

**AFECTACIÓN ECONÓMICA EN ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR
AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS
KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA.**

**JHON ESTEBAN BELTRÁN IBÁÑEZ
SEBASTIÁN FELIPE RODRÍGUEZ ROJAS**

UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ECONÓMICAS Y CONTABLES
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
FUSAGASUGÁ, CUNDINAMARCA

2023

**AFECTACIÓN ECONÓMICA EN ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR
AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS
KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA.**

**JHON ESTEBAN BELTRÁN IBÁÑEZ
SEBASTIÁN FELIPE RODRÍGUEZ ROJAS**

TRABAJO DE GRADO PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE ADMINISTRADOR DE
EMPRESAS

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
GESTIÓN, EMPRENDIMIENTO, ORGANIZACIONES SOCIALES DEL
CONOCIMIENTO Y APRENDIZAJE.

ASESORA
YUDY CONSTANZA ROJAS RUÍZ
ADMINISTRADORA DE EMPRESAS
ESPECIALISTA EN GERENCIA PARA EL DESARROLLO ORGANIZACIONAL

UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, ECONÓMICAS Y CONTABLES
ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS
FUSAGASUGÁ, CUNDINAMARCA
2023

Nota de Aceptación

Presidente del Jurado

Jurado

Jurado

Fusagasugá, 30 de mayo de 2023

A mi abuelita Dora, que en vida siempre me amó, cuidó, apoyó y alentó mi crecimiento personal y profesional; hoy desde el cielo sé que le alegra verme cumplir mis sueños; Esteban.

A mi esposa, que siempre ha estado a mi lado alentándome y recordándome que no es lo que se logra si no lo que se supera; Felipe.

AGRADECIMIENTOS

A Dios nuestro Señor, Creador y dador de vida.

A Nuestros padres y demás familiares que nos han acompañado y apoyado en nuestro proceso de crecimiento.

A nuestro compañero de monografía por la dedicación, confianza, esfuerzo y paciencia en la realización de esta investigación.

A Tatiana R, Liney, Carlos Andrés y Carlos Iván, por su aliento y acompañamiento incondicional en nuestro proceso académico.

Agradecemos profundamente a nuestra asesora por el tiempo dedicado, el esfuerzo, acompañamiento, disposición y conocimientos compartidos en nuestro proceso investigativo.

A la Universidad de Cundinamarca, por ser nuestra Alma Mater, por permitirnos formarnos en el ser, conocer y el hacer.

A los docentes que nos acompañaron durante todo nuestro proceso académico, por sus enseñanzas y consejos.

A los comerciantes de los establecimientos comerciales ubicados en nuestra zona de investigación quienes abrieron sus puertas y con la mayor disposición nos aportaron a la construcción de este trabajo.

CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN.....	15
2.	TÍTULO, LÍNEA Y TEMÁTICA DE INVESTIGACIÓN.....	16
2.1.	TITULO.....	16
2.2.	LÍNEA DE INVESTIGACIÓN	16
2.3.	TEMÁTICA DE INVESTIGACIÓN.....	16
2.4.	PROGRAMA ACADÉMICO	16
3.	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	17
3.1.	CONTEXTO	17
3.2.	DESCRIPCIÓN.....	17
3.3.	FORMULACIÓN.....	18
4.	OBJETIVOS	20
4.1.	OBJETIVO GENERAL.....	20
4.2.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	20
5.	JUSTIFICACIÓN	21
6.	MARCOS DE REFERENCIA	23
6.1.	MARCO ANTECEDENTE.....	23
6.2.	MARCO TEÓRICO	26
6.2.1.	Concesión	26
6.2.2.	Vía 40 Express	26
6.2.3.	Stakeholders	27
6.2.7.	Sector terciario.	29
6.2.8.	Servicios.....	30
6.2.9.	Agencia Nacional De Infraestructura (ANI)	30
6.2.10.	Vías primarias	30
6.2.11.	Vías secundarias	31
6.2.12.	Infraestructura.....	31
6.2.13.	Carril	31
6.2.14.	Carretera.....	31
6.2.15.	MIPYME.....	32

6.3.	MARCO LEGAL.....	32
6.3.1.	La Constitución Política De Colombia.....	32
6.3.2.	Código del comercio.....	34
6.3.3.	Agenda 2030: Objetivos de desarrollo sostenible	35
6.3.4.	LEY 1682 DE 2013 “Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.” 36	
6.3.5.	Acuerdo no. 006 2020 – Plan de Desarrollo del Municipio de Silvania 2020 – 2023 “Todos construimos el cambio”	38
6.4.	MARCO GEOGRÁFICO	39
7.	DISEÑO METODOLÓGICO	41
7.1.	TIPO DE INVESTIGACIÓN	41
7.2.	CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN OBJETO DE ESTUDIO	42
7.3.	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	42
7.4.	MUESTRA.....	43
7.5.	TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS	43
7.6.	RECUROS REQUERIDOS.....	44
	CAPITULO I.....	45
8.	DIAGNÓSTICO A LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES	45
9.	ANÁLISIS DE LOS DATOS RECOLECTADOS	48
9.1.	ENCUESTA.....	48
9.1.1.	CARACTERIZACIÓN	48
9.1.2.	IMPACTO DE LAS OBRAS	54
9.2.	ENTREVISTA.....	68
	CAPITULO II.....	72
10.	CARACTERIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS	72
10.1.	Afectación económica.	73
10.1.2.	Inflación.	73
10.1.3.	Disminución en las ventas.....	74
	CAPITULO III.....	75
11.	ESTRATEGIAS.....	75
12.	IMPACTO DEL PROYECTO.....	77

12.1. IMPACTO ECONÓMICO.	77
12.2. IMPACTO SOCIAL.....	77
CONCLUSIONES.....	79
RECOMENDACIONES.....	80
BIBLIOGRAFÍA.....	81

LISTA DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Recursos requeridos.	35
Tabla 2. Matriz PESTEL.	45
Tabla 3. Papel que desempeña dentro del establecimiento.	48
Tabla 4. Nivel educativo.	49
Tabla 5. Actividad económica que desempeña.	50
Tabla 6. Sector económico al que pertenece el establecimiento comercial.	51
Tabla 7. Tiempo de funcionamiento tiene el establecimiento.	52
Tabla 8. Impacto sobre el normal funcionamiento de los establecimientos....	53
Tabla 9. Impacto.	54
Tabla 10. Comportamiento de las ventas.	55
Tabla 11. Despido a colaboradores.	56
Tabla 12. Apoyo y acompañamiento de entidades encargadas.	57
Tabla 13. Compra e indemnizaciones a predios y establecimientos.	58
Tabla 14. Afectación.	59

Tabla 15. Principales acciones de mitigación.	60
Tabla 16. Obligaciones financieras.	62
Tabla 17. Afectación al turismo.	63
Tabla 18. Sugerencias de los encuestados.	64
Tabla 19. Número de colaboradores a marzo del 2022.	66
Tabla 20. Número de colaboradores a marzo del 2022.	66
Tabla 21. Afectación de compras a proveedores.	67
Tabla 22. Comportamiento de compra a proveedores.	68
Tabla 23. Disminución en las compras.	68
Tabla 24. Porcentaje de disminución en compras.	69
Tabla 25. Consumo masivo.	69
Tabla. 26 Desempleo.	71

TABLA DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfica 1. Papel que desempeña dentro del establecimiento.	49
Gráfica 2. Nivel educativo.	50
Gráfica 3. Actividad económica que desempeña.	51
Gráfica 4: Sector económico al que pertenece el establecimiento comercial....	52
Gráfica 5. Tiempo de funcionamiento tiene el establecimiento.	53
Gráfica 6. Impacto sobre el normal funcionamiento de los establecimientos. ...	54
Gráfica 7. Impacto.	55
Gráfica 8. Comportamiento de las ventas.	56
Gráfica 9. Despido a colaboradores.	57
Gráfica 10. Apoyo y acompañamiento de entidades encargadas.	58
Gráfica 11. Compra e indemnizaciones a predios y establecimientos.	59
Gráfica 12. Afectación.	60
Gráfica 13. Principales acciones de mitigación.	61
Gráfica 14. Obligaciones financieras.	62

Gráfica 15. Afectación al turismo. 63

Gráfica 16. Sugerencias de los encuestados. 65

Gráfica 17. Comparativo número de empleados años 2022 y 2023. 66

LISTA DE ILUSTRACIONES

	Pág.
Ilustración 1. Mapa del Municipio de Silvania, Cundinamarca.	32
Ilustración 2. Geolocalización.	32
Ilustración 3. Principales problemáticas.	70

LISTA DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Formato entrevista a proveedores N° 1.	84
Anexo B. Formato entrevista a proveedores N° 2.	85
Anexo C. Formato entrevista a proveedores N°3.	87
Anexo D. Formato entrevistado 4.	88
Anexo E. Formato entrevistado 5.	90
Anexo F. Evidencia de la encuesta realizada en sucursal rancho grande.	91
Anexo G. Evidencia de la encuesta realizada en Fonda paisa.	90
Anexo H. Evidencia de la encuesta realizada en Restaurante doña Emilia.	92
Anexo I. Evidencia de la encuesta realizada en Taller de motos.	93
Anexo J. Evidencia de la encuesta realizada en Parador y mirador mis antojos.	93
Anexo K. Evidencia de la encuesta realizada en Rancho Grande.	94

1. INTRODUCCIÓN

La inversión por parte del Estado Colombiano en la mejora de la infraestructura vial es un tema de gran importancia para la economía y la sociedad en general. Colombia presenta un rezago significativo en lo referente al desarrollo de las vías terrestres nacionales, cuyo progreso a lo largo de la historia se ha dado a través de cuatro generaciones diferentes, cada una con sus características propias, errores y aciertos que se han tratado de perfeccionar con el pasar de los años. La cuarta generación de las obras es tal vez la más importante para el país, pues reúne toda la experiencia adquirida en el pasado y plantea la ejecución de grandes construcciones, que sin lugar a duda incrementan la competitividad y la economía, incentivando el intercambio comercial y facilitando el tránsito de personas y mercancías en tiempos más cortos y a menores costos.

La vía Bogotá – Girardot es uno de los tramos viales más importante e influyentes del país, debido a que conecta la capital del país con municipios de alta demanda turística y productiva, además hace parte del tramo vial que conduce al puerto más importante de Colombia, el puerto de Buenaventura.

En este tramo vial se encuentra el municipio de Sylvania, lugar donde se desarrolla la presente investigación, y lugar donde 95 establecimientos, entre los kilómetros 77+600 hasta 79+200, desarrollan sus actividades sobre ambos costados de la vía en la cual se encuentran ejecutando obras de ampliación a tres carriles, mismas que han afectado la operación y tránsito normal en este tramo vial y que ha impactado la economía y beneficios de los establecimientos allí ubicados, incrementando el desempleo, reduciendo los salarios de los colaboradores, deteriorando las relaciones comerciales con proveedores por falta de compras y generando una incertidumbre económica en esta plaza comercial.

2. TÍTULO, LÍNEA Y TEMÁTICA DE INVESTIGACIÓN

2.1. TÍTULO

Afectación económica en establecimientos comerciales por ampliación del tercer carril vía Bogotá – Girardot en los kilómetros 77+600 hasta el 79+200 en Silvania, Cundinamarca.

2.2. LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Gestión, emprendimiento, organizaciones sociales del conocimiento y aprendizaje.

2.3. TEMÁTICA DE INVESTIGACIÓN

Desarrollo socioeconómico

2.4. PROGRAMA ACADÉMICO

Administración de Empresas.

3. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

3.1. CONTEXTO

Según la Agencia Nacional de Infraestructura Vial (ANI) ¹, la mayoría de las vías nacionales son de dos carriles, en mal estado en general, que limitan la velocidad, sometidas a trancones y demoras. La baja productividad que esto implica está perjudicando la economía. En este orden de ideas, la infraestructura vial juega un papel fundamental en la economía, pues influye de forma directa en la integración de los mercados y así mismo logra adherir aquellas regiones que se encuentran relegadas en la geografía colombiana.

Los proyectos de ampliación y mejora vial impactan directamente el comercio ubicado sobre los corredores viales que conectan un municipio con otro, aquellos establecimientos que dependen de la población flotante que visita estos municipios.

3.2. DESCRIPCIÓN

Colombia es un país en desarrollo vial que en el momento de ejecutar obras con el fin de mejorar la movilidad interna del país han afectado de manera directa los sectores económicos más específicamente el sector terciario, según un artículo de la Universidad Católica del Oriente², “Se agrupan en las actividades en las cuales se producen bienes intangibles y generalmente dichas actividades sirven de soporte a los dos sectores anteriores. Se encuentran el comercio, el transporte, la salud, la

¹ TRUJILLO GARCÉS, Luz Helena. Impacto económico de infraestructura vial en Colombia: Implementación de la cuarta generación de concesiones viales. Tesis de Seminario de profundización en mercadeo y negocios internacionales. Cali, Valle del Cauca: Fundación Universitaria Católica, 2016. 9 p. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: Repositorio. 1. <https://repository.unicatolica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12237/878/FUCLG0015638.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

² SECTORES PRODUCTIVOS EN COLOMBIA [Anónimo]. En: *SECTORES PRODUCTIVOS EN COLOMBIA*, pp. 1. Disponible en: 2. <https://www.uco.edu.co/ova/OVA%20Economia%20Colombiana/Objetos%20informativos/Unidad%201/2.%20SECTORES%20PRODUCTIVOS%20EN%20COLOMBIA.pdf>.

educación, el sector financiero, etc.” que beneficia a turistas, conductores de tracto camiones, habitantes de la zona y demás. En este sector económico se ha evidenciado un gran impacto debido a que, en el momento de ejecutar obras en mejoramiento de las vías, se ocasionan de manera inevitable factores que impiden el buen desarrollo de sus operaciones comerciales. Esto se puede evidenciar de manera notable en el sector de Silvania-Cundinamarca donde se encuentra ubicada una plaza comercial que se dedica a vender productos de primera y segunda necesidad, estos proyectos viales han traído consecuencias como: cierres de MiPymes, reducción en ventas diarias afectando su utilidad, poca afluencia de turistas y con ello impactando indicadores económicos del municipio como el desempleo.

Al ser Silvania un municipio intermedio que conecta a Bogotá con varias poblaciones cercanas y de importante afluencia como Fusagasugá, Melgar y Girardot, además del constante flujo de vehículos de carga pesada que transitan por el lugar, su corredor vial tiene una notoria relevancia para la economía municipal, pero con las obras de ampliación los viajeros que anteriormente transitaban esta vía principal han optado por buscar vías alternas, con el fin de evitar trancones y lograr llegar a su destino de manera pronta, tal es el caso de las vías que de Sibaté, Cund. Conduce a Fusagasugá y vía la Mesa – Girardot, con lo anteriormente descrito, la población flotante ha disminuido su paso y con ello ha afectado a los establecimientos de comercio que se ubican en ambos costados de la vía panamericana.

3.3. FORMULACIÓN

A partir de lo anterior, es importante cuestionarnos respecto a las siguientes incógnitas: ¿Cuál es la afectación que las obras de ampliación del tercer carril Bogotá - Girardot han generado sobre los establecimientos comerciales ubicados

en los kilómetros 77+600 hasta el 79+200 en Silvania, Cundinamarca? Y ¿Cuáles son las principales problemáticas que afrontan los comerciantes de esta zona?, ¿La concesionaria Vía 40 Express ha realizado estudios de impacto directo a los comerciantes del sector, proporcionando estrategias para la reducción de este? con dichos interrogantes se pretende llegar a un diagnóstico que nos permita conocer la realidad y la dinámica de esta plaza comercial.

4. OBJETIVOS

4.1. OBJETIVO GENERAL

Determinar la afectación económica en establecimientos comerciales por ampliación del tercer carril vía Bogotá – Girardot en los kilómetros 77+600 hasta el 79+200 en Silvania, Cundinamarca.

4.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- I. Diagnosticar la situación actual de los establecimientos comerciales en medio de las obras de ampliación.
- II. Caracterizar las principales problemáticas identificadas en el diagnóstico a la plaza comercial.
- III. Generar estrategias para la mitigación frente a la afectación económica que viven los comerciantes del sector.

5. JUSTIFICACIÓN

La vía panamericana que conecta a Bogotá con Girardot y a su paso con todos los municipios intermedios, ha sido por mucho tiempo la vía más transitada por los turistas y empresarios, según la revista Semana³, en una temporada alta, como son las festividades de fin de año, la Agencia Nacional de Infraestructura Vial (ANI) proyecta que por el corredor vial en mención transitan un aproximado de más de un millón de personas, generando un beneficio a un sector económico que se desarrolla principalmente en ambos sentidos de la carretera y con ello impactando de manera positiva las MIPYMES que allí se ubican.

La actividad turística por muchos años ha beneficiado la economía del municipio de Sylvania esto debido a la gran afluencia de turistas que transitan por este tramo vial. Desde hace dos años, se ha evidenciado que posterior a la ejecución de las obras de ampliación a tres carriles, rehabilitación y mantenimiento de la vía Bogotá Girardot, la afluencia de turistas y población flotante ha decrecido de manera notable trayendo como consecuencia disminución en operaciones comerciales de las MIPYMES, cierre de algunos establecimientos y a su vez un incremento en el indicador de desempleo de los municipios que conecta esta importante vía, puntualmente, el municipio de Sylvania se ha visto notablemente impactado por dicha situación.

El municipio de Sylvania según el DANE⁴ 2018, contaba con 20.581 habitantes y que a la fecha se estima que su población haya aumentado, de acuerdo con la página

³ Terminal de Transporte de Bogotá espera movilizar 1,6 millones de pasajeros en esta época de fin de año [Anónimo]. En: Semana. Bogotá. 25/12/2021. pp. 1. [consultado: 26 de febrero de 2023]. Disponible en: 3. <https://www.semana.com/actualidad/articulo/terminal-de-transporte-de-bogota-espera-movilizar-16-millones-de-pasajeros-en-esta-epoca-de-fin-de-ano/202158/>.

⁴ DANE. CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2018. Fusagasugá, 2018. [Consultado:26 de febrero 2023]. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacionalde-poblacion-y-vivenda-2018>

web de la Alcaldía Municipal⁵, su economía se basa en el sector agrícola y pecuario, ocupando el primero un 18,7% del territorio del municipio y la segunda un 39,6%, por lo tanto, la presencia de grandes empresas y superficies comerciales es demasiado baja, en consecuencia el restante de la población basa su economía en las MIPYMES que dan vida a la actividad comercial interna del municipio dando beneficio a sus habitantes, es por ello que toma importancia el impacto que pueda llegar a tener las obras que la Concesión Vía 40 Express lleva adelantando sobre el tramo vial en la entrada al casco urbano que afecta el ingreso de turistas y población flotante al municipio, debido al tráfico pesado y lento optan por continuar su trayecto a su destino final o simplemente desviar por otras vías alternas.

Según lo anteriormente expuesto, es relevante estudiar las afectaciones que los comerciantes de las MIPYMES ubicadas en ambos costados del corredor vial han venido presentando y con esto poder generar estrategias que permitan mitigar el efecto adverso que se presenta.

⁵ ALCALDIA MUNICIPAL DE SILVANIA [sitio web]. SILVANIA, CUNDINAMARCA: [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://silvania-cundinamarca.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Economia.aspx>

6. MARCOS DE REFERENCIA

6.1. MARCO ANTECEDENTE

El Banco Mundial ⁶ en su reseña afirma que el mejoramiento de la infraestructura de los países en desarrollo se considera cada vez más importante para reducir la pobreza, aumentar el crecimiento y lograr los objetivos de desarrollo del milenio los cuales son: erradicar la pobreza, el hambre, aumentar la salud y el bienestar, contar con educación de calidad, igualdad de género, agua limpia, energía asequible y no contaminante, trabajo decente y crecimiento económico. Dicha afirmación incita a reflexionar sobre la importancia que tiene el desarrollo de una infraestructura que le permita a los países estar alineados con las dinámicas mundiales y con ello, desarrollar sus potencialidades productivas y económicas; de tal manera que la cooperación entre las naciones y la globalización se conviertan en herramientas garantes para la internacionalización de los productos y servicios que un país ofrece, disminuyendo el desempleo y la pobreza, por tanto, incrementando el número de personas que innoven y aporten al crecimiento de un país próspero y económicamente estable.

Por otra parte, Sánchez ⁷ señala que, en la economía mundial, Colombia como muchos de los países latinoamericanos es conocida como uno de los principales proveedores de commodities o materias primas, este tipo de mercado obliga a mantener grandes volúmenes de carga en movimiento, especialmente por vía terrestre hacia los puertos marítimos o fronteras”. Este apartado describe la realidad

⁶ BANCO MUNDIAL. Apoyo al desarrollo del sector privado y la infraestructura [sitio web]. 2003. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <http://www.bancomundial.org/temas/resenas/infraestructura.htm>.

⁷ SANCHEZ, Omar. ¿La globalización como estrategia de desarrollo en América Latina? En: *SCIENCE DIRECT*. Diciembre 2003, vol. 31, nro. 12. pp. 1977-1995. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0305750X03001724>.

de un país con una potencialidad agrícola creciente, pero con varias dificultades que llegan a entorpecer los procesos de movilidad comercial, siendo uno de los principales problemas, el estado de las vías, en consecuencia, es de vital importancia darle prioridad al desarrollo de las vías secundarias y terciarias, que en últimas, servirán para conectar el país con sus zonas de producción de materias primas para la elaboración de los productos de primera necesidad que circularan en la economía y de igual forma facilitará la fluidez y descongestión de vías principales lo que favorecerá a las operaciones comerciales internas.

De acuerdo con la ANI ⁸“La Cuarta Generación de Concesiones es el programa de infraestructura vial que le permitirá al país desarrollarse aceleradamente y ser más competitivo para enfrentar los retos del comercio global, generando más empleos y entregando a los colombianos vías de primera calidad al final de esta década.” Si bien es cierto, el desarrollo de las vías contribuirá al posicionamiento de alto nivel en sus operaciones comerciales internas, no obstante, se debe evaluar todos los factores y sectores que estén involucrados directa o indirectamente en la ejecución de los proyectos antes planteados, pues para llegar al éxito de los retos propuestos por la ANI dependerán de la planeación y mitigación de las afectaciones que se le pueda ocasionar a la población que esté en medio.

Contrario a lo citado anteriormente, el postulado que realiza Benavides,⁹ hace referencia a que Colombia atraviesa actualmente una alta deficiencia en su infraestructura vial, la mala planificación y ejecución de las obras de infraestructura que posee actualmente el País nos da puntaje de 2.64, siendo 5 el máximo puntaje.

⁸ ANI. Agencia Nacional de Infraestructura Vial [sitio web]. Bogotá, 2014. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.ani.gov.co/proyecto/general/cuarta-generacion-de-concesiones-1068>.

⁹ Benavides, V.L, La globalización como estrategia de desarrollo en América Latina. Tesis de Universitario. Universidad Militar, 34 p. [consultado el 26/02/2023]. Disponible en: Tesis. <http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/7806/1/BENAVIDESVELANDIALEONARDOFELIPE2016.pdf>.

Por ejemplo, Haití con una puntuación del (2.27) ocupa la última casilla como el peor país calificado de Latinoamérica.” Esto indica que la situación actual de la infraestructura vial no es la más idónea en temas de competitividad como lo afirmaba la ANI, sino que, frente a otros países de la región, Colombia ocupa los últimos lugares, por consiguiente, no da lugar al desarrollo de las economías locales que son las que contribuyen al crecimiento del PIB y al sostenimiento del mínimo vital para las familias que habitan en los sectores más recónditos y segregados de la geografía nacional. Al final son las MIPYMES las principales afectadas en temas como el valor de los fletes y la red de intermediación, lo que genera impactos en el precio final de los productos que se ofertan a los consumidores.

Según el periódico El Tiempo¹⁰,” La construcción del tercer carril de la vía Bogotá-Girardot, que hace parte de las obras de infraestructura de Cuarta generación, beneficiará a más de un millón de personas de los 13 municipios sobre los que tiene incidencia y mejorará la movilidad de más de 17 millones de vehículos que transitan cada año por este corredor vial. Principalmente se beneficiarán los habitantes de Soacha, Sylvania, Granada, Fusagasugá, Melgar, Ricaurte y Girardot, así como los usuarios que cada día transitan por el sector” La proyección que la ANI realiza en cuanto a sus frentes de obra en la concesión Vía 40 Express, tiene un balance positivo frente a la realidad por la que atraviesa uno de los tramos viales más importantes que conecta el centro del país. Esto lleva a inferir que la ANI no logró prever la afectación y los incidentes que la ejecución ha tenido y con las que repercute directamente en las operaciones comerciales de las MIPYMES que se encuentran distribuidas a lo largo de la vía Bogotá – Girardot.

¹⁰ JARAMILLO ARANGO, Pablo. Infraestructura de transporte, la catapulta para el desarrollo económico. En: *EL TIEMPO*. Bogotá. 25 de septiembre 2022. pp. 1. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/infraestructura-de-transporte-la-catapulta-para-el-desarrollo-economico-705046>.

6.2. MARCO TEÓRICO

6.2.1. Concesión

Con referencia en la Agencia Nacional de Infraestructura Vial (ANI)¹¹, una concesión “es el contrato por medio del cual una entidad estatal, obligada a la prestación de un servicio público, confía la prestación de este a manera de delegación a un concesionario, quién actúa en nombre y a riesgo propio en la operación, explotación, prestación, organización o gestión de un servicio público, bien sea de manera parcial o total.” En términos generales, estas figuras son instrumentos financieros por medio de los cuales se consigue que el capital privado sea el que financie proyectos y obras públicas permitiendo que la empresa privada los explote hasta recaudar la inversión inicial, esto ajustado a una serie de características como lo son las condiciones financieras, plazo para ejecutar obras, especificaciones técnicas y tiempo de aprovechamiento por el concesionario.

6.2.2. Vía 40 Express

Está a cargo del proyecto de Iniciativa Privada Tercer Carril Bogotá-Girardot que establece la construcción, gestión predial, social y ambiental, y el traslado de redes. Las obras incluyen, entre otras, la rehabilitación de la doble calzada, en una longitud aproximada de 145 km, la ampliación a tercer carril desde el peaje de Chinauta hasta Sibaté en ambas calzadas, y la ampliación a tercer carril desde el sector de Boquerón hasta el peaje de Chinauta, en el sentido Girardot – Bogotá, calzada izquierda¹². Es decir, Vía 40 EXPRESS es el resultado de una alianza estratégica con el fin de ser reconocidos como un referente de construcción de vías seguras,

¹¹ ANI. Agencia Nacional de Infraestructura Vial: GLOSARIO [sitio web]. Bogotá. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: 9. <https://www.ani.gov.co/glosario/concesion>.

¹² ANI. Agencia Nacional de Infraestructura Vial: ¿Quiénes somos? [sitio web]. Bogotá: [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: 9. <https://www.ani.gov.co/glosario/concesion>.

superando las expectativas de los usuarios y las partes interesadas. Esta empresa trabaja con el propósito de brindar al país un desarrollo en vías con tecnología de punta y a su vez aumentar la competitividad del país logrando interconectar de manera eficaz municipios y ciudades entre sí.

6.2.3. Stakeholders

Las organizaciones son colecciones de varias partes diferentes, cada una con sus propias metas y objetivos. Si bien las metas de algunas partes pueden estar en competencia con las de otras, cada parte tiene interés en que la organización tenga éxito. La clave del éxito de la organización depende de unir estos objetivos y partes dispares para crear el máximo beneficio para todos los involucrados¹³.

En este sentido, es imperativo entender la incidencia que las empresas tienen sobre las comunidades donde ejecutan sus actividades, es por ello por lo que Domínguez y Fernández ¹⁴afirman que “Las empresas contribuyen al desarrollo de las comunidades en que se insertan, sobre todo de las comunidades locales, proporcionando puestos de trabajo, salarios y prestaciones, e ingresos fiscales. Por otro lado, las empresas dependen de la salud, la estabilidad y la prosperidad de las comunidades donde operan”. La responsabilidad social corporativa de las organizaciones son un reflejo externo de su compromiso para con la comunidad que la rodea, los aliados comerciales, proveedores y consumidores, en otras palabras, las empresas deben actuar responsablemente con su entorno, de tal manera que sean contribuyentes al desarrollo local.

¹³ EBSCO. STAKEHOLDERS: Biblioteca Digital [sitio web]. EBSCO. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.ebsco.com/products/research-databases?search=stakeholders>.

¹⁴ DOMINGUEZ MARTIN, Rafael y FERNANDEZ MARTINEZ, Josefina. RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO. En: *CEOE CEPYME CANTABRIA*. 2011, vol. 3, nro. 3. pp. 48-49. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: http://www.ciberoamericana.com/pdf/Guia3_RSC_CID.pdf.

Las partes interesadas juegan un papel determinante en el buen curso de las actividades que una empresa tiene propuestas en su horizonte de planeación, así pues, la organización no debe aislarse, ni darle la espalda a la comunidad, en este sentido, su aporte será al bienestar social.

La comunicación organizacional de la compañía es un factor determinante para el dialogo asertivo y fluido en busca de un beneficio bilateral, obteniendo mayor aceptación y relación con el ambiente, lo anteriormente expuesto permite tomar compromisos, procesos y actividades para cumplir con las expectativas de las partes interesadas. Las organizaciones que ejecutan proyectos viales tienen impactos directos sobre los aspectos sociales, económicos y las dinámicas en las que interactúa la población.

6.2.4. Oferta.

Como lo establece Salvatore¹⁵, la oferta se puede definir como la cantidad de bienes y servicios que un productor está dispuesto a vender en un periodo establecido, se establece así una relación entre el precio de venta y de los costos de producción del productor.

6.2.5. Demanda.

Salvatore¹⁶ también establece que la demanda se asocia a cantidad de un bien y/o servicio que una persona desea adquirir en un periodo determinado se establece

¹⁵ SALVATORE, Dominick. Microeconomía [en línea]. 4° edición. México: Mc Graw Hill, 2009. [consultado el 28 de abril del 2023]. Disponible en: <https://www-ebooks7-24-com.ucundinamarca.basesdedatosezproxy.com/stage.aspx?il=&pg=&ed=256.>}

¹⁶ La cantidad de un satisfactor que una persona desea comprar en un periodo determinado es una función del precio del satisfactor, o depende de éste, del ingreso monetario de la persona, del precio de otros satisfactores y de los gustos de la persona.

como función del precio del bien y/o servicio, del ingreso monetario de la persona, del precio de venta de otros productores que lo oferten y de los gustos de la persona.

6.2.6. Matriz PESTEL.

Según el postulado que realiza Alvarado¹⁷ en su artículo, el PESTEL se configura como una herramienta para la planificación estratégica que mide el impacto de los factores del macroentorno en la organización, evalúa los factores políticos, económicos, sociales, tecnológicos, ecológicos y legales; es por ello por lo que su nombre es un acrónimo de los factores que se consideran dentro de esta matriz.

MARCO CONCEPTUAL

6.2.7. Sector terciario.

Basados en Marín y Mayotte¹⁸, el sector terciario son todas las actividades, que no producen bienes tangibles, pero son es primordial para sano funcionamiento de la economía. Dentro de estas actividades se encuentran el comercio, restaurantes, servicios hoteleros, transporte, los servicios financieros, las comunicaciones, educación, salud, actividades gubernamentales, entre otras.

¹⁷ ALVARADO CERVANTES, Octavio. Administración estratégica.2015, vol. 1, nro. 1. pp. 1-2. [consultado el 28 de abril del 2023]. Disponible en: <https://articulateusercontent.com/rise/courses/V7SMhP4TwoZ4eYrnn01rrgF2aklyIKAi/PvwDvDPW2sopgW2t-administraci-c-3-b-3-n-20-estrat-c-3-a-9-gica.pdf>.

¹⁸ MAYCOTTE MORALES, Carlos y MARÍN SERNA, Guillermo. ECONOMÍA I [en línea]. Primera Edición. Villamaría - Caldas - Colombia: Espacio Gráfico Comunicaciones S.A., 2011. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.uaeh.edu.mx/investigacion/productos/4775/economia-1.pdf>.

6.2.8. Servicios.

Como lo definen Stanton, Etzel y Walker¹⁹, los servicios son actividades identificables e intangibles cuyo objetivo principal es una transacción ideada para satisfacer las necesidades y deseos de los clientes.

6.2.9. Agencia Nacional De Infraestructura (ANI)

Según su página²⁰, es una Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, adscrita al Ministerio de Transporte,

6.2.10. Vías primarias

Según la ANI ²¹“, Son aquellas troncales, transversales y accesos a capitales de Departamento que cumplen la función básica de integración de las principales zonas de producción y consumo del país y de éste con los demás países.”

¹⁹ STANTON J., William, ETZEL J., Michael y BRUCE J., Walker, Fundamentos de MARKETING [en línea]. 14. México: McGraw-Hill/INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V., 2007. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://mercadeo1marthasandino.files.wordpress.com/2015/02/fundamentos-de-marketing-stanton-14edi.pdf>.

²⁰ ANI. Agencia Nacional de infraestructura vial: ¿Quiénes somos? [sitio web]. Bogotá.2023 [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.ani.gov.co/informacion-de-la-ani/quienes-somos>

²¹ ANI. Agencia Nacional de Infraestructura Vial: Clasificación de las carreteras [sitio web]. Bogotá: ANI, 29 de agosto de 2016. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-uncategorised/2706-clasificacion-de-las-carreteras#:~:text=Son%20aquellas%20v%C3%ADas%20de%20acceso,estipuladas%20para%20las%20v%C3%ADas%20Secundarias.>

6.2.11. Vías secundarias

En concordancia con la ANI²² Son aquellas vías que unen las cabeceras municipales entre sí y/o que provienen de una cabecera municipal y conectan con una carretera Primaria.

6.2.12. Infraestructura

La Real Academia Española (RAE)²³ , la define como el conjunto de elementos, dotaciones o servicios que se necesitan para el óptimo funcionamiento de un país, de una ciudad o de una organización cualquiera.

6.2.13. Carril

Como lo define Invias, es una parte de la calzada que puede acomodar una sola fila de vehículos de cuatro o más ruedas.

6.2.14. Carretera

De acuerdo con Invias²⁴ es la infraestructura del transporte cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos en condiciones de continuidad en el espacio y el tiempo,

²² ANI. Agencia Nacional de Infraestructura Vial: Clasificación de las carreteras [sitio web]. Bogotá: ANI, 29 de agosto de 2016. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-uncategorised/2706-clasificacion-de-las-carreteras#:~:text=Son%20aquellas%20v%C3%ADas%20de%20acceso,estipuladas%20para%20las%20v%C3%ADas%20Secundarias.>

²³ INFRAESTRUCTURA | Diccionario de la lengua española [Anónimo]. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario [página web]. [Consultado el 7, marzo, 2023]. Disponible en Internet: <https://dle.rae.es/infraestructura?m=form>

²⁴ GLOSARIO MANUAL Diseño Geométrico Carreteras [Anónimo]. Portal INVÍAS - Colombia [página web]. [Consultado el 7, marzo, 2023]. Disponible en Internet: <https://www.invias.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/glosario/130-glosario-manual-diseno-geometrico-carreteras>.

Puede estar constituida por una o varias calzadas, uno o varios sentidos de circulación o uno o varios carriles en cada sentido.

6.2.15. MIPYME

Con referencia en el Departamento Nacional de Planeación (DPN)²⁵, las micro, pequeñas y medianas empresas (MiPymes) son actores estratégicos en el crecimiento de la economía, la transformación del aparato productivo nacional y el mejoramiento de la posición competitiva del país. Además, las MiPymes contribuyen a reducir la pobreza y la inequidad, al ser alternativas de generación de empleo, ingresos y activos para un gran número de personas.

6.3. MARCO LEGAL

6.3.1. La Constitución Política De Colombia

La constitución política de Colombia²⁶, es la ley de leyes en el estado colombiano, pues en ejercicio de la democracia y tras arduos esfuerzos, en el año 1991, la Asamblea Nacional Constituyente consigna en ella los principales derechos y deberes, estructura a Colombia como un Estado Social de Derecho y su organización, los siguientes artículos fundamentan los objetivos de la presente investigación:

²⁵ MICRO, PEQUEÑA y Mediana Empresa [Anónimo]. Inicio - Departamento Nacional de Planeación [página web]. [Consultado el 7, marzo, 2023]. Disponible en Internet: <<https://www.dnp.gov.co/programas/desarrollo-empresarial/micro-pequena-y-mediana-empresa/Paginas/micro-pequena-y-mediana-empresa.aspx>>.

²⁶ COLOMBIA. ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. Constitución Política de la República de Colombia (20 de julio de 1991). Gaceta Constitucional, Bogotá, D.C., 1991. [Consultado:26 de febrero de 2023]. Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

Artículo 14. Toda persona tiene derecho al reconocimiento de su personalidad jurídica.

Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades. La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial. El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional. La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

Artículo 334 - La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá por mandato de la ley en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

6.3.2. Código del comercio

En el DECRETO 410 DE 1971²⁷, el estado colombiano reglamenta la actividad mercantil en Colombia y con este conjunto de normas regula las relaciones mercantiles entre los individuos u organizaciones del territorio nacional.

ARTÍCULO 10. <Comerciantes - concepto - calidad>.

Son comerciantes las personas que profesionalmente se ocupan en alguna de las actividades que la ley considera mercantiles.

La calidad de comerciante se adquiere, aunque la actividad mercantil se ejerza por medio de apoderado, intermediario o interpuesta persona.

ARTÍCULO 20. <Actos, operaciones y empresas mercantiles - concepto>.

Son mercantiles para todos los efectos legales:

- 1) La adquisición de bienes a título oneroso con destino a enajenarlos en igual forma, y la enajenación de estos;
- 2) La adquisición a título oneroso de bienes muebles con destino a arrendarlos; el arrendamiento de estos; el arrendamiento de toda clase de bienes para subarrendarlos, y el subarrendamiento de estos;
- 3) El recibo de dinero en mutuo a interés, con garantía o sin ella, para darlo en préstamo, y los préstamos subsiguientes, así como dar habitualmente dinero en mutuo a interés;

²⁷ COLOMBIA. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA. DECRETO 410 DE 1971. (16 de junio de 1971). Código de Comercio. En: Diario Oficial No. 33.339. pp. 1-3.

4) La adquisición o enajenación, a título oneroso, de establecimientos de comercio, y la prenda*, arrendamiento, administración y demás operaciones análogas relacionadas con los mismos.

6.3.3. Agenda 2030: Objetivos de desarrollo sostenible

La ONU, en 2015, aprueba la agenda 2030²⁸, en la cual establece 17 objetivos para que los países inicien el camino al mejoramiento de la calidad de vida de todos los habitantes.

ODS 8: Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos.

META 8.2: Lograr niveles más elevados de productividad económica mediante la diversificación, la modernización tecnológica y la innovación, entre otras cosas centrándose en los sectores con gran valor añadido y un uso intensivo de la mano de obra

META 8.3: Promover políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de puestos de trabajo decentes, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y fomentar la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas, incluso mediante el acceso a servicios financieros

META 8.8: Proteger los derechos laborales y promover un entorno de trabajo seguro y sin riesgos para todos los trabajadores, incluidos los

²⁸ NACIONES UNIDAS. La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe. Chile, 2018. [Consultado: 18 de octubre de 2022]. Disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf

trabajadores migrantes, en particular las mujeres migrantes y las personas con empleos precarios

ODS 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación

META 9.1: Desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos

ODS 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles

META 11.a: Apoyar los vínculos económicos, sociales y ambientales positivos entre las zonas urbanas, periurbanas y rurales fortaleciendo la planificación del desarrollo nacional y regional

6.3.4. LEY 1682 DE 2013 “Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias.”

Esta ley, el Congreso de la República²⁹, consagra una serie de medidas con el objetivo de garantizar el acceso e integración de las regiones del país y además pretende que el traslado de un lugar otro sea por medio de una infraestructura vial

²⁹ COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. LEY 1682 DE 2013. (22 de noviembre de 2013). Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias. Bogotá D.C.,2013, [Consultado: 26 de febrero de 2023]. Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1682_2013.html#1

segura. Estipula, además, las modalidades de contratación y ejecución de las obras a desarrollar en el país.

ARTÍCULO 5o. Las acciones de planificación, ejecución, mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de los proyectos y obras de infraestructura del transporte materializan el interés general previsto en la Constitución Política al fomentar el desarrollo y crecimiento económico del país; su competitividad internacional; la integración del Territorio Nacional, y el disfrute de los derechos de las personas y constituye un elemento de la soberanía y seguridad del Estado. Debido a ello, el desarrollo de las acciones antes indicadas constituye una función pública que se ejerce a través de las entidades y organismos competentes del orden nacional, departamental, municipal o distrital, directamente o con la participación de los particulares.

ARTÍCULO 9o. Intermodalidad, multimodalidad, articulación e integración.

Los proyectos de infraestructura se planificarán con la finalidad de asegurar la intermodalidad de la infraestructura de transporte, la multimodalidad de los servicios que se prestan y la articulación e integración entre los diversos modos de transporte, en aras de lograr la conectividad de las diferentes regiones del país y de estas con el exterior.

El Gobierno Nacional reglamentará la materia dentro de los ciento veinte días calendario siguientes.

ARTÍCULO 10. Proyectos de infraestructura de transporte con intervención urbana y rural de la red secundaria o terciaria.

En los proyectos de infraestructura de transporte de utilidad pública e interés social a cargo de la Nación que requieran intervenciones urbanas o rurales en vías de la red secundaria o terciaria para su desarrollo, se suscribirá un convenio de colaboración y coordinación con la Autoridad Territorial correspondiente en el que se establezcan las responsabilidades que cada una de las partes asume en la ejecución de las actividades relacionadas con el proyecto.

En caso de no llegar a un acuerdo en un término de noventa (90) días, la entidad responsable del proyecto a cargo de la Nación continuará con el proyecto de infraestructura de transporte, entregando a la entidad territorial un documento que dé cuenta de la revisión de la viabilidad del proyecto de la nación, se ajuste al plan de Desarrollo Territorial y las acciones de mitigación de impactos sobre el territorio a intervenir.

6.3.5. Acuerdo no. 006 2020 – Plan de Desarrollo del Municipio de Sylvania 2020 – 2023 “Todos construimos el cambio”

El Plan de Desarrollo del Municipio de Sylvania³⁰, para el periodo 2020 – 2023 “Todos construimos el cambio”, fue aprobado el 15 de Julio del 2020, por el Concejo Municipal, y contiene todos los lineamientos y proyectos que la Administración ejecutará, constituido por 5 líneas estratégicas

LÍNEA ESTRETÉGICA 1: Infraestructura para el cambio

LÍNEA ESTRETÉGICA 2: Competitividad para el cambio

LÍNEA ESTRETÉGICA 3: Bienestar para el cambio

³⁰ SILVANIA. CONCEJO MUNICIPAL. ACUERDO No. 006 2020. (15 de julio de 2020). Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio de Sylvania 2020-2023. Sylvania 2023. “Todos construimos el cambio” [Consultado: 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.silvania-cundinamarca.gov.co/Transparencia/PlaneacionGestionyControl/ACUERDO%20006-2020%20PLAN%20DE%20DESARROLLO%202020-2023.pdf>

LÍNEA ESTRATÉGICA 4: Sostenibilidad ambiental

LÍNEA ESTRATÉGICA 5: Un mejor gobierno para el cambio

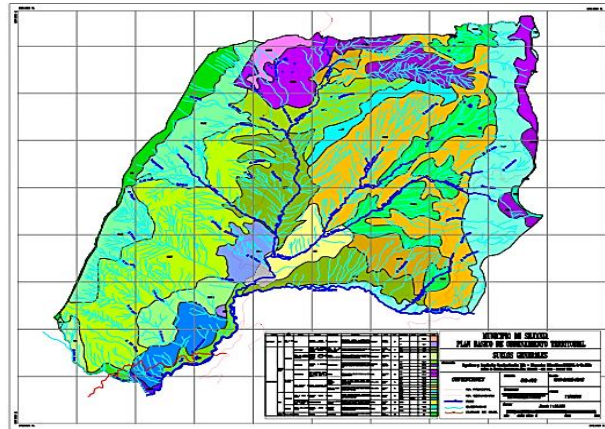
En línea estratégica N° 1, la Administración Municipal plasma la importancia de la Vía Panamericana o Vía 40 Express con referencia en la conectividad del Municipio de Sylvania y el Centro del país, pues, esta vía de orden nacional que atraviesa el municipio tiene una gran demanda vehicular debido al alto flujo de turistas que por ella transita entre ellos los habitantes de la capital del país y de los municipios circundantes. Por tales motivos, se consigna los objetivos y estrategias para prever y atender los requerimientos que sean necesarios en el proceso de ampliación del tercer carril vía Bogotá – Girardot.

6.4. MARCO GEOGRÁFICO

El municipio de Sylvania pertenece a la provincia del Sumapaz y está ubicado en el departamento de Cundinamarca, su población proyectada según el censo del DANE (2018)³¹, es de 25.906 habitantes para el 2023. Su clima es templado con una temperatura promedio de 18°C, aunque puede presentar variaciones en diferentes épocas del año. Limita al norte con Granada en la cordillera del Soche o Tequendama, al sur con los municipios de Fusagasugá y Tibacuy, al Occidente con Viotá y Mesitas del Colegio, en la cordillera de Tibacuy, al Oriente con los municipios de Fusagasugá y Sibaté. Según la página web de la Alcaldía Municipal (24), basa mayormente su economía en los sectores agrícola y pecuario; en el sector terciario existe una gran oferta de productos de primera necesidad para suplir las necesidades de los habitantes, entre ellos se encuentran los paradores, las cigarrerías y las tiendas que prestan sus servicios a la población municipal y flotante.

³¹ DANE. CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2018. Fusagasugá, 2018. [Consultado: 28 de agosto de 2022]. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacionalde-poblacion-y-vivenda-2018>

ILUSTRACIÓN 1. Mapa del Municipio de Sylvania



Fuente: Plan de ordenamiento territorial del Municipio de Sylvania.2020. [Consultado: 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://mapas.cundinamarca.gov.co/documents/municipio-de-sylvania/explore>

ILUSTRACIÓN 2. Geolocalización



Fuente: GOOGLE EARTH. Sylvania. [Consultado: 26 de febrero de 2023] Disponible en: <https://earth.google.com/web/@4.40852094,-74.38667503,1491.75608781a,5973.92536607d,35y,0h,0t,0r>

La zona objeto de estudio está delimitada en la línea color amarillo.

7. DISEÑO METODOLÓGICO

7.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Según Morales, F³², en la investigación descriptiva o llamada también investigación diagnóstica, buena parte de lo que se escribe y estudia sobre lo social no va mucho más allá de este nivel. Consiste, fundamentalmente, en caracterizar un fenómeno o situación concreta indicando sus rasgos más peculiares o diferenciadores. Por su parte Guevara, Verdesoto y Castro ³³señalan que el objetivo de la investigación descriptiva es llegar a conocer los acontecimientos, costumbres y comportamientos predominantes a través de la descripción exacta de las actividades, objetos, procesos y personas.

Con base en lo anterior, para la realización del estudio se implementó la investigación descriptiva, cuyo objetivo fue analizar la situación actual de los comerciantes de los establecimientos que se encuentran en los ambos costados de la vía Bogotá – Girardot, entre los kilómetros 77+600 hasta el 79+200 en el municipio de Silvania, Cundinamarca, y con ello poder observar y reconocer las afectaciones que la ejecución de las obras de ampliación trajo consigo, evaluando diferentes variables como lo son las actividades que desarrollan y su perspectiva frente al estado actual de la plaza comercial en la que se ubican, la antigüedad en el mercado y el segmento que atiende, este estudio de caso pretende evidenciar un

³² MORALES, Frank. Conozca tres tipos de investigación: descriptiva, exploratoria y explicativa. 2020, pp. 1. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: <https://www.studocu.com/es-mx/document/tecnologico-de-estudios-superiores-de-ecatepec/taller-de-investigacion/tipos-de-investigacion/17431755>.

³³ GUEVARA ALBAN, Patricia., VERDESOTO ARGUELLO, Alexis, & CASTRO MOLINA, Nelly. Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción). Ecuador: Revista Científica Mundo de la Investigación y el Conocimiento, 2021. [Consultado: 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://recimundo.com/index.php/es/article/view/860>.

panorama en el que se puedan generar estrategias que mitiguen o aborden las variables.

7.2. CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN OBJETO DE ESTUDIO

Según el último censo nacional de población y vivienda del DANE³⁴, Colombia cuenta con una población proyectada para el 2023 de 52,15 millones de habitantes de los cuales el 51,25% son mujeres y el 48,74% son hombres. A su vez, este censo proyectó que el municipio de Sylvania tiene en 2023 un aproximado de 25.906 habitantes de los cuales el 49,62% son mujeres y el 50,37% son hombres. La población objeto de estudio la conforman todos los propietarios de los 95 establecimientos comerciales, basados en las bases de datos empresas comercializadoras de productos como los son Zuluaga & Soto³⁵ y Comercial Nutresa³⁶, ubicados sobre ambos costados de la vía panamericana entre los kilómetros 77+600 hasta el 79+200 en el municipio de Sylvania, Cundinamarca.

7.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Tal como lo afirma CEA D'ANACONA³⁷: La encuesta se puede definir como la aplicación de un procedimiento estandarizado para recolectar información de una muestra de sujetos. La muestra ha de ser representativa de la población de interés;

³⁴ COLOMBIA. DANE. Resultados Censo de Población y Vivienda [en línea]. En: Archivo Nacional de Datos, Bogotá. D.C., 2019. [Consultado: 26 de febrero]. Disponible en: <http://microdatos.dane.gov.co/index.php/catalog/643>

³⁵ ZULUAGA & SOTO, FUSAGASUGÁ. Base de datos establecimientos comerciales Ruta 2. Fusagasugá, 2022. [Consultado: 26 de febrero de 2023]

³⁶ COMERCIAL NUTRESA. FUSAGASUGÁ. Base de datos comerciales. Fusagasugá, 2022. [Consultado: 26 de febrero de 2023]

³⁷ CEA D'ANCONA, M.^a Ángeles. METODOLOGÍA CUANTITATIVA: ESTRATEGIAS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN SOCIAL [en línea]. PRIMERA. España: Síntesis Sociología, 1996. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: https://www.trabajosocial.unlp.edu.ar/uploads/docs/metodologia_cuantitativa__estrategias_y_tecnicas_de_investigacion_social__cea_d_ancona.pdf.

y la información se limita a la delineada por las preguntas que componen el cuestionario precodificado, diseñado al efecto.

Para la actividad de recolección de información se utilizó la técnica de observación usando como herramienta la encuesta semiestructurada y la entrevista, mismas que fueron diseñadas por los autores de la investigación, la cual contuvo preguntas relacionadas con el impacto económico y la situación actual de la plaza comercial, con esto con el fin de obtener información que lograra acercar a los objetivos de la investigación.

Dicho proceso se realizó directamente en los establecimientos comerciales, obteniendo la información de primera mano de los propietarios y/o administradores, lo cual permitirá obtener datos confiables y de calidad.

7.4. MUESTRA

Como lo mencionan Hernández y otros (2004)³⁸, la muestra por conveniencia es una modalidad estadística en la cual los investigadores eligen a los sujetos a los que tiene mayor facilidad de acceso, por proximidad geográfica o por el interés en la investigación. Por tal motivo, la muestra aplicada a la presente investigación es total, es decir, se aplicará a todos los establecimientos comerciales ubicados en ambos costados de la vía, entre los kilómetros 77+600 hasta EL 79+200 en Silvania, Cundinamarca.

7.5. TÉCNICAS DE PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE DATOS

Para garantizar un confiable procesamiento y análisis de datos, la información recolectada se agrupó según la totalidad de las respuestas obtenidas, para su

³⁸ HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNÁNDEZ COLLADO, Carlos y BAPTISTA LUCIO, Pilar. Metodología de la investigación. 3a ed. México: McGraw Hill, 2004. 705 p. ISBN 9789701036327.

posterior clasificación y tabulación, generando las tendencias, apoyados de herramientas de análisis estadísticos que permitió plasmar la información en gráficos y tablas, lo cual facilitó transformar los datos recabados en información entendible y fácil de comprender, con ello poder generar conclusiones.

7.6. RECURSOS REQUERIDOS

Para la presente investigación fueron necesarios los siguientes recursos:

TABLA 1. RECURSOS REQUERIDOS

Recursos humanos	<ul style="list-style-type: none"> - Autores de trabajo - Asesor - Población afectada
Recursos Tecnológicos	<ul style="list-style-type: none"> - Equipo de cómputo Equipo tecnológico (Tablet, celulares) - Aplicativos Microsoft Office 365 - Vehículos de transporte
Financieros	<ul style="list-style-type: none"> - Recursos económicos propios para transporte y desarrollo de la investigación
Institucionales	<ul style="list-style-type: none"> - Recursos bibliográficos

Fuente: Elaboración propia.

CAPITULO I

8. DIAGNÓSTICO A LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES

De acuerdo con el proceso de observación realizado en la implementación de la recolección de datos, se diseña un diagnóstico de la situación actual de los establecimientos ubicados sobre la vía Bogotá – Girardot en los kilómetros 77+600 hasta el 79+200 en Silvania, Cundinamarca, el cual se plasma por medio una Matriz PESTEL, que contiene diversos factores con confluyen sobre la problemática planteada.

Tabla 2. Matriz PESTEL.

POLÍTICOS	Este proyecto nace en el Plan de Desarrollo Nacional 2014 - 2018, en su objetivo V el cual hace referencia en la competitividad e infraestructuras estratégicas
	La Alcaldía municipal de Silvania, no tiene potestad debido que es una vía nacional, por ende, el impacto debe ser medido por parte del Gobierno Nacional y por la misma empresa concesionaria.
	Los comerciantes sienten que la administración municipal no les ha realizado un acompañamiento a los afectados, desconociendo los entes contractualmente responsables.
ECONÓMICOS	En la aplicación del instrumento se puede evidenciar que el 94% de los comerciantes han percibido que el impacto de las obras ha sido negativo.
	Un factor para resaltar es que el 81% de los establecimientos se han visto obligados a despedir personal con el fin de lograr mantener el establecimiento en el mercado

	<p>La mitad de las personas encuestadas adquirieron obligaciones financieras con distintas entidades bancarias como una estrategia para sostener los establecimientos.</p> <p>Tal como lo expresa el DANE, en su informe de marzo del 2023, la inflación en Colombia se encuentra ubicada en el 13,34%.</p> <p>Al disminuir las ventas se ve afectada directamente la cadena de abastecimiento de los establecimientos comerciales ubicados en la zona donde se desarrolla la investigación.</p> <p>El factor del precio de los insumos que se utilizan de manera directa en la creación de productos terminados se ha visto seriamente afectado por la inflación que atraviesa el país.</p>
SOCIALES	<p>Gran parte de los establecimientos comerciales de la zona dependen de la población flotante que circula por esta vía, debido a la ejecución de las obras el turista opta por transitar en vías alternas.</p> <p>En el momento de visitar la plaza comercial se puede evidenciar que existe un ambiente de división, entre los comerciantes de la zona y la empresa concesionaria debido a la falta de comunicación entre estos dos entes.</p> <p>El nivel educativo de las personas que labora dentro de los establecimientos comerciales es bajo; si bien tuvieron acceso a algún nivel educativo, sus conocimientos académicos pueden llegar a ser mínimos para establecer estrategias de choque a la situación actual.</p> <p>En este sector se encuentran ubicados artesanos de la zona donde con sus obras buscan no solo generar ingresos sino también dar a conocer a su municipio por su cultura y arte, al disminuirse la población flotante, se disminuye también la población a la que puedan impactar con sus productos.</p>

TECNOLÓGICOS	Para este sector las estrategias de venta digital no han sido efectivas, pues sus clientes son directos.
	Para la realización de la obra se requiere el uso de maquinaria pesada, uso de tecnología en el área de la ingeniería, herramienta especializada y drones para ubicación geoespacial.
	La falta de iluminación hace que sea un factor de riesgo para los transeúntes y conductores de la vía produciendo inseguridad y accidentes.
ECOLÓGICOS	Se evidencia una contaminación auditiva.
	La polución de la maquinaria que se encuentra operando se convierte en un factor de riesgo para la salud
	La intervención de taludes es un riesgo inminente de caída de rocas y de deslizamientos
	Deforestación
	Al realizar las obras en los puentes existe riesgo de contaminación de las fuentes hídricas de la zona.
LEGAL	Contrato de concesión bajo la modalidad de asociación público-privada (APP) de iniciativa privada N° 4 del 18 de octubre de 2016 - proyecto "ampliación a tercer carril doble calzada Bogotá - Girardot"
	Según artículo 1 de la Constitución Política Colombiana ³⁹ : "Colombia es un Estado social de derecho organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la

³⁹ COLOMBIA. ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. Constitución Política de la República de Colombia (20 de julio de 1991). Gaceta Constitucional, Bogotá, D.C., 1991. [Consultado:29 de abril de 2023]. Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

	solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general."
--	---

FUENTE: Elaboración propia

9. ANÁLISIS DE LOS DATOS RECOLECTADOS

9.1. ENCUESTA

A continuación, se presentan los resultados que se obtuvieron posterior a la aplicación de la encuesta titulada: "AFECTACIÓN ECONÓMICA EN ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA."

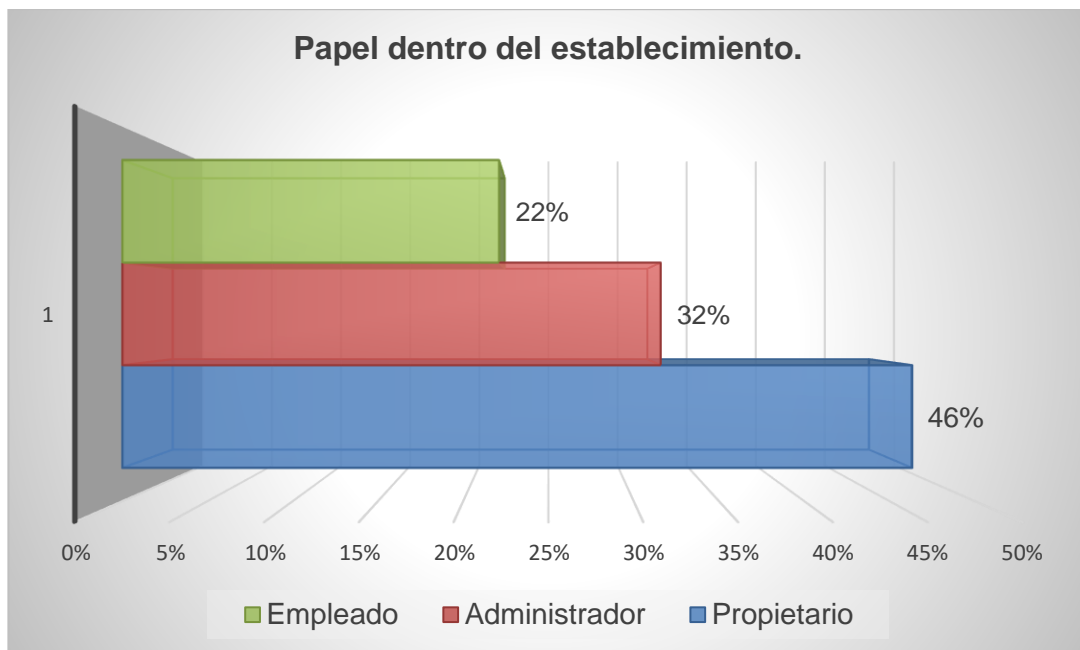
9.1.1. CARACTERIZACIÓN

Tabla 3. Papel que desempeña dentro del establecimiento

Qué papel desempeña dentro del establecimiento			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Propietario	44	0,46	46%
Administrador	30	0,32	32%
Empleado	21	0,22	22%
Total	95	1,00	100%

Fuente: Elaboración propia

Gráfica 1. Papel que desempeña dentro del establecimiento.



Fuente: Elaboración propia

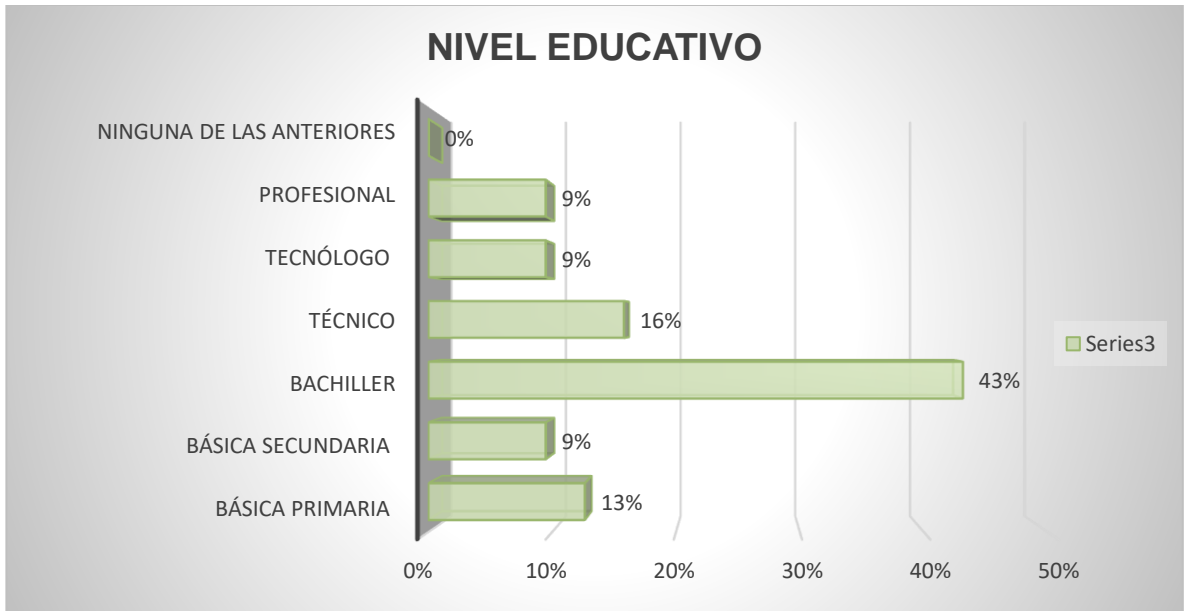
Análisis de la gráfica: Del total de la muestra con la que se aplicó el instrumento el 46% de las personas que contestaron son los mismos propietarios de los establecimientos comerciales, quienes anotan que se vieron en la obligación de retornar a la administración y atención de su negocio luego del inicio de las obras de ampliación y el impacto que estas han tenido.

Tabla 4. Nivel educativo.

Nivel educativo			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Básica primaria	12	0,13	13%
Básica secundaria	9	0,09	9%
Bachiller	41	0,43	43%
Técnico	15	0,16	16%
Tecnólogo	9	0,09	9%
Profesional	9	0,09	9%
Ninguna de las anteriores	0	0,00	0%
Total	95	1,00	100%

Fuente: Elaboración propia

Gráfica 2. Nivel educativo.



Fuente: Elaboración propia.

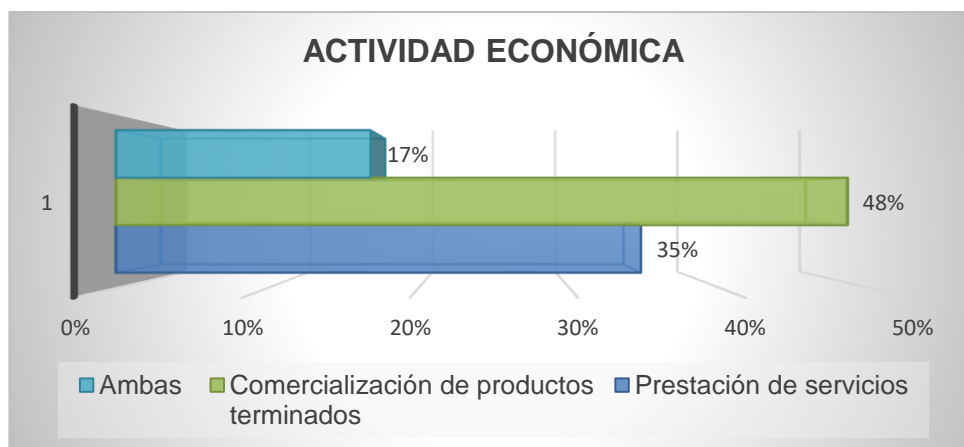
Análisis de la gráfica: Se puede evidenciar que todos los encuestados tuvieron acceso a educación, sin importar el nivel; la mayor parte de los encuestados (43%) cuentan con bachillerato como su máximo nivel de educación y tan solo el 9% del total cuentan con un título profesional. Lo anterior da muestra del bajo nivel de preparación educativa en temas administrativos, contables, estratégicos y de mercadeo para afrontar las dificultades que están presentando los establecimientos.

Tabla 5. Actividad económica que desempeña.

¿Qué actividad económica que desempeña?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Prestación de servicios	33	0,35	35%
Comercialización de productos	46	0,48	48%
Ambas	16	0,17	17%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia

Gráfica 3. Actividad económica que desempeña.



Fuente: Elaboración propia.

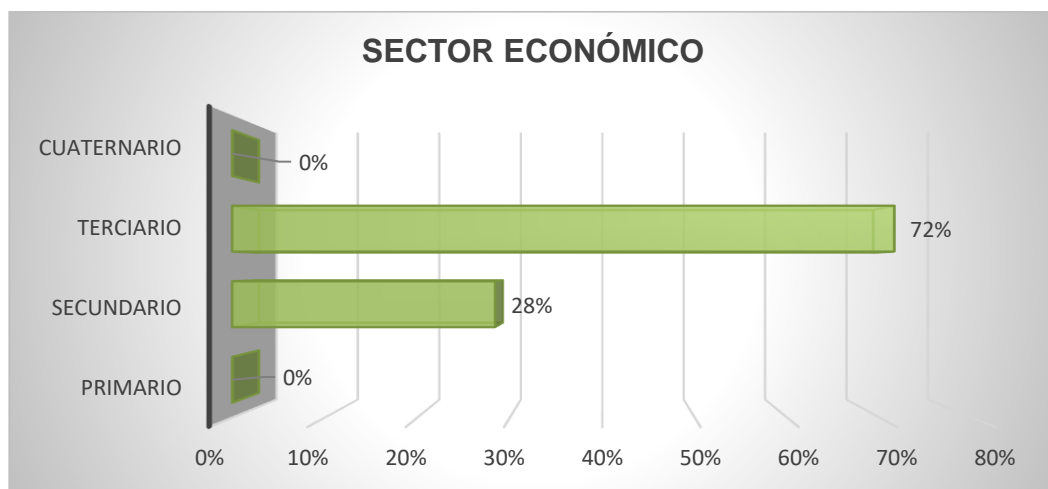
Análisis de la gráfica: En cuanto a la actividad económica desempeñada en los establecimientos el 48% comercializan productos terminados, al ser una zona de influencia para turistas y viajeros la actividad tendencia es la comercialización de bienes pues son una solución rápida a lo que buscan los clientes en carretera.

Tabla 6. Sector económico al que pertenece el establecimiento comercial.

4. A cuál sector económico pertenece el establecimiento comercial.			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Primario	0	0,00	0%
Secundario	27	0,28	28%
Terciario	68	0,72	72%
Cuaternario	0	0,00	0%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia

Gráfica 4: Sector económico al que pertenece el establecimiento comercial.



Fuente: Elaboración propia

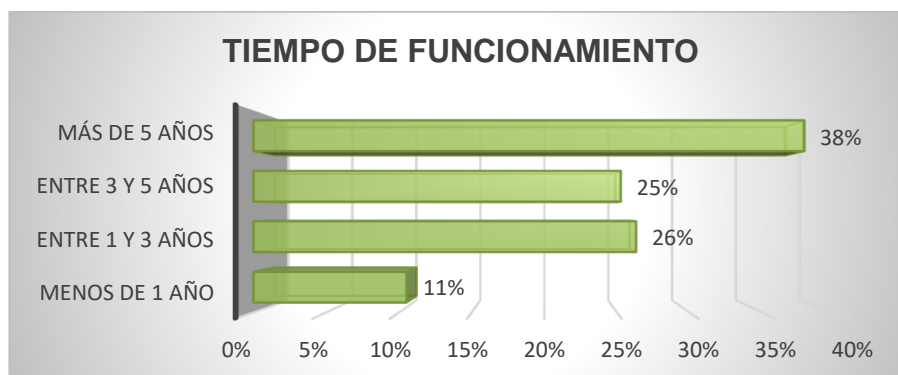
Análisis de la gráfica: Al determinar el sector económico en el que se desarrollan las actividades de los establecimientos comerciales de la zona, se pudo evidenciar que el 28% de los establecimientos se dedican a transformar materias primas, pues es una zona con una presencia fuerte de artesanos y fabricantes de muebles; por otra parte, el 72 % se dedican al abastecimiento de bienes y servicios para sus cliente, esta zona cuenta con una fuerte presencia de restaurantes y paradores. Ningún establecimiento pertenece al sector primario ni cuaternario.

Tabla 7. Tiempo de funcionamiento tiene el establecimiento

¿Cuánto tiempo de funcionamiento tiene el establecimiento?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Menos de 1 año	10	0,11	11%
Entre 1 y 3 años	25	0,26	26%
Entre 3 y 5 años	24	0,25	25%
Más de 5 años	36	0,38	38%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 5. Tiempo de funcionamiento tiene el establecimiento



Fuente: Elaboración propia.

Análisis de la gráfica: El 63% de los establecimientos cuentan con un tiempo de funcionamiento considerable en el sector, pues llevan más de tres años allí, lo que indica que lograron superar la pandemia, la reactivación y muchos de ellos expresan que aún se encuentran recuperándose financieramente de este proceso.

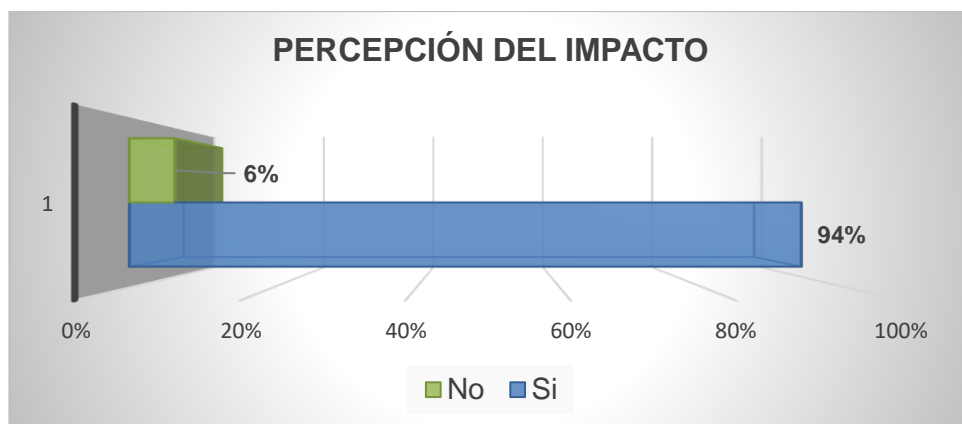
9.1.2. IMPACTO DE LAS OBRAS

Tabla 8. Impacto sobre el normal funcionamiento de los establecimientos.

¿Cree usted que las obras de ampliación han generado algún impacto sobre el normal funcionamiento de su establecimiento?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Si	89	0,94	94%
No	6	0,06	6%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 6. Impacto sobre el normal funcionamiento de los establecimientos.



Fuente: Elaboración propia.

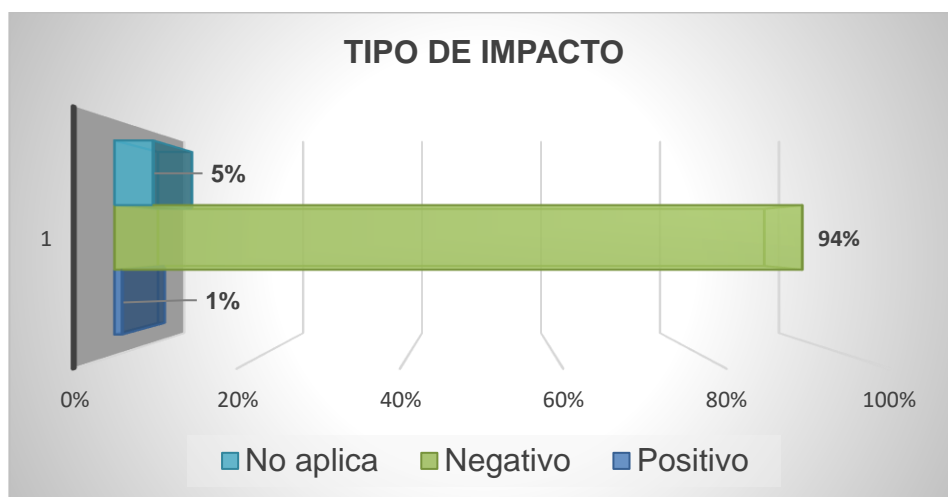
Análisis de la gráfica: Frente al impacto, el 94% de los encuestados afirma que posterior al inicio de las obras de ampliación si hubo una afectación al normal funcionamiento y comportamiento de sus establecimientos, solo el 6% percibe que no hubo impacto.

Tabla 9. Impacto.

¿Este impacto ha sido...?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Positivo	1	0,01	1%
Negativo	89	0,94	94%
No aplica	5	0,05	5%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Grafica 7. Impacto.



Fuente: Elaboración propia.

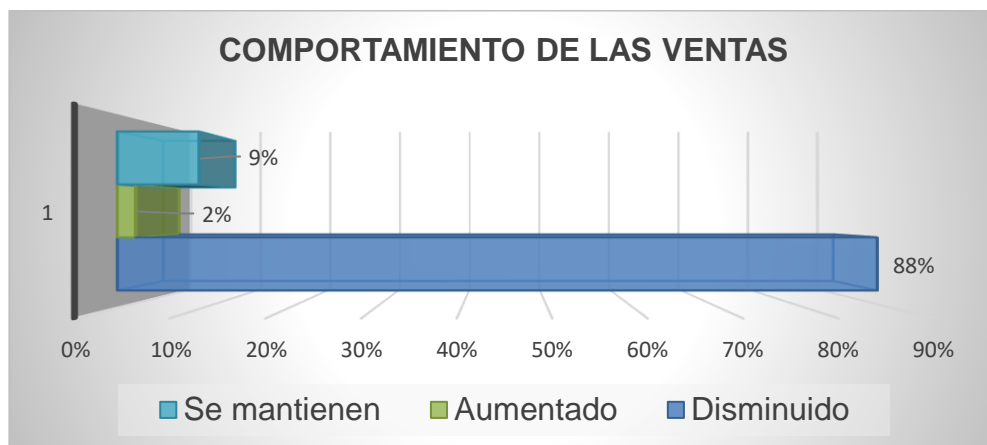
Análisis de la gráfica: Al cuestionar frente al tipo de impacto que las obras de ampliación tuvieron sobre los establecimientos, el 94% de los encuestados percibe que la afección fue negativa, pues han evidenciado una disminución en las actividades comerciales frente a las que se realizaban antes del inicio de las obras. El 1% perciben que hubo impacto positivo y por su parte el 5% no se han visto afectados

Tabla 10. Comportamiento de las ventas.

Posterior al inicio de las obras de ampliación ¿Cuál ha sido el comportamiento de sus ventas?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Disminuido	84	0,88	88%
Aumentado	2	0,02	2%
Se mantienen	9	0,09	9%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 8. Comportamiento de las ventas.



Fuente: Elaboración propia.

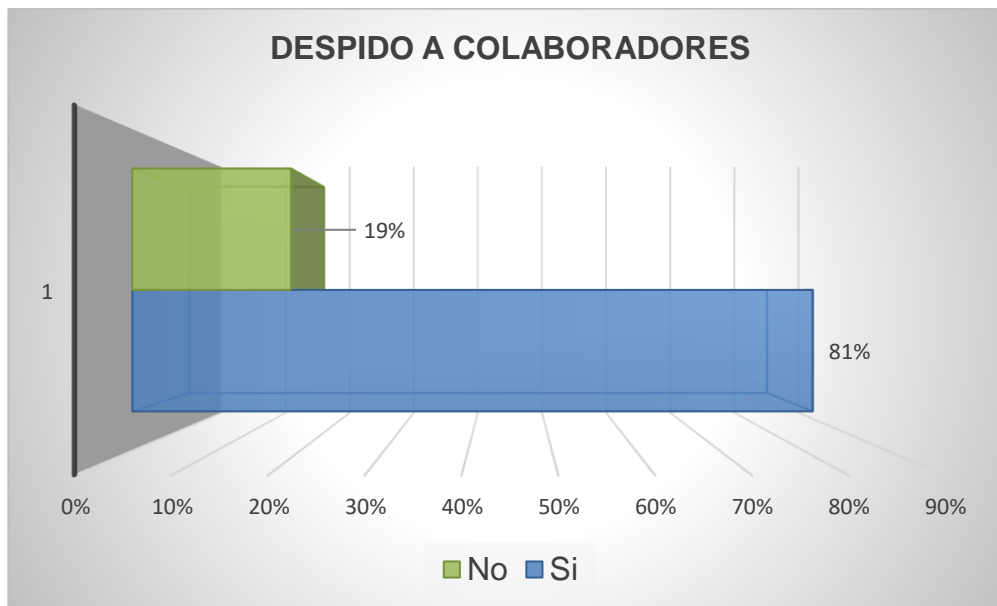
Análisis de la gráfica: Las ventas son la razón de ser de los establecimientos comerciales y al indagar sobre su comportamiento el 88% de los encuestados aseguran que sus ventas han disminuido, pues las obras han hecho que los viajeros no opten por este tramo vial. El 9% afirman que se han mantenido y el 2% mencionan que tuvieron aumento.

Tabla 11. Despido a colaboradores.

¿Ha despedido colaboradores debido al impacto de las obras de ampliación?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Si	77	0,81	81%
No	18	0,19	19%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 9. Despido a colaboradores.



Fuente: Elaboración propia.

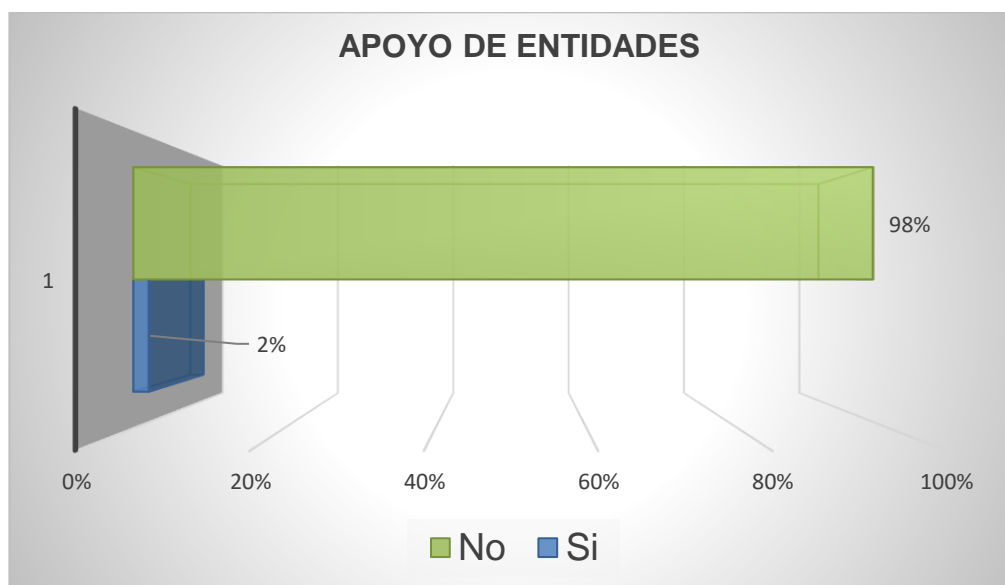
Análisis de la gráfica: Se evidencia que el 81% de los encuestados despidieron parte de su personal como estrategia para afrontar la afectación negativa que las obras de ampliación han tenido sobre las ventas, por su parte el 19% expresan que no han despedido colaboradores.

Tabla 12. Apoyo y acompañamiento de entidades encargadas.

¿Ha recibido apoyo y acompañamiento por parte de entidades gubernamentales durante este proceso?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Si	2	0,02	2%
No	93	0,98	98%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 10. Apoyo y acompañamiento de entidades encargadas.



Fuente: Elaboración propia.

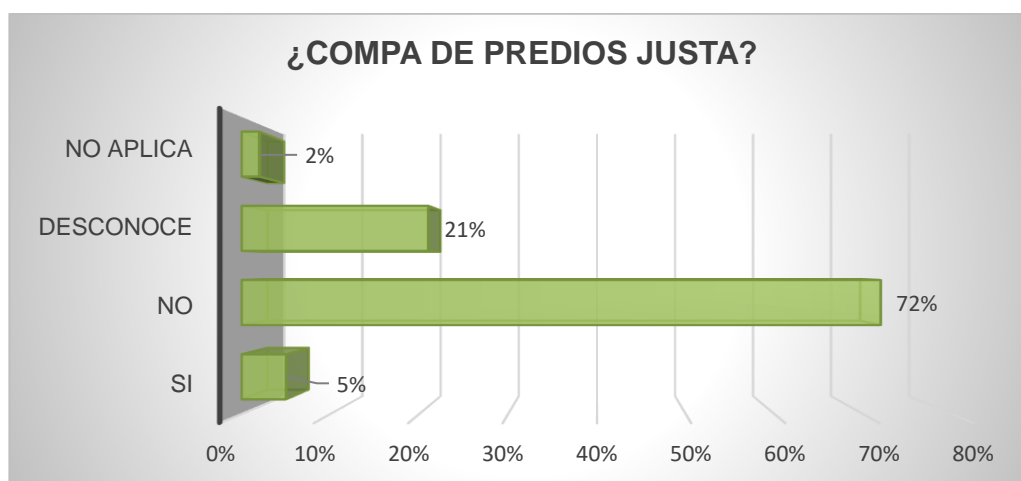
Análisis de la gráfica: En este caso, el 98% de los encuestados aseguran que no han recibido ningún tipo de acompañamiento o apoyo por parte de las entidades gubernamentales ni de la empresa concesionaria, según indican el índice de desinformación e incertidumbre es alto.

Tabla 13. Compra e indemnizaciones a predios y establecimientos.

¿Cree usted que la compra de los predios e indemnizaciones a establecimientos por parte de la concesión Vía 40 Express ha sido justa?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Si	5	0,05	5%
No	68	0,72	72%
Desconoce	20	0,21	21%
No aplica	2	0,02	2%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 11. Compra e indemnizaciones a predios y establecimientos.



Fuente: Elaboración propia.

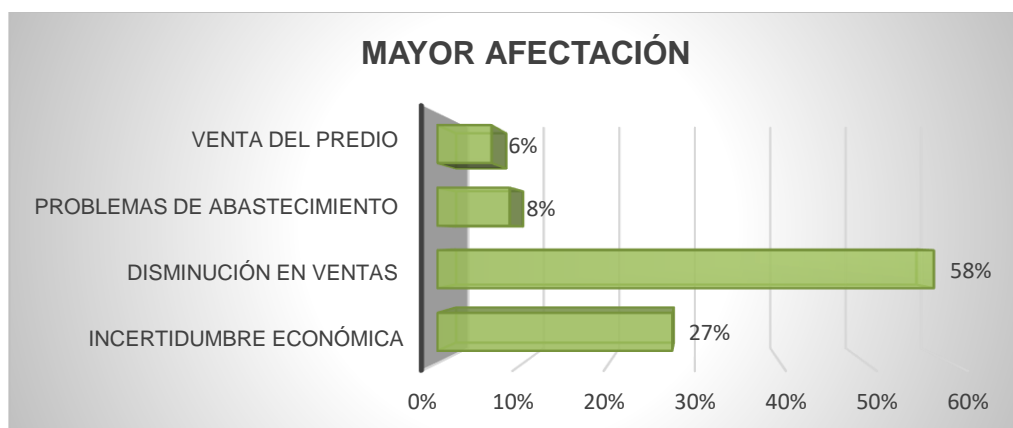
Análisis de la gráfica: La mayor parte de los encuestados (72%) expresan que no ha sido justa la oferta que la empresa Vía 40 Express les ha hecho por concepto de indemnización por el cierre de sus establecimientos, pues estiman que su "Good Will" se ve afectado. El 21 % refiere que desconoce pues la empresa aún no les ha extendido ninguna propuesta.

Tabla 14. Afectación

¿Cuál considera usted que ha sido la mayor afectación que ha ocasionado a su establecimiento el mejoramiento de la infraestructura vial del sector?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Incertidumbre económica	26	0,27	27%
Disminución en ventas	55	0,58	58%
Problemas de abastecimiento	8	0,08	8%
Venta del predio	6	0,06	6%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Grafica 12. Afectación



Fuente: Elaboración propia.

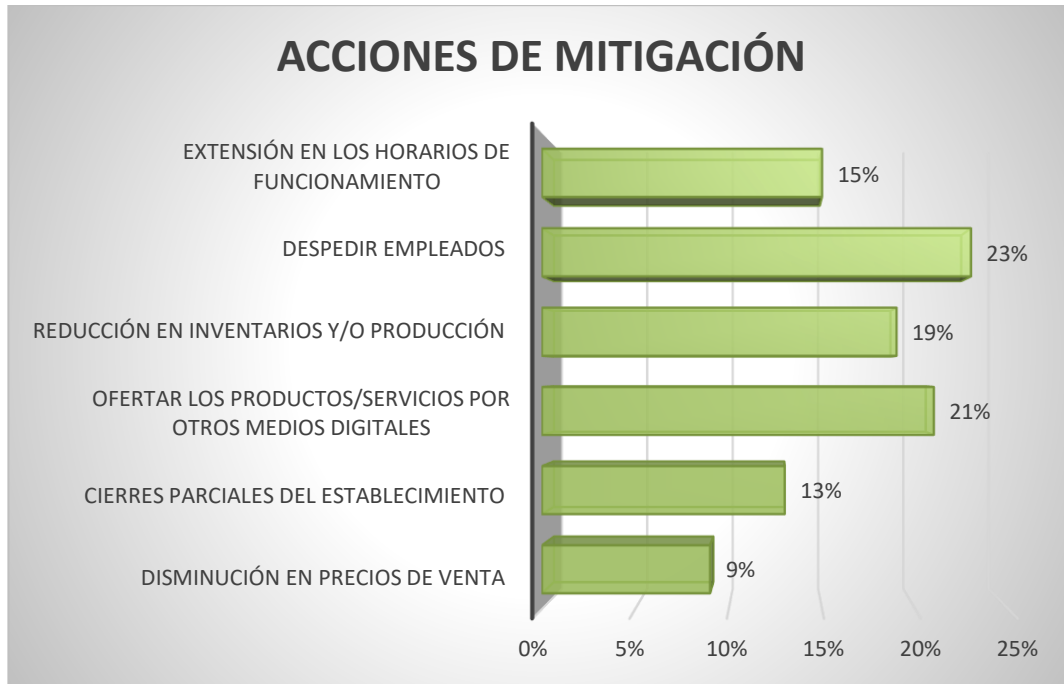
Análisis de la gráfica: Más del 50% de los encuestados manifiesta que la afectación que ha ocasionado el mejoramiento de la infraestructura vial en el sector ha sido la disminución en las ventas, el 27% afirma que la incertidumbre económica generada por la situación que afrontan es su principal afectación; por otra parte, el 8% y 6% indican que por los problemas de abastecimiento y venta del predio.

Tabla 15. Principales acciones de mitigación

¿Cuáles han sido las principales acciones que ha tomado para enfrentar la situación?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Disminución en precios de venta	9	0,09	9%
Cierres parciales del establecimiento	12	0,13	13%
Ofertar los productos/servicios por otros medios digitales	20	0,21	21%
Reducción en inventarios y/o producción	18	0,19	19%
Despedir empleados	22	0,23	23%
Extensión en los horarios de funcionamiento	14	0,15	15%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 13. Principales acciones de mitigación



Fuente: Elaboración propia.

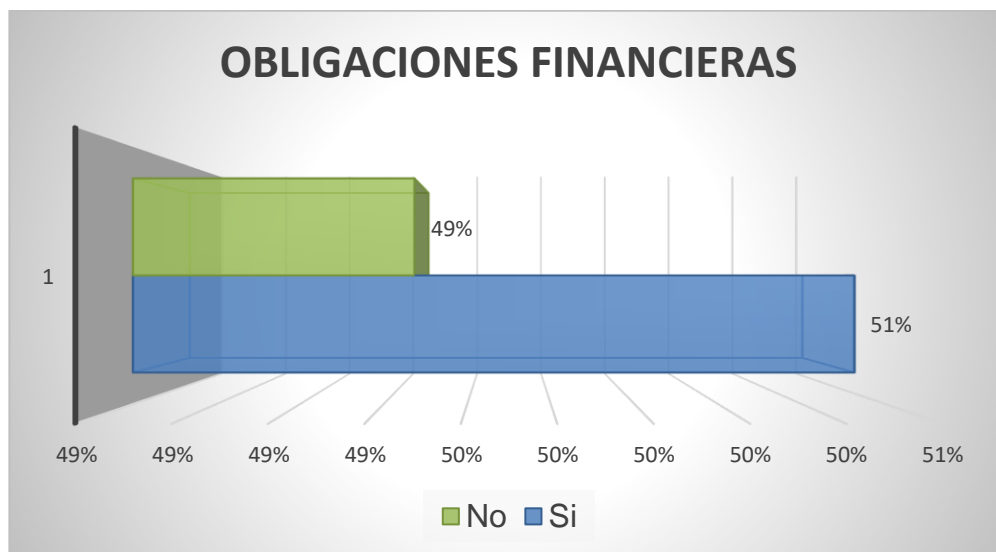
Análisis de la gráfica: Se evidencia que los establecimientos han tomado diversas acciones para afrontar el efecto negativo que las obras han tenido sobre ellos, el 23% de ellos despidió empleados afectando de forma directa los ingresos de esas familias, el 21% ofertó sus productos por medios digitales aunque según expresan, los consumidores no tienen confianza en las compras por este medio por lo cual no logra compensar, el 19% redujo sus inventarios y en el caso de los establecimientos de comida redujeron su producción, el 15% decidieron extender sus horarios de atención con el fin de poder vender más, 13% realiza cierres parciales del negocio, es decir, atienden solo algunos días específicos y el 9% uso la estrategia de reducir precios para atraer más clientes.

Tabla 16. Obligaciones financieras

¿Ha adquirido obligaciones financieras para poder mitigar los efectos de las obras de ampliación?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Si	48	0,51	51%
No	47	0,49	49%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 14. Obligaciones financieras



Fuente: Elaboración propia.

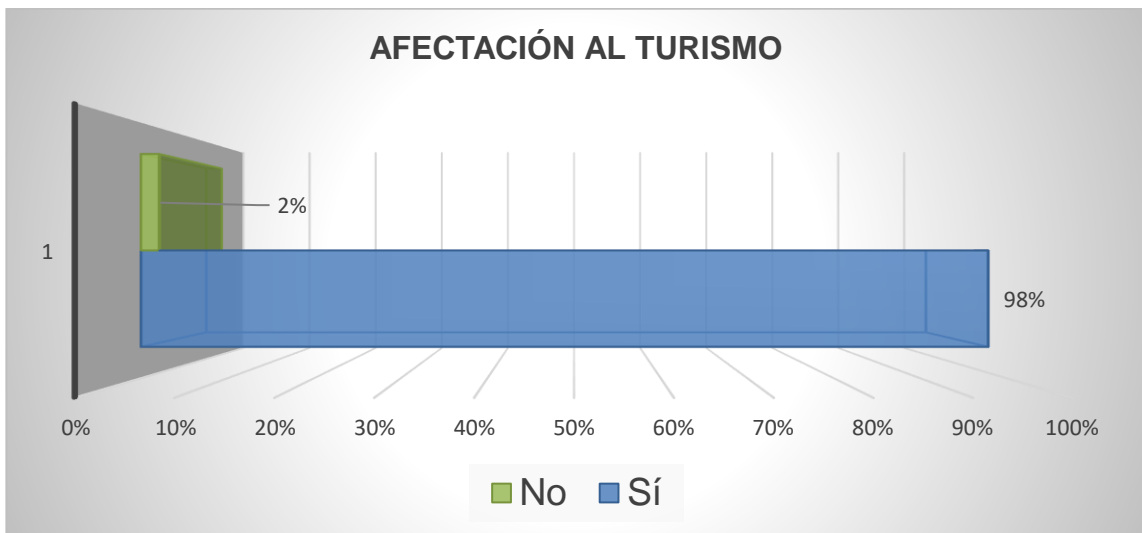
Análisis de la gráfica: El 51% de los establecimientos ubicados en la zona de investigación asevera que han tenido que recurrir a obligaciones financieras para poder mitigar los efectos que ha ocasionado las obras de ampliación y poder seguir ofertando sus productos y/o servicios, por otro lado, el 49% indica que aún no se han visto obligados a solicitar estas figuras financieras.

Tabla 17. Afectación al turismo.

¿Considera usted que el turismo de la región disminuye desde el inicio de la obra?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Sí	93	0,98	98%
No	2	0,02	2%
Total	95	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 15. Afectación al turismo



Fuente: Elaboración propia.

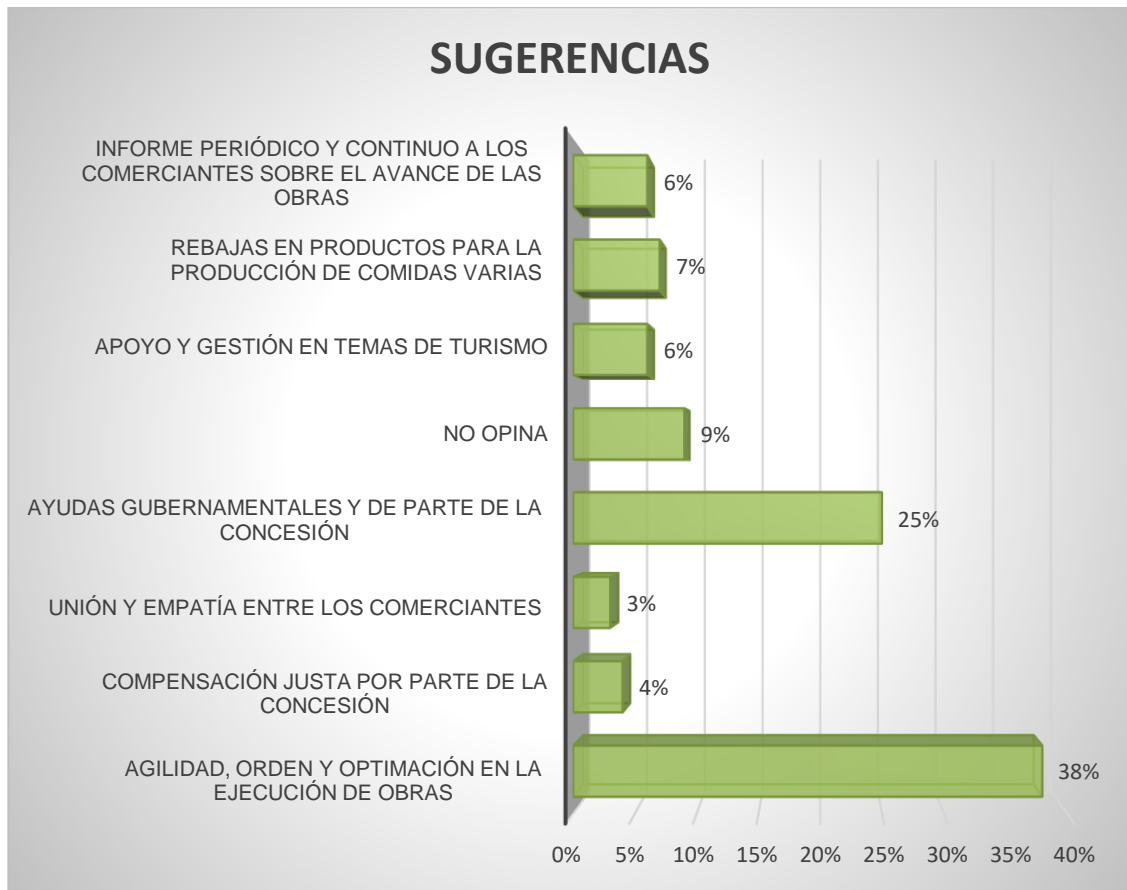
Análisis de la gráfica: La mayor parte de los encuestados (98%) expresan que sí, el turismo de la región disminuye desde el inicio de la obra. El 2% restante refiere que no, lo que indica que una pequeña minoría percibe que el turismo no ha disminuido.

Tabla 18. Sugerencias de los encuestados

¿Qué sugerencias usted propone como propietario y/o administrador del establecimiento frente a la afectación económica que genera las obras de ampliación?			
Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa	Frecuencia relativa en %
Agilidad, orden y optimación en la ejecución de obras	36	0,38	38%
Compensación justa por parte de la concesión	4	0,04	4%
Unión y empatía entre los comerciantes	3	0,03	3%
Ayudas gubernamentales y de parte de la concesión	24	0,25	25%
No opina	9	0,09	9%
Apoyo y gestión en temas de turismo	6	0,06	6%
Rebajas en productos para la producción de comidas varias	7	0,07	7%
Informe periódico y continuo a los comerciantes sobre el avance de las obras	6	0,06	6%
Total	95	1,00	100%

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 16. Sugerencias de los encuestados.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis de la gráfica: Al preguntarles a los encuestados por sus sugerencias frente a la situación que afrontan, el 38% de ellos proponen que las obras sean realizadas con más agilidad, orden y optimización pues, según ellos, hay muchos frentes de obra que no avanzan lo cual ocasiona trancones y con ello afán en los viajeros que transitan esta zona. El 24% sugiere que los entes gubernamentales y la concesión como una herramienta para mitigar la afectación.

Tabla 19. Número de colaboradores a marzo del 2022

COLABORADORES A MARZO DEL 2022														
N° DE COLABORADORES	3	4	5	6	8	10	12	14	15	16	18	20	25	TOTAL
N° DE NEGOCIOS	8	10	20	10	12	18	9	2	2	1	1	1	1	95
TOTAL, COLABORADORES	24	40	100	60	96	180	108	28	30	16	18	20	25	745

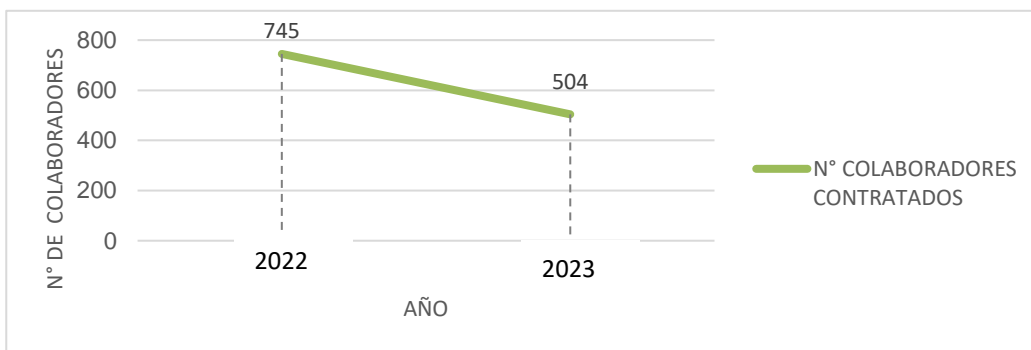
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 20. Número de colaboradores a marzo del 2022

COLABORADORES A MARZO DEL 2023														
N° DE COLABORADORES	1	2	3	4	5	6	8	10	12	14	15	18	20	TOTAL
N° DE NEGOCIOS	8	11	12	20	18	8	7	2	1	2	2	3	1	95
TOTAL, COLABORADORES	8	22	36	80	90	48	56	20	12	28	30	54	20	504

Fuente: Elaboración propia.

Gráfica 17. Comparativo número de empleados años 2022 y 2023.



Fuente: Elaboración propia.

Análisis de la gráfica: Al cuestionar a los comerciantes el número de colaboradores que tenían contratados a marzo del año 2022 frente a los contratados en marzo del 2023, se logra evidenciar de forma directa el impacto que la disminución en las ventas ha tenido sobre la generación de empleos en la zona comercial, deja como resultado un reducción de 241 empleos que los 95 establecimientos encuestados le aportaban al municipio de Sylvania e incidiendo en el ingreso de las familias de los colaboradores despedidos.

9.2. ENTREVISTA

Se realizó una encuesta a 5 proveedores con el fin de evaluar el impacto que ha tenido el proyecto de ampliación sobre la cadena de abastecimiento de los establecimientos ubicados en la zona objeto de estudio.

La tabulación y análisis de la información recabada se realiza por tendencia de respuesta de los encuestados.

Tabla 21. Afectación de compras a proveedores

¿Cree usted que la zona comercial se ha visto afectada por la ejecución de las obras de ampliación del tercer carril Bogotá - Girardot?			
Respuestas	Frecuencia Absoluta	Frecuencia relativa	Frecuencia relativa en %
Si	5	1	100%
No	0	0	0
Total	5	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Análisis de la tabla: El 100% de los proveedores consultados consideran que si hubo un impacto directo sobre los establecimientos comerciales tras el inicio de las obras de ampliación que se realizan sobre el tramo vial.

Tabla 22. Comportamiento de compra a proveedores.

¿Considera usted que el comportamiento comercial de la zona es el mismo posterior al inicio de las obras?			
Respuestas	Frecuencia Absoluta	Frecuencia relativa	Frecuencia relativa en %
Si	0	0	0%
No	5	1	100%
Total	5	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Análisis de la tabla: Al cuestionar frente al comportamiento comercial, el 100% de los proveedores entrevistados consideran que no es el mismo en comparación con el año inmediatamente anterior; de modo que se evidencia que la dinámica de compra de los establecimientos decreció.

Tabla 23. Disminución en las compras.

¿Se han disminuido las compras por parte de los establecimientos comerciales?			
Respuestas	Frecuencia Absoluta	Frecuencia relativa	Frecuencia relativa en %
Si	5	1	100%
No	0	0	0%
Total	5	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Análisis de la tabla: El total de los entrevistados señalan que, si hubo una disminución las compras que los establecimientos comerciales realizan con el fin de abastecer sus inventarios, esto se relaciona directamente con la disminución en las ventas que señalan los comerciantes encuestados.

Tabla 24. Porcentaje de disminución en compras.

Indique por favor el porcentaje de disminución en las compras que realizan los establecimientos de la zona antes señalada.			
Respuestas	Frecuencia Absoluta	Frecuencia relativa	Frecuencia relativa en %
40%	1	0,2	20%
35%	1	0,2	20%
50%	3	0,6	60%
Total	5	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

Análisis de la tabla: El 60% de los consultados señalan con preocupación que sus ventas se redujeron en esta zona un 50%, siendo un indicador de afecta a las empresas que prestan el servicio de abastecimiento y a su vez afectando la rentabilidad de las transacciones comerciales que se ejecutan en este sector, por su parte, un 40% de los entrevistados señalan de que reducción fue de un 35% y 40% respectivamente, situación que sigue siendo preocupante para ellos.

Tabla 25. Consumo masivo.

En términos comerciales, ¿sigue siendo esta una zona de consumo masivo?			
Respuestas	Frecuencia Absoluta	Frecuencia relativa	Frecuencia relativa en %
Si	1	0,2	20%
No	4	0,8	80%
Total	5	1	100%

Fuente: Elaboración propia.

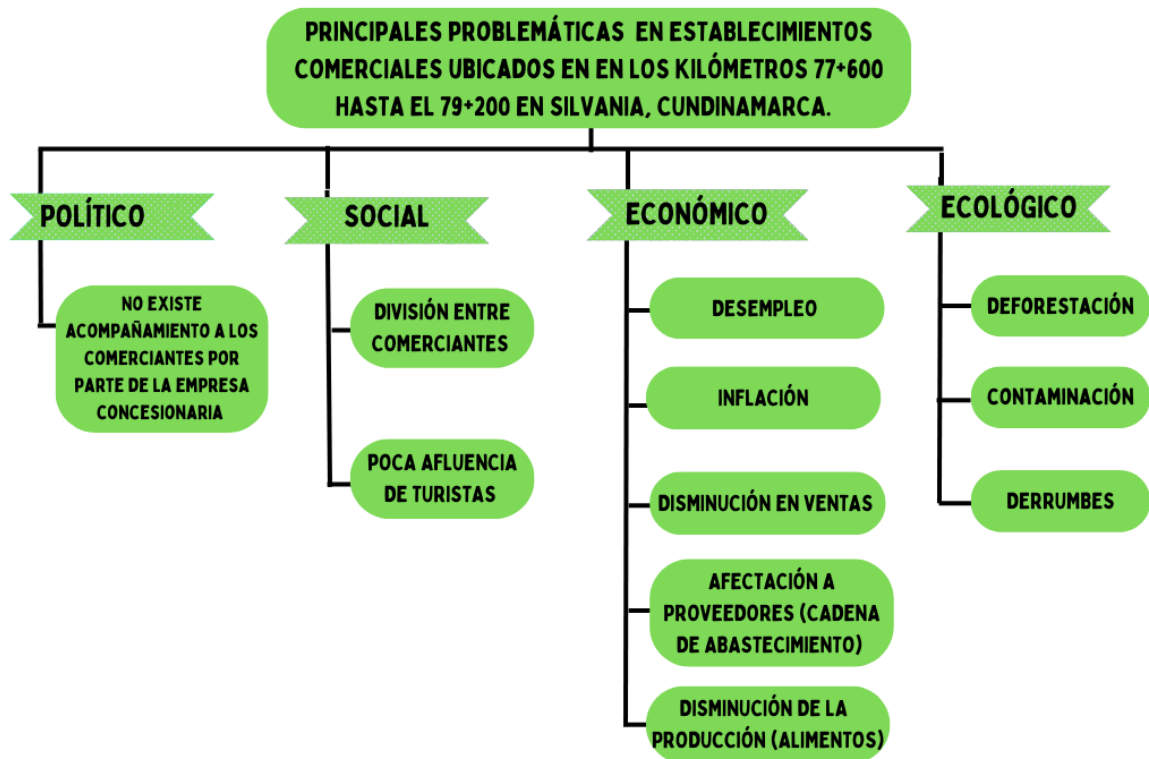
Análisis de la tabla: El 80% de vendedores que fueron consultados aseguran que el consumo masivo que manejaba esta zona se ha visto afectado tras la decisión de los establecimientos en reducir sus inventarios y producción pues se vio una reducción notoria en la compra de productos como: gaseosas, golosinas en paquete, cerveza, cigarrillos, granos, azúcar y sal.

CAPITULO II

10. CARACTERIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS

A raíz del diagnóstico realizado se pueden identificar las principales problemáticas que afrontan los comerciantes de la zona objeto de estudio debido a las obras de ampliación de tercer carril que se ejecutan allí, se usó como apoyo un mentefacto donde se proyectan las problemáticas diagnosticadas y evidenciando que el mayor impacto lo tiene el factor económico.

Ilustración 3. Principales problemáticas.



Fuente: Elaboración propia.

10.1. Afectación económica.

10.1.1. Desempleo

El impacto que ha generado la reducción en las ventas de los establecimientos comerciales ocasionó un efecto rebote sobre la generación y mantenimiento de los empleos, tal y como lo evidencia el paralelo realizado en el instrumento de recolección de información, hubo una disminución en la cantidad de colaboradores contratados en la zona.

Tabla 26. Desempleo.

AÑO	N° COLABORADORES CONTRATADOS
2022	745
2023	504
IMPACTO EN EL EMPLEO	-32,4%

Fuente: Elaboración propia.

Al mencionar una caída en la tasa de empleo del sector objeto de estudio, se habla también de la afectación en el bienestar de las familias que dependen de los ingresos que genera el trabajo, además de una pérdida de la capacidad adquisitiva de las mismas, que también consumen en el municipio. 241 colaboradores fueron despedidos a causa del impacto que generan la ejecución de las obras.

10.1.2. Inflación.

Si bien no es un indicador que afecte directamente la zona o que sea la base de la problemática, la inflación genera que los colombianos en general gasten menos o

centren sus necesidades en suplir su mínimo vital, ajustando sus prioridades y que a la hora de adquirir bienes y servicios se gaste más adquiriendo menos cantidad.

10.1.3. Disminución en las ventas.

La baja afluencia de consumidores que asiste a la plaza comercial se ha convertido en la problemática que hace que los comerciantes no estén generando ingresos y obteniendo beneficios fruto de la actividad que desempeñan. En términos generales, se redujo la demanda y con ello se ha visto afectada la oferta, pues si bien el productor está en la capacidad de ofertar, no hay personas dispuestas a adquirir.

10.1.4. Impacto a la cadena de abastecimiento.

Al reducir la cantidad de productos que se venden impactará de forma directa en la cantidad de productos que se compran, es por ello por lo que los proveedores de los establecimientos comerciales también se han visto afectados por la problemática que se vive en la plaza comercial, pues al reducir sus ventas al 50% tampoco están obteniendo los mismos beneficios que en años anteriores esta zona le aportaba a la empresa.

10.1.5. Reducción en la producción.

Para el caso de los establecimientos que transforman alimentos, su producción no está acorde con su capacidad instalada; por ejemplo, en el “restaurante Doña Emilia” en el año 2022, en un fin de semana, vendían en promedio 80 sancochos de gallina para el consumo de los viajeros, en la actualidad, solo alcanzan los 45 sancochos de gallina en un fin de semana.

CAPITULO III

11. ESTRATEGIAS

Según Schendel y Hatten⁴⁰, las estrategias se definen como el conjunto de fines y objetivos básicos de la organización, las principales acciones escogidas para alcanzar estos fines y los sistemas usados para relacionar a la organización con su entorno.

Con base en lo anterior y posterior al trabajo de campo realizado se enfatiza en la situación que se vive en la zona de objeto de estudio; los autores, a continuación, plantean una serie de estrategias que se encaminan a la mitigación de los efectos que las obras de ampliación han tenido sobre los establecimientos comerciales:

- Diseñar un plan de estrategias publicitarias que sean atractivo, motivante e impactante para las personas que transiten por la vía buscando resaltar los establecimientos de comercio ubicados allí.
- Implementar el llamado o invitación a sus establecimientos en aplicativos de geolocalización donde se haga énfasis en los bienes y servicios que el viajero puede encontrar a lo largo del trayecto.
- Generación de alianzas público-privadas a fin de que se desarrolle un bulevar comercial en las nuevas zonas donde se transitará con el tercer carril como parte del propósito de retribuir los daños económicos que se han generado por parte de la concesión Vía 40 Express.

⁴⁰ SCHENDELL, Dan y HATTEN, Kenneth. Schendel Business Policy or Strategic Management: A Broader View for an Emerging Discipline. [en línea]. EE. UU.: Academy of Management National Meeting, 1972. [consultado el 23 de mayo 2023]. Disponible en: <https://www.semanticscholar.org/paper/Business-Policy-or-Strategic-Management%3A-A-Broader-Schendel-Hatten/5ea0a130a2f9ab2187d291619c98023325864c76>.

- Desde la responsabilidad social empresarial, crear programas junto a administraciones municipales orientados a gestión del conocimiento en torno a comercio, generación de empresas, innovación y desarrollo. De este modo, permitiendo el fortalecimiento de las economías familiares que se precisan en el lugar.
- Ubicar material POP y actos de visualización de los establecimientos comerciales que el viajero podrá encontrar con anterioridad a su paso por la plaza comercial.
- Crear y administrar perfiles empresariales en las redes sociales (Facebook e Instagram) que promocionen los productos y/o servicios que se ofrecen en la zona, destacando sus atributos y beneficios, además, los comerciantes que quieran alcanzar una mayor visibilidad en la red pueden adquirir los paquetes publicitarios que estas ofrecen.
- Establecer acciones como ferias, bingos, bazares, campeonatos deportivos e integraciones lúdicas lideradas por los comerciantes de la zona afectada que involucren a la población interna del Municipio, generando empatía y sentido de pertenencia por estos establecimientos comerciales ubicados en este Municipio.

12. IMPACTO DEL PROYECTO.

12.1. IMPACTO ECONÓMICO.

El aporte económico de esta investigación radica en brindar a los comerciantes una perspectiva clara de la situación actual del sector, cuyo impacto no ha sido estudiado con anterioridad; luego de identificar las problemáticas presentes y los actores involucrados se establecen estrategias que le permitan a los establecimientos sobrellevar su baja rentabilidad, el sostenimiento de sus colaboradores y plantear un panorama de lo que sucederá con sus negocios.

Esta investigación logra comparar distintos aspectos como la tasa de desempleo que golpea directamente la economía y dinámicas comerciales de la zona y del municipio de Sylvania, debido que 241 personas dejaron de percibir ingresos que serían destinados al bienestar de sus familias, al ocio y al gasto desencadenando la disminución en la oferta y demanda de bienes y servicios, pues son menos las personas que están dispuestas a comprar, es de anotar también la afectación en la producción e inventarios. Se pretende que posterior a la socialización de los resultados de esta investigación los comerciantes puedan tomar medidas para enfrentarse a los perjuicios ocasionados; concientizando y ejecutando planes de acción que contrarresten la contingencia.

12.2. IMPACTO SOCIAL

La observación del objeto de estudio, su preocupación, la atención a sus sugerencias, la identificación de falencias como grupo de comerciantes y el caos en los frentes de obra que ha ocasionado que el flujo de población flotante se reduzca, ha permitido que esta investigación impacte de forma directa el ámbito social. Este estudio demuestra la importancia de consolidar la unión entre comerciantes del

sector, a fin de solidificar y materializar las afectaciones que tienen en común logrando mayor visibilidad y, así mismo, elevando las solicitudes pertinentes a los entes responsables. Además, le permite a la población Silvanense y aledaña apoyar esta plaza comercial retornando el tránsito por este tramo vial y consumiendo sus productos.

Esta investigación sirve como punto de referencia no solo para los comerciantes, sino también para las entidades directamente relacionadas con el proyecto de ampliación, siendo de naturaleza pública o privada, de manera que les permita centrar su atención en los daños que el proyecto genera ampliando su responsabilidad social corporativa brindando información oportuna y de calidad.

12.3. IMPACTO CULTURAL.

Este proyecto advierte la amenaza que tienen los artesanos que se ubican sobre la vía, los mismos que por años han sido referentes comerciales de la zona y que exaltan las tradiciones y costumbres del Municipio de Sylvania, debido que la ampliación de los carriles hará que muchos de ellos deban cerrar sus negocios, trasladarse y perder la visibilidad.

12.4. IMPACTO AMBIENTAL.

A través del diagnóstico se identifican una serie de factores que pueden afectar de forma negativa a la población objeto de estudio dado que, las obras de ampliación, más específicamente las operaciones sobre los puentes son un latente riesgo de contaminación de las fuentes hídricas de las que se abastecen los habitantes de Sylvania y los municipios circundantes, sumado a ello, la intervención de los terrenos y los taludes se convierten en una amenaza de deslizamiento y caída de rocas que

pueden ser ocasionadas por factores climáticos en medio de la intervención y operación en la zona.

CONCLUSIONES.

- La afectación económica en los establecimientos comerciales por ampliación del tercer carril vía Bogotá – Girardot en los kilómetros 77+600 hasta el 79+200 en Silvania, Cundinamarca, se ve reflejada en primer lugar en la disminución de las ventas y producción de bienes y servicios ofertados, lo que ocasiona un índice de desempleo considerable (-32,4%) en comparación con el mismo periodo del año inmediatamente anterior, junto con un menor abastecimiento de materias primas.
- Realizado el análisis de los instrumentos de recolección de información, se evidencia que los establecimientos comerciales atraviesan por un momento de incertidumbre económica, desinformación frente al desarrollo de las obras y el futuro de estos en esta plaza comercial.
- Bajo la caracterización realizada se identificó que el factor de mayor incidencia es el económico, debido que se han visto afectada la productividad y los beneficios fruto de su actividad económica.
- Las estrategias propuestas apuntan a mitigar el impacto negativo que trae consigo el proyecto de Ampliación del tercer carril vía Bogotá – Girardot, si bien se reconoce la obligatoriedad de las obras, es necesario reducir los daños que este ocasiona.

RECOMENDACIONES

- Ampliar los proyectos, frentes y participantes que enmarca el programa de responsabilidad social corporativa de la empresa concesionaria Vía 40 Express.
- Implementar mesas de trabajo articuladas con la concesión y el ente territorial a fin de lograr establecer un canal de comunicación directo, asertivo e incluyente.
- Buscar ayuda académica de estudiantes de la Universidad de Cundinamarca y profesionales de esta, con el fin de ofrecer capacitaciones y asesorías cuyo resultado sea la implementación de estrategias acordes a la mitigación presente y futura de los efectos que trae consigo la ampliación del tercer carril.
- Crear una asociación donde participen los comerciantes ubicados en la plaza comercial objeto de estudio para que por medio de la cooperatividad y unión logren buscar beneficios que les permita mitigar los efectos negativos en el presente y a futuro consolidarse, contrarrestando juntos las posibles amenazas socioeconómicas que se puedan presentar.
- Que los comerciantes realicen una evaluación interna de la situación de cada negocio y decidan si es más rentable parar sus operaciones y buscar otro lugar o si aún pueden permanecer con las ventas actuales disminuyendo su inventario, mano de obra y no trabajar en horarios que por experiencia se sabe que son tiempos muertos.

BIBLIOGRAFÍA

Alcaldía Municipal De Silvania. (2023). Economía. <https://silvania-cundinamarca.gov.co/MiMunicipio/Paginas/Economia.aspx>

ANI. Agencia Nacional de Infraestructura Vial. (2014). Proyecto cuarta generación de concesiones. <https://www.ani.gov.co/proyecto/general/cuarta-generacion-de-concesiones-1068>.

ANI. Agencia Nacional de Infraestructura Vial. (2016). Clasificación de las carreteras. <https://www.invias.gov.co/index.php/informacion-institucional/2-uncategorised/2706-clasificacion-de-las-carreteras#:~:text=Son%20aquellas%20v%C3%ADas%20de%20acceso,estipuladas%20para%20las%20v%C3%ADas%20Secundarias>.

ANI. Agencia Nacional de Infraestructura Vial. (2016) Glosario. <https://www.ani.gov.co/glosario/concesion>.

ANI. Agencia Nacional de Infraestructura Vial. (2014). ¿Quiénes somos? <https://www.ani.gov.co/glosario/concesion>.

BANCO MUNDIAL. (2003). Apoyo al desarrollo del sector privado y la infraestructura. <http://www.bancomundial.org/temas/resenas/infraestructura.htm>.

Benavides, V.L. (2016). La globalización como estrategia de desarrollo en América Latina. Tesis de Universitario. Universidad Militar, 34 p. <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/7806/BENAVIDESVELA>

[NDIALE%20ONARDOFELIPE2016.pdf.;jsessionid=D2A78D009AED3D6720C1AB30F2140558?sequence=1](https://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1682_2013.html#1)

CEA D'ANCONA, M.^a Ángeles. METODOLOGÍA CUANTITATIVA: ESTRATEGIAS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN SOCIAL [en línea]. PRIMERA. España: Síntesis Sociología, 1996. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en:

https://www.trabajosocial.unlp.edu.ar/uploads/docs/metodologia_cuantitativa_estrategias_y_tecnicas_de_investigacion_social_cea_d_ancona.pdf.

COLOMBIA. CONGRESO DE LA REPÚBLICA. LEY 1682 DE 2013. (22 de noviembre de 2013). Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias. Bogotá D.C., 2013, [Consultado: 26 de febrero de 2023]. Disponible en:

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1682_2013.html#1

COLOMBIA. DANE. Resultados Censo de Población y Vivienda [en línea]. En: Archivo Nacional de Datos, Bogotá. D.C., 2019. [Consultado: 26 de febrero]. Disponible en:

<http://microdatos.dane.gov.co/index.php/catalog/643>

Colombia. Presidencia De La República (1971). Código de Comercio. [Decreto 410 de 1971]. Art. 10 y 20.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html

Constitución Política de la República de Colombia [Const]. Art. 14, 333 y 334. 4 de julio de 1991 (Colombia).

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

COMERCIAL NUTRESA. FUSAGASUGÁ. Base de datos comerciales. Fusagasugá, 2022. [Consultado: 26 de febrero de 2023]

DANE. CENSO NACIONAL DE POBLACIÓN Y VIVIENDA 2018. Fusagasugá, 2018. [Consultado: 28 de agosto de 2022]. Disponible en: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/censo-nacionalde-poblacion-y-vivenda-2018>

DOMINGUEZ MARTIN, Rafael y FERNANDEZ MARTINEZ, Josefina.
RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL PARA EL DESARROLLO. En: *CEOE CEPYME CANTABRIA*. 2011, vol. 3, nro. 3. pp. 48-49. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: http://www.ciberoamericana.com/pdf/Guia3_RSC_CID.pdf

EBSCO. STAKEHOLDERS: Biblioteca Digital [sitio web]. EBSCO. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.ebsco.com/products/research-databases?search=stakeholders>.

GUEVARA ALBAN, Patricia., VERDESOTO ARGUELLO, Alexis, & CASTRO MOLINA, Nelly. Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción). Ecuador: Revista Científica Mundo de la Investigación y el Conocimiento, 2021. [Consultado: 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://recimundo.com/index.php/es/article/view/860>.

HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto; FERNÁNDEZ COLLADO, Carlos y BAPTISTA LUCIO, Pilar. Metodología de la investigación. 3ª ed. México: McGraw Hill, 2004. 705 p. ISBN 9789701036327. Disponible en: <icmujeres.gob.mx/wp-content/uploads/2020/05/Sampieri.Met.Inv.pdf>

INFRAESTRUCTURA | Diccionario de la lengua española [Anónimo]. «Diccionario de la lengua española» - Edición del Tricentenario [página web]. [Consultado el 7, marzo, 2023]. Disponible en Internet: <https://dle.rae.es/infraestructura?m=form>

JARAMILLO ARANGO, Pablo. Infraestructura de transporte, la catapulta para el desarrollo económico. En: *EL TIEMPO*. Bogotá. 25 de septiembre 2022. pp. 1. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/infraestructura-de-transporte-la-catapulta-para-el-desarrollo-economico-705046>.

MAYCOTTE MORALES, Carlos y MARÍN SERNA, Guillermo. ECONOMÍA I [en línea]. Primera Edición. Villamaría - Caldas - Colombia: Espacio Gráfico Comunicaciones S.A., 2011. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.uaeh.edu.mx/investigacion/productos/4775/economia-1.pdf>

MORALES, Frank. Conozca tres tipos de investigación: descriptiva, exploratoria y explicativa. 2020, pp. 1. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: <https://www.studocu.com/es-mx/document/tecnologico-de-estudios-superiores-de-ecatepec/taller-de-investigacion/tipos-de-investigacion/17431755>.

NACIONES UNIDAS. La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y el Caribe. Chile, 2018. [Consultado: 18 de octubre de 2022]. Disponible en: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141_es.pdf

SANCHEZ, Omar. ¿La globalización como estrategia de desarrollo en América Latina? En: *SCIENCEDIRECT*. Diciembre 2003, vol. 31, nro. 12. pp. 1977-1995. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0305750X03001724>.

SECTORES PRODUCTIVOS EN COLOMBIA [Anónimo]. En: *SECTORES PRODUCTIVOS EN COLOMBIA*., pp. 1. Disponible en: 2. <https://www.uco.edu.co/ova/OVA%20Economia%20Colombiana/Objetos%20informativos/Unidad%201/2.%20SECTORES%20PRODUCTIVOS%20EN%20COLOMBIA.pdf>.

SILVANIA. CONCEJO MUNICIPAL. ACUERDO No. 006 2020. (15 de julio de 2020). Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo del Municipio de Silvania 2020-2023. Silvania 2023. "Todos construimos el cambio" [Consultado: 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://www.silvania-cundinamarca.gov.co/Transparencia/PlaneacionGestionyControl/ACUERDO%2006-2020%20PLAN%20DE%20DESARROLLO%202020-2023.pdf>

STANTON J., William, ETZEL J., Michael y BRUCE J., Walker, Fundamentos de MARKETING [en línea]. 14. México: McGraw-Hill/INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V., 2007. [consultado el 26 de febrero de 2023]. Disponible en: <https://mercadeo1marthasandino.files.wordpress.com/2015/02/fundamentos-de-marketing-stanton-14edi.pdf>.

Terminal de Transporte de Bogotá espera movilizar 1,6 millones de pasajeros en esta época de fin de año [Anónimo]. En: Semana. Bogotá. 25/12/2021. pp. 1. [consultado: 26 de febrero de 2023]. Disponible en: 3. <https://www.semana.com/actualidad/articulo/terminal-de-transporte-de-bogota-espera-movilizar-16-millones-de-pasajeros-en-esta-epoca-de-fin-de-ano/202158/>.

TRUJILLO GARCES, luz helena. Impacto económico de infraestructura vial en Colombia: Implementación de la cuarta generación de concesiones viales. Tesis de Seminario de profundización en mercadeo y negocios internacionales. Cali, Valle del Cauca: Fundación Universitaria Católica, 2016. 9 p. [consultado el 26 de febrero 2023]. Disponible en: Repositorio. 1. <https://repository.unicatolica.edu.co/bitstream/handle/20.500.12237/878/FUCLG0015638.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

ZULUAGA & SOTO, FUSAGASUGÁ. Base de datos establecimientos comerciales Ruta 2. Fusagasugá, 2022. [Consultado: 26 de febrero de 2023]

ANEXOS.

Anexo A. Formato entrevista a proveedores N° 1.

ENTREVISTADO 1			
ENTREVISTA A PROVEEDORES DE LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES UBICADOS EN LA VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA.			
Nombre del entrevistado	MAGNOLIA PULIDO		
Número de celular	3167591664	Fecha de la entrevista	6/05/2023
Empresa para la que trabaja	GRUPO EMPRESARIAL DMYE	Entrevistador	FELIPE RODRIGUEZ
<p><i>En concordancia con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 "Por medio del cual se dictan disposiciones generales para la Protección de Datos Personales", le informamos que los datos consignados en la presente entrevista serán usados como insumo para el desarrollo del proyecto "AFECTACIÓN ECONÓMICA EN ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA." Serán procesados e incluidos en bases de datos, responsabilidad de la UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA, con el fin de establecer la afectación económica generada por las obras de ampliación en el sitio antes mencionado.</i></p>			
<p>1. ¿Cree usted que la zona comercial se ha visto afectada por la ejecución de las obras de ampliación del tercer carril Bogotá - Girardot?</p>			

R// Si claro porque no hay rotación de producto que maneja la empresa
2. ¿Considera usted que el comportamiento comercial de la zona es el mismo posterior al inicio de las obras?
R// No claro que no. Porque antes de las obras han disminuido el espacio del andén y afecta el tráfico y parqueo de turistas.
3. Se han disminuido las compras por parte de los establecimientos comerciales? Si fuere el caso indique, por favor, el % de disminución.
R// Si, en términos porcentuales se redujo en un 40%.
4. En términos comerciales sigue siendo esta una zona de consumo masivo?
R// No y dejo de serlo hace mucho tiempo por temas de desplazamiento
<i>¡Agradecemos su contribución al desarrollo de esta investigación!</i>

Fuente: Elaboración propia

Anexo B. Formato entrevista a proveedores N° 2.

ENTREVISTADO 2			
ENTREVISTA A PROVEEDORES DE LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES UBICADOS EN LA VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA.			
Nombre del entrevistado	WILLIAN GARCIA		
Número de celular	3138912714	Fecha de la entrevista	6/05/2023
Empresa para la que trabaja	COMERCIAL NUTRESA	Entrevistador	FELIPE RODRIGUEZ

En concordancia con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 "Por medio del cual se dictan disposiciones generales para la Protección de Datos Personales", le informamos que los datos consignados en la presente entrevista serán usados como insumo para el desarrollo del proyecto "AFECTACIÓN ECONÓMICA EN ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA." Serán procesados e incluidos en bases de datos, responsabilidad de la UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA, con el fin de establecer la afectación económica generada por las obras de ampliación en el sitio antes mencionado.

1. ¿Cree usted que la zona comercial se ha visto afectada por la ejecución de las obras de ampliación del tercer carril Bogotá - Girardot?

R// Si totalmente los clientes se quejan por falta de ventas. Cuando es temporada ya el turista sigue derecho

2. ¿Considera usted que el comportamiento comercial de la zona es el mismo posterior al inicio de las obras?

R// No.

No es lo mismo hay poca influencia de turistas en el pueblo y los clientes no compran lo mismo.

3. Se han disminuido las compras por parte de los establecimientos comerciales? Si fuere el caso indique, por favor, el % de disminución.

R// Si, las ventas se han caído en un 35%.

4. En términos comerciales sigue siendo esta una zona de consumo masivo?

R// No, la gente procura abastecerse de mercado en otros municipios.

¡Agradecemos su contribución al desarrollo de esta investigación!

Fuente: Elaboración propia

Anexo C. Formato entrevista a proveedores N°3.

ENTREVISTADO 3			
ENTREVISTA A PROVEEDORES DE LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES UBICADOS EN LA VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA.			
Nombre del entrevistado	ALEXANDER PALTA		
Número de celular	3127347855	Fecha de la entrevista	06/052023
Empresa para la que trabaja	CONTINENTAL EN REPRESENTACIÓN DE LA EMPRESA DE LICORES DE CUNDINAMARCA	Entrevistador	FELIPE RODRIGUEZ
<i>En concordancia con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 "Por medio del cual se dictan disposiciones generales para la Protección de Datos Personales", le informamos que los datos consignados en la presente entrevista serán usados como insumo para el desarrollo del proyecto "AFECTACIÓN ECONÓMICA EN ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA." Serán procesados e incluidos en bases de datos, responsabilidad de la UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA, con el fin de establecer la afectación económica generada por las obras de ampliación en el sitio antes mencionado.</i>			

1. ¿Cree usted que la zona comercial se ha visto afectada por la ejecución de las obras de ampliación del tercer carril Bogotá - Girardot?
R// Si claro, en las tiendas y licoreras las ventas están flojas.
2. ¿Considera usted que el comportamiento comercial de la zona es el mismo posterior al inicio de las obras?
R// No señor, los turistas mueven esa zona y los carros se están yendo por Sibaté.
3. Se han disminuido las compras por parte de los establecimientos comerciales? Si fuere el caso indique, por favor, el % de disminución.
R// Si, semanas atrás revisamos la facturación de esa zona y se redujo en cerca de un 50%.
4. En términos comerciales sigue siendo esta una zona de consumo masivo?
R// Hasta el momento sí, pero tienen tendencia a desaparecer todos esos negocios.
<i>¡Agradecemos su contribución al desarrollo de esta investigación!</i>

Fuente: Elaboración propia

Anexo D. Formato entrevistado 4.

ENTREVISTADO 4			
ENTREVISTA A PROVEEDORES DE LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES UBICADOS EN LA VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA.			
Nombre del entrevistado	CARLOS PALTA		
Número de celular	3102472565	Fecha de la entrevista	6/05/2023
Empresa para la que trabaja	UNIMASIVO S	Entrevistador	FELIPE RODRIGUEZ

En concordancia con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 "Por medio del cual se dictan disposiciones generales para la Protección de Datos Personales", le informamos que los datos consignados en la presente entrevista serán usados como insumo para el desarrollo del proyecto "AFECTACIÓN ECONÓMICA EN ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA." Serán procesados e incluidos en bases de datos, responsabilidad de la UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA, con el fin de establecer la afectación económica generada por las obras de ampliación en el sitio antes mencionado.

1. ¿Cree usted que la zona comercial se ha visto afectada por la ejecución de las obras de ampliación del tercer carril Bogotá - Girardot?

R// Si claro Felipe, los turistas ya no pasan por ahí.

2. ¿Considera usted que el comportamiento comercial de la zona es el mismo posterior al inicio de las obras?

R// No, la verdad en el tema de las compras de allá ha caído bastante.

3. Se han disminuido las compras por parte de los establecimientos comerciales? Si fuere el caso indique, por favor, el % de disminución.

R// Si ha disminuido bastante, los clientes compran, pero ya muy poco, se disminuyó la venta 50% en comparación con lo que se vendía antes.

4. En términos comerciales sigue siendo esta una zona de consumo masivo?

R// No, para mi catálogo no, quizá siga siendo bueno para los productos de plaza.

¡Agradecemos su contribución al desarrollo de esta investigación!

Fuente: Elaboración propia

Anexo E. Formato entrevistado 5.

ENTREVISTADO 5			
ENTREVISTA A PROVEEDORES DE LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES UBICADOS EN LA VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA.			
Nombre del entrevistado	CATALINA HERNANDEZ		
Número de celular	3194021339	Fecha de la entrevista	6/05/2023
Empresa para la que trabaja	DISTRIBUCIONES R Y M	Entrevistador	FELIPE RODRIGUEZ
<p><i>En concordancia con lo establecido en la Ley 1581 de 2012 "Por medio del cual se dictan disposiciones generales para la Protección de Datos Personales", le informamos que los datos consignados en la presente entrevista serán usados como insumo para el desarrollo del proyecto "AFECTACIÓN ECONÓMICA EN ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES POR AMPLIACIÓN DEL TERCER CARRIL VÍA BOGOTÁ – GIRARDOT EN LOS KILÓMETROS 77+600 HASTA EL 79+200 EN SILVANIA, CUNDINAMARCA." Serán procesados e incluidos en bases de datos, responsabilidad de la UNIVERSIDAD DE CUNDINAMARCA, con el fin de establecer la afectación económica generada por las obras de ampliación en el sitio antes mencionado.</i></p>			
<p>1. ¿Cree usted que la zona comercial se ha visto afectada por la ejecución de las obras de ampliación del tercer carril Bogotá - Girardot?</p>			
<p>R// Si, bastante en realidad ya no se vende lo mismo los clientes han bajado mucho las compras.</p>			

2. ¿Considera usted que el comportamiento comercial de la zona es el mismo posterior al inicio de las obras?
R// No, en realidad Silvania antes era mi zona de reposición en ventas, hoy en día ya no lo es.
3. Se han disminuido las compras por parte de los establecimientos comerciales? Si fuere el caso indique, por favor, el % de disminución.
R// Si, aproximadamente un 50%.
4. En términos comerciales sigue siendo esta una zona de consumo masivo?
R// No, quizá lo sea, pero para mercados distintos como el agro.
<i>¡Agradecemos su contribución al desarrollo de esta investigación!</i>

Fuente: Elaboración propia

Anexo F. Evidencia de la encuesta realizada en sucursal rancho grande.



Fuente: Fotografía tomada por los autores, permitida mediante la Autorización para el Tratamiento de Datos Personales ESG-SSI-r012. 2022.

Anexo G. Evidencia de la encuesta realizada en Fonda paisa.



Fuente: Fotografía tomada por los autores, permitida mediante la Autorización para el Tratamiento de Datos Personales ESG-SSI-r012. 2022.

Anexo H. Evidencia de la encuesta realizada en Restaurante doña Emilia.



Fuente: Fotografía tomada por los autores, permitida mediante la Autorización para el Tratamiento de Datos Personales ESG-SSI-r012. 2022.

Anexo I. Evidencia de la encuesta realizada en Taller de motos



Fuente: Fotografía tomada por los autores, permitida mediante la Autorización para el Tratamiento de Datos Personales ESG-SSI-r012. 2022.

Anexo J. Evidencia de la encuesta realizada en Parador y mirador mis antojos



Fuente: Fotografía tomada por los autores, permitida mediante la Autorización para el Tratamiento de Datos Personales ESG-SSI-r012. 2022.

Anexo K. Evidencia de la encuesta realizada en Rancho Grande



Fuente: Fotografía tomada por los autores, permitida mediante la Autorización para el Tratamiento de Datos Personales ESG-SSI-r012. 2022.