



*Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá*

**IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE FUSAGASUGÁ FRENTE A
LA PUESTA EN MARCHA DE LA NUEVA DOBLE CALZADA BOGOTÁ,
GIRARDOT**

**SANDRA MILENA PARDO ROJAS
NORMA CONSTANZA ROMERO RODRIGUEZ**

**UNIVERSIDAD DE CUNDINIMARCA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS ECONOMICAS Y CONTABLES
PROGRAMA DE CONTADURIA PÚBLICA
FUSAGASUGA
2015**



*Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá*

**IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE FUSAGASUGÁ FRENTE A
LA PUESTA EN MARCHA DE LA NUEVA DOBLE CALZADA BOGOTÁ,
GIRARDOT**

**SANDRA MILENA PARDO ROJAS
NORMA CONSTANZA ROMERO RODRIGUEZ**

Trabajo monográfico tipo Investigación

Asesor Interno

Docente

Luis Hernando López Vargas

Administrador de Empresas

Especialista en Logística Internacional

**UNIVERSIDAD DE CUNDINIMARCA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS ECONOMICAS Y CONTABLES
PROGRAMA DE CONTADURIA PÚBLICA
FUSAGASUGA**

2015



*Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá*

NOTA DE ACEPTACION

Aprobación por el Comité de Grado en cumplimiento de los requisitos exigidos por la Universidad de Cundinamarca para optar por el título de Contador Público.

PRESIDENTE DEL JURADO

JURADO

JURADO

Fusagasugá, 3 de Noviembre de 2015



*Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá*

DEDICATORIA

A Dios que me ha guiado en cada paso que doy, a mis padres y a mi hijo porque con su apoyo, compañía y comprensión, me han ayudado en cada momento de mi vida y me han enseñado que con esfuerzo y dedicación siempre lograre mis mentas.

Sandra Milena Pardo Rojas

Este trabajo lo dedico a Dios que me ha guiado, a mis padres, hermano y mi abuelita porque con su apoyo, y comprensión, me han ayudado en cada momento y me han enseñado que con esfuerzo y dedicación siempre lograre mis mentas.

Norma Constanza Romero Rodríguez



*Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá*

AGRADECIMIENTOS

A Dios y a nuestras familias quienes nos han ayudado y apoyado en cada paso que damos para dar por terminados nuestras metas y así forjarnos un mejor futuro.

A todos los docentes de la universidad de Cundinamarca en especial al docente Luis Hernando López quien por su empeño y dedicación nos ha brindado el apoyo necesario para la culminación de nuestra investigación y de esta manera brindarnos el conocimiento preciso para el desarrollo de nuestra metas y para el desarrollo a cabalidad del programa académico.



TABLA DE CONTENIDO

TITULO, AREA, LINEA, PROGRAMA Y TEMA DE INVESTIGACION	16
INTRODUCCION	17
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	19
2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	20
3. OBJETIVOS.....	21
3.1. OBJETIVO GENERAL.....	21
3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	21
4. JUSTIFICACION.....	22
5. MARCOS DE REFERENCIA	24
5.1. MARCO TEORICO	24
5.1.1. Teoría de la economía.	24
5.1.2. Teoría de la modernización.....	26
5.1.3. Teoría de la dependencia.....	29
5.1.4. Teoría de la competitividad	30
5.2. MARCO HISTORICO.....	32
5.2.1. Construcción de la doble calzada.....	36
5.3. MARCO CONCEPTUAL	37
5.4. MARCO GEOGRAFICO	40
5.5. MARCO LEGAL.....	42
5.6. MARCO DEMOGRAFICO	49
5.6.1. Descripción del proyecto.....	49
5.6.2. Medio ambiente.....	52
6. DISEÑO METODOLOGICO	57



6.1. TIPO DE INVESTIGACION	57
7. DIAGNOSTICO DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA VEREDA USATAMA Y EL PEAJE DE CHINAUTA CON LA PUESTA EN MARCHA DE LA DOBLE CALZADA BOGOTA GIRARDOT.	58
7.1. POBLACION Y MUESTRA DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA VEREDA USATAMA HASTA EL PEAJE DE CHINAUTA.	58
7.1.1. Muestra poblacional	59
7.1.2. Muestra comercial	60
7.2. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN	61
7.2.3. Revistas	62
7.2.4. Entrevistas	62
7.3. TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS.....	62
7.4. RUTA DE TRABAJO.....	63
8. ESQUEMA TEMATICO	64
8.1. ETAPA I.....	64
8.1.1. Análisis etapa I según división de sectores.....	64
8.1.2. Análisis general etapa I.....	68
8.2. ETAPA II.....	70
8.2.1. Análisis general etapa II	70
8.3. ETAPA III.....	71
8.3.1. Análisis etapa III según división de sectores.....	71
8.3.2. Análisis general etapa III	76
8.4. ETAPA IV.....	79
8.4.1. Análisis etapa IV según división de sectores.	79
8.4.2. Análisis general etapa IV.....	82



8.5. ETAPA V.....	85
8.5.1. Análisis etapa V según división de sectores.	85
8.5.2. Análisis general etapa V.....	88
8.6. ETAPA VI.....	88
8.6.1. Análisis general etapa VI.....	88
8.7. ETAPA VII.....	91
8.7.1. Análisis etapa I según división de sectores.....	91
8.7.2. Análisis general etapa VI.....	96
8.8. ETAPA VIII.....	96
8.8.1. Análisis etapa VIII según división de sectores	96
8.8.2. Análisis general etapa VIII.....	99
8.9. ETAPA IX.....	100
8.9.1. Análisis etapa IX según división de sectores.	100
8.9.2. Análisis general etapa IX.....	102
8.10. ETAPA X.	103
9. PLAN DE MEJORAMIENTO PARA EL SECTOR COMERCIAL UBICADO ENTRE LA VEREDA USATAMA HASTA EL PEAJE DE CHINAUTA.....	104
10. IMPACTO SOCIOECONOMICO DEL SECTOR COMPRENDIDO DESDE LA VEREDA USATAMA HASTA EL PEAJE DE CHINAUTA FRENTE A LA PUESTAS EN MARCHA DE LA DOBLE CALZADA BOGOTA GIRARDOT.	109
11. IMPACTO AMBIENTAL	111
12. CONCLUSIONES	113
13. RECOMENDACIONES	115
14. BIBLIOGRAFIA	117



*Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá*

INDICE DE TABLAS

Tabla 1. Calidad de la infraestructura	35
Tabla 2. Principales sectores de actividad económica generadores de empleo	83
Tabla 3. Empleo e ingresos por empleo en la empresa	83



INDICE DE GRAFICAS ESTADISTICAS

- GRAFICA 1.** Determinación del porcentaje de establecimientos constituidos en el sector comprendido entre el terminal de transportes de Fusagasugá y la vereda Usatama antes durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot 66
- GRAFICA 2.** Determinación del porcentaje de establecimientos constituidos en el sector comprendido entre el terminal de transportes de Fusagasugá y el barrio la Pampa antes durante y después del construcción de la doble calzada Bogotá Girardot 67
- GRAFICA 3.** Determinación del porcentaje de establecimientos constituidos en el sector comprendido entre el barrio la Pampa y el peaje de Chinauta antes durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot 68
- GRAFICA 4.** Determinación del porcentaje de establecimientos constituidos en el sector comprendido entre La vereda Usatama y el peaje de Chinauta antes durante y después del construcción de la doble calzada Bogotá Girardot 69
- GRAFICA 5.** Determinación del porcentaje de ingresos en ventas de sector comprendido entre el terminal de transportes de Fusagasugá y la vereda Usatama antes durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 71
- GRAFICA 6.** Determinación del aumento, disminución y constancia de los ingresos del sector comprendido entre la Vereda Usatama y el terminal de transportes, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 72
- GRAFICA 7.** Determinación del porcentaje de ingresos en ventas del sector comprendido entre el terminal de transportes y la pampa, antes de la construcción de la doble calzada Bogotá. 73
- GRAFICA 8.** Fuente Propia: Determinación del aumento, disminución y constancia de los ingresos del sector comprendido entre el terminal de transportes y la pampa, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 74



- GRAFICA 9.** Determinación del porcentaje de ingresos en ventas del sector comprendido entre la pampa y el peaje Chinauta, antes de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 75
- GRAFICA 10.** Determinación del aumento, disminución y constancia de los ingresos del sector comprendido entre la pampa y el peaje de Chinauta, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 75
- GRAFICA 11.** Determinación del porcentaje de ingresos en ventas del sector comprendido entre la vereda Usatama y el peaje Chinauta, antes de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 77
- GRAFICA 12.** Determinación del aumento, disminución y constancia de los ingresos del sector comprendido entre la vereda Usatama y el peaje Chinauta, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 78
- GRAFICA 13.** Identificación de la generación de empleo entre el sector comprendido entre el terminal de transportes y la vereda Usatama en Fusagasugá, a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 80
- GRAFICA 14.** Identificación de la generación de empleo entre el sector comprendido entre el terminal de transportes y la Pampa en Fusagasugá, a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 81
- GRAFICA 15.** Identificación de la generación de empleo entre el sector comprendido entre Pampa y el peaje de Chinauta en Fusagasugá, a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 82
- GRAFICA 16.** Identificación de la generación de empleo entre el sector comprendido entre Pampa y el peaje de Chinauta en Fusagasugá, a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 84
- GRAFICA 17.** Consideración del impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 86
- GRAFICA 18.** Consideración del impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 87
- GRAFICA 19.** Consideración del impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 87



- GRAFICA 20.** Análisis de las medidas que tomaron los comerciantes del sector Usatama hasta el Terminal de transportes después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 89
- GRAFICA 21.** Análisis de las medidas que tomaron los comerciantes del sector entre el Terminal de transportes y la Pampa después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 90
- GRAFICA 22.** Análisis de las medidas que tomaron los comerciantes del sector la Pampa y el peaje de Chinauta después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. 90
- GRAFICA 23.** Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector Usatama hasta el Terminal de transportes frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. 92
- GRAFICA 24.** Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector Usatama hasta el Terminal de transportes frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. 92
- GRAFICA 25.** Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector Terminal de transportes y la pampa frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. 93
- GRAFICA 26.** Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector Del Terminal de transportes a la Pampa frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. 94
- GRAFICA 27.** Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector la pampa hasta el peaje de Chinauta frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. 95
- GRAFICA 28.** Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector la Pampa hasta el peaje de Chinauta frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. 95
- GRAFICA 29.** Análisis frente al aumento, disminución o igualdad de la competencia de los establecimientos de comercio en el sector comprendido desde el terminal de



transportes hasta la vereda Usatama, frente a los cambios producidos con la doble calzada Bogotá Girardot. 97

GRAFICA 30. Análisis frente al aumento, disminución o igualdad de la competencia de los establecimientos de comercio en el sector comprendido desde el terminal de transportes hasta la Pampa, frente a los cambios producidos con la doble calzada Bogotá Girardot. 98

GRAFICA 31. Análisis frente al aumento, disminución o igualdad de la competencia de los establecimientos de comercio en el sector comprendido desde la Pampa hasta el peaje de Chinauta, frente a los cambios producidos con la doble calzada Bogotá Girardot. 99

GRAFICA 32. Determinación de la opinión de los comerciantes frente a si se encuentran en acuerdo o en desacuerdo con el aumento del comercio de los establecimientos ubicados en el sector comprendido desde el terminal de transportes hasta la vereda Usatama, con la doble calzada Bogotá Girardot. 100

GRAFICA 33. Determinación de la opinión de los comerciantes frente a si se encuentran en acuerdo o en desacuerdo con el aumento del comercio de los establecimientos ubicados en el sector comprendido desde el terminal de transportes hasta la pampa, con la doble calzada Bogotá Girardot. 101

GRAFICA 34. Determinación de la opinión de los comerciantes frente a si se encuentran en acuerdo o en desacuerdo con el aumento del comercio de los establecimientos ubicados en el sector comprendido desde la pampa hasta el peaje de Chinauta, con la doble calzada Bogotá Girardot. 102



INDICE DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIÓN 1. Mapa de ubicación geográfica	40
ILUSTRACIÓN 2. Vías de acceso a Fusagasugá	41
ILUSTRACIÓN 3. Establecimientos de comercio censados inscritos en hacienda	65



INDICE DE ANEXOS

ANEXO 1. Carta solicitud secretario de hacienda municipio de Fusagasugá.	124
ANEXO 2. Encuesta aplicada propietarios de establecimientos de comercio.	125
ANEXO 3. Mapa urbano 2012	127
ANEXO 4. Plan económico para la competitividad de Fusagasugá.	128
ANEXO 5. Contrato de concesión no. gg-040-2004 para el diseño, la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial bosa – granada – Girardot celebrado entre el instituto nacional de concesiones –INCO- y concesión autopista Bogotá Girardot.	129



TITULO, AREA, LINEA, PROGRAMA Y TEMA DE INVESTIGACION

TITULO

Impacto socioeconómico del municipio de Fusagasugá frente a la puesta en marcha de la nueva doble calzada Bogotá, Girardot.

AREA

Económica y Competitividad de las Empresas.

LINEA

Crecimiento y Desarrollo Económico Regional

PROGRAMA

Contaduría Pública, Fusagasugá

TEMA DE INVESTIGACION

Impacto socioeconómico del municipio de Fusagasugá frente a la puesta en marcha de la nueva doble calzada Bogotá, Girardot



INTRODUCCION

La construcción de la doble calzada Bogotá Girardot es uno de los proyectos viales más importantes realizados en Colombia, ha permitido el crecimiento y la evolución de la infraestructura del país en cuanto a la implementación de vías de cuarta generación contribuyendo a la disminución de los costos de operación vehicular, dando mayor seguridad en los recorridos y redujo significativamente el tiempo de desplazamiento desde y hacia la capital del país, sin embargo la construcción de vías de cuarta generación en Colombia tienen como principal beneficio sacar al país del retroceso en infraestructura ya que esta es la principal debilidad que ha tenido el país en cuanto a economía y transportes.

A través del tiempo y de acuerdo a los estudios realizados en los países que han implementado infraestructura competitiva como son las vías de cuarta generación se ha identificado que aportan beneficios como la disminución de los costos a los sectores económicos de cada país en cuanto al transporte y la industria. Además en Colombia los tratados de libre comercio o acuerdos comerciales han exigido que el país realice la construcción de vías de cuarta generación debido a que las vías antiguas no eran competitivas, por consiguiente a través del proyecto que implemento el gobierno mediante la agencia nacional de infraestructura (ANI) y también gracias al presupuesto de cincuenta y dos mil millones de pesos ha implementado vías de cuarta generación en los principales sectores productivos; como lo es el sector comprendido entre la vereda Usatama y el peaje de Chinauta.

Una vez construida la doble calzada Bogotá Girardot en Colombia, se puso en marcha en octubre del 2014, esta doble calzada va desde Soacha hasta el paso en Girardot; pasando por los municipios de Granada, Subía, Silvana, Fusagasugá, Melgar y Girardot, para lo cual el gobierno está cumpliendo con las estrategias de competitividad del país.



Finalmente este estudio se realizó en Fusagasugá en el sector comprendido desde la vereda Usatama hasta el peaje en Chinauta ya que es un sector de gran afluencia vehicular. El desarrollo económico en este sector era bastante alto y con la construcción de la doble calzada Bogotá - Girardot este se vio afectado; ya que es una vía rápida que no permite el transitar a menos de 80km por hora y tiene un separador vial que no permite el desplazamiento de los usuarios al lado y lado de la vía lo cual perjudica a los propietarios de los locales comerciales ubicados en cada uno de los sentidos de la misma; por lo cual este estudio se enfoca en identificar el impacto positivo o negativo que trajo la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot.



1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La construcción de la doble calzada Bogotá Girardot se ha caracterizado por ser un proyecto de alto impacto económico, además del mejoramiento de infraestructura vial para el país lo que hace que nos interese por conocer a fondo el porqué es positivo o negativo el impacto de la doble calzada Bogotá - Girardot en el sector comprendido desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta.

Teniendo en cuenta que la doble calzada Bogotá Girardot es uno de los proyectos de infraestructura más importantes que se ha realizado en vías de cuarta generación en Colombia y asumiendo que Fusagasugá es un municipio en desarrollo es necesario determinar si el sector económico de este se ha beneficiado positiva o negativamente con la construcción de la misma.

Con la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot se generaron impactos positivos y negativos a los establecimientos comerciales en algunos sectores. Motivo por el que el tramo objeto de estudio se divide en tres, el tramo uno desde la vereda Usatama hasta el puente de intersección con el casco urbano de Fusagasugá, el tramo dos desde la terminal de transportes hasta la pampa y el tramo tres desde el sector conocido como Jaibana hasta el peaje de Chinauta, según el estudio realizado se identificó que el sector numero dos es el más afectado con la construcción de la vía ya que esta, aisló el casco urbano pues anteriormente la vía pasaba sobre este tramo permitiendo que quienes se transportaban desde Bogotá hacia el centro del país o desde el centro del país hacia Bogotá tuvieran que pasar por allí lo que generaba que este sector fuera más comercial motivo por el que este proyecto toma como base las condiciones previas del proyecto vial y busca identificar la situación económica de los establecimientos comerciales localizados en el perímetro vial de la doble calzada Bogotá – Girardot actualmente.



2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿El impacto socioeconómico fue positivo o negativo en el municipio de Fusagasugá frente a la puesta en marcha de la nueva doble calzada Bogotá, Girardot en el tramo comprendido desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta?



3. OBJETIVOS

3.1. OBJETIVO GENERAL

Determinar el impacto socioeconómico que ha tenido la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot en el municipio de Fusagasugá.

3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- ✚ Realizar un diagnóstico de la situación actual de los establecimientos comerciales desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta.
- ✚ Analizar la situación socioeconómica de los establecimientos comerciales antes de la doble calzada y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot en el sector comprendido desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta.
- ✚ Identificar las variables que afectaron los establecimientos comerciales con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot específicamente para el tramo comprendido entre la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta
- ✚ Generar recomendaciones a las variables generadas con la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot que afectaron los establecimientos comerciales ubicados en el sector conocido como Vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta en Fusagasugá.



4. JUSTIFICACION

Es necesario para Colombia la creación de vías de mayor calidad que cumplan estándares internacionales que permitan la conexión entre el centro y sur del país ya que las vías de cuarta generación (4G) hacen a Colombia mejorar su infraestructura y obtener un alto nivel de competitividad, permitiendo que el país continúe con su economía emergente lo cual permite enfrentar los retos del comercio global, generando más empleos y entregando a los colombianos vías de primera calidad al final de ésta década, convirtiéndose en un claro ejemplo de desarrollo integral, de una región que tiene en la capital del país su principal objetivo y mercado, de otro lado se promueven activamente las oportunidades de inversión para atraer capital privado, nacional y extranjero, para complementar las inversiones en la infraestructura de transporte.

La doble calzada Bogotá Girardot hace parte de los proyectos de cuarta generación, se inició durante el gobierno del presidente Álvaro Uribe Vélez con una inversión de 477 mil millones de pesos y genero 1.250 empleos directos, su construcción inicio en el año 2004 y se entregó en octubre del año 2014 después de algunos inconvenientes.

En este estudio es preciso identificar el impacto socio económico tanto positivo o negativo que ha tenido la doble calzada Bogotá – Girardot, ya que el diseño de la vía dejo aislado a varios municipios como Fusagasugá y Melgar lo cual fue preocupante debido a que estos municipios dependían de la afluencia de personas que transitaban esta vía al ser reconocidos como destinos turísticos. Por esta razón es necesario identificar el impacto positivo o negativo que ha tenido en Fusagasugá durante el año de funcionamiento de la doble calzada Bogotá Girardot.

No se presenta un consenso general entre los comerciantes ya que algunos aseguran que la doble calzada trajo beneficios económicos, y otros al contrario



argumentan que aportó consecuencias negativas para el comercio en la ciudad, motivo por el cual es importante el desarrollo del presente proyecto para poder identificar el impacto socioeconómico positivo o negativo que se generó con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. Sin embargo es importante resaltar que el principal beneficio que trajo la doble calzada Bogotá Girardot no solo para el sector objeto de estudio si no a nivel nacional fue la disminución del tiempo de desplazamiento hacia la Capital del país lo cual permite a la región ser más competitiva.

Así mismo es de vital importancia dar a conocer que con dicho documento no se pretende dar solución a los problemas que se han presentado o se puedan presentar a causa de la construcción y o funcionamiento de la doble calzada Bogotá Girardot si no realizar un diagnóstico que permita identificar los aspectos positivos o negativos frente a la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot.



5. MARCOS DE REFERENCIA

5.1. MARCO TEORICO

Para desarrollar nuestro trabajo vamos a utilizar teorías que nos van a ayudar a soportar el objeto de estudio.

5.1.1. Teoría de la economía.

La economía clásica es una escuela de pensamiento económico cuyos principales exponentes son Adam Smith, Jean-Baptiste Say y David Ricardo. Dada la complejidad de los procesos que estudia y con el fin de analizar la interacción entre causa y efecto, aísla ciertas variables bajo estudio de la variada realidad social y las libera de todos los otros factores de influencia. De este modo, se basa en la hipótesis de que esas variables seleccionadas son inalterables y, por lo tanto, las demás relaciones quedan fuera del análisis. Los modelos teóricos con este alto grado de simplificación permiten representar en funciones matemáticas las modificaciones que sufre una variable (como el consumo, el ahorro, la producción, etc.) económica como consecuencia de la variación de otras magnitudes. Esta perspectiva de estudio se ha denominado economía positiva.¹

En Colombia, La teoría económica se aplica en varios aspectos, se tomaran las bases de esta que son: el mercantilismo, la fisiocracia, la teoría clásica, la especialización del trabajo, la ventaja comparativa y la planificación de recursos, las cuales se explicaran individualmente, dando a conocer cómo influye negativa y positivamente con la situación actual de la economía del país.

¹ (Marcelo F. Resico; I.3. Teoría económica, PAG 41 AL 49, 2015)



MERCANTILISMO: En Colombia, el mercantilismo se hace notar en varias formas, por ejemplo, en las exportaciones que este hace de productos como el café, azúcar, entre otros, de esta forma tener un equilibrio en la economía ya que las exportaciones son una gran entrada de utilidades, algo positivo también fue el uso del proteccionismo que se estuvo aplicado en la década de los 80, lo cual dio paso a la fisiocracia y el mercantilismo, además con el TLC la economía del país irá en aumento beneficiándolo. También algo por lo que empezaron a tomar importancia es por la conservación de las riquezas naturales que poseen, ya que las zonas verdes se están convirtiendo en la mercancía más valorada para los países líderes como, Estados Unidos, la Unión Europea, China, entre otros.

El mercantilismo que se está aplicando en Colombia en los últimos años, ha ayudado a fortalecer y tener una mayor confianza con otros países abriendo campo a nuevas rutas para el intercambio de productos que los benefician mutua mente.

LA FISIOCRACIA: La fisiocracia, en Colombia se puede ver en las empresas agrícolas las cuales son una fuente básica de la economía. Siendo este un país en desarrollo y con mucha materia prima en la parte agrícola, se ha permitido ir en ascenso tanto en la exportación de estos productos como en una economía más estable, esto ha beneficiado en gran medida a los agricultores y a que el gobierno local presten más atención y ayude en el mejoramiento de la productividad en este sector.

Para un país en desarrollo como Colombia, le es muy conveniente la fisiocracia ya que esta trata del libre cambio. Se puede decir que los principales productos que exporta Colombia como lo son el café y el azúcar, son una moneda muy valorada en otros países por lo cual puede hacer un intercambio de beneficios que contribuyan al país.



ESPECIALIZACION DEL TRABAJO: Con la aparición de nuevas empresas y nuevos productos se han generado nuevas carreras profesionales y especializaciones, esto empezó a afectar en gran medida a los países en desarrollo ya que los inversionistas extranjeros al llevar compañías industriales, comerciales, entre otras, exigían una persona especializada en el área de trabajo para una mayor eficacia y producción, esta disciplina fue tomada por las empresas locales que con el tiempo tanto su desarrollo y utilidades fueron en aumento, con esto también se incentivó a los ciudadanos a tener un mayor nivel de estudio para los que se crearon facilidades de créditos estudiantiles accesibles a las clases menos favorecidas y de esta manera crearse mayores probabilidades de trabajo.

En el presente proyecto se utilizara la teoría económica ya que la región objeto de estudio tiene como principal actividad económica la agricultura, esta región necesita que sus productos lleguen a los sitios de abastecimiento en el menor tiempo posible para generar un mayor ingreso, cumplir con las normas de calidad del producto y satisfacer las necesidades de los consumidores, contribuir a la generación de nuevos empleos y abrir nuevos tratados para el intercambio de productos, lo cual es uno de los objetivos planteados con la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot.

5.1.2. Teoría de la modernización

Surgió en la década de los cincuenta y sesenta en respuesta a la batalla ideológica que entonces se libraba entre el capitalismo occidental y el comunismo. Frente a la percepción del comunismo como una amenaza regional, las potencias occidentales, encabezadas por los Estados Unidos, dedicaron su atención a ganarse la lealtad de los llamados países tercermundistas de la época. La preocupación del bloque occidental se centraba en el fracaso que los países tercermundistas habían experimentado al intentar introducir sus economías al sistema global. Dadas las



constantes fallas de los modelos de desarrollo implementados por estos países, particularmente sus esfuerzos para sustituir importaciones por productos producidos internamente, el comunismo ofrecía un modelo rápido y convincente de desarrollo. Contra esta amenaza, analistas occidentales desarrollaron un modelo de desarrollo conocido como Teoría de Modernización para contrarrestar el avance del comunismo.

La Teoría de Modernización divide las sociedades en dos tipos:

Sociedades Tradicionales.

Que son caracterizadas por: una dinámica social en la que relaciones interpersonales son establecidas por medio de enlaces emocionales y afectivos; un importante componente religioso que influye sobre todo aspecto de la vida cotidiana; la población es predominantemente concentrada en áreas rurales; la estructura social es altamente estratificada y las posibilidades de movilidad social son limitadas; y sus economías dependen principalmente de la agricultura y otros productos primarios. Según la Teoría de Modernización, todos estos factores son impedimentos para el libre desarrollo de un mercado capitalista.

Sociedades Modernas.

En contraste son caracterizadas por: relaciones sociales de tipo impersonal y de carácter neutro; las cuales son consideradas óptimas para la implementación de un mercado capitalista.

Basado en las observaciones anteriores, el argumento central de la Teoría de Modernización consiste en que para que los países en vía de desarrollo alcancen un nivel de industrialización y prosperidad económica digna de una sociedad moderna, es necesario que estos hagan un cambio profundo en sus valores y estructuras sociales. Las observaciones presentadas por los proponentes de esta teoría son basadas en gran parte en el desarrollo histórico de los países del Norte. Por ende, muchos críticos de esta teoría ven en ella un modelo euro-centrista cuyo



argumento se limita a imponer una serie de valores ajenos a aquellos de los países del Sur.

Esta teoría le asigna un papel central al estado en la tarea de llevar a cabo los cambios necesarios en la estructura social. El proceso propuesto por esta teoría demanda una reestructuración social en todo nivel: desde el nivel más básico, como la familia, hasta las instituciones estatales más altas. Precisamente por esto, un estado fuerte y estable es necesario para llevar a cabo la tarea de modernizar un país. Basado en las observaciones anteriores, Samuel Huntington predijo que para que la mayoría de los países en vía de desarrollo llevaran a cabo esta tarea satisfactoriamente, estos terminarían bajo el mando de gobiernos autocráticos y militantes. En efecto, la mayoría de países Latinoamericanos durante la época de los setentas sucumbieron a las dictaduras militares, con la notable excepción de Colombia y otros pocos.²

Se utiliza la teoría de la modernización ya que Colombia es un país en vía de desarrollo y la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot hace parte de un proyecto de cuarta generación, el cual el país demanda por los tratados de libre comercio para ser más competitivo, adquirir nuevas tecnologías y poder lograr desplazamientos en el menor tiempo posible desde los lugares de producción hasta los principales sectores comerciales convirtiéndose así en un país altamente competitivo.

² (Biblioteca virtual Luis Angel Arando; Subgerencia Cultural del Banco de la República. (2015). Teoría de la modernización. Recuperado de: http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/politica/teoria_de_la_modernizacion, 2015)



5.1.3. Teoría de la dependencia

La Teoría de la Dependencia surgió en América Latina en los años sesenta y setenta. Sostiene los siguientes postulados:

El subdesarrollo está directamente ligado a la expansión de los países industrializados; desarrollo y subdesarrollo son dos aspectos diferentes del mismo proceso; el subdesarrollo no es ni una etapa en un proceso gradual hacia el desarrollo ni una precondition, sino una condición en sí misma; la dependencia no se limita a relaciones entre países, sino que también crea estructuras internas en las sociedades (Blomström y Ente, 1990). Immanuel Wallerstein (1979) analiza el capitalismo como un sistema basado en una relación económica, social, política y cultural que surgió a finales de la Edad Media y que dio lugar a un sistema mundial y a una economía mundial. Este enfoque, que distingue al centro de la periferia y la semiperiferia, enfatiza el rol hegemónico de las economías centrales en la organización del sistema capitalista. Existe una interconexión de la pobreza global con la polarización social y la desigualdad entre y dentro de los países.³

André Gunder Frank (1967; 1976) sostuvo que las relaciones de dependencia en el mercado global se reflejaban en las relaciones de dependencia estructural dentro de los Estados y entre las comunidades. Aunque existen diferencias entre los enfoques de la dependencia, generalmente la pobreza es explicada como un resultado de las circunstancias particulares de la estructura social, el mercado laboral, la condición de explotación de la fuerza de trabajo y la concentración del ingreso. Para esta teoría se pueden identificar distintas etapas en la historia de América Latina en términos de las relaciones de producción dominantes en las sociedades (Sunkel y Paz, 1975) y la producción de la pobreza. Por ejemplo, Cardoso y Faletto (1969) identifican las plantaciones y la minería con la semiservidumbre o la esclavitud. Así, la estructura de tenencia de la tierra permite

³ (Biblioteca Virtual; Clacso red de bibliotecas virtuales de ciencias sociales de america latina y el caribe. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/clacso/crop/glosario/t.pdf>, 2015)



explicar la extensa pobreza rural que caracterizó a algunos países dependientes en los siglos XIX y XX. Al discutir procesos industriales en América Latina, otros análisis se han enfocado en la pobreza como una consecuencia directa del proceso de exclusión del mercado de trabajo urbano. Para otras miradas, la dependencia es definida por medio de la creciente importancia del capital extranjero junto con la acumulación del capital en pocas manos, lo que conduce a un empobrecimiento masivo de la población, debido a la concentración del ingreso. Ruy Mauro Marini (1977) sostiene que la dependencia está caracterizada por la superexplotación del trabajo.⁴

La teoría de la dependencia se enfoca principalmente en la generación de empleos y en el crecimiento económico de los países motivo por el cual hace parte del presente proyectó ya que el gobierno desde el inicio de la construcción de la doble calzada manifestó que con esta vía se generaría un crecimiento económico significativo en las regiones y contribuiría a la generación de nuevos empleos logrando así un impacto socioeconómico positivo en a nivel nacional.

5.1.4. Teoría de la competitividad

Michael Porter es una de las mayores autoridades en estrategia competitiva y desarrollo económico en el mundo. Sus ideas se enseñan en casi todas las escuelas de negocios del planeta. La teoría de Porter explica el desarrollo económico y la prosperidad de las naciones en función de las circunstancias de competencia que enfrentan sus empresas Porter habla sobre Colombia, la competitividad y su teoría del diamante de fuerzas competitivas.

Primero, los tratados de libre comercio no hacen competitivo a un país. Estos le dan una oportunidad, la cual lo puede ayudar o le puede hacer daño. Los acuerdos son

⁴ (Biblioteca Virtual; Clacso red de bibliotecas virtuales de ciencias sociales de america latina y el caribe. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/clacso/crop/glosario/t.pdf>, 2015)



buenos, porque abren mercados y facilitan la negociación con sus vecinos. Sin embargo, esto no va a ser positivo a menos que las compañías se vuelvan más eficientes y productivas. Los tratados pueden motivar a la comunidad de negocios y a la sociedad para diseñar una estrategia conjunta para aumentar la capacidad productiva y lidiar con ineficiencias, malas regulaciones y costos. El error es pensar que el país será exitoso por el mero hecho de conseguir un acuerdo. Los tratados son solo el comienzo. Firmar una hoja de papel es fácil, lo realmente difícil es hacer el trabajo pesado para mejorar el ambiente de negocios.

Los grupos económicos están empezando a enfocarse, porque serán más competitivos, desarrollarán habilidades y tecnologías, añadirán más valor y estarán más predispuestos a exportar y no solo a controlar el mercado local. Básicamente, estas compañías llegan a esa conclusión porque están enfrentando mayor competencia.

El intercambio comercial entre los países es muy antiguo. Sus explicaciones sistematizadas datan al menos desde 1776 cuando Adam Smith sostiene en su obra *La riqueza de las naciones* que un país puede maximizar su riqueza si se especializa en producir aquello sobre lo cual tiene ventajas sobre los demás países para exportar, e importa los bienes que en el exterior consiguiera a menor costo debido a la especialización de otro país. A este tipo de atributos nacionales los llamó “ventajas absolutas”. Podría darse el caso de que un país fuera desventajoso en todo, pero ningún país es importador neto en todo.

En 1817 David Ricardo modificó este modo de pensar introduciendo el término “ventajas comparativas”, que asegura que si cada uno de los países se especializa en aquello donde tiene mayores ventajas, o bien, menores desventajas en comparación con sus demás sectores (no países), aun cuando no tuviera una ventaja absoluta en uno sólo, al haber división internacional del trabajo y especialización, en suma el hecho llevaría a un mayor beneficio para todos. En esta



teoría el comercio está dado por la utilización de los factores de producción, Ricardo (1959; Krugman y Obstfeld, 1995) sostiene que los precios se determinan por la productividad en vez de la demanda. ⁵

La teoría de la competitividad hace parte del presente proyecto ya que Colombia tiene una gran ventaja frente a otros países al ser generador de una gran variedad de productos agrícolas, motivo por el cual debe de hacerse más competitivo para poder lograr el cumplimiento de los tratados de libre comercio y obtener mayores beneficios, por lo cual el mejoramiento de infraestructura a nivel nacional y la creación de nuevas vías como la doble calzada Bogotá Girardot hacen de Colombia un país en desarrollo ya que estas son vías de cuarta generación.

5.2. MARCO HISTORICO

Colombia es un país que se ha caracterizado por la ausencia de infraestructura pese a que por años, el estado de las vías principales no ha permitido que el país sea competitivo en infraestructura vial y transporte por lo que se realizó la construcción de mega obras que permitan realizar vías de fácil acceso a la capital del país. Para que un país sea competitivo ante el mundo, las vías deberán ser de alta calidad, facilitando la movilidad y circulación de materia prima en corto tiempo dentro del ámbito nacional.

Hasta antes de los 50 el país estaba en una etapa de infraestructura primitiva que sólo se limitaba a la construcción de vías desarrollando las mínimas condiciones que demandan un país, pero nunca se dedicó a pensar en su futuro para enfrentar la competitividad ante el mundo. Cuando Colombia se sintió amenazado por el

⁵ (TEORIAS DE LA COMPETITIVIDAD, Smith, Adam (1776). “Investigación Sobre la Naturaleza y Causas de la Riqueza de las Naciones”, Editorial Fondo de Cultura Económica. Capítulo 1 Pag. 2 a la 38., 1994)



crecimiento poblacional y una infraestructura no competitiva, se comenzó a invertir entre los años 50 y 70, en obras de mejoramiento vial.

Según el Banco Mundial Colombia es una de las economías más fuertes de América Latina, superando a algunos países como Venezuela, Paraguay y Ecuador, no obstante el tema de infraestructura hacen de Colombia uno de los países más atrasados en temas de carreteras, puertos y vías, haciendo que esta tenga problemas en la competitividad, logística, seguridad y altos costo en los productos. Los procesos de apertura económica que ha implementado Colombia desde hace algunos años traen tanto oportunidades como preocupaciones en cuanto al cumplimiento de los mismos debido a la falta de infraestructura. Al presentarse estos inconvenientes, los gobiernos de turno han venido hablando de reparar las vías que están en mal estado e incluso han propuesto construir algunas, En la presidencia de Cesar Gaviria (1990-1994), uno de los planes contenidos en el PND era la modernización de infraestructura de puertos, vías y comunicaciones (Presidencia de la Republica, s.f.).

En materia económica, el gobierno de Gaviria es recordado por "La apertura económica" de tinte neoliberal basada en el libre comercio, la descentralización de poder, y la reducción del estado por medio de la privatización, la iniciativa individual y privada y de la libre competencia en el mercado; liderada por su Ministro de Hacienda Rudolf Hommes. Desde los inicios de su gobierno Gaviria aumentó el ritmo de la apertura, con resultados que dieron un vuelco a la historia económica del país. Colombia fue un país tradicionalmente proteccionista, sin embargo, a partir de 1991, durante el gobierno del Presidente Cesar Gaviria Trujillo, y fundamentado en la nueva Constitución Política de Colombia, el país entró en un esquema de apertura económica. Con la Constitución de 1991 se crearon el Ministerio de Comercio Exterior (Ley 07 de Enero de 1991), el Ministerio de Relaciones Internacionales, el Ministerio de Desarrollo, el Banco de Comercio Exterior y el Consejo Superior de Comercio Exterior, instituciones que tienen funciones de



promoción, control y financiación, entre otras, del comercio exterior. Se redujeron los aranceles y las barreras al comercio, se abrieron las puertas a la inversión extranjera, se impulsó la primera zona libre de comercio en el continente americano, Colombia lideró el proceso de integración regional y subregional, se fortaleció el papel del sector privado y se emprendieron planes de modernización de la infraestructura de puertos, vías y comunicaciones.⁶

La tendencia internacional hacia un mundo globalizado y la acelerada apertura comercial del país a raíz de la suscripción de varios tratados comerciales, convierten a la logística en una variable fundamental para competir en el mercado. Por lo tanto, para que Colombia pueda lograr una real transformación productiva y así cumplir con sus metas de competitividad para el año 2032, es necesario desarrollar las capacidades logísticas del país, posibilitadas por una infraestructura básica apropiada y unos servicios competitivos de transporte y almacenamiento de cargas. Las capacidades logísticas a desarrollar son todas aquellas que permitan optimizar los tiempos y costos de transporte, almacenamiento y distribución de materias primas, partes y productos terminados, desde la empresa hasta el consumidor final, de acuerdo con las estrategias de negocios y los modelos operativos de las empresas. El desarrollo de estas capacidades requiere de la coordinación de actividades que involucran tanto agentes públicos como privados. En este sentido, tener unas capacidades logísticas competitivas va mucho más allá de tener una infraestructura adecuada.

Según estudios realizados se ha determinado que La calidad de la infraestructura en Colombia era deficiente hasta el año 2012, lo cual es confirmado por el Foro Económico Mundial (FEM), al ubicar el país en el puesto 95 entre 142 países y en el noveno lugar entre países de referencia en su Informe de Competitividad Global 2011-2012.⁷

⁶ (NASLY CANTILLO MERCADO; GOBIERNO DE CESAR GAVIRIA TRUJILLO, 2013)

⁷ (CAPITULO 6. INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA, 2012)



Tabla 1. Calidad de la infraestructura

PAÍS	Infraestructura en general	Red vial	Red férrea	Infraestructura portuaria	Infraestructura aérea
Portugal	1	1	4	5	6
Corea	2	3	1	3	4
España	3	2	2	1	2
Malasia	4	4	3	2	3
Chile	5	5	8	4	5
Turquía	6	6	6	7	7
Sudáfrica	7	7	5	6	1
México	8	8	7	8	8
Colombia	9	10	11	10	10
Brasil	10	11	10	11	11
Perú	11	9	9	9	9

Fuente Foro económico Mundial, global Competitiveness Report 2011-2012

Al confirmar este informe por parte del foro económico mundial en el cual Colombia ocupa el noveno lugar en infraestructura vial haciendo al país competitivo gracias la estructuración de una vía de doble calzada que es considerada como una de las obras de infraestructura vial más importantes del país en los últimos años. Esta permitirá un tránsito vehicular diario de 8.600 vehículos y la comunicación regular del corredor vial Bogotá – Buenaventura, facilitando el desplazamiento de un gran volumen de autos en menor tiempo. Se tiene presupuestado que el tiempo de recorrido se acortará en aproximadamente 40 minutos entre Girardot y Bogotá.⁸

El proyecto Bogotá - Girardot, forma parte del corredor vial Bogotá - Buenaventura, que es uno de los ejes viales más importantes del país que comunica el centro, occidente y sur de Colombia, incentivado su desarrollo económico, Es uno de los corredores con mayor tránsito vehicular, generado principalmente por la concentración de viajes de carga y el desplazamiento de pasajeros desde y hacia Bogotá, y adicionalmente por ser la zona de atractivo turístico del Distrito Capital.

⁸ (JOSÉ FRANCISCO ACEVEDO VELA, TUNEL DEL SUMAPAZ Y SU ESTRUCTURA VIAL, 2009)



5.2.1. Construcción de la doble calzada.

La construcción de la doble calzada se realizó en los departamentos de Cundinamarca y Tolima, con una longitud aproximada de 132 km. distribuidos en 110 km en Cundinamarca y 22 km en el departamento de Tolima. De otro lado es necesario definir las obras principales que se ejecutan como son la Construcción de una segunda calzada de dos carriles con separador central, iniciando en la intersección del Muña, (salida de Bogotá), y terminando en la intersección de El Paso, (inicio variante Girardot). Construcción de variantes e intersecciones en los municipios de Fusagasugá y Melgar. Túnel del Sumapaz ubicado en el sector de Boquerón, con una vía de doble carril para el tránsito vehicular, en el sentido Bogotá - Girardot. 14 puentes vehiculares paralelos a los existentes en los principales ríos y quebradas, con longitudes entre 10 y 50 metros y 5 puentes peatonales con sus respectivos paraderos. 3 viaductos ubicados en el sector de Muña, Boquerón, y en la variante de Melgar, con longitudes entre 120 y 240. Construcción de centros de control de operaciones (CCO), estaciones de pesaje, ampliación de peaje. ⁹

Dos peajes, 32 puentes peatonales, 10 pasos peatonales y 26 retornos hacen parte de esta doble calzada, la cual le costó al país más 800 mil millones de pesos y por donde actualmente, según la Agencia Nacional de Infraestructura, transitan 19 mil vehículos por día.¹⁰

⁹ (Lupus, ChoKe. [Autopistas] Bogotá - Girardot., 2007)

¹⁰ (RCN La Radio. , 2004)



5.3. MARCO CONCEPTUAL

Se hace necesario identificar los términos principales para el desarrollo del presente trabajo los cuales permiten dar mayor explicación a algunos términos utilizados en el desarrollo del mismo:

➤ **Socio económico**

Es la mezcla de los cambios mentales y sociales de una localidad que la hace competente para aumentar su nivel de vida de forma progresiva y permanente, a través de la utilización de sus propios recursos naturales y humanos.¹¹

➤ **Población.**

Se habla de población como el número de habitantes que integran un estado ya sea el mundo en su totalidad, o cada uno de los continentes, países, provincias o municipios que lo conforman; y puede referirse también a aquel acto poblacional que significa dotar de personas a un lugar.¹²

➤ **Concesión.**

Es el otorgamiento del derecho de explotación, por un período determinado, de bienes y servicios por parte de una Administración pública o empresa a otra, generalmente privada.¹³

➤ **Autopista**

La autopista es una extraordinaria construcción que no crece en altura sino en extensión. El material para la elaboración de la vía es asfalto con el fin de permitir un buen deslizamiento a los autos, la autopista suele contar con numerosos carriles

¹¹ (SEQUERA, GLADYTSA (<http://desarrollosocialecon.galeon.com/concepto.htm>), 2002)

¹² (Deconceptos, 2015)

¹³ (Walter Whitman Rostow, Wikipedia, La enciclopedia libre., 2015)



y con una clara señalización a modo de que los automóviles puedan circular por ella con facilidad.¹⁴

➤ Vías de cuarta generación

Las Vías 4G, también llamadas Carreteras 4G, y formalmente Cuarta Generación (4G) de Concesiones Viales de Colombia, es un programa de infraestructura vial en Colombia que plantea la construcción y operación en concesión de más de 8,000 km de carreteras, incluyendo 1,370 km de doble calzadas, y 159 túneles, en más de 40 nuevas concesiones. Su objetivo principal es mejorar la competitividad del país, disminuyendo el costo y tiempos de transporte de personas y, en especial, de carga, desde los puntos de manufactura hasta los puertos de exportación.¹⁵

➤ Infraestructura

Una infraestructura es el conjunto de elementos o servicios que están considerados como necesarios para que una organización pueda funcionar o bien para que una actividad se desarrolle efectivamente.

Por otro lado, la infraestructura es la base material de una sociedad y la que determinará la estructura social, el desarrollo y el cambio social de la misma, incluyéndose en estos niveles las fuerzas productivas y las relaciones de producción que en la misma se dan.¹⁶

➤ Doble calzada

Las vías llamadas doble calzada son las carreteras que tienen una separación física entre calzadas, aunque esta separación consista en un bordillo montable. Reúne las características propias del desdoblamiento de una carretera convencional.¹⁷

¹⁴ (Definición ABC. <http://www.definicionabc.com/tecnologia/autopista.php>, 2015)

¹⁵ (Walter Whitman Rostow, Wikipedia, La enciclopedia libre., 2015)

¹⁶ (Definición ABC. <http://www.definicionabc.com/tecnologia/autopista.php>, 2015)

¹⁷ (INE. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA, 2015)



➤ Municipio

Es el conjunto de los habitantes que viven en un mismo término jurisdiccional, el cual está regido por un ayuntamiento. Por extensión, el término también permite nombrar al ayuntamiento o la corporación municipal.¹⁸

➤ Mercado

Lugar en donde habitualmente se reúnen los compradores y vendedores para efectuar sus operaciones comerciales. La idea de mercado ha ido unida siempre a la de un lugar geográfico.¹⁹

➤ Financiación

La financiación es la contribución de dinero que se requiere para poder concretar un proyecto o actividad, como ser el desarrollo del negocio propio.²⁰

¹⁸ (DEFINICION.DE, 2015)

¹⁹ (LA GRAN ENCICLOPEDIA DE ECONOMIA, 2009)

²⁰ (Definición ABC. <http://www.definicionabc.com/tecnologia/autopista.php>, 2015)

5.4. MARCO GEOGRAFICO

Ilustración 1. Mapa ubicación Geográfica (Fusagasugá)



Fuente: Revisión POT 2007. Grupo de cartografía y SIG- Oficina Asesora de Planeación, 2010.

El Municipio de Fusagasugá, se encuentra ubicado en la región Andina del país, al sur occidente del Departamento de Cundinamarca, es cabecera Provincial del Sumapaz, enmarcada topográficamente dentro de dos cerros: el Fusacatán y el Quininí. Desplegada en la parte superior de la altiplanicie de Chinauta en latitud $4^{\circ} 20' 00''$ y longitud $74^{\circ} 21' 00''$. Circundada por excelentes vías de acceso que la comunican con todo el país, especialmente con la ciudad capital de Bogotá por la vía Panamericana.²¹

²¹ (Generalidades del Municipio de Fusagasugá, Centro Administrativo Municipal, Oficina Asesora de Planeación., 2015)



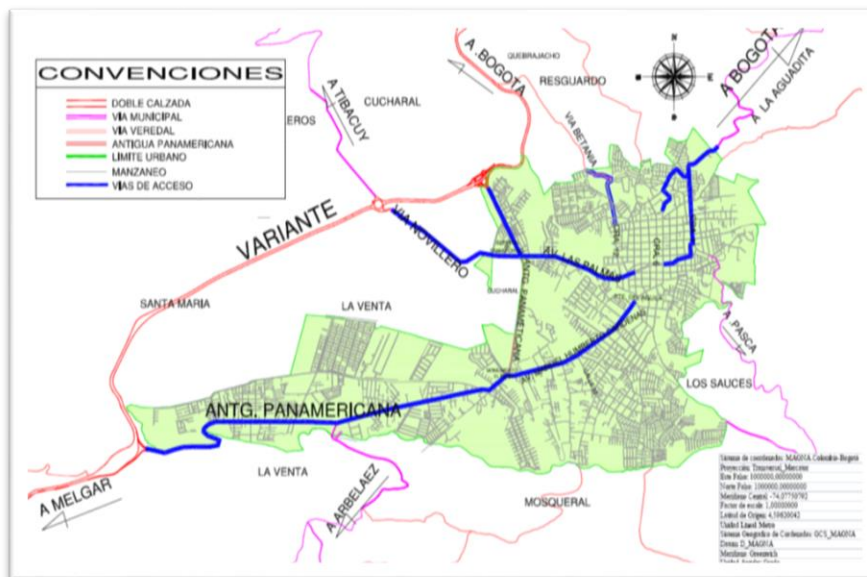
Limites; Norte: Con los Municipios de Silvania y Sibaté; Sur: Con los Municipios de Arbeláez, Pasca y Melgar (Tolima); Oriente: Con los Municipios de Pasca y Sibaté; Occidente: Con los Municipios de Tibacuy Silvania.

El área central urbana se encuentra ubicada: Latitud: 4 grados, 21 minutos, 00 segundos Longitud: 14 grados, 22 minutos, 00 segundos.

Distancia a la Capital de la República: 64 Kilómetros por la vía panamericana, por la aguadita 59 Kilómetros.

En el siguiente mapa se mostrara el diseño y ubicación de la doble calzada Bogotá Girardot.

Ilustración 2. Vías de acceso a Fusagasugá.



Fuente: Generalidades del Municipio de Fusagasugá.



5.5. MARCO LEGAL

Realizando el desarrollo de esta investigación tomamos como referencia los planes de desarrollo nacional en las correspondientes disposiciones para infraestructura vial.

Bajo el Decreto número 1800 de 2003 (junio 26) por el cual se crea el Instituto Nacional de Concesiones, Inco, y se determina su estructura. El cual tiene por objeto en el Artículo 2°. Lo siguiente; El Instituto Nacional de Concesiones, Inco, tendrá por objeto planear, estructurar, contratar, ejecutar y administrar los negocios de infraestructura de transporte que se desarrollen con participación del capital privado y en especial las concesiones, en los modos carretero, fluvial, marítimo, férreo y portuario.²²

En el año 2003, el Gobierno Nacional, en el marco del Programa de Renovación de la Administración Pública, determinó que la vinculación del capital privado en el desarrollo de la infraestructura de transporte requería de capacidades especializadas de estructuración y administración de contratos por parte del Estado, así como de las condiciones para propiciar el desarrollo e institucionalización de las mismas. Por tanto, encontró necesario y conveniente reunir en una sola entidad las funciones y responsabilidades de la gestión para la estructuración, planeación, contratación, ejecución y administración de los contratos de concesión de infraestructura de transporte y en general de vinculación de capital privado al sector transporte, como una medida para proteger el patrimonio de la Nación y en consecuencia, racionalizar el funcionamiento de la administración pública y garantizar la sostenibilidad financiera de la Nación. Como resultado se ordenó la liquidación de la Empresa Colombiana de Vías Férreas, Ferrovías y la reestructuración de otras entidades del sector Transporte, y se ordenó la creación

²² (Gobierno Nacional; Decreto 1800 del 26 de junio de 2003., 2003)



de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI- mediante el decreto 1800 del 26 de junio de 2003.²³

Para la ejecución de la doble calzada Bogotá Girardot se estableció en el plan de desarrollo nacional 2002-2006: Se invertirá prioritariamente en infraestructura que genere condiciones de paz y convivencia democrática, que apoye el desarrollo social, la creación de empleo y que permita mayores condiciones de seguridad.

El Gobierno pondrá en marcha estrategias como el fortalecimiento y reorganización institucional de las entidades del sector para aumentar la capacidad de seguimiento, control y vigilancia de los proyectos, especialmente para el caso de las concesiones viales. Se hará énfasis en el fortalecimiento de esquemas de participación privada, facilitando su financiamiento mediante el mercado de capitales y se impulsarán programas de seguridad en la infraestructura de transporte. Igualmente, se promoverá la interconexión modal para integrar la red de carreteras en el ámbito regional, nacional e internacional.

Se promoverá la vinculación del capital privado en la estructuración y financiación de estos proyectos, conforme a un modelo fiscal que implique el control de una política pública sostenible sobre la operación y administración de los sistemas de transporte masivo, que garantice un manejo equitativo de los costos al usuario y la calidad del servicio. Se promoverán mecanismos que permitan la participación de pequeños y medianos transportadores en estos proyectos. Se deberán regular las tarifas para prevenir abusos de posiciones dominantes y monopolios.

A partir del año 2006 se inició con el Plan nacional de desarrollo para la infraestructura vial 2006-2010 identificando para la parte de infraestructura que: Debido a la dispersión en la localización geográfica de la población rural colombiana,

²³ (Historia Agencia Nacional De Infraestructura,, 2015)



se participará en el desarrollo de sistemas de movilidad intermodal que optimicen el uso de las infraestructuras actuales, disminuyendo los tiempos y costos de desplazamiento hacia los centros urbanos, centros de acopio y pasos de frontera. Se promoverá la construcción, el mejoramiento e integración de la infraestructura instalada, en especial en zonas donde el transporte aéreo y fluvial es la principal alternativa de transporte y en aquellos territorios que tengan el turismo como estrategia de desarrollo.

El último plan nacional de desarrollo fue creado durante el tiempo de finalización de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot (2010-2014) el cual se estableció para la infraestructura vial: El país se caracteriza por un crecimiento y desarrollo heterogéneo que especialmente se concentra en los conglomerados urbanos de mayor tamaño poblacional y capacidad económica y en sus áreas de influencia inmediata. La reducción de los desequilibrios en el desarrollo regional es posible en la medida que se promueva el desarrollo endógeno de las áreas de menor desarrollo relativo y que además éstas se articulen con los centros con mayores capacidades funcionales, formando redes y encadenamientos productivos y posibilitando la irradiación territorial amplia de los potenciales de nodos de desarrollo. La Nueva Geografía Económica ofrece explicaciones sobre la formación de la gran variedad de aglomeraciones de las actividades económicas en el espacio geográfico y sobre la tendencia a concentrarse en determinadas zonas estratégicas tomando en cuenta la accesibilidad con los mercados nacionales y globales. Con el propósito de lograr un crecimiento especial más equilibrado, es estratégico consolidar las áreas de mayor desarrollo relativo, promover el desarrollo local de las áreas de menor desarrollo y articular dichas áreas, para aprovechar las capacidades funcionales y externalidades positivas de las primeras, de manera que irradien crecimiento y desarrollo en su área de influencia. Esto significa reducir las distancias físicas entre los centros urbanos y entre estos y sus áreas de influencia y superar las deficiencias institucionales y barreras administrativas que impiden o que no favorecen la unión de esfuerzos público privados para emprender proyectos



integrales de desarrollo territorial supra municipales y supra departamentales. Para el efecto, una estrategia territorial potente es el aprovechamiento de los ejes de integración físicas la constitución de ejes y áreas de desarrollo territorial alrededor de las infraestructuras viales y de comunicación, impulsando procesos de desarrollo regional en sus zonas de influencia. En este contexto, y para estructurar las áreas de desarrollo, es necesario entender la infraestructura vial y de comunicaciones y los equipamientos regionales como ejes o nodos articuladores que movilizan y conectan los polos de desarrollo y facilitan la creación de entornos territoriales competitivos, vinculando activamente los territorios adyacentes de manera que aprovechen tales infraestructuras y eleven la accesibilidad a los diversos puntos situados en el área de influencia del eje. La articulación territorial al interior de los departamentos y entre departamentos, a través de los ejes de desarrollo, posibilitará que las zonas de mayor desarrollo relativo se integren y complementen con las de menor desarrollo, elevando en general la competitividad económica y la calidad de vida.²⁴

Por otra parte es necesario hacer parte dentro del marco legal algunos artículos expuestos en el ACUERDO No. DE 29 DE 2001 Por medio del cual se adopta el “Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Fusagasugá”, se aprueba en toda su extensión el documento técnico de soporte y los planos generales y se determinan sus componentes y contenidos.

Sección 9 ACTIVIDADES Y USOS DEL SUELO

Artículo 84. CLASIFICACIÓN GENERAL DE LOS USOS Con el propósito de asignar los usos del suelo autorizados para las zonas y subzonas descritas en la zonificación y reglamentación del suelo, los usos del suelo se clasifican como principal, complementarios condicionados o restringidos y prohibido.

²⁴ (Plan nacional de desarrollo tomo 1 2010-2014 pag 51-52)



USO PRINCIPAL: Comprende la actividad o actividades más aptas de acuerdo con la potencialidad y demás características de productividad y sostenibilidad de la zona.

USO COMPLEMENTARIO: Son aquellas actividades que no se oponen al uso principal y se constituyen en el suplemento propio y compatible, corresponden a la actitud, potencialidad, productividad y sostenibilidad de la zona.

USO CONDICIONADO O RESTRINGIDO: Comprende las actividades que no corresponden completamente con la actitud de la zona y son relativamente compatibles con las actividades de los usos principales y complementarios. Estas actividades únicamente se pueden establecer bajo condiciones rigurosas de control y mitigación de impactos. Deben contar con la viabilidad y requisitos ambientales exigidos por las autoridades competentes y además deben ser aprobados por la Junta de Planeación Municipal, con la debida divulgación a la comunidad.

USO PROHIBIDO: Comprende las demás actividades para las cuales la zona no presenta actitud y/o se presenta incompatibilidad con los usos permitidos.

PARAGRAFO: El desarrollo de las distintas actividades socioeconómicas que no están estipuladas dentro de la reglamentación del uso del suelo, tanto en suelo de Producción agropecuaria, Suelos de Protección y Suelos Suburbanos y que signifiquen potenciales de desarrollo socioeconómico Nacional, Departamental, Regional y/o Municipal; como ejemplo, las exploraciones y explotaciones petroleras o mineras a gran escala podrán desarrollarse en el territorio municipal como uso restringido; siempre y cuando presente concepto favorable de la Autoridad Ambiental competente; y los trámites correspondientes ante la Oficina de Planeación Municipal, el Concejo Municipal, Consejo Territorial de Planeación, concertación con la comunidad, en cumplimiento de los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial.²⁵

²⁵ (ACUERDO No. DE 29 DE 2001 Por medio del cual se adopta el “Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Fusagasugá”, 2001) Pág. 66 y 67



A través del Decreto 222 de 1983 se empieza a incorporar en la legislación colombiana la posibilidad de otorgar a particulares contratos de obra pública a través del mecanismo de concesión, y con la Constitución Política de 1991, dentro de un marco de apertura económica del país, se fortalece el marco normativo para impulsar el desarrollo de la participación privada en infraestructura.

Posteriormente, a través del documento CONPES 2597 de 1992 la Ley 80 de 1993 y la Ley 105 de 1993, se establecieron lineamientos de política y los principios generales que sirvieron de plataforma para el lanzamiento de la primera generación de concesiones viales.

Mediante esta normativa, se establecieron los mecanismos de recuperación de la inversión y propuestas de mecanismos financieros de largo plazo, tales como la titularización de flujos futuros.

Dicha generación inició en 1994 y se suscribieron 11 contratos de concesión de carreteras, enfocados principalmente a labores de rehabilitación y ampliación de calzadas en 1.649 km de vías concentrados en aquellos tramos donde mayor tráfico se presentaba, pero sin incorporar criterios de continuidad de corredor dentro de la red vial nacional. En 1995 se expide el documento CONPES 2775 con el fin de fijar políticas tendientes a mejorar temas relacionados con aspectos financieros, esquemas de responsabilidad y riesgos, entre otros, que fueron la base de la segunda generación de concesiones viales, en la cual se intervinieron 470 km de vías como parte de una estrategia orientada hacia la construcción de nuevos tramos de vías, de segundas calzadas en los accesos a las principales ciudades y la rehabilitación de tramos viales existentes.

Posteriormente, en los documentos CONPES 3045 de 1998 y 3413 de 2006 se identificaron los proyectos que hicieron parte de la tercera generación de



concesiones y se realizaron ajustes normativos, tales como el previsto en el artículo 28 de la Ley 1150 de 2007 el cual buscaba modificar aspectos relacionados con las prórrogas y adiciones en los contratos de concesión. En este programa, se incluyeron 3.557 km, destacándose el proyecto Ruta del Sol, que incorporó variables estructurales en temas de asignación de riesgos y criterios de adjudicación de contratos.

En relación con el componente de manejo de riesgo en los proyectos, mediante la Ley 448 de 1998 el Decreto 423 de 2001 los documentos CONPES 3107 y 3133 de 2001 el Gobierno Nacional adoptó lineamientos de política de manejo de riesgo contractual para procesos de participación privada en infraestructura, que fueron complementados a través de la expedición del documento CONPES 3714 de 2011 y el Decreto 1510 de 2013 Así mismo, el Plan Nacional de Desarrollo 2010 2014: Prosperidad para Todos promueve la ejecución de proyectos de gran impacto sobre el desarrollo e integración regional como el mejoramiento de la capacidad de la infraestructura vial para fortalecer la competitividad del país mediante la conexión de los principales centros de producción y de consumo con los puertos marítimos, aeropuertos y pasos de frontera. Además, resalta la importancia de recuperar la cultura de estructuración de proyectos a través de realización de mejores estudios de pre inversión, y de realizar una gestión contractual orientada a los resultados, fortaleciendo la institucionalidad y el marco jurídico de la vinculación de capital privado en el desarrollo y financiación de infraestructura física.

En virtud de lo anterior, el Gobierno Nacional promovió la expedición de la Ley 1508 de 2012 los Decretos 1467 de 2012 y 100 de 2013 definiendo las herramientas aplicables al desarrollo de Asociaciones Público Privadas (APP) bajo un nuevo marco normativo estable y claro, rector de los procesos y procedimientos de selección y contratación de inversionistas privados.²⁶

²⁶ (DOCUMENTOS COMPES; Consejo Nacional de Política Económica y Social, 2013)



La sociedad concesión autopista Bogotá Girardot S.A a través de la Resolución 0557 del 19 de junio de 2002 para el proyecto “Mejoramiento de la carretera Bogotá - Girardot” y Resolución No. 099, de 20 de enero de 2006, que autorizó la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. Se basó en la EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Artículo 21. Del Estudio de Impacto Ambiental -EIA. El estudio de impacto ambiental es el instrumento básico para la toma de decisiones sobre los proyectos, obras o actividades que requieren licencia ambiental y se exige en todos los casos en que se requiera, de otro lado la reglamentación sobre la preservación, conservación y manejo del patrimonio arqueológico se concentra en los artículos 63 y 72 de la constitución política de Colombia en donde se determina que el patrimonio arqueológico y otros bienes del patrimonio cultural de la nación son inalienables, imprescriptibles e inembargables.²⁷

5.6. MARCO DEMOGRAFICO

5.6.1. Descripción del proyecto

El área de influencia del corredor vial inicia en el distrito capital y recorre los municipios de Soacha, Granada, Silvania, Fusagasugá, Icononzo, Melgar, Nilo, Ricaurte, Suárez y Girardot, tiene como objetivo fundamental el diseño, la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial desde Soacha hasta Girardot.

Las obras principales a ejecutar están directamente comprometidas con la construcción de una segunda calzada de 2 carriles con separador central, iniciando en la intersección del Muña (salida de Bogotá), y terminando en la intersección de El Paso (inicio variante Girardot). La construcción de variantes e intersecciones en

²⁷ (Resolución 0557 del 19 de junio de 2002 para el proyecto “Mejoramiento de la carretera Bogotá - Girardot”; Gobierno Nacional, 2002)



las poblaciones de Fusagasugá y de Melgar, el Túnel del Sumapaz ubicado en el sector del Boquerón con una vía de doble carril para el tránsito vehicular en el sentido Girardot Bogotá, 13 pasa ganados, 17 puentes vehiculares paralelos a los existentes en los principales cruces de ríos y quebradas, con longitudes entre 10 y 50 metros, además, 34 puentes peatonales con sus respectivos paraderos, 9 de ellos en Soacha, 4 viaductos ubicados en el sector del Muña, Boquerón, variante de Melgar y El Paso, con longitudes entre 120 y 240 metros, la construcción de centros de control de operaciones (CCO), y Estaciones de pesaje y ampliación de estaciones de peaje, son las obras de construcción proyectadas y en desarrollo por la CABG (Concesión Autopista Bogotá-Girardot) desde Soacha hasta Girardot .²⁸ La concesión autopista Bogotá Girardot realizo la construcción de la vía en tramos así:

TRAYECTO 1: Es el sector comprendido entre la calle 13 de Bosa y Soacha, según se precisa en las especificaciones técnicas de la construcción de construcción y rehabilitación. En este trayecto el concesionario deberá realizar las obras a las que se refiere el numeral 4,1 (las obras de construcción y rehabilitación del trayecto 1 se incluirán dentro del objeto del contrato hasta la fecha en la cual se inicio dichos trayectos, las obras de adecuación al sistema de transporte masivo transmilenio) especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.²⁹ (Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A.; Contrato de concesión No. GG-040-2004, 2004)

TRAYECTO 2: es el sector comprendido entre Soacha y té de San Miguel, según se precisa en las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación. En este trayecto el concesionario deberá realizar las obras a las que se refiere el numeral 4,2 (en general los costos, los gastos y erogaciones en que incurra el concesionario por concepto de las obligaciones establecidas en el contrato y en las

²⁸ (Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A.; Contrato de concesión No. GG-040-2004, 2004)

²⁹ (Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A.; Contrato de concesión No. GG-040-2004, 2004) pag 29.



especificaciones de construcción y rehabilitación respecto al trayecto 11 durante la totalidad de la ejecución del contrato, se entenderá incluidos dentro del incluidos dentro del ingreso esperado propuesto por el concesionario sin perjuicio de que el inco pueda solicitar en cualquier tiempo la exclusión del traecto 1) de las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.

TRAYECTO 3: Es el sector comprendido entre la te de san miguel y la te de salto según se precisa en las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación en este trayecto, el concesionario deberá realizar las obras de las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.

TRAYECTO 4: Es el sector comprendido entre la te del salto y alto de rosas según se precisa en las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.

TRAYECTO 5: Es el sector comprendido entre el alto de rosas y silvania según se precisa en las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.

TRAYECTO 6: Es el sector comprendido entre silvania y Fusagasugá según se precisa en las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.

TRAYECTO 7: Es el sector comprendido entre Fusagasugá y Chinauta según se precisa en las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.

TRAYECTO 8: Es el sector comprendido entre Chinauta y boqueron según se precisa en las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.

TRAYECTO 9. Es el sector comprendido entre boqueron y melgar según se precisa en las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.



TRAYECTO 10: Es el sector comprendido entre melgar y el paso según se precisa en las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.

TRAYECTO 11: Es el sector comprendido entre el paso e intersección San Rafael según se precisa en las especificaciones técnicas de construcción y rehabilitación.³⁰

5.6.2. Medio ambiente

En lo referente a la Sectorización Ambiental, se determinó que la zona desde Bogotá hasta Girardot se encontró dentro de las áreas susceptibles de intervención, es decir áreas que se podían intervenir sin restricciones especiales distintas de las prácticas de buen manejo ambiental que se desarrollan en los programas del Plan de Manejo Ambiental (PMA) que contienen medidas de prevención, mitigación y compensación, lo cual aplica incluso para el paso por las Reservas Naturales.

El corredor objeto del Proyecto, tuvo licencia ambiental otorgada por el Ministerio de Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial a la SOCIEDAD CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ GIRARDOT S.A a través de la Resolución 0557 del 19 de junio de 2002 para el proyecto “Mejoramiento de la carretera Bogotá - Girardot” y Resolución No. 099, de 20 de enero de 2006, que autorizó la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. Se basó en la EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL Artículo 21. Del Estudio de Impacto Ambiental -EIA. El estudio de impacto ambiental es el instrumento básico para la toma de decisiones sobre los proyectos, obras o actividades que requieren licencia ambiental y se exige en todos los casos en que se requiera, de otro lado la reglamentación sobre la preservación, conservación y manejo del patrimonio arqueológico se concentra en los artículos 63 y 72 de la constitución política de Colombia en donde se determina que el patrimonio

³⁰ (Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A.; Contrato de concesión No. GG-040-2004, 2004) pag. 25 y 26.



arqueológico y otros bienes del patrimonio cultural de la nación son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Los proyectos de alto impacto como la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot requieren de la utilización de recursos naturales para lo cual es necesario realizar una compensación de los mismos para este caso La Concesión en su compromiso con el medio ambiente realizó actividades, obras y acciones que enfocan su interés en proteger y restaurar la cobertura vegetal de cuencas, micro cuencas y fuentes hídricas ubicadas en el área de influencia del corredor vial, procesos que hace parte del interés de establecer condiciones óptimas para mantener el equilibrio frente al recurso agua.

La compensación forestal está inmersa en nuestro programa de Gestión Ambiental y con acuerdos celebrados con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS y las Corporaciones Autónomas Regionales con jurisdicción en el proyecto CAR oficinas provinciales del Sumapaz y Alto Magdalena Y CORTOLIMA, se identificaron, plasmaron y se acordaron las áreas que serían objeto de los trabajos de compensación forestal.

A la fecha la Concesión Autopista Bogotá Girardot dentro del programa de compensación forestal solicitada por la máxima autoridad ambiental del país, ha contribuido a los ecosistemas en 62.375 individuos arbóreos plantados, que corresponden al 78,62% del total general (79.333) y ha beneficiado al corredor vial en su zona de derecho de vía y separadores, así como 10 municipios de la zona de influencia del proyecto. Cada día nuestros profesionales trabajan incansablemente en la protección de los ecosistemas existentes en la zona de influencia, para entregar proyectos de alta calidad y amigables con el ambiente.³¹

³¹ (Concesion Autopista Bogotá - Girardot. (<http://www.bogotagirardot.com/?funcion=seccion&mod>))



El Plan de Gestión Social establece estrategias de información, concertación, autogestión comunitaria, capacitación y acompañamiento a la población del área influenciada del proyecto, que permitirán minimizar los impactos negativos y potencializar los impactos positivos ocasionados por razón de la ejecución de la obra de ampliación a doble calzada del corredor vial Bogotá, Granada, Girardot

Programa de Información, Participación, Educación y Comunicación con la comunidad.

Proyecto de información: Centros de atención socio-ambiental, puntos de información, concertación, mediación y solución de dudas y conflictos que surjan por parte de las comunidades afectadas directa o indirectamente con ocasión o en desarrollo del proyecto.

5.6.2.1. Impacto negativo en el manejo ambiental de la doble calzada Bogotá Girardot.

Luego de conocer el manejo ambiental al cual se rigió la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot y al realizar una revisión de los impactos ambientales que se produjeron durante la construcción de la vía encontramos que el impacto ambiental negativo más grande es la afectación a los ríos, problemas con taludes, falta de drenajes y la desaparición del agua cerca del sitio donde se construyó el túnel de Boquerón, son los líos ambientales que quedaron tras la construcción de la doble calzada..

El problema se concentra en 40 kilómetros especialmente, en el sector del túnel de Boquerón, el río Sumapaz y quebradas aledañas. Allí, según los habitantes del sector, por culpa de las obras desaparecieron el agua, las denuncias comenzaron en el año 2006, al igual que las advertencias del Ministerio de Ambiente a la concesión para encontrar soluciones. Por ejemplo, el 11 de octubre de 2007 se obligó a la concesión a responder por los efectos ambientales. Debido a que la



construcción del túnel generó sequía en la zona. “Los campesinos se vieron muy afectados por esta situación.

El irregular desvío de quebradas y la afectación del cauce del río Sumapaz han generado graves problemas para la comunidad, que desde el año 2009 viene presentando problemas con el suministro de agua. Una paradoja, toda vez que antes de esta mega construcción tenían el líquido vital asegurado.

El mayor inconveniente lo causó la construcción del túnel de Boquerón o Sumapaz, que ya está terminado y con sus sistemas de filtración de agua subterránea, Las obras generaron la disminución del caudal de la quebrada La Turbina y el secamiento del nacimiento que la generaba.

El problema comenzó con la construcción del túnel debido que a los constructores no les importó y le pusieron dinamita a esa montaña. En unos meses, el agua desapareció. Faltó un estudio técnico y ambiental serio debido a que No se previó cómo encauzar el agua para no generar problemas en las fincas”.

El agua de las montañas va por sus grietas y los campesinos estaban acostumbrados a manejar esas corrientes que venían por la superficie. Después de los trabajos el agua se profundizó y empezó a correr subterránea. La madre naturaleza pasó cuenta de cobro en la vereda Mosqueral, donde se vieron afectadas 20 viviendas y se agrietó la carretera. La gente de la concesión hizo unos arreglos dejando un tramo de la carretera en el que hay un desnivel y esto generó choques entre varios carros”.

Debido a la falta de agua, el Ministerio de Ambiente ordenó a la concesión suministrar permanentemente el líquido a la comunidad ubicada en la parte alta de la quebrada, mientras se adoptaban medidas definitivas. En 2009 el Ministerio de Ambiente encontró que estaban incumpliendo.



Dentro de los efectos de la falta de manejo ambiental, también se dio el desvío de quebradas y afectación del afluente del río Sumapaz. Por ejemplo, la quebrada Golondrinas, que fue encauzada y ahora fluye directamente a este afluente. “Encauzaron el agua a su acomodo. Hicieron unas cunetas inmensas y la gente no tiene acceso para aprovechar el líquido”.³²

Con esta información se encontró que a pesar de que la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot adoptó lo establecido en la ley no realizó estudios suficientes para disminuir el impacto ambiental perjudicando a gran parte de la población y terminando con algunos de los principales recursos naturales.

³² (EL ESPECTADOR; LA HERENCIA AMBIENTAL DE LOS NULE. PERIODISTA Por: Alexander Marín Correa, 2011)



6. DISEÑO METODOLOGICO

6.1. TIPO DE INVESTIGACION

La formulación de dicho problema de investigación que se da a conocer en el trabajo, nos plantea una perspectiva cuantitativa y cualitativa.

Cualitativa por que se pueden identificar los beneficios o consecuencia que se presentaron en los sectores económicos en Fusagasugá en el sector conocido como Vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta antes y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot a través de la recopilación de información por parte de las diferentes entidades del estado como lo son la agencia nacional de infraestructura, planeación, secretaria de hacienda, y la oficina de desarrollo económico.

Cuantitativa debido a que por medio de la información recopilada a través de encuestas se podrá realizar la tabulación de la misma y de esta forma medir si la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot trajo un impacto positivo o negativo para el municipio de Fusagasugá, además de esto permitiendo la identificación de las verdaderas consecuencias o beneficios como son aumento o disminución de ventas, aumento de competencia, identificación de los promedios de ventas y como esto afecto sus establecimientos.



7. DIAGNOSTICO DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA VEREDA USATAMA Y EL PEAJE DE CHINAUTA CON LA PUESTA EN MARCHA DE LA DOBLE CALZADA BOGOTA GIRARDOT.

7.1. POBLACION Y MUESTRA DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA VEREDA USATAMA HASTA EL PEAJE DE CHINAUTA.

Para poder lograr el cumplimiento de los objetivos propuestos es necesario conocer datos históricos sobre la población objeto de estudio por lo que se recopiló información a través de la Secretaria de Hacienda del municipio de Fusagasugá, la cual fue solicitada mediante carta enviada el 23 de junio del 2015. (Ver Anexo 1). Recibiendo como respuesta el archivo llamado UDEC CENSO 2015 en el cual obtuvimos información acerca de los establecimientos de comercio inscritos y no inscritos en secretaria de Hacienda donde se detalla que se encuentran registrados un total de 2728 y no registrados 3966 para un total de 6694 establecimientos de comercio existentes en Fusagasugá. Luego de conocer la información del total de los establecimientos censados se procedió a la realización de trabajo de campo con la toma de fotografías de los establecimientos de comercio ubicados desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta y al realizar el correspondiente conteo de las fotografías se obtuvo como resultado que existen 565 establecimientos abiertos al público en este tramo entre los cuales se encontraron viveros, restaurantes, hoteles, supermercados, ferreterías, heladerías, monta llantas estaciones de gasolina y fruterías (Ver carpeta anexa de fuentes fotográficas).

Con el fin de realizar una recolección y análisis más eficiente de la información se determinó la obtención de una muestra de estudio la cual admitirá llegar a un análisis detallado del impacto que ha tenido la doble calzada Bogotá Girardot en la zona comercial ubicada desde el sector conocido como Vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta.



$$\text{Ecuación muestral: } n = \frac{Z^2 * P * Q * N}{e^2}$$

$$n = \frac{n}{1 + \frac{n-1}{N}}$$

n= Tamaño de muestra

Z= Valor Z curva normal

P= Probabilidad de éxito

Q= Probabilidad de fracaso

N= Población

e= Error muestral

7.1.1. Muestra poblacional

$$\text{Ecuación muestral: } n1 = \frac{Z^2 * P * Q}{e^2}$$

n1 = ?

Z= 1.96

P= 0.80

Q= 0.20

e= 0.05

$$n1 = \frac{(1,96)^2 * 0,80 * 0,20}{(0,05)^2}$$

$$n1 = \frac{3,84 * 0,16}{0,0025}$$



$$n1 = \frac{0,6147}{0,0025}$$

$$n1 = 245,86$$

7.1.2. Muestra comercial

$$\text{Ecuación muestral: } n = \frac{n1}{1 + \frac{n1 - 1}{N}}$$

$$n = ?$$

$$n1 = 245,86$$

$$Z = 1,96$$

$$P = 0,80$$

$$Q = 0,20$$

$$e = 0,05$$

$$N = 565 \text{ Fuente Fotográfica propia}$$

$$n = \frac{245,86}{1 + \frac{245,86 - 1}{565}}$$

$$N = \frac{245,86}{\dots}$$



$$\begin{array}{r} 1 \qquad \qquad \qquad + \quad 244,86 \\ \hline \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad 565 \\ \\ N = \qquad \qquad \qquad 245,86 \\ \hline \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad 1 + \quad 0,4334 \\ \\ N = \quad 245,86 \\ \hline \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad \qquad 1,4334 \\ \\ N = \qquad \qquad \qquad 171,5 \\ \hline \end{array}$$

7.2. TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

7.2.1. Observación

Observación directa: Se llevó a cabo la identificación de los establecimientos de comercio ubicados en el sector conocido como Vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta en Fusagasugá, teniendo como base el impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot y las consecuencias que acarreo para la economía del municipio.

Observación indirecta: Aplicación de encuestas a los propietarios de los establecimientos comerciales ubicados en el sector conocido como Vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta en Fusagasugá, (Ver Anexo 2) A través de la cual se desarrollaron preguntas cerradas, por medio de las cuales se determinaron los cambios económicos que produjo la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot específicamente a los establecimientos de comercio ubicados en el tramo objeto de estudio.



7.2.2. Información documental

Archivo generalidades del municipio de Fusagasugá.

Contrato de concesión No. GG-040-2004 para el diseño, la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial Bosa – Granada – Girardot celebrado entre el instituto nacional de concesiones –INCO- y Concesión autopista Bogotá Girardot S.A.

Udec censo 2015.

Mapas.

Plan de ordenamiento territorial.

Archivos de la concesión vial Bogotá – Girardot.

Análisis del impacto socioeconómico generado por la construcción de la doble calzada concesión autopista Bogotá - Girardot. Municipio de Silvania.

6 Capitulo Infraestructura Transporte y Logística.

Prospección y análisis de la realidad colombiana en algunos sectores de la economía para el libro la Colombia de hoy.

Archivos municipales departamentales y nacionales.

7.2.3. Revistas

Revistas de logística (legis)

7.2.4. Entrevistas

Comerciantes ubicados desde el sector conocido como Vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta en Fusagasugá.

7.3. TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS

- Tabulación de las encuestas realizadas.
- Análisis de la información recopilada.
- Conteo de fotografías



8. ESQUEMA TEMATICO

ESTE TRABAJO SE DESARROLLÓ EN X ETAPAS.

8.1. ETAPA I

IDENTIFICACIÓN DE LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES UBICADOS EN LA DOBLE CALZADA BOGOTÁ-GIRARDOT (CABG) DESDE LA VEREDA USATAMA HASTA EL PEAJE DE CHINAUTA, SEGMENTOS Y OPORTUNIDADES DE MERCADO.

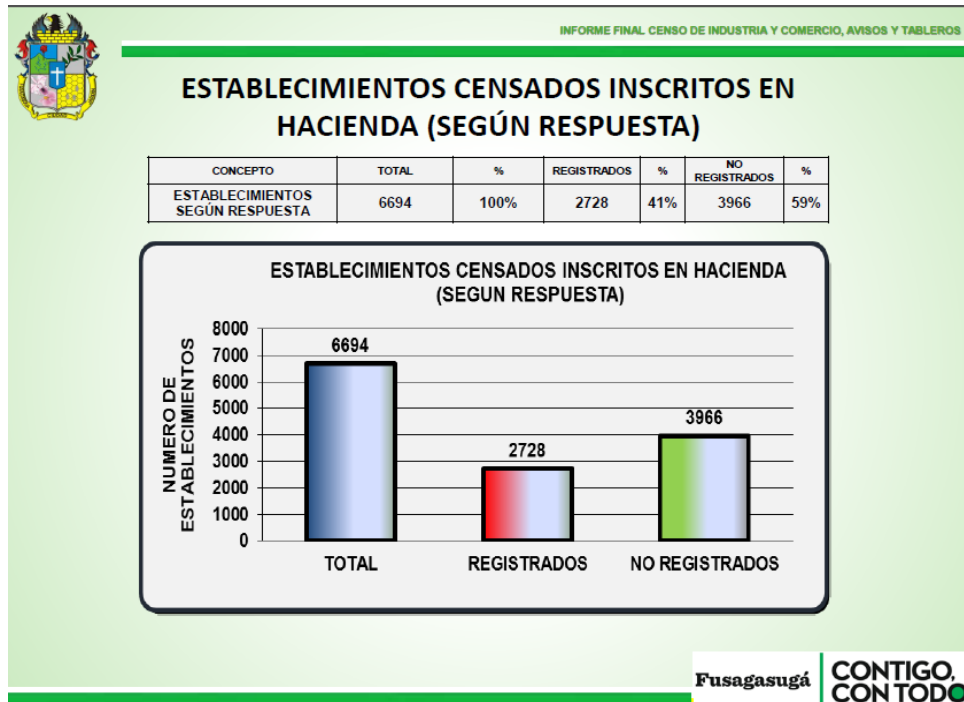
8.1.1. Análisis etapa I según división de sectores.

Es necesario indicar que la construcción de esta obra inició en agosto del 2004 cuando el Gobierno Nacional adjudicó a la Concesión Autopista Bogotá-Girardot, la construcción de los 12 tramos de esta vía, que inicia en el municipio de Soacha y va hasta la variante El Paso, y fue culminada en el 2014 año en el cual fue entregada oficialmente.

Por tal motivo se hizo necesaria la identificación de los establecimientos de comercio ubicados sobre la doble calzada Bogotá – Girardot entre el sector conocido como Vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta. Para poder realizar un conteo a los establecimientos de comercio se inicia un recorrido por la misma en el cual se tomaron fotografías (ver carpeta anexa al documento) de cada uno de los establecimientos para de esta forma poder identificar las distintas actividades que desempeñan. Durante esta actividad se identificaron 565 establecimientos de comercio, de los cuales se tomaron como muestra un total de 171.5, para llegar a tener un estudio más a fondo del tiempo de desempeño de las labores de los mismos, también se tomó como base la información acerca de los establecimientos de comercio inscritos y no inscritos en secretaria de Hacienda de los cuales se encuentran registrados un total de 2728 y no

registrados 3966 para un total de 6694 establecimientos de comercio existentes en Fusagasugá.³³

Ilustración 3: Establecimientos censados inscritos en hacienda (Según Respuesta)



Fuente: Informe final Censo de Industria y Comercio, Avisos y Tableros; Secretaria de Hacienda Fusagasugá

Luego del conteo de los establecimientos se procedió a realizar un estudio para hallar la población a encuestar que permitió determinar la población que nos da credibilidad sobre la aplicación de la encuesta y así poder identificar si el impacto que trajo la doble calzada Bogotá Girardot en cada uno de los tramos fue positivo o negativo, se procedió a realizar la encuesta por medio del método directo y poder de esta manera conocer dicho impacto y las medidas tomadas por los propietarios de los establecimientos comerciales para continuar con su actividad.

Las encuestas se realizaron por tramos divididos de la siguiente manera.

³³ (MUNICIPIO DE FUSGASUGA; INFORME FINAL CENSO DE INDUSTRIA Y COMERCIO, AVISOS Y TABLEROS., 2014)



- ✚ En el sector comprendido entre el terminal de transportes y la vereda Usatama se realizó una muestra total de 30 encuestas para las cuales se estableció que existe un promedio de establecimientos creados hace menos de una año de un 7% lo cual equivale a 2 establecimientos creados durante el año 2014, y que entre los años 2009 y 2014 fueron creados 12 para un porcentaje del 40%, por otro lado entre los años 2001 a 2010 existían en dicho perímetro un porcentaje del 33% para un total de 10 establecimientos, y que antes del año 2001 ya estaban constituidos un total de 6 para un porcentaje del 20% de los mismos.

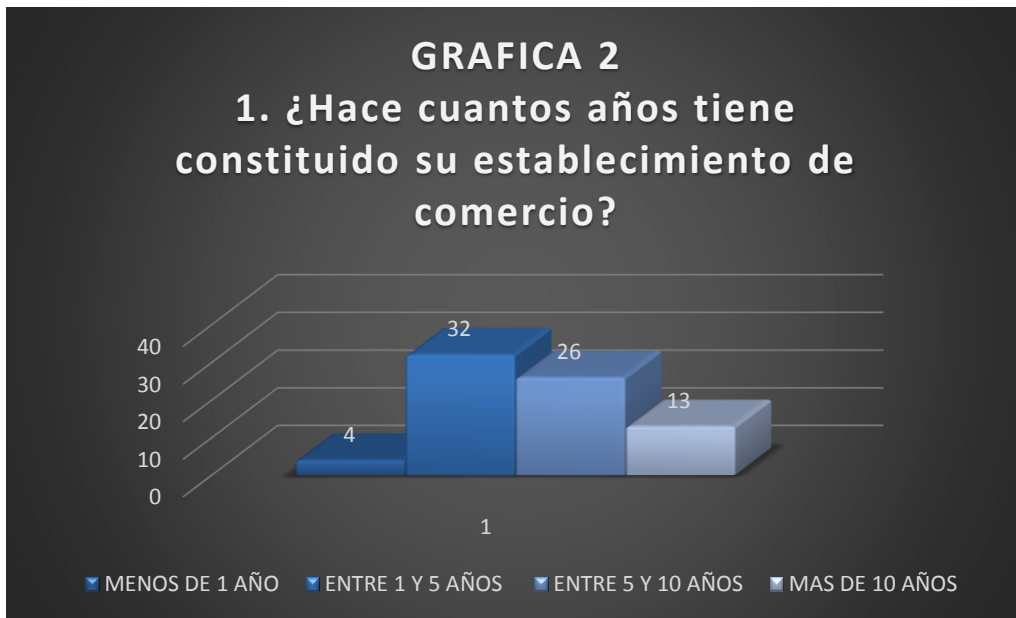


Fuente Propia: Determinación del porcentaje de establecimientos constituidos en el sector comprendidos entre el terminal de transportes de Fusagasugá y la vereda Usatama antes, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)

- ✚ En el sector comprendido entre el terminal de transportes y el Barrio la Pampa se realizó una muestra total de 75 encuestas para las cuales se estableció que existe un promedio de 4 establecimientos creados hace menos de una año lo cual equivale al 5% de establecimientos creados durante el año 2014, y que entre los años 2009 y 2014 fueron creados 32 para un total del 43%, por otro



lado entre los años 2001 a 2010 existían en dicho perímetro 26 establecimientos para un porcentaje del 35% de establecimientos, y que antes del año 2001 ya estaban constituidos un total de 13 establecimientos de comercio lo cual equivale al 17% de los mismos.



Fuente Propia: Determinación del porcentaje de establecimientos constituidos en el sector comprendidos entre el terminal de transportes de Fusagasugá y el barrio la Pampa, antes, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

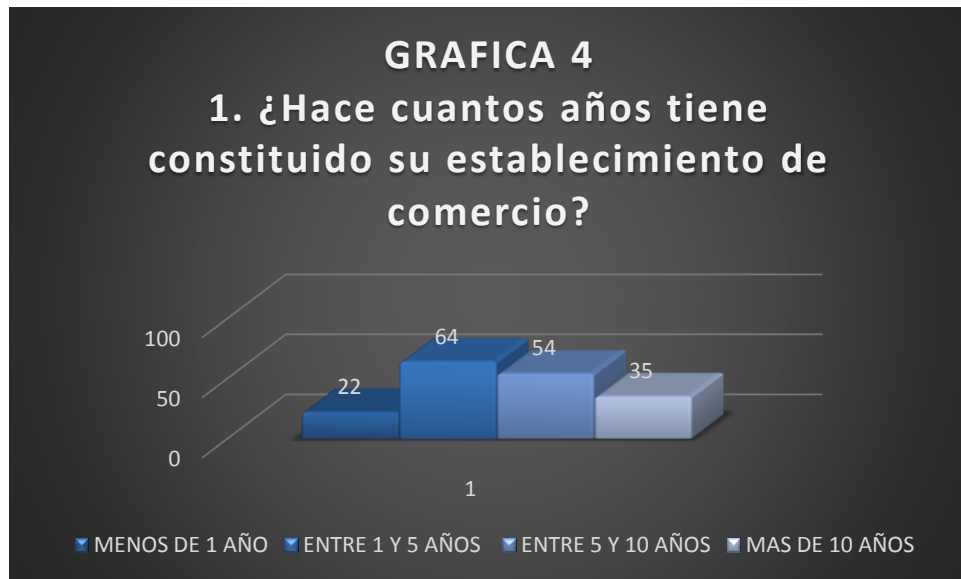
- ✚ En el sector comprendido entre el Barrio la Pampa y el peaje de Chinauta se realizó una muestra total de 70 encuestas para las cuales se estableció que existe un promedio de 16 establecimientos creados hace menos de un año lo cual equivale al 23% de establecimientos creados durante el año 2014, y que entre los años 2009 y 2014 fueron creados 20 para un total del 28%, por otro lado entre los años 2001 a 2010 existían en dicho perímetro 18 establecimientos para un porcentaje del 26% de establecimientos, y que antes del año 2001 ya estaban constituidos un total de 16 establecimientos de comercio lo cual equivale al 23% de los mismos.



Fuente Propia: Determinación del porcentaje de establecimientos constituidos en el sector comprendido entre el barrio la Pampa y el peaje de Chinauta, antes, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

8.1.2. Análisis general etapa I

De esta manera se establece que de los 175 establecimientos de comercio encuestados durante la investigación en el sector comprendido como vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta, un porcentaje total del 13% lo que equivale a 22 establecimientos que fueron creados en el año 2014 y que entre los años 2009 y 2014 fueron creados 64 para un porcentaje total del 36%, por otro lado entre los años 2001 a 2010 existían en dicho perímetro 54 establecimientos con un porcentaje del 31%, y antes del año 2001 ya estaban constituidos un total de 35 establecimientos de comercio lo cual nos da como tasa porcentual el 20% de los mismos, y determina un aumento considerable de actividades comerciales en dicho sector, sin embargo la constitución de dichos establecimientos de comercio no se puede atribuir en su totalidad a la construcción o puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot, ya que algunos de los mismos se encuentran ubicados en el sector urbano del municipio de Fusagasugá.



Fuente Propia: Determinación del porcentaje de establecimientos constituidos en el sector comprendido entre la Vereda Usatama y el peaje de Chinauta, antes, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

Los segmentos y oportunidades de mercado de algunos de los establecimientos se fundamentan principalmente en el auge inmobiliario de los habitantes del municipio y como lo argumentan los mismos propietarios en que sean establecimientos llamativos y de rápida accesibilidad.

Al determinar la información correspondiente a la constitución de los establecimientos de comercio antes durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot se da cumplimiento a la Etapa I.



8.2. ETAPA II

ANALISIS DE LAS ACTIVIDADES COMERCIALES DESTACADAS ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT.

8.2.1. Análisis general etapa II

Confrontar el aumento o disminución del sector económico antes y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot desde el sector conocido como Vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta, a través de la evaluación del mejoramiento de la calidad de vida de la población del sector, es uno de los objetivos específicos planteados en el presente proyecto por este motivo nos dirigimos a la muestra poblacional dividida en tres tramos desde la vereda Usatama hasta el puente de intersección con el casco urbano de Fusagasugá, desde la terminal hasta la pampa y por ultimo desde la pampa hasta el peaje de Chinauta, a esta población se aplicó una encuesta en la cual se determinaron consecuencias y beneficios que produjo la doble calzada a través de los diferentes relatos de los propietarios dentro de los cuales se identificó desacuerdos con las medidas tomadas por el gobierno como la falta de reubicación para los establecimientos que tuvieron que trasladarse, el pago de algunos predios por debajo del valor avaluado, casos en los que se presentó la disminución de ventas y por último la falta de retornos cercanos además de la falta de puentes peatonales que permitan a los compradores desplazarse de un lado al otro ya que por la velocidad que llevan los vehículos no pueden trasladarse, sin embargo se logró concluir a través de la tabulación de la encuesta aplicada que a pesar del inconformismo de los factores mencionados los propietarios de los establecimientos consideran que después de la puesta en marcha de la doble calzada la economía aumento.



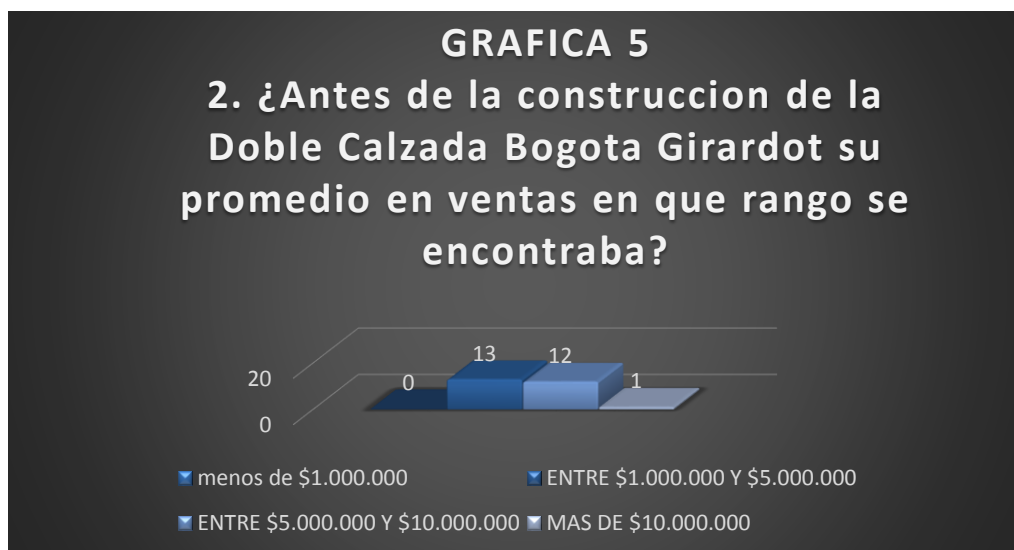
8.3. ETAPA III.

DETERMINACION DEL PROMEDIO DE VENTAS ANTES DE LA CONSTRUCCION DE LA DOBLE CALZADA BOGOTA GIRARDOT Y ANALISIS FRENTE A LA PUESTA EN MARCHA DE LA MISMA LAS VENTAS AUMENTARON DISMINUYERON O SIGUEN CONSTANTES.

8.3.1. Análisis etapa III según división de sectores.

Para dar desarrollo a dicha etapa se continuó con la realización de la encuesta en cada uno de los tramos objetos de estudio.

- En el sector comprendido entre el terminal de transportes y la vereda Usatama se realizó una muestra comercial de 30 establecimientos, encuestas para las cuales se estableció que antes de la construcción de la vía ningún establecimiento de comercio vendía menos de un millón de pesos (\$1.000.000) (0%); 13 manifestaron que su promedio en ventas se encontraba entre un millón de pesos y cinco millones de pesos (\$1.000.000 y \$5.000.000) (50%); 12 argumentan que sus ventas se encontraban entre cinco millones de pesos y diez millones de pesos (\$5.000.000 y \$10.000.000) (46%) y 1 dice que sus ventas se encontraban entre más de diez millones de pesos (\$10.000.000 y mas) (4%).



Fuente Propia: Determinación del porcentaje de ingresos en ventas del sector comprendido entre la Vereda Usatama y el terminal de transportes, antes de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)

Con base en lo anterior se logró establecer que las ventas de algunos establecimientos de comercio se vieron afectadas por las demoras en la construcción de dicha vía y sus tiempos de ejecución.



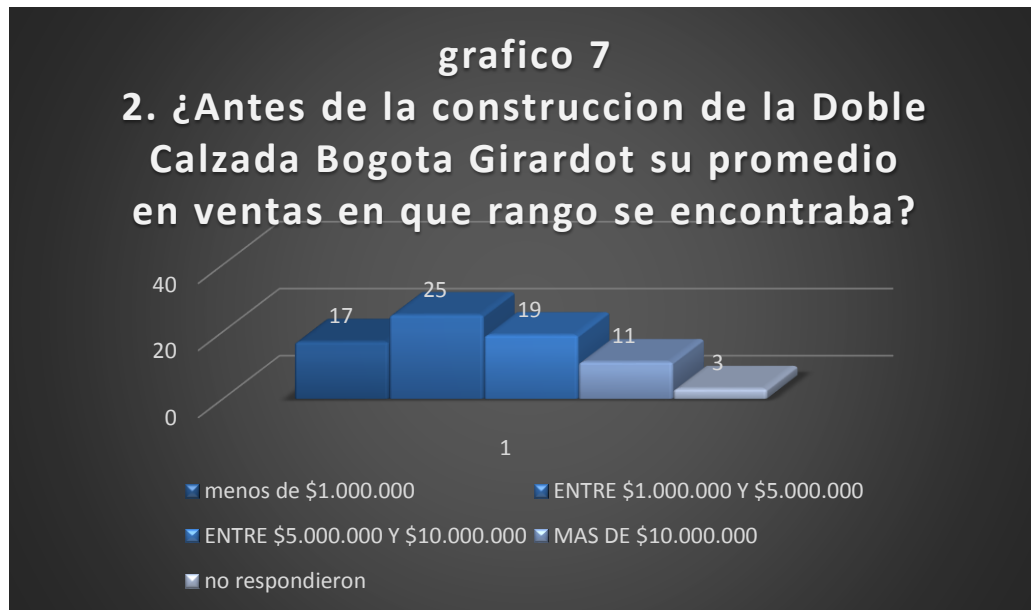
Fuente Propia: Determinación del aumento, disminución y constancia de los ingresos del sector comprendido entre la Vereda Usatama y el terminal de transportes, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

De los 30 establecimientos determinados como muestra comercial en el sector comprendido entre el terminal de transportes y la vereda Usatama, 4 afirmaron que sus ventas habían aumentado; 16 indicaron que sus ventas habían disminuido y 16 manifestaron que sus ventas no habían sufrido cambio alguno, Con base en lo anterior se puede determinar que las ventas se vieron afectadas en gran medida por la construcción de la doble calzada y que los tiempos de ejecución de las obras fueron bastante largos y esto perjudicó la actividad de los negocios.

- ✚ En el sector comprendido entre el terminal de transportes y el Barrio la Pampa se realizó una muestra total de 75 encuestas para las cuales se estableció que 17 establecimientos de comercio vendían menos de un millón de pesos (\$1.000.000) (24%); 25 manifestaron que su promedio en ventas se encontraba entre un millón de pesos y cinco millones de pesos (\$1.000.000 y \$5.000.000) (35%); 19 argumentan que sus ventas se encontraban entre cinco millones de pesos y diez



millones de pesos (\$5.000.000 y \$10.000.000) (26%) y 11 comerciantes dicen que sus ventas superan los diez millones de pesos (\$10.000.000 y mas) (15%).

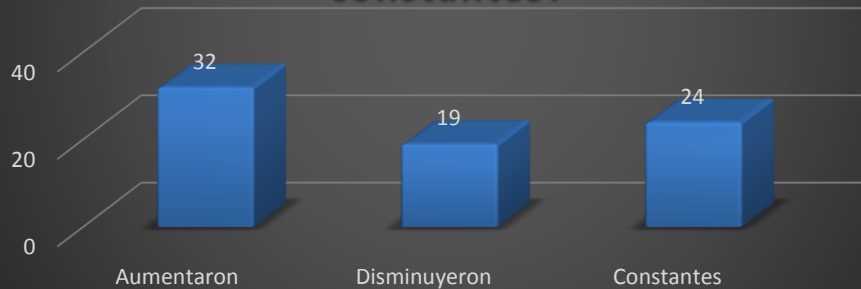


Fuente Propia: Determinación del porcentaje de ingresos en ventas del sector comprendido entre el terminal de transportes y la pampa, antes de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

Con base en lo anterior se logró establecer que las ventas de algunos establecimientos de comercio se vieron beneficiadas ya que el comercio de dicho sector no depende totalmente de los turistas o viajeros sin embargo se establece según lo observado durante las encuestas que este sector al verse aislado con la construcción de la doble calzada si se vio afectado pues quienes anteriormente se desplazaban por allí ya no lo hacen ahora se desplazan por la doble calzada Bogotá Girardot haciendo uso de los establecimientos comerciales ubicados sobre la misma dejando olvidados los establecimientos ubicados desde la terminal hasta la pampa.

GRAFICA 8

3. ¿Con la puesta en funcionamiento de la Doble Calzada Bogota Girardot sus ventas aumentaron, disminuyeron o siguen constantes?



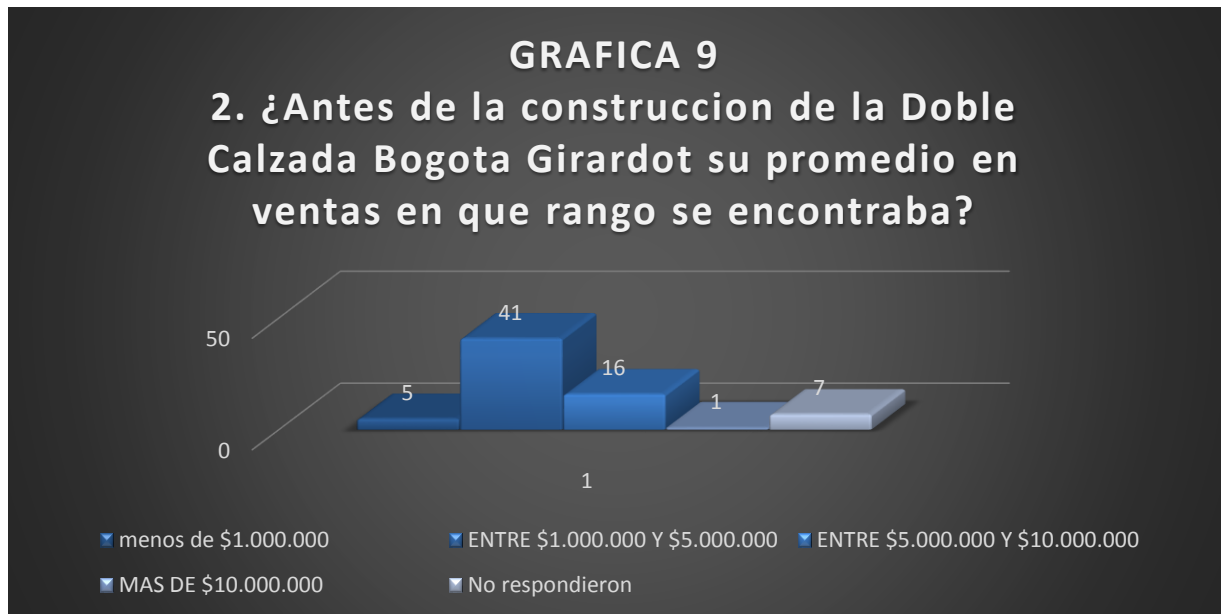
Fuente Propia: Determinación del aumento, disminución y constancia de los ingresos del sector comprendido entre el terminal de transportes y la pampa, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

✚ De los 75 establecimientos determinados como muestra comercial en el sector comprendido entre el terminal de transportes y el Barrio la Pampa, 32 comerciantes afirmaron que sus ventas habían aumentado; 19 indicaron que sus ventas habían disminuido y 24 manifestaron que sus ventas no habían sufrido cambio alguno, Con base en lo anterior se puede determinar que las ventas tuvieron un incremento por el buen manejo que los propietarios le dieron a sus negocios y a que la doble calzada Bogotá Girardot aunque afecto el paso vehicular por dicha zona el comercio de las mimas se ve impartido en gran parte por los habitantes del municipio y no por los visitantes o viajeros del mismo tramo.

✚ En el sector comprendido entre el Barrio la Pampa y el peaje de Chinauta se realizó una muestra total de 70 encuestas para las cuales se estableció que 5 establecimientos de comercio vendían menos de un millón de pesos (\$1.000.000) (8%); 41 manifestaron que su promedio en ventas se encontraba entre un millón de pesos y cinco millones de pesos (\$1.000.000 y \$5.000.000) (65%); 16 argumentan que sus ventas se encontraban entre cinco millones de pesos y diez

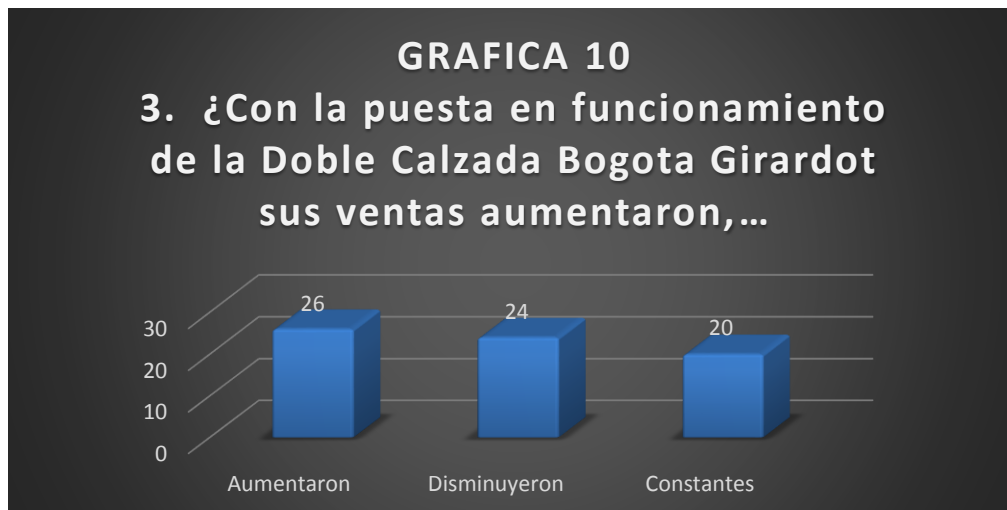


millones de pesos (\$5.000.000 y \$10.000.000) (25%) y 1 dice que sus ventas se encontraban entre más de diez millones de pesos (\$10.000.000 y mas) (2%).



Fuente Propia: Determinación del porcentaje de ingresos en ventas del sector comprendido entre la pampa y el peaje Chinauta, antes de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

Con base en lo anterior se logró establecer que las ventas de algunos establecimientos de comercio se vieron beneficiadas ya que el comercio de dicho sector no depende totalmente de los turistas o viajeros.



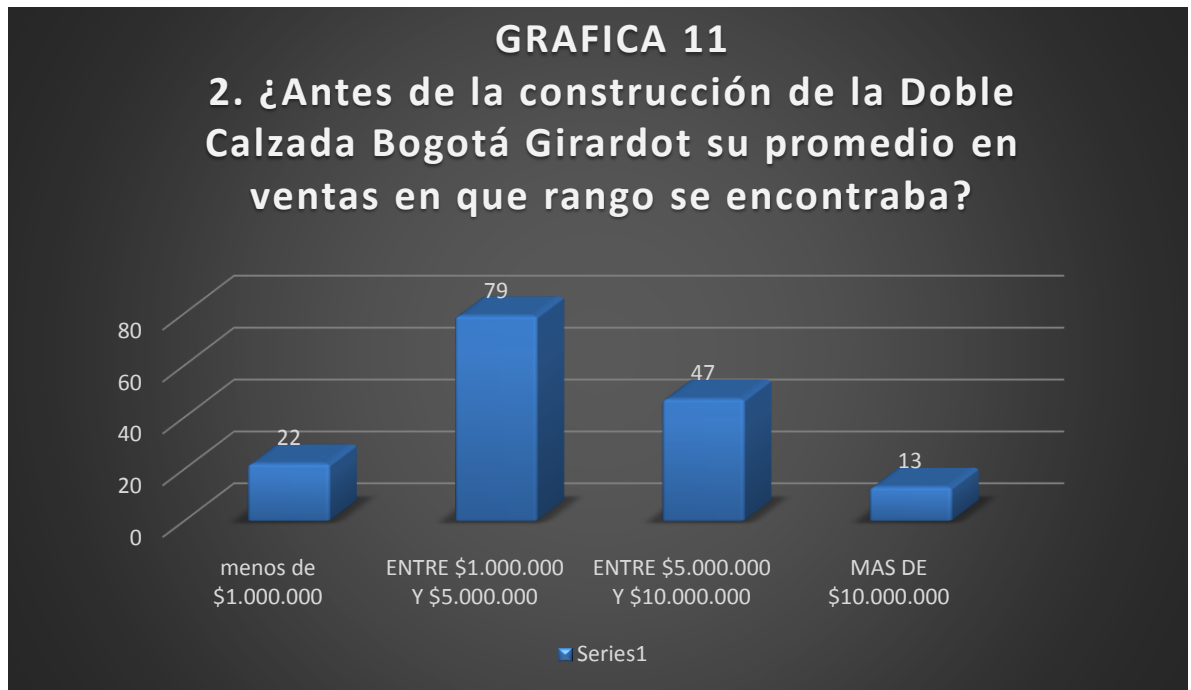
Fuente Propia: Determinación del aumento, disminución y constancia de los ingresos del sector comprendido entre la pampa y el peaje de Chinauta, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).



- ✚ De los 70 establecimientos determinados como muestra comercial en el sector comprendido entre la Pampa y el peaje Chinauta, 26 comerciantes afirmaron que sus ventas habían aumentado; 24 indicaron que sus ventas habían disminuido y 20 manifestaron que sus ventas no habían sufrido cambio alguno, Con base en lo anterior se puede determinar que las ventas tuvieron un incremento por el buen manejo que los propietarios le dieron a sus negocios y a que la doble calzada Bogotá Girardot aunque afecto el paso vehicular por dicha zona el comercio de las mimas se ve impartido en gran parte por los visitantes o viajeros del mismo tramo.

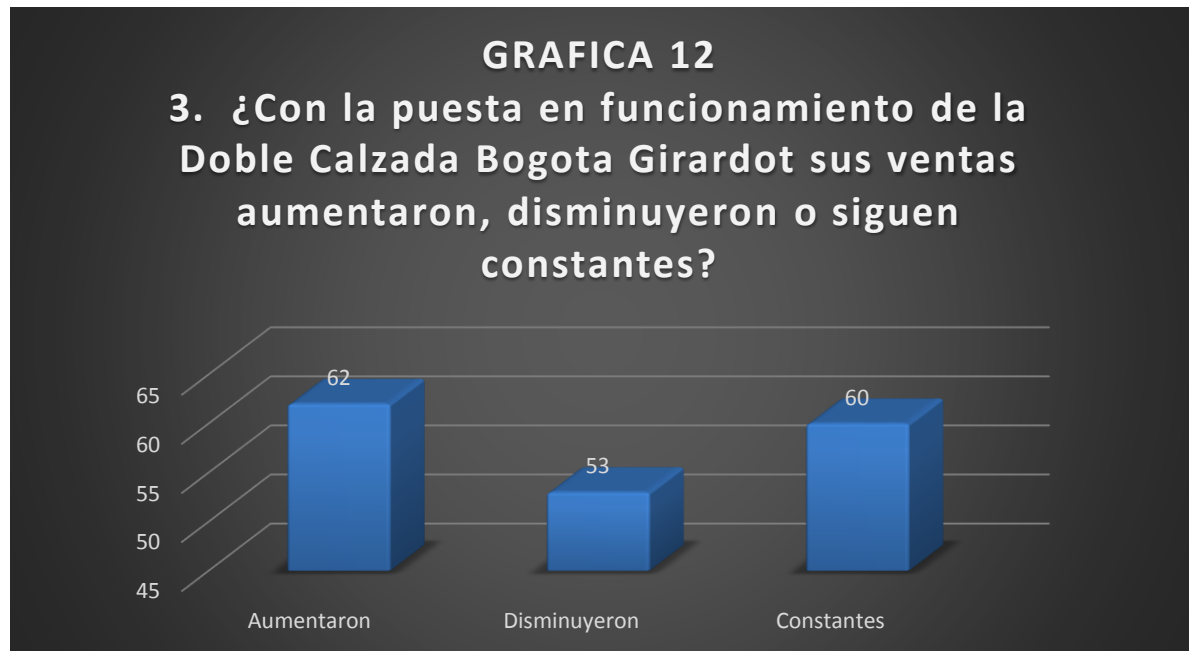
8.3.2. Análisis general etapa III

Realizando un análisis general de esta etapa se logra establecer que de las 175 encuestas realizadas a los establecimientos de comercio ubicados entre la vereda Usatama y el peaje de Chinauta se estableció que 22 establecimientos de comercio vendían menos de un millón de pesos (\$1.000.000) (14%); 79 manifestaron que su promedio en ventas se encontraba entre un millón de pesos y cinco millones de pesos (\$1.000.000 y \$5.000.000) (49%); 47 argumentan que sus ventas se encontraban entre cinco millones de pesos y diez millones de pesos (\$5.000.000 y \$10.000.000) (29%) y 13 dice que sus ventas se encontraban entre más de diez millones de pesos (\$10.000.000 y mas) (8%).



Fuente Propia: Determinación del porcentaje de ingresos en ventas del sector comprendido entre la vereda Usatama y el peaje Chinauta, antes de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

Por lo anterior se establece que al realizar las 175 encuestas a los propietarios de los establecimientos de comercio un total de 62 afirman haber aumentado sus ventas ya que su comercio no depende solamente de los viajeros o visitantes sino también de los incentivos que se proporcionen para que los clientes pasen un rato más ameno en dichos lugares y a su diversidad de ofertas, por otra parte un total de 53 encuestados afirma que sus ventas han disminuido ya que les toco o reducir su establecimiento o simplemente el tráfico y la afluencia vehicular, no permiten en muchos tramos de la vía que los viajeros se detengan a consumir o aprovechar los diferentes productos ofrecidos por los comerciantes, de otra parte un total de 60 establecimientos afirman haber seguido con sus ventas muy constantes.



Fuente Propia: Determinación del aumento, disminución y constancia de los ingresos del sector comprendido entre la vereda Usatama y el peaje Chinauta, durante y después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)

Con lo anterior se da cumplimiento a la ETAPA III



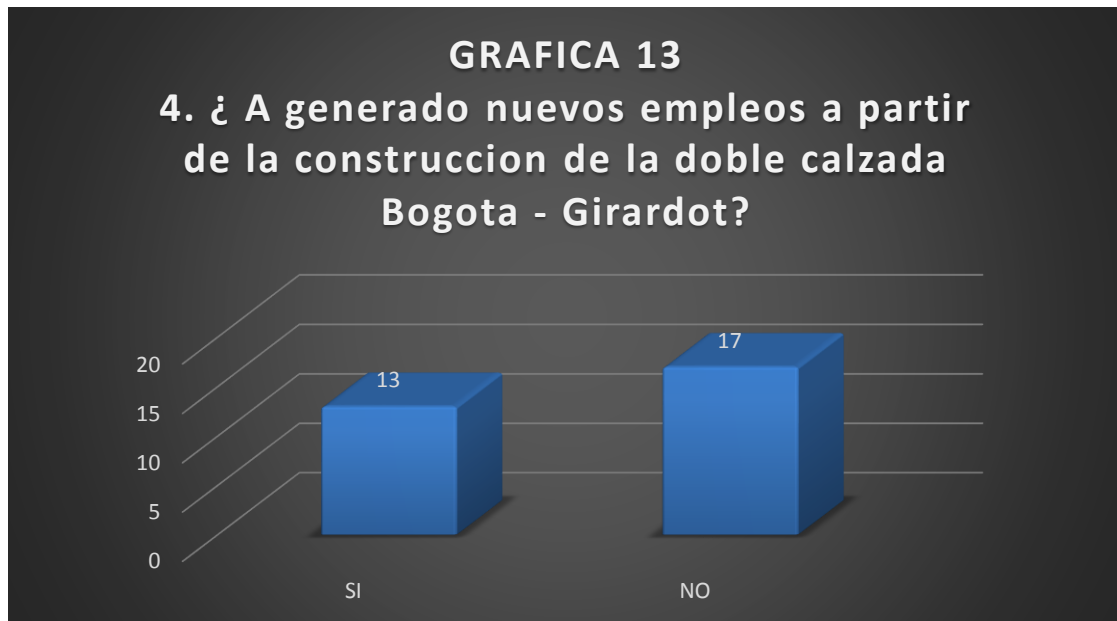
8.4. ETAPA IV.

ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES ACTUALES DE EMPLEO Y DEPENDENCIA ECONÓMICA DE LOS HABITANTES DEL MUNICIPIO DE FUSAGASUGA EN CONFRONTACIÓN CON EL CONTEXTO PREVIO AL PROYECTO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT.

Para dar avance a la etapa IV se continuó con la realización de las encuestas en los tramos objetos de estudio.

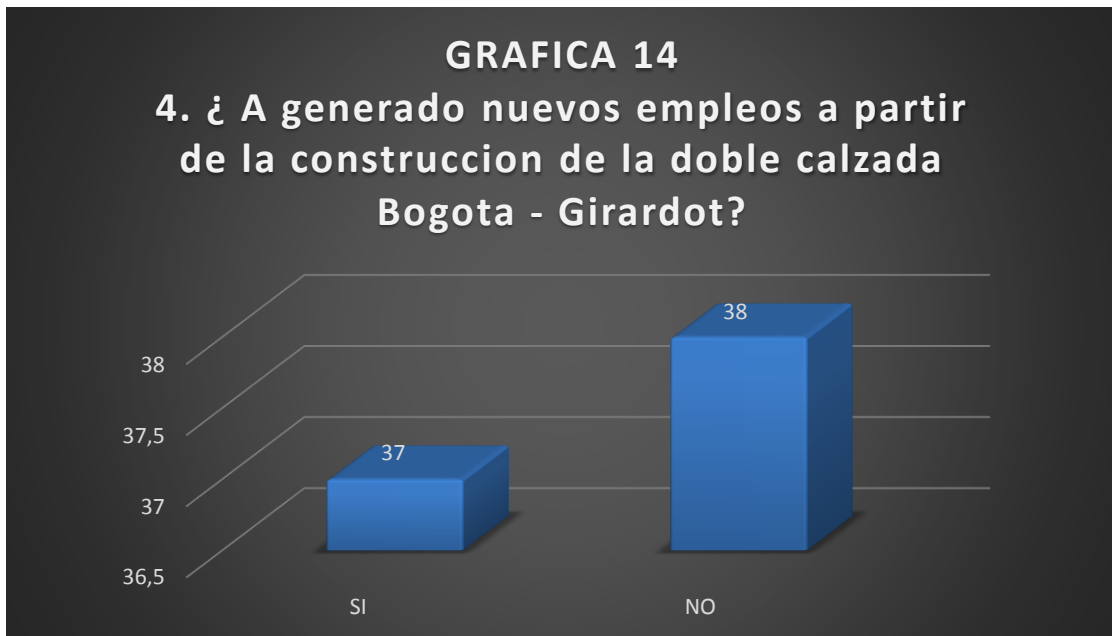
8.4.1. Análisis etapa IV según división de sectores.

- ✚ Para el sector comprendido entre el terminal de trasportes y la vereda Usatama se aplicaron 30 encuestas de las cuales 13 personas respondieron que si han podido generar empleo debido a que sus ventas han aumentado mientras que las otras 17 personas no han generado empleo ya que sus ventas se mantienen estables además de que no se encuentran en la completa capacidad para generar empleos formales pues dicen que sus ingresos no compensarían el pago de nuevos empleados motivo por el cual únicamente serian contratados por días, específicamente en días de temporadas altas o festivos.



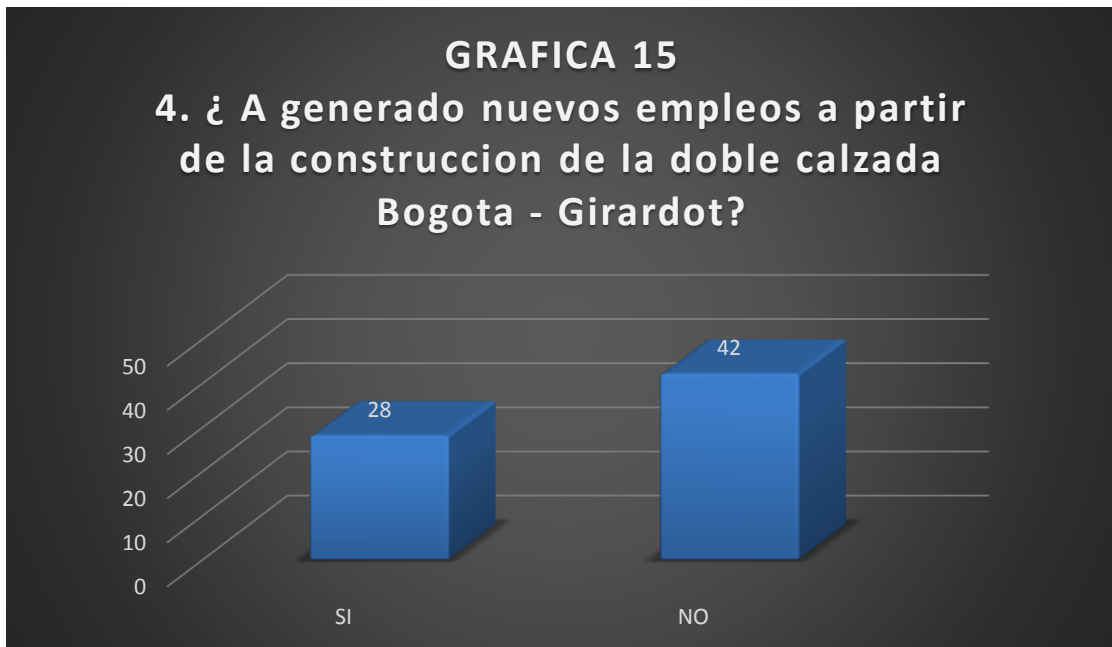
Fuente Propia: Identificación de la generación de empleo entre el sector comprendido entre el terminal de transportes y la vereda Usatama en Fusagasugá, a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

- En un total de 75 encuestas realizadas a establecimientos de comercio ubicados en el sector comprendido entre el terminal de transportes y la pampa identificamos que para 37 de ellos el aporte a la generación de empleo ha sido positivo teniendo en cuenta los beneficios obtenidos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá – Girardot, por otra parte y en forma contradictoria se estableció que los 38 establecimientos restantes no se vieron tan beneficiados por tal razón no les ha sido posible generar nuevas posibilidades de empleo manifestando como causa principal que anteriormente en las temporadas altas, fines de semana y festivos podían contar con una gran población que hacía uso de sus establecimientos comerciales logrando aumentar sus ventas hasta en un 40% mientras que con la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot ya no transitan por este sector.



Fuente Propia: Identificación de la generación de empleo entre el sector comprendido entre el terminal del transportes y la Pampa en Fusagasugá, a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

- ✚ Para el sector comprendido entre la Pampa y el peaje de Chinauta se tomó como muestra una población de 70 establecimientos de comercio de los cuales 42 respondieron que no han generado ningún tipo de empleo debido a que no se vieron beneficiados en esta zona por la construcción de la doble calzada para lo cual se debe tener en cuenta que dicha zona sigue siendo conocida como un lugar turístico y atractivo por su clima y se ve destacada por los diferentes servicios que encontramos en su diversidad y variedad, sin embargo de los establecimientos encuestados se encontró que 28 negocios han logrado la generación de empleo ya que sus ventas si han mejorado y por dicho movimiento se vieron obligados a tener más personal para desempeñar las distintas labores que desarrollan en cada uno de ellos.



Fuente Propia: Identificación de la generación de empleo entre el sector comprendido entre Pampa y el peaje de Chinauta en Fusagasugá, a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)

8.4.2. Análisis general etapa IV

Para poder dar el respectivo proceso iniciamos por analizar los diferentes sectores económicos en el municipio de Fusagasugá para lo cual identificamos:

Fusagasugá cuenta con tres sectores con mayor capacidad generadora de empleo en 2009 era el comercio, la agricultura y la construcción, con participaciones de 22,9%, 19,9% y 15,4%, respectivamente. El sector manufacturero alcanzaba una participación del 8,8%. La importancia del sector agrícola en la actual economía de Fusagasugá se confirma ya que el 28,9% de la población ocupada trabaja en el sector agrícola.



TABLA 2: Principales sectores de actividad económica generadores de empleo (%).

ACTIVIDAD	2007
Agricultura	28.9
Industria	8.8
Construcción	22.5
Comercio	24.5
Transporte	6.4
Inmobiliaria	3.5
Gobierno	2.7
Educación	5.9
Otras actividades	16

FUENTE: Plan Económico para la competitividad de Fusagasugá, cámara de comercio de Bogotá.

A través de esta información identificamos que la actividad comercial en Fusagasugá ocupa el segundo puesto en la generación de empleo siendo esta una de las principales actividades en el municipio la cual contribuye a su desarrollo y crecimiento de manera representativa.

TABLA 3: Empleo e ingreso por empleo en las empresas

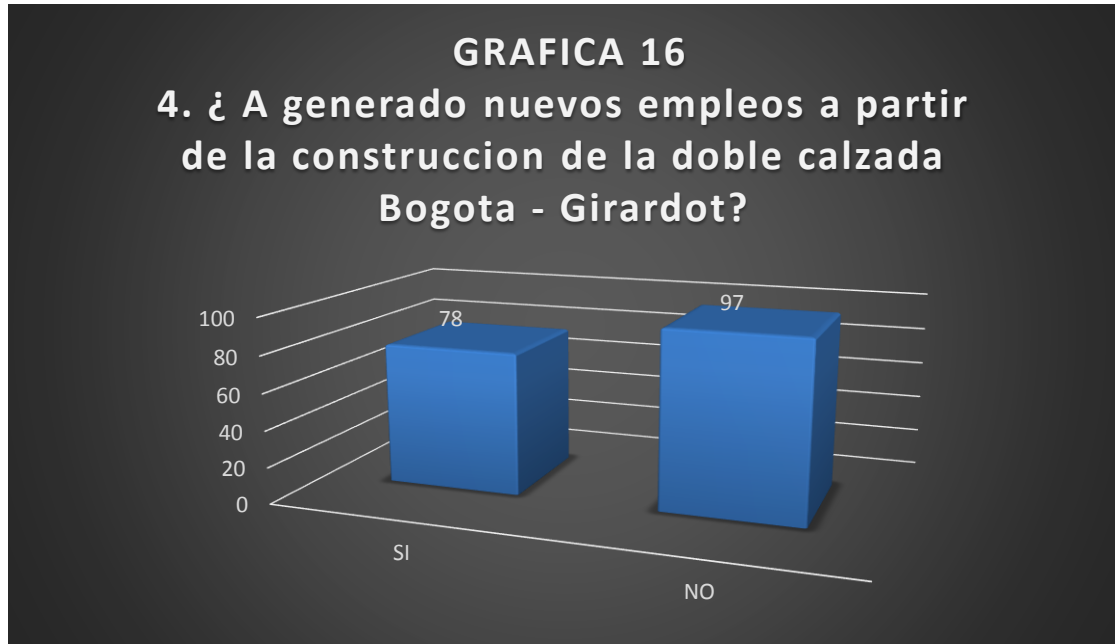
	EMPRE SAS	EMPL EO	INGRESOS /EMPLEO	EMPLEO/E MPRESAS	INGRESOS/E MPRESAS
Sector	%	%	Mil. De \$	Num.	Mil. De \$
Industria	8.5	8.8	1.125	3.2	2.2
Comercio	74.2	51.2	1.350	2.1	1.7
Servicios	17.3	39.9	650	7.1	0.5

FUENTE: Plan Económico para la competitividad de Fusagasugá, cámara de comercio de Bogotá.

Para dar por terminada esta etapa de la investigación se realizó un análisis de la generación de empleo en los tres sectores realizando la unificación de las 175 encuestas y el resultado obtenido fue: un total de 78 establecimientos de comercio si han generado empleo lo que corresponde al 45% del total de la población encuestada y 97 personas no han generado empleo para un porcentaje del 55%, con este resultado podemos puntualizar que a pesar de que un gran porcentaje de la población piensa que la construcción de la doble calzada no ha traído beneficios socioeconómicos suficientes para la población los comerciantes han controlado la situación y han



logrado generar empleo contribuyendo de un manera u otra con la disminución del desempleo en nuestro país.



Fuente Propia: Identificación de la generación de empleo entre el sector comprendido entre la vereda Usatama y el peaje de Chinauta en Fusagasugá, a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)

Con lo anterior se da cumplimiento a la ETAPA IV



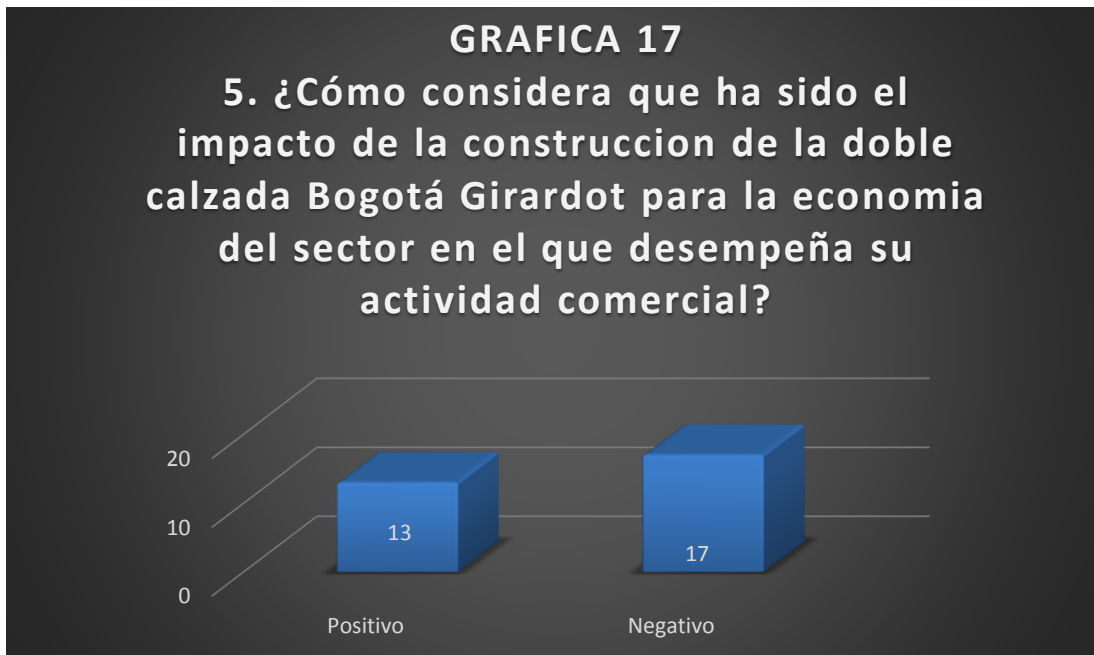
8.5. ETAPA V.

ANALISIS DEL IMPACTO PRODUCIDO POR LA CONSTRUCCION DE LA DOBLE CALZADA BOGOTA GIRARDOT PARA LA ECONOMIA DEL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA VEREDA USATAMA Y EL PEAJE DE CHINAUTA.

Es de gran importancia saber cómo los establecimientos de comercio se vieron afectados o beneficiados con la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot en las actividades comerciales desempeñadas día a día principalmente en el sector comprendido entre la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta.

8.5.1. Análisis etapa V según división de sectores.

- ✚ La distribución de las encuestas en el sector comprendido entre el terminal de transportes y la vereda Usatama mostro un impacto económico negativo ya que de las 30 encuestas realizadas 17 propietarios de los establecimientos comerciales respondieron que sus negocios se vieron afectados pues sus ventas disminuyeron en una forma significativa debido a la velocidad que requiere el desplazamiento en esta vía, la falta de puentes peatonales y retornos ha sido una de las bases más significativas para ello pues esto hace que las personas no se detengan y quieran llegar rápidamente a sus destinos, además de poder únicamente atender a las personas que se desplazan en un solo sentido debido al separador de la vía, de otro lado las 13 personas que dicen no estar afectadas por la construcción de la doble calzada expresan que la ampliación de la vía no los ha afectado pues han mantenido estabilidad ya que sus clientes continúan visitándolos permitiendo el funcionamiento de sus establecimientos comerciales.

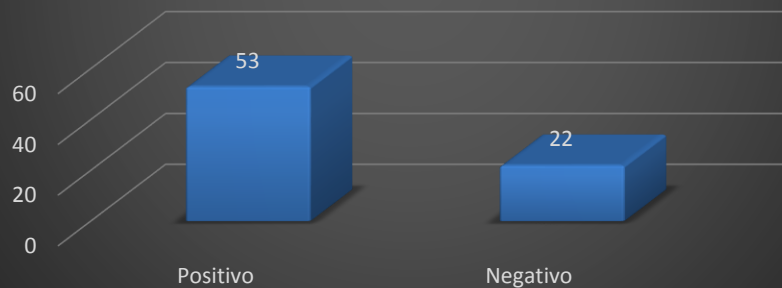


Fuente Propia: Consideración del impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)

- Continuando con el análisis del impacto económico, ahora en los sectores desde el terminal de transportes hasta la pampa y por otra parte desde la pampa hasta el peaje de Chinauta encontramos que a diferencia del sector Usatama 41 personas en Chinauta y 53 en la pampa de las 70 y 75 encuestas realizadas en cada uno de los lugares respectivamente consideran que la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot ha contribuido con el mejoramiento de la economía en la zona pues el sector turismo y comercio ha mejorado en estas zonas además de señalar que la construcción de la vía como uno de los mejores proyectos a nivel nacional que contribuyen al mejoramiento de la calidad de vida de los colombianos pues esta vía disminuye el tiempo de desplazamiento hasta o desde la capital del país facilitando el transporte de mercancías mientras que 29 personas en Chinauta y 22 en la pampa dicen que con lo observado en la zona la construcción de esta vía ha impactado negativamente la economía en el sector.

GRAFICA 18

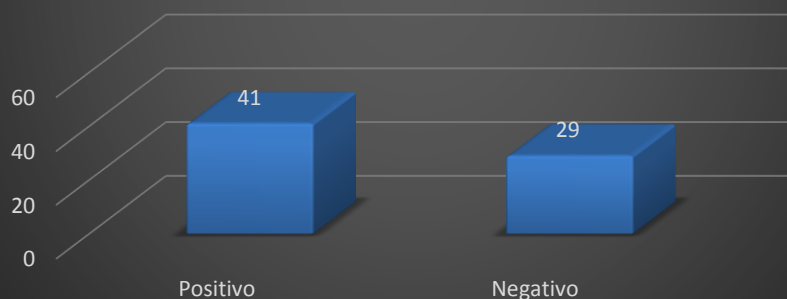
5. ¿Cómo considera que ha sido el impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot para la economía del sector en el que desempeña su actividad comercial?



Fuente Propia: Consideración del impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)

GRAFICA 19

5. ¿Cómo considera que ha sido el impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot para la economía del sector en el que desempeña su actividad comercial?



Fuente Propia: Consideración del impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)



8.5.2. Análisis general etapa V.

Los sectores tomados como base de estudio con una muestra de 175 establecimientos encuestados nos arrojaron 107 personas que corresponden al 61% quienes afirmaron que la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot contribuyo positivamente al mejoramiento de la economía del sector, mientras que 68 personas respondieron que el impacto fue negativo un resultado equivalente al 32% de la población. Se puede concluir según las respuestas dadas por los propietarios de los establecimientos de comercio que la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot genero un impacto positivo gracias al mejoramiento socioeconómico que se produjo en los sectores.

Con lo anterior se logra dar cumplimiento a la ETAPA V

8.6. ETAPA VI

MEDIDAS IMPLEMENTADAS POR LOS COMERCIANTES DESPUES DEL INICIO DE LA CONSTRUCCION DE LA DOBLE CALZADA BOGOTA GIRARDOT PARA LA ECONOMIA DE SUS ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO.

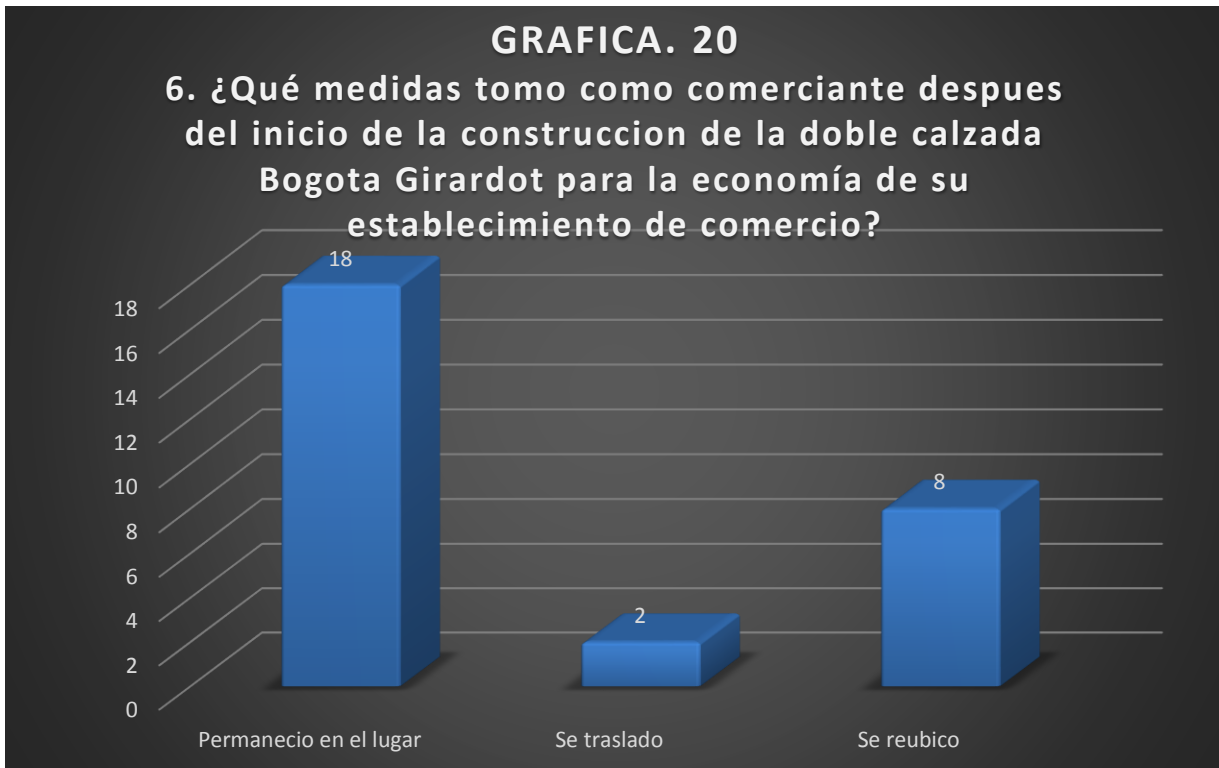
8.6.1. Análisis general etapa VI

Debido a la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot algunos propietarios de los establecimientos comerciales tuvieron que tomar medidas de cierre o reubicación de los negocios pues algunos de ellos se encontraban sobre la vía y no permitiría la ampliación de la antigua panamericana por este motivo dentro de las medidas que tuvieron que tomar encontramos:

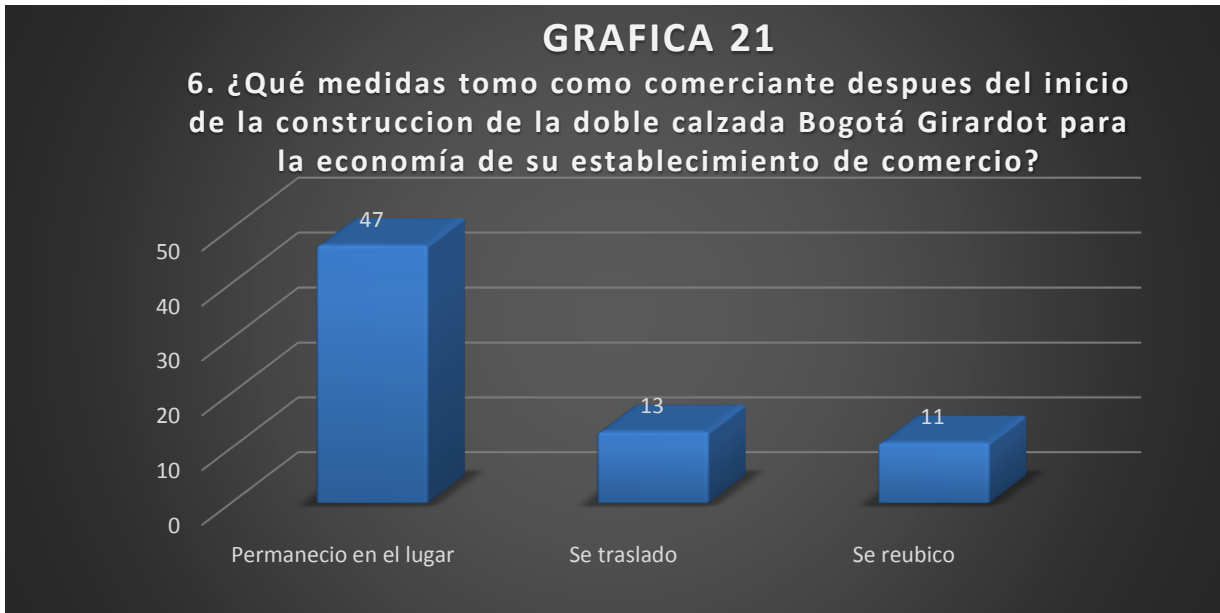
Para el sector Usatama de las 30 encuestas aplicadas 18 de los establecimientos comerciales permanecieron en el lugar 2 se trasladaron 8 se reubicaron y 2 no respondieron, para el sector de Chinauta y la pampa la muestra fue de 70 y 75 encuestas para lo que obtuvimos las siguientes respuestas en Chinauta 41 se



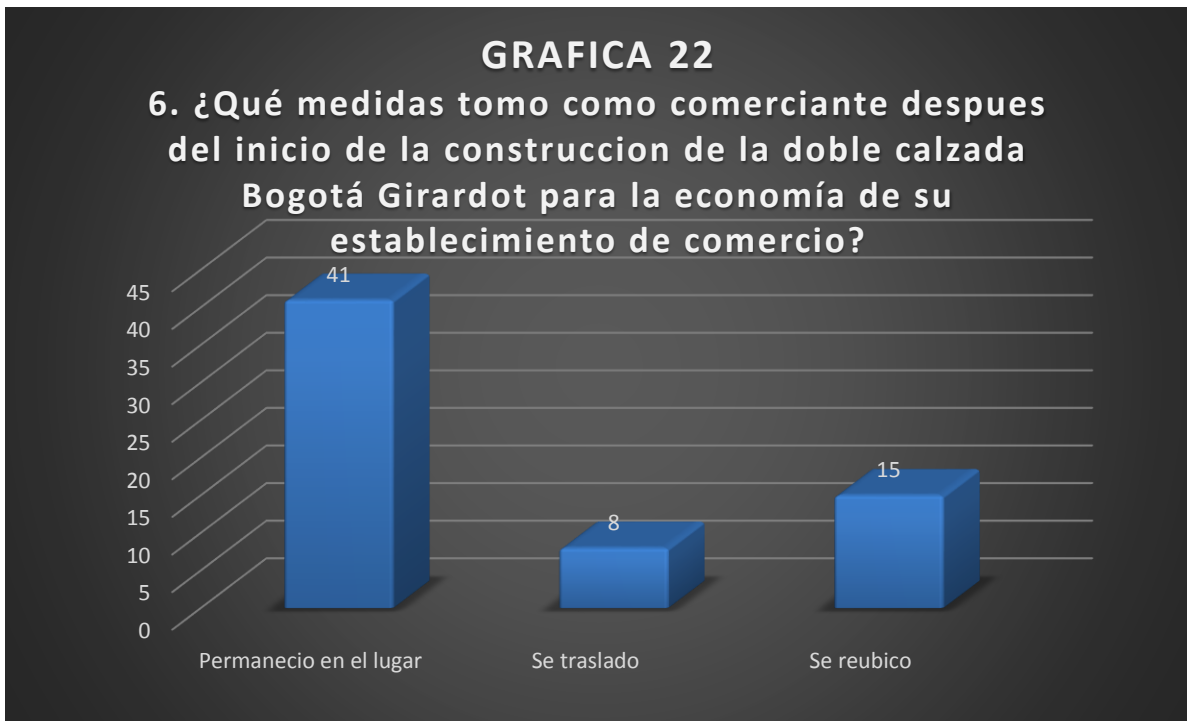
mantuvieron en el mismo lugar 8 se trasladaron 15 se reubicaron y 6 no respondieron para el tercer sector la pampa 47 se mantuvieron en el mismo lugar 13 se trasladaron 11 se reubicaron 4 no respondieron de esta forma podemos analizar que las personas que se vieron afectadas en el traslado de sus negocios son muy pocas en comparación con la cantidad de personas que consiguieron mantenerse en sus establecimientos sin necesidad de trasladarse sin embargo exponen estar un poco preocupados por el nuevo proyecto que tiene el gobierno al querer ampliar dos carriles más la vía pues creen que ahora si van a tener que tomar medidas de traslado ya que la construcción de estos nuevos carriles ocupara 10 metros más en cada carril y ellos ya se encuentran prácticamente sobre la vía.



Fuente Propia: Análisis de las medidas que tomaron los comerciantes del sector Usatama hasta el Terminal de transportes después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)



Fuente Propia: Análisis de las medidas que tomaron los comerciantes del sector entre el Terminal de transportes y la Pampa después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)



Fuente Propia: Análisis de las medidas que tomaron los comerciantes del sector la Pampa y el peaje de Chinauta después de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)

Así concluye los comentarios y evaluación de la etapa número VI



8.7. ETAPA VII.

CONSIDERACIONES POR PARTE DE LOS MICROEMPRESARIOS UBICADOS EN EL SECTOR USATAMA HASTA EL PEAJE CHINAUTA PARA REALIZAR LA AMPLIACION DE SUS ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO EN UN FUTURO Y TIEMPOS ESTABLECIDOS PARA DICHA REALIZACION.

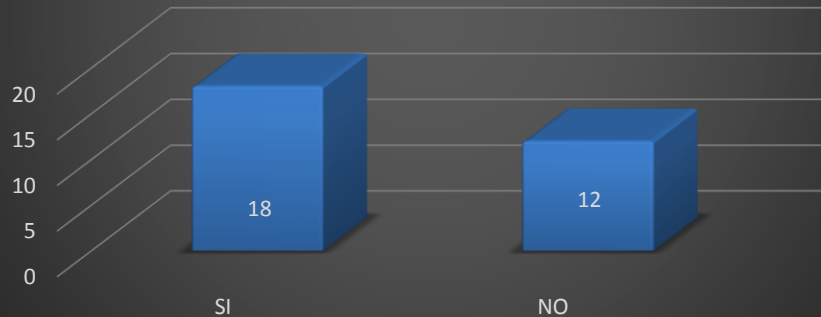
Identificar como se visualizan los propietarios de los establecimientos comerciales respecto a la ampliación de los mismos permite determinar el emprendimiento y sostenibilidad que pueden tener. Para esto optamos por preguntar a los propietarios si consideran en el futuro ampliar su negocio y el tiempo en el que ellos creen que lo pueden lograr.

8.7.1. Análisis etapa I según división de sectores.

✚ En el tramo comprendido entre la vereda Usatama hasta la terminal de transportes de Fusagasugá se aplicaron 30 encuestas de los cuales 18 dieron como respuesta que a futuro si desean ampliar su negocio y 12 piensan en mantenerlo igual, sin embargo la opción de ampliar sus negocios la establecen a futuro motivo por el cual respondieron que en menos de un año tan solo 2 personas están dispuestas a ampliar su negocio, de 1 a 5 años 10 personas, entre 5 y 10 años 5 personas, más de 10 años 1, y 12 no respondieron debido a que no han planeado ningún tipo de cambio a sus establecimientos.

GRAFICA 23

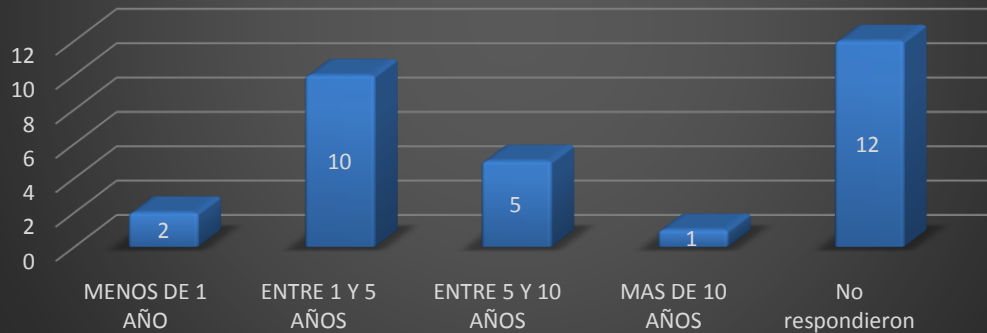
7. ¿Con la puesta en marcha de la doble Calzada Bogota Girardot usted considera que a futuro podria ampliar su negocio y convertirlo en una empresa mas amplia?



Fuente Propia: Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector Usatama hasta el Terminal de transportes frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2)

GRAFICA 24

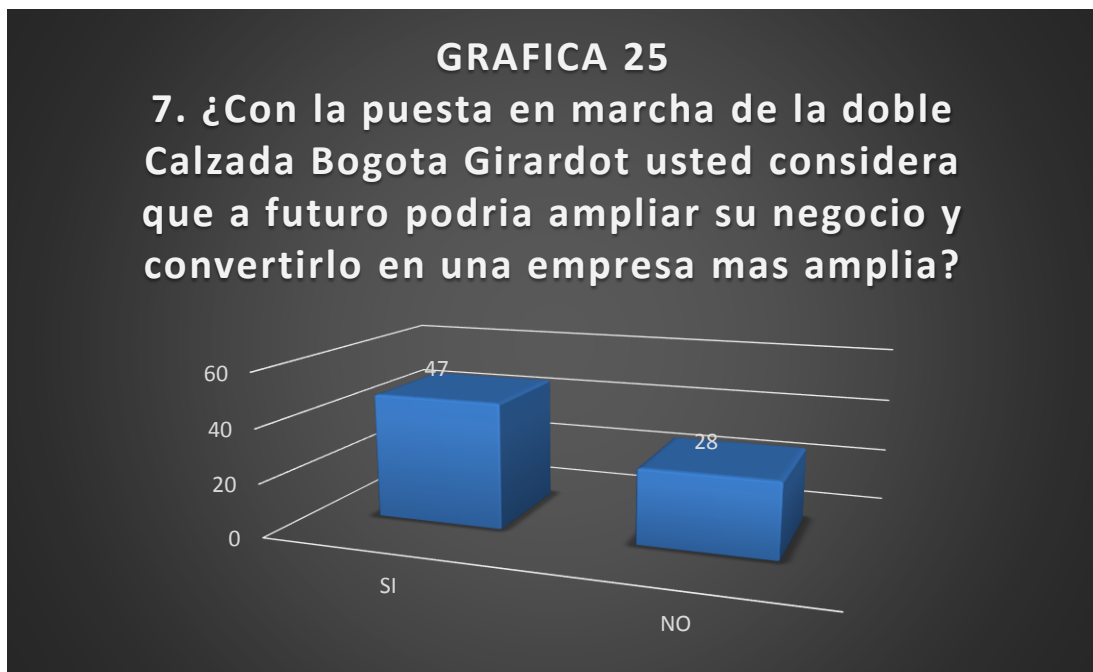
8. Si usted considera que con la contruccion de la doble calzada su empresa podria ampliarse ¿en cuanto tiempo considera que sucederia?



Fuente Propia: Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector Usatama hasta el Terminal de transportes frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).



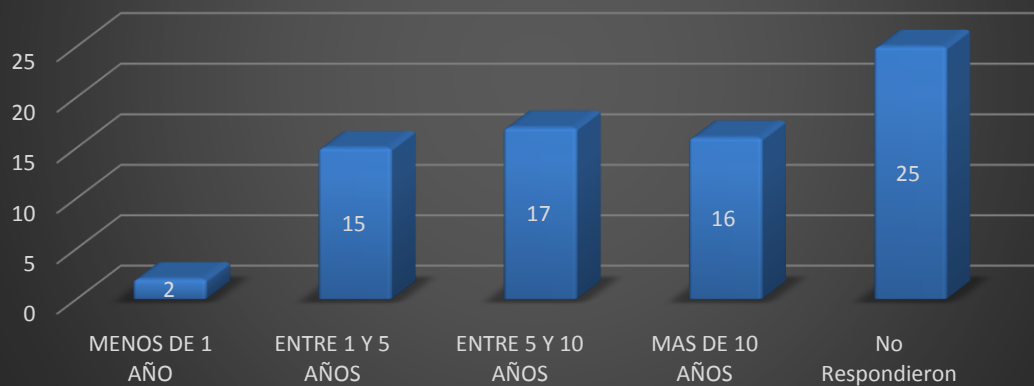
- En el sector comprendido entre el terminal de transportes y la pampa 47 personas afirman estar dispuestas a ampliar sus negocios pues este sector lo consideran como un lugar en constantes cambios económicos ya que está creciendo su economía gracias a la reubicación de establecimientos comerciales que se ubicaban en el centro de la ciudad lo que exige realizar la ampliación de estos establecimientos de comercio en este sector, los tiempos de ampliación varían según sus respuestas se encontró que en menos de 1 año 2 personas piensan ampliar su negocio, entre 1 y 5 años 15, entre 5 y 10 años 17, en más de 10 años 16, y no respondieron 25, en este sector los comerciantes expresaron que los constantes cambios económicos permiten el crecimiento en sus negocios pues han visto mejoramiento en el sector tanto en el ámbito social como comercial.



Fuente Propia: Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector Terminal de transportes y la pampa frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

GRAFICA 26

8. Si usted considera que con la construcción de la doble calzada su empresa podría ampliarse ¿en cuanto tiempo considera que sucedería?



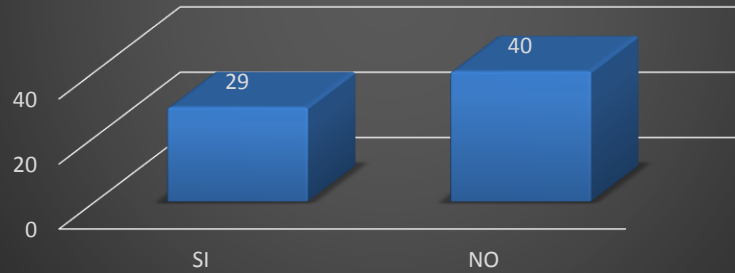
Fuente Propia: Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector Del Terminal de transportes a la Pampa frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

✚ Para el sector comprendido entre la Pampa y el Peaje de Chinauta, 29 propietarios consideran que pueden realizar ampliación de sus negocios y 40 propietarios consideran que no pueden realizar ya que la afectación del comercio no les da para ampliarse en un tiempo determinado. Para el sector de Chinauta 14 personas están dispuestas a ampliar su negocio en menos de 1 año, 13 entre 1 a 5 años, 7 entre 5 y 10 años, 3 en más de 10 años y 33 no respondieron para este sector las personas se proyectan en realizar la ampliación de sus negocios en corto tiempo afirman que el sector está en constantes cambios de mejoramiento lo que les permite en cualquier momento realizar la ampliación de sus negocios mientras que otros piensan que sus negocios ya son lo suficientemente grandes, motivo por el cual no afirman la posible ampliación de sus establecimientos por tanto manifestaron que aunque lo agranden los ingresos serian básicamente iguales debido a que esto les acarrearía el incremento de otros gastos como lo son nuevos empleados, aumento de servicios y nuevos impuestos motivos con los que la mayoría de los habitantes de la zona justificaron su respuesta.



GRAFICA 27

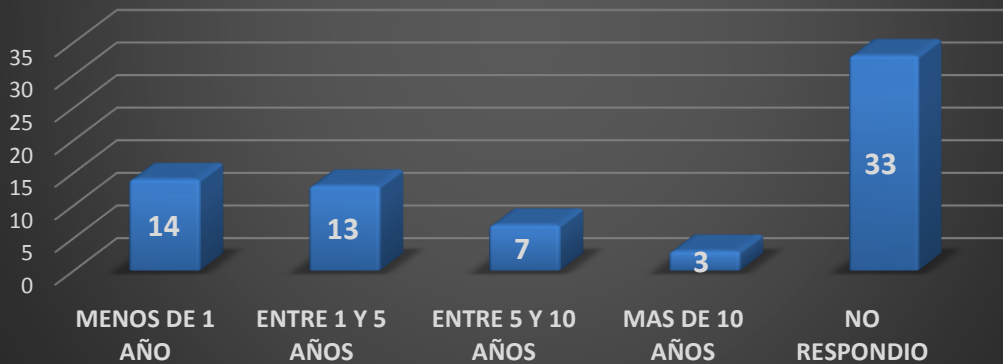
7. ¿Con la puesta en marcha de la doble Calzada Bogota Girardot usted considera que a futuro podria ampliar su negocio y convertirlo en una empresa mas amplia?



Fuente Propia: Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector la pampa hasta el peaje de Chinauta frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

GRAFICA 28

8. Si usted considera que con la construcción de la doble calzada su empresa podría ampliarse ¿en cuanto tiempo considera que sucedería?



Fuente Propia: Análisis de las consideraciones de los comerciantes del sector la Pampa hasta el peaje de Chinauta frente a la ampliación de sus establecimientos con la puesta en marcha de la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).



8.7.2. Análisis general etapa VI

Al efectuar la unión de estas respuestas podemos concluir que el 54% de la población si está dispuesta a ampliar sus negocios a futuro contribuyendo al mejoramiento del comercio en las zonas mientras que el 46% de la población está dispuesta a mantener su negocio como lo han hecho y no tienen expectativas de mejorar sus negocios, pues dicen que los cambios que ha venido realizando el gobierno los puede perjudicar haciendo que tengan por optar por realizar el cierre definitivo de sus establecimientos, en cuanto a los tiempos establecidos para la posible ampliación de los mismos se realiza un solo análisis para la zona desde Usatama hasta el peaje de Chinauta determinando que tan solo el 40% de la población no sabe en qué momento desea ampliar su negocio sin embargo están sujetos a los constantes cambios económicos que se dan debido a que ellos dependen en las dos áreas como son sus ventas y la ampliación de sus negocios mientras el 60% de la población si está dispuesto a ampliar gracias a su visión de emprendimiento y mejoramiento de sus establecimientos comerciales. Así se concluye la evaluación de la etapa número VII.

8.8. ETAPA VIII.

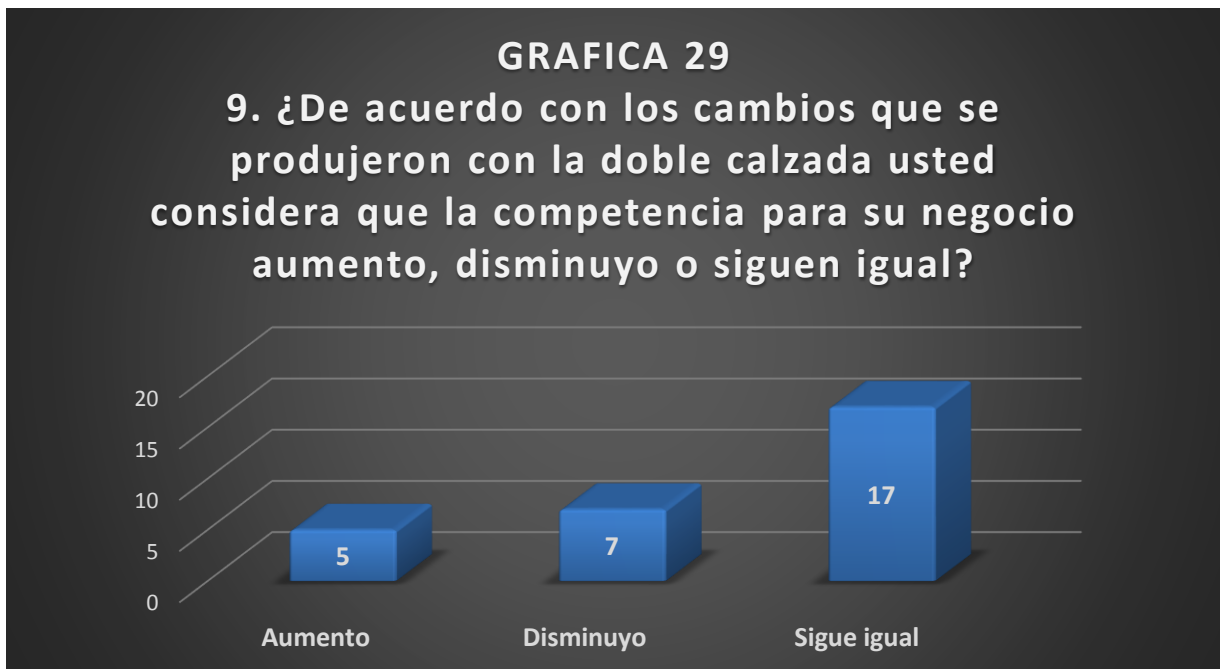
IDENTIFICACIÓN DEL AUMENTO O DISMINUCIÓN DE LA COMPETENCIA GENERADA POR CAUSA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA BOGOTÁ GIRARDOT.

8.8.1. Análisis etapa VIII según división de sectores

- ✚ Una de las formas de conocer los impactos socioeconómicos generados por la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot es identificar el rumbo que tomo la competencia en los sectores que se analizan, además de conocer los pro y contras que esto puede traer a los establecimientos de comercio en funcionamiento antes y después de la construcción de la vía para el tramo comprendido desde la vereda Usatama hasta el sector del terminal se tomó como muestra un total de 30 encuestas para lo cual 5 propietarios respondieron



que su competencia aumento, para 7 establecimientos la competencia disminuyo y para 17 se mantuvieron estables, en este tramo fueron más las personas que consideran que la construcción de la doble calzada no aumento su competencia ya que luego de esta no se han continuado estableciendo negocios debido a los proyectos viales de generar la construcción o ampliación de la misma para llevarla al proyecto vial de vía de cuarta Generación (4G) pues el estado está realizando la compra de predios para la ampliación de la misma.

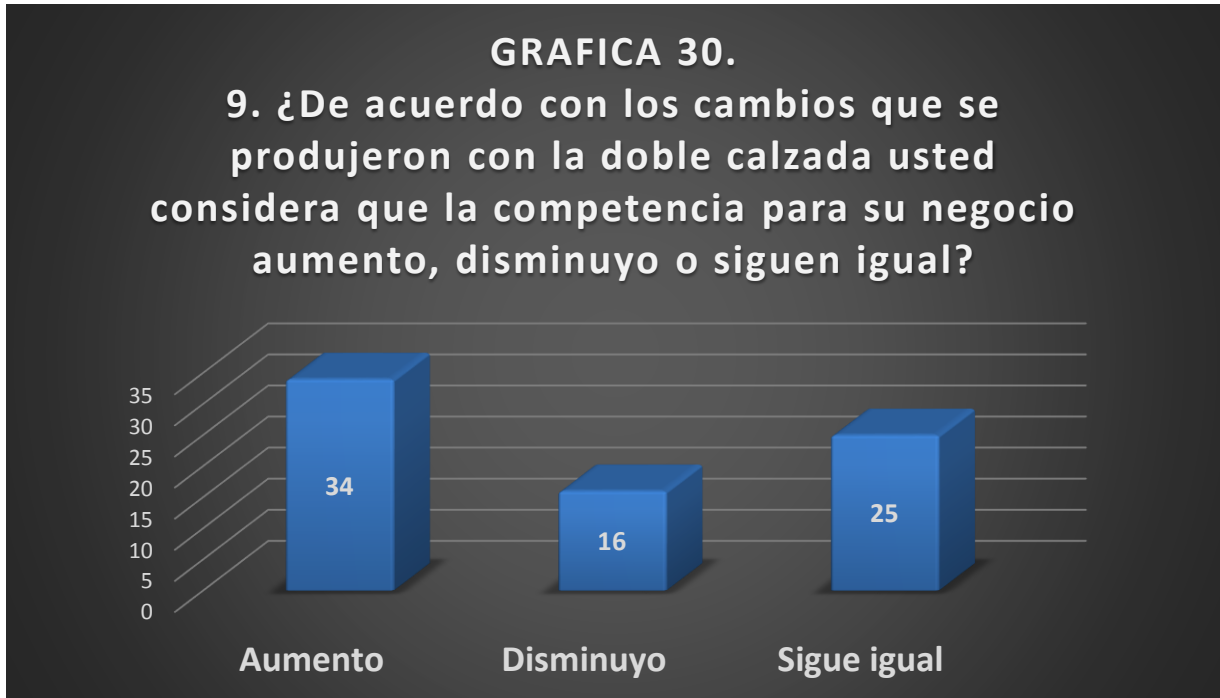


Fuente Propia: Análisis frente al aumento, disminución o igualdad de la competencia de los establecimientos de comercio en el sector comprendido desde el terminal de transportes hasta la vereda Usatama, frente a los cambios producidos con la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

- Para el sector comprendido entre el terminal de transportes y la Pampa las respuestas dadas por los comerciantes de los 75 establecimientos de comercio, para 34 establecimientos sus propietarios respondieron que la competencia aumento por otra parte para 16 de los de los mismos su competencia disminuyo y para 25 propietarios de los establecimientos de comercio continuo igual pues opinaron que la competencia en los sectores aumento pero no los afecta pues cada negocio dice tener su clientela y las ventajas dependen de tener muy bien surtido su negocio ya que independientemente de la actividad que realice sus



ventas dependen de la capacidad de los clientes para comprar y de los establecimientos de comercio para satisfacer las necesidades de sus clientes.

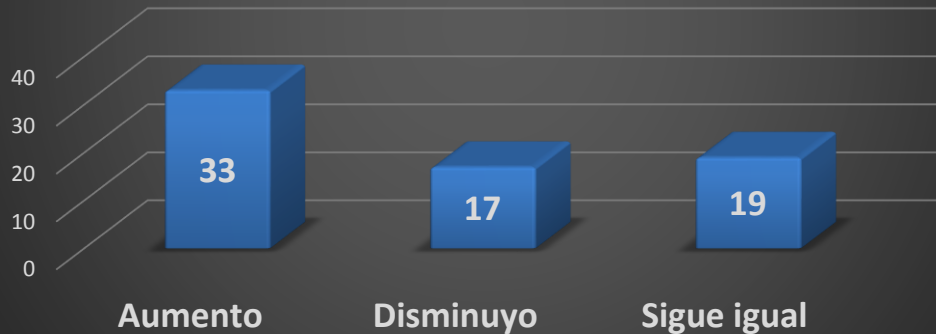


Fuente Propia: Análisis frente al aumento, disminución o igualdad de la competencia de los establecimientos de comercio en el sector comprendido desde el terminal de transportes hasta la Pampa, frente a los cambios producidos con la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

- En el sector comprendido entre la Pampa y el peaje de Chinauta 33 propietarios expresaron que su competencia aumento, 17 que la competencia disminuyo y para 19 la competencia continua igual, las personas que consideraron que la competencia aumento relataron que gracias al desarrollo que se produjo luego de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot se han establecido algunos negocios que aunque no son formales son considerados competencia para sus establecimientos.

GRAFICA 31.

9. ¿De acuerdo con los cambios que se produjeron con la doble calzada usted considera que la competencia para su negocio aumento, disminuyo o siguen igual?



Fuente Propia: Análisis frente al aumento, disminución o igualdad de la competencia de los establecimientos de comercio en el sector comprendido desde la Pampa hasta el peaje de Chinauta, frente a los cambios producidos con la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

8.8.2. Análisis general etapa VIII

De este modo al realizar la consolidación de las respuestas dadas en los 3 tramos podemos concluir que el 42% de los comerciantes encuestados creen que su competencia aumento para el 23% disminuyo y para el 35% continuo igual resultado con el que podemos afirmar que la competencia aunque genere un cambio en el mercado, esta no afecta los establecimientos pues sus ventas dependen del servicio, variedad de productos y factores con los que pueden cumplir en su totalidad la necesidad del cliente, por otra parte las necesidades a suplir también dependen del consumidor ya que para surgir como empresa el consumidor es la parte fundamental para el progreso económico del sector. Así se concluye la evaluación de la etapa número VIII.

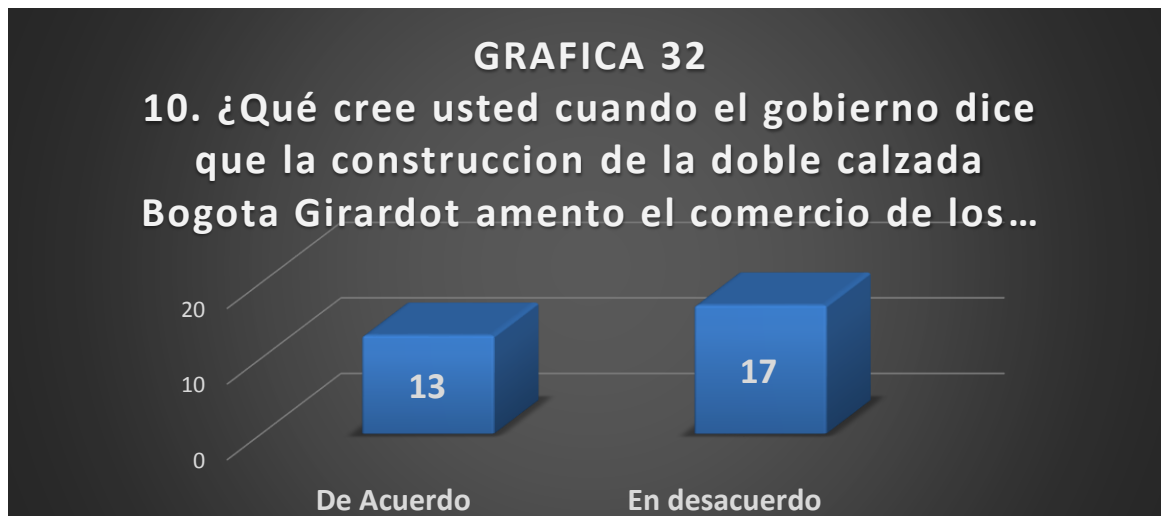


8.9. ETAPA IX

ANÁLISIS DE LOS PLANEAMIENTOS DEL GOBIERNO SOBRE LA ECONOMÍA GENERADA POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA DOBLE CALZADA BOGOTÁ GIRARDOT EN EL SECTOR OBJETO DE ESTUDIO.

8.9.1. Análisis etapa IX según división de sectores.

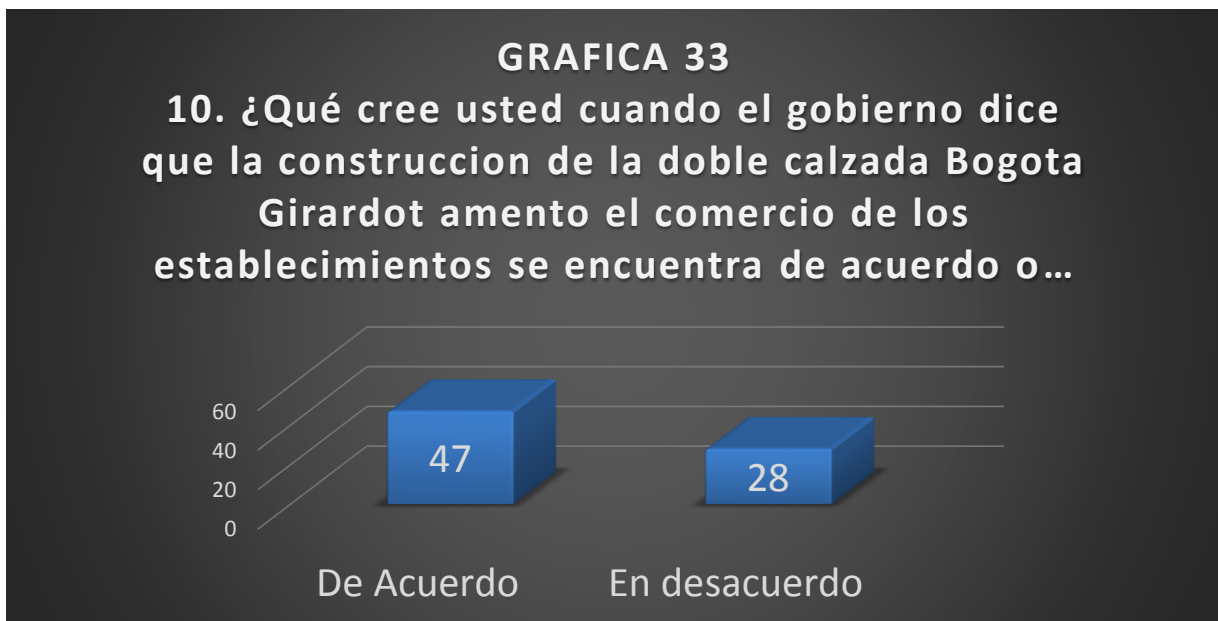
Desde el inicio del proyecto doble calzada Bogotá Girardot el gobierno planteo que con la construcción de esta vía se generaría un crecimiento económico a nivel nacional pues se incrementarían todos los sectores de comercio, turismo, servicios, transportes, agrario, industrial, por tal motivo se indagó a los 175 propietarios de los establecimientos comerciales a quienes se les realizo la encuesta si se encuentran o no de acuerdo con lo establecido por el gobierno, de las 30 encuestas aplicadas en el sector comprendido entre el terminal de transportes y la vereda Usatama 13 propietarios estuvieron de acuerdo con lo dicho por el gobierno pues consideran que la economía en este sector mejoro según lo evidenciado en sus negocios mientras que 17 manifestaron que la economía disminuyó por diferentes factores ocasionados por la construcción de la vía como son la ausencia de áreas de parqueo, aumento de publicidad para la zona y retornos cercanos.



Fuente Propia: determinación de la opinión de los comerciantes frente a si se encuentran en acuerdo o en desacuerdo con el aumento del comercio de los establecimientos ubicados en el sector comprendido desde el terminal de transportes hasta la vereda Usatama, con la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).



- Para el sector comprendido entre el terminal de transportes y la pampa se realizaron un total de 75 encuestas de las cuales 47 propietarios se encuentran de acuerdo y 28 en desacuerdo, las personas que presentan estar de acuerdo con el gobierno exponen el crecimiento económico del sector, pues los constantes cambios hacen que algunos negocios se vean en la necesidad de expandirse y por otro lado la opción de crear negocios contribuyendo al desarrollo socio económico de la zona, las personas en desacuerdo exponen su punto de vista desde un nivel general debido a la situación económica del país ya que ellos consideran que la situación económica actual no es la mejor y que el gobierno no ha tomado las medidas necesarias para que Colombia surja económicamente.

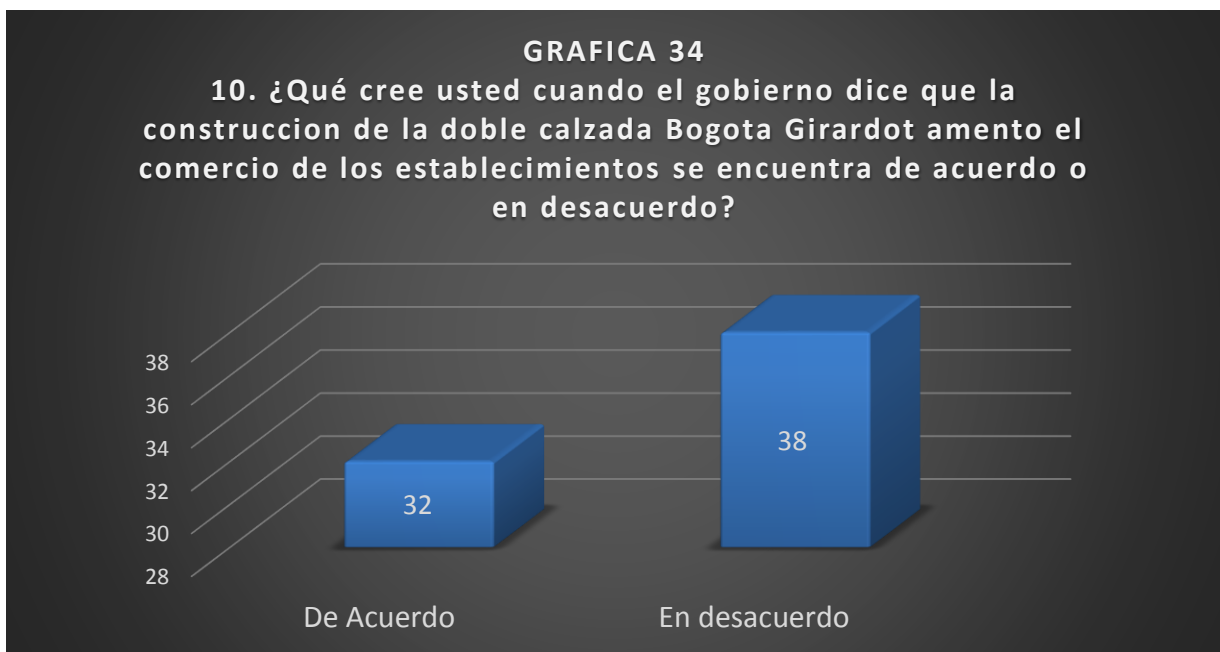


FUENTE PROPIA: determinación de la opinión de los comerciantes frente a si se encuentran en acuerdo o en desacuerdo con el aumento del comercio de los establecimientos ubicados en el sector comprendido desde el terminal de transportes hasta la pampa, con la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

- Para las 70 encuestas aplicadas desde la pampa hasta el peaje Chinauta 32 consideran estar de acuerdo con el gobierno y 38 en desacuerdo, por lo que se establece que los propietarios de los establecimientos no están de acuerdo



con lo dicho por el gobierno al inicio de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot pues dicen que aunque ellos no se han visto afectados al país no lo ha beneficiado en su totalidad por el contrario creen que la economía del país aunque no depende de la vía si ha disminuido considerablemente ya que el paso vehicular de los turistas se hace en menos tiempo con más rapidez, lo que denota que los turistas llegan más rápido a sus lugares de destino y no encuentran la necesidad de parar a suplir las necesidades.



FUENTE PROPIA: determinación de la opinión de los comerciantes frente a si se encuentran en acuerdo o en desacuerdo con el aumento del comercio de los establecimientos ubicados en el sector comprendido desde el terminal de transportes hasta la pampa, con la doble calzada Bogotá Girardot. (Ver anexo 2).

8.9.2. Análisis general etapa IX

Para concluir sobre la opinión que tienen las personas ubicadas sobre la doble calzada Bogotá Girardot desde el sector Usatama hasta el peaje de Chinauta sobre lo proyectado por el gobierno en cuanto al aumento del comercio de la zona encontramos diferentes puntos de vista ya que el 53% de la población si está de acuerdo con el gobierno al creer que la doble calzada si genero aumento en el comercio del sector y no solo para el sector donde se encuentran ubicados sino



también a nivel nacional mientras que el 47% se centró específicamente en el no crecimiento económico en las malas decisiones tomadas por el gobierno.

Así se concluye la evaluación de la etapa número IX.

8.10. ETAPA X.

GENERACION DE UN PLAN DE MEJORAMIENTO PARA EL SECTOR ECONOMICO DEL MUNICIPIO DE FUSAGASUGA, UBICADO EN EL SECTOR COMPRENDIDO ENTRE LA VEREDA USATAMA HASTA EL PEAJE DE CHINAUTA.

Se propone un modelo de Plan de mejoramiento en el Municipio de Fusagasugá para el sector económico ubicado entre la vereda Usatama y el peaje de Chinauta, siendo este el resultado final de la investigación.



9. PLAN DE MEJORAMIENTO PARA EL SECTOR COMERCIAL UBICADO ENTRE LA VEREDA USATAMA HASTA EL PEAJE DE CHINAUTA.

HALLAZGO	DESCRIPCION	ACCION DE MEJORAMIENTO	ACTIVIDADES A REALIZAR
Disminución en las ventas	Los propietarios de los establecimientos comerciales manifestaron como la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot afecto sus ventas, debido a que por la construcción de la vía las personas ahorran tiempo en su viaje motivo por el cual algunos de los turistas ya no se detienen a realizar ningún tipo de compra.	Realizar un plan para ofrecer variedad de productos que sean de presentación atractiva al público además de brindar variedad. Hacer los establecimientos comerciales más llamativos al público a través de letreros publicitarios, mejoramiento de las fachadas además de realizar mayor publicidad como volanteo, perifoneo, radio y redes sociales.	Solicitar al gobierno un plan de ayuda publicitario y de mejoramiento a los establecimientos comerciales que incentiven a quienes transitan por la vía a comprar los productos ofrecidos por los distintos tipos de locales ubicados en la vía para permitir el incremento de la actividad comercial en la zona.



<p>No generación de empleo</p>	<p>La construcción de la doble calzada Bogotá Girardot no ha permitido la generación de empleo según los administradores y/o propietarios de los establecimientos comerciales, por la disminución de clientes en sus negocios.</p> <p>El empleo no se ha incrementado por el contrario han tenido que disminuir su número de empleados, en otros casos ha sido un poco más estable pero sin embargo la construcción de la vía no cumplió con los fines propuestos por el gobierno</p>	<p>Incentivar a los comerciantes para que incrementen la generación de empleo.</p>	<p>Realizar capacitaciones a los comerciantes, para que generen empleo por medio de la promoción de su negocio es decir lograr que sus negocios sean más concurridos para así reactivar el comercio de los mismos y a su vez promocionar la nueva fuente generadora de empleo.</p>
--------------------------------	---	--	--



	que era el aumento de empleo.		
Impacto económico Negativo	Debido a la velocidad que requiere la doble calzada Bogotá Girardot los transeúntes no se detienen a comprar en los establecimientos comerciales y optan por llegar más rápido a sus destinos, otro factor que afecta la economía es la falta de retornos más cercanos entre uno y otro ya que los turistas solo puede hacer uso de los establecimientos comerciales ubicados en el carril por lo cual se desplazan.	Ubicar puentes peatonales y lugares de estacionamiento para que las personas puedan dejar sus vehículos seguros mientras realiza desplazamientos al carril contrario para realizar las compras deseadas.	Pedir al gobierno mediante documentos debidamente escritos y radicados la ubicación de lugares para estacionamiento vehicular y puentes peatonales en las zonas con más comercio para así poder acceder a los mismos.



<p>Falta de iniciativa para la ampliación de negocios.</p>	<p>Según los estudios realizados en el transcurso de la investigación se logró identificar que la gran mayoría de los comerciantes no tienen proyección de ampliar o mejorar sus establecimientos de comercio solo pretenden mantener la estabilidad que han tenido hasta ahora debido a los diferentes proyectos que ha propuesto el gobierno como la ampliación de dos carriles más lo que implicara que algunos de los establecimientos que no tuvieron inconveniente con las vías ya realizadas ahora</p>	<p>Implementar capacitaciones de emprendimiento y planes de emergencia para los propietarios de los establecimientos comerciales.</p>	<p>Hablar con las entidades encargadas de la construcción de las nuevas vías para que capaciten a los propietarios de los establecimientos de comercio dando a conocer las diferentes maneras de cómo deben actuar para no llegar al cierre de sus establecimientos de comercio si no que por el contrario logren la ampliación del mismo.</p>
--	---	---	--



	si se verán afectados lo que los obligara a tomar nuevas medidas como cierre o reubicación de los negocios.		
Disminución del comercio.	Dentro de los aspectos negativos resaltados por los comerciantes se encuentra la disminución de comercio pues manifestaron que algunos de los establecimientos comerciales ubicados en estas zonas tuvieron que cerrar su negocio haciendo que el comercio ubicado allí sea menor afectando también sus establecimientos	Realizar brigadas y capacitaciones de motivación al emprendimiento empresarial en la zona.	Solicitar a la cámara de comercio la colaboración con las capacitaciones de motivación empresarial y a la creación de empresa.



10. IMPACTO SOCIOECONOMICO DEL SECTOR COMPRENDIDO DESDE LA VEREDA USATAMA HASTA EL PEAJE DE CHINAUTA FRENTE A LA PUESTAS EN MARCHA DE LA DOBLE CALZADA BOGOTA GIRARDOT.

Una vez realizada las encuestas y entrevistas a los propietarios de los establecimientos de comercio ubicados en el sector comprendido desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta, se establecieron efectos socioeconómicos positivos y negativos, producidos por la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot en el municipio de Fusagasugá.

- ✚ De acuerdo al objeto de estudio se pudo determinar que el tramo dos el cual está comprendido desde el terminal de transportes hasta la pampa es el sector más afectado debido a que se vio aislado por la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot.
- ✚ De acuerdo a la información brindada por los propietarios de los establecimientos comerciales se determina que no todos han generado empleo pues de los 175 establecimientos solo 65 afirmaron la generación de este, sin embargo a pesar de las consecuencias que trajo la construcción de la doble calzada se han afrontado con responsabilidad y emprendimiento generando nuevos empleos.
- ✚ Las alternativas de generación de empleo subyacen en la potenciación de los sectores en los que tradicionalmente Fusagasugá ha tenido una ventaja comparativa como son las hortalizas, la avicultura, su clima, y su cercanía a la capital.
- ✚ Al considerar a Colombia como un país en vía de desarrollo y con reconocimiento principalmente en el área de inversión dispuesto a mejorar la calidad de vida de sus habitantes además de su propia economía hace que se convierta en un país competitivo capaz de ofrecer a la población diferentes beneficios como la creación de nuevas empresas que ofrecen empleos formales, mejorar los tiempos de



transporte de carga y desplazamientos turísticos y no turísticos desde y hasta cualquier lugar del país gracias a una buena infraestructura vial son aspectos positivos que permiten afirmar que la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot fue para Colombia una excelente inversión que contribuyó a el crecimiento económico del país.



11. IMPACTO AMBIENTAL

Al realizar proyecto de infraestructura vial se considera que los impactos ambientales son amplios motivo por el cual se debe buscar la compensación del medio ambiente pues se realiza la ampliación de una vía lo que hace que se tenga que realizar la tala de árboles además de la contaminación de algunos recursos hídricos y la contaminación ambiental, por tal motivo los encargados de la obra expresan: La Concesión en su compromiso con el medio ambiente realiza actividades, obras y acciones que enfocan su interés en proteger y restaurar la cobertura vegetal de cuencas, micro cuencas y fuentes hídricas ubicadas en el área de influencia del corredor vial, procesos que hace parte del interés de establecer condiciones óptimas para mantener el equilibrio frente al recurso agua.

La compensación forestal está inmersa en nuestro programa de Gestión Ambiental y con acuerdos celebrados con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible - MADS y las Corporaciones Autónomas Regionales con jurisdicción en el proyecto – CAR oficinas provinciales del Sumapaz y Alto Magdalena Y CORTOLIMA, se identificaron, plasmaron y se acordaron las áreas que serían objeto de los trabajos de compensación forestal.

A la fecha la Concesión Autopista Bogotá Girardot dentro del programa de compensación forestal solicitada por la máxima autoridad ambiental del país, ha contribuido a los ecosistemas en 62.375 individuos arbóreos plantados, que corresponden al 78,62% del total general (79.333) y ha beneficiado al corredor vial en su zona de derecho de vía y separadores, así como 10 municipios de la zona de influencia del proyecto.³⁴

³⁴ (CONCESION AUTOPISTA BOGOTA - GIRARDOT.
(<http://www.bogotagirardot.com/?funcion=seccion&mod>))



De esta manera la concesión autopista Bogotá Girardot se hizo responsable de contribuir al mejoramiento ambiental además de realizar el respectivo cumplimiento de sus obligaciones al afectar en medio ambiente durante la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot.



12. CONCLUSIONES

- ✚ La elaboración del proyecto denominado impacto socioeconómico del municipio de Fusagasugá frente a la puesta en marcha de la nueva doble calzada Bogotá, Girardot. Permitió identificar que el sector de Usatama fue el más afectado económicamente según el trabajo de campo realizado en la zona objeto de estudio.
- ✚ De acuerdo con la información recopilada en el sector objeto de estudio se determinó como el más afectado en las ventas de los establecimientos comerciales ubicados sobre la doble calzada Bogotá Girardot el comprendido entre el terminal de transportes y la vereda Usatama en Fusagasugá.
- ✚ Al realizar la correspondiente visita a los 175 establecimientos de comercio y al tener en cuenta sus diferentes puntos de vista concluimos que el impacto socio económico que trajo la doble calzada en el municipio de Fusagasugá específicamente desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta fue positivo ya que en la realización del trabajo de campo 107 personas afirmaron que el impacto que trajo dicha construcción contribuyó al mejoramiento de la economía del sector.
- ✚ La perspectiva de los comerciantes en cuanto al crecimiento económico del sector es positiva ya que ellos manifiestan que como no se vieron afectados están pensando en ampliar sus establecimientos comerciales para proyectarse al mañana ya que es una vía que genera mayor afluencia vehicular.
- ✚ Al realizar el correspondiente conteo de las encuestas realizadas se determinó que los establecimientos comerciales creados luego de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot son el 49% de los que actualmente están en



funcionamiento desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta lo que permitió determinar que el crecimiento económico de dicho tramo se encuentra en mejora continua.

- ✚ El proyecto de construcción de la doble calzada Bogotá Girardot a pesar de que durante su elaboración afecto a algunos comerciantes se ha convertido en una buena opción de mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del sector comprendido desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta pues ha permitido el mejoramiento y aumento del comercio en estos sectores.



13. RECOMENDACIONES

- ✚ Se recomienda a la secretaria de desarrollo económico generar estrategias para capacitar a los comerciantes ubicados en el sector comprendido entre la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta ya que esto permitirá que ellos visualicen y aprovechen este impacto positivo que ha tenido la doble calzada Bogotá Girardot.
- ✚ Se recomienda a los habitantes del sector Usatama hasta el peaje de Chinauta realizar la implementación de estrategias para mejorar sus negocios aplicando técnicas de mejoramiento de atención, capacitaciones de atención al cliente, mejoramiento de vitrinas, exhibición de productos además de la adecuación de sillas y mesas cómodas para los usuarios.
- ✚ Se recomienda a los propietarios de los establecimientos ubicados desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta tomar capacitaciones de emprendimiento para que puedan continuar con sus negocios y cumplir sus objetivos propuestos.
- ✚ Se recomienda a la administración de Fusagasugá contribuir con la realización de áreas de parqueo y el mejoramiento de la infraestructura para los establecimientos desde la vereda Usatama hasta el peaje de Chinauta ya que de esto depende un mayor beneficio para el sector y para la economía del municipio en general.
- ✚ Se recomienda a los propietarios de los establecimientos realizar el aumento de publicidad para los negocios a través de vallas publicitarias, perifoneo, radio, televisión y páginas web que ofrezcan un buen servicio al cliente y muestren la variedad de productos que ofrecen en sus negocios.



- ✚ Se recomienda a la administración de Fusagasugá la implementación de incentivos a la generación de empleo por medio de capacitaciones que muestren estrategias para que los propietarios de los establecimientos ofrezcan nuevas oportunidades de empleos formales lo que ayudaría al municipio a disminuir el índice de desempleo.



14. BIBLIOGRAFIA

ACUERDO No. DE 29 DE 2001 Por medio del cual se adopta el “Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Fusagasugá”. (2001). *ACUERDO No. DE 29 DE 2001 Por medio del cual se adopta el “Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Fusagasugá”*. Obtenido de Fusagasuga contigo con todo: <http://www.fusagasuga-cundinamarca.gov.co/documentos.php?id=364>

Biblioteca virtual Luis Angel Arando; Subgerencia Cultural del Banco de la República. (2015). Teoría de la modernización. Recuperado de: http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/politica/teoria_de_la_modernizacion. (11 de 2015).

Biblioteca Virtual; Clacso red de bibliotecas virtuales de ciencias sociales de america latina y el caribe. <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/clacso/crop/glosario/t.pdf>. (11 de 2015). <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/clacso/crop/glosario/t.pdf>.

Camara Colombiana De La Infraestructura. (<http://www.infraestructura.org.co/seguimientoproyectos/InformeBogotaGirardotJulio2011.pdf>). (23 de 6 de 2011). <http://www.infraestructura.org.co/seguimientoproyectos/InformeBogotaGirardotJulio2011.pdf>. Obtenido de <http://www.infraestructura.org.co/seguimientoproyectos/InformeBogotaGirardotJulio2011.pdf>: <http://www.infraestructura.org.co>

CAMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA. (<http://www.infraestructura.org.co/seguimientoproyectos/InformeBogotaGirardotJulio2011.pdf>). (23 de 6 de 2011). <http://www.infraestructura.org.co/seguimientoproyectos/InformeBogotaGirardotJulio2011.pdf>. Obtenido de <http://www.infraestructura.org.co/seguimientoproyectos/InformeBogotaGirardotJulio2011.pdf>: <http://www.infraestructura.org.co>



CAPITULO 6. INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA. (6 de 10 de 2012).

INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE Y LOGÍSTICA. Obtenido de <http://www.compitem.com.co/site/wp-content/uploads/2012/10/6-Infraestructura-Transporte-y-Logistica.pdf>: <http://www.compitem.com.co/site/wp-content/uploads/2012/10/6-Infraestructura-Transporte-y-Logistica.pdf>

Centro Administrativo Municipal, Oficina Asesora de Planeacion. (15 de 06 de 2015).
GENERALIDADES MUNICIPIO DE FUSAGASUGA. Fusagasuga, Sumapaz, Cundinamarca.

Chirot, David. (2003) Social Change in a Peripheral Society: The creation of Balkan Colony. (New York: Academic. (s.f.).

CONCESION AUTOPISTA BOGOTA - GIRARDOT.
(<http://www.bogotagirardot.com/?funcion=seccion&mod>). (s.f.). *CONCESION AUTOPISTA BOGOTA - GIRARDOT.* Recuperado el 2015, de CONCESION AUTOPISTA BOGOTA - GIRARDOT:
<http://www.bogotagirardot.com/?funcion=seccion&mod>

Concesion Autopista Bogotá - Girardot.
(<http://www.bogotagirardot.com/?funcion=seccion&mod>). (s.f.). *CONCESION AUTOPISTA BOGOTA - GIRARDOT.* Recuperado el 2015, de CONCESION AUTOPISTA BOGOTA - GIRARDOT:
<http://www.bogotagirardot.com/?funcion=seccion&mod>

Concesion Autopista Bogota Girardot S.A.; Contrato de concesión No. GG-040-2004. (1 de 7 de 2004). *Contrato de concesión No. GG-040-2004 para el diseño, la construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del proyecto vial Bosa – Granada – Girardot celebrado entre el instituto nacional de concesiones – INCO- y Concesión autopista Bogotá Girardot.* Bogota.

CONSTRUDATA, Primera concesión vial para doble calzada Bogotá-Girardot (<http://www.construdata.com/BancoConocimiento/G/girardotvia/girardotvia.asp>). (s.f.). *Primera concesión vial para doble calzada Bogotá-Girardot.* Obtenido de Primera concesión vial para doble calzada Bogotá-Girardot: <http://www.construdata.com/BancoConocimiento/G/girardotvia/girardotvia.asp>



Deconceptos. (2015). *deconceptos.com*. Obtenido de *deconceptos.com*:
<http://deconceptos.com/ciencias-naturales/poblacion>

Definición ABC. <http://www.definicionabc.com/tecnologia/autopista.php>. (06 de 2015).
Definición ABC. Obtenido de *Definición ABC*:
<http://www.definicionabc.com/tecnologia/autopista.php>

DEFINICION.DE. (2015). <http://definicion.de/municipio/#ixzz3dlGMAytC>. Obtenido de
<http://definicion.de/municipio/#ixzz3dlGMAytC>:
<http://definicion.de/municipio/#ixzz3dlGMAytC>

DIEGO ISRAEL HERNANDEZ MELO, J. W. (14 de 08 de 2014). ANÁLISIS DEL
IMPACTO SOCIOECONÓMICO GENERADO POR LA CONSTRUCCIÓN DE
LA DOBLE CALZADA CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ-GIRARDOT.
MUNICIPIO DE SILVANIA. SILVANIA, COLOMBIA.

DOCUMENTOS COMPES; Consejo Nacional de Política Económica y Social. (20 de
08 de 2013). PROYECTOS VIALES BAJO EL ESQUEMA DE ASOCIACIONES
PÚBLICO PRIVADAS: CUARTA GENERACIÓN DE CONCESIONES VIALES.
DOCUMENTOS COMPES; Consejo Nacional de Política Económica y Social.
BOGOTA, DC, COLOMBIA.

EL ESPECTADOR; LA HERENCIA AMBIENTAL DE LOS NULE. PERIODISTA Por:
Alexánder Marín Correa. (15 de 10 de 2011). LA HERENCIA AMBIENTAL DE
LOS NULE. *EL ESPECTADOR*. Obtenido de
<http://www.elespectador.com/noticias/nacional/herencia-ambiental-de-los-nule-articulo-305721>

ESTEFANÍA HERNÁNDEZ TRUJILLO; PROSPECCIÓN Y ANÁLISIS DE LA
REALIDAD COLOMBIANA EN ALGUNOS SECTORES DE LA ECONOMÍA
PARA EL LIBRO LA COLOMBIA DE HOY. (2014). *UNIVERSIDAD PONTIFICIA
BOLIVARIANA*. Obtenido de *UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA*:
<http://repository.upb.edu.co:8080/jspui/bitstream/123456789/2283/1/PROSPECCI%C3%93N%20Y%20AN%C3%81LISIS%20DE%20LA%20REALIDAD%20COLOMBIANA%20EN%20ALGUNOS%20SECTORES%20DE%20LA%20ECONOM%C3%8DA%20PARA%20EL%20LIBRO%20LA%20COLOMBIA%20DE%20HOY.pdf>



FUSAGASUGA CONTIGO CON TODO. <http://www.fusagasuga-cundinamarca.gov.co/37581>. (11 de 07 de 2015). *FUSAGASUGA CONTIGO CON TODO*. Obtenido de <http://www.fusagasuga-cundinamarca.gov.co/37581>: <http://www.fusagasuga-cundinamarca.gov.co/37581>

Generalidades del Municipio de Fusagasugá, Centro Administrativo Municipal, Oficina Asesora de Planeación. (15 de 06 de 2015). *GENERALIDADES MUNICIPIO DE FUSAGASUGA*. Fusagasuga, Sumapaz, Cundinamarca.

Gobierno Nacional; Decreto 1800 del 26 de junio de 2003. (26 de junio de 2003). Decreto 1800 del 26 de junio de 2003. *Decreto 1800 del 26 de junio de 2003*. Bogota D.C., Colombia.

Historia Agencia Nacional De Infraestructura,. (27 de Octubre de 2015). *Agencia Nacional de Infraestructura*. Obtenido de Agencia Nacional de Infraestructura: <http://ani.gov.co/reforma-institucional/historia>

INE. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA. (2015). *INE. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA*. Obtenido de INE. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA: <http://www.ine.es/metodologia/t10/t10a109r.pdf>

JOSÉ FRANCISCO ACEVEDO VELA, TUNEL DEL SUMAPAZ Y SU ESTRUCTURA VIAL. (2009). *TUNEL DEL SUMAPAZ Y SU ESTRUCTURA VIAL*. Recuperado el 22 de 02 de 2015, de <http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=13&cad=rja&uact=8&ved=0CGgQFjAM&url=http%3A%2F%2Frevistas.ustatunja.edu.co%2Findex.php%2Fingenieur%2Farticle%2Fdownload%2F101%2F76&ei=A1PIVOyIKcmlyATh-YDYBA&usg=AFQjCNHtXP5GijmsNfhpGGzsRxRIZNrD>

LA GRAN ENCICLOPEDIA DE ECONOMIA. (2009). *LA GRAN ENCICLOPEDIA DE ECONOMIA*. Obtenido de LA GRAN ENCICLOPEDIA DE ECONOMIA: <http://www.economia48.com/spa/d/mercado/mercado.htm>

LOGISTICA, R. D. (s.f.). DISTRIBUCION, T.Y. (S.F.). . *REVISTA DE LOGISTICA*. Obtenido de WWW.REVISTADELOGISTICA.COM.

Lupus, ChoKe. [Autopistas] BOGOTÁ - GIRARDOT (<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=518644> ChoKe). (Mayo de 2007). [Autopistas] BOGOTÁ - GIRARDOT. Obtenido de [Autopistas] BOGOTÁ



- GIRARDOT: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=518644>
ChoKe
- Lupus, ChoKe. [Autopistas] Bogotá - Girardot. (Mayo de 2007). *[Autopistas] Bogotá - Girardot*. Obtenido de [Autopistas] Bogotá - Girardot: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=518644> ChoKe
- Marcelo F. Resico; I.3. Teoría económica, PAG 41 AL 49. (27 de 10 de 2015). http://www.kas.de/upload/dokumente/2011/10/SOPLA_Einfuehrung_SoMa/parte1_3.pdf. Obtenido de http://www.kas.de/upload/dokumente/2011/10/SOPLA_Einfuehrung_SoMa/parte1_3.pdf: http://www.kas.de/upload/dokumente/2011/10/SOPLA_Einfuehrung_SoMa/parte1_3.pdf
- MUNICIPIO DE FUSGASUGA; INFORME FINAL CENSO DE INDUSTRIA Y COMERCIO, AVISOS Y TABLEROS. (21 de 11 de 2014). INFORME FINAL CENSO DE INDUSTRIA Y COMERCIO, AVISOS Y TABLEROS. FUSAGASUGA, SUMAPAZ, COLOMBIA.
- NASLY CANTILLO MERCADO; GOBIERNO DE CESAR GAVIRIA TRUJILLO. (2013). GOBIERNO DE CESAR GAVIRIA TRUJILLO. RIOHACHA - LA GUAJIRA.
- PLAN ECONOMICO PARA LA COMPETITIVIDAD DE FUSAGASUGA; ISBN: 958688108-3. (junio de 2005). PLAN ECONOMICO PARA LA COMPETITIVIDAD DE FUSAGASUGA. *PLAN ECONOMICO PARA LA COMPETITIVIDAD DE FUSAGASUGA*. Fusagasuga, Sumapaz, Colombia: IMPRESO EN COLOMBIA - PRINTED IN COLOMBIA.
- Plan nacional de desarrollo tomo 1 2010-2014 pag 51-52. (s.f.). Plan nacional de desarrollo.
- RCN La Radio. . (10 de 04 de 2004). *RCN La Radio*. Obtenido de (<http://www.rcnradio.com/noticias/estas-son-las-cifras-y-fechas-de-la-doble-calzada-bogota-girardot-129375#ixzz3S43G4Go6>)
- Resolución 0557 del 19 de junio de 2002 para el proyecto “Mejoramiento de la carretera Bogotá - Girardot”; Gobierno Nacional. (19 de junio de 2002). Resolución 0557



- del 19 de junio de 2002. *Resolución 0557 del 19 de junio de 2002 para el proyecto “Mejoramiento de la carretera Bogotá - Girardot”*. Bogota, Colombia.
- SEQUERA, GLADYTSA (<http://desarrollosocialecon.galeon.com/concepto.htm>). (2002). *desarrollosocialecon*. Obtenido de *desarrollosocialecon*: <http://desarrollosocialecon.galeon.com/concepto.htm>
- So, Alvin. (2005) *Social Change and Development*. (Newbury Park, California: SAGE), pp. 17-23. Liz, R. (1993). (s.f.).
- So, Alvin. (2005) *Social Change and Development*. (Newbury Park, California: SAGE), pp. 17-23. Liz, R. (1993). (s.f.).
- TEORÍAS DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL: Giovanni E. Reyes; pag 119. (06 de 2009).
- TEORIAS DE LA COMPETITIVIDAD, Smith, Adam (1776). “Investigación Sobre la Naturaleza y Causas de la Riqueza de las Naciones”, Editorial Fondo de Cultura Económica. Capitulo 1 Pag. 2 a la 38. (1994). *Investigación Sobre la Naturaleza y Causas de la Riqueza de las Naciones*. En A. (. Smith. MEXICO: Editorial Fondo de Cultura Económica.
- Universidad de Nariño; Giovanni E. Reyes, TEORÍAS DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL: ARTICULACIÓN CON EL PLANTEAMIENTO DE DESARROLLO HUMANO; Revista de la Facultad de Ciencias Economicas y Administrativas PAG 119- 123. (2009). TEORÍAS DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL: ARTICULACIÓN CON EL PLANTEAMIENTO DE DESARROLLO HUMANO. *Revista de la Facultad de Ciencias Economicas y Administrativas*, 117-142.
- Universidad de Nariño; Giovanni E. Reyes, TEORÍAS DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL: ARTICULACIÓN CON EL PLANTEAMIENTO DE DESARROLLO HUMANO; Revista de la Facultad de Ciencias Economicas y Administrativas PAG 124. (s.f.).
- Universidad de Nariño; Giovanni E. Reyes, TEORÍAS DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL: ARTICULACIÓN CON EL PLANTEAMIENTO DE DESARROLLO HUMANO; Revista de la Facultad de Ciencias Economicas y Administrativas PAG 127- 130 . (s.f.).




Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá

Universidad de Nariño; Giovanni E. Reyes, TEORÍAS DE DESARROLLO ECONÓMICO Y SOCIAL: ARTICULACIÓN CON EL PLANTEAMIENTO DE DESARROLLO HUMANO; Revista de la Facultad de Ciencias Economicas y Administrativas PAG 130- 131. (s.f.).

Walter Whitman Rostow, Wikipedia, La enciclopedia libre. (23 de 4 de 2015).
wikipedia.org. Obtenido de *wikipedia.org*:
<https://es.wikipedia.org/wiki/Concesi%C3%B3n>



ANEXO 1. CARTA SOLICITUD SECRETARIO DE HACIENDA MUNICIPIO DE FUSAGASUGA.

 **UDEC**
UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA

Fusagasugá, 23 de Junio de 2015.

Señor:

**RICARDO BARRERO
SECRETARIO DE HACIENDA
SECRETARIA DE HACIENDA MUNICIPIO DE FUSAGASUGA**

ALCALDIA DE FUSAGASUGA
RECIBIDO: 23 JUN 2015
#12376
23 JUN 2015

REFERENCIA; SOLICITUD INFORMACION PARA PROYECTO MONOGRAFICO TIPO INVESTIGACION TITULADO IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE FUSAGASUGÁ FRENTE A LA PUESTA EN MARCHA DE LA DOBLE CALZADA BOGOTÁ, GIRARDOT.

Respetado señor:

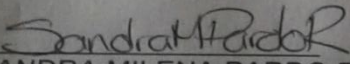
De manera cordial presentamos ante usted la siguiente solicitud;

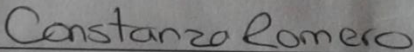
- Información de registro comercial de los negocios ubicados en el centro de Fusagasugá, y todo lo relacionado con los mismos.

Lo anterior con fin de dar desarrollo a nuestra investigación, para la realización del **PROYECTO MONOGRAFICO TIPO INVESTIGACION TITULADO IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE FUSAGASUGÁ FRENTE A LA PUESTA EN MARCHA DE LA DOBLE CALZADA BOGOTÁ, GIRARDOT.** Que está siendo llevado a cabo por las estudiantes de la Universidad de Cundinamarca sede Fusagasugá, **SANDRA MILENA PARDO ROJAS Y NORMA CONSTANZA ROMERO RODRÍGUEZ.**

No siendo otro el motivo de la presente agradecemos su colaboración.

Cordialmente


SANDRA MILENA PARDO ROJAS
Celular 3144156908
e-mail. milenapr254@hotmail.com


NORMA CONSTANZA ROMERO R
3014600763
conny26922@hotmail.com



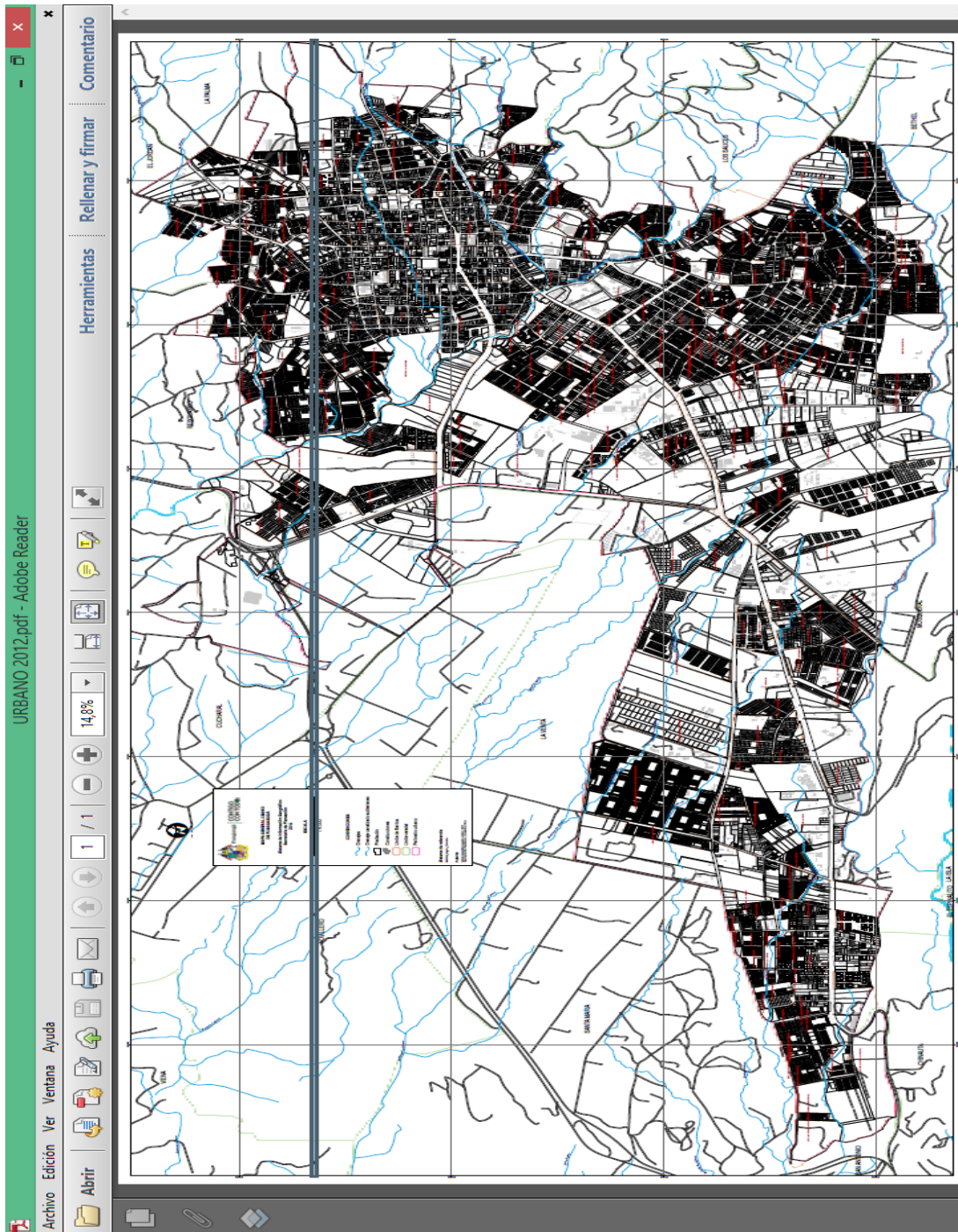
ANEXO 2. ENCUESTA APLICADA PROPIETARIOS DE ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO.

RECOPIACION DE INFORMACION PARA TRABAJO DE GRADO DENOMINADO IMPACTO SOCIOECONÓMICO DEL MUNICIPIO DE FUSAGASUGÁ FRENTE A LA PUESTA EN MARCHA DE LA DOBLE CALZADA BOGOTÁ, GIRARDOT			
1. ¿Hace cuantos años tiene constituido su establecimiento de comercio?			
a. MENOS DE 1 AÑO	<input type="checkbox"/>	b. ENTRE 1 Y 5 AÑOS	<input type="checkbox"/>
b. ENTRE 5 Y 10 AÑOS	<input type="checkbox"/>	c. MAS DE 10 AÑOS	<input type="checkbox"/>
2. ¿Antes de la construccion de la Doble Calzada Bogota Girardot su promedio en ventas en que rango se encontraba?			
a. menos de \$1.000.000	<input type="checkbox"/>	b. ENTRE \$1.000.000 Y \$5.000.000	<input type="checkbox"/>
b. ENTRE \$5.000.000 Y \$10.000.000	<input type="checkbox"/>	c. MAS DE \$10.000.000	<input type="checkbox"/>
3. ¿Con la puesta en funcionamiento de la Doble Calzada Bogota Girardot sus ventas aumentaron, disminuyeron o siguen constantes?			
a. Aumentaron	<input type="checkbox"/>	b. Disminuyeron	<input type="checkbox"/>
		c. Constantes	<input type="checkbox"/>
4. ¿ A generado nuevos empleos a partir de la construccion de la doble calzada Bogota - Girardot?			
a. SI	<input type="checkbox"/>	b. NO	<input type="checkbox"/>
5. ¿Cómo considera que ha sido el impacto de la construccion de la doble calzada bogota girardot para la economia del sector en el que desempeña su actividad comercial?			
a. Positivo	<input type="checkbox"/>	b. Negativo	<input type="checkbox"/>
6. ¿Qué medidas tomo como comerciante despues del inicio de la construccion de la doble calzada bogota girardot para la economia de su establecimiento de comercio?			
a. Permanecio en el lugar	<input type="checkbox"/>	b. Se traslado	<input type="checkbox"/>
b. Se reubico	<input type="checkbox"/>		



7. ¿Con la puesta en marcha de la doble Calzada Bogota Girardot usted considera que a futuro podría ampliar su negocio y convertirlo en una empresa mas amplia?									
a. SI	<input type="checkbox"/>	b. NO	<input type="checkbox"/>						
8. Si usted considera que con la construcción de la doble calzada su empresa podría ampliarse ¿en cuanto tiempo considera que sucedería?									
a. MENOS DE 1 AÑO	<input type="checkbox"/>	b. ENTRE 1 Y 5 AÑOS	<input type="checkbox"/>						
b. ENTRE 5 Y 10 AÑOS	<input type="checkbox"/>	c. MAS DE 10 AÑOS	<input type="checkbox"/>						
9. ¿De acuerdo con los cambios que se produjeron con la doble calzada usted considera que la competencia para su negocio aumento, disminuyo o siguen igual?									
a. Aumento	<input type="checkbox"/>	b. Disminuyo	<input type="checkbox"/>	c. Sigue igual	<input type="checkbox"/>				
10. ¿Qué cree usted cuando el gobierno dice que la construcción de la doble calzada Bogota Girardot amento el comercio de los establecimientos se encuentra de acuerdo o en desacuerdo?									
a. De Acuerdo	<input type="checkbox"/>	b. En desacuerdo	<input type="checkbox"/>						

ANEXO 3. MAPA URBANO 2012





ANEXO 4. PLAN ECONOMICO PARA LA COMPETITIVIDAD DE FUSAGASUGA.





ANEXO 5. CONTRATO DE CONCESIÓN NO. GG-040-2004 PARA EL DISEÑO, LA CONSTRUCCIÓN, REHABILITACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO VIAL BOSA – GRANADA – GIRARDOT CELEBRADO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES –INCO- Y CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTÁ GIRARDOT.


CONCESIÓN AUTOPISTA
BOGOTÁ - GIRARDOT

Bogotá D.C., 26 de octubre de 2015. CABG-GR-2021-15

Señoras:
SANDRA MILENA PARDO ROJAS
NORMA CONSTANZA ROMERO R.
milenapr254@hotmail.com
conny26922@hotmail.com
Ciudad.

Referencia: Contrato No GG-040-2004.
Diseño, Construcción y Rehabilitación, operación y mantenimiento del Proyecto Vial Bosa –granada Girardot.

Asunto: Respuesta a comunicación con radicado interno GR-1608-15. Solicitud información proyecto vial Bosa – Granada Girardot

Respetadas Señoras:

En atención a la comunicación indicada en el asunto, a través de la cual solicita información relacionada con el corredor vial antes y después de la intervención del Concesionario, desde el sector de la vereda Usatama hasta la estación de Peaje de Chinauta, de manera atenta y para **finés exclusivamente académicos**, remitimos un (1) CD que contiene la siguiente información:

- Copia del Contrato de Concesión GG-040-2004
- Diseños geométricos correspondientes a los trayectos 6 y 7
- Registro fotográfico del sector

Esperamos que la información solicitada sea de utilidad en su proyecto monográfico.

Atentamente,


LUZ MELIDA GAMBOA MESA
Representante Legal
Concesión Autopista Bogotá Girardot S.A.

C. C Archivo
Anexo: Lo anunciado
Elaboró Iván Sergey Velasco
Revisó Jhon Jairo Marín – Nubia Martínez Casas.

Calle 103 No. 14A - 53 Oficina 507 Telefax: +57(1) 617 15 55 Fax: +57(1) 617 15 55
Bogotá - Colombia E-mail: informacion@bogotagirardot.com
www.bogotagirardot.com



HOJA NUMERO 1 DEL CONTRATO DE CONCESIÓN No. GG-040-2004
PARA EL DISEÑO, LA CONSTRUCCIÓN, REHABILITACION,
OPERACION Y MANTENIMIENTO DEL PROYECTO VIAL BOSA-
GRANADA-GIRARDOT CELEBRADO ENTRE EL INSTITUTO NACIONAL
DE CONCESIONES -INCO- Y CONCESIÓN AUTOPISTA BOGOTA
GIRARDOT S.A.

1 Entre los suscritos, por una parte, **JUAN MANUEL MARTINEZ PAZ** mayor de edad,
2 domiciliado y residente en Bogotá D. C., identificado con la cédula de ciudadanía No.
3 76.326.351 de Popayán, quien, en su calidad de Gerente General (e), obra en nombre y
4 representación del **INSTITUTO NACIONAL DE CONCESIONES**, Establecimiento Público
5 del orden Nacional adscrito al **Ministerio de Transporte**, creado por Decreto 1800 del 26
6 de junio de 2003, facultado al respecto por la Ley 80 de 1993 y el citado decreto, quien
7 para los efectos del presente **Contrato** se denominará "INCO", y por la otra **GUIDO**
8 **ALBERTO NULE**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 72.198.865 de
9 Barranquilla, quien obra en nombre y representación de la sociedad **CONCESIÓN**
10 **AUTOPISTA BOGOTÁ - GIRARDOT S.A.**, y que para los efectos del presente **Contrato**
11 se denominará el "Concesionario" y,
12

13
14 **CONSIDERANDO**

- 15 1. Que el **INSTITUTO NACIONAL DE VIAS** quien para los efectos del presente
16 **Contrato** se denominará "INVIAS" en aplicación del Decreto No. 1800 del 26 de
17 junio de 2003, cedió al **INCO** la totalidad de aspectos, bienes, autorizaciones,
18 instancias aprobatorias y funciones relacionados con el **Proyecto** con el fin de que
19 el **INCO** adelantara el proceso de **Licitación** para seleccionar una persona o grupo
20 de personas para celebrar un **Contrato de Concesión** (el "Contrato") para la
21 construcción, rehabilitación, operación y mantenimiento del **Proyecto Vial "Bosa-**
22 **Granada-Girardot"**.
23
24 2. Que mediante la Resolución No. 65 de 2003, el **INCO** abrió una **Licitación** pública
25 (la "**Licitación**") con el fin de seleccionar una persona o grupo de personas para
26 celebrar un **Contrato de Concesión** (el "Contrato") para la construcción,
27 rehabilitación, operación y mantenimiento del **Proyecto Vial "Bosa-Granada-**
28 **Girardot"**.
29
30 3. Que en sesión de fecha 30 de Septiembre de 2003 del Consejo Directivo del **INCO**
31 se aprobó la celebración del presente **Contrato de Concesión**.
32
33 4. Que se surtieron los trámites previstos en los artículos 18 y 49 del Decreto 423 de
34 2001 y, como resultado de los mismos, la Dirección General de Crédito Público del
35 Ministerio de Hacienda y Crédito Público...



ANEXOS REPOSITORIO

FUENTE FOTOGRAFICA PROPIA











Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá











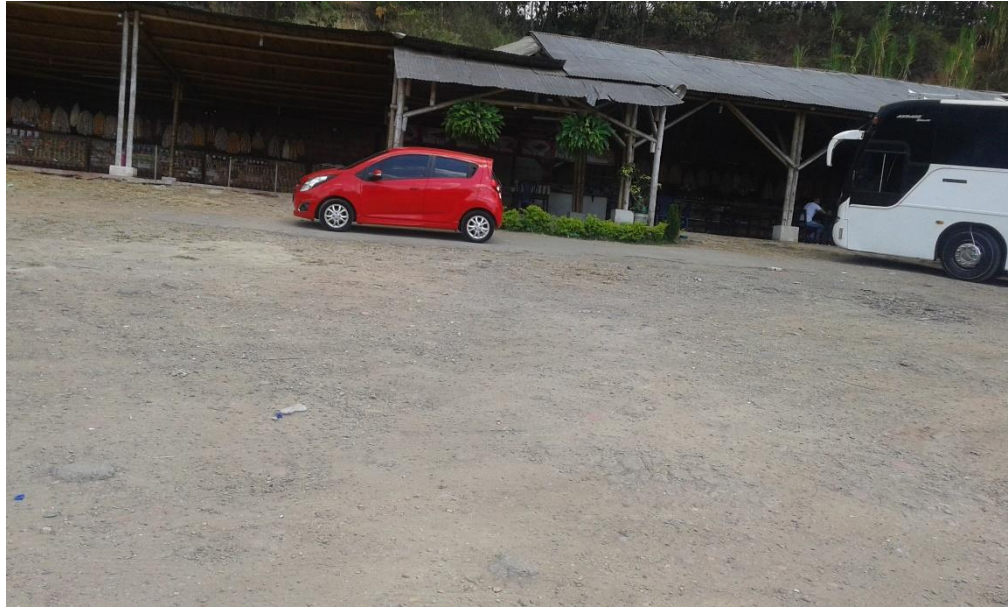


Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá











Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá









Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá









Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá









Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá









Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





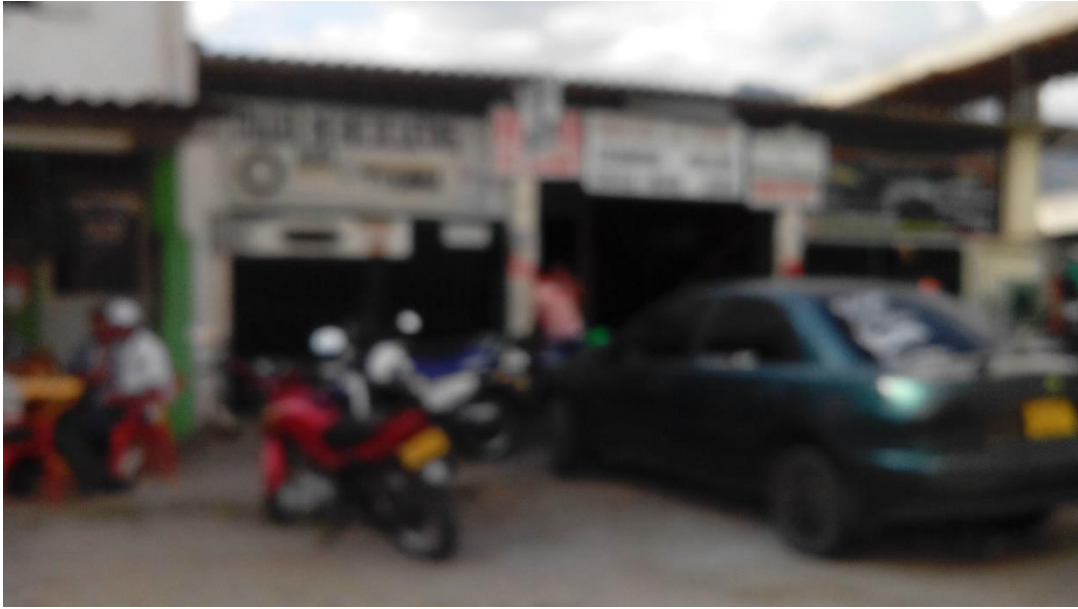
Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá











Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





*Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá*











Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá









Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá



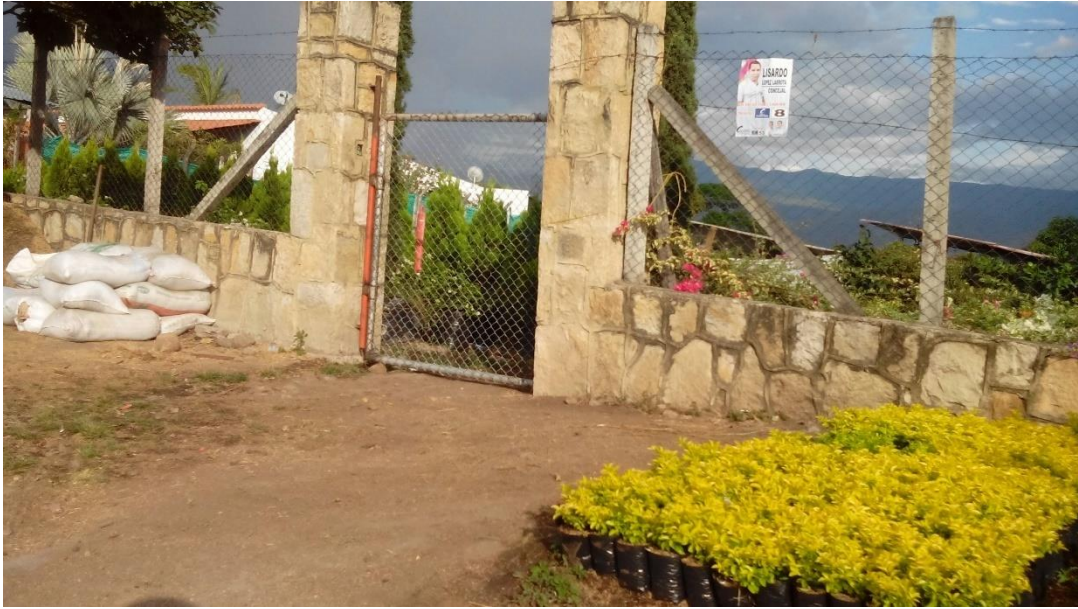








Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá











Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







*Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá*



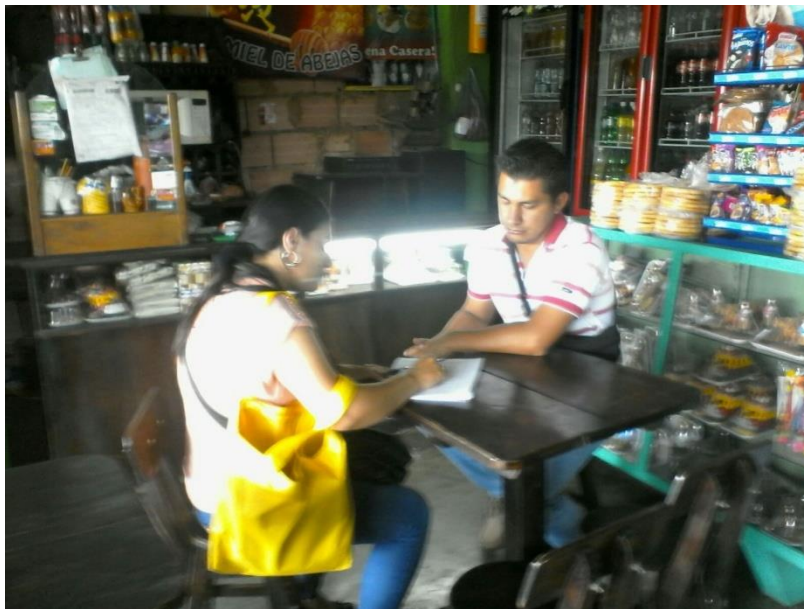


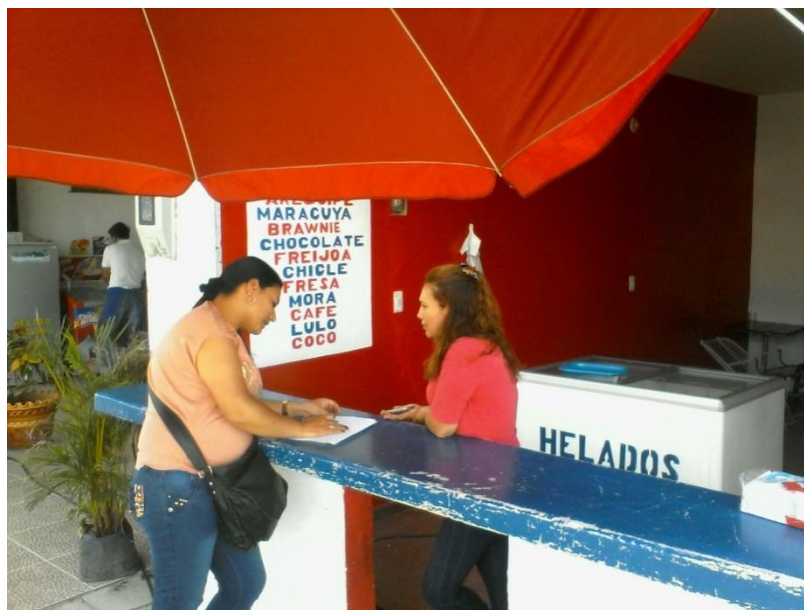


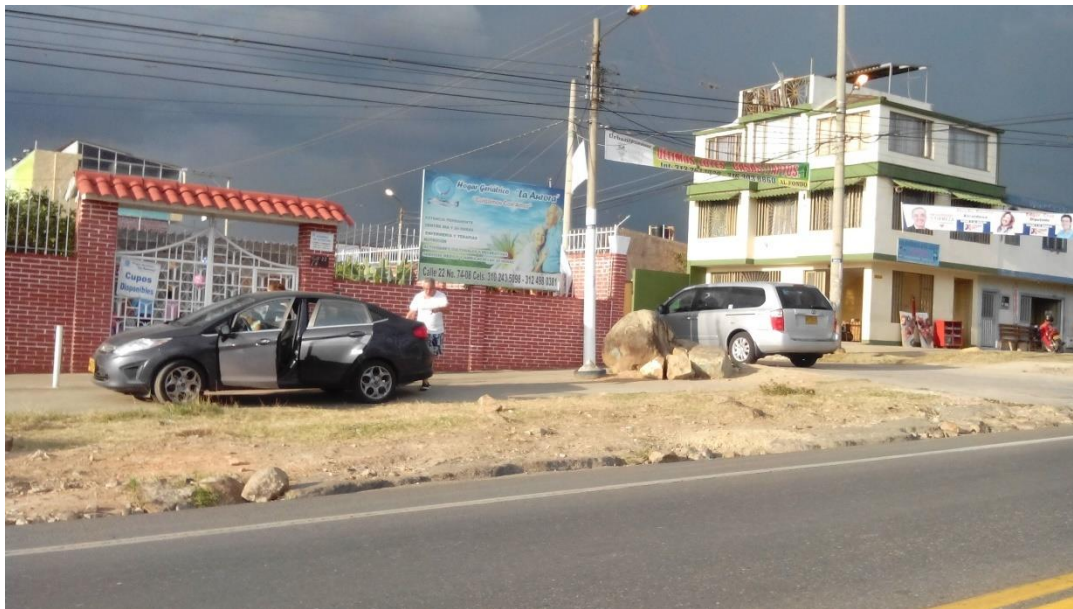
Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá













Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá

























FUENTE FOTOGRAFICA SUMINISTRADAS POR LA CONCESION









Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá











Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





*Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá*





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá





Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá







*Universidad de Cundinamarca
Facultad de Ciencias Administrativas, económicas y contables
Programa Contaduría Pública – Sede Fusagasugá*





ENCUESTAS PRACTICADAS VEREDA USATAMA 30

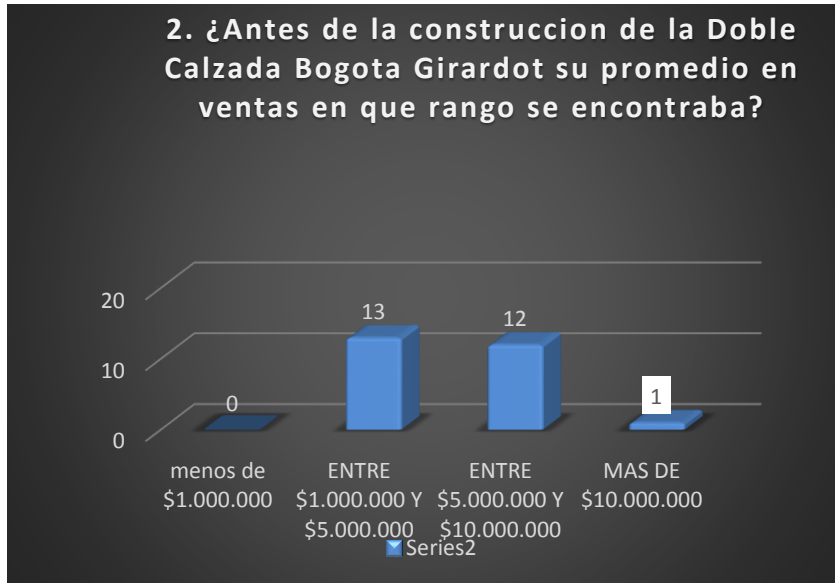
1. ¿Hace cuantos años tiene constituido su establecimiento de comercio?

			Total
a.	MENOS DE 1 AÑO	2	30
b.	ENTRE 1 Y 5 AÑOS	12	
c.	ENTRE 5 Y 10 AÑOS	10	
d.	MÁS DE 10 AÑOS	6	



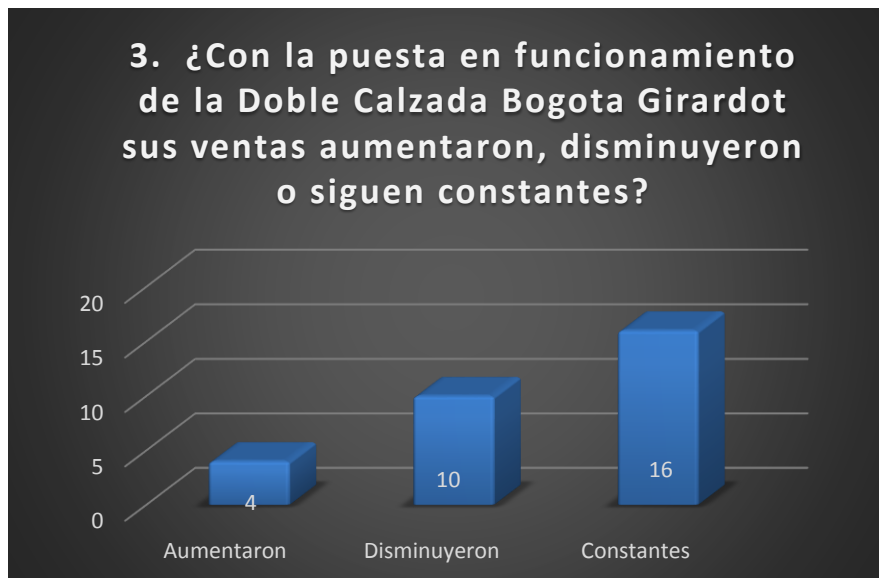
2. ¿Antes de la construcción de la Doble Calzada Bogota Girardot su promedio en ventas en que rango se encontraba?

a.	menos de \$1.000.000	0
b.	ENTRE \$1.000.000 Y \$5.000.000	13
c.	ENTRE \$5.000.000 Y \$10.000.000	12
d.	MÁS DE \$10.000.000	1
4	no respondieron	



3. ¿Con la puesta en funcionamiento de la Doble Calzada Bogotá Girardot sus ventas aumentaron, disminuyeron o siguen constantes?

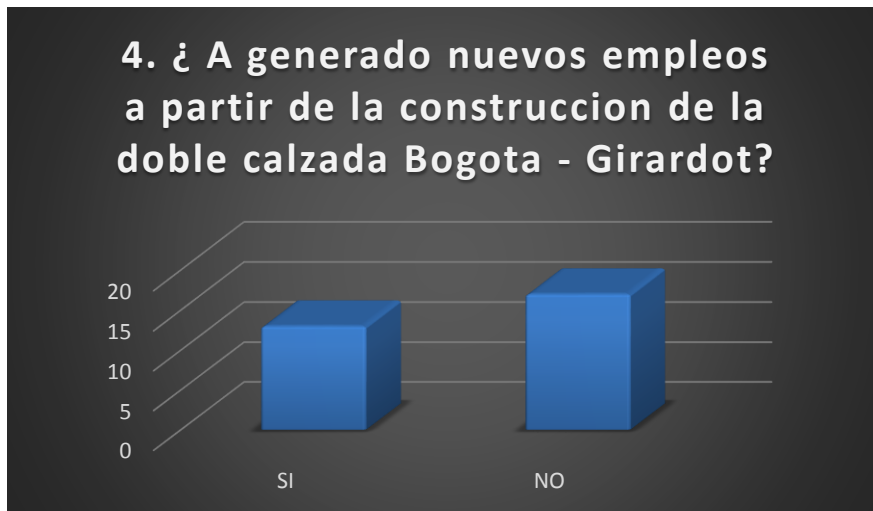
- a. Aumentaron 4
- b. Disminuyeron 10
- c. Constantes 16





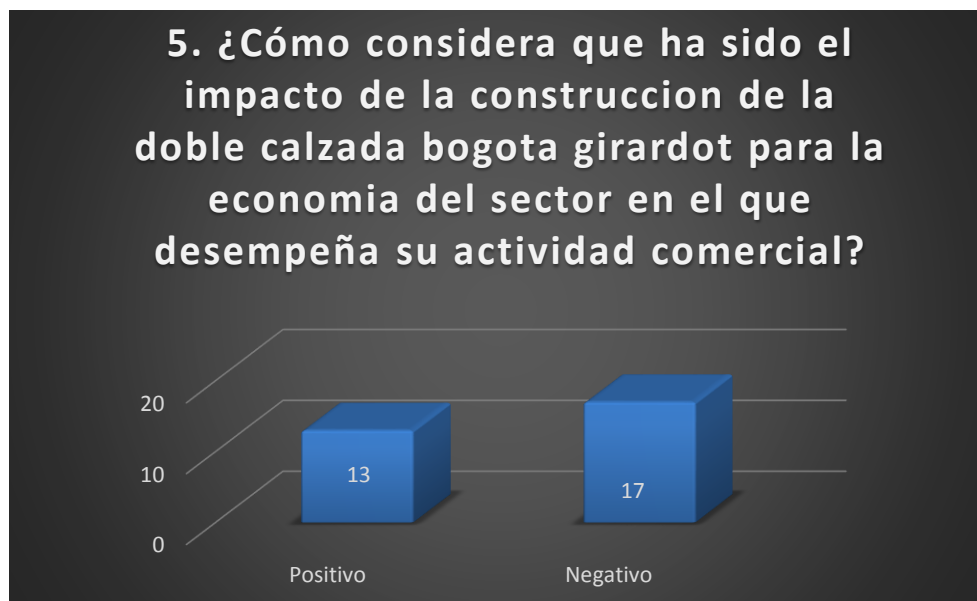
4. ¿Ha generado nuevos empleos a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá - Girardot?

- a. SI 13 30
- b. NO 17



5. ¿Cómo considera que ha sido el impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot para la economía del sector en el que desempeña su actividad comercial?

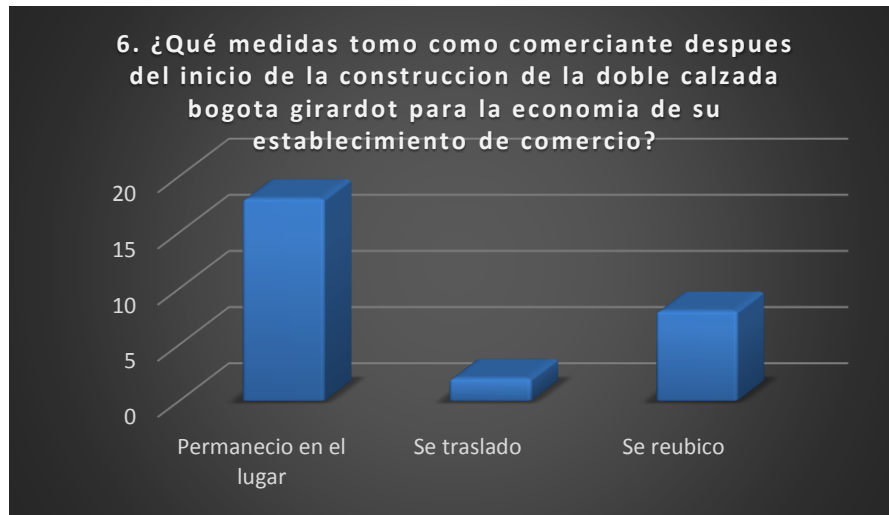
- a. Positivo 13
- b. Negativo 17





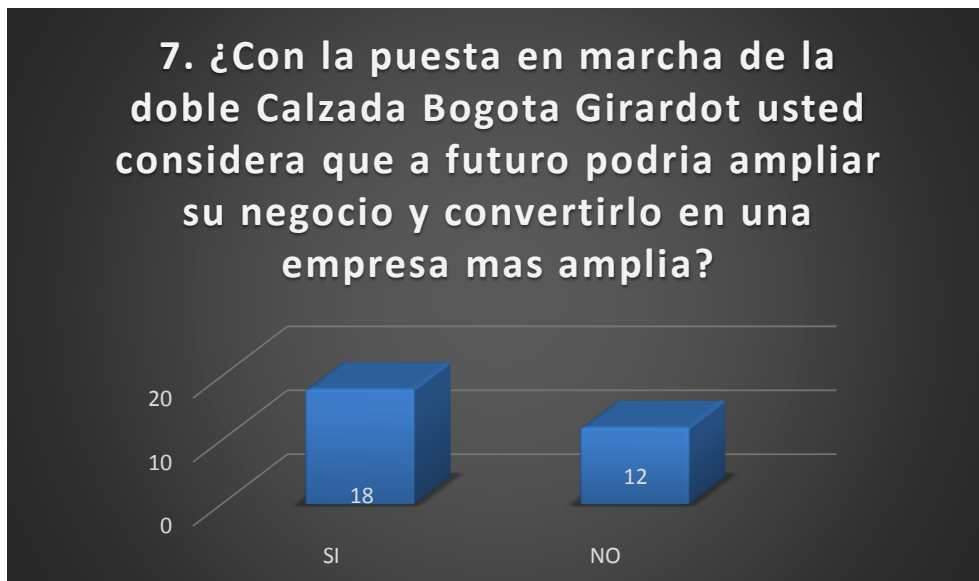
6. ¿Qué medidas tomo como comerciante después del inicio de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot para la economía de su establecimiento de comercio?

- | | | | | |
|----|------------------------|----|---|-----------------|
| a. | Permaneció en el lugar | 18 | | 28 |
| b. | Se trasladó | 2 | 2 | no respondieron |
| c. | Se reubico | 8 | | |



7. ¿Con la puesta en marcha de la doble Calzada Bogotá Girardot usted considera que a futuro podría ampliar su negocio y convertirlo en una empresa más amplia?

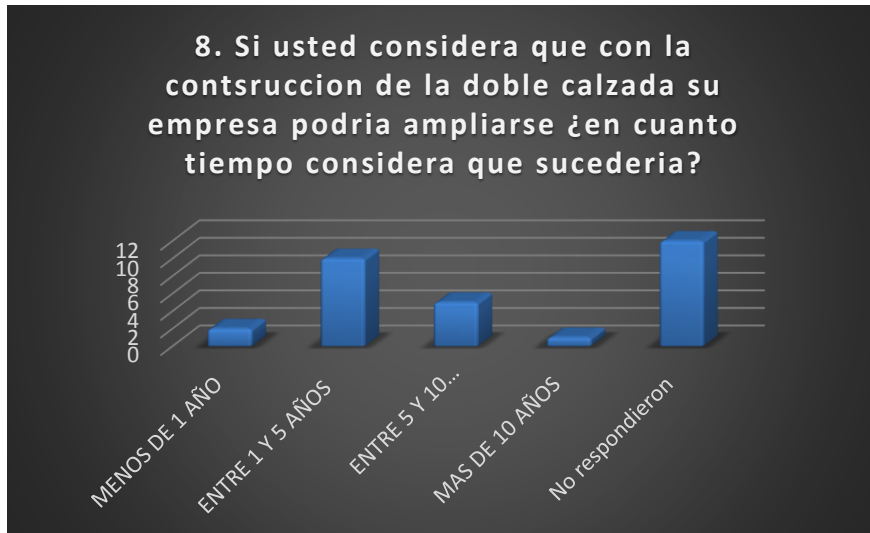
- | | | |
|----|----|----|
| a. | SI | 18 |
| b. | NO | 12 |





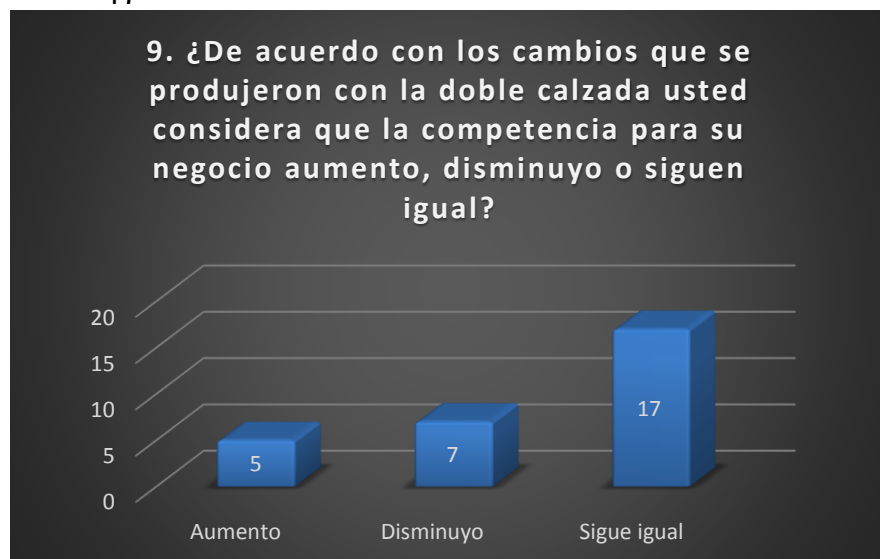
8. Si usted considera que con la construcción de la doble calzada su empresa podría ampliarse ¿en cuánto tiempo considera que sucedería?

- a. MENOS DE 1 AÑO 2
 - b. ENTRE 1 Y 5 AÑOS 10
 - c. ENTRE 5 Y 10 AÑOS 5
 - d. MÁS DE 10 AÑOS 1
- No respondieron 12



9. ¿De acuerdo con los cambios que se produjeron con la doble calzada usted considera que la competencia para su negocio aumento, disminuyo o siguen igual?

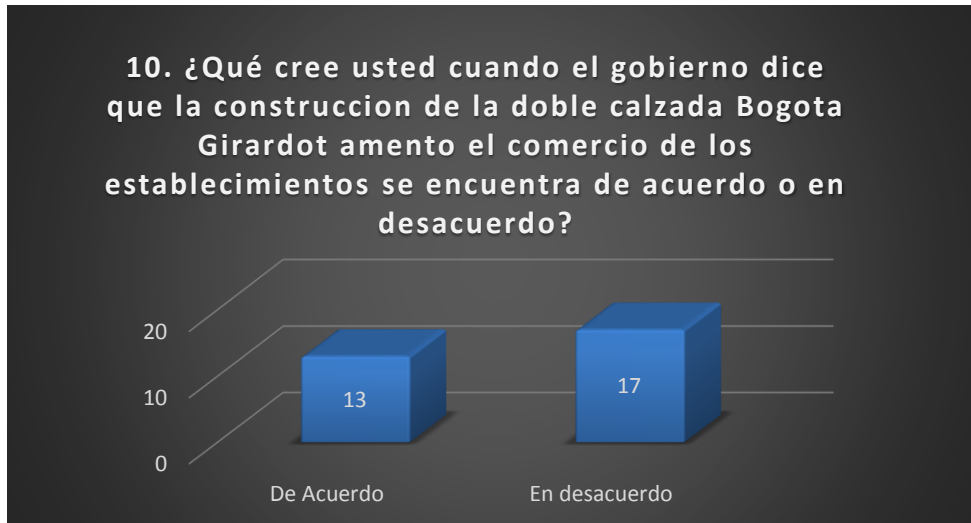
- a. Aumento 5
- b. Disminuyo 7
- c. Sigue igual 17





10. ¿Qué cree usted cuando el gobierno dice que la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot amento el comercio de los establecimientos se encuentra de acuerdo o en desacuerdo?

- a. De Acuerdo 13
- b. En desacuerdo 17





ENCUENTAS PRACTICADAS BARRIO LA PAMPA 75

1. ¿Hace cuantos años tiene constituido su establecimiento de comercio?

- | | | |
|----|-------------------|----|
| a. | MENOS DE 1 AÑO | 4 |
| b. | ENTRE 1 Y 5 AÑOS | 32 |
| c. | ENTRE 5 Y 10 AÑOS | 26 |
| d. | MÁS DE 10 AÑOS | 13 |

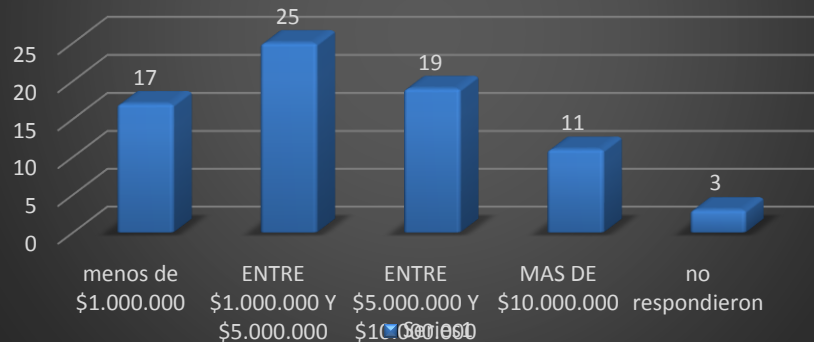


2. ¿Antes de la construcción de la Doble Calzada Bogotá Girardot su promedio en ventas en que rango se encontraba?

- | | | |
|----|----------------------------------|----|
| a. | menos de \$1.000.000 | 17 |
| b. | ENTRE \$1.000.000 Y \$5.000.000 | 25 |
| c. | ENTRE \$5.000.000 Y \$10.000.000 | 19 |
| d. | MÁS DE \$10.000.000 | 11 |
| | No respondieron | 3 |



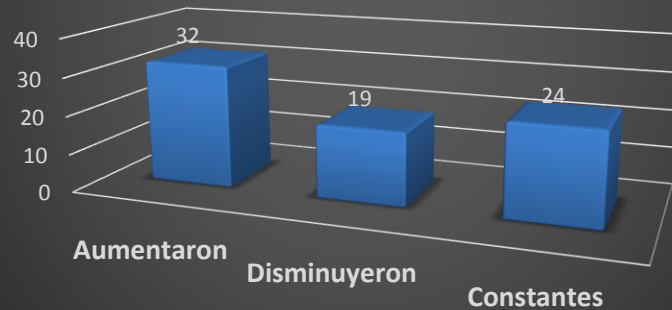
2. ¿Antes de la construcción de la Doble Calzada Bogota Girardot su promedio en ventas en que rango se encontraba?



3. ¿Con la puesta en funcionamiento de la Doble Calzada Bogotá Girardot sus ventas aumentaron, disminuyeron o siguen constantes?

- a. Aumentaron 32
- b. Disminuyeron 19
- c. Constantes 24

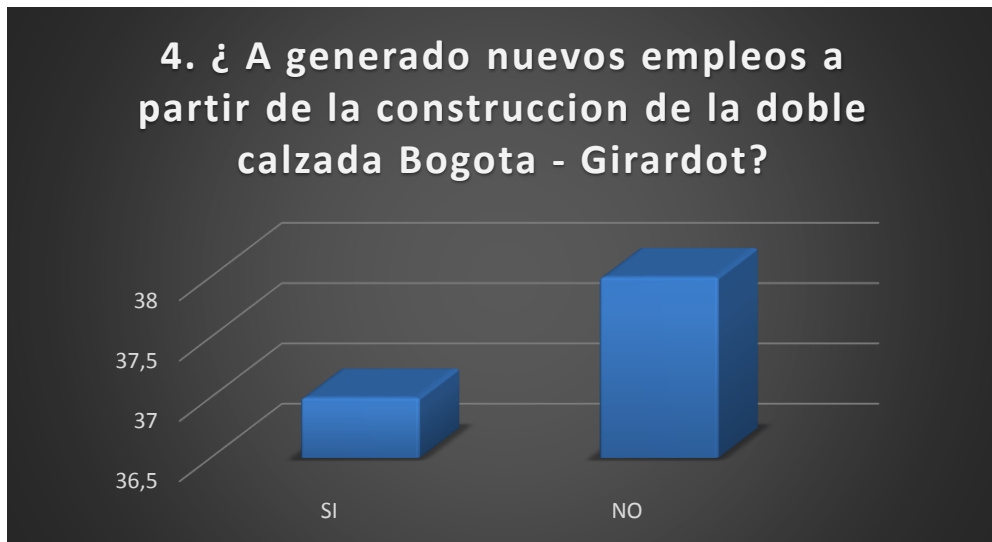
3. ¿Con la puesta en funcionamiento de la Doble Calzada Bogota Girardot sus ventas aumentaron, disminuyeron o siguen constantes?





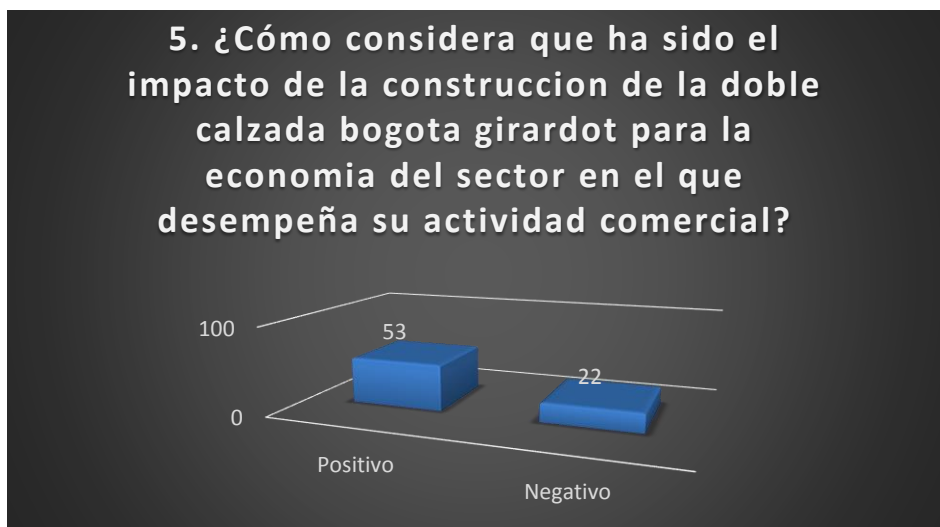
4. ¿Ha generado nuevos empleos a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá - Girardot?

- a. SI 37
- b. NO 38



5. ¿Cómo considera que ha sido el impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot para la economía del sector en el que desempeña su actividad comercial?

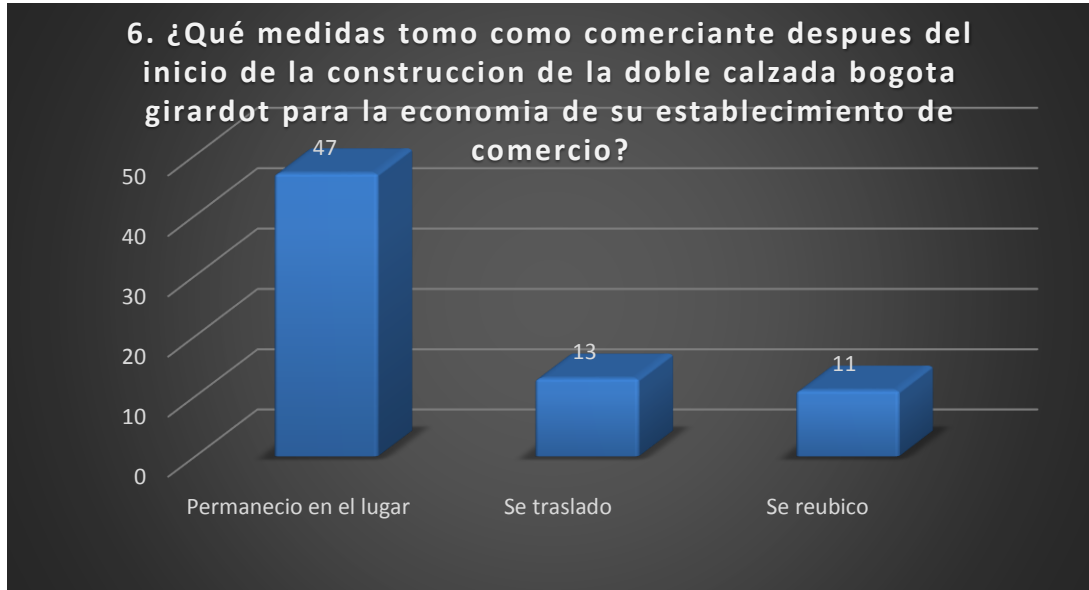
- a. Positivo 53
- b. Negativo 22





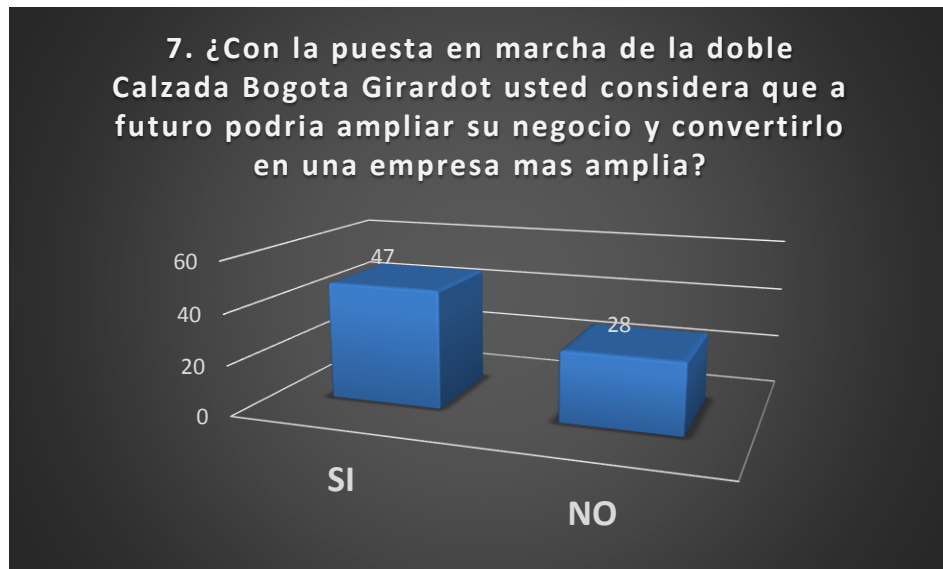
6. ¿Qué medidas tomo como comerciante después del inicio de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot para la economía de su establecimiento de comercio?

- a. Permaneció en el lugar 47
 - b. Se trasladó 13
 - c. Se reubico 11
- No respondieron 4



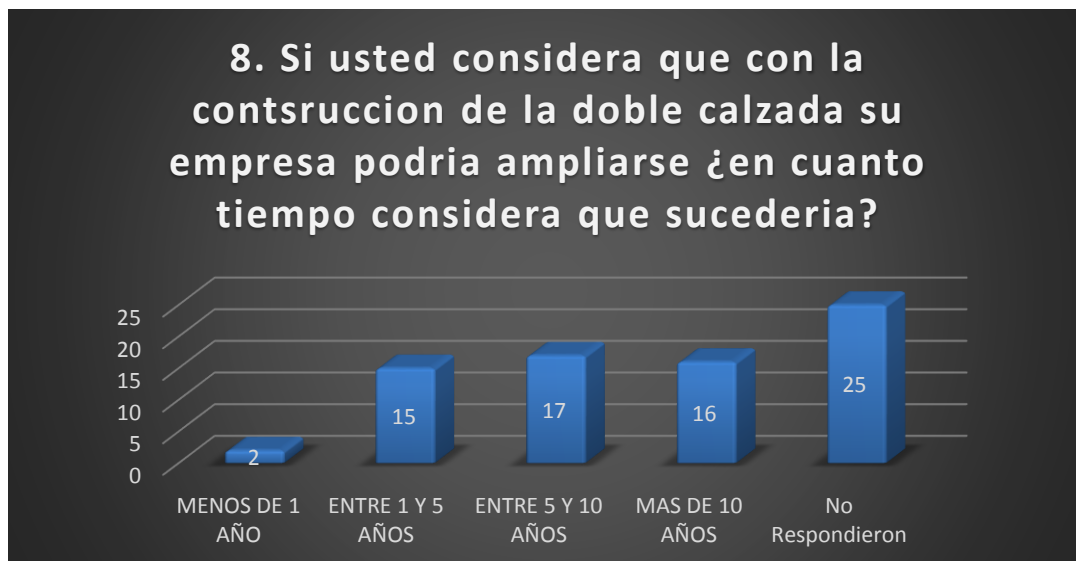
7. ¿Con la puesta en marcha de la doble Calzada Bogotá Girardot usted considera que a futuro podría ampliar su negocio y convertirlo en una empresa más amplia?

- a. SI 47
- b. NO 28



8. Si usted considera que con la construcción de la doble calzada su empresa podría ampliarse ¿en cuánto tiempo considera que sucedería?

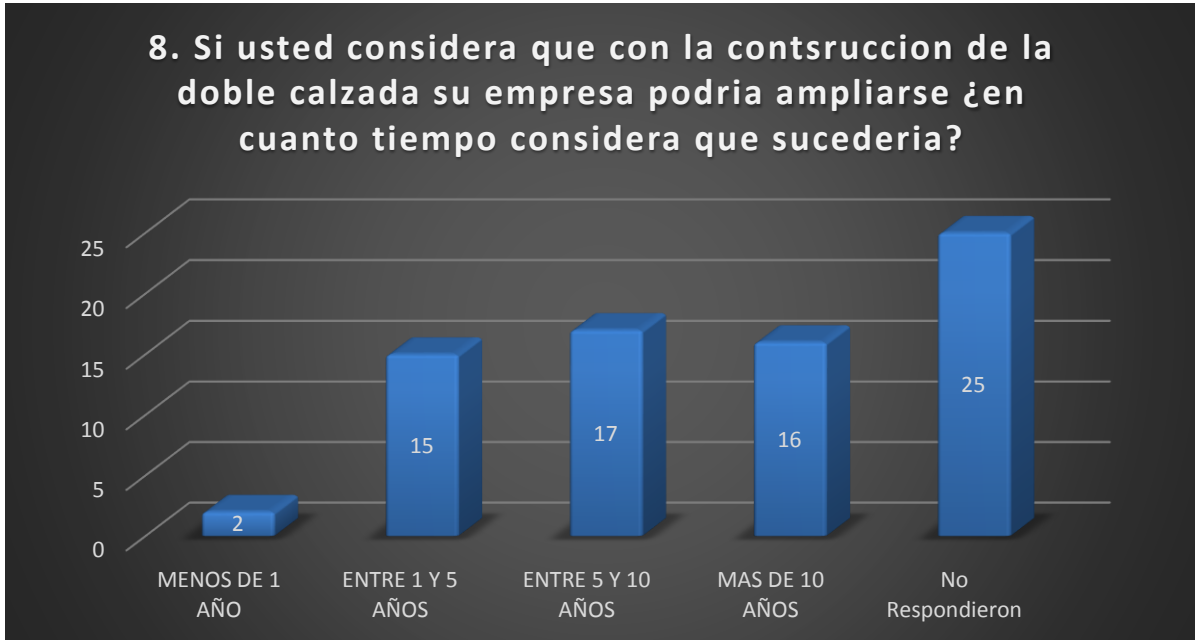
- a. MENOS DE 1 AÑO 2
- b. ENTRE 1 Y 5 AÑOS 15
- c. ENTRE 5 Y 10 AÑOS 17
- d. MÁS DE 10 AÑOS 16
- No Respondieron 25





9. ¿De acuerdo con los cambios que se produjeron con la doble calzada usted considera que la competencia para su negocio aumento, disminuyo o siguen igual?

- a. Aumento 34
- b. Disminuyo 16
- c. Sigue igual 25

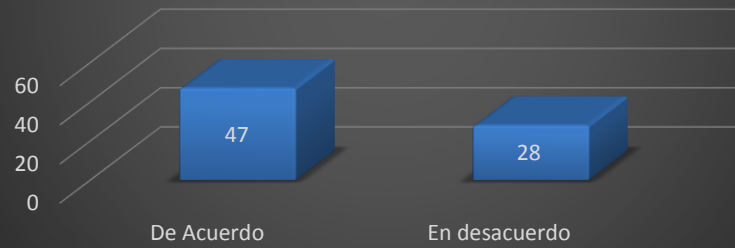


10. ¿Qué cree usted cuando el gobierno dice que la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot amento el comercio de los establecimientos se encuentra de acuerdo o en desacuerdo?

- a. De Acuerdo 47
- b. En desacuerdo 28



10. ¿Qué cree usted cuando el gobierno dice que la construcción de la doble calzada Bogota Girardot amento el comercio de los establecimientos se encuentra de acuerdo o en desacuerdo?

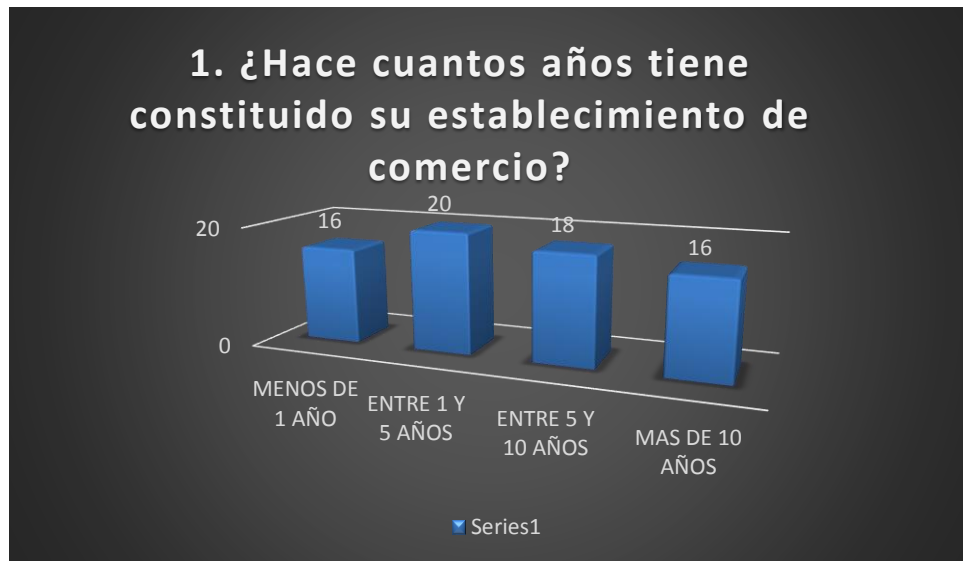




ENCUENTAS PRACTICADAS CHINAUTA 70

1. ¿Hace cuántos años tiene constituido su establecimiento de comercio?

- a. MENOS DE 1 AÑO 16
- b. ENTRE 1 Y 5 AÑOS 20
- c. ENTRE 5 Y 10 AÑOS 18
- d. MÁS DE 10 AÑOS 16



2. ¿Antes de la construcción de la Doble Calzada Bogotá Girardot su promedio en ventas en que rango se encontraba?

- a. menos de \$1.000.000 5
- b. ENTRE \$1.000.000 Y \$5.000.000 4
- c. ENTRE \$5.000.000 Y \$10.000.000 16
- d. MÁS DE \$10.000.000 1
- No respondieron 7



2. ¿Antes de la construcción de la Doble Calzada Bogota Girardot su promedio en ventas en que rango se encontraba?

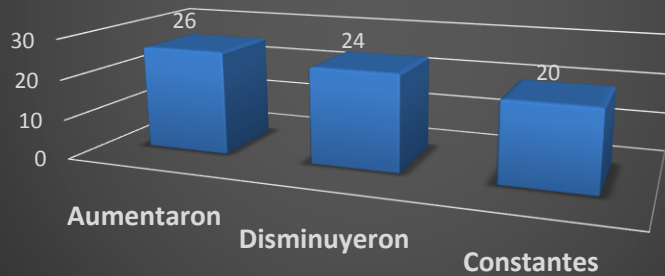


3. ¿Con la puesta en funcionamiento de la Doble Calzada Bogotá Girardot sus ventas aumentaron, disminuyeron o siguen constantes?

- a. Aumentaron 26
- b. Disminuyeron 24
- c. Constantes 20



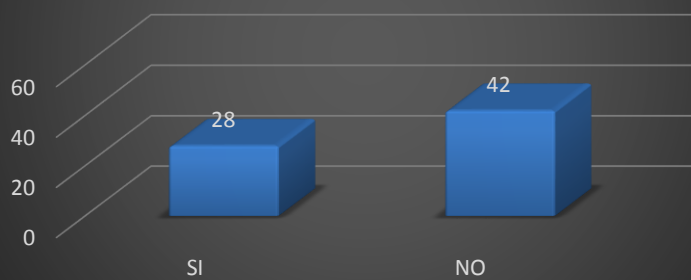
3. ¿Con la puesta en funcionamiento de la Doble Calzada Bogota Girardot sus ventas aumentaron, disminuyeron o siguen constantes?



4. ¿Ha generado nuevos empleos a partir de la construcción de la doble calzada Bogotá - Girardot?

- a. SI 28
- b. NO 42

4. ¿ A generado nuevos empleos a partir de la construccion de la doble calzada Bogota - Girardot?

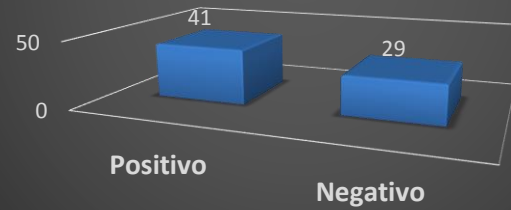


5. ¿Cómo considera que ha sido el impacto de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot para la economía del sector en el que desempeña su actividad comercial?

- a. Positivo 41
- b. Negativo 29



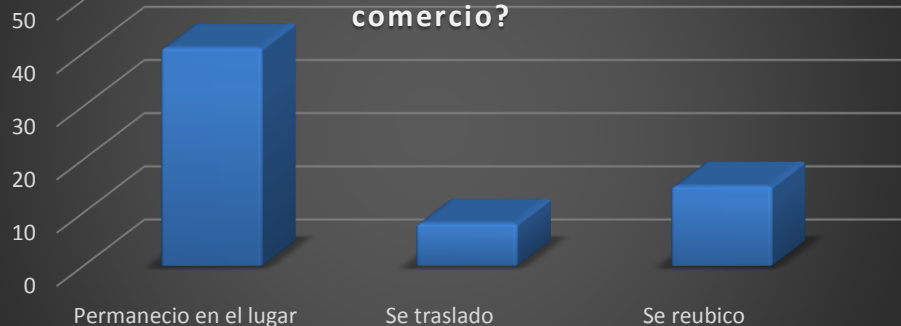
5. ¿Cómo considera que ha sido el impacto de la construcción de la doble calzada bogota girardot para la economía del sector en el que desempeña su actividad comercial?



6. ¿Qué medidas tomo como comerciante después del inicio de la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot para la economía de su establecimiento de comercio?

- a. Permaneció en el lugar 41
- b. Se trasladó 8
- c. Se reubico 15
- No respondieron 6

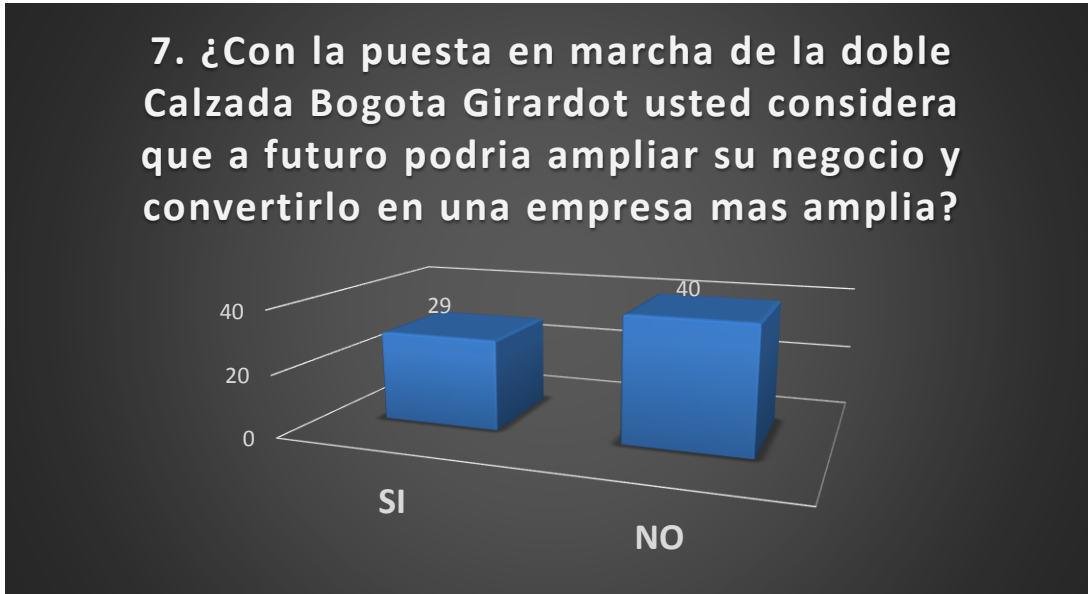
6. ¿Qué medidas tomo como comerciante después del inicio de la construcción de la doble calzada bogota girardot para la economía de su establecimiento de comercio?





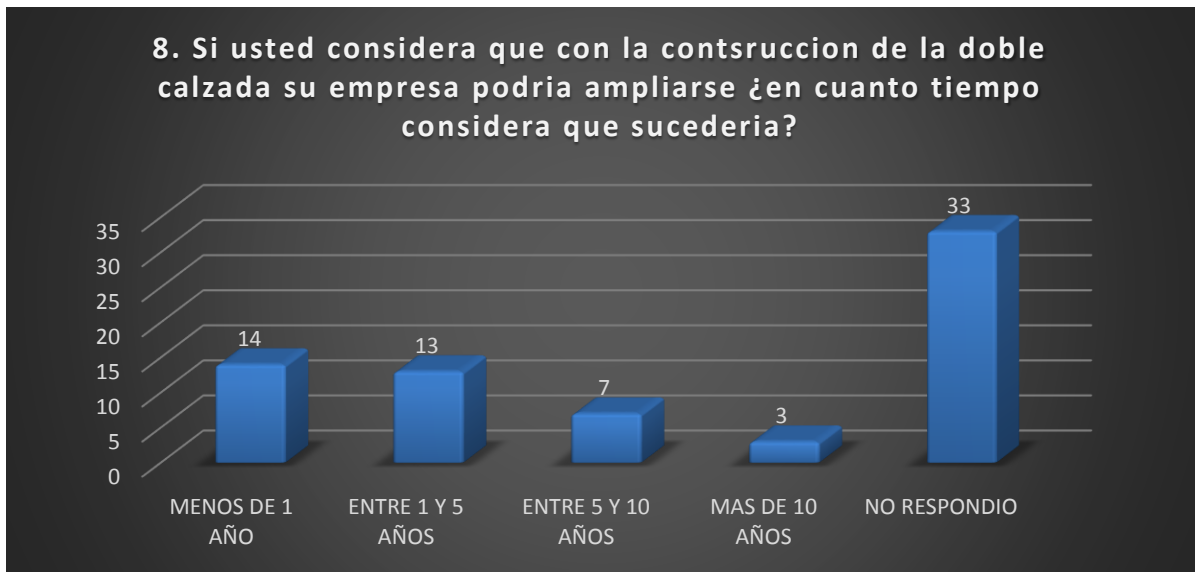
7. ¿Con la puesta en marcha de la doble Calzada Bogotá Girardot usted considera que a futuro podría ampliar su negocio y convertirlo en una empresa más amplia?

a. SI	29
b. NO	40
Anulada	1



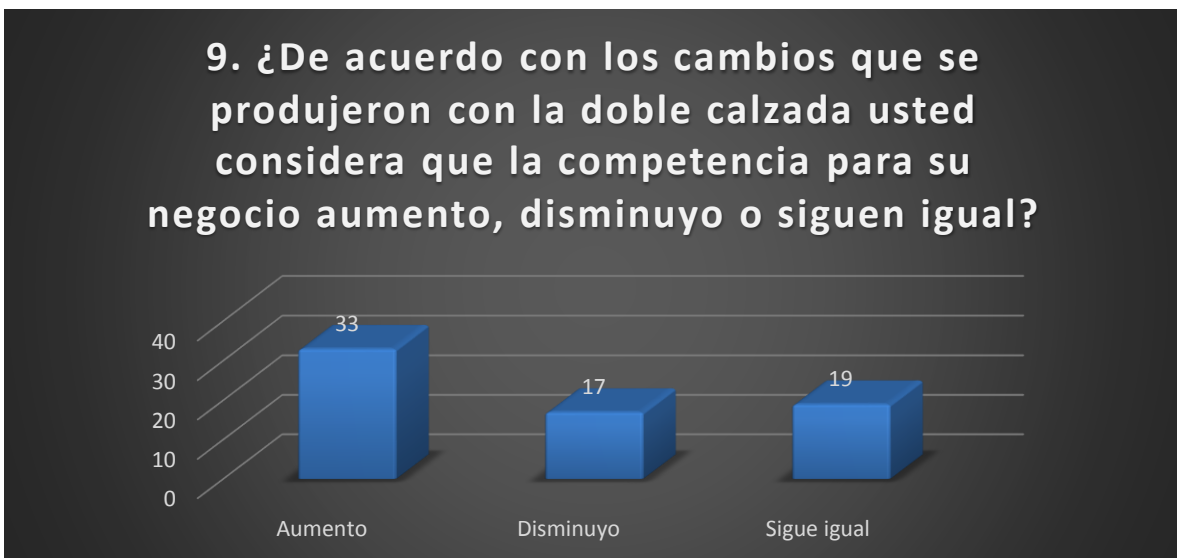
8. Si usted considera que con la construcción de la doble calzada su empresa podría ampliarse ¿en cuánto tiempo considera que sucedería?

a. MENOS DE 1 AÑO	14
b. ENTRE 1 Y 5 AÑOS	13
c. ENTRE 5 Y 10 AÑOS	7
d. MÁS DE 10 AÑOS	3
NO RESPONDIO	33



9. ¿De acuerdo con los cambios que se produjeron con la doble calzada usted considera que la competencia para su negocio aumento, disminuyo o siguen igual?

- a. Aumento 33
- b. Disminuyo 17
- c. Sigue igual 19





10. ¿Qué cree usted cuando el gobierno dice que la construcción de la doble calzada Bogotá Girardot amento el comercio de los establecimientos se encuentra de acuerdo o en desacuerdo?

- a. De Acuerdo 32
- b. En desacuerdo 38

