

ANALISIS DE LA VIABILIDAD DE BOGOTÁ COMO SEDE PRINCIPAL DEL  
MUNDIAL DE FUTBOL DE MAYORES DEL 2026

Carlos Didier Castaño Contreras  
Juan Esteban Lanao Sánchez

Trabajo de Grado

Universidad del Rosario  
Administración en Logística y Producción  
Facultad de Administración  
Bogotá D.C. Julio de 2012

ANALISIS DE LA VIABILIDAD DE BOGOTÁ COMO SEDE PRINCIPAL DEL  
MUNDIAL DE FUTBOL DE MAYORES DEL 2026

Carlos Didier Castaño Contreras  
Juan Esteban Lanao Sánchez

Trabajo de Grado  
Tutor: David Barbosa Ramírez

Universidad del Rosario  
Administración en Logística y Producción  
Facultad de Administración  
Bogotá D.C. Julio de 2012

## DEDICATORIA

*Este trabajo se lo dedico a Dios por las bendiciones que me ha dado, a mi familia por su apoyo incondicional durante todos estos años, y a todas las personas que conocí en la Universidad.*

Carlos Didier Castaño Contreras

*Le dedico este trabajo a todos los que han estado en mi camino para enseñarme como se debe vivir la vida, y especialmente a mis papás por ser el mejor ejemplo de buenas personas que he tenido el honor de conocer.*

Juan Esteban Lanao Sánchez

## AGRADECIMIENTOS

*A todos los profesores que nos llenaron de conocimiento a lo largo de nuestros estudios, y una mención especial al Doctor David Hernando Barbosa Ramírez, quien sin ser profesor nuestro, nos ha colaborado de forma incondicional en la elaboración de este proyecto.*

## Contenido

DEDICATORIA .....	iii
AGRADECIMIENTOS .....	iv
INDICE DE ILUSTRACIONES.....	vi
INDICE DE TABLAS.....	vi
GLOSARIO.....	vii
RESUMEN .....	ix
PALABRAS CLAVES:.....	ix
ABSTRACT.....	x
KEY WORDS:.....	x
INTRODUCCION.....	1
MARCO TEORICO .....	3
ANTECEDENTES.....	3
MARCO DE REFERENCIA.....	6
VARIABLES.....	11
INFRAESTRUCTURA DEPORTIVA .....	11
MOVILIDAD .....	14
SEGURIDAD .....	23
TRANSPORTE AEREO .....	30
HOTELERIA Y TURISMO .....	41
CONCLUSIONES.....	46
RECOMENDACIONES .....	50
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	51

## INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: Evolución de la economía colombiana.....	7
Ilustración 2: Inversión extranjera en Colombia .....	8
Ilustración 3: Asistencia por partido de cada Mundial .....	9
Ilustración 4: Crecimiento de turismo Alemania con respecto a Europa y el Mundo .....	10
Ilustración 5: División de zonas en el Campín.....	12
Ilustración 6: Rutas exclusivas y críticas durante Mundial Sub-20 .....	13
Ilustración 7: Parque Automotor Bogotá D.C.....	15
Ilustración 8: Principales corredores .....	16
Ilustración 9: Evolución malla vial de Bogotá D.C .....	17
Ilustración 10: Velocidad promedio .....	18
Ilustración 11: Mapa de ciclorruta Bogotá D.C .....	20
Ilustración 12: Kilómetros de vías construidas .....	22
Ilustración 13: Visitantes por evento .....	27
Ilustración 14: Comportamiento poblacional en Colombia .....	29
Ilustración 15: Objetivos OPAIN S.A.....	31
Ilustración 16: Pasajeros al año Aeropuerto EIDorado .....	32
Ilustración 17: Comparativo Or Tambo y EIDorado para el año 2010.....	33
Ilustración 18: Resumen Satisfacción Global del servicio AED 2011 .....	35
Ilustración 19: Factores a tomar en cuenta según Bisignani.....	38
Ilustración 20: Gráfico de la ALO.....	40
Ilustración 21: Viajeros extranjeros que reportan a Bogotá como su destino principal en Colombia, 2005-2011 .....	41
Ilustración 22: % de Participación de ciudad destino principal reportada 2011 .....	42
Ilustración 23: Información de inauguración de cadenas hoteleras .....	43
Ilustración 24: Estacionalidad de los viajeros extranjeros que reportan Bogotá como destino principal en Colombia .....	45

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Kms de vía por modo .....	21
Tabla 2: Estrategias de Seguridad para Mundial Sub-20 .....	25
Tabla 3: Proyección de habitantes por policía.....	29
Tabla 4: Proporción de arribo previo al vuelo según tipo de viaje.....	36
Tabla 5: Estacionalidad de los viajeros extranjeros que reportan Bogotá como destino principal en Colombia .....	44

## GLOSARIO

**Fútbol:** “Juego entre dos equipos de once jugadores cada uno, cuya finalidad es hacer entrar un balón por una portería conforme a reglas determinadas, de las que la más característica es que no puede ser tocado con las manos ni con los brazos.” (Real Academia Española de la Lengua, 2012)

**Mundial de Fútbol de Mayores:** Evento deportivo organizado por la FIFA, que ocurre cada 4 años en un país diferente, en el que juegan 32 selecciones que compiten entre sí por el título de Campeón Mundial.

**FIFA:** En Francés, Fédération Internationale de Football Association, es la entidad principal organizadora y reguladora del fútbol a nivel mundial.

**Movilidad:** Un medio para permitir a los ciudadanos, colectivos y empresas acceder a la multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la ciudad. “Específicamente se puede definir también como el conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes deben hacer por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural o de ocio, o por cualquier otro.” (Jaramillo, 2010)

**Infraestructura:** “Conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para la creación y funcionamiento de una organización cualquiera.” (Real Academia Española de la Lengua, 2012)

**Seguridad:** “Fianza u obligación de indemnidad a favor de alguien, regularmente en materia de intereses.” (Real Academia Española de la Lengua, 2012)

**Turismo:** “1. m. Actividad o hecho de viajar por placer. 2. m. Conjunto de los medios conducentes a facilitar estos viajes. 3. m. Conjunto de personas que realiza este tipo de viajes.” (Real Academia Española de la Lengua, 2012)

**Hotelería:** “Conjunto de servicios que proporcionan alojamiento y comida a los huéspedes y viajeros mediante compensación económica.” (Real Academia Española de la Lengua, 2012)

**Planeación:** Estudiar información pasada y presente con el fin de tomar decisiones a largo plazo y de la manera más adecuada.

**Aeropuerto:** “Terreno llano provisto de un conjunto de pistas, instalaciones y servicios destinados al tráfico regular de aviones.” (Real Academia Española de la Lengua, 2012)

**Transporte:** “Sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro.” (Real Academia Española de la Lengua, 2012)

**Sede:** “Lugar donde tiene su domicilio una entidad económica, literaria, deportiva, etc.” (Real Academia Española de la Lengua, 2012)

## **RESUMEN**

El pasado Mundial de Fútbol Categoría Sub-20 fue una gran oportunidad que tuvo Colombia para seguir mostrándose a nivel internacional y para mejorar su imagen negativa de ser un país violento. Debido al éxito de este evento, y que estuvo a la altura de los de su tipo, ya que también superó en record de asistencia a los que se habían realizado anteriormente (FIFA.COM, 2011), y sumado a las declaraciones del presidente de la FIFA: "Colombia está preparada para la gran Copa Mundial de FIFA, pero de momento deberá esperar hasta el año 2026, porque las sedes de los años 2014 (Brasil), 2018 (Rusia) y 2022 (Qatar) ya están asignadas" (Semana, 2011); este trabajo pretende analizar con base en los principales indicadores (infraestructuras, movilidad, vías, ciudades, seguridad), si Bogotá podría ser sede principal del mundial de fútbol del 2026. Para lograr el objetivo se tomaron como referencia los diferentes mundiales anteriormente realizados.

Se hizo un análisis comparativo entre Johannesburgo (sede principal del Mundial realizado en Suráfrica en el 2010) y Bogotá, en 5 factores que permiten visualizar las fortalezas y debilidades de la capital colombiana para poder ser sede principal de un Mundial. Se presentan conclusiones.

## **PALABRAS CLAVES:**

Mundial de Fútbol, Sede Principal, Planeación, Integración, Publicidad.

## **ABSTRACT**

The past U-20 FIFA World Cup was a great opportunity that Colombia had to keep promoting itself worldwide and improve the negative reputation of being a violent country. Due to the success of this event, which was among the bests of its kind since it also set the record of assistance for a U-20 FIFA World Cup (FIFA.COM, 2011), and adding to that the statements of FIFA's President: "Colombia is ready for the great FIFA World Cup, but for now it will have to wait for 2026, since the headquarters for the 2014 (Brazil), 2018(Russia) and 2022(Qatar) editions are already assigned" (Semana, 2011); this project pretends to analyze 5 key indicators (infrastructure, mobility, roads, cities, security), if Bogota is ready to be the main host of the 2026 FIFA World Cup. To achieve this objective, previous World Cups would be analyzed.

A comparative analysis between Johannesburg (main host of 2010 FIFA World Cup) and Bogota was done, in five key aspects that allow to determine strengths and weaknesses of the Colombian capital city in order to be the main host of a FIFA World Cup. Conclusions are presented.

## **KEY WORDS:**

FIFA World Cup, Main Host, Planning, Integration, Marketing.

## INTRODUCCION

El fútbol se ha consolidado como uno de los deportes de mayor popularidad a nivel global. Prueba de ello es el Mundial de Fútbol de la FIFA, que ocurre cada 4 años en un país y continente diferentes, en el que 32 equipos en representación de igual número de países, se enfrentan en un torneo para definir al mejor equipo, coronándolo como campeón mundial.

Pero más allá del aspecto futbolístico, se requiere una planeación exigente por parte del país sede (o países) y cada una de sus ciudades, a diferentes niveles, con el fin de prestar el mejor servicio a los jugadores y equipos, y a los millones de turistas que se ven atraídos por su realización. Esto se convierte en una efectiva herramienta de publicidad, que ayuda a promover el crecimiento del turismo y la economía no solo durante ese evento, sino para todas las atracciones del país en general, para los años siguientes. (Fifa, 2011)

Gracias al reciente desarrollo del Mundial de Fútbol Categoría Sub- 20 por parte de Colombia y al éxito del mismo en cada una de las ciudades sedes, donde se destacó Bogotá como sede principal, existe la oportunidad de que Colombia pueda ser la sede de un Mundial de Fútbol para el año 2026 (La sede de los próximos tres Mundiales ya está definida: Brasil- 2014, Rusia- 2018 y Qatar- 2022), siendo natural esperar que la capital del país cumpla el rol de sede principal. Para poder ser sede principal, es necesaria una planeación a largo plazo, teniendo en cuenta cinco variables que se deben estudiar: infraestructura, movilidad, seguridad, hotelería y turismo, y transporte aéreo; teniendo en cuenta que estos son factores que actualmente se están desarrollando con el objetivo de ser eficientes y eficaces, y pensado en el beneficio de la ciudad. Estos factores deben trabajarse de manera integrada para obtener los mejores resultados en cuanto al desarrollo de la ciudad.

El ejercicio de la comparación permite establecer la diferencia entre los factores comunes de dos o más cosas. Por este motivo, en este trabajo se va a encontrar un análisis comparativo entre Bogotá y otras ciudades que fueron sedes principales de un Mundial de fútbol, con el fin de establecer que tan preparada se encuentra Bogotá para poder enfrentar el posible reto de ser la sede principal de un Mundial de fútbol en el año 2026. Si se toma en cuenta los factores mencionados anteriormente, y se establece su estado actual, se podrá tener una perspectiva general de cada uno de ellos, lo cual permitirá determinar cuales requieren planes de acción más urgentes para poder reducir las brechas que puedan existir de cara a la posibilidad de ser sede principal.

## MARCO TEORICO

### ANTECEDENTES

El fútbol es uno de los deportes más importantes y populares del planeta, practicado por más de 250 millones de personas (Fifa Magazine, 2007). Este juego surge de la unión de los códigos de juego que se desarrollaron en distintas partes del mundo que se dio a mediados del siglo XIX. Tras consolidar los códigos que existían se logró crear la Football Association en Inglaterra, que fue la base para las reglas que en la actualidad rigen el juego.

Debido a la expansión de la popularidad del fútbol desde los inicios del siglo XX, se creó, el 21 de mayo de 1904 en París (Francia) la FIFA (Fédération Internationale de Football Association), que es la institución, a nivel mundial, encargada de gobernar las federaciones de fútbol de todos sus países asociados, siendo el mayor ente controlador y organizador de este deporte y sus reglas, así como el torneo más importante: el Mundial de Fútbol (masculino y femenino). Tiene su sede principal en Zurich (Suiza); en la actualidad 208 países hacen parte de esta federación, y su presidente es el ex futbolista francés Joseph Blatter.

En sus orígenes, la Fédération Internationale de Football Association (FIFA), contó con la participación e integración de 7 países y sus asociaciones: “Por Francia, Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques (USFSA); Bélgica, Union Belge des Sociétés de Sports (UBSSA); Dinamarca, Dansk Boldspil Union (DBU); Holanda, Nederlandsche Voetbal Bond (NVB); España, Madrid Football Club; Suecia, Svenska Bollspells Förbundet (SBF); y Suecia con su Association Suisse de Football (ASF)”. (FIFA, 2012)

Para el siguiente año, se logró integrar a la Football Association Ltd., la asociación de países británicos, dado que al principio se negaban a participar,

lo que fue de gran importancia para la unificación del fútbol en un solo ente regulador. Al finalizar la Primera Guerra Mundial (1914- 1918), decidieron retirarse, reintegrándose nuevamente en 1946.

“Hasta 1909 la FIFA estuvo formada únicamente por asociaciones europeas. Los primeros miembros de ultramar fueron: África del Sur en 1909/1910; Argentina y Chile en 1912 y EE UU en 1913. Este fue el comienzo de la actividad intercontinental de la FIFA. Se daba así el primer paso en el camino de la expansión”. (FIFA, 2012)

El primer torneo importante y que tuvo un gran impacto fue el Torneo Olímpico de fútbol de los VII Juegos Olímpicos de 1924 con sede en París (Francia), en el que para la final entre las selecciones de Uruguay y Suiza, resultó a favor de la primera, y con la asistencia de 60.000 personas. Este fue el primer paso para que la FIFA tomara la decisión de realizar su propio torneo internacional, por lo que para el 28 de mayo de 1928, en su Congreso de Ámsterdam, se planeó la creación del primer Campeonato Mundial, que tuvo lugar en Uruguay en 1930, no solo por ser bicampeón olímpico (Juegos Olímpicos de 1924 y 1928), sino por las propuestas ofrecidas entre las que se incluía la de correr con todos los gastos para las selecciones participantes, además de su centenario de independencia.

Después de este primer Campeonato Mundial, se realizó el siguiente en 1934 en Italia, y para 1938 en Francia, pero, debido a la Segunda Guerra Mundial (1939- 1945), no se volvieron a realizar hasta 1950, en donde la sede fue Brasil. De ahí en adelante, el Campeonato Mundial a sido la cita más importante a nivel deportivo (siendo solo de fútbol) cada cuatro años, completando ya 19 en total, con una sede diferente en cada uno de los continentes (faltando Oceanía), en la que las mejores selecciones del mundo tratan de conseguir la Copa Mundo.

A lo largo de todos estos años, se han realizados diversos cambios a la estructura del Mundial de Fútbol, como respuesta a la popularidad y crecimiento del mismo; uno de estos cambios ha sido en el número de selecciones participantes. Para sus inicios, se contaba con 16 selecciones. En el Mundial de 1982 de España, se amplió este número a 24, y para el de Francia en 1998, su número ascendió a 32 selecciones.

“En la actualidad, la Copa Mundial consigue hipnotizar a todo el público del planeta. El torneo celebrado en Francia en 1998 logró una audiencia global de más de 3.700 millones de personas, de las cuales aproximadamente 1.300 millones siguieron la final. Más de 2,7 millones de espectadores acudieron a presenciar los 64 partidos disputados en los estadios franceses.

Sin embargo, tras todos estos años y después de todos los cambios que se han producido, el centro de atención de la Copa Mundial de la FIFA sigue siendo el mismo: el reluciente trofeo de oro, que encarna las aspiraciones de cualquier futbolista.” (FIFA, 2012)

En agosto de 2011 se realizó en Colombia el Mundial de fútbol categoría Sub-20. El éxito de este mundial y su organización trajo al recuerdo de muchos colombianos la ocasión en la cual a Colombia se le dio la oportunidad de ser la sede para uno de estos mundiales de la categoría mayores en el año 1986, pero que tuvo que declinar a raíz de no cumplir los requisitos mínimos en cuanto a instalaciones e infraestructura para ser la sede de este evento de 1era categoría y cobertura global. (Crespo, 2010)

Joseph Blatter, presidente de la FIFA, afirmó que Colombia se encuentra preparada para ser la sede del Mundial 2026, tras haber finalizado exitosamente la celebración del Mundial Sub-20 en Colombia. Sin embargo, el Mundial de

categoría mayores requiere de una infraestructura mucho mayor y mejor implementada de lo que demanda la celebración de un Mundial Sub-20, pues este atrae a más gente y más equipos.

### **MARCO DE REFERENCIA**

Ser la sede de un evento deportivo de la importancia del Mundial de Fútbol de la FIFA puede ser una gran oportunidad para un país no solo a corto, sino también a mediano y largo plazo. Para poder desarrollar este evento es necesario cumplir con una serie de normas relativas a factores tales como infraestructura, seguridad, movilidad, accesos, medios, entre otros. (Fútbol Red, 2011) En materia de infraestructura, por ejemplo, la Federación exige que los estadios cumplan unos requisitos mínimos en cuanto a seguridad, que incluyen prevención de incendios, sistemas de vigilancia, y salas de primeros auxilios para el público; zona de juego, en el que se tiene en cuenta aspectos como las dimensiones, la calidad del terreno y de la grama, banquillos de suplentes y acceso a la misma; espectadores en cuanto a áreas del público, espectadores discapacitados y normas generales de confort. (FIFA, 2007)

Pero la realización de este evento requiere más que el arreglo de los estadios, ya que se deben integrar todos los factores y desarrollarlos conjuntamente para poder recibir a la gran cantidad de turistas que se ven atraídos, de tal manera, que es una vitrina para darse a conocer al mundo. Un ejemplo de esto es lo que pasó con Alemania después de ser sede del Mundial de Fútbol de 2006; en el lapso de su realización (09 de junio y 09 de julio), recibió aproximadamente un millón de turistas de más con relación a los años anteriores, y en los años siguientes, siguió reportando un crecimiento en el número de turistas (Maenning, 2010), debido en gran medida a la labor que hicieron para el Mundial, la cual estuvo enfocada a dar a conocer el país como un destino turístico ideal.

La FIFA busca permanentemente nuevas sedes para la realización de los Mundiales de Fútbol, lo cual se debe interpretar como una oportunidad para Colombia, no solo por lo referido en torno al Mundial Sub 20 llevado a cabo en el 2011, sino también por el hecho de que ya en el pasado había sido elegida para

tales efectos. A lo anterior se suma el comportamiento de la economía colombiana la cual ha venido en aumento desde la recesión que se dio en el 2008, año en el que su índice de crecimiento se redujo considerablemente respecto a los años anteriores, donde dicho indicador estaba en un nivel más alto. Antes de la crisis mundial que se dio en el año mencionado, el promedio de crecimiento económico anual en el país se encontraba en 6,1 puntos, y aunque en los años siguientes solo alcanzó un mínimo de crecimiento de 1.7 puntos, para el año 2011 la economía recuperó su tasa promedio ubicándose en 5.9 puntos. En comparación con Brasil, país catalogado como la principal potencia latinoamericana, en dicho año solo alcanzó un crecimiento económico de 2.7 puntos (infobae.com, 2012).

**Ilustración 1: Evolución de la economía colombiana**

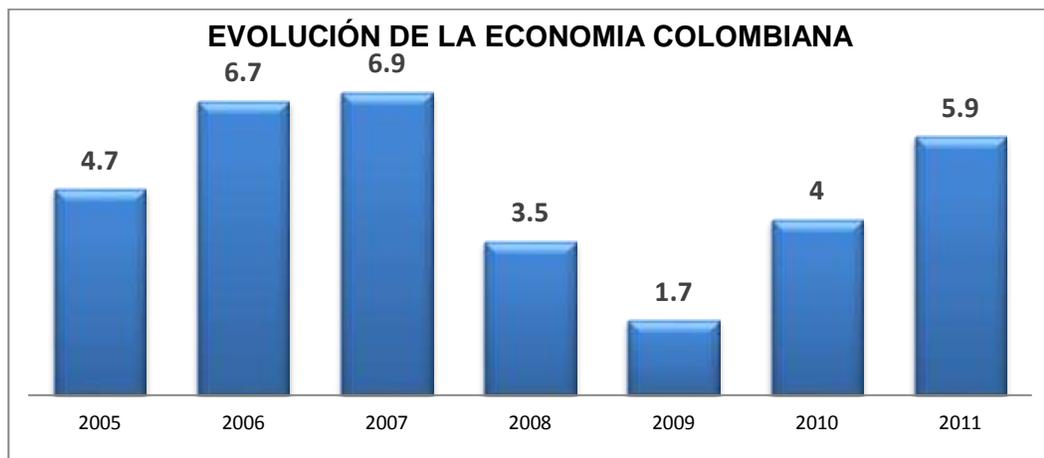


Tabla tomada del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE, 2012)

Además, se puede ver una correlación entre el crecimiento económico del país con respecto a la inversión extranjera. Después del 2004 y hasta el 2011, el promedio de dicho indicador se asentó en 9106 millones de dólares, superando ampliamente al promedio de los 5 años anteriores al 2004, que era de 2369 millones de dólares.

## Ilustración 2: Inversión extranjera en Colombia

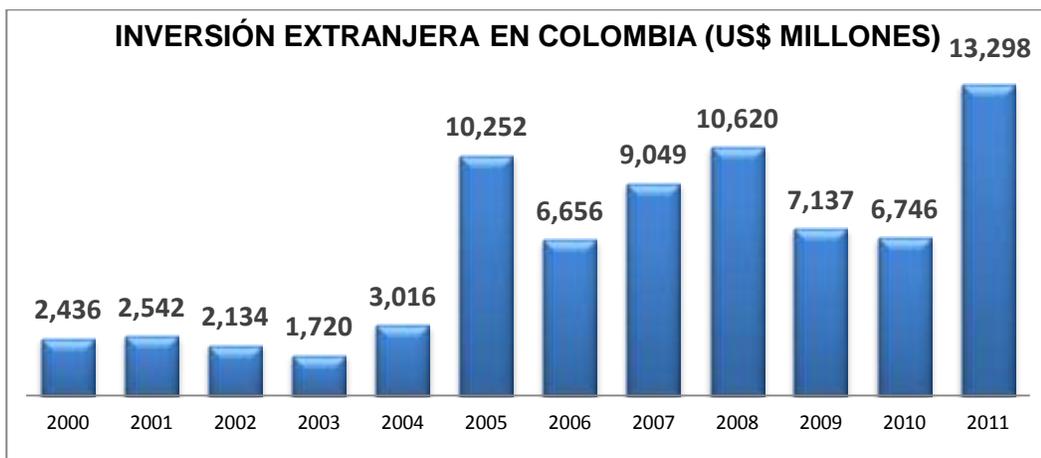


Tabla tomada de Proexport (Proexport, 2012)

Lo que esto demuestra es que a pesar de la crisis económica que hay a nivel mundial, Colombia cuenta con los recursos y unas políticas socio-económicas propicias para mantener los niveles de inversión altos, como se evidenció para el año 2011, la cual alcanzó la cifra récord de 13,298 millones de dólares.

Lo anterior explica la necesidad de generar una planeación a futuro para aprovechar esta gran oportunidad de la mejor manera, no solo para impulsar el desarrollo del país para la realización del mundial (y en específico de la ciudad de Bogotá), en relación a factores críticos tales como infraestructura, movilidad, transporte, seguridad, etc., sino también buscando dar a conocer una cara del país que incentive y aumente el turismo durante los siguientes años, lo cual trae de la mano mayor inversión, crecimiento económico y subsecuentemente crecimiento del empleo.

Como es apenas natural, los espectadores que asisten a los partidos de un mundial no son todos del país sede, dada la calidad de atractivo turístico que encierra el evento. Un ejemplo de la cantidad de espectadores se ve en las estadísticas otorgadas por la FIFA de la asistencia a los estadios y el promedio de asistencias en cada uno de los partidos jugados:

### Ilustración 3: Asistencia por partido de cada Mundial

	<b>Total matches</b>	<b>Total spectators</b>	<b>Ave. per match</b>
Uruguay	18	434,500	24,139
Italy	17	395,000	23,235
France	18	483,000	26,833
Brazil	22	1,337,000	60,773
Switzerland	26	943,000	36,269
Sweden	35	868,000	24,800
Chile	32	776,000	24,250
England	32	1,614,677	50,459
Mexico	32	1,673,975	52,312
Germany	38	1,774,022	46,685
Argentina	38	1,610,215	42,374
Spain	52	1,856,277	35,698
Mexico	52	2,407,431	46,297
Italy	52	2,517,348	48,411
USA	52	3,587,538	68,991
France	64	2,785,100	43,517
Korea/Japan	64	2,705,134	42,268
Germany	64	3,359,439	52,491
South Africa	64	3,178,856	49,670

Imágen Tomada de Technical Report and Statistics; 2010 FIFA World Cup South Africa. (FIFA, 2010)

Para poder suplir esta necesidad de asistencia es necesaria una planeación e inversión en diferentes factores, los cuales son determinantes para la adecuada realización de un mundial. Cómo se puede observar en la siguiente tabla, el año en el que Alemania realizó el Mundial de Fútbol (2006), dicho país fue el principal destino turístico del mundo.

#### Ilustración 4: Crecimiento de turismo Alemania con respecto a Europa y el Mundo

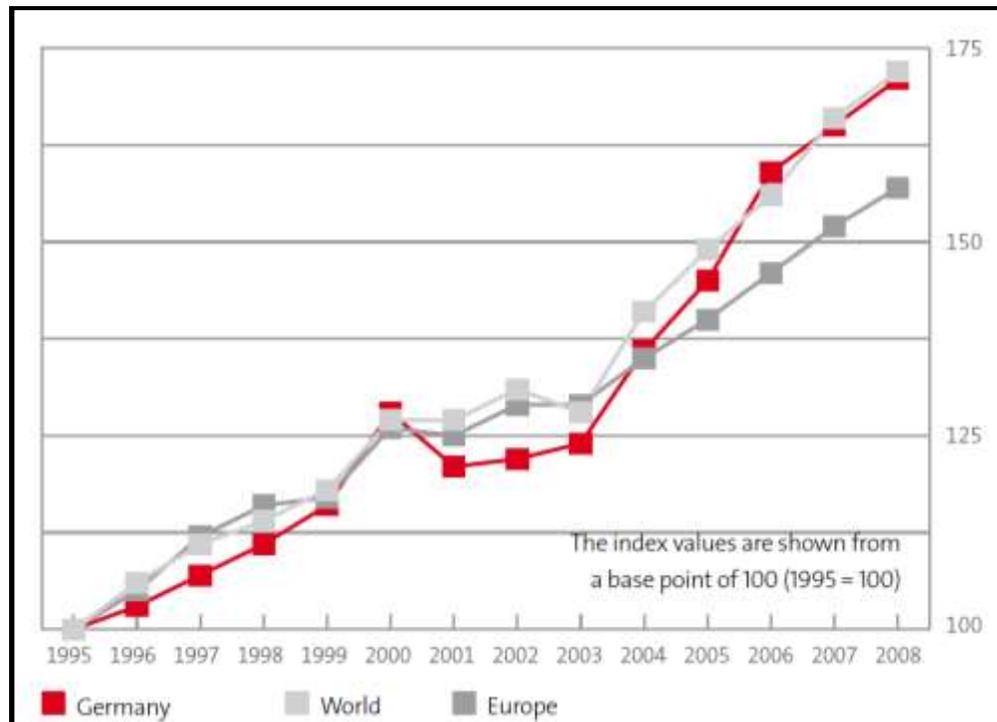


Tabla tomada de Incoming Tourism Germany (Germany National Tourist Board, 2008)

“La FIFA informó que 909,6 millones de televidentes siguieron al menos un minuto de la final de la Copa Mundial del 2010, entre España y Holanda, y que el total superó quizás los 1.000 millones, si se añaden las personas que vieron el encuentro en internet o en lugares públicos; (...) más de 3.200 millones de personas o 46,4% de la población miraron en directo la cobertura durante, al menos, un minuto, reveló la investigación de la FIFA. El rating oficial promedio fue de 188,4 millones de televidentes para cada partido”. (Fox Deportes, 2011).

## VARIABLES

### INFRAESTRUCTURA DEPORTIVA

Uno de los principales retos para la ciudad de Bogotá al momento de ser seleccionada como sede principal para el Mundial Sub 20 y en la que se realizarían los principales partidos de fútbol, fue la de la adecuación del estadio El Campín, así como de las sedes deportivas para el entrenamiento de las selecciones que jugarían en la capital.

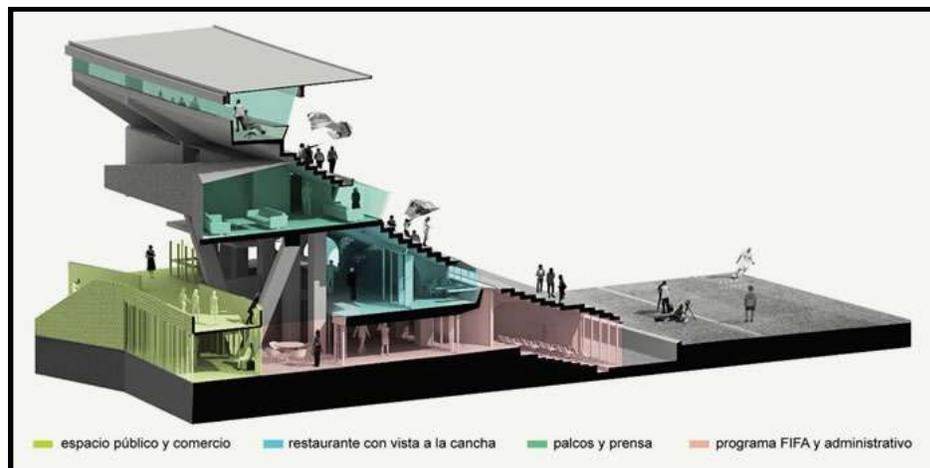
Debido a esto y a los requisitos de la FIFA para los estadios que se encuentran en el documento “Estadios de Fútbol, Recomendaciones Técnicas y Requisitos, 2007”, se realizaron unos cambios a nivel tanto de infraestructura como de decoración para poner en óptimas condiciones al estadio en estos requisitos. La inversión total realizada en el estadio El Campín para su remodelación y puesta a punto fue de 18.000 millones de pesos (Suarez, 2011), los cuales se reflejaron tanto en la parte de espectadores y medios como en la de directivos y jugadores.

Según el Conpes 3623: Importancia Estratégica del Proyecto de Inversión, Construcción, Adecuación, Dotación y Puesta en Funcionamiento de los Escenarios Deportivos Para el Mundial de Fútbol Sub 20 de Colombia 2011; la importancia de la remodelación del estadio, es que era una inversión a largo plazo que se vería reflejada no solo para el Mundial de Fútbol, sino para otros eventos deportivos. Para el caso particular del estadio El Campín, las remodelaciones se concentraron principalmente en la adecuación de las instalaciones hidráulicas, eléctricas (voz y datos), alcantarillado, gas, aire acondicionado, sistemas de riesgo y red contra incendios; así como en la parte estructural (concreto, metálicas y reforzamiento) (Departamento Nacional de Planeación, 2009) Es un requisito de la FIFA que toda la silletería sea numerada, por lo cual se realizaron adecuaciones en las gradas que incluyeron el levantamiento de las rejas que separan el terreno de juego de los espectadores. Adicionalmente se realizaron

mejoras a los camerinos, los cuales se remodelaron totalmente y se adecuó el gramado para propiciar un mejor escenario para la realización de los partidos.

En cuestión de ubicación el estadio ya cumplía con algunas normas, pero fue necesario reforzar y mejorar algunos aspectos tales como las entradas y salidas de emergencia, acceso para los discapacitados, así como en el reacondicionamiento de las zonas VIP y las de transmisiones radiales.

### Ilustración 5: División de zonas en el Campín



Fuente: Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (Suarez, 2011)

Otro factor que favorecía a este Estadio para poder ser sede, es el de la facilidad de acceso. Este cuenta con diferentes medios de transporte para llegar a él, en vehículo particular, taxi, y también en bus o Transmilenio, dependiendo de las necesidades que tengan los individuos que quieran llegar al escenario deportivo.

### Ilustración 6: Rutas exclusivas y críticas durante Mundial Sub-20



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad (Secretaría de Movilidad, 2011)

De igual manera, una inversión secundaria se llevó a cabo para las sedes complementarias del mundial, ya que se debían adecuar para los equipos que jugaban en Bogotá (Colombia, Francia, Corea del Sur y Malí). Ésta inversión se centró en el Estadio de Techo, con valor total de 815 millones de pesos, y en el Estadio El Campincito, con un total de 1,235 millones de pesos. (IDRD, 2011)

Comparando la capacidad del estadio bogotano con el de la ciudad de Johannesburgo, en el cual se llevó a cabo tanto la ceremonia de apertura como la de clausura del pasado Mundial de Fútbol, El Campín cuenta con la mitad de sillas disponibles, que alcanzan las 40.000 (IDRD, 2011) , mientras que el segundo cuenta con 84.490 sillas (FIFA, 2010). Aunque el número es muy inferior, es importante establecer que uno de los requisitos de la FIFA para los estadios no es la cantidad de sillas, sino que las condiciones tanto de seguridad como de comodidad para las personas sean las apropiadas para ese número de espectadores. Es por esto que, aunque actualmente el estadio tiene ya un aval de

la FIFA para la elaboración de un Mundial Sub 20, es importante buscar alternativas para los escenarios deportivos en la ciudad, ya sea en inversión para los que existen en la ciudad, o en la creación de nuevos escenarios propicios para el desarrollo de las actividades deportivas y para eventos de tal magnitud.

## **MOVILIDAD**

La movilidad es “simplemente un medio para permitir a los ciudadanos, colectivos y empresas acceder a la multiplicidad de servicios, equipamientos y oportunidades que ofrece la ciudad. Específicamente se puede definir también como el conjunto de desplazamientos que las personas y los bienes deben hacer por motivo laboral, formativo, sanitario, social, cultural o de ocio, o por cualquier otro” (Jaramillo, 2010), es por esto que para el caso de la ciudad de Bogotá, la movilidad es esa herramienta que permite la conectividad, por parte de sus habitantes, sin importar el medio de transporte, entre cada una de sus áreas, de manera eficiente.

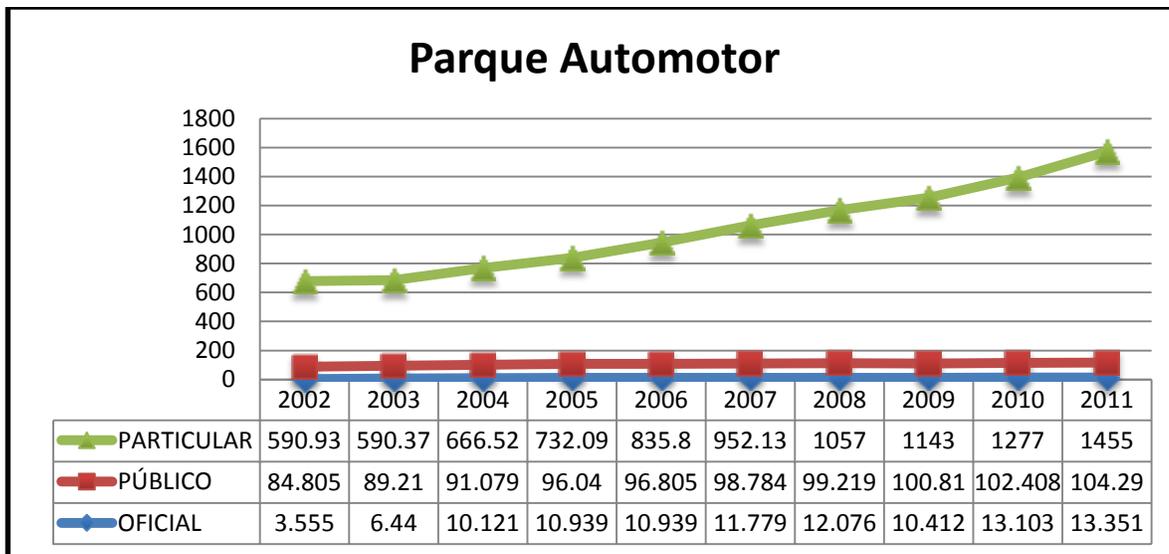
“La problemática causada por el crecimiento desordenado de las ciudades es típicamente afrontada por las entidades a cargo de la planeación de manera sectorial, lo que ha conducido a desarticulaciones funcionales de la vida urbana, razón por la cual se hace necesario coordinar y ensamblar los procesos de cada uno de los sectores enfocándolos hacia el mismo modelo de ciudad, estableciendo estrategias, políticas y proyectos que obedezcan a las políticas e inversiones globales del desarrollo y crecimiento de ciudad. A esto se le llama Planeación Integral del Territorio, la cual debe ser abordada desde una perspectiva amplia de logística del territorio, en la medida en que no solamente afecta al sistema de movilidad sino a la prestación de otros servicios.” (Alcaldía de Bogotá D.C, 2012)

Debido a esta necesidad de integración de funciones, herramientas y áreas de trabajo, con el objetivo de trabajar en cada uno de los mecanismos que influyen

en la movilidad (como el transporte público, el particular y las ciclo rutas), el Distrito desarrolló el Sistema Integrado de Transporte Público, al cual se le suman estrategias en materia de mejoramiento de la malla vial, de la creación y ampliación de las ciclo rutas, y campañas para incentivar el uso de otros sistemas alternativos de transporte.

Uno de los factores clave para revisar las estrategias de movilidad, es tener en cuenta el estado actual de la misma; para el caso de Bogotá, el incremento del parque automotor (tabla siguiente), revela que existe es mucho mayor para los vehículos particulares que para los públicos y oficiales (entiéndase oficiales como el Sistema Transmilenio) y que esta tendencia se ha mantenido los últimos 8 años.

**Ilustración 7: Parque Automotor Bogotá D.C**

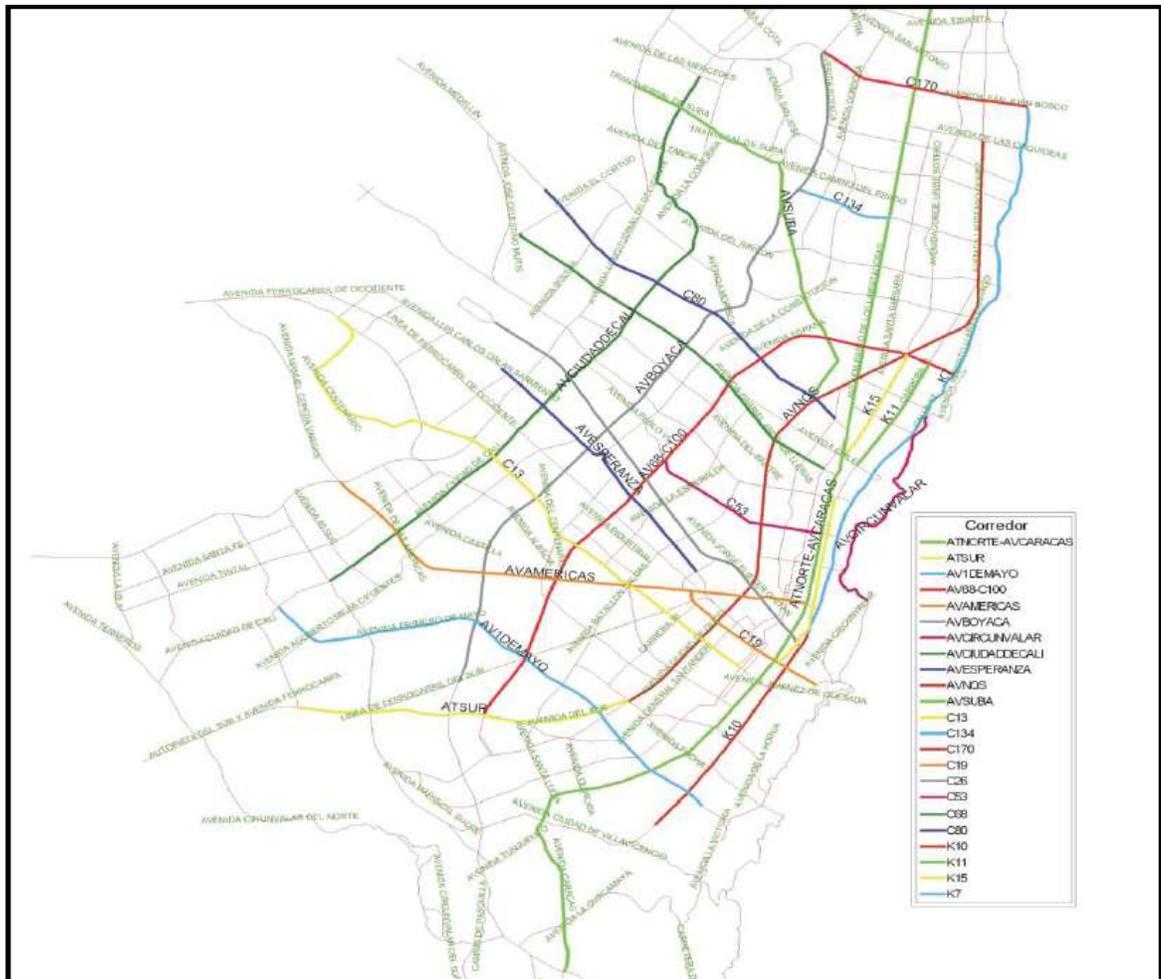


Fuente: Secretaria Distrital de Movilidad (Secretaría de Movilidad, 2011)

También es importante analizar cómo es la funcionalidad y el estado actual de las vías de la ciudad, ya que son el lugar por donde se desplazan no solo los

vehículos de transporte particular, sino también los de transporte público y oficial. El siguiente mapa, muestra la distribución de las vías en la ciudad, así como la clasificación de las mismas dependiendo de su importancia, longitud y la cantidad de carros que transitan por las mismas:

**Ilustración 8: Principales corredores**

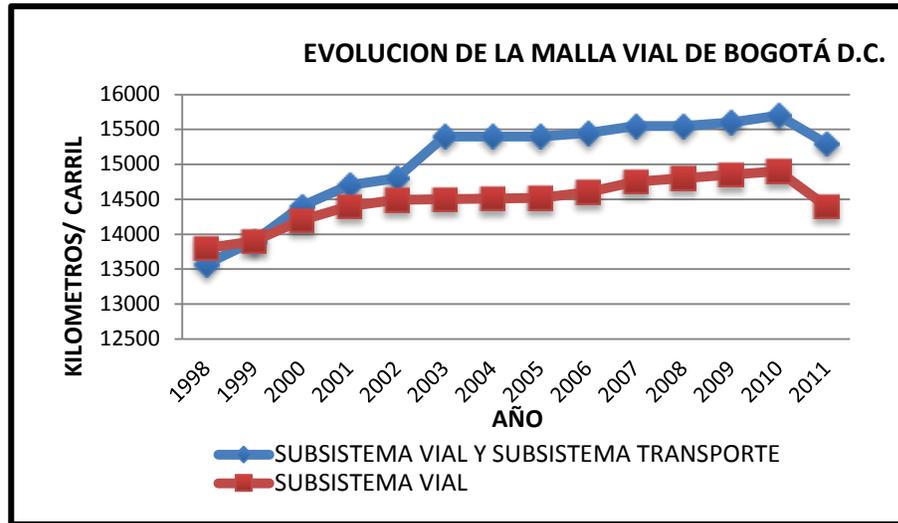


Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad (Secretaría de Movilidad, 2011)

La malla vial de Bogotá tiene una extensión de 15.275,8 Kilómetros, “de los cuales el 94.24% (14.396,2 km-carril) corresponden al Subsistema Vial y el 5,76% (879,55 km-carril) al Subsistema de Transporte (Troncales Transmilenio)”

(IDU, 2011), por lo que constituyen la principal red de conectividad de la ciudad. En la siguiente gráfica se muestra la evolución de la extensión de la malla vial de la ciudad en los últimos 13 años:

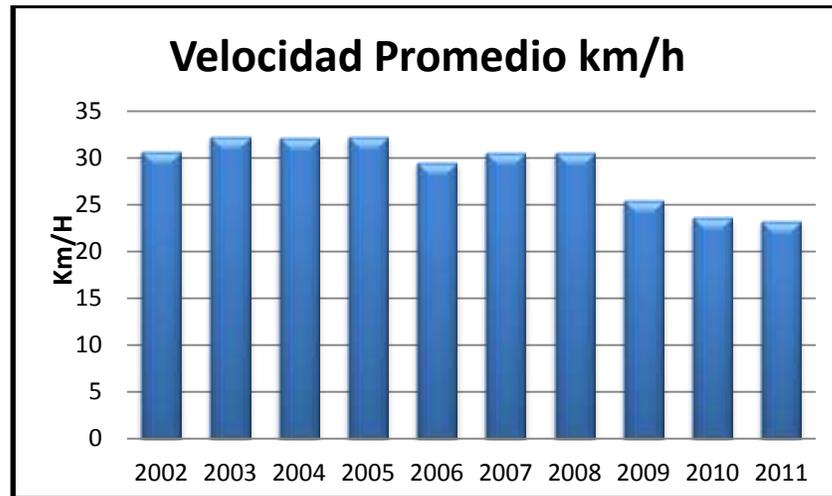
**Ilustración 9: Evolución malla vial de Bogotá D.C**



Fuente: IDU (IDU, 2011)

Comparando las gráficas anteriores entre el crecimiento del parque automotor (oficial, público y particular), y el de la malla vial, se refleja cómo, debido a que no se construyen vías a la misma velocidad en la que se incrementa el número de vehículos, existe una insuficiencia cada vez mayor para la circulación de los primeros. Uno de los principales resultados de esto es la constante disminución de la velocidad promedio en las vías, que como se puede ver en la siguiente gráfica, hasta llegar a los 23,27 km/h en el 2011, la más lenta en los últimos diez años.

### Ilustración 10: Velocidad promedio



Fuente: IDU (IDU, 2011)

Esta disminución es un resultado tanto de la cantidad de vehículos que ha aumentado sin tener unas vías adecuadas que crezcan al mismo ritmo, como el estado de las que existen actualmente, prolongando los tiempos de traslado de un punto a otro y aumentando los problemas de conectividad de la ciudad.

Es claro que el transporte público es una herramienta central en la movilidad de la ciudad, razón por la cual Bogotá debe integrar de mejor forma sus distintos modos de transporte público, de tal forma que se re estructure y reorganice el servicio, aprovechando los 87 kilómetros con los que cuenta Transmilenio, y sus 115 estaciones en operación (Transmilenio S.A, 2012), complementándolos con las diferentes rutas de buses que permitan mejorar la movilidad y la conectividad de la ciudad.

Para el Mundial Sub-20, Transmilenio prolongó su horario habitual hasta las 12 de la madrugada como una de sus estrategias principales, lo que permitió a la gente que asistía al Estadio El Campín la opción de no llevar automóvil. Esta medida se puede aplicar en el caso de que Bogotá sea sede de un mundial, acompañado de

estrategias de seguridad en el sistema, o de tarifas preferenciales, que incentiven la utilización de este modo de transporte durante la realización del evento.

Otro aspecto importante que ha tenido un crecimiento en la ciudad de Bogotá es el de las ciclorrutas, las cuales generan una alternativa diferente de movilidad para los habitantes de la ciudad, y podrían convertirse en una de las principales maneras de conectar y movilizar a las personas al momento de la realización de un mundial, no solo por ser un modelo económico, sino porque es amigable con el cuerpo humano y el medio ambiente.

Este sistema es importante para mejorar la conectividad de la ciudad, ya que ayuda a la movilidad desde otra perspectiva (en bicicleta) , aprovechando la infraestructura que ya existe, que se puede desarrollar.

El Plan Maestro de Ciclorrutas es la herramienta de planeación para mejorar la calidad, tamaño y conectividad de las ciclorrutas, proyectando la utilización y el desarrollo de las mismas, basándose en la demanda y crecimiento de la ciudad. Actualmente existen 340 Km (IDU, 2012) de ciclorrutas (diferente a las ciclo vías que se hacen los días festivos), que son espacios en los que se pueden circular todo el día y la noche, los cuales incluyen zonas verdes y parques como el Simón Bolívar, o la Ciudad Universitaria (Universidad Nacional), que son puntos turísticos.

Debido a que es importante tener varios sistemas de transporte en la ciudad: particular, público o bicicletas, entre otros; es más importante aún permitir la interconexión entre los diferentes ellos. Un ejemplo de esto son las estaciones del Sistema de Transmilenio que tienen ciclo parqueaderos, lo que permite la posibilidad de cambiar de un modo de transporte a otro en un mismo sitio.

Ilustración 11: Mapa de ciclorruta Bogotá D.C



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad (Secretaría de Movilidad, 2011)

El Plan Maestro de Movilidad, (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2011) es la herramienta que el distrito está empleando para poder generar una planeación de este factor decisivo para la ciudad, teniendo en cuenta los diferentes medios y modos de transporte existentes, tanto motorizados como no motorizados.

“Dentro de este contexto, la Logística de la Movilidad, se ocupa, entonces, de garantizar los flujos de personas y de carga a través de las diferentes infraestructuras del espacio público y de los modos que por las mismas circulan. Esta logística se sustenta en los principios del desarrollo sostenible, de la protección al medio ambiente y de la seguridad ciudadana con el fin de elevar los índices de productividad y competitividad de la ciudad y la región”. (Alcaldía de Bogotá D.C, 2012)

Si se integran los sistemas que permiten la movilidad en la ciudad (carreteras, troncales de Transmilenio y ciclorrutas), Bogotá contaría con 15,702 Kms que le permitirían desplazar a sus habitantes y a los turistas por ella.

**Tabla 1: Kms de vía por modo**

<b>Modo</b>	<b>Kms</b>
Malla Vial	15,275
Transmilenio	87
Ciclorrutas	340
<b>TOTAL</b>	<b>15,702</b>

Elaboración Propia, basada en (Secretaría de Movilidad, 2011)

Johannesburgo, que fue la sede principal del último Mundial de Fútbol (2010), cuenta actualmente con 7,224 kilómetros de vías, por las cuales circulan 1,024.843 vehículos (Joburg, 2012); a su vez, cuenta con 498 buses (Johannesburg Metropolitan Bus Services -Proprietary- Limited, 2010) que

permiten complementar el sistema ferroviario de la ciudad, que es el principal medio de transporte, movilizandando cerca de 1,7 millones de personas por día, en toda Suráfrica con más de 470 estaciones y 2.400 kilómetros de vías. (SARCC, 2008).

Estas cifras permiten evidenciar, como se muestra en la gráfica siguiente, que aunque Bogotá tiene más vehículos, también tiene más kms de vías construidas para la movilidad de sus habitantes y turistas en diferentes modos de transporte, y a partir de eso se puede decir que el principal reto de la capital colombiana para ser sede principal de un Mundial de Fútbol es poder consolidar, mantener y mejorar todos los componentes que conforman y definen ésta movilidad; es importante mejorar el estado de las vías actuales, y que los nuevos proyectos se piensen a largo plazo, con una excelente calidad.

**Ilustración 12: Kilómetros de vías construidas**



Elaboración propia, basados en (SARCC, 2008) y (IDU, 2011)

Una ventaja para la ciudad de Bogotá, es que ya tiene un sistema público consolidado y desarrollado, con vías exclusivas que permiten mejorar la movilidad

e incentivar, de igual manera, su utilización por encima del transporte privado; por lo que es importante que, mediante el Plan Maestro de Movilidad, se pueda generar una planeación a varios años que permita integrar cada sistema que tiene la ciudad, así como los nuevos que se quieren incluir (metro o tranvía).

Por lo anterior, se puede concluir que Bogotá tiene una base sobre la cual trabajar. A pesar de que presenta graves problemas de movilidad, se está buscando la forma de integrar y articular de forma adecuada cada uno de los modos que hay. Esto la ayudaría a desempeñar su papel como sede principal, y también la destacaría como una ciudad que se desarrolla en torno a una planeación a largo plazo, que ayuda a mejorar la calidad de vida de sus habitantes, y de paso dejar una buena impresión a los turistas que la visiten.

Para ello, es necesario establecer un Planeamiento Urbanístico, basado en las características de la ciudad, que afectan de manera directa la movilidad de la misma, ya que “la localización y tamaño de los equipamientos públicos, la situación de plazas, parques e itinerarios han servido como elementos inductores de la movilidad peatonal y por lo tanto de la relación social” (Cots, 2002) Y, a su vez, establecer herramientas de apoyo para las estrategias de movilidad, como la implementación de la tecnología “para que los sistemas de transporte sean integrados en lugar de monomodales, ofrecer mejores servicios de transporte y formular una propuesta de valor más atractiva al usuario” (Houghton, Reiners, & Lim, 2009), que no solo mejoran el estilo de vida de los ciudadanos, sino que vuelven a las ciudades mucho más competitivas y sostenibles, aprovechando las herramientas y tecnologías que, a su vez, son amigables con el medio ambiente.

## **SEGURIDAD**

La realización de cualquier evento requiere tomar en cuenta ciertos factores de forma obligatoria para poder ser realizados adecuadamente. La seguridad de las personas en cualquier evento es un factor crítico, pues cualquier precaución que

se deje de tomar puede resultar en una catástrofe de grandes magnitudes gracias a la concentración de millares de personas en áreas públicas (Chong, 2010). Un evento de gran escala como lo es el Mundial de Fútbol, además de los habitantes de cada ciudad, atrae a aproximadamente 300.000 personas al país sede. (FIFA, 2010) Naturalmente las medidas que se deben tomar son numerosas e importantes para poder garantizar la seguridad de las personas durante el tiempo que dure el evento. Además, no deben ser centralizadas, pues al ser un evento de carácter mundial, con una duración de aproximadamente un mes, el distrito y las entidades encargadas deben asegurar cada rincón de la ciudad, pues los turistas aprovecharán la larga estadía para conocer atracciones turísticas de la ciudad, ajenas al tema del evento en cuestión.

Es necesario aclarar que la seguridad de un evento como el Mundial, debe estar enfocada en varios factores, entre los cuales está la seguridad de las atracciones principales, de los participantes del evento, de los visitantes, y de las áreas públicas de mayor afluencia causada por la llegada de miles de turistas a la región (FIFA, 2010). Puntualmente, las categorías están divididas en factores internos y externos, para los cuales se establecieron distintas estrategias para poder cubrir las necesidades de cada uno de los factores en cuanto a la seguridad.

**Tabla 2: Estrategias de Seguridad para Mundial Sub-20**

<b>Estrategias</b>	
<b>Internas</b>	<b>Externas</b>
Participantes	Transporte Público
Estadios	Zonas Culturales
Campos de entrenamiento	Zonas Comerciales
Visitantes especiales	Esparcimiento
Contingencia	Hoteles
	Restaurantes/Bares
	Movilización
	Desvíos
	Gestión de tráfico
	Cultura Ciudadana

Elaboración propia, basada en (Policia Metropolitana de Bogotá, 2011)

Para esto es necesario contar con diversos tipos de medidas que puedan garantizar la seguridad de las personas durante el evento. En Bogotá, y en Colombia en general, las fuerzas encargadas del orden público a nivel urbano son principalmente la Policía Nacional de Colombia, que cuenta con los recursos y la organización para poder vigilar los eventos que componen la realización del Mundial. Gracias a la realización del Mundial Sub-20, la Policía Nacional ya cuenta con la experiencia de garantizar la seguridad de todos en un evento de facciones similares a las de un Mundial de Fútbol. Para este evento se pusieron a disposición de los organizadores del evento 55.000 uniformados (Diario El Comercio , 2011) que demostraron su calidad en el trabajo, y su capacitación previa al evento, ya que estuvieron liderados por 450 miembros pertenecientes a la CESEM (Comando Especial para la seguridad en el Mundial) quienes fueron capacitados por el FBI y el Grupo Marshall de los Estados Unidos quienes son especialistas para este tipo de eventos.

Entre las medidas más importantes que se tomaron para la realización de este evento, se encuentra que se dispuso de 22.300 uniformados quienes estuvieron pendientes de la seguridad solo en Bogotá, de los cuales 3.500 estuvieron entrenados específicamente para este tipo de eventos. También la prohibición y restricción al porte de armas durante los días que duró la realización del evento, desde la inauguración hasta el cierre del mundial. El énfasis en la seguridad del Aeropuerto El Dorado, por donde ingresan la mayoría de las delegaciones, permitió que no hubiese hurtos ni otros problemas de seguridad durante el mundial. También la integración y colaboración de las divisiones que componen a la Policía Metropolitana de Bogotá, como la ESMAD, la SIJIN, entre otros.

En el estadio también se maximizó la seguridad mediante la aplicación de puestos de control, anillos de seguridad y cuadrantes permanentes de vigilancia. Esto garantizó el no ingreso de bebidas alcohólicas a los estadios, y también las armas de carácter corto punzante. Esto sumado a la revisión previa que se hacía del estadio en cada partido, garantizaba que no existiera ningún plan criminal, ni de riesgo físico que pudiera afectar a los visitantes del evento. Estas revisiones se replicaban de la misma forma en los campos de entrenamiento, donde los participantes del torneo pudieron realizar tranquilamente sus respectivos entrenamientos, con el acompañamiento de sus hinchas, en un ambiente saludable tanto para los jugadores y cuerpos técnicos, como para los seguidores que acompañaron a sus jugadores, así como también para los periodistas. (Policía Metropolitana de Bogotá, 2011)

La integración de esos planes de seguridad garantizó un evento sin precedentes en el país, y principalmente en Bogotá, que fue uno de los focos principales de este mundial.

Para poder hacer un diagnóstico claro, es necesario tomar en cuenta que aunque el Mundial Sub-20 es un evento de características similares al Mundial de categoría mayores, resulta una escala mínima al compararlos. A nivel de

visitantes, la asistencia que hubo en Colombia para ver el mundial fue de 75.000 personas (El Tiempo, 2011), tan solo el 23% de la cantidad de personas que visitó Suráfrica para el mundial (310.000). Por eso es necesario tomar en cuenta que las medidas que requiere un Mundial de mayores son mucho más grandes que las de un mundial Sub-20, sin embargo, cabe la apreciación de que la ciudad ya realizó exitosamente el Sub-20, y que las lecciones quedan aprendidas y pendientes a ser puestas en práctica en un futuro.

**Ilustración 13: Visitantes por evento**



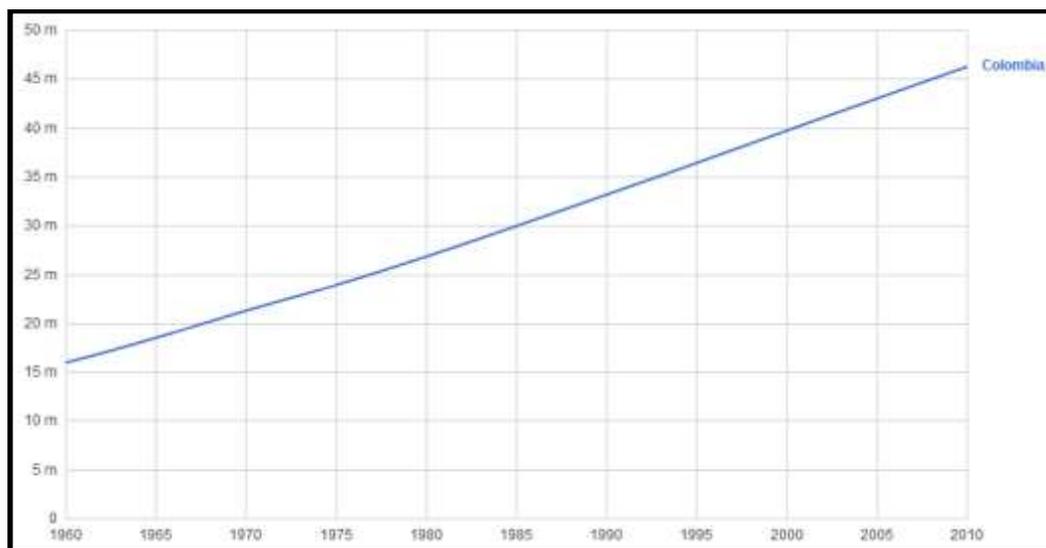
Elaboración propia

Para el Mundial de Suráfrica 2010, cuyo país se encontraba entre los 10 con más crímenes en el planeta (The Geneva Declaration on Armed Violence and Development, 2011), las fuerzas de seguridad que se implementaron fue de aproximadamente 150.000 uniformados, luego de que solo existieran 40.000 hombres un año antes de la ejecución del mundial (Alexander, 2009). Esta medida le valió al país salir de la percepción de ser uno de los países más inseguros del mundo, tras lograr un Mundial exitoso donde hubo contados problemas de seguridad. Además de esto, aumentó en un 9 por ciento la percepción como destino turístico para ir a relajarse (FIFA, 2010). Estos resultados deberían ser tomados en cuenta por Colombia, siendo el turismo una de las herramientas a

explotar para generar bienestar en el país, pues como se puede observar para el mundial de Suráfrica, los resultados del mundial la convirtieron en un lugar más atractivo para los turistas.

Actualmente, Colombia cuenta con una fuerza policial de 159.547 (Policia Nacional de Colombia, 2011) y contará con cerca de 180.000 policías al finalizar el 2014 (Diario El País, 2010), de las distintas divisiones, que resulta un número similar al que tenían los Surafricanos a la hora de realizar el Mundial. A nivel estadístico, esto implicaría que en Colombia habría 1 policía por cada 257 habitantes, mientras que en Suráfrica, al momento de realizar el mundial, existía 1 policía por cada 333 habitantes. Lo que este dato da a entender es que en cuanto a recursos físicos, Colombia se encuentra en la capacidad de brindar seguridad tanto a visitantes como a residentes en caso de que hoy tuviese que realizar un Mundial. Solo faltaría tomar en cuenta si se encuentra preparada en cuanto a capacidades y organización para realizar el evento. Si se proyecta este dato al 2026, tomando como base que en la última década cada año Colombia aumenta su población en aproximadamente 600.000 habitantes (Google, 2012); lo cual nos arrojaría una población de aproximadamente 55.6 millones de habitantes para dicho año, y que actualmente se tiene presupuestado un aumento de aproximadamente 6000 personas al año en la fuerza policial, el dato que tendríamos sería que en dicho año existirían aproximadamente 213 personas por policía en el país. Este valor supera por 120 al valor que tenía Suráfrica al momento de realizar el mundial, lo cual concluye que los recursos físicos y humanos para garantizar la seguridad y de las personas son los suficientes y necesarios en caso de que hoy se realizara un mundial.

### Ilustración 14: Comportamiento poblacional en Colombia



Fuente: Google Public Data (Google, 2012)

**Tabla 3: Proyección de habitantes por policía**

Año	2011	2012	2013	2014	(...)	2024	2025	2026
<b>Población (millones)</b>	46.6	47.2	47.8	48.4		54.4	55	55.6
<b>Fuerza Policial (miles)</b>	160	166.7	173.3	180		246.7	253.3	260
<b>Hab/pol</b>	291	283	275	268		220	217	213

Elaboración propia

El Mundial Sub-20 fue una prueba de que existen y se conocen las metodologías para realizar el Mundial de mayores y que con 14 años de anticipación, Colombia puede preparar a sus cuerpos de seguridad de la forma más adecuada, en cuanto a capacitaciones principalmente, para realizar un Mundial de Fútbol digno de compararse con las grandes organizaciones que han existido de este evento.

Esto brinda un aliciente a la hora de estar preparados para la realización del Mundial, además de ya tener la experiencia de realizar un evento de facciones

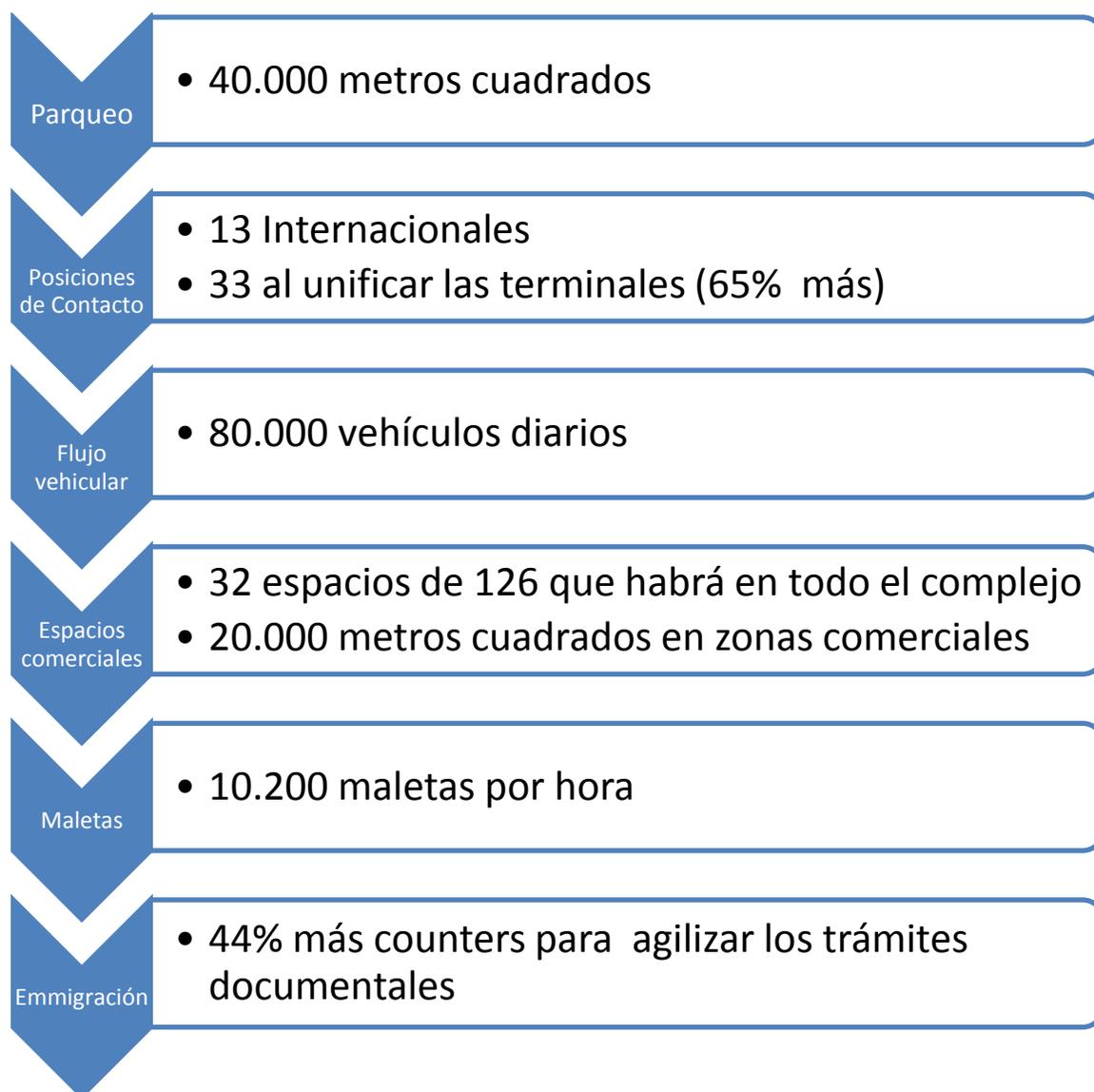
similares como lo es el Mundial Sub-20. Al garantizar la seguridad de los posibles asistentes al evento, el país puede fomentar la promoción del mismo como un destino turístico, dejando atrás el rótulo de país inseguro y violento que ha identificado al país en las últimas décadas.

## **TRANSPORTE AEREO**

La capacidad de un país para recibir a las personas es importante, así como también lo es la seguridad y los demás factores que se mencionan en este trabajo, pero para que todos los factores anteriores tengan validez, la puerta de entrada al país tiene que ser lo suficientemente apta para que la gente pueda ingresar de forma cómoda, organizada y sin contratiempos. Por esa razón es importante que el aeropuerto, en este caso El Dorado, cumpla con la capacidad necesaria para atender la ola de turistas que atrae un evento como estos. El gobierno ha adelantado proyectos concernientes a mejorar y modernizar el aeropuerto El Dorado, a través de la concesión que se le otorgó a OPAIN S.A, que ha sido el operador encargado de administrar y renovar el aeropuerto, con el fin de mejorarlo en cuanto a capacidad de flujo, comodidad, e infraestructura.

Esta misión consiste en “administrar, modernizar, desarrollar comercialmente, expandir, operar y mantener el Aeropuerto Internacional El Dorado. Nuestro actuar está enmarcado dentro del cumplimiento del contrato, calidad de los servicios, los principios de responsabilidad social, protección del ambiente, bienestar y seguridad de sus usuarios y empleados.” (OPAIN S.A) Según el gerente de la concesión, Juan Pulido, la terminal internacional del aeropuerto va a ser la mejor de América Latina, en términos de espacios, comodidad, zonas comunes e inmigración (Portafolio, 2012). Esta es una excelente valorización del proyecto, pues para los organizadores del mundial de fútbol sería un factor más a favor de la realización del Mundial en Colombia. A continuación se encuentra una tabla donde se puede observar las distintas características que tendrá el aeropuerto una vez se entregue la terminal internacional en Agosto del 2012.

### Ilustración 15: Objetivos OPAIN S.A

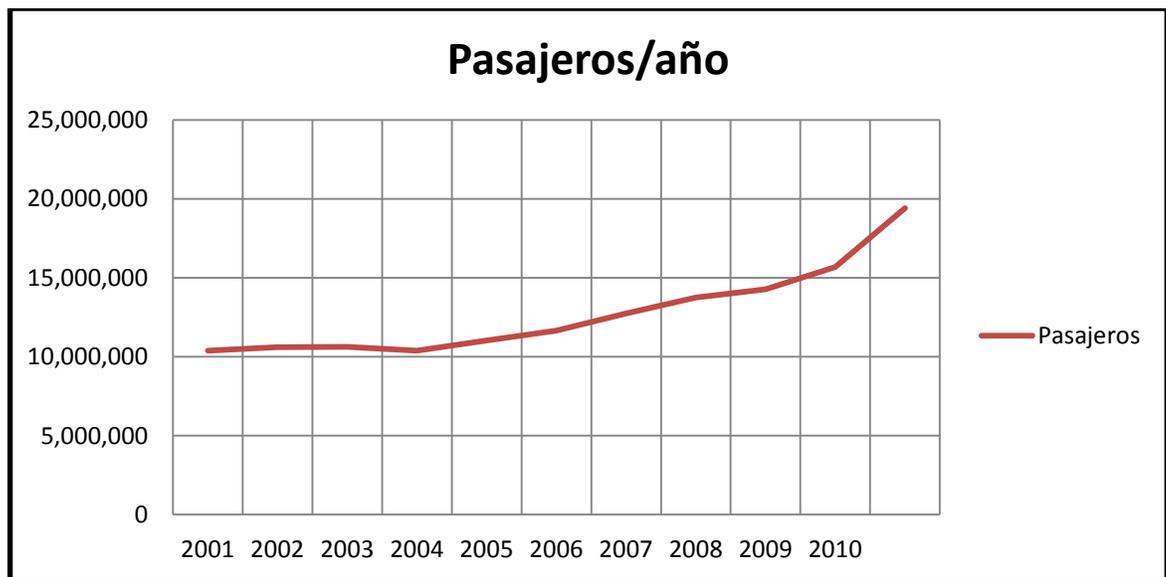


Elaboración propia basada en Boletín Así Vamos 5 (OPAIN S.A, 2012)

Estas características que se pretenden alcanzar en su totalidad para el 2014, convierten al aeropuerto en uno de los puntos fuertes que puede lograr tener la ciudad si tuviese que ser sede principal del Mundial. La imagen que los turistas obtendrían de dichas mejoras permitiría que el aeropuerto pase de ser una noticia problema, a una noticia positiva y obtuviese reconocimiento internacional.

Aunque el nuevo aeropuerto, según como se planeó en un principio, estaría diseñado para mover 16 millones de pasajeros al año, en Colombia ya están siendo transportadas anualmente 20 millones de personas, cifra que se ha logrado aún sin haber terminado las obras iniciales. A continuación hay un gráfico que muestra como ha aumentado el número de pasajeros que transitan por EIDorado en los últimos 10 años.

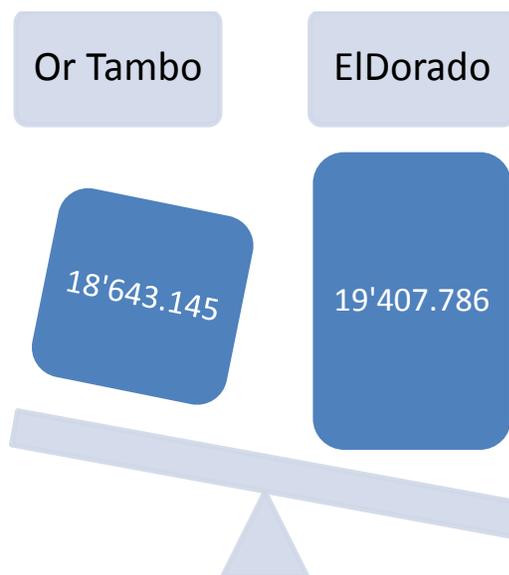
**Ilustración 16: Pasajeros al año Aeropuerto EIDorado**



Elaboración Propia basado en Aerocivil (Aerocivil, 2011)

Sin embargo, al realizar una comparación con el aeropuerto de Or Tambo, de la capital Surafricana, se evidencia el siguiente aspecto. En el año 2010, cuando se realizó el Mundial de fútbol en Suráfrica, la cantidad de pasajeros que transitaron a través ese aeropuerto fue de un número muy similar, e inclusive menor al que se registró el mismo año en el aeropuerto EIDorado.

### Ilustración 17: Comparativo Or Tambo y EIDorado para el año 2010



Elaboración propia basada en Aerocivil y Airport Company of South Africa (Aerocivil, 2011) (Airport Company of South Africa, 2012)

Esto resalta que el aeropuerto EIDorado cuenta con toda la capacidad de soportar el ingreso de turistas que se puede llegar a dar debido al evento, que según los informes de la FIFA, correspondieron a aproximadamente 310.000 visitantes (FIFA, 2010). Esto, sumado a las mejoras que se le están realizando al aeropuerto para ser el más cómodo, y de los más eficientes de Latinoamérica, le quita un peso de encima al negativismo frente a la organización de un mundial. Como se mencionó previamente pasa de ser una excusa para no hacerlo, a una razón para hacerlo y afrontar el reto de mejorar aún más la imagen de Colombia frente al mundo. Con los planes que existen de convertir el aeropuerto EIDorado en uno de “talla 19”<sup>1</sup> (Portafolio, 2012), este reto pasa a ser sencillo frente a lo que se pudo haber supuesto en un principio.

<sup>1</sup>Aclaración de los autores: La talla de un aeropuerto se refiere a la cantidad de millones de pasajeros al año que pueden transitar cómodamente un aeropuerto. Para este caso, se entiende como un aeropuerto diseñado para 19 millones de personas al año.

Lo importante en este rubro resulta ser, antes que la capacidad física de soportar a tal cantidad de turistas, es la capacidad de brindarles una experiencia cómoda y agradable, y que, a parte de la atracción del evento, la infraestructura aeroportuaria y sus bondades se conviertan en otro motivo para que los turistas salgan con una sonrisa del país, y más importante aún, con las ganas de volver. Un indicador que ayuda a determinar que tan cómodamente se puede sentir un pasajero en el aeropuerto, sin tomar en cuenta la cantidad de actividades que puede realizar dentro de las instalaciones, es la cantidad de metros cuadrados que están dispuestos para el tránsito de los pasajeros en el aeropuerto. Con las obras nuevas, la terminal de pasajeros pasará de 50.000 metros cuadrados a 163.000 metros cuadrados. (OPAIN S.A, 2010). Con el incremento del tránsito de personas que ha tenido el aeropuerto, van surgiendo necesidades para poder darle el espacio necesario a las personas para que puedan estar cómodamente dentro de la terminal mientras hacen su tránsito en el aeropuerto El Dorado.

## Ilustración 18: Resumen Satisfacción Global del servicio AED 2011



Imagen tomada de la Cámara de Comercio de Bogotá (Cámara de Comercio de Bogotá, 2012)

La Cámara de Comercio de Bogotá ha realizado en los últimos años unas encuestas de satisfacción del viajero que evidencian la insatisfacción frente a las capacidades del aeropuerto, y que resultan preocupantes si se tiene en cuenta que la demanda ha aumentado de forma alarmante y que se espera un mayor crecimiento de las políticas que promueven el turismo en Colombia. Como se puede observar en la gráfica anterior, la satisfacción de los usuarios aumentó con respecto al año 2010. Sin embargo, la valorización de 4 puntos es el objetivo para poder alcanzar un nivel de servicio aceptable. Este objetivo puede resultar muy complicado si no se toman medidas agresivas para mejorar la infraestructura del aeropuerto, pues con la creciente demanda de servicios aeronáuticos, reflejada en

el aumento de la demanda en los últimos 6 años, cada día será más difícil manejar eficientemente los factores asociados a ésta, y el nivel de satisfacción descenderá.

Para saber que tan cómodo puede estar un pasajero en un determinado momento en el aeropuerto, es necesario saber cuantos metros cuadrados tiene disponible para acomodarse y realizar su espera, sin tomar en cuenta los locales comerciales que ofrecerían sus productos o servicios dentro del terminal. Según los datos de OPAIN S.A, la distribución de minutos que un pasajero que va a viajar desde EIDorado, permanece en el aeropuerto, es el siguiente:

**Tabla 4: Proporción de arribo previo al vuelo según tipo de viaje**

Internacional		Nacional	
Minutos	%	Minutos	%
300	0.04	300	0.01
240	0.32	240	0.04
180	0.35	180	0.13
120	0.28	120	0.5
60	0.01	60	0.32
30	0	30	0

Elaboración propia basada en entrevista a funcionario de OPAIN. (Beltrán, 2012)

Tomando en cuenta esos datos, el tiempo promedio ponderado que un pasajero que va a realizar un viaje internacional, dura dentro de las instalaciones del aeropuerto es de 186 minutos, mientras que para un pasajero nacional es de 115,2 minutos. Tomando esos datos en cuenta se puede concluir que en los lapsos donde hay más presencia de pasajeros en el aeropuerto se alcanzan 4.726 pasajeros internacionales y 18.147 nacionales. Esto implicaría que para cuando la terminal esté finalizada (163.000 metros cuadrados), el espacio promedio disponible para cada pasajero es de 7,12 metros cuadrados, dentro del aeropuerto. Esta medida resulta insuficiente, pues según la Organización Mundial de la Salud, el espacio mínimo vital en áreas públicas para un individuo es de 10 metros cuadrados (Fernández, 2008). Además, como se mencionó previamente, el crecimiento que evidencia la demanda de los servicios aeronáuticos, va a provocar

que esta medida sea cada vez menor, lo cual va a reducir el confort y la percepción del nivel de servicio ofrecido por el aeropuerto.

A pesar de que existen datos alentadores, todavía existen muchos otros factores por los cuales la aeronáutica en Colombia, y más precisamente en el aeropuerto EIDorado, sigue siendo precaria y atrasada con respecto al mercado mundial. Giovanni Bisignani era el Director General y Ejecutivo de la IATA en el 2011, y antes de abandonar su cargo realizó una conferencia donde resaltó los principales retos y necesidades que la aeronáutica en Colombia debe superar para que el sector pueda satisfacer y apoyar las demandas y necesidades que existen sobre el transporte aéreo. Aunque (Bisignani, 2011) resalta positivamente las políticas que se han implementado con el fin de promover y mejorar la infraestructura aeronáutica, aclara que estas políticas, y el desarrollo físico y logístico del aeropuerto no han ido de la mano, dificultando así la capacidad de satisfacer la creciente necesidad y demanda sobre el transporte aéreo.

Entre los factores que más resalta en su conferencia son los siguientes:

### Ilustración 19: Factores a tomar en cuenta según Bisignani

El aeropuerto sigue requiriendo ampliaciones y mejoras en su capacidad, aún después de que sea terminado, pues la demanda sigue aumentando, y las obras presupuestadas ya son insuficientes para atenderla.

La administración del tráfico aéreo sigue siendo precaria y es necesario modernizarla, a través de controladores capacitados que puedan manejar los nuevos sistemas.

La desincronización entre las políticas implementadas que aumentan la demanda de servicios aéreos, y el desarrollo de la infraestructura física y logística del aeropuerto, si no es controlada, va a terminar colapsando sus servicios.

Elaboración propia, basada en (Bisignani, 2011).

Tomando en cuenta estas observaciones, se puede deducir que el error esencial surge de una planeación insuficiente, carente de una observación sistémica<sup>2</sup>, y que debieron haber sido tomados en cuenta a la hora de establecer políticas y herramientas para promover el uso del aeropuerto ElDorado.

Otro factor que resulta muy importante para complementar la estructura aeroportuaria es la facilidad de acceso al aeropuerto. Esta facilidad de acceso está directamente relacionada a los sistemas de transporte masivos de la ciudad y las vías que la conectan al aeropuerto con la.

La principal vía que conecta el aeropuerto con el resto de la ciudad, es la Avenida El Dorado. Esta vía esta destinada a cualquier tipo de vehículos, tanto particulares como públicos, así como también está destinada para transporte de carga. Esto

---

<sup>2</sup> Aclaración de los autores: Se entiende observación sistémica como el acto de observar y entender todos los factores de un sistema que pueden llegar a ser afectados como consecuencia de un suceso o una acción.

genera una congestión vehicular muy alta, tomando en cuenta que el área que es circundante al aeropuerto también es residencial. (Pinto, 2009)

Para resolver este problema, el Distrito ha planeado la construcción de la vía Avenida Longitudinal de Occidente (ALO). Esta vía tiene el objetivo de conectar la ciudad por la región occidental, al ofrecer un tramo con un flujo vehicular rápido. Sin embargo, han existido muchos problemas para la construcción de esta vía, pues es una construcción que implicaría la destrucción de mucha flora y fauna, y además, su gestión administrativa se encuentra todavía muy atrasada para tomarla en cuenta como una solución rápida para los problemas de movilidad en la ciudad, y menos como solución a la falta de conectividad del aeropuerto con la misma. Aunque recientemente se llegó a un acuerdo entre los entes encargados de la gestión y construcción de la ALO para efectivamente proceder con la construcción de la vía, todavía no hay fechas específicas de entrega (El Tiempo, 2012). Su finalización permitiría un acceso más fácil, y menos congestionado hacia el aeropuerto, aliviando la carga de tráfico en la Avenida El Dorado al ser el único acceso hacia el aeropuerto.

## Ilustración 20: Gráfico de la ALO



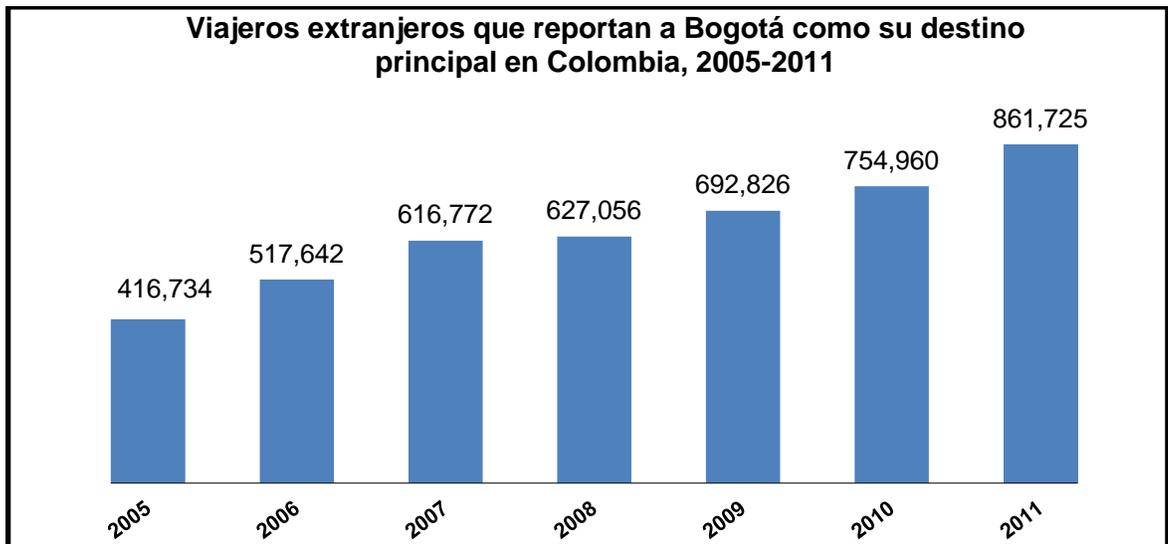
Imagen tomada de Perspectivo (Prieto, 2009)

Por otro lado está la conexión de los sistemas de transporte masivo con el aeropuerto. Fue muy frustrante para todos los bogotanos cuando se publicó que las obras de la Fase III del Transmilenio no llegaban hasta el ElDorado, pues es uno de los principales medios de transporte público en la ciudad. Sin embargo, así como con la ALO, las distintas partes responsables ya llegaron a un acuerdo para terminar de conectar el Transmilenio con el aeropuerto (El Tiempo, 2012). Además, con la introducción del nuevo Sistema Integrado de Transporte Público que empezará a regir en Bogotá desde el presente año, la conectividad del aeropuerto con la ciudad aumentaría más, pues este nuevo sistema supone una mayor facilidad para transportarse dentro de la ciudad, ya que integra los distintos medios de transporte público existentes (Revista Cambio, 2012).

## HOTELERIA Y TURISMO

Bogotá se ha consolidado como una ciudad moderna y atractiva para el turismo nacional y extranjero, con el aumento de diferentes aspectos como el cultural (con el crecimiento de las bibliotecas públicas y la creación de centros culturales), y también a una fuerte estrategia de publicidad para venderla como destino turístico, esto le ha permitido ser el principal de Colombia. Debido al crecimiento que ha mantenido la ciudad en materia de turismo extranjero, como se puede ver en la gráfica siguiente, Bogotá podría llegar al millón de turistas por año.

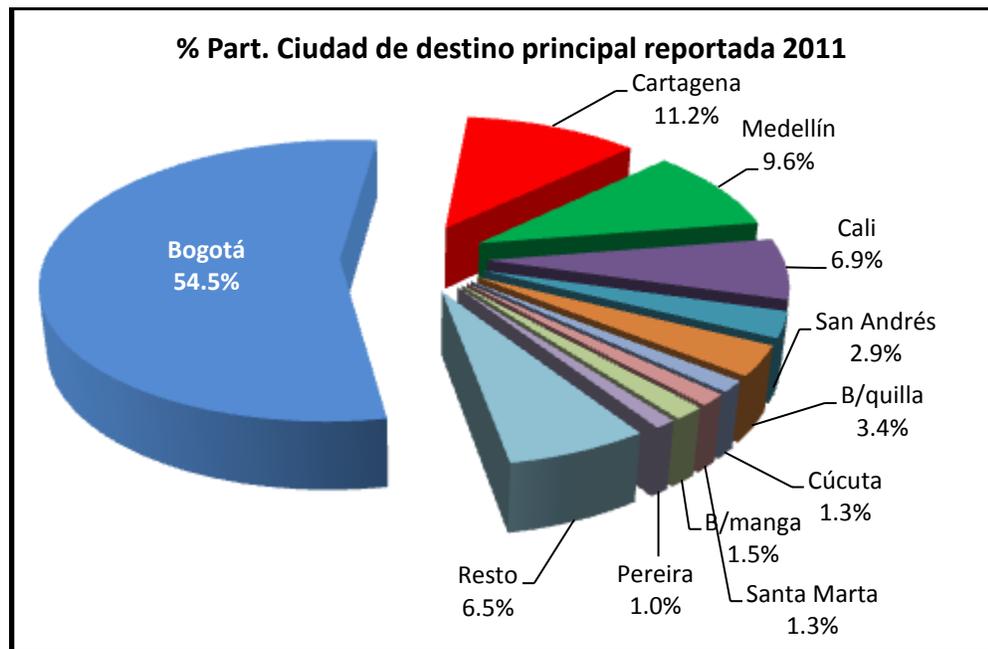
**Ilustración 21: Viajeros extranjeros que reportan a Bogotá como su destino principal en Colombia, 2005-2011**



Fuente: Proexport, 2012

Por otra parte, la participación de Bogotá como destino turístico es casi del 55%, lo que es el resultado de toda la gestión realizada por el gobierno de la ciudad para venderla como el principal destino turístico de Colombia.

**Ilustración 22: % de Participación de ciudad destino principal reportada 2011**



Fuente: Proexport, 2012

Para el Mundial de Suráfrica 2010, Johannesburgo fue la sede principal, en la que se realizaron los dos eventos más importantes, la ceremonia de Apertura y la de Clausura. Debido a esto, ésta fue la ciudad con mayor cantidad de visitantes, los cuales, según su página oficial, registró un total de 223.039 turistas. (Joburg, 2012)

Cuando Bogotá fue sede del Mundial Sub-20, se esperaban un poco más de 45.000 turistas (El Espectador, 2011), pero según el Departamento Administrativo de Seguridad (DAS, 2011), entre el 10 de julio y el 15 de agosto, las fechas de realización del evento, llegaron 122.186 turistas a la capital. Teniendo en cuenta estos datos, y que la ocupación hotelera de la ciudad fue de un 60% (COTELCO, 2011), sumado al crecimiento de la inversión extranjera en la construcción de hoteles de cadenas de gran reconocimiento mundial en diferentes zonas de la ciudad, donde dichas inversiones han alcanzado los USD \$160 millones (Proexport Colombia, 2011), se amplió la cantidad de de las habitaciones disponibles de la ciudad a 15.831, de las cuales 6.824 corresponden a

habitaciones de categoría 4 y 5 (Delgado, 2012). Este crecimiento se ha venido consolidando los últimos años:

**Ilustración 23: Información de inauguración de cadenas hoteleras**

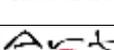
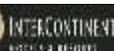
Proyecto	País Origen de la Empresa	Inversión Aproximada	Año inauguración	Habitaciones
	Reino Unido	USD\$ 9 Millones	2009	76
	Estados Unidos	N.D	2009	239
	Francia	USD \$16 Millones	2010	216
	Estados Unidos	USD \$100 Millones	2010	264
	Estados Unidos	US\$75 millones	2011	268
	Estados Unidos	USD \$50 Millones	2011	245
	Reino Unido	USD \$ 22 Millones	2011	191
	España	N.D	2011	101
	España	USD \$ 20 Millones	2011	276
	Estados Unidos	USD \$40 Millones	2011	126
	Estados Unidos	USD \$ 14 Millones	2012	142
	Bélgica	US\$20 millones	2012	56
	N.D	USD \$ 11 Millones	2012	128
	Estados Unidos	US\$125 millones	2012	341
	Estados Unidos	USD \$130 Millones	2013	297
	Reino Unido	USD\$ 34 Millones	2014	100
	Reino Unido	\$US 30 millones	2014	300
	España	N.D	2014	332

Tabla obtenida de Iván Delgado (Delgado, 2012)

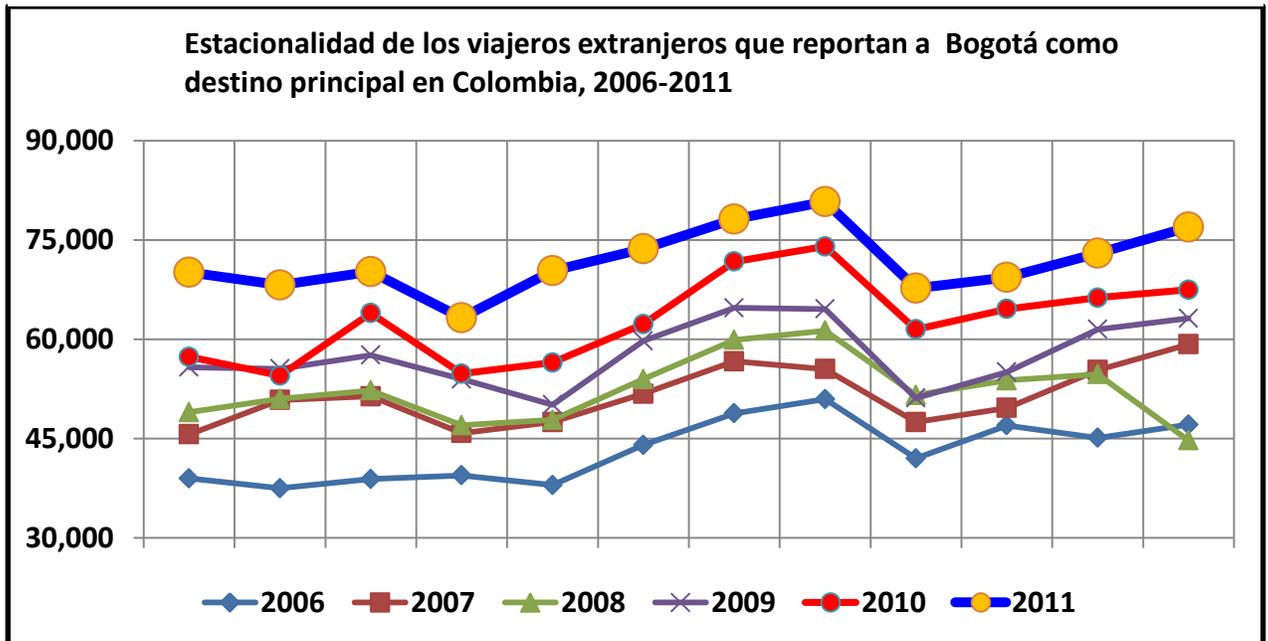
Teniendo en cuenta la temporada en la que se prevé la realización del Mundial de fútbol, que es para los meses de Julio y Agosto, y la cantidad de visitas que recibe la ciudad en ese mismo periodo (en un año promedio), ésta cantidad es más de la mitad de los turistas que recibió la ciudad de Johannesburgo cuando fue la sede principal del mundial anterior.

**Tabla 5: Estacionalidad de los viajeros extranjeros que reportan Bogotá como destino principal en Colombia**

<b>Años</b>	<b>Enero-Febrero</b>	<b>Marzo-Abril</b>	<b>Mayo-Junio</b>	<b>Julio-Agosto</b>	<b>Septiembre-Octubre</b>	<b>Noviembre-Diciembre</b>	<b>Total</b>
<b>2006</b>	76.447	78.290	81.974	99.764	88.962	92.205	517.642
<b>2007</b>	89.776	84.694	89.720	104.299	91.623	104.347	616.772
<b>2008</b>	89.960	85.859	91.939	110.116	95.777	89.829	627.056
<b>2009</b>	94.498	92.923	97.708	113.386	97.044	108.250	692.826
<b>2010</b>	93.473	93.648	100.257	122.835	106.575	112.590	754.955
<b>2011</b>	107.170	102.095	111.635	129.623	111.336	122.024	861.726
<b>Var% 2011/2010</b>	<b>14,65%</b>	<b>9,02%</b>	<b>11,35%</b>	<b>5,53%</b>	<b>4,47%</b>	<b>8,38%</b>	<b>14,14%</b>

Tabla obtenida de Proexport

**Ilustración 24: Estacionalidad de los viajeros extranjeros que reportan Bogotá como destino principal en Colombia**



Años	Julio	Agosto	TOTAL
2006	48.812	50.952	99.764
2007	56.669	55.487	112.156
2008	59.919	61.304	121.223
2009	64.735	64.574	129.309
2010	71.732	74.023	145.755
2011	78.142	80.811	158.953

Elaboración Propia, basada en datos de Proexport

La capacidad hotelera y turística actual de Bogotá puede competir con la de Johannesburgo para poder recibir la cantidad de turistas que un Mundial de Fútbol genera, y además, con el crecimiento del sector hotelero, sumado a las estrategias de vender a la ciudad como un destino turístico diferente, con diferentes espacios culturales, deportivos y recreativos, podría ser la sede principal en un futuro.

## CONCLUSIONES

La seguridad, la infraestructura, la hotelería, la movilidad y el aeropuerto, son factores determinantes para la imagen de cualquier ciudad, pues influyen de manera directa en la calidad de vida de sus habitantes, y además, sirven como soporte para promocionar las actividades turísticas que se lleven a cabo en estas. Siendo el Mundial de Fútbol un evento que atrae una gran cantidad de turistas, se determinaron estos factores como críticos para evaluar la capacidad de una ciudad para ser sede de dicho evento. Así mismo es importante entender que para que estos factores funcionen superlativamente, es necesario desarrollarlos de una forma integral y complementaria.

Comparar actualmente a la ciudad de Bogotá con Johannesburgo, que fue la última sede principal de un Mundial de Fútbol, permite hacer una medición general de cómo se encuentra preparada, y evidenciar cual de los factores mencionados anteriormente se deben mejorar para lograr este objetivo, pero a su vez, esto genera una base y una meta tangibles, que pueden ayudar a determinar los posibles planes de acción necesarios para que la ciudad califique como sede principal de un Mundial.

En materia de infraestructura deportiva, Bogotá tiene dos posibles planes de acción: el primero sería aprovechar las bases construidas y avanzadas del Mundial Sub-20, como cuando se remodeló y adecuó el estadio El Campín para cumplir los requisitos establecidos por la FIFA para poder desarrollar el evento; aprovechando también el desarrollo de la infraestructura de soporte a la deportiva, como los escenarios de entrenamiento para las selecciones (Estadio de Techo y El Campincito). Basándose en el éxito del Mundial Sub-20, Bogotá podría aprovechar estas adecuaciones e inversiones que ya se hicieron para mejorar los desarrollos que se aplicaron sobre la infraestructura. Además se podrían invertir recursos en el espectáculo que rodea al evento, como ceremonias de inauguración y clausura. El segundo plan de acción consistiría en aprovechar el buen momento que atraviesa la economía colombiana, apoyándose en el

crecimiento de la inversión extranjera, para crear un escenario nuevo que cumpla con los requisitos de la FIFA para los estadios de los mundiales, y que además sea competitivo con los escenarios deportivos más modernos del mundo.

Con respecto a la movilidad, Bogotá cuenta con unas bases sólidas en materia de cantidad de vías y modalidades de transporte, que le permiten tener un punto de partida hacia los avances futuros de ésta. Es importante incentivar el uso del transporte público, fortaleciendo su cobertura, comodidad, eficiencia, entre otros lo cual podría generar una reducción en la cantidad de vehículos, disminuyendo a su vez la congestión en la capital colombiana. De la misma manera, es necesario buscar alternativas para mejorar la movilidad en la ciudad, no solo mediante la integración de los modos existentes, sino también el desarrollo de los mismos que le permiten a la ciudad ser más eficiente en este tema, y que fortalezcan y complementen la infraestructura que ya se tiene instalada, así como la que se va a desarrollar en un futuro. Debido a la incertidumbre que hay con respecto a las propuestas existentes, como el metro o el tranvía, es importante recomendar que cualquiera que se vaya a implementar en un futuro deba integrarse de forma óptima y eficiente con la infraestructura que existe actualmente.

En cuanto a seguridad, Colombia cuenta con todos los recursos físicos para garantizar la misma en un evento de las dimensiones del Mundial de Fútbol. Las proyecciones y comparaciones con Johannesburgo muestran que esta variable se encuentra bajo control, y con un muy buen panorama frente a la posibilidad de realizar el evento. Las políticas de seguridad del país evidencian que en el año 2026 Colombia contaría con la capacidad necesaria para enfrentar este reto, y la experiencia brindada por el Mundial de Fútbol Sub-20; donde se capacitó a una parte de las fuerzas policiales enfocándose en este tipo de eventos, permiten afirmar que de seguir así, la seguridad en Colombia será suficiente para poder realizar este evento de forma satisfactoria.

Para el transporte aéreo el panorama es negativo. A pesar de las obras que se han venido realizando en los últimos años, la demanda por los servicios aéreos ha aumentado de forma imprevisible, y los planes iniciales que se ejecutaron para la expansión del aeropuerto quedaron obsoletos inclusive antes de su inauguración. Además las obras que se requieren, no son solamente físicas, sino también de capacitación, pues los controladores aéreos en el país se están quedando atrás con respecto a sus pares del mercado, como lo mencionó Giovanni Bisignani en su conferencia. Por lo tanto, el plan de acción que se debe seguir es radical, pues las políticas comerciales están haciendo de Colombia un país cada vez más internacional, y con el creciente turismo, la demanda de servicios aéreos también aumentará. Esto implica que se deben empezar a buscar propuestas, para que el aeropuerto El Dorado no se quede corto frente a la creciente demanda. Se podría hablar de la ampliación del aeropuerto, pero su ubicación limita radicalmente esa propuesta pues el aeropuerto se encuentra técnicamente rodeado de zonas residenciales y privadas, y no tiene hacia donde expandirse. Por lo tanto, la construcción de otro aeropuerto que ayude a soportar la demanda de dichos servicios puede ser una propuesta que ofrezca la solución para enfrentar la creciente demanda, y eventualmente estar preparado para la oleada de turistas que implicaría ser la sede del Mundial de Fútbol 2026.

Es importante aprovechar el buen momento de la economía colombiana que ha permitido el crecimiento de la inversión extranjera, en especial en la ciudad de Bogotá; con la creación de nuevos complejos hoteleros. Esto le permite a la ciudad afrontar el constante aumento de turistas nacionales y extranjeros, con infraestructura de la mayor calidad mundial; con el desarrollo de herramientas de estrategia publicitaria en las que se abarquen diferentes aspectos de la ciudad, como el cultural y deportivo, mostrando el desarrollo que ha tenido la misma en los últimos años. Lo anterior, sumado a la calidad humana de sus habitantes, genera un soporte firme para que Bogotá enfrente el reto de ser la sede principal para un posible Mundial de Fútbol.

La investigación permite evidenciar que la mayoría de los factores para la realización del mundial están preparadas y al mismo nivel para atender un evento de esta magnitud como lo estuvo Johannesburgo en el año 2010. Además, como se menciona al principio, este es un proyecto a largo plazo, cuyo límite es el 2026. Esto le ofrece a la ciudad el tiempo necesario para desarrollar planes que le permitan terminar de corregir y mejorar la infraestructura existente para la realización del evento.

Se evidencian otros factores que también pueden ser tomados en cuenta en un futuro informe. La cultura ciudadana y la organización de eventos con la temática del Mundial, como el FIFA Fan Fest, son cruciales para dejar una imagen positiva en los turistas que visiten el país para dicho evento. Por lo tanto, lo más importante es designar un comité organizador apto, con las capacidades para comprender y aprovechar el estado óptimo de la infraestructura de la ciudad para poder atender las necesidades de los visitantes y participantes del Mundial de Fútbol FIFA. Además es muy importante que dicho comité tome en cuenta que lo más importante al momento de realizar dicho evento, es mostrar al país en su mejor forma, pues son 30 días en los que todos los ojos del mundo están puestos en el país. Por lo tanto, la preparación y adecuación de la infraestructura de la ciudad debe estar enfocada en el visitante para dicho momento, organizar a vendedores artesanales y las zonas de entretenimiento, y garantizar la seguridad de todos los espectadores del evento, para que Colombia salga por fin de su estigma de país violento, y se convierta en un destino de relajación y emoción para los turistas del mundo.

## RECOMENDACIONES

Es importante establecer que la elaboración de un Mundial de fútbol implica una gran responsabilidad en materia de organización, planeación, desarrollo y ejecución, tanto con los aspectos directamente relacionados con el deportivo, como con todos los factores que lo rodean.

De la misma manera, aunque esta responsabilidad recae sobre la administración de la ciudad y de cada uno de los entes encargados en cada aspecto, es importante resaltar que cada uno de los habitantes de la ciudad también es responsable, y que de ellos también depende su realización, así como que sea un éxito en caso de ser desarrollado el Mundial del 2026 en Bogotá.

Si Bogotá llegará a ser la sede de un Mundial de Fútbol, sería necesario que trabajara cada uno de los factores mencionados, pero buscando la integración de los mismos, en un solo proyecto de preparación, ya que los mismos son complementarios. Este trabajo sienta las bases para poder empezar dicha preparación, estableciendo el estado actual de esos factores.

Aunque estos factores son los principales, existen otros factores secundarios que se deben tener en cuenta al momento de ser la sede principal, los cuales no solo tienen que ver con aspectos físicos de la ciudad, sino también con los culturales.

La responsabilidad que adquiere al organizar un Mundial de Fútbol, no debe ser visto con miedo por un posible fracaso, sino como un reto de cara al futuro que impulsaría el desarrollo de proyectos que benefician al país. Por eso, Colombia debería esforzarse por obtener el honor y la responsabilidad de organizar un Mundial de Fútbol, y aprovechar la realización del evento para mejorar la calidad de vida de quienes lo habitan y de quienes lo visitan.

## REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Aerocivil. (2011 de Junio de 2011). *Trafico de pasajeros*. Recuperado el 20 de Abril de 2012, de [http://portal.aerocivil.gov.co/portal/pls/portal/!PORTAL.wwwpob\\_page.show?\\_docname=20489720.XLS](http://portal.aerocivil.gov.co/portal/pls/portal/!PORTAL.wwwpob_page.show?_docname=20489720.XLS)
- Airport Company of South Africa. (2012). *Airport Company of South Africa*. Recuperado el 25 de Abril de 2012, de <http://www.acsa.co.za/home.asp?pid=133>
- Alcaldía de Bogotá D.C. (2012). *Formulación del plan maestro de movilidad para Bogotá D.C. que incluye ordenamiento de estacionamientos; movilidad y desarrollo sostenible*. Bogotá.
- Alcaldia Mayor de Bogotá. (2011). *Plan Maestro de Movilidad*. Recuperado el 20 de Abril de 2012, de <http://www.movilidadbogota.gov.co/?sec=170>
- Alexander, H. (1 de Diciembre de 2009). *The Telegraph*. Recuperado el 20 de Marzo de 2012, de <http://www.telegraph.co.uk/sport/football/competitions/world-cup-2010/6700199/South-Africa-unveils-World-Cup-2010-security-measures.html>
- Beltrán, D. (28 de Marzo de 2012). Datos OPAIN. (J. E. Lanao, Entrevistador)
- Bisignani, G. (17 de Marzo de 2011). *Air Transport Association Conference Breakfast*. Recuperado el 2 de Julio de 2012, de IATA: <http://www.iata.org/pressroom/speeches/Pages/2011-03-17-01.aspx>
- Bollman, H. (Mayo de 2006). *Predicting the economic impact of the 2010 FIFA World Cup on South Africa*. Recuperado el 10 de Noviembre de 2011, de <http://www.sportanddev.org/data/document/document/237.pdf>
- Cámara de Comercio de Bogotá. (Mayo de 2012). *Cámara de Comercio de Bogotá*. Recuperado el 2 de Julio de 2012, de Aeropuerto El Dorado: <http://camara.ccb.org.co/contenido/contenido.aspx?conID=6582&catID=721>
- Chong, D. C. (Abril de 2010). *Revista Seguridad en América*. Recuperado el 2 de Julio de 2012, de Seguridad en Eventos Masivos: <http://seguridadenamerica.com.mx/2010/04/seguridad-en-eventos-masivos-multitudes-en-riesgo-multitud-de-riesgos/>
- COTELCO. (Diciembre de 2011). *Indicadores Hoteleros Preliminares Diciembre 2011*. Recuperado el 14 de Abril de 2012, de <http://www.cotelco.org/images/pdfs/dic2011.pdf>
- Cots, P. M. (2002). Centro de Ediciones de la Diputación de Malaga. *Revista Jábega*, 8-20.
- Crespo, T. C. (15 de Junio de 2010). *Arco Triunfal*. Recuperado el 24 de Julio de 2012, de Así renunciamos al Mundial de Fútbol 1986: [http://www.arcotriunfal.com/328/asi\\_renunciamos\\_al\\_mundial\\_de\\_futbol\\_de\\_1986.html](http://www.arcotriunfal.com/328/asi_renunciamos_al_mundial_de_futbol_de_1986.html)

- DANE. (2012). *Comunicado de Prensa*. Bogotá: DANE.
- Delgado, I. (Julio de 2012). Datos Turísticos. (C. D. Castaño, Entrevistador)
- Departamento Nacional de Planeación. (12 de Noviembre de 2009). *Departamento Nacional de Planeación*. Recuperado el 15 de Abril de 2012, de CONPES:  
<http://www.dnp.gov.co/LinkClick.aspx?fileticket=zZGXURYUE%2Bs%3D&tabid=907>
- Diario El Comercio . (25 de Julio de 2011). *El Comercio.com*. Recuperado el 25 de 3 de 2012, de  
[http://www.elcomercio.com/deportes/futbol/Policia-colombiana-garantiza-Mundial-Sub\\_0\\_523747694.html](http://www.elcomercio.com/deportes/futbol/Policia-colombiana-garantiza-Mundial-Sub_0_523747694.html)
- Diario El País. (23 de Octubre de 2010). *El Pais*. Recuperado el 3 de Abril de 2012, de  
<http://www.elpais.com.co/elpais/colombia/noticias/en-proximos-cuatro-anos-llegaran-20-mil-policias-para-colombia-mindefensa>
- El Espectador. (19 de Agosto de 2011). *El Espectador*. Recuperado el 15 de Mayo de 2012, de  
<http://www.elespectador.com/noticias/bogota/articulo-292946-mas-de-122-mil-turistas-visitaron-bogota-el-mundial-sub-20>
- El Tiempo. (22 de Agosto de 2011). *El Tiempo*. Recuperado el 27 de Marzo de 2012, de Vida Para Hoy:  
[http://www.eltiempo.com/vida-de-hoy/viajar/ARTICULO-WEB-NEW\\_NOTA\\_INTERIOR-10206025.html](http://www.eltiempo.com/vida-de-hoy/viajar/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10206025.html)
- El Tiempo. (31 de Mayo de 2012). *El Tiempo*. Recuperado el 2 de Julio de 2012, de  
<http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-11914452>
- Fernández, J. C. (2008). *FENALCO*. Recuperado el 2 de Julio de 2012, de El espacio público en Bogotá:  
<http://www.fenalcobogota.com.co/espaciopublico.pdf>
- FIFA. (2007). *Estadios de Fútbol: Recomendaciones técnicas y requisitos*. Zurich: FIFA.
- FIFA. (2010). *Copa Mundial de la Fifa Surafrica 2010*. Recuperado el 15 de Abril de 2012, de  
<http://es.fifa.com/worldcup/archive/southafrica2010/destination/stadiums/stadium=5007759/index.html>
- FIFA. (7 de Diciembre de 2010). *Fifa*. Recuperado el 20 de Febrero de 2012, de  
<http://www.fifa.com/worldcup/archive/southafrica2010/news/newsid=1347377/index.html>
- FIFA. (2010). *Technical Report and Statistics; 210 FIFA World Cup South Africa (2010)*. FIFA. . Zurich: Technical Study Group.

- Fifa. (28 de Julio de 2011). *Fifa.com*. Recuperado el 2 de Julio de 2012, de Una encuesta revela la percepción de los brasileños sobre el torneo:  
<http://es.fifa.com/worldcup/news/newsid=1482593/index.html>
- FIFA. (2012). *Historia de la FIFA*. Recuperado el 15 de Noviembre de 2011, de  
<http://es.fifa.com/classicfootball/history/fifa/historyfifa1.html>
- Fifa Magazine. (Julio de 2007). *Gran Censo 2006*. Recuperado el 24 de Julio de 2012, de  
[http://es.fifa.com/mm/document/fifafacts/bcoffsurv/smaga\\_9472.pdf](http://es.fifa.com/mm/document/fifafacts/bcoffsurv/smaga_9472.pdf)
- FIFA.COM. (25 de Agosto de 2011). *Un torneo de records*. Obtenido de  
<http://es.fifa.com/u20worldcup/news/newsid=1498029/index.html>
- Fox Deportes. (Julio de 2011). *1000 millones vieron final de FIFA*. Recuperado el 24 de Noviembre de 2011, de <http://msn.foxsports.com/fse/futbol/story/Mil-millones-vieron-la-final-mundialista-en-Sudafrica>
- Fútbol Red. (2011). *Redacción Fútbol Red*. Recuperado el 12 de Noviembre de 2011, de  
<http://www.futbolred.com/mundial-sub-20-2011/noticias/final/colombia-esta-preparada-para-una-copa-mundial-de-mayores-dijo-blatter/10188185>
- German National Tourism Board. (2009). *Incomng Tourism Germany*. Munich.
- Germany National Tourist Board. (2008). *Germany National Tourist Board*. Recuperado el 14 de Abril de 2012 , de [http://www.germany.travel/media/en/Incoming-Tourismus\\_Deutschland\\_Edition\\_2008\\_PDF.pdf](http://www.germany.travel/media/en/Incoming-Tourismus_Deutschland_Edition_2008_PDF.pdf)
- Google. (30 de Marzo de 2012). *Google Public Data*. Recuperado el 13 de Abril de 2012, de  
[http://www.google.com.co/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9\\_&ctype=l&strail=false&bcs=d&nسلم=h&met\\_y=sp\\_pop\\_totl&scale\\_y=lin&ind\\_y=false&rdim=country&idim=country:COL&ifdim=country&tstart=-305233200000&tend=1304139600000&hl=es&dl=es&ind=false&q=poblacio](http://www.google.com.co/publicdata/explore?ds=d5bncppjof8f9_&ctype=l&strail=false&bcs=d&nسلم=h&met_y=sp_pop_totl&scale_y=lin&ind_y=false&rdim=country&idim=country:COL&ifdim=country&tstart=-305233200000&tend=1304139600000&hl=es&dl=es&ind=false&q=poblacio)
- Houghton, J., Reiners, J., & Lim, C. (Junio de 2009). *Transporte Inteligente*. Recuperado el 4 de Julio de 2012, de Cómo mejorar la movilidad en las ciudades: <http://www-05.ibm.com/services/es/bcs/pdf/transporte-inteligente-como-mejorar-la-movilidad-en-las-ciudades.pdf>
- IDRD. (2011). *Instituto de Recreación y Deporte*. Recuperado el 13 de Abril de 2012, de Estadio Nemesio Camacho El Campín, listo para el Mundial Sub20:  
[http://www.idrd.gov.co/htms/contenido-estadio-nemesio-camacho-el-campn-listo-para-el-mundial-sub20\\_11809.html](http://www.idrd.gov.co/htms/contenido-estadio-nemesio-camacho-el-campn-listo-para-el-mundial-sub20_11809.html)

- IDRD. (Julio de 2011). *Instituto de Recreación y Deporte*. Recuperado el 25 de Julio de 2012, de [http://www.idrd.gov.co/files\\_fck/files/Agenda16\\_Julio2011.html](http://www.idrd.gov.co/files_fck/files/Agenda16_Julio2011.html)
- IDRD. (24 de Enero de 2011). *Instituto de Recreación y Deporte*. Recuperado el 12 de Abril de 2012, de [http://www.idrd.gov.co/htms/contenido-obras-en-el-campn-avanzan-a-buen-ritmo\\_4480.html](http://www.idrd.gov.co/htms/contenido-obras-en-el-campn-avanzan-a-buen-ritmo_4480.html)
- IDU. (2011). *Evolución del inventario de la malla vial 2004-2011*. Bogotá D.C: Direccion Tecnica Estratégica-IDU.
- IDU. (2012). *Instituto de Desarrollo Urbano*. Recuperado el 15 de Enero de 2012, de Espacio Público: [http://www.idu.gov.co/web/guest/espacio\\_ciclorutas](http://www.idu.gov.co/web/guest/espacio_ciclorutas)
- infobae.com. (6 de Marzo de 2012). *Se desaceleró el crecimiento de Brasil en 2011*. Recuperado el 26 de Julio de 2012, de <http://www.infobae.com/notas/635521-Se-desacelero-el-crecimiento-de-Brasil-en-2011.html>
- Jaramillo, J. (2010). *Observatorio de Movilidad Vial*. Pereira.
- Joburg. (20 de 5 de 2012). *OFFICIAL WEBSITE OF THE CITY OF JOHANNESBURG*. Recuperado el 20 de 5 de 2012, de [http://www.joburg.org.za/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1226&Itemid=78](http://www.joburg.org.za/index.php?option=com_content&task=view&id=1226&Itemid=78)
- Johannesburg Metropolitan Bus Services -Proprietary- Limited. (2010). *Annual Report*. Johannesburg: Johannesburg Metropolitan Bus Servics (Proprietary) Limited.
- Johannesburg Roads Agency Soc (LTD). (2011). *Annual Report*. Johannesburg: Johannesburg Roads Agency Soc (LTD).
- Kuper, S. (2010). *El fútbol es así! (Soccernomics): Una explicación económica sobre los mitos y verdades del deporte*. Empresa Activa.
- Maenning, W. (2010). *Economic Effects of Football World Cups*. Hamburgo: University of Hamburg.
- Matheson, V. A., & Baade, R. A. (2003). *Mega-Sporting events in developing nations: Playing the way to prosperity?* Williamston.
- OPAIN S.A. (2010). *Boletín Así Vamos 1*. Bogotá: Comunicaciones OPAIN S.A.
- OPAIN S.A. (2012). *Boletín Así Vamos*. Bogotá.
- OPAIN S.A. (s.f.). *Acerca de OPAIN S.A*. Recuperado el 20 de Marzo de 2012, de <http://www.elnuevodorado.com/opain.html>

- Pinto, C. G. (23 de Junio de 2009). *El aeropuerto El Dorado como centro de logística y distribución hacia el mejoramiento de la competitividad regional y nacional*. Bogotá D.C, Cundinamarca, Colombia: Universidad Javeriana.
- Policia Metropolitana de Bogotá. (18 de Julio de 2011). *Policia Nacional de Colombia*. Recuperado el 25 de Marzo de 2012, de [http://oasportal.policia.gov.co/portal/pls/portal/JOHN.NOTDET\\_MEBOG.SHOW?p\\_arg\\_namemes=identificador&p\\_arg\\_values=286174](http://oasportal.policia.gov.co/portal/pls/portal/JOHN.NOTDET_MEBOG.SHOW?p_arg_namemes=identificador&p_arg_values=286174)
- Policia Nacional de Colombia. (2011). *Informe Ejecutivo al Congreso 2010-2011*. Bogota D.C.
- Portafolio. (10 de Abril de 2012). *Portafolio*. Recuperado el 28 de Abril de 2012, de <http://www.portafolio.co/economia/nuevo-muelle-internacional-eldorado-operaria-agosto>
- Prieto, A. (14 de Octubre de 2009). *Perspectivo*. Recuperado el 2 de Julio de 2012, de Av. Longitudinal de Occidente : <http://perspectivocreativo.blogspot.com/2009/10/parece-que-tocaria-pagar-peaje-pero.html>
- Proexport. (Abril de 2012). *Estadísticas de inversión extranjera directa IED en Colombia*. Recuperado el 25 de Julio de 2012, de <http://www.inviertaencolombia.com.co/publicaciones/estadisticas-ied-en-colombia.html>
- Proexport Colombia. (Julio de 2011). *Colombia: Destino revelación para invertir en Infraestructura Hotelera y Turística*. Recuperado el 13 de Abril de 2012, de Slideshare: <http://www.slideshare.net/inviertaencolombia/infraestructura-hotelera-y-turstica-julio-2011>
- Real Academia Española de la Lengua. (30 de 4 de 2012). Recuperado el 30 de 4 de 2012, de <http://buscon.rae.es/draeI/SrvltGUIBusUsual>
- Revista Cambio. (6 de Julio de 2012). *Cambio*. Recuperado el 6 de Julio de 2012, de Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, SITP, supone dividir la ciudad en 13 zonas: [http://www.cambio.com.co/paiscambio/834/ARTICULO-WEB-NOTA\\_INTERIOR\\_CAMBIO-5525327.html](http://www.cambio.com.co/paiscambio/834/ARTICULO-WEB-NOTA_INTERIOR_CAMBIO-5525327.html)
- SARCC. (2008). *South African Rail Commuter Corporation*. Recuperado el 25 de Julio de 2012 , de <http://www.metrorail.co.za/Communication/B%20Plan.pdf>
- Secretaría de Movilidad. (2011). Parque Automotor. *Movilidad en Cifras 2011*, 1.
- Secretaría de Movilidad. (29 de Julio de 2011). *Publimotos*. Recuperado el 14 de Abril de 2012, de Manejo de tráfico para Mundia Sub-20: <http://www.publimotos.com/actualidad/manejo-de-traffic-para-mundial-Sub-20/?id=25225>

- Secretaría Distrital de Planeación. (2011). *Diagnóstico del Sector Turismo en Bogotá*. Recuperado el 16 de Abril de 2012, de [http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/Economia Urbana/Archivos/Diagn%F3stico%20del%20sector%20turismo%20en%20Bogot%E1.pdf](http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/EconomiaUrbana/Archivos/Diagn%F3stico%20del%20sector%20turismo%20en%20Bogot%E1.pdf)
- Secretaría Distrital de Planeación. (s.f.). *La entidad*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2011, de <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/entidad/QuienesSomos/Historia>.
- Semana. (19 de Agosto de 2011). *Semana.com*. Recuperado el 25 de Noviembre de 2011, de <http://www.semana.com/deportes/blatter-dice-colombia-esta-preparada-para-organizar-mundial-mayores/162683-3.aspx>
- South African Tourism. (2010). *Impact of 2010 FIFA World Cup*. Recuperado el 18 de Noviembre de 2011, de [http://www.tourism.gov.za:8001/PublicDocuments/2010\\_12\\_06/World\\_Cup\\_Impact\\_Study\\_v8\\_report\\_03122010.pdf](http://www.tourism.gov.za:8001/PublicDocuments/2010_12_06/World_Cup_Impact_Study_v8_report_03122010.pdf)
- Suarez, R. C. (2011). *Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte*. Recuperado el 20 de Mayo de 2012, de Ciudad Viva: <http://www.ciudadviva.gov.co/portal/node/167>
- The Geneva Declaration on Armed Violence and Development. (2011). *The Geneva Declaration*. Recuperado el 1 de Julio de 2012, de GBAV 2011 Database: <http://www.genevadeclaration.org/fileadmin/docs/GBAV2/GBAV2011-Fig-2.3-detail.pdf>
- Transmilenio S.A. (26 de Julio de 2012). *Transmilenio*. Recuperado el 26 de Julio de 2012, de [http://www.transmilenio.gov.co/WebSite/Contenido.aspx?ID=TransmilenioSA\\_TransmilenioEnCifras\\_EstadisticasGenerales](http://www.transmilenio.gov.co/WebSite/Contenido.aspx?ID=TransmilenioSA_TransmilenioEnCifras_EstadisticasGenerales)