

**IMPACTO SOCIAL EN LOS COMERCIANTES, POR EL DESARROLLO DE
OBRAS DE TRANSMILENIO FASE III – CARRERA 10 DE LA CIUDAD DE
BOGOTÁ**



Por:

**NUBIA ESTEFANÍA FAJARDO MUÑOZ
Código 52103086
ELVIA RUBIELA MOLINA ORJUELA
Código 51840574
MERY YOLANDA MOYANO RODRÍGUEZ
Código 52017204**

Presentado a:

ARIEL ALFONSO REYES CASTRO

**UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA –UNAD-
ESCUELA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, CONTABLES, ECONÓMICAS Y
DE NEGOCIOS – ECACEN-
CURSO DE PROFUNDIZACIÓN GERENCIA ESTRATÉGICA RESPONSABLE
BOGOTÁ, D.C.
2009**

CONTENIDO

	Pág
INTRODUCCIÓN	1
1. PROBLEMA	5
1.1 Justificación del Problema	5
1.2 Formulación del Problema	6
2. OBJETIVOS	7
2.1 Objetivo General	7
2.2 Objetivos Específicos	7
3. FUNDAMENTOS TEÓRICOS	9
3.1 Marco Teórico	9
3.2 Marco Conceptual	11
4. METODOLOGÍA	15
4.1 Diseño Metodológico	15
4.2 Investigadores	16
5. RESULTADOS ENCUESTA	19
5.1 Ficha Técnica	19
5.2 Análisis de Resultados	19
5.3 Rejilla Gerencial	34
CONCLUSIONES	39

PROPUESTAS	43
BIBLIOGRAFÍA	46
ANEXOS	48

LISTA DE ANEXOS

	Pág
Anexo 1. Mapa del lugar objeto de estudio	48
Anexo 2. Cuadro en Excel valores obra	49
Anexo 3. Formato encuesta	50
Anexo 4. Tabulación de encuestas en Excel	53
Anexo 5. Cronograma de actividades	54

LISTA DE TABLAS

	Pág
Tabla 1. Actividad económica del predio	20
Tabla 2. Tipo de uso del predio	20
Tabla 3. Edificación en propiedad horizontal	20
Tabla 4. Edificación en propiedad no horizontal	21
Tabla 5. Razón por la cual está ubicado en la zona	21
Tabla 6. Tenencia del local	22
Tabla 7. Valor arriendo	23
Tabla 8. Valor administración o celaduría	23
Tabla 9. Número de establecimientos en el mismo predio	24
Tabla 10. Actividad de la empresa	24
Tabla 11. Sector de la economía pertenece la empresa	25
Tabla 12. De dónde son los clientes	25
Tabla 13. Como está su empresa con las obras	26
Tabla 14. Aspectos afectados por el entorno	26
Tabla 15. Acompañamiento del IDU	27
Tabla 16. Promesas del IDU	28
Tabla 17. Porcentaje de disminución de ventas	28
Tabla 18. Modificación del valor de los predios	29

Tabla 19. Expectativas sobre la valorización predios	30
Tabla 20. Expectativas sobre ventas al final de la obra	30
Tabla 21. Afectación por los cierres viales	31
Tabla 22. Labor de la alcaldesa	31
Tabla 23. Cómo ha afectado el empleo	32
Tabla 24. Qué le solicita al Gobierno	32
Tabla 25. Solución para mejorar situación	33
Tabla 26. Tiempo de antigüedad del negocio	33
Tabla 27. Diagnóstico Tabla contingencia 1	34
Tabla 28. Diagnóstico Tabla contingencia 2	34
Tabla 29. Diagnóstico Tabla contingencia 3	35
Tabla 30. Diagnóstico Tabla contingencia 4	35
Tabla 31. Diagnóstico Tabla contingencia 5	36
Tabla 32. Diagnóstico Tabla contingencia 6	36
Tabla 33. Diagnóstico Tabla contingencia 7	37
Tabla 34. Diagnóstico Tabla contingencia 8	37
Tabla 35. Diagnóstico Tabla contingencia 9	38
Tabla 36. Diagnóstico Tabla contingencia 10	38

INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Bogotá D.C., se desarrollan obras civiles, las cuales se proyectan y ejecutan para promover el beneficio social de la ciudadanía, esto genera desarrollo y progreso; por lo cual se hace necesario tocar el tema de las obras de infraestructura que se llevan a cabo en la misma, con las cuales, como establece la parte misional del Instituto de Desarrollo Urbano: "...deben contribuir a la productividad y competitividad, mejorando, así mismo, la calidad de vida de sus habitantes".

El interés de indagar sobre el "Impacto Social" en los comerciantes que son afectados por el desarrollo de las obras de la Fase III de Transmilenio, se gesta a partir de la aplicabilidad de los conocimientos adquiridos en el curso de profundización sobre "Gerencia Estratégica Responsable", en la Universidad Nacional Abierta y a Distancia UNAD, en el periodo de julio a septiembre de 2009, por parte de las tres integrantes del grupo que desarrollan esta investigación.

En consonancia con el párrafo anterior, es indispensable hablar de "Responsabilidad Social", dentro de las obras de infraestructura que se desarrollan en la ciudad, las cuales tienen impacto socio-económico importante; es por esto,

que en el marco de desarrollo de la presente investigación, se plantean unas propuestas, a través de la recolección de información de las partes involucradas, que permitan mitigar el impacto social que generan los proyectos de infraestructura urbana adelantados por el IDU. Para ello, se han tomado como referencia las obras que se adelantan en construcción de la Vía de Transmilenio – Fase III-, en la carrera 10 de la ciudad de Bogotá, cuya muestra objeto de estudio se encuentra entre las calles 19 y 26 (anexo 1). Para el estudio en cuestión se cuenta con la participación de profesionales del Instituto de Desarrollo Urbano IDU y los comerciantes ubicados entre las calles 19 y 26 de la Carrera Décima de la Ciudad de Bogotá.

Para empezar con la investigación, teniendo en cuenta que el estudio se realiza sobre los establecimientos comerciales ubicados en la Carrera Décima, lugar donde se llevan a cabo las obras de la Fase III de Transmilenio, se ha tomado información suministrada por el IDU, que tiene que ver con el valor de las obras, tiempos de ejecución, porcentajes destinados al aspecto ambiental y social (ver anexo 2). A esta información fue posible acceder a través de entrevistas que fueron concretadas con algunos funcionarios de la entidad.

Simultáneamente al suministro de información por parte del IDU, se elaboró un formato de encuesta (anexo 3) para ser aplicado a la muestra objeto de estudio, es decir establecimientos comerciales ubicados entre las calles 19 y 26 de la Carrera Décima de la ciudad de Bogotá, D.C. El análisis de los resultados arrojados por las encuestas, dejó entrever el inconformismo de los comerciantes con el desarrollo de dichas obras, no porque no las consideren importantes para el desarrollo de la ciudad, sino por la forma como son afectados, especialmente en términos económicos (ingresos mensuales) y en términos de seguridad, durante el desarrollo de las mismas. Así mismo, se vislumbra una sensación de inseguridad e incertidumbre por parte de ellos, sobre los resultados reales en sus negocios, una vez hayan culminado los trabajos, y empiece a funcionar normalmente el sistema.

La tabulación realizada y el análisis efectuado sobre cada una de las encuestas, confirmó que los comerciantes del lugar se encuentran seriamente afectados por la disminución en sus ventas, producida por aspectos que tienen que ver con la inseguridad, demoras en las obras, embotellamiento del tráfico, falta de información en aspectos importantes del proceso mismo de la ejecución de las obras y planes de contingencia importantes por parte del IDU para mitigar los impactos.

De acuerdo con el resultado descrito, el grupo de investigación finaliza el proyecto, planteando algunas propuestas, que a futuro pueden ayudar a mitigar el impacto social que generan las obras de infraestructura en sectores comerciales de la ciudad.

1. PROBLEMA

1.1 JUSTIFICACIÓN DEL PROBLEMA

La ejecución de grandes obras de infraestructura en la ciudad, es importante para el desarrollo y progreso de la misma, son fuente de trabajo; no obstante, existe un problema latente y es el que tiene que ver con el impacto social, real, que generan las obras, sobre lo cual, aún existen vacíos. Por ello, se hace indispensable realizar esta investigación, a fin de obtener información para ser analizada y generar unas propuestas que permitan a futuro, resolver problemáticas sociales que se presentan (durante y después) en el desarrollo de las obras.

En consonancia con lo descrito anteriormente, es necesario afirmar que la información es un recurso fundamental para la toma de decisiones dentro de cualquier organización, más aún si se trata de información pública, dado que a través de las decisiones que toman los gobiernos se incide de manera directa en la estructura social y económica de las ciudades.

Considerando lo anterior, si bien es cierto que la ciudad invierte en cuantiosas sumas de dinero en proyectos de infraestructura y espacio público, se conoce muy poco acerca del efecto integral que generan este tipo de inversiones en la calidad de vida de los ciudadanos. Por esta razón se hace necesario evaluar a través de varios cuestionamientos: cómo son afectados los comerciantes?, qué

beneficios reales producen las obras? Que esperan los comerciantes al final de las obras? Se podría diseñar un plan para lograr mejorar resultados?,

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿Cuál es el impacto social generado a los comerciantes, ubicados sobre la carrera 10 entre calles 19 y 26 de la ciudad de Bogotá, por las obras que se adelantan actualmente, sobre la fase III de Transmilenio?



Fuente: El Tiempo

Como se observa en la fotografía las obras de Transmilenio han afectado de manera directa a los comerciantes, estas mallas (polisombras) dificultan la entrada de los clientes a los almacenes de la Carrera Décima, generando embotellamiento e inseguridad en el sector, entre algunos de los impactos sociales.

2. OBJETIVOS

2.1 OBJETIVO GENERAL

Evaluar el impacto social que tienen las obras de la Fase III de Transmilenio, en los comerciantes ubicados en la Carrera Décima entre calles 19 y 26 de la ciudad de Bogotá, con el fin presentar unas propuestas que sirvan de base, sobre la forma como se puede mitigar el impacto social que generan las obras de infraestructura de la ciudad, sobre la población, en este caso los comerciantes de la Carrera Décima entre calles 19 y 26 de la ciudad de Bogotá. Las propuestas servirán como herramienta para la toma de decisiones en futuras obras a realizar.

2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Determinar cuáles son las necesidades más importantes de los comerciantes de la Carrera Décima, con motivo de la ejecución de las obras de la fase III de Transmilenio.
- Identificar las expectativas de los comerciantes frente a las obras de Transmilenio.

- Establecer cuáles son los impactos sociales determinantes, para diseñar unas propuestas que permitan mitigar los mismos.
- Analizar los datos e información recopilada cuyos resultados orientarán en la toma de decisiones que afecten directamente a los comerciantes.
- Diseñar los indicadores que conforman los impactos a evaluar

3. FUNDAMENTOS TEÓRICOS

3.1 MARCO TEÓRICO

Las obras civiles y en particular las obras de infraestructura vial tienen sentido en la medida en que propenden por el mejoramiento de la calidad de vida. Las obras de infraestructura vial forman parte del desarrollo, el bienestar de una comunidad; son procesos que constituyen la ejecución de proyectos de infraestructura física y acciones de mantenimiento y mejoramiento de vías, para que los habitantes de una comunidad se movilicen de manera adecuada, disfruten del espacio público, mejoren su calidad de vida.

Según la Organización Mundial de la Salud, la calidad de vida es "la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en que vive y en relación con sus objetivos, expectativas, normas, inquietudes. Se trata de un concepto amplio influido de modo complejo por la salud física del sujeto, su estado psicológico, su nivel de independencia, sus relaciones sociales, así como su relación con los elementos esenciales de su entorno". El concepto de calidad de vida en términos subjetivos, se relaciona con necesidades primarias básicas satisfechas con un mínimo de recursos¹.

¹ Estudio del impacto del nuevo sistema de transporte masivo Transmilenio sobre el tejido de urbano de Bogotá, 2009. Disponible http://www.cpsv.upc.es/tesis/resummaus_alfonso_carrerao.

De acuerdo con lo anterior, es del caso mencionar que en lo que tiene que ver con los Stakeholders, existen grupos de interés que merecen el respeto y la atención debida de parte de quienes dirigen las empresas, como en el caso de estudio, los comerciantes.

Son los Stakeholders, en palabras de Edward Freeman,² aquellos individuos o grupos de individuos que pueden verse afectados por las actividades de la empresa y que, a su vez, pueden ellos afectar a la propia empresa con sus acciones. Freeman señala: “necesitamos un diálogo que atravesase generaciones, sociedades, los ejes norte-sur, este-oeste, clases sociales, razas, religiones y demás contingencias de la vida. Este diálogo debe poner la ética y las cuestiones éticas en la palestra. En definitiva, necesitamos remoralizar nuestras conversaciones acerca de lo que significa vivir la buena vida y crear buenas comunidades”.³

Con la teoría descrita, se puede asegurar que compete trabajar por el mejoramiento de la calidad de vida, a tanto quienes pueden afectar (empresas) como quienes pueden ser afectados (ciudadanía), por ello es urgente dentro de los términos de transparencia, igualdad, equidad y moralidad, proponer acciones

² Edward Freeman, es considerado el padre de la Teoría “Los Stakeholder

³ Notas de prensa: Edward Freeman, padre de la teoría del Stakeholder, doctor honoris causa por la Universidad Pontificia Comillas-ICAI-ICADE e

de participación ciudadana que permitan ver la situación real de quienes son afectados por las obras de infraestructura, en donde haya un compromiso serio de parte de empresa y comerciantes, que lleve al cumplimiento de pactos. No se trata de pedir una indemnización de cuantías considerables (comerciantes), ni se trata de cerrar todas las posibilidades por intereses amañados (empresa), se trata como lo dice Edward Freeman "remoralizar nuestras conversaciones acerca de lo que significa vivir la buena vida y crear buenas comunidades".⁴

3.2 MARCO CONCEPTUAL

- Calidad de Vida: encierra todo lo que propende por el bienestar de las personas.
- Comerciante: persona que se dedica a actividades comerciales consideradas legalmente como mercantiles.
- Encuesta: método de investigación que tiene como fin obtener información estadística indefinida a una población en estudio, para recopilar datos que se necesitan para realizar un análisis.

⁴ Notas de prensa (1 de diciembre de 2008). Edward Freeman padre de la teoría del Stakeholder, doctor honoris causa por la Universidad Pontificia Comillas-ICAI-ICADE e

- **Espacio Público:** espacio de propiedad pública, dominio y uso público, cualquier persona puede hacer uso del mismo, nadie se puede apropiar de él.
- **Expectativa:** es lo que se considera puede suceder. Es lo que se espera hacia futuro puede que suceda o puede que no suceda.
- **Fase III Transmilenio:** uno de los proyectos de infraestructura realizado por el Instituto de Desarrollo Urbano, el cual se encuentra en ejecución actualmente y comprende las obras de la carrera 10.
- **Impacto Social:** son los efectos que se pueden prever antes de la realización de un proyecto, para no desmejorar la calidad de vida de una población.
- **Necesidad:** es la falta de algo, es una carencia sobre la cual se siente el deseo de satisfacerla
- **Obras de infraestructura:** dentro de la ciudad de Bogotá, tienen que ver con las grandes construcciones de vías, puentes, espacios públicos, parques, ciclorutas, andenes, alamedas. Dentro de estas obras se encuentran también las troncales las cuales hacen posible la circulación de buses, como el Transmilenio, que corresponden al Sistema Integrado de Transporte Masivo.

- Polisombra: son mallas de polietileno de alta densidad utilizada para cercar obras en construcción y que separa el camino de los transeúntes.
- Responsabilidad Social: es decir, la obligación de asegurar que las acciones u obras a ejecutar producirán un impacto general positivo en la ciudadanía y en la promoción y protección de los derechos humanos. Este impacto tiene una connotación especial, cuando de obras de infraestructura se trata, ya que se refiere a lo positivo o negativo que recaerá sobre la ciudadanía, a raíz de la ejecución de dichas obras.
- Sistema Integrado de Transporte Masivo: hace referencia a una serie de medios de transporte que actúan de manera conjunta para desplazar un gran número de personas a determinado destino en el menor tiempo posible.
- Stakeholder: término acuñado por primera vez Edward Freeman, para referirse a quienes pueden afectar o ser afectados por las actividades empresariales.
- Transmilenio: Sistema de transporte público masivo de la ciudad de Bogotá.



Fuente: El Tiempo

En esta foto se observa una polisombra que separa el espacio donde los obreros están trabajando con el paso de los peatones.

4. METODOLOGÍA

4.1 DISEÑO METODOLÓGICO

El diseño metodológico de la evaluación de impactos debe tomar en cuenta todos los posibles factores que se puedan cuantificar de forma tal que los resultados obtenidos siempre sean los previstos, ya sean positivos o negativos, y que se pueda ofrecer a la entidad, institución o empresa, información oportuna para fortalecer los aspectos positivos y hacer los ajustes correspondientes para evitar o mitigar los aspectos negativos.

La investigación realizada es de tipo cualitativo, teniendo en cuenta que se manejan aspectos que tienen que ver con la influencia que ejerce la transformación del entorno en su vida cotidiana, laboral, familiar, social en general; sin embargo, una vez tabulados los resultados arrojados por las encuestas, se han obtenido resultados cuantitativos que han permitido el análisis y desarrollo de las propuestas.

Es una Investigación Acción Participación donde se involucra a la comunidad, no solamente para generar conocimiento, sino, para en un futuro, modificar aquellos aspectos que afectan a la población (comerciantes) y que han sido detectados a través de la investigación.

Para el efecto se utilizaron los métodos de investigación como entrevistas (personal del IDU) y encuestas (anexo 4), con las que se obtuvo información que permitió:

- Determinar en qué aspectos se sienten más afectados los comerciantes del sector.
- Qué expectativas tienen los comerciantes del sector durante la obra y después de la obra.
- Determinar la forma como el gobierno podría mejorar la situación de los afectados.
- Establecer propuestas para mitigar los impactos.

Para llevar a cabo el trabajo de campo, se tomaron los locales comerciales ubicados entre las Calles 19 y 26 de la Carrera 10 de la ciudad de Bogotá, a quienes se les aplicó una encuesta.

4.2 INVESTIGADORES

A lo largo de la investigación, se realizaron diferentes reuniones y actividades, establecidas a través de un cronograma (anexo 5), con las personas que se relacionan a continuación:

Comerciantes de los locales ubicados en la Carrera Décima entre Calles 19 y 26 de la ciudad de Bogotá, sin quienes no hubiera sido posible diligenciar las encuestas para realizar las diferentes propuestas.

Nubia Estefanía Fajardo Muñoz, estudiante de Pregrado en Administración de Empresas, de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, quien trabaja UNIDELCA, empresa ubicada en la Calle 22 #6-53

Mery Yolanda Moyano Rodríguez, estudiante de Pregrado en Administración de Empresas, de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, quien trabaja JURISCOOP, empresa ubicada en la Diagonal 42 # 20-63.

Elvia Rubiela Molina Orjuela, estudiante de Pregrado en Administración de Empresas, de la Universidad Nacional Abierta y a Distancia, quien trabaja en el IDU, empresa ubicada en la calle 22 # 6-27.

Ingeniera Civil, Liliana Torres, Profesional Especializada del Instituto de Desarrollo Urbano, de quien se recibió orientación sobre la forma de enfocar la investigación y la conveniencia de escoger el grupo objeto de estudio.

Ingeniero Civil, Luis Hernán Pérez Silva, Profesional Especializado de la Dirección Técnica Estratégica del Instituto de Desarrollo Urbano. Apoya la

investigación con el suministro de información sobre anteriores estudios realizados sobre el tema.

Administradora de Empresas, Sandra Yazmín Espinosa de la Dirección Técnica Estratégica del Instituto de Desarrollo Urbano. Apoya la investigación con el suministro de información.

5. RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS

5.1. FICHA TÉCNICA

SOLICITADA POR	Universidad Nacional Abierta y a Distancia – UNAD-
REALIZADA	Grupo de Investigación – Estudiantes –UNAD Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Elvia Rubiela Molina Orjuela Mery Yolanda Moyano Rodríguez
UNIVERSO	Establecimientos comerciales de la carrera 10 ^a de la ciudad de Bogotá
UNIDAD DE MUESTREO	Negocios comerciales
FECHA	8 de agosto de 2009
MUESTRA	Comerciantes ubicados en la carrera 10 ^a entre calles 19 y 26 de la ciudad de Bogotá
TÉCNICA DE RECOLECCION DE DATOS	Encuesta
FECHA DE TRABAJO DE CAMPO	Del 15 al 20 de agosto de 2009
OBJETIVO DE LA ENCUESTA	Recopilar información que permita establecer el impacto social que ha generado las obras de Transmilenio Fase III, en los comerciantes ubicados en la Carrera 10 entre calles 19 y 26 de la ciudad de Bogotá.
NÚMERO DE ENCUESTAS REALIZADAS	80
NÚMERO DE PREGUNTAS FORMULADAS	28

5.2 ANÁLISIS DE RESULTADOS

Pregunta Nº 1 Localidad: Santa Fe

Pregunta Nº 2 Barrios: Capuchina y San Diego

Pregunta N° 3. Actividad económica del predio

ACTIVIDAD ECONOMICA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	COMERCIAL	80	100,0	100,0	100,0

Tabla N° 1. Actividad económica del predio.

Teniendo en cuenta que las encuestas se llevaron a cabo en el sector comercial entre las calles 19 y 26 de la Carrera Décima de la Ciudad de Bogotá, el 100% de los encuestados respondió que su actividad económica es comercial.

Pregunta N° 4. Tipo de uso del predio

USO DEL PREDIO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SERVICIOS	4	5,0	5,0	5,0
	NS/NR	76	95,0	95,0	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 2. Tipo de uso del predio

En esta pregunta hubo un poco de confusión frente al uso del predio, el 95% no sabe y un 5% respondió que el uso del predio es de servicios.

Pregunta N° 5. Tipo de edificación a la que pertenece el predio

Edificación en propiedad horizontal					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	local	80	100,0	100,0	100,0

Tabla N° 3. Edificación en propiedad horizontal

En las edificaciones de propiedad horizontal los comerciantes respondieron en su totalidad, o sea el 100%, que los locales existentes son netamente comerciales, es decir para llevar a cabo su actividad económica.

Pregunta N° 6. Tipo de edificación a la que pertenece el predio

EDIFICACION EN PROP NO HORIZ					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	local	71	88,8	88,8	88,8
	ns/nr	9	11,3	11,3	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 4. Edificación en propiedad no horizontal

En las edificaciones de propiedad no horizontal, la mayoría, es decir el 88,8%, respondió que la propiedad es utilizada para el comercio, y el 11,3% no supo o no respondió.

Pregunta N° 7. Razón por la cual está ubicado en esta zona

RAZONUBICACIONZONA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido:	economía	6	7,5	7,5	7,5
	transporte	1	1,3	1,3	8,8
	parques zonas verdes	1	1,3	1,3	10,0
	entorno público	33	41,3	41,3	51,3
	seguridad	1	1,3	1,3	52,5
	hay comercio	26	32,5	32,5	85,0
	ubicación	7	8,8	8,8	93,8
	tradicción	4	5,0	5,0	98,8
	otro	1	1,3	1,3	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 5. Razones por las cuales está ubicado en esta zona

En la pregunta relacionada con la razón por la cual los comerciantes están ubicados en la zona objeto de estudio, se obtuvo los siguientes resultados: un 41,3% respondió que se ubican por el entorno económico, un 32% respondió que se ubican porque hay comercio en la zona lo cual favorece su actividad, le sigue un 8.8% que por su ubicación les agrada estar en la zona de la Carrera Décima, un 5.0% se ubican por tradición y por último 1.3% se encuentran allí por facilidad en el transporte, zonas verdes, seguridad y por otras.

Pregunta N° 8. El local que está ubicado se encuentra:

LOCAL OCUPADO EMPRESA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	propio totalmente pagado	8	10,0	10,0	10,0
	propio lo estan pagando	3	3,8	3,8	13,8
	en arriendo o subarriendo	69	86,3	86,3	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 6. Tenencia del local

En relación con la tenencia del predio donde se ubican los comerciantes de esta zona, se obtuvieron los siguientes resultados: un 86,3% corresponden a locales arrendados, un 10% son locales propios, y un 3,8% están pagando el predio.

Pregunta N° 9. Valor que pagan mensualmente de arriendo

VALOR ARRIENDO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	entre 100.000 y 500.000	18	22,5	22,5	22,5
	entre 501.000 y 1.000.000	17	21,3	21,3	43,8
	entre 1000.001 a 2.000.000	22	27,5	27,5	71,3
	mas de 2.000.001	8	10,0	10,0	81,3
	ns/nr	15	18,8	18,8	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 7. Valor del arriendo del local

En cuanto al valor que están pagando por arriendo de los locales donde funcionan los negocios, los comerciantes, respondieron: un 27,5% están pagando entre \$1.000.000 y \$2.000.000, un 22,5% pagan entre \$100.000 y \$500.000 generalmente locales pequeños en centros comerciales, un 21,3% están pagando entre \$501.000 y \$1.000.000, le sigue un 10,0% que pagan más de \$2.000.000 que son locales bastante amplios y gozan de buena ubicación, un 18,8% contestaron que no saben.

Pregunta N° 10. Pagan mensualmente cuota de administración o celaduría

VALOR ADMON Y/O CELADURIA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	40	50,0	50,0	50,0
	NO	20	25,0	25,0	75,0
	ns/nr	19	23,8	23,8	98,8
	8	1	1,3	1,3	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 8. Valor administración o celaduría

En cuanto al pago de celaduría o administración, se obtuvo como resultado: un 50% contestaron que sí pagan estos conceptos, mientras que un 25% no pagan y un 25% no sabe o no responde.

Pregunta N° 11. Cuántos establecimientos comerciales funcionan en el mismo predio?

CANTIDAD DE EMPRESAS EN EL PREDIO				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
un establecimiento comercial	66	82,5	82,5	82,5
mas de uno establecimiento comercial	14	17,5	17,5	100,0
ns/nr	0	0	0	
Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 9. Número de establecimientos en el mismo predio

La pregunta sobre el número de empresas que funcionan en mismo predio dio como resultado: el 82,5% tienen una sola empresa funcionando, mientras que un 17,5% funciona más de una empresa.

Pregunta N° 12. Actividad que se dedica la empresa.

ACTIVIDAD EMPRESA				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos comercio	76	95,0	95,0	95,0
servicios de salud	1	1,3	1,3	96,3
ns/nr	3	3,8	3,8	100,0
Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 10. Actividad de la empresa

La actividad principal de los locales comerciales corresponde a: un 95% como comerciantes, un 1,3% se dedican a servicios de salud y un 2,5% no respondió a la pregunta.

Pregunta N° 13. Sector de la economía al que pertenece la empresa.

SECTOR ECONOMICO EMPRESA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	publico	1	1,3	1,3	1,3
	privado	76	95,0	95,0	96,3
	mixto	1	1,3	1,3	97,5
	ns/nr	2	2,5	2,5	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 11. Sector economía de la empresa

En cuanto al sector económico de la empresa, un 95% son privados, un 2,5% no sabe, un 1,3% son mixtos y 1,3% son públicos.

Pregunta N° 14. De dónde son los clientes de la empresa.

DE DONDE SON LOS CLIENTES					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	barrio	2	2,5	2,5	2,5
	localidad	19	23,8	23,8	26,3
	ciudad	59	73,8	73,8	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 12. De dónde son los clientes

Los clientes de estos comerciantes son principalmente de la ciudad con un 73%, le sigue un 23,8% de la localidad y un 2,5% del barrio.

Pregunta N° 15. Cómo consideran que está la empresa en la actualidad.

COMO CONSIDERA SU EMPRESA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	segura	15	18,8	18,8	18,8
	insegura	62	77,5	77,5	96,3
	ninguno	2	2,5	2,5	98,8
	ns/nr	1	1,3	1,3	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 13. Cómo está su empresa con las obras

En cuanto al concepto de los comerciantes frente a cómo consideran que está su empresa en este momento, respondieron: un 77,5% se encuentra insegura, un 18,8% como segura, un 2,5% ninguno y un 1,3% no sabe o no responde.

Pregunta N° 16. Cómo han afectado las obras de la Fase III de Transmilenio al entorno del negocio.

ASPECTOS AFECTADO ENTORNO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	disminuyó la clientela	15	18,8	18,8	18,8
	se dificulta llegada insumos	17	21,3	21,3	40,0
	se dificulta distribucion prod	18	22,5	22,5	62,5
	hay mas vendedores ambulantes	1	1,3	1,3	63,8
	se desvalorizaron los locales	4	5,0	5,0	68,8
	se deterioró el comercio	23	28,8	28,8	97,5
	se deterioraron viviendas y locales	1	1,3	1,3	98,8
	ninguno	1	1,3	1,3	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 14. Aspectos que afectan la empresa

En los aspectos que más afectan el entorno del negocio por las obras de la Fase III de Transmilenio, respondieron así: un 28,8% se les deterioró el comercio, un 22,5% se les ha dificultado la distribución de sus productos, un 21.3% se les ha dificultado la llegada de los insumos por el cierre de vías, un 5% piensan que se les ha desvalorizado los locales, mientras un 1.3% sienten que se les ha deteriorado los locales, otro 1,3% han aumentado los vendedores ambulantes y otro grupo correspondiente al 1,3%, no supo o no respondió.

Pregunta N° 17. Hay acompañamiento del IDU en el proceso de las obras de la Fase III de Transmilenio.

EL IDU Y CONTRATISTAS EXPLICACIONES					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	si	33	41,3	41,3	41,3
	no	45	56,3	56,3	97,5
	ns/nr	2	2,5	2,5	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 15. Acompañamiento del IDU

En relación con el equipo técnico del IDU y los contratistas sobre las reuniones que les hacen a los comerciantes para informarles sobre cuál es el proceso de sus obras y como pueden contribuir para no afectar la actividad comercial, respondieron que no los ha reunido un 56.3% mientras que un 41.3% y un 2% no sabe o no responde.

Pregunta N° 18. Promesas del IDU a los pequeños comerciantes ubicados en el sector de la Carrera Décima.

PROMESAS IDU					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	acompañamiento económico	1	1,3	1,3	1,3
	apoyo inmobiliario para reubicación	1	1,3	1,3	2,5
	no ha prometido nada	61	76,3	76,3	78,8
	otro	7	8,8	8,8	87,5
	ns/nr	10	12,5	12,5	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 16. Que les ha prometido el IDU

En cuanto a lo que les ha prometido el IDU a los comerciantes para subsanar en alguna medida los perjuicios ocasionados por la obra de Transmilenio en la Carrera Décima, un 76.3% respondió que no ha prometido nada, 12.5% no sabe, un 8.8% respondieron que capacitaciones, un 1.3% acompañamiento económico y otro 1,3 % apoyo inmobiliario.

Pregunta N° 19. Porcentaje de disminución de las ventas.

PORCENTAJE DISMINUCION VENTAS					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	entre el 10% y 20%	6	7,5	7,5	7,5
	entre 30% y 40%	13	16,3	16,3	23,8
	entre 50% y 60%	21	26,3	26,3	50,0
	mas de 60%	28	35,0	35,0	85,0
	ns/nr	12	15,0	15,0	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 17. Porcentaje disminucion ventas

En la disminución de las ventas, los comerciantes respondieron así: un 35% les ha disminuido en más del 60%, un 26,3% les ha disminuido entre un 50% y un 60%, el 16,3% les ha disminuido entre el 30% y el 40%, el 7.5% les ha disminuido entre el 10% y el 20%, mientras que un 15% no sabe o no responde.

Pregunta N° 20. Modificación del valor de los predios por las obras de Transmilenio.

MODIFICACION VALOR PREDIO				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos si	43	53,8	53,8	53,8
no	19	23,8	23,8	77,5
ns/nr	17	21,3	21,3	98,8
4	1	1,3	1,3	100,0
Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 18. Modificación del valor de los predios

En la pregunta sobre si se les ha modificado el valor de los predios en este sector desde que iniciaron las obras de Transmilenio, un 53,8% respondió que sí, un 23,8% respondió que no, mientras que un 22,6% no sabe.

Pregunta N° 21. Valorización de los predios al terminar las obras de Transmilenio y si serán beneficiados como comerciantes.

VALORIZACION PREDIOS AL FINAL OBRA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	si	34	42,5	42,5	42,5
	no	27	33,8	33,8	76,3
	ns/nr	19	23,8	23,8	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 19. Expectativas sobre la valorizacion predios

En cuanto a la idea que tienen los comerciantes sobre cuál será el valor de los predios una vez terminadas las obras y si estos resultados van a beneficiar los establecimientos comerciales, respondieron SÍ un 42.5%, un 33.8% NO y un 23.8% no saben.

Pregunta N° 22. Como serán las ventas cuando las obras de Transmilenio finalicen.

VENTAS AL FINAL DE LA OBRA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	aumentarán	33	41,3	41,3	41,3
	disminuirán	20	25,0	25,0	66,3
	ns/ nr	27	33,8	33,8	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 20. Expectativas sobre ventas al final de la obra

Igualmente se les preguntó sobre como creen que serán sus ventas después de terminada la Fase III de Transmilenio a lo cual respondieron así: un 41.3% creen que las ventas aumentarán, un 25% disminuirán y un 33.8% no sabe.

Pregunta N° 23. Afectación por cierres viales en la Carrera Décima

AFECTACION POR CIERRES VIALES					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	inseguridad	19	23,8	23,8	23,8
	baja en ventas	30	37,5	37,5	61,3
	embotellamiento vehicular	25	31,3	31,3	92,5
	ns/nr	6	7,5	7,5	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 21. Como afectan cierres viales

Así mismo se les preguntó sobre afectaciones por los cierres viales de la Carrera Décima, a lo cual respondieron: 37,5% han bajado las ventas, un 31.3% han causado embotellamiento vehicular, un 23,8% han generado inseguridad y un 7.5% no sabe.

Pregunta N° 24. Concepto de la labor de la alcaldesa en cuanto al acompañamiento a los comerciantes durante las obras.

CONCEPTO LABOR ALCALDESA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	si	4	5,0	5,0	5,0
	no	70	87,5	87,5	92,5
	ns/nr	6	7,5	7,5	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 22. Labor alcaldesa

En cuanto a la labor de la Alcaldesa Local, en acompañamiento y orientación a los comerciantes, un 87.5% respondió que no ha recibido acompañamiento por parte de ella, un 5% si ha recibido algún tipo de apoyo y un 7.5% no sabe.

Pregunta N° 25. Afectación del empleo por obras de Transmilenio.

AFECTACION EMPLEO POR OBRAS					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	si	47	58,8	58,8	58,8
	no	31	38,8	38,8	97,5
	ns/nr	2	2,5	2,5	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 23. Como ha afectado el empleo

En la afectación del empleo por estas obras en su establecimiento, respondieron: un 58.8% prescindieron de personal, mientras que un 38.8% mantienen la misma cantidad de empleados y un 2.5% no sabe.

Pregunta N° 26. Necesidades de los comerciantes y peticiones al gobierno.

NECESIDADES QUE LE SOLICITA AL GOBIERNO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	agilidad en obra	55	68,8	68,8	68,8
	seguridad	16	20,0	20,0	88,8
	indemnización	6	7,5	7,5	96,3
	ns/nr	3	3,8	3,8	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 24. Qué le solicita al Gobierno

Las necesidades más latentes de los comerciantes de esta zona tienen que ver con la agilidad en las obras con un 68,8%, la seguridad con un 20%, indemnizaciones con un 7,5% y un 3,8 no sabe.

Pregunta N° 27. Soluciones que aceptarían los comerciantes para mejorar su situación.

SOLUCION PARA MEJORAR SITUACION					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	capacitación	10	12,5	12,5	12,5
	apoyo economico	45	56,3	56,3	68,8
	reubicación	19	23,8	23,8	92,5
	ns/nr	6	7,5	7,5	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 25. Solución para mejorar situación

A la pregunta, si les ofrecieran una solución para mejorar la situación de su negocio, los encuestados respondieron así: un 56.3% prefieren el apoyo económico, un 23,8% reubicación del negocio con apoyo del estado, un 12.5% capacitación y un 7.5% no sabe.

Pregunta N° 28. Antigüedad del negocio en la Carrera Décima

TIEMPO ANTIGUEDAD NEGOCIO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	de un mes a dos años	19	23,8	23,8	23,8
	de dos años a cinco años	25	31,3	31,3	55,0
	de cinco a diez años	24	30,0	30,0	85,0
	mas de 10 años	12	15,0	15,0	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla N° 26. Tiempo de antigüedad

En cuanto a la antigüedad de los establecimientos comerciales en la zona, se encontró un 31.3% tiene antigüedad entre dos y cinco años, un 30% llevan entre cinco y diez años, un 23,8% llevan hasta dos años en esa zona y un 15% llevan más de diez años.

5.3 REJILLA GERENCIAL

Impactos Sociales más relevantes (inseguridad, disminución de ingresos, pérdida de empleo)

Tabla de contingencia ACTIVIDAD ECONOMICA * COMO CONSIDERA SU EMPRESA

Recuento	COMO CONSIDERA SU EMPRESA				Total
	segura	insegura	ninguno	ns/nr	
ACTIVIDAD ECONOMICA COMERCIAL	15	62	2	1	80
Total	15	62	2	1	80

Tabla N° 27. Diagnóstico Tabla Contingencia 1

Desde el momento en que inició la ejecución de las obras, se ha acrecentado la inseguridad, ha bajado la afluencia de clientes, lo que ha conllevado a afectaciones en la actividad comercial del sector. De 80 personas encuestadas, 62 que corresponden al 77,5 %, respondieron que la empresa está insegura.

Tabla de contingencia ACTIVIDAD ECONOMICA * ASPECTOS AFECTADO ENTORNO

Recuento	ASPECTOS AFECTADO ENTORNO							ninguno	Total
	disminuyó la clientela	se dificultó la llegada de insumos	se dificultó la distribución de prod	hay mas vendedores ambulantes	se desvalorizaron los locales	se deterioró el comercio	se deterioraron viviendas y locales		
ACTIVIDAD ECO COMERC	15	17	18	1	4	23	1	1	80
Total	15	17	18	1	4	23	1	1	80

Tabla N° 28. Diagnóstico Tabla Contingencia 2

En el análisis de esta tabla, solo se tomarán los ítems: disminución de clientela y deterioro en el comercio.

Se disminuyó la clientela debido a la inseguridad y dificultad en el ingreso al sector por el embotellamiento del tráfico. De 80 encuestados 15 consideraron que se disminuyó la clientela, dato que corresponde al 18.8%.

Por otro lado, 23 (28.8%) de 80 personas respondieron que el comercio se deterioró. Dicho deterioro de acuerdo al análisis realizado, se debe a la inseguridad, embotellamiento del tráfico, baja de afluencia de los clientes.

Tabla de contingencia ACTIVIDAD ECONOMICA * PORCENTAJE DISMINUCION VENTAS

Recuento	PORCENTAJE DISMINUCION VENTAS					Total
	entre el 10% y 20%	entre 30% y 40%	entre 50% y 60%	mas de 60%	ns/nr	
ACTIVIDAD ECONOMICA COMERCIAL	6	13	21	28	12	80
Total	6	13	21	28	12	80

Tabla Nº 29. Diagnóstico Tabla Contingencia 3

De 80 encuestados, 28 personas que corresponden al 35% de los encuestados, respondieron que sus ventas han disminuido más del 60%, 21 personas o sea 26,3% respondieron que han disminuido entre el 50% y 60%.

AFECTACION EMPLEO POR OBRAS				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos si	47	58,8	58,8	58,8
no	31	38,8	38,8	97,5
ns/nr	2	2,5	2,5	100,0
Total	80	100,0	100,0	

Tabla 30. Diagnóstico Tabla Contingencia 4

El 58,8 % de los comerciantes ha tenido que prescindir de empleados, igualmente durante el trabajo de campo se observó que más de 20 establecimientos comerciales han sido cerrados, lo que afecta tasa de empleo.

Expectativas al final de la obra (aumento en valor de predios, aumento de clientes, aumento de ventas, apoyo económico del gobierno por pérdidas ocasionadas).

Tabla de contingencia ACTIVIDAD ECONOMICA * VALORIZACION PREDIOS AL FINAL OBRA.

Recuento	VALORIZACION PREDIOS AL FINAL OBRA			Total
	si	no	ns/nr	
ACTIVIDAD ECONOMICA COMERCIAL	34	27	19	80
Total	34	27	19	80

Tabla Nº 31. Diagnóstico Tabla Contingencia 5

Dentro de las expectativas más importantes al final de la obra, 34 comerciantes correspondientes a un 42,5% de los encuestados, esperan que los predios se valoricen. Esperan que la clientela aumente por mejoramiento del espacio público, del entorno, fácil circulación de los clientes.

Tabla de contingencia ACTIVIDAD ECONOMICA * VENTAS AL FINAL DE LA OBRA

Recuento	VENTAS AL FINAL DE LA OBRA			Total
	aumentarán	disminuirán	ns/ nr	
ACTIVIDAD ECONOMICA COMERCIAL	33	20	27	80
Total	33	20	27	80

Tabla Nº 32. Diagnóstico Tabla Contingencia 6

El 41,3% correspondiente a 33 encuestados, considera que sus ventas aumentarán por el fácil acceso a los establecimientos comerciales, por disminución de los tiempos en trasladarse de un lugar a otro.

Tabla de contingencia ACTIVIDAD ECONOMICA * SOLUCION PARA MEJORAR SITUACION

Recuento	SOLUCION PARA MEJORAR SITUACION				Total
	capacitación	apoyo economico	reubicación	ns/nr	
ACTIVIDAD ECONOMICA COMERCIAL	10	45	19	6	80
Total	10	45	19	6	80

Tabla Nº 33. Diagnóstico Tabla contingencia 7

De igual forma, 45 comerciantes, es decir el 56.3% de los encuestados, esperan del gobierno un apoyo económico, ya que con ello se pueden recuperar pérdidas causadas por la disminución de sus ventas durante la ejecución de las obras.

Necesidades (agilidad en la ejecución de las obras, seguridad)

Tabla de contingencia ACTIVIDAD ECONOMICA * NECESIDADES QUE LE SOLICITA AL GOBIERNO

Recuento	NECESIDADES QUE LE SOLICITA AL GOBIERNO				Total
	agilidad en obra	seguridad	indemnización	ns/nr	
ACTIVIDAD ECONOMICA COMERCIAL	55	16	6	3	80
Total	55	16	6	3	80

Tabla Nº 34. Diagnóstico Tabla Contingencia 8

Las necesidades más importantes en este momento, para el 68.8% de los comerciantes equivalente a 55 personas del número encuestado, están básicamente enmarcadas en el tema de la agilidad en la ejecución y terminación

de las obras, ya que de ello depende la normalización de las actividades comerciales y por ende la recuperación y hasta aumento de las ventas.

Igualmente, el 20% es decir 16 personas encuestadas, encuentran necesaria la seguridad, por dar tranquilidad al cliente.

EL IDU Y CONTRATISTAS EXPLICACIONES					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	si	33	41,3	41,3	41,3
	no	45	56,3	56,3	97,5
	ns/nr	2	2,5	2,5	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla Nº 35. Diagnóstico Tabla Contingencia 9

CONCEPTO LABOR ALCALDESA					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	si	4	5,0	5,0	5,0
	no	70	87,5	87,5	92,5
	ns/nr	6	7,5	7,5	100,0
	Total	80	100,0	100,0	

Tabla Nº 36. Diagnóstico Tabla Contingencia 10

Es importante mencionar la necesidad de información oportuna que debe recibir el comerciante. En este aspecto el 56,3% de los encuestados, contestó que no reciben información ni orientación parte del IDU y el 87,5 tampoco la reciben por parte de la Alcaldía.

CONCLUSIONES

Las obras de la Fase III de Transmilenio tienen un enfoque administrativo donde el IDU como actor dirigente en la distribución de recursos a través de los contratistas, busca ayudar a los comerciantes afectados con: talleres de información dictados por personal de la Institución, contratistas, interventores, puntos de información (CREA); con capacitaciones a través del Sena y Cámara de Comercio, reconocimiento de compensaciones por detrimento de sus ingresos; sin embargo, la percepción de la mayoría de los comerciantes es que estas ayudas no subsanan las pérdidas económicas que las obras les ha generado.

En consonancia con lo anterior, es del caso señalar que el IDU efectúa un acompañamiento a quienes van a ser afectados por la obras, dándoles a conocer el proceso como tal y lo que éste conlleva para sus negocios; sin embargo, existen dos aspectos que hacen más difícil la situación ya que generan desinformación y falsas expectativas, los cuales tienen que ver con la falta de interés o renuencia de los comerciantes para asistir a talleres informativos y la falta de claridad por parte del IDU para dar a conocer o informar al comerciante, cuál será la situación real de su negocio. Esta desinformación de los comerciantes, sesga la oportunidad

de plantear soluciones o escuchar sugerencias de parte de ellos que redundarían en beneficio de sus negocios.

En lo que tiene que ver con las expectativas, la más importante para los comerciantes, es cómo se verá afectado su negocio una vez culminadas las obras, ya que tienen conocimiento de los efectos producidos a sectores por obras de la Troncal Caracas, que “acabaron” físicamente con establecimientos comerciales que tenían una amplia trayectoria. Esto genera incertidumbre e inestabilidad en ellos. No obstante, en su mayoría consideran que las ventas aumentarán.

Por otro lado, no menos importante es el impacto social relacionado con la inseguridad, la mayoría de los encuestados respondieron que los robos y atracos se han incrementado desde que iniciaron las obras, alejando aún más a los clientes que acostumbraban a ir de compras a este sector, perjudicando el nivel de ventas.

Así mismo, la disminución en las ventas, conlleva al desmejoramiento de la calidad de vida de los comerciantes del sector, por cuanto la mayoría de ellos depende económicamente de su actividad, muchos de ellos trabajan junto con sus familias y amigos, por ende el impacto social es bastante preocupante, a pesar de

que esta afectación puede ser temporal, dependiendo del comportamiento que presenten las ventas una vez culminadas las obras.

Agrava aún más la disminución en las ventas, el hecho de que ello genere menores ingresos lo que no les permite cubrir obligaciones adquiridas relacionadas con el pago de arriendo, ya que un alto porcentaje no son propietarios del predio. Algunos de ellos han entrado a negociar con los propietarios de los predios a fin de buscar “una rebaja” en el monto del arriendo o tomar decisiones más radicales como el cierre del negocio a pesar de llevar muchos años en el sector, situación que se observó en el desarrollo de la encuesta donde más de veinte establecimientos ya se han ido del sector y otros están a punto de hacerlo.

El exilio comercial que deja pérdidas considerables para los comerciantes, aumenta la inseguridad por cuanto los locales desocupados son una oportunidad más para que los delincuentes se aprovechen de los transeúntes que no tienen otra salida que atravesar la Carrera Décima, llevando ello, como se mencionó anteriormente, a la disminución de clientes en los establecimientos

Otro aspecto importante que merece ser mencionado dentro de las conclusiones, es la experiencia para el Grupo de Investigación, es decir para las 3 estudiantes que próximamente recibirán su título profesional, la cual ha sido enriquecedora dado que mantuvieron una relación cercana a los comerciantes directamente afectados por la situación, quienes manifestaron sus inconformidades que muy seguramente, gracias a este proyecto de investigación, serán tenidas en cuenta para beneficio no solamente de la ciudad en general, sino especialmente de los grupos de comunidades seriamente afectados. El grupo de investigación de manera absolutamente necesaria propone alternativas con miras a una solución equitativa para los comerciantes y todas las partes involucradas en este proceso.

PROPUESTAS

La intervención del Instituto de Desarrollo Urbano IDU en el sistema vial tiene el desafío de construir y promover acciones participativas con los afectados por las diferentes obras y generar mecanismos de solución, para no desmejorar su calidad de vida y por el contrario mejorarla.

En consonancia con lo anterior, el estudio realizado por el Grupo de Investigación, realiza las siguientes propuestas, para que sean analizadas por el IDU, como base para establecer planes de acción conjunta con la comunidad afectada por las obras y permitir la mitigación de impactos:

- Si bien es cierto que el IDU tiene una amplia red informativa (contratistas, interventores, puntos crea, alcaldía, volantes, afiches) para dar a conocer todo lo relacionado con la obra, es importante motivar la asistencia de los comerciantes a algunas charlas o talleres informativos. Para ello se propone que con recursos de la Administración Distrital, mediante convenios o contratos con entidades privadas o públicas, se otorguen cupos a quienes asistan a las charlas informativas, para participar en eventos que propendan por el emprendimiento o fortalecimiento empresarial, como: capacitaciones para llevar una contabilidad apropiada de los

negocios, financiamiento con facilidades de pago para adquirir equipos tecnológicos, talleres de fortalecimiento humano o capacitación en las tareas que desarrolla.

- Exposición clara por parte del IDU, sobre el verdadero impacto en determinados negocios para motivar u orientar al comerciante a que antes de que culminen las obras, se ubique en otro lugar con ayuda y acompañamiento del Instituto o albergue la posibilidad de quedarse en el mismo lugar pero desarrollando otra actividad comercial, la cual sería apoyada, igualmente, por la entidad.
- Realizar planes de acción junto con la Policía Metropolitana, para aumentar el pie de fuerza y evitar robos a los establecimientos y atracos a los clientes.
- Exigir a los contratistas y disponer de las partidas presupuestales correspondientes, para extender las jornadas laborales del personal subcontratado, en horarios nocturnos y festivos, con el fin de agilizar las obras. Con este mismo fin, hacer los estudios de redes de servicios públicos con las entidades correspondientes por lo menos un año antes del inicio de las obras,

para obtener planos y demás documentación de la existencia y ubicación acertada de las mismas para evitar contratiempos graves de última hora.

- Impulsar eventos para reactivar las ventas de los comerciantes, en temporadas.
- Ubicar tramos clave y adecuar en éstos, sitios de parqueo, para estacionamiento de los clientes, durante y después de las obras.
- Seis meses después de culminadas las obras, realizar nuevamente un estudio para determinar el impacto social real, que han ocasionado las obras en el sector y por ende en los comerciantes, con el fin de tomar las medidas necesarias para no desmejorar la calidad de vida de los mismos.

BIBLIOGRAFIA

Arias, Rosa. (2006). Educación Social Y Formación Ciudadana En Tiempos De Globalización. Revista Tendencias y Retos de la Universidad de La Salle. 11, 272

Estudio del Impacto del Nuevo Sistema de Transporte Masivo Transmilenio sobre el Tejido de Urbano de Bogotá. (2009). Disponible http://www.cpsv.upc.es/tesinas/resummaus_alfonso_carrerao.

Notas de Prensa. (1 de diciembre de 2008). Edward Freeman Padre de la Teoría del Stakeholder, doctor Honoris Causa, por la Universidad Pontificia Comillas-ICAI-ICADE

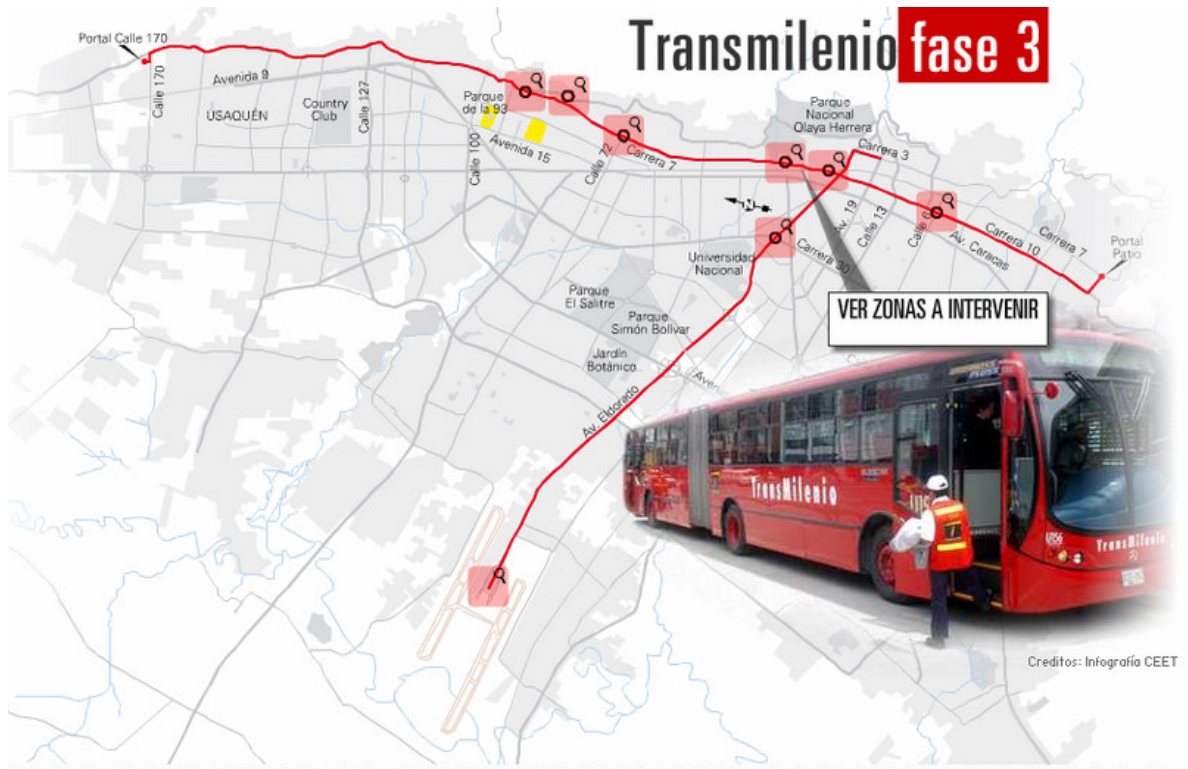
Hurtado, A. (2008). Revitalización de Espacios e Integración Social Urbana.

Instituto de Desarrollo Urbano. (2007). Subdirección Técnica de Ejecución de Obras. Archivos Fase III – Transmilenio.

Vargas, R. (2006). Problemáticas Vigentes y Alternativas de Respuesta desde el Trabajo Social. Revista Tendencias y Retos de la Universidad de La Salle, 11, 272

ANEXOS

ANEXO 1. MAPA CIUDAD DE BOGOTÁ, FASE III TRANSMILENIO.



Fuente: skyscrapercity.com

ANEXO 2. VALORES DESTINADOS PARA LA OBRA


GRUPO	Cto. de Obra No.	OBJETO	TRAMO	CONTRATISTA	Cto. de Interventori	INTERVENTORIA	VALOR CTO. DE INTERVENTORIA	VALOR ESTIMADO DEL CONTRATO
1	134/07	Adecuación de la Carrera 10 (Av. Fernando Mazuera) al Sistema	Carrera 10 tramo 1	CONSTRUCTORA SAN DIEGO	173/07	CONSORCIO INTERVENTORIAS	\$ 7.710.799.674	\$ 146.228.548.034
2	135/07	Adecuación de la Calle 26 (Av. Jorge Eliecer Gaitán) y la Carrera 10 (Av. Fernando Mazuera) al Sistema	Carrera 10 tramo 2 Carrera 10 tramo 3	CONSORCIO METROVIAS BOGOTA	171/07	POYRY INFRA S.A.	\$ 9.136.790.091	\$ 178.304.574.960
3	136/07	Adecuación de la Calle 26 (Av. Jorge Eliecer Gaitán) y la Carrera 10 (Av. Fernando Mazuera) del Grupo 3, que comprende la adecuación de la Carrera 10 (Av. Fernando Mazuera)	Carrera 10 tramo 4 Carrera 10 tramo 5 Calle 26 tramo 5 Calle 26 tramo 6	CONSTRUCTORA BOGOTA FASE III S.A.	172/07	CONSORCIO IML	\$ 14.239.618.527	\$ 291.947.648.903
4	137/07	Adecuación de la Calle 26 (Av. Jorge Eliecer Gaitán) al Sistema Transmilenio y el posterior	Calle 26 tramo 3 Calle 26 tramo 4	UNION TEMPORAL TRANSVIAL	174/07	CONSORCIO INTERCOL	\$ 12.773.222.190	\$ 315.580.224.330
5	138/07	Adecuación de la Calle 26 (Av. Jorge Eliecer Gaitán) al Sistema	Calle 26 tramo 2	INFRAESTRUCTURAS URBANAS S.A.	170/07	INGETEC S.A.	\$ 8.264.164.387	\$ 218.798.733.837

CONSTRUCCIÓN	PLAZOS DEL CONTRATO		FECHAS DE INICIO			FECHAS DE TERMINACIÓN		
	CONSTRUCCIÓN	Mantenimiento	Preconstrucción	Construcción	Mantenimiento	Preconstrucción	Construcción	Mantenimiento
4 meses	21 meses	60 meses	17-jun-08	17-oct-08	17-jul-10	16-oct-08	16-jul-10	16-jul-15
4 meses	18 meses 20 meses	60 meses	17-jun-08	17-oct-08	17-jun-10	16-oct-08	16-jun-10	16-jun-15
4 meses	18 meses 21 meses 21 meses	60 meses	17-jun-08	17-oct-08	17-jul-10	16-oct-08	16-jul-10	16-jul-15
4 meses	16 meses 22 meses	60 meses	17-jun-08	17-oct-08	17-ago-10	16-oct-08	16-ago-10	16-ago-15
4 meses	22 meses	60 meses	17-jun-08	17-oct-08	17-ago-10	16-oct-08	16-ago-10	16-ago-15

Aspecto Ambiental: se destinan recursos por un 6%

Aspecto Social: se destinan recursos en un 3%

ANEXO 3. FORMATO DE ENCUESTA

		ENCUESTA PARA LA EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE LOS PROGRAMAS DE INFRAESTRUCTURA URBANÍSTICA DEL IDU EN LA CARRERA DECIMA	
SECCION 1. IDENTIFICACION			
1. LOCALIDAD.....			
2. BARRIO:.....			
3. ACTIVIDAD ECONOMICA DEL PREDIO: Residencial..... Mixto..... Comercial..... Institucional..... Industrial..... Vivienda..... Comercio..... No sabe No responde.....		4. TIPO DE USO DEL PREDIO: Industria..... Servicios..... Depósito..... Agropecuarias..... Minería..... Renta..... Otro..... No sabe No responde.....	
SECCION 2. CARACTERISTICAS DEL PREDIO TIPO DE EDIFICACION A LA QUE PERTENECE EL PREDIO:			
5. EDIFICACION EN PROPIEDAD HORIZONTAL Vivienda..... Bodega..... Local..... Lote..... Otro..... No sabe No responde.....		6. EDIFICACION EN PROPIEDAD NO HORIZONTAL Vivienda..... Bodega..... Local..... Lote..... Otro..... No sabe No responde.....	
7. PORQUE RAZON ESTA USTED UBICADO EN ESTA ZONA? ECONOMÍA..... SERVICIOS..... TRANSPORTE..... VÍAS..... PARQUES/ZONAS VERDES..... ENTORNO PÚBLICO..... SEGURIDAD..... MÁS ACCESO A SERVICIOS DE SALUD..... CERCANÍA A FAMILIARES..... MÁS ACCESO A COLEGIOS O UNIVERSIDADES..... FÁCIL ACCESO AL TRABAJO..... VECINOS..... BIBLIOTECAS..... SERVICIOS SOCIALES..... AYUDAN A LOS POBRES..... HAY COMERCIO..... UBICACIÓN..... TRADICIÓN..... RECONOCIMIENTO..... OTRO..... No sabe No responde.....			

SECCION 3. TENENCIA DEL PREDIO

8. EL LOCAL OCUPADO POR ESTA EMPRESA ES:

Propio totalmente pagada?.....
Propio la están pagando?.....
En arriendo o subarriendo?.....
En usufructo?.....
Ocupante de hecho.....
No sabe No responde.....

9. CUANTO PAGAN MENSUALMENTE ARRIENDO?

Entre \$100.000 y \$500.000.....
Entre \$501.000 y \$1.000.000.....
Entre \$1.000.001 y \$2.000.000.....
Mas de \$2.000.001.....
No sabe No responde.....

10. PAGA MENSUALMENTE POR CUOTA DE ADMINISTRACION O CELADURIA?

SI..... CUANTO \$
NO.....
No sabe no responde.....

11. CUANTOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES O EMPRESAS FUNCIONAN EN ESTE PREDIO?

NUMERO DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES.....
NÚMERO DE EMPRESAS.....
No Sabe No responde.....

SECCION 4. PERCEPCION DEL IMPACTO DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA EN EL COMERCIO

12. A QUE ACTIVIDAD SE DEDICA PRINCIPALMENTE SU EMPRESA?

INDUSTRIA.....
COMERCIO.....
SERVICIOS DE SALUD.....
SERVICIOS DE EDUCATIVOS.....
SERVICIOS FINANCIEROS.....
OTRO.....
No Sabe No responde.....

13. A QUE SECTOR DE LA ECONOMIA PERTENECE SU EMPRESA?

PÚBLICO.....
PRIVADO.....
MIXTO.....
No Sabe No responde.....

14. DE DONDE SON SUS CLIENTES / USUARIOS?

BARRIO.....
LOCALIDAD.....
CIUDAD.....
No Sabe No responde.....

15. COMO CONSIDERA QUE ESTA SU EMPRESA ACTUALMENTE?

SEGURA.....
INSEGURA.....
NINGUNO.....
No Sabe No responde.....

16. LAS OBRAS DE LA FASE III DE TRANSMILENIO EN QUE ASPECTOS HAN AFECTADO EL ENTORNO DE SU NEGOCIO?

DISMINUYÓ LA CLIENTELA.....
SE DIFICULTA LA LLEGADA DE INSUMOS.....
SE DIFICULTA LA DISTRIBUCIÓN DE PRODUCTOS.....
HAY MÁS VENDEDORES AMBULANTES.....
SE DESVALORIZARON LOS LOCALES.....
SE DETERIORÓ EL COMERCIO.....
SE DETERIORARON LAS VIVIENDAS Y LOCALES.....
OTRO.....
NINGUNO.....
No Sabe No responde.....

SECCION 5. PERSPECTIVA DEL IDU FRENTE A LA OBRA DE TRANSMILENIO EN LA CARRERA DECIMA

17. EL EQUIPO TÉCNICO DEL IDU Y LOS CONTRATISTAS LOS HA REUNIDO PARA EXPLICARLES A LOS PEQUEÑOS COMERCIANTES CUAL ES EL PROCESO DE SUS OBRAS Y COMO PUEDE CONTRIBUIR PARA NO AFECTAR LA ACTIVIDAD COMERCIAL?

SI.....
NO.....
No Sabe No responde.....

18. QUE LES HA PROMETIDO EL IDU A LOS PEQUEÑOS COMERCIANTES PARA LA OBRA DEL TRANSMILENIO EN LA CARRERA DÉCIMA?

ACOMPAÑAMIENTO ECONOMICO.....
APOYO PARA COMPRA DE PREDIOS.....
APOYO INMOBILIARIO PARA REUBICACION O RELOCALIZACION.....
NO HA PROMETIDO NADA.....
OTRO.....
No Sabe No responde.....

19. EN QUE PORCENTAJE HAN DISMINUIDO LAS VENTAS DESDE QUE INICIARON LAS OBRAS DEL TRANSMILENIO?

ENTRE UN 10% Y 20%
ENTRE UN 30% Y 40%.....
ENTRE UN 50% Y 60%.....
MAS DE 60%.....
No Sabe No responde.....

20. SE HA MODIFICADO EN VALOR DE LOS PREDIOS POR ESTE SECTOR DESDE QUE INICIARON LAS OBRAS DEL TRANSMILENIO?

SI.....
NO.....
No Sabe No responde.....

21. AL TERMINAR LAS OBRAS DEL TRANSMILENIO CREEN QUE LOS PREDIOS SE VAN A VALORIZAR Y LOS RESULTADOS VAN A BENEFICIAR LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES?

SI.....
NO.....
No Sabe No responde.....

22. COMO CRRE QUE SERAN SUS VENTAS CUANDO LAS OBRAS DE TRANSMILENIO FINALICEN?

AUMENTARANI.....
DISMINUIRAN.....
NO SABE.....
No Sabe No responde.....

23. COMO LES HA AFECTADO LOS CIERRES VIALES DE LAS CARRERA 10 ENTRE CALLES 13 Y 9ª?

INSEGURIDAD.....
BAJA EN LAS VENTAS.....
EMBOTELLAMIENTO VEHICULAR.....
OTRO.....
No Sabe No responde.....

24. CREE USTED QUE LA LABOR DE LA ALCALDESA LOCAL, EN CUANTO AL ACOMPAÑAMIENTO Y ORIENTACION A LOS COMERCIANTES HA SIDO EFICIENTE EN LAS OBRAS DE LA FASE III DEL TRANSMILENIO?

SI.....
NO.....
NO SABE NO RESPONDE.....

25. CREE USTED QUE EL EMPLEO SE HA VISTO AFECTADO POR ESTAS OBRAS?

SI.....
NO.....
NO SABE NO RESPONDE.....

26. CUALES SON SUS NECESIDADES Y QUE LE PIDE AL GOBIERNO?

AGILIDAD EN OBRA.....
SEGURIDAD.....
INDEMNIZACION.....
NO SABE NO RESPONDE.....

27. SI LE OFRECERAN UNA SOLUCION PARA MEJORAR LA SITUACION DE SU NEGOCIO, CUAL ACEPTARIA?

CAPACITACION.....
APOYO ECONOMICO ENTIDADES CREDITICIAS.....
REUBICACION CON APOYO DEL ESTADO.....
No Sabe No responde.....

28. CUANTO TIEMPO LLEVA SU NEGOCIO FUNCIONANDO EN EL SECTOR

DE 1 MES A 2 AÑO.....
DE 2 AÑOS A 5 AÑO.....
DE 5 AÑOS A 10 AÑOS.....
MAS DE 10 AÑOS.....
No Sabe No responde.....

ANEXO 4. TABULACIÓN DE ENCUESTAS EN EXCELL

ANEXO 4. TABULACION ENCUESTA PARA LA EVALUACION DEL IMPACTO DE LOS PROGRAMAS DE INFRAESTRUCTURA

TITULO DE ENCUESTA	NUMERO DE PREGUNTAS																											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
ENCUESTA #1	3	8	3	3	16	3	4	2	1	2	2	2	3	2	1	1	4	4	1	1	1	5	2	1	4	2	4	
ENCUESTA #2	3	2	3	3	16	3	4	2	1	2	2	2	3	2	2	1	5	3	1	2	3	1	2	2	1	3	2	
ENCUESTA #3	3	8	3	3	16	3	4	2	1	2	2	2	3	2	6	2	4	4	2	1	1	2	2	1	2	3	4	
ENCUESTA #4	3	8	3	3	16	1	5	2	1	2	2	2	3	2	6	1	4	4	3	1	3	1	1	1	1	2	3	
ENCUESTA #5	3	8	3	6	17	3	5	2	1	2	2	2	3	2	7	2	4	4	2	3	3	2	2	1	3	1	1	
ENCUESTA #6	3	8	3	3	6	3	4	2	1	2	2	2	2	2	1	4	4	3	3	3	3	2	2	2	1	2	1	
ENCUESTA #7	3	8	3	3	6	3	3	3	1	2	2	2	2	3	1	4	3	1	3	1	2	2	2	2	2	2	2	
ENCUESTA #8	3	8	3	3	6	3	4	1	1	2	2	2	3	2	1	1	6	4	1	2	1	2	2	1	2	1	2	
ENCUESTA #9	3	8	3	3	6	3	3	1	1	2	2	2	2	2	3	2	4	3	3	2	2	3	2	2	1	2	4	
ENCUESTA #10	3	8	3	3	16	3	3	1	1	2	2	2	3	1	9	2	4	5	3	3	1	5	2	2	1	2	4	
ENCUESTA #11	3	8	3	3	16	2	3	3	3	7	2	2	3	2	6	2	4	4	1	1	1	1	2	1	1	3	1	
ENCUESTA #12	3	8	3	3	5	3	1	3	3	2	2	2	2	2	1	5	2	1	3	3	3	2	2	1	1	2	2	
ENCUESTA #13	3	8	3	6	7	3	5	3	3	2	2	2	2	3	2	4	3	1	3	3	2	2	1	1	4	3		
ENCUESTA #14	3	8	3	3	6	1	5	2	1	2	2	2	3	3	6	2	4	4	1	1	1	2	2	1	1	3	4	
ENCUESTA #15	3	8	3	3	6	3	3	1	3	2	2	2	3	2	3	2	4	3	1	1	1	1	2	1	1	2	4	
ENCUESTA #16	3	8	3	3	6	3	1	1	3	2	2	2	3	1	6	2	4	2	2	1	1	1	2	2	1	3	1	
ENCUESTA #17	3	8	3	3	17	3	2	1	3	2	2	2	3	1	1	2	4	4	2	1	1	3	2	2	1	4	1	
ENCUESTA #18	3	8	3	3	6	1	5	1	3	2	2	2	3	2	6	2	4	3	1	3	1	2	2	1	1	3	1	
ENCUESTA #19	3	8	3	3	6	2	1	1	3	2	2	2	3	1	6	3	4	5	3	1	1	3	2	2	1	2	2	
ENCUESTA #20	3	8	3	3	6	3	1	1	3	2	2	2	3	2	3	2	4	3	1	3	3	2	2	1	1	2	2	
ENCUESTA #21	3	8	3	6	6	3	1	2	3	2	2	2	2	6	3	4	4	1	1	1	1	2	2	1	1	2	2	
ENCUESTA #22	3	8	3	6	6	3	2	1	3	2	2	2	3	2	6	2	4	1	1	3	3	2	2	2	1	1	1	
ENCUESTA #23	3	8	3	3	16	3	2	1	3	2	2	2	3	2	3	2	4	1	1	3	3	1	2	1	1	2	2	
ENCUESTA #24	3	8	3	6	6	3	1	1	3	2	2	2	3	2	2	2	4	3	1	2	2	2	2	1	1	2	2	
ENCUESTA #25	3	8	3	6	16	3	1	3	3	2	2	2	1	6	1	4	5	1	1	1	2	2	2	1	1	2	3	
ENCUESTA #26	3	8	3	3	6	3	1	3	3	2	2	2	3	2	3	1	5	4	1	3	3	1	2	1	1	2	2	
ENCUESTA #27	3	8	3	3	18	3	5	3	1	2	2	1	1	2	1	4	5	2	3	3	3	3	2	1	4	3		
ENCUESTA #28	3	8	3	3	17	3	1	3	3	2	2	2	3	4	4	2	4	4	1	2	3	3	2	1	1	2	1	
ENCUESTA #29	3	8	3	3	3	3	1	2	3	2	2	2	3	2	5	1	4	4	1	1	1	2	2	1	1	2	2	
ENCUESTA #30	3	8	3	3	6	3	1	2	3	2	2	2	3	2	5	1	5	4	3	3	1	3	2	1	1	1	3	
ENCUESTA #31	3	8	3	3	6	1	5	1	3	2	2	2	3	2	3	1	5	4	1	1	1	1	2	2	1	2	3	
ENCUESTA #32	3	8	3	6	1	3	1	3	3	2	2	2	2	2	2	2	4	4	1	2	2	2	2	1	1	2	2	
ENCUESTA #33	3	8	3	3	16	3	5	1	3	2	2	2	2	2	3	2	4	3	2	1	2	3	2	2	1	3	2	
ENCUESTA #34	3	8	3	3	1	3	1	3	3	2	2	2	2	6	2	4	4	1	1	1	1	2	2	1	1	2	3	
ENCUESTA #35	3	8	3	6	16	3	1	1	3	2	2	2	3	1	4	5	1	2	2	2	2	2	1	1	1	2	3	
ENCUESTA #36	3	8	3	3	16	3	1	1	3	2	2	2	3	2	3	1	4	4	1	1	1	3	2	1	1	2	1	
ENCUESTA #37	3	8	3	6	16	3	3	3	3	2	2	2	3	2	6	2	4	4	1	3	3	2	2	1	1	3	2	
ENCUESTA #38	3	8	3	3	16	3	3	3	3	2	2	2	3	2	2	1	4	4	1	2	2	2	1	2	2	2	3	
ENCUESTA #39	3	8	3	3	18	1	5	3	3	2	2	2	3	2	1	1	4	4	1	2	3	2	2	2	1	3	4	
ENCUESTA #40	3	8	3	3	6	3	3	2	3	2	2	2	3	2	1	2	5	3	1	1	3	3	2	2	1	2	1	
ENCUESTA #41	3	8	3	3	6	3	2	1	3	2	2	2	3	2	2	2	4	4	1	2	3	3	2	1	1	2	4	
ENCUESTA #42	3	8	3	3	6	3	3	1	3	2	2	2	2	2	1	4	4	1	2	2	3	2	1	1	1	2	3	
ENCUESTA #43	3	8	3	3	16	3	3	1	3	2	2	2	2	1	1	2	4	2	1	1	3	3	2	2	1	3	2	
ENCUESTA #44	3	8	3	3	16	3	3	1	3	2	2	2	2	2	6	2	4	3	1	2	2	1	2	1	2	2	3	
ENCUESTA #45	3	8	3	3	16	3	3	1	3	2	2	2	2	2	5	2	4	3	2	2	3	3	2	2	1	2	2	
ENCUESTA #46	3	8	3	3	16	3	3	3	3	2	2	2	3	2	3	2	4	5	1	2	2	2	2	1	2	2	3	
ENCUESTA #47	3	8	3	3	16	3	3	1	3	2	2	2	3	2	2	1	4	2	1	1	1	2	3	1	2	4	3	
ENCUESTA #48	3	8	3	3	16	1	5	1	1	2	2	2	3	2	6	2	4	4	1	1	1	1	2	2	1	1	4	
ENCUESTA #49	3	8	3	3	1	3	3	1	3	2	2	2	3	2	3	2	4	1	2	2	3	3	2	1	1	2	1	
ENCUESTA #50	3	2	3	3	17	3	2	1	3	2	1	3	1	1	1	6	5	3	1	1	5	1	2	3	1	1	1	
ENCUESTA #51	3	8	3	3	1	3	2	2	3	2	2	2	2	6	2	6	1	3	3	1	1	3	3	2	3	2	3	
ENCUESTA #52	3	8	3	3	17	3	2	2	3	7	4	3	1	1	2	6	3	3	1	1	1	2	1	1	2	1	2	
ENCUESTA #53	3	8	3	3	17	3	4	2	3	7	4	3	2	2	1	6	5	3	1	1	3	2	1	2	3	4	1	
ENCUESTA #54	3	8	3	3	16	1	5	1	3	2	2	2	3	1	2	1	6	5	3	1	2	5	3	2	2	3	4	
ENCUESTA #55	3	8	3	3	18	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	2	4	4	1	1	2	2	2	1	1	2	3	
ENCUESTA #56	3	8	3	3	6	3	2	3	3	2	2	2	3	2	6	2	4	4	1	2	2	2	2	2	2	3	3	
ENCUESTA #57	3	8	3	3	6	3	5	3	3	2	2	2	2	2	3	2	4	2	1	1	2	2	2	1	1	2	3	
ENCUESTA #58	3	8	3	3	16	3	5	3	3	2	2	2	2	2	1	1	6	2	1	1	1	2	2	2	1	2	2	
ENCUESTA #59	3	8	3	3	6	2	3	2	3	2	2	2	3	2	6	2	4	3	1	3	1	2	2	1	1	2	2	
ENCUESTA #60	3	8	3	3	6	3	1	2	3	2	2	2	3	2	6	2	3	4	2	3	3	1	2	1	3	2	3	
ENCUESTA #61	3	8	3	3	6	1	5	1	3	2	2	2	3	2	2	2	4	2	3	3	1	2	1	1	1	2	3	
ENCUESTA #62	3	8	3	3	6	3	3	1	3	2	2	2	3	2	2	1	4	1	2	2	1	3	3	2	1	3	1	
ENCUESTA #63	3	8	3	3	6	3	2	1	3	2	2	2	3	2	3	2	4	3	2	2	3	2	2	1	2	2	3	
ENCUESTA #64	3	8	3	3	6	3	2	3	3	2	2	2	3	1	6	1	4	2	2	2	2	3	2	1	1	2	2	
ENCUESTA #65	3	8	3	3	6	3	2	3	3	2	2	2	1	2	2	4	3	2	2	3	3	2	1	1	2	2	2	
ENCUESTA #66	3	8	3	3	6	3	2	1	3	2	2	2	2	5	1	4	3	1	2	2	3	2	1	4	3	4	2	
ENCUESTA #67	3	8	3	3	6	3	1	1	3	2	2	2	2	6	1	4	3	2	1	1	3	3	2	1	2	2	2	
ENCUESTA #68	3	8	3	3	6																							

ANEXO 5. CRONOGRAMA ACTIVIDADES GRUPO DE INVESTIGACIÓN

ANEXO 5.CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES - IMPACTO SOCIAL COMERCIANTES CARRERA 10 OBRAS-FASE III TRANSMILENIO			
RESPONSABLE	ACTIVIDAD	FECHA	ANOTACIONES
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Reunión con la Ingeniera Liliana Torres - Idu	21 de julio de 2009	Enfoque y orientación sobre grupo de personas a manejar durante la investigación.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Reunión con el Ingeniero Luis Hernán Pérez Silva – IDU	27 y 29 de julio de 2009	Suministro de información relevante para dar paso al desarrollo del trabajo
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Diseño formato de encuesta	8 de agosto de 2009	Diseño de formato para conocer las necesidades de los comerciantes del sector.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Revisión del documento borrador del proyecto	10 de agosto de 2009	Atención a observaciones y sugerencias de quienes realizan la investigación para complementar información solicitada por el tutor a la fecha.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Presentación del documento borrador del proyecto, al tutor	13 de agosto de 2009	Observaciones realizadas por el tutor, al proyecto presentado. Se establece nuevo encuentro para instalar programa de tabulación de encuestas.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Encuestas con los comerciantes de la muestra	15 al 20 de agosto de 2009	Encuestas para conocer puntos de vista con respecto a las obras que se adelantan (pro y contra)
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Encuentro con el tutor, para revisar encuestas	22 de agosto de 2009	Indicaciones del tutor sobre la forma como se deben pasar los resultados de las encuestas a un archivo excell, para su posterior tabulación.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Reunión tabulación de encuestas	23 de agosto de 2009	Análisis parcial del resultado arrojado en las encuestas
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Reunión del grupo de investigación	24 de agosto de 2009	Revisión del documento del proyecto para realizar primera entrega formal al tutor.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Encuentro con el tutor	25 de agosto de 2009	Entrega formal del primer avance del proyecto
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Reunión del grupo de investigación	1 de septiembre de 2009	Revisión del documento del proyecto para realizar primera entrega formal al tutor.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Reunión del grupo de investigación	3 de septiembre de 2009	Revisión del documento del proyecto para realizar primera entrega formal al tutor.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Reunión del grupo de investigación	6 de septiembre de 2009	Revisión del documento del proyecto para realizar primera entrega formal al tutor.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Reunión del grupo de investigación	9 de septiembre de 2009	Revisión del documento del proyecto para realizar primera entrega formal al tutor.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Reunión del grupo de investigación	10 de septiembre de 2009	Revisión del documento del proyecto para realizar primera entrega formal al tutor.
Elvia Rubiela Molina Orjuela Nubia Estefanía Fajardo Muñoz Mery Yolanda Rodríguez Molano	Encuentro con el Tutor	15 de septiembre de 2009	Entrega formal del Proyecto