

Análisis del impacto económico generado a los comerciantes por la implementación de la primera etapa del plan de movilidad vial en el municipio de San Gil 2015-2018

Analysis of the economic impact generated to the merchants by the implementation of the first stage of the road mobility plan in the municipality of San Gil 2015-2018

Silvia Alejandra Nieto Gómez¹, Argenis Ramírez Ramírez²

Resumen

En el municipio de San Gil se implementó un Plan Maestro de Movilidad (PMM) desde el segundo semestre del año 2015, el cual, en su primera etapa, consistió en el ensanchamiento de andenes existentes, la reorganización de las rutas de transporte, creación de zonas sin tráfico vehicular, implementación de señalización horizontal y vertical e identificación de áreas amarillas y azules; lo que generó diversos impactos a la comunidad perteneciente al gremio de comerciantes. Por consiguiente, con el presente proyecto se analizaron dichos impactos económicos por medio de una investigación mixta de tipo explicativa y de tipo narrativa, a una muestra de 73 comerciantes ubicados entre las calles 12 y 15 con carreras 9 y 11 de San Gil, Santander, la recopilación de la información se obtuvo a través de una encuesta y de una entrevista semiestructurada, partiendo de las variables definidas. Como resultados significativos se percibe que los comerciantes en un 68,7% no fueron informados sobre las modificaciones a realizar, ni de las reuniones para socializarlas con un 94%, en cuanto a sus ingresos disminuyeron pasando del 34,8% al 25,4% y gastos difieren con una variación del 19% al 55,2% para el 2018 afectando la generación de empleo en el sector, denotando una total inconformidad con la gestión realizada.

Palabras clave: Plan Maestro de Movilidad Vial, impactos, comerciantes, participación ciudadana

¹Egresada del programa de Administración de Empresas de la Fundación Universitaria de San Gil UNISANGIL. silvianieto@unisangil.edu.co

²Ingeniera Industrial, Magister en Administración de Empresas con énfasis en Dirección de Proyectos, Docente tiempo completo Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de UNISANGIL, Líder del grupo de investigación IDCEA – Investigación y Desarrollo en Ciencias Económicas, Administrativas, Contables y Turísticas. aramirez@unisangil.edu.co

Abstract

In the municipality of San Gil, a Mobility Master Plan (PMM) was implemented from the second semester of 2015, which, in its first stage, consisted of the widening of existing platforms, the reorganization of transport routes, the creation of zones without vehicular traffic, implementation of horizontal and vertical signaling and identification of yellow and blue areas; which generated various impacts on the community belonging to the merchants' union. Therefore, with the present project, these economic impacts were analyzed through a mixed investigation of an explanatory and narrative type, to a sample of 275 merchants located between streets 12 and 15 with races 9 and 11 of the municipality of San Gil, Santander, the collection of information was obtained through a survey and a semi-structured interview, based on the defined variables. As significant results, it is perceived that the majority of the merchants were not informed about the modifications to be made, nor about the meetings to socialize them, in terms of their income and expenses differ for the year 2018, affecting the generation of employment in the sector, denoting a total dissatisfaction with the management carried out.

Keywords: Road Mobility Master Plan, impacts, merchants, citizen participation

Introducción

El Plan Maestro Movilidad Vial (PMM) (Findeter, 2015), es un plan de acción que se llevó a cabo dentro del marco de Ciudades Emblemáticas, un programa desarrollado por Findeter en asocio con el Banco Interamericano de Desarrollo, en cual el municipio de San Gil resultó beneficiado al cumplir con los lineamientos estipulados.

La movilidad vial en San Gil es un aspecto que ha generado diversos impactos en el sector comercial, como disminución de la demanda de productos y demora en los tiempos de desplazamiento, reflejando las deficiencias en la estructura vial, sobre todo en las carreras 8, 9, 10 y 11 con calles 12, 13, 14, 15 y 16, donde se presenta congestión vehicular; el aumento del parque automotor de vehículos y motos; el consumo excesivo de energías fósiles; la contaminación y sus efectos sobre la salud; las carencias de un sistema de parqueaderos; el estacionamiento en vía pública; las deficiencias en las operaciones de cargue y descargue; el flujo de vehículos de carga por la ciudad a falta de una ruta circunvalar y el mal uso del sistema de señalética (Findeter, 2015).

Por esta razón, en el PMM se establecieron diversas acciones para desarrollarse entre los años

2015 y 2025, con el fin de dar solución a la problemática. Para llevar a cabo la investigación se estableció un período comprendido entre los años 2015 y 2018, e incluye: ensanchamiento de andenes, redireccionamiento de vías, zonas sin tráfico vehicular, señalización horizontal y vertical y establecimiento de zonas amarillas y azules.

Es importante tener presente que en cuanto a la condición ciudadana y movilidad (Dangond, Francois, Monteoliva & Rojas, 2011) aseguran que el concepto de movilidad es amplio y complejo, introduce una serie de variables que van más allá de los desplazamientos. A diferencia del transporte, la movilidad aborda no solo infraestructura y vehículos, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan. Consecuente con esto (Suárez Álvarez, 2005), expresa que las características que definen el concepto de ciudadanía podrían sintetizarse en los siguientes elementos:

- Pertenencia e identidad, como condiciones sociales y culturales que posibilitan la construcción de territorialidad.
- Derechos o énfasis legal de la ciudadanía, relativo a la igualdad abstracta ante la ley.
- Participación, vinculada a una ciudadanía política donde el ciudadano incursiona en el gobierno de los asuntos públicos o interactúa institucionalmente.

Por ello un ciudadano busca participar e incidir en dichas decisiones públicas evitando la desigualdad en cuanto a su sector, convirtiéndolo en el principal receptor de las medidas, proporcionando valor a sus derechos ante la ley. No obstante, este concepto no se cumplió a cabalidad dado que no existió socialización de la primera etapa del Plan Maestro de Movilidad Vial en el gremio.

En cuanto a una variable, es una propiedad que puede variar (adquirir diversos valores) y cuya variación es susceptible a medirse (Hernández Siamperi, Fernández Calado, & Baptista Lucio, 2010), por lo tanto, una variable económica es aquella que puede tomar varios valores numéricos y va a requerir algunos indicadores para poder medirse. En este caso (Daniel, 2009) opina que los indicadores deben ser establecidos en términos de la cantidad o cualidad del atributo expresando un modo matemático de calcularlo, pueden ser utilizados para medir el estado de una variable en un momento determinado y medir los cambios en la misma.

Por consecuencia, el proyecto tiene uso de tres variables, ingresos, empleo y gastos:

- **Ingresos:** Los ingresos en términos económicos hace referencia a todas las entradas económicas que recibe una persona, una familia, una empresa, etc. Se pueden clasificar en ingresos ordinarios, los cuales se obtienen de forma habitual o ingresos extraordinarios que provienen de acontecimientos especiales (Banco de la República, s.f.).
- **Empleo:** Puede denominarse toda aquella actividad en que una persona es contratada para ejecutar una serie de tareas específicas, a cambio de lo cual percibe remuneración económica (Anónimo, Significados, s.f.).
- **Gastos:** Se conoce como la cantidad de salidas de dinero que la sociedad debe dar a cambio de recibir un bien o servicio (Sánchez Galán, s.f.).

De acuerdo con lo anterior, se denota la obligación de tener en cuenta aquellos gremios que, por derecho, deben participar en el desarrollo de actividades en pro de una mejora en común, mereciendo respeto y atención debida por parte de los entes gubernamentales.

Con respecto a los antecedentes, se tiene una encuesta realizada por Fenalco Sur de Santander la cual analizaba, mediante la redacción de cinco preguntas, la relación de la movilidad y ventas en el primer semestre del 2016 con respecto al año inmediatamente anterior, en donde se puede detallar claramente la coincidencia entre sus resultados y los arrojados por esta investigación (Fenalco Sur de Santander, 2016).

La muestra se obtuvo a partir de la base de datos brindada por la Secretaría de Hacienda del municipio de San Gil y la información manifestada por la administración de la Plaza de Mercado del municipio; de esta manera, fue necesario establecer variables económicas como: empleo, gastos e ingresos con el fin de medir el impacto generado por el PMM.

Sin embargo, durante la recolección de los datos se presentaron ciertas limitantes como la información exacta de la cantidad de comerciantes dentro de la Plaza de Mercado, la falta de actualización de datos en la página del municipio, desconocimiento de ciertos aspectos sobre el Plan Maestro de Movilidad, falta de tiempo, la mala atención prestada por parte de los encuestados, la veracidad de sus respuestas y la baja credibilidad del uso de la información solicitada.

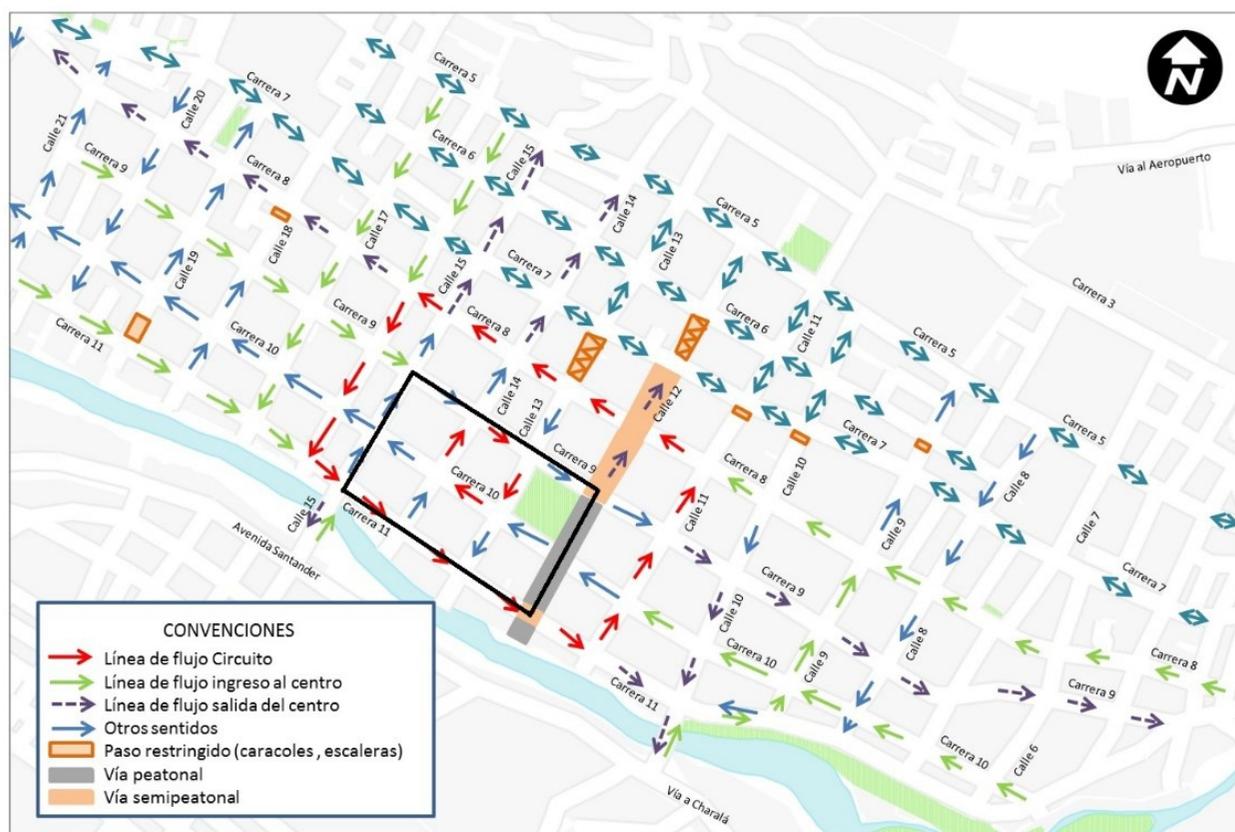
Método

Este proyecto se desarrolló a partir de una investigación mixta de tipo explicativa de diseño no experimental de tipo transversal, puesto que solo existió el interés de analizar los impactos una vez aplicada la primera etapa del PMM. Por otra parte, se hizo uso de un diseño narrativo.

Para la población se determinaron 972 comerciantes, ubicados principalmente en el centro histórico que comprende las calles 12 y 15 con carreras 9, y 11 de San Gil.

Asimismo, se realizó un muestreo probabilístico de tipo aleatorio simple dado a los listados que existen acerca del gremio, obteniendo un resultado de 275 comerciantes. Sin embargo, durante la recolección de información se efectuaron 67 encuestas y 6 entrevistas dada la indisposición de los encuestados y su falta de tiempo.

Figura 1. Sector de la investigación



Fuente: Plan de Maestro de Movilidad San Gil 2015-2025, Findeter

Participantes

Se estipularon 275 comerciantes de los cuales se contó con la participación de 67 que respondieron la encuesta, y la realización de 6 entrevistas para un total de 73 comerciantes debido a las limitaciones antes mencionadas.

Instrumentos

Para la recolección de datos cuantitativos se diseñó un cuestionario de acuerdo con las variables establecidas (ingresos, egresos y empleo) y con los datos cualitativos se estructuró una entrevista semiestructurada.

Resultados

Diagnóstico sobre el sector comercial antes de la implementación de la primera etapa del PMM

Cualitativamente, los resultados más significativos fueron:

Tabla 1. Estructura organizativa

Estructura organizativa	
Categoría	Respuesta
Tiempo de funcionamiento	“Actualmente lleva más de cinco años”
Actividad económica	“Venta de fruta y verdura” “Venta de ropa” “Venta y reparación de bicicletas”
Empleados	“En promedio son dos empleados” “Los que trabajamos somos familia”
Contratación	“Con ellos manejan un contrato a término indefinido” “No, no manejamos ninguno, les pago por el día”

Fuente: Elaboración propia (2018)

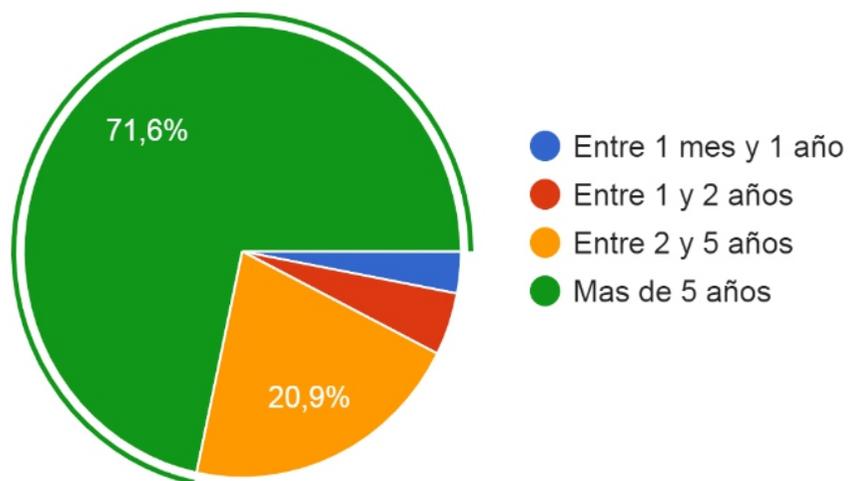
Tabla 2. Opinión movilidad antes del PMM

Categoría	Respuesta
Opinión movilidad antes de la aplicación de la primera etapa del PMM	“Era mucho mejor porque no había tanta congestión” “Había más espacio, podía estacionar y bajarse la gente a hacer sus compras”

Fuente: Elaboración propia (2018)

Cuantitativamente, los resultados más significativos fueron:

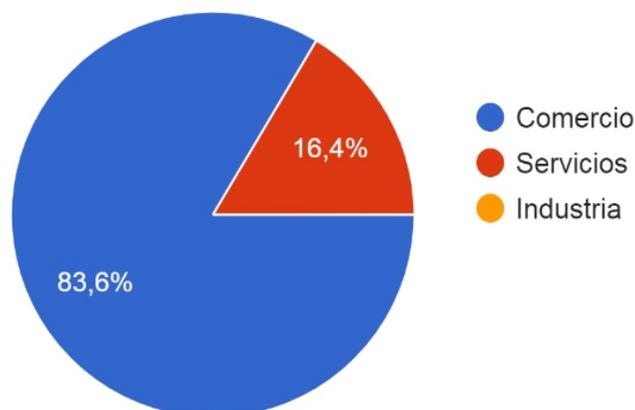
Figura 2. Tiempo de funcionamiento del negocio



Fuente. Elaboración propia (2018)

Según la información recolectada, muchos de los negocios que se encuentran ubicados en el casco urbano del municipio, han estado laborando hace más de 5 años (71,6%), por lo que se detecta una ligera estabilidad en el sector, permitiendo el análisis de la situación antes de la aplicación del Plan de Movilidad Vial.

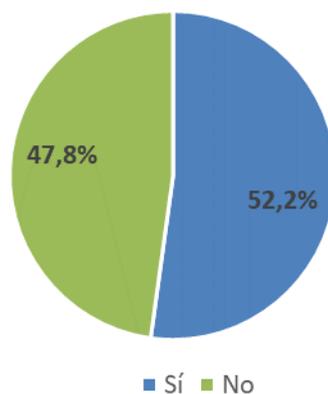
Figura 3. Actividad económica de la empresa



Fuente: Elaboración propia (2018)

Teniendo presente el sector escogido para la investigación, la mayoría de los comerciantes se dedican a la venta de productos (83,6%), entre los cuales se destacan: venta de zapatos, venta de ropa y cacharrerías con afluencia diaria de clientes.

Figura 4. Uso del cargue y descargue



Fuente: Elaboración propia (2018)

De los 67 encuestados, el 52,2% requiere de descargue de sus productos, resultados que están muy relacionados con su actividad que es el comercio, esto permite detectar que la medida frente a la prohibición de parqueo y cambio en horarios del descargue no ha favorecido a esta parte de la población.

Figura 5. Ingreso total año 2014



Fuente: Elaboración propia (2018)

Se puede determinar que los ingresos del 81% de los encuestados para el 2014 se encuentran en un rango de \$5.000.000 a \$10.000.000, pertenecientes a pequeños negocios, seguido de un 11,1% con un rango de \$11.000.000 a \$15.000.000, por parte de supermercados, tiendas de ropa y tiendas de zapatos.

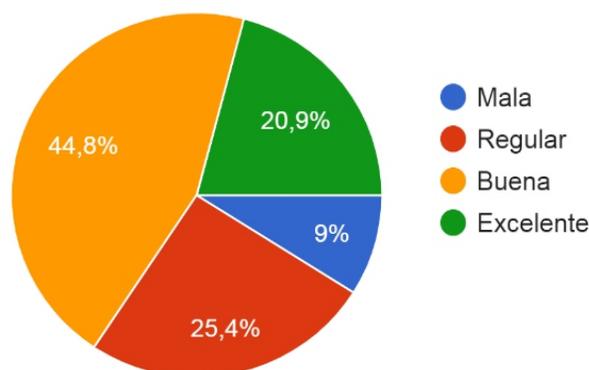
Figura 6. Gasto total año 2014



Fuente: Elaboración propia (2018)

Partiendo de los datos obtenidos se percibe que los pequeños negocios son los que incurrieron en menos gastos en tal año, con un 77,8% en un rango de menos de \$5.000.000, seguido de un 19% en un rango de \$5.000.000 a \$10.000.000.

Figura 7. Apreciación movilidad antes de la aplicación de la primera etapa del PMM



Fuente: Elaboración propia (2018)

Del 100% de los encuestados el 44,8% considera que la movilidad vial del municipio estaba mejor gestionada antes de la aplicación de la primera etapa del Plan Maestro de Movilidad Vial (PMM), pues permitía un mejor desarrollo del comercio gracias a la amplitud de vías, puesto que daba la oportunidad para que los clientes realizaran sus compras mientras dejaban sus vehículos estacionados en el sector para luego descargar los elementos adquiridos, por otra parte, el 25,4% considera que la misma era regular, ya que en muchos casos los accesos y la visibilidad de sus establecimientos se veían comprometidos por los vehículos que allí parqueaban.

Análisis de la primera etapa del plan maestro de movilidad vial en el municipio de San Gil 2015- 2025

Para obtener la información correspondiente con el desarrollo de este objetivo, se recurrió a la lectura del documento llamado: Plan Maestro de Movilidad San Gil 2015-2025, sin embargo, no hay existencia explícita de las actividades a desarrollarse por períodos. Por esta razón, partiendo de la comprensión lectora de la misma, se elaboró una lista con las actividades que comprenden la primera etapa del PMM, las cuales son:

- Ensanchamiento de andenes.
- Reorganización de rutas de transporte.
- Creación de zonas sin tráfico vehicular.
- Implementación de señalización horizontal y vertical.
- Identificación de áreas amarillas y azules.

Determinación de las variables económicas para medir el impacto generado en la implementación de la primera fase del PMM

Tabla 3. Variables utilizadas

Variable	Definición	Indicador
Empleo	Aumento del empleo o desempleo en los diferentes establecimientos del sector.	(Empleados contratados en el año/Empleados despedidos en el año) *100
Gastos	Incremento o disminución de gastos en el desarrollo del ejercicio comercial.	(Gastos año actual/Gastos año anterior) *100
Ingresos	Cantidad de dinero recaudado de su ejercicio comercial en el año actual con respecto al año anterior.	(Ingresos totales año actual/Ingresos totales año anterior) *100

Fuente: Elaboración propia (2018)

Análisis de la aplicación de las variables económicas al sector comercial

Cualitativamente, los resultados más significativos fueron:

Tabla 4. Beneficios y/o afectación

Categoría	Respuesta
Beneficios y/o afectación de la implementación	“Me ha afectado ya que los clientes no pueden parar en frente de las instalaciones a hacer una compra rápida y también la contaminación auditiva es terrible debido a la congestión vehicular que se presenta en la zona”.

Fuente: Elaboración propia (2018)

Tabla 5. Personal

Categoría	Respuesta
Requerimiento de personal	“No, como voy a contratar más, si no me alcanza”. “No, con lo que tengo es suficiente, las ventas no dan para más”.

Fuente: Elaboración propia (2018)

Tabla 6. Recomendaciones movilidad

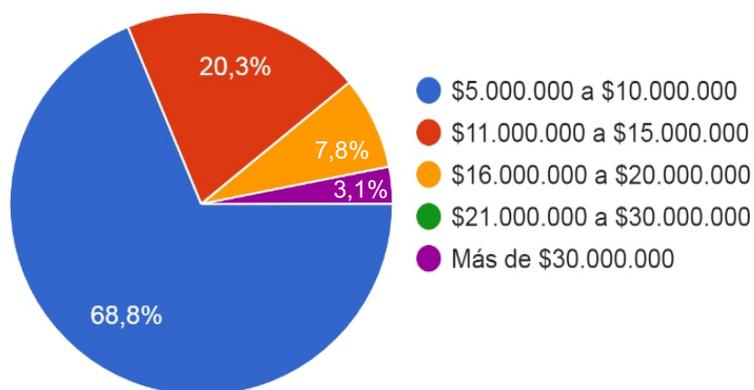
Categoría	Respuesta
Recomendaciones a la mejora de la movilidad	“Mejorar las vías y la forma de circulación y la otra sería capacitar a los conductores de San Gil, para que no generen contaminación auditiva”. “Empezando por los parqueaderos de las busetas y domicilios, que tengan un lugar fijo y que las busetas no paren en cualquier parte”. “Qué permitan el parqueo”.

Fuente: Elaboración propia (2018)

Cuantitativamente, los resultados más significativos fueron:

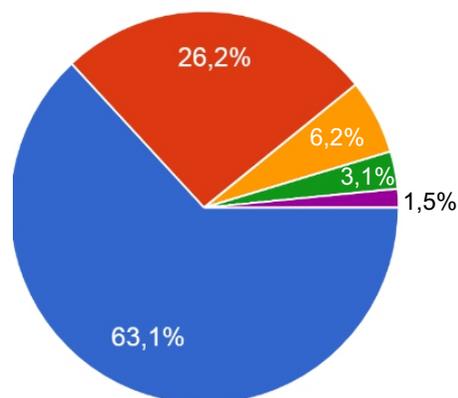
A continuación, se presentan las gráficas de los ingresos totales del 2015 al 2018. En la parte inferior podrá encontrar el análisis respectivo.

Figura 8. Ingreso total año 2015



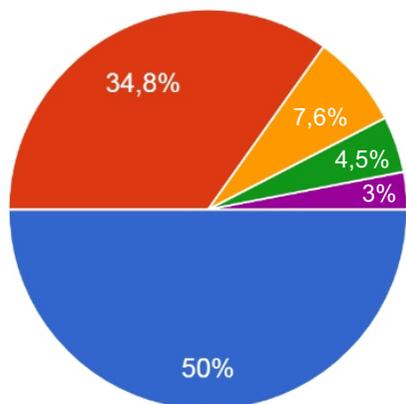
Fuente: Elaboración propia (2018)

Figura 9. Ingreso total año 2016



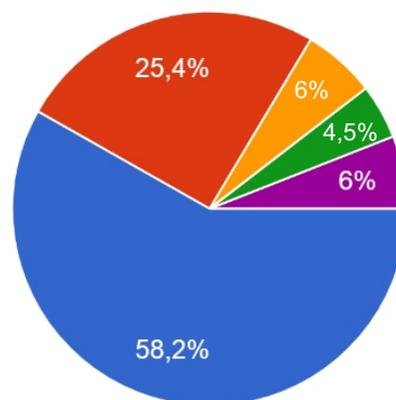
Fuente: Elaboración propia (2018)

Figura 10. Ingreso total año 2017



Fuente: Elaboración propia (2018)

Figura 11. Ingreso total año 2018

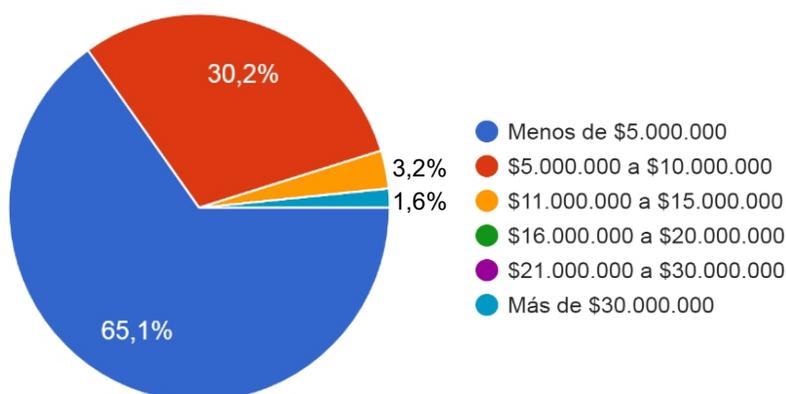


Fuente: Elaboración propia (2018)

A partir de los resultados obtenidos, se logró percibir que los ingresos de los comerciantes entre los años 2014 al 2017 aumentaron, pasando de un rango de \$5.000.000 - \$10.000.000 a otro de \$11.000.000 - \$15.000.000, este último con una variación del 11,1% al 34,8%, sin embargo, para el 2018 disminuyó pasando del 34,8% al 25,4%, lo que permite determinar que posiblemente esta última variación se dio debido a factores externos.

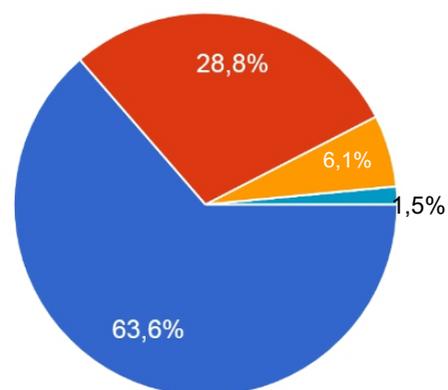
A continuación, se presentan las gráficas de los gastos totales del 2015 al 2018. En la parte inferior podrá encontrar el análisis respectivo.

Figura 12. Gasto total año 2015



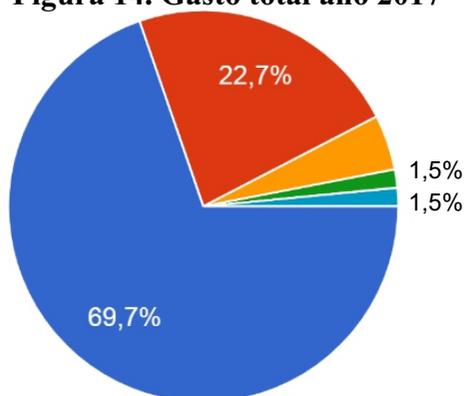
Fuente: Elaboración propia (2018)

Figura 13. Gasto total año 2016



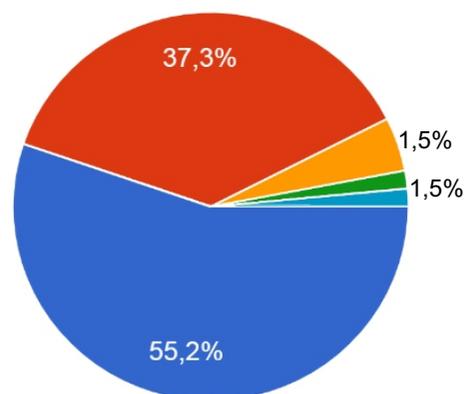
Fuente: Elaboración propia (2018)

Figura 14. Gasto total año 2017



Fuente: Elaboración propia (2018)

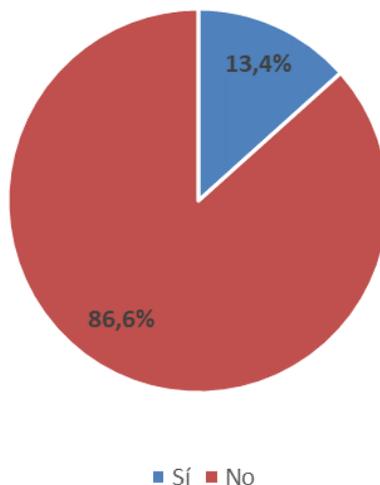
Figura 15. Gasto total año 2018



Fuente: Elaboración propia (2018)

A partir de los resultados obtenidos con esta pregunta, se logra percibir que los gastos de los comerciantes entre los años 2014 al 2018 aumentaron, pasando de un rango de menos \$5.000.000 con una variación de 77,8 al 37,3% a otro de \$5.000.000 - \$10.000.000, con una variación del 19% al 55,2%, a pesar de que sus ingresos para el 2018 disminuyeron.

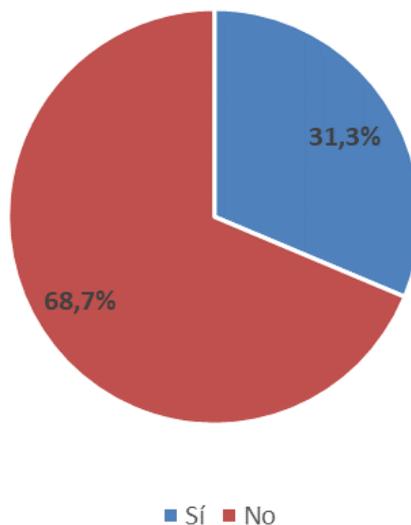
Figura 16. Conocimiento del documento



Fuente: Elaboración propia (2018)

El Documento Plan Maestro de Movilidad Vial, es conocido solo por un 13,4% de la población encuestada, sin embargo, no fue leído en su totalidad por ser tan extenso. Por otra parte, el restante 86,6% presenta inconformismos dado que el documento no les fue presentado.

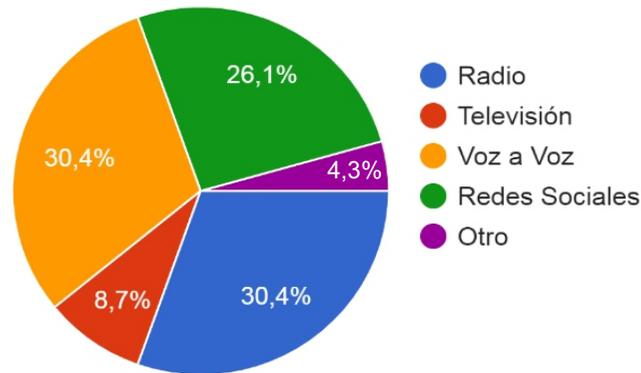
Figura 17. Información recibida por la primera etapa



Fuente: Elaboración propia (2018)

Si su respuesta anterior es afirmativa, indique el medio por el cual usted recibió dicha información.

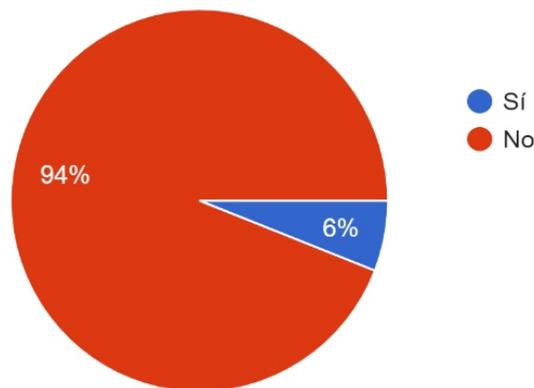
Figura 18. Medio por el cual recibió la información



Fuente: Elaboración propia (2018)

El 68,7% de los comerciantes del sector, reiteran no haber recibido información alguna sobre los cambios que conllevarían la ejecución de la primera etapa del PMM, convirtiéndose en la principal causa de los inconformismos con el Plan Maestro de Movilidad; mientras que el 31,3% dice que la información fue recibida en su mayoría por medio de la radio y del voz a voz (30.4%), así mismo, las redes sociales tuvieron una participación de un 26,1% seguido de la televisión (noticias) y finalizando con el periódico como otro medio comunicación (4,4%).

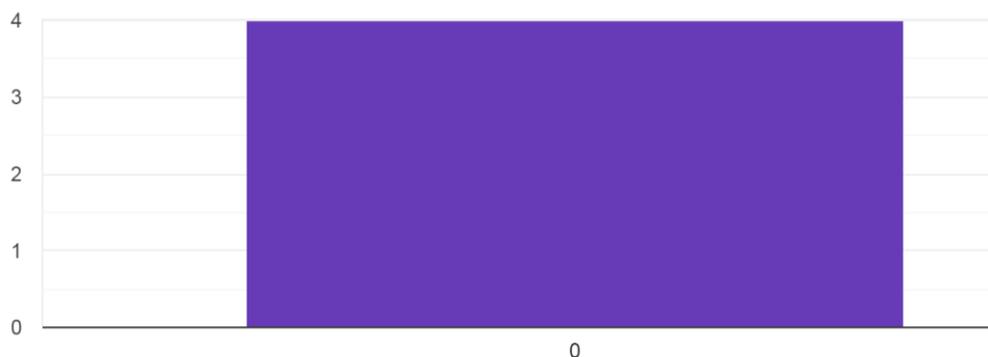
Figura 19. Conocimiento sobre las reuniones realizadas



Fuente: Elaboración propia (2018)

Si su respuesta anterior es afirmativa, indique el número de reuniones a las que asistió:

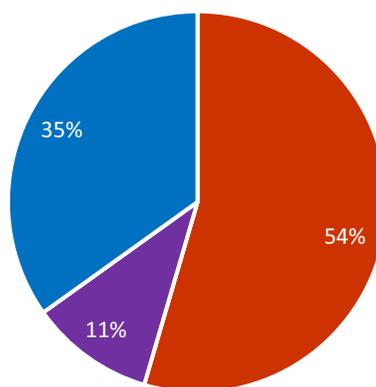
Figura 20. Cantidad de reuniones asistidas



Fuente: Elaboración propia (2018)

Del 100% de los encuestados el 94% manifestó no tener conocimiento alguno sobre las reuniones que se realizaron con el fin de socializar los cambios contemplados en el PMM, declararon que no dieron previo aviso por ningún medio, sin embargo, el 6% restante, ostenta que a pesar de estar al tanto de las reuniones no asistieron a ninguna de ellas por falta de tiempo.

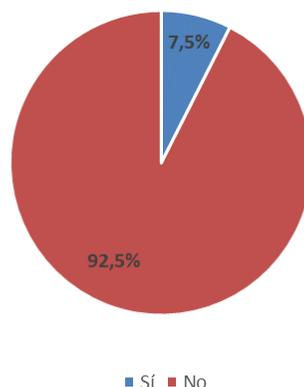
Figura 21. Modificación: traslado terminalito



Fuente: Elaboración propia (2018)

De los resultados obtenidos se puede percibir que el cambio que generó un “alto” impacto en los comerciantes es el relacionado con el traslado del Terminalito³ (54%). Según las personas encuestadas, al ser mayor la distancia, los campesinos no realizan sus compras con tanta frecuencia.

³ El Terminalito hace referencia al sitio donde llegan las empresas intermunicipales para dejar y recoger pasajeros que vienen de Aratocha, Curití, Valle de San José, Barichara, Villanueva, Charalá, Páramo, Cabrera y Socorro.

Figura 22. Mejora de la movilidad actual

Fuente: Elaboración propia (2018)

En su mayoría, es decir, el 92,5% de la población, declara que la movilidad en la actualidad no está bien gestionada, incluso, el porcentaje adquirido representa mayor inconformidad que el recibido antes de la aplicación de la primera etapa del Plan Maestro de Movilidad Vial.

Conclusiones

Con más de 5 años dedicados al comercio, los negocios ubicados en el sector céntrico de San Gil, hacen uso del cargue y descargue cada semana. Algunos de estos son establecimientos familiares conformados en gran parte por 3 personas, por lo que prescinden de empleados, agregado a ello, se encuentran aquellos que generan mayor empleo en las temporadas, haciendo uso de contratos a término indefinido o inclusive sin requerimiento de alguno.

Antes de la aplicación de la primera etapa del PMM, los comerciantes consideran que el desarrollo del comercio era mejor, existía una comodidad superior en el momento de realizar las compras y a pesar de la existencia de algunos problemas en la circulación vehicular, su conformidad con la movilidad era destacable.

Los ingresos entre los años 2014 y 2017 presentaron aumento al igual que los gastos, sin embargo, para el 2018 ambas variables difirieron. Los ingresos disminuyeron, mientras los gastos aumentaron más del 30%, causando que los comerciantes evitaran contratar más personal. Cabe resaltar que la primera etapa del Plan Maestro de Movilidad Vial dio inicio en el segundo semestre del 2015 y que, por lo tanto, estos resultados pueden indicar que fueron otros factores externos los

que influyeron en su variación, además no son datos precisos a causa de la incomodidad que presentaban los encuestados al momento de responder dicha pregunta.

En cuanto al documento del PMM, se puede inferir que no existió la inclusión de la participación ciudadana, debido a que se exhibe desconocimiento por una parte significativa del gremio, quienes manifiestan no haber recibido información alguna por parte de las entidades correspondientes, rescatando que los pocos detalles que tenían presentes fueron informados por medio del voz a voz, las redes sociales y la radio, sin embargo, estaban relacionados con la fecha de implementación y los cambios ya aprobados; el porcentaje restante revela que aunque se conocía la existencia del documento, este no fue leído por ser tan extenso y poco comprensible. Dado a esto, más del 90% de los encuestados no estaban enterados de las reuniones planteadas para socializar los cambios y aquellos que, por el contrario, fueron avisados, tampoco asistieron. Como conclusión, el desconcierto es notable, los comerciantes expresan que no fueron tenidos en cuenta, que los cambios que trajo consigo la primera etapa del PMM influyó de manera negativa, ya que los clientes, debido al redireccionamiento de vías, no pueden parquearse y realizar sus compras calmadamente, en cuanto al descargue, deben hacerlo en ciertas horas para no producir embotellamiento en las vías, aumentó el ruido y el polvo en sus negocios, resaltan que el cambio que les produjo mayor impacto fue el traslado del Terminalito ubicado en la calle 15 con carrera 11, provocando la disminución en la frecuencia de compras por parte de los campesinos.

A raíz de esto, los encuestados creen que sería viable realizar ciertas modificaciones como la reorganización de rutas para descongestionar las vías, principalmente la carrera 11, semaforizar algunas calles, instalar reductores de velocidad, incrementar más parqueaderos y, finalmente, contribuir con la cultura ciudadana, puesto que al final de cuentas, para ellos los cambios aplicados no fueron de gran utilidad en el desarrollo de su actividad comercial, según su justificación, el desorden y el caos vehicular aún están presentes.

Referencias

- Abanzabalegi, A. (Diciembre de 2009). Slideshare. Obtenido de <http://es.slideshare.net/bitaka/planes-de-movilidad-2631925>
- Aedo, C. (2015). Evaluación del impacto. Santiago de Chile.
- Alcaldía Municipal de San Gil. (19 de Agosto de 2017). San Gil, Santander. Obtenido de <http://www.sangil.gov.co/san-gil/Anónimo>. (26 de Mayo de 2015). De plaza en plaza. Obtenido de Espacio público como un derecho: <https://deplazaenplaza.wordpress.com/2015/05/26/espacio-publico-como-un-derecho/>
- Anónimo. (Octubre de 2016). Promonegocios.net. Obtenido de <https://www.promonegocios.net/mercadotecnia/definicion-concepto-venta.htm>
- Anónimo. (12 de Febrero de 2018). Significados.com. Obtenido de <https://www.significados.com/competitividad/Anónimo>. (s.f.). Significados. Obtenido de <https://www.significados.com/empleo/>
- Banco de la República. (s.f.). Banco de la República, actividad cultural. Obtenido de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/ingresos>
- Bello, R. (Noviembre de 2009). Evaluación del impacto . Obtenido de <http://www.eclac.org/ilpes/>
- Dangond, C., Francois, J., Monteoliva, A., & Rojas, F. (2011). Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano.
- Daniel, L. H. (2009). Metodología de la Investigación, propuesta, ante proyecto y proyecto. Bogotá: Ecoediciones.
- Fenalco Sur de Santander. (2016). Análisis de la relación de movilidad y ventas durante el primer semestre 2016. San Gil.
- Findeter. (2015). Plan Maestro de Movilidad San Gil 2015 - 2025. San Gil.
- Findeter. (2015). Plan maestro de movilidad San Gil 2015-2025. San Gil.
- Gerencie. (s.f.). Quienes son comerciantes. Obtenido de <http://bit.ly/1ReaOSr>
- Hernandez Siamperi, R., Fernandez Calado, C., & Baptista Lucio, P. (2010). Metodología de la investigación. México: Interamericana Editores.
- Ordas. (2008).
- PwC. (s.f.). Estudios del impacto económico. Obtenido de www.pwc.es
- Sánchez Galán, J. (s.f.). Economipedia. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/competencia-perfecta.html>
- Suárez Alvarez, J. (2005). El concepto de ciudadanía en los gobiernos de Bogotá. Tesis

(Maestría), Universidad de los Andes, Bogotá. Obtenido de https://scholar.google.com/scholar_lookup?title=+El+concepto+de+ciudadan%C3%ADa+en+los+gobiernos+de+Bogot%C3%A1.&author=Su%C3%A1rez+Alvarez+J&publication_year=2005

Sung, H. (s.f.). Asamblea General de las Naciones Unidas. Obtenido de Desarrollo Sostenible: <http://www.un.org/es/ga/president/65/issues/sustdev.shtml>