

Afectaciones socioeconómicas con la construcción de la variante del municipio de Timaná-Huila, en la unidad funcional cuatro, del Proyecto vial Santana-Mocoa-Neiva.



Sandra Mireya Ochoa Neuta

Universidad Católica Luis Amigó

Escuela de posgrados-Área administrativa, económica y contable

Pitalito- Huila

2021

Afectaciones socioeconómicas con la construcción de la variante del municipio de Timan-Huila,
en la unidad funcional cuatro, del Proyecto vial Santana-Mocoa-Neiva.

Trabajo de grado con modalidad de tesis para optar por el título de especialista en Gestión de
Responsabilidad Social Empresarial

Sandra Mireya Ochoa Neuta

Mag. Mauricio Alejandro Bedoya Jiménez

Director de pasantía

Universidad Católica Luis Amigó

Escuela de posgrados-Área administrativa, económica y contable

Pitalito- Huila

2021

Mag. Mauricio Alejandro Bedoya Jiménez

Jurado

Jurado

Contenido

Resumen.....	6
Abstract	8
Introducción	10
Planteamiento del problema.....	11
Justificación.....	13
Objetivos	16
Objetivo general:	16
Objetivos específicos:.....	16
Marco de referencia.....	17
Diseño de la investigación	23
Objeto de estudio	25
Espacio geográfico.....	25
Elemento para investigar	25
Población de estudio	25
Preguntas de investigación:	25
Metodología	26
Fase 1:.....	26
Fase 2:.....	26
Fase 3:.....	28
Fase 4:.....	28
Fase 5:.....	28
Fase 6:.....	28
Cronograma.....	29
AFECTACIONES SOCIOECONÓMICAS CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE DEL MUNICIPIO DE TIMANÁ-HUILA, EN LA UNIDAD FUNCIONAL CUATRO, DEL PROYECTO VIAL SANTANA-MOCHOA-NEIVA	30
Población afectada que se presenta con la construcción de la variante del Municipio de Timaná.	30
Afectaciones socioeconómicas.....	34
Edad.....	35
Sexo:	36
Nivel educativo:.....	37

	5
Antigüedad del negocio	38
Tipo de inmueble.....	39
Tipo de cliente más frecuente.....	40
Actividad económica extra	41
Dependencia económica	43
Análisis de la información	45
Análisis de las necesidades de los stakeholders y las capacidades de respuesta de la empresa para mitigar las afectaciones.....	48
PLAN DE GESTIÓN	48
Introducción.....	48
Objetivos.....	49
Alcance	50
Marco legal	51
Marco institucional	53
Referentes internacionales	57
Análisis de las necesidades de los stakeholder	59
Análisis de las capacidades de respuesta de la empresa	62
Conclusiones	65
Referencias.....	67

Resumen

El presente documento corresponde a un estudio basado en opiniones de los habitantes del municipio de Timaná referente a la inconformidad con la construcción de la variante perteneciente al Proyecto vial Santana-Mocoa-Neiva. La construcción es una obra necesaria para disminuir en tiempo y costos de los trayectos entre los municipios cercanos, además que mitiga los daños de la infraestructura municipal, sin embargo, esto generó inconformidad con parte de la comunidad ya que algunos comerciantes se ven afectados en su economía, generando de esta forma un problema social, relacionado directamente con una afectación de la calidad de vida a causa de la disminución de ingresos económicos, que pueden terminar con situaciones de pobreza entre los individuos. En la información recolectada se observa que la edad promedio de los entrevistados es de 40 años y que por encima de esta edad se encuentra el 46%, dicha edad abarca dificultad para conseguir empleo. Respecto al sexo de las personas entrevistadas, el 72% corresponde al sexo femenino este factor puede influir, pues aún en la actualidad se ve un desnivel en las posibilidades laborales de mujeres respecto a los hombres. A su vez se observa que la mayoría de personas se encuentra en el nivel educativo de bachiller, que los locales se encuentran en funcionamiento en su mayoría desde hace 2 a 10 años de antigüedad, en estado de alquiler y reciben clientes en su negocio tanto locales como viajeros, correspondiendo esto último a un 65%. En total se trata de 93 personas afectadas directamente por la construcción, sin tener en cuenta los locales donde no se pudo obtener algún tipo de información. Como solución se coordinará esfuerzos con la administración municipal, con el ánimo de gestionar apoyo logístico para la capacitación a la población de comerciantes a nivel de marketing, se promoverá estrategias mancomunadamente con la administración municipal, Secretaría de Cultura y la Concesionaria, con el objeto de promover al Municipio de Timaná como sitio

turístico y por último, teniendo en cuenta que la mayoría de los encuestados solicitan que la variante se construya por el costado accidental, se propone que la Concesionaria realice socialización con todos los stakeholder, con el objetivo de que estos conozcan de la fuente, las razones por las cuales se debe o no, construir por determinado sitio.

Palabras clave: stakeholder, construcción, economía, concesionaria, comercio.

Abstract

This document corresponds to a study based on the opinions of the inhabitants of the municipality of Timaná regarding the disagreement with the construction of the bypass belonging to the Santana-Mocoa-Neiva road project. The construction is a necessary work to reduce the time and costs of the journeys between the nearby municipalities, in addition to mitigating the damage to the municipal infrastructure, however, this generated disagreement with part of the community since some merchants are affected in its economy, thus generating a social problem, directly related to an impact on the quality of life due to the decrease in economic income, which can end with situations of poverty among individuals. In the information collected, it is observed that the average age of the interviewees is 40 years and that above this age is 46%, said age includes difficulty in finding employment. Regarding the sex of the people interviewed, 72% correspond to the female sex, this factor may influence, because even today there is a difference in the employment possibilities of women compared to men. At the same time, it is observed that the majority of people are at the high school level, that the premises have been in operation for the most part 2 to 10 years old, in a rented state and receive clients in their business as well as premises travelers, the latter corresponding to 65%. In total, there are 93 people directly affected by the construction, without taking into account the places where some type of information could not be obtained. As a solution, efforts will be coordinated with the municipal administration, with the aim of managing logistical support for training the population of merchants at the marketing level, strategies will be promoted jointly with the municipal administration, the Ministry of Culture and the Concessionaire, in order to promote to the Municipality of Timaná as a tourist site and finally, taking into account that most of the respondents request that the variant be built on the accidental side, it is proposed that the

Concessionaire carry out socialization with all the stakeholders, in order that they know from the source, the reasons why it should or should not be built by a certain site.

Key words: stakeholder, construction, economy, concessionaire, commerce.

Introducción

El presente trabajo de investigación corresponde a un estudio basado en opiniones de los habitantes del municipio de Timaná referente a la inconformidad con la construcción de la variante.

Es necesario realizar este estudio debido a que, como es de conocimiento público, en toda obra de infraestructura vial, acarrea grandes impactos negativos y positivos, en esta ocasión se hará investigación sobre qué afectaciones socio-económicas se pueden presentar en la construcción de la variante del Municipio de Timana-Huila, ubicada en la unidad funcional cuatro, del proyecto de concesión vial Santana Mocoa Neiva, en busca de mitigar los impactos negativos que se puedan ocasionar a los habitantes del Municipio de Timaná- Huila y proporcionar a la Concesionaria Aliadas para el Progreso S.A.S. herramientas con un proyecto de intervención, para que no se vea afectada o presente problemas sociales que impidan la ejecución de la obra.

Planteamiento del problema

En el Departamento del Huila municipio de Timaná se tiene proyectado la construcción de una variante, con el ánimo de no seguir afectando la infraestructura del municipio, esta indica, la importancia de evaluar posibles afectaciones socioeconómicas, desde la etapa de planeación y diseño hasta la construcción, esta obra conectará el sur del País con el departamento de Putumayo, permitiendo el desarrollo económico no sólo con el departamento vecino, sino con Ecuador.

La construcción es una obra necesaria para disminuir en tiempo y costos los trayectos entre los municipios cercanos, además que mitiga los daños de la infraestructura municipal, de igual forma hay que tener en cuenta que, a pesar de la importancia de la obra, esto generó inconformidad con la comunidad, no todos los habitantes están de acuerdo con la ejecución de la obra, ya que algunos comerciantes se ven afectados en su economía, generando de esta forma un problema social.

El trazado de la variante inicialmente se ubicó en el margen occidental del municipio, a pesar de estar avalada por los dirigentes; fue descartada por la Agencia Nacional Licencias Ambientales (ANLA), por los impactos ambientales que generaría, como inundaciones en las temporadas de invierno, estaría ubicada sobre la falla geológica de Tobo, y afectaría tres cuerpos de agua.

El trazado oriental es el más indicado y corresponde al actual, la construcción constaría de una calzada con dos carriles de forma bidireccional, al inicio de este tramo se plantea la construcción de un intercambiador vial, y al final la construcción de una glorieta.

Por el municipio pasa la vía 45 de orden Nacional, se localiza bajo la jurisdicción de la regional 14 Huila del Instituto Nacional de Vías, debido a esto dentro del proyecto de concesión está contemplada la construcción de la variante, con el objeto de des embotellar y evitar que siga causando afectaciones a los habitantes, en cuanto ruido y demás factores.

Lo anterior, conlleva a que los habitantes de la zona urbana sobre la ruta 45, cuya actividad económica depende de las ventas de diferentes productos a lo largo de la carrera 4 se vean directamente afectados, ya que la construcción de la variante disminuirá el tránsito por la zona urbana, por ende, sus ventas se verían afectadas en gran proporción, así como sus condiciones ambientales.

Justificación

Una de las condiciones en cuanto a calidad de vida de cualquier persona, radica en la tranquilidad generada desde cualquier ámbito, el presente trabajo busca implementar alternativas, que mejoren las condiciones de vida de los grupos de interés, y las familias de vendedores ambulantes, vendedores de mostrador o estacionarios ubicados sobre la ruta 45, especialmente las que se encuentran directamente afectadas por la futura construcción de variante en discusión.

El Proyecto vial Santana-Mocoa-Neiva contempla una longitud de 447 kilómetros, con variantes en las cuales se encuentra incluido el municipio de Timaná, en el Huila (La Puerta del Sur, 2020), dicho proyecto específicamente busca, en el sector de Timaná, hacer una variante que reduzca el tráfico que actualmente se da directamente sobre las vías del municipio, el cual provoca daños irreparables. Distintos estudios determinan que el tránsito normal de los vehículos puede generar vibraciones, aún más cuando se encuentran con obstáculos como baches, y sólo disminuye cuando se topan con algún dispositivo reductor de velocidad, logrando mermar hasta en un 50% de la vibración. Dichas vibraciones son transmitidas a las estructuras circundantes y para el caso de suelos blandos la onda puede alcanzar hasta 100 metros de distancia horizontal; las cuales, si son altas pueden ocasionar daños en las estructuras y si son leves pueden acelerar su deterioro (Díaz M., s.f.). A su vez, otro de los inconvenientes presentados por el paso de vehículos tanto livianos como pesados por una vía residencial, es la contaminación auditiva. Una encuesta realizada en la facultad de ciencias naturales de la universidad de guayaquil sobre la contaminación acústica en la vía Durán - Tambo (Ecuador) arroja que “el 52% de los encuestados afirman que el ruido afecta en su salud, el 48% señaló que el horario matutino en donde este factor afecta más, es a partir de las 7am, y el 77% por ciento

indicó que la fuente de ruido es de los vehículos. La gran mayoría de los encuestados que oscilan entre el 62% y 91% consideran al tráfico rodado como la fuente más contaminante por ruido” (Cañas, 2017). A pesar de ser un factor que poco se tiene en cuenta, está demostrado que “La contaminación auditiva molesta en las distintas actividades a diario, muchas veces corta o interfiere un diálogo, la comunicación hablada, la convivencia humana, muchas veces cortando el sueño, el descanso y la relajación, impidiendo la concentración y el aprendizaje, y lo que es más grave, creando estados de cansancio y tensión que pueden degenerar en enfermedades de tipo nervioso o cardiovascular” (Huertas, 2015). Si no fuera suficiente el tránsito de vehículos pesados en lugares residenciales es nocivo para la salud física por causa de los gases emitidos por estos mismos, tales como el ozono (O₃), el monóxido de carbono (CO), el bióxido de azufre (SO₂), el bióxido de nitrógeno (NO₂), el plomo (Pb), las partículas suspendidas totales (PST) y las partículas menores de 10 micrómetros de diámetro (PM₁₀) (Vallejo, 2002). Por último, cabe resaltar la gran importancia y la influencia de la circulación de viajeros por la vía del sector, provocando un aumento en los índices de accidentalidad del municipio, siendo un factor importante pues según la Organización Mundial de la Salud todos los años fallecen más de 1,2 millones de personas en las vías de tránsito del mundo, y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales. A su vez, según el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, los accidentes de tránsito se han constituido en la segunda causa de muerte violenta en Colombia durante la última década (Díaz C., 2017). Estos últimos inconvenientes presentados, entre otros factores son los que se planean reducir con la construcción del proyecto vial Santana-Mocoa-Neiva, haciendo referencia específicamente al sector que corresponde a Timaná. Sin embargo, existen otros factores a tener en cuenta, que son los que preocupan a los individuos residentes de las zonas aledañas a la vía que está actualmente en uso por los vehículos pesados y

livianos que buscan viajar al sur del Huila; estos son los factores socioeconómicos, pues muchos habitantes cuya actividad económica depende de las ventas de diferentes productos a lo largo de la carrera 4 del municipio en mención, se ven directamente afectados, ya que la construcción de la variante, disminuirá el tránsito por la zona urbana, por ende sus ventas se verían afectadas en gran proporción. Problema que conlleva, a su vez, a que disminuya su calidad de vida debido a la preocupación y posible reducción de sus ingresos económicos.

Como consecuencia de la afectación de la calidad de vida a causa de la disminución de ingresos económicos, se pueden tornar múltiples problemas o afectaciones, que pueden terminar con situaciones de pobreza entre los individuos, A su vez, las personas en situación de pobreza se comportan de maneras “menos capaces”, lo que perpetúa su situación económica, pueden llevar a un proceso de toma de decisiones corto de visión, adverso al riesgo, que limita la atención y favorece los comportamientos habituales en lugar de aquellos que se orientan al logro de objetivos. La pobreza no solo genera cambios neurofisiológicos en los individuos, también altera las demandas de recursos atencionales, restringiendo la capacidad de las personas para valorar los escenarios a los que se enfrentan, lo que los lleva con frecuencia a tomar peores decisiones debido a un menor control ejecutivo, mayor dificultad en la solución de problemas, entre otros (Mani, et al, 2013).

Teniendo en cuenta todas las afectaciones desencadenadas, es de vital importancia tomar medidas que logren minimizar la problemática a tratar. Para esto, se realiza un plan de manejo de acuerdo a las necesidades de cada individuo, así como del ambiente donde se presenta el evento, para tomar las medidas adecuadas, buscando el beneficio general de la población y

complementando los beneficios ya adquiridos por la propia construcción de la variante.

Logrando incluso, un aumento en la calidad de vida de la población afectada.

Objetivos

Objetivo general:

Establecer las afectaciones socio económicas y población afectada frente a la construcción en el Proyecto Santana-Mocoa-Neiva, que permita la construcción del Plan de Gestión.

Objetivos específicos:

- Identificar la población afectada que pueda presentarse con la construcción de la variante del Municipio de Timaná.
- Identificar las afectaciones socio económicas que se pueden presentar con la obra.
- Realizar un análisis de las necesidades de los stakeholders y las capacidades de respuesta de la empresa para mitigar las afectaciones.

Marco de referencia

La salud mental es un componente integral y esencial de la salud, es un estado de completo bienestar físico, mental y social y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades; la persona es capaz de hacer frente al estrés normal de la vida, de trabajar de forma productiva y de contribuir a su comunidad (OMS). Dentro de este grupo de factores que afectan la salud mental, se encuentra la calidad de vida, esta se define de distintos modos dependiendo del autor y del enfoque que se le quiera dar, por ejemplo, Martín & Stockler (1998), definen la calidad de vida como el “tamaño de la brecha entre las expectativas individuales y la realidad a menor intervalo”, a su vez, Calman (1987) la define como la “Satisfacción, alegría, realización y la habilidad de afrontar... medición de la diferencia, en un tiempo, entre la esperanza y expectativas de una persona con su experiencia individual presente”

Como se ha visto, no existen definiciones únicas sobre el concepto de calidad de vida, sin embargo, con fines didácticos estas definiciones pueden ser agrupadas en tres categorías: en primer lugar, se encuentran los factores de las condiciones de vida, donde se hace enfoque en los aspectos medibles que rodean a una persona, entre estos se encuentra la salud física, relaciones sociales, condiciones de vida, economía, etc. En segundo lugar, se encuentra la satisfacción con la vida, la cual hace referencia a la satisfacción personal que tiene una persona, se trata de un bienestar subjetivo, donde se dejan de lado todas las condiciones externas, tales como factores económico, social, cultural, político o incluso de su propio estado de salud. En tercer lugar, corresponde a la sumatoria de los dos factores anteriormente mencionados, donde la calidad de vida no se enfoca solamente en uno sino en todos los aspectos que pueden influenciar el bienestar de una persona y su convivencia con el entorno (Urzúa, 2012). Este último es el más

completo, pues no se puede tener una calidad de vida digna si no se cuenta con salud, pero tampoco se puede, si no se cuenta con la solvencia económica, entre otros factores. Aclarando esto, es el factor económico el que preocupa a los habitantes del municipio de Timaná y el que se considera que puede afectar su calidad de vida, pues dichas personas suplen sus necesidades con el movimiento económico que se encuentra en el sector de residencia a los costados de las vías que transitan los viajeros y que se han visto afectados a futuro por el proyecto en cuestión que, como se ha mencionado, el proyecto contempla una longitud de 447 kilómetros, con 22 kilómetros de doble calzada entre Neiva y Campoalegre, variantes en los municipios de Campoalegre, Hobo, Gigante, Timaná, en el Huila, y en Puerto Caicedo, Mocoa y perimetral de Villagarzón, en el Putumayo, así como la construcción de 1,97 kilómetros en nuevos viaductos (La Puerta del Sur, 2020), específicamente busca, en el sector de Timaná, hacer una variante que reduzca el tráfico que actualmente se da directamente sobre las vías del municipio, el cual provoca daños a las estructuras existentes, contaminación auditiva, así como aumento de las cantidades de gases nocivos en el ambiente y un aumento considerable de trancones y accidentes automovilísticos en el sector.

Generalmente los proyectos viales se realizan con el objetivo de solucionar problemas o facilitar trayectos, suelen considerar todos y cada uno de los aspectos a favor y en contra que puede provocar la realización del proyecto, y tomar una decisión basándose en lo que conlleva más beneficios.

A diferencia de otras actividades, la construcción de vías tiene un impacto posiblemente más notable a nivel local que en el ámbito nacional. Generación de empleo, directo e indirecto; disminución en los costos de transporte; dinamización de la economía por la utilización de bienes

y servicios locales y por el aumento de usuarios de las vías; reducción en los tiempos de desplazamiento; apoyo a proyectos productivos para aquellas personas que dependen económicamente de los usuarios; restablecimiento de algunas viviendas para la población vulnerable que es impactada por el trazado de la carretera y formación permanente para los habitantes de la zona en las labores asociadas a la obra, son de los mejores ejemplos que conlleva la construcción de carreteras modernas (Ramírez, 2013). Ahora bien, no es este último el caso de los habitantes afectados.

Retomando la preocupación de la población de estudio, donde el mayor inconveniente se centra en el factor económico pues la ausencia de este afecta directamente a la calidad de vida de los mismos, puesto que dicho factor hace parte de las necesidades fundamentales del ser humano. El estudio de las necesidades humanas no es nuevo, de hecho, es posible remontarse a postulados de Aristóteles, aunque el significado de necesidad ha ido modificándose con las transformaciones sociales y políticas (Encinas, 2012). En general, los planteamientos giran en torno a dos grandes grupos: la postura relativista (consideran que las necesidades se establecen en función de diversos factores entre los que se destaca el sexo, la edad, la raza, la cultura y las normas sociales adquiridas como elementos claves que influyen en la percepción de las necesidades) y los universalistas (consideran que debe haber algo independiente a los gustos y preferencias individuales, que puede producir un prejuicio grave para todos; las necesidades básicas pueden determinarse como objetivas y universales) (Doyal y Gough, 1994).

Según la teoría humanística, que se enfoca hacia los universalistas, todas las personas tienen un intenso deseo de realizar completamente su potencial, para alcanzar un nivel de autorrealización. Desde la escala de Maslow, las personas autorrealizadas llegan a este punto,

solo al suplir todas sus necesidades, las cuales están definidas como “impulsos que surgen instigados por un estado de tensión del sujeto frente a una carencia específica”. Este es el criterio de la jerarquía de necesidades de Maslow (OMILL, 2008), este define también, que las personas autorrealizadas pueden vivir muchas experiencias positivas durante el día, mientras que otras, que no lo logran, tienen dichas experiencias con menor frecuencia. La pirámide de Maslow organiza las necesidades humanas del siguiente modo:

- **Necesidades de déficit**

Necesidades básicas: corresponde a las necesidades fisiológicas básicas para mantener la homeostasis (dormir, comer, beber agua, respirar, etc.).

Necesidad de seguridad y protección: surgen cuando las necesidades fisiológicas están satisfechas (refugio, salud, recursos, protección).

Necesidades sociales: relacionadas con la naturaleza social del hombre (función de relación, participación, aceptación social)

Necesidades de estima: se divide en alta (respeto a uno mismo) y baja (respeto de las demás personas).

- **Autorrealización:** necesidad psicológica más elevada del ser humano, donde se encuentra un sentido válido a la vida; solo se da si las demás necesidades están cubiertas. (GUEVARA, s.f.).

Como se observa, gran parte de las necesidades para llegar a la autorrealización están estrechamente relacionadas con el factor económico, tales como comer, beber agua, refugio,

salud, recursos, protección, entre otros. Sin estos, los habitantes del sector afectado no podrán tener una calidad de vida digna.

Como consecuencia de la ausencia de una calidad de vida a causa de la disminución de ingresos económicos, se pueden tornar múltiples problemas o afectaciones, que pueden terminar con situaciones de pobreza entre los individuos, tema que no es ajeno a la situación en Colombia, pues se estima que en el 2020 la pobreza monetaria en Colombia fue de 42,5 %, lo que corresponde a 21 millones de individuos en esta situación (Semana, 2021). A su vez y como consecuencia de la pobreza monetaria, en un influyente artículo publicado en la revista Science, Mani, Mullainathan, Shafir y Zhao (2013) plantean la hipótesis de que las personas en situación de pobreza se comportan de maneras “menos capaces”, lo que perpetúa su situación económica, dicho estudio fue corroborado con distintas investigaciones en condiciones diferentes, donde todos arrojaron los mismos resultados, las personas en situación de pobreza tienen respuestas inferiores en pruebas cognitivas (Castiblanco, 2017). Ahora bien, desde la perspectiva comportamental Haushofer y Fehr (2014), plantean que la situación de pobreza causa estados afectivos negativos que pueden llevar a un proceso de toma de decisiones corto de visión, adverso al riesgo, que limita la atención y favorece los comportamientos habituales en lugar de aquellos que se orientan al logro de objetivos. La explosión de investigaciones sobre la pobreza también es evidente en el campo de la psicología cognitiva y la neuropsicología. Lipina y Posner (2012) mencionan que las disparidades en el estatus socioeconómico afectan de forma negativa procesos cognitivos tales como: el lenguaje, las funciones ejecutivas, la atención y la memoria. Son más los estudios realizados, todos llegando a la conclusión de que, a pesar de que están bien establecidas las afectaciones que un ambiente empobrecido produce en el desarrollo cerebral de un amplio grupo de especies, la pobreza no solo genera cambios neurofisiológicos en los

individuos, también altera las demandas de recursos atencionales, restringiendo la capacidad de las personas para valorar los escenarios a los que se enfrentan, lo que los lleva con frecuencia a tomar peores decisiones debido a un menor control ejecutivo, mayor dificultad en la solución de problemas, entre otros (Mani, et al, 2013).

Teniendo en cuenta todas las afectaciones desencadenadas por causa de la disminución en las ventas de la población en mención y, por consiguiente, disminución en sus ingresos económicos; es de vital importancia tomar medidas que logren minimizar la problemática a tratar. Para esto, se realiza un plan de manejo de acuerdo a las necesidades de cada individuo, así como del ambiente donde se presenta el evento, para tomar las medidas adecuadas. Se define un plan de manejo como un diseño sobre la mejor forma de manejar la organización durante ciertas actividades, generalmente a largo plazo. Incluye los métodos convencionales de hacer diversas cosas como administrar el dinero, lidiar con las tareas, abordar la forma en que las personas realizan su trabajo (entre otras) y el marco general, filosófico e intelectual, en el que estos métodos operan. El plan de manejo depende del objetivo, los alcances y los limitantes del ejecutor. Si no hay un plan, las tareas diarias pueden ignorarse, pueden surgir emergencias con las que nadie sabe lidiar, las responsabilidades pueden no estar claras y (lo más importante) las labores de la organización pueden no hacerse bien o no hacerse en absoluto. Un buen plan de gestión ayuda a alcanzar las metas (Rabinowitz, s.f.).

Diseño de la investigación

El diseño general de la investigación corresponde al tipo descriptivo, donde se pretende realizar una propuesta de intervención con el objeto de mitigar los impactos negativos que se lleguen a presentar en cuanto al nivel socio- económico, por la construcción de la variante del municipio de Timaná-Huila. Se trata de una investigación cualitativa, debido a que busca analizar el problema, mediante la interpretación y comprensión hermenéutica de los procesos y resultados de la influencia del proyecto.

La investigación cualitativa es un método para recoger y evaluar datos no estandarizados (Qualtrics XM, s.f.). Ofrece técnicas especializadas para obtener respuesta a fondo acerca de lo que las personas piensan (UNIVERSIDAD CENTRAL DE ECUADOR, 2015). Las técnicas cualitativas cuando se aplican ordenadamente se utilizan junto a técnicas cuantitativas de una forma vinculada y complementaria, siendo esto lo que se planea realizar en el proyecto, para conocer a fondo cuales son los índices de desacuerdo respecto a la variante del municipio de Timaná, así como la obtención de conteos organizados sobre la población y muestra para el estudio, edad, tiempo de residencia en el municipio, índices de conocimiento sobre el proyecto en mención, entre otros.

Como técnica se utilizará la formulación de preguntas con opción de respuesta a modo de encuesta a una determinada muestra o grupo de interés, que corresponde específicamente a propietarios de locales comerciales y líderes de la comunidad del municipio de Timaná- Huila. Dicha encuesta para la recolección de información se realizará de forma personal, de tipo analítica, pues busca no solo documentar el problema, sino encontrar una solución al mismo. Se

planea realizarlas tanto de respuestas cerradas como abiertas, donde se permite al encuestado responder libremente a cierto tipo de preguntas.

Los indicadores a tener en cuenta se basan principalmente en los porcentajes de personas que se sienten afectadas directamente por la variante y las causas por las que se da dicha afectación.

Como técnica de análisis se pretende clasificar los estados de desacuerdo y acuerdo respecto a distintos puntos especificados en la encuesta que conciernen al tema de la variante mencionada, así como la estipulación de variables como las razones por las cuales se da dicha respuesta.

El presente trabajo de investigación corresponde a un estudio basado en opiniones de los habitantes del municipio de Timaná referente a la inconformidad con la construcción de la variante. Toda obra de infraestructura vial acarrea grandes impactos negativos y positivos, en esta ocasión se hará investigación sobre qué afectaciones socioeconómicas se pueden presentar en la construcción de la variante y proporcionar a la Concesionaria Aliadas para el Progreso S.A.S. herramientas con un proyecto de intervención, para que no se vea afectada o presente problemas sociales que impidan la ejecución de la obra.

Para llegar a la formulación de un plan de gestión, se siguió una serie de pasos que llevaron a la obtención de información que compete a la problemática, para luego realizar las respectivas tabulaciones y análisis que permitan llegar a la solución más acertada para el caso. En primer lugar, se realiza la identificación de la población afectada, posteriormente y teniendo en cuenta la información que se necesita recolectar, se formula una encuesta específica para tal fin, para luego

realizar dicha encuesta a los ciudadanos afectados, finalizando con las respectivas tabulaciones y análisis de resultados que, por último, llevarán al planteamiento del plan de gestión.

Objeto de estudio

Para realizar una delimitación del objeto de estudio se realiza una breve descripción muy general sobre el mismo, con el objetivo de que se tenga en cuenta datos como población de estudio, ubicación geográfica, temporal, entre otras cosas.

Espacio geográfico: Timaná- Huila.

Elemento para investigar: Afectaciones socio económicas con la construcción de la variante del municipio de Timan-Huila, en la unidad funcional cuatro, del Proyecto vial Santana-Mocoa-Neiva.

Población de estudio: Habitantes que tienen ubicados sus locales comerciales en la carrera 4 del municipio de Timaná-Huila.

Preguntas de investigación:

- ¿Cuál es la población y cuáles son las afectaciones que puedan presentarse con la construcción de la variante del Municipio de Timaná?
- ¿Cuáles son las afectaciones socio económicas que se pueden presentar con la obra en mención?
- ¿Cuáles son las necesidades de los stakeholders?

- ¿Está directamente relacionada la disminución en las ventas de los locales comerciales ubicados en la zona de muestreo, con la disminución del tráfico de vehículos?

Metodología

El proyecto se dividió en 6 fases:

Fase 1: identificación de la población afectada.

Donde se incluye:

- Conteo total de las viviendas aledañas a las vías transitadas por los vehículos viajeros.
- Conteo de las viviendas que basan su sustento económico diario en las ventas que se realizan por el paso de vehículos viajeros.
- Número de habitantes de cada una de las viviendas que basan su sustento económico diario en las ventas que se realizan por el paso de vehículos viajeros.

Fase 2: Formulación de la encuesta dirigida específicamente hacia la población afectada.

AFECTACIONES SOCIO ECONÓMICAS CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE DEL MUNICIPIO DE TIMANÁ-HUILA, EN LA UNIDAD FUNCIONAL CUATRO, DEL PROYECTO VIAL SANTANA-MOCHOA-NEIVA

A. ASPECTOS PERSONALES:

Nombre: _____

Edad: _____

Sexo: _____

Nivel educativo: _____

B. ASPECTOS ECONÓMICOS:

1. ¿Hace cuánto tiempo tiene su negocio? _____

2. ¿El local es propio o alquilado? _____

3. ¿Cuáles son el tipo de clientes más frecuentes?

Locales _____ viajeros _____ turistas _____

4. ¿Tiene otro tipo de actividad económica? _____

5. ¿Cuántas personas dependen económicamente de usted? _____

6. ¿Cuántas personas aportan para el sostenimiento de la familia? _____

7. ¿Cuántas personas residen con usted? _____

8. ¿Recibe algún tipo de ayuda económica de parte del Gobierno? Si _____ No _____

C. ASPECTOS SOCIALES:

9. El proyecto vial Santana-Mochoa-Neiva, tiene proyectada la construcción de una variante, que va a disminuir el tráfico por esta zona ¿esta construcción le afectaría a nivel socioeconómico? Si _____ No _____

¿Por qué?

10. ¿Cuál cree que sería la mejor solución, para que el gremio de comerciantes no se vea afectado por la construcción de la variante?

Fase 3: Aplicación de la encuesta a la población de muestra, que corresponde a los residentes de todas las viviendas afectadas.

Fase 4: Organización y tabulación de resultados.

Fase 5: Análisis de resultados.

Fase 6: Construcción del Plan de Gestión.

Cronograma

FASE	MESES															
	1				2				3				4			
	SEMANAS															
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Elaboración del instrumento tipo encuesta	x															
Aplicación de la encuesta		x	x	x												
Tabulación y organización de los resultados de la encuesta					x	x	x									
Análisis de datos								x	x	x	x					
Entrega de resultados												x				
Entrega de la propuesta de intervención													x	x	x	x

**AFECTACIONES SOCIOECONÓMICAS CON LA CONSTRUCCIÓN DE LA
VARIANTE DEL MUNICIPIO DE TIMANÁ-HUILA, EN LA UNIDAD FUNCIONAL
CUATRO, DEL PROYECTO VIAL SANTANA-MOCHOA-NEIVA**

En el Departamento del Huila, Municipio de Timaná se tiene proyectada la construcción de una variante, con el ánimo de no seguir afectando la infraestructura del municipio, esto indica la importancia de identificar las posibles afectaciones socio económicas, desde la etapa de planeación y diseño, hasta la construcción.

**Población afectada que se presenta con la construcción de la variante del Municipio de
Timaná.**

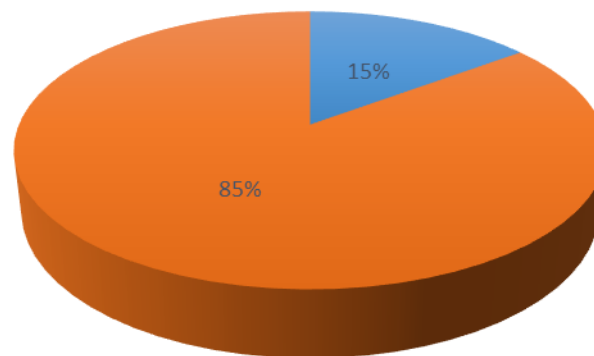
Teniendo en cuenta que no toda la población de Timaná basa su sustento en el comercio que abarca las carreras 3ra y 4ta, el estudio realizado se enfoca en su totalidad en los locales comerciales que se ubican en dicho sector, se realiza un conteo total de locales, obteniendo 54 funcionando hasta el día de la realización de la encuesta, para lo cual, en un principio se asume que esta población es la afectada y, por tanto, la muestra.

A pesar de que son varias cuadras las que hacen parte de la carrera 3ra y 4ta por donde transitan todo tipo de vehículos, especialmente los correspondientes a viajeros; no están cubiertas en su totalidad por negocios que dependen económicamente de este tránsito, en su mayoría se trata de viviendas de tipo residencial únicamente, que son afectadas en su mayoría de forma negativa por el paso de los vehículos, a comparación de las que se benefician de esto. Sin embargo, haciendo énfasis en el aspecto socioeconómico, dichas viviendas, como se ha dicho, no dependen del paso de vehículos por estas vías, por lo que no se ven afectadas directamente por la

construcción de la variante, pues su sustento no depende de esto, por lo que dicha población a pesar de que vive en el sector, no hace parte del estudio; sino que el enfoque está relacionado directamente con aquellas viviendas que tienen un local comercial entre las carreras en cuestión y que su fuente de ingresos se ve afectado por la construcción de la variante, para conocer estos datos y otros específicos y necesarios para el estudio, se realiza la encuesta que se ha mencionado con anterioridad.

La entrevista se logró realizar en 46 locales comerciales, de los 54 existentes hasta el día de la realización de la encuesta, lo que corresponde a un 85,18 % de la población afectada, por lo que es un porcentaje suficiente y significativo para globalizar los datos de la muestra a la población general.

Tamaño de la muestra

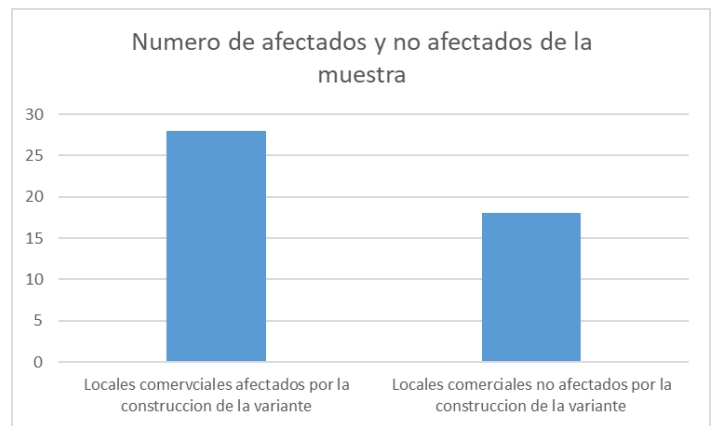
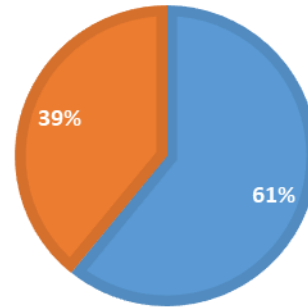


- Locales comerciales que no contestaron la encuesta
- Locales comerciales que contestaron la encuesta

En las entrevistas que se pudieron realizar, se obtuvo información relevante. Se especifica el número de habitantes de las viviendas que basan su sustento económico en el negocio que tienen ubicado en una de las vías en cuestión, se pregunta si basan su economía solo en el negocio de esta ubicación o si tienen alguna otra fuente de ingresos económicos, a su vez, se pregunta si la construcción de la variante afecta directamente su economía o no, teniendo en cuenta la mayoría de los clientes que reciben, ya sea por viajeros, locales o turistas. Se logra observar, que no todos los comerciantes son afectados por la construcción de la variante, pues de las 46 encuestas realizadas, se obtiene que 28 se afectan directamente y 18 no dependen del paso de los vehículos, lo que corresponde a 61% y 39% respectivamente, del total de encuestas realizadas; ahora bien, teniendo en cuenta el total de comerciantes ubicados en el sector, solo el 15,2% de los mismos se ve afectado por la construcción de la variante, lo cual no parece un porcentaje relevante, teniendo en cuenta todos los beneficios que se obtendrán gracias al proyecto que se quiere manejar en el sector. Sin embargo, el objetivo del presente proyecto es buscar un plan de manejo que permita minimizar hasta donde sea posible dichos aspectos negativos que puede conllevar a una disminución de la calidad de vida de los habitantes afectados.

PORCENTAJE DE AFECTADOS Y NO AFECTADOS EN LA MUESTRA

- Locales comerciales afectados por la construcción de la variante
- Locales comerciales no afectados por la construcción de la variante



Local	¿La construcción de la variante le afecta a nivel socioeconómico?
1	No
2	Sí
3	Sí
4	No
5	Sí
6	No
7	Sí
8	Sí
9	Sí
10	Sí
11	Sí
12	Sí
13	Sí
14	No
15	No
16	Sí
17	Sí
18	No
19	No
20	No
21	Sí
22	No
23	No
24	Sí
25	No
26	No
27	No
28	Sí
29	Sí
30	Sí
31	Sí
32	No
33	Sí
34	Sí
35	Sí
36	No
37	No
38	Sí
39	No
40	Sí
41	Sí
42	Sí
43	Sí
44	No
45	Sí
46	Sí

Total de locales comerciales ubicados en la zona afectada	Locales comerciales afectados por la construcción de la variante
54	28
Porcentaje de locales comerciales afectados por la construcción de la variante, respecto al total de locales del sector en estudio	
15,12	

Afectaciones socioeconómicas

Partiendo desde el punto que las afectaciones pueden ser tanto positivas como negativas, donde las positivas van relacionadas directamente con los beneficios que puede traer a los habitantes de Timaná, teniendo en cuenta que no se trata de la totalidad de los habitantes de la carrera 4 y que, por lo tanto no hacen parte de la muestra. Por lo que en este caso en específico, las afectaciones que se presentan son exclusivamente negativas, pues son las que conciernen al estudio y a las que se le busca dar solución. Entre estas se encuentra el hecho de que gran cantidad de las viviendas afectadas no reciben ninguna ayuda del gobierno, no tienen ninguna otra fuente de ingreso más que el negocio ubicado en el lugar de estudio y que en bastantes casos, se trata de mujeres cabeza de hogar, en edades específicas que disminuye la probabilidad de conseguir empleo en algo distinto a lo que se dedican en la actualidad.

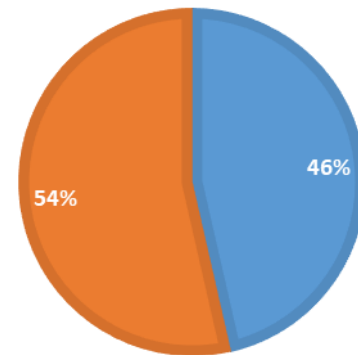
Dentro de las afectaciones socioeconómicas se encuentra el hecho de que dichas familias en las que su sustento depende solamente o en gran parte del negocio en estudio, van a tener una disminución en la calidad de vida de no solamente el dueño sino de todas las personas dependientes del mismo, pues no solamente se trata de una familia por negocio sino que en algunos casos, son más familias teniendo la misma fuente de ingresos. Dichas afectaciones pueden tener como consecuencia la pobreza que conlleva a posibles casos de trabajo en menores de edad, baja posibilidad de recibir educación superior, desnutrición, abandono, entre otros. Ahora bien, teniendo en cuenta los datos adquiridos por medio de la encuesta, las afectaciones se pueden ver influenciadas por factores como:

- Edad

Local	Edad (años)
2	42
3	26
5	27
7	40
8	29
9	25
10	49
11	15
12	53
13	23
16	78
17	45
21	41
24	36
28	36
29	35
30	48
31	75
33	60
34	25
35	50
38	26
40	29
41	35
42	57
43	21
45	
46	43

EDAD

- Cantidad de personas con edades por encima de los 40 años
- Cantidad de personas con edades por encima de los 40 años



Cantidad de personas con edades por encima de los 40 años	13
Cantidad de personas con edades por debajo de los 40 años	15

Teniendo en cuenta las edades de los entrevistados y, en algunos casos, dueños de los locales, se halla que se trata de una edad promedio de 40 años, y que por encima de esta edad se encuentra el 46% de los entrevistados. La edad promedio encontrada corresponde a una adultez media. En Colombia, a partir de la adultez media existe dificultad de conseguir

empleo casi en cualquier labor, lo que podría hacer más difícil considerar una posible reubicación de las personas afectadas por la construcción de la variante.

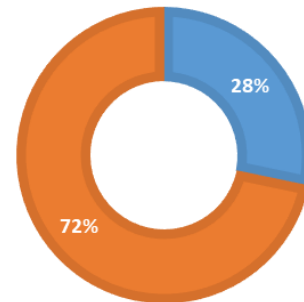
- Sexo:

Local	Sexo
2	Masculino
3	Femenino
5	Femenino
7	Femenino
8	Femenino
9	Masculino
10	Femenino
11	Masculino
12	Masculino
13	Femenino
16	Femenino
17	Femenino
21	Masculino
24	Masculino
28	Masculino
29	Masculino
30	Femenino
31	Masculino
33	Femenino
34	Femenino
35	Masculino
38	Femenino
40	Femenino
41	Masculino
42	Masculino
43	Masculino
45	Femenino
46	Femenino

Población afectada de sexo masculino	Población afectada de sexo femenino
13	33

SEXO DE LA POBLACIÓN AFECTADA

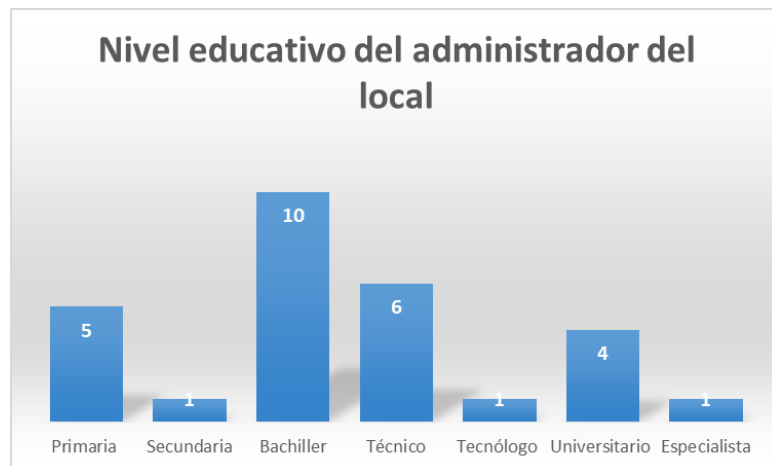
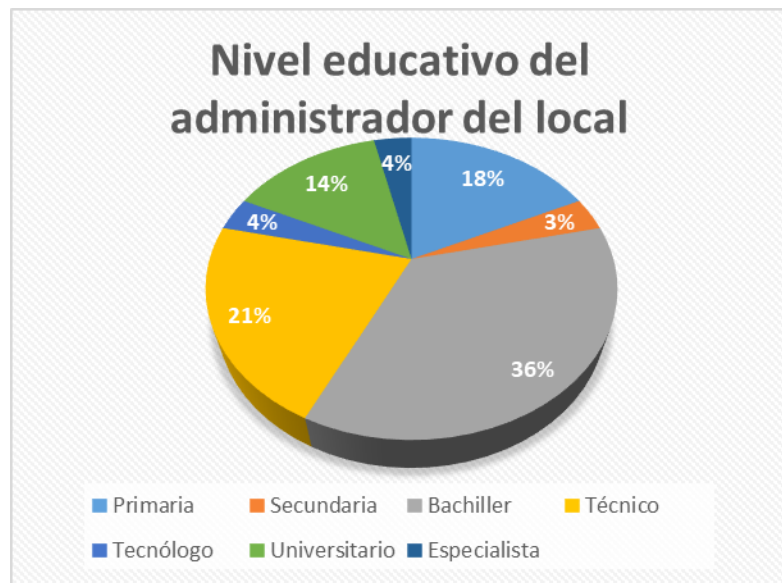
■ Población afectada de sexo masculino ■ Población afectada de sexo femenino



Respecto al sexo de las personas entrevistadas, el 72% corresponde al sexo femenino, lo que está muy por encima de la cantidad de personas masculinas que se ven realmente afectadas por la construcción de la variante, este factor puede influir, al igual que la edad, en la posibilidad de conseguir empleo, pues, aun en la actualidad, se ve un desnivel en las posibilidades laborales de mujeres respecto a los hombres, haciendo aun más complicada la tarea de una posible reubicación laboral.

- Nivel educativo:

Local	Nivel educativo
2	Primaria
3	Técnico
5	Técnico
7	Bachiller
8	Universitario
9	Técnico
10	Universitario
11	Bachiller
12	Primaria
13	Bachiller
16	Universitario
17	Técnico
21	Universitario
24	Bachiller
28	Bachiller
29	Técnico
30	Bachiller
31	Primaria
33	Primaria
34	Bachiller
35	Tecnólogo
38	Secundaria
40	Bachiller
41	Bachiller
42	Bachiller
43	Técnico
45	Especialista
46	Primaria

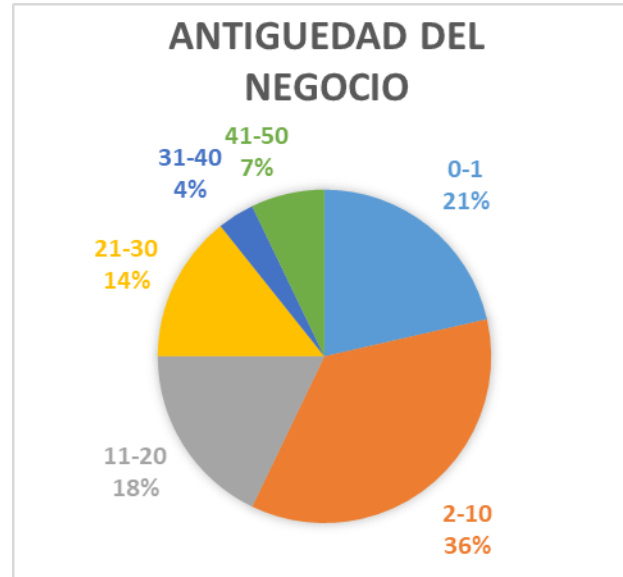


A pesar de que no en todos los casos, la influencia del nivel educativo determina si se tiene altos o bajos ingresos económicos, es bien sabido que la adquisición de estudios facilita no solo la adquisición de un trabajo estable, sino que cambia totalmente el ambiente en el que se puede desempeñar laboralmente un apersona, la encuesta demuestra que la mayor parte de

las personas que respondieron la encuesta, se encuentran en el nivel educativo de bachiller, seguido de un técnico, luego la primaria y entre los menores índices se encuentran los tecnólogos, universitarios y especialistas.

- Antigüedad del negocio

Local	Tiempo de inicio del negocio
2	2 Años
3	30 Años
5	20 Años
7	30 Años
8	15 Años
9	6 Años
10	2 Años
11	2,5 Años
12	4 Años
13	2 Años
16	45 Años
17	13 Años
21	10 Meses
24	6 Años
28	3 Meses
29	13 Años
30	4 Meses
31	32 Años
33	2 Años
34	6 Meses
35	1 Año
38	2 Años
40	7 Meses
41	3 Años
42	20 Años
43	30 Años
45	50 Años
46	30 Años



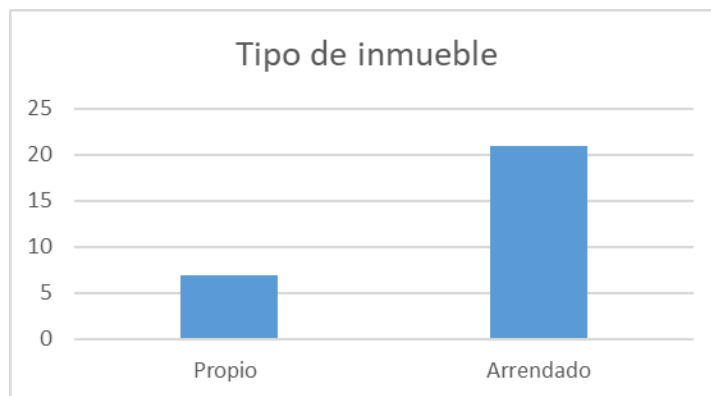
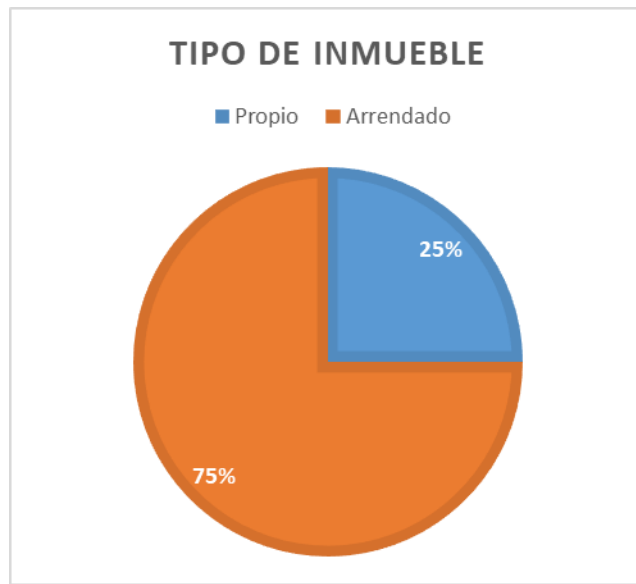
Tiempo (Años)					
0-1	2-10	11-20	21-30	31-40	41-50
6	10	5	4	1	2

Se observa que la mayoría de los negocios se encuentran en funcionamiento en su mayoría hace 2 a 10 años de antigüedad, lo que confirma el buen desempeño comercial en el sector gracias al paso de vehículos viajeros, lo cual corrobora el hecho de que la variante que

se planea implementar puede afectar de forma drástica estos locales, incluso los que llevan más tiempo de antigüedad, o unos pocos que apenas están iniciando y llevan poco tiempo en dicho comercio.

- Tipo de inmueble

Local	Propio o alquilado
2	Alquilado
3	Propio
5	Alquilado
7	Propio
8	Propio
9	Alquilado
10	Propio
11	Alquilado
12	Alquilado
13	Alquilado
16	Propio
17	Alquilado
21	Alquilado
24	Alquilado
28	Alquilado
29	Alquilado
30	Propio
31	Alquilado
33	Alquilado
34	Alquilado
35	Alquilado
38	Alquilado
40	Alquilado
41	Alquilado
42	Alquilado
43	Propio
45	Alquilado
46	Alquilado



El trabajar en un local propio, ahorra los gastos que se adquieren al pagar un alquiler, pues el negocio no solamente debe proveer una solvencia suficiente para que el trabajador obtenga

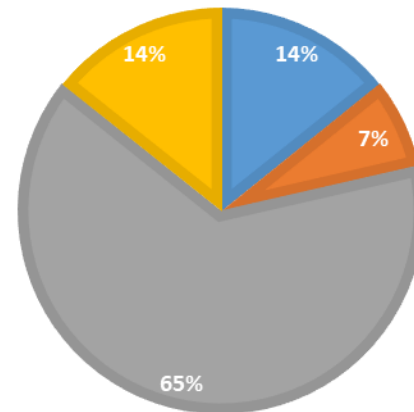
una ganancia, sino que debe, también, tener las suficientes ganancias para costear los gastos que se adquieren al alquilar un local; costos que no suelen ser muy bajos pues se trata de un sector donde se mueve bastante la economía del Municipio de Timaná. En el caso de los locales que pueden llegarse a afectar por la ausencia de vehículos por las vías en cuestión, abarcan un 75% comparado a un bajo 25% restante que reciben las ganancias totales de su local.

- Tipo de cliente más frecuente

Local	Tipo de cliente más frecuente
2	Viajeros
3	Locales/Viajeros
5	Locales/Viajeros
7	Locales/Viajeros
8	Locales/turistas
9	Locales/Viajeros
10	Locales/Viajeros
11	Locales/Viajeros
12	Locales/Viajeros
13	Locales/Viajeros
16	Locales/Viajeros
17	Locales/Viajeros/Turistas
21	Viajeros
24	Locales/Viajeros
28	Locales/viajeros
29	Locales/viajeros
30	Locales
31	Locales/viajeros
33	Locales
34	Locales
35	Locales/Viajeros/Turistas
38	Locales/viajeros
40	Locales/viajeros
41	Locales/viajeros
42	Locales/Viajeros/Turistas
43	Locales/viajeros
45	Locales/Viajeros/Turistas
46	Locales

TIPO DE CLIENTE MÁS FRECUENTE

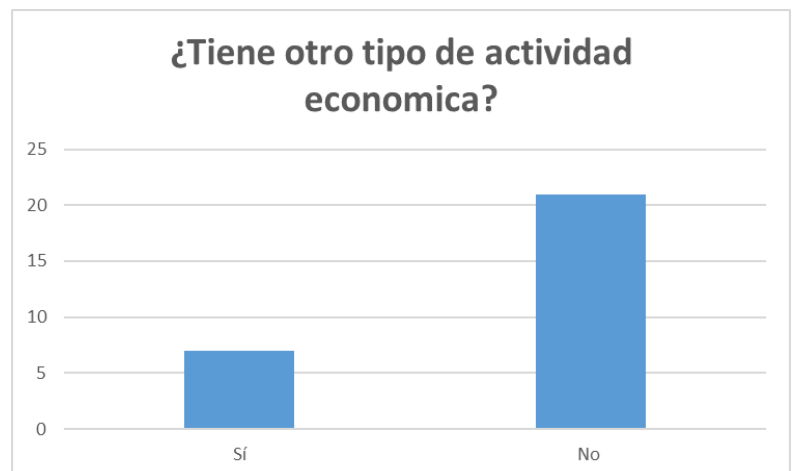
■ Locales ■ Viajeros ■ Locales y viajeros ■ Locales, viajeros y turistas



Tipo de cliente mas frecuente			
Locales	Viajeros	Locales y viajeros	Locales, viajeros y turistas
4	2	18	4

Uno de los factores que más interesa al estudio y que se considera que puede influir de manera más directa en la afectación que puede tener la construcción de la variante en la población de estudio, es el tipo de cliente que tienen más frecuentemente en el negocio; ya sean locales, viajeros o turistas, así como las posibles combinaciones entre estos. Las personas que reciben en su mayoría clientes locales, solo ocupan el 14 % de todos los tipos de clientes, mientras que las personas que reciben en su local tanto locales como viajeros, corresponden a un 65%, lo que se considera bastante alto, y que a pesar de que no se van a quedar en su totalidad sin clientes, si se va a haber una disminución bastante considerable en sus ventas, y, teniendo en cuenta los datos hallados respecto al tipo de inmueble, si se combinan los factores, es muy probable que no se tenga la capacidad económica tanto para obtener una ganancia suficiente, como para suplir el arriendo de un local, en caso de que este no sea propio.

- Actividad económica extra



Local	¿Tiene otro tipo de actividad económica?
2	No
3	Sí
5	Sí
7	No
8	No
9	Sí
10	No
11	Sí
12	No
13	No
16	Sí
17	No
21	No
24	No
28	No
29	Sí
30	No
31	Sí
33	No
34	No
35	No
38	No
40	No
41	No
42	No
43	No
45	No
46	No

Es de gran importancia conocer si las personas dependen en su totalidad del local ubicado en la zona afectada, o si por el contrario se trata de una actividad extra, que se suple en gastos con otras fuentes de ingreso; sin embargo, en este caso se trata de una razón de 75% y 25%, donde el 75% corresponde a personas que no poseen una fuente de ingreso extra y el local actual. Suple la

totalidad de sus gastos y obligaciones, inconveniente aún mayor si se disminuye considerablemente las ventas de dicho sector.

- Dependencia económica

Local	¿Cúantas personas dependen economicamente del negocio?	¿Cúantas personas aportan para el sostenimiento de la familia?	Número de personas que residen en la vivienda
2	4	2	5
3	1	1	2
5	5	2	5
7	3	2	4
8	4	1	5
9	3	1	5
10	3	1	4
11	1	1	2
12	1	1	1
13	1	1	3
16	1	1	3
17	3	2	3
21	15	1	1
24	6	2	4
28	3	1	4
29	3	1	4
30	2	2	5
31	4	4	4
33	1	1	2
34	3	1	4
35	5	1	5
38	3	2	4
40	2	1	3
41	4	1	5
42	4	3	5
43	3	1	5
45	2	1	3
46	3	1	4

Dependencia económica			
	¿Cúantas personas dependen economicamente del negocio?	¿Cúantas personas aportan para el sostenimiento de la familia?	Número de personas que residen en la vivienda
Promedio	3,3	1,4	3,7
	3	1	4

Respecto a la dependencia económica, se observa que en promedio, las personas entrevistadas se hacen cargo de 3 personas adicionales, o que el local en cuestión suple las necesidades de esas tres personas extras, por lo que el dueño o el administrador del local donde se realizó la encuesta, no sería el único afectado en caso de una disminución en las ventas, a su vez, si se observa cuantas personas son las que portan para el sostenimiento de la familia, en promedio se trata de una sola persona, en este caso, el entrevistado, por lo que afectaría a familias enteras que basan su sustento económico a lo proveniente del local, haciendo el inconveniente aún mayor. En total, si se tienen en cuenta la totalidad de personas que dependen económicamente de los negocios donde se pudo realizar la encuesta, se trata de 93 personas, sin tener en cuenta los locales donde no se pudo obtener algún tipo de información.

Análisis de la información

Teniendo en cuenta las edades de los entrevistados y en algunos casos, dueños de los locales, se halla que se trata de una edad promedio de 40 años, y que por encima de esta edad se encuentra el 46% de los entrevistados. La edad promedio encontrada corresponde a una adultez media. En Colombia, a partir de la adultez media existe dificultad de conseguir empleo casi en cualquier labor, lo que podría hacer más difícil considerar una posible reubicación de las personas afectadas por la construcción de la variante.

Respecto al sexo de las personas entrevistadas, el 72% corresponde al sexo femenino, lo que está muy por encima de la cantidad de personas masculinas que se ven realmente afectadas por la construcción de la variante, este factor puede influir, al igual que la edad, en la posibilidad de conseguir empleo, pues aún en la actualidad se ve un desnivel en las posibilidades laborales de mujeres respecto a los hombres, haciendo aún más complicada la tarea de una posible reubicación laboral.

A pesar de que no en todos los casos, la influencia del nivel educativo determina si se tiene altos o bajos ingresos económicos, es bien sabido que la adquisición de estudios facilita no solo la adquisición de un trabajo estable, sino que cambia totalmente el ambiente en el que se puede desempeñar laboralmente un apersona, la encuesta demuestra que la mayor parte de las personas que respondieron la encuesta, se encuentran en el nivel educativo de bachiller, seguido de un técnico, luego la primaria y entre los menores índices se encuentran los tecnólogos, universitarios y especialistas.

Se observa que la mayoría de los negocios se encuentran en funcionamiento en su mayoría desde 2 a 10 años de antigüedad, lo que confirma el buen desempeño comercial en el sector gracias al paso de vehículos viajeros, lo cual corrobora el hecho de que la variante que se planea implementar puede afectar de forma drástica estos locales, incluso los que llevan más tiempo de antigüedad, o unos pocos que apenas están iniciando y llevan poco tiempo en dicho comercio.

El trabajar en un local propio, ahorra los gastos que se adquieren al pagar un alquiler, pues el negocio no solamente debe proveer una solvencia suficiente para que el trabajador obtenga una ganancia, sino que debe, también, tener las suficientes ganancias para costear los gastos que se adquieren al alquilar un local; costos que no suelen ser muy bajos pues se trata de un sector donde se mueve bastante la economía del Municipio de Timaná. En el caso de los locales que pueden llegarse a afectar por la ausencia de vehículos por las vías en cuestión, abarcan un 75% comparado a un bajo 25% restante que reciben las ganancias totales de su local.

Uno de los factores que más interesa al estudio y que se considera que puede influir de manera más directa en la afectación que puede tener la construcción de la variante en la población de estudio, es el tipo de cliente que tienen más frecuentemente en el negocio; ya sean locales, viajeros o turistas, así como las posibles combinaciones entre estos. Las personas que reciben en su mayoría clientes locales, solo ocupan el 14 % de todos los tipos de clientes, mientras que las personas que reciben en su local tanto locales como viajeros, corresponden a un 65%, lo que se considera bastante alto, y que a pesar de que no se van a quedar en su totalidad sin clientes, si se va a haber una disminución bastante considerable en sus ventas, y, teniendo en cuenta los datos hallados respecto al tipo de inmueble, si se combinan los factores, es muy

probable que no se tenga la capacidad económica tanto para obtener una ganancia suficiente, como para suplir el arriendo de un local, en caso de que este no sea propio.

Es de gran importancia conocer si las personas dependen en su totalidad del local ubicado en la zona afectada, o si por el contrario se trata de una actividad extra, que se suple en gastos con otras fuentes de ingreso; sin embargo, en este caso se trata de una razón de 75% y 25%, donde el 75% corresponde a personas que no poseen una fuente de ingreso extra y el local actual. Suple la totalidad de sus gastos y obligaciones, inconveniente aún mayor si se disminuye considerablemente las ventas de dicho sector.

Respecto a la dependencia económica, se observa que en promedio, las personas entrevistadas se hacen cargo de 3 personas adicionales, o que el local en cuestión suple las necesidades de esas tres personas extras, por lo que el dueño o el administrador del local donde se realizó la encuesta, no sería el único afectado en caso de una disminución en las ventas, a su vez, si se observa cuantas personas son las que portan para el sostenimiento de la familia, en promedio se trata de una sola persona, en este caso, el entrevistado, por lo que afectaría a familias enteras que basan su sustento económico a lo proveniente del local, haciendo el inconveniente aún mayor. En total, si se tienen en cuenta la totalidad de personas que dependen económicamente de los negocios donde se pudo realizar la encuesta, se trata de 93 personas, sin tener en cuenta los locales donde no se pudo obtener algún tipo de información.

Análisis de las necesidades de los stakeholders y las capacidades de respuesta de la empresa para mitigar las afectaciones.

PLAN DE GESTIÓN

Introducción

A partir de los acercamientos hechos con el comercio de la carrera 4, RN 45 del Municipio de Timaná, los cuales participaron de la encuesta con el objeto de averiguar posibles afectaciones socioeconómicas que se pudieran presentar con la construcción de la variante en el municipio; por medio de esta, se pretendió conocer el grado de afectación y/o aceptación de estos actores sociales, con la ejecución del proyecto.

A partir de lo anterior, y con el ánimo de ser promotor de espacios de acercamiento y fortalecimiento de las relaciones con el sector comercio y hacer partícipes a los stakeholders, generando así un clima de confianza, de esta manera se busca que con esta propuesta se pueda otorgar un alcance a sus opiniones mediante acciones que estén dentro del alcance de las áreas involucradas del proyecto vial Santana-Mocoa-Neiva. Por ello este Plan de Acción busca resolver, mediante distintas actividades las inquietudes e inconformidades puestas en conocimiento por personas que participaron de la encuesta.

Objetivos

Objetivo general

Buscar estrategias de gestión, para mitigar las afectaciones socioeconómicas expuestas por el sector de comercio de la carrera 4 del municipio de Timaná Huila, implementando un Plan de Gestión ceñido al alcance del proyecto vial.

Objetivos específicos:

- Analizar las necesidades de los stakeholder.
- Analizar las capacidades de respuesta de la empresa.

Alcance

El propósito fundamental del proyecto es desarrollar una vía de altas especificaciones para garantizar la conexión Sur - Norte de la Troncal Central, uniendo los departamentos del sur del país, específicamente Putumayo, Cauca y Huila, con el norte del país, mediante la ubicación estratégica de la ciudad de Neiva que sirve como empalme para otras concesiones y vías de importancia a nivel nacional.

Así mismo, con las actividades y acciones programadas se pretende establecer relaciones de cooperación entre las partes involucradas, manteniendo canales de comunicación asertiva y procesos de empoderamiento y productividad sostenible, enmarcados en el respeto y reconocimiento de los derechos humanos, la biodiversidad y el desarrollo de las comunidades del área de influencia.

Marco legal

El presente Plan de Gestión está construido teniendo en cuenta la siguiente normatividad.

- Constitución Política de 1991 de Colombia. es la actual carta magna de la República de Colombia.
- Ley 163 de 1959. Por la cual se dictan medidas sobre defensa y conservación del patrimonio histórico, artístico y monumentos públicos de la Nación.
- Ley 99 de 1993. La cual reglamenta el otorgamiento de licencias ambientales a contratistas de obras de infraestructura, para lo cual el solicitante debe presentar un Estudio de Impacto Ambiental, que deberá además contener un estudio socioeconómico de la zona impactada por el proyecto (Art. 57).
- Ley 134 de 1994. Mecanismos de participación ciudadana
- Ley 388 de 1997. Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones. Constitución de los planes de ordenamiento territorial (POT)
- Ley 397 de 1997. Normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura
- Decreto 2762 de 2005 y 330 de 2007. Reglamentación de espacios de participación e información, de proyectos y/o actividades que generen impacto, así como sus medidas de manejo.
- Ley 1228 de 2008. Por la cual se determinan las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión para las carreteras del sistema vial nacional, se crea el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y se dictan otras disposiciones. Para efectos de la aplicación de esta ley, las que conforman la Red

Vial Nacional de carreteras se determinan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Se establecen como zonas de reserva para carreteras de la red vial nacional las siguientes fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión para las carreteras que conforman parte de la red vial nacional: Carreteras de primer orden sesenta (60) metros, carreteras de segundo orden cuarenta y cinco (45 metros) y carreteras de tercer orden treinta (30) metros. El metraje que aquí se determina se tomará la mitad a cada lado del eje de la vía. En vías de doble calzada de cualquier categoría la zona de exclusión se extenderá mínimo veinte (20) metros a lado y lado de la vía que se medirán a partir del eje de cada calzada exterior.

Marco institucional

- Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Entidad encargada de la definición y gestión de mecanismos de financiación, desarrollo integral, estructuración, adjudicación, y seguimiento de proyectos de infraestructura con participación privada.
- Alcaldías Municipales. Entidades públicas del nivel local que se encargan de regular las actividades políticas, económicas, sociales y de territorio de los municipios.
- Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA). Autoridad encargada de desarrollar y ejecutar las actividades de licenciamiento, permisos y trámites
- Corporaciones Autónomas Regionales. Son entes corporativos de carácter público, integrados por las entidades territoriales que por sus características constituyen geográficamente un mismo ecosistema o conforman una unidad geopolítica, biogeográfica o hidrogeográfica, dotados de autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio y personería jurídica, encargadas de administrar dentro del área de jurisdicción, el medio ambiente y los recursos naturales renovables y propender por su desarrollo sostenible, de conformidad con las disposiciones legales y las políticas del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- Fondo Financiero de Proyectos de Desarrollo FONADE. Es una empresa industrial y comercial del estado colombiano comprometida con el desarrollo del país a través de la preparación, evaluación, financiación, estructuración,

promoción y ejecución de proyectos, principalmente aquellos incluidos en los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo.

- Gobernaciones. Entidades de orden departamental encargadas de garantizar el bienestar de la población, el afianzamiento de los valores y la defensa de territorio, mediante la implementación de planes, programas y proyectos, formulados y ejecutados con criterios de prioridad, racionalidad, equidad, solidaridad, desarrollo sostenible, de transparencia administrativa y de buen gobierno, con procesos que garanticen una gestión de calidad, de participación democrática de los actores de la región y de los organismos nacionales e internacionales públicos y privados.
- Agencia Nacional de Tierras. Tiene como fin garantizar el acceso a la tierra para los campesinos que no poseen tierra o que tienen predios con extensión insuficiente para su sustento. Asimismo, buscará legalizar a aquellos colombianos que tienen predios, pero no ostentan títulos de propiedad, la Agencia garantizará que se le dé un uso adecuado en cuanto al cumplimiento de la función social de la tierra y la explotación ambientalmente responsable de la misma. Esta Entidad sustituye las funciones del INCODER entidad que está en proceso de liquidación.
- Instituto Colombiano de Antropología e Historia (ICANH). Es una entidad del Estado colombiano fundada en 1938 para garantizar la investigación, la producción y la difusión del patrimonio antropológico, arqueológico, histórico y etnográfico del país. Su creación ha sido fundamental para preservar el patrimonio cultural colombiano.

- Instituto Nacional de Vías (INVIAS). Su objetivo es la construcción y mejoramiento de la red de infraestructura vial no concesionada, a cargo de la Nación.
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Dirigir el Sistema Nacional Ambiental -SINA-, organizado de conformidad con la Ley 99 de 1993, para asegurar la adopción y ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos respectivos, en orden a garantizar el cumplimiento de los deberes y derechos del Estado y de los particulares en relación con el ambiente y el patrimonio natural de la Nación.
- Ministerio de Cultura. Entidad rectora del sector cultural colombiano y tiene como objetivo formular, coordinar, ejecutar y vigilar la política del Estado en materia cultural. Es una organización que actúa de buena fe, con integridad ética y observa normas vigentes en beneficio de la comunidad y sus propios funcionarios.
- Ministerio de Transporte. Entidad pública a nivel nacional, regidora en cuanto a políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en cuanto a tránsito, transporte e infraestructura en las diferentes instancias del transporte nacional férreo, aéreo, fluvial, aéreo, carretero y marítimo del país.
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. Entidad pública del orden nacional que de acuerdo a las condiciones de acceso y financiación de vivienda, y de prestación de servicios públicos de agua potable y saneamiento básico, es responsable de formular, adoptar, dirigir, coordinar y ejecutar la política pública, planes y proyectos en materia de vivienda, agua potable y saneamiento básico,

desarrollo territorial y urbano planificado del país y de la consolidación del sistema de ciudades, con patrones de uso eficiente y sostenible del suelo.

- Ministerio del Interior. Entidad encargada de ejercer la rectoría y la coordinación de las políticas públicas para el fortalecimiento de la democracia, la convivencia y la participación ciudadana; el disfrute de los derechos y libertades públicas, y el ejercicio pleno del Estado Social de Derecho, así como liderar la articulación de políticas orientadas al fortalecimiento de la descentralización y ser interlocutor de los asuntos del Interior en lo atinente a las relaciones políticas dentro de la Nación, con el Congreso de la República, con las entidades territoriales y con los diferentes actores sociales, en lo que respecta al afianzamiento del estado Social de Derecho en condiciones de respeto a los valores democráticos, la preservación del orden público interno y la solidaridad.

Referentes internacionales

- Principios de Ecuador: Son los parámetros sugeridos por la banca internacional que contribuyen a la sostenibilidad de los proyectos de esta naturaleza, el proceso de gestión social incorpora en sus acciones a través de los programas del plan, aspectos relacionados en los lineamientos de la participación de los Grupos de Interés y el mecanismo de quejas que se sugieren en los principios.
- Corporación Financiera Internacional (CFI). La Corporación Financiera Internacional forma parte del Grupo del Banco Mundial y fue fundada en 1956 con el propósito de promover la inversión privada, tanto extranjera como interna, en los países miembros en desarrollo. Las actividades de inversión y asesoría están diseñadas para reducir la pobreza y mejorar la calidad de vida de las personas en forma ecológica y socialmente responsable.
- ISO 26000: Es una Norma internacional ISO que ofrece guía en RS. Está diseñada para ser utilizada por organizaciones de todo tipo, tanto en los sectores público como privado, en los países desarrollados y en desarrollo, así como en las economías en transición. La norma les ayudará en su esfuerzo por operar de la manera socialmente responsable que la sociedad exige cada vez más.
- Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): Son un conjunto de 17 objetivos y 169 metas destinadas a resolver los problemas sociales, económicos y ambientales que aquejan al mundo, cubriendo los próximos 15 años (2015-2030).
- Global Reporting International (GRI): Es una institución independiente que creó el primer estándar mundial de lineamientos para la elaboración de memorias de

sostenibilidad de aquellas compañías que desean evaluar su desempeño económico, ambiental y social.

Análisis de las necesidades de los stakeholder

Mediante la revisión de las diferentes opiniones del sector comercio que participó de la encuesta en el acercamiento que se realizó en campo y haciendo énfasis que en este caso las necesidades que interesan son las propias del sector afectado más no las internas de la empresa, se tomó en cuenta todas las propuestas y manifestaciones y se pudo evidenciar que muchas de ellas fueron recurrentes; dentro de estas se encuentra:

Manifestaciones:

- Oposición a la construcción de la variante por el costado oriental.
- Afectación negativa a la zona comercial del municipio de Timaná.
- Debido a fuentes de ingreso externas, no se presenta afectación por la construcción de la variante.
- Preocupación por el futuro incierto debido a la construcción de la variante.

Propuestas:

- Solicitud para posicionar el municipio de Timaná como sector turístico.
- Construcción de la variante por el sector occidental, debido a que las opiniones están direccionadas a que sería menos traumático, puesto que la variante quedaría próxima al casco urbano.
- Construcción de un malecón por el costado occidental, este sería atractivo para los turistas.
- No construcción de la variante.

Ahora bien, teniendo en cuenta las estadísticas realizadas con los datos recibidos y el análisis de las mismas, se obtuvo información extra como:

- La edad promedio de los comerciantes es de 40 años.
- En su mayoría son personas de sexo femenino las afectadas.
- El nivel educativo predominante es el bachiller.
- Los locales tienen una antigüedad mayoritaria de 2 a 10 años.
- La mayoría de los locales son alquilados.
- Gran parte de los locales recibe clientes tanto locales como viajeros.
- Muy poco porcentaje tiene una actividad extra como fuente de ingreso en sus hogares aparte del local en cuestión.
- En su mayoría, las personas entrevistadas se hacen cargo en su totalidad de su familia.

Por lo que, partiendo de los aspectos tenidos en cuenta, se establece que existe una necesidad de obtención de información, donde se establezcan las pautas que se tuvieron en cuenta en la realización del proyecto, para generar claridad a las personas en cuanto a la ubicación de la construcción, tiempos, costos, beneficios a la comunidad, etc. A su vez se observa la necesidad de educación sobre marketing digital, donde se genere conocimiento de los distintos medios que permiten el crecimiento del negocio. También, se hace evidente la necesidad de generar un enfoque sobre los tipos de clientes que se manejan en el negocio, para que aumente el tipo de cliente local y no haya afectación cuando haya ausencia de tipo viajeros.

Análisis de las capacidades de respuesta de la empresa

Al revisar y analizar las diversas opiniones de los comerciantes afectados del Municipio de Timaná y los resultados obtenidos de la tabulación de la encuesta realizada, se logró evidenciar que existen temas que pueden ser socializados con los stakeholder a más profundidad, puesto que la mayoría les refiere que se tuviera en cuenta las opiniones de las comunidades, instituciones, agremiaciones, organizaciones y ciudadanía en general y de esta manera tomar decisiones concertadas para ocasionar la mínima afectación en la población.

Por lo tanto, se propone algunas actividades de gestión, que de una u otra manera brindan un alcance a lo expuesto, vinculando las actividades descritas en la Gestión de Responsabilidad Social Empresarial de la Concesionaria.

- Socialización con todos los stakeholders

Dado que muchas de las personas encuestadas, refieren que no tienen claro realmente por qué costado se tiene proyectada la construcción de la variante, se plantea que se realicen socializaciones con todos los grupos de interés, para no generar falsas expectativas, escuchar las opiniones de fondo por las cuales muestran su desacuerdo a dicha construcción, y de esta manera llegar a tomar decisiones de forma concertada, sin generar conflicto social.

- Gestión con la institucionalidad

Debido a que el 61 % de participante refieren que su actividad económica de afectaría en gran proporción a causa de la no circulación de vehículos de carga, servicio de pasajeros y particular disminuirá por la carrera 3 y 4 del municipio, se coordinará esfuerzos con la administración municipal, especialmente con la secretaría de Cultura de Deporte y el SENA con el ánimo de gestionar apoyo logístico para la capacitación a población de comerciantes a nivel de marketing y como promocionar sus productos no solo en forma presencial sino por medio de la virtualidad.

- **Administración municipal Secretaria de Cultura.**

Promover estrategias mancomunadamente con la administración municipal, Secretaría de Cultura y la Concesionaria, con el objeto de promover al municipio de Timaná como sitio turístico; haciendo ver atractivo para los futuros visitantes, de esta forma se incrementará la visita de viajeros y turistas al sector urbano, por lo tanto, se incrementarán las ventas en todo el comercio del municipio.

- **Concesionaria**

Teniendo en cuenta que la mayoría de los encuestados solicitan que la variante se construya por el costado accidental, se propone que la Concesionaria realice socialización con todos los stakeholder, con el objetivo de que estos conozcan de la fuente, las razones por las cuales se debe o no, construir por determinado sitio, es necesario que se fundamente las razones o decisiones y que cada persona tenga el pleno conocimiento, razones y justificaciones de dicha decisión, buscando que toda la población se sienta incluida y haga parte de las determinaciones.

- **Institucionalidad**

Teniendo en cuenta que a la población de Timaná es indispensable promocionar el tema turístico, por ende hacer inversión para que el municipio tenga atractivos que mostrar a los visitantes, la misma población solicita que se materialice el proyecto que existe para la construcción de un Malecón por el costado accidental sobre el lecho del río Timanejo; iniciar indagación sobre los avances que existen referente al proyecto, estudiar la inversión económica y desde la Concesionaria coadyuvar con la búsqueda del recurso, a través del Gobierno Nacional, Departamental, local y el resto de la institucionalidad que desee cooperar con la causa.

Conclusiones

Realizar cualquier tipo de intervención constructiva genera grandes cambios a nivel de la sociedad que rodea dicha construcción, donde siempre se hallan factores tanto positivos como negativos. Cuando se trata de proyectos tan grandes como el que se está tratando en el presente documento, la cantidad de personas afectadas aumenta y está directamente relacionada con el crecimiento de dicho proyecto; sin embargo, esto no quiere decir que se deba permitir que existan afectaciones que intervengan directamente en la calidad de vida de las personas, por lo que se debe buscar solución a la mayor parte de inconvenientes que ocurran.

A grandes rasgos se observa que la población con afectaciones negativas es mucho menor que la población beneficiada por el proyecto, sin embargo y por necesidad de una buena gestión por parte de la concesionaria se busca disminuir lo que más se pueda el índice de afectación negativa que pueda ocurrir en los sectores a intervenir, en este caso, de Timaná.

Partiendo de los análisis de resultados realizados teniendo en cuenta las encuestas, se obtuvo que la edad promedio de los comerciantes es de 40 años, en su mayoría son personas de sexo femenino, el nivel educativo predominante es el bachiller, los locales tienen una antigüedad mayoritaria de 2 a 10 años, la mayoría de los locales son alquilados, gran parte de los locales recibe clientes tanto locales como viajeros, muy poco porcentaje tiene una actividad extra como fuente de ingreso en sus hogares aparte del local en cuestión y en su mayoría, las personas entrevistadas se hacen cargo en su totalidad de su familia. A su vez, se obtuvo opiniones de las personas, las cuales sugerían posicionar el Municipio de Timaná como sector turístico, construcción de la variante por el sector occidental, construcción de un malecón por el costado occidental y la solicitud de la no construcción de la variante.

Teniendo en cuenta las opiniones, manifestaciones y análisis de datos, se realizó el plan de gestión con base en las necesidades observadas. Se establece una socialización con todos los stakeholders pues se evidencia una necesidad de información, donde se establezcan las pautas que se tuvieron en cuenta en la realización del proyecto, para generar claridad a las personas en cuanto a la ubicación de la construcción, tiempos, costos, beneficios a la comunidad, etc, y lograr una visión no solo de los aspectos negativos del proyecto sino también de todos los aspectos positivos que podrían llevar a la comunidad en general de Timaná.

A su vez, teniendo en cuenta la gran influencia de las redes sociales en la actualidad y la edad promedio de los entrevistados se busca gestionar apoyo logístico para una capacitación a la población de comerciantes a nivel de marketing digital, ampliando el alcance de sus productos y la cantidad de clientes.

También, se considera como solución la posibilidad de promover estrategias con la administración municipal, Secretaría de Cultura y la Concesionaria, con el objeto de promover al municipio de Timaná como sitio turístico, aumentando la posibilidad de que tomen dicha ruta y no siempre se dirijan por la variante proyectada.

Referencias.

Alcaldía Municipal de Timaná. (12 de 09 de 2018). Obtenido de
<http://www.timana-huila.gov.co/municipio/nuestro-municipio>

Cañas, K. (2017). Obtenido de
[http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17423/1/tesis%20final%20Katherine%20Ca%
%b1as.pdf](http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/17423/1/tesis%20final%20Katherine%20Ca%c3%b1as.pdf)

Castiblanco, S. E. (01 de 2017). *Pobreza y funcionamiento psicológico. Revisión
sucinta de una relación en dos vías.* Obtenido de
https://revistascientificas.cuc.edu.co/culturaeducacionysociedad/article/view/1660/pdf_253

Díaz, C. (06 de 2017). Obtenido de
<http://manglar.uninorte.edu.co/bitstream/handle/10584/8207/130424.pdf?sequence>

Díaz, M. (s.f.). Obtenido de
[https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/17555/1/2020_auscultacion_visual_efec
tos.pdf](https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/17555/1/2020_auscultacion_visual_efectos.pdf)

Elejalde, L. L. (14 de 09 de 2018). *Portafolio.* Obtenido de Así van los 13 proyectos
prioritarios del país en infraestructura:
[https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/asi-van-los-13-proyectos-prioritarios-que
-tiene-el-pais-en-infraestructura-544624](https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/asi-van-los-13-proyectos-prioritarios-que-tiene-el-pais-en-infraestructura-544624)

Encinas, L. G. (2012). *NECESIDADES HUMANAS: EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO SEGÚN LA PERSPECTIVA*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4959/495950250005.pdf>

GUEVARA, A. C. (s.f.). *Jerarquía de las Necesidades*. Obtenido de [GgLh4qGl6ajJ7jPUJslB27LeCA6az6dCBLBTUkSDBZVN5jqVo8E46jgoRCiXUu~mPVqr-1xDS~PbPlu6WzjwVwzLdlNBno6IHHIpFZmOIMcH5Bm8hm~V7pfNYYkGZoRTyhf6xVDksKhgoQ9povqGEKGLed~DqximjIq0aKJ9nKy6Ho6a85hhZGG7IsNXh8RMLFGbcUXgQox8h~O9istcGsHrK9W681b~GwJBxGqkQXSnx7HIDIt7zVsWG10kuu](https://www.gutenberg.org/files/59852/59852-h/59852-h.htm)

Huertas, C. (2015). Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/8302/1/tesis%20final%20cdgrabar.pdf>

LA NACIÓN . (s.f.). Obtenido de <https://www.lanacion.com.co/variante-de-timana-traba-para-revivir-la-concesion-vial/>

La Puerta del Sur. (21 de mayo de 2020). *La puerta del sur*. Obtenido de <https://lapuertadelsur.com/arranco-ejecucion-santana-mocoa-neiva/#>

MENESES, J. L. (2015). Obtenido de EL IMPACTO DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL EN LOS ASPECTOS: <http://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/3384/Pati%C3%B1ocarlos2015.pdf?sequence=1>

OMILL, N. G. (2008). *NECESIDADES*. Obtenido de INTRODUCCION AL TRABAJO SOCIAL :

https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/60714549/artc3adculo-2-necesidades-sociales20190926-11997-1msknjb.pdf?1569528068=&response-content-disposition=inline%3B+filename%3DINTRODUCCION_AL_TRABAJO_SOCIAL_NECESIDAD.pdf&Expires=1620016792&Signature=QmHCBZ1-JWD

OMS. (s.f.). *Organización Mundial de la Salud*. Obtenido de https://www.who.int/topics/mental_health/es/

Rabinowitz, P. (s.f.). *CAJA DE HERRAMIENTAS COMUNITARIAS*. Obtenido de <https://ctb.ku.edu/es/tabla-de-contenidos/liderazgo/administracion-efectiva/plan-de-gestion/principal>

Ramírez, C. (19 de 07 de 2013). *La República*. Obtenido de <https://www.larepublica.co/infraestructura/beneficios-de-los-proyectos-viales-en-las-comunidades-2043058#:~:text=Generaci%C3%B3n%20de%20empleo%2C%20directo%20e,para%20aquellas%20personas%20que%20depend>

Semana. (29 de 04 de 2021). *Semana*. Obtenido de <https://www.semana.com/economia/macroeconomia/articulo/pobreza-en-colombia-en-2020-fue-de-425/202129/>

Urzúa, A. (2012). Calidad de vida: Una revisión teórica del concepto. *TERAPIA PSICOLÓGICA 2012, Vol. 30*.

Vallejo, M. (07 de 09 de 2002). Obtenido de <https://www.medigraphic.com/pdfs/gaceta/gm-2003/gm031h.pdf>

