

**ANÁLISIS DE INCIDENCIA DE LA INVERSIÓN PÚBLICA APLICADA A LAS OBRAS
DE LA CARRERA 27 Y GLORIETA DE LAS BANDERAS DE LA CIUDAD DE PASTO.
2009 – 2013**

**CARLOS ANDRÉS BENÍTEZ GONZÁLEZ
DAVID EDUARDO DORADO MARTÍNEZ**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
SAN JUAN DE PASTO
2014**

**ANÁLISIS DE INCIDENCIA DE LA INVERSIÓN PÚBLICA APLICADA A LAS OBRAS
DE LA CARRERA 27 Y GLORIETA DE LAS BANDERAS DE LA CIUDAD DE PASTO.
2009 – 2013**

**CARLOS ANDRÉS BENÍTEZ GONZÁLEZ
DAVID EDUARDO DORADO MARTÍNEZ**

Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al título de Economista.

**Asesor Académico:
MG. JESÚS HUMBERTO MARTÍNEZ BETANCOURT**

**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMÍA
SAN JUAN DE PASTO
2014**

NOTA DE RESPONSABILIDAD

“Las ideas y conclusiones aportadas en el trabajo son responsabilidad exclusiva de sus autores”

Artículo 1 de Acuerdo No. 324 de Octubre 11 de 1966 emanada por el Honorable Consejo Directivo de la Universidad de Nariño.

Nota de Aceptación

Esp. IGNACIO PRIMITIVO GARCÉS
Jurado

Esp. IVÁN FREDY ERAZO
Jurado

Mg. JESUS MARTÍNEZ BETANCOURT
Asesor

San Juan de Pasto, marzo de 2014.

DEDICATORIA

“Este triunfo lo dedico:

A Dios, por haber realizado su trabajo en mí.

A mis padres, Carlos y Yaneth, por su cariño, amor, comprensión, por estar siempre conmigo y apoyarme en todo, todo lo que soy es gracias a ustedes.

A mis hermanos, Yeral y David, por su muestra de hermandad en cada momento, y por ser mi fuerza para crecer cada día y ser un ejemplo en su vida.

A mi abuela Alicia, por el amor y apoyo que siempre me ha brindado; a mis abuelos, Alfonso y Graciela que desde el cielo me envían su bendición.

A mi tía Sandra, por ser mi consejera y mi mejor amiga.”

Carlos Benítez G.

“Dedico el mérito de este trabajo enteramente a mis padres, por todo el amor, el respaldo y la confianza que me han otorgado conforme inicia y finaliza cada etapa de mi vida, sin ustedes no tendría sentido cada logro que alcanzo.

A mi hermano, por ser el ejemplo más impactante en mi vida, cuyas huellas espero seguir para poder ser, con seguridad, un mejor profesional y un mejor ser humano.

También le dedico este éxito a mi Abuelita, porque su cariño incondicional me ha motivado en los momentos más difíciles.

A mi novia cuyo amor y compañía fue esencial en toda mi carrera y a mis amigos por estar siempre ahí cuando los necesito.

Es un orgullo y una alegría saber que ustedes forman parte de mi vida.”

David Dorado M.

AGRADECIMIENTOS

Damos nuestros más sinceros agradecimientos a la Universidad de Nariño, ya que como “Alma Mater” nos brindó el espacio para adquirir los conocimientos que posibilitaron nuestra formación como economistas. Así mismo, agradecemos a nuestra Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas, cuyo personal nos acogió de la mejor manera; mención de agradecimiento a nuestros profesores por la dedicación y el conocimiento compartido, especialmente a, Edgar Rodríguez, Julio Riascos, Julián Sabogal, Marco Antonio Burgos y Armando Patiño.

No podría faltar el agradecimiento a nuestro asesor de tesis, Jesús Martínez Betancourt y a nuestros jurados, Ignacio Garcés e Iván Fredy Erazo, que con su paciencia y recomendaciones, hicieron posible esta investigación.

También damos las gracias a nuestros compañeros y amigos del programa de Economía, quienes a lo largo del proceso de formación, hicieron más ameno el aprendizaje compartiendo experiencias de vida.

Por último, damos un enorme y profundo agradecimiento a nuestras familias, puesto que con su apoyo y cariño, logramos obtener la motivación necesaria y la inspiración para la realización de este trabajo.

RESUMEN

Esta investigación enmarca una problemática muy común a nivel regional y nacional, como es el caso de la inversión pública en infraestructura vial, desde una perspectiva descriptiva, analítica y propositiva. El estudio se enfocó, específicamente, en dos obras representativas para la ciudad de Pasto en términos de movilidad vial, el proyecto de la Carrera 27 y la obra de la Glorieta de las Banderas (Intercambiador Vial Agustín Agualongo), bajo parámetros económicos, políticos, sociales, ambientales y técnicos, entre otros.

Este estudio contempló un trabajo de campo dirigido a funcionarios públicos, directores de obra, comerciantes, habitantes, propietarios de vehículos y transeúntes; todas estas poblaciones referentes a las obras en cuestión.

A lo largo del desarrollo de la investigación, se llevaron a cabo análisis del financiamiento, cumplimiento, efectos socioeconómicos, efectos de movilidad, en dichos proyectos; lo cual permitió contextualizar los principales problemas que aquejan a la población y dificultan el accionar institucional, por consiguiente, permitió vislumbrar las posibles alternativas de solución, direccionando la investigación al desarrollo de una propuesta que soluciona la mayoría de los frentes problemáticos.

La labor investigativa finaliza con una serie de conclusiones y recomendaciones, con base al desarrollo de los objetivos establecidos, procurando incentivar, por parte de la Academia, una mayor preocupación a estudios como el presente, referente a inversión pública en infraestructura vial.

ABSTRACT

This research addresses, from a descriptive, analytical and proactive perspective, a common issue, both locally and nationally, as is the case of public investment in road infrastructure. The investigation analyzed from an economic, political, social, environmental and technical point of view, two specific construction projects in Pasto in terms of mobility: the construction in 27th street and the one in the roundabout 'Las Banderas' (the 'Agustin Agualongo' road interchange).

For the study, a fieldwork in which the views of government officials, construction managers, merchants, citizens, vehicle owners and pedestrians were consulted regarding the constructions involved was performed.

Throughout the development of the research, was made an analysis of funding, contract compliance, socioeconomic effects and the impact in mobility of such projects was conducted. This allowed contextualizing the main problems that afflict the population and hinder institutional actions, therefore, allowed a glimpse of possible solutions. The investigation thus aims to make a proposal that addresses most aspects of the issue.

The investigative work ends with a series of conclusions and recommendations, based on the development of the goals set, trying to encourage, along with higher learning institutes, a greater concern for studies such as this, concerning public investment in road infrastructure.

CONTENIDO

	Pág.
INTRODUCCIÓN	16
1. MARCO GENERAL DE LA INVESTIGACION	17
1.1 TEMA	17
1.2 TITULO	17
1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA	17
1.3.1 Antecedentes.	17
1.3.2 Situación actual.	25
1.3.3 Formulación del problema.....	39
1.3.3.1 Pregunta general.....	39
1.3.3.2 Preguntas específicas:.....	39
1.4 JUSTIFICACION.....	40
1.5 OBJETIVOS	41
1.5.1 General.	41
1.5.2 Específicos:.....	41
1.6 DELIMITACION DEL PROBLEMA.....	42
1.6.1 Universo de estudio.	42
1.6.2 Espacio geográfico.....	42
1.6.3 Tiempos a investigar y emplear.	42
2. MARCO DE REFERENCIA.....	43
2.1 MARCO TEÓRICO.	43
2.2 MARCO CONTEXTUAL.....	48
2.3 MARCO LEGAL	54
2.4 MARCO CONCEPTUAL.	56
3. METODOLOGÍA	58
3.1 TIPO DE ESTUDIO	58
3.2 POBLACIÓN Y MUESTRAS.....	58
3.3 DISEÑO DE PROCEDIMIENTOS Y MÉTODOS.	61

3.4	TÉCNICAS DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS....	61
4.	DEMOSTRACION DE OBJETIVOS	62
4.1	OBJETIVO ESPECIFICO NO. 1	62
4.2	OBJETIVO ESPECIFICO NO. 2	71
4.3	OBJETIVO ESPECIFICO NO. 3	79
4.4	OBJETIVO ESPECIFICO NO. 4	107
4.5	OBJETIVO ESPECIFICO NO. 5	122
	CONCLUSIONES	129
	RECOMENDACIONES.....	132
	BIBLIOGRAFIA.....	134
	NETGRAFIA	137

LISTADO DE TABLAS

Pág.

Tabla 1. Parque Automotor, Ciudad de Pasto 2012.....	31
Composición étnica: Según las cifras presentadas por el DANE del censo 2005, la composición etnográfica de la ciudad es:	53
Tabla 2. Inversión del SETP del municipio de Pasto (millones de pesos 2008)	63
Tabla 3. Programación de Aportes (Millones de pesos de 2008)	64
Tabla 4. Presupuesto de Ingresos de la UAE – SETP, Pasto 2010.	65
Tabla 5. Síntesis del Presupuesto Municipal de la UAE-SETP.....	66
Tabla 6. Presupuesto Contrato y Adiciones Proyecto Intercambiador Vial Agustín Agualongo (Glorieta de las Banderas)	68
Tabla 7. Cronograma del SETP del Municipio de Pasto	72

LISTADO DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Distribución de Viajes por modo de Transporte	25
Figura 2. Sectores Proyecto Carrera 27	32
Figura 3. Mapa proyecto Carrera 27	33
Figura 4. Carrera 27 con Calle 22 (Esquina)	33
Figura 5. Carrera 27 entre Calle 21 y Calle 20 A	34
Figura 6. Carrera 27 entre Calle 20 y Calle 19	34
Figura 7. Carrera 27 entre Calle 19 y Calle 18	34
Figura 8. Carrera 27 entre Calle 18 y Calle 17	35
Figura 9. Carrera 27 entre Calle 17 y Calle 16	35
Figura 10. Carrera 27 entre Calle 16 y Calle 15.....	35
Figura 11. Carrera 27 entre Calle 15 y Calle 14.....	36
Figura 12. Proyección Diseño Final Intercambiador Vial Agustín Agualongo	37
Figura 13. Obra de la Glorieta de las Banderas (Avenida Panamericana sector Parana)	38
Figura 14. Estado actual de la Obra de la Glorieta de las Banderas (Cruce Avenida Panamericana y Calle 18.....	38
Figura 15. Estado actual de la Obra de la Glorieta de las Banderas (Esquina Concesionario Kia Motors).....	39
Figura 16. Estado actual de la Obra de la Glorieta de las Banderas (Sendero Peatonal Carrera 40)	39
Figura 17. Mapa del Municipio de San Juan de Pasto, Nariño, Colombia.	49
Figura 18. Producto Interno Bruto por Sectores Económicos Municipio de Pasto, 2011.....	51
Figura 19. Composición de Genero, Habitantes y Comerciantes. (Carrera 27)	80
Figura 20. Participación por Estrato. (Carrera 27)	80
Figura 21. Número de Personas a Cargo. (Carrera 27).....	81
Figura 22. Estado Civil. (Carrera 27)	82
Figura 23. Categoría del Encuestado. (Carrera 27).....	82

Figura 24. Tipo de Vivienda. (Carrera 27).....	83
Figura 25. Considera Pertinente la realización de la Obra. (Carrera 27)	84
Figura 26. Afectación de Vivienda, Negocio o Trabajo. (Carrera 27).....	85
Figura 27. Afectación de su Calidad de Vida y/o la de sus Familiares. (Carrera 27)	85
Figura 28. Valorización de su Propiedad. (Carrera 27).....	86
Figura 29. Afectación Nivel de Ingreso. (Carrera 27).....	87
Figura 30. Excesiva Contaminación Ambiental. (Carrera 27)	87
Figura 31. Adecuadas Medidas en Materia de Movilidad. (Carrera 27)	88
Figura 32. Perspectiva de Mejoramiento de Movilidad. (Carrera 27)	88
Figura 33. Calificación Ejecución de la Obra. (Carrera 27).....	89
Figura 34. Difusión del Proyecto de Obra. (Carrera 27).....	90
Figura 35. Subsidio, Compensación o Aliciente. (Carrera 27)	91
Figura 36. Prioridad de la Obra (Carrera 27)	91
Figura 37. Composición de Genero, Habitantes y Comerciantes (Glorieta de las Banderas)	93
Figura 38. Participación por Estrato. (Glorieta de las Banderas)	94
Figura 39. Número de Personas a Cargo. (Glorieta de las Banderas).....	95
Figura 40. Estado Civil. (Glorieta de las Banderas)	95
Figura 41. Categoría del Encuestado. (Glorieta de las Banderas).....	96
Figura 42. Tipo de Vivienda. (Glorieta de las Banderas)	97
Figura 43. Considera Pertinente la realización de la Obra. (Glorieta de las Banderas)	98
Figura 44. Afectación de Vivienda, Negocio o Trabajo. (Glorieta de las Banderas)	99
Figura 45. Afectación de su Calidad de Vida y/o la de sus Familiares.(Glorieta de las Banderas).....	99
Figura 46. Valorización de su Propiedad. (Glorieta de las Banderas).....	100
Figura 47. Afectación Nivel de Ingreso. (Glorieta de las Banderas).....	101
Figura 48. Excesiva Contaminación Ambiental. (Glorieta de las Banderas)	101

Figura 49. Adecuadas Medidas en Materia de Movilidad. (Glorieta de las Banderas)	102
Figura 50. Perspectiva Mejoramiento de Movilidad. (Glorieta de las Banderas)..	103
Figura 51. Calificación Ejecución de la Obra. (Glorieta de las Banderas).....	103
Figura 52. Difusión del Proyecto de Obra. (Glorieta de las Banderas)	104
Figura 53. Subsidio, Compensación o Aliciente. (Glorieta de las Banderas)	105
Figura 54. Prioridad de la Obra (Glorieta de las Banderas)	105
Figura 55. Tipo de vehículo (carrera 27)	109
Figura 56. Información Previa (carrera 27)	109
Figura 57. Afectación de Movilidad (carrera 27)	110
Figura 58. Necesidad de la obra (carrera 27)	111
Figura 59. Afectación de trabajo u ocupación (carrera 27)	111
Figura 60. Calificación desarrollo de la obra (carrera 27)	112
Figura 61. Opinión acerca de la obra (carrera 27)	113
Figura 62. Afectación de Bienestar (carrera 27)	114
Figura 63. Aceptación de incomodidades (carrera 27)	114
Figura 64. Tipo de Vehículo (Glorieta de las Banderas).	116
Figura 65. Información Previa (Glorieta de las Banderas).	116
Figura 66. Afectación de Movilidad (Glorieta de las Banderas).	117
Figura 67. Necesidad de la Obra (Glorieta de las Banderas)	118
Figura 68. Afectación de trabajo u ocupación (Glorieta de las Banderas)	118
Figura 69. Calificación desarrollo de obra (Glorieta de las Banderas)	119
Figura 70. Opinión acerca de la Obra (Glorieta de las Banderas).	120
Figura 71. Afectación de Bienestar (Glorieta de las Banderas).	120
Figura 72. Aceptación de incomodidades (Glorieta de las Banderas).	121

LISTADO DE ANEXOS

	Pág.
Anexo A. Formatos de Entrevista	141

INTRODUCCIÓN

Partiendo del hecho, de que la inversión pública representa un accionar importante en los procesos de desarrollo de una región o un territorio, se hace necesaria la existencia de una dinámica gubernamental eficiente, responsable y que pretenda el mejoramiento de las condiciones de vida de una ciudadanía, además de una coherencia entre las necesidades básicas de una población y los planes de desarrollo que formulan los entes institucionales, tales como Alcaldía, Gobernación y Presidencia.

Es de conocimiento social, que la infraestructura vial tiene una significativa importancia en el crecimiento y desarrollo de un país, departamento o municipio. La realización de obras públicas, en este ámbito, deben ser las pertinentes y adecuadas para facilitar el desplazamiento de las personas, es decir que la población en general cuente, en lo posible, con una perfecta movilidad, que le permita elevar su calidad de vida.

En este sentido, la presente investigación realizó un análisis específico de la inversión pública utilizada en infraestructura vial de la ciudad de Pasto, para el periodo 2009 – 2013. Para ello, es necesario precisar que este estudio se enfocó en dos obras, el proyecto de la carrera 27 y el de la Glorieta de las Banderas. Adicional a esto, cabe resaltar que dicho análisis fue simultaneo con los distintos avances en la ejecución de las obras, lo que permitió captar las posibles implicaciones y en general la incidencia de la realización de estas obras a tiempo real, generando así, un diagnóstico aproximado en términos de impactos socioeconómicos, de movilidad, financieros, culturales y medio ambientales.

Para poder realizar el análisis, se partió de unos antecedentes relacionados con el tema y respaldados con la información de la situación actual, que soportan la formulación misma de la investigación. Sumado a esto se justificó y se plantearon los objetivos del proyecto de tesis, los cuales se relacionan con el análisis del financiamiento de la inversión pública, el grado de cumplimiento de los contratos, los principales efectos socioeconómicos producidos en los habitantes y comerciantes de los alrededores, la realización de un estimativo sobre los principales efectos producidos en la movilidad vial por la ejecución de las obras y la generación de alternativas de solución para los futuros proyectos de infraestructura vial con base en los posibles problemas encontrados. Para ello se delimitó el campo de estudio, considerando sus principales características y fijando los tiempos a investigar y emplear.

Así mismo para la obtención de información primaria se utilizaron diferentes técnicas aplicadas a diversos grupos de estudio, y para el caso de la información secundaria y terciaria, se realizó un trabajo de escritorio. El conjunto de esta información fue el objeto del análisis de la investigación, y sus resultados corroborados desde el punto de vista crítico, trataron de ser lo más objetivos posibles.

1. MARCO GENERAL DE LA INVESTIGACION

1.1 TEMA.

“Inversión pública en infraestructura vial”.

1.2 TITULO

“Análisis de incidencia de la inversión pública aplicada a las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto. 2009 – 2013”.

1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

1.3.1 Antecedentes. La Infraestructura vial de Colombia presentó un amplio desarrollo en el último cuarto del siglo XX, en donde se continuaron con los proyectos de integración regional, que junto con otras propuestas buscaron el fortalecimiento vial como escenario para afrontar el comercio internacional. Lo anterior se ve reflejado en gran medida con la mayor integración de la Costa Caribe con el interior del País, ya que hubo una gran cantidad de proyectos de inversión en infraestructura vial focalizados en esta zona.

En la restructuración y modificación del espacio urbano se debe recordar que éste es un fenómeno social y cualquier cambio espacial urbanístico debe servir de “puente entre el funcionamiento global de la ciudad y la operación particular de cada uno de sus elementos”. Por esto, al planificar las ciudades del siglo XXI, se deben centrar los esfuerzos en mejorar las condiciones de vida de las ciudades dotándolas de infraestructuras sociales, económicas y políticas que ayuden a lograr un desarrollo integral¹.

De cierta manera, durante los últimos periodos, a los gobiernos locales se les ha otorgado una mayor autonomía política y administrativa, que se relaciona con la facultad de reglamentar y controlar el ordenamiento urbano, el ambiente y la planeación territorial.

Una medida adoptada por el Gobierno para aumentar la eficiencia en el desarrollo de obras fue la de las concesiones. Según la unidad investigativa del Diario EL

¹ FAJARDO MONTAÑA, Darío. Red vial y Transformación Urbana hacia el futuro. Fondo Fen Colombia, Biblioteca Virtual Banco de la República.

TIEMPO, un dato relevante que se logró consolidar es que, en los últimos 20 años, la Nación ha comprometido 33,2 billones de pesos a través de este modelo de alianzas con privados para poder desarrollar la macro estructura nacional. Esa cifra resulta baja si se tiene en cuenta que representa tan solo el 20 por ciento del Presupuesto General de la Nación previsto para el año 2012.²

El poco progreso nacional se refleja en las condiciones actuales de la infraestructura vial, deficiente y en mal estado por falta de recursos para su construcción, mantenimiento y conservación. Las limitaciones de inversión estatal en construcción de nuevas carreteras causa deterioro de infraestructura, e indirectamente reducción de los ingresos de las poblaciones debido a la dificultad de sus habitantes para comercializar sus productos agrícolas, ganaderos o industriales; así, puede hablarse de una afectación general de la economía. El desarrollo de las concesiones viales en Colombia tienen un periodo de vida relativamente corto; ellas se originan a principios de 1997, como respuesta a la carencia de recursos estatales para la inversión en la Red Vial Nacional. Se trata de una estrategia que pretende la atención de las emergencias que se presentan en el mantenimiento y construcción de carreteras, viabilizando el mejoramiento de la infraestructura vial del País con participación de capital privado.³

Como parte de los antecedentes posibles y que se consideraron apropiados para el caso de este informe final, a continuación se presentan algunas experiencias registradas sobre inversiones públicas en infraestructura vial en distintas ciudades del país, que presentan el tipo de enfoque analítico técnico y social, sumado a un componente crítico que lo aporta la opinión pública de estudios académicos.

- **Artículo: Soluciones viables para la infraestructura de Cali** (investigación de la Cámara de Comercio de la Infraestructura CCI). Octubre de 2007.

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) en el 2000 incorporó el Proyecto del Tren Ligero con los corredores y la infraestructura requerida y en función de ese sistema se priorizó la inversión del sector.

La aprobación del Plan de Ordenamiento Territorial en el año 2002 acogió el actual Sistema de Transporte Masivo con buses articulados. Simultáneamente se desarrolló una colección de instrumentos normativos a partir del POT sin jerarquía

²DIARIO EL TIEMPO: "Los pesos pesados de las grandes concesiones en el país"- 04 de Agosto del 2012.

³WILLIAM MUÑOZ, Prieto. Concesiones viales en Colombia. Historia y Desarrollo. I Semestre de 2002.

ni orden de prevalencia, entre ellos el Plan Maestro de Ciclo rutas, el Plan del Espacio Público, el Plan Maestro de Estacionamientos, el Estudio de movilidad Peatonal, así como un Plan Indicativo de Transporte ordenado por el mismo POT.

También se promovieron otros proyectos de movilidad desarrollados con apoyo del Gobierno Nacional: el Tren de Cercanías y el tren de Carga, según las decisiones tomadas de manera autónoma por INVIAS relativas a las Vías nacionales de acceso a Cali y a partir del 2006 con la Ley 1083 se ordena a todos los municipios, la elaboración de Planes de Movilidad.

La situación nombrada generó que Institucionalmente no exista coordinación efectiva que permita que el tema de la movilidad se aborde de manera sistémica ni con una clara asignación de funciones. La crítica situación financiera municipal condujo también a un dramático debilitamiento de la capacidad de gestión administrativa presionado por la reforma municipal implementada en el año 2001, cuyo objetivo estuvo claramente dirigido al saneamiento fiscal. Lo anterior se refleja en la pérdida de información, memoria institucional, sentido de pertenencia y recursos humanos capacitados así como en la omisión de funciones, entre otros.

Por lo anterior se ha buscado el apoyo del sector privado, emprendiendo la constitución de Alianzas Estratégicas que permitan con una visión de largo plazo recuperar la capacidad de planeación, coordinación, ejecución y control para rescatar la credibilidad en la Administración Municipal y fortalecer su capacidad de gestión.

- **Artículo: Observatorio de Movilidad** (Boletín de Mantenimiento vial) Cámara de comercio de Bogotá – Universidad de los Andes, 2008.

La Cámara de Comercio de Bogotá y la Universidad de Los Andes desarrollaron el boletín de coyuntura “Mantenimiento Vial en el Distrito Capital”, una publicación que describe la situación de las vías, detalla las entidades encargadas de realizar la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías, enumera las fuentes de recursos, los montos invertidos en este sector y las metas y programas que actualmente se están desarrollando para superar el atraso que la ciudad tiene en este campo.

El deterioro del pavimento es una de las principales causas del incremento en los costos de operación vehicular, debido a que, al utilizar vías en mal estado ocasionan que los vehículos consuman más neumáticos y gasolina. Es así, como

se hace imprescindible la adopción de planes de gestión para la infraestructura vial que propendan por mantener en óptimas condiciones las vías existentes y establezcan programas de inversión para su mantenimiento y la optimización de los recursos asignados a esta labor a corto, mediano y largo plazo.

Durante el periodo 2004 – 2008 se construyeron en total 286 Km de carriles nuevos, de los cuales el 73% corresponde al subsistema vial y el restante 27% al Sistema TransMilenio (TM). De acuerdo con el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), la malla vial local existente se redujo de 2004 a 2008 en un 14%.

De acuerdo con el Plan Maestro de Sostenibilidad de la Infraestructura Urbana de Bogotá D.C., los recursos del IDU destinados al Sistema Vial de la ciudad tienen como principales fuentes de financiación el Gravamen de Valorización, los impuestos de sobretasa a la gasolina y al ACPM, préstamos de la Banca Multilateral, ingresos corrientes y los recursos de capital. Los recursos tienen destinación específica de acuerdo con lo establecido por la Ley o según las condiciones de la Banca Multilateral.

En términos presupuestales, se presentó un rezago en la ejecución de los programas de rehabilitación de la malla vial local, la construcción de la malla vial rural, el reforzamiento de puentes vehiculares y la generación de red de estacionamientos. Adicionalmente, se encuentran por debajo del 35% aspectos esenciales como rehabilitación y mantenimiento de la malla vial local e intermedia y refuerzo de puentes vehiculares, sin los cuales no es posible mantener las vías en buen estado.

- **Libro: “Pasto: Espacio, Economía y Cultura”** (Benhur Cerón Solarte – Marco Tulio Ramos) Segunda Parte. 1997.

La apertura económica puede ser muy significativa en los procesos de transición urbana, este comportamiento incrementa el ritmo de urbanización y modifica la distribución espacial de la población.

El impacto de la apertura económica en la tasa de crecimiento de la ciudad se puede basar en dos enfoques: el primero, de carácter macro, centra el futuro de la ciudad en la calidad de la infraestructura orientada al comercio exterior; y el segundo, más microeconómico da un papel primordial a aquellos factores que hacen atractiva la ciudad para los empresarios en la toma de decisiones de la

localización en las nuevas inversiones. En estos últimos factores se encuentran la infraestructura vial y la estructura económica de la ciudad.

La ciudad de Pasto, como capital del departamento, se constituye en punto de convergencia importante de los recorridos regionales del suroccidente del país y de la vecina República del Ecuador; analizando el comportamiento histórico a partir de la construcción de la carretera Panamericana (1973), se concluye que la vía que conduce al sur y Tumaco ocupa el primer lugar en importancia, con un volumen de tránsito que varía entre el 40% y el 50% del total del flujo vehicular que ingresa y sale del área urbana.

El aumento del parque automotor en las diferentes modalidades, no ha correspondido a un mejoramiento sustancial en su malla vial de la ciudad y ésta presenta un atraso en su mantenimiento, adecuación y modernización, lo que implica que desde los últimos cinco años, la ciudad presenta un congestionamiento vehicular que dificulta el libre desarrollo de las actividades socioeconómicas.

El problema del tráfico y transporte en la ciudad presenta varios aspectos a tener en cuenta para su análisis; uno de los cuales es la congestión que afecta tanto a los usuarios del transporte público, como a los de automóvil. La propuesta para tratar de solucionar el problema del tráfico y transporte en la ciudad está dada por la interacción de diferentes políticas que conforman en su totalidad, un plan de transporte. El deterioro en las principales vías es evidente y su capacidad ha sido rebasada significativamente. Esto muestra algunos de los problemas que contribuyen a empeorar la congestión. La malla vial de la ciudad no presenta especificaciones técnicas para desarrollar en sus vías grandes velocidades.

La ciudad de Pasto apenas en el período 1991-1996 formuló un plan vial, se conoce que el parque automotor crece entre un 10% y un 12% al año, como consecuencia de la apertura económica y por lo tanto de la importación masiva de automóviles, mientras que las vías se han mantenido intactas o en el mejor de los casos, se ha deteriorado. Existe un desbalance enorme que en un futuro previsible va a agravar todavía más la situación del tráfico automotor y congestión de la ciudad.

- **Ensayo: “Porque Fracaso El Estadio La Pastusidad”** - Víctor Betancourt-ESAP

El origen del proyecto Municipal se denominó integralmente Unidad Deportiva Recreativa y Ambiental **UDRA**, de la cual hace parte el **Estadio La Pastusidad** y se produce con la oportunidad que representaba la realización de los XVI Juegos Deportivos Nacionales en el año 2000 en el Departamento de Nariño, donde el Municipio de Pasto era su sede principal.

Este proyecto en su primera etapa estableció construir un estadio de fútbol puesto que la necesidad se manifestó con el ingreso del Deportivo Pasto a la categoría A del fútbol profesional Colombiano y por la obligación de cumplir los compromisos adquiridos con la realización de los Juegos Deportivos Nacionales ante la negativa del gobierno Departamental de aquel entonces para entregar El Estadio Libertad y proceder a una remodelación total del escenario.

Al conseguirse la asignación de la sede en Pasto de los Juegos Deportivos Nacionales, se contempló desde 1.996 la adecuación de escenarios deportivos para el disfrute, la recreación y aprovechamiento del tiempo libre, pero solamente hasta abril de 1.999 cuando COLDEPORTES asignó los deportes de juegos nacionales a realizarse por ciudades esta entidad y la Nación definió los planes de inversión que contemplaban la construcción de una pista de atletismo y recursos para el estadio de Pasto. Con el fin de obtener terrenos aptos para concretar esta estrategia se realizaron gestiones en diferentes frentes y entre las investigaciones se encontró que el Plan de Desarrollo Nacional permitía la venta de activos improductivos del Instituto Colombiano Agropecuario “ICA”, entidad que tenía posesión de más de 520 hectáreas de terrenos en el Municipio de Pasto parte de las cuales podía vender. Previos conceptos técnicos del ICA existía una área de aproximada de 19 hectáreas que se podían vender y estaban ubicadas en la parte baja de Obonuco colindante con el barrio Altamira y Tamasagra, frente a EMPOPASTO y a 5 minutos del eje vial más importante de Pasto que es la Avenida Panamericana, por esta razón en el mes de abril de 1.999 se inició el trámite de la compra de este lote ante el Ministerio de Agricultura y el Instituto Colombiano Agropecuario ICA con el fin de destinarlo para construcción de escenarios y específicamente para la construcción de la Unidad Deportiva Recreativa y Ambiental que inicialmente se componía de una pista de atletismo, Patinodromo, canchas múltiples, un estadio de Fútbol y zonas recreativas que se podían integrar en un solo sitio.

Con la autorización del Concejo Municipal de Pasto y realizada la venta por la Nación mediante resolución firmada por el Ministro de Agricultura, el Instituto Colombiano Agropecuario ICA vende al Municipio de Pasto un lote de 18.8

hectáreas donde se concibió por la Administración la construcción de la Unidad Deportiva. Una vez se concretó la compra del lote el Comité organizador de Juegos Nacionales y COLDEPORTES Nacional, según certificación del 18 de agosto de 1.999, dieron la aprobación a la ejecución del proyecto.

El fracaso del Estadio La Pastusidad del Municipio de Pasto durante los años 1999- 2000, según Víctor Betancourt, se produjo gracias al conjunto de los siguientes hechos:

1.-En relación con los mecanismos internos de planificación, hay un lento desarrollo en el Banco de Programas y Proyectos de inversión Municipal y en el diseño de indicadores para medir el avance de las metas del Plan de Desarrollo y no se conoce ningún proyecto para la implementación de un sistema integral de información. Se impuso la toma de decisiones personales y no de grupo quedando a capricho del ejecutivo el hacer la supuesta obra sin consultar a su equipo de gobierno, se percibe la dictadura y el aislamiento total entre las distintas instancias con la Oficina de Planeación del Municipio en lo que tiene que ver con la formulación, seguimiento, evaluación y autocontrol de sus planes sectoriales; no está bien afianzada esta cultura.

2.- Existe desarticulación entre lo propuesto en el Plan de Desarrollo y lo proyectado por algunas entidades para ejecutar durante el año de estudio. Hay incoherencia entre lo que debían ser sus propios Planes de Acción, con el Plan de Desarrollo, lo que evidencia un deficiente sistema de Planeación y Dirección.

3.-Hay ausencia de políticas claras en el manejo de los recursos, lo cual es producto de la improvisación y de la falta de un óptimo sistema de Planeación y un verdadero y efectivo sistema de control interno al interior de las entidades municipales.

4.-La formulación del Plan de Desarrollo con su Plan de Inversiones se manifiesta como un producto de la aplicación de la ley para el cumplimiento de un requisito legal y no como un instrumento de planeación, donde se definen las necesidades de la población y se plantean las soluciones inmediatas. A la imprecisión en la elaboración del Plan de Desarrollo, se suma la provisión registrada en las entidades en el manejo de sus recursos, lo cual demuestra el bajo compromiso de la Administración Municipal en atención y solución integral de la problemática existente.

5.- *El Municipio desconoció el objeto de la ley 80/93 sobre transparencia, responsabilidad y economía en los procesos contractuales y causó un supuesto detrimento al patrimonio público.*

6.- *Se desconoció totalmente las normas ambientales y de seguridad ciudadana al pretender construir una obra en una zona de riesgo demostrada y que posteriormente, fue la razón para que El Consejo de Estado ordenara la suspensión de la obra.*⁴

• **Estudios preliminares sobre Movilidad en Pasto**, AVANTE -Universidad Pedagógica y Tecnológica de Tunja – 2005.

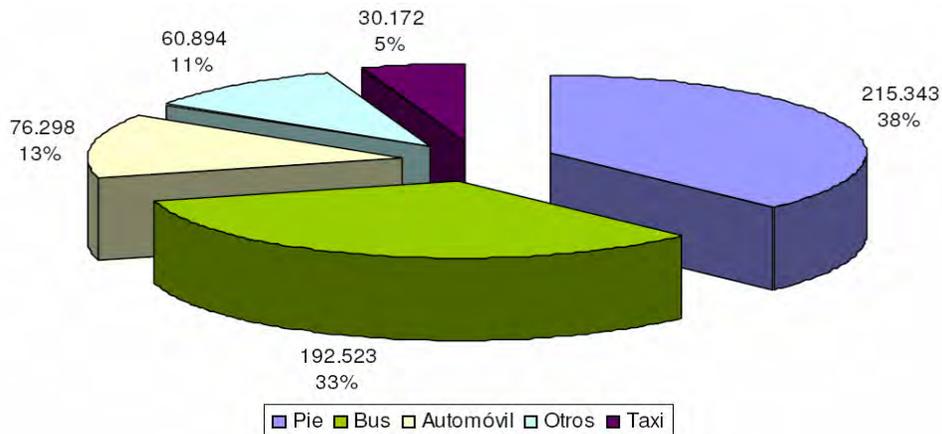
En materia de movilidad los estudios de la Universidad Pedagógica y Tecnología de Tunja realizados en Pasto en el año 2005 demostraron que el 38% de los desplazamientos se hacen en condición de peatón, el 31 % en transporte público o bus, el 14 % en vehículo particular, el 8 % en motocicleta y el 5 % en taxi, bicicleta y otros.

Las anteriores cifras reflejan como en Pasto, que no tiene condiciones óptimas para una buena movilidad peatonal, la mayoría de viajes son a pie y nadie le ha dado la debida prioridad al peatón, no hay una óptima utilización del parque automotor de servicio público, no hay espacio público suficiente tanto para el encuentro y la movilidad como para la accesibilidad al transporte público y lo que es peor no hay corredores viales que permitan descongestionar la zona céntrica y encontrar verdaderos flujos desde y hacia la periferia de la ciudad. Hay una red vial insuficiente saturada por el vehículo particular, aunque la velocidad es baja la accidentalidad es relativamente alta siendo el peatón una víctima muy frecuente.

De igual forma, es importante resaltar como se distribuye la movilidad en la ciudad de Pasto, la cual permite saber cuál es la prioridad para la inversión en infraestructura vial, según los componentes de la distribución modal de viajes en Pasto, como se presenta en la siguiente figura.

⁴BETANCOURT, Víctor. “¿Por qué fracaso el Estadio la Pastusidad?”. Ensayo ESAP. Págs. 37 – 38.

Figura 1. Distribución de Viajes por modo de Transporte



Fuente: Estudio complementario para la caracterización de la movilidad del Municipio de Pasto. UPTC, 2005

En Pasto se tiene:

- Una ciudad monocéntrica y un centro congestionado de vehículos y de peatones que no tienen adecuados espacios para su movilidad.
- Predominio de movilidad peatonal pero que no se le ha dado la prioridad que requiere.
- Uso inadecuado de una infraestructura vial insuficiente.
- Un transporte público ineficiente, contaminación.
- Un centro histórico patrimonial que hay que proteger y manejar adecuadamente.
- Déficit de espacio público, que supera las 200 hectáreas de déficit de acuerdo con estándares internacionales.
- Escasez de recursos locales, que no permite adelantar proyectos ambiciosos como Avante sino es con la ayuda financiera nacional.

1.3.2 Situación actual. Es de conocimiento social, que la infraestructura vial del país no es la mejor, según el artículo “La Infraestructura Vial en Colombia, entre la Ineficiencia y la Corrupción”, los rezagos de la Nación son un problema crítico reconocido, a punto tal que el nuevo Plan Nacional de Desarrollo (PND) le asigna una muy alta prioridad del presupuesto disponible, además que la infraestructura es una de las locomotoras de la prosperidad propuesta por el actual Presidente de la República Juan Manuel Santos.

Sin embargo, no basta con la voluntad política del Gobierno, se debe contar con rigurosos esquemas de financiación, estructuración y ejecución de los proyectos que garanticen la eficiencia, pero que al mismo tiempo, acabe con uno de los problemas más agudos que posee Colombia en la actualidad dentro del campo de la infraestructura, como es la corrupción.

Las continuas fallas y problemas que se han presentado en las diferentes etapas de los proyectos de concesión en Colombia se atribuyen en buena parte a fallas institucionales, que pueden explicarse hasta cierto punto por la carencia de personal idóneo, pero que en gran medida también son imputables a los altos grados de corrupción que han caracterizado este sector, ejemplo de ello el caso “Nule” en Bogotá y desfalco de presupuesto en algunas alcaldías de la Costa Atlántica. En ese sentido, todos estos hechos hacen más preocupante la situación actual, que exige ejecutar proyectos de gran envergadura o megaproyectos, como se les ha denominado.

Los riesgos de corrupción en el campo de la contratación pública, y en especial cuando se trata de construir obras públicas, son un tema recurrente en las diversas disciplinas que se ocupan de este mal y del diseño de métodos para combatirlo. En el caso de la infraestructura vial, el tema cobra importancia adicional porque se trata de un bien público esencial, el cual se destina al uso de la comunidad y que debe ser provisto por el Estado; así mismo su construcción y mantenimiento implican ejecutar proyectos que consumen grandes volúmenes de inversión pública y que son altamente vulnerables a la corrupción debido a su magnitud, complejidad y dificultad para controlar.⁵

De igual forma, según El Diario Vanguardia, en este país es recurrente la siguiente pregunta: ¿Por qué las obras aquí son eternas, mientras que en otros países parecen realizarse a velocidad record?, las respuestas son muchas, algunos aseguran que las condiciones de clima y la geografía del país tienen culpa en la lentitud de las obras; otros mencionan la falta de un gran rubro del presupuesto para la ejecución de las obras; pero la gran mayoría afirma que la respuesta está en la corrupción y en la falta de planeación, es decir se hace una obra sin estudios previos, sin planificación de lo que se va a hacer, por lo tanto en el transcurso de la obra comienzan a aparecer fallas o cosas que faltaron, por ejemplo que no se

⁵ ANZOLA, Marcela: “La infraestructura vial en Colombia: entre la ineficiencia y la corrupción”. RazonPublica.com. 10 de Octubre del 2011.

tuvo en cuenta que por allí pasaba una tubería, que es zona de hundimiento, entre otras.⁶

Según la Cámara Colombiana de Infraestructura: “El Gobierno Nacional debe hacer una revisión cuidadosa de los resultados, pues para dinamizar el sector no solo se requiere aumentar los flujos anuales de inversión, sino mejorar la velocidad de ejecución de las apropiaciones presupuestales de cada vigencia. A pesar de la dinámica demostrada por entidades como Invias en los últimos meses, es evidente, según el propio Ministerio de Hacienda, que ese Instituto, que es clave para la eficiencia del sector, no alcanzó los niveles esperados de ejecución, registrando tan solo un 67% al finalizar el año anterior”.⁷

Ahora bien, el deterioro y la demora de la ejecución de las obras a nivel nacional, sin lugar a duda, perjudica en gran medida la economía del país, pues ocasiona una baja productividad, dificultad para acceder a los mercados y problemas de distribución y comercialización. En estas condiciones es imposible ser competitivos internacionalmente, y es por eso, que se debe analizar la incursión de Colombia a los tratados de libre comercio.

A nivel Nacional

Es importante hacer alusión al presupuesto estimado para este sector y cuales proyectos se han realizado hasta el momento; por lo tanto a continuación se presenta un reporte general con los logros del sector transporte durante los dos primeros años del Gobierno del presidente Juan Manuel Santos:

- ***Inversión pública:*** Se duplicó la inversión pública para infraestructura en los últimos dos años, al pasar a 7 billones de pesos en 2012.
- ***Pavimentación:*** A la fecha se han pavimentado 338,79 kilómetros de la red nacional.
- ***Doble calzada:*** 960,73 kilómetros de dobles calzadas construidas en lo corrido del Gobierno, frente a 777,4 kilómetros en 2010. Además 762,58 kilómetros de dobles calzadas en operación en lo corrido de este Gobierno, frente a 598 kilómetros en 2010.
- ***Corredores para la Prosperidad:*** Se han adjudicado 16 contratos por valor de 2,17 billones de pesos para la pavimentación de 774 kilómetros, 36 kilómetros

⁶ EL DIARIO VANGUARDIA: La Infraestructura vial en Colombia es a “paso de tortuga”. Domingo 22 de Abril del 2012.

⁷ *Ibíd.*, .La infraestructura vial en Colombia es a “paso de tortuga”.

de doble calzada, rehabilitación de 57 kilómetros y construcción de 63 puentes y 4 túneles. En la adjudicación se ahorraron 115 mil millones de pesos.

- **Rehabilitación y Mantenimiento:** Se ha hecho mantenimiento periódico a 918,36 kilómetros y rutinario a 11.823 kilómetros. Se gestionaron recursos por 1,2 billones de pesos para atender 1.624 kilómetros en 28 corredores para transitabilidad de vías con mayor circulación de transporte de carga pesada.
- **Caminos para la Prosperidad:** 5.263,99 kilómetros de la red terciaria cuentan con mantenimiento. En 2011 se firmaron 433 convenios por 281.524 millones de pesos y en 2012 se encuentran en estructuración 716 convenios por 330.000 millones de pesos.
- **Puentes:** Construcción de 28 puentes.
- **Ola invernal:** Se dio atención a más de 600 puntos críticos de la red nacional de carreteras afectados por la ola invernal.
- **Política de maduración y diseño de proyectos:** se contrataron 53 proyectos a través del Invias y 6 grandes corredores por parte de la ANI para su futura concesión.

Dentro de una gestión institucional los hechos más importantes son los siguientes:

Reforma del Sector: Se creó en enero de 2011 el Viceministerio de Infraestructura y se transformó el Inco en la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).

Mayor transparencia y eficacia en la contratación: Invias fue reconocido por la Procuraduría General de la Nación, por el proceso contractual de las recientes adjudicaciones, se implementó la política de maduración de proyectos y se adoptó la política de no anticipos y una forma novedosa para la adjudicación de las licitaciones.

Se adoptó la Ley Asociaciones Público Privadas (APP), con la cual se espera atraer inversiones de más de 7 billones de pesos anuales para el sector. Ya se han adelantado varias propuestas de iniciativa privada para ser evaluadas bajo este nuevo esquema de contratación. Se destaca la estructuración de 6 grupos de corredores para concesionar cerca de 6 mil kilómetros de vías y llegar a los 11 mil kilómetros.

En definitiva, según lo anuncia el jefe de Estado la inversión actual en infraestructura significa pasar de una inversión de 1% al 3% del Producto Interno Bruto (PIB).⁸

⁸ EL ESPECTADOR: "Inversión Pública para Infraestructura se duplico hasta los \$7 Billones". 02 de Agosto del 2012.

A Nivel Local:

- **Artículo: ¿Qué pasa con el plan de movilidad de la ciudad de Pasto? Observatorio Nacional de paz, sede Bogotá – Colombia**

El plan de movilidad en la ciudad de Pasto, capital del departamento de Nariño, fue el proyecto líder de la administración del exalcalde Eduardo Alvarado Santander (periodo 2008-2011). La apuesta de reordenamiento urbano tiene como objetivo, introducir a Pasto en el cumplimiento de la legislación nacional denominada "ciudades amables" en pro de dar pie a la construcción de sistemas articulados de transporte para la reducción de los tiempos de movilidad de automóviles y personas.

Es clara la intención de implementar una propuesta de ampliación y pavimentación de vías, construcción de puentes vehiculares y renovación del sistema de acueducto y alcantarillado de la ciudad, no obstante las críticas no se han hecho esperar, la ciudadanía en general protesta por la ausencia de una toma de decisiones que incluya la opinión de comerciantes y habitantes de los sectores de la carrera 27; además de la cuestionable consulta a firmas consultoras de otras regiones, ajenas a las dinámicas de la ciudad para la elaboración de los proyectos que posee el mismo plan.

Según este artículo El Plan de Movilidad es un proyecto de desarrollo infraestructural urbano, que atenta contra la conservación del patrimonio histórico del centro de Pasto, buscando articular el sistema de transporte en una gran autopista a dos escasas cuadras del centro de la ciudad, sin propender por descongestionar las vías aledañas. Sumado a ello, el sin número de obras que están por iniciarse sin la elaboración de un ejercicio de planeación de vías alternas, por mencionar algunas de las deficiencias y trastornos que el proyecto en marcha propicia.

La ciudadanía de Pasto permanece expectante a los resultados que arrojen los diversos proyectos de infraestructura vial, que según la perspectiva de la administración pública beneficiara a la comunidad mejorando la movilidad urbana.

- **Plan de Desarrollo 2012 – 2015 Pasto: Transformación Productiva**
Capítulo Segundo: Estrategia para la creación, recuperación, mantenimiento y mejoramiento del Espacio Público. Art. 25: Diagnostico

Las dificultades en la transitabilidad por la red vial del municipio y la disminución de accesibilidad a algunos puntos de la red generan aumento en los tiempos de viaje de los usuarios, aumento en los costos de operación vehicular, incremento en la accidentalidad, incomodidad de tránsito de los usuarios, deterioro de la imagen del sector o barrio, depreciación de las propiedades y en general, disminución en el nivel de vida de sus habitantes. Además, el incremento del parque automotor frente al escaso espacio público generado en la ciudad hace más caótica esta situación. Según la Secretaría de infraestructura municipal, en la malla vial urbana existente hay aproximadamente 220 kilómetros de vías que presentan deterioro en su estructura y en especial en su capa de rodadura, las cuales necesitan ser intervenidas para alcanzar un buen nivel de servicio. La red urbana sin pavimentar es de aproximadamente de 155 km, cuyo costo por kilómetro puede superar los \$1.000 millones.

En Pasto, la mayor parte de las vías que conforman la red urbana han cumplido su periodo de vida útil de servicio por lo que presentan daños y fallas localizadas y generalizadas en su estructura. Esto, asociado al aumento del parque automotor del municipio, en conjunto con los factores climáticos adversos, han llevado a aumentar los problemas de transitabilidad vehicular y peatonal en sitios críticos de la ciudad y especialmente la reducción de sitios de encuentro y zonas verdes para la libre movilidad del peatón que en la ciudad de Pasto ha tenido un tratamiento poco digno. La Secretaria de Infraestructura ha venido operando con un bajo presupuesto (solo \$1000 millones para el 2012), frente a una alta tasa de deterioro de la malla vial urbana, cuya estructura financiera evidentemente no tiene la capacidad de respuesta que requiere hoy la ciudad, para estructurar un programa de mejoramiento y mantenimiento de vías con sostenibilidad.

De otra parte, se ha originado un conflicto por el incremento del parque automotor que desde el 2003 ha crecido en un 274% (principalmente de motos y carros), frente a una oferta de la malla vial que solo ha crecido en un 10%, sin lograr proyectar un nuevo espacio público efectivo construido en la ciudad. En el siguiente cuadro se observa el parque automotor que a la fecha se registra en el organismo de transito de Pasto.

Tabla 1. Parque Automotor, Ciudad de Pasto 2012

Parque Automotor 2012		
Concepto	Total	%Participación
Taxi	3.016	2,81%
Buses	503	0,47%
Público – Otros	5.969	5,56%
Particulares	27.904	26,01%
Motos	67.114	62,57%
Otros	2.756	2,57%
Total	107.262	100,00%

Fuente: Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal.

Dadas las condiciones generales de la infraestructura vial en la ciudad de Pasto, y teniendo en cuenta, la temática de la investigación se presenta a continuación la descripción y características de los proyecto en cuestión, carrera 27 y Glorieta de las Banderas.

- **Carrera 27** Página oficial de la Alcaldía Municipal, “luz verde a la intervención de la carrera 27”

La Coordinadora del Grupo de Intervención de Bienes de Interés Cultural y encargada de las funciones del Despacho del Director de Patrimonio del Ministerio de Cultura, Claudia Díaz Bojacá, autorizó el proyecto de intervención de la carrera 27 entre calles 10 y 20. El Ministerio acogió de manera favorable la solicitud de autorización que fuera elevada por el entonces Alcalde Eduardo Alvarado Santander y el ingeniero Jairo Lasso Medina, antiguo Gerente del Sistema Estratégico de Transporte Público; en la actualidad la administración Municipal está a cargo del Alcalde Harold Guerrero y la Gerencia General de Avante está a cargo del Ingeniero Jorge Hernando Cote Ante.

La inversión pública destinada para esta obra esta cofinanciada en dos partes, la Nación con un 70% de aporte y el Municipio con un 30%, como se aplica generalmente para la implementación de todo proyecto que forme parte del Sistema Estratégico de Transporte Publico.

El sector a intervenir está localizado en el área de tratamiento de conservación definida por el Plan de Ordenamiento Territorial de Pasto, del cual hace parte el Centro Histórico declarado Monumento Nacional por la Ley 163 de 1959, hoy bien de interés cultural del ámbito nacional, por lo tanto ha originado polémica por quienes se autodenominan “defensores del centro histórico de Pasto”.

El proyecto de la carrera 27 tiene tres componentes, el primero es el sector occidental, entre avenida panamericana y calle 15; el segundo es el sector central, que comprende desde la calle 15 hasta la calle 22 (centro histórico); y el tercero, el sector oriental comprendido entre la calle 22 y hasta el lugar denominado “La Gallinacera”.

Figura 2. Sectores Proyecto Carrera 27



Fuente: Sistema Estratégico de Transporte Público – AVANTE.

El Plan representa desde el punto de vista urbanístico una gran transformación de la ciudad, ofrece mejores condiciones de vida para sus habitantes, salvaguarda lo que es reconocido como valioso y patrimonial y al mismo tiempo se proyecta el espacio público y la movilidad como sinónimos de calidad de vida urbana.

Ubicado en pleno Centro Histórico de la ciudad de Pasto, el objetivo del proyecto es la generación de un corredor estratégico en el espacio público que comunique sistemática y secuencialmente las periferias oriental y occidental de la ciudad con el centro. En términos generales se pretende la construcción de una gran avenida que permita el mejoramiento vial, la cual conectará de manera rápida las instituciones educativas Normal Superior y el INEM, incluye la demolición de la manzana entre las calles 16 y 17 para conectar con el conjunto urbanístico arquitectónico de San Andrés y el centro de la ciudad, al igual que la demolición de dos manzanas al frente del comando de la Policía Nacional, en donde se creará una gran glorieta en la carrera 22 que se conectará con la Comuna 10.

Este proyecto de la carrera 27 atravesara lugares representativos del centro de Pasto, tal como se puede observar en el siguiente mapa:

Figura 3. Mapa proyecto Carrera 27



Fuente: Sistema Estratégico de Transporte Público – AVANTE.

A continuación se presentan imágenes del estado actual (Diciembre 2013) de la obra de la carrera 27, comprendidas entre la calle 14 y la calle 22.

Figura 4. Carrera 27 con Calle 22 (Esquina)



Fuente: Esta investigación.

Figura 5. Carrera 27 entre Calle 21 y Calle 20 A



Fuente: Esta investigación.

Figura 6. Carrera 27 entre Calle 20 y Calle 19



Fuente: Esta investigación.

Figura 7. Carrera 27 entre Calle 19 y Calle 18



Fuente: Esta investigación.

Figura 8. Carrera 27 entre Calle 18 y Calle 17



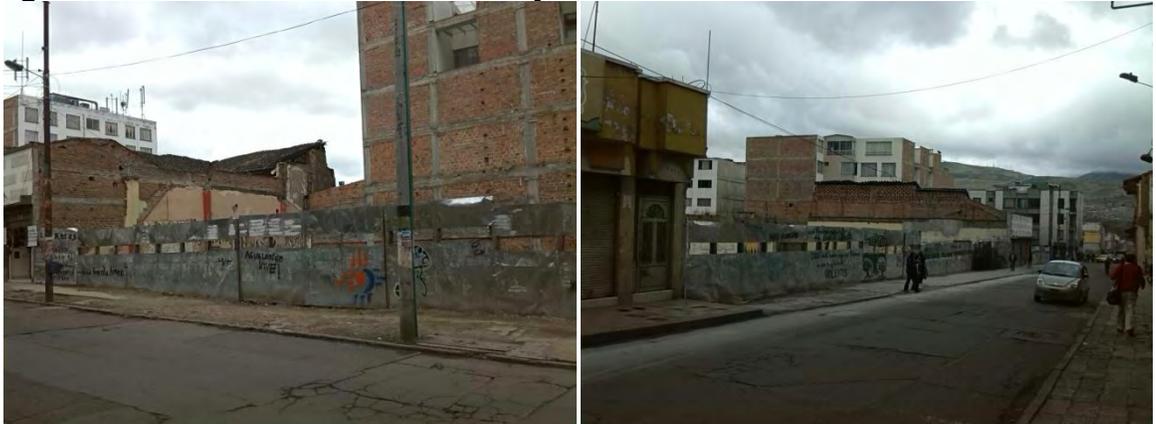
Fuente: Esta investigación.

Figura 9. Carrera 27 entre Calle 17 y Calle 16



Fuente: Esta investigación.

Figura 10. Carrera 27 entre Calle 16 y Calle 15



Fuente: Esta investigación.

Figura 11. Carrera 27 entre Calle 15 y Calle 14



Fuente: Esta investigación.

- **Glorieta de las Banderas (Proyecto Intercambiador vial Agustín Agualongo)** Página oficial de la Alcaldía Municipal.

En primer lugar, recordar que esta iniciativa se originó en un convenio interadministrativo suscrito entre la Gobernación de Nariño y la Alcaldía de Pasto el 4 de noviembre de 2009, modificado por las actuales administraciones Departamental y Municipal luego de concertar el diseño definitivo del proyecto y ratificar la importancia estratégica de esta obra, para el Sistema Integrado de Transporte de Pasto y la movilidad del departamento de Nariño.

Con la expedición de la resolución mediante la cual se aprueba el Plan de Manejo de Tránsito –PMT- para la ejecución de la obra en la Glorieta de las Banderas, se da inicio formal a uno de los componentes del Plan de Movilidad en Pasto. La obra se llamará Intercambiador Vial “Agustín Agualongo de la Ciudad de Pasto”, según decisión de la Gobernación de Nariño.

Dado que la fase previa tardó 18 meses, fue necesaria la prórroga del contrato suscrito, luego de la licitación pública correspondiente entre la Gobernación de Nariño y la firma encargada Unión Temporal IP 2010, desde el 11 de julio de 2012 hasta el 29 de Noviembre de 2013, fecha en la cual, según el cronograma inicial, debió entregarse la obra. Sin embargo, eso no será posible debido a la ampliación, una vez más, de la fecha de entrega, 28 de Febrero del 2014 como mínimo en funcionamiento, según las partes dicha postergación se debe al cumplimiento de los requisitos que exige la Nueva Cartilla de Espacio Público de Avante, es decir en lo concerniente a andenes, acabados y urbanismo.

La firma Unión Temporal IP 2010, dispone de los diseños aprobados del Plan de Manejo de Transito-PMT-, el Plan de Manejo Ambiental-PMA- y el Sistema Integral de Salud Ocupacional y Medio Ambiente -SISOMA-, los cuales buscan que el proyecto se adelante con el menor impacto en el tránsito peatonal y vehicular, especialmente de los habitantes del sector, minimizar los efectos ambientales y proteger la integridad de los trabajadores de la obra.

La figura que se muestra a continuación expone el diseño, junto con la perspectiva que tendrá el proyecto una vez finalizado.

Figura 12. Proyección Diseño Final Intercambiador Vial Agustín Agualongo



Fuente: Intercambiador Vial Agustín Agualongo/facebook

Cabe mencionar, que la Glorieta de las Banderas es una de las Mega obras que se encuentra en construcción en el Departamento de Nariño; su diseño final contempla la construcción de una obra de tres niveles, el actual paso, a nivel semaforizado, para facilitar el tránsito peatonal, un puente elevado en forma de “y” en sentido sur – norte con un ramal hacia la zona occidental, y un paso deprimido en sentido sur – norte. Esta obra se ubica en el costado Norte de la ciudad de Pasto, su objetivo es descongestionar parcialmente el tráfico de la antigua glorieta de las banderas, situada en el cruce de la calle 18 y la avenida panamericana, perteneciente a la comuna 9, aledaña a los barrios El Dorado, Palermo, Urbanización Paraná y sector Valle de Atriz.

En seguida se presentan algunas figuras que muestran el estado de la obra a Diciembre de 2013, así como ciertas particularidades que exponen aspectos de los Planes de Manejo de Tráfico (PMT) aplicados a esta obra.

Figura13. Obra de la Glorieta de las Banderas (Avenida Panamericana sector Parana)



Fuente: Esta investigación.

Figura 14. Estado actual de la Obra de la Glorieta de las Banderas (Cruce Avenida Panamericana y Calle 18)



Fuente: Esta investigación.

Figura 15. Estado actual de la Obra de la Glorieta de las Banderas (Esquina Concesionario Kia Motors)



Fuente: Esta Investigación

Figura 16. Estado actual de la Obra de la Glorieta de las Banderas (Sendero Peatonal Carrera 40)



Fuente: Esta Investigación

1.3.3 Formulación del problema.

1.3.3.1 Pregunta general. ¿Cuál es la incidencia de la inversión pública utilizada en las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013?

1.3.3.2 Preguntas específicas:

- ¿Cómo ha sido el financiamiento de la inversión pública para la realización de las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013?

- ¿Cuál ha sido el grado de cumplimiento de los contratos dados los recursos para las obras publicas de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013?
- ¿Cuáles son los principales efectos socioeconómicos producidos en los habitantes y comerciantes de los alrededores por la ejecución de las obras publicas de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013?
- ¿Cuáles son los principales efectos que se han generado en materia de movilidad vial a causa de la ejecución de las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013?
- ¿Cuáles serían las alternativas de solución aplicables a los futuros proyectos de inversión en infraestructura vial con base en los posibles problemas encontrados en las obras publicas de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013?

1.4 JUSTIFICACION.

El objetivo de la inversión pública en infraestructura vial es el de mejorar la movilidad tanto vehicular como peatonal, garantizando el adecuado tránsito de las personas. Para la ciudad de Pasto, este intento de mejoramiento vial es incierto, pues aún se está a la expectativa de los resultados que arrojen la culminación de los proyectos. A esto se suma la cuestionable planeación por parte de la administración que realiza proyectos viales sin culminar los que ya están formulados, generando un deterioro considerable de la movilidad. Es en este sentido donde nació la necesidad de formular este trabajo, pues se buscó generar un proceso de vigilancia y atención a los usos de los recursos públicos de la región.

La investigación se enmarcó en un contexto crítico propositivo, que principalmente analizó que tan eficiente ha sido la inversión de los recursos públicos en las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas, y el grado de incidencia socio-económico que producen dichas obras en la ciudad de Pasto. Así como resaltar las posibles fallas en los procesos administrativos de formulación, planeación y ejecución en las dependencias que se encuentran a cargo de estas obras.

Para los estudiantes de Economía de la Universidad de Nariño es de suma importancia analizar la distribución de los recursos públicos y como repercuten en la población en general, teniendo en cuenta el concepto de eficiencia dentro de un

marco de escasez del erario público. En este caso, como bien se sabe el sector de infraestructura aporta una cuota relevante para el desarrollo, ya que hace posible el incremento de la competitividad en la economía de una región. De este modo es importante que el alcance de dicho desarrollo, se convierta en uno de los principales compromisos que los futuros profesionales de la Universidad de Nariño deban asumir.

Por consiguiente, la importancia de esta investigación radicó en que hasta el momento no ha existido un pronunciamiento real y profundo acerca de la inversión pública en el campo de la infraestructura, ya que los proyectos propuestos y que se están llevando a cabo por parte de los entes gubernamentales, hasta la fecha, han arrojado efectos discutibles e inquietantes, que a su vez generan diversos interrogantes, como por ejemplo ¿por qué ocurre un fenómeno de zozobra en la comunidad?, ¿Cuál es el camino indicado que debe seguir la administración para lograr un bienestar social?, ¿Por qué, generalmente, existen retrasos en las ejecuciones de las obras? entre otros. Pues bien, estas preguntas y muchas otras son una base fundamental para el cuestionamiento del desarrollo y que sirvieron como justificación para la realización de este proyecto.

1.5 OBJETIVOS

1.5.1 General. Analizar la incidencia de la inversión pública utilizada en las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto. 2009 – 2013.

1.5.2 Específicos:

- ✓ Analizar el financiamiento de la inversión pública para la realización de las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013.
- ✓ Estudiar el grado de cumplimiento de los contratos dados los recursos públicos para la ejecución de las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013.
- ✓ Analizar los principales efectos socioeconómicos producidos en los habitantes y comerciantes de los alrededores, a causa de la ejecución de las obras públicas de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013.

- ✓ Realizar un estimativo de los principales efectos producidos en la movilidad vial por la ejecución de las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013.
- ✓ Proponer alternativas de solución para los futuros proyectos de infraestructura vial con base en los posibles problemas encontrados en las obras públicas de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013.

1.6 DELIMITACION DEL PROBLEMA

1.6.1 Universo de estudio. En este aspecto se trató como objeto de estudio los proyectos de infraestructura vial de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, para el periodo comprendido entre los años 2009 – 2013. Así mismo dentro del universo de estudio se analizó a los sujetos que de alguna u otra forma se ven afectados o involucrados por los proyectos anteriormente nombrados, tomando como base la población general de la ciudad de Pasto y discriminada de la siguiente manera:

- Contratistas.
- Contratantes.
- Habitantes y Comerciantes de las zonas.
- Transeúntes y Propietarios de vehículos.

1.6.2 Espacio geográfico. La investigación realizada se delimitó geográficamente por el territorio urbano de la ciudad de Pasto, específicamente por la ubicación de las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas en donde se albergan las comunas 1 y 9.

1.6.3 Tiempos a investigar y emplear. El periodo investigado comprende desde el año 2009, año en el que se firmaron y aprobaron oficialmente los proyectos, hasta el año 2013. Teniendo en cuenta, el periodo académico B de 2013, el tiempo empleado fue de 6 meses desde el mes de Julio hasta Diciembre del 2013.

2. MARCO DE REFERENCIA.

2.1 MARCO TEÓRICO.

Teniendo en cuenta que la investigación se centra en inversión pública hacia el sector de infraestructura vial, es de suma importancia conocer las principales teorías o planteamientos, que en sus contenidos ofrezcan información relevante y con afinidad al problema que se plantea. Hay que aclarar, que el marco teórico contemplo definiciones y conocimientos, ya sean de infraestructura vial o de inversión pública, de manera conjunta o por separado. Además de exponer ciertas ideas o propuestas que sirvan de referente para una perfecta movilidad y una adecuada inversión pública.

De este modo, se presenta a continuación las siguientes teorías, planteamientos o ideas en general.

Teoría de los Lugares Centrales – Walter Christaller

El modelo sigue los patrones establecidos por la Teoría del Lugar Central, desarrollada a través del hexágono de Walter Christaller (1933) dentro del cual se establece una jerarquía posicional, donde el lugar central viene definido en función de la ubicación de las actividades comerciales, área central que ofrece servicios a los territorios que la circundan consideradas como áreas complementarias.⁹

Esta teoría intenta explicar, a partir de ciertos supuestos generales, la distribución y jerarquización de los espacios urbanos, que prestan determinados servicios a la población de un área circundante en un espacio isótropo. Para ello establece el concepto de "lugares centrales" a los puntos donde se prestan determinados servicios para la población de un área circundante. Se sustenta en la premisa de que la centralización es un principio natural de orden y que los asentamientos humanos lo siguen.¹⁰

Para el caso de esta investigación existen supuestos en esta Teoría que presentan algún grado de relación con el aspecto de movilidad, puesto que para Christaller es el transporte el que permite el intercambio de bienes y servicios, además del hecho de que a mayor distancia del lugar de oferta, los precios de los productos aumentan debido al costo de transporte.

⁹CASTILLO, Ángela – LOPEZ, Lizeth. Bases económicas del plan vial regional para la red vial secundaria y su incidencia en el desarrollo del Departamento de Nariño. I Fase 2009. Pág. 46.

¹⁰ Ref. CHRISTALLER, Walter. Teoría de los Lugares Centrales, 1933.

Planteamiento de Economías de Urbanización – Teorías sobre Economías de Aglomeración

Las economías de urbanización son economías externas a la empresa y a la industria; es decir se trata de ventajas típicas de un ambiente urbano, que se derivan de la presencia de infraestructuras genéricas, utilizables por todas las industrias y de la estrecha relación entre instituciones y actividades diferentes. Ante la temática de la economía urbana, Roberto Camagni expone tres grandes categorías de estas denominadas *Externalidades, las cuales nacen de otras características o funciones de la ciudad*:

- I. *Aquellas que nacen de la concentración de la intervención del sector público en la ciudad, tanto en lo que respecta a la inversión (bienes públicos) como a los consumos públicos (servicios);*
- II. *Aquellas que nacen de la naturaleza de gran mercado de la ciudad;*
- III. *Aquellas que nacen de la naturaleza de la ciudad como incubadora de factores productivos y de mercado de los inputs de producción.¹¹*

Se puede observar que este planteamiento se ajusta a la mayoría de los aspectos de la investigación y muestra de manera concreta la lógica del funcionamiento económico en una ciudad, específicamente bajo condiciones de urbanización.

Obra: “La Teoría General del Empleo, el Interés y el Dinero” - John Maynard Keynes

Esta teoría se centró en el análisis de las causas y consecuencias de las variaciones de la demanda agregada y sus relaciones con el nivel de empleo y de ingresos. El interés final de Keynes fue poder dotar a unas instituciones nacionales o internacionales (Entes Estatales) para controlar la economía en las épocas de recesión o crisis. Este control se ejercía mediante el gasto presupuestario del Estado, lo que se denominó como política fiscal.¹²

Esta obra abogaba por políticas económicas activas por parte del gobierno para estimular la demanda en tiempos de elevado desempleo, es decir a través de gastos en obras públicas. De este modo, la inversión pública era diseñada para cubrir las brechas o fallas del mercado. Estos planteamientos conllevaron a un modelo de Estado Benefactor, el cual se convertiría en el generador de la estabilidad económica y garante de un crecimiento sostenido.

¹¹CAMAGNI, Roberto. Economía Urbana, Págs. 34 – 35.

¹²Ref. KEYNES, John Maynard. Teoría General del Empleo, el Interés y el Dinero. Febrero 1936.

Pues bien, la propuesta de este autor es enfocada en esta investigación a resaltar la inversión pública como medida para lograr el desarrollo socioeconómico. Así mismo a partir de esta teoría, se resalta la trascendencia de la inversión pública para mitigar el fenómeno del desempleo.

Investigación: Desarrollo endógeno. Teorías y políticas de desarrollo territorial – Antonio Vázquez Barquero.

Antonio Vázquez Barquero señala dentro de su investigación que: *“La construcción y mejora del capital social fijo y de las infraestructuras es uno de los instrumentos tradicionales en las políticas de desarrollo urbano y regional que se utiliza también en las políticas de desarrollo local, ya que permite mejorar el atractivo de las ciudades o territorios y estimular el desarrollo sostenible. Un ejemplo de este planteamiento se lo encuentra en Asia, donde las inversiones en infraestructura (como aeropuertos internacionales, puertos, carreteras, metros o trenes de alta velocidad) han sido prioritarias dentro de las estrategias para hacer a las ciudades y regiones globales más atractivas a las inversiones extranjeras.”*¹³

Este estudio se centra principalmente en la construcción de equipamientos urbanos e infraestructuras para el desarrollo de las ciudades o regiones, lo cual es oportuno dentro del tema de la investigación realizada.

Publicación: Técnicas de análisis de la Eficiencia del Gasto Publico – Análisis Costo Beneficio (ACB)

En la publicación del autor Jacinto Brito Gonzales, se destacan las siguientes ideas con respecto al tema de Análisis Costo Beneficio:

El Análisis Coste-Beneficio (ACB) intenta evaluar monetariamente las corrientes de beneficios y costes, que desde el punto de vista de la sociedad en su conjunto se asocian con cada una de las alternativas que se estudian. Considera, en consecuencia, tanto los beneficios y costes que el mercado valora como aquellos que no tienen una directa manifestación monetaria. Este es el principal rasgo que distingue el ACB de las técnicas de evaluación de inversiones utilizadas en el sector privado, en las cuales, por otro lado, se inspira. El ámbito preferente de aplicación del ACB es el de los proyectos públicos de inversión (por ejemplo en infraestructuras), pero también es de gran utilidad en otro tipo de programas públicos donde los objetivos, el horizonte temporal y los recursos a utilizar están claramente delimitados.

¹³VASQUEZ BARQUERO, Antonio. Desarrollo Endógeno. Teorías y Políticas de Desarrollo Territorial. Investigaciones Regionales. Pág. 200.

El ACB pretende realizar una investigación sistemática y cuantitativa de todas las facetas de un problema de decisión pública, haciéndolas comparables a través del patrón común que es el dinero en su valor presente o actual.¹⁴

El objetivo del ACB es maximizar los beneficios sociales que se pueden derivar del uso de unos recursos públicos o, más formalmente, maximizar el bienestar social. De este modo la técnica del ACB se adecua perfectamente a los objetivos de la investigación presente.

Estudio: Introducción a la Economía del Transporte – Gonzalo Duque Escobar

El autor plantea los siguientes apartes en su estudio Fundamentos de Economía y Transportes:

La Economía del Transporte es la rama de la teoría económica que se ocupa del sector transporte, y que estudia el conjunto de elementos y principios que rigen el transporte de personas y bienes, y que contribuyen a la vida económica y social de los pueblos. Efectivamente el transporte se encuentra relacionado con la economía, a tal punto que se puede afirmar que el transporte, como cualquier otra actividad productiva, es parte de ella: sin la función del sistema de transporte, no se puede dar el bien económico, puesto que la infraestructura se constituye en un factor de producción, y la movilidad en un determinante del costo y del mercado.

Existe una necesidad creciente de políticas públicas de movilidad y de transporte que contemplen medidas de planificación territorial y urbana para satisfacer las diferentes necesidades de movilidad de personas y mercancías, no solo en el ámbito urbano sino también en el regional e interregional, dado que la movilidad se relaciona con la forma y la distribución de las zonas y funciones urbanas, del equipamiento disponible y modos del transporte, de las necesidades y actividades humanas, y sobre todo de las decisiones de los individuos a partir de la oferta de opciones de tiempos y movimientos para el transporte.¹⁵

Planteamientos: Análisis de la Infraestructura en el Ciclo del Capital

El análisis que respecta a los ciclos del Capital según la dinámica de la Infraestructura tiene como punto de partida la explicación que realiza Marx en su libro El Capital, en donde básicamente menciona lo siguiente: “Para realizar su

¹⁴ BRITO GONZALES, Jacinto. Materiales de Economía, Cap. VII Teoría del Gasto Público. Pág. 6

¹⁵ DUQUE ESCOBAR, Gonzalo. Fundamentos De Economía Y Transporte, Parte III: Introducción a la Economía del Transporte. 2006. Pág. 2.

*ciclo el capital debe pasar por las esferas de la producción y de la circulación, asumiendo las formas de capital-dinero, capital productivo y capital- mercancías. Cada una de estas formas del capital presenta su propio ciclo. Sin embargo, es la unidad de estos ciclos y el paso del capital social de manera simultánea por cada uno de ellos lo que caracteriza la producción capitalista”.*¹⁶

Con el anterior enunciado se sintetiza de manera clara y concisa lo que representa el ciclo del capital, teniendo en cuenta la objetividad que caracteriza a este autor. Ahora bien el ciclo del capital, está relacionado intrínsecamente con la infraestructura tanto en los niveles de producción como de circulación, en la medida en que una mayor inversión en infraestructura hace posible una mayor eficiencia en la producción y agilidad en la circulación o distribución de mercancías.

Por otra parte, el financiamiento de la inversión en infraestructura suele tener un efecto dinámico en los recursos de origen tanto local como extranjero. Según J.E. Mead que en 1952 trató a la inversión en infraestructura como generadora de dos tipos de efectos; uno directo, relacionado con la provisión de un servicio que representa un insumo directo a la producción de las firmas, y otro indirecto que está relacionado con la infraestructura como fuente de externalidades.¹⁷ Este último relacionado con la disminución de los costos de transporte, ahorro de combustible, menor deterioro vehicular y seguridad ciudadana.

En definitiva, una adecuada infraestructura revoluciona el ciclo del capital y permite una acumulación de este de manera pronta, haciendo que la inversión de los recursos fluya progresivamente. Por último, es importante resaltar la concepción del Banco Mundial en 1994 con respecto al tema, aludiendo a que *“La infraestructura es el resultado de los esfuerzos de las personas y las comunidades por modificar las características físicas de su entorno o hábitat a fin de mejorar su comodidad y productividad, protegerse de los elementos y dominar las distancias”.*¹⁸

Plan de Ordenamiento Territorial

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) es un instrumento técnico y normativo de planeación y gestión de largo plazo; es el conjunto de acciones y políticas administrativas y de planeación física, que orientarán el desarrollo del

¹⁶ MARX, Carlos. El Capital, T. 2, Pág. 92.

¹⁷ Fundación De Investigaciones Económicas Latinoamericanas. “Argentina: Infraestructura, Ciclo y Crecimiento”. Pág. 26.

¹⁸ Ibíd., .Pág. 28.

territorio municipal por los próximos años y que regularán la utilización, ocupación y transformación del espacio físico urbano y rural. Un POT es en esencia, el pacto social de una población con su territorio.

El alcalde municipal tiene como obligación principal, mejorar la calidad de vida de sus habitantes; para ello tiene tres herramientas: el Plan de Ordenamiento Territorial, el Plan de Desarrollo Municipal y el Presupuesto.

Con el POT, PDM y Presupuesto Municipal, el alcalde cuenta con 3 instrumentos esenciales que deben articularse y armonizarse para lograr el objetivo principal de la administración municipal: mejorar la calidad de vida de la población. El Plan de ordenamiento Territorial se concreta a través de la ejecución de obras físicas y de control urbano y rural. Los proyectos de infraestructura y equipamientos que se han programado para realizar en el corto plazo (4 años), mediano plazo (8 años) y largo plazo (12 o más años) permitirán construir a través de las sucesivas administraciones, municipios más productivos, equitativos y sostenibles.¹⁹

En este sentido, el POT es un instrumento que debe tener en cuenta la entidad municipal a la hora de la formulación de proyectos que atañen a inversión en infraestructura vial, por lo cual la creación de este documento debe ser de carácter social, priorizando el beneficio público sobre el particular.

2.2 MARCO CONTEXTUAL.

La investigación se desarrolló en la ciudad de Pasto, la cual presenta las siguientes características:

- Ubicación físico - geográfica:

El municipio está situado en el sur occidente de Colombia, en medio de la Cordillera de los Andes en el macizo montañoso denominado nudo de los Pastos y la ciudad está situada en el denominado Valle de Atriz, al pie del volcán Galeras y está muy cercana a la línea del Ecuador.

El territorio municipal en total tiene 1.181 km² de superficie de la cual el área urbana es de 26.4 km². Con respecto al clima, debido a que la ciudad está en un

¹⁹ Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Revisión y Ajuste de Planes de Ordenamiento Territorial. Agosto de 2004. Pág. 5.

valle interandino a una altitud de 2.527 msnm y se encuentra al pie del volcán Galeras, la nubosidad es bastante alta. La precipitación varía en todo el municipio, siendo moderada (cercana a 800 mm) en la cabecera municipal, perteneciente a la Región Andina y media en el Lago Guamuez o Laguna de la Cocha, conectada fuertemente con la Región Amazónica. La temperatura promedio anual es de 13,3 °C, la visibilidad es de 10 km y la humedad es de 60% a 88%.²⁰

Figura 17. Mapa del Municipio de San Juan de Pasto, Nariño, Colombia.



Fuente: WikimediaCommons

- **Economía:**

Según el Diagnostico San Juan de Pasto, realizado por el Ministerio de Trabajo, en Pasto el sector con mayor dinamismo es el terciario, que en el año 2006 aportó el 77,7% del PIB, en segundo lugar de importancia local está el sector secundario que aportó el 16.8% de la producción y con menor grado de participación está el sector primario que tan solo produjo el 3,6% del total del municipio.

En cuanto a los subsectores que mayor aporte realizan al PIB local en el año 2006 están: Comercio y servicios de reparación 19,3%, seguido del subsector

²⁰ Fuente: <http://yuskeyfrey.blogspot.com/2012/11/pasto-narino.html>

Administración pública y otros servicios para la comunidad 17,4% y el subsector Industrias manufactureras 11,3%; cifras que indican que la economía del municipio esta terciarizada, en tanto que la industria no genera valor agregado de gran magnitud.

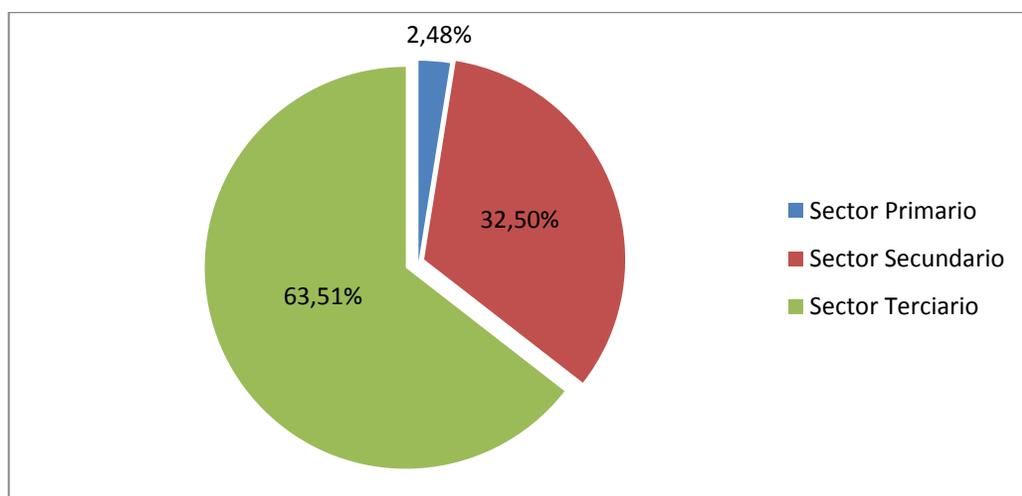
La situación se mantiene sin mayores modificaciones, ya que para el año 2008 los datos al respecto, según el Centro de Desarrollo Regional y Empresarial -CEDRE- de la Universidad de Nariño, presentan que el PIB del Municipio, ha tenido un comportamiento creciente con una tasa promedio anual del 8%. En el año 2009 el PIB del municipio de Pasto asciende a un valor total de 3.339.341 millones de pesos.

En lo referente a la estructura económica del Municipio, para el sector primario la actividad más representativa es la agricultura, con un aporte del 55%, le sigue en importancia la actividad pecuaria con el 32%. Dentro del sector secundario la actividad que presenta más participación es la industria manufacturera con un aporte del 64%, seguida de la actividad de la construcción con 29%. El sector terciario está representado principalmente por comercio y servicios de reparación de automóviles con una participación de 24%, el aporte de la actividad administración pública es el segundo en importancia con un 22%.

El subsector que ha presentado mayor aporte al PIB es el sector terciario con un aporte anual de 79%, representado en 2.433.833 millones de pesos en 2008.

Según datos del Centro de Estudios de Desarrollo Regional y Empresarial CEDRE de la Universidad de Nariño, para el año 2006, Pasto reportó un PIB de 2.735.751 millones de pesos (a precios constantes de 2005), cifra que representa más del 45% del PIB departamental como lo muestra la siguiente gráfica:

Figura 18. Producto Interno Bruto por Sectores Económicos Municipio de Pasto, 2011.



Fuente: Esta Investigación con base en datos del Plan de Desarrollo de Pasto 2012 – 2015.

- **Transporte:**

Como un elemento particular para esta investigación fue necesario una breve descripción acerca del subsector transporte, pues se relaciona íntimamente con el tema de estudio. Inicialmente la actividad del transporte represento para el año 2008 una participación del 4,51% con respecto al PIB del Municipio de Pasto.

En ese sentido, uno de los sectores que más ha evolucionado en los últimos años ha sido la comercialización de vehículos. Pasto para el 2001 tenía 32.114 automotores matriculados, entre ellos 16.804 motos y 15.310 vehículos, y hasta el 9 de diciembre de 2011, existen, matriculados 102.382 entre ellos 65.365 motos. La importancia de este sector en Pasto también se da por ser la ciudad capital que comunica al país con el vecino territorio del Ecuador generando de esta manera que por su terminal terrestre pasen aproximadamente 2 millones de pasajeros al año. Por Pasto pasa una de las carreteras más importantes de Suramérica, la Panamericana que cumple la función de comunicar diversos países de este sector del continente²¹.

²¹Análisis de la Política de Regulación de Hidrocarburos para el combustible líquido en zonas de frontera, aplicado para el Municipio de Pasto, año 2011 – 2012. Eraso Camila, Morillo Guillermo.

- **Político:**

Como capital departamental, alberga las sedes de la Gobernación de Nariño, la Asamblea Departamental, el Tribunal del Distrito Judicial, la Fiscalía General, y en general sedes de instituciones de los organismos del Estado.

La Gobernación de Nariño, como institución pública, está comprometida con el desarrollo regional bajo los principios de justicia social, democracia política, desarrollo humano sostenible, equidad de género, reconocimiento y protección de la diversidad étnica, respeto por derechos humanos y participación ciudadana; propiciando la concurrencia, complementariedad y subsidiaridad con las entidades territoriales de su jurisdicción y la Nación, coordinando esfuerzos con el sector público, privado y sociedad civil²²; el actual Gobernador de Nariño es Raúl Delgado Guerrero (periodo 2012 – 2015).

La Alcaldía alberga la rama del poder ejecutivo del municipio, que recae en el Alcalde de Pasto que cumple un ciclo de 4 años, y que trabaja en conjunto con el Concejo, órgano del poder administrativo. Actualmente el Alcalde de Pasto es Harold Guerrero López (Periodo 2012 - 2015). La misión de la Alcaldía de Pasto es establecer las políticas y estrategias para promover el desarrollo y la productividad con ética pública y transparencia, satisfaciendo las necesidades básicas de sus ciudadanos para generar una mejor calidad de vida. Es deber de los funcionarios de todas las dependencias de la Alcaldía de Pasto, conocer, socializar y poner en práctica estos elementos del direccionamiento estratégico.²³

Particularmente, el Sistema Estratégico de Transporte Público fue una de las propuestas de campaña política del entonces mandatario local, Eduardo Alvarado Santander, acogida e incorporada al Plan de Desarrollo Municipal 2008-2011 como componente fundamental de las estrategias de espacio público, ordenamiento territorial y movilidad y fue viabilizado y registrado en el Banco de Proyectos de Inversión del Municipio, como en el Banco de Proyectos de la Nación. También fue incluido en los documentos Conpes (Consejo Nacional de Política Económica y Social) 3549 de 2008 y 3682 de 2009.

²²<http://www.narino.gov.co/index.php/inicio/informacion-organizacional>

²³<http://www.pasto.gov.co/index.php/mision-y-vision-institucional>

- **Demográfico – Social:**

La zona urbana (cabecera municipal) cuya población censada en 2005 era de 312.759 habitantes, es la segunda ciudad más grande de la Región Pacífica después de Cali.

La población total del municipio (Urbana y rural) estimada para 2012 según datos de proyección del DANE es de 423. 217 habitantes.

Composición étnica: Según las cifras presentadas por el DANE del censo 2005, la composición etnográfica de la ciudad es:

- Blancos y Mestizos (97,6%)
- Afrocolombianos (1,6%)
- Indígenas (0,8%)

En el ámbito de salud en la ciudad está la mayoría de instituciones que configuran la red hospitalaria del departamento de Nariño con 6 hospitales y cuatro clínicas para los niveles dos y tres de atención.

Con respecto a la educación, según el DANE, el 92,1 % de la población del municipio es alfabeta, el 38,6% de la población residente en Pasto, ha alcanzado el nivel de básica primaria y el 31,4% secundaria; el 10,8% ha alcanzado el nivel profesional y el 1,9% ha realizado estudios de especialización, maestría o doctorado. La población residente sin ningún nivel educativo es el 5,9%.

Para los estudios técnicos profesionales en la ciudad existen sedes de 10 universidades o centros de estudios superiores siendo el principal la Universidad de Nariño con más de 12.000 estudiantes.

- **Cultura y Turismo**

El principal atractivo turístico y cultural de la ciudad de Pasto es el Carnaval de Negros y Blancos que se celebra en los primeros días del año, del 3 al 6 de Enero, el cual ha sido declarado Patrimonio Cultural de La Nación, el día 5 de Enero sus pobladores cubren su rostro con color Negro y el 6 de Enero con color Blanco, destacando con el desfile de carrozas y comparsas las costumbres autóctonas de la región, paralelo a ello se desarrollan diversas actividades y fiestas populares en diversos sitios de la ciudad, durante estos días hay una gran afluencia de turistas hacia Pasto.

También a sólo 27 Kms. de Pasto se encuentra la Laguna de La Cocha, en la cual el turista puede apreciar excelentes paisajes naturales, disfrutar de una buena oferta gastronómica, realizar paseo en lancha o practicar la pesca de Trucha.

La ciudad cuenta con algunos escenarios importantes como el teatro "Imperial", de arquitectura clásica en U o en herradura inaugurado en 1922. También existe un teatro al aire libre llamado Agustín Agualongo con una concha acústica y administrado por la alcaldía y pequeñas salas teatrales pertenecientes a los colegios privados como el Liceo de La Merced Maridiaz, el colegio San Francisco Javier, el colegio San Felipe Neri (teatro Francisco de la Villota) y el colegio de las hermanas Bethlemitas.

2.3 MARCO LEGAL

- ✓ **Ley 80 de 1993:** Hace referencia al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, cuyo objeto es el de disponer las reglas y principios que rigen los contratos de las entidades estatales según su artículo primero.
- ✓ **Ley 1150 de 1997:** Da a conocer las medidas para la eficiencia y la transparencia de la anterior ley, además de dictar otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos. Según su artículo 1º. el objeto principal de esta ley es realizar modificaciones al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.
- ✓ **Ley 358 de 1997:** Reglamenta acerca de la capacidad de endeudamiento público, basándose en el artículo 364 de la Constitución, el cual básicamente establece que las entidades territoriales no podrán endeudarse excediendo su capacidad de pago.
- ✓ **Ley 819 de 2003:** Dicta las pautas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal que deben seguir las entidades territoriales para el uso eficiente de sus recursos.
- ✓ **Ley 1083 de 2006:** Hace referencia al establecimiento de ciertas normas sobre planeación urbana sostenible, entre otras disposiciones. En su artículo 1º. el cual da prioridad a la movilización en modos alternativos de transporte, entre los que contempla el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con

combustibles limpios. Así mismo esta ley manifiesta que los municipios y distritos deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en el orden de formular Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.

✓ **Ley 152 de 1994:** La cual establece la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo, cuyos propósitos según el artículo 1º. es el de conformar los procedimientos y mecanismos para la elaboración, aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control de los planes de desarrollo. Esta ley contempla las bases fundamentales y los diferentes procesos que hacen referencia al plan de desarrollo y a la planeación en general.

✓ **Ley 388 de 1997:** Determina la organización no solo el territorio urbano sino también el rural, generando un marco de intervención que verifique una permanente transformación de zonas rurales y urbanas. Esta ley presenta unos parámetros de diferenciación, como es el caso de la jerarquización de las normas urbanísticas en: estructurales, generales y complementarias, señalando unas vigencias temporales de largo, mediano y corto plazo para cada una de ellas.

✓ **Ley General de Cultura 397 de 1997:** Regula las intervenciones en el espacio público del patrimonio cultural de la Nación, específicamente para este caso, el sector antiguo de la ciudad de Pasto, lugar donde se establece el proyecto de la carrera 27.

✓ **Ley 105 de 1993: TITULO II Infraestructura del Transporte, CAPITULO 1 Definición de la Infraestructura del Transporte.** Según el artículo 12º. de esta ley la infraestructura del transporte a cargo de la Nación debe ser entendida como la propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de este con los demás países. Además dicha ley, en su artículo 18º. otorga la facultad a los Departamentos, Distritos y Municipios, a constituir entidades autónomas con personería jurídica, patrimonio propio con participación de los sectores público y privado, con el fin de administrar las carreteras entregadas por la Nación, así como la construcción, rehabilitación y ampliación de obras de infraestructura.

✓ **ACUERDO No. 004 (Febrero 9 de 2009)** Por medio del cual el concejo municipal otorgó unas autorizaciones al ejecutivo municipal para el desarrollo del Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP) del municipio de Pasto y se establecen ciertas disposiciones.

- ✓ **ACUERDO No. 026 (Octubre 13 de 2009)** Decreta que se debe llevar a cabo la revisión ordinaria y ajustes del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Pasto, para tener una buena evaluación y registro del POT.
- ✓ **Plan de Desarrollo de Pasto 2012 – 2015 “Transformación Productiva”.** Se definen, fijan y formulan los lineamientos básicos que guiarán y regirán durante los próximos cuatro años sobre todas las acciones estatales y actuaciones públicas de la Alcaldía.
- ✓ **SELECCIÓN ABREVIADA No. 020 DE 2010** “Estudios, diseños y construcción del intercambiador vial Glorieta las Banderas avenida Panamericana con calle 18 en la ciudad de Pasto”.
- ✓ **Documento Conpes 3549 de 2008.** El cual, básicamente, presenta el proyecto: “Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de Pasto” y responde a la necesidad estructural de desarrollar una movilidad adecuada para la ciudad, con el fin de establecer un sistema que disponga el ordenamiento de la misma.
- ✓ **Documento Conpes 3682 de 2009.** Mediante el cual se presenta el proyecto: “Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la ciudad de Pasto – Seguimiento y Modificación” en el cual se advierte la necesidad de ampliar el alcance de obras del SETP de la ciudad de Pasto.

2.4 MARCO CONCEPTUAL.

- **Inversión Pública:** Es el uso de los recursos financieros públicos, recaudados a través de impuestos u otras actividades, por parte de las instituciones gubernamentales, para invertirlo en beneficios de la sociedad a la cual representa. Esta inversión se manifiesta en obras de infraestructura, servicios, desarrollo de proyectos productivos, incentivo en la creación y desarrollo de empresas, promoción de las actividades comerciales, generación de empleo, protección de derechos fundamentales, y mejoramiento de la calidad de vida en general.
- **Infraestructura Vial:** Es el conjunto de componentes físicos (principalmente obras públicas) que permiten la movilidad vehicular y peatonal en un territorio determinado.
- **Crecimiento:** Hace referencia al incremento del conjunto económico de una región, a través de las variaciones en su aparato productivo y generando así un cambio en la riqueza.

- **Desarrollo:** Se refiere al mejoramiento de las condiciones de vida de la población de un territorio, brindándoles distintas posibilidades para su formación humana garantizando el bienestar individual y colectivo.
- **Espacio Urbano:** Está conformado por el conjunto de calles, avenidas, parques, carreras, puentes y en general todos los lugares al que la población puede utilizar libremente y sin un relativo costo directo.
- **Planeación Territorial:** Es la labor de analizar, estudiar y ordenar previamente la conformación de un territorio, que es realizada por el Gobierno de dicho territorio.
- **Concesiones viales:** Es el otorgamiento que hace un ente institucional hacia otro, con el fin de delegar una serie de funciones y actividades para cumplir unos objetivos en materia de infraestructura vial, es decir realizar proyectos de obras civiles.
- **Movilidad:** Hace referencia al adecuado y eficiente desplazamiento de las personas y vehículos dentro de ese territorio específico.
- **Memoria institucional:** Es la continuidad y coherencia de labores, que mantienen las instituciones gubernamentales durante la transición de los periodos de cada gobernante.
- **Valorización:** Es el valor agregado que asumen los propietarios de los predios aledaños a las obras publicas en construcción.
- **Malla vial:** Es el conjunto de autopistas, avenidas, calles y carreras que componen el sistema de infraestructura vial de una ciudad.
- **Plan de desarrollo:** Representa la guía principal que rigen los procesos de desarrollo de un territorio, desde los diferentes ámbitos, y que contiene el conjunto de proyectos enfocados a la consecución del bienestar social.
- **Bienestar Social:** Representa el grado de felicidad y conformidad, que alcanza una población de acuerdo a ciertas condiciones óptimas en aspectos como lo económico, político, cultural y humano.
- **Corrupción:** Acción negativa, que va en perjuicio de los beneficios de la población, impidiendo el desarrollo social y económico de la ciudadanía.

3. METODOLOGÍA

3.1 TIPO DE ESTUDIO

Esta investigación utilizó una metodología de estudio cualitativo-cuantitativo-descriptivo-analítico y propositivo.

Cualitativo: Se utilizó este tipo de estudio para destacar las principales características de la inversión pública en el sector de infraestructura vial, específicamente en las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas que se llevan a cabo en la ciudad de Pasto para el periodo 2009 – 2013.

Cuantitativo: Se aplicó algunas herramientas algebraicas, matemáticas y estadísticas para la presentación de cifras iniciales y resultados, utilizando la formación académica y los conocimientos adquiridos en el Alma Mater.

Descriptivo: Así mismo se buscó plasmar la realidad de la ejecución de las obras con su respectivo presupuesto, la incidencia tanto económica como social para los alrededores de las obras y el tránsito en general (peatonal y vehicular); para ello se necesitó de una información (primaria y secundaria) sumamente completa que se enmarque en un plano objetivo.

Analítico: Un tipo de estudio que permitió hacer un análisis riguroso y crítico del fenómeno estudiado, adoptando una postura proactiva ante las particularidades de la investigación.

Propositivo: Como parte final de la metodología se aportó alternativas de solución a los principales problemas encontrados a lo largo de la investigación, fundamentalmente dentro del plano económico y social.

3.2 POBLACIÓN Y MUESTRAS.

- **Contratistas y Contratantes:** Debido a que este grupo de estudio está representado únicamente por un selecto grupo de personas, correspondientes a empleados públicos y directores de obra, no se hizo necesario hacer un estimativo de la muestra poblacional. Se aplicó entrevistas por parte de los contratistas al Director de Avante y al Director de obra de Unión Temporal IP 2010; por parte de los Contratantes al Delegado de la Gobernación de Nariño y al Delegado de la Alcaldía de Pasto para las respectivas obras.

- **Comerciantes y Habitantes de las zonas:** Para obtener la cifra de la muestra de este grupo de estudio se tomó como base el dato total de la población de las comunas 1 y 9 de la ciudad de Pasto, valor obtenido según las proyecciones de crecimiento de población para el año 2012 suministrado por el DANE. Cabe aclarar que estas dos comunas contienen el espacio donde se lleva a cabo la ejecución de estas obras, sin embargo cada comuna ocupa una proporción distinta dentro del total de la población, como se indica a continuación:

Comuna	Proporción	Total Población
Comuna 1	45,7%	23.150
Comuna 9	54,3%	27.509
POBLACIÓN DE ESTUDIO		50.659

$$n = \frac{N \times Z^2 \times P \times Q}{(N-1) \times e^2 + Z^2 \times P \times Q}$$

Dónde:

n = Tamaño de la muestra.

N = Población de Estudio.

P = Probabilidad de éxito.

Q = Probabilidad de Fracaso.

Z = Nivel de Confianza

e= Error estimado

Entonces se tiene:

$$n = \frac{50.659 \times 1,96^2 \times 0,5 \times 0,5}{(50.659-1) \times 0,07^2 + 1,96^2 \times 0,5 \times 0,5}$$

$$n = 195$$

Nota: Cabe aclarar que se trabajó con un nivel de confianza del 95% y un error estimado del 7%, este último por el hecho de que las características de la población no representan mayor variabilidad.

Por consiguiente, como el total de encuestas aplicadas fue de 195 y teniendo en cuenta la proporción que tiene cada comuna en la población de estudio, las encuestas se repartieron de la siguiente manera: 89 encuestas para los alrededores de la obra de la carrera 27, es decir la Comuna 1 (45,7%) y 106

encuestas para los alrededores de la obra de la Glorieta de Las Banderas, es decir la Comuna 9 (54,3%).

- **Transeúntes y Propietarios de vehículos:** Debido a que esta población presenta un alto nivel de indeterminación, se tomó como una población infinita a la cual se le aplicó el instrumento de sondeo de opinión, basándose en la siguiente argumentación estadística:

$$n = \frac{Z^2 \cdot 1-\alpha/2 \cdot P \cdot Q}{e^2}$$

Dónde:

n = Tamaño de la muestra
Z = Nivel de confianza
 α = significancia

P = Probabilidad de éxito
Q = Probabilidad de fracaso
e = Error estimado

Entonces se tiene:

$$n = \frac{1,96^2 \cdot 0,5 \cdot 0,5}{0,08^2}$$

$$n = 150$$

Nota: Cabe aclarar que se trabajó con un nivel de confianza del 95% y un error estimado del 8%, este último por el hecho de que las características de la población no representan mayor variabilidad.

Ya que el total de la muestra es de 150 sondeos de opinión, se optó por aumentar 10 sondeos de opinión, puesto que de esta forma se puede distribuir equitativamente la aplicación del instrumento tanto para propietarios de vehículos como para transeúntes en ambas obras. La aplicación de este instrumento se realizó en 5 días hábiles, en donde cada día se llevaron a cabo 32 sondeos de opinión, divididos en 16 para la obra de la carrera 27 (8 para propietarios de vehículos y 8 para transeúntes) y 16 para la obra de la Glorieta de las Banderas (8 para propietarios de vehículos y 8 para transeúntes). De esta forma se calculó un

margen de apreciación general, marcando una tendencia con respecto a la percepción de los transeúntes y propietarios de vehículos referentes al tema de investigación.

3.3 DISEÑO DE PROCEDIMIENTOS Y MÉTODOS.

La información secundaria se obtuvo de libros e investigaciones (tesis) con validez científica y certificación objetiva, además de artículos y noticias procedentes de periódicos, entre los que se destacan el diario El Espectador, El Tiempo y Vanguardia a nivel nacional, y a nivel regional El Diario del Sur, los cuales se relacionan directamente para el desarrollo de la investigación

A esto se sumó la información terciaria, que contiene básicamente publicaciones, ensayos y documentos obtenidos de diversas páginas de internet que proporcionan una perspectiva más amplia no solo al tema de investigación sino a componentes relacionados con la inversión pública en infraestructura vial a nivel nacional y local.

Con respecto a la información primaria, esta se obtuvo por medio de encuestas, entrevistas y sondeos de opinión aplicadas a los diferentes grupos de estudio discriminados de la siguiente forma:

- Contratistas y Contratantes: Entrevista (distinta para cada uno).
- Habitantes y Comerciantes de las zonas: Encuestas.
- Transeúntes y Propietarios de vehículos: Sondeo de opinión.

3.4 TÉCNICAS DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.

Una vez obtenida la información secundaria, terciaria y primaria se procedió a organizar, depurar, procesar, analizar, interpretar y elaborar el documento que contiene el trabajo de investigación sobre la inversión pública utilizada en las obras de la carrera 27 y la Glorieta de las Banderas.

Para ello se hizo pertinente la utilización de los siguientes programas: Microsoft Excel y Adobe Reader X, para el procesamiento de cifras numéricas y lectura archivos en formato PDF, respectivamente.

4. DEMOSTRACION DE OBJETIVOS.

4.1 OBJETIVO ESPECIFICO NO. 1

- ✓ Analizar el financiamiento de la inversión pública para la realización de las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013.

Dentro del presente objetivo el análisis se centró inicialmente en la revisión de la financiación del Sistema Estratégico de Transporte Publico SETP, el cual contiene la mayoría de proyectos de infraestructura vial para la ciudad de Pasto y hace parte de la estrategia de ciudades amables estipulada en el Plan de Desarrollo Nacional 2006 – 2010; posteriormente se realizó un análisis financiero de cada obra, carrera 27 y Glorieta de las Banderas. El SETP es una estrategia que pretende mejorar la movilidad y la accesibilidad de la población de Pasto, reorganizar el transporte público colectivo, establecer el sistema de tránsito (Señalética y Semaforización), además de la respectiva Inversión en Infraestructura Vial y Ordenamiento Territorial. Dichos sistemas buscan mejorar la prestación del servicio de transporte público colectivo en ciudades intermedias con el fin de estructurar urbes competitivas, eficientes y equitativas, que permitan a los ciudadanos tener oportunidades seguras de movilidad, bajo principios de economía. De este modo se presenta a continuación las cifras más importantes y acordes con los proyectos de infraestructura vial que trata esta investigación.

➤ **Revisión financiamiento Sistema Estratégico de Transporte Publico**

El costo estimado del sistema es \$ 452.731 millones de pesos colombianos de 2008, de los cuales \$ 286.330 millones de pesos de 2008 son inversión pública destinada a cubrir costos de intervención vial, compra de predios, sistema de gestión de flota, sistema semafórico, estaciones y terminales; mientras que los \$ 166.401 millones de pesos de 2008 restantes pertenecen a inversión privada, en lo que respecta a buses, sistema de recaudo, patios y talleres.

Tabla 2. Inversión del SETP del municipio de Pasto (millones de pesos 2008)

Inversión Pública	
Centro Histórico (Incluye PEP)	2,648
Infraestructura vial	98,852
Gerencia de proyecto	5,000
Proyecto señalética	1,000
Patios y talleres	7,000
Gestión de flota	10,731
Semaforización	9,243
Camis	1,500
Terminales	3,040
Predios	63,000
Costos financieros	84,316
Total Inversión Pública	286,330
Inversión Privada	
Buses	124,555
Sistema de Recaudo	15,702
Patios y Talleres	26,144
Total Inversión Privada	166,401
Total Inversión	452,731

Fuente: Alcaldía de Pasto y DNP

El esquema de financiación pública de Infraestructura del SETP para Pasto estima un servicio de deuda hasta por \$ 286.330 millones de pesos de 2008, el cual comprende el costo de las obras por valor de \$202.014 millones de pesos de 2008 y los costos financieros estimados en \$84.316 millones de pesos de 2008.

Los aportes de la Nación al proyecto serán por un monto máximo de \$ 200.364 millones de pesos de 2008 y del Municipio de Pasto \$ 85.966 millones de pesos de 2008. Teniendo en cuenta la programación de desembolsos, los aportes del Municipio serán respaldados con el recaudo del cobro de valorización, sobretasa a la gasolina y recursos propios. En cualquier caso la proporción de los aportes de la Nación aquí estipulados, no podrán superarse.

Tabla 3. Programación de Aportes (Millones de pesos de 2008)

Año	Nación	Municipio
2009	0	10,436
2010	0	11,000
2011	18,188	11,000
2012	31,066	11,000
2013	31,657	11,000
2014	39,773	11,000
2015	60,459	11,000
2016	19,221	9,530
Total	200,364	85,966

Fuente: Alcaldía de Pasto y DNP

Conforme con lo establecido en el Plan de Desarrollo del Departamento de Nariño para la vigencia 2008 - 2011 “Adelante Nariño” el Municipio de Pasto gestionara los recursos para el SETP, manteniendo una proporción de aportes del 70% por parte de la Nación y el 30% por parte del Municipio. Además de los aportes presentados en la Tabla No. 2, los riesgos financieros y las coberturas estarán en su totalidad a cargo del Municipio, los cuales deberán aprovisionarse siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.²⁴

El análisis del financiamiento de la Alcaldía Municipal, se realizó tomando como base el acuerdo No. 002 por el cual se expide y aprueba el presupuesto de ingresos y gastos de la unidad administrativa especial del sistema estratégico de transporte público UAE-SETP del Municipio de Pasto, vigencia fiscal 2010, información encontrada en la página oficial de Avante y de la cual se sustrajo la siguiente tabla:

²⁴Documento Conpes 3549 SETP Pasto

Tabla 4. Presupuesto de Ingresos de la UAE – SETP, Pasto 2010.

CODIGO	CONCEPTO	APROPIACION
1	TOTAL INGRESOS	123.482.467.545
11	INGRESOS CORRIENTES	28.650.467.545
1101	Aportes cofinanciación Municipio de Pasto SETP	28.590.000.000
1102	Aportes cofinanciación Nación SETP	0
1103	Otros aportes de Cofinanciación	0
1104	Aportes Municipio para gastos de funcionamiento UAE del SETP	60.467.545
12	INGRESOS DE CAPITAL	94.832.000.000
1201	RECURSOS DE CREDITO	94.802.000.000
120101	Crédito Interno	94.802.000.000
120102	Crédito Externo	0
1202	RENDIMIENTOS FINANCIEROS	30.000.000
120201	Rendimientos financieros por aportes municipales	30.000.000

Fuente: Página oficial de Avante.

Según la tabla anterior, se observó que la participación de los ingresos corrientes y de los ingresos de capital en el total de ingresos del presupuesto de la UAE SETP vigencia fiscal 2010, fue de 23% y 77% respectivamente, demostrando una relevante diferencia en lo que respecta a recursos propios y recursos de crédito. El presupuesto de ingresos de capital tiene como fuente primordial, el crédito interno, y una mínima cuantía proveniente de rendimientos financieros.

Es importante resaltar que para el año 2010, el monto de cofinanciación que aporta el municipio se eleva a más de 28 mil millones de pesos, suma considerable, si se compara con otras administraciones y si se tiene en cuenta que son pocas las entidades de este tipo que manejan rubros de estas magnitudes en la ciudad de Pasto.

La revisión de los recursos públicos destinados a las obras por parte de la Alcaldía de Pasto, se basa en la información suministrada por la página de internet de Avante – Sistema Estratégico de Transporte Publico, sección de documentos, información presupuestal, Ejecución de Gastos a Octubre de 2010, de la cual se sustrajo las cifras de interés referentes a las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas. Dicha información fue organizada con las principales cuentas referentes al tema de investigación y se sintetizo la tabla que se presenta a continuación, cabe aclarar que más adelante se ubica el análisis individual de

presupuesto que aporta la Gobernación de Nariño a la obra de la Glorieta de las Banderas.

Tabla 5. Síntesis del Presupuesto Municipal de la UAE-SETP

RESUMEN DE INFORME DE EJECUCION PRESUPUESTAL PARA LAS OBRAS DE LA CARRERA 27 Y GLORIETA DE LAS BANDERAS		
Institución	SISTEMA ESTRATEGICO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS PARA LA CIUDAD DE PASTO	
Nit. Institución	900358918-8	
Fecha Expedición	02/12/2010	
PRESUPUESTO		
Código del Rubro	Nombre del Rubro	Inicial
2	Gastos e Inversiones	\$ 123.482.467.545
23	Inversión Componentes del SETP	\$ 122.966.000.000
2301	Infraestructura Vial	\$ 32.132.000.000
23010101	Carrera 27	\$ 3.322.413.392
2301010101	Carrera 27 Estudios y Diseño	\$ 244.964.900
2301010102	Carrera 27 Construcción	\$ 2.930.903.326
2301010103	Carrera 27 Interventora	\$ 146.545.166
23010203	T2 NO. 5 -27 Tramo 1 entre Banderas y Udenar	\$ 2.552.958.000
2301020301	T2 NO. 5 -27 Tramo 1 entre Banderas y Udenar - Estudios y Diseños	\$ 4.947.593
2301020302	T2 NO. 5 -27 Tramo 1 entre Banderas y Udenar - Construcción	\$ 2.473.796.512
2301020303	T2 NO. 5 -27 Tramo 1 entre Banderas y Udenar –Interventoría	\$ 74.213.895
23010301	Calle 18 Banderas con Av. Panamericana	\$ 3.775.531.590
2301030101	Calle 18 Banderas con Av. Panamericana Construcción	\$ 3.000.000.000
2301030102	Calle 18 Banderas con Av. Panamericana Interventoría	\$ 775.531.590
2302	Adquisición de predios para vías	\$ 57.747.000.000
230201	Carrera 27	\$ 32.637.414.300

Fuente: Página oficial de AVANTE.

A partir de lo anterior se realizó un análisis porcentual de los valores expuestos en la tabla, sobre lo cual se pudo apreciar que el total del presupuesto de Ingresos de la Unidad Administrativa Especial del Sistema Estratégico de Transporte Público UAE SETP del Municipio de Pasto para la vigencia fiscal 2010 (fecha en la cual fueron incluidos los proyectos de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas al presupuesto Municipal) fue de \$123.482.467.547, de los cuales la Inversión para los Componentes del SETP es de \$122.966.000.000, equivalente al 99,58%, el 0,42% restante, corresponde a los gastos de funcionamiento y al servicio de deuda del SETP.

Es importante aclarar que para el caso del proyecto de la carrera 27, la tabla anterior únicamente suministra información presupuestal del Tramo 1 de esta obra, ya que para la vigencia fiscal 2010 se tuvo en cuenta solamente el desembolso para este componente.

Así mismo, de la anterior tabla se estudiaron las cifras correspondientes a Infraestructura Vial y de Adquisición de Predios, dos partidas que se relacionan directamente con las obras en cuestión, la primera de ellas equivale al 26,13% de la Inversión para los Componentes del SETP, por parte de la Alcaldía de Pasto; la segunda partida tiene una participación mayor, igual al 46,96% de los Componentes del SETP. Cabe mencionar que la obra de la carrera 27 es el proyecto que consume más recursos destinados a la compra de predios, pues solo su adquisición supera en gran medida el costo de estudio, diseño, construcción e interventoría para la ejecución de esta obra; el 56,51% del presupuesto total destinado a la compra de predios corresponde a la obra de la carrera 27, sin embargo subyace una crítica inicial y drástica en este aspecto, debido a que el proceso de compra de predios al contener un monto presupuestal muy alto no refleja los resultados adecuados y esperados, evidenciando una cuestionable planificación e incumpliendo con las metas iniciales del contrato y las expectativas de la población en general.

Revisión financiamiento de la Carrera 27

Como se expresó en el ítem de la situación actual de la carrera 27, este proyecto tiene una cofinanciación, en donde la Nación aporta el 70% de los recursos y el Municipio el restante 30%, lo cual se demuestra claramente en la Tabla No. 2, y lo corrobora la información primaria obtenida. En este sentido, lo anterior cumple en gran medida lo que persigue este objetivo.

Hasta el momento la suma total del proyecto de la carrera 27 asciende a más de 78 mil millones de pesos, según el Director General de Avante, Ingeniero Jorge Hernando Cote Ante, cifra que contiene la suma destinada a la compra de predios, la cual es de 54 mil millones de pesos, y que no se equipara al valor presupuestado en la tabla No. 4, pues ahí se contempla un rubro que ronda los 33 mil millones de pesos, es decir sobrepasa el valor presupuestado para esta partida por más de 21 mil millones. Es importante aclarar que, el valor final del proyecto puede variar, según la Dirección de Avante, debido a cambios en el diseño y normas de ingeniería, que lo exige la “Nueva Cartilla para la conciliación del Espacio Público en la ciudad de Pasto”.

Pues bien, acerca del financiamiento de la carrera 27 no fue posible conseguir una información en documentos consolidados y específicos de los valores invertidos y que se esperan invertir en este proyecto, debido a que la carrera 27 es tan solo una de las obras que integran el Sistema Estratégico de Transporte Público para la ciudad de Pasto y las pocas cifras que se encuentran a disposición son en general para el financiamiento de todo el Sistema. Además, la información suministrada por la página oficial de Avante, encargada de la ejecución de las obras del SETP, y por ende, de la carrera 27, es insuficiente y desactualizada.

Revisión financiamiento de la Glorieta de las Banderas

Es importante precisar que respecto a la obra de la Glorieta de las Banderas, la Alcaldía de Pasto únicamente aporta cerca de 6 mil millones de pesos, de los cuales \$350 millones son para el alumbrado de la obra con tecnología LED por parte de Servicios Público de Alumbrado (SEPAL), \$2500 millones de interventoría y \$2900 millones del proyecto Pinos del Norte en alcantarillado ejecutado por Empopasto. El proyecto de la Glorieta de las Banderas esta direccionado directamente por la Gobernación de Nariño, sin intervención directa de Avante en el contrato de obra.

Esto hace necesario la especificación, a nivel de contrato de los valores que representa el proyecto de la Glorieta de las Banderas (Oficialmente Proyecto Intercambiador Vial Agustín Agualongo), es decir el presupuesto que suma la obra hasta la fecha investigada (Diciembre de 2013), como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 6. Presupuesto Contrato y Adiciones Proyecto Intercambiador Vial Agustín Agualongo (Glorieta de las Banderas)

CONCEPTO	VALOR
Contrato No. 008 – 10	14.533.491.672,00
Adicional No. 01	107.472.724,00
Adicional No. 02	36.201.761,00
Adicional No. 03	844.233.516,30
Adicional No. 04	992.262.282,29
Adicional No. 05	1.000.000.000,00
Adicional No. 06	5.000.000.000,00p
TOTAL	\$ 22.513.660.000,00

Fuente: Subsecretaria de Presupuesto, Gobernación de Nariño

De la tabla No. 6 se puede considerar que, el monto inicial del contrato de obra está conformado de la siguiente manera: Cerca de 6 mil millones de pesos financiados por parte de la Alcaldía Municipal de Pasto, los cerca de 9 mil millones de pesos restantes aporta la Gobernación de Nariño. De este último valor, aproximadamente 5 mil millones de pesos provienen de recursos propios de la Gobernación y los más de 3 mil millones pesos restantes son de crédito.

Ahora bien las 5 primeras adiciones que muestra la Tabla, suman cerca de 2.980 millones de pesos, y que obedecen a complementos en estudios de diseño, reubicación de redes de servicios públicos domiciliarios, adecuaciones de acueducto, alcantarillado y compra de predios. La última Adición se proyectó para finales de 2013 y surge de las exigencias que realiza la “Nueva Cartilla para la conciliación del Espacio Público en la ciudad de Pasto” y por tanto, corresponde a unos sobrecostos para el proyecto, además de representar la ejecución de un urbanismo parcial. En síntesis, el valor del contrato de obra más las 6 adiciones suman un total aproximado de 22.513.660.000 millones de pesos (según la Gobernación el tope máximo del valor del contrato de obra puede llegar a 22.700.000.000 millones de pesos).

Vale la pena aclarar, que ninguna de las partes, tanto contratistas como contratantes de la Glorieta de las Banderas, pudieron arrojar una cifra exacta del valor del proyecto total, únicamente cifras aproximadas.

Con base en la información obtenida en la aplicación del Instrumento Entrevista, se presentan las siguientes consideraciones para ambas obras:

- ✓ En lo que respecta a los desembolsos por parte de la Alcaldía de Pasto, se pudo constatar que la pasada administración presentó deuda para los años anteriores, incumpliendo con lo previsto en el documento Conpes 3549. Según lo aclaró el Director de Avante: *“se pretende que a 31 de Diciembre de 2013, el municipio este al día con los desembolsos.”* En este sentido, se refleja una falta de compromiso por parte de la anterior administración, pues fue esta misma la que implementó e inició el proyecto de la Carrera 27; por lo tanto, el criterio con respecto a la actual administración está a la espera de los resultados que arrojen las medidas que se están tomando.
- ✓ Existen graves problemas en lo que respecta al flujo de ingresos por parte de la Alcaldía de Pasto, la cual hace aportes al proyecto de la Carrera 27 con base a 3 componentes importantes que son: Recursos propios, Sobretasa a la gasolina y Valorización, pues dos de estas principales partidas que financian

estos recursos públicos no se han llevado a cabo como se había previsto, se está hablando de la Sobretasa a la gasolina y del tema de la Valorización. El primero presenta un considerable rezago financiero, debido que para el año 2012 se esperaba una recaudación de alrededor de 12.000 millones de pesos, monto que no fue alcanzado por la disminución del precio de la gasolina y que genero un recaudo inferior a los 5.000 millones de pesos, presentando un desfase en las finanzas del Municipio. Con respecto a la Valorización, el problema es aún mayor, ya que se encontró que a 31 de Diciembre de 2011 no existía un plan estructurado para el cobro de este concepto, demostrando un rezago de más de un año y apenas en el año 2013 se desarrolló un proyecto de valorización a espera de ser aprobado por el Concejo Municipal.

- ✓ El financiamiento de la Glorieta de las Banderas está compuesto por aportes de la Nación (indirectamente a través de aportes al SETP), Alcaldía de Pasto y la Gobernación de Nariño, siendo esta última la que mayor participación tiene y la encargada directamente de esta obra. Sin embargo, subyace un problema de cooperación entre estos dos últimos entes institucionales, pues hay intereses particulares de por medio que no benefician a los proyectos, por ejemplo el desentendimiento por parte de la Alcaldía una vez iniciada la obra, dejando la total responsabilidad en manos de la Gobernación. A pesar de que la situación ha cambiado últimamente, esta es una falla que no debería presentarse por ningún motivo.
- ✓ Una situación que dificulta un análisis pleno del financiamiento del proyecto de la Glorieta de las Banderas, es la falta de consolidación de cifras concretas, de las cuales carece la Gobernación, ya sea con el pronunciamiento de sus delegados (minucias a la hora de hablar) o por otros medios, además de una pertinente planeación que evite la perdida de eficiencia en la ejecución de la obra, tal es el caso de los diferentes estudios y sobrecostos que se han venido añadiendo en el transcurso de la obra.
- ✓ Por otro lado, el monto total de financiamiento por parte del UAE SETP para la realización de ambas obras en la vigencia fiscal de 2010 es de \$42.288.317.282, correspondientes al 34.39% del total de inversión para los componentes del SETP, valor considerable si se toma en cuenta que se está hablando únicamente de 2 obras, las cuales estudiadas por separado arrojan las siguientes cifras: la carrera 27 con un total de \$35.959.827.692 correspondientes al 29.24% de la inversión en componentes del SETP, mientras que la obra de la Glorieta de las Banderas registra un total de \$6.328.489.590 equivalentes tan solo al 5.14% de inversión en componentes del SETP que aporta la Alcaldía de Pasto (Tabla No. 4.).

- ✓ Por último, mencionar que existe un claro contraste entre el financiamiento de la obra de la Carrera 27 y de la Glorieta de las Banderas, en el hecho de que esta última no recibe aportes de la Nación de manera directa, no obstante es la que presenta un mayor avance de ejecución y presenta una información más accesible, tanto por la información primaria como secundaria. En síntesis, es importante aclarar, que en la actualidad la inversión realizada en el proyecto de la carrera 27 ha correspondido a la compra de predios, lo que podría ser causa de la desinformación y las pocas cifras disponibles del presupuesto del proyecto; y con respecto al financiamiento de la obra de la Glorieta de las Banderas se puede decir que ha sido el adecuado, ya que tiene un dinamismo importante de recursos públicos que se refleja en el buen desempeño de la obra, es cierto que han existido retrasos en su ejecución, pero generalmente estas se deben a problemas coyunturales o externos, por ejemplo el paro nacional agrario, las nuevas medidas de espacio urbano, etc.

4.2 OBJETIVO ESPECIFICO NO. 2

- ✓ Estudiar el grado de cumplimiento de los contratos dados los recursos públicos para la ejecución de las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013.

A continuación se presenta un estudio discriminando de los proyectos, con base a los instrumentos (entrevistas) hechos tanto a contratantes como contratistas, en función, principalmente, de verificar el cumplimiento y los principales problemas de la inversión pública, además de contrastar la información suministrada por los respectivos funcionarios y directores de obra, con la información registrada en documentos oficiales (información secundaria), así como ampliar de manera general la visión y el alcance de la investigación en aspectos complementarios e integrales.

Carrera 27

La obra de la Carrera 27 al ser uno de los principales frentes del Sistema Estratégico de Transporte Público de la ciudad de Pasto, señalado por el CONPES No. 3549, hasta el momento refleja un cumplimiento totalmente ineficiente, porque según lo programado, por los responsables de dicho proyecto, este debería estar puesto en marcha, junto con todas las obras que integran el

sistema, a más tardar para el año 2012, es decir lo relacionado a inicio de obra, construcción y ejecución como tal.

A continuación se presenta el cronograma que fue planteado inicialmente, una vez aprobado el proyecto del Sistema Estratégico de Transporte Público del municipio de Pasto.

Tabla 7. Cronograma del SETP del Municipio de Pasto

Actividad	Fecha
Aprobación del proyecto y su financiación	2 semestre 2008
Suscripción del convenio de cofinanciación Nación - Municipio	1 semestre 2009
Diseños de detalle	1 semestre 2009
Fase pre operativa	1 semestre 2009
Reglamentación del sistema	1 semestre 2009
Inicio de adquisición de predios	1 semestre 2009
Inicio de construcción de infraestructura	1 semestre 2009
Contratación sistemas de recaudo	2 semestre 2009
Contratación sistema de gestión	2 semestre 2009
Contratación sistema semafórico	2 semestre 2009
Operación del centro de control del sistema	1 semestre 2010
Inicio de operación Fase I	1 semestre 2010
Inicio de operación Fase II	1 semestre 2011

Fuente: Alcaldía de Pasto y DNP

La anterior tabla indica el orden cronológico de la puesta en marcha y las operaciones correspondientes para la ejecución del SETP, se puede observar que el proyecto se encuentra en un cierto retraso, ya que existen varias obras, incluyendo la carrera 27, que se encuentran en proceso de ejecución sin reflejar un mayor avance, y que según el cronograma expuesto, para la fecha, gran parte del Sistema ya debería estar en operación. De este modo, podemos decir que existe una gran falla en el proceso de planeación, pues los periodos contemplados para las actividades del cronograma para nada corresponden con la realidad.

Con base al trabajo de campo (fotografías y encuestas), se pudo constatar que en lo que respecta a lineamientos del proyecto de la carrera 27, son muy pocos los aspectos en los que se ha cumplido con satisfacción, pues hasta la fecha la compra de predios se ha venido haciendo de forma dispareja, desordenada y aleatoria; generando un espacio urbano inapropiado con múltiples demoliciones inconclusas, que en parte afectan la movilidad y que propician una contaminación visual y ambiental, principalmente en la zona centro de la ciudad de Pasto. Tal vez uno de los lineamientos que se ha cumplido de forma aceptable es el de saneamiento y sellamiento de los lotes demolidos, el primero respaldado por la Empresa Metropolitana de Aseo (Emas), quien se ha encargado de la limpieza, recolección de desechos y fumigación de maleza en estas zonas; y el segundo por parte de Avante que ha cumplido con la función de aislar los lotes con barreras de aluminio y madera.

La deuda que el Municipio, hasta el momento, contrae con la Unidad Administrativa Estratégica SETP de Avante, ha perjudicado en gran medida la continuidad de este proyecto, porque apenas es en este año donde se pretende ponerse al día con los desembolsos que le competen al Municipio. De este modo, se evidencia también un incumplimiento a nivel financiero, específicamente para esta obra, debido a que existe un cuestionamiento con respecto a la ejecución como tal (construcción de infraestructura).

La socialización del proyecto presentó una división de opinión, ya que por un lado los entes contratantes, aseguran que si se llevó a cabo un completo programa de enlace ciudadano, donde se expusieron las apreciaciones y quejas de la comunidad, mientras que por otro lado la mayoría de los habitantes, comerciantes y la población en general de esta zona, afirmaron no haber recibido la suficiente información, ni que se tomara en cuenta la participación ciudadana. En este aspecto se vislumbra un cumplimiento parcial en la parte de socialización del proyecto, ya que la difusión de la obra no tiene en cuenta la opinión de la comunidad ni toma medidas ante las recomendaciones de ella.

El mayor problema que ha venido presentando esta obra, es en lo que respecta a la adquisición de predios, ya que por cuestiones jurídicas, documentarias y de arraigo ciudadano, no se ha podido llevar a cabo la compra de la totalidad de los predios necesarios para el inicio de la construcción del proyecto. La compra de predios se divide en tres sectores; el occidental con 44 predios, el central con 200 predios y el oriental con 76 predios, para un total de 320 predios cuyo valor comercial alcanzan los 54 mil millones de pesos, según la administración de

Avante. El sector central es el que mayor problema representa, pues contiene la mayoría de los predios, además de conformar una parte importante del centro histórico; es aquí donde se ubican diferentes locales comerciales, lo que ha significado una dificultad puesto que la alcaldía ha tenido que procurar una reubicación a dichos negocios acompañada por una compensación económica que eleva los costos en general de la inversión.

La falta de aceptación social que ha sufrido este proyecto, es una importante razón por la que esta obra ha perdido cierto accionar político e institucional, haciendo que no exista un dinamismo en su ejecución y por ende alargando la culminación de la obra. Diferentes grupos opositores, conformados principalmente por defensores del centro histórico de la ciudad, realizan constantes críticas y denuncias, que de cierta manera generan un constante replanteamiento del proyecto, postergando su ejecución.

Sumado a esto existe otro hecho que ha generado un retraso, todavía mayor, para la ejecución de esta obra, y es el referente a la Nueva Cartilla de conciliación del Espacio Público, la cual fue adoptada recientemente por Avante, cuya finalidad es convertir a Pasto en una ciudad más amable, que con proyectos, como el de la carrera 27, se evidencie una prioridad al peatón, un ambiente más sano y seguro. Esto generó un replanteamiento del proyecto, básicamente, cambiando el concepto de un corredor vial como gran avenida a un sendero de dos carriles oriente – occidente y un carril occidente – oriente, con un separador amplio que contenga arborización y una cicloruta.

Es complicado arrojar una conclusión que enmarque el cumplimiento del contratista encargado de la obra de la carrera 27, ya que existe una entidad autónoma, que a la vez representa y forma parte de la Alcaldía Municipal, se está hablando de Avante. Esto significa que no hay una definición clara de a quien se le puede atribuir la función de contratista y contratante. Esto impide dar un concepto de cumplimiento de la labor del contratista en lo que respecta a obra, y de los flujos de recursos públicos en lo concerniente a contratante. Ahora bien, referente a una fecha de culminación, esta se encuentra indefinida, ya que no se tiene ni siquiera una idea clara de la fecha de inicio en términos de obra civil; ante esto, Avante, argumenta que se espera comprar hasta finales de 2013 el 90% de los predios del sector central, que es donde están enfocados sus esfuerzos, así mismo expone que se está a la espera de que Empopasto inicie la contratación para la realización del Colector de Aguas residuales en el sector de Mijitayo, para

que de ese modo una vez terminada esta labor de Empopasto, se pueda empezar con la obra como tal.

En definitiva, el proyecto de la carrera 27, hasta el momento, refleja un estado de incumplimiento en la mayoría de los aspectos estipulados, tales como planeación, financiamiento, ejecución y participación ciudadana.

Glorieta de las Banderas

En el Banco de Proyectos de la Gobernación de Nariño, de acuerdo a los estudios de pre inversión elaborados por la misma, se encuentra incluido y viabilizado el proyecto denominado “Construcción de un puente elevado sobre la Avenida Panamericana en el sentido sur – norte, con Yee elevada izquierda en dirección oriente – occidente, paso deprimido sobre la Avenida Panamericana en sentido norte – sur con Yee deprimida izquierda sentido occidente – oriente y paso a nivel con Glorieta sobre la intersección de la Avenida Panamericana con calle 18, en el Municipio de Pasto, Departamento de Nariño”, el cual tiene el objetivo de brindar condiciones de desplazamiento seguro y ágil, que permita un desarrollo económico, social y ambiental sostenible, que dé respuesta a las necesidades de movilidad de las personas y de carga, contribuyendo al mejoramiento de la productividad de los sectores económicos y, en general, en el mejoramiento de la competitividad de la región, solucionando necesidades para la población urbana de Pasto y de los municipios del occidente del Departamento, tales como Nariño, La Florida, El Tambo, Sandona, El Peñol, Consacá, Linares, entre otros, afectados por las dificultades de movilidad y congestión vehicular en este sector.²⁵

El anterior fragmento, es una descripción precisa y resumida de lo que es y el porqué de la obra de la Glorieta de las Banderas, destacándose un componente social y económico que hace indispensable la realización de esta obra.

Con base al instrumento de entrevista aplicado al profesional universitario y asesor jurídico delegado por parte de la Gobernación para el proyecto de la Glorieta de las Banderas, no ha existido incumplimiento por parte del contratista de obra, Unión Temporal IP 2010, en lo concerniente a infraestructura y construcción como lo determina el contrato, es decir se ha cumplido con el objeto del contrato satisfactoriamente. Cabe resaltar, que las modificaciones existentes, hasta la fecha, obedecen a los estudios recientes, que poco a poco, se han venido

²⁵Resolución No. 167 Convenio 997 de 2009.

haciendo y que se han adicionado al contrato de obra. De este modo, se puede decir que la calificación que el ente institucional otorga al ejecutor de la obra es la adecuada, fundamentado principalmente en: un excelente personal calificado, cumplimiento de exigencias y, en gran medida, porque dicha obra es un gran ejemplo de eficiencia y coordinación entre las partes.

Por otra parte, dentro de los resultados obtenidos con la aplicación del instrumento de entrevista realizada al contratista, representado por el Director de Obra, Ingeniero Germán Guerrero, se puede mencionar que el porcentaje de ejecución de obra, hasta diciembre de 2013, ronda el 90%, y que existió una entrega parcial del proyecto en lo referente al nivel deprimido y a una habilitación del puente elevado sentido sur - norte con el fin de llevar a cabo la fase VIII del Plan de Manejo de Transito (PMT), así como la construcción y rehabilitación de la intersección a nivel calle 18 y avenida panamericana. Cabe resaltar que el contrato de obra no estipula urbanismo alguno y que la fecha de entrega total fue alterada del 29 de Noviembre de 2013 al 28 de Febrero de 2014, debido a múltiples factores: el paro nacional agrario que se llevó a cabo en el mes de Agosto del 2013 que retraso el arribo de materiales de construcción; la obstaculización de los pagos de la Gobernación, por parte de la interventoría debido al incumplimiento del contratista en las exigencias de los respectivos Plan de Manejo Ambiental y Plan de Manejo de Trafico, lo cual también afectó el flujo de proveedores por la carencia de desembolsos a estos, tal es el caso de Concesur S.A.S, que freno el suministro de concreto hacia la obra por algunos días hasta que se realizaran los respectivos pagos; y tal vez, el factor más importante que generó la prórroga de casi tres meses para la entrega de esta obra fue la adopción de la Nueva Cartilla para la conciliación del Espacio Urbano, que implicó acoger modificaciones en el aspecto del nuevo diseño urbano (andenes, señalización, materiales para las vías y diseño de las mismas), por consiguiente, esta cartilla, además de afectar la duración de la obra, tiene implicaciones presupuestales no previstas por el ente contratante.

Ahora bien, la calificación con respecto al cumplimiento financiero de los entes gubernamentales (desembolsos de inversión pública), ha sido la apropiada, pues no ha habido mayores retrasos y el flujo de fondos ha sido relativamente constante, aunque vale la pena decir, que ciertos retrasos de flujo de inversión, han sido causa de tramites rigurosos que la Gobernación ha tenido que realizar ante entidades de control y otro tipo de externalidades antes mencionadas. En este aspecto de inversión por parte del contratante, también cabe decir, y retomando parte del objetivo número uno, que el último adicional, cuyo valor es

muy superior a los demás y el cual hasta el momento no ha sido desembolsado, se encuentra en trámite ante el Sistema de Regalías del Departamento; lo anterior, podría ser causa de retraso en el cumplimiento financiero, y por tanto, incumplimiento del contrato.

En lo referente a un cumplimiento del control ambiental de la obra, por parte del Director, se argumenta que existe un Programa de Adaptación de la Guía Ambiental (PAGA) aprobado por Corponariño, que contempla el control de basuras, monóxidos, escombros y residuos; aunque dicho programa no se ha llevado a cabo en su totalidad, pues existen quejas referentes al material particulado (levantamiento de polvo), ante lo cual la Alcaldía únicamente permite el riego de agua.

Respecto a la función de socialización de la obra, por parte de la Gobernación, se explicó que existieron varias reuniones con todos los moradores de la zona, en sectores como Pandiaco, Valle de Atriz, Carrera 40, y una general sin especificación de lugar; todas estas antes de iniciarse el proyecto, además que paso por discusión en el plan de ordenamiento territorial y Asamblea en dos ocasiones. Desde esta perspectiva, el problema recae en la apatía y desinterés de la comunidad, la cual acude, cada vez con menor frecuencia, a este tipo de socializaciones. De igual manera, el Director responsable de la obra manifestó que se hicieron socializaciones en un comienzo, con la aprobación del Plan de Manejo de Tránsito (PMT), y que en cada cambio existente de este plan, se hace un acercamiento con la comunidad, que para este caso, en la actualidad, se han hecho seis cambios de PMT que obedecen a cada fase del proyecto.

El mayor problema que ha presentado este proyecto de la Glorieta de las Banderas, es la falta de recursos por parte del Municipio y el Departamento, por lo que el esfuerzo hecho para mantener una inversión pública constante y pertinente, es acción de bastante reconocimiento, debido a que existen situaciones como la falta de industria, la violencia y el desplazamiento que afectan la región y direccionan los recursos públicos para solventar estas necesidades.

Un inconveniente que llama mucho la atención, y sobre el cual alude con gran énfasis la Gobernación, es la falta de colaboración por parte de otras entidades públicas, ejemplo de ello es el incumplimiento con las adecuaciones que le corresponden al Municipio en lo referente a la reubicación de acueducto, alcantarillado y fibra óptica, que represento un retraso para el inicio de obra. Así mismo, tanto Gobernación como el Director de Obra, insinúan la existencia de

cierta inoperancia por parte de la Alcaldía, pues el primero expuso que se toma la Gobernación como un individuo particular y el segundo menciona una lentitud en los trámites para llevar a cabo ejecución de obra.

Dentro de los problemas nombrados por parte del contratista para la realización de la obra, se encuentra inicialmente la interventoría porque considera que no existe una idoneidad y experiencia de ella para el desarrollo de sus funciones, las cuales son importantes para el avance de un proyecto de esta magnitud, se tienen visiones totalmente distintas, a esto se suma que el perfil de la interventoría es inferior en comparación al del contratista, lo que no obedece al ideal de esta actividad, ya que la función de la interventoría debe ser proactiva, es decir ser un colaborador y no un impedimento, además el delegado de la Gobernación alude que la interventoría ha sido bastante meticulosa y exegética. Otro de los problemas que argumenta el contratista es acerca de los diseños iniciales entregados por parte de la Gobernación, los cuales eran insuficientes y con errores, que dieron origen a gran parte de las adiciones presupuestales, pues si hubieran previsto un proyecto real no se hubieran incrementado tanto los costos por las adiciones y el proyecto no se hubiera tardado en arrancar año y medio.

Particularmente, el contratista afirmó que hay un problema o un error de planificación por parte de la Gobernación con respecto a la etapa final del proyecto, pues en lo concerniente a urbanismo y acabados no hay un contrato firmado y todavía no hay una licitación programada, por lo que no existe certeza si la Unión Temporal IP 2010 se hará cargo de estas labores. Ante esto la Gobernación expresa que el compromiso de ellos es entregar una obra funcional más no estética, lo antes posible.

Prevalece un problema, tanto para el contratista como para el contratante, y hace referencia a la mentalidad de cierta parte de la sociedad, la cual es cerrada, indiferente y un tanto adversa a proyectos como este. La existencia de mitos, falsedades y desconocimientos generaron una controversia del proyecto hacia parte de la comunidad, que ha sumado dificultades a la ejecución de esta obra.

Finalmente, mencionar que la obra de la Glorieta de las Banderas, hasta la fecha, ha cumplido con la mayoría de los requerimientos y presenta una sólida correspondencia entre información primaria y secundaria; los retrasos o desajustes en su ejecución se han debido a externalidades, sobre las cuales no pueden hacer nada, tanto Gobernación como Unión Temporal IP 2010.

4.3 OBJETIVO ESPECIFICO NO. 3

- ✓ Analizar los principales efectos socioeconómicos producidos en los habitantes y comerciantes de los alrededores, a causa de la ejecución de las obras públicas de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013.

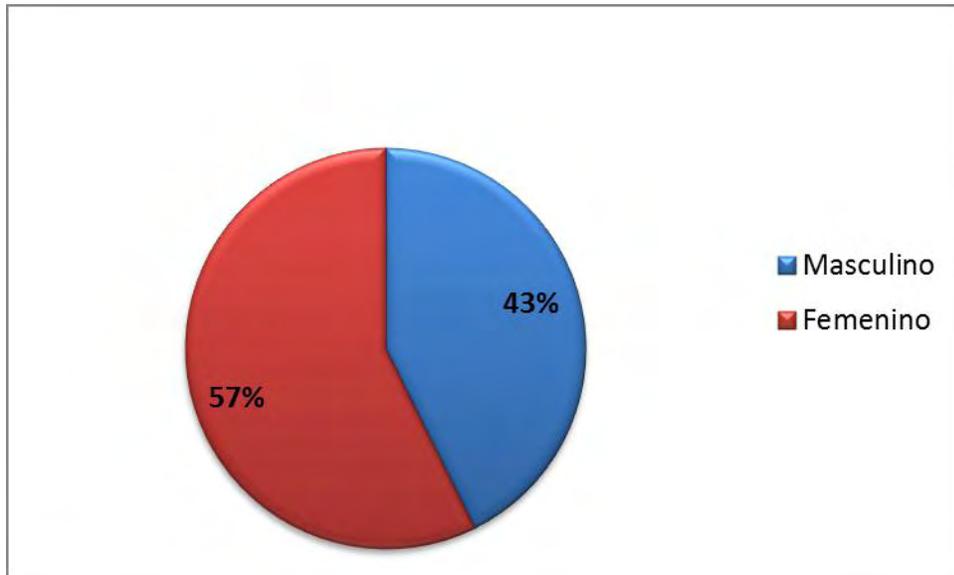
El presente objetivo buscó plasmar la percepción que tienen los habitantes y comerciantes cercanos a las obras en ejecución, en lo posible dentro de unos términos sociales y económicos. Dicha opinión fue procesada e interpretada para luego obtener una conclusión correspondiente a los principales efectos que cada una de las obras genera en esta población. A continuación se presenta la demostración del objetivo para cada obra.

Carrera 27

Inicialmente el análisis contemplo las características generales y específicas, obtenidas por medio de la aplicación de 89 encuestas, realizadas a los habitantes y comerciantes de la zona de la carrera 27, cuyo promedio de edad es de 39,9 años. A continuación se presentan los resultados para cada ítem, compuesto por un análisis básico y una gráfica, que posteriormente se complementó con un análisis consolidado que sintetiza los efectos en los habitantes y comerciantes de los alrededores.

- ✓ En lo que respecta a la categoría de género, el 57% de los encuestados pertenecen al género femenino y el 43% restante al masculino.

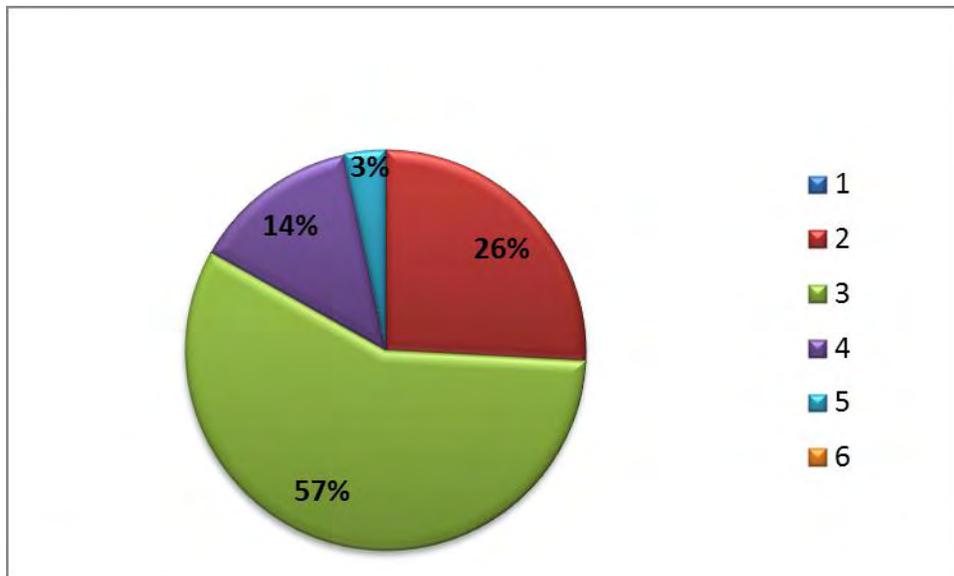
Figura 19. Composición de Genero, Habitantes y Comerciantes. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ El estrato que más participación tiene en el sector de la carrera 27 es el 3, con un 57%, seguido del estrato 2 con un 26%, al 4 corresponde un 14% y finalmente el estrato 5, con un 3%. Los estratos 1 y 6 no tienen participación en este sector.

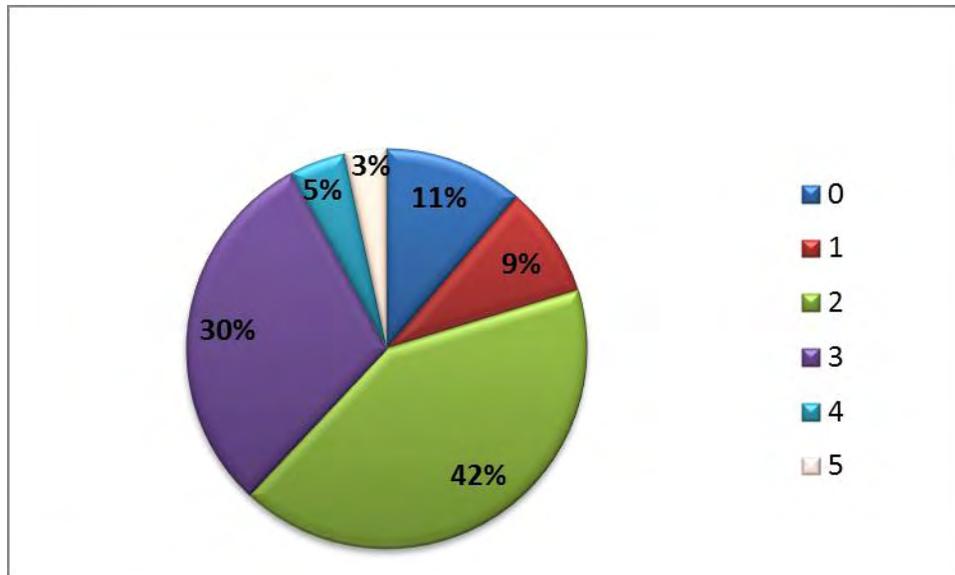
Figura 20. Participación por Estrato. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Un poco menos de la mitad, el 42%, tienen a cargo 2 personas, seguido de un 30% que tienen a cargo 3 personas, el 11% no tiene personas a cargo, el 9% tienen una persona a cargo, y por último el 5% y 3% tienen 4 y 5 personas a cargo respectivamente.

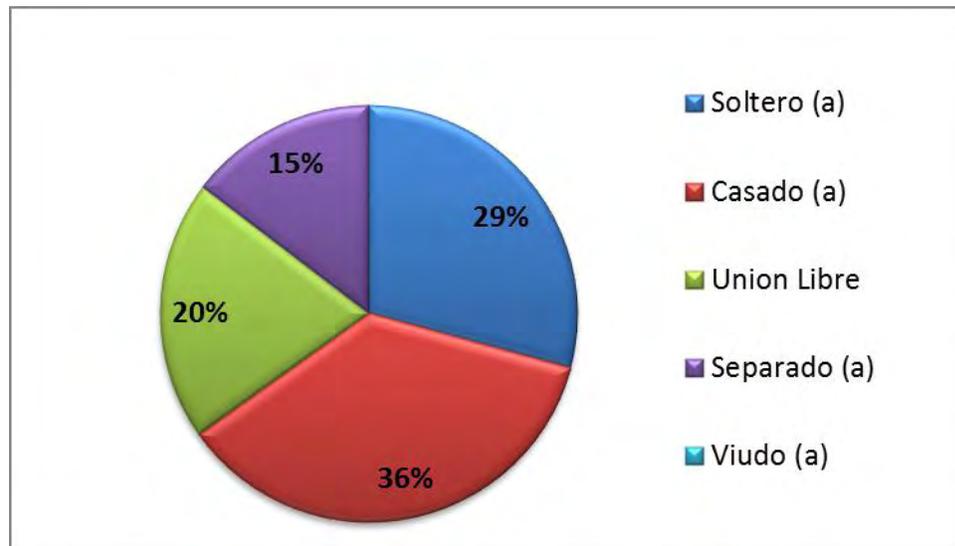
Figura 21. Número de Personas a Cargo. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Por lo general el estado civil predominante en las personas encuestadas es el de Casado con un 36%, le sigue el de Soltero con un 29%, después el de Unión Libre con 20% y finalmente con el 15% el de Separado.

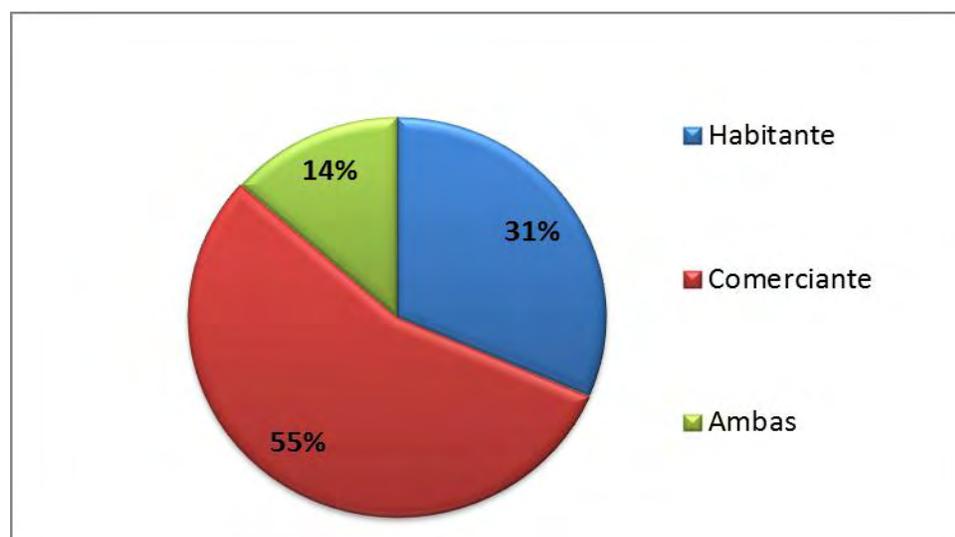
Figura 22. Estado Civil. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Para el tipo de categoría a la que pertenece el encuestado, se establecieron las opciones: Habitante, Comerciante u Ambas. Según la aplicación de las encuestas un 55% corresponden a comerciante, un 31% a habitante y el 14% restante pertenece a ambas. Esto sirvió para poder diferenciar de forma simple la perspectiva desde la cual fue analizada la obra.

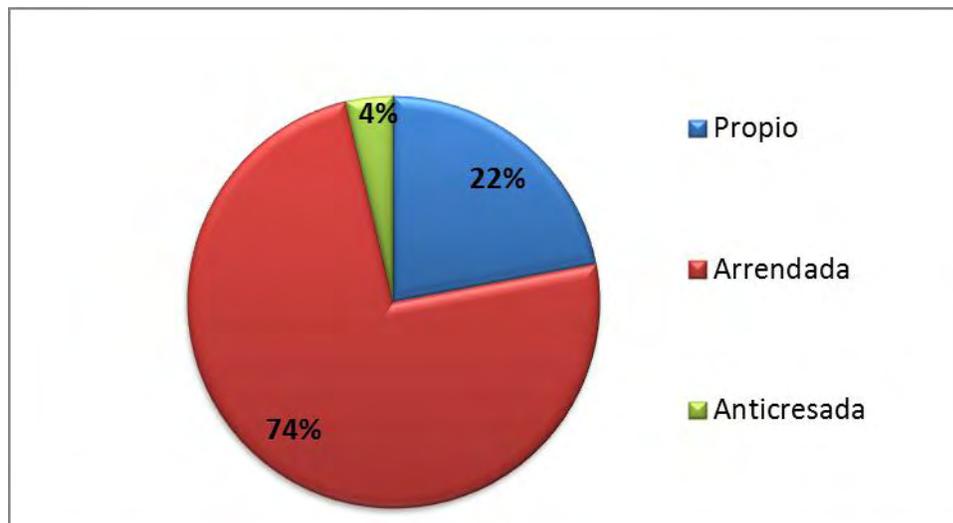
Figura 23. Categoría del Encuestado. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ El tipo de vivienda que más se manifestó en las encuestas es el de la modalidad Arrendada con un 74%, seguido de la Propia con el 22% y el tipo de vivienda Anticresada con el 4%.

Figura 24. Tipo de Vivienda. (Carrera 27)



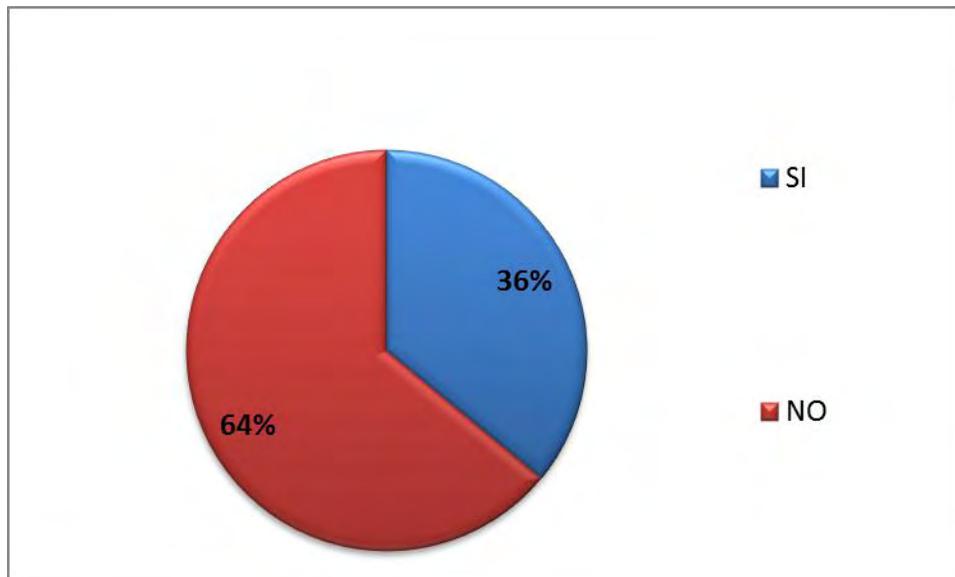
Fuente: Esta Investigación

Información Específica

La información específica, fue discriminada según diferentes aspectos a los cuales, de manera similar a la información general, inicialmente se les realizó un análisis corto respaldado con una gráfica. Esta información aporta de manera más puntual al cumplimiento del objetivo planteado en la investigación, ya que su enfoque crítico objetivo permite tener una idea de los efectos producidos en los habitantes y comerciantes de las zonas correspondientes a las mencionadas obras públicas.

- ✓ Inicialmente, fue necesario saber que tan pertinente consideraba la comunidad del centro de la ciudad de Pasto, la realización del proyecto de la carrera 27. Los resultados arrojaron una opinión en desacuerdo con el 64%, mientras que la población que si está de acuerdo con la realización de esta obra es de solo 36%. En este sentido se empieza a vislumbrar el respaldo que otorga la comunidad en general al proyecto de la carrera 27.

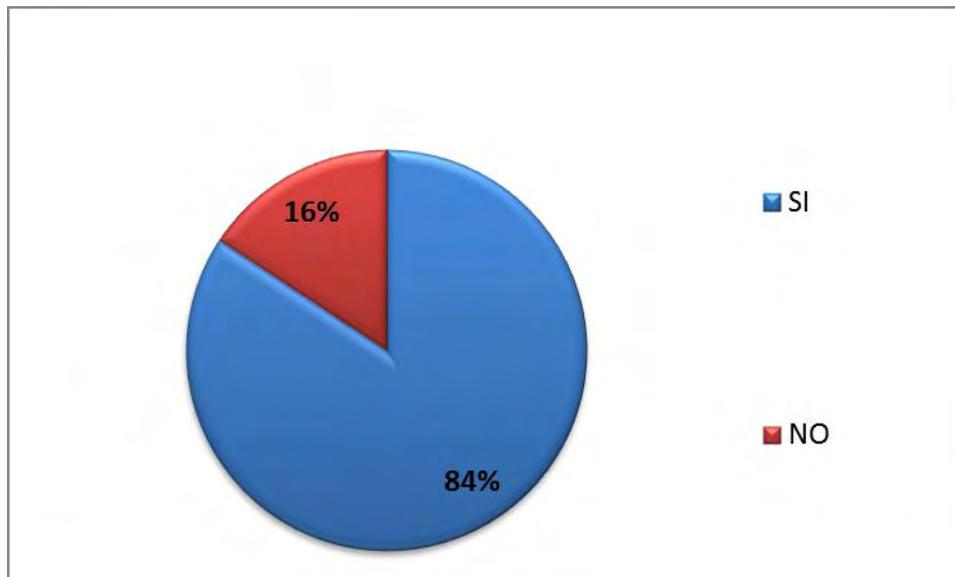
Figura 25. Considera Pertinente la realización de la Obra. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Con respecto al grado de afectación de las viviendas, negocios o trabajo que ha generado la realización de esta obra en habitantes y comerciantes de la zona, un 84% de la población encuestada respondió que Si ha existido afectación, el restante 16% respondió que No. La mayoría de afectados argumentando incertidumbre con su actual empleo, disminución en ventas, inseguridad y contaminación entre otras.

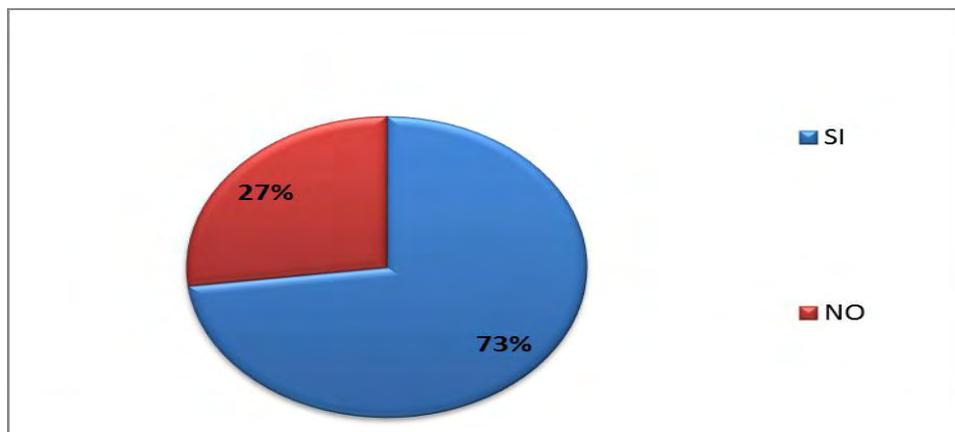
Figura 26. Afectación de Vivienda, Negocio o Trabajo. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ El 73% de las personas alrededor de la zona de la carrera 27, afirman que Si se ha visto afectada su calidad de vida o la de sus familiares por la ejecución de esta obra, principalmente referentes a temas como: salud, inestabilidad y estética del sector. El 27% respondieron que No. Este componente es relevante, ya que sienta las bases del análisis Costo Beneficio.

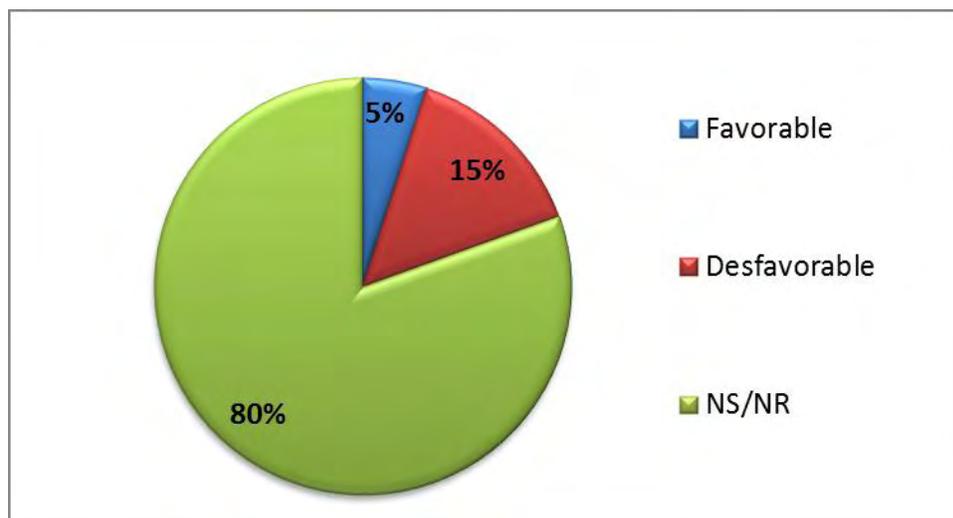
Figura 27. Afectación de su Calidad de Vida y/o la de sus Familiares. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Con respecto al tema de la Valorización, es posible apreciar según la gráfica que los resultados obtenidos no precisan mucho una idea definida, ya que el 80% de los encuestados respondió No sabe No responde (NS/NR), esto puede deberse en un caso muy general a que la mayoría no son propietarios de las viviendas o a un desconocimiento del tema. No obstante el 15% considera desfavorable la Valorización de sus propiedades, y apenas el 5% la considera favorable.

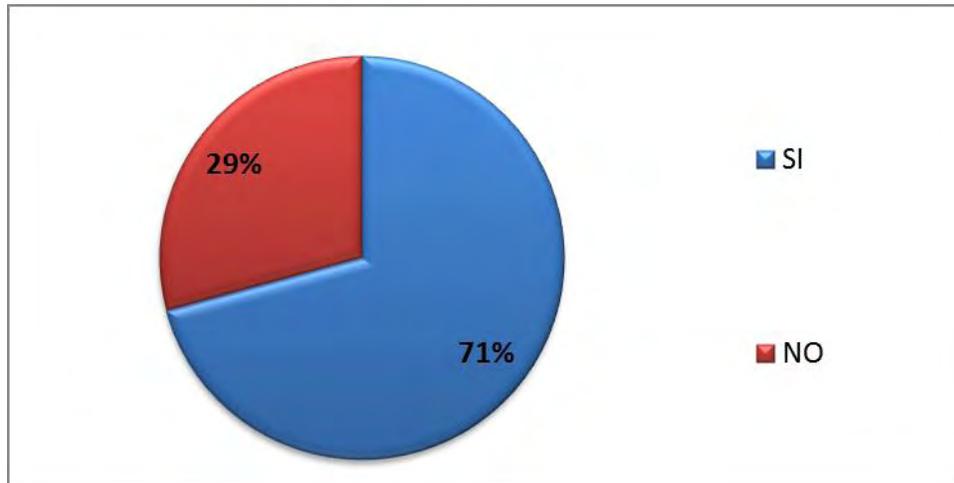
Figura 28. Valorización de su Propiedad. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ En lo que respecta a la incidencia en el Nivel de Ingreso relacionado con la ejecución de esta obra, una mayoría del 71% afirmó que Si perjudico su nivel de ingreso, mientras que el 29% respondió que No. Las causas principales de la afectación son la disminución de ventas, clientela y gastos de reparación en viviendas.

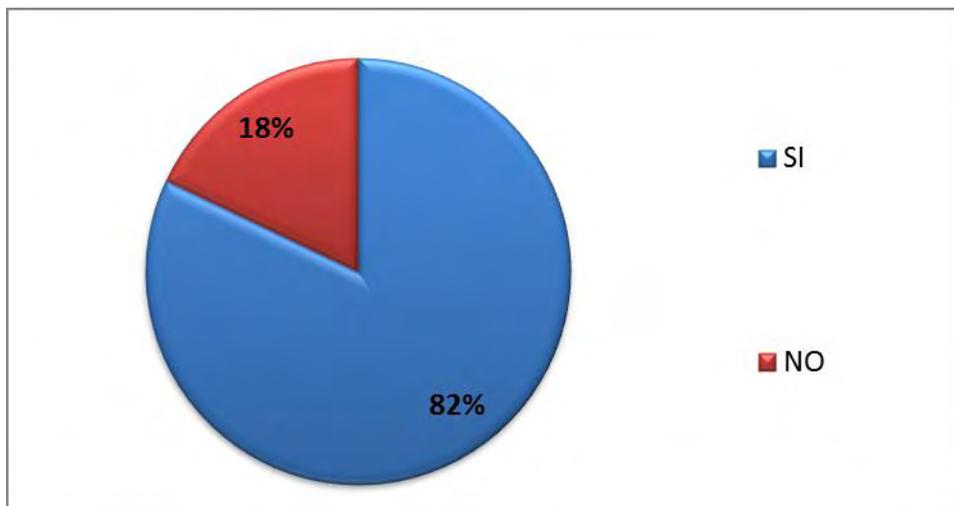
Figura 29. Afectación Nivel de Ingreso. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ En materia ambiental, la respuesta de los encuestados referente a la contaminación, es que el 82% de ellos respondió que Si era excesiva, el 18% restante la considera No excesiva.

Figura 30. Excesiva Contaminación Ambiental. (Carrera 27)

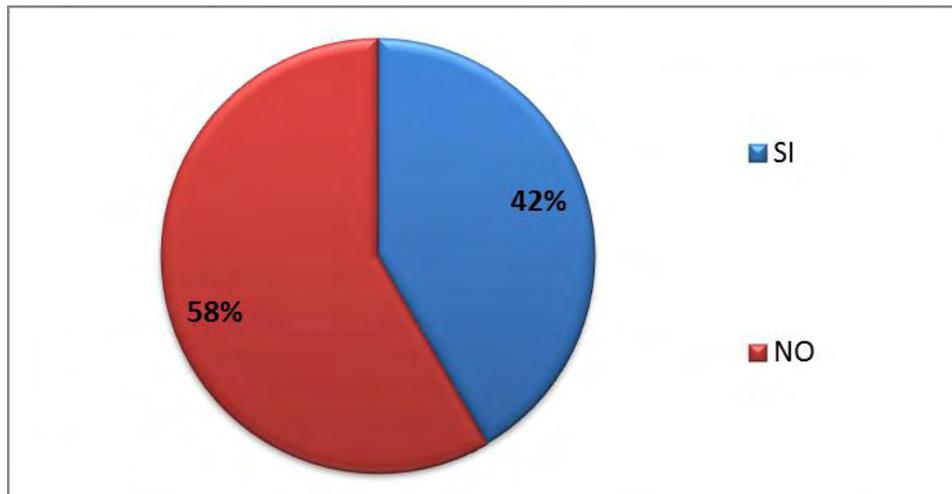


Fuente: Esta Investigación

- ✓ Según los resultados de las encuestas, el 58% de las personas considera que No existen unas adecuadas medidas adoptadas en materia de Movilidad, aludiendo a una mala planificación e insuficientes vías alternas, no obstante existe un 42% que por el contrario piensan que Si son buenas la medidas

adoptadas para Movilidad, manifestando que hay una ubicación estratégica de agentes de tránsito que ha permitido un buen flujo vehicular y peatonal.

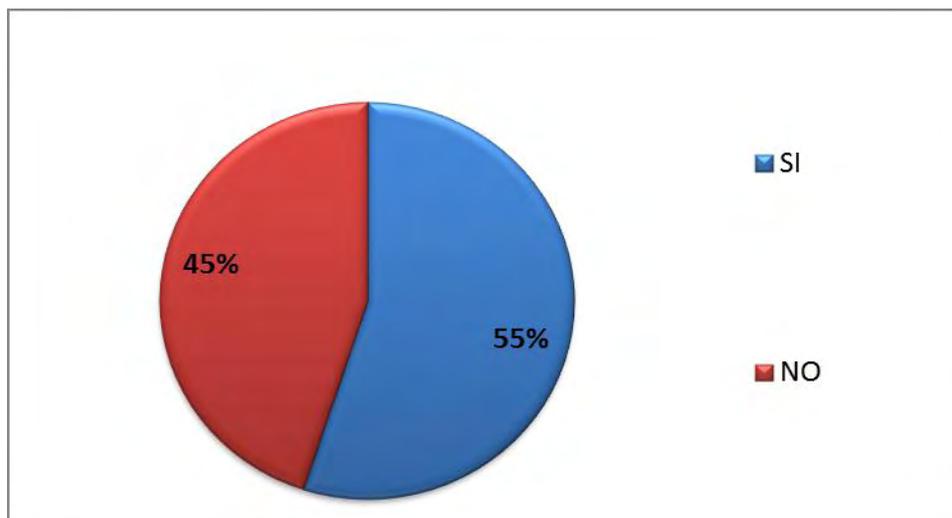
Figura 31. Adecuadas Medidas en Materia de Movilidad. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ La perspectiva con respecto a la mejoría en Movilidad vehicular y peatonal son en general buenas, ya que el 55% de los encuestados consideran que Si mejoraría la movilidad la realización de esta obra. Aunque el 45% considera que No aportara al mejoramiento de este aspecto.

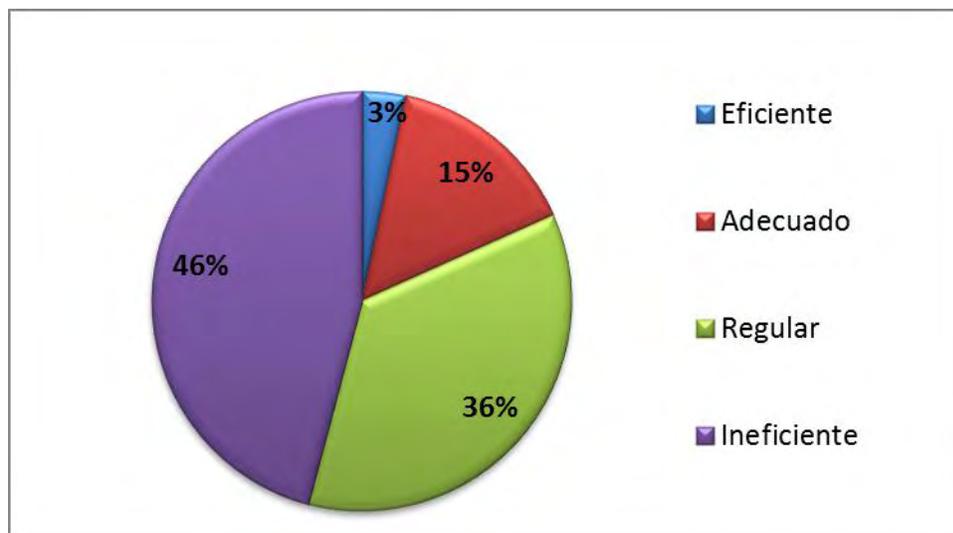
Figura 32. Perspectiva de Mejoramiento de Movilidad. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ La calificación que la mayoría de los encuestados le atribuyeron a la ejecución de la obra fue de Ineficiente con un 46%, seguido de Regular con el 36%, adecuada con el 15% y eficiente tan solo un 3%. De este modo, se puede decir que más de la mitad de los encuestados no califica de buena manera la ejecución de la obra.

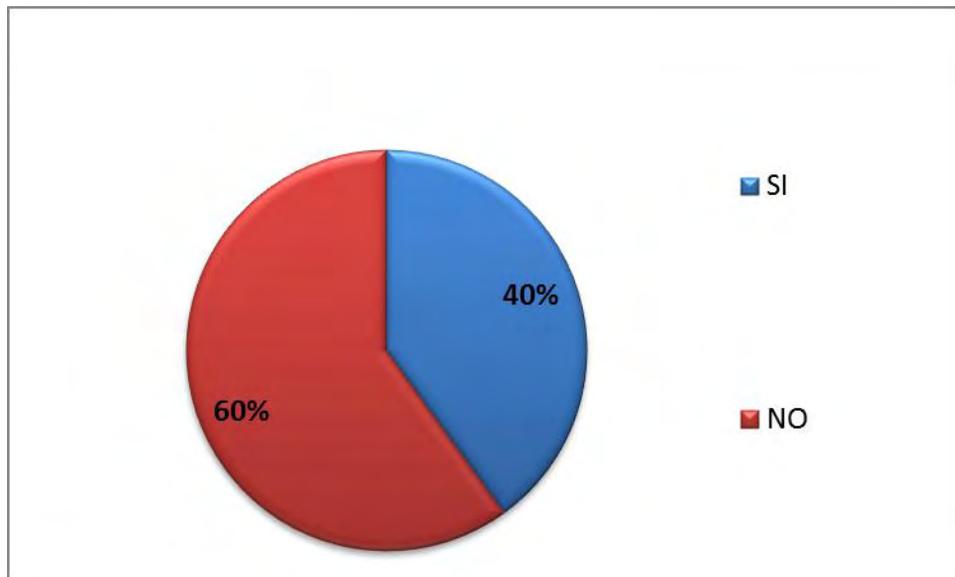
Figura 33. Calificación Ejecución de la Obra. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ También se le preguntó a los encuestados si existió un aviso previo a la realización de la obra, la mayoría de ellos respondió que No, más precisamente el 60%, según ellos esto demuestra una falta de consideración por parte de sus realizadores con respecto a las personas más afectadas. No obstante el 40% respondió que Si fueron advertidos previamente.

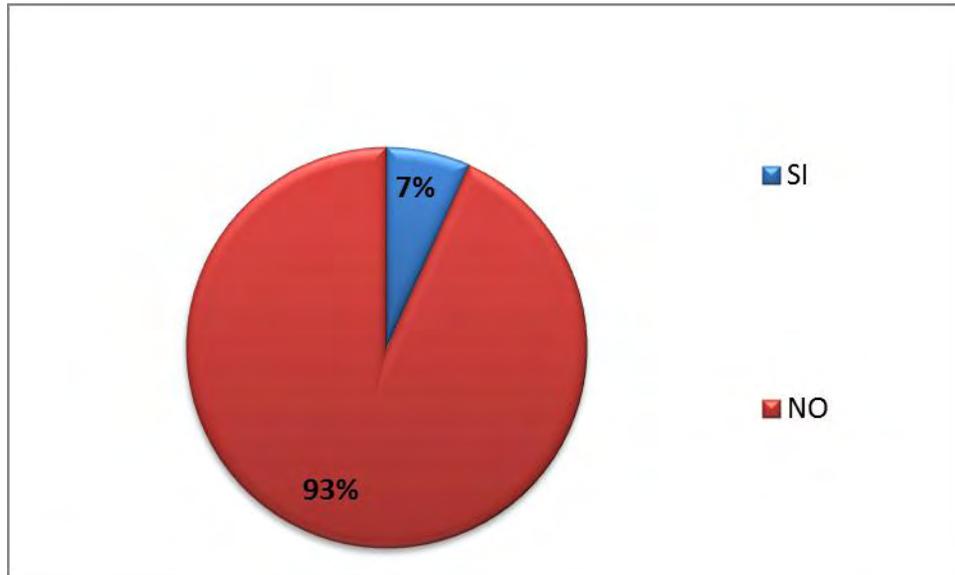
Figura 34. Difusión del Proyecto de Obra. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Debido a los posibles efectos colaterales que este tipo de obra tiene, y afectación a las personas de su alrededor, se preguntó si existió algún tipo de subsidio, compensación o aliciente por parte del Estado debido a la realización de esta obra, para lo cual el 93% respondieron que No, solo el 7% de los encuestados afirmo que Si recibió algún tipo de subsidio, compensación o aliciente, esto último aludiendo a pago de arrendamiento de locales comerciales.

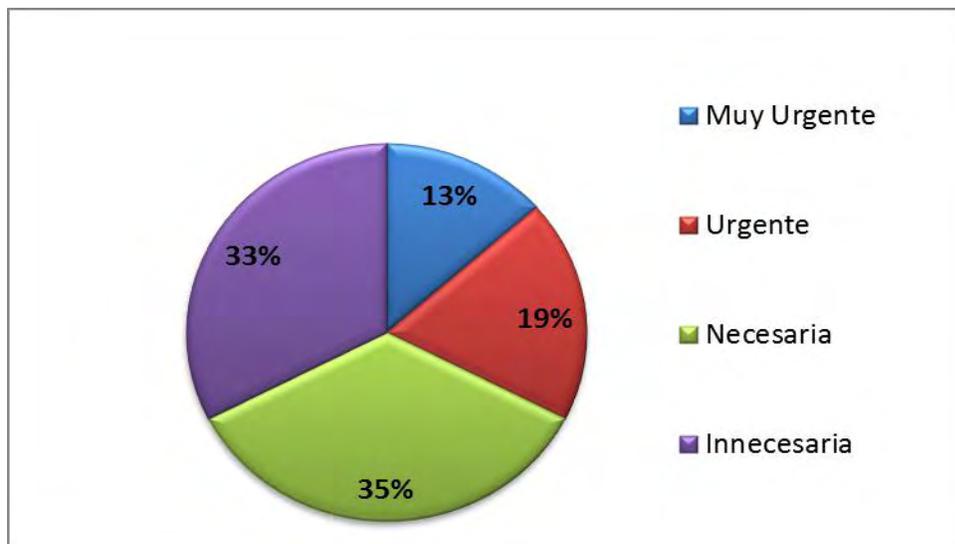
Figura 35. Subsidio, Compensación o Aliciente. (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Finalmente se indago con respecto a la prioridad que los encuestados le darían a la respectiva obra, la respuesta más común fue algo neutral, es decir el 35% la considero Necesaria, mientras que el 33% Innecesaria, el 19% Urgente y el 13% Muy urgente. Esto refleja una prioridad particularmente intermedia para la realización de esta obra.

Figura 36. Prioridad de la Obra (Carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

Conclusión General de la Carrera 27

La realización de la obra de la carrera 27 tiene una connotación muy discutida; el contraste entre lo que consideran los habitantes y comerciantes, con respecto a la pertinencia y prioridad de esta obra, es que una mayoría considerable visualiza que no es adecuado el momento para efectuar esta obra, sin embargo existe una necesidad para la realización de la obra. Entre las principales razones por las cuales no consideran pertinente llevar a cabo la obra, es por la dependencia de muchas familias del funcionamiento de los establecimientos comerciales (violación de derechos de los comerciantes, desplazamiento de ellos sin una reubicación adecuada), como fuente económica de subsistencia; hay quienes creen que existen obras más urgentes en la ciudad o al menos terminar las que se encuentran iniciadas; y otros que manifiestan que el proyecto de la carrera 27 atenta contra el patrimonio cultural y que no se planifico aspectos como la compra de los predios afectados.

Con respecto a los aspectos de calidad de vida, nivel de ingreso y vivienda, negocio o trabajo, es posible concluir que el grado de afectación, para los tres, ronda el 76%, lo cual permite deducir que esta obra tiene un componente socioeconómico muy fuerte, que se sustenta en las siguientes razones: temor a quedar desempleado, preocupación por la disminución de ingresos, problemas de salud en los hogares, inseguridad (lotes baldíos), la compensación por parte de Avante, para la mayoría de los casos existe incertidumbre en su reubicación, tanto de vivienda como de locales comerciales.

En términos ambientales, como un componente de bienestar social, se demostró que la mayoría de la población (82%) considera excesiva la contaminación ambiental, más que nada en lo que se refiere a contaminación visual y auditiva. De este modo, se puede decir que ha faltado una labor más integral en este aspecto por quienes son los responsables de dicha obra.

Ahora bien, en el tema de subsidio, compensación o aliciente que haya otorgado el Estado o algún ente institucional, ya sea a comerciante o habitante, es claro que no ha existido dicho componente, pues es casi marginal la población que manifiesta haber recibido remuneración económica por cualquier índole. Así mismo, el aspecto de información previa a la realización de la obra arroja un resultado adverso, ya que la mayoría respondió negativamente.

El resultado final que arroja la percepción de los habitantes y comerciantes de la zona, con respecto a la ejecución de la obra, es de ineficiencia, pues la mayoría de ellos sustenta que en los tres últimos años ha causado destrucción y no refleja el propósito por el cual fue formulado y aprobado. Un poco más de la mitad, el 51%, divide su opinión de ejecución al término de regular (36%) y adecuada (15%), y un mínimo que considera eficiente su realización.

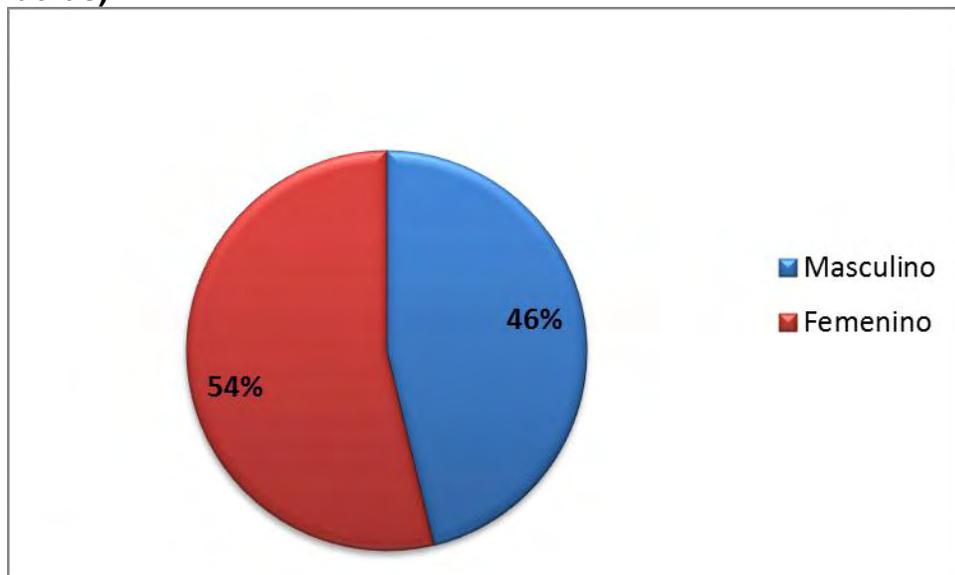
Glorieta de las Banderas

Una vez realizado el análisis, tanto de características generales como de aspectos específicos para los habitantes y comerciantes de la Carrera 27, se procede a realizar un análisis del mismo comportamiento con respecto al proyecto de la Glorieta de las Banderas. Igualmente, para este sector se aplicaron 106 encuestas, las cuales arrojaron un promedio de edad de 40.5 años. En seguida, se demuestran los resultados obtenidos para cada ítem, compuestos por un análisis básico y una gráfica.

Información general

- ✓ En lo concerniente a la categoría de Género se obtuvo que de los habitantes y comerciantes cercanos a la obra de la Glorieta de las Banderas, el 54% pertenecen al género femenino y el 46% al masculino.

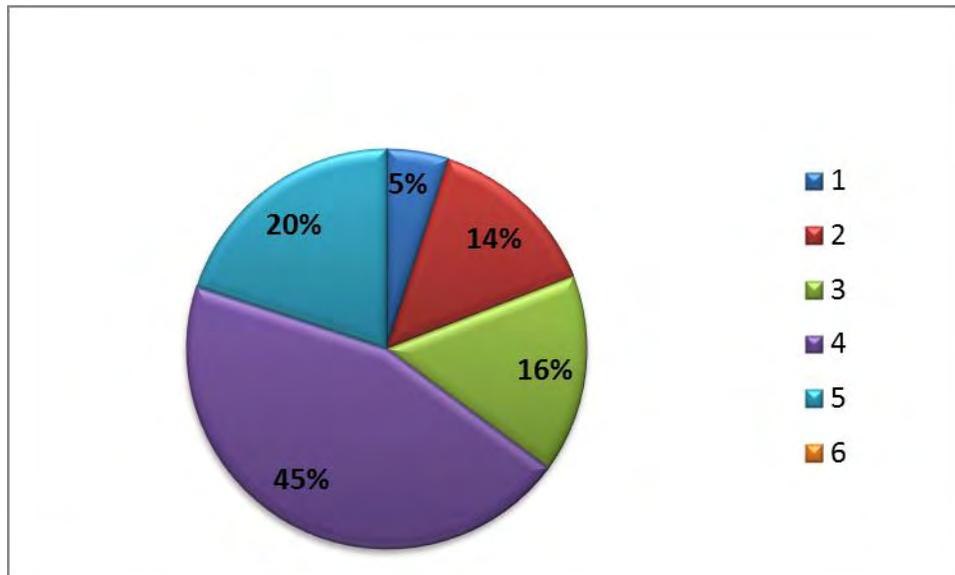
Figura 37. Composición de Género, Habitantes y Comerciantes (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Respecto al estrato de los habitantes y comerciantes de los alrededores de la obra de la Glorieta de las Banderas, el 45% pertenece al 4, seguido de un 20% de personas que pertenecen al 5, un 16% al 3, un 14% al 2 y un 5% al 1.

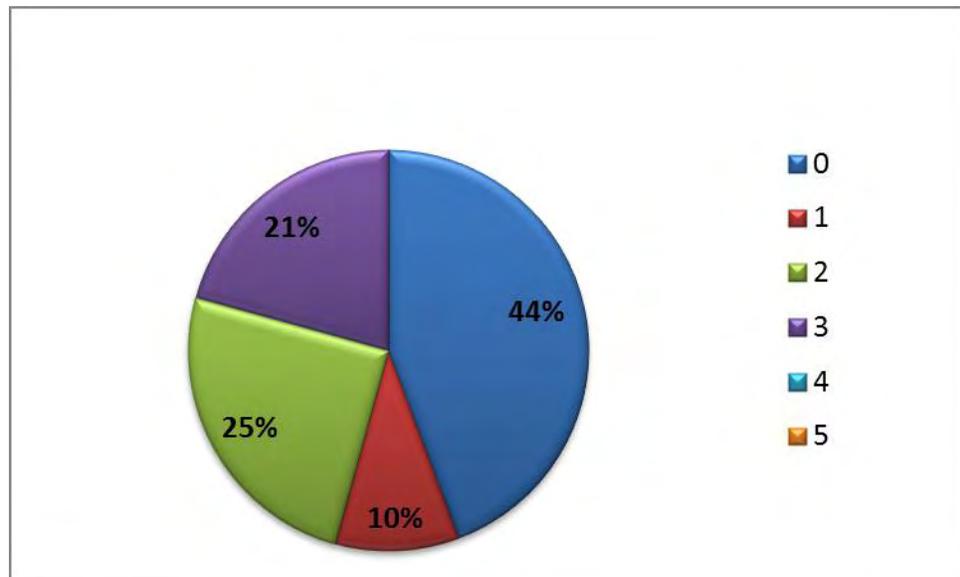
Figura 38. Participación por Estrato. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ De los 106 encuestados, el 44% respondió que no tienen ninguna persona a cargo (esto debido a que muchos de los encuestados eran estudiantes universitarios que arrendan una habitación), el 25% aludió que tienen 2 personas a cargo, mientras que un 21% tienen a 3 personas a cargo y solo el 10% manifestó que tienen a 1 persona a cargo.

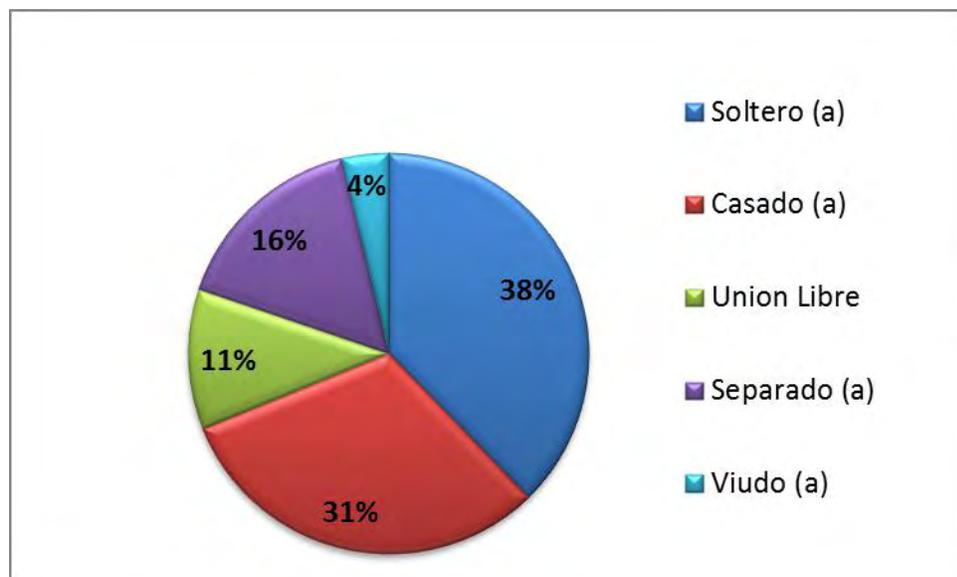
Figura 39. Número de Personas a Cargo. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Un 38% de los encuestados marcaron la opción soltero, el 31% se encuentran casados, 16% separados, el 11% en unión libre y un 4% son viudos.

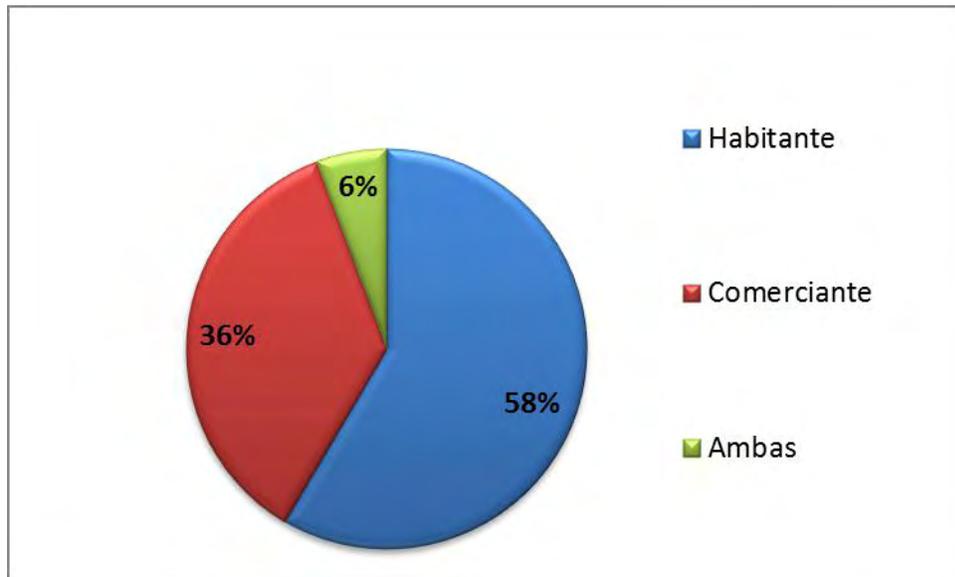
Figura 40. Estado Civil. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ De las 106 encuestas aplicadas se obtuvo que el 58% de los encuestados fueron habitantes, 36% comerciantes y solo el 6% pertenecen a ambas categorías.

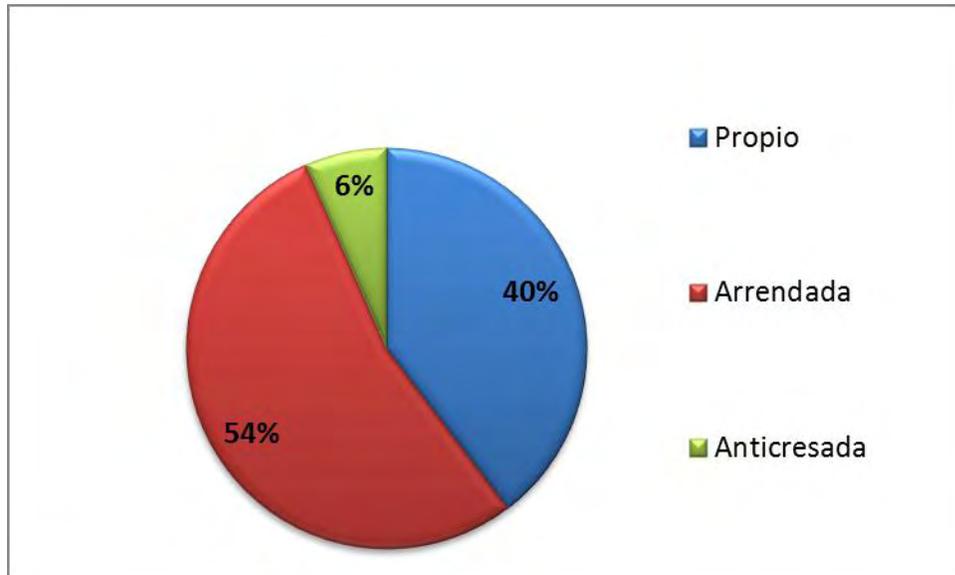
Figura 41. Categoría del Encuestado. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ En lo referente a la pregunta del tipo de vivienda, la respuesta que mayor participación tuvo fue arrendada con un 54%, es decir más de la mitad de los encuestados, el 40% de las personas contestaron vivienda propia y solo el 6% manifestó anticresada.

Figura 42. Tipo de Vivienda. (Glorieta de las Banderas)

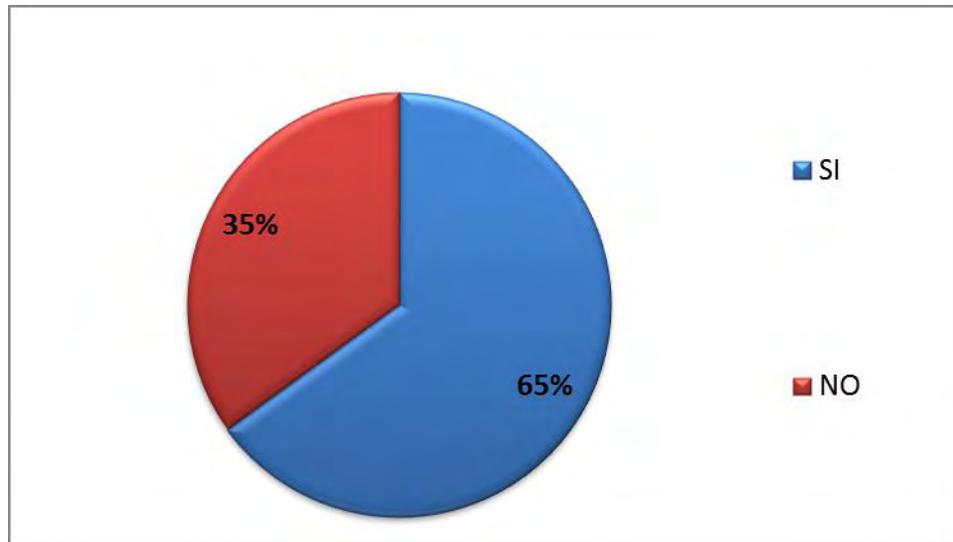


Fuente: Esta Investigación

Información específica

- ✓ A la pregunta realizada en la encuesta de que si considera prudente la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas, el 65% de los encuestados respondió que Sí, mientras que el 35% dijo que No. En este sentido, se puede decir que una gran proporción de habitantes y comerciantes de la Glorieta de las Banderas están de acuerdo con la realización de la obra, pues argumentan que despejara el tráfico existente y le dará a la ciudad de Pasto un ambiente de progreso y desarrollo en infraestructura. Sin embargo, existe cierta disconformidad por parte de un grupo de personas con respecto a la construcción de la obra, pues muchos mencionan que dicho proyecto no era necesario en ese sector, que únicamente se necesitaba de la implementación de semáforos para descongestionar el tránsito vehicular y además añaden que dicha obra no tiene en cuenta al peatón.

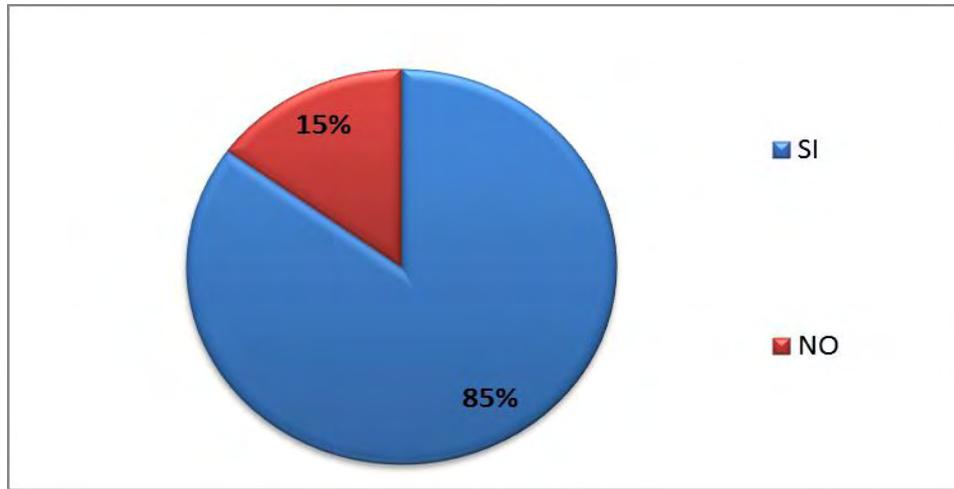
Figura 43. Considera Pertinente la realización de la Obra. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ En este aspecto el 85% de las personas respondió que si ha existido una afectación, debido a la realización de la obra, ya sea en su hogar, negocio o trabajo; mientras que el 15% restante asegura que no ha existido afectación alguna. Las personas que respondieron afirmativamente argumentan que dicha afectación se ve reflejada en la disminución de ventas (para el caso de los comerciantes) y en retraso de tiempo para llegar a sus lugares de trabajo debido al aglutinamiento de los vehículos en horas pico (para el caso de habitantes)

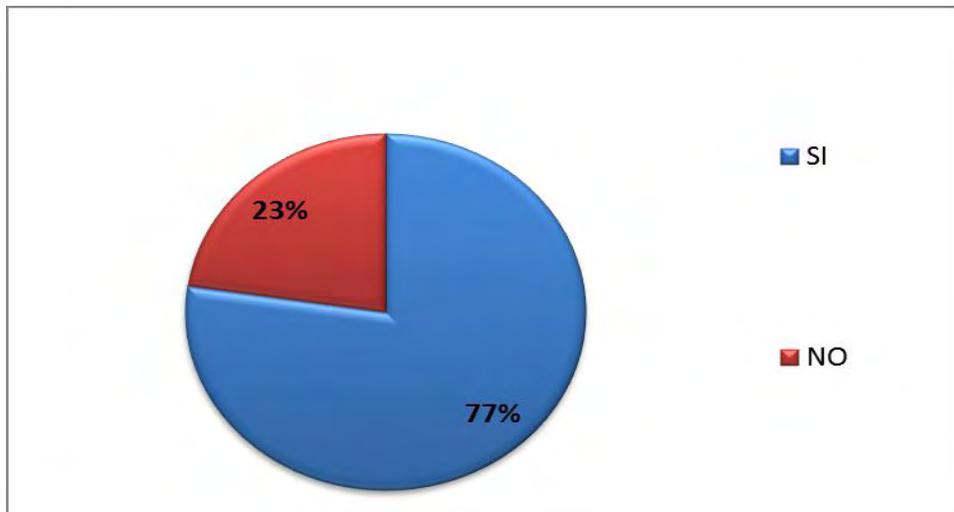
Figura 44. Afectación de Vivienda, Negocio o Trabajo. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ El 77% de los encuestados manifestó que de cierto modo se ha visto afectada su calidad de vida, debido a algunas incomodidades que se han generado en el proceso de ejecución, por ejemplo la contaminación auditiva, la disminución de ingresos por las ventas realizadas, la cantidad de desechos y polvo alrededor de la obra, entre otras; mientras que un 23% declara que la ejecución de la obra no afectado su calidad de vida.

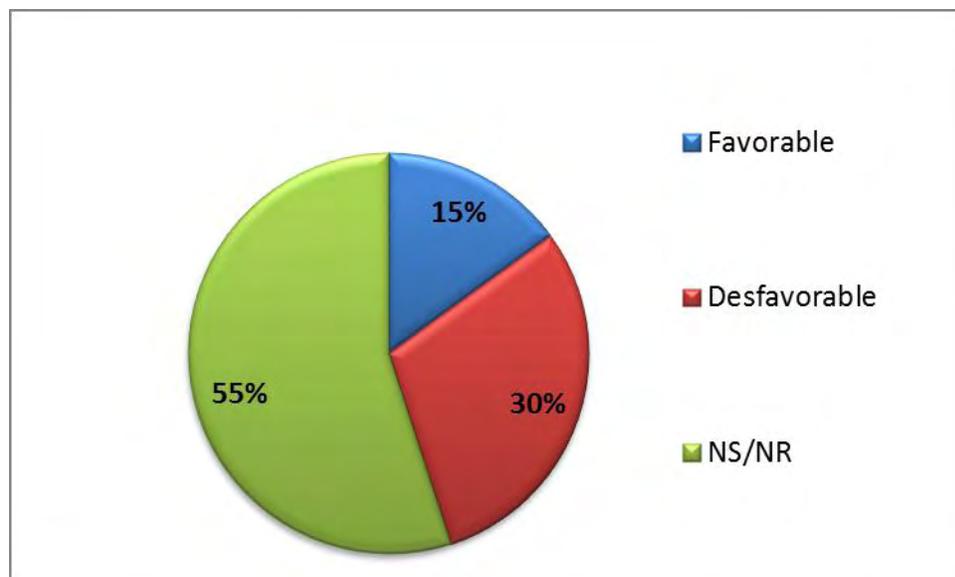
Figura 45. Afectación de su Calidad de Vida y/o la de sus Familiares.(Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ En el aspecto de valorización se presenta una situación de importante análisis, pues más de la mitad de los encuestados, es decir el 55% de ellos no sabe o no responde si la valorización será favorable o desfavorable para su propiedad, esto en cierta medida se debe a que muchos de ellos son arrendatarios, pero por otra parte refleja la falta de información correcta y veraz por parte de los entes institucionales con respecto a este tema, ya que muchos propietarios de vivienda o negocio argumentan no tener ningún conocimiento de la valorización que puedan tener una vez terminada la obra. Ahora bien, existe un 30% que considera desfavorable la valorización de su propiedad, pues suponen que la obra atrae fenómenos de miseria y pobreza al sector. Por último, un 15% piensa en una valorización favorable para su propiedad, pues argumentan que al ser una megaobra de infraestructura, los barrios aledaños se valorizan más.

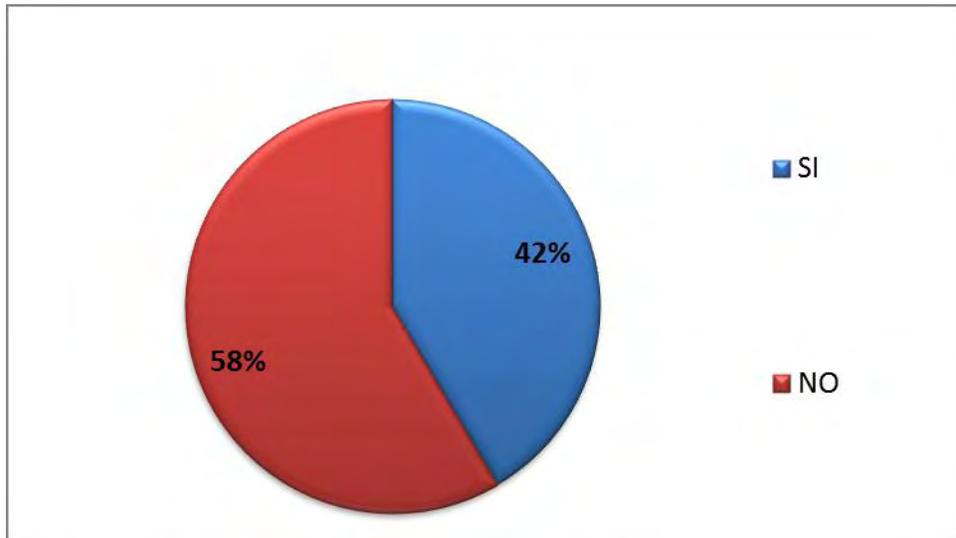
Figura 46. Valorización de su Propiedad. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Con respecto al nivel de ingreso, el 58% de las personas manifestó, que este no se ha visto perjudicado por la ejecución de la obra, mientras que el 42% restante aludió que si se ha visto perjudicado. Obviamente, las personas que respondieron afirmativamente, en su mayoría son comerciantes de la zona, los cuales argumentan que han disminuido sus ventas, ya que existe un mejor flujo de consumidores o compradores en el sector debido a los cierres de algunas calles donde se ubican los negocios.

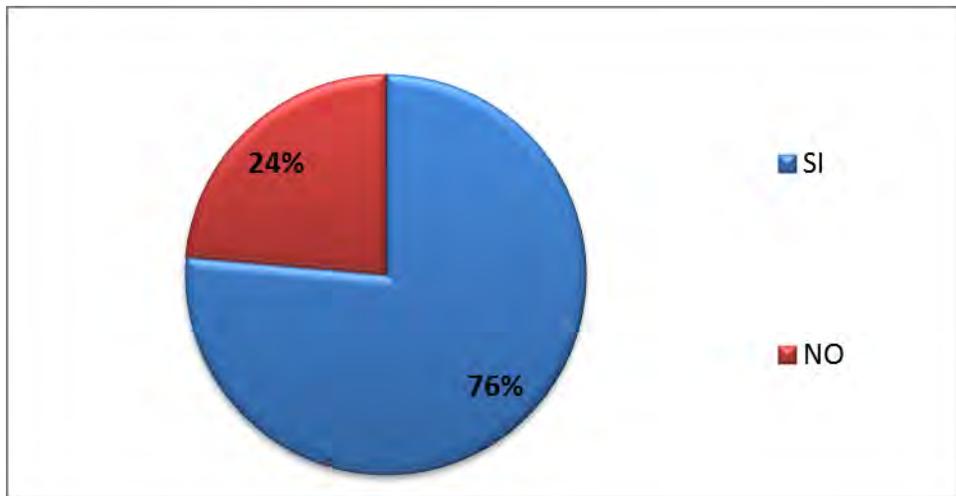
Figura 47. Afectación Nivel de Ingreso. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ En lo referente a si considera excesiva la contaminación ambiental que genera la realización de la obra, el 76% de los encuestas respondió afirmativamente y el 24% negativamente. De este modo, se demuestra que no ha existido un control adecuado por parte de los contratistas, en términos de contaminación, y no solo ambiental, sino también auditiva.

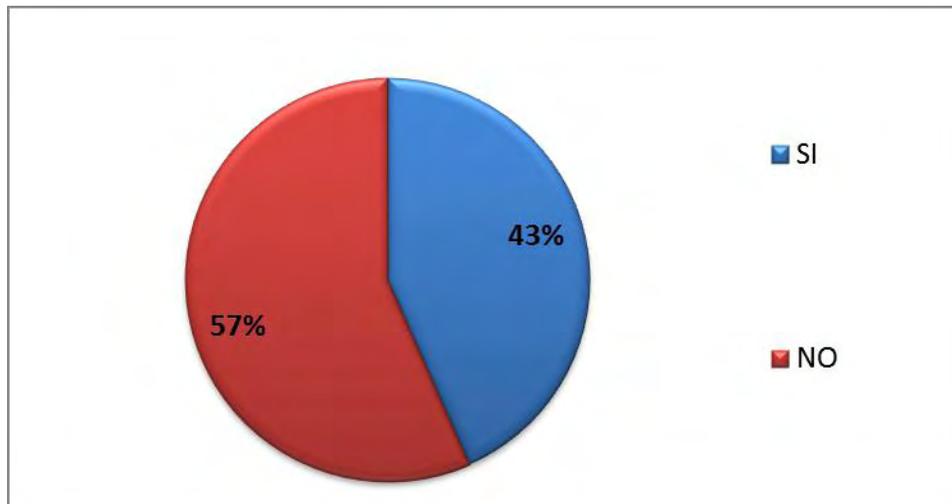
Figura 48. Excesiva Contaminación Ambiental. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ El 57% de las personas encuestadas consideran que las medidas adoptadas para no perjudicar la movilidad, tanto vehicular como peatonal, han sido las correctas o adecuadas, sin embargo existe un 43% que aseguran que no existen las medidas adecuadas en términos de movilidad.

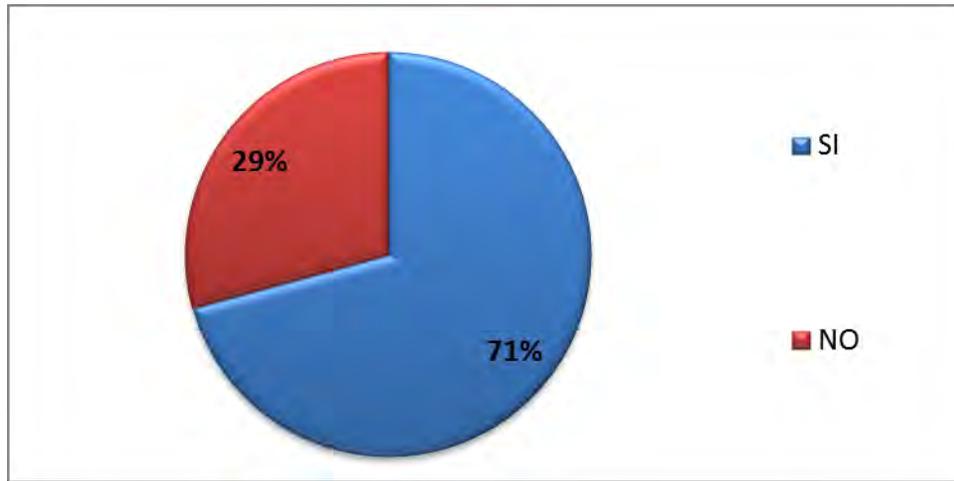
Figura 49. Adecuadas Medidas en Materia de Movilidad. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Con respecto a que si mejorara la movilidad con la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas, el 71% responde que Si y un 29% que No. En este caso, un poco más de la mitad de los encuestados vislumbran con positivismo que en términos de movilidad esta obra será pertinente, mientras que la otra parte mantiene que la obra no ayudara a descongestionar el tráfico vehicular, ni tendrá en cuenta la movilidad peatonal.

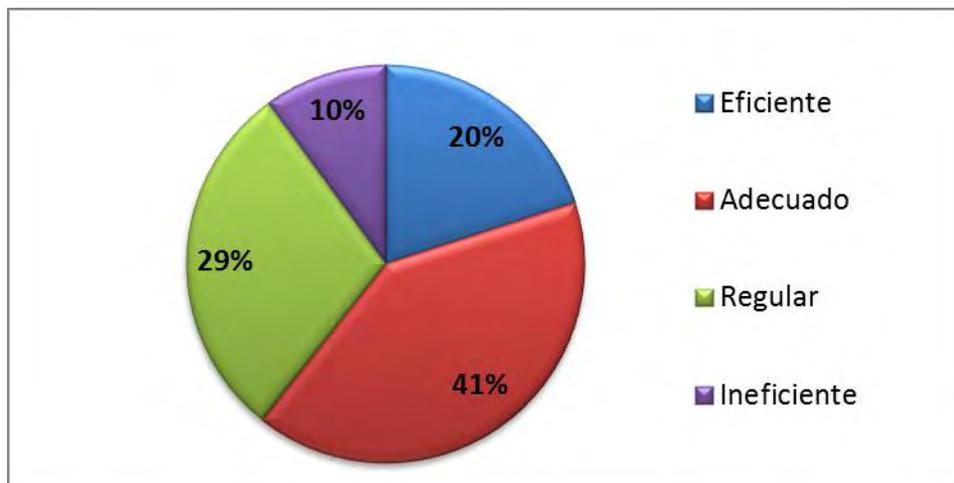
Figura 50. Perspectiva Mejoramiento de Movilidad. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ La percepción de las personas con respecto a la ejecución de la obra es, el 41% dice que se avanza de manera adecuada, el 29% de forma regular, un 20% manifiesta que es eficiente y tan solo el 10% considera que es ineficiente. Por lo tanto, se puede argumentar que casi un 90% percibe que la ejecución de la obra es buena, es decir no observa mayores retardos o estancamiento en su realización.

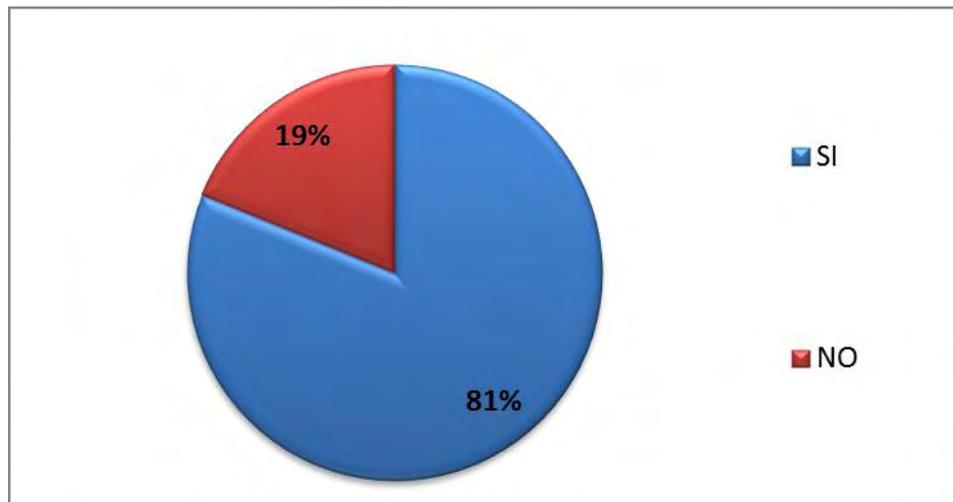
Figura 51. Calificación Ejecución de la Obra. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Un 81% de la población encuestada dice haber existido aviso previo a la realización de la obra Glorieta de las Banderas, tan solo un 19% manifiesta que no hubo aviso alguno. Teniendo en cuenta los resultados, se puede destacar que lo más probable es que los entes institucionales han cumplido con su función de dar aviso, acerca de la realización de la obra a la población cercana del sector.

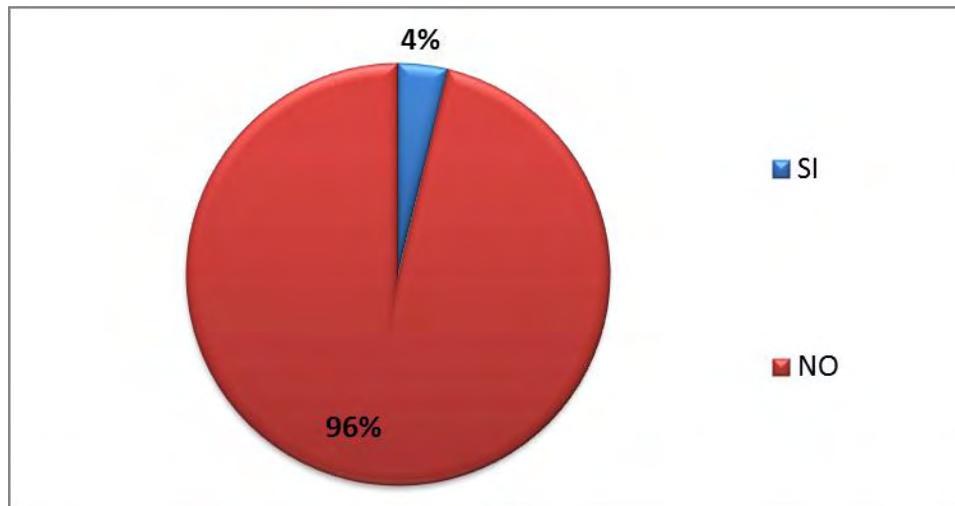
Figura 52. Difusión del Proyecto de Obra. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Con respecto a si se recibió algún tipo de subsidio, proveniente del Estado, debido a la realización de la obra, el 96% de los encuestados contestó que No. Solo el 4% respondió que Si recibió una compensación esencialmente por el uso de parqueaderos de su propiedad.

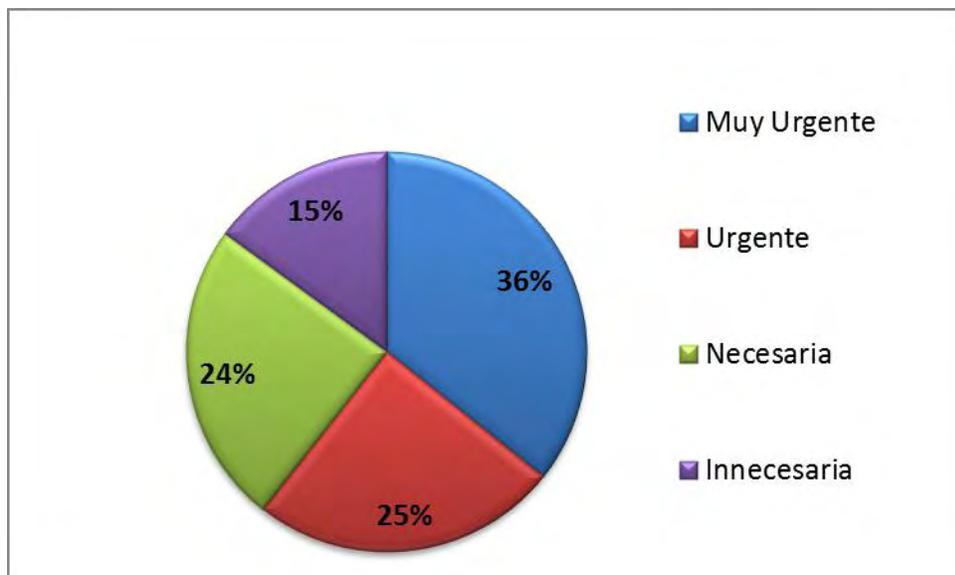
Figura 53. Subsidio, Compensación o Aliciente. (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Por último, en lo concerniente a la prioridad que le darían a la obra, el 36% de los encuestados respondió que muy urgente, el 25% contestó que es un proyecto urgente, un 24% dijo que la obra es necesaria y únicamente el 15% manifiesta que es innecesaria.

Figura 54. Prioridad de la Obra (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta Investigación

Conclusión General de la Glorieta de las Banderas

El análisis correspondiente a esta obra, arroja que más de la mitad de la muestra considera prudente la realización del proyecto (65%), lo cual se relaciona acertadamente con la prioridad que le otorgan los mismos al proyecto, la cual alcanza el 61% (36% muy urgente y 25% urgente), es decir, tanto habitantes como comerciantes de la zona, aceptan de manera general la ejecución de la obra, ya que concuerdan con el objetivo básico de mejorar la movilidad en el sector. Se pudo deducir que el resto de la población, no está de acuerdo con la obra, por una cuestión coyuntural, es decir situaciones que obedecen a la ejecución de obra.

Con respecto a los aspectos de calidad de vida, nivel de ingreso y vivienda, negocio o trabajo, es posible concluir que el grado de afectación es distinto para los tres, pues en lo referente al nivel de ingreso, tan solo un 42% respondió que este se ha perjudicado, esto puede deberse a que la mayoría del sector pertenece a un estrato socioeconómico alto, y que en gran medida son habitantes y no comerciantes de la zona; en cambio, en términos de vivienda, negocio o trabajo, el 85% contestó afirmativamente, cifra que es considerable y que básicamente se atribuye a efectos de contaminación, congestión vehicular y constantes suspensiones en servicios públicos domiciliarios; en parte lo anterior también justifica por qué el 77% de los encuestados afirmó que si se ha visto afectada su calidad de vida y la de sus familiares, adicionando aspectos como pérdida de seguridad del sector y desmejoras a nivel de salud.

En ese sentido, se puede mencionar que no son tan adecuadas las medidas para no perjudicar el diario vivir de los habitantes y comerciantes de la zona en cuestión, pues existen múltiples quejas por parte de ellos, manifestadas en retardo para llegar a sus lugares de trabajo, contaminación, deterioro de sus propiedades y vehículos etc.

Como ya se ha nombrado anteriormente, la contaminación ambiental ha sido un factor que ha venido afectando la vida de la comunidad, es decir existe un problema grave para controlar esa contaminación que se refleja básicamente, según el 76% de los encuestados, en un caos vehicular en horas pico acompañado de un insoportable ruido y el excesivo levantamiento de polvo y suciedad. Esto demuestra que los programas y planes adoptados para no perjudicar el medio ambiente, ni a la respectiva comunidad, han sido insuficientes, junto con los planes de manejo de tráfico.

El resultado final, obtenido con base en la percepción de los habitantes y comerciantes de la zona, con respecto a la ejecución de la obra, es de Adecuado con un 41% y de Eficiente con un 20%, es decir el 61% de la muestra califica de forma positiva la ejecución de la obra. Es más reducida pero no menos importante la población que desapruueba la forma de ejecución de la obra, obedeciendo a cuestiones subjetivas.

4.4 OBJETIVO ESPECIFICO NO. 4

✓ Realizar un estimativo de los principales efectos producidos en la movilidad vial por la ejecución de las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013.

La situación actual en aspectos de movilidad vial, para la ciudad de Pasto, ha hecho necesario la implementación de un Sistema Estratégico de Transporte Público, basado en el documento Conpes 3549 de 2008, pues existe un problema de movilidad tanto vehicular como peatonal en la ciudad, que se acompaña con el poco desarrollo en infraestructura vial frente al crecimiento del parque automotor (hecho constante en todas las ciudades de Colombia). Es de conocimiento social, que para mejorar la movilidad es necesario hacer una inversión en infraestructura en los lugares más circulantes y estratégicos, pues ello mejora los tiempos de recorrido de los vehículos y peatones, lo cual se traduce en menor consumo de combustible, un menor deterioro del mismo parque automotor y aumento de seguridad de los transeúntes.

La puesta en marcha de este sistema representa la discontinuidad del transporte público de buses tradicionales, los cuales circulan sin una planeación y una organización predeterminada, es decir sin un estudio de optimización que evite la circulación vacía de ellos en ciertas horas. Lo anterior, según la dirección de Avante, se sustenta en que el índice de pasajeros por kilómetro (IPK)²⁶ del transporte público en la ciudad de Pasto es supremamente bajo, inferior a 1, por lo que no corresponde a una adecuada relación Costo Beneficio, la cual, según el índice, se logra cuando se alcanza a estar por encima del 2,2. Esto revela que hoy en día el transporte público aun opera de manera tradicional, sin un sentido de ocupación, esto genera el excesivo uso de espacio público con muy pocos pasajeros, congestionando y contaminando la ciudad, además de ocasionar un

²⁶Calculo Índice de Pasajeros por Kilómetro = Número de pasajeros diarios/Numero de kilómetros diarios.
Redes de Transporte, Indicadores de Desempeño.

consumo adicional de combustible, insumos y un desgaste de vías y vehículos. En definitiva el actual sistema de transporte público tradicional hace que no sea rentable y no aporte al beneficio social que se requiere.

La identificación del corredor vial de la carrera 27 como un punto estratégico de comunicación entre el occidente y oriente de la ciudad de Pasto, pretende ampliar el paso vehicular y peatonal haciendo énfasis en este último, puesto que la mayoría del transporte en Pasto se realiza a pie.

Con respecto a la obra de la Glorieta de las Banderas, tomando como base la información de la Gobernación de Nariño, se argumenta que dicho sector tiene una importancia estratégica para la región, por ser un lugar de paso nacional, que comunica el norte con el sur y la circunvalar, además que por el sector circula transporte de carga, de frontera y puerto marítimo.

Cabe aclarar, una vez más, que se realizaron en total 160 sondeos de opinión, que fueron distribuidos en 80 para cada obra, en donde 40 corresponden a propietarios de vehículos, y 40 a transeúntes, adicional a esto resaltar que el presente instrumento fue aplicado a lo largo de cinco días hábiles, dando como resultado 8 sondeos de opinión por día para cada población en cada obra. El estimativo que se realizó con respecto a los principales efectos producidos en la movilidad vial por las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas arrojó los siguientes resultados.

Carrera 27

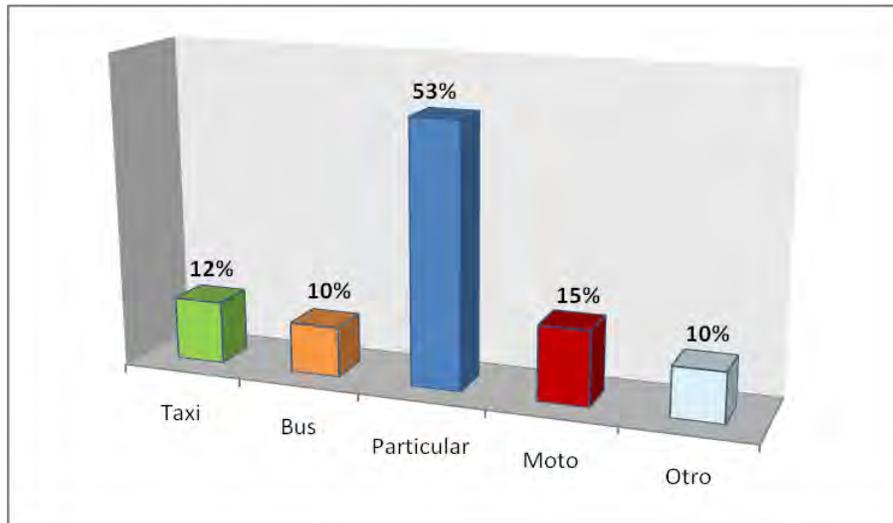
Propietarios de Vehículos

Un componente importante de este estimativo, en términos de movilidad, lo conforman los propietarios de vehículos, a los cuales se les aplico el instrumento de sondeo de opinión, en función de obtener una visión general que permita derivar los principales efectos de la realización de esta obra en la movilidad vehicular.

- ✓ Del total de sondeos opinión aplicados a propietarios de vehículos en la zona de la carrera 27, el 53% fueron hechos a vehículos particulares, seguido de motos con el 15%, taxis con un 12%, y finalmente buses y otros con el 10% cada uno. Se puede decir que estos resultados se deben al fácil acceso que se

tuvo a vehículos particulares para la aplicación de sondeos de opinión, ya que las otras categorías presentaron una reducida disponibilidad de tiempo.

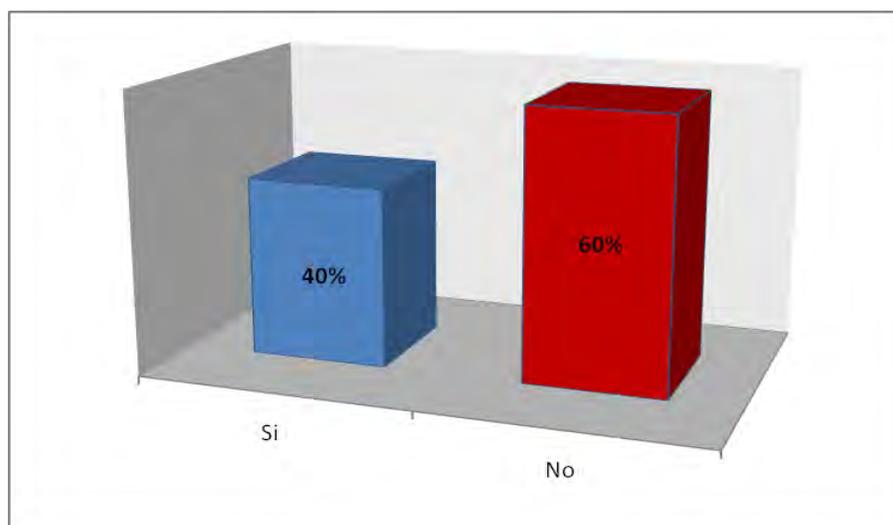
Figura 55. Tipo de vehículo (carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ Con respecto a la pregunta de si recibieron o tuvieron conocimiento previo al inicio de la obra de la carrera 27, el 60% de los propietarios de vehículos respondieron que No, mientras que un 40% respondió que Si había recibido algún tipo de información proveniente de medios radiales.

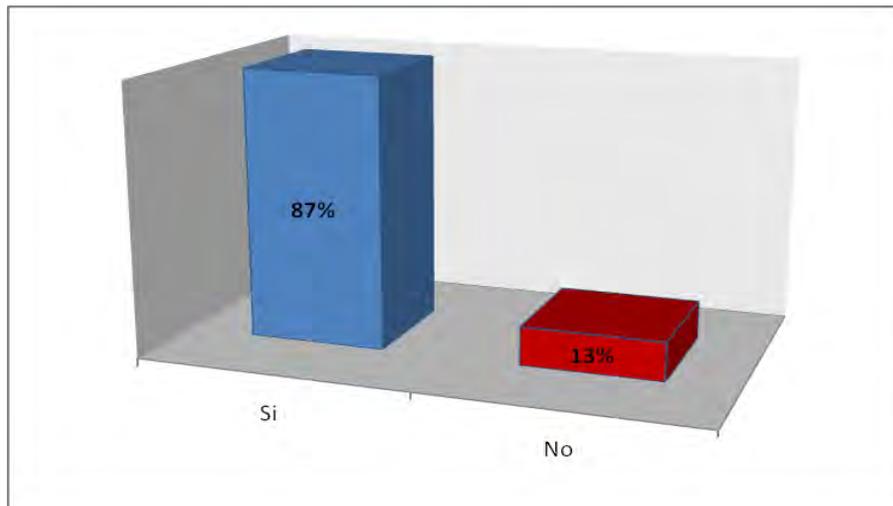
Figura 56. Información Previa (carrera 27)



Fuente: Esta Investigación

- ✓ La obra de la carrera 27, al no tener un proceso de ejecución dinámico y constante, ha tenido efectos particulares sobre los propietarios de vehículos, pues la mayoría considera que ha existido una afectación considerable en su movilidad. Como muestra la gráfica un 87% afirma que su movilidad si se ha afectado por el desarrollo de esta obra, y tan solo el 13% dice no haber tenido afectación en su movilidad.

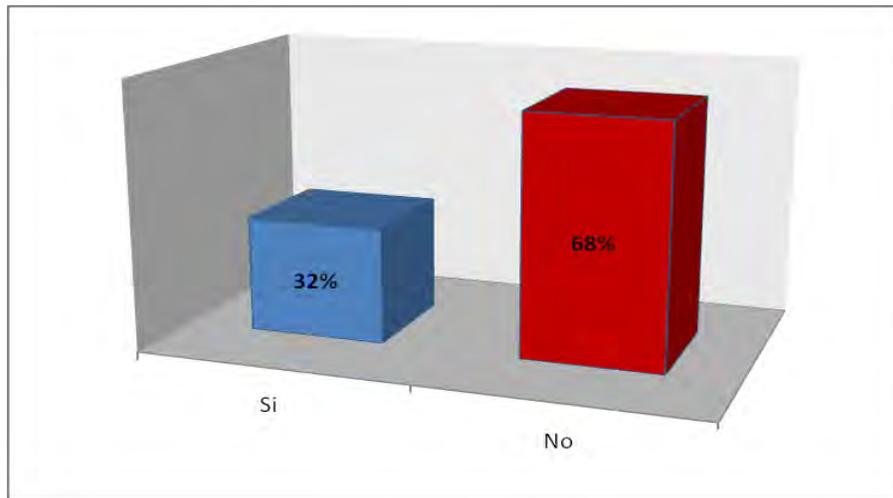
Figura 57. Afectación de Movilidad (carrera 27)



Fuente: Esta investigación.

- ✓ Al parecer la perspectiva de necesidad de la obra para esta muestra poblacional no es representativa, por lo general la consideran innecesaria, porque ven prudente darle prioridad al taponamiento de huecos en otras vías, de aquí que el 68% respondió que no era necesaria la realización de la obra, mientras que un 32% considera que si es necesaria aludiendo principalmente a una perspectiva del mejoramiento vial.

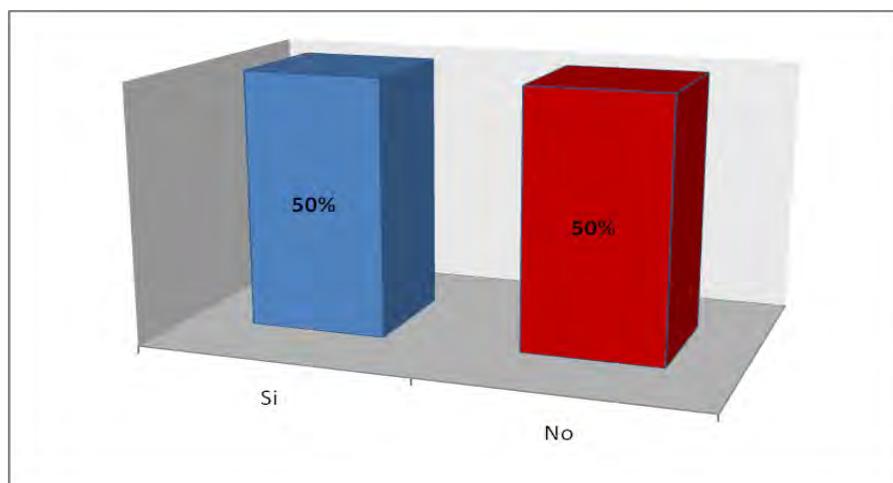
Figura 58. Necesidad de la obra (carrera 27)



Fuente: Esta investigación.

- ✓ Con respecto a la incidencia que ha tenido la obra en el trabajo u ocupación de los propietarios de vehículos existe una opinión dividida, pues un 50% manifiesta que no ha existido afectación, mientras que el otro 50% argumenta que Si, principalmente en lo que respecta a, impuntualidad laboral, pérdida de tiempo en transporte, incumplimiento con entrega de mercancía entre otros.

Figura 59. Afectación de trabajo u ocupación (carrera 27)

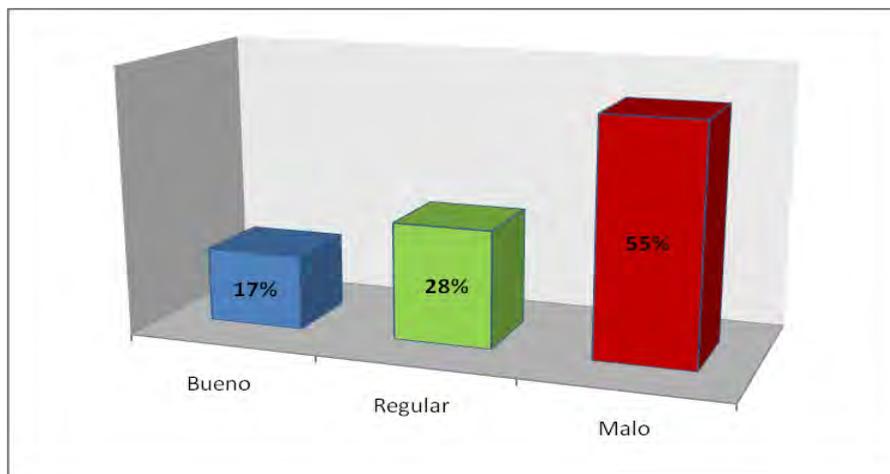


Fuente: Esta investigación.

- ✓ Por último la calificación que le dan los propietarios de vehículos al desarrollo de la obra no es buena, el 55% manifiesta que el desarrollo de la obra hasta el

momento es malo, ya que perciben condiciones de desmejoramiento de la zona e incertidumbre con respecto al futuro de la obra; un 28% considera que el desarrollo es regular por la lentitud en su ejecución debido a la compra de los títulos de propiedad; y solo un 17% respondió que es bueno.

Figura 60. Calificación desarrollo de la obra (carrera 27)



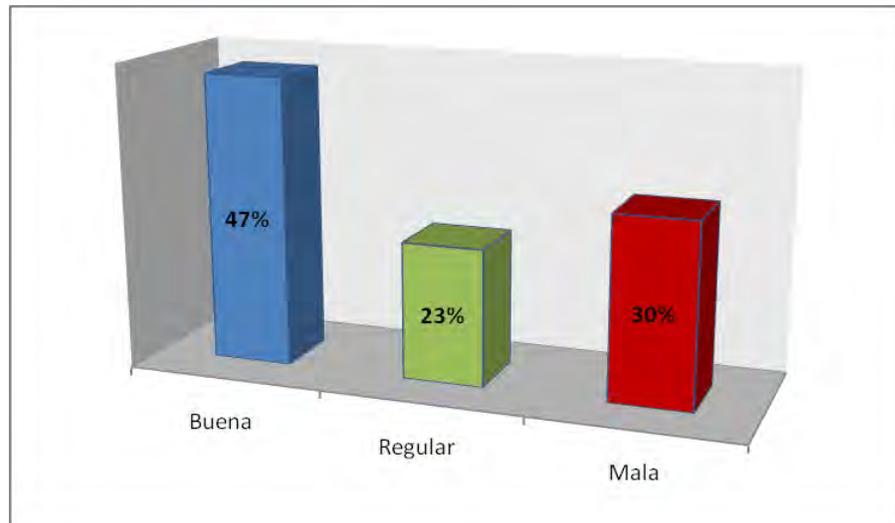
Fuente: Esta investigación.

Transeúntes

El otro componente importante de este estimativo, en términos de movilidad, lo conforman los transeúntes, cuya información arroja una perspectiva de la concepción de esta muestra poblacional sobre la obra de la carrera 27. Cabe aclarar, que dicha perspectiva permitió sustraer las principales incidencias, que ha tenido esta obra sobre la movilidad peatonal.

- ✓ Con respecto a la opinión que tienen los transeúntes de la obra de la carrera 27, el 47% consideran que el proyecto es bueno, la mayoría adoptando una posición prospectiva, pues manifiestan un mejoramiento a futuro de la movilidad en el centro de la ciudad favoreciendo su desarrollo. Un 23% piensan que la obra es regular puesto que no ha habido una planeación adecuada y una falta de garantía en el presupuesto. Finalmente un 30% opinan que la obra es mala debido a que la realización de esta es incierta partiendo por el conflicto existente en la compra de predios y en el detrimento del patrimonio cultural de Pasto.

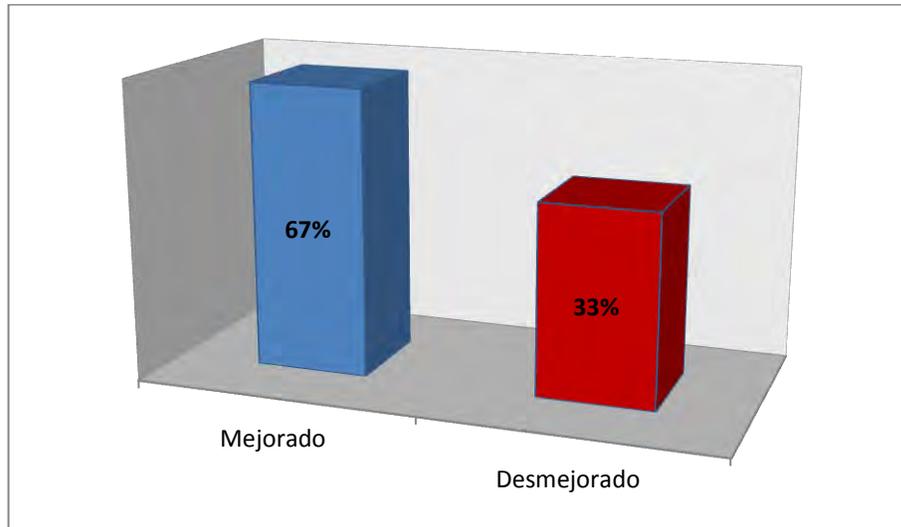
Figura 61. Opinión acerca de la obra (carrera 27)



Fuente: Esta investigación.

- ✓ Los transeúntes de la carrera 27, en su mayoría, es decir un 67% afirma que su bienestar se verá mejorado con la realización de esta obra, nuevamente adoptando una posición a futuro, no obstante el 33% restante piensa que su bienestar no se verá mejorado con la realización de la obra, debido al desorden y poca credibilidad que ha recaído en los entes institucionales, ya que algunos de los transeúntes conciben a esta obra como un objetivo de interés político, que no tiene en cuenta a la ciudadanía y que a juzgar por su retraso, posiblemente, este sea por un fenómeno de corrupción.

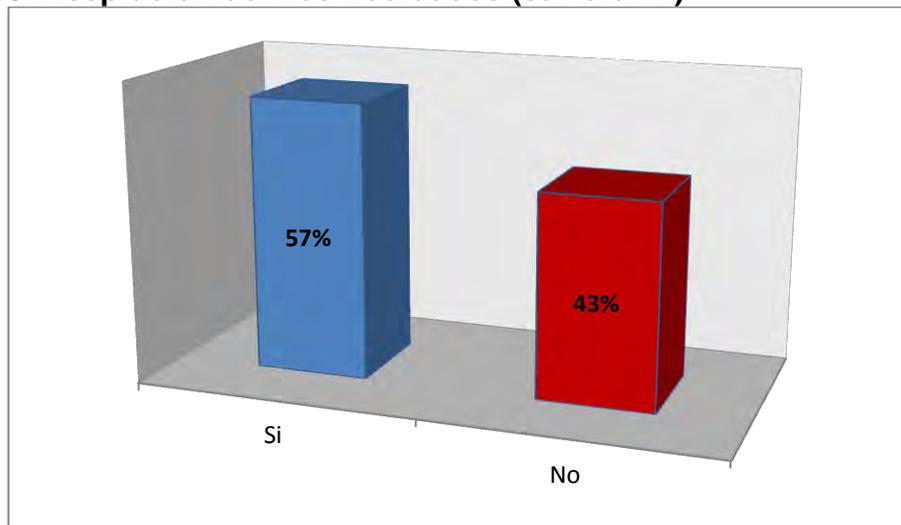
Figura 62. Afectación de Bienestar (carrera 27)



Fuente: Esta investigación.

- ✓ También se les pregunto a los transeúntes, en perspectiva de mejorar la ciudad, si estarían dispuestos a asumir las incomodidades que genera esta obra, para lo cual el 57% respondió afirmativamente, aludiendo, en su gran mayoría, que vale la pena tolerar ciertas molestias, por el desarrollo de la ciudad y un mejor futuro de movilidad; sin embargo un 43% dijo no estar dispuesto a asumir incomodidades, ya que argumentan que la carrera 27, a pesar de su poca actividad, ha perjudicado, hasta la fecha, el comercio de la ciudad y la estética de la zona.

Figura 63. Aceptación de incomodidades (carrera 27)



Fuente: Esta investigación.

Conclusión en el aspecto de movilidad de la carrera 27

Para el primer grupo poblacional, propietarios de vehículos, se puede decir que la obra de la carrera 27 ha afectado considerablemente su movilidad, pues un 87% respondió afirmativamente, por tanto, esto lleva a pensar si se están llevando a cabo las medidas necesarias para no perjudicar la movilidad vehicular, se debería realizar un control del tráfico en la zona, sobretodo en horas pico, pues muchos argumentan que la congestión es descomunal y genera demasiada pérdida de tiempo. A esto se suma, el hecho de que gran parte de los propietarios de vehículos, piensa que no era necesaria la obra, y que hasta el momento, su ejecución es mala, lo que conlleva a pensar si se tuvo en cuenta la opinión de la comunidad para formular el proyecto y si, hoy en día, se están realizando bien las cosas.

Para el caso de la carrera 27, un poco más de la mitad de los transeúntes que opinaron entre regular y mala (53%), mostraron una indiferencia y un rechazo a este proyecto, basándose la gran mayoría en considerar innecesaria la obra, pues argumentan que va en contra del patrimonio cultural de la ciudad, y por ende, su centro histórico, perdiendo así la identidad “pastusa”. Sin embargo, como ya se encuentra en vigencia, afirman que están dispuestos a aceptar incomodidades, pues no hay de otra; y esperan, que tanta promulgación de este proyecto sea para que en un futuro su bienestar se vea mejorado.

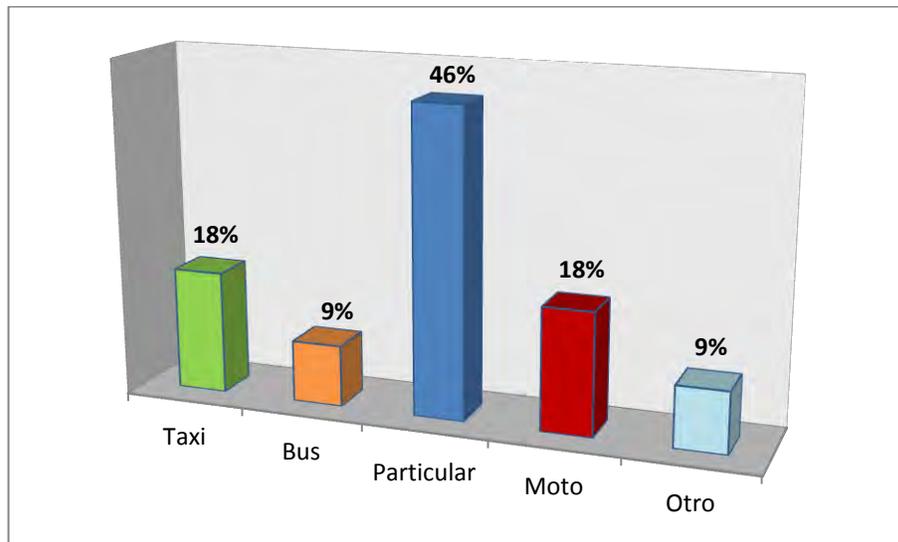
Glorieta de las Banderas

Propietarios de Vehículos

En lo concerniente al estimativo de los principales efectos sobre los propietarios de vehículos, que en gran medida, transitan por la obra de la Glorieta de las Banderas, se obtuvieron los siguientes resultados.

- ✓ En su mayoría se recolectaron las opiniones de personas con vehículos particulares correspondientes al 46% de los sondeos, un porcentaje igual tanto para taxis como para motos con el 18% y de la misma forma para buses y otros con un 9%. Es importante aclarar que el acceso a los propietarios y conductores de vehículos de servicio público fue muy difícil por cuestiones de disposición y tiempo.

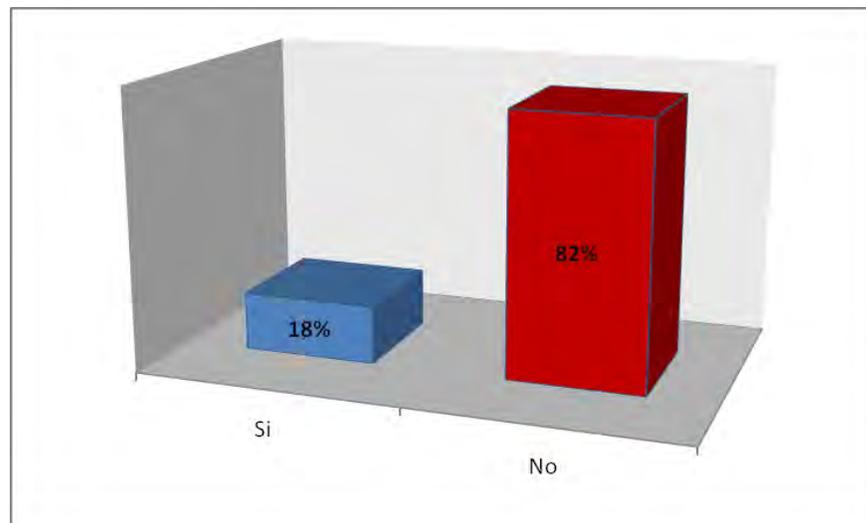
Figura 64. Tipo de Vehículo (Glorieta de las Banderas).



Fuente: Esta investigación.

- ✓ Una gran mayoría de los propietarios de vehículos afirman No haber recibido ningún aviso previo o información con respecto al desarrollo de la obra de la Glorieta de las Banderas, en total un 82%, mientras que solo el 18% respondió que Si recibió algún tipo de notificación previa a través de propagandas radiales.

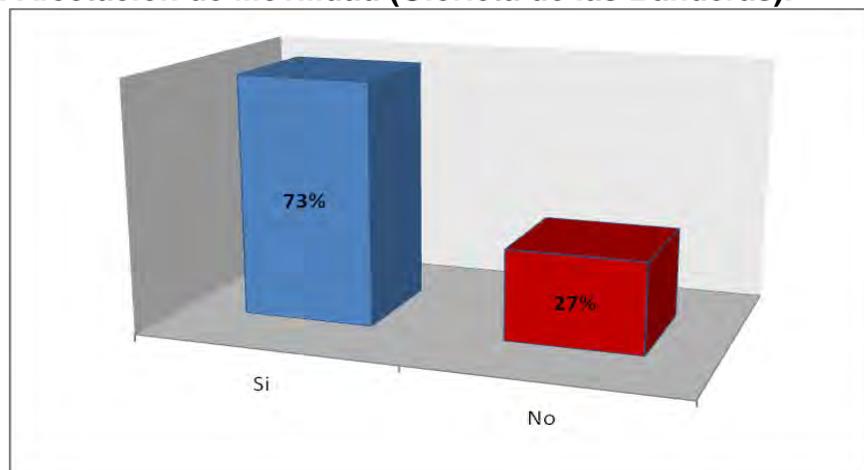
Figura 65. Información Previa (Glorieta de las Banderas).



Fuente: Esta investigación.

- ✓ Con respecto a la afectación en materia de movilidad que ha generado la realización de esta obra a los propietarios de vehículos que la transitan, una mayoría representada por el 73% respondieron que Si se ha perjudicado su movilidad, principalmente por la obstrucción vehicular y la demora que ocasionan, que se reflejan en incumplimiento de citas o entregas y llegadas tarde; además de la existencia permanente de una vía empolvada e irregular, que genera desgaste excesivo del vehículo y riesgo para los que transitan estos alrededores. No obstante el 27% restante afirman que no se ha afectado en ningún sentido.

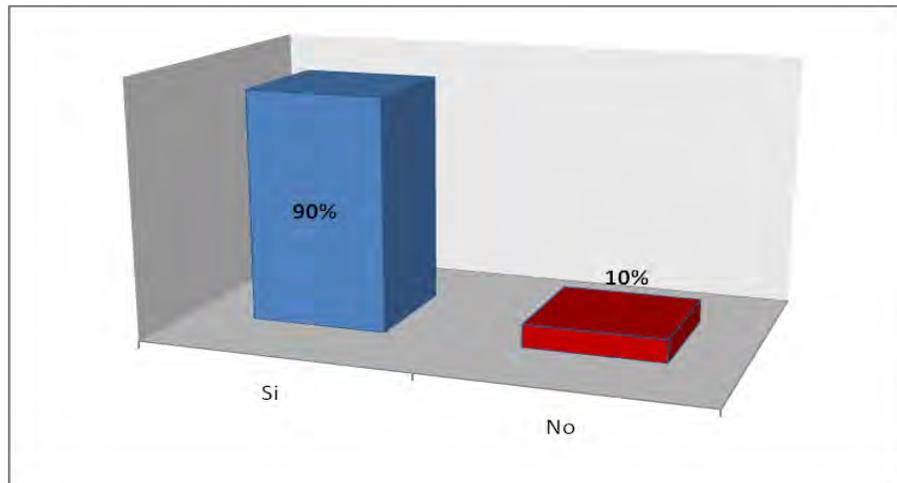
Figura 66. Afectación de Movilidad (Glorieta de las Banderas).



Fuente: Esta investigación.

- ✓ A la pregunta de que si consideran necesaria la realización de la obra la mayoría de las personas respondió que Si es necesaria con un 90%, ya que en general tienen buenas expectativas con respecto a la obra, es decir consideran que habrá un mayor y mejor desplazamiento de vehículos conforme sea entregada la obra. Por otro lado el 10% respondió que No es necesaria ya que consideran que la congestión en esta zona se hubiera podido solucionar con una intersección semaforizada.

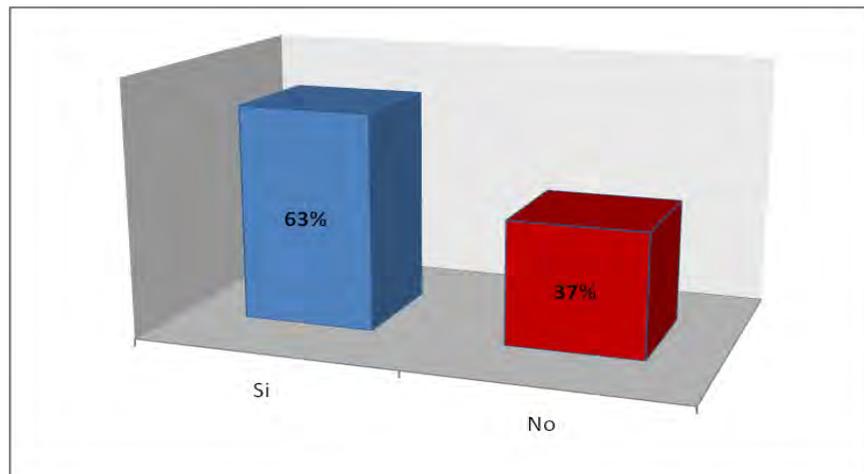
Figura 67. Necesidad de la Obra (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta investigación.

- ✓ En lo que respecta al nivel en que la obra afecta el trabajo de las personas, para el caso de los propietarios de vehículos es importante ver que el 63% de ellos respondió que Si ha afectado su desempeño laboral, aludiendo, como se dijo antes, a los retrasos en los horarios generados por los embotellamientos, al elevado estrés por el ruido y el polvo, al incumplimiento con mercancías y entregas etc. El porcentaje restante, es decir el 37% de los propietarios de vehículos afirma no verse afectado su trabajo o labor por la realización de la obra.

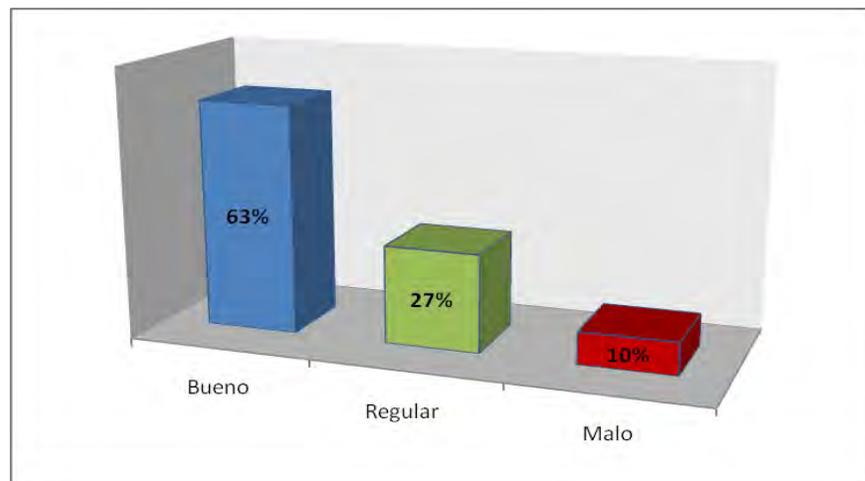
Figura 68. Afectación de trabajo u ocupación (Glorieta de las Banderas)



Fuente: Esta investigación.

- ✓ La figura No. 69 indica la calificación que le dieron los propietarios de vehículos a la ejecución de la obra de la Glorieta de las Banderas, que como se puede observar es positiva ya que el 63% considera que es bueno, un 27% un tanto regular y un 10% malo, más que nada debido al caos de la congestión vehicular en horas pico.

Figura 69. Calificación desarrollo de obra (Glorieta de las Banderas)



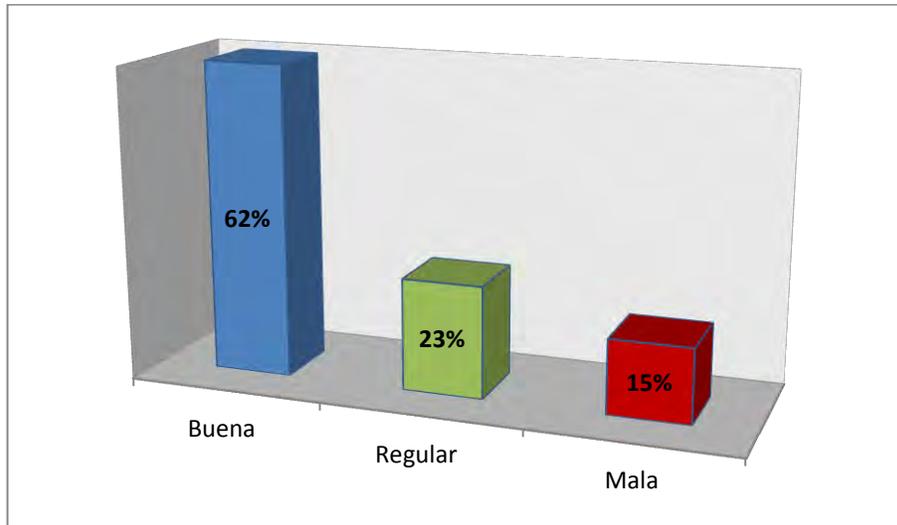
Fuente: Esta investigación.

Transeúntes

En seguida se presentan los resultados obtenidos en los sondeos de opinión aplicados a los transeúntes que circundan esta obra.

- ✓ Referente a la opinión que tienen los transeúntes de la Glorieta de las Banderas, se puede afirmar que un 62% considera la obra como buena, manifestando que es un proyecto que le da progreso a Pasto y es funcional para el tránsito peatonal y vehicular; no obstante un 23% opina que la obra es regular, argumentando negligencia y postergación en su fecha de culminación; y un 15% alude que la obra es mala, fundamentalmente, porque piensan que dicho proyecto no contiene corredores peatonales, o al menos, unos bien definidos hasta el momento, es decir se prioriza más la movilidad vehicular que la peatonal, sin tener en cuenta, que este sector es uno de los más concurridos por estudiantes, que en general, transitan a pie.

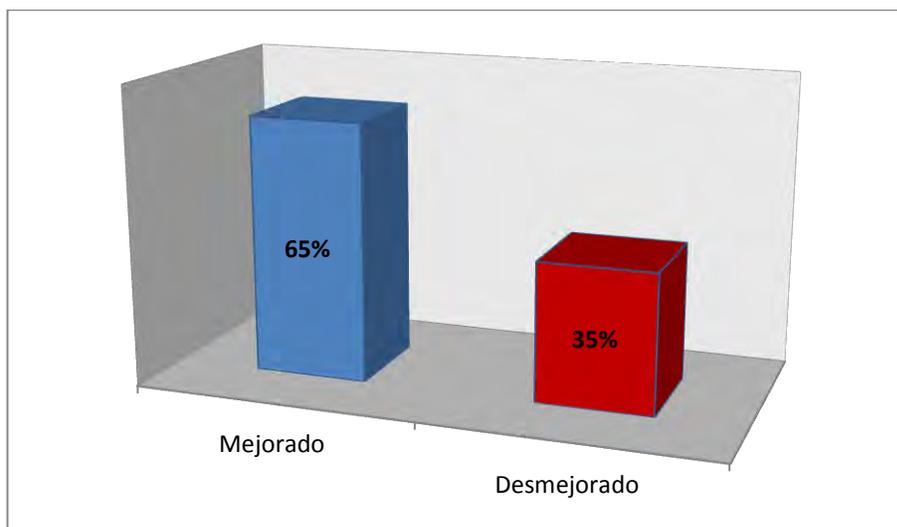
Figura 70. Opinión acerca de la Obra (Glorieta de las Banderas).



Fuente: Esta investigación.

- ✓ Conforme a la pregunta, de que si su bienestar se verá mejorado o desmejorado con la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas, el 65% de los transeúntes respondió que mejorará al culminar la construcción del proyecto, tomando el perjuicio presente como un fenómeno coyuntural y marginal; sin embargo un 35% argumenta que se ve desmejorado, debido al hecho de que se ha pensado poco en el peatón.

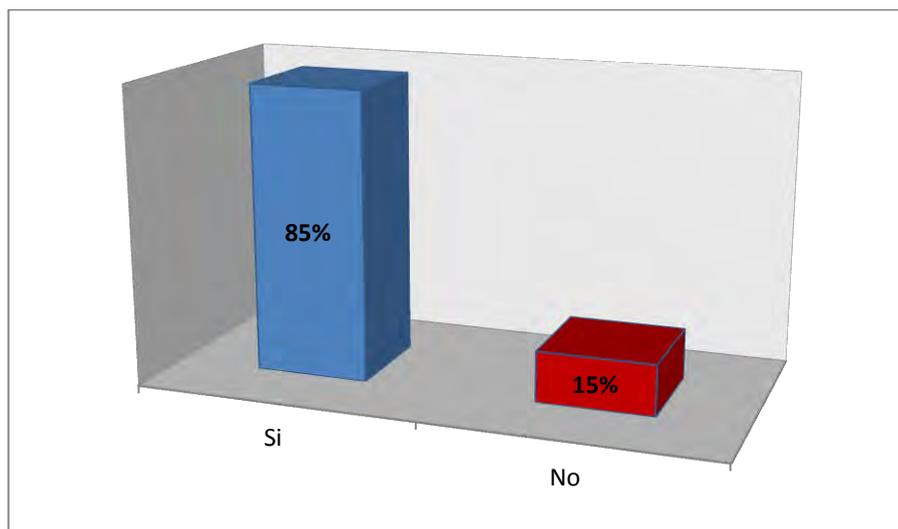
Figura 71. Afectación de Bienestar (Glorieta de las Banderas).



Fuente: Esta investigación.

- ✓ La mayoría de transeúntes de la Glorieta de las Banderas, 85%, estaría dispuesto a asumir las incomodidades que genere esta obra, argumentando que todo desarrollo acarrea sus propias dificultades mientras se ejecuta, que la realización de obras genera progreso para la ciudad, y por tanto, hay que hacer un sacrificio necesario respecto a las incomodidades; tan solo un 15% respondió no estar dispuesto a asumir incomodidades, pues es mucho el estrés, el tráfico y la contaminación que ha generado la obra.

Figura 72. Aceptación de incomodidades (Glorieta de las Banderas).



Fuente: Esta investigación.

Conclusión en el aspecto de movilidad de la Glorieta de las Banderas

A manera de conclusión con respecto al tema de movilidad pertinente a la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas, se puede analizar que los principales efectos aluden al tema del manejo de tráfico, el cual es un punto importante para poder reducir la incidencia de obras como esta en el libre tránsito de las personas. No obstante es claro también que tanto propietarios de vehículos como transeúntes reconocen que es necesario sacrificar un poco el bienestar social para poder abrir paso al desarrollo de la ciudad, de ahí que las opiniones de dicha población concuerde con una mayoría a favor de la obra, tanto en lo que respecta a necesidad como en la disposición a seguir aceptando incomodidades.

La perspectiva de incrementar el bienestar social es positiva y en esta obra se enfoca básicamente en el mejoramiento de la movilidad ciudadana, no obstante

existen dudas con respecto a la prioridad que se le da al peatón, lo cual es justificado si se toma en cuenta que la mayoría de los desplazamientos de los pastusos se hace a pie.

4.5 OBJETIVO ESPECIFICO NO. 5

✓ Proponer alternativas de solución para los futuros proyectos de infraestructura vial con base en los posibles problemas encontrados en las obras públicas de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto, 2009 – 2013.

A continuación se entablan las principales propuestas o alternativas de solución resultantes del análisis de toda la problemática que fue posible percibir entorno a las obras de la carrera 27 y Glorieta de las Banderas. Debido a la complejidad del tema, el alcance de estas propuestas puede sobrepasar la trascendencia de la investigación, lo cual se reconoce, sin embargo fueron plasmadas para propósitos complementarios.

- ✓ Con respecto a la problemática de los rezagos financieros presentes en Avante y que atañen a la Alcaldía, una posible solución es la solvencia de esta deuda a través de crédito con entidades financieras, el cual ya ha sido adquirido, pero sin llegar a completar el cupo máximo disponible. Aunque este asunto puede ser resuelto desde su origen con una mejor planeación, es decir asegurar con anticipación la fuente de los recursos públicos, evitando caer en una ineficiencia administrativa, cuestión importante y que debería ser tomada en cuenta, desde un principio, a la hora de formular futuros proyectos de inversión en infraestructura vial. En este mismo aspecto, la organización de las partidas presupuestales, permitirían un control más pertinente y adecuado que en función de investigaciones como esta puedan brindar una información inmediata al alcance de todos. Ahora bien la participación ciudadana, vista como un instrumento de seguimiento y control de los recursos públicos, debe ser más activa para que dichos retrasos financieros no puedan ser, como en muchas ocasiones, señalados como fenómenos que obedecen a la corrupción.
- ✓ Otro problema recurrente a lo largo de la investigación, se enmarca en la compra de predios del sector de la carrera 27, lo cual conlleva a un retraso en la ejecución de la obra y gran parte del SETP. Esto se evidencia en lo encontrado en el documento Cuestionario de Revisión Anual – 2013 Sistema

Estratégico de Transporte Público de Pasto AVANTE, suministrado por la Secretaría de Hacienda del Municipio, el cual expone básicamente lo siguiente:

“La no autorización del pago de compensaciones por parte del Ministerio de Transporte desde Diciembre de 2011 hasta Enero 2013, perjudicó la agilidad en la negociación y entrega de predios y generó desconfianza de la comunidad afectada hacia el cumplimiento en cuanto a pagos por parte del Ente Gestor. La vigencia de los avalúos y la realización de ellos solamente basados en cartas catastrales del IGAC sin levantamientos topográficos y con avalúos comerciales desactualizados, implicó demoras en tiempo para entrega de predios e incurrir en mayores gastos para nuevos avalúos. En un comienzo los informes de avalúos comerciales se elaboraron sin el levantamiento topográfico correspondiente, situación que afectó la negociación de los inmuebles, ya que al realizar la oferta se encontraron numerosas irregularidades, al respecto, que obligaron a Avante SETP, a solicitar la corrección de la información consignada en los informes. Lo cual atrasó el proceso de adquisición en meses, incluso años.”

Ante esto una solución viable sería la consolidación de una información actualizada y confrontada con la realidad, que exija más responsabilidad al Instituto Geográfico Agustín Codazzi, con respecto a sus funciones y respectivas obligaciones en términos de avalúos catastrales.

Se debe adicionar en esta parte, que este problema también carga con un componente social bastante fuerte, el cual no ha sido suficientemente atendido por parte de Avante, ya que en un comienzo el proceso de negociación se realizó sin el previo trabajo del Área de Gestión Social de esta entidad, lo que dificultó y polarizó a un grupo determinado de habitantes y comerciantes de esta zona en contra del proyecto, por el impacto en el estilo de vida de las personas, pues en la mayoría de los casos no existen alternativas de reubicación claras y definidas para los directamente perjudicados, por lo que se hace necesario ampliar los estudios de impacto socioeconómico previos a la realización de proyectos tan influyentes como este. Sería oportuno aumentar los programas de enlace con la comunidad en función de demostrar que existe una debida atención a la opinión pública, en los que se reconozcan y paguen compensaciones económicas facilitando así el proceso de aceptación del proyecto.

- ✓ La existencia de diseños atrasados, insuficientes y con errores es un problema encontrado en la implementación de ambos proyectos, ya que continuamente

se genera costos adicionales por estudios que no se realizaron con anticipación, ejemplo de ello son las adecuaciones de acueducto, alcantarillado y fibra óptica, situación que, en gran medida, pudo haberse solucionado con una planificación acorde a la magnitud de dichos proyectos, evitando retrasos e inconformidades del contratista, pues en muchos casos cuando este ya se encuentra ejecutando la obra, las condiciones iniciales de la consultoría en algunos casos no han concordado con las encontradas en terreno, por lo tanto se ha tenido que realizar actas de suspensión mientras se realizan las correcciones necesarias a los diseños con condiciones óptimas y de acuerdo a los nuevos hallazgos. A la solución de planificación se suma la exigencia de una mayor responsabilidad y competencia en sus funciones, de quienes son los encargados de generar y suministrar todo tipo de diseños previos, pues así se estaría evitando la constante modificación de contratos de obra, que afectan tiempo y precios a los proyectos. De este modo, se hace necesario la existencia de algún tipo de cláusula que reglamente, con mayor rigor, el cumplimiento de estas responsabilidades en los contratos iniciales.

- ✓ Con respecto a la afectación que genera la realización de obras en la movilidad vial, una buena alternativa de solución a este problema es que debe existir una coordinación entre los distintos contratistas, para formular un plan de vías alternas previo a la ejecución de las obras, en donde se programen las intervenciones viales haciendo que cada obra tenga su respectivo periodo de tiempo para completar su operación y de esta manera no se genere congestión en todos los frentes de movilidad por la saturación de obras simultaneas. En este mismo sentido, los futuros proyectos de infraestructura vial, deben ser pensados, primordialmente, en función de la comodidad del peatón, pues gran parte de la población estudiada presento quejas, manifestando que las obras son diseñadas principalmente para beneficiar la movilidad vehicular; es por eso, que las entidades estatales deben planificar los proyectos en aras de favorecer al ciudadano dentro de la categoría de transeúnte, pues es esta la población que representa el modo de transporte más usado en la ciudad de Pasto.
- ✓ Por último, existe un problema de inoperancia de los órganos interventores, los cuales a lo largo de la investigación han demostrado una falta de idoneidad y experiencia, en especial para la obra de la Glorieta de las Banderas, además de una carencia de preparación de conocimiento en materia de infraestructura civil. En este sentido, la falta de armonía entre un contratista y la interventoría perjudica la eficiencia de la ejecución, ya que, por lo general, cada actividad

que realice el contratista debe tener el visto bueno de la interventoría. Es por eso que una posible solución a este problema es la consolidación de una institución interventora capacitada en todos los aspectos, la cual tenga un personal calificado, interdisciplinario y certificado por otras entidades.

De este modo, la solución que se da, contempla una interventoría estructurada en todas las áreas, principalmente en aspectos de ingeniería, ambientales, económicos y sociales; cuyo carácter proactivo genere un beneficio mutuo entre todos los implicados. Por consiguiente, se mejoraría los programas de reducción del daño ambiental, un mejor control de los estados financieros, una participación conjunta con la comunidad, un sinnúmero de diseños acordes a una ciudad más amable y generaría un camino para reducir la cantidad de trámites que existe actualmente, por lo tanto, los futuros proyectos no tendrían retrasos en cuestiones de financiamiento y ejecución de obra.

En definitiva, la existencia de un equipo de coordinación conjunta, evitaría en lo posible, que de alguna manera se produzcan situaciones que eventualmente puedan constituir pérdida de partidas presupuestales, asignadas para el desarrollo del proyecto, y que por tanto consuma recursos fundamentales para la continua ejecución de las obras civiles, como se ha visto en las obras estudiadas en esta investigación.

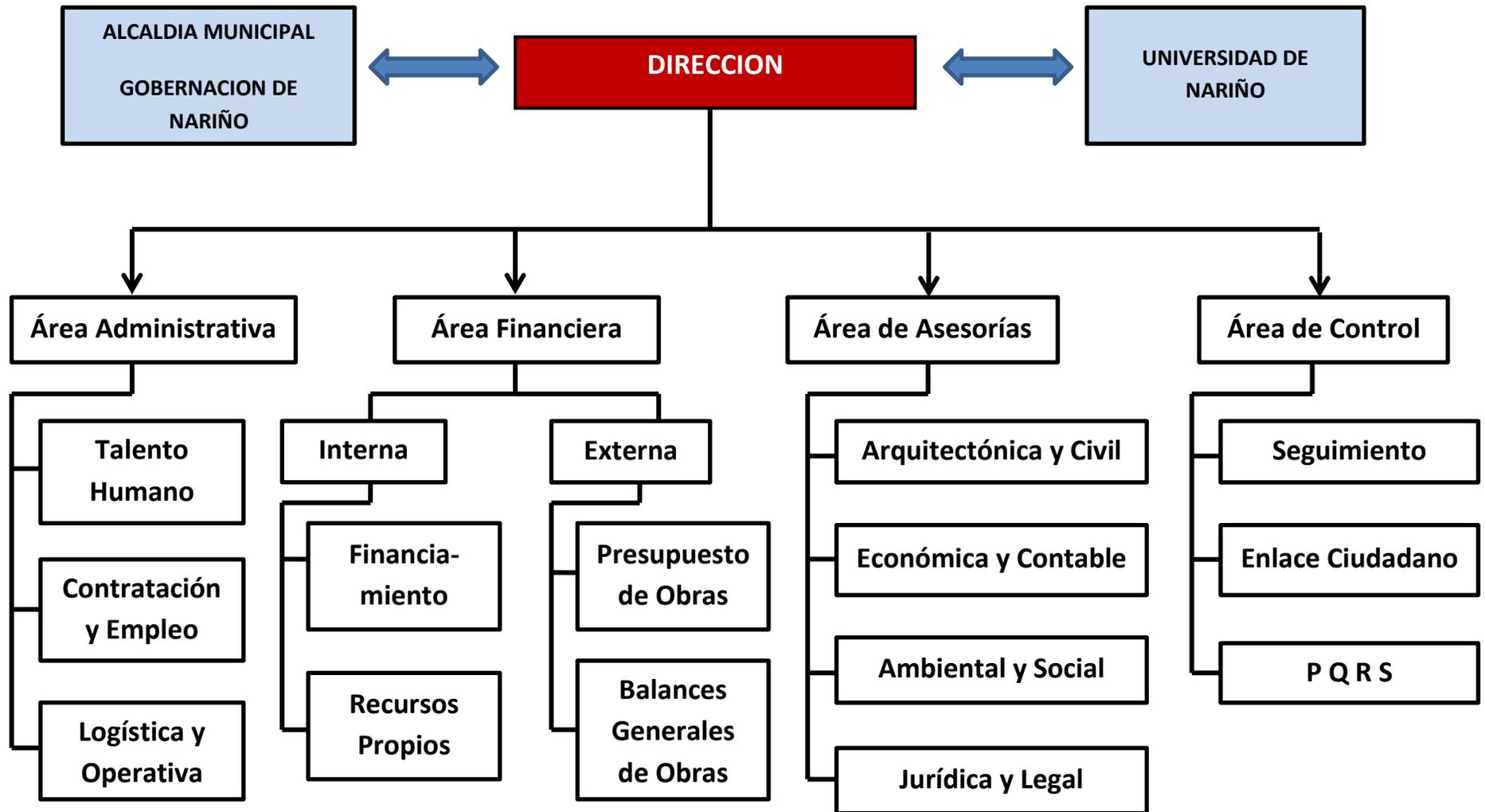
Es por eso que la propuesta que se considera más oportuna y en la que se centra este objetivo, para prevenir y solucionar los problemas encontrados, sería la consolidación de un **“Sistema de Coordinación Integral para la Prestación de Servicios de Interventoría en la Construcción de Obras Civiles”**. De este modo se procuraría cubrir la mayoría de los frentes problemáticos, tales como la carencia de diseños idóneos para el territorio urbano, que no son acordes al espacio geográfico de la ciudad y que en otros casos descuidan considerablemente la movilidad peatonal; otro aspecto que solucionaría esta medida es el de planeación, pues se evitaría la realización simultánea de obras civiles que perjudique en exceso a la población por la falta de alternativas de movilidad, así mismo evitar los sobrecostos a los contratos de obra a través de adiciones, debido, en muchos casos, a la falta de estudios previos, en ese sentido este sistema evitaría la utilización indebida de los recursos públicos y llevaría un proceso adecuado de planeación tanto en estudios previos como en vías alternas; por ultimo este sistema prestaría el servicio de enlace ciudadano, en lo referente a recepción de quejas, peticiones, reclamos y sugerencias por parte de la comunidad, además de servir como un

punto informativo para cualquier inquietud pública concerniente a las obras civiles. Se pretende que esta organización sirva como un punto de interacción entre la Academia, específicamente la Universidad de Nariño, y las entidades municipales como Alcaldía Municipal y Gobernación de Nariño, en donde se apliquen el conocimiento de áreas como la Economía, Ingeniería, Administración, Derecho, Sociología y Arquitectura.

En definitiva, lo que se pretende es que este “Sistema de Coordinación Integral para la Prestación de Servicios de Interventoría en la Construcción de Obras Civiles”, tenga la siguiente estructura organizacional, que le permita la interacción multidisciplinaria y pueda aportar desarrollo, tanto a la ciudad como a la región.

Estructura Organizacional

Sistema de Coordinación Integral para la Prestación de Servicios de Interventoría en la Construcción de Obras Civiles



Como ya se mencionó anteriormente, lo que se pretende tener dentro de la organización es una Dirección General del sistema que coordine las relaciones entre academia y Estado, es decir sea el punto de interacción entre estas dos instituciones. La interventoría estaría compuesta por 4 áreas: Administrativa, Financiera, Asesorías y Control; las cuales conjugarían para llevar a cabo un buen proceso de control y fiscalización en todos los aspectos de los proyectos de obras civiles.

Es importante resaltar el área de asesorías, pues es allí donde se encamina el esfuerzo de esta alternativa, ya que en esta dependencia es donde podrían brindar su conocimiento los profesionales de la Ingeniería Civil, Arquitectura, Economía, Contaduría Pública, Ingeniería Ambiental, Psicología, Derecho, entre otros.

El sistema funcionaria con bases empresariales mixtas que sirva a la comunidad, sustentándose con capital tanto público como privado, cuya misión sea la de brindar información necesaria de los proyectos de obras civiles, así como su respectiva vigilancia y control.

Dentro del cumplimiento de este objetivo, cabe mencionar, que estos son los problemas más importantes a criterio de los investigadores, pues se enmarcan dentro de la imparcialidad propia de este estudio; si bien es cierto existen más problemas, ellos se atañen a puntos de vista subjetivos.

CONCLUSIONES

El gran contraste existente entre la ejecución de la obra de la carrera 27 y la obra de la Glorieta de las Banderas, a pesar de ser aprobadas en el mismo año, proyecta un desarrollo muy dispar, el cual diferencia la labor de las entidades públicas de la Región, es el caso de la Alcaldía de Pasto y la Gobernación de Nariño, respectivamente.

La labor pública debe ser armónica, desde el proceso de formulación hasta la realización de los proyectos, debe existir una completa articulación con investigaciones objetivas y profundas, que estén encaminadas prospectivamente a una realidad y unos intereses colectivos beneficiosos para la población.

La implementación de una planificación más integral es fundamental en la obtención de resultados provechosos a partir de la inversión pública. Los horizontes para el cálculo de los presupuestos deben ser más precisos, ya que según lo investigado, existe una gran cantidad de valores abiertos a eventualidades que con el transcurso del tiempo y la implementación de los proyectos, no son complementados o calculados, llevando a las administraciones a perder eficiencia financiera y contable, que conlleva al cuestionamiento de la capacidad del ente público para atender sus respectivas obligaciones.

Existe cierta parsimonia por parte de la Alcaldía Municipal en lo referente al proyecto de la carrera 27, teniendo en cuenta que ya hay una aprobación del Concejo Municipal. Esta lentitud se ve reflejada en la poca ejecución como tal del proyecto, la inconformidad de la comunidad y el detrimento del entorno espacial del sector. Así mismo, es controversial el hecho de que este proyecto absorba gran parte de los recursos municipales y que hasta la fecha presente un rezago tan grande, reflejando un beneficio casi nulo para la ciudadanía.

La situación actual del planeta exige una mayor preocupación ante la temática ambiental, hecho que no se ve reflejado a la hora de la ejecución de las obras, según lo investigado, debido a que en ambos proyectos la comunidad expresó que falta mejores programas de manejo ambiental. El cumplimiento de los mínimos requerimientos en este tema, no son suficientes para asegurar el bienestar de la sociedad, se necesita que exista una conciencia ambiental, en la labor formuladora y ejecutora.

En términos de empleo se logró constatar, por una parte que la obra de la carrera 27 genera potencialmente cerca de 1500 empleos, en su mayoría directos; mientras que la obra de la Glorieta de las Banderas genera potencialmente un máximo de 150 empleos. De este modo, se evidencia, nuevamente, un contraste amplio entre ambos proyectos y que vislumbra una importancia socioeconómica, considerable, de la carrera 27 a nivel regional, pues representa una posible fuente de ingresos para un gran número de la población.

La comunicación entre las entidades gubernamentales a nivel municipal y departamental es aceptable, pero no la mejor, pues no existe una buena coordinación, delegación, ni una atribución organizada de funciones y responsabilidades. Entidades mixtas como Cedenar y Empopasto evidencian un problema similar, además de falencias en cuestiones técnicas, que generan sobrecostos para los proyectos en general, como en el caso de la Glorieta de las Banderas, con las redes eléctricas y las adecuaciones de acueducto y alcantarillado, imprevistos que pudieron ser adelantados con sus respectivas obras mucho antes, si hubiera existido una plena comunicación y coordinación entre estas entidades. Al igual que el retraso para el inicio de obra en la carrera 27, en el tramo de la parte occidental, donde actualmente Avante está a la espera de que Empopasto inicie labores en el sector del barrio Obrero.

Principalmente evidenciado en el caso de la carrera 27, se ve una falta de estudio sociológico, psicológico y ambiental, que permita evitar los problemas iniciales experimentados por este proyecto, que aluden a la compra y demolición de los predios, que significó la reubicación de habitantes y comerciantes en esta concurrida zona, que es, nada más ni menos, el centro de la ciudad, en donde cada día se desplazan cerca de 50.000 personas, por ende es complejo el proceso de inducir una verdadera descentralización en la ciudad.

Las diferencias entre percepciones de las comunidades aledañas a cada obra, se vio manifestada a la hora de la realización del trabajo de campo, puesto que en el caso de la carrera 27, las personas fueron más condescendientes y colaboradoras con el estudio, ya que depositan en trabajos como este, a través de comentarios, una postura crítica y controversial respecto a dicho proyecto, en cambio, en el trabajo de campo aplicado a la obra de la Glorieta de las Banderas, las personas mostraron una postura conformista y un tanto displicente, fueron pocas las que manifestaron amplias opiniones. Esto puede demostrar que en la medida en que una obra avanza según lo previsto, las personas dejan de preocuparse y son un

tanto indiferentes, pero si de lo contrario un proyecto no arranca según lo acordado, la opinión pública se hace notar fácilmente.

La importancia de estudios que optimicen la movilidad de una comunidad, ya sea por medio del mejoramiento del transporte público o por el acondicionamiento de vías tanto peatonales como vehiculares, se evidencia cada vez más no solo en Pasto sino en todo el país. El alcance de esta labor va desde la reducción de costos de transporte, hasta la seguridad y bienestar de toda la comunidad; cuando se fortalece la infraestructura de transporte se reduce los costos de movilizar mercancías y materias primas de un mercado a otro, alterando de esta manera, la ubicación espacial de las firmas y las industrias.

Es importante decir que la implementación del SETP es oportuna, pero se necesita que se realice con mayor agilidad y sin demasiada perturbación, puesto que en la medida en que se racionalice el uso de la infraestructura tanto en vías como en espacio público en general, se podrá invertir recursos que hoy se destinan a la recuperación de la malla vial a otras necesidades de la población, lo que permitiría tener mejores condiciones de vida.

Principalmente los impactos que va a tener el SETP son los relacionados a la reducción de los costos de operación, la disminución de emisiones de gases y partículas contaminantes, reducción de la accidentalidad y la disminución de tiempos de viaje de los usuarios de transporte público y ahorros en costos de mantenimiento de la infraestructura vial, pues estos son aspectos que se encuentran en un estado ineficiente actualmente.

Existen algunas preocupaciones por parte de los habitantes de la zona de la Glorieta de las Banderas con respecto a la imagen que adoptara la obra una vez terminada, ya que ven probable el uso de los muros y barreras del puente como un foco de grafitis y demás formas de expresión consideradas como poco ortodoxas; esto es mencionado, sobretodo, por habitantes que han vivido varios años en el sector, en donde según ellos, ha sido un lugar de relativa seguridad y tranquilidad.

RECOMENDACIONES

La existencia de una mayor cooperación entre entes institucionales, Alcaldía y Gobernación, direccionada a lograr una eficiencia en el cumplimiento de los proyectos es fundamental. Por esto es necesario que en la ciudad de Pasto, estas dos entidades públicas manejen un mismo lenguaje y fomenten una relación de reciprocidad, que vaya a favor de un beneficio social, y no demuestre la disputa de intereses políticos que genera una negligencia administrativa.

Queda demostrado que contar con una íntegra planeación es muy importante, más aun con la política del Gobierno Central, ante los proyectos de mejoramiento y desarrollo regional. De lo anterior se recomienda el fortalecimiento severo de las Secretarías de Planeación, que brinden un apoyo multidimensional y objetivo, en colaboración con el sector académico, especialmente con la Universidad de Nariño. De esta manera se obtendría un análisis más profundo, en todos los campos que permita conocer las prioridades de la región y actuar de manera oportuna ante ello.

Otro aspecto importante, pertinente a las recomendaciones, sería la creación de una empresa interventora con carácter técnico administrativo integral, que preste servicios de planificación y control interdisciplinar de los recursos públicos. Lo cual complementaría el accionar que realiza las distintas contralorías. De esta forma, haciendo uso de este servicio, existiría más garantía y respaldo para el desarrollo de proyectos publico sociales de distinta índole, que potencialice la confianza de la comunidad en el Estado al mismo tiempo que genere mejores condiciones para la inversión pública.

Se recomienda la implementación de una oficina que recepcione de manera cordial y amable las quejas, sugerencias, reclamos y observaciones, por parte de la comunidad, respecto a las obras públicas, que sea de fácil acceso y propenda por una divulgación de información más adecuada, no solo escuchando las notificaciones hechas, sino también viabilizando un camino para generar los cambios deseados y propuestos por la comunidad.

Se recomienda implementar con mayor objetividad y efectividad los estudios sociológicos, psicológicos y ambientales previos a la aprobación y ejecución de

proyectos que representen, como en el caso de la carrera 27, reubicación urbana residencial y comercial, tal vez con una participación más visionaria y conjugada, aportada por sociólogos, psicólogos e ingenieros ambientales.

Se recomienda que antes de cada obra se suministre un cronograma, que contenga todas las actividades, tanto de obra como de socialización y participación ciudadana. En este sentido se lograría una organización precisa y efectiva de lo que se va a hacer, así mismo, que se suscriban en dicho cronograma, los cambios hechos en los proyectos conforme avanza su ejecución, en pro de una actualización continua que prepare a la comunidad ante estas eventualidades.

Establecer una fuente de información clara, precisa y actualizada a través de los diferentes medios de comunicación, más precisamente en las páginas de Internet oficiales de cada entidad, es decir brindar todos los documentos necesarios a través de información secundaria ya que los recursos públicos utilizados para la construcción de las obras es tema de conocimiento para toda la ciudadanía, que a su vez debe tener una participación mayor en los casos de planificación de proyectos tan importantes como son la Glorieta de las Banderas y la Carrera 27.

Según lo investigado es más recomendable seguir una mecánica de contratación similar a la adoptada por la Gobernación de Nariño, y aplicada al caso de la obra de la Glorieta de las Banderas, la cual muestra un mayor rigor y eficiencia en el desarrollo de proyectos como este. Esta metodología deberá ser complementada con una mejor programación, una interventoría pertinente, y una más alta coordinación entre los responsables directos e indirectos de la obra.

Con base en la información secundaria, más precisamente, con los informes realizados a través de observatorios de movilidad, se recomienda implementar un espacio de trabajo como estos en la Universidad de Nariño, que estimule la investigación interdisciplinaria, enfocada en el seguimiento del estado de la infraestructura vial, además de la evaluación de los futuros proyectos de esta índole. De esta manera, se enlazarían la academia con la administración municipal, es decir la Universidad de Nariño con la Alcaldía Municipal y la Gobernación de Nariño.

BIBLIOGRAFIA

BETANCOURT, Víctor, Porque Fracaso El Estadio La Pastusidad. Ensayo - ESAP.

CAMAGNI, Roberto. Economía Urbana – Capitulo 1. Principio de Aglomeración (o de Sinergia). Publicado por Antony Bosh. 2005.

CAMARA COLOMBIANA DE INFRAESTRUCTURA, Soluciones Viales para la Infraestructura de Cali, Santiago de Cali, Octubre de 2007.

CERON SOLARTE, Benhur, RAMOS Marco Tulio. Pasto: Espacio, Economía y Cultura. Fondo Mixto de Cultura – Nariño. 1997.

CHRISTALLER, Walter. Teoría de los Lugares Centrales, Los Lugares Centrales en Alemania Meridional. 1933.

COLOMBIA, Constitución Política de Colombia. Editorial Oveja Negra 2002.

Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE), Banco de la República de Colombia. Informa de Coyuntura Económica Regional Departamento de Nariño. Octubre de 2012. Editorial DANE – Banco de la República. ISSN 17943582.

DOCUMENTO CONPES 3549, Sistema Estratégico de Transporte Público de Pasajeros para la Ciudad de Pasto. Departamento Nacional de Planeación. República de Colombia. Bogotá D.C., 24 de Noviembre de 2008.

DUQUE ESCOBAR, Gonzalo, Fundamentos De Economía Y Transporte, Parte III: Introducción a la Economía del Transporte, Universidad Nacional de Colombia, Sede Manizales, Manizales 2006.

ERASO, María Camila, MORILLO, Guillermo Alexander. Análisis de la política de regulación de Hidrocarburos para el combustible líquido en zonas de frontera, aplicado para el Municipio de Pasto, año 2011 – 2012.

Fundación De Investigaciones Económicas Latinoamericanas. “Argentina: Infraestructura, Ciclo y Crecimiento”. 1998.

KEYNES, John Maynard. Teoría General de la Ocupación, el Interés y el Dinero. Fondo de Cultura Económica de España, S.L., 2006. ISBN 9789681668419.

MARX, Carlos. El Capital. Tomo II página 92. Fondo de Cultura Económica.

MENDOZA ARTEAGA, Nidian Amanda. Análisis del impacto de la Inversión Pública en el Municipio del Contadero (N), Durante el periodo 2001 – 2003. (Tesis).

MUÑOZ PRIETO, Willman, Concesiones Viales en Colombia. Historia y Desarrollo. Primer Semestre de 2002.

OBSERVATORIO DE MOVILIDAD, Boletín de Mantenimiento Vial, Cámara de Comercio de Bogotá – Universidad de los Andes.

PEREZ V, Gerson Javier. Documentos de Trabajo sobre economía regional, La infraestructura del Transporte Vial y la movilización de carga en Colombia. Octubre 2005. Editorial Banco de la República. No. 64. ISSN 1692 – 3715.

Plan de Desarrollo 2012 – 2015 Pasto: Transformación Productiva Capitulo Segundo, Art. 25: Diagnostico.

Programa Nacional de Asistencia Técnica para el Fortalecimiento de las Políticas de Empleo, Emprendimiento y Generación de Ingresos en el ámbito Regional y Local. Diagnostico San Juan de Pasto. Ministerio de Trabajo, Bogotá Noviembre de 2011.

RODRIGUEZ DELGADO, Johanna Nayibe, ROSERO FIGUEROA, Nancy Gabriela. Análisis socio-económico de la Inversión Social Publica en Infraestructura Vial en el Sector que conecta a Ipiales con el Santuario de las Lajas, 2003. (Tesis).

VAZQUEZ BARQUERO, Antonio. Desarrollo Endógeno. Teorías y Políticas de Desarrollo Territorial. Investigaciones Regionales, ISSN (versión impresa): 1695-7253. Asociación Española de Ciencia Regional.

NETGRAFIA

- Avante.gov.co. Descripción proyecto carrera 27. Disponible en la siguiente dirección de internet:
http://www.avante.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=37:descripcion&catid=14:corredor-carrera-27&Itemid=47
- ELESPECTADOR.com. Inversión Pública para Infraestructura se duplico hasta los \$7 Billones. Disponible en la siguiente dirección de internet:
<http://www.elspectador.com/economia/articulo-364801-inversion-publica-infraestructura-se-duplico-hasta-los-7-billone>
- ELTIEMPO.com. Los pesos pesados de las grandes concesiones en el país. Disponible en la siguiente dirección de internet:
http://www.eltiempo.com/justicia/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12096069.html
- Estudios preliminares sobre Movilidad en Pasto, AVANTE -Universidad Pedagógica y Tecnológica de Tunja – 2005. Disponible en la siguiente dirección de internet:
http://www.avante.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=104:noticias-2&catid=9:noticias-principales
- Fajardo Montaña Darío, Red Vial y Transformación, Urbana hacia el Futuro, Fondo Fen Colombia. Disponible en la siguiente dirección de internet.
<http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/faunayflora/orinoco/orinoco15b.htm>
- Materiales de Economía, Jacinto Brito Gonzales, Capitulo 7: Tercera Parte: Gastos e Ingresos Públicos. Tema 7: Teoría del Gasto Publico. Disponible en la siguiente dirección de internet:
<http://www.personales.ulpgc.es/jbrito.daea/8.%20TeoriaGastoPublico.PDF>
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Revisión y Ajuste de Planes de Ordenamiento Territorial. Disponible en la siguiente dirección de internet:
<http://es.scribd.com/doc/19827951/PLAN-DE-ORDENAMIENTO-TERRITORIAL>

- Nariño Vive Digital. Caracterización Tecnocentro Accesible Poeta Pasto. Disponible en la siguiente dirección de internet:
<http://www.narinovivedigital.gov.co/caracterizacion-poeta-pasto.html>
- ObservaPaz.org. ¿Qué pasa con el plan de movilidad de la ciudad de Pasto? Disponible en la siguiente dirección de internet:
http://www.observapaz.org/index.php?option=com_content&view=article&id=76%3Aigue-pasa-con-el-plan-de-movilidad-de-la-ciudad-de-pasto&catid=14%3Aarticulos-conflicto&Itemid=18
- Página oficial Alcaldía de Pasto (jueves 07 de abril de 2011). Comienza cuenta regresiva por inicio de obras en Glorieta de las Banderas. Disponible en la siguiente dirección de internet:
http://www.pasto.gov.co/web01/index.php?option=com_content&view=article&id=3155:comienza-cuenta-regresiva-por-inicio-de-obras-en-glorieta-de-las-banderas&catid=59:noticias-5&Itemid=199
- Página oficial Alcaldía de Pasto (lunes 16 de julio de 2012). En Agosto inicia la construcción del intercambiador vial Agustín Agualongo. Disponible en la siguiente dirección de internet:
http://www.pasto.gov.co/web01/index.php?option=com_content&view=article&id=4693:en-agosto-inicia-la-construccion-del-intercambiador-vial-agustin-agualongo&catid=49:noticia-principal&Itemid=287
- Página oficial Alcaldía de Pasto (martes 23 de agosto de 2011). Luz verde a la intervención de la carrera 27. Disponible en la siguiente dirección de internet:
http://www.pasto.gov.co/index.php?option=com_content&view=article&id=3615:luz-verde-a-la-intervencion-de-la-carrera-27&catid=60:noticias-6&Itemid=199
- Página oficial Alcaldía de Pasto (martes 26 de octubre de 2010). Unión temporal 2010 construirá puente de Las Banderas. Disponible en la siguiente dirección de internet:
http://www.pasto.gov.co/web01/index.php?option=com_content&view=article&id=2557:union-temporal-2010-construira-puente-de-las-banderas&catid=49:noticia-principal&Itemid=287

- RazónPública.com. La Infraestructura Vial en Colombia: Entre la Ineficiencia y la corrupción. Disponible en la siguiente dirección de internet:
<http://razonpublica.com/index.php/politica-y-gobierno-temas-27/2462-la-infraestructura-vial-en-colombia-entre-la-ineficiencia-y-la-corrupcion.html>
- Redes de Transporte, Indicadores de Desempeño. Disponible en la siguiente dirección de internet:
<http://www.ctlc-st.gob.pe/PDF%20para%20web/1er%20Curso%20CEPAL/D%C3%ADa%2004%20-%20Jueves%2005/Lima%20-%2005.pdf>
- Secretaria General del Senado. Normas, Decretos y Leyes de la República de Colombia. Disponible en la Siguiete dirección de internet:
<http://www.secretariasenado.gov.co/>
- Vanguardia.com. La infraestructura Vial en Colombia es a “paso de Tortuga”. Disponible en la siguiente dirección de internet:
<http://www.vanguardia.com/economia/nacional/153429-la-infraestructura-vial-en-colombia-es-a-paso-de-tortuga>
- Wikipedia, la enciclopedia libre. San Juan de Pasto. Disponible en la siguiente dirección de internet:
http://es.wikipedia.org/wiki/San_Juan_de_Pasto#Econom.C3.ADa

ANEXOS

Anexo A. Formatos de Entrevista



**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA**

Formato Entrevista

ENTREVISTA DIRIGIDA AL CONTRATISTA DE LA OBRA DE LA CARRERA 27 DE LA CIUDAD DE PASTO

Objetivo: Obtener información precisa y detallada sobre la labor del contratista ejecutor de la obra de la carrera 27.

Nota: La información obtenida tiene aplicación netamente académica.

Fecha: _____

No. Entrevista: _____

Cargo: _____

- 1) ¿Cuál ha sido el presupuesto estimado para la ejecución de la obra de la carrera 27?
- 2) ¿Cuál es la fecha de culminación prevista de la obra de la carrera 27?
- 3) ¿Cuáles han sido los problemas que han dificultado la ejecución de la obra de la carrera 27?
- 4) ¿Qué medidas se han tomado para la reubicación de las personas afectadas por el proyecto de la carrera 27?
- 5) ¿Cómo califica el cumplimiento financiero de los entes gubernamentales para llevar a cabo la obra de la carrera 27?
- 6) ¿Qué campañas ambientales y/o programas de enlace ciudadano se han llevado a cabo para ejecutar la obra de la carrera 27?
- 7) ¿Alrededor de cuantos empleos se han generado con la realización de la obra de la carrera 27?

- 8) ¿Cuál sería el diagnóstico general de la obra de la carrera 27?
- 9) ¿Desea agregar algo más a la presente entrevista?



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

Formato Entrevista

ENTREVISTA DIRIGIDA AL CONTRATISTA DE LA OBRA DE LA GLORIETA DE LAS BANDERAS DE LA CIUDAD DE PASTO

Objetivo: Obtener información precisa y detallada sobre la labor del contratista ejecutor de la obra de la Glorieta de las Banderas.

Nota: La información obtenida tiene aplicación netamente académica.

Fecha: _____

No. Entrevista: _____

Cargo: _____

- 1) ¿Cuál ha sido el presupuesto estimado para la ejecución de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 2) ¿Cuál es la fecha de culminación prevista de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 3) ¿Cuáles han sido los problemas que han dificultado la ejecución de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 4) ¿Qué medidas en materia de movilidad se han tomado en el proyecto de la Glorieta de las Banderas?
- 5) ¿Cómo califica el cumplimiento financiero de los entes gubernamentales para llevar a cabo la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 6) ¿Qué campañas ambientales y/o programas de enlace ciudadano se han llevado a cabo para ejecutar la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 7) ¿Alrededor de cuantos empleos se han generado con la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 8) ¿Cuál sería el diagnóstico general de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 9) ¿Desea agregar algo más a la presente entrevista?

Anexo C.



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

Formato Entrevista

**ENTREVISTA DIRIGIDA AL CONTRATANTE DE LA OBRA DE LA CARRERA 27 DE
LA CIUDAD DE PASTO**

Objetivo: Obtener información precisa y detallada sobre la labor del contratante delegado del proyecto de la carrera 27.

Nota: La información obtenida tiene aplicación netamente académica.

Razón social: _____

No. Entrevista: _____

Fecha: _____

Dependencia o Cargo: _____

- 1) ¿Cuáles fueron las razones para la formulación del Proyecto de la carrera 27?
- 2) ¿Cuáles fueron los procesos de planeación previos a la formulación del proyecto de la carrera 27?
- 3) ¿La realización de la obra de la carrera 27 ha cumplido con los lineamientos del contrato hasta el momento? Si, No, Por qué?
- 4) ¿Cuál ha sido el presupuesto aprobado para la realización de la obra de la carrera 27 y cuál es su fuente de financiamiento? Especifique.
- 5) ¿Cuál es la fecha de culminación prevista de la obra de la carrera 27?
- 6) ¿Cuáles han sido los problemas que han dificultado la inversión pública en la obra de la carrera 27?
- 7) ¿Cuál es el porcentaje de avance hasta la fecha y cómo califica el cumplimiento de las empresas contratistas para la realización de la obra de la carrera 27?
- 8) ¿Qué campañas de enlace con la comunidad y medidas de reubicación se han llevado a cabo para ejecutar la obra de la carrera 27?
- 9) ¿Desea agregar algo más a la presente entrevista?



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

Formato Entrevista

ENTREVISTA DIRIGIDA AL CONTRATANTE DE LA OBRA DE LA GLORIETA DE LAS BANDERAS DE LA CIUDAD DE PASTO

Objetivo: Obtener información precisa y detallada sobre la labor del contratante delegado del proyecto de la Glorieta de las Banderas.

Nota: La información obtenida tiene aplicación netamente académica.

Razón social: _____

No. Entrevista: _____

Fecha: _____

Dependencia o Cargo: _____

- 1) ¿Cuáles fueron las razones para la formulación del Proyecto de la Glorieta de las Banderas?
- 2) ¿Cuáles fueron los procesos de planeación previos a la formulación del proyecto de la Glorieta de las Banderas?
- 3) ¿La realización de la obra de la Glorieta de las Banderas ha cumplido con los lineamientos del contrato hasta el momento? Si, No, Por qué?
- 4) ¿Cuál ha sido el presupuesto aprobado para la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas y cuál es su fuente de financiamiento? Especifique.
- 5) ¿Cuál es la fecha de culminación prevista de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 6) ¿Cuáles han sido los problemas que han dificultado la inversión pública en la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 7) ¿Cuál es el porcentaje de avance hasta la fecha y cómo califica el cumplimiento de las empresas contratistas para la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 8) ¿Qué campañas de enlace con la comunidad y medidas de movilidad se han llevado a cabo en la ejecución de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 9) ¿Desea agregar algo más a la presente entrevista?



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

Formato Encuesta

**ENCUESTA DIRIGIDA A COMERCIANTES Y HABITANTES DE LA ZONA CERCANA A
LA OBRA DE LA CARRERA 27 DE LA CIUDAD DE PASTO**

Objetivo: Obtener información de carácter económico y social sobre los comerciantes y habitantes de la zona aledaña a la obra en cuestión.

Nota: La información obtenida tiene aplicación netamente académica.

Información general:

No. Encuesta: _____

1) Sexo:

Masculino _____ Femenino _____

2) Edad:

____ Años

3) Estrato de su Residencia:

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____

4) Personas a cargo:

0 _____ 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____

5) Estado civil:

Soltero (a) _____ Unión libre _____ Casado (a) _____ Separado (a) _____ Viudo (a) _____

6) Usted es:

Habitante de la zona _____ Comerciante de la zona _____ Ambas _____

7) ¿La vivienda o negocio es?

Propio (a) _____ Arrendado (a) _____ Anticresado (a) _____

Información específica:

1) ¿Considera pertinente la realización de la obra de la carrera 27?

Si _____ No _____ Por que _____

2) ¿Se ha visto afectada su vivienda, negocio o trabajo debido a la realización de la obra de la carrera 27?

Si ____ No ____ Si su respuesta es afirmativa decir Por que

3) ¿Se ha afectado su calidad de vida o la de sus familiares por la ejecución de la obra de la carrera 27?

Si ____ No ____ Si su respuesta es afirmativa decir Por que

4) Si es propietario ¿Cómo considera la valorización de su propiedad (vivienda o negocio) debido a la ejecución de la obra de la carrera 27?

Favorable ____ Desfavorable ____ NS/NR ____ Por qué?

5) ¿Ha perjudicado la realización de la obra de la carrera 27 su nivel de ingreso? Si su respuesta es afirmativa decir cómo.

Si ____ No ____ como _____

6) ¿Considera excesiva la contaminación ambiental que genera la realización de la obra de la carrera 27?

Sí ____ No ____

7) ¿Considera adecuadas las medidas adoptadas en materia de movilidad en la realización de la obra de la carrera 27?

Si ____ No ____ Por que

8) ¿Cree que con la realización de la obra de la carrera 27 mejorara la movilidad vehicular y peatonal?

Sí ____ No ____

9) ¿Cómo considera la ejecución de la obra de la carrera 27?

Eficiente ____ Adecuado ____ Regular ____ Ineficiente ____

10) ¿Existió algún tipo de aviso previo a la realización de la obra de la carrera 27?

Sí ____ No ____

11) ¿Ha recibido algún tipo de subsidio, compensación o aliciente por parte del Estado debido a la realización de la obra de la carrera 27?

Si ____ No ____ Si su respuesta es afirmativa decir cual

12) ¿Qué prioridad le otorgaría usted a la obra de la carrera 27?

Muy urgente ____ Urgente ____ Necesaria ____ Innecesaria ____

13) ¿Desea agregar algo más a la presente encuesta?



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

Formato Encuesta

**ENCUESTA DIRIGIDA A COMERCIANTES Y HABITANTES DE LA ZONA CERCANA A
LA OBRA DE LA GLORIETA DE LAS BANDERAS DE LA CIUDAD DE PASTO**

Objetivo: Obtener información de carácter económico y social sobre los comerciantes y habitantes de la zona aledaña a la obra en cuestión.

Nota: La información obtenida tiene aplicación netamente académica.

Información general:

No. Encuesta: _____

1) Sexo:

Masculino _____ Femenino _____

2) Edad:

____ Años

3) Estrato de su Residencia:

1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____ 6 _____

4) Personas a cargo:

0 _____ 1 _____ 2 _____ 3 _____ 4 _____ 5 _____

5) Estado civil:

Soltero (a) _____ Unión libre _____ Casado (a) _____ Separado (a) _____ Viudo (a) _____

6) Usted es:

Habitante de la zona _____ Comerciante de la zona _____ Ambas _____

7) ¿La vivienda o negocio es?

Propio (a) _____ Arrendado (a) _____ Anticresado (a) _____

Información específica:

1) ¿Considera pertinente la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas?

Si _____ No _____ Por que _____

2) ¿Se ha visto afectada su vivienda, negocio o trabajo debido a la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas?
Si ____ No ____ Si su respuesta es afirmativa decir Por que

3) ¿Se ha afectado su calidad de vida o la de sus familiares por la ejecución de la obra de la Glorieta de las Banderas?
Si ____ No ____ Si su respuesta es afirmativa decir Por que

4) Si es propietario ¿Cómo considera la valorización de su propiedad (vivienda o negocio) debido a la ejecución de la obra de la Glorieta de las Banderas?
Favorable ____ Desfavorable ____ NS/NR ____ ¿Por qué?

5) ¿Ha perjudicado la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas su nivel de ingreso? Si su respuesta es afirmativa decir cómo.
Si ____ No ____ como _____

6) ¿Considera excesiva la contaminación ambiental que genera la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas?
Sí ____ No ____

7) ¿Considera adecuadas las medidas adoptadas en materia de movilidad en la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas?
Si ____ No ____ Por que

8) ¿Cree que con la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas mejorara la movilidad vehicular y peatonal?
Sí ____ No ____

9) ¿Cómo considera la ejecución de la obra de la Glorieta de las Banderas?
Eficiente ____ Adecuado ____ Regular ____ Ineficiente ____

10) ¿Existió algún tipo de aviso previo a la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas?
Sí ____ No ____

11) ¿Ha recibido algún tipo de subsidio, compensación o aliciente por parte del Estado debido a la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas?
Si ____ No ____ Si su respuesta es afirmativa decir cuál

12) ¿Qué prioridad le otorgaría usted a la obra de la Glorieta de las Banderas?
Muy urgente ____ Urgente ____ Necesaria ____ Innecesaria ____

13) ¿Desea agregar algo más a la presente encuesta?



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

Formato Sondeo de Opinión

**SONDEO DE OPINION DIRIGIDO A LOS PROPIETARIOS DE VEHICULOS CON
RESPECTO A LA OBRA DE LA CARRERA 27 DE LA CIUDAD DE PASTO.**

Objetivo: Obtener información de los Transportadores de la ciudad de Pasto, con el fin de registrar la percepción de esta población con respecto a la obra de la carrera 27.

Nota: La información obtenida tiene aplicación netamente académica.

Fecha: _____

No. Sondeo: _____

Tipo de vehículo: _____

- 1) ¿Usted tuvo conocimiento previo de la iniciación de la obra de la carrera 27? Si, No. Si su respuesta es afirmativa ¿Cuál fue el medio?
- 2) ¿Se ha visto afectada su movilidad por la realización de la obra de la carrera 27?
- 3) ¿Cree usted necesaria la realización de la obra de la carrera 27? Sí, No Por qué?
- 4) ¿Se ha afectado su trabajo u ocupación debido al inicio de la obra de la carrera 27?
- 5) ¿Cómo calificaría el desarrollo de la obra de la carrera 27 hasta el momento?
- 6) ¿Desea agregar algo más al Sondeo de Opinión?



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

Formato Sondeo de Opinión

**SONDEO DE OPINION DIRIGIDO A LOS PROPIETARIOS DE VEHICULOS CON
RESPECTO A LA OBRA DE LA GLORIETA DE LAS BANDERAS DE LA CIUDAD DE
PASTO.**

Objetivo: Obtener información de los Transportadores de la ciudad de Pasto, con el fin de registrar la percepción de esta población con respecto a la obra de la Glorieta de las Banderas.

Nota: La información obtenida tiene aplicación netamente académica.

Fecha: _____

No. Sondeo _____

Tipo de vehículo: _____

- 1) ¿Usted tuvo conocimiento previo de la iniciación de la obra de la Glorieta de las Banderas? Si, No. Si su respuesta es afirmativa ¿Cuál fue el medio?
- 2) ¿Se ha visto afectada su movilidad por la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 3) ¿Cree usted necesaria la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas? Sí, No Por qué?
- 4) ¿Se ha afectado su trabajo u ocupación debido al inicio de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 5) ¿Cómo calificaría el desarrollo de la obra de la Glorieta de las Banderas hasta el momento?
- 6) ¿Desea agregar algo más al Sondeo de Opinión?



UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA

Sondeo de Opinión

**SONDEO DE OPINION DIRIGIDO A LOS TRANSEUNTES CON RESPECTO A LA
OBRA DE LA CARRERA 27 DE LA CIUDAD DE PASTO**

Objetivo: Obtener información que nos brinde una perspectiva general de la movilidad ciudadana con respecto a la obra de la carrera 27 de la ciudad de Pasto.

Nota: La información obtenida tiene aplicación netamente académica.

No. Sondeo de Opinión: _____

- 1) ¿Qué opinión tiene acerca de la obra de la carrera 27?
- 2) ¿Su bienestar se ve mejorado o desmejorado con la realización de la obra de la carrera 27 de la ciudad de Pasto?
- 3) ¿En perspectiva de mejorar la ciudad estaría dispuesto a asumir incomodidades que pueda generar esta obra? Si su respuesta es negativa explicar por qué.



**UNIVERSIDAD DE NARIÑO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS
PROGRAMA DE ECONOMIA**

Sondeo de Opinión

**SONDEO DE OPINION DIRIGIDO A LOS TRANSEUNTES CON RESPECTO A LA
OBRA DE LA GLORIETA DE LAS BANDERAS DE LA CIUDAD DE PASTO**

Objetivo: Obtener información que nos brinde una perspectiva general de la movilidad ciudadana con respecto a la obra de la Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto.

Nota: La información obtenida tiene aplicación netamente académica.

No. Sondeo de Opinión: _____

- 1) ¿Qué opinión tiene acerca de la obra de la Glorieta de las Banderas?
- 2) ¿Su bienestar se ve mejorado o desmejorado con la realización de la obra de la Glorieta de las Banderas de la ciudad de Pasto?
- 3) ¿En perspectiva de mejorar la ciudad estaría dispuesto a asumir incomodidades que pueda generar esta obra? Si su respuesta es negativa explicar por qué.