

## **Aerocafé: Una Mirada Socioeconómica Competitiva para el Territorio**

Juan Carlos Franco Gutiérrez

Luz Yaneth Villegas López

Especialización en Gerencia de Proyectos

Corporación Universitaria Minuto de Dios

ID 920697

ID 854117

Investigación I

Asesora de Tesis: Olga Lucia Duque Carvajal

Director de Tesis: Cristian Gómez Muñoz

2 de diciembre de 2023

## Dedicatoria

En la vida hay personas que marcan el camino de otras, personas que acompañan diferentes experiencias y todas suman valor y motivan el deseo de superación. Esta tesis realizada por Juan Carlos Franco Gutiérrez y Luz Yaneth Villegas López está llena de grandes momentos, momentos en los que cada una de las personas que nos acompañaron dejaron una gran huella por su contribución, amor, paciencia, colaboración y por no habernos permitido abandonar, incluso en los momentos de desesperación. A ustedes nuestros padres Ofir, Jesús, Martha y Gilberto por la formación y el amor, a nuestros esposos Socorro y Mono por la paciencia, compañía y motivación, a nuestros hijos Juan José, María Camila y Juan Esteban por entender nuestra ausencia, esperar con amor, premiarnos con su existencia y por darnos la satisfacción de sentirnos muy orgullosos, a todos y cada uno de los compañeros, docentes y administrativos de Uniminuto y por supuesto a Dios que nos ha dado la fortuna y la oportunidad de crecer como personas integrales, idóneas y profesionales.

## Tabla de Contenido

Resumen .....	10
1. Introducción.....	12
2. Planteamiento del Problema .....	13
2.1. Pregunta de Investigación .....	18
3. Justificación.....	19
4. Objetivos de la Investigación .....	23
4.1. Objetivo General.....	23
4.2. Objetivos Específicos .....	23
5. Marco de Referencia .....	24
5.1. Marco teórico.....	24
5.1.1. Socioeconómico .....	26
5.1.2. Competitividad .....	26
5.1.3. Territorio .....	27
5.2. Marco conceptual .....	27
5.2.1. Socioeconómico .....	27
5.2.2. Competitividad .....	28
5.2.3. Territorio .....	28

5.2.4.	Aeropuertos .....	28
5.3.	Marco legal.....	29
5.3.1.	Constitución Política de Colombia.....	29
5.3.2.	Ley 489 de 1998 .....	29
5.3.3.	Ley 610 de 2000 .....	29
5.3.4.	Ley 1150 de 2007 .....	30
5.3.5.	Manuales y Circulares Colombia Compra Eficiente:.....	30
5.3.6.	Licencia Ambiental Etapa I.....	30
6.	Antecedentes .....	31
6.1.	Infraestructura Aeroportuaria en Colombia: ¿Cuál es su importancia en la competitividad del país? .....	31
6.2.	Desempeño costo-tiempo en contratos de infraestructura pública, causas generadoras de sobrecostos y retrasos en contratos ejecutados por una empresa privada con entidades estatales.....	32
6.3.	Impacto económico y social de la paralización de las obras de infraestructura pública	34
6.4.	Causas del retraso en cronograma de proyectos de construcción colombianos: una consulta a profesionales del sector .....	36
6.5.	Análisis comparativo de las causas que más impactan los retrasos de obra en viviendas multifamiliares en Bogotá (estudio de caso) .....	37

6.6.	Análisis de la contribución de los aeropuertos regionales al desarrollo de la red doméstica de transporte aéreo. Caso de estudio: Colombia. ....	38
6.7.	Impacto económico de infraestructuras: puertos marítimos y aeropuertos.....	38
6.8.	Aplicabilidad de los métodos de análisis de retrasos en los proyectos de construcción nacionales.....	40
6.9.	Beneficios de un sistema aeroportuario modernizado en el departamento del Chocó	41
6.10.	Desarrollo Vial e impacto Fiscal del sistema de concesiones en Colombia.....	43
6.11.	Aerocafé, la Ciudad Región y el Paisaje Cultural Cafetero .....	44
6.12.	Infraestructura Regional y Pobreza Rural .....	45
6.13.	La gestión de departamentos y destinos turísticos de Colombia según el Índice de Competitividad Turística Regional.....	46
6.14.	Rol de las empresas del sector de la construcción en el proceso de reactivación económica de Colombia.....	47
7.15.	Flexibilidad y educación superior en Colombia.....	48
7.	Marco Metodológico.....	49
7.1.	Tipo de Investigación.....	49
7.2.	Diseño de Investigación.....	49
7.3.	Enfoque de la Investigación.....	50
7.4.	Población, Muestra y Muestreo .....	50
7.4.1.	Muestra.....	50

7.4.2. Muestreo.....	50
7.5. Técnica e instrumento .....	51
7.6. Cronograma .....	51
Nota. Relación de las actividades a realizar para la consecución del proyecto de investigación. .....	52
8. Análisis de resultados .....	53
8.1. Comparación de datos en dos hitos importantes .....	53
8.1.1. Indicadores socioeconómicos .....	53
8.1.2. Indicadores de competitividad.....	57
8.2. Análisis de la encuesta.....	65
8.2.1. Aspecto Socioeconómico de Palestina-Caldas .....	65
8.3. Análisis de recolección de la información .....	77
8.3.1. Aspecto competitivo de Palestina-Caldas .....	77
8.4. Análisis de Indicadores.....	90
8.4.1. Análisis de indicadores socioeconomicos .....	91
8.4.1.1. Evaluación .....	91
8.4.2. Análisis de indicadores de competitividad.....	92
8.4.2.1. Evaluación .....	93
8.5. Modelo matemático para determinar la competitividad del territorio.....	94
8.5.1. Bases del modelo .....	94

8.5.2.	Factores y variables.....	95
8.5.3.	Diseño del modelo matemático.....	95
8.5.4.	Aspectos claves del modelo.....	96
8.6.	Modelo matemático para determinar una mirada socioeconómica del territorio.....	97
8.6.1.	Bases del modelo.....	97
8.6.2.	Factores y variables.....	97
8.6.3.	Diseño del modelo matemático.....	98
8.6.4.	Aspectos claves del modelo.....	99
9.	Conclusiones.....	100
10.	Recomendaciones.....	101
11.	Referencias.....	102
12.	Anexos.....	111
12.1.	Instrumento de Recolección de Información.....	111
12.2.	Tabulación de datos de las encuestas realizadas.....	117

## Tabla de Figuras

<b>Figura 1.....</b>	<b>18</b>
<b>Figura 2.....</b>	<b>20</b>
<b>Figura 3.....</b>	<b>20</b>
<b>Figura 4.....</b>	<b>21</b>
<b>Figura 5.....</b>	<b>21</b>
<b>Figura 6.....</b>	<b>22</b>
<b>Figura 7.....</b>	<b>65</b>
<b>Figura 8.....</b>	<b>66</b>
<b>Figura 9.....</b>	<b>67</b>
<b>Figura 10.....</b>	<b>68</b>
<b>Figura 11.....</b>	<b>69</b>
<b>Figura 12.....</b>	<b>70</b>
<b>Figura 13.....</b>	<b>71</b>
<b>Figura 14.....</b>	<b>72</b>
<b>Figura 15.....</b>	<b>72</b>
<b>Figura 16.....</b>	<b>73</b>
<b>Figura 17.....</b>	<b>74</b>
<b>Figura 18.....</b>	<b>75</b>
<b>Figura 19.....</b>	<b>76</b>
<b>Figura 20.....</b>	<b>77</b>
<b>Figura 21.....</b>	<b>78</b>
<b>Figura 22.....</b>	<b>79</b>
<b>Figura 23.....</b>	<b>80</b>
<b>Figura 24.....</b>	<b>81</b>



<b>Figura 25.....</b>	<b>81</b>
<b>Figura 26.....</b>	<b>82</b>
<b>Figura 27.....</b>	<b>83</b>
<b>Figura 28.....</b>	<b>84</b>
<b>Figura 29.....</b>	<b>84</b>
<b>Figura 30.....</b>	<b>85</b>
<b>Figura 31.....</b>	<b>86</b>
<b>Figura 32.....</b>	<b>87</b>
<b>Figura 33.....</b>	<b>87</b>
<b>Figura 34.....</b>	<b>88</b>
<b>Figura 35.....</b>	<b>89</b>
<b>Figura 36.....</b>	<b>89</b>
<b>Figura 37.....</b>	<b>90</b>

**Tabla de Tablas**

<b>Tabla 1. ....</b>	<b>52</b>
<b>Tabla 2. ....</b>	<b>53</b>
<b>Tabla 3. ....</b>	<b>57</b>
<b>Tabla 4. ....</b>	<b>91</b>
<b>Tabla 5. ....</b>	<b>91</b>
<b>Tabla 6. ....</b>	<b>92</b>
<b>Tabla 7. ....</b>	<b>93</b>
<b>Tabla 8. ....</b>	<b>95</b>
<b>Tabla 9. ....</b>	<b>98</b>

## Resumen

La construcción del Aeropuerto del Café en Palestina-Caldas es un proyecto que tiene el potencial de generar un impacto positivo en el desarrollo socioeconómico de la región y puede facilitar el acceso a la región para turistas y negocios, lo que puede conducir a un aumento del crecimiento económico y de los ingresos. De ahí, que el objetivo de esta investigación se centrara en analizar el territorio de Palestina Caldas desde una mirada socioeconómica competitiva derivado del impacto ocasionado por la construcción del Aeropuerto del Café, que permita visualizar posibles alternativas de mejora.

Para este análisis se compararon datos macroeconómicos, indicadores de competitividad, acceso a la salud, educación, empleo, vivienda y principales actividades económicas del territorio en dos momentos clave, el primero, cuando el proyecto consiguió presupuesto del Gobierno Nacional y Regional en 2021 y el segundo, entre 2022 y 2023, cuando las obras fueron suspendidas se nota la disminución de estos.

La investigación se realizó con un enfoque cuantitativo de diseño no experimental con enfoque longitudinal, para medir el impacto del proyecto, utilizando bases porcentuales y bases de relación que permite obtener resultados confiables y significativos para el territorio. En resumen, los resultados del estudio sugieren que el Aeropuerto del Café tiene un impacto positivo en el desarrollo socioeconómico de la región y lo hace competitivo al generar empleo, motivar la capacitación personal y laboral, fomentar la creación de comercio y formalización de empresas. Sin embargo, esta se reduce significativamente cuando las obras son suspendidas.

**Palabras clave:** Territorio, Competitividad, Socioeconómico, Aeropuerto, Comunidad

## Abstrac

The construction of the Café Airport in Palestine-Caldas is a project that has the potential to generate a positive impact on the socioeconomic development of the region and can facilitate access to the region for tourists and businesses, which can lead to an increase in economic and income growth. Hence, the objective of this research focused on analyzing the territory of Palestine Caldas from a competitive socioeconomic perspective derived from the impact caused by the construction of the Café Airport, which allows visualizing possible alternatives for improvement.

For this analysis, macroeconomic data, competitiveness indicators, access to health, education, employment, housing and main economic activities of the territory were compared in two key moments, the first, when the project obtained a budget from the National and Regional Government in 2021 and the Second, between 2022 and 2023, when the works were suspended, the decrease in these was noticeable.

The research was carried out with a quantitative approach of non-experimental design with a longitudinal approach, to measure the impact of the project, using percentage bases and relationship bases that allow obtaining reliable and significant results for the territory. In summary, the results of the study suggest that the Coffee Airport has a positive impact on the socioeconomic development of the region and makes it competitive by generating employment, motivating personal and job training, encouraging the creation of commerce and formalization of companies. However, this is significantly reduced when the works are suspended.

**Keywords:** Territory, Competitiveness, Socioeconomic, Airport, Community

## 1. Introducción

La construcción del Aeropuerto del Café en Palestina-Caldas es un proyecto de infraestructura que tiene el potencial de generar un impacto positivo en el desarrollo socioeconómico de la región. El aeropuerto puede facilitar el acceso a la región para turistas y negocios, lo que puede conducir a un aumento del crecimiento económico y de los ingresos. Además, el aeropuerto puede generar nuevos empleos y oportunidades comerciales, lo que puede mejorar la calidad de vida de los residentes. Como investigadores sobre el Aeropuerto del Café, la recopilación de requisitos es un proceso fundamental para comprender los actores asegurando que se cumpla con el objetivo de analizar el territorio de Palestina-Caldas desde una mirada socioeconómica competitiva derivado del impacto ocasionado por la construcción del Aeropuerto del Café, que permita visualizar posibles alternativas de mejora.

Desde el enfoque socioeconómico, se revisó información relacionada con la economía del territorio, generación empleo, oportunidades de inversión y desarrollo, accesible y asequible para todos los habitantes, independientemente de su nivel económico. Para analizar el impacto del aeropuerto, se compararon datos macroeconómicos, indicadores de competitividad, acceso a la salud, educación, empleo, vivienda y principales actividades económicas del territorio, desde el momento en el que el proyecto consiguió presupuesto del Gobierno Nacional y Regional en 2021 para el reinicio de sus obras comparado, con el momento en el cual las mismas fueron suspendidas entre 2022 y 2023. Para medir el impacto del proyecto, se utilizó un modelo matemático que permitió obtener resultados confiables y significativos para el territorio.

## 2. Planteamiento del Problema

Los antecedentes del proyecto Aeropuerto del Café han generado desconfianza a los habitantes del municipio de Palestina, debido al incumplimiento de la oferta de empleo para el territorio, es importante resaltar que la dirigencia política no ha priorizado el proyecto como una solución a la problemática de inseguridad, desplazamiento, lo que ha generado en el territorio un impacto socioeconómico que sin la construcción del Aeropuerto del Café en Palestina, se obtienen pocos ingresos, poco turismo y la no expansión del espacio geográfico, lo que se convierte en una falla de desarrollo competitivo en el territorio.

La actualización de los estudios y diseños en fase II del Aeropuerto del Café es un paso importante para la construcción de esta infraestructura, ya que permitirá validar los diseños y generar confianza a los posibles inversionistas. Sin embargo, el incumplimiento en los cronogramas de inicio de las obras ha generado sobrecostos presupuestales, que se deben a una serie de factores externos que han afectado la economía global. La pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto significativo en la economía mundial, generando una reducción en la demanda de bienes y servicios, así como un aumento en los costos de producción. Los paros a nivel nacional también han afectado la economía, interrumpiendo la producción y el transporte de bienes y servicios.

La guerra entre Ucrania y Rusia ha incrementado sustancialmente el costo de los materiales, ya que ambos países son importantes productores de materias primas, como el petróleo, el gas natural y los metales. El alza del dólar, el IPC, la inflación y el salario mínimo mensual vigente también han contribuido al aumento de los costos, que hacen que hoy el proyecto requiera más dinero para iniciar su ejecución. Según Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES (2009):

(...) el aeropuerto La Nubia, el cual presta sus servicios a la ciudad de Manizales, es una instalación importante para el desarrollo de la región Centro Sur de Colombia. El aeropuerto facilita la conexión de la región con el resto del país y con el mundo, lo que contribuye al comercio, el turismo y la inversión. (...) presenta limitaciones en su operación que redundan en: baja utilización de la capacidad instalada de su infraestructura, restricción de uso de aviones con alta capacidad transportadora y, por ende, una subutilización del potencial de movilización de carga y pasajeros, lo que puede repercutir en una desventaja competitiva para la región. (p.4)

Las restricciones se pueden comprender, en gran medida por una incapacidad de operación de aviones en horario nocturno, con una pista con limitaciones, condiciones climáticas variables y grandes emisiones de ceniza; según CONPES (2009) “(...) información de la Aerocivil, técnicamente es inviable mejorar las condiciones de aeronavegación del aeropuerto de La Nubia,(...)” (p.4) y además “(...) la construcción de un nuevo aeropuerto con todas las características técnicas necesarias” (p.4) en Manizales “(...) asegurando la prestación de servicios de transporte aéreo y aeronavegación de acuerdo con las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional – OACI y el Reglamento Aeronáutico Nacional – RAC.” (p.4), lo cual no se cumple en esta zona por que la UAEAC cuenta con recursos limitados, lo que puede dificultar la implementación de las normas y recomendaciones de la OACI y el RAC.

Al pensar en un verdadero aeropuerto regional, la primera idea que surgió es que este debería ser en las inmediaciones de Cartago, en el sitio ocupado por la vieja pista de Santa Ana, pues solo allí parecerían darse las condiciones geográficas para llevar a cabo una obra de tal envergadura. Sin embargo, es extraño que nuestra difícil topografía Caldense se haya acomodado a permitir una solución en sitio increíblemente bien dispuesto por el conjunto de sus características, no advertido hasta ahora a pesar de tantos años de trajinar el tema: se trata de la meseta o espinazo de Palestina (Robledo, 1977). El Ingeniero Gustavo Robledo expresa

a través de este texto una visual de la montaña en la cual vio viable desde la ingeniería civil hacer el aeropuerto más cercano al municipio y sin los obstáculos que presenta el Aeropuerto La Nubia.

El municipio de Palestina está ubicado en el departamento de Caldas, en la región Andina de Colombia, sus coordenadas geográficas son: Latitud: 5.02054, Longitud: -75.6219 5° 1' 14" Norte, 75° 37' 19" Oeste, el municipio fundado en 1855 como 'Colina Iluminada de Caldas', su temperatura promedio es de 19°C y se encuentra a 27 kilómetros de Manizales (Gobernación de Caldas. 2023,10,20). Este municipio cuenta con una población de 17.310 habitantes y una densidad de población de 145.5 habitantes/km<sup>2</sup>, Este municipio presenta diversos pisos térmicos, pues su territorio va desde las orillas del río Cauca hasta la cabecera municipal ubicada en la cima de la montaña. Cuenta con un corregimiento, Arauca.

Según La Universidad La Gran Colombia (2015):

Palestina fue fundada durante el gobierno de Manuel María Mallarino, cuando el país llevaba el nombre de Nueva Granada. Ello ocurría durante el pontificado de 32 años de Pío IX y en el año que asumió el cargo de arzobispo metropolitano de Bogotá el Doctor Antonio Herrán, nacido en Honda en el año de 1797. Se cree que el nombre de Palestina se debe a la religiosidad de los colonos, ya que este nombre recuerda la tierra que habito Jesús.

Palestina, un pueblo ubicado en el departamento de Caldas, Colombia que fundada el 20 de octubre de 1855 por los colonos antioqueños y araucanos que, motivados por las alturas, decidieron construir el poblado en la colina, desde donde se divisa el extenso paisaje cafetero, orgullo de una raza que ha mantenido su vocación agrícola. Palestina se encuentra en el corazón cafetero de Colombia, con los municipios de Chinchiná y Manizales forman el triángulo cafetero más importante del Departamento. La mayor parte del municipio de Palestina, el 68,52%, está dedicada al cultivo del café. El clima y el suelo de la región son ideales para este cultivo, lo que ha

hecho que el café sea la principal actividad económica del municipio. Palestina es uno de los municipios cafeteros más importantes del país, con una alta productividad, una alta tecnificación y una gran dedicación de la población a esta actividad. A nivel departamental el Municipio se sitúa como el tercer productor de café después de Chinchiná y Manizales. (p.1)

También la cosecha del café en Palestina, Caldas, es una actividad que requiere una gran cantidad de mano de obra, y la mayoría de esta mano de obra proviene de fuera del municipio. Según la investigación de la Universidad La Gran Colombia expone, en 2015, el 77% de la mano de obra para la cosecha del café en Palestina era externa al municipio. El 23% restante era mano de obra local. Los recolectores de café provienen de diferentes regiones de Colombia, como Antioquia, Risaralda, Quindío, Valle del Cauca, Tolima, Cundinamarca, Chinchiná, Manizales y Medellín. (p.2)

La migración de recolectores de café a Palestina es un fenómeno que se repite todos los años durante la temporada de cosecha. Esta migración contribuye a la economía local, ya que los recolectores gastan su dinero en el municipio, lo que genera ingresos para los comerciantes y los servicios turísticos. Según la Cámara de Comercio de Manizales por Caldas CCMC (2022): Caldas cuenta con 27 municipios de los cuales goza con beneficios en cuanto a la competitividad, entre ellos, datos macroeconómicos, índices departamentales de competitividad (IDC) e innovación (IDIC) y se mantiene para el 2022 en puesto 7 a nivel nacional con un puntaje de 6,03.

De acuerdo con lo indicado por el Departamento Nacional de Estadística DANE Palestina representa el 1.5% de la población, cifra indicada hasta la vigencia 2022, esto equivale al 0.09 de competitividad de este territorio, siendo muy mínimo el porcentaje que este le aporta al Departamento, pues se puede visualizar también en una visita al municipio donde es evidente la informalidad en el comercio de bienes y servicios y en la consulta de datos que nos permitan ver con más precisión su desarrollo y competitividad es compleja. Según lo



informado por el periódico La Patria Según un artículo publicado el 10 de julio de 2023, la comunidad de Palestina se queja por las pocas ventas realizadas en los primeros seis meses de este año, el artículo señala que los comerciantes del municipio están preocupados por la baja demanda de sus productos y servicios. Esto se debe a una serie de factores, como la inflación y la crisis económica.

Los comerciantes esperan que la situación mejore para lo que resta del año. Sin embargo, son conscientes de que el panorama es complejo y que es posible que la crisis económica se prolongue. La Patria (2023) menciona "(...) en el primer semestre del año sus ventas cayeron entre el 15% y el 20% de sus productos. Algunos de los vendedores consultados coincidieron que en el 2022 generaron utilidades de entre el 10% y el 30%", lo anterior, argumenta la queja de la comunidad de este territorio ya que esto es consecuencia del freno de las obras del Aeropuerto del Café, además de la baja en los precios del cultivo y venta del café.

Ahora bien, sí, la construcción del Aeropuerto del Café en el municipio de Palestina, Caldas, tiene el potencial de reactivar el municipio y la región. El aeropuerto proporcionaría una conexión aérea directa a Palestina con el resto del país y el mundo. Esto permitiría a los turistas, empresarios y trabajadores viajar de manera más fácil y rápida, lo que impulsaría el desarrollo económico y social de la región. El aeropuerto también crearía empleos directos e indirectos en la construcción, operación y mantenimiento del aeropuerto. Estos empleos ayudarían a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región y a reducir la pobreza, además, el aeropuerto podría ayudar a diversificar la economía de la región.

**Figura 1.**

*Árbol de Problemas*



*Nota. Árbol de problemas identifica las causas y efectos del problema central relacionado con el retraso de las obras del Aeropuerto del Café. Fuente: Elaboración propia (2023).*

El Árbol de problemas muestra la falta de recursos que ha dificultado la adquisición de predios y la compra de materiales sumado al proceso de aprobación de las obras que ha sido lento y burocrático. Esto ha detenido la obtención de licencias ambientales para las etapas II y III del proyecto que ha enfrentado oposición de algunos sectores de la población, que consideran que el aeropuerto afectará el medio ambiente y el patrimonio cultural de la región, limitado el desarrollo turístico y comercial que ocasionan incrementos en los costos de construcción y causando retraso en los cronogramas de ejecución.

**2.1. Pregunta de Investigación**

La pregunta que dará el punto de partida a esta investigación y será el principal insumo en el desarrollo del presente trabajo, está fundamentada en la competitividad y la socioeconomía de un territorio después del inicio de una de las obras más importantes para la región, la cual, ha tenido un alcance de ejecución desde el Gobierno Nacional, es así como nos interesamos por cuestionar ¿cómo evaluar la competitividad del territorio en la zona de influencia del proyecto Aeropuerto del Café, desde una mirada socioeconómica?

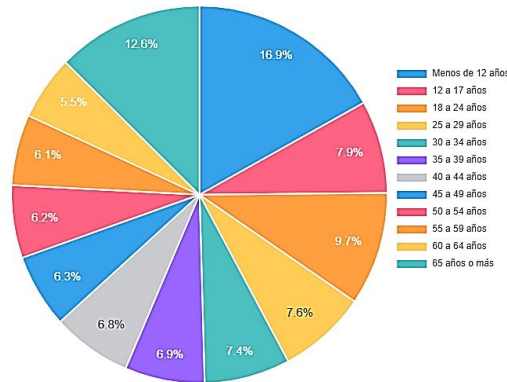
### 3. Justificación

En el municipio de Palestina-Caldas, se está realizando el proyecto para la construcción de 'un aeropuerto, que se llamará Aeropuerto del Café', en esta investigación se espera conocer cuáles son las consecuencias que este traerá al municipio con el retraso de las obras del mismo, para desplegarlo es indispensable indagar sobre las gestiones y actividades administrativas, técnicas, ambientales, financieras, sociales y legales realizadas para la consolidación de las obras en construcción del Aeropuerto del Café. Una vez identificadas las causas, es importante argumentar la afectación que estas generan con el fin de establecer bases sólidas que permitan generar estrategias de mejora y así mismo socializarlas a la comunidad de Palestina (Arauca y Santágueda) y su zona de influencia (Manizales, Villamaría, Neira y Chinchiná).

En la actualidad, una de las funciones esenciales más importantes del estado es provisionar empleo a sus habitantes y la promoción de actividades económicas a las regiones, es precisamente en el avance o no de este proyecto, que se da el estancamiento en el municipio, el cual, según proyecciones del DANE, en el 2023 tiene 15.978 habitantes, de los cuales 7.917 son mujeres (49.5%) y 8,061 hombres (50.5%). Cuyas edades las podemos visualizar en la siguiente:

**Figura 2.**

*Proyecciones población de Palestina DANE 2023*



Nota. Proyección población del municipio de Palestina, Caldas 2023, según el DANE.

De igual manera el 4.5% de los hogares del municipio, realizan algún tipo de actividad económica en sus hogares.

**Figura 3.**

*Actividad económica de hogares en Palestina*



Nota. Porcentaje de hogares en Palestina, Caldas con actividad económica 2018, según el DANE

En el cubrimiento de la demanda de servicios públicos encontramos que se tiene una buena cobertura de los servicios básicos, esta situación la podemos evidenciar en el siguiente gráfico:

**Figura 4.**

*Servicios Públicos*



**En Palestina:**

- El 98,2% de las viviendas tiene conexión a Energía Eléctrica.
- El 14,6 % tiene conexión a Gas Natural.

Nota. Porcentaje de hogares en Palestina, Caldas y los servicios públicos con los que cuentan 2018, según DANE

A pesar de que Palestina presenta cercanía con la capital del departamento, es preocupante los bajos niveles de personas que no cuentan con ningún nivel educativo, igual de preocupante es el panorama del municipio sin ningún nivel profesional.

**Figura 5.**

*Nivel Educativo*



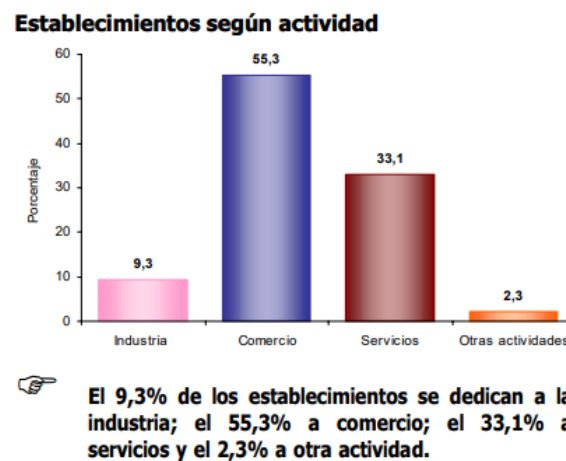
El 50,4% de la población residente en Palestina, ha alcanzado el nivel básica primaria y el 27,6% secundaria; el 1,1% ha alcanzado el nivel profesional y el 0,3% ha realizado estudios de especialización, maestría o doctorado. La población residente sin ningún nivel educativo es el 14,4%.

Nota. Nivel educativo de la población en Palestina, Caldas 2018, según DANE.

Incita entonces el interés de poder documentar los efectos que trae el retraso a la población antes mencionada de las obras del proyecto Aeropuerto del Café para la comunidad de Palestina que se ha visto afectada por variables como el desempleo, situación que tiende a empeorar porque una de las principales actividades económicas del municipio es el comercio, sector de la económico que presenta grandes expectativas en la construcción del aeropuerto, para dinamizar su economía que a la fecha lo podemos ver evidenciado en la siguiente tabla, tomada del por el DANE.

### **Figura 6.**

*Actividad económica en el municipio*



Nota. Actividad económica que se desarrolla en el municipio de Palestina, Caldas 2018, según DANE.

Es importante manifestar que el desarrollo económico de Palestina, Caldas, esté dirigido a la continuidad del modelo agropecuario, en particular a la caficultura. La caficultura ha sido la columna vertebral de la economía del municipio durante siglos, y sigue siendo una fuente importante de ingresos para muchas familias. Sin embargo, es también indispensable que el municipio diversifique su economía, y el turismo es una opción viable. La declaración de

la Unesco del 25 de junio de 2011 sobre patrimonio mundial del paisaje cafetero ha puesto a Palestina en el mapa del turismo internacional, y el municipio tiene un gran potencial para atraer visitantes.

El turismo podría generar nuevas fuentes de trabajo, tanto para personal calificado como no calificado. El desarrollo de los dos modelos descritos anteriormente, exigen al municipio una infraestructura que soporte la movilidad pero que ante todo suministre conectividad, en síntesis, es una obligación por parte de las autoridades la ejecución de proyectos que dinamicen todo el contexto de Palestina. Y una buena opción es la construcción de un aeropuerto que permita la reducción en tiempo y distancia para el envío de productos, recepción de materias primas, que mitigan las problemáticas que se pueden presentar en las vías como derrumbes o bloqueos.

## **4. Objetivos de la Investigación**

### **4.1. Objetivo General**

Analizar el territorio de Palestina Caldas desde una mirada socioeconómica competitiva derivado del impacto ocasionado por la construcción del Aeropuerto del Café, que permita visualizar posibles alternativas de mejora.

### **4.2. Objetivos Específicos**

- Identificar el aspecto socioeconómico del territorio derivado de la construcción del Aeropuerto del Café.
- Identificar aspectos de competitividad enfocados a la construcción del Aeropuerto del Café, que contribuya al reconocimiento de impactos en el territorio.
- Comparar resultados de los indicadores que permitan proyectar a Palestina como un territorio competitivo.

## 5. Marco de Referencia

El Aeropuerto del Café busca dinamizar la economía del territorio buscando beneficios que deben tenerse en cuenta derivados de los posibles impactos del proyecto sobre la zona de influencia, para esto se evalúan impactos como los ahorros de tiempo generados en las personas involucradas directa o indirectamente en el proyecto, la generación de nuevos empleos directos e indirectos y demás beneficios económicos, sociales que puedan generarse. Es por esto, que motiva nuestro interés conocer las consecuencias que se generan a raíz del retraso que un proyecto como estos genera en un municipio, especialmente los jóvenes que no ven posibilidades de desarrollo académico y profesional.

### 5.1. Marco teórico

Según Moreno & Villa (2020):

Los imprevistos en obras civiles son eventos que pueden alterar la planificación de una obra, ya sea aumentando o reduciendo los tiempos y/o los costos. Es importante identificar los posibles imprevistos y tomar medidas para mitigar sus efectos. (p.26)

Teniendo en cuenta esta perspectiva las obras civiles son complejas y están sujetas a una serie de factores externos que pueden afectar su ejecución. Estos factores pueden incluir el clima, la disponibilidad de materiales y otros imprevistos. Es importante tener en cuenta estos factores al planificar y ejecutar una obra civil para mitigar su impacto como ha pasado en el proyecto de Aerocafé.

Además, Moreno & Villa (2020) afirman:

Hay que tener presente que las pérdidas de tiempo en obras civiles pueden ser causadas por el contratista o por factores externos. Las pérdidas causadas por el contratista se pueden atribuir a factores como la mala gestión, la



desorganización o la falta de interés. Las pérdidas causadas por factores externos se pueden atribuir a factores como las llamadas telefónicas, los correos electrónicos, las juntas o las visitas u otras (...). (p.28)

En consecuencia, con lo que exponen estos autores se pone en evidencia como la tan llamada burocracia que permea el que hacer de la administración pública y en esta también se presentan varias situaciones que develan por qué en mucha ocasiones las obras no avanzan, como ha pasado en este proyecto que ha presentado varias situaciones, como los grupos que se oponen, la prioridad que le dan las respectivas administraciones al proyecto generando un impacto negativo para poder seguir adelante con un proyecto de gran envergadura como el que es objeto de esta investigación, la falta de confianza de los habitantes en los dirigentes y en como estos invierten el presupuesto designado para la ejecución de la obra.

También, es de resaltar lo que aseguran Paris & Velandia (2023):

La conectividad nacional es esencial para el desarrollo económico, pero requiere una política pública que aborde tanto la oferta de transporte aéreo y la infraestructura aeroportuaria, como las necesidades de la comunidad. Las políticas públicas deben centrarse en proporcionar un servicio de transporte aéreo eficiente, asequible y accesible a destinos relevantes. (p.88).

Afianzando este concepto se puede ver cómo surge la importancia de llevar hasta el final esta obra pues la conectividad que este puede generar para el municipio de Palestina y el departamento de Caldas puede generar un impacto positivo al tener mayor conexión generando una apertura económica por medio del ingreso de mercancías por vía aérea en menor tiempo, atracción de turismo y generando empleos para la comunidad en general.

Igualmente, Córdoba & Gago (2012) hacen referencia a que “el transporte aéreo ha permitido que las personas y las mercancías se desplacen más fácilmente entre regiones periféricas y generadoras de riqueza. Esto ha contribuido a la difusión de ideas, culturas y tecnologías, así como al desarrollo del turismo” (p.120). Esto lleva a considerar que tener el

aeropuerto abre las puertas al proceso de globalización generando una interrelación que va desde lo local a lo regional y a su vez lo regional al ámbito internacional con el intercambio cultural que se puede presentar con la llegada de más turistas.

Estos autores también aseguran que:

En Geografía, La movilidad generada por el transporte aéreo es un indicador de la importancia de las ciudades en un sistema urbano. Las ciudades con una mayor movilidad aérea suelen ser más centrales y tienen un mayor peso en el sistema. (Córdoba & Gago, 2012, p.120).

Finalmente, no se puede dejar de lado que si esta obra, denominada Aerocafé, llega a hacerse realidad podría derivar otras obras de infraestructura vial que nos ayuda a conectar la capital Caldense lo que genera nuevos retos con la conformación de nuevos sistemas de transporte para llegar a toda la población reorganizando el territorio.

### **5.1.1. Socioeconómico**

El termino socioeconómico para Amitai Etzioni (1964) dice que “El enfoque socioeconómico se centra en los comportamientos económicos que se producen en la sociedad, y no en los individuos que los realizan, se entiende entonces, que el enfoque socioeconómico tiene una serie de ventajas sobre otros enfoques de la economía. En primer lugar, permite comprender mejor cómo las instituciones sociales influyen en los comportamientos económicos, en segundo lugar, permite analizar los efectos económicos de las políticas sociales y, en tercer lugar, permite desarrollar políticas económicas que sean más eficaces y equitativas.

### **5.1.2. Competitividad**

Según Labarca (2007) presenta el concepto de “Porter (1985) señala que la competitividad es la capacidad de una empresa para producir y mercadear productos en mejores condiciones de precio, calidad y oportunidad que sus rivales” (160). La interpretación

de esta frase tiene implicaciones importantes para la investigación en el campo de la economía y la gestión empresarial. En primer lugar, sugiere que es necesario considerar la competitividad de las empresas a la hora de estudiar los fenómenos económicos. En segundo lugar, indica que es posible desarrollar nuevos modelos de gestión empresarial que permitan mejorar la competitividad

### **5.1.3. Territorio**

Según D'Angelo (2019) "Monnet lo define entonces como "el espacio material, área o red, realizado por el ejercicio de una acción humana repetitiva". (p.72), El territorio es una construcción social porque es el resultado de las acciones humanas. Las personas modifican el territorio para satisfacer sus necesidades y deseos. Por ejemplo, las personas construyen casas, carreteras, puentes y otros objetos para vivir, trabajar y moverse. También modifican el territorio para explotar sus recursos naturales, como la agricultura, la minería y la silvicultura. El territorio es dinámico porque cambia constantemente como resultado de las acciones humanas

## **5.2. Marco conceptual**

A continuación, se presenta el marco conceptual como herramienta de análisis que sirve para realizar la investigación e identificar consecuencias por el retaso de las obras del Aeropuerto del Café, aplicado a tres categorías como lo son consecuencias, retraso y aeropuerto, las cuales se relacionan entre sí para que el lector se oriente desde el inicio en los tema a tratar y determinar los efectos que trae el retraso de las obras del proyecto Aeropuerto del Café para la comunidad de Palestina que se ha visto afectada por variables económicas y sociales.

### **5.2.1. Socioeconómico**

Describe el entorno social, se incluyen indicadores respecto de las características demográficas más importantes de la población, así como otros relacionados a la situación del

mercado laboral, el ingreso, la educación y las condiciones de pobreza y el resultado de las decisiones individuales, sino de las interacciones entre los individuos y las instituciones sociales. Estas instituciones pueden influir en los comportamientos económicos de diversas maneras, por ejemplo, a través de las normas sociales, las leyes y las políticas públicas.

### **5.2.2. Competitividad**

Hace referencia a la capacidad para producir bienes y servicios de forma eficiente, de tal manera que puedan competir y lograr mayores cuotas de mercado, tanto dentro como fuera del país para superar a sus competidores en el mercado. Esta capacidad se basa en una serie de factores, como la productividad, la innovación, la calidad, el precio y la capacidad de respuesta a las necesidades de los clientes, es importante para comprender el funcionamiento de la economía y la sociedad.

### **5.2.3. Territorio**

Describe el desenvolvimiento espacial de las relaciones sociales que establecen los seres humanos en los ámbitos cultural, social, político o económico; es un referente empírico, pero también representa un concepto propio de la teoría, No existe una definición única de territorio, pero en general se puede considerar como un espacio que es apropiado y usado por un grupo de personas.

### **5.2.4. Aeropuertos**

“Un aeropuerto es una estación o terminal situada en un terreno llano que cuenta con pistas, instalaciones y servicios destinados al tráfico de aviones. Los aeropuertos permiten el despegue y el aterrizaje de aviones de pasajeros o de carga, además de proveerles combustible y el mantenimiento.” Pérez y Gardey (2010). Los aeropuertos son importantes por una serie de razones, en primer lugar, los aeropuertos permiten la conexión de personas y mercancías entre diferentes lugares, esto es importante para el comercio, el turismo y la comunicación, en segundo lugar, los aeropuertos son un motor importante de la economía.

Crean empleo, generan ingresos fiscales y contribuyen al crecimiento económico y, en tercer lugar, los aeropuertos son una parte importante de la infraestructura de transporte de un país o región. Son esenciales para el funcionamiento de las operaciones aéreas.

### **5.3. Marco legal**

Este marco normativo nos muestra cómo se da inicio en la norma de normas para ir estructurando un proyecto como el de Aerocafé y como esta misma se ajusta de forma ordenada para ir generando un desarrollo territorial apoyándonos en los instrumentos que nos brinda la administración pública.

#### **5.3.1. Constitución Política de Colombia**

En el artículo 300, que las Asambleas Departamentales tienen la facultad de expedir disposiciones sobre una amplia gama de temas, que tienen un impacto directo en la calidad de vida de los ciudadanos, estos temas incluyen la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación, y el desarrollo de sus zonas de frontera”, norma de normas en nuestro país la cual regula la calidad de vida de los ciudadanos.

#### **5.3.2. Ley 489 de 1998**

La presente Ley regula el ejercicio de la función administrativa, determina la estructura y define los principios y reglas básicas de la organización y funcionamiento de la Administración Pública, además de los principios rectores de la administración que buscan un uso racional de los recursos públicos

#### **5.3.3. Ley 610 de 2000**

Por la cual se establece el trámite de los procesos de responsabilidad fiscal de competencia de las contralorías, Aerocafé ha sido sujeto de investigaciones por acontecimientos pasados y a partir de 2020 realizará acompañamiento durante el proceso de

estructuración y construcción al Aeropuerto del Café, a través del control concomitante, basado en la resolución reglamentaria 0762.

#### **5.3.4. Ley 1150 de 2007**

también conocida como el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, es una norma que regula la contratación con recursos públicos en Colombia. Esta ley establece las reglas y procedimientos que deben seguir las entidades públicas para contratar bienes, servicios y obras, en particular, el artículo 2º de la Ley 1150 de 2007 establece las modalidades de selección de licitación pública, selección abreviada, concurso de méritos y contratación directa, esto se da a través de la plataforma del SECOP II.

#### **5.3.5. Manuales y Circulares Colombia Compra Eficiente:**

Protocolos, conceptos y demás relacionados con la contratación pública, que sirven como guía para determinar las especificaciones del objeto a contratar, la modalidad de selección, la transparencia y la aplicabilidad de plataformas con la publicación de procesos a los cuales, toda la comunidad tenga acceso y pueda participar.

#### **5.3.6. Licencia Ambiental Etapa I**

Estudio de Impacto Ambiental y Social: Resolución No. 1831-2017 expedida por Corpocaldas, a través de esta resolución la Corporación Autónoma de Caldas, otorga la licencia ambiental de la etapa I del proyecto Aeropuerto del Café. Esta licencia establece las condiciones que deben cumplirse para la ejecución del proyecto, con el fin de proteger el medio ambiente y las comunidades locales. Las condiciones incluyen responsabilidades ambientales, sociales, de empleo y mitigación.

## 6. Antecedentes

A continuación, se presentan antecedentes de investigaciones similares al proyecto de presentado en este escrito sobre las consecuencias por el retraso en las obras del Aeropuerto del Café ubicado en Palestina-Caldas, las cuales tienen total relación en el desarrollo económico del territorio, eliminación de pobreza extrema a través de la generación de empleo y compensaciones en la zona de influencia de afectación proveniente de la ejecución de un proyecto. Aunque son temas de gran importancia son recurrentes, la búsqueda de antecedentes con vigencias inferiores a 5 años requirió una búsqueda exhaustiva y poco probable, a continuación, se presentan 15 antecedentes que tienen gran similitud con el proyecto desarrollado y que aportan importantes datos para el desarrollo de esta:

### 6.1. Infraestructura Aeroportuaria en Colombia: ¿Cuál es su importancia en la competitividad del país?

Según Gómez & Castaño (2015), los países necesitan una infraestructura de transporte adecuada para poder operar y transportar mercancías. Esta infraestructura incluye carreteras, ferrocarriles, puertos y aeropuertos. La calidad de la infraestructura de transporte es un factor determinante de la competitividad de los países, ya que facilita el comercio y la inversión.

Desde nuestra perspectiva este concepto se relaciona en que el trabajo identifica el gran reto que tienen las economías es el desarrollo de transporte para el traslado de mercancías, esta investigación pretende determinar los efectos si este tipo de desarrollo no se lleva a cabo, uno de los grandes retos asociados a los procesos de internacionalización de las economías lo constituye el desarrollo de iniciativas en favor de la unificación física de los países, vista por cierto como ineludible en la creación de condiciones básicas de competitividad.

El documento consultado presenta un enfoque cuantitativo, ya que recopila datos estadísticos sobre Colombia obtenidos del Foro Económico Mundial y el Instituto Suizo para el Desarrollo de la Competitividad. El enfoque del documento está en la recopilación de datos, y la técnica utilizada fue la consolidación de información obtenida en los foros del Foro Económico Mundial.

Manifiestan los autores del documento la falta de desarrollo de la infraestructura aeroportuaria del país, que aparte de ser precaria, imposibilita aportes positivos a la competitividad de la nación debido a su estado, por lo cual desde los Planes de Desarrollo trazados por los diferentes gobiernos, se observa la falta de continuidad que se le está dando a la implementación de la misma, puesto que desde el gobierno se puede generar el direccionamiento de los proyectos a desarrollar en materia de infraestructura. Del trabajo anterior se puede concluir que se tienen rezagos tecnológicos reportados y evidentes con una cuantía de más de 20 años, lo que impide que el país pueda desempeñar un papel destacable dentro de las relaciones comerciales que ha establecido a lo largo de los años con diversas partes, y a la vez le sea más difícil al país avanzar en términos de competitividad en comparación a otros países que si poseen las condiciones óptimas para hacerlo.

## **6.2. Desempeño costo-tiempo en contratos de infraestructura pública, causas generadoras de sobrecostos y retrasos en contratos ejecutados por una empresa privada con entidades estatales**

Según Vaca (2022) El documento "Desempeño Costo-Tiempo en contratos de infraestructura pública" analiza las causas de los sobrecostos y retrasos en contratos de infraestructura pública ejecutados por empresas privadas con entidades estatales. El documento comienza por revisar la literatura internacional sobre este tema, y luego analiza datos de contratos ejecutados por una empresa privada colombiana, el documento encuentra



que los sobrecostos y retrasos son problemas comunes en los contratos de infraestructura pública. Las causas más comunes de estos problemas son:

Definición deficiente de los alcances y requisitos del proyecto: esto puede conducir a cambios en el proyecto durante su ejecución, lo que puede aumentar los costos y el tiempo de ejecución. Problemas en la gestión del proyecto: Esto puede incluir problemas de planificación, programación, contratación y ejecución.

Factores externos: Esto puede incluir condiciones climáticas adversas, cambios en la legislación o en los requisitos del cliente.

Haciendo un análisis profundo podemos evidenciar la interrelación en que el trabajo identifica factores generadores en la desviación de los costos y el tiempo en proyectos, en el presente trabajo se pretende revisar las causas que esto produce. El documento consultado pretende elaborar un procedimiento o guía que permite identificar los posibles factores que generaran sobrecostos o retrasos al proyecto antes de su ejecución. El tipo de estudio del documento consultado presenta un enfoque cuantitativo, ya que recopila la información de los contratos ejecutados por diferentes entidades, en donde se muestra casos particulares. El enfoque del trabajo consultado está en una recopilación estadística de él se recopila la información de los contratos ejecutados por M&R ingenieros y de la base de datos de la organización y del SECOP I. La técnica utilizada para el trabajo consultado fue la consolidación de información obtenida en materia de datos de la organización y del SECOP I Colombia Compra Eficiente, 2020.

Manifiestan los autores del documento El promedio de las desviaciones en tiempo de los contratos es del 115%, lo que implica que la mayoría de los contratos necesito el doble de tiempo de lo que originalmente fue planificado. Del trabajo anterior se puede concluir que los factores que más han afectado el tiempo son básicamente las suspensiones por condiciones climáticas, requerimientos de entidades estatales externas, el orden público y los permisos prediales y ambientales, algo similar a lo que ocurre con nuestro proyecto.

### **6.3. Impacto económico y social de la paralización de las obras de infraestructura pública**

Según (Amador Salomão et al., 2019) en el artículo sobre "El Impacto económico y social de la paralización de las obras de infraestructura pública" señala que la paralización de estas obras genera impactos negativos, tanto económicos como sociales, en el ámbito económico, la paralización de las obras públicas implica un derroche de dinero público, ya que los recursos que se habían asignado para su ejecución no se están utilizando de forma productiva. Además, la paralización de las obras genera desempleo, ya que se dejan de crear puestos de trabajo en la construcción y en los sectores relacionados. Por último, la paralización de las obras también puede afectar a la venta de insumos para la construcción, ya que se reduce la demanda de estos productos.

En el ámbito social, la paralización de las obras públicas genera desconfianza en la población afectada, esto se debe a que los incumplimientos en los plazos de ejecución y en los costos de las obras generan una sensación de incertidumbre y de falta de credibilidad en las instituciones públicas. El artículo cita como ejemplo el caso de la construcción del Aeropuerto del Café en Palestina-Caldas. Este proyecto ha sido paralizado en varias ocasiones, lo que ha generado un alto costo económico y social para la región.

Así como el ascenso del desarrollo económico. Esto se puede observar en las obras de infraestructura, que sirve de soporte a toda la cadena productiva del país. Brasil pasa por un gran problema en relación con el elevado número de obras paradas que generan impactos negativos en varios sectores. Para ello, es necesario que se revise la forma en que la administración pública direcciona sus proyectos, buscando mejoras, principalmente en lo que se refiere a la planificación. Este artículo presenta el actual escenario de las obras públicas que se han detenido en Brasil, verificando sus causas, los sectores más afectados junto a las consecuencias provocadas. Se presenta también, el posicionamiento de la administración

pública para la reanudación de las obras y las posibles medidas para que se evite la paralización. Este estudio se basó en un procesamiento bibliográfico acompañado de una compilación de organismos públicos oficiales, artículos científicos, cartillas y libros. En este escenario, este artículo verificó los valores medios de las obras públicas que se encuentra frenadas, y cuáles son los valores necesarios para que vuelva al estado original. Con ello se llegó a la conclusión de que la falta de planificación en obras públicas, que llevan a su paralización total, genera gastos exorbitantes a las arcas públicas.

En este estudio se identifica como la propuesta de investigación en desarrollo de una obra pública que está detenida y que según la bibliografía consultada se destacan impactos en la comunidad por su paralización, con el objetivo de analizar el problema de las obras públicas detenidas en Brasil, centrándose en la región del valle de Mucuri, Minas Gerais. El tipo de estudio es mixto, ya que el autor está utilizando metodologías de información, lectura, interpretación y escritura de acuerdo con las técnicas de levantamiento de información, cuantificación, calificación, segregación de información, redacción del trabajo a partir de la información recopilada utilizando instrumentos basados en disertaciones de maestría, tesis doctorales, artículos científicos, cuadernillos y trabajos técnicos en el área de planificación financiera de obras públicas, información sobre los montos involucrados en obras públicas, escritos que contienen datos sobre valores y cuyas obras públicas estén paralizadas y escritos de información recopilada.

Los resultados, según datos del Ministerio de Planificación, Desarrollo y Gestión (2017), existen cerca de 7.500 proyectos inconclusos en Brasil con fondos federales, sin embargo, no es posible ejemplificar con precisión el número total de obras detenidas, debido a la escasez de datos cubriendo todo el universo de interés. En conclusión, a través del estudio realizado, fue posible verificar el número de obras públicas paradas en Brasil y sus causas, analizando cómo esas interrupciones comprometen el desarrollo económico - social del país. Prestando atención

a la importancia de la continuidad del sistema de infraestructura como forma de expandir la economía y favorecer los servicios esenciales para la población.

#### **6.4. Causas del retraso en cronograma de proyectos de construcción colombianos: una consulta a profesionales del sector**

Jiménez Chaparro et al. (2021) realizaron una encuesta a profesionales del sector de la construcción en Colombia para identificar las causas más frecuentes de retraso en los cronogramas de los proyectos. Esta investigación es importante porque los retrasos son uno de los mayores problemas de las empresas de construcción, y pueden generar sobrecostos y pérdidas, Los autores encontraron que las causas más frecuentes de retraso son: cambios en los diseños, esto puede ocurrir por diversas razones, como cambios en los requisitos del cliente, modificaciones en el entorno del proyecto o problemas con la ejecución de los diseños.

Falta de recursos, esto puede incluir falta de mano de obra, materiales o equipos.

Problemas con la gestión del proyecto: Esto puede incluir problemas de planificación, programación o ejecución, los autores también encontraron que los retrasos son más comunes en los proyectos de construcción de infraestructura vial que en otros tipos de proyectos.

Esta investigación es relevante para el proyecto del Aeropuerto del Café en Palestina-Caldas, ya que este proyecto también ha sufrido retrasos. Los resultados de la investigación pueden ayudar a identificar las causas de estos retrasos y a desarrollar medidas para evitarlos en el futuro.

Como objetivos encontramos la necesidad de Jiménez Chaparro et al (2021) “Identificar las principales causas del retraso en el cronograma de proyectos de construcción en Colombia, mediante una consulta a profesionales del sector” (p.26), para este trabajo el autor realiza un estudio de tipo cuantitativo, pues se miran los conocimientos de las personas que llevan a cabo la ejecución de los proyectos. No podemos olvidar que el enfoque de este trabajo está basado

en el sector de la construcción. La técnica usada en este trabajo fue Google Forms. Esta herramienta permite crear formularios o encuestas con el fin de generar una base de datos, el instrumento usado fue encuestas, como resultado se logró identificar variables realistas con respecto a la situación del país, y de cómo esto influye para que se generen retrasos en las obras de construcción colombianas.

### **6.5. Análisis comparativo de las causas que más impactan los retrasos de obra en viviendas multifamiliares en Bogotá (estudio de caso)**

En el texto de consulta de origen nacional, Acevedo et al. (2018) realizaron un estudio comparativo de las causas que más impactan los retrasos de obra en viviendas multifamiliares en Bogotá. El estudio se justifica por la importancia de la construcción en el desarrollo económico del país, ya que genera beneficios a la población y crea nuevos empleos.

Los autores utilizaron un enfoque cuantitativo para el estudio, basado en la recopilación de datos a través de encuestas a profesionales del sector de la construcción. Los resultados del estudio revelaron que las siete variables más importantes que causan retrasos en la construcción de viviendas multifamiliares. Para este tipo de estudio el autor realiza un análisis de tipo cuantitativo, pues se observan los conocimientos de las personas que llevan a cabo la ejecución de los proyectos, el enfoque de la investigación está basado en el sector de la construcción de viviendas multifamiliares, tomando como instrumentos la realización de encuestas, como resultados se logró establecer siete variables indispensables para la toma de decisiones, y conformación de grupos de trabajo los cuales deben articularse para lograr la concesión del proyecto, permitiendo determinar que en las etapas tempranas de ejecución se pueda identificar los capítulos susceptibles a retrasos, de esta manera se podrá implementar un control integrado de cambios que genere un seguimiento real.

### **6.6. Análisis de la contribución de los aeropuertos regionales al desarrollo de la red doméstica de transporte aéreo. Caso de estudio: Colombia.**

Olariaga (2020) afirma que el crecimiento de la población genera una demanda creciente de alimentos y servicios. Para satisfacer esta demanda, es necesario que los productos puedan llegar a todos los rincones del país. La construcción de aeropuertos regionales es una forma eficaz de lograr este objetivo, ya que permite el transporte de mercancías y personas a zonas que de otro modo serían de difícil acceso.

Los aeropuertos regionales también contribuyen al desarrollo e innovación en el campo de la ingeniería. La construcción y operación de estos aeropuertos requiere el desarrollo de nuevas tecnologías y soluciones, lo que estimula la investigación y el desarrollo en el sector.

El tipo de investigación es Cuantitativo pues se miran los conocimientos de personas expertas en varias disciplinas, en las cuales la ingeniería ha contribuido a desarrollar, con el enfoque en este trabajo fue la recopilación de información de trabajos desarrollados por expertos en diferentes campos, en donde la ingeniería ha protagonista para obtener resultados esperado, la técnica usada fue la consulta de bases de datos con la que se logró hacer un gran resumen en la historia de la Ingeniería y se abordó su origen, avances, grandes dificultades e importancia en la construcción de sociedad. En este trabajo de logra establecer que sin la aplicación de la ingeniería los países difícilmente pueden ser competitivos, pues la ingeniería es un motor de desarrollo que permite la comunicación interna y externa de un país.

### **6.7. Impacto económico de infraestructuras: puertos marítimos y aeropuertos**

Según Rey (2017), El transporte nacional e internacional ha sido fundamental para el desarrollo de Colombia desde la época colonial. Durante la colonización española, el transporte marítimo fue esencial para el transporte de oro y esclavos, así como para la importación de bienes y servicios. Cartagena, en particular, se convirtió en un importante puerto de conexión entre Colombia y el Caribe.

En la actualidad, el transporte internacional sigue siendo un eslabón esencial de la cadena productiva colombiana. Sin embargo, la pandemia de COVID-19 ha tenido un impacto significativo en el sector, provocando un aumento de la demanda de espacios en buques y aviones para mercancías. Este aumento ha llevado a un aumento exponencial de los costos de los fletes internacionales y a retrasos en los tiempos de entrega.

Para mitigar estos efectos, es necesario construir un aeropuerto en el Eje Cafetero. Esto permitiría conectar esta región con el resto del mundo y facilitar el transporte de mercancías y personas. La construcción de un aeropuerto en el Eje Cafetero también contribuiría al desarrollo económico de la región, ya que facilitaría la exportación de productos agrícolas y la atracción de inversión extranjera.

Caracterizar el comportamiento del transporte marítimo, aéreo y terrestre en los periodos 2017 al 2021 en Colombia. De igual manera comparar el comportamiento de la balanza comercial con relación a las operaciones de transporte marítimo, aéreo y terrestre en el periodo 2017 al 2021, el tipo de investigación es cuantitativo pues en este documento se busca plantear un modelo estratégico productivo con un enfoque metodológico basado en una revisión sistémica de la literatura, en donde se evaluaron el análisis en la recopilación de la información, la muestra, el entorno de desarrollo, las diferentes variables que interviene y el análisis estadístico de datos.

El estudio se basa en una revisión histórica del transporte internacional en Colombia. El país ha tenido un déficit comercial durante muchos años, lo que significa que importa más bienes de los que exporta. Esto hace que el transporte internacional sea esencial para el desarrollo económico de Colombia, el estudio utiliza una técnica de análisis cuantitativo para analizar datos sobre la capacidad de las terminales portuarias y aeroportuarias, y las variaciones de ingreso y salida de carga. Estos datos se utilizarán para evaluar el impacto del transporte internacional en el desarrollo económico de Colombia.

Se pudo evidenciar que la pandemia generó una gran recesión y efectos negativos a nivel país debido a las medidas e implementación de políticas públicas que fueron tomadas de acuerdo a la crisis del mundo, el cierre de fronteras y disminución de la economía nos dio a entender como país que no podemos depender del sector agroindustrial y de manufacturas, se necesitan ideas que permitan promover unas políticas comerciales de crecimiento y la búsqueda de opciones que puedan generar oportunidades agregándole valor e incentivar un poco más el sector de las exportaciones, la crisis de la pandemia frenó la economía, se vio afectada por las carencias que aún se vienen presentando en los nodos de transporte en materia de infraestructura y desarrollo de mallas viales. Aunque en el país se está trabajado en la modernización de corredores viales e implementación de tecnología en los puertos y aeropuertos para poder ser más competitivos y puedan facilitar los procesos logísticos en general.

### **6.8. Aplicabilidad de los métodos de análisis de retrasos en los proyectos de construcción nacionales**

Según Marroquín (2010): el análisis de retrasos es una herramienta que permite medir y cuantificar los retrasos en un proyecto. Esta herramienta identifica las actividades afectadas por los retrasos y determina su impacto en el plazo contractual. El análisis de retrasos puede utilizarse para justificar una ampliación de plazo, un pago de mora o la terminación del contrato.

Desde nuestra concepción se relaciona este trabajo con nuestra investigación pues en él se abarcan factores de retrasos en las obras, siendo estas las que generan unos efectos, que es precisamente uno de los puntos más relevantes a investigar en nuestro proyecto.

El documento consultado estableció como objetivo general determinar la aplicabilidad de los métodos de análisis de retrasos más utilizados a nivel internacional como sustento técnico para la gestión de ampliaciones de plazo en las obras de construcción nacional. El tipo de estudio del documento consultado presenta un enfoque cuantitativo, secuencial y probatorio.



El enfoque del trabajo consultado es enfocado a los retrasos en el cronograma de obra durante la ejecución de proyectos de construcción. Algunos de los métodos serán más prácticos y efectivos de realizar que otros dependiendo del tiempo disponible para el análisis y los requerimientos necesarios, como información y documentación, que se dispongan de la obra para su aplicación.

La técnica utilizada para el trabajo consultado fue la consolidación de literatura internacional de construcción, la cual se considera profesionalmente aceptable para la determinación del efecto de los retrasos en el cronograma de obra durante la ejecución del proyecto de construcción. Manifiestan los autores del documento que, en materia de responsabilidades y costos asumidos por las partes, lo siguiente: definiciones, objeto del contrato, documentos, plazos, obligaciones del contratista, obligaciones del propietario, licencias y autorizaciones, terminación de obra, recepción de obra, penalidades e incentivos y liquidación del contrato. Adicionalmente como documentos anexos al contrato, para el análisis de retrasos es necesario que se adjunte las especificaciones técnicas, ya que brindarán información para la correcta ejecución de la obra; y los planos de detalle.

El trabajo anterior concluya que es indispensable que sin importar que sea una entidad sea pública o privada, de ella dependerá establecer y presentar como documento adjunto al contrato aquella información referida al alcance del proyecto, el cual viene incluido ya en la fase de licitación dentro de sus bases. Todos los entrevistados concuerdan que el alcance del proyecto se indica en la memoria descriptiva, junto con las especificaciones técnicas y los planos de diseño.

## **6.9. Beneficios de un sistema aeroportuario modernizado en el departamento del Chocó**

La construcción de un nuevo aeropuerto en el territorio es necesaria, ya que el existente no cumple con las condiciones óptimas para la operación aérea. La propuesta de construcción

contempla tres etapas: Primera etapa, pista de 1.460 metros, para vuelos nacionales diurnos y nocturnos, segunda etapa, pista de 2.600 metros, para vuelos internacionales las 24 horas del día y tercera etapa, pista de 3.800 metros, para vuelos interoceánicos las 24 horas del día. El trabajo consultado argumenta que la modernización de los aeropuertos en el Chocó tiene beneficios para el turismo y el desarrollo socioeconómico de la región. Este trabajo se basa en una breve revisión de la historia, reseña y el sistema aeroportuario del Chocó, así como las concesiones aeroportuarias en Colombia.

El presente trabajo se relaciona con el trabajo consultado en el sentido de que ambos coinciden en la importancia de la construcción de proyectos para el desarrollo económico y social de una región. El trabajo consultado establece como objetivo identificar y describir la conectividad y los aeropuertos operativos que contribuyen al desarrollo del departamento del Chocó. Este trabajo utiliza un enfoque cuantitativo, ya que se basa en la recopilación de datos de diferentes fuentes, como medios de comunicación y páginas de entidades gubernamentales.

El enfoque del trabajo consultado está basado en las pocas aerolíneas que prestan el servicio a lugares que no se llega por vía terrestre o marítima; pero cuentan con un aeropuerto o aeródromo que no cumple con los requisitos como lo son la ampliación de las pistas, la modernización de la infraestructura lado tierra, la falta de radio ayudas a la navegación y operación aérea y la falta de personal capacitado, La técnica utilizada para el trabajo consultado fue la consolidación de información obtenida en medios oficiales, y medios de comunicación. Manifiestan los autores del documento que al examinar el plan de desarrollo del Chocó se encuentra que las diferentes inversiones por parte del gobierno nacional son predestinadas mayormente al desarrollo de vías terrestres y de infraestructura aeroportuaria de sectores principales, pero el plan de desarrollo debe contemplar otros aeropuertos que se encuentran en esta región y pueden ayudar al desarrollo social. De acuerdo con lo anterior se puede concluir que la modernización de aeropuertos es un puente para el desarrollo social y económico de una región. De este modo la realización de diferentes programas de planeación

para mejorar la organización de los aeropuertos y la oferta turística de las diferentes zonas del departamento del Chocó generaran un crecimiento económico que ayudara al desarrollo de este.

#### **6.10. Desarrollo Vial e impacto Fiscal del sistema de concesiones en Colombia**

El Aeropuerto del Café cuenta con un modelo de gestión el cual indica que para la construcción de la primera etapa deberá hacerse por obra pública, pero a partir de la etapa de operación y mantenimiento, podrá hacerlo a través de una APP o concesión, que genera un impacto fiscal el cual genera una proyección financiera y contable, considerando flujos operativos, de inversiones y de financiamiento externo con resultados de los modelos de escenarios de estructuración y análisis de posibles entidades concedentes de la infraestructura aeroportuaria del proyecto en su Etapa I de esta infraestructura.

En CEPAL (2008), el trabajo consulta y documenta las estimaciones de pasivos y sobre costos de los proyectos. Desde nuestro concepto se relaciona en que el trabajo consultado hace una compilación de los diferentes problemas y desafíos en materia de concesiones en Colombia, de igual manera el trabajo nuestra investigación se da por los posibles efectos por el no cumplimiento de una concesión.

El documento consultado estableció como objetivo contribuir a reducir el atraso de la infraestructura vial del país, el tipo de estudio del documento consultado presenta un enfoque cuantitativo, ya que es la recopilación de diferentes fuentes de información histórica del país y el enfoque del trabajo consultado está en una recopilación histórica de los inconvenientes que se han tenido que sortear en el país en el tema de las concesiones, y como se ha tenido que ir incorporando elementos de tipo jurídico, económicos, entre otros., para el tema de construcción vía concesiones. La técnica utilizada para el trabajo consultado fue la consolidación de información obtenida en materia histórica. Manifiestan los autores del documento que al es necesita en el momento de formular el proyecto es primordial que determine la asignación de

riesgos, garantías del ingreso y sobrecostos, para que no se termine castigando al estado con una alta carga financiera. Del trabajo anterior se puede concluir que las concesiones se han convertido en un proceso de aprendizajes con buenas y malas experiencias.

### **6.11. Aerocafé, la Ciudad Región y el Paisaje Cultural Cafetero**

Según Duque (2015), Duque (2015) afirma que la importancia de Aerocafé radica en su viabilidad, pero esta viabilidad se limita a dos funciones: servir como alternativa para el aeropuerto La Nubia y competir con el aeropuerto Matecaña. Duque critica que esta visión no examina los escenarios adecuados para el verdadero carácter de un proyecto nuevo, que debería evaluarse con una visión de largo plazo y en un marco prospectivo para la Ecorregión Cafetera. El presente trabajo se relaciona con el trabajo de Duque en el sentido de que ambos coinciden en la importancia de Aerocafé. Sin embargo, el presente trabajo se centra en los posibles impactos negativos de la no ejecución del proyecto.

El texto también afirma que uno de los grandes retos del desarrollo regional es lograr que los aeropuertos de Palestina y Matecaña cumplan con funciones complementarias, integrando ambos escenarios urbanos. Esto permitiría que ambos aeropuertos sean estratégicos para el desarrollo regional y de la Ecorregión Cafetera. El tipo de estudio del documento consultado presenta un enfoque cuantitativo, ya que recopila la información entidades gubernamentales y el enfoque del trabajo consultado está en una recopilación estadística obtenida revistas de tipo academias como: [godues.wordpress.com](http://godues.wordpress.com)

La técnica utilizada para el trabajo consultado fue la consolidación de información obtenida en revistas de tipo académicas. Manifiestan los autores del documento que, en relación con el sistema de transporte nacional, Aerocafé tiene ventajas de ubicación por estar en el centro de la conurbación Cali-Medellín, y por ocupar el epicentro del Triángulo de Oro de Colombia. Del trabajo anterior se puede concluir que sí tenemos variedad de climas para exportar heliconias, frutas tropicales y hortalizas, además de capacidad humana y de

infraestructura instalada para desarrollar renglones en servicios de salud y turismo, y para avanzar en la producción de bienes de valor agregado relacionados con informática, mecatrónica, biotecnología, nuevos materiales e industria química, todo lo cual puede ser explotado a través de un aeropuerto de tipo regional.

## **6.12. Infraestructura Regional y Pobreza Rural**

Según Villar & Ramírez (2014), La infraestructura que mejora la competitividad de un país es esencial para aprovechar los beneficios de los tratados de libre comercio. Estos proyectos de inversión, que suelen ser grandes y requieren una inversión significativa, pueden realizarse mediante alianzas público-privadas. La inversión privada se ve atraída por la posibilidad de obtener beneficios a largo plazo a través de concesiones para el desarrollo y mantenimiento de la infraestructura.

Desde nuestro concepto se relaciona en que este trabajo genera integración de la economía nacional con el resto del mundo, al conectar eficientemente las principales ciudades entre sí. De no hacerlo se genera retraso, que es uno de los efectos que nuestro trabajo pretender investigar al no construir Aerocafé. El objetivo de este trabajo es buscar mejorar los sistemas de gestión vial por medio del desarrollo de Planes Viales Departamentales y el tipo de estudio del documento consultado presenta un enfoque cuantitativo, ya que es la recopilación de diferentes fuentes de información tanto en medios de comunicación y páginas de entidades gubernamentales. El tipo de estudio del documento consultado presenta un enfoque análisis y síntesis con la recopilación de información estadística y la técnica utilizada para el trabajo consultado fue la consolidación de información obtenida en medios gubernamentales y regionales.

Los autores del documento afirman que el desarrollo de Colombia no solo depende de la construcción de dobles calzadas y conexiones entre ciudades y puertos. También es importante desarrollar la red vial secundaria y terciaria, que es esencial para el desarrollo

regional y rural. Esta red vial debe estar conectada con los aeropuertos para facilitar el transporte de personas y mercancías.

El documento concluye que para lograr este desarrollo es necesario diseñar esquemas de apoyo desde el departamento y el gobierno nacional que se adapten a las capacidades de los entes territoriales. También es importante coordinar eficientemente los diferentes niveles de gobierno e identificar fuentes de financiamiento estables.

### **6.13. La gestión de departamentos y destinos turísticos de Colombia según el Índice de Competitividad Turística Regional**

Según Corzo & Méndez (2020) en las últimas décadas, el turismo ha venido ganando protagonismo como un sector esencial en la economía mundial y un catalizador del desarrollo humano a nivel global, permitiendo a los países diversificar su economía y mejorar sus tasas de empleo, ingresos y su balanza de pagos, impulsando con ello la transformación de sus condiciones socioculturales y económicas.

Desde nuestro punto de vista este antecedente se relaciona con nuestro trabajo en los benéficos que otorga un renglón económico como el turismo a un territorio, variable que hemos visto puede darse en el trabajo de nuestra investigación si se logra la construcción de un proyecto. El objetivo de este trabajo es identificar las ventajas competitivas que permiten a un destino turístico ofrecer servicios con ingresos superiores a la competencia. El documento utiliza un enfoque cuantitativo, basado en la recopilación de datos estadísticos de diferentes fuentes, como medios de comunicación y páginas web gubernamentales.

Los autores del documento afirman que el boom del turismo en las últimas décadas ha motivado a los gobiernos a centrarse en los factores que pueden dar a sus países y territorios una ventaja competitiva. Por ello, la competitividad turística se convierte en una cuestión clave para el desarrollo del turismo. En conclusión, la competitividad de un destino turístico está relacionada con su capacidad para conseguir dos objetivos: satisfacción y productividad. La

satisfacción es la capacidad del destino de ofrecer una experiencia valiosa a los turistas, mientras que la productividad se relaciona directamente con el desarrollo humano y determina en qué medida se usan eficazmente los recursos

#### **6.14. Rol de las empresas del sector de la construcción en el proceso de reactivación económica de Colombia**

El autor Cruz (2021), Cruz Quiroga (2021) realizó una investigación para determinar el papel del sector de la construcción en la economía de Colombia y su contribución a la generación de empleo formal en las diferentes regiones del país. El presente trabajo se relaciona con este antecedente en el abordaje de una variable importante como es la reducción del desempleo en una zona del territorio. El trabajo analizará los posibles impactos de la no ejecución de un proyecto en el desempleo de esa zona.

El objetivo de este trabajo es buscar el rol del sector de la construcción frente a la reactivación económica del país con el tipo de estudio del documento consultado presenta un enfoque cuantitativo, ya que es la recopilación de diferentes fuentes de información tanto en medios de comunicación y páginas de entidades gubernamentales, de tipo nacional y departamental, bajo la técnica utilizada para el trabajo consultado fue la recopilación de información obtenida en entidades gubernamentales. después de realizar el análisis comparativo entre el sector de la construcción y el sector del turismo, queda claro cómo la construcción es un actor muy importante para la economía del país.

Aunque las cifras del sector turismo antes de la pandemia también venían presentando unos muy buenos indicadores, los números presentados por la construcción los duplican y en casos hasta llega casi a tres veces su aporte para la recuperación económica de Colombia, se concluye que este sector ocupa un papel esencial en la economía del país, ya que genera casi 3 millones de empleos entre directos e indirectos, que dinamiza alrededor de 100 billones de

pesos al año, entre los distintos grupos económicos que intervienen en el proceso de la construcción.

### **7.15. Flexibilidad y educación superior en Colombia**

Villa (2002) determinó que las Instituciones de Educación Superior (IES) deben adaptarse a las nuevas formas de trabajo y de producción del conocimiento para responder a los nuevos retos de la formación profesional, la investigación, el trabajo interdisciplinario y las demandas de los diversos sectores sociales y productivos. El presente trabajo se relaciona con este antecedente en el abordaje de una variable importante como lo es el de contar con bajos índices de personas profesionales en un territorio. El trabajo analizará los posibles impactos de la no ejecución de un proyecto en la formación profesional y en el desarrollo de los sectores sociales y productivos de esa zona.

El objetivo de este trabajo es presentar al país de una manera más profunda, el qué, el cómo y el para qué de la flexibilidad de las instituciones de educación superior en Colombia. El tipo de estudio del documento consultado presenta un enfoque cuantitativo, ya que es la recopilación de diferentes fuentes de información en cuatro universidades de Colombia. El tipo de estudio del documento consultado presenta un enfoque análisis y síntesis con la recopilación de información estadística. La técnica utilizada para el trabajo consultado fue la consolidación de información obtenida en universidades con amplia trayectoria en el país.

Los vertiginosos cambios económicos, sociales, culturales y su relación con las nuevas formas de producción del conocimiento demandan de las Instituciones de Educación Superior colombianas la capacidad, no sólo de responder a los nuevos retos, sino de adelantarse a los mismos, en nuestro en particular la de formar personas que brindar una baraja de posibilidades de desarrollo al municipio, en conclusión, si bien es cierto que existe pocos profesionales en el territorio objeto de investigación, si es indispensable que se aumente en un % muy alto, para que estos le den generen progreso a una región.



## 7. Marco Metodológico

Para el desarrollo de la metodología se debe considerar aspectos que involucren el proceder del proyecto, su perspectiva de diseño, los sectores a involucrar, la pertinente selección y representatividad de las muestras, la recopilación de los datos, el análisis de los datos, consideraciones éticas, un cronograma claro y un presupuesto adecuado, todos estos factores derivados de investigaciones previas y comparadas en dos hitos importantes de la construcción que permitirá la secuenciación óptima de la medición de evaluación de impacto; que convergen para garantizar la eficacia y coherencia en el proyecto, contribuyendo así a la obtención de resultados confiables y significativos que aporten al conocimiento.

### 7.1. Tipo de Investigación

El tipo de investigación al que corresponde el proyecto planteado es investigación cuantitativa de diseño no experimental.

### 7.2. Diseño de Investigación

El diseño que aplicará el proyecto será de carácter cuantitativa de diseño no experimental, con enfoque longitudinal, entendiendo que este diseño se emplea con el propósito de establecer una conexión entre una causa y una observación de variables de impacto, a su vez que se determinara la variables dependientes e independientes que conforman un resultado socio económico y competitivo, pretendiendo describir los fenómenos de impacto de competitividad y socioeconómico, identificando datos numéricos y variables que indiquen realizar predicciones y comprobar relaciones entre variables, lo anterior soportado en:

Según Soto, H (2010): Los métodos que modelan la variable de interés como función del impacto y de otros atributos son una alternativa a la construcción de un grupo de control. Estos métodos se basan en la idea de que se puede estimar el

impacto de un programa utilizando la información disponible sobre las características de los individuos que recibieron el programa y los que no.

Para ello, se construye un modelo estadístico que relaciona la variable de interés con las características observadas de los individuos, así como con la presencia del programa. Este modelo permite estimar el valor que hubiera tenido la variable de interés en los individuos que recibieron el programa si no lo hubieran recibido (p.9).

### **7.3. Enfoque de la Investigación**

El enfoque se dará desde el punto de vista longitudinal con incidencia matemática, este método nos permite analizar y observar de manera secuenciada la evolución de un fenómeno o sus elementos.

### **7.4. Población, Muestra y Muestreo**

La población objeto se centró en el Departamento de Caldas, Municipio de Palestina, específicamente en los sectores económicos industrial, comercial y de servicios para el impacto de competitividad y socioeconómico se tomó en cuenta la población urbana y rural, la cual consta de 17.930 habitantes.

#### **7.4.1. Muestra**

La muestra se determinó bajo la aplicación con población conocida, para ello se aplicó un error del 0.05, un nivel de aceptación del 0.95, un error del investigador del 0.11, llegando a 236 habitantes como muestra para el ejercicio de aplicación de instrumentos.

#### **7.4.2. Muestreo**

Para la investigación se aplicó un tipo de muestreo estratificado - aleatorio, puesto que la población posee características muy similares, mediante este muestreo de forma aplicada probabilística todos tendrán la misma oportunidad de ocurrencia para ser escogidos.

## 7.5. Técnica e instrumento

La técnica utilizada fue la encuesta, la cual partió de una caracterización socioeconómica y otra competitiva del territorio, derivada de la construcción del Aeropuerto del Café. Para la recolección de la información, se tuvo en cuenta como instrumento, el cuestionario aplicado a 118 actores de Palestina, Caldas, corregimiento de Arauca y vereda Santaguada; se tomaron en cuenta sectores como: comercio y servicios, construcción y agrícola (rural y urbano), sector público y empleados de la Asociación Aeropuerto del Café. El instrumento aplicado fueron dos cuestionarios con variables socioeconómicas y de competitividad generadas en el municipio de Palestina-Caldas y su zona de Influencia a partir de la construcción del Aeropuerto del Café. Para el diligenciamiento de la encuesta, se contó con preguntas de selección múltiple donde la persona entrevistada eligió una o más de dos opciones de respuesta con el fin de obtener información completa para la investigación. Las variables socioeconómicas fueron conformadas por 13 preguntas y las variables competitivas por 18 preguntas.

## 7.6. Cronograma

Para establecer el cronograma se utilizó el diagrama de Gantt con un plazo de 3 meses, en el que se muestran diferentes tareas, tales como la definición del proyecto que consiste en definir los objetivos y el alcance, el planteamiento del problema consiste en identificar el problema a investigar y define los objetivos de la investigación, la recopilación de información con consiste en recopilar la información necesaria para realizar la investigación, el diseño del instrumento y aprobación del instrumento consiste en diseñar la encuesta que se utilizará para recopilar la información, la cual debe ser aprobada por un grupo de expertos, la recopilación de datos de la encuesta consiste en visitar y realizar la encuesta a los grupos seleccionados por la muestra, el análisis de los datos de la encuesta consiste en verificar y evaluar los resultados obtenidos en las encuestas presentación de los resultados de la encuesta al director de tesis para verificar observaciones y aprobación del mismo y por último socialización de resultados.

Es importante mencionar que se muestran las fechas de inicio y finalización previstas para cada actividad.

**Tabla 1.**

*Cronograma de actividades desde el Diagrama de Gantt*

<b>ACTIVIDAD</b>	<b>INICIO</b>	<b>FIN</b>	<b>RESPONSABLE</b>
Definición del proyecto	<b>09-06-23</b>	<b>17-06-23</b>	Equipo Investigador
Planteamiento del problema según estructura indicada por el Director de Tesis	<b>23-06-23</b>	<b>30-09-23</b>	Equipo Investigador/Director de Tesis
Recopilación de información	<b>30-09-23</b>	<b>14-10-23</b>	Equipo Investigador
Diseño del Instrumento y aprobación del Instrumento	<b>21-10-23</b>	<b>03-11-23</b>	Equipo Investigador/Director de Tesis
Recopilación de datos de la encuesta	<b>06-11-23</b>	<b>13-11-23</b>	Equipo Investigador
Análisis de los datos de la encuesta	<b>14-11-23</b>	<b>21-11-23</b>	Equipo Investigador
Presentación de los resultados de la encuesta	<b>22-11-23</b>	<b>28-11-23</b>	Equipo Investigador/Director de Tesis
Socialización de resultados	<b>02-12-23</b>	<b>02-12-23</b>	Equipo Investigador

Nota. Relación de las actividades a realizar para la consecución del proyecto de investigación.

## 8. Análisis de resultados

Con el fin de obtener el resultado, inicialmente se compilaron datos asociados a la competitividad y al desarrollo socioeconómico del Palestina-Caldas y su zona de influencia en dos hitos fundamentales, uno con el reinicio de obras en el año 2020 y el segundo, con la suspensión de las obras en el año 2022. A continuación, se presentan los datos correspondientes a la investigación, a través de la comparación de variables socioeconómicas y de competitividad que se entrelazan entre los dos momentos mencionados. Se determinó el método estadístico aplicar, en el cual se estudió el modelo de la variable de interés como función del impacto y de otros atributos como una alternativa a la construcción de un grupo de control que efectivamente funcione como contrafactual.

### 8.1. Comparación de datos en dos hitos importantes

#### 8.1.1. Indicadores socioeconómicos

**Tabla 2.**

*Indicadores socioeconómicos del territorio en ejecución de obras.*

INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTÁGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>1</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>2</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES SOCIOECONÓMICOS
Diagnóstico económico de la población, debe incluir ingresos	PIB per cápita municipio de Palestina Composición sectorial del PIB municipal: Palestina (28,6%) probablemente porque ya comienza a reflejarse las obras de Aerocafé	PIB per cápita municipio de Palestina Composición sectorial del PIB municipal: Palestina (25,6%) debido a la paralización de nuevo de las obras de Aerocafé	De acuerdo con los datos obtenidos en boletines estadísticos Caldata 2020 y 2023, se evidencia que el PIB mide el valor de mercado de todos los bienes y servicios, aumentó dado el

<sup>1</sup> **HITO 1:** El proyecto después de 8 años, consigue presupuesto del Gobierno Nacional y Regional y es incluido en el Plan de Desarrollo del Gobierno del presidente Iván Duque y reinicia sus obras, generando empleo, capacitación, creación de comercio, formalización de este, entre otros.

<sup>2</sup> **HITO 2:** Entre los años 2022 y 2023 donde las obras fueron suspendidas por el abandono del contratista de obra.



INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTÁGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>1</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>2</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES SOCIOECONÓMICOS
	Mujeres: 0.57%	Entre 430 y 450 empleos directos	10,1% para los hombres y del 15,4% para las mujeres. Esto significa que, en promedio, 10,1 de cada 100 hombres en edad laboral estaban desempleados, y 15,4 de cada 100 mujeres en edad laboral estaban desempleadas, situación que se agudizo por la suspensión en las obras de construcción del aeropuerto.
Índice de desarrollo humano	Urbano: 25.6% Rural: 32.4% Relación Urbano -Rural: 1.3 <b>Total:</b> <b>30.1%</b>	<b>IDH 0.42%</b>	En este indicador es pertinente manifestar que un IDH de 0.42%, refleja un nivel muy bajo; lo que significa que la población del municipio tiene una esperanza de vida relativamente corta, un nivel de educación bajo y un ingreso per cápita muy bajo. En comparación con el IDH nacional, que es de 0.762%, el IDH de Palestina es significativamente más bajo. Esto sugiere que el municipio enfrenta desafíos importantes en términos de desarrollo humano
Calidad de vida	<b>POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD: 6</b> Inversión: \$15.000.000 Entrega de ayudas técnicas: sillas de ruedas, bastones, muletas y caminadores <b>Enfoque Paz:</b> Personas Víctimas con Discapacidad atendidas: 3 <b>ACTIVIDADES DEPORTIVAS</b> ➤ Con esta actividad se logró visibilizarían el Municipio como potencial turístico a nivel regional y nacional, pues la actividad abarcó sitios representativos de nuestra localidad. Esta actividad tuvo un costo de \$6.500.000	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 80 jóvenes beneficiarios costo inversión \$ 126.000.000 anuales.</li> <li>➤ Escuelas de formación deportiva para el casco urbano y las veredas Cartagena, La Plata, El Reposo, El Higuierón, Buenavista, Santágueda y corregimiento de Arauca. 500 niños beneficiarios con consto anual de \$ 107.000.00</li> <li>➤ Actividades Formativas Culturales, 160 niños beneficiarios con un costo anual de \$ 41.50.000</li> <li>➤ 843 personas Beneficiarias con el programa del adulto</li> </ul>	La información recopilada indica que se están implementando una serie de programas sociales para beneficiar a la población, en general, estos programas son una inversión importante en el desarrollo social del municipio de Palestina. Los programas brindan oportunidades de formación, recreación y apoyo a las personas de todas las edades

INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTÁGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>1</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>2</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES SOCIOECONÓMICOS
		mayor, con un costo de \$ 20.500.000 ➤ Proyecto Huertas Familiares Rurales y Urbanas, en donde se proporcionó las herramientas para la producción de alimentos de la canasta familiar. Con una Inversión de \$15.000.000	
Desarrollo empresarial – actividades económicas en la región	Industria: 93% Comercio: 55.3% Servicios: 33.1% Otras actividades 23%	Industria: 93% Comercio: 32.8% Servicios: 23.4% Otras actividades 25%	Este indicador nos muestra una caída de 22.5% en el renglón de comercio, al igual que una disminución de 9.7% en el sector de servicios, a consecuencia de la Pandemia y freno en las obras de construcción el aeropuerto.
actividades económicas en la región de los habitantes	Comercio y servicios Agricultura Ganadería Minería: 250 barequeros sin legalizar Construcción	Comercio y servicios Agricultura Ganadería Minería Construcción	Aquí notamos la importancia relativa de cada una de estas actividades económicas varía en el tiempo, la agricultura ha sido históricamente la actividad económica más importante en Palestina, pero en los últimos años el comercio y los servicios han ganado importancia. El desarrollo de Palestina depende de la diversificación de su economía y del crecimiento de las actividades económicas que generan más ingresos y empleo
Nivel educativo	Preescolar: 3.0% Básica Primaria: 50.4% Secundaria: 27.6% Media Técnica: 1.8% Normalistas: 0.4% Tecnológica: 1.4% Profesional: 1.1% Espe – Mestre – Doctorado 0.3% Ninguna: 14.4%	<b>EDUCACIÓN</b> <b>Acceso a la educación primaria: 83.41%</b> Palestina Sede 1: 83 niños Palestina Sede 2: 77 niños Santaguada: 32 niños Corregimiento de Arauca: 139 niños Total: 331 niños	Podemos manifestar que una vez recopilada la información encontramos que el acceso a la educación primaria es relativamente alto, lo cual es una buena noticia. sin embargo, es importante trabajar para mejorar el acceso a la educación en las etapas superiores, ya que esto es fundamental para el desarrollo de las personas y el progreso del municipio.



INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTÁGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>1</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>2</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES SOCIOECONÓMICOS
Grupos poblacionales – conflicto armado, extrema pobreza, pobreza, desamparada, etc	Se tienen caracterizados 113 personas en hogares de adulto mayor y 352 personas víctimas del conflicto armado	En la vereda la plata se tiene la comunidad Ambacheke con un promedio entre 200 y 250 habitantes	Este indicador nos revela que el territorio cuenta con buena capacidad para albergar a la población de adultos mayores, de igual manera existen asentamientos de personas de comunidades indígenas, asentadas en una vereda

Nota. Comparación de indicadores socioeconómicos del territorio en ejecución de obras versus la paralización de estas.

### 8.1.2. Indicadores de competitividad

Tabla 3.

Indicadores competitivos del territorio en ejecución de obras.

INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>3</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>4</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES COMPETITIVOS
Instituciones públicas y privadas	<b>PÚBLICOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>Alcaldía Municipal</li> <li>Concejo Municipal</li> <li>Acueducto, alcantarillado y Aseo: Empocaldas S.A E.S. P y EMAS S.A E.S. P (Economía mixta)</li> <li>ICBF (programas de 0 a Siempre)</li> <li>Comité de Cafeteros</li> <li>Asociación Aeropuerto del Café</li> </ol> <b>PRIVADAS</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>Notaría única</li> <li>Confa – Centro Recreacional La Rochela</li> </ol>	<b>PÚBLICOS:</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>Alcaldía Municipal</li> <li>Concejo Municipal</li> <li>Acueducto, alcantarillado y Aseo: Empocaldas S.A E.S. P y EMAS S.A E.S. P (Economía mixta)</li> <li>ICBF (programas de 0 a Siempre)</li> <li>Comité de Cafeteros</li> <li>Asociación Aeropuerto del Café</li> </ol> <b>PRIVADAS</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>Notaría única</li> <li>Confa – Centro Recreacional La Rochela</li> <li>Confa – Centro Recreacional Santaguada</li> </ol>	En este punto en particular se puede notar que en la anualidad del año 2020 al año 2023, no se han conformado nuevas entidades públicas, en la vigencia 2022 en las entidades privadas se crea una nueva entidad (consorcio), lo que nos da garantía que a las personas encuestadas conocen de las vivencias acontecidas antes y después, por lo que sus respuestas son ajustadas a una realidad.

<sup>3</sup> **HITO 1:** El proyecto después de 8 años, consigue presupuesto del Gobierno Nacional y Regional y es incluido en el Plan de Desarrollo del Gobierno del presidente Iván Duque y reinicia sus obras, generando empleo, capacitación, creación de comercio, formalización de este, entre otros.

<sup>4</sup> **HITO 2:** Entre los años 2022 y 2023 donde las obras fueron suspendidas por el abandono del contratista de obra.

INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>3</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>4</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES COMPETITIVOS
	3. Confa – Centro Recreacional Santagueda	4. OHLA (obra Aeropuerto del Café) Consortio Aerocafé 2021 (Interventoría de obra Aeropuerto del Café)	
Infraestructuras	<p><b>VÍAS INTERVENIDAS: \$ 24.570.000</b>                      La Ermita-Higuerón-La Hermella: 6.5 Km                      Los Alpes-Pantanonegro-Buenavista: 3 Km                      Sonadora: 4 Km                      La Julieta-La Muleta-Las américas: 2 Km                      Alto la paloma-Las Américas: 2 km                      El brillante: 1 km</p> <p><b>REPOSICIÓN Y PAVIMENTACIÓN DE VÍAS URBANAS EN EL MUNICIPIO: \$1.071.073.985</b></p> <p><b>MEJORAMIENTO DE VÍAS Terciarias: \$34.653.129</b></p> <p><b>VIVIENDA PREFABRICADA: \$1.500.000.000</b></p> <p><b>MEJORAMIENTO DE ZONAS PEATONALES. CARRERA 13 ENTRE CALLES 7 – 8 CALLE 7 ENTRE CARRERAS 9 - 13 ZONA URBANA: \$599.997.883</b></p>	<p><b>CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS DEL AEROPUERTO DEL CAFÉ (movimiento de tierras)</b>                       \$11.425.000.000,00                      8,10% de ejecución</p> <p><b>PAVIMENTACIÓN BARRIO LOS NOGALES: Inversión: 851.571.999</b></p> <p><b>PAVIMENTACIÓN CON MANO DE OBRA COMUNITARIA</b>  <b>Barrios:</b> Barrio las Colinas, Barrio Oscar Danilo y Barrio Bello Horizonte                      Inversión: 58.964.022</p> <p><b>OBRAS DE MITIGACIÓN CORREGIMIENTO DE ARAUCA</b>                      Inversión: 491.272.884</p>	<p>Se puede interpretar que la construcción de las obras del Aeropuerto del Café en Palestina, el valor ejecutado es de \$11.425.000.000,00, lo que representa un porcentaje de avance del 8,10%, esto significa que aún falta mucho para que la obra se complete.</p> <p>De igual manera, se puede decir que la inversión en obras públicas en Palestina es relativamente baja. El valor total de las obras mencionadas asciende a \$12.867.779.805, lo que representa solo el 1,08% del presupuesto de la nación para 2023</p>
Entorno macroeconómico	<p>PIB per cápita municipio de Palestina 13.495</p> <p>Composición sectorial del PIB municipal: Palestina (28,6%) probablemente porque ya comienza a reflejarse las obras de Aerocafé</p>	<p>PIB per cápita municipio de Palestina inferior al 20%</p> <p>Composición sectorial del PIB municipal: debido a la paralización de nuevo de las obras de Aerocafé</p>	<p>este indicador refleja que el ingreso promedio de los habitantes de Palestina es muy bajo. Recordemos que según los indicadores socioeconómicos visto inicialmente, la composición del PIB municipal de Palestina está dominada por el sector primario (sector agrícola), que representa el 40% del PIB; el sector secundario que representa el</p>

INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>3</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>4</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES COMPETITIVOS
			25% del PIB, está liderado por la construcción; el sector terciario, que representa el 35% del PIB, está liderado por el comercio y los servicios.
Salud y educación primaria	<p><b>Salud:</b>  <b>HOSPITAL LA DIVINA MISERICORDIA SEDE CABECERA URBANA</b>                      Inversión: \$48.627.200  <b>HOSPITAL LA DIVINA MISERICORDIA SEDE CORREGIMIENTO ARAUCA</b>                      Inversión: \$3.690.608.250                      Traslados: 144                      Nuevos afiliados: 85                      ACTIVOS SUBSIDIADO PALESTINA: 7663                      PORCENTAJE SISBEN: 47%                      PORCENTAJE DANE: 49%</p> <p>ACTIVOS SUBSIDIADO OTROS MUNICIPIOS: 1517                      PORCENTAJE SISBEN: 9.2%                      PORCENTAJE DANE: 10%</p> <p>ACTIVOS CONTRIBUTIVO PALESTINA: 2326                      PORCENTAJE SISBEN: 14.2%                      PORCENTAJE DANE: 13%</p> <p>ACTIVO CONTRIBUTIVO OTROS MUNICIPIOS: 4526                      PORCENTAJE SISBEN: 27.64%                      PORCENTAJE DANE: 27%</p> <p>REGIMEN DE EXCEPCION: 43                      PORCENTAJE SISBEN: 0.26%                      PORCENTAJE DANE: 1.01%</p>	<p><b>SALUD</b>  <b>Afiliación Régimen Contributivo: 7.460</b>  <b>Cobertura total de asegurabilidad: 16.308</b>                      Régimen subsidiado Palestina: 7.664                      Régimen subsidiado de otros municipios: 1.654                      Régimen contributivo Palestina: 2.875                      Régimen Contributivo de otros municipios: 4.025                      Régimen de excepción: 90</p> <p><b>EDUCACIÓN</b>  <b>Acceso a la educación primaria: 83.41%</b>                      Palestina Sede 1: 83 niños                      Palestina Sede 2: 77 niños                      Santaguada: 32 niños                      Corregimiento de Arauca: 139 niños                      Total: 331 niños</p>	<p>Según la información proporcionada, la cobertura total de asegurabilidad en el municipio es de 16.308 personas, lo que representa el 93,83% de la población total, de esta cantidad, el acceso a la educación primaria en el municipio de Palestina es de 83,41%. de los niños en edad escolar están matriculados en un colegio.                      El acceso a la educación primaria en el municipio de Palestina es relativamente alto, lo que indica que la mayoría de los niños tienen acceso a la educación básica.</p>

INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>3</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>4</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES COMPETITIVOS
	<p>TOTAL, COBERTURA:16.075 PORCENTAJE SISBEN: 98% PORCENTAJE DANE: 99.9% <b>Atención en promoción del aseguramiento: 678 gestiones efectivas</b></p> <p><b>Acceso a la educación primaria según TerriData DNP 2020: 81.36%</b> <b>Educación Primaria:</b> 850 alumnos (5 instituciones educativas) Inversión: \$173.000.000</p>		
Educación superior y formación	<p><b>Educación Superior:</b> 80 Estudiantes Inversión \$73.957.500 <b>Puntaje promedio pruebas ICFES Palestina, Caldas, según TerriData DNP2020:</b> Lectoescritura 49,51 % Matemáticas 47.68 %</p>	<p><b>Acceso a la educación secundaria: 80.27%</b> <b>Acceso a la educación media: 50.88%</b></p>	<p>El indicador revisado nos muestra que el % de estudiantes en educación secundaria es alta, la inversión en educación superior en el municipio es relativamente baja. Esto podría deberse a la falta de recursos económicos del municipio o a la falta de prioridad que se le da a la educación superior; sobre la información de las pruebas ICFES, Estos puntajes son relativamente bajos, lo que indica que los estudiantes del municipio tienen un nivel de rendimiento académico bajo.</p> <p>información de acceso a la educación secundaria y media del municipio de Palestina, en el aspecto de acceso a la educación media que es de 50,88%. Estos porcentajes son relativamente altos, lo que indica que la mayoría de los jóvenes del municipio tienen acceso a la educación secundaria y media.</p> <p>Sin embargo, el acceso a la educación media es aún</p>

INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>3</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>4</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES COMPETITIVOS
			bajo. Esto podría deberse a varios factores, como la falta de oferta educativa en el municipio o las dificultades económicas de las familias para pagar la educación media
Eficiencia del mercado de bienes	<p><b>COMPORTAMIENTO INDUSTRIA Y COMERCIO UNIFICADO:405.335.466</b>  <b>INDUSTRIA Y COMERCIO</b>                      PRESUPUESTO INICIAL: 380.000.000                      RECAUDO TOTAL: 395.782.728                      PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO: 104%  <b>DEBIDO COBRAR INDUSTRIA Y COMERCIO</b>                      PRESUPUESTO INICIAL: 13.000.000                      RECAUDO TOTAL: 9.552.738                      PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO: 73%</p>	<p><b>427 contribuyentes</b>  <b>Gestiones Tributarias \$2.622.618.367</b>  <b>Porcentaje de aumento comparativo 2021: 2.12%</b></p> <p><b>Industria y comercio: \$511.537.472,34</b>  <b>Porcentaje de aumento comparativo 2021: 25.33%</b></p>	Podemos manifestar que el recaudo total de impuestos en 2023 aumentó un 2,12% con respecto al año anterior, el recaudo de industria y comercio aumentó un 25,33% con respecto al año anterior, El aumento del recaudo de industria y comercio en 2023 se debe a varios factores, como: el aumento del número de contribuyentes: el número de contribuyentes de industria y comercio en 2023 fue de 427, lo que representa un aumento del 2,12% con respecto al año anterior, debido a la organización en materia tributario dado por la organización territorial como consecuencia de la construcción del proyecto del Aeropuerto
Eficiencia del mercado laboral	185.000 empleos generados entre el sector agroindustrial y servicios (15.757 habitantes en el 2020 para el 11.3%) y comercio informal	<p><b>Empleos generados con las obras de Aerocafé</b>                      Empleos directos: 534                      OHL: 499 mujeres 45 – hombres 454                      Consorcio Aerocafé: 35 mujeres 9 – hombres 26                      Empleos Indirectos: 726</p>	Se refleja en este indicador, que el sector agroindustrial y de servicios es el principal generador de empleo en el territorio. Las obras del Aeropuerto del Café generan un número relativamente bajo de empleos, pero tienen un impacto significativo en la economía del municipio
Desarrollo del mercado financiero	<p><b>Sector Turístico:</b> Se realizó la contratación de un enlace dedicado a la promoción del desarrollo cuyo costo es de \$8.000.000</p> <p><b>Normalización Minera: \$15.000.000</b></p>	Pendiente información SEC. Hacienda	En esta línea de tiempo, se puede decir que la recaudación de impuestos en el municipio de Palestina aumentó en 2020, el aumento del recaudo de predial fue relativamente modesto, mientras que el aumento del recaudo de industria y comercio fue significativo.

INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>3</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>4</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES COMPETITIVOS
	<p><b>INCENTIVOS TRIBUTARIOS VIGENCIA 2020:</b> Entrega a cada uno de los contribuyentes responsables de los impuestos Municipales de Predial Unificado e Industria y Comercio, situación que se empezó a tornar complicada con la declaratoria de Emergencia Social, Económica y ambiental dada por el gobierno nacional y adoptada por el Municipio de Palestina mediante el decreto No 048 de marzo 20 del 2020</p> <p><b>RECAUDO TOTAL: 2.592.109.941</b></p> <p><b>PREDIAL</b>                  PRESUPUESTO INICIAL: 1.870.000.000                  RECAUDO TOTAL: 1.908.938.984                  PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO: 102%</p> <p><b>DEBIDO COBRAR IMPUESTO PREDIAL</b>                  PRESUPUESTO INICIAL: 370.000.000                  RECAUDO TOTAL: 683.170.957                  PORCENTAJE DE CUMPLIMIENTO: 185%</p>		
Preparación tecnológica	<p><b>ASISTENCIA TÉCNICA AGROPECUARIA:</b>                  Se ha brindado asistencia técnica personalizada a productores del municipio, independientes y asociados para varias cadenas productivas, especialmente plátano, compostaje y cultivos de ciclo corto, diagnosticando problemáticas y brindando recomendaciones culturales y de productos. Se han realizado recomendaciones agronómicas y de compra</p>	<p><b>Bolsa de empleo: APE SENA- Aerocafé</b> en punto vive digital para generación de empleo y búsqueda de perfil</p>	<p>En general, las acciones realizadas por el municipio en los ámbitos de la asistencia técnica agropecuaria, la seguridad y el fortalecimiento de las TIC son positivas, estas acciones han contribuido al desarrollo del municipio y al mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, la instalación de cámaras de seguridad ha tenido un impacto positivo en la seguridad del municipio, las cámaras de seguridad han ayudado a reducir la</p>



INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>3</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>4</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES COMPETITIVOS
	<p>de insumos, fertilizantes y demás necesarias para el mantenimiento de las zonas verdes del parque principal zona urbana, Arauca y Coliseo municipal, proyectado para un año y con solicitud de presupuesto.                      Actividades inmersas en los puntos expuestos arriba: asistencias técnicas, inscripción en beneficios dirigidos dese la secretaria de agricultura (cosecha y venta, apoyo a insumos, auxilio al transporte, diplomado de asociatividad...), instalación del curso SENA emprende rural de plátano, proyectos: seguridad alimentaria: - Huertas familiares rurales y urbanas. -Fortalecer la cadena productiva de plátano para acceder a mercados especializados en fresco y agroindustriales en el municipio de Palestina Caldas.</p> <p><b>CAMARAS DE SEGUIDAD: \$99.906.909</b>                      mantenimiento correctivo del CCTV de la cabecera municipal. Y se realiza la adquisición de cámaras de seguridad para el corregimiento de Arauca. 15 cámaras con mantenimiento                      6 cámaras adquiridas</p> <p><b>FORTALECIMIENTO DE LAS TICS \$33.714.839</b>                      Se logró la entrega de 47 computadores portátiles a las cuatro Instituciones Educativas del área rural y además de ellos se hizo entrega de 773 paquetes de datos a los estudiantes</p>		<p>delincuencia y la inseguridad en el municipio. Las cámaras de seguridad han sido útiles para disuadir el crimen y para identificar a los delincuentes, sobre el fortalecimiento de las TIC la entrega de computadores portátiles y paquetes de datos a las instituciones educativas ha tenido un impacto positivo en la educación del territorio. los computadores portátiles y los paquetes de datos han ayudado a mejorar la calidad de la educación, lo que ha beneficiado a los estudiantes de todas las edades</p>

INDICADORES	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 1: 2020 - 2021 <sup>3</sup>	PALESTINA CALDAS (PALESTINA-ARAUCA-SANTAGUEDA) Hito 2: 2022 - 2023 <sup>4</sup>	ANÁLISIS DE INDICADORES COMPETITIVOS
Tamaño del mercado	<p>de las Instituciones Educativas del Municipio.</p> <p><b>Sector Turístico:</b> Se han identificado 130 sitios que cuentan con registro nacional de turismo en el municipio de Palestina.</p> <p>Se realizó la contratación de un enlace dedicado a la promoción del desarrollo cuyo costo es de \$8.000.000</p> <p><b>Normalización Minera:</b> Dentro del municipio de Palestina se tienen 13 solitudes de títulos mineros y se encuentran activos 26 títulos mineros, de los cuales 19 son de pequeña, 6 de mediana</p>	<p><b>Se sostiene</b></p> <p><b>Sector Turístico:</b> Se han identificado 130 sitios que cuentan con registro nacional de turismo en el municipio de Palestina.</p> <p>Se realizó la contratación de un enlace dedicado a la promoción del desarrollo cuyo costo es de \$8.000.000</p> <p><b>Normalización Minera:</b> Dentro del municipio de Palestina se tienen 13 solitudes de títulos mineros y se encuentran activos 26 títulos mineros, de los cuales 19 son de pequeña, 6 de mediana</p> <p>En cuanto a los impuestos generados por los comerciantes, también se mantienen (habito desde Secretaría de Hacienda)</p>	<p>Los esfuerzos del municipio de Palestina en materia de turismo han sido constantes. El municipio ha continuado identificando sitios turísticos y promoviendo el desarrollo del turismo en el territorio, el municipio tiene el potencial de convertirse en un destino turístico importante, con los esfuerzos adecuados, el municipio podría atraer más visitantes y generar más beneficios económicos y sociales.</p>
Sofisticación en materia de negocios e innovación.	<p><b>ESCUELAS DE FORMACIÓN DEPORTIVA</b></p> <p>Patinaje - Inversión: \$50.000.000</p> <p>Recreación y deporte – Inversión \$6.500.000</p> <p>Fútbol (Ruta del café) – Inversión \$21.000.000</p> <p>Mantenimiento de escenarios deportivos (Cabecera municipal, Arauca, vereda la Plata) – Inversión \$38.708.927</p>	<p><b>Programa de mujeres cafeteras: Inversión 6.000.000</b></p> <p>Conversatorio Sello Rosa con la compañía de mujeres emprendedoras, lideresas comunitarias del municipio en donde se abarcan temas importantes sobre la proyección de Sello rosa y experiencias exitosas alrededor de dicho proyecto para la creación de una política pública</p>	<p>Podemos manifestar que las acciones realizadas por el municipio de Palestina en materia de escuelas de formación deportiva son positivas. El municipio ha realizado inversiones significativas en las escuelas de formación deportiva y ha implementado iniciativas importantes para promover el deporte femenino.</p>

Nota. Comparación de indicadores competitivos del territorio en ejecución de obras versus la paralización de estas.



## 8.2. Análisis de la encuesta

### 8.2.1. Aspecto Socioeconómico de Palestina-Caldas

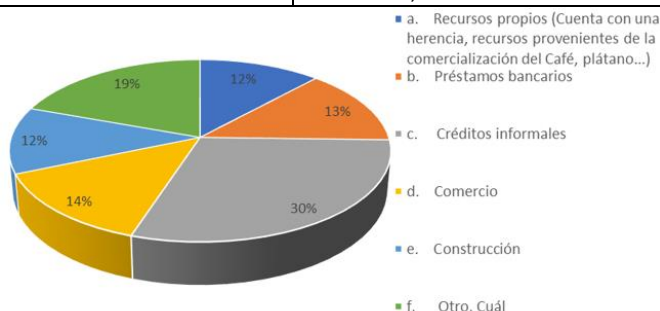
**Muestreo:** Aleatorio

**Tamaño de muestra:** 118 Con una confianza del 95%, un error muestral del 5% y proporciones intermedias de 0.5 suponiendo población finita.  $n=118$

Figura 7.

#### Comportamiento económico

Partiendo de la reactivación de las obras del Aeropuerto del Café y con el fin de tener un diagnóstico económico de la población, es necesario saber ¿contaba usted con un emprendimiento?, si la respuesta es sí, seleccione el origen de los recursos para dicho emprendimiento (Puede seleccionar varias opciones).	a. Recursos propios (Cuenta con una herencia, recursos provenientes de la comercialización del Café, plátano...)	14	12%
	b. Préstamos bancarios	16	14%
	c. Créditos informales	35	30%
	d. Comercio	16	14%
	e. Construcción	14	12%
	f. Otro, Cuál	23	19%



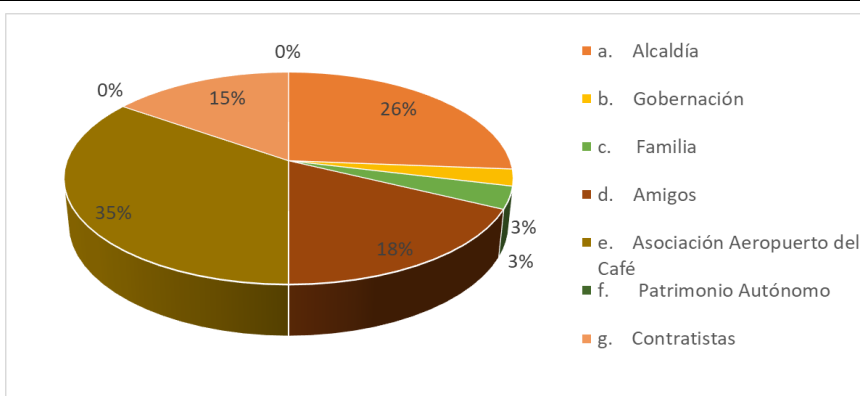
Nota. Comportamiento económico de la región en los diferentes sectores.

Los resultados de la encuesta indican que el acceso al crédito formal es una dificultad importante para los emprendedores en el territorio de Palestina, debido a varios factores, entre los que se incluyen: La falta de historial crediticio de los emprendedores; Los requisitos estrictos de los bancos y otras instituciones financieras formales, los altos costos de los créditos formales. Como resultado, muchos emprendedores recurren a préstamos informales, que suelen tener tasas de interés muy altas y condiciones abusivas; el hecho de que la actividad comercial sea la más predominante entre los emprendimientos financiados con créditos informales es una consecuencia de esta situación.

**Figura 8.**

*Interés en capacitación*

Partiendo de la reactivación de las obras del Aeropuerto del Café ¿Cuál de los siguientes grupos o entidades se interesaron por capacitarlo en estrategias para mejorar su economía? (Puede seleccionar varias opciones).	a. Alcaldía	31	26%
	b. Gobernación	3	3%
	c. Familia	4	3%
	d. Amigos	21	18%
	e. Asociación Aeropuerto del Café	41	35%
	f. Patrimonio Autónomo	0	0%
	g. Contratistas	18	15%
	h. Otro, cuál	0	0%



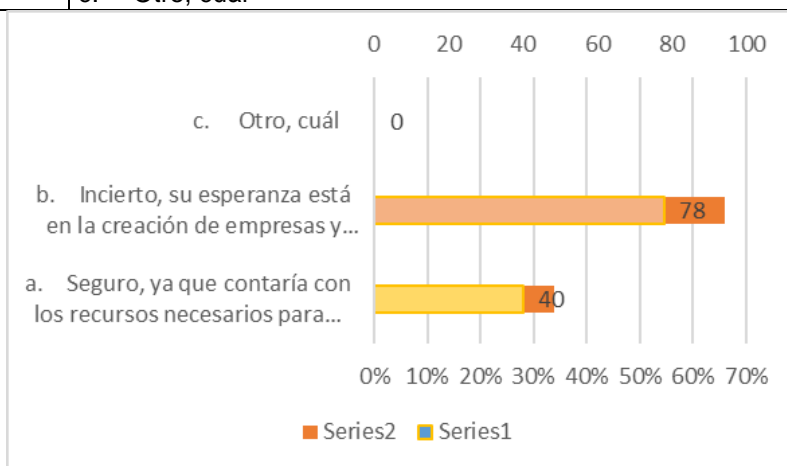
Nota. Fuentes de la región que permiten involucrar estrategias de participación.

En la encuesta realizada en Palestina, Santagueda y el corregimiento de Arauca, la Asociación Aeropuerto del Café fue reconocida como la entidad que muestra más interés en capacitar a las personas para mejorar su economía. Esto se debe a programas de capacitación son gratuitos, lo que los hace accesibles para personas de todas las edades y niveles de educación.

**Figura 9.**

*Perspectiva del proyecto Aeropuerto del Café*

¿Cuál es su perspectiva para el futuro con respecto al proyecto Aeropuerto del Café?	a. Seguro, ya que contaría con los recursos necesarios para crear un emprendimiento (comercio de turismo, alojamiento, alimentación, recreación, comercio y servicios...)	40	34%
	b. Incierto, su esperanza está en la creación de empresas y requeriría de apoyo adicional para sostenerse	78	66%
	c. Otro, cuál		



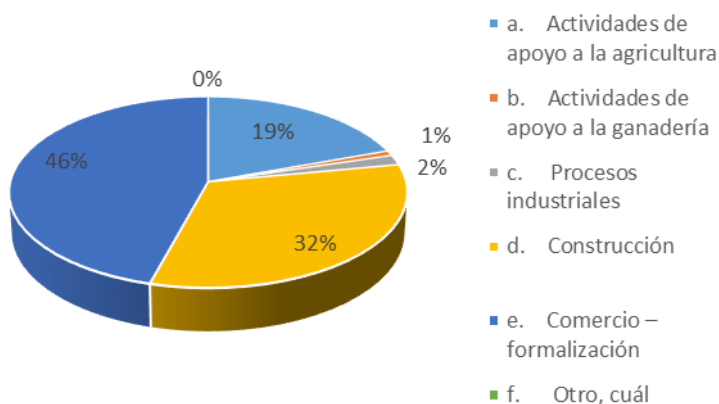
Nota. Perspectiva de la comunidad para el futuro con respecto al proyecto Aeropuerto del Café

En la encuesta realizada en el territorio, las personas encuestadas expresaron en un 66% su preocupación por la incertidumbre sobre la NO construcción del aeropuerto, ya que su esperanza de negocio y de empleo se ve afectada cuando se da la suspensión de las obras.

**Figura 10.**

*Potencialidades con el proyecto Aerocafé.*

Según la reactivación de las obras de Aerocafé ¿en qué actividad económica se debería potenciar capacitaciones para la comunidad?	a. Actividades de apoyo a la agricultura	23	19%
	b. Actividades de apoyo a la ganadería	1	1%
	c. Procesos industriales	2	2%
	d. Construcción	38	32%
	e. Comercio – formalización	54	46%
	f. Otro, cuál	0	0%



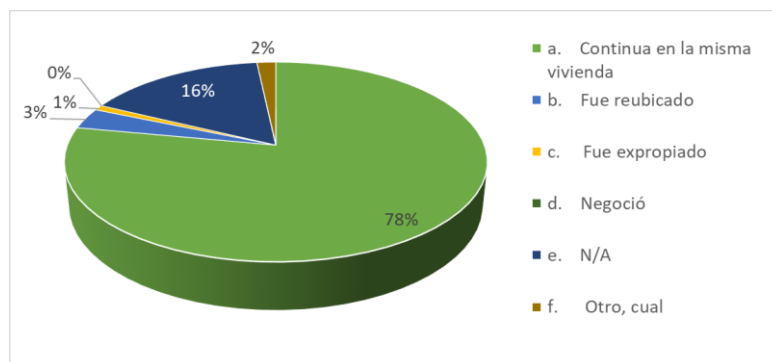
Nota. Reactivación de las obras de Aerocafé en el municipio de Palestina Caldas.

La encuesta realizada en Territorio muestra que la tendencia marcada en la capacitación en materia de construcción, comercio y formalización de este en un 78% esto se debe a que el proyecto tiene el potencial de generar un gran número de empleos y esto se convierte en una oportunidad importante para mejorar la economía local. Las actividades de construcción y actividades de apoyo agrícolas también son importantes, pero la reactivación del proyecto del Aeropuerto del Café es la prioridad.

**Figura 11.**

*Gestión predial*

¿Cuál fue el resultado de la gestión predial de Aerocafé con relación a su vivienda?	a. Continúa en la misma vivienda	92	78%
	b. Fue reubicado	4	3%
	c. Fue expropiado	1	1%
	d. Negoció	0	0%
	e. N/A	19	16%
	f. Otro, cual	2	2%

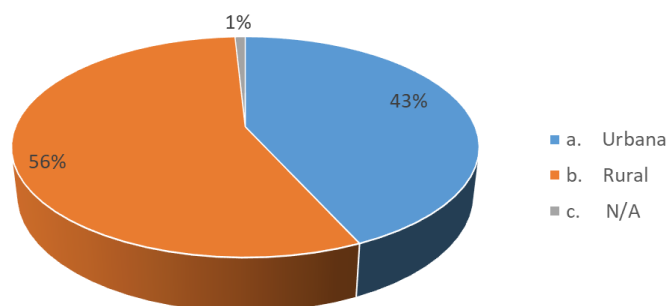


Nota. Gestión predial de Aerocafé con relación a su vivienda.

En el caso de Palestina y el corregimiento de Arauca un porcentaje alto de la población 78% muestra que no ha tenido que ser reubicado aún, solo el 3% indicó haber sido reubicado, en cuanto a que se llevó a buen término la negociación y el 1% fue expropiado con ocasión a que el propietario tenía un embargo y esto generaba que, al consignar el dinero del bien inmueble, lo perdiera.

**Figura 12.***Ubicación predial.*

De acuerdo con la gestión predial realizada por AeroCAFÉ, ¿su vivienda está ubicada en zona?	a. Urbana	51	43%
	b. Rural	66	56%
	c. N/A	1	1%



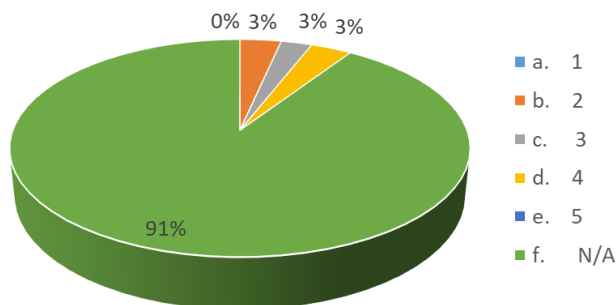
Nota. Gestión predial realizada por AeroCAFÉ.

Tomada la información del DANE sobre ubicación de la población que da un porcentaje del 56.7%, sobre los resultados de la encuesta realizada en Palestina que arroja un porcentaje del 56% que comprueba que más de la mitad de la población del municipio vive en zonas rurales, zonas que el proyecto del Aeropuerto del Café ha tenido en cuenta para capacitaciones y divulgación de ofertas de empleo, mientras la obra se ejecutó.

**Figura 13.**

*Zona predial y grado de satisfacción.*

De acuerdo con la pregunta anterior ¿Cuál es su grado de satisfacción en la actual zona después de haber negociado por Aerocafé? siendo 1 el menos grado de satisfacción y 5 el más alto	a.	1	0	0%
	b.	2	4	3%
	c.	3	3	3%
	d.	4	4	3%
	e.	5	0	0%
	f.	N/A	107	91%



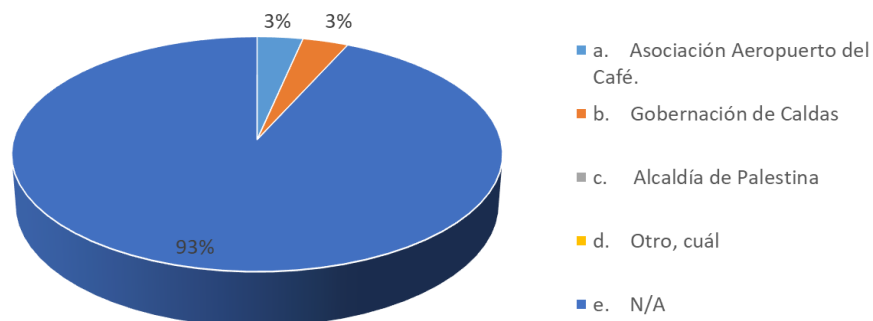
Nota. Grado de satisfacción en la actual zona después de haber negociado por Aerocafé

Al indagar la población sobre el grado de satisfacción en la actual zona después de haber negociado por Aerocafé el 91% de las personas desconocen la negociación realizada con los predios.

**Figura 14.**

*Negociación predial.*

¿Qué entidad se encargó de la negociación predial? (puede seleccionar varias opciones)	a. Asociación Aeropuerto del Café.	4	3%
	b. Gobernación de Caldas	4	3%
	c. Alcaldía de Palestina	0	0%
	d. Otro, cuál	0	0%
	e. N/A	110	93%



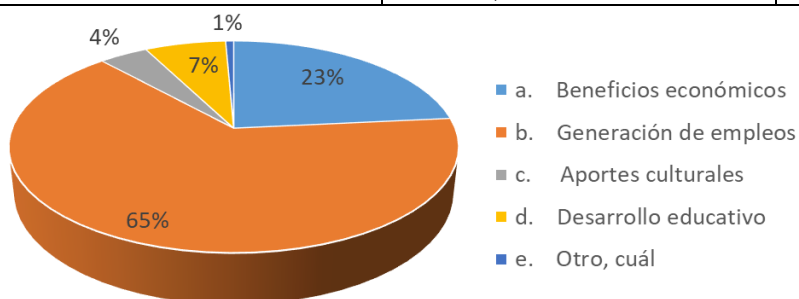
Nota. Negociación predial de los lotes de AeroCAFÉ.

Es preciso manifestar que la mayoría de las personas consultadas no reconocen entidad alguna que haya liderado el proceso de la negociación predial.

**Figura 15.**

*Apropiación del desarrollo a partir del proyecto AeroCAFÉ.*

¿Qué le ha aportado el municipio y la llegada de AeroCAFÉ y las empresas que con las obras de este se generan (empleos directos o indirectos) a la comunidad? (Puede seleccionar varias opciones).	a. Beneficios económicos	34	29%
	b. Generación de empleos	94	80%
	c. Aportes culturales	6	5%
	d. Desarrollo educativo	10	8%
	e. Otro, cuál	1	1%



Nota: Aporte al municipio desde la implementación del proyecto AeroCADFÉ.

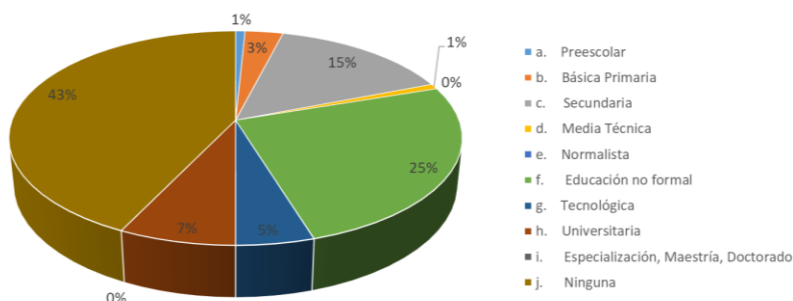


Los resultados de la encuesta realizada en el territorio muestran que el beneficio más representativo para la población con el reinicio de las obras del Aeropuerto del Café, representa el 65% por la generación un gran número de empleos en la región, lo que podría contribuir a mejorar la economía local y evidenciar beneficios económicos esperados, lo que podría generar nuevos ingresos para la región a través de impuestos, turismo y comercio. Esto podría contribuir a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región.

**Figura 16.**

*Nivel de escolaridad.*

¿Ha experimentado un aumento en su nivel de escolaridad desde el inicio de la construcción del Aeropuerto del Café?, si la respuesta es sí, indique cual es el nivel de escolaridad que le corresponde	a. Preescolar	1	1%
	b. Básica Primaria	4	3%
	c. Secundaria	19	16%
	d. Media Técnica	1	1%
	e. Normalista	0	0%
	f. Educación no formal	32	27%
	g. Tecnológica	6	5%
	h. Universitaria	9	8%
	i. Especialización, Maestría, Doctorado	0	0%
	j. Ninguna	54	46%



Nota. Comportamiento del nivel de escolaridad a partir del proyecto Aerocafé.

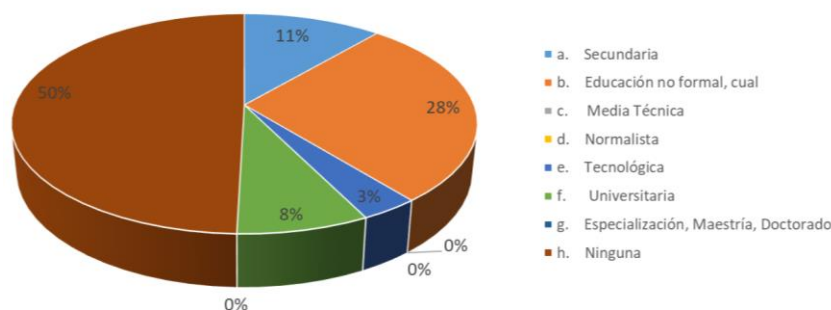
Es preciso manifestar que la mayoría de las personas consultadas identifican que el municipio y Aerocafé han impactado en el desarrollo educativo y cultural del territorio. El 60% de las personas encuestadas manifestaron que el municipio y Aerocafé han impactado positivamente en el desarrollo educativo del territorio. Los principales impactos identificados

fueron: La construcción de nuevas escuelas y centros educativos. La oferta de programas de capacitación y formación profesional. La mejora de la calidad de la educación.

**Figura 17.**

*Nivel académico.*

¿Ha mejorado usted su nivel académico según los programas educativos y de capacitación ofrecidos por Aerocafé?	SI: NO: <b>X</b> si la respuesta es sí, indique el nivel	3	3%
	a. Secundaria	13	11%
	b. Educación no formal, cual	32	27%
	c. Media Técnica	0	0%
	d. Normalista	0	0%
	e. Tecnológica	4	3%
	f. Universitaria	9	8%
	g. Especialización, Maestría, Doctorado	0	0%
	h. Ninguna	57	48%



Nota. Mejoramiento del nivel académico a partir del proyecto Aerocafé.

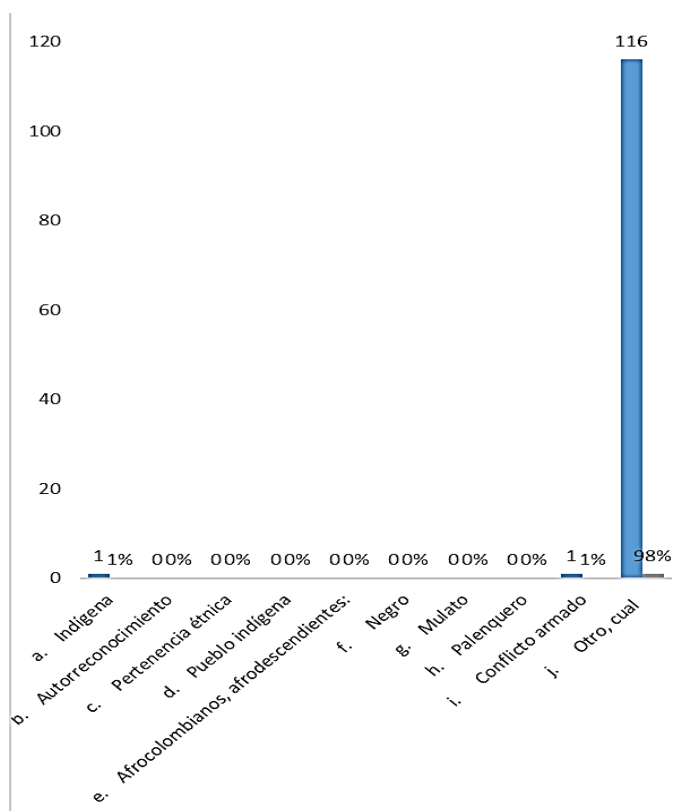
Al indagar a la población sobre la efectividad del nivel académico y/o capacitación de los programas ofrecidos por Aerocafé, se evidencia que el 48% de la población no los ha utilizado.

porque manifiestan no haberse dado cuenta de las convocatorias, por otro lado, el 27% han aprovechado estos programas y se han capacitado en maquinaria amarilla, servicio al cliente y como formalizar emprendimientos, el 8% han aprovechado las becas de calenda ofrecidas por Aerocafé para estudiantes del grado 11, uno de ellos disfruta de su carrera de medicina en la Universidad de Caldas al obtener el mejor puntaje en el ICFES.

**Figura 18.**

*Etnografía*

¿Pertenece usted a algún grupo poblacional o de conflicto armado?, si la respuesta es sí, indique a que grupo pertenece	a. Indígena	1	1%
	b. Autorreconocimiento	0	0%
	c. Pertenencia étnica	0	0%
	d. Pueblo indígena	0	0%
	e. Afrocolombianos, afrodescendientes:	0	0%
	f. Negro	0	0%
	g. Mulato	0	0%
	h. Palenquero	0	0%
	i. Conflicto armado	1	1%
	j. Otro, cual	114	98%



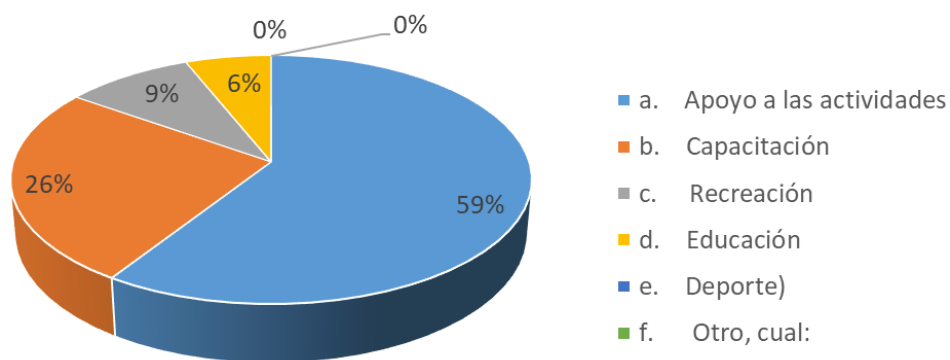
Nota. Etnografía poblacional del municipio de Palestina-Caldas referente a la distribución de la población.

Los resultados de la encuesta realizada muestran que hay personas pertenecientes a una comunidad indígena en el municipio de Palestina-Caldas, el 1% de las personas encuestadas se identificaron como indígenas de la comunidad ambacheke en la vereda la Plata. Este hecho es un reflejo de la diversidad cultural del municipio, Palestina, Caldas es un municipio multicultural, donde conviven personas de diferentes etnias y culturas; es importante señalar que el 98% resto de las personas consultadas no se identificaron con ninguno de los otros grupos poblacionales, las personas encuestadas no se sienten identificadas con ningún grupo en particular y el 1% manifestó a ver si desplazado por el conflicto armado.

**Figura 19.**

*Actividades realizadas*

¿Aerocafé ha realizado actividades para la comunidad donde usted habita?, si la respuesta es sí seleccione las actividades. (Puede seleccionar varias opciones)	a. Apoyo a las actividades	97	82%
	b. Capacitación	42	36%
	c. Recreación	15	13%
	d. Educación	10	8%
	e. Deporte)	0	0%
	f. Otro, cual:	0	0%



Nota. Actividades realizadas por Aerocafé para la comunidad.

Los resultados de la encuesta realizada muestran un gran porcentaje en apoyo en las actividades de la comunidad ambacheke, especialmente en materia de recreación, educación actividades deportivas, talleres y seminarios educativos.

### 8.3. Análisis de recolección de la información

#### 8.3.1. Aspecto competitivo de Palestina-Caldas

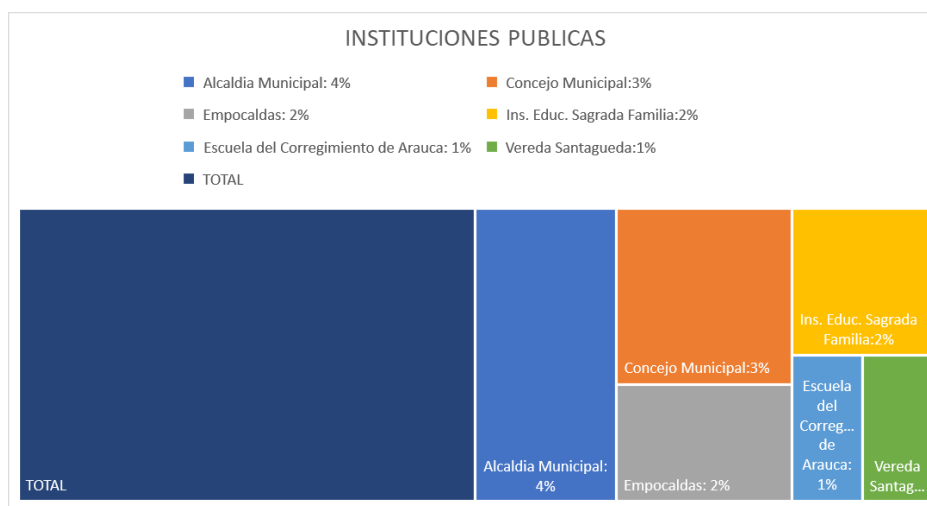
**Muestreo:** Aleatorio

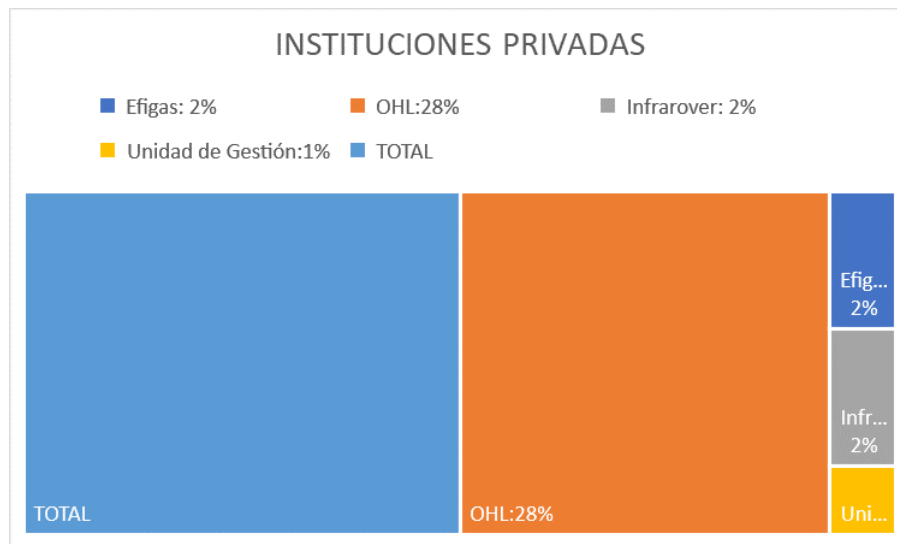
**Tamaño de muestra:** 118 Con una confianza del 95%, un error muestral del 5% y proporciones intermedias de 0.5 suponiendo población finita. n=118

Figura 20.

*Instituciones públicas y privadas*

Identifica usted las instituciones públicas y privadas de este territorio creadas a partir de la construcción del Aeropuerto del Café.	PÚBLICAS	Alcaldía Municipal: 4% Concejo Municipal:3% Empocaldas: 2% Institución Educativa Sagrada Familia:2% Escuela del Corregimiento de Arauca: 1% Vereda Santaguada:1%	13%
	PRIVADAS	Efigas: 2% OHL:28% Infrarover: 2% Unidad de Gestión:1%	33%





Nota. Instituciones públicas y privadas de este territorio creadas a partir de la construcción del Aeropuerto del Café reconocidas por la población.

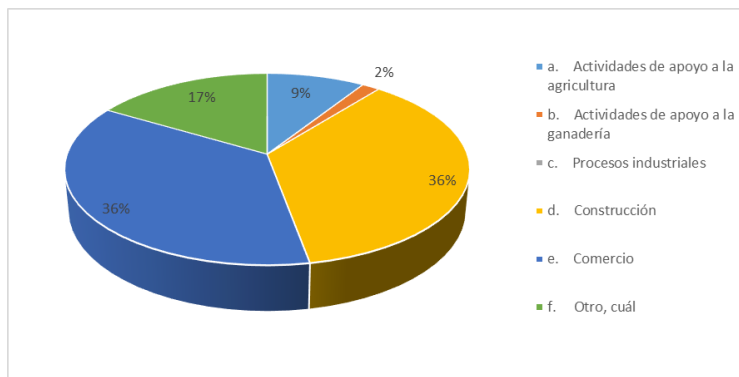
Las personas encuestadas han reconocido las instituciones públicas del territorio involucradas en la construcción del Aeropuerto del Café en un porcentaje muy bajo del 13%, frente al 87% de las personas que no reconocen estas instituciones. Dentro del 13% se reconoce la Alcaldía de Palestina y el Concejo de Palestina como las entidades más involucradas.

Para las entidades privadas del territorio, se tiene un porcentaje del 33%, frente al 67% de las personas que no reconocen estas entidades. Dentro del 33% se reconoce la empresa contratista OHL como la empresa de más impacto por ser la generadora del empleo, una vez se reiniciaron las obras.

**Figura 21.**

*Actividad económica*

¿Qué actividad económica está desempeñando en la actualidad con la reactivación de las obras del Aeropuerto del Café?	a. Actividades de apoyo a la agricultura	11	9%
	b. Actividades de apoyo a la ganadería	2	2%
	c. Procesos industriales		
	d. Construcción	44	36%
	e. Comercio	44	36%
	f. Otro, cuál	20	17%



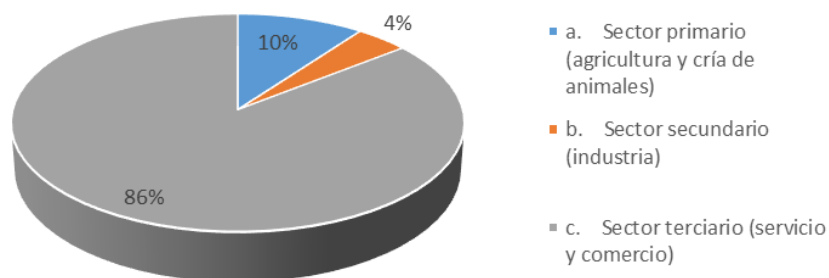
Nota. Actividad económica que se está desempeñando en la actualidad con la reactivación de las obras del Aeropuerto del Café.

Al preguntar a las personas la actividad económica que está desempeñando en la actualidad con la reactivación de las obras del Aeropuerto del Café, la mayor cantidad de las personas coinciden en que la mayor actividad económica proviene del sector construcción y el comercio, el 17% contestaron la opción f que corresponde a trabajadores del a municipio de Palestina y Aerocafé.

**Figura 22.**

*Generación de ingresos*

El reinicio de las obras del Aeropuerto del Café generó una expectativa para la comunidad de Palestina en cuanto a la competitividad y el mercado que traería al territorio, ¿creó usted un negocio que le permitiera generar más ingresos?, si la respuesta es sí, a qué sector de la economía pertenece su emprendimiento, si la respuesta es no, indique ¿Por qué?	a. Sector primario (agricultura y cría de animales)	12	10%
	b. Sector secundario (industria)	5	4%
	c. Sector terciario (servicio y comercio)	101	86%



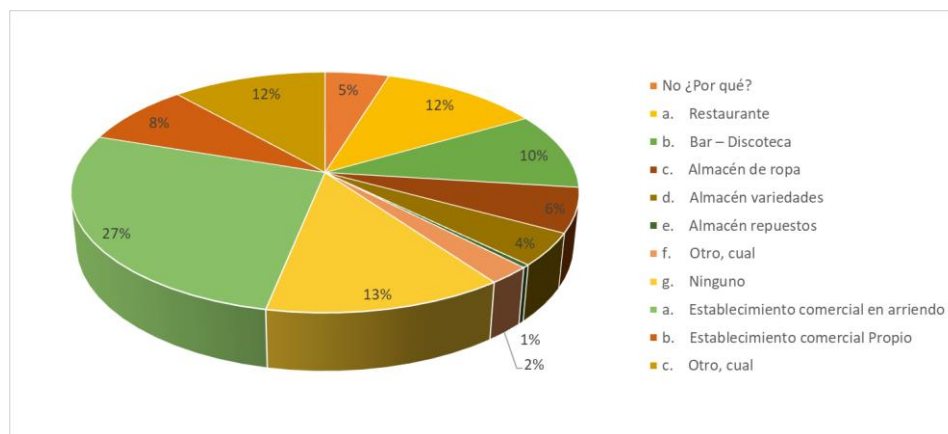
Nota. Negocios creados para la generación de ingresos por parte de los encuestados.

El reinicio de las obras del Aeropuerto del Café generó una expectativa para la comunidad de Palestina en cuanto a la competitividad y el mercado que traería al territorio, al preguntar a las personas si esta iniciativa lo motivó sobre la creación de un emprendimiento el 86% respondieron, manifestando su intención de crearlo a través de bienes y servicios (restaurantes y comercio).

**Figura 23.**

*Nuevas actividades económicas*

En el momento de reactivación de las obras del Aeropuerto del Café ¿Usted tuvo la oportunidad de crear una nueva actividad económica en?	No ¿Por qué?	12	9%
	a. Restaurante	30	22%
	b. Bar – Discoteca	26	19%
	c. Almacén de ropa	15	11%
	d. Almacén variedades	11	8%
	e. Almacén repuestos	1	1%
	f. Otro, cual	6	4%
	g. Ninguno	33	25%



Nota. Oportunidades de crear una nueva actividad económica por parte de los encuestados.

En el momento de reactivación de las obras del Aeropuerto del Café la comunidad tuvo la oportunidad de crear una nueva actividad económica en distintos sectores de la economía, el cual arrojó un 22% en el negocio de la comidas y bebidas, el 19% en bares, billares y discotecas, el 11% en comercio de ropa, el 8% en almacenes de variedades, un 5% en ferreterías y repuestos, pero también se evidenció en un gran porcentaje del 25% el ítem

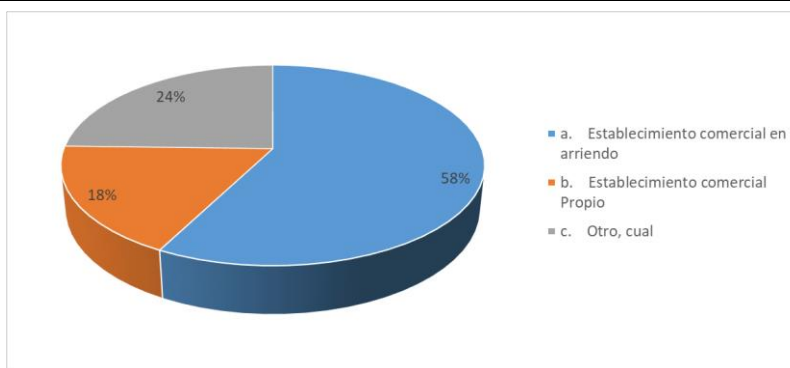


relacionado en ninguno que obedece a comercio y servicios de manera informal o por emprendimientos fallidos.

**Figura 24.**

*Establecimiento de comercio*

Respecto a la pregunta anterior el establecimiento de comercio para desarrollar la actividad económica fue:	a. Establecimiento comercial en arriendo	68	58%
	b. Establecimiento comercial Propio	21	18%
	c. Otro, cual	29	25%



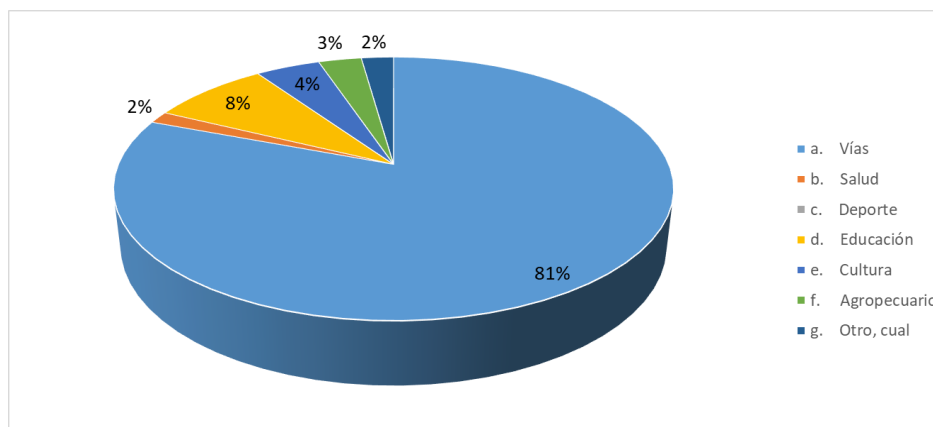
Nota. Modalidad de uso del establecimiento de comercio.

Respecto a la pregunta anterior el establecimiento de comercio para desarrollar la actividad económica fue en gran proporción en arriendo, lo que indica un aumento en los empleos indirectos que generan un ingreso a los arrendatarios y solo el 18% cuenta con un establecimiento de su propiedad, el 25% que se muestra obedece a las personas que manifestaron en la pregunta anterior no tener un establecimiento de comercio.

**Figura 25.**

*Proyectos de infraestructura que hayan surgido en la región*

¿Puede mencionar otros proyectos de infraestructura que hayan surgido en la región como resultado de la construcción del Aeropuerto del Café?, si la respuesta es sí, elija en que sector	a. Vías	109	81%
	b. Salud	2	1%
	c. Deporte		
	d. Educación	11	8%
	e. Cultura	6	4%
	f. Agropecuario	4	3%
	g. Otro, cual	3	2%



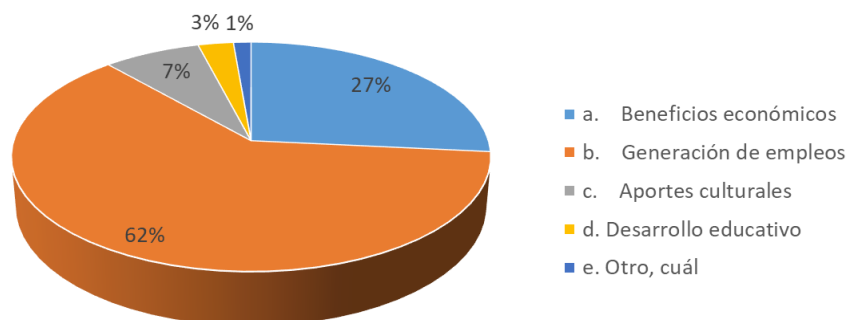
Nota. proyectos de infraestructura que hayan surgido en la región como resultado de la construcción del Aeropuerto del Café.

A la pregunta sobre otros proyectos de infraestructura que hayan surgido en la región como resultado de la construcción del Aeropuerto del Café, solo el 2% respondieron la opción g en la cual manifestaron no tener conocimiento, mientras que el 98% restante indicó que principalmente se han desarrollado más proyectos en vías con un porcentaje del 81%, educación y cultura con el 12% y se ha trabajado en una proporción baja en la cultura y la agricultura.

**Figura 26.**

*Aportes del municipio y el reinicio de las obras del Aeropuerto*

¿Qué le ha aportado el municipio y el reinicio de las obras del Aeropuerto a la comunidad? (Puede seleccionar varias opciones).			
a. Beneficios económicos	39	27%	
b. Generación de empleos	91	62%	
c. Aportes culturales	11	7%	
d. Desarrollo educativo	4	3%	
e. Otro, cuál	2	1%	



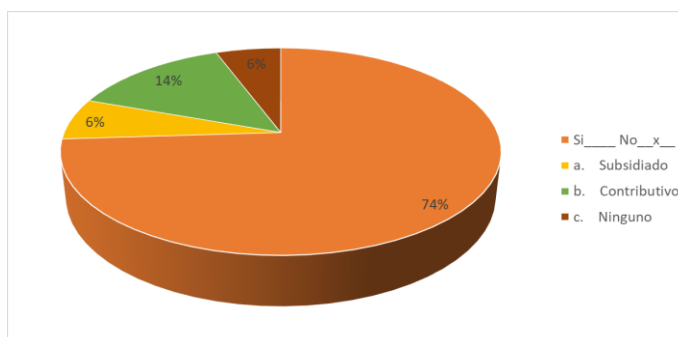
Nota. aportado el municipio y el reinicio de las obras del Aeropuerto a la comunidad.

Al preguntar a la comunidad que le ha aportado el municipio y el reinicio de las obras del Aeropuerto, se obtuvo una muy buena respuesta en cuanto a la generación de empleos derivada de las obras de construcción, el comercio y la generación de empleos indirectos, este arrojó un porcentaje del 62%, el 27% coinciden en que este ha generado beneficios económicos para la gran mayoría de los pobladores de este territorio y solo el 1% indica que este proyecto no ha traído ningún beneficio al municipio, corregimiento y vereda.

**Figura 27.**

Acceso a los servicios de salud

Partiendo de la visibilidad que la construcción del Aeropuerto y su socialización han generado ¿cree usted que ha mejorado el acceso a los servicios de salud?	Si ___ No ___x___ En caso de contestar que si indique a qué clase de régimen pertenece	91	74%
	a. Subsidiado	8	7%
	b. Contributivo	17	14%
	c. Ninguno	7	6%



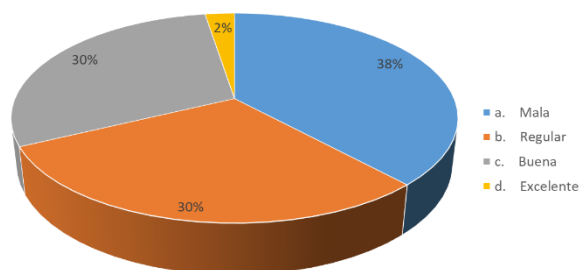
Nota. Mejora del acceso a los servicios de salud a partir de la visibilidad de la construcción del Aeropuerto.

Partiendo de la visibilidad que la construcción del Aeropuerto y su socialización han generado el 74% de la población encuestada manifiestas que este tema no tiene relación alguna con el acceso a los servicios de salud, por su parte el 6% perteneciente al régimen subsidiado indica que sí, ya que gracias a las socializaciones y capacitaciones que el AeroCafé ha dado en el territorio pudieron acceder a los subsidios de salud y el 14% que pertenecen al régimen contributivo indican que si, al contar con una IPS (Hospital Santa Sofia) que surge del desarrollo del territorio.

**Figura 28.**

*Servicio de atención medica en su territorio*

¿Como considera el servicio de atención medica en su territorio?	a. Mala	45	38%
	b. Regular	35	30%
	c. Buena	35	30%
	d. Excelente	3	3%



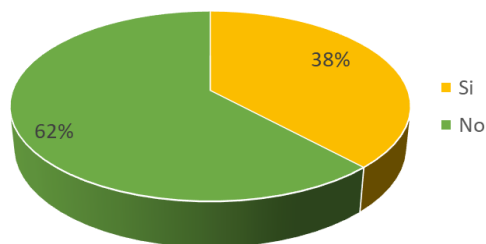
Nota. Calidad del servicio de atención medica en el territorio.

Respecto a la pregunta anterior la población encuestada considera que la atención medica es mala en un 38% y manifiestan que les toca trasladarse a Manizales en muchas ocasiones, lo que incrementa gastos del copago y pasajes, esto se ve reflejado también en el 60% de población que manifiesta que el servicio está entre bueno y regular.

**Figura 29.**

*Influencia en el servicio de salud del territorio*

De acuerdo con la pregunta anterior, ¿El desarrollo del Aeropuerto del Café, tendrá alguna influencia en el servicio de salud del territorio?	Si___ No___		
	Si	59	38%
	No	96	62%



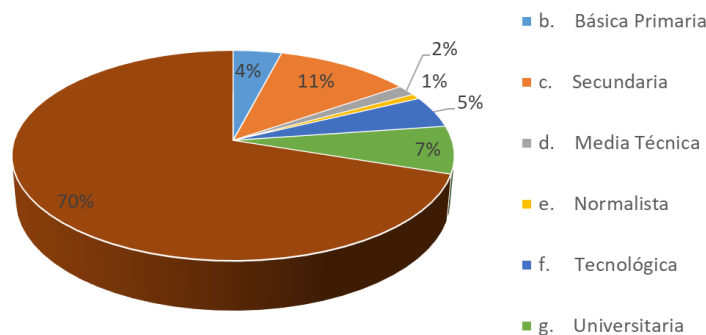
Nota. El desarrollo del Aeropuerto del Café como influencia en el servicio de salud del territorio.

De acuerdo con la pregunta anterior, la población coincide en un 62% en que el desarrollo del Aeropuerto del Café no tiene ninguna influencia en el servicio de salud del territorio, mientras que el 38% opina que, si lo tiene, ya que la visibilidad del proyecto promueve otras campañas como lo es la educación, la salud y la cultura.

**Figura 30.**

Nivel de escolaridad

Partiendo de la Construcción del Aeropuerto del Café ¿Ha mejorado usted su nivel de escolaridad?	a. Preescolar	3	2%
	b. Básica Primaria	5	4%
	c. Secundaria	14	11%
	d. Media Técnica	2	2%
	e. Normalista	1	1%
	f. Tecnológica	6	5%
	g. Universitaria	9	7%
	h. Especialización, Maestría, Doctorado		
	i. Ninguna	86	68%



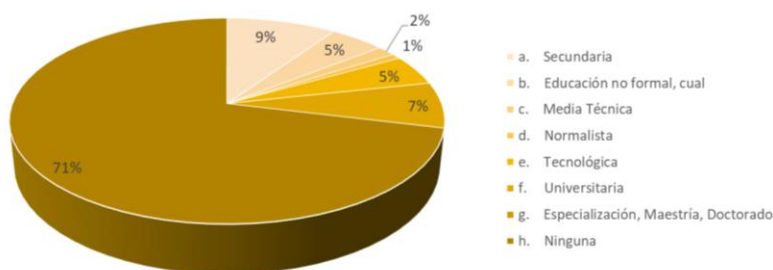
Nota. Mejora del nivel de escolaridad partiendo de la Construcción del Aeropuerto del Café.

Partiendo de la Construcción del Aeropuerto del Café, se preguntó a la población si su nivel de escolaridad mejoró, a lo que el 68% respondió que ninguna ha mejorado su nivel.

**Figura 31.**

Nivel académico según los programas educativos

¿Ha mejorado usted su nivel académico según los programas educativos y de capacitación ofrecidos por AeroCAFÉ?	a. Secundaria	12	10%
	b. Educación no formal, cual	6	5%
	c. Media Técnica	2	2%
	d. Normalista	1	1%
	e. Tecnológica	6	5%
	f. Universitaria	9	7%
	g. Especialización, Maestría, Doctorado		
	h. Ninguna	89	71%



Nota. Mejora del nivel académico según los programas educativos y de capacitación ofrecidos por AeroCAFÉ.

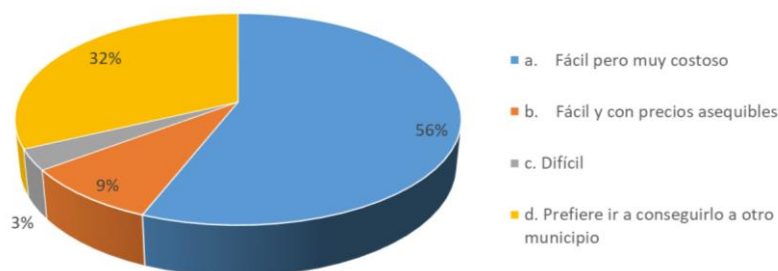
Partiendo de la Construcción del Aeropuerto del Café, se preguntó a la población si su nivel de escolaridad mejoró, a lo que el 71% respondió que ninguna de las anteriores, sin embargo, consideran que, si han recibido capacitaciones por parte de AeroCAFÉ en convenio con otras instituciones para la educación no formal y destacan también el acompañamiento en la educación secundaria, con ayudas como las becas en calenda para los estudiantes del grado

11.

**Figura 32.**

**Adquisición de bienes y acceso al mercado en el territorio**

Durante las obras de construcción del Aeropuerto del Café ¿Como considera la adquisición de bienes y acceso al mercado en el territorio? (puede escoger varias opciones)	a. Fácil pero muy costoso	70	56%
	b. Fácil y con precios asequibles	11	9%
	c. Difícil	4	3%
	d. Prefiere ir a conseguirlo a otro municipio	40	32%



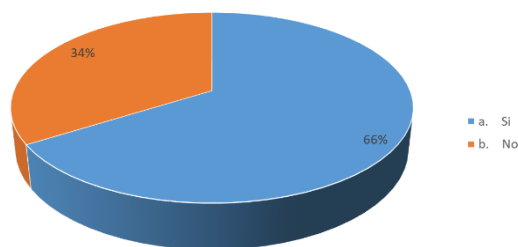
Nota. Adquisición de bienes y acceso al mercado en el territorio durante las obras de construcción del Aeropuerto del Café.

Se preguntó a la población, si durante las obras de construcción del Aeropuerto del Café como consideró la adquisición de bienes y acceso al mercado en el territorio, esta pregunta generó polémica y el 56% opinó que el acceso era fácil, pero tenía unos altos costos y que en ocasiones era más favorable conseguir los productos en otro municipio, principalmente en Chinchiná.

**Figura 33.**

**Ofertas de empleo para territorio**

¿El Aeropuerto del Café ha generado grandes ofertas de empleo para territorio?	a. Si	78	66%
	b. No	40	34%



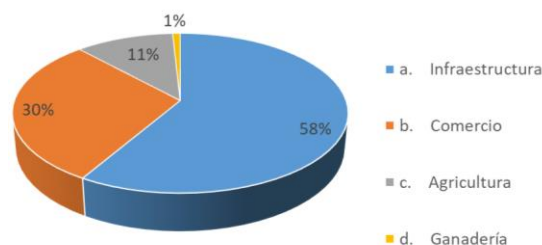
Nota. Ofertas de empleo para territorio con el Aeropuerto del Café.

En la grafica se evidencia una positiva oferta de emplerlo equivalente al 66%, contra el 34%, la población reconoce los beneficios del reinicio de las obras ya que se convierte en su esperanza de poder conseguir mas ingresos en su territorio y no tener que desplazarse.

**Figura 34.**

*Sectores ofertas de empleo*

Si la respuesta anterior fue si, indique en que sectores lo ofrece (puede escoger varias opciones)	a. Infraestructura	69	58%
	b. Comercio	35	30%
	c. Agricultura	13	11%
	d. Ganadería	1	1%
	e. Otro, cual		



Nota. Sectores ofertas de empleo generado por el Aeropuerto del Café.

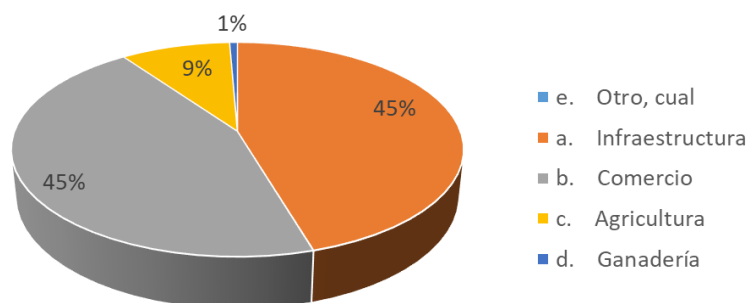
Derivado del análisis anterior y tal como lo refleja la gráfica el sector que ofrece más oferta de empleo es el de infraestructura con el 58%, seguido del comercio con un 30%, esto sin contar los empleos indirectos generados.



**Figura 35.**

*Empresas o entidades que generan más empleo*

Partiendo de la construcción del Aeropuerto del Café ¿al territorio han llegado empresas o entidades que generan más empleo en?	a. Infraestructura	69	45%
	b. Comercio	68	45%
	c. Agricultura	14	9%
	d. Ganadería	1	1%
	e. Otro, cual		



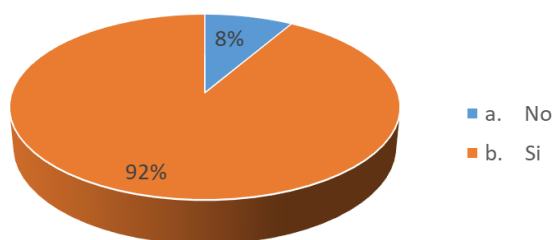
Nota. Empresas o entidades que generan más empleo en el territorio con la construcción del Aeropuerto del Café.

Así como Aerocafé ha sido generador de empleo, se debe reconocer la llegada de empresas al territorio que a su vez son generadoras de empleo y desarrollo para el territorio el 80% en infraestructura y comercio y el 10% en el área rural (agrícola y ganadero).

**Figura 36.**

*Empleo y la economía del territorio*

¿Cree usted que la construcción del Aeropuerto del Café potencia el empleo y la economía del territorio?	a. No	10	8%
	b. Si	108	92%

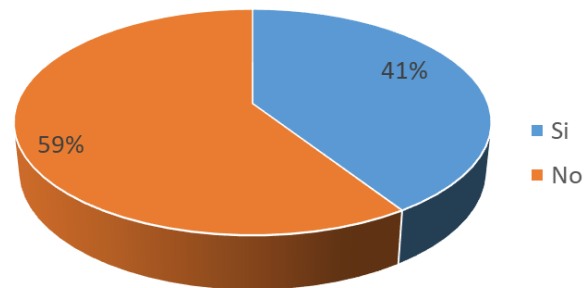


Nota. Potencia del empleo y la economía del territorio con la construcción del Aeropuerto del Café.

Se confirma en esta encuesta que el Aeropuerto del Café es uno de los actores fundamentales para el empleo y la economía del territorio con un gran porcentaje del 92%.

**Figura 37.***Satisfacción del mercado existente en el territorio*

Indique si el mercado existente en el territorio (agricultura, cría de animales, construcción servicio y comercio), satisface sus necesidades y si los planes sociales generados por el Aeropuerto del Café tienen una preparación tecnológica para la comunidad.	Si_ No_ Qué mercado:		
	Si	51	41%
	No	74	59%



Nota. Relación de la satisfacción del mercado existente en el territorio frente a las necesidades y los planes sociales generados por el Aeropuerto del Café tienen una preparación tecnológica para la comunidad.

Se solicitó a la población indicar si en el mercado existente en el territorio (agricultura, cría de animales, construcción servicio y comercio), satisface las necesidades y si los planes sociales generados por el Aeropuerto del Café tienen una preparación tecnológica para la comunidad, el 59% de la comunidad responde que este fue efectivo mientras estaban las obras en ejecución, pero una vez suspendidas esta disminuyó y no se han tecnificado los procesos.

#### 8.4. Análisis de Indicadores

A continuación, se presentan el porcentaje derivado del resultado de las encuestas aplicadas en el territorio, con el fin de medir los indicadores socioeconómicos que abarcan diferentes aspectos de la vida social y económica, como también los indicadores competitivos que abarcan diferentes aspectos del mercado global, seguidamente se realiza la evaluación de las variables en dos momentos, el primero con datos de distintas fuentes generados en el año

2020 con en el reinicio de las obras del Aeropuerto del Café y el segundo con el resultado de las encuestas, así:

$$\text{Puntaje} = (\text{Suma de los puntajes de los indicadores}) / (\text{Número de indicadores})$$

#### 8.4.1. Análisis de indicadores socioeconómicos

Tabla 4.

Resultado de indicadores socioeconómicos como resultado de la aplicación de instrumentos

No.	FACTORES	DIMENSIONES	VARIABLES	PUNTAJE
1	INDICADORES ECONOMICOS	Índice Desarrollo Humano (IDH) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollo Económico</li> <li>• Salud</li> <li>• Educación</li> </ul>	1. Diagnostico económico de la población, debe incluir ingresos 2. Nivel de Pobreza 3. Desempleo 4. Índice de desarrollo humano 5. Desarrollo Empresarial 6. Nivel educativo	5.7
2	INDICADORES SOCIALES	Índice de Progreso Social (IPS) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vida Social</li> <li>• Vida Económica</li> </ul>	7. Residencia Urbana y Rural 8. Calidad de Vida 9. Grupos poblacionales	8.2
3	INDICADORES AMBIENTALES	Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)	10. <b>13</b> Acción por el clima 11. <b>19</b> Industria, Innovación e Infraestructura	5.8

##### 8.4.1.1. Evaluación

Tabla 5.

Evaluación de indicadores socioeconómicos

No.	FACTORES	VARIABLES	PUNTAJE 2020	PUNTAJE 2023
1	INDICADORES ECONOMICOS	1. Diagnostico económico de la población, debe incluir ingresos 2. Nivel de Pobreza 3. Desempleo 4. Índice de desarrollo humano 5. Desarrollo Empresarial 6. Nivel educativo	12.5	5.7
2	INDICADORES SOCIALES	7. Residencia Urbana y Rural 8. Calidad de Vida 9. Grupos poblacionales	16.5	8.2
3	INDICADORES AMBIENTALES	10. <b>13</b> Acción por el clima 11. <b>19</b> Industria, Innovación e Infraestructura	11.7	5.8

Nota. Los indicadores socioeconómicos se miden a través de una variedad de fuentes, incluyendo el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Salud y Protección Social.

De acuerdo con la información obtenida a través de la aplicación del instrumento en el campo socioeconómico, el bienestar del territorio ha presentado una disminución de 6.8 puntos, lo que significa un deterioro en el bienestar en la calidad de vida, reflejado en aumento de la pobreza, la desigualdad de oportunidades, pérdida en el acceso a servicios básicos. Sobre los indicadores sociales se evidencia una reducción de 8.3 puntos, lo que significa que, con el retraso en las obras en la construcción del aeropuerto, la personas han tenido que cambiar su entono en el casco urbano y desplazarse a la zona rural, empleándose en el sector agrícola y así asegurar su sustento. En los indicadores ambientales las cifras nos muestran un panorama preocupante ya que se está perdiendo competitividad y capacidad de crecimiento, esto puede tener consecuencias negativas para la población, como el desempleo, la inseguridad, la migración, estancamiento, entre otras.

#### **8.4.2. Análisis de indicadores de competitividad**

**Tabla 6.**

*Resultado de indicadores competitivos como resultado de la aplicación de instrumentos*

<b>No.</b>	<b>FACTORES</b>	<b>VARIABLES</b>	<b>%</b>
1	INSTITUCIONES	1. Publicas 2. Privadas	3.8%
2	MERCADOS	3. Entorno Macroeconómico 4. Desarrollo del Mercado Financiero 5. Tamaño del Mercado	4.3
3	CAPITAL HUMANO	6. Salud y Educación Primaria 7. Educación Superior y Formación	4.41
4	PRODUCTIVIDAD	8. Eficiencia del Mercado Laboral	6.5
5	INNOVACIÓN Y TIC	9. Preparación Tecnológica	10.4
6	INFRAESTRUCTURA	10. Infraestructura 11. Sofisticación en materia de negocios	4.27

### 8.4.2.1. Evaluación

**Tabla 7.**

*Evaluación de indicadores competitivos*

No.	FACTORES	VARIABLES	PUNTAJE 2020	PUNTAJE 2023
1	INSTITUCIONES	1.Publicas 2.Privadas	6.32	3.8
2	MERCADOS	3.Entorno Macroeconómico 4.Desarrollo del Mercado Financiero 5.Tamaño del Mercado	5.63	4.3
3	CAPITAL HUMANO	6.Salud y Educación Primaria 7.Educación Superior y Formación	5.89	4.41
4	PRODUCTIVIDAD	8.Eficiencia del Mercado Laboral	5.79	6.5
5	INNOVACIÓN Y TIC	9.Preparación Tecnológica 10. Sofisticación en materia de negocios	5.61	10.4
6	INFRAESTRUCTURA	11. Infraestructura	5.59	4.27

Nota. La competitividad de un territorio se mide a través de una variedad de fuentes, incluyendo el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

De acuerdo con la información derivada de la evaluación competitiva sobre el retraso de las obras del Aeropuerto del Café en el territorio de Palestina-Caldas se proyectan los seis factores en los cuales la institucionalidad se ve directamente afectada ya que las entidades involucradas deben trabajar para generar confianza y seguridad sobre el proyecto, esto se puede hacer a través de una comunicación clara y transparente con los actores interesados, también se evidencia una disminución en la puntuación del mercado, ya que muchos comerciantes debieron cerrar sus negocios, lo que paraliza el desarrollo del mercado financiero. Ahora bien, desde el capital humano se ve afectado desde sector salud y educación, que indirectamente está asociado al Aeropuerto del Café al estar incluido en programas de gestión social para el bienestar y formación de la comunidad que anhela obras de infraestructura que generan empleos directos e indirectos.

A pesar de la paralización de las obras, dos de los factores no se vieron afectados, la productividad no ha dejado de subir la puntuación pues todavía hay personas que han logrado

mantener sus negocios activos, generan empleo y con sus impuestos, contribuyen al territorio, en cuanto a la preparación tecnológica, las obras del aeropuerto dictaron capacitaciones en la formalización de negocios, lo que hoy genera la sofisticación en materia de negocios para el territorio, es así como, el proyecto de investigación nos permite analizar que el territorio de Palestina-Caldas desde una mirada socioeconómica es competitivo, si y solo si, se reactivan las obras de construcción del Aeropuerto del Café.

### **8.5. Modelo matemático para determinar la competitividad del territorio**

La región análisis de la investigación, el municipio de Palestina en general, comprende parte fundamental en la economía del departamento de Caldas, es conocida por su agricultura y turismo, además es parte fundamental de un proyecto de infraestructura que abarcara comportamientos económicos y desarrollo para la región y sus alrededores, con el propósito de contribuir a la solución de los problemas que inciden en la competitividad queremos presentar un modelo que pueda contribuir en la medición de las variables que hacen parte de la IGC ( índice General de Competitividad).

#### **8.5.1. Bases del modelo**

Con base en parámetros que componen el IGC, se diseñó el perfil de ponderación dada la región de cada una de las variables que la componen que son la base teórica del modelo. Dichos parámetros guardan relación con una amplia percepción de conceptos tales como: Apoyo de las instituciones públicas y privadas, seguimiento en la eficiencia del plan de desarrollo, desarrollo económico, entre otros. En el modelo, se consideró los factores y variables que hacen parte de la competitividad, en el diseño del modelo, un referente fundamental fue en la investigación.

### 8.5.2. Factores y variables

A través del modelo IGC, se determinaron inicialmente los 11 factores que la componen y cada una de las variables tendrá subvariables que harán un promedio de cada factor, las subvariables más relevantes para medir el nivel de competitividad.

### 8.5.3. Diseño del modelo matemático

Establecidos los 11 factores seleccionados, se pretende asegurar que las variables sean inmersas con un alto nivel de confiabilidad. Para ello se diseñó un modelo de valoración de forma cuantitativa aplicando matemática porcentual para cada factor y variable, se utilizará el método de valoración cuantitativa de puntos por factor, aplicada para cada una de las variables, inicialmente ponderando en forma porcentual de 0% a 100% cada factor. Tomando como base puntual de 2.000 y calculando matemáticamente los puntos de cada variable, con fundamento en una razón de progresión aritmética.

**Tabla 8.**

*Factores de ponderación para determinar la competitividad sobre un modelo matemático*

<b>FACTORES DE PONDERACIÓN</b>	<b>% DEL FACTOR</b>	<b>PUNTO DE VARIABLES</b>
Instituciones públicas y privadas	5	100
Infraestructuras	8	160
Entorno Macroeconómico	13	260
Salud y educación primaria	4	80
Educación superior y formación	17	340
Eficiencia del mercado de bienes	12	240
Eficiencia del mercado laboral	9	180
Desarrollo del mercado financiero	11	220
Preparación tecnológica	5	100
Tamaño del Mercado	8	160
Sofisticación en materia de negocios e innovación	8	160
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>2.000</b>

El modelo de competitividad propuesto

$$\text{Competitividad} = CR * (IPP + I + EM + SEP + ES + EMB + EML + DMF + PT + TM + NI)$$

Donde:

CR.= Competitividad Regional

IPP= Instituciones públicas y privadas

I.= Infraestructura

DMF: Desarrollo del mercado financiero

EM. = Entorno macroeconómico

PT: Preparación tecnológica

SEP.= Salud y educación primaria

TM: Tamaño del Mercado

ES= Educación Superior.

NI: Sofisticación en materia de negocios e

EMB= Eficiencia del mercado de bienes

innovación

EML= Eficiencia del mercado laboral

Los factores incluidos, se califican con un puntaje máximo, que para cada factor es:

IPP= 2

EML= 9

I.= 10

DMF: 11

EM. =17

PT: 7

SEP.= 8

TM: 4

ES= 15

NI: 5

EMB= 12

Con la ponderación el puntaje máximo obtenido será de 100 puntos. El factor C.R. corresponde a un valor entre 0 y 1. Se refiere a la capacidad de la región para ser competitividad, dado su eficacia y eficiencia. La tabla de puntajes para clasificar la región en este caso el Municipio de Palestina en una escala de competitividad se propone lo siguiente:

87-100 puntos: Muy competitiva.

60-74 puntos: Baja competitividad

75-86 puntos: Competitiva.

0-59 puntos: No competitiva

Cada factor principal tendrá algunas subvariables, que se pueden medir con la ponderación de las subvariables, sin pasar del total de puntos que le corresponde a cada uno de los factores principales.

#### **8.5.4. Aspectos claves del modelo**

El Índice Global de Competitividad desarrollado por el Foro Económico Mundial demuestra por qué una nación es más exitosa que otra en términos de crecimiento económico



sostenible y prosperidad para sus habitantes. Este Índice mide un conjunto factores que involucran la competitividad y pueden medir el nivel de competitividad de una región.

## **8.6. Modelo matemático para determinar una mirada socioeconómica del territorio**

La región análisis de la investigación, el municipio de Palestina en general, comprende parte fundamental en la economía del departamento de Caldas, es conocida por su agricultura y turismo, además es parte fundamental de un proyecto de infraestructura que abarcara comportamientos económicos y desarrollo para la región y sus alrededores, con el propósito de contribuir a la solución de los problemas que inciden en el campo socioeconómico, queremos presentar un modelo que pueda contribuir en la medición de las variables que hacen parte del índice socioeconómico

### **8.6.1. Bases del modelo.**

Con base en parámetros que componen diferentes variables del análisis socioeconómico, se diseñó el perfil de ponderación dada la región de cada una de las variables que la componen que son la base teórica del modelo. Dichos parámetros guardan relación con una amplia percepción de conceptos tales como: educación, pobreza, calidad de vida, entre otros. En el modelo, se consideró los factores y variables que hacen parte de la estructura socioeconómica, en el diseño del modelo, un referente fundamental en la investigación. Medir las variables socioeconómicas de los hogares es un tema complejo sin embargo existen variables que normalmente son utilizadas en el proceso de medición.

### **8.6.2. Factores y variables**

A través del modelo, se determinaron inicialmente los 8 factores que la componen y cada una de las variables tendrá subvariables que harán un promedio de cada factor, las subvariables más relevantes para medir el nivel de socioeconómico.

### 8.6.3. Diseño del modelo matemático

Establecidos los 8 factores seleccionados, se pretende asegurar que las variables sean inmersas con un alto nivel de confiabilidad. Para ello se diseñó un modelo de valoración de forma cuantitativa aplicando matemática porcentual para cada factor y variable, se utilizará el método de valoración cuantitativa de puntos por factor, aplicada para cada una de las variables, inicialmente ponderando en forma porcentual de 0% a 100% cada factor. Tomando como base puntual de 2.000 y calculando matemáticamente los puntos de cada variable, con fundamento en una razón de progresión aritmética.

**Tabla 9.**

*Factores de ponderación para determinar la mirada socioeconómica sobre un modelo matemático*

<b>FACTORES DE PONDERACIÓN</b>	<b>% DEL FACTOR</b>	<b>PUNTO DE VARIABLES</b>
Nivel de pobreza	15	300
Residencia urbana o rural, arrendo, propia	5	100
Desempleo	19	380
Índice de desarrollo humano	10	200
Desarrollo empresarial – actividades económicas en la región	18	360
actividades económicas en la región de los habitantes	16	320
Nivel educativo	12	240
Grupos poblacionales – conflicto armado, extrema pobreza, pobreza, desamparada	5	100
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>2.000</b>

El modelo socioeconómico propuesto

$$\text{Socioeconómico} = \text{NS} * (\text{NP} + \text{R} + \text{D} + \text{IDH} + \text{DE} + \text{AE} + \text{NE} + \text{GP})$$

Donde:

NS. = Nivel socioeconómico

IDH. = Índice de desarrollo humano

NP= Nivel pobreza

DE= Desarrollo Empresarial.

R.= Residencia

AE= Actividades Económicas

D. = Desempleo

NE= Nivel educativo

GP: Grupos poblaciones

Los factores incluidos, se califican con un puntaje máximo, que para cada factor es:

NP. = 12	DE= 17
R. =7	AE= 15
D.= 19	NE: 11
IDH= 14	GP: 5

Con la ponderación el puntaje máximo obtenido será de 100 puntos. El factor C.R. corresponde a un valor entre 0 y 1. Se refiere al nivel socioeconómico, dado su eficacia y eficiencia. La tabla de puntajes para clasificar la región en este caso el Municipio de Palestina en una escala de competitividad se propone lo siguiente:

87-100 puntos: Alto nivel socioeconómico.

71-85 puntos: Alto – medio nivel socioeconómico

39-70 puntos: Medio nivel socioeconómico

0-38 puntos: Bajo nivel socioeconómico

Cada factor principal tendrá algunas subvariables, que se pueden medir con la ponderación de las subvariables, sin pasar del total de puntos que le corresponde a cada uno de los factores principales.

#### **8.6.4. Aspectos claves del modelo**

El Índice Socioeconómico demuestra porqué una región en términos de sociedad y prosperidad genera para sus habitantes. Este Índice mide un conjunto factores que involucran desarrollo económico, crecimiento económico, solvencia económica.

## 9. Conclusiones

- El territorio de Palestina-Caldas tiene un potencial socioeconómico significativo, que se basa en su ubicación estratégica, sus recursos naturales y su cultura. Sin embargo, al realizar el análisis del impacto ocasionado por la construcción del Aeropuerto del Café, se concluye que, desde la mirada competitiva del municipio, depende de la reactivación de las obras, cuando estas obras se suspenden, este potencial se ve limitado por la falta de infraestructura y conectividad que impiden conectar a la región con el resto del país y el mundo y abrir nuevas oportunidades de inversión, comercio, turismo y empleo.
- El retraso de las obras del Aeropuerto ha tenido un impacto negativo en el desarrollo socioeconómico de Palestina, ha generado incertidumbre y desconfianza entre la población, además, el retraso ha reducido la disponibilidad de empleo y oportunidades económicas, sin embargo, el aspecto socioeconómico del territorio se basa en su ubicación estratégica, sus recursos naturales y su cultura.
- Muchos de los antecedentes consultados para la elaboración de esta investigación, se enmarca el concepto de la globalización, en este sentido el Aeropuerto del Café juega un papel cada vez más importante en la competitividad de la región, puesto que un aeropuerto puede ayudar al territorio a conectarse con otros mercados y a atraer inversiones extranjeras, lo que se traduce en ayudar a diversificar la economía de la región.
- La comparación de los resultados de los indicadores socioeconómicos y competitivos enfocados a la construcción del Aeropuerto del Café, puede mostrar el impacto positivo si y solo si, se reinician las obras de construcción del Aeropuerto del Café, mientras las obras estén suspendidas el territorio no será competitivo.

## 10. Recomendaciones

- Palestina-Caldas, es un municipio con potencial de desarrollo socioeconómico, sin embargo, durante la investigación se pudo determinar que el territorio necesita tener una mirada integral que considere todos los aspectos de su realidad, como la inclusión de todos los sectores de la población, mujeres, jóvenes, personas con discapacidad, comunidades indígenas y afrocolombianas, promoviendo la equidad, la salud, el empleo, la educación y el acceso a los servicios públicos para promover el desarrollo sostenible, teniendo en cuenta las necesidades de las generaciones futuras, por lo tanto se recomienda la creación de planes sociales de inclusión que den importancia a los actores más importantes para la ejecución de un proyecto, como lo es la comunidad.
- Para mejorar la competitividad del territorio, Palestina debe enfocarse en fortalecer las instituciones y que el municipio trabaje en aumentar la transparencia y mejorar la eficiencia de la administración pública con políticas para promover el desarrollo empresarial, como la creación de incentivos fiscales, la formalización del comercio y la asistencia técnica, podría apoyar la innovación y la transformación digital del comercio y promover la inversión extranjera para generar nuevos empleos y estimular la economía local.

## 11. Referencias

- Acevedo Acosta, A., Gómez Burgos, L. A., & Herreño Español, M. (2018). Análisis comparativo de las causas que más impactan los retrasos de obra en viviendas multifamiliares en Bogotá (estudio de caso).  
<https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/2ff90817-0c0b-4458-ba0d-7655d0c70ce8/content>
- Amador Salomão, O., Pereira Pego, D., Rhis, A., & Figueredo Coelho S. (2019). El impacto económico y social de la paralización de las obras de infraestructura pública. *Revista Investigación, Sociedad y Desarrollo*, [S. l.], v.8, n. 5, pág. e1085915, 2019. DOI: 10.33448/rsd-v8i5.915. disponible en:  
<https://rsdjournal.org/index.php/rsd/article/view/915>. Acceso em: 25 oct. 2023.
- Calsin Quispe, C. (s.f). Estructura de un Proyecto de Investigación.
- Cámara de Comercio de Manizales por Caldas CCMC (2022,12 de julio). *Según el Índice Departamental de Competitividad IDC, Caldas se mantiene en lo global, pero presenta grandes retos*. <https://www.ccmpc.org.co/segun-el-indice-departamental-de-competitividad-idc-caldas-se-mantiene-en-lo-global-pero-presenta-grandes-retos/>
- Centro Gran Colombiano del Paisaje Cultural Cafetero. (2015). *Palestina*.  
<https://www.cgppcc.edu.co/assets/palestina.pdf>
- CEPAL. (2008). *Desarrollo vial e impacto fiscal del sistema de concesiones en Colombia*.  
<https://www.cepal.org/es/publicaciones/6336-desarrollo-vial-impacto-fiscal-sistema-concesiones-colombia>
- CEPAL. (2012). *El financiamiento de la infraestructura: Propuestas para el desarrollo sostenible de una política sectorial*.  
<https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/342dc655-9459-4278-97d3-2bb64f5f2ee5/content>
- CEPAL. (2023). Comunicados. Recuperado de:

[https://www.cepal.org/es/comunicados?search\\_fulltext=aeropuerto&sorting=field\\_date%7CDESC](https://www.cepal.org/es/comunicados?search_fulltext=aeropuerto&sorting=field_date%7CDESC)

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2009). Importancia Estratégica del Proyecto “Aeropuerto Del Café”.

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/CONPES/Econ%C3%B3micos/3586.pdf>

Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2021). CONPES 4026 Declaración De Importancia Estratégica Del Proyecto Construcción Del Aeropuerto Del Café- Etapa I, Palestina. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/4026.pdf>

Constitución Política de Colombia. (1991, 6 de julio). Congreso de la República de Colombia. [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991\\_pr015.html#TRANSITORIO%20ACL02021-10](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr015.html#TRANSITORIO%20ACL02021-10)

Córdoba Ordóñez, J. A., Gago García, C. (2012). Globalización, movilidad y análisis de conectividad aérea: una herramienta para la práctica interdisciplinar. *Revista de Antropología Social*, 117-146. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=83824463005>

Corzo Arévalo, D., García Méndez, S. (2020). La gestión de departamentos y destinos turísticos de Colombia según el Índice de Competitividad Turística Regional (ICTRC). *Revista internacional de turismo, empresa y territorio*.

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7691802>

Cruz Quiroga, E. L. (2021). Rol de las Empresas del Sector de la Construcción en el Proceso de Reactivación Económica de Colombia. [Trabajo de Grado, Universidad Antonio Nariño].

[http://repositorio.uan.edu.co/bitstream/123456789/6197/1/2022\\_EdinsonLeonardoCruzQuiroga.pdf](http://repositorio.uan.edu.co/bitstream/123456789/6197/1/2022_EdinsonLeonardoCruzQuiroga.pdf)

D’Angelo, A. (2019). ¿De qué se habla cuando se habla de territorio? *Revista Catedra Paralela*.

<https://catedraparalela.unr.edu.ar/index.php/revista/article/download/4/3/5>

ISSN 2683-9393.

Definiciona Enciclopedia Léxica. (2023, 9 de julio). Recuperado de:

<https://definiciona.com/retraso/>

Definiciona Enciclopedia Léxica. (2022, 31 de julio). Definición y etimología de aeropuerto.

Recuperado de <https://definiciona.com/aeropuerto/>

Duque Escobar, G. (2015). *Aerocafé, la Ciudad Región y el Paisaje Cultural Cafetero*.

<https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/53361>

Etimología de Impacto. (2023, 7 de julio). Recuperado de:

[https://etimologias.dechile.net/?impacto#:~:text=La%20palabra%20impacto%20viene%20del,significa%20clavar%2C%20fijar%20o%20ensamblar\).](https://etimologias.dechile.net/?impacto#:~:text=La%20palabra%20impacto%20viene%20del,significa%20clavar%2C%20fijar%20o%20ensamblar).)

García, J. (2023, julio 10). El comercio de Palestina va de capa caída. *La Patria*.

<https://www.lapatria.com/economia/el-comercio-de-palestina-va-de-capa-caida>

Gobernación de Caldas. (2021, 15 de marzo). *Municipio de Palestina*.

<https://site.caldas.gov.co/component/k2/item/22-municipio-de-palestina>

Gómez Garro, S., Castaño, C., (2015). *Infraestructura aeroportuaria en Colombia: ¿Cuál es su importancia en la competitividad del país?* [Trabajo de Grado, Universidad Pontificia Bolivariana Escuela de Económica, Administración y Negocios].

<https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/3451>

Isaza. (1977, abril). Corporación para el Desarrollo de Caldas, Aeropuerto de Palestina una solución regional.

Jiménez Chaparro, P. A., Méndez Rodríguez, D. F. (2021). *Causas del retraso en cronograma de proyectos de construcción colombianos: una consulta a profesionales del sector*. [Trabajo de Grado, Universidad Católica de Colombia].

<https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/42a880bc-1625-4f70-ad8d-5a5f378111aa/content>

Labarca, N. (2007). Consideraciones teóricas de la competitividad empresarial. *Revista Omnia*.

13 (2), 158-184. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=73713208>



- Ley 489 de 1998. (1998, 29 de diciembre). Congreso de la República de Colombia. Diario Oficial No. 43.464.  
<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=186>
- Ley 610 de 2000. (2000, 15 de agosto). Congreso de la República de Colombia. Diario Oficial No. 44133. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5725>
- Ley 1150 de 2007, (2007, 16 de julio). Congreso de la República de Colombia. Diario Oficial No. 46.691. [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1150\\_2007.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1150_2007.html)
- Luna Azul No.35 Manizales July/Dec. 2012
- Manzano Alvarado, M. X. (2020). Estudio de los factores de retraso y sobrecoste en las obras de Ecuador.
- Marroquín Liu, D. (2010). Aplicabilidad de los métodos de análisis de retrasos en los proyectos de construcción nacionales. [Tesis de Grado, Universidad de Piura, Facultad de Ingeniería Departamento de Ingeniería Civil – Piura – Perú].  
<https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/1434>
- Moreno Natera, A. A., Villa Sanmiguel, L. A. (2020). Análisis de variables causantes de retrasos de obras viales en la región caribe. [Trabajo de Grado, Universidad de la Costa].  
<https://repositorio.cuc.edu.co/bitstream/handle/11323/6917/An%c3%a1lisis%20de%20variables%20causantes%20de%20retrasos%20de%20obras%20viales%20en%20la%20Regi%c3%b3n%20Caribe.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Mosquera, J. A. (2018). Beneficios de un sistema aeroportuario modernizado en el departamento del chocó. [Ensayo de investigación, Universidad Militar Nueva Granada- Facultad de Ciencias Sociales].  
<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/17587/MosqueraMosqueraJohAlexander2018.pdf?sequence=3&isAllowed=y>
- Municipios de Colombia. (2023). *El municipio de Palestina*.  
<https://www.municipio.com.co/municipio-palestina-cal.html>

- Olariaga, O. D. (2020). Análisis de la contribución de los aeropuertos regionales al desarrollo de la red doméstica de transporte aéreo. Caso de estudio: Colombia. *Revista Desarrollo e Innovación en Ingeniería*, 496-505.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8708547>
- Ospina, A (2022, 11 de noviembre). *Periódico La República*
- París Mendoza, S., Velandia Cely, N. V. (2023). Balance del contexto, la evolución y la visión prospectiva de los aeropuertos para los Servicios Aéreos Esenciales en Colombia. *Revista Ciencia y Poder Aéreo*, 86-100.
- Ramírez, F. (2022, 18 de octubre). *Revista Semana*.
- Resolución 1831 de 2017. Corporación Autónoma Regional de Caldas.
- Rey Lois, J. (2017). Impacto económico de infraestructuras: puertos marítimos y aeropuertos. Universidad ECCI facultad económicas y administrativas programa de comercio internacional Bogotá, D.C.
- Reyes, A. M. (2010). Fundamentos de la organización y del funcionamiento del Estado colombiano. Universidad del Rosario.
- Rivera Ríos M, 2012, Desarrollo, atraso económico, sociedad y poder  
<https://biblat.unam.mx/hevila/EICotidiano/2013/no177/3.pdf>
- Sasece. (2020). *Socioeconómica*. <https://www.uv.es/sasece/Socioeconomia.html>
- Significados. (2020). Significado de Consecuencia. Recuperado de:  
<https://www.significados.com/consecuencia/%20%20manzano%202013/>
- Vaca Morales, J. (2022). *Desempeño Costo-Tiempo en contratos de infraestructura pública, causas generadoras de sobrecostos y retrasos en contratos ejecutados por una empresa privada con entidades estatales*. [Trabajo de Grado, Universidad de los Andes]. <https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/f9ac427d-4be2-436e-92aa-7b7cf450ce97/content>

Villa, M. (2002). *Flexibilidad y educación superior en Colombia*. Instituto Colombiano para el Fomento y Desarrollo de la Educación Superior ICFES. 1ª edición.

[https://nutricion.fcm.unc.edu.ar/wp-](https://nutricion.fcm.unc.edu.ar/wp-content/uploads/sites/16/2013/06/FLEXIBILIDAD_Y_EDUCACION_SUPERIOR_EN_COLOMBIA.pdf)

[content/uploads/sites/16/2013/06/FLEXIBILIDAD\\_Y\\_EDUCACION\\_SUPERIOR\\_EN\\_COLOMBIA.pdf](https://nutricion.fcm.unc.edu.ar/wp-content/uploads/sites/16/2013/06/FLEXIBILIDAD_Y_EDUCACION_SUPERIOR_EN_COLOMBIA.pdf)

Villar, L., Ramírez J. M. (2014). Infraestructura regional y pobreza rural. [Working paper No. 61, Fedesarrollo].

[https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/234/WP\\_2014\\_No\\_61.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.repository.fedesarrollo.org.co/bitstream/handle/11445/234/WP_2014_No_61.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Indicadores socioeconómicos de Palestina, Caldas, en 2020 es el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) Encuesta Nacional de Hogares (ENH)

<https://www.dane.gov.co/ff2246268028efa2?hl=es>

Ficha DER subregiones, Caldas, 2018

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Desarrollo%20Territorial/Portal%20Territorial/NuevosMandatarios/CALDAS.pdf>

Beneficios sociales y económicos del proyecto Aerocafé, 2022,

<https://caldata.caldas.gov.co/wp-content/uploads/2023/03/Boletin-especial-componente-socioeconomico-de-Aero-cafe-10-2022.pdf>

Cámara de Comercio de Manizales. (2 de diciembre de 2021). Rio es Moda 2021 cerró con una expectativa de negociación de \$1.220 millones en ventas. Obtenido de Cámara de Comercio de Manizales por Caldas: [https://www.ccmpc.org.co/rio-es-moda-2021-cerroccon-una-expectativa-de-negociacionde-1-220-millones-](https://www.ccmpc.org.co/rio-es-moda-2021-cerroccon-una-expectativa-de-negociacionde-1-220-millones-enventas/#:~:text=Para%20la%20versi%C3%B3n%202021%2C%20se,Unidos%2C%20Guatemala%20y%20Costa%20Rica.)

[enventas/#:~:text=Para%20la%20versi%C3%B3n%202021%2C%20se,Unidos%2C%20Guatemala%20y%20Costa%20Rica.](https://www.ccmpc.org.co/rio-es-moda-2021-cerroccon-una-expectativa-de-negociacionde-1-220-millones-enventas/#:~:text=Para%20la%20versi%C3%B3n%202021%2C%20se,Unidos%2C%20Guatemala%20y%20Costa%20Rica.)

Cámara de Comercio de Manizales. (2022). Clúster Lácteos. Obtenido de Cámara de Comercio de Manizales por Caldas: <https://www.ccmpc.org.co/cluster-lacteos/>

Cámara de Comercio de Manizales. (2022). Turismo. Obtenido de Cámara de Comercio de Manizales por Caldas: <https://www.ccmpec.org.co/turismo/>

Cámara de Comercio de Manizales por Caldas. (2022). Clúster Metalmecánico. Obtenido de Cámara de Comercio de Manizales por Caldas: <https://www.ccmpec.org.co/cluster-metalmecanico/>

Cámara de Comercio de Manizales por Caldas. (2022). Clúster Sistema Moda. Obtenido de Cámara de Comercio de Manizales por Caldas: <https://www.ccmpec.org.co/cluster-sistema-moda/>

Cámara de Comercio de Manizales por Caldas. (9 de junio de 2022). La Cámara de Comercio de Manizales por Caldas tiene el primer clúster del país orientado a la industria del marketing. Obtenido de Cámara de Comercio de Manizales por Caldas: <https://www.ccmpec.org.co/la-camara-de-comerciode-manizales-por-caldas-tiene-el-primer-cluster-del-pais-orientado-a-la-industria-del-marketing/>

Cámara de Comercio de Manizales por Caldas. (2022). Clúster Proveedores de Servicios de Marketing. Obtenido de Cámara de Comercio de Manizales por Caldas: <https://www.ccmpec.org.co/clusterproveedores-de-servicios-de-marketing/>

Centro de información Manizales. (25 de julio de 2022). Productores de lácteos conocieron el panorama de su sector. Gracias al programa Clúster Más Pro sus empresas son más competitivas. Obtenido de Centro de información Manizales: [centrodeinformacion.manizales.gov.co/productores-de-lacteosconocieron-el-panorama-de-su-sector-gracias-al-programa-cluster-mas-pro-sus-empresas-sonmas-competitivas/](http://centrodeinformacion.manizales.gov.co/productores-de-lacteosconocieron-el-panorama-de-su-sector-gracias-al-programa-cluster-mas-pro-sus-empresas-sonmas-competitivas/)

Centro de información Manizales. (24 de febrero de 2022). Sistema Moda 2022 abrió inscripciones para mujeres y personas de la población LGBTI que deseen formarse en trabajo para el sector textil. Obtenido de Centro de información Manizales:

<https://centrodeinformacion.manizales.gov.co/sistema-moda-2022-abrio-inscripciones-paramujeres-y-personas-de-la-poblacion-lgbti-que-deseen-formarse-en-trabajo-para-el-sector-textil/>

CEPAL. (2021). Crecientes Asimetrías globales entre países desarrollado y en desarrollo dificultan postpandemia con mayor igualdad y sostenibilidad. CEPAL.

Confecámaras. (2020). Agenda Departamental de Competitividad e Innovación - Caldas 2020.

Consejo Privado de Competitividad. (2022). Índice Departamental de Competitividad 2022. Obtenido de Consejo Privado de Competitividad.

DANE. (28 de Junio de 2022). Cuentas nacionales departamentales: PIB por departamento. Obtenido de DANE:

[https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/departamentales/B\\_2015/Presentacion\\_PIB\\_dptal\\_2021preliminar.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/departamentales/B_2015/Presentacion_PIB_dptal_2021preliminar.pdf)

DANE. (15 de Febrero de 2022). Históricos Producto Interno Bruto -PIB-. Obtenido de DANE: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol\\_PIB\\_IVtrim21\\_produccion\\_y\\_gasto.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/pib/bol_PIB_IVtrim21_produccion_y_gasto.pdf)

DANE. (8 de Abril de 2022). Mercado laboral por departamentos. Obtenido de DANE: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ml\\_depto/Boletin\\_dep\\_21-v2.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/ml_depto/Boletin_dep_21-v2.pdf)

DANE. (28 de abril de 2022). Pobreza multidimensional - Resultados 2021. Obtenido de DANE: [https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones\\_vida/pobreza/2021/presentacionrueda-de-prensa-pobreza-multidimensional-21.pdf](https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/2021/presentacionrueda-de-prensa-pobreza-multidimensional-21.pdf)

DNP. (2021). Índice Departamental de Innovación para Colombia (IDIC) 2021. Obtenido de Departamento Nacional de Planeación: <https://www.dnp.gov.co/programas/desarrolloempresarial/>

[Competitividad/Paginas/Indice-Departamental-de-Innovacion-para-Colombia.aspx](https://www.dnp.gov.co/programas/desarrolloempresarial/Competitividad/Paginas/Indice-Departamental-de-Innovacion-para-Colombia.aspx)

El Tiempo. (19 de agosto de 2022). Sin conectividad ni infraestructura, imposible avanzar en competitividad. Obtenido de El tiempo:

<https://www.eltiempo.com/economia/sectores/competitividad-los-pasos-que-hay-que-seguir-segun-los-banqueros-695792>

Gobierno de Caldas. (2020). Plan de Desarrollo "Unidos es Posible" (2020-2023).

Ministerio de Salud. (29 de julio de 2022). Vacunación contra COVID-19. Obtenido de Ministerio de Salud y Protección Social:

<https://www.minsalud.gov.co/salud/publica/Vacunacion/Paginas/Vacunacioncovid-19.aspx>

Plaza Mayor Medellín. (2022). Colombiamoda y Colombia tex.

Porter, M. (1964). Competitive advantage, agglomeration economies, and regional policy. International Regional Science Review.

Universidad Católica De Manizales. (2022). Manizales Ciudad Universitaria. Obtenido de <http://portalweb.ucm.edu.co/admisiones/estudiar-en-manizales/ciudad-universitaria/>

Universidad de Manizales. (2020). Convenio SUMA. Obtenido de <https://umanizales.edu.co/conveniosuma/>

World Economic Forum. (12 de octubre de 2016). ¿Qué es la competitividad? Obtenido de World Economic Forum: <https://es.weforum.org/agenda/2016/10/que-es-la-competitividad>

## 12. Anexos

### 12.1. Instrumento de Recolección de Información

<p><b>INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN</b></p> <p><b>AEROCAFÉ: UNA MIRADA SOCIOECONÓMICA, COMPETITIVA PARA EL TERRITORIO</b></p>
<p>1. Instrumento de caracterización socioeconómica del territorio, derivada de la construcción del Aeropuerto del Café en Palestina, Caldas</p>

<p>1. Instrumento de caracterización socioeconómica del territorio, derivada de la construcción del Aeropuerto del Café en Palestina, Caldas</p> <p>Muestreo: Aleatorio                  Tamaño de muestra: 118 con una confianza del 95%, un error muestral del 5% y proporciones intermedias de 0.5 suponiendo población finita.                  n=118</p>
---

<p><b>ENCUESTA DE SELECCIÓN MÚLTIPLE</b></p>	
<p>A continuación, encontrará dos encuestas relacionadas con variables socioeconómicas y de competitividad generadas en el municipio de Palestina-Caldas y su zona de Influencia a partir de la construcción del Aeropuerto del Café. Para el diligenciamiento de la encuesta, se cuenta con preguntas de selección múltiple donde la persona entrevistada elige una o más de dos opciones de respuesta con el fin de obtener información completa para la investigación.</p>	
<p>Partiendo de la reactivación de las obras del Aeropuerto del Café y con el fin de tener un diagnóstico económico de la población, es necesario saber ¿contaba usted con un emprendimiento?, si la respuesta es sí, seleccione el origen de los recursos para dicho emprendimiento (Puede seleccionar varias opciones).</p>	<p>a. Recursos propios (Cuenta con una herencia, recursos provenientes de la comercialización del Café, plátano...)                  b. Préstamos bancarios                  c. Créditos informales                  d. Comercio                  e. Construcción                  f. Otro,                  Cuál _____</p>
<p>Partiendo de la reactivación de las obras del Aeropuerto del Café ¿Cuál de los siguientes grupos o entidades se interesaron por capacitarlo en estrategias para mejorar su economía? (Puede seleccionar varias opciones).</p>	<p>a. Alcaldía                  b. Gobernación                  c. Familia                  d. Amigos                  e. Asociación Aeropuerto del Café                  f. Patrimonio Autónomo                  g. Contratistas                  h. Otro,                  cuál _____</p>

<p>¿Cuál es su perspectiva para el futuro con respecto al proyecto Aeropuerto del Café?</p>	<p>a. Seguro, ya que contaría con los recursos necesarios para crear un emprendimiento (comercio de turismo, alojamiento, alimentación, recreación, comercio y servicios...)                  b. Incierto, su esperanza está en la creación de empresas y requeriría de apoyo adicional para sostenerse                  c. Otro, cuál _____</p>
<p>Según la reactivación de las obras de Aero-café ¿en qué actividad económica se debería potenciar capacitaciones para la comunidad?</p>	<p>a. Actividades de apoyo a la agricultura                  b. Actividades de apoyo a la ganadería                  c. Procesos industriales                  d. Construcción                  e. Comercio – formalización                  f. Otro, cuál _____</p>
<p>¿Cuál fue el resultado de la gestión predial de Aero-café en relación con su vivienda?</p>	<p>a. Continúa en la misma vivienda                  b. Fue reubicado                  c. Fue expropiado                  d. Negoció                  e. N/A                  f. Otro, cual _____</p>
<p>De acuerdo con la gestión predial realizada por Aero-café, ¿su vivienda está ubicada en zona?</p>	<p>a. Urbana                  b. Rural                  c. N/A</p>
<p>De acuerdo con la pregunta anterior ¿Cuál es su grado de satisfacción en la actual zona después de haber negociado por Aero-café? siendo 1 el menos grado de satisfacción y 5 el más alto</p>	<p>a. 1                  b. 2                  c. 3                  d. 4                  e. 5                  f. N/A</p>
<p>¿Qué entidad se encargó de la negociación predial? (puede seleccionar varias opciones)</p>	<p>a. Asociación Aeropuerto del Café.                  b. Gobernación de Caldas                  c. Alcaldía de Palestina                  d. Otro, cuál _____                  e. N/A</p>
<p>¿Qué le ha aportado el municipio y la llegada de Aero-café y las empresas que con las obras de este se generan (empleos directos o indirectos) a la comunidad? (Puede seleccionar varias opciones).</p>	<p>a. Beneficios económicos                  b. Generación de empleos                  c. Aportes culturales                  d. Desarrollo educativo                  e. Otro, cuál _____</p>
<p>¿Ha experimentado un aumento en su nivel de escolaridad desde el inicio de la construcción del Aeropuerto del Café?, si la respuesta es sí,</p>	<p>a. Preescolar                  b. Básica Primaria                  c. Secundaria</p>



<p>indique cual es el nivel de escolaridad que le corresponde</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>d. Media Técnica</li> <li>e. Normalista</li> <li>f. Educación no formal</li> <li>g. Tecnológica</li> <li>h. Universitaria</li> <li>i. Especialización, Maestría, Doctorado</li> <li>j. Ninguna</li> </ul>
<p>¿Ha mejorado usted su nivel académico según los programas educativos y de capacitación ofrecidos por AeroCAFÉ?</p>	<p>SI ___ NO ___ si la respuesta es sí, indique el nivel</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Secundaria</li> <li>b. Educación no formal, cual _____</li> <li>c. Media Técnica</li> <li>d. Normalista</li> <li>e. Tecnológica</li> <li>f. Universitaria</li> <li>g. Especialización, Maestría, Doctorado</li> <li>h. Ninguna</li> </ul>
<p>¿Pertenece usted a algún grupo poblacional o de conflicto armado?, si la respuesta es sí, indique a que grupo pertenece</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Indígena</li> <li>b. Autorreconocimiento</li> <li>c. Pertenencia étnica</li> <li>d. Pueblo indígena</li> <li>e. Afrocolombianos, afrodescendientes:</li> <li>f. Negro</li> <li>g. Mulato</li> <li>h. Palenquero</li> <li>i. Conflicto armado</li> <li>j. Otro, cual _____</li> </ul>
<p>¿AeroCAFÉ ha realizado actividades para la comunidad donde usted habita?, si la respuesta es sí seleccione las actividades. (Puede seleccionar varias opciones)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Apoyo a las actividades</li> <li>b. Capacitación</li> <li>c. Recreación</li> <li>d. Educación</li> <li>e. Deporte)</li> <li>f. Otro, cual: _____</li> </ul>



<p>En el momento de reactivación de las obras del Aeropuerto del Café ¿Usted tuvo la oportunidad de crear una nueva actividad económica en?</p>	<p>b. Bar – Discoteca                  c. Almacén de ropa                  d. Almacén variedades                  e. Almacén repuestos                  f. Otro, cual _____                  g. Ninguno</p>
<p>Respecto a la pregunta anterior el establecimiento de comercio para desarrollar la actividad económica fue:</p>	<p>a. Establecimiento comercial en arriendo____                  b. Establecimiento comercial Propio____                  c. Otro, cual _____</p>
<p>¿Puede mencionar otros proyectos de infraestructura que hayan surgido en la región como resultado de la construcción del Aeropuerto del Café?, si la respuesta es sí, elija en que sector</p>	<p>a. Vías                  b. Salud                  c. Deporte                  d. Educación                  e. Cultura                  f. Agropecuario                  g. Otro, cual _____</p>
<p>¿Qué le ha aportado el municipio y el reinicio de las obras del Aeropuerto a la comunidad? (Puede seleccionar varias opciones).</p>	<p>a. Beneficios económicos                  b. Generación de empleos                  c. Aportes culturales                  d. Desarrollo educativo                  e. Otro, cuál _____</p>
<p>Partiendo de la visibilidad que la construcción del Aeropuerto y su socialización han generado ¿cree usted que ha mejorado el acceso a los servicios de salud?</p>	<p>Si_____ No_____</p> <p>En caso de contestar que si indique a qué clase de régimen pertenece</p> <p>a. Subsidiado                  b. Contributivo                  c. Ninguno</p>
<p>¿Como considera el servicio de atención medica en su territorio?</p>	<p>a. Mala                  b. Regular                  c. Buena                  d. Excelente</p>
<p>De acuerdo con la pregunta anterior, ¿El desarrollo del Aeropuerto del Café, tendría algún influencia en el servicio de salud del territorio?</p>	<p>Si_____ No_____</p> <p>Especifique:</p>
<p>Partiendo de la Construcción del Aeropuerto del Café ¿Ha mejorado usted su nivel de escolaridad?</p>	<p>a. Preescolar                  b. Básica Primaria                  c. Secundaria</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>d. Media Técnica</li> <li>e. Normalista</li> <li>f. Tecnológica</li> <li>g. Universitaria</li> <li>h. Especialización, Maestría, Doctorado</li> <li>i. Ninguna</li> </ul>
¿Ha mejorado usted su nivel académico según los programas educativos y de capacitación ofrecidos por AeroCAFÉ?	SI___ NO___ si la respuesta es sí, indique el nivel <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Secundaria</li> <li>b. Educación no formal, cual_____</li> <li>c. Media Técnica</li> <li>d. Normalista</li> <li>e. Tecnológica</li> <li>f. Universitaria</li> <li>g. Especialización, Maestría, Doctorado</li> <li>h. Ninguna</li> </ul>
Durante las obras de construcción del Aeropuerto del Café ¿Como considera la adquisición de bienes y acceso al mercado en el territorio? (puede escoger varias opciones)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Fácil pero muy costoso</li> <li>b. Fácil y con precios asequibles</li> <li>c. Difícil</li> <li>d. Prefiere ir a conseguirlo a otro municipio</li> </ul>
¿El Aeropuerto del Café ha generado grandes ofertas de empleo para territorio?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Si</li> <li>b. No</li> </ul>
Si la respuesta anterior fue si, indique en que sectores lo ofrece (puede escoger varias opciones)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Infraestructura</li> <li>b. Comercio</li> <li>c. Agricultura</li> <li>d. Ganadería</li> <li>e. Otro, cual_____</li> </ul>
Partiendo de la construcción del Aeropuerto del Café ¿al territorio han llegado empresas o entidades que generan más empleo en?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Infraestructura</li> <li>b. Comercio</li> <li>c. Agricultura</li> <li>d. Ganadería</li> <li>b. Otro, cual_____</li> </ul>
¿Cree usted que la construcción del Aeropuerto del Café potencia el empleo y la economía del territorio?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. No</li> <li>b. Si, descríbalo</li> </ul>

<p>Indique si el mercado existente en el territorio (agricultura, cría de animales, construcción servicio y comercio), satisface sus necesidades y si los planes sociales generados por el Aeropuerto del Café tienen una preparación tecnológica para la comunidad.</p>	<p>Si _____ No _____</p> <p>Qué mercado:</p> <p>Especifique la preparación tecnológica:</p>
--	--

### 12.2. Tabulación de datos de las encuestas realizadas

PREGUNTAS Y OPCIONES DE RESPUESTA - ENFOQUE SOCIOECONÓMICO		RESPUESTAS	
Partiendo de la reactivación de las obras del Aeropuerto del Café y con el fin de tener un diagnóstico económico de la población, es necesario saber ¿contaba usted con un emprendimiento?, si la respuesta es sí, seleccione el origen de los recursos para dicho emprendimiento (Puede seleccionar varias opciones).	a. Recursos propios (Cuenta con una herencia, recursos provenientes de la comercialización del Café, plátano...)	14	12%
	b. Préstamos bancarios	16	14%
	c. Créditos informales	35	30%
	d. Comercio	16	14%
	e. Construcción	14	12%
	f. Otro, Cuál	23	19%
Partiendo de la reactivación de las obras del Aeropuerto del Café ¿Cuál de los siguientes grupos o entidades se interesaron por capacitarlo en estrategias para mejorar su economía? (Puede seleccionar varias opciones).	a. Alcaldía	31	26%
	b. Gobernación	3	3%
	c. Familia	4	3%
	d. Amigos	21	18%
	e. Asociación Aeropuerto del Café	41	35%
	f. Patrimonio Autónomo	0	0%
	g. Contratistas	18	15%
	h. Otro, cuál	0	0%
¿Cuál es su perspectiva para el futuro con respecto al proyecto Aeropuerto del Café?	a. Seguro, ya que contaría con los recursos necesarios para crear un emprendimiento (comercio de turismo, alojamiento, alimentación, recreación, comercio y servicios...)	40	34%
	b. Incierto, su esperanza está en la creación de empresas y requeriría de apoyo adicional para sostenerse	78	66%
	c. Otro, cuál	0	0%
Según la reactivación de las obras de Aerocafé ¿en qué actividad económica se debería potenciar capacitaciones para la comunidad?	a. Actividades de apoyo a la agricultura	23	19%
	b. Actividades de apoyo a la ganadería	1	1%
	c. Procesos industriales	2	2%
	d. Construcción	38	32%
	e. Comercio – formalización	54	46%
	f. Otro, cuál	0	0%
¿Cuál fue el resultado de la gestión predial de Aerocafé con relación a su vivienda?	a. Continua en la misma vivienda	92	78%
	b. Fue reubicado	4	3%
	c. Fue expropiado	1	1%
	d. Negoció	0	0%
	e. N/A	19	16%

PREGUNTAS Y OPCIONES DE RESPUESTA - ENFOQUE SOCIOECONÓMICO		RESPUESTAS	
	f. Otro, cual	2	2%
De acuerdo con la gestión predial realizada por AeroCAFÉ, ¿su vivienda está ubicada en zona?	a. Urbana	51	43%
	b. Rural	66	56%
	c. N/A	1	1%
De acuerdo con la pregunta anterior ¿Cuál es su grado de satisfacción en la actual zona después de haber negociado por AeroCAFÉ? siendo 1 el menos grado de satisfacción y 5 el más alto	a. 1	0	0%
	b. 2	4	3%
	c. 3	3	3%
	d. 4	4	3%
	e. 5		
	f. N/A	107	91%
¿Qué entidad se encargó de la negociación predial? (puede seleccionar varias opciones)	a. Asociación Aeropuerto del Café.	4	3%
	b. Gobernación de Caldas	4	3%
	c. Alcaldía de Palestina		
	d. Otro, cuál		
	e. N/A	110	93%
¿Qué le ha aportado el municipio y la llegada de AeroCAFÉ y las empresas que con las obras de este se generan (empleos directos o indirectos) a la comunidad? (Puede seleccionar varias opciones).	a. Beneficios económicos	34	29%
	b. Generación de empleos	94	80%
	c. Aportes culturales	6	5%
	d. Desarrollo educativo	10	8%
	e. Otro, cuál	1	1%
¿Ha experimentado un aumento en su nivel de escolaridad desde el inicio de la construcción del Aeropuerto del Café?, si la respuesta es sí, indique cual es el nivel de escolaridad que le corresponde	a. Preescolar	1	1%
	b. Básica Primaria	4	3%
	c. Secundaria	19	16%
	d. Media Técnica	1	1%
	e. Normalista	0	0%
	f. Educación no formal	32	27%
	g. Tecnológica	6	5%
	h. Universitaria	9	8%
	i. Especialización, Maestría, Doctorado	0	0%
	j. Ninguna	54	46%
¿Ha mejorado usted su nivel académico según los programas educativos y de capacitación ofrecidos por AeroCAFÉ?	SI: NO:	3	3%
	a. Secundaria	13	11%
	b. Educación no formal, cual	32	27%
	c. Media Técnica	0	0%
	d. Normalista	0	0%
	e. Tecnológica	4	3%
	f. Universitaria	9	8%
	g. Especialización, Maestría, Doctorado	0	0%
h. Ninguna	57	48%	
¿Pertenece usted a algún grupo poblacional o de conflicto armado?, si la respuesta es sí, indique a que grupo pertenece	a. Indígena	1	1%
	b. Autorreconocimiento	0	0%
	c. Pertenencia étnica	0	0%
	d. Pueblo indígena	0	0%
	e. Afrocolombianos, afrodescendientes:	0	0%
	f. Negro	0	0%
	g. Mulato	0	0%
	h. Palenquero	0	0%

PREGUNTAS Y OPCIONES DE RESPUESTA - ENFOQUE SOCIOECONÓMICO		RESPUESTAS	
	i. Conflicto armado	1	1%
	j. Otro, cual	116	98%
¿Aerocafé ha realizado actividades para la comunidad donde usted habita?, si la respuesta es sí seleccione las actividades. (Puede seleccionar varias opciones)	a. Apoyo a las actividades	97	82%
	b. Capacitación	42	36%
	c. Recreación	15	13%
	d. Educación	10	8%
	e. Deporte)	0	0%
	f. Otro, cual:	0	0%

PREGUNTAS Y OPCIONES DE RESPUESTA - ENFOQUE COMPETITIVO		RESPUESTAS	
Identifica usted las instituciones públicas y privadas del este territorio creadas a partir de la construcción del Aeropuerto del Café.	PUBLICAS Alcaldía Municipal: 4% Concejo Municipal:3% Empocaldas: 2% Ins. Educ. Sagrada Familia:2% Escuela del Corregimiento de Arauca: 1% Vereda Santaguada:1%		13%
	PRIVADAS Efigas: 2% OHL:28% Infraver: 2% Unidad de Gestión:1%		33%
¿Qué actividad económica está desempeñando en la actualidad con la reactivación de las obras del Aeropuerto del Café?	a. Actividades de apoyo a la agricultura	11	9%
	b. Actividades de apoyo a la ganadería	2	2%
	c. Procesos industriales		
	d. Construcción	44	36%
	e. Comercio	44	36%
	f. Otro, cuál	20	17%
El reinicio de las obras del Aeropuerto del Café generó una expectativa para la comunidad de Palestina en cuanto a la competitividad y el mercado que traería al territorio, ¿creó usted un negocio que le permitiera generar más ingresos?, si la respuesta es sí, a qué sector de la economía pertenece su emprendimiento, si la respuesta es no, indique ¿Por qué?	a. Sector primario (agricultura y cría de animales)	12	10%
	b. Sector secundario (industria)	5	4%
	c. Sector terciario (servicio y comercio)	101	86%
En el momento de reactivación de las obras del Aeropuerto del Café ¿Usted tuvo la oportunidad de crear una nueva actividad económica en?	No ¿Por qué?	12	9%
	a. Restaurante	30	22%
	b. Bar – Discoteca	26	19%
	c. Almacén de ropa	15	11%
	d. Almacén variedades	11	8%
	e. Almacén repuestos	1	1%
	f. Otro, cual	6	4%
g. Ninguno	33	25%	
Respecto a la pregunta anterior el establecimiento de comercio para desarrollar la actividad económica fue:	a. Establecimiento comercial en arriendo	68	58%
	b. Establecimiento comercial Propio	21	18%
	c. Otro, cual	29	25%
	a. Vías	109	81%



PREGUNTAS Y OPCIONES DE RESPUESTA - ENFOQUE SOCIOECONÓMICO		RESPUESTAS	
¿Puede mencionar otros proyectos de infraestructura que hayan surgido en la región como resultado de la construcción del Aeropuerto del Café?, si la respuesta es sí, elija en que sector	b. Salud	2	1%
	c. Deporte		
	d. Educación	11	8%
	e. Cultura	6	4%
	f. Agropecuario	4	3%
	g. Otro, cual	3	2%
	¿Qué le ha aportado el municipio y el reinicio de las obras del Aeropuerto a la comunidad? (Puede seleccionar varias opciones).	a. Beneficios económicos	39
b. Generación de empleos		91	62%
c. Aportes culturales		11	7%
d. Desarrollo educativo		4	3%
e. Otro, cuál		2	1%
Partiendo de la visibilidad que la construcción del Aeropuerto y su socialización han generado ¿cree usted que ha mejorado el acceso a los servicios de salud?	Si ___ No <u>x</u> ___	91	74%
	a. Subsidiado	8	7%
	b. Contributivo	17	14%
	c. Ninguno	7	6%
¿Como considera el servicio de atención medica en su territorio?	a. Mala	45	38%
	b. Regular	35	30%
	c. Buena	35	30%
	d. Excelente	3	3%
De acuerdo con la pregunta anterior, ¿El desarrollo del Aeropuerto del Café, tendrá alguna influencia en el servicio de salud del territorio?	Si ___ No ___ Especifique		
	Si	59	38%
	No	96	62%
Partiendo de la Construcción del Aeropuerto del Café ¿Ha mejorado usted su nivel de escolaridad?	a. Preescolar	3	2%
	b. Básica Primaria	5	4%
	c. Secundaria	14	11%
	d. Media Técnica	2	2%
	e. Normalista	1	1%
	f. Tecnológica	6	5%
	g. Universitaria	9	7%
	h. Especialización, Maestría, Doctorado		
	i. Ninguna	86	68%
¿Ha mejorado usted su nivel académico según los programas educativos y de capacitación ofrecidos por Aerocafé?	SI_NO_si la respuesta es sí, indique el nivel		
	a. Secundaria	12	10%
	b. Educación no formal, cual	6	5%
	c. Media Técnica	2	2%
	d. Normalista	1	1%
	e. Tecnológica	6	5%
	f. Universitaria	9	7%
	g. Especialización, Maestría, Doctorado		
	h. Ninguna	89	71%
Durante las obras de construcción del Aeropuerto del Café ¿Como considera la adquisición de bienes y acceso al mercado	a. Fácil pero muy costoso	70	56%
	b. Fácil y con precios asequibles	11	9%
	c. Difícil	4	3%



PREGUNTAS Y OPCIONES DE RESPUESTA - ENFOQUE SOCIOECONÓMICO		RESPUESTAS	
en el territorio? (puede escoger varias opciones)	d. Prefiere ir a conseguirlo a otro municipio	40	32%
¿El Aeropuerto del Café ha generado grandes ofertas de empleo para territorio?	a. Si	78	66%
	b. No	40	34%
Si la respuesta anterior fue si, indique en que sectores lo ofrece (puede escoger varias opciones)	a. Infraestructura	69	58%
	b. Comercio	35	30%
	c. Agricultura	13	11%
	d. Ganadería	1	1%
	e. Otro, cual		
Partiendo de la construcción del Aeropuerto del Café ¿al territorio han llegado empresas o entidades que generan más empleo en?	a. Infraestructura	69	45%
	b. Comercio	68	45%
	c. Agricultura	14	9%
	d. Ganadería	1	1%
	b. Otro, cual		
¿Cree usted que la construcción del Aeropuerto del Café potencia el empleo y la economía del territorio?	a. No	10	8%
	b. Si	108	92%
Indique si el mercado existente en el territorio (agricultura, cría de animales, construcción servicio y comercio), satisface sus necesidades y si los planes sociales generados por el Aeropuerto del Café tienen una preparación tecnológica para la comunidad.	Si_ No_ Qué mercado:		
	Si	51	41%
	No	74	59%
	Especifique la preparación tecnológica:		