infraestructura que permitan una buena movilidad:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	21	16	37
		% dentro de Sexo:	56.8%	43.2%	100.0%
	Masculino	Recuento	26	7	33
		% dentro de Sexo:	78.8%	21.2%	100.0%
Total		Recuento	47	23	70
		% dentro de Sexo:	67.1%	32.9%	100.0%

Gráfico No 14: Dotaciones de Infraestructura.



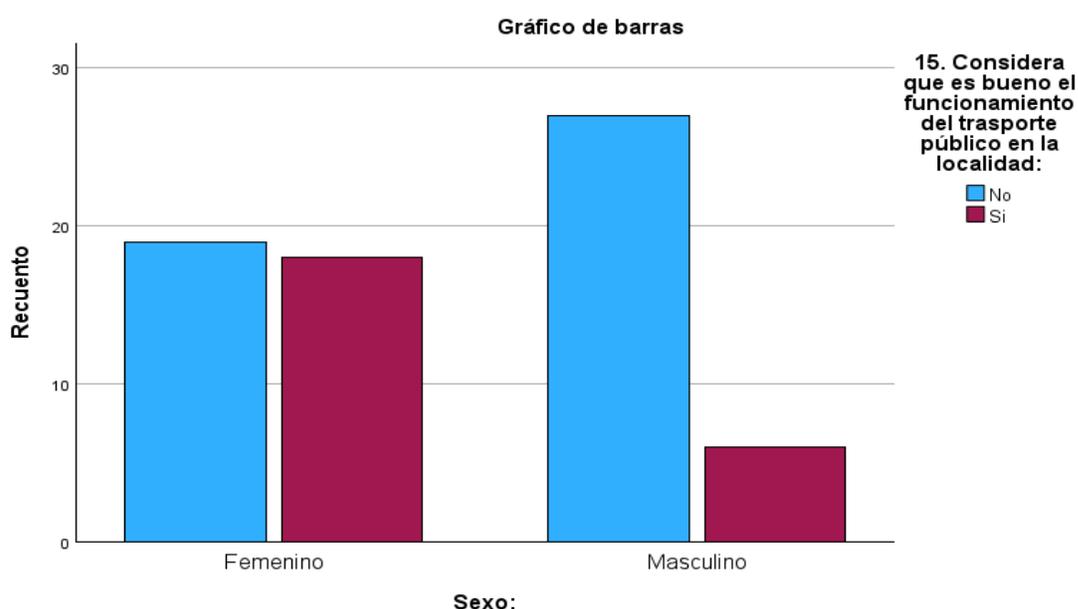
Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados el 67.1% manifiesta que en su entorno no cuenta con dotaciones de infraestructura que permitan una buena movilidad en la localidad de San Cristóbal especialmente en la UPZ 20 de julio respecto a un 32.9% que si considera tener cerca dotaciones de infraestructura que permiten una buena movilidad en su sector.

Tabla No 26: Funcionamiento Transporte Público.

Tabla cruzada Sexo: *15. Considera que es bueno el funcionamiento del transporte público en la localidad:					
Fuentes:					
			15. Considera que es bueno el funcionamiento del transporte público en la localidad:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	19	18	37
		% dentro de Sexo:	51.4%	48.6%	100.0%
	Masculino	Recuento	27	6	33
		% dentro de Sexo:	81.8%	18.2%	100.0%
Total		Recuento	46	24	70
		% dentro de Sexo:	65.7%	34.3%	100.0%

Gráfico No 15: Funcionamiento Transporte Público.



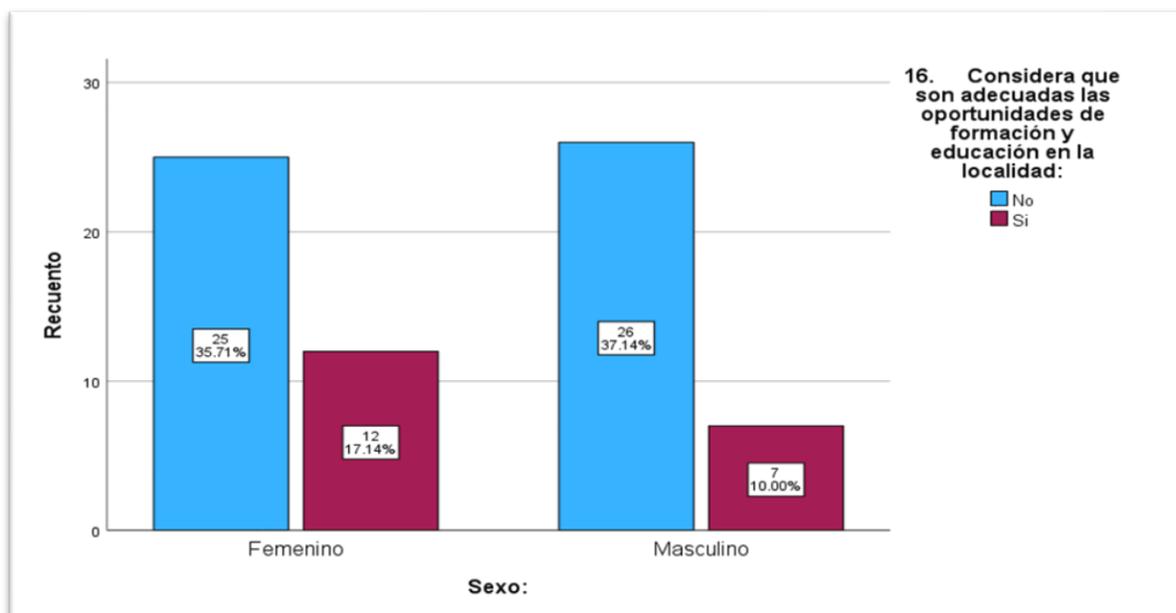
Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Dels 100% de los entrevistados un 65.7% manifestaron que no es bueno el funcionamiento del transporte público en la localidad, frente a un 34.3% que considera que si es bueno el funcionamiento del transporte público en la localidad de San Cristóbal.

Tabla No 27: Oportunidades de Formación.

Tabla cruzada Sexo: *16. Considera que son adecuadas las oportunidades de formación y educación en la localidad:					
		16. Considera que son adecuadas las oportunidades de formación y educación en la localidad:		Total	
		No	Si		
Sexo:	Femenino	Recuento	25	12	37
		% dentro de Sexo:	67.6%	32.4%	100.0%
	Masculino	Recuento	26	7	33
		% dentro de Sexo:	78.8%	21.2%	100.0%
Total		Recuento	51	19	70
		% dentro de Sexo:	72.9%	27.1%	100.0%

Gráfico No 16: Oportunidades de Formación.



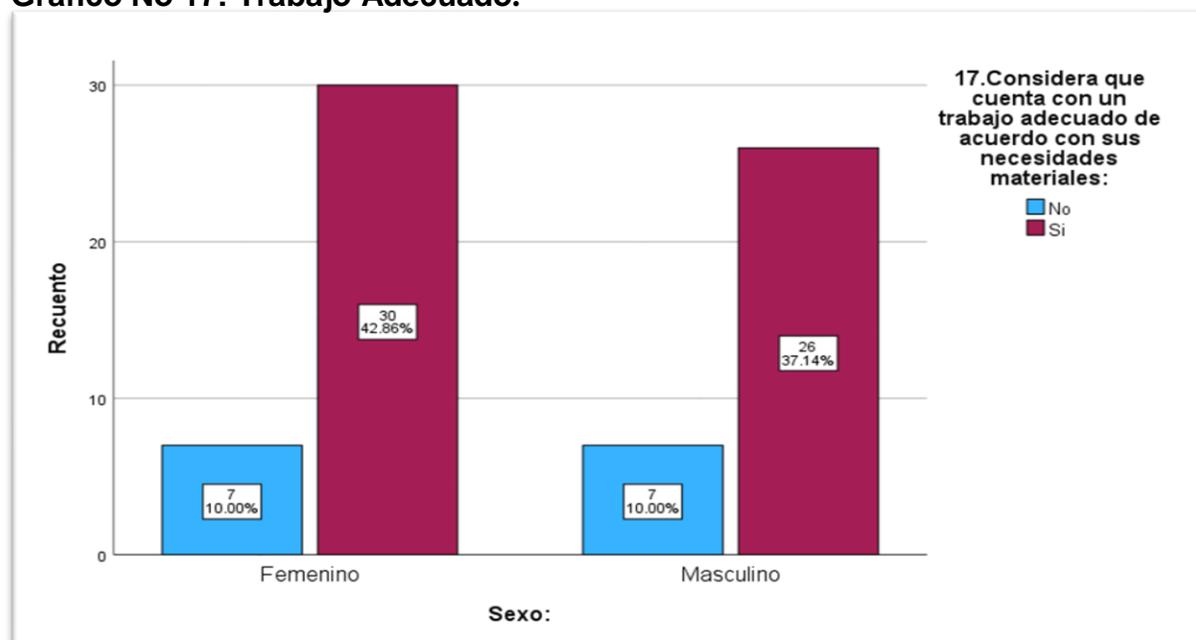
Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados un 72.9% consideran que no son adecuadas las oportunidades de formación y educación en la localidad de San Cristóbal, especialmente un 35.71% de las mujeres que participaron en la encuesta frente a un 17.14 % de las mujeres que si consideran que se cuenta con oportunidades de formación y educación en la localidad , en cuanto a los hombres un 37.14% consideran que no se cuenta con una adecuada oportunidad de formación y educación en la localidad, respecto a un 10% que si consideran que se tiene oportunidad de formación y educación en la localidad de San Cristóbal.

Tabla No 28: Trabajo Adecuado.

			17. Considera que cuenta con un trabajo adecuado de acuerdo con sus necesidades materiales:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	7	30	37
		% dentro de Sexo:	18.9%	81.1%	100.0%
	Masculino	Recuento	7	26	33
		% dentro de Sexo:	21.2%	78.8%	100.0%
Total	Recuento	14	56	70	
	% dentro de Sexo:	20.0%	80.0%	100.0%	

Gráfico No 17: Trabajo Adecuado.



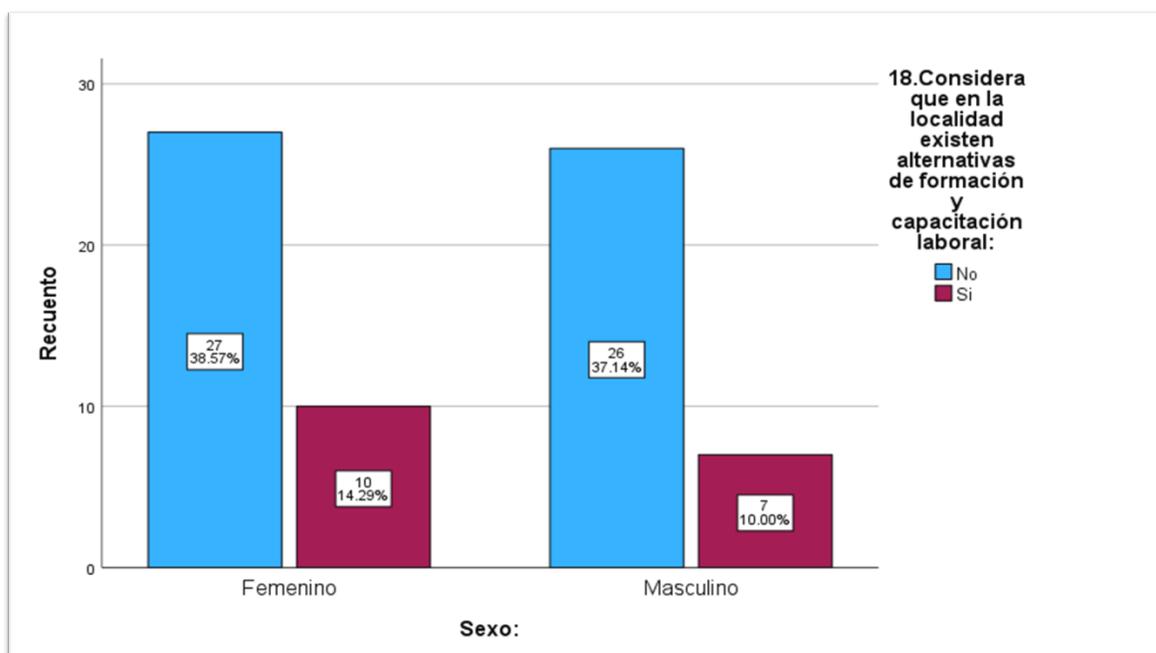
Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados un 80% considera que Si con cuenta con un trabajo adecuado con sus necesidades materiales. Frente a un 20% de los entrevistados que manifiestan que no cuentan con un trabajo adecuado en la localidad de San Cristóbal.

Tabla No 29: Alternativas de Formación y Capacitación laboral.

Tabla cruzada Sexo: *18. Considera que en la localidad existen alternativas de formación y capacitación laboral:					
			18.Considera que en la localidad existen alternativas de formación y capacitación laboral:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	27	10	37
		% dentro de Sexo:	73.0%	27.0%	100.0%
	Masculino	Recuento	26	7	33
		% dentro de Sexo:	78.8%	21.2%	100.0%
Total		Recuento	53	17	70
		% dentro de Sexo:	75.7%	24.3%	100.0%

Gráfico No 17: Alternativas de Formación y Capacitación laboral.



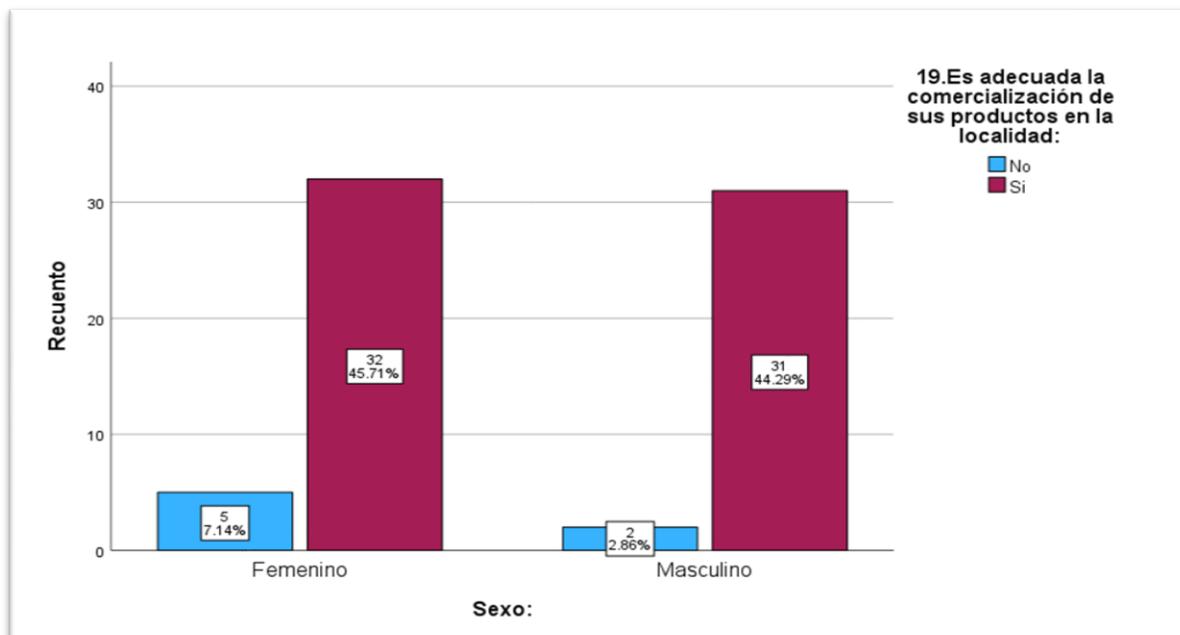
Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados el 75.7% considera que no existen alternativas de formación y capacitación laboral en la localidad de San Cristóbal. Respecto a un 24.3% que manifestaron que si existen alternativas de formación y capacitación laboral en la localidad.

Tabla No 30: Adecuada Comercialización de Productos.

Tabla cruzada Sexo: *19. Es adecuada la comercialización de sus productos en la localidad:					
			19.Es adecuada la comercialización de sus productos en la localidad:		Total
			No	Si	
Sexo:	Femenino	Recuento	5	32	37
		% dentro de Sexo:	13.5%	86.5%	100.0%
	Masculino	Recuento	2	31	33
		% dentro de Sexo:	6.1%	93.9%	100.0%
Total		Recuento	7	63	70
		% dentro de Sexo:	10.0%	90.0%	100.0%

Gráfico No 18: Adecuada Comercialización de Productos



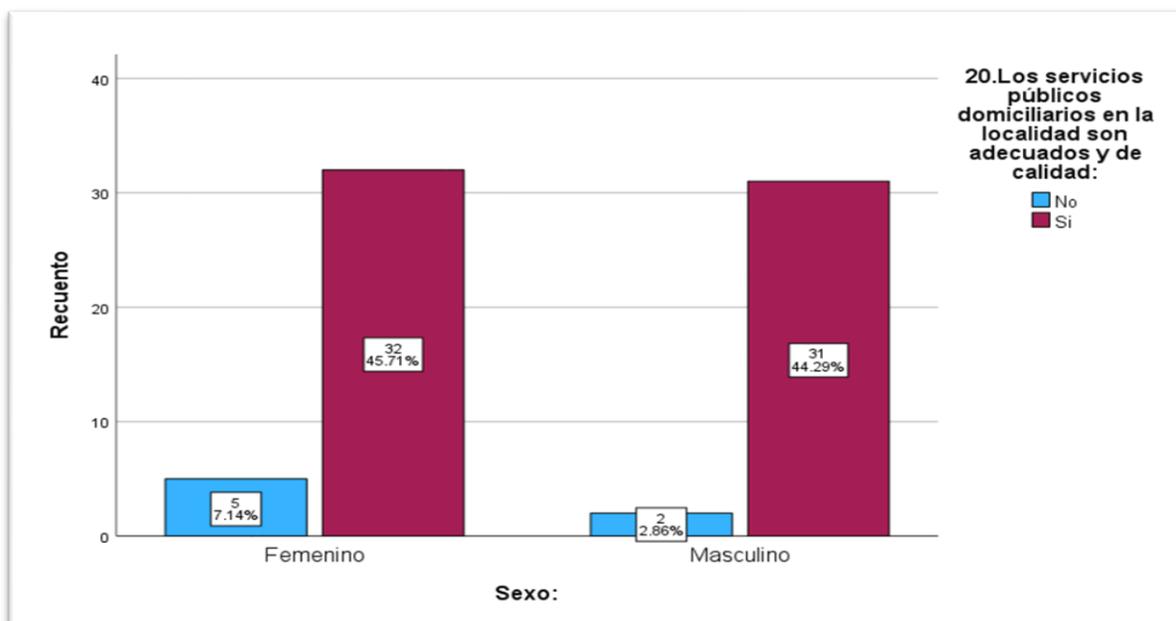
Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados un 90.0 % determina que si es adecuada la comercialización de sus productos en la localidad de San Cristóbal. Donde el 10% manifestó que no es adecuada la comercialización de sus productos en la localidad de San Cristóbal.

Tabla No 31: Servicios Públicos.

Tabla cruzada Sexo: *20. Los servicios públicos domiciliarios en la localidad son adecuados y de calidad:					
		20.Los servicios públicos domiciliarios en la localidad son adecuados y de calidad:		Total	
		No	Si		
Sexo:	Femenino	Recuento	5	32	37
		% dentro de Sexo:	13.5%	86.5%	100.0%
Sexo:	Masculino	Recuento	2	31	33
		% dentro de Sexo:	6.1%	93.9%	100.0%
Total		Recuento	7	63	70
		% dentro de Sexo:	10.0%	90.0%	100.0%

Gráfico No 19: Servicios Públicos.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos encuesta – 2024.

Del 100% de los encuestados un 90% considera que si cuenta con servicios públicos adecuados y de calidad en la localidad de San Cristóbal. Siendo un 10 % de los entrevistados que manifestaron que no son adecuados los servicios públicos en la localidad pues no cuentan con calidad los mismos para la localidad de San Cristóbal.

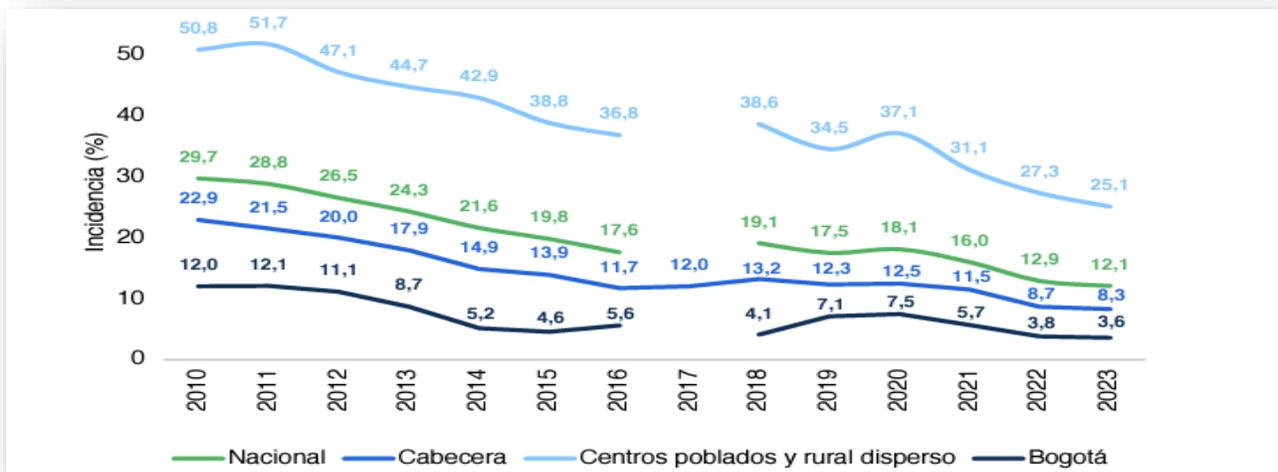
TRIANGULACIÓN DE VARIABLES

Se realiza un análisis de la información alcanzada en cuanto a los resultados de la indagación por medio del instrumento de investigación determinado y aplicado en la UPZ 20 de julio, detallando la percepción de la comunidad del 20 de julio, como también de aquellos aspectos que se evidenciaron durante la fase exploratoria documental de la investigación, relacionados con algunos informes que responden en datos respecto a pobreza, calidad de vida, economía local, inversión en infraestructura – malla vial local y datos del IDH (Índice de Desarrollo Humano).

POBREZA – LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL

A continuación, se presenta un análisis en cuanto a calidad de vida para la ciudad de Bogotá desde el año 2010-2023, como lo podemos observar en la siguiente grafico:

Gráfico No 22: Indicador de pobreza multidimensional (IPM) (2010 – 2023)



Fuente: DANE, elaboración Pro- Bogotá Región.

Por condiciones metodológicas en el 2017 se levantó la medición del IPM rural. Por lo tanto, las series a nivel nacional y de Bogotá tienen una interrupción en este año.

Gráfico No 22: Índice de Pobreza Bogotá-San Cristóbal.

INDICE DE POBREZA MULTIDIMENSIONAL, (BOGOTA - SAN CRITOBAL)				
	2019	2020	2021	2022
Bogotá	7.1	7.5	5.7	3.8
	2017		2021	
	MUJERES	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES
Bogotá	5.2	5.3	5.5	5.6
San Cristóbal	7.8	7.2	6.1	6.1
Fuente:	DANE, (ENCUESTA NACIONAL DE CALIDAD DE VIDA ,2018)			

Fuente: DANE, elaboración Pro-Bogotá Región. (2023).

Gráfico No 23: Pobreza Multidimensional Bogotá 2023.

Grupo Sisbén	Bogotá ⁴		San Cristóbal ⁴	
	Personas	%	Personas	%
Grupo A (Pobreza extrema)	82.331	7,9%	4.996	11,1%
Grupo B (Pobreza moderada)	321.137	30,6%	17.770	39,6%
Grupo C (Vulnerabilidad)	484.821	46,2%	19.222	42,8%
Grupo D (No pobre no vulnerable)	160.271	15,3%	2.897	6,5%
Total	1.048.560		44.885	

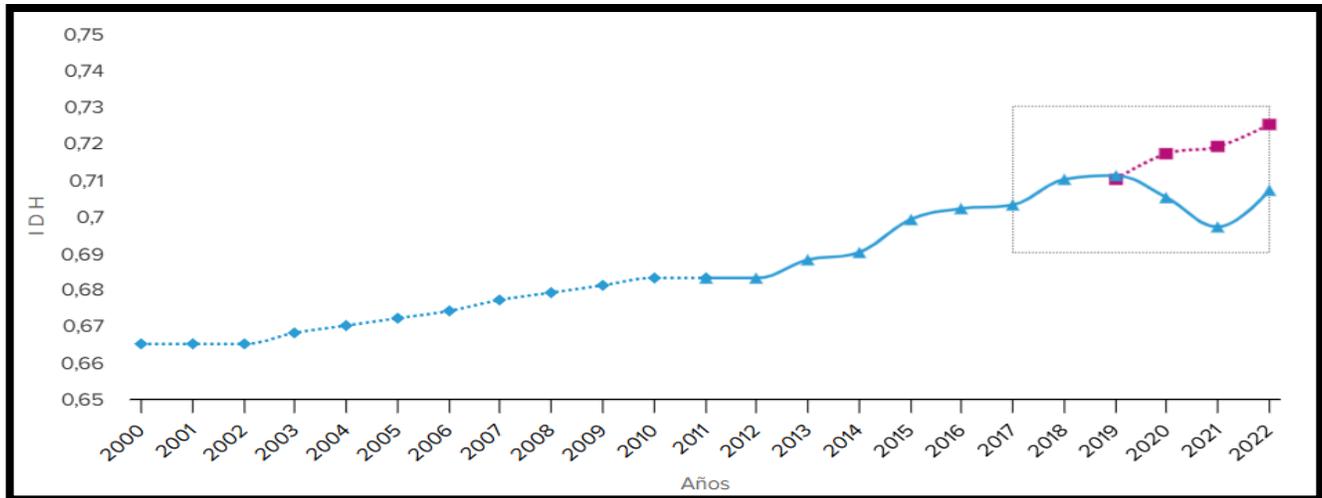
Fuente: DANE, elaboración Pro- Bogotá Región. (2023)

Se puede establecer que la pobreza multidimensional extrema de la localidad de San Cristóbal para el año 2023 estaba en un 11.1%, frente a la pobreza total de la ciudad de Bogotá que para el año 2023 reflejaba un 3.6% de pobreza, porcentaje que es alto para la localidad de San Cristóbal. Ahora bien, respecto a calidad de vida como una de las características más amplias de la pobreza multidimensional, se puede fundar desde la encuesta aplicada a partir de la siguiente pregunta realizada y analizada en la tabla No 15. ¿Considera que su calidad de vida es buena en la UPZ 20 de julio?,

Donde para el 84.3% de los encuestados en la UPZ 20 de julio que hacen parte de esta investigación, declararon que su calidad de vida es buena, no obstante, un 15.7 % de los encuestados manifestaron que no cuentan con una buena calidad de vida en la localidad.

INDICE DE DESARROLLO HUMANO

Evolución del Índice de Desarrollo Humano (IDH) en Colombia (2000 - 2022)



Fuente: PNUD 2024.

Bogotá como una de las capitales esenciales de Colombia en el campo del Desarrollo Humano cuenta con un verdadero compromiso respecto a las tres dimensiones del IDH especialmente en (Salud, Educación, Ingresos Económicos), donde en el 2023, Bogotá obtuvo un Índice de Desarrollo Humano (IDH) de 0,866, situándolo en la categoría de "Muy Alto". De acuerdo con el reporte (PNUD – 2024) para Colombia conforme a su clasificación establecida en 4 niveles:

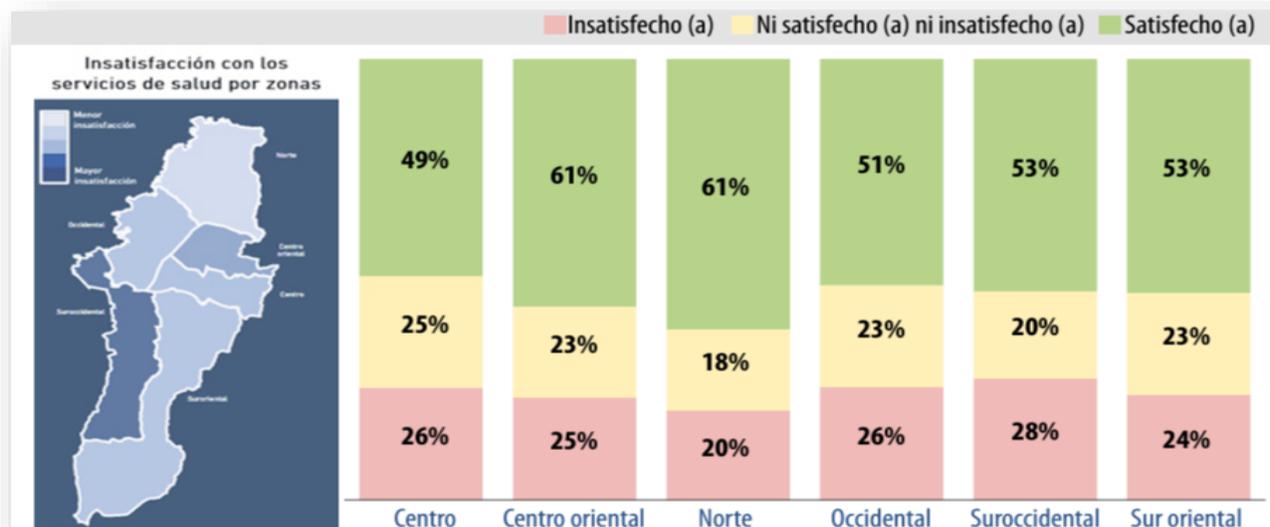
- Muy alto: 0,800 o más
- Alto: 0,700 – 0,799
- Medio: 0,600 – 0,699
- Bajo: 0,500 – 0,599

A continuación, nos acercaremos a algunas de estas dimensiones importantes para el Desarrollo Humano:

SALUD

Para el año 2023, el 54,8% de los pacientes, según la secretaria distrital de salud de Bogotá, se sintieron complacidos con el servicio prestado en cuanto a su atención por algún esquema quebrantable de salud, una tendencia que ha experimentado un crecimiento desde 2016 y que ha contado con un significativo crecimiento positivo para la ciudad de Bogotá, en cuanto a la localidad de San Cristóbal como se observa en la gráfica a continuación su nivel de atención que equivale a la parte sur -oriental de la ciudad de Bogotá se ubica en un 53%

Satisfacción con los servicios de salud por zona de la ciudad, 2023



Fuente: Encuesta de Percepción Ciudadana de Bogotá Cómo Vamos (2023)

En cuanto a la indagación realizada en la UPZ 20 de julio respecto a enfermedades o discapacidades, se pudo establecer que el 97.7 % de los encuestados no tiene dificultades de salud ni tampoco de discapacitada alguna.

EDUCACIÓN

Demanda efectiva por nivel educativo y clase de colegio - San Cristóbal 2017 - 2021

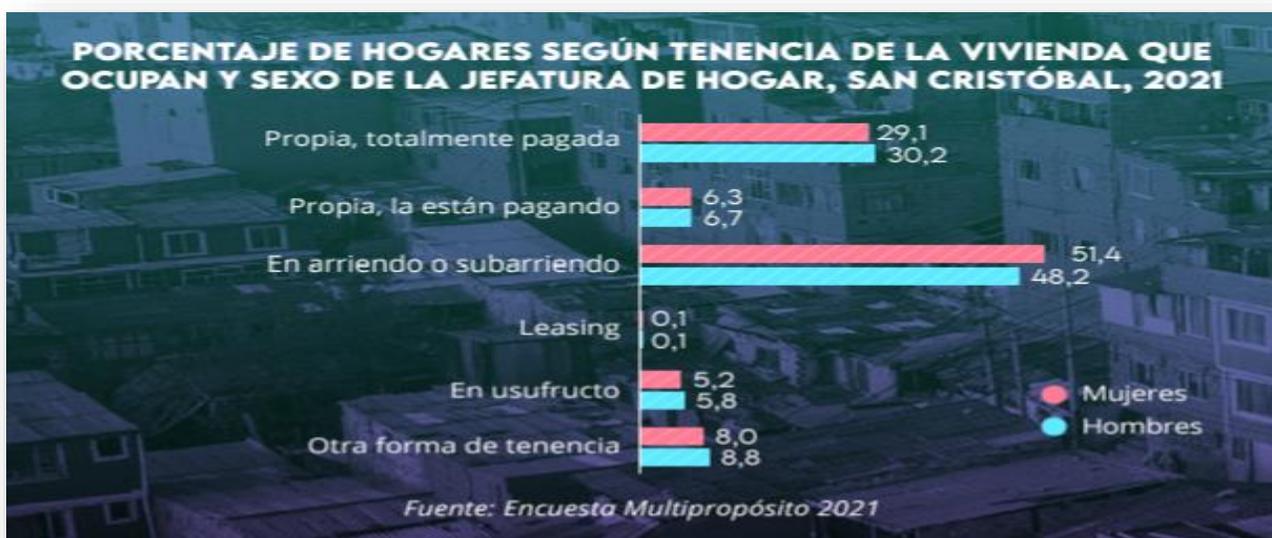
Nivel Educativo	Oferta	Demanda	Déficit/Superávit	Matrícula
Preescolar	5.881	5.885	-4	5.312
Primaria	21.134	18.431	2.703	18.069
Secundaria	19.028	16.218	2.810	16.139
Media	7.631	6.308	1.323	6.317
Aceleración	700	693	7	665
Educación Adultos	2.964	1.968	996	1.966
Total	57.338	49.503	7.835	48.468

Fuente: Sistema de matrícula - SED y SIMAT. 2017 – 2021

La educación como motor de desarrollo según lo observado establece que el nivel de matrícula en la etapa preescolar representa el 11,9%, en la etapa primaria el 37,2%, en la secundaria el 32,8% y en la media vocacional el 18,1% frente a una oferta de 57.338 cupos.

En relación con el resultado obtenido en la encuesta realizada en la pregunta de la Tabla No 9. ¿Grado de Educación? se estableció que el 44.3 % pertenece a ese nivel de media vocacional respecto a la oferta del 100% presentada por los colegios, lo que muestra que la educación en la localidad de San Cristóbal cuenta con una buena oferta de este servicio educativo en la localidad.

VIVIENDA



Fuente: Encuesta multipropósito – 2021.

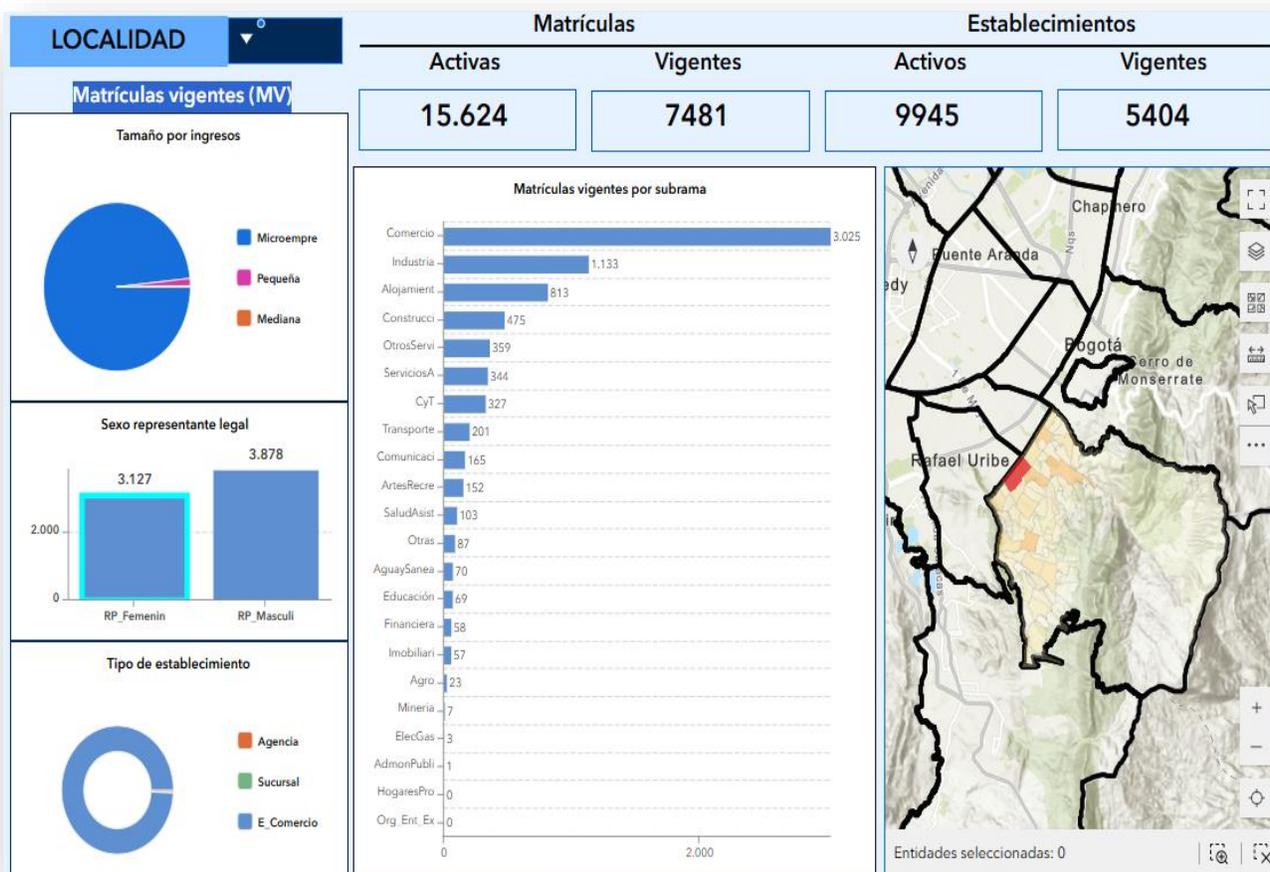
Se puede determinar según los datos anteriores que la tendencia en cuanto vivienda propia está en un 59.3 % frente a la tendencia de arriendo o subarriendo que marca una propensión elevada siendo de un 99.6 % destacando que la mujer representa en su gran mayoría su nivel de ocupación como cabezas de familia responsables de estos hogares en la localidad de San Cristóbal.

Es de destacar también que un 29.1% de las mujeres son propietarias de vivienda frente a un 30.2 % de propietarios hombres en la localidad, también la localidad presenta en uso de usufructo el 11 % en la UPZ 20 de julio. (Usufructo generado a partir de viviendas utilizadas como Bodegas de mercancías en su gran mayoría).

DESARROLLO ECONOMICO – LOCAL

Establecimientos de comercio con matrícula activa y vigente en Bogotá según localidad

AÑOS	2022	2023	2024
Bogotá	105,645	105,739	104,612
San Cristóbal	2,758	2,765	2,868



Fuente: Observatorio secretaria de Desarrollo Económico -2024

Para efectos de nuestro estudio podemos verificar que los niveles de crecimiento en cuanto al registro de negocios a nivel comercial se encuentran en crecimiento de un 96.4% en la localidad de San Cristóbal tendencia debida a factores como lo observamos anteriormente al mejoramiento de calidad de vida en la localidad – pues es un factor que afirma que la economía local tiende a crecer y ser una alternativa de progreso para muchos de sus habitantes como lo manifiesta en los resultados de la encuesta realizada frente a la pregunta de la Tabla No 8. ¿Actividad Realizada?

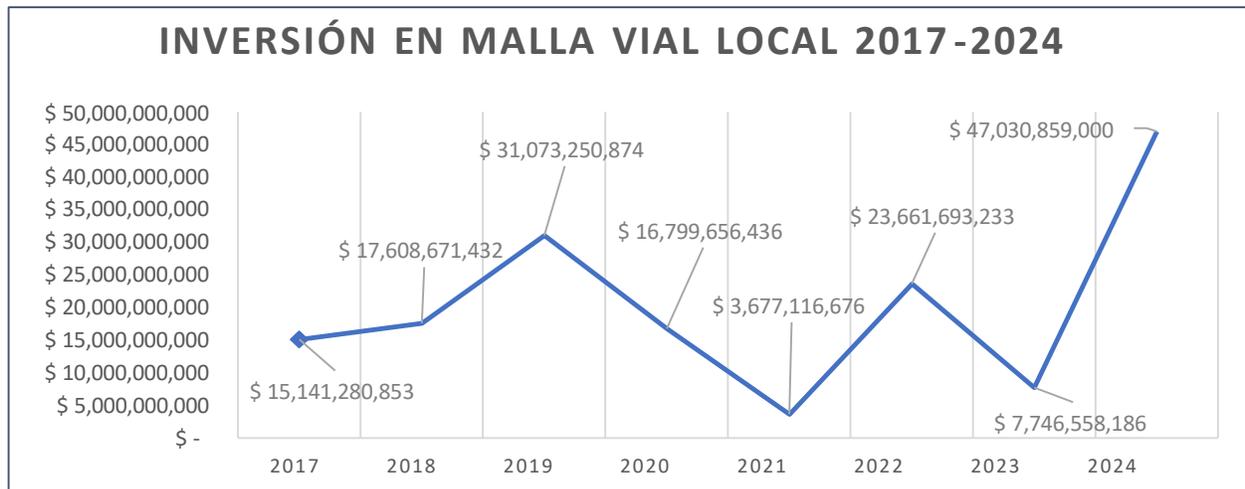
Donde se puede resaltar de los habitantes encuestados en la UPZ 20 de julio, la respuesta reafirmante que el 85.7% son comerciantes de este sector y tan solo un 4.3% son vendedores ambulantes y que para efectos del presente estudio ratifican este análisis de la información sobre los beneficios económicos - sociales territoriales positivos para los habitantes de la localidad de San Cristóbal con énfasis en la UPZ 20 de julio.

INVERSION EN MALLA VIAL – LOCALIDAD ED SAN CRISTÓBAL (2017 – 2024)

Tabla No 32: Inversión en Malla Vial Local 2017 -2024.

2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
\$ 15,141,280,853	\$ 17,608,671,432	\$ 31,073,250,874	\$ 16,799,656,436	\$ 3,677,116,676	\$ 23,661,693,233	\$ 7,746,558,186	\$ 47,030,859,000

Gráfico No 20: Inversión en Malla Vial Local 2017 -2024.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos – oficina de planeación alcaldía local de San Cristóbal.

Respecto a la inversión en obras de malla vial local durante el periodo 2017- 2024, podemos observar que se ha contado con una ejecución en términos de valores significativos, destacando como se observa en el anterior gráfico, que para la época en la que se declaró la pandemia a nivel mundial en al año 2020-2021, esta inversión disminuyó bastante para el año 2021 en un 21 % del total que se tenía a pesar de la declaratoria de emergencia sanitaria mundial de un 79 % representado en aproximadamente \$ 16.799.656.436 pesos colombianos.

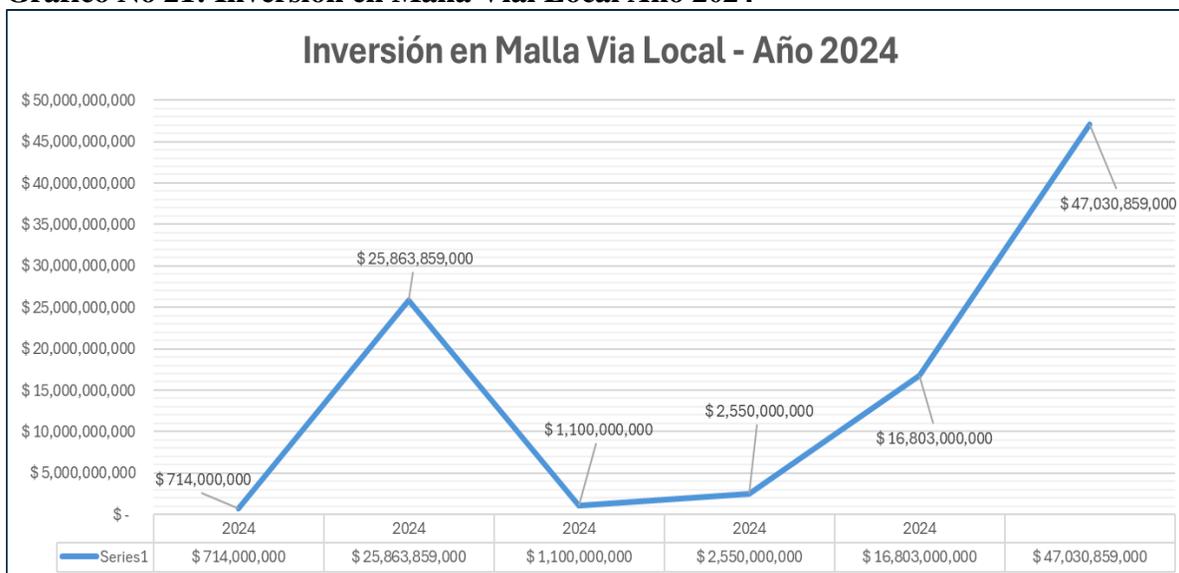
Pero al igual en este análisis de la inversión en malla vial local año a año durante el periodo 2017-2024, se puede resaltar también que para el año 2024 se consigue colocar en ejecución un valor de inversión por el doble de todos los años anteriores y que se encuentran en un proceso de ejecución del 100 % en el segundo trimestre del año 2024, a continuación, podemos observar en la siguiente descripción lo realizado y puesto en marcha en cuanto a los proyectos en malla vial local se refiere.

Tabla No 33: Inversión en Malla Vial Local Año 2024.

No.	Numero de Contrato	Vigencia	Nombre del Contratista	Valor Total
1	1871 - obras para la movilidad en San Cristóbal	2024	1871 - obras para la movilidad en San Cristóbal	\$ 714,000,000
2	1871 - obras para la movilidad en San Cristóbal	2024	1871 - obras para la movilidad en San Cristóbal	\$ 25,863,859,000
3	1863 - San Cristóbal construye espacios para la recreación	2024	1863 - San Cristóbal construye espacios para la recreación	\$ 1,100,000,000
4	1872 - Participación ciudadana para el desarrollo local	2024	1872 - Participación ciudadana para el desarrollo local	\$ 2,550,000,000
5	1866 - San Cristóbal preparada ante emergencias	2024	1866 - San Cristóbal preparada ante emergencias	\$ 16,803,000,000
		TOTAL INVERSION MALLA VIAL LOCAL - AÑO 2024		\$ 47,030,859,000

Fuente: Elaboración propia a partir de datos – oficina de planeación alcaldía local de San Cristóbal.

Gráfico No 21: Inversión en Malla Vial Local Año 2024



Fuente: Elaboración propia a partir de datos – oficina de planeación alcaldía local de San Cristóbal.

Observando el gráfico No 21, se puede establecer que durante el año 2024, aún se contó con la terminación de algunas obras en malla vial por parte de los diferentes consorcios -contratistas de obras especializados en vías en la localidad de San Cristóbal contado con un valor de inversión bastante representativo para la ejecución de estas obras en la UPZ 20 de julio, observamos a continuación en la imagen uno de los corredores de movilidad vehicular y peatonal que ayudan en la movilidad de las personas por el sector comercial en la UPZ 20 de julio.

Fotografía No 1: Corredor Peatonal y vial UPZ 20 de julio



Fuente: Alcaldía local de San Cristóbal – Oficina de Planeación -2023

Según el Objetivo General “evaluar, documentar e interpretar los cambios o efectos en desarrollo humano antes y después de la inversión realizada en la malla vial local en la UPZ 20 de julio en la localidad de San Cristóbal durante las vigencias (2017 – 2024)”, como se puede observar según lo documentado anteriormente la malla vial, ha contado con un nivel de inversión significativo a partir de algunos esfuerzos para reactivar la economía local.

Como se puede observar este crecimiento en inversión de malla vial local a pasando de una inversión en el año 2017 de \$ 15.141.280,53, a un valor para el año 2024 de \$47.030.859,00, lo que permite establecer que los resultados conseguidos y relacionados en la encuesta aplicada en la UPZ 20 de julio en Salud Tabla No 10, Calidad de vida tabla No 15, Educación Tabla 9, y esta Inversión en malla vial local para San Cristóbal, son positivos y en cuanto a los datos que al ser comparados con lo encontrado por Jet Bahadur Sapkota, (2015) quien concluyó que “Estos resultados indican claramente la importancia clave del acceso al agua y la energía, a la salud y la educación, y a la infraestructura de transporte como aspecto de ingresos del desarrollo humano.(Sapkota,2015), con estos resultados se puede afirmar que para la localidad de San Cristóbal especialmente en la UPZ 20 de julio la inversión en malla vial local en su crecimiento ha generado variables significativas en cuanto a su calidad de vida contando con resultados y datos positivos según la encuesta realizada.

CONCLUSIONES

- Podemos comprobar que la hipótesis en la tesis expuesta es resuelta en cuanto a la inversión en malla vial local realizada durante el periodo comprendido 2017 al 2024, por parte de la Administración Pública en la localidad de San Cristóbal, ya que pasó de una inversión en el año 2017 de \$ 15.141.280,53, a un valor para el año 2024 de \$47.030.859,00, afectando y teniendo en cuenta la calidad de vida en su mejoramiento en la UPZ 20 de julio

- Al generar el robustecimiento de la carpeta de malla vial asfáltica en las vías de la localidad ayudó a que se mejorara el flujo vehicular como también de accesibilidad en la UPZ 20 de julio beneficiando a muchos ciudadanos y habitantes de este sector, permitiendo fortalecer de paso la economía local en el sector pues la circulación peatonal como vial mejoró el flujo comercial existente de la zona.
- También se puede concluir que respecto a la economía local esta gira en un ambiente de mejoramiento y crecimiento territorial en la UPZ 20 de julio, como lo demuestra la encuesta en donde la mayoría manifiesta que están satisfecho con la comercialización de sus productos como también con el disfrute del entorno en el que viven en la localidad de San Cristóbal.
- Se puede establecer que el nivel de educación de la mayoría de los encuestados también determina una gran diferencia puesto que un 44.3% de los encuestados cuentan con formación escolar de colegio es decir un Bachillerato básico, lo que no responde a unas capacidades de formación estructural que ayude en el fortalecimiento de habilidades laborales y esto también es debido a la complicada movilidad en la localidad, pues que le es muy difícil a algunos de los habitantes poder llegar o asistir a centros de formación académicos en la localidad o fuera de ella por la complejidad del transporte ya que este es muy regular en la localidad, lo que va en contravía de un fortalecimiento de esas capacidades para mejorar su calidad de vida en la localidad.
- Otro punto que se puede concluir es que muy pocos habitantes de la localidad de San Cristóbal conocen cómo presentar un proyecto que ayude a su comunidad en el fortalecimiento de su entorno o economía local, esto se sumado a lo anterior que es la falta de formación académica la que agrieta mucho más la estabilidad económica local de algunos habitantes de la localidad de San Cristóbal que no saben cómo fortalecer sus negocios o emprendimientos locales para una mayor comercialización de productos a pesar de tener un flujo de economía regular en algunos puntos de la localidad y de la UPZ 20 de julio.
- En cuanto a las alternativas de formación para el trabajo, según los encuestados es muy difícil el tener accesibilidad a estas por la complicación de la movilidad en la localidad lo que se refleja en una baja participación a las diferentes economías o actividades económicas territoriales que se desarrollan en la UPZ 20 de julio.
- También se puede concluir que las alternativas de transporte son muy complejas dentro de la localidad de San Cristóbal según lo manifiesta la propia comunidad de la localidad.

SUGERENCIAS

- Se sugiere fortalecer por parte de la Administración pública territorial y las entidades gubernamentales que se encuentran ubicadas dentro de la localidad de San Cristóbal todo proceso y acompañamiento con el fin de ayudar al fortalecimiento de la economía local como también de algunos nuevos emprendimientos que buscan asentamiento dentro de la UPZ 20 de julio con el fin de mejorar todos los estándares en cuanto a desarrollo humano local se refiere en el entorno donde se apoye estas iniciativas locales de economía.
- Contar con herramientas tecnológicas adecuadas para poder realizar un seguimiento y valoración a la economía local y su desarrollo respecto al fortalecimiento del bienestar de la comunidad en la localidad de San Cristóbal permitiendo así tener una herramienta adecuada para la toma de decisiones en cuanto a la inversión de proyectos en pro de mejorar la calidad de vida de los habitantes de la localidad.
- En cuanto a esta encuesta realizada se logró un acercamiento muy importante con los habitantes de la localidad de San Cristóbal especialmente con los comerciantes del sector de la UPZ 20 de julio, quienes nos dieron a conocer esa realidad que vive el territorio en cuanto a su bienestar social y de soporte económico representado en mucho de los emprendimiento y nuevos negocios locales que miran nuevas alternativas para su comienzo en un sector con ventajas de mejoramiento en su movilidad específicamente en este punto de comercial de la UPZ 20 de julio.

0

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Alburquerque, F. (octubre de 2004). El Enfoque del Desarrollo Económico Local. Recuperado el 20 de mayo de 2024, de Serie: Desarrollo Económico Local y Empleabilidad Programa AREA - OIT en Argentina - Italia Lavoro:

https://www.flacsoandes.edu.ec/sites/default/files/agora/files/1251776298.area_enfoque_del_0.pdf

Alcaldía de Bogotá. (2024). Localidades de Bogotá. Recuperado el 2 de junio de 2024.

<https://bogota.gov.co/mi-ciudad/localidades>

Arias Pérez, C. (2015). Las teorías del desarrollo local. Una aplicación a la comarca de Valdeorras. Recuperado el 19 de mayo de 2024, https://ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/16364/AriasPerez_Cristian_TFG_2_015.pdf?sequence=2

Alexis Guardia (2010). América latina: nuevos enfoques de desarrollo para el siglo XXI, Fundación Friedrich Ebert. Disponible en:

<https://library.fes.de/pdf-files/bueros/chile/09228.pdf>.

[Agencia Nacional de Hidrocarburos. \(2011\). Agencia Nacional de Hidrocarburos. Obtenido de Contrato de Exploración y Producción de Hidrocarburos Bloque COR -](#)

4: Disponible en: https://www.anh.gov.co/documents/4275/CTO_EyP_COR_4_2011.pdf

Arroyave Palacio, M. M., & Freyle Nieves, M. L. (septiembre de 2019). La autodeterminación en adolescentes con discapacidad intelectual. Recuperado el 2 de junio de 2024, <http://www.scielo.org.co/pdf/inno/v19s1/19s1a05.pdf>

Asamblea Nacional Constituyente. (4 de julio de 1991). Constitución Política de 1991. Recuperado el 05 de junio de 2024, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4125>

Bada Carbajal, L. M., & Rivas Tovar, L. A. (2009). TIPOLOGÍAS Y MODELOS DE CADENAS PRODUCTIVAS EN LAS MIPYMES. Recuperado el 30 de mayo de 2024, de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5983147.pdf>

Bendeck Castillo, L., Quintero, C., & Arbeláez, M. A. (diciembre de 2023). IGUALDAD Y PRODUCTIVIDAD: PILARES DEL DESARROLLO HUMANO EN COLOMBIA. Recuperado el 19 de mayo de 2024, de Informe sobre Desarrollo Humano para Colombia Cuaderno 5: https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2023-12/undp_co_pub_indh_cuaderno_5_igualdad_y_productividad.pdf

Boletín técnico (2023), Extensión y Estado de la Malla vial en Bogotá, Instituto de desarrollo urbano IDU. Disponible en: https://www.idu.gov.co/Archivos_Portal/Transparencia/Informacion%20de%20intereses/SIIPVIALES/Innovaci%C3%B3n/Portafolio/2023/Boletin_Te%CC%81cnico_MV_2023-I.pdf.

CAF, Banco de desarrollo de América latina y el caribe (2010), Análisis de la movilidad urbana Espacio, medio ambiente y equidad, Disponible en: [https:// Bibliografía/INTERNACIONAL/Análisis movilidad urbana.pdf](https://Bibliografía/INTERNACIONAL/Análisis_movilidad_urbana.pdf).

Cámara de Comercio de Bogotá, La inversión pública y calidad de vida en las localidades de Bogotá. (2011). Disponible en: <https://bibliotecadigital.ccb.org.co/items/8e510fef-6a3b-418a-b7d1-6a44854e1c22>

Cabrera Jiménez, M. F. (2017). PATRIMONIO SOCIAL Y DESARROLLO HUMANO EN BOGOTÁ, D.C. Recuperado el 18 de mayo de 2024, de <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/ce3a6c4e-2f30-4116-b257-22344a1769a7/content>

Cadena Motta, E. (2014). DESARROLLO LOCAL Y GRANDES PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA. Recuperado el 23 de mayo de 2024. https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1048&context=maest_gestion_desarrollo

CEPAL BOLETIN FAL, Facilitación Comercio y logística de América Latina y el caribe (2020), Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial, Disponible en: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/45781-caminos-rurales-vias-claves-la-produccion-la-conectividad-desarrollo-territorial>.

Centro de Competencia. Universidad Adolfo Ibáñez. (2024). Fallas de mercado. Recuperado el 29 de mayo de 2024, <https://centrocompetencia.com/fallas-de-mercado/>

Comisión Económica para América Latina. (2020). Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial. Recuperado el 11 de mayo de 2024

Congreso de la República de Colombia. (11 de enero de 1989). Ley 9 de 1989. Recuperado el 2 de junio de 2024. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1175>

Congreso de la República de Colombia. (18 de julio de 1997). Ley 388 de 1997. Recuperado el 2 de junio de 2024, <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=339>

Congreso de la República de Colombia. (13 de mayo de 1998). Decreto 879 de 1998. Recuperado el 2 de junio de 2024, de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1369>

ELDIAL DC1605. (17 de 6 de 2011). Recuperado el 30 de mayo de 2024, de https://www.eldial.com/publicador/03f/download-doc_2012.asp?dir=1&archivo=DC1605%2ehtml&base=50&id=5683

Fernández Romero, F. (2017). Tensiones en torno a los espacios verdes y agrícolas en el periurbano de Buenos Aires. (Re)territorializaciones en el Parque Pereyra Iraola, 1949-2016. Recuperado el 20 de mayo de 2024, de <https://www.aacademica.org/fernandez.romero/18.pdf>

Fiallos Quintero, B. (10 de septiembre de 2019). Ensayo: El concepto de cultura como fundamento de nuevos valores: una visión pluralista. Recuperado el 20 de mayo de 2024, de Revista Científica UISRAEL: [http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2631-27862019000200101#:~:text=La%20cultura%20est%C3%A1%20conformada%20por,cultura%20\(Zapata%2C%202016\).](http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2631-27862019000200101#:~:text=La%20cultura%20est%C3%A1%20conformada%20por,cultura%20(Zapata%2C%202016).)

Fingermann, H. (29 de enero de 2009). Concepto de transporte. Deconceptos.com. Obtenido <https://deconceptos.com/ciencias-sociales/transporte>

Flechas Camacho, A. L. (3 de agosto de 2006). Movilidad y transporte: un enfoque territorial. Recuperado el 19 de mayo de 2024. <https://es.scribd.com/doc/36218578/Movilidad-y-Transporte>

Fonseca Hernández, R. (21 de marzo de 2019). El desarrollo sostenible humano local: La evolución de la inclusión del territorio en. Recuperado el 17 de mayo de 2024. <http://scielo.sld.cu/pdf/eyd/v162n2/0252-8584-eyd-162-02-e3.pdf>

Guajardo Soto, G. (2023). ¿Qué es la infraestructura? orígenes, giros y continuidades del concepto. Recuperado el 2 de junio de 2024. <https://www.scielo.cl/pdf/arq/n114/0717-6996-arq-114-4.pdf>

Guardia, A. (2010). Dimensión regional y global del debate sobre. Recuperado el 18 de mayo de 2024, de América Latina: nuevos enfoques de desarrollo para el

siglo XXI: Reflexiones realizadas en la Primera Escuela para Juventudes Políticas Progresistas de América Latina: <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/chile/09228.pdf>

IDECA, S. (17 de diciembre de 2017). Malla Vial Integral. Bogotá D.C. Recuperado el 02 de junio de 2024, <https://www.ideca.gov.co/recursos/mapas/malla-vial-integral-bogota-dc>

IIDL – Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local. (27 de mayo de 2019). Políticas de desarrollo económico local. ¿Y si repensamos lo básico? Recuperado el 17 de mayo de 2024, de TERRA. Revista de Desarrollo Local.

INEGI. (2014). La informalidad laboral: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo: Marco conceptual y metodológico. Recuperado el 2 de junio de 2024, de Instituto Nacional de Estadística y Geografía: https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/metodologias/ENOE/ENOE2014/informal_laboral/702825060459.pdf

Infrastructure Access and Human Development: CrossCountry Evidence and Post-2015 Development Strategies Jeet Bahadur Sapkota (Mayo del 2015. <chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/http://web.isanet.org/Web/Conferences/FLACSO-ISA%20BuenosAires%202014/Archive/bb9e1108-343d-4858-bf00-e208135b6f7c.pdf>

Jiménez Moreno, N. A. (2016). Percepciones e Imaginarios Sociales sobre Desarrollo Social a la luz de la experiencia de planeación participativa en el Proyecto Urbano Integral del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar. Recuperado el 20 de mayo de 2024, de <https://repository.cinde.org.co/bitstream/handle/20.500.11907/1402/JimenezMorenoVegaRey2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Marchand Rojas, M. A. (marzo de 2006). Convergencia entre teorías que explican porque hay territorios ganadores y otros perdedores. Recuperado el 30 de mayo de 2024, de Contribuciones a la Economía: <https://www.eumed.net/ce/2006/mamr.htm>

NUSSBAUM, M. C. (3 de agosto de 2012). DESARROLLO HUMANO PROPUESTA PARA EL DESARROLLO HUMANO. Recuperado el 19 de mayo de 2024, de Sinopsis de CREAR CAPACIDADES: PROPUESTA PARA EL DESARROLLO HUMANO: <https://www.casadellibro.com.co/libro-crear-capacidades-propuesta-para-el-desarrollo-humano/9788449309885/1965734>

Laura Castillo Bendeck, Claudia Quintero y María Angélica Arbeláez, (2023), Informe sobre Desarrollo Humano para Colombia, "IGUALDAD Y PRODUCTIVIDAD: PILARES DEL DESARROLLO HUMANO EN COLOMBIA". PNUD. Disponible en: [PNUD inicia la construcción del Informe sobre el Desarrollo Humano en Colombia | Programa De Las Naciones Unidas Para El Desarrollo \(undp.org\).](https://www.pnud.org/es/informacion/informe-sobre-el-desarrollo-humano-en-colombia)

Ordoñez, K. (8 de junio de 2022). Economía Formal. Recuperado el 30 de mayo de 2024. https://issuu.com/karennoronez/docs/economia_formal.docx

Ortega Sánchez, K. M. (julio de 2021). La cultura como categoría del bienestar social y su vinculación con la Agenda 2030 y los Objetivos del Desarrollo Sostenible en tiempos de COVID-19. Recuperado el 22 de mayo de 2024, de <https://biblat.unam.mx/hevila/COFACTOR/2021/vol10/no20/2.pdf>

Parrales, N. G. (2 de diciembre de 2024). La oferta turística y su contribución al desarrollo de la parroquia Puerto Cayo. Recuperado el 23 de mayo de 2024, de <https://revistas.udg.co.cu/index.php/roca/article/view/4662/11748>

Política General de Ordenamiento, Territorial -PGOT- Documento Marco, Departamento Nacional de Planeación - Dirección de Descentralización y Desarrollo Regional (2018). Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/ANEXO%201%20-%20DOCUMENTO%20MARCO%20-%20PGOT.pdf>.

Pérez Zulueta, M. A., & Hidalgo León, J. A. (s.f.). CAPÍTULO I. FUNDAMENTOS DEL DESARROLLO LOCAL. ¿Recuperado el 26 de mayo de 2024, de <https://libros.ecotec.edu.ec/index.php/editorial/catalog/download/41/36/444-1?inline=1>

ROJAS MERCED, J. (septiembre de 2015). FALLOS DEL MERCADO: EXTERNALIDADES. Recuperado el 29 de mayo de 2024, de <http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/31911/secme-19448.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=En%20la%20opini%C3%B3n%20de%20Baumol,imponen%20un%20costo%20a%20otros.>

René Carrasco Rey, (2004), Barrios Marginales en el Ordenamiento, Disponible en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18757>

Santa Cruz Pérez, D., Ojalvo Mitrany, V., & Velasteguí López, E. (4 de abril de 2019). Desarrollo local: conceptualizaciones, principales características y dimensiones. <https://doi.org/10.33262/cienciadigital.v9i2.353>

Sarmiento, L. C. (13 de agosto de 2013). ¿QUE ES LA UPZ Y PARA QUE? Recuperado el 14 de mayo de 2024. <https://lindacami101.blogspot.com/2013/08/que-es-una-upz-unidades-de-planeamiento.html>

Sergio Montero (2018), Desarrollo Económico Local, Competitividad e Innovación: Una Mirada Desde Colombia, Universidad de los Andes. Disponible en: <https://cider.uniandes.edu.co/sites/default/files/publicaciones/documentos-de-politica/2018-documento-politica-Desarrollo-economico-local-competitividad-innovacion.pdf>.

Secretaría Distrital de Planeación. (2017). Informe Localidad de San Cristóbal. Recuperado el 14 de mayo de 2024

Secretaría Distrital de Salud de Bogotá. (2019). Documento de Análisis de Situación de Salud con el Modelo de los Determinantes. Recuperado el 17 de mayo de 2024.

Sen, A. (mayo de 2000). DESARROLLO Y LIBERTAD. (Planeta, Ed.) Recuperado el 11 de mayo de 2024. https://indigenasdelperu.wordpress.com/wp-content/uploads/2015/09/desarrollo_y_libertad_-_amartya_sen.pdf

Suárez Soza, M. M. (diciembre de 2014). ROL PROTAGÓNICO DE LAS MUJERES DURANTE LA ETAPA PRE Y POST- REVOLUCIONARIA EN LA CIUDAD DE ESTELI, NICARAGUA. Recuperado el 19 de mayo de 2024. <https://repositorio.unan.edu.ni/id/eprint/1750/1/16213.pdf>

TECNOLOGIA EN CONTABILIDAD FINANCIERA. (31 de octubre de 2023). ACTIVIDAD N 2: LOS MERCADOS, LA RELACIÓN CON LAS LEYES DE LA OFERTA Y LA DEMANDA Y EL PAPEL IMPORTANTE QUE JUEGAN EN LA ORGANIZACIÓN. Recuperado el 30 de mayo de 2024. <https://www.studocu.com/co/document/unidades-tecnologicas-de-santander/modulo-integrador-fundamentos-de-la-organizacion/unidad-2-taller-1-fundamentos-de-la-organización-UTS/101647582>

Universidad de los Andes. (7 de julio de 2023). ¿Qué es el desarrollo económico? Descubre su impacto en la sociedad actual. Recuperado el 20 de mayo de 2024. <https://programas.uniandes.edu.co/blog/desarrollo-economico#:~:text=El%20desarrollo%20econ%C3%B3mico%20se%20define,%20aspiraciones%20de%20su%20poblaci%C3%B3n.>

Vázquez Barquero, A. (junio de 1996). Desarrollos recientes de la política regional. La experiencia europea. Recuperado el 30 de mayo de 2024, de Revista Eure: file:///C:/Users/richi/Downloads/vccortes,+EURE_65_05_VASQUEZ_BARQUERO.pdf

Vázquez Barquero, A. (18 de diciembre de 2018). REFLEXIONES TEÓRICAS SOBRE LA RELACION ENTRE DESARROLLO ENDOGENO Y ECONOMIA SOCIAL. Recuperado el 30 de mayo de 2024. <http://C:/Users/richi/Downloads/REFLEXIONES TEORICAS SOBRE LA RELACION ENTRE DESAR.pdf>

Vélez Tamayo, J. M., Ortiz Muñoz, J. M., Pineda Areiza, B. S., & Acevedo Giraldo, J. (24 de enero de 2022). Medición del desarrollo económico local de dos municipios de Antioquia: categorías capacidad institucional y capital humano. Recuperado el 17 de mayo de 2024, de <http://www.scielo.org.co/pdf/enec/v32n60/2619-6573-enec-32-60-160.pdf>

Villa Maldonado, P. A. (11 de noviembre de 2018). Actividad 1 crecimiento y desarrollo. Recuperado el 24 de mayo de 2024. <https://www.coursehero.com/file/35738312/economia-de-crecimiento-y-desarrollo-a1pptx/>

ANEXOS

Anexo 1. INSTRUMENTO: ||

TEST DE CONOCIMIENTO INVERSIÓN EN MALLA VIAL LOCAL - LOCALIDAD DE SAN CRISTÓBAL.

Apreciado participante:

Me dirijo a usted como alumno regular de la Maestría en Desarrollo Humano de la FLACSO - ARGENTINA, en la que adelanto una investigación académica que tiene como objetivo general comprender los beneficios que HA TRAIIDO a la comunidad de la localidad de San Cristóbal el contar con la construcción de los diferentes proyectos en malla vial locales desarrollados en su entorno.

SERÁ MUY VALIOSO para nuestro proyecto contar con su participación en esta entrevista, que tendrá una duración de 40 minutos.

El manejo de su identidad y datos personales serán tratados de manera confidencial. Si cuenta con alguna inquietud sobre esta investigación, por favor comuníquese con Nelson Osorio Pinilla al celular: 310-2048779 o al correo electrónico: neloso28@hotmail.com.

Agradecemos su valiosa colaboración.

DATOS GENERALES

Grado de Educación: _____.

Sector donde vive: _____.

Edad: _____.

Hombre o Mujer: _____.

Con quién vive: _____.

Oficio que desempeña en la localidad: _____.

Cuenta con alguna enfermedad o discapacidad actual: _____.

1. Sabe usted cuantos recursos se invirtieron en la actualización de la malla vial local:

a. SI

b. No

2. Conoce que tipo de fuente de recursos financian la actualización de la malla vial local:

a. SI

b. No

3. Considera que sus necesidades vitales se encuentran satisfechas:

a. SI

b. No

4. Considera que su calidad de vida es buena:

a. SI

b. No

5. Considera positiva su interacción con las diferentes instituciones de la localidad:
- a. SI
- b. No
6. Ha presentado propuestas de proyectos de inversión a la administración local, que beneficien a su comunidad:
- a. SI
- b. No
7. Considera que las actividades que se desarrollan en su comunidad contribuyen a su desarrollo personal:
- c. a. SI
- d. b. No
8. Considera que el entorno en el cual vive es bueno:
- a. SI
- b. No
9. Hace uso de los equipamientos locales (Edificios públicos, parques, plazas, bibliotecas, etc.):
- a. SI
- b. No
10. Dispone de tiempo libre para compartir con su familia:
- a. SI
- b. No
11. Para usted, la calidad de las vías de la localidad permite un adecuado desplazamiento dentro y fuera de la misma:
- a. SI
- b. No

12. Considera que se ha beneficiado con el desarrollo de obras de infraestructura vial en la localidad:

a. SI

b. No

13. Cerca a su lugar de vivienda se han desarrollado o desarrollan obras de infraestructura vial:

a. SI

b. No

14. En su entorno cercano cuenta con dotaciones de infraestructura que permitan una buena movilidad:

a. SI

b. No

15. Considera que es bueno el funcionamiento del transporte público en la localidad:

a. SI

b. No

16. Considera que son adecuadas las oportunidades de formación y educación en la localidad:

a. SI

b. No

17. Considera que cuenta con un trabajo adecuado de acuerdo con sus necesidades materiales:

a. SI

b. No

18. Considera que en la localidad existen alternativas de formación y capacitación laboral:

a. SI

b. No

19. Es adecuada la comercialización de sus productos en la localidad:

a. SI

b. No

20. Los servicios públicos domiciliarios en la localidad son adecuados y de calidad:

a. SI

b. No

Anexo 2. Operacionalización Variables.

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	INTERROGANTES GUIA	REACTIVOS	No
ECONOMIA LOCAL	Martínez, 2010 Define " el desarrollo local como una apuesta que encausa los recursos propios de una zona en aras de lograr mejores opciones de vida pretendiendo aprovechar las condiciones existentes y potenciar oportunidades a partir de los mismos actores sociales que interrelacionan en el medio, para que sean estos mismos quienes actúen en los diferentes ámbitos como el político, social, económico, cultural y ambiental".	Recursos Propios	¿Qué nivel de ingresos tiene?	¿Survivel de ingresos economicos es bueno, regular o no cuenta con ellos?	
			¿Cuenta con un empleo ?	¿Su empleo le permite vivir bien?	
				¿Cuál es su ingreso promedio mensual?	
				¿Cuenta con un empleo estable ?	
			¿Cuenta con alternativas para poder formarse y emprender proyectos?	¿Cuenta con capacitación en formulación de proyecto económicos?	
			¿Se ha capacitado para emprender ?		
			¿Ha contado con formación para la formalización de su negocio?	¿Ha contado con formación para la formalización de su negocio?	
		Opciones de Vida	¿Comparte el suficiente tiempo con sus seres queridos?	¿Comparte el suficiente tiempo con sus seres queridos?	
			¿Labora en lo que le gusta ?	¿Trabaja o elabora alternativas que le gustan?	
			¿El nivel de ingresos familiares es el más adecuado?	¿El nivel de ingresos familiares es el más adecuado?	
		Actores Sociales	¿Es buena su interacción con los diferentes actores sociales en su territorio?	¿Conoce los diferentes actores de su territorio con los que puede interactuar?	
			¿Ha podido formular y presentar en comunidad proyectos con los diferentes actores para su territorio?	¿Ha presentado proyectos de economía local formulados ?	
			¿Cuántas actividades de asociación desarrolló con los diferentes actores sociales en su territorio ?	¿Cuántas actividades a desarrollo con los diferentes actores sociales en su territorio ?	
		Condiciones existentes	¿Cuenta usted con un entorno favorable en cuanto a economía personal ?	¿Cuenta usted con un entorno favorable en cuanto a economía personal en su localidad?	
			¿Aprovecha los equipamientos instalados por las instituciones de la administración pública en su territorio?	¿Conoce los equipamientos territoriales a los que puede hacerle cerca de su entorno labora?	
			¿Las vías de la localidad le brindan un buen desplazamiento dentro de la misma localidad?	¿Las vías de la localidad le brindan un buen desplazamiento dentro de la misma localidad?	
			¿Cuenta con el apoyo para la comercialización de productos en su entorno?	¿Le es fácil comercializar sus productos en el territorio?	
				¿Cuenta con buenas ventas de sus productos?	
			¿Cuenta con oportunidades para continuar con su educación?	¿Ha realizado algún curso de capacitación?	
INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y MALLA VIAL LOCAL	La Real Academia Española (2022) define "infraestructura" como la "obra subterránea o estructura que sirve de base de sustentación a otra" y como un "conjunto de elementos, dotaciones o servicios necesarios para el buen funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera"	Obra subterránea o estructura	¿Tiene conocimiento de cuántos recursos se invirtieron en la malla vial en su localidad?	¿Conoce cuantos recursos se invierten en malla vial local?	
			¿Qué tanto se ha beneficiado de las obras en su localidad?	¿Qué tanto se ha beneficiado de las obras en cuanto a malla vial en su localidad?	
			¿Cuenta con obras o estructuras cercanas generadas por la administración pública en su entorno?	¿Tiene conocimiento de algún proyecto de malla vial que se adelante cerca donde labora?	
		Contratación	¿Sabe si se está cumpliendo con los plazos estipulados para la terminación de los diferentes proyectos en malla vial local ?	¿Tiene conocimiento de los tiempos que deben durar los proyectos de malla vial local contratados en la localidad?	
			¿Tiene conocimiento que proyectos de malla vial local son los contratados en su territorio?	¿Tiene conocimiento que proyectos de malla vial local están contratados en su territorio?	
			¿Sabe si las obras de malla vial local cuentan con garantías suficientes para su ejecución en el territorio?	¿La calidad de los proyectos de malla vial ejecutados en el territorio es buena mala o regular?	
		Dotaciones o Servicios	¿Cuenta con buenos servicios públicos dotados por la administración pública?	¿Cuenta con la accesibilidad a los servicios públicos básicos?	
			¿Cuenta en su entorno local con dotaciones de infraestructura que le ayuden en la movilidad diaria?	¿Identifica problemáticas para la movilidad en su localidad?	
			¿Cuenta con servicios para la comercialización local de sus productos?	¿Cuenta con servicios locales para la comercialización local de sus productos?	