

Participación ciudadana e impacto social frente a la enajenación y/o expropiación de predios para el proyecto Cable Aéreo (TransMiCable)



Maritza Alejandra García Ramírez

4401865

Universidad Militar Nueva Granada

Facultad de Ciencias Económicas

Dirección de posgrados

Especialización en Finanzas y Administración Pública

Bogotá D.C

2018

Tabla de Contenido

Listado de Ilustraciones.....	IV
Listado de tablas	IV
Siglas	V
Resumen	VI
Palabras clave	VI
Abstract.....	VII
Keywords.....	VII
1. Objetivo General	1
1.1.1 Identificar los mecanismos de participación ciudadana ejecutados, frente a la enajenación y/o expropiación de predios para el proyecto Cable Aéreo (TransMiCable).....	1
1.1.2 Explicar cómo influyen los entes de control frente al impacto social causado por la enajenación y/o expropiación de predios para el proyecto Cable Aéreo (TransMiCable).....	1
1.2 Pregunta problema ¿Cuál es la importancia de ejercer participación ciudadana frente a la enajenación y/o expropiación de predios causado por el proyecto Cable Aéreo (TransMiCable)?	1
2. Introducción.....	2
3. Antecedentes del proyecto Cable Aéreo	4
3.1. Prefactibilidad del proyecto Cable Aéreo en Ciudad Bolívar	4
3.2 Factibilidad del proyecto cable aéreo en Ciudad Bolívar.....	6
3.3 Estudios y diseños del proyecto Cable Aéreo en Ciudad Bolívar	8
4. Enajenación y/o Expropiación de predios para ejecutar el proyecto Cable Aéreo en Ciudad Bolívar.....	11
4.1 Metodología y desarrollo utilizado para la adquisición de predios.....	12
4.1.1 Componente Técnico	12
4.1.2 Información cartográfica.....	13
4.1.3 Información catastral.....	17
4.1.4 Predios especiales.....	18
4.1.5 Total de predios requeridos para el proyecto	22
5 Participación ciudadana	22
5.1 Dimensión Político-organizativa, que identifica los actores sociales que interactúan en el área de influencia del proyecto.	22

5.2 Lineamientos de participación.....	23
5.2.1 Área de influencia indirecta.....	23
5.2.2 Área de influencia indirecta.....	24
5.3 Identificación y evaluación de impactos del proyecto.....	24
6 Plan de gestión social.....	25
Conclusiones.....	28
Bibliografía.....	30

Lista de Ilustraciones

Ilustración 1. Trazados de cable aéreos propuestos.	4
Ilustración 2. Localización de los trazados 1 y 2.	6

Lista de tablas

Tabla 1. ZHF intervenidas por el cable Ciudad Bolívar.	10
---	----

Siglas

IDU: Instituto de Desarrollo Urbano

SDM: Secretaria Distrital de Movilidad

ETMVA: Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda

POT: Plan de Ordenamiento Territorial

CONPES: Consejo Nacional de Política Económica y Fiscal

SDE: Secretaria de Desarrollo Económico

UPZ: Unidades de Planeamiento Zonal

SDP: Secretaria Distrital de Planeación

SIIC: Sistema Integrado de Información Catastral

UAECD: Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital

ZHF: Zonas Geoeconómicas Homogéneas

BM- Banco Mundial

PUI: Proyecto Urbano Integral

Resumen

El propósito de este ensayo es analizar la importancia de la participación ciudadana frente al proyecto Cable Aéreo (Transmicable) y el impacto social causado por la enajenación y/o expropiación de predios, buscando el mejoramiento del área que interviene, teniendo como referencias el desarrollo de un sistema integrado de transporte público, que pretende generar alternativas de movilidad y desarrollo.

Teniendo como metodología principal la integración de la comunidad por medio de mecanismos formales de participación, para ello se debe reconocer el territorio y el entorno que los rodea, y utilizar los programas que ofrecen las entidades a fin de que la población conozca los proyectos y se encaminen a preservar las obras que son para beneficio propio.

Por estas dificultades económicas y movilidad de los ciudadanos que viven en sectores apartados del centro, existen investigaciones que le apuntan a la inserción de estudiantes y empleados no solo por su lejanía a sus lugares destino sino por su condición de desventaja con relación a sectores más privilegiados dentro de la ciudad en términos económicos y geográficos (CEPAL, 2011)

Palabras clave

Predios, enajenación, expropiación, participación ciudadana, impacto social, Cable aéreo, TransMicable.

Abstract

The purpose of this essay is to analyze the importance of citizen participation in the Cable Aerial Project (Transmutable) and the social impact caused by the alienation and / or expropriation of data, seeking the improvement of the area involved, having as references the development of an integrated public transport system, which aims to generate mobility and development alternatives.

Having as main methodology the integration of the community through the means of participation mechanisms, so that the territory and the environment that surrounds them is recognized, and that they use the programs offered by the entities so that people know the projects and are on their way a conservative works that are for their own benefit.

The economic difficulties and mobility of citizens living in sectors away from the center, there are investigations that point to the insertion of students and employees not only because of their location in the future and because of their disadvantage in relation to more privileged sectors within the city in economic and geographical terms (ECLAC, 2011)

Keywords

Properties, alienation, expropriation, citizen participation, social impact, aerial cable, TransMiCable

1. Objetivo General

Analizar la importancia de la participación ciudadana frente al proyecto Cable Aéreo (TransMiCable) y el impacto social causado por la enajenación y/o expropiación de predios.

1.1. Objetivos específicos

1.1.1 Identificar los mecanismos de participación ciudadana ejecutados, frente a la enajenación y/o expropiación de predios para el proyecto Cable Aéreo (TransMiCable).

1.1.2 Explicar cómo influyen los entes de control frente al impacto social causado por la enajenación y/o expropiación de predios para el proyecto Cable Aéreo (TransMiCable).

1.2 Pregunta problema ¿Cuál es la importancia de ejercer participación ciudadana frente a la enajenación y/o expropiación de predios causado por el proyecto Cable Aéreo (TransMiCable)?

2. Introducción

La presente investigación busca identificar como participa la ciudadanía frente a los proyectos que se adelantan en la zona de influencia donde va a impactar directamente el Cable Aéreo, en conocer sus derechos y deberes frente a los cambios que genera un proyecto de infraestructura en la población a la que pertenecen, impulsándolos a que asistan y aprovechen los programas que ofrece la entidad para que se informen y obtengan conocimientos acerca de los trámites a seguir una vez entregan su predio, esto incluye los acompañamientos que se realizan, el proyecto busca lograr una integración, no sólo de los diferentes sistemas de transporte existentes y en la planificación de la ciudad, sino además una integración a nivel urbano que garantice la continuidad, mejore los tiempos de desplazamiento, la seguridad del sistema, la sostenibilidad ambiental y la confiabilidad para la población.

De igual manera este documento aborda el estudio de gestión de predios, tema de suprema importancia para el desarrollo del proyecto de infraestructura, dado que define las áreas físicas que se requieren para la implantación del futuro sistema, identifica los predios que es necesario adquirir. (Metro de Medellín , 2013)

Se tratará la caracterización de las dimensiones sociales, culturales y económicas, de la población que reside en el sector y que de alguna manera se verán influenciados ya sea directa o indirectamente por el desarrollo de las obras, entre otros aspectos.

El plan de gestión social es la herramienta que servirá como punto de interacción entre la comunidad y el proyecto, a través de la socialización, la participación y el análisis de las variables sociales, culturales y económicas frente a la sostenibilidad del proyecto (Metro de Medellín, 2013)

En Ciudad Bolívar se han desarrollado 2 programas importantes:

Formación en entornos escolares, ir a todos los colegios públicos de Ciudad Bolívar, así no estén dentro del área de influencia del proyecto. Para contarles a los niños y adolescentes cómo funciona el proyecto, de las obligaciones que se tienen como distrito y formar ciudadanía desde edades tempranas, hablando de procesos de fortalecimiento y cultura ciudadana. El taller va enfocado a los problemas que se puedan en el sistema y la responsabilidad de darles soluciones como ciudadanos.

Padrinos y madrinas de los entornos, va enfocado directamente con la población que se encuentra dentro del área de influencia, trabajando con ellos, para involucrarlos en el programa y asuman una responsabilidad importante de cuidar los entornos, no solamente a las estaciones sino a cada una de la pilonas que sostienen el cable aéreo.

3. Antecedentes del proyecto Cable Aéreo

A continuación se realizara una breve reseña histórica que es utilizada a fin de apoyar el avance del proyecto.

3.1. Prefactibilidad del proyecto Cable Aéreo en Ciudad Bolívar

Para iniciar el proyecto que brindaría bienestar en cuanto a movilidad a una de las poblaciones más vulnerables de la ciudad de Bogotá, se generó un estudio de prefactibilidad mediante el contrato Interadministrativo 1463-2009, el cual se celebró entre la Secretaria Distrital de Movilidad de Bogotá y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda, quienes elaboraron un diagnóstico sobre la viabilidad del proyecto para la construcción del sistema de transporte por cable aéreo en Bogotá, con el fin de atender las necesidades de movilización de las personas que habitan en estos sectores de la ciudad, que cuentan con un nivel de accesibilidad compleja y no garantiza un desplazamiento seguro. Gracias a este estudio se identificó la viabilidad técnica y los costos preliminares para la implementación de las líneas de transporte por cable aéreo para las localidades que se beneficiarían con el proyecto.

Las localidades que integran el proyecto de cable aéreo son: i) Usaquén (Localidad N° 1), ii) Santa Fe (Localidad N° 3), iii) Chapinero (Localidad N° 2), iv) San Cristóbal (Localidad N° 4), v) Usme (Localidad N° 5), vi) Ciudad Bolívar (Localidad N° 19)

En la siguiente ilustración se detallan los trazados aéreos propuestos en las localidades ya mencionadas



Ilustración 1. Trazados de cables aéreos propuestos (2009-2010)

Fuente: Estudios de Localización cable Ciudad Bolívar Metro de Medellín, 2013

Es de tener en cuenta que el proyecto se enmarca dentro de los objetivos propuestos en el Plan de Desarrollo 2012- 2016 “Bogotá Humana” y el Plan Maestro de Movilidad, que desde el principio manifestaron la importancia de mejorar la accesibilidad y conectividad en este sector por medio del Transporte Público Cable Aéreo, así mismo el Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES)- mediante el documento 3677 del 19 de Julio de 2010- conpes de movilidad integral para la región capital Bogotá- Cundinamarca, participa en el desarrollo integral de la movilidad en Bogotá, evaluando los mecanismos financieros de los proyectos, a fin de contribuir con la sostenibilidad ambiental, económica y social del sistema cable aéreo.

Para continuar, una vez se realizaron los estudios y surtieron los resultados de la evaluación, se concluyó que la localidad N° 19 Ciudad de Bolívar era la que presentaba mayor aptitud para implementar el sistema de cable aéreo en Bogotá, esto aplicado para el Portal Tunal, Paraíso y Mirador, debido a que la evaluación evidencio situaciones como precariedad del

espacio público, deficiencia de transporte, inseguridad y total deterioro ambiental, demostrando que el proyecto beneficiaría el desarrollo social e integral de la zona.

La ETMVA subcontrató en el 2010 la firma Consultora de Servicios Ambientales y Geográficos S.A. para que revisara la evaluación y estudio ambiental en la construcción y operación para el Portal Tunal, Paraíso y Mirador en Ciudad Bolívar, con el fin de identificar de manera preliminar y con información secundaria las condiciones ambientales de dicho corredor que fue seleccionado para la implementación del proyecto.

Estos estudios ambientales fueron dirigidos principalmente a la población que iba a ser objeto directo en la implementación del proyecto, teniendo en cuenta la Ley 99 de 1993 para la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables donde se estipula la importancia de tomar medidas preventivas para mitigar los riesgos de contaminación que puedan afectar a la población que viven alrededor del proyecto, cumpliendo de igual manera con los artículos 79 y 82 de la Constitución Política de Colombia donde generalizan que todos los ciudadanos tienen derecho a un ambiente sano teniendo en cuenta la participación ciudadana sobre las decisiones que puedan afectarlo y desde luego haciendo énfasis de que el estado tiene el deber de velar por la protección del espacio público y al uso común del cual prima sobre el interés particular. (Metro de Medellín , 2013)

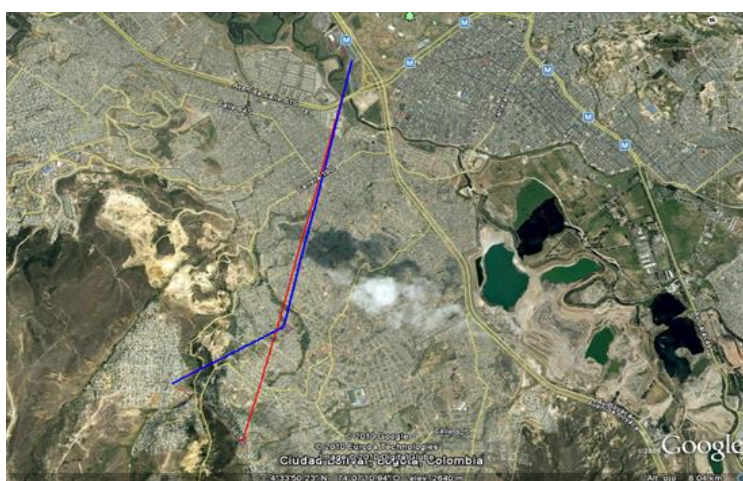
3.2 Factibilidad del proyecto cable aéreo en Ciudad Bolívar

Para noviembre de 2012 la Secretaria de Movilidad de Bogotá y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda, suscribieron el contrato de Consultoría N° 20121531, con el objeto de realizar los estudios técnicos y diseños a nivel de factibilidad para el sistema de transporte urbano de pasajeros por el Cable Aéreo, para este se encontraron dos

trazados de ubicación viales para determinar cuál era la más ajustable a los parámetros requeridos que se reconocieron en la prefactibilidad del proyecto.

Para poder realizar a fondo el estudio, se tomó como referencia el portal del sistema TransMilenio El Tunal, con el fin de definir el trazado y prolongar el éxito en la movilidad de la zona en Ciudad Bolívar.

1. Portal Tunal- Juan Pablo II- El Oasis- Paraíso
2. Portal Tunal- Juan Pablo II- Manitas/Villa Gloria- Mirador Paraíso.



----- Trazado 1 ----- Trazado 2

Ilustración 2. Localización de los trazados 1 y 2

Fuente: Estudios de Localización cable Ciudad Bolívar Metro de Medellín, 2013

Básicamente los dos trazados son similares, se diferencian fundamentalmente en la intención de ubicar la estación N° 2 en el sector de El Oasis (Trazado N° 1) o en el de Villa Gloria (Trazado N°2), lo cual modifica a su vez la ubicación de la estación intermedia 1.

El trazado seleccionado para el estudio de perfil fue el trazado N° 2, de la cual se parte en la fase de factibilidad para revisar y ajustar los aspectos que lo requieran. (Metro de Medellín , 2013)

3.3 Estudios y diseños del proyecto Cable Aéreo en Ciudad Bolívar

Con el fin de atender y dar cumplimiento al plan de desarrollo “Bogotá Humana”, en donde dicta: Dar prioridad al transporte masivo y colectivo para reducir los costos y tiempos asociados con la movilidad de las personas, e implementar la puesta en marcha de un sistema multimodal que introduce el modo férreo en sus distintas modalidades, el cable aéreo y prioriza los modos no motorizados, mediante el cual la administración distrital contempló la construcción de 7 kilómetros de líneas de cable que integrarían las zonas periféricas de difícil acceso, ubicadas en las localidades de Ciudad Bolívar y San Cristóbal, para este caso en particular corresponde a 3.4 Km de línea. (Plan de Desarrollo, 2012).

En diciembre de 2014 se da la apertura a la Licitación Pública IDU-LP-SGI-032-2014, para el 16 de Julio de 2015 el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, suscribe el Contrato de obra IDU-1630 -2015, con el contratista Unión Temporal Cable Bogotá (UTCB), integrada por Doppelmayr Colombia S.A.S., con una participación del 50%, constructora Colpatria S.A. con una participación del 25% e ICEIN Ingenieros Constructores S.A.S. con el 25% restante. Este proyecto conto con un valor inicial por \$ 164.300.000.000, que comenzó su ejecución el 4 de septiembre de 2015, esto mientras las garantías fueron aprobadas y adicional a ello se aprobaran las hojas de vida del personal que haría parte del proyecto.

El objeto a contratar para la Licitación Pública, “Estudios, Diseños y Construcción de Obra Civil, Suministro, Montaje y Puesta en Funcionamiento y Mantenimiento del Componente Electromecánico, de un Sistema de Transporte de Pasajeros por Cable Aéreo Tipo Mono cable Desenganchable en la Localidad de Ciudad Bolívar”

El plazo de ejecución establecido fue de 35 meses discriminados en cuatro etapas:

Etapas 1: Estudios y Diseños: 5 meses

Etapas 2: Etapa Preliminar: 1 mes

Etapa 3: Etapa de Construcción: 17 meses

Etapa 4: Etapa de Mantenimiento: 12 meses

De la misma manera el 5 de agosto de 2015 el Instituto de Desarrollo Urbano IDU suscribió el contrato de interventoría IDU-1653-2015 con el contratista Consorcio Intercable Ciudad Bolívar , integrado por las firmas Estudios Técnicos y Asesorías S.A. (ETA S.A.) e Interventorías y Proyectos S.A.S. (INTERPRO S.A.S), iniciando su ejecución el 4 de Septiembre de 2015. (Veeduría Distrital, 2016)

En Colombia Compra Eficiente se encuentra toda la información sobre la ejecución del contrato IDU.1630-2015, desde su apertura, incluidos todos los pliegos de condiciones solicitados a los contratistas, hasta la audiencia de adjudicación, aquí se encuentran las actuaciones del contrato desde que inicio su ejecución hasta hoy día, a continuación se relacionan cada una de las modificaciones surtidas al proyecto.

Para el 28 de diciembre de 2015 se suscribió la Adición N° 1 por valor de \$6.356.283.770 “Reserva cambiaria: el valor aquí adicionado corresponde a la reserva cambiaría por el pago del componente electromecánico en EUROS, conforme lo señala la nota 5 de la cláusula cuarta: forma de pago, establecida en el contrato de obra IDU-1630-2015”, con el fin de cubrir las eventualidades derivadas para el pago del componente electromecánico y la Modificación N°1, ampliando a tres meses más el plazo para la etapa de Estudios y Diseños.

El 5 de septiembre de 2016 se suscribe la Modificación N°2, en la cláusula octava del contrato- Anticipo para la construcción de obras civiles. Para el 27 de diciembre de 2016 se suscribe la Prorroga N° 1- plazo del contrato por un término de 9 meses y 21 días contados a partir de la fecha de vencimiento del contrato, Adición N° 2- por valor de \$ 39.063.026.565 equivalente a 56657,833 SMMLV para el 2016 y Modificación N°3- en la cláusula cuarta del

contrato- Forma de pago: donde se expresa que Transmilenio S.A será quien pague el valor del contrato, contra producto entregado, aprobado por la interventoría y recibido a satisfacción por el IDU.

El 11 de enero de 2017 se firma el contrato de cesión de derechos de autor de los productos derivados de la ejecución del contrato de obra- el contratista cede a favor del IDU- CESIONARIO, el 100% de los derechos patrimoniales de autor, sobre trabajos y documentos intelectuales de conformidad con la ley.

Para el 12 de Junio de 2017 se suscribe el Modificadorio N°4- en la cláusula vigésima quinta el contratista ICEIN Ingenieros Constructores S.A.S, cede su participación en la misma a COHERPA ingenieros constructores S.A.S y PEDELTA COLOMBIA S.A.S en 24% y el 1%.

Se suscribe el Modificadorio N° 5 el 21 de Junio de 2017 donde las partes acuerdan terminar por mutuo acuerdo la Prorroga N° 1, Adición N°2 y Modificación N°3. El 21 de Junio de 2017 se suscribe la Prorroga N°2- plazo del contrato por un término de 9 meses y 21 días contados a partir de la fecha de vencimiento del contrato, Adición N°3- por valor de \$ 39.431.324.072 equivalente a 53450,475 SMMLV para el 2017 y Modificación N° 6 - en la cláusula cuarta del contrato- Forma de pago: donde se expresa que Transmilenio S.A será quien pague el valor del contrato, contra producto entregado, aprobado por la interventoría y recibido a satisfacción por el IDU.

El 13 de septiembre de 2017 se suscribió la Modificación N° 7- clausula tercera del contrato, denominada valor, de acuerdo a las Adiciones N°1 y N°3. Se suscribe un nuevo documento el día 19 de diciembre de 2017, Aclaratorio N°1- se aclara la cláusula primera de la Modificación N°7 indicando que los SMMLV del contrato asciende a 318,300.76 SMMLV, Modificación N°8- clausula tercera, valor del contrato en el sentido de incrementar las líneas

presupuestales y Adición N°4- por valor de \$ 5.917.531.383 equivalente a 8021,41 SMMLV para el 2017.

A hoy se ha suscrito el documento Prorroga N°3- plazo del contrato por un término de 3 meses contados a partir de la fecha de vencimiento del contrato , Adición N° 5- por valor de \$ 1.177.443.965 y Modificación N°9- clausula tercera, valor del contrato. (Colombia Compra Eficiente, 2015)

Retomando el seguimiento al contrato IDU-1630.2015, se evidencio que hay un avance del 4,5% frente a un 8,2% proyectado según la última reprogramación aprobada e informada por la Interventoría que en ese momento se encontraba en proceso de revisión y aprobación de una nueva reprogramación en razón a las cantidades ejecutadas de algunos ítems que se fueron ajustando durante la ejecución de las obras, teniendo como razón de ser de estos ajustes contar con una línea base que dé cuenta de la situación real del proyecto.

4. Enajenación y/o Expropiación de predios para ejecutar el proyecto Cable Aéreo en Ciudad Bolívar

El proyecto de transporte por cable aéreo ubicado en la localidad de Ciudad Bolívar, EN Bogotá cuenta con una longitud de 3.340m, entre el portal El Tunal de TransMilenio y el Sector Mirador/Paraíso, cuenta con un desnivel de 262m y cuatro estaciones localizadas en el Portal El Tunal (transferencia a TransMilenio). Geográficamente el cable aéreo Ciudad Bolívar se localiza aproximadamente entre coordenadas 4°33'3,15" y 4.34'7,60" de latitud Norte, 74°8'25,75" y 74°49'4,68" de longitud Oeste y entre los 2.564 y los 2.810 msnm de altura. (Metro de Medellín, 2013).

¿Por qué un cable aéreo para Ciudad Bolívar?

Teniendo en cuenta las condiciones socio-económicas y geográficas de la localidad de Ciudad Bolívar, la más extensa del Distrito con un área total de 12.998 hectáreas y específicamente en las UPZ 66 (San Francisco) y 67 (Lucero) las cuales tienen una extensión aproximada de 765 hectáreas y una población cercana a los 245.000 habitantes, en donde se presentan situaciones de inequidad social, precariedad del espacio urbano y deterioro ambiental de los más graves de la ciudad, se concibe la realización de un Proyecto Urbano Integral PUI, que integra y articula estrategias de intervención en medio ambiente, movilidad, espacio público, equipamientos y asentamientos humanos, iniciando con la construcción del Sistema de Transporte Público de Pasajeros por Cable Aéreo, mediante el cual la Administración Distrital propone un conjunto de acciones sobre el territorio que tienen como objetivo el potenciar el impacto positivo de la nueva infraestructura de transporte sobre su área inmediata de influencia. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2014).

4.1 Metodología y desarrollo utilizado para la adquisición de predios

Se da a partir de la necesidad de entregar el espacio requerido al contratista, esto para dar pronta ejecución al contrato.

4.1.1 Componente Técnico

Para cada uno de los predios se le asigno un Registro Topográfico, como identificador único, encontrándose como un nombre o referencia más sencilla para identificarlo. Para surtir la información de cuantos predios servirían como insumo, se dio la siguiente información.

Para el 15% de los predios totales que corresponde a los predios muestra, se realizó avalúo puntual, estudio de títulos con toda la documentación que lo soporta y los respectivos registros topográficos.

Para el 85% de los predios restantes sólo se halló el valor de adquisición, con base en los avalúos del 15% de los predios muestra o más predios si es necesario.

4.1.2 Información cartográfica

Catastro Distrital allego la información geográfica catastral como suministro para la elaboración del estudio de prefactibilidad de adquisición predial. Mediante el cruce de la información cartográfica, como el trazado del cable, los predios intervenidos y la información de ZHF de la ciudad, pudieron identificarse las ZHF intervenidas, lo cual se constituye en insumo principal para la selección de los predios muestra.

Tabla 1. *ZHF intervenidas por el cable Ciudad Bolívar*

CÓDIGO	ZHF	DESCRIPCIÓN
1	6090115153449	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Zona verde metropolitana, Tratamiento: Conservación
2	5727715153303	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Suelo de protección, estructura ecológica principal, Tratamiento: Corredor ecológico de ronda

3	6235215153113	Clase de suelo: Urbano protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria
4	6235235152112	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria
5	6222135153221	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con zonas delimitadas de comercio y servicios, Tratamiento: Consolidación Urbanística
6	6222135152112	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con zonas delimitadas de comercio y servicios, Tratamiento: Consolidación Urbanística
7	6235225152112	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria

8	6235225132112	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria
9	6235215152121	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria
10	6235225152153	Clase de suelo: Urbano protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria
11	6235125141112	Clase de suelo: Urbano protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención reestructurante
12	6235125153212	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención reestructurante

13	6235225153212	Clase de suelo: , Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria
14	6235235133112	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria
15	6235235141102	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria
16	6611130141131	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial, Tratamiento: De desarrollo
17	6235231321111	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria
18	6235225141112	Clase de suelo: Urbano no protegido, Área de Actividad: Residencial con actividad económica en la vivienda, Tratamiento: Mejoramiento integral de intervención complementaria

4.1.3 Información catastral

La información catastral es un sistema de información de tierras basado en el predio, que se constituye como insumo necesario para su administración, planificación, manejo ambiental, desarrollo sostenible y es un referente indispensable para el ordenamiento territorial.

Básicamente consiste en un inventario o censo debidamente actualizado y clasificado de los inmuebles pertenecientes a los particulares y al estado que conforman una localidad y de los cuales se debe tener su correcta identificación física, jurídica y económica.

Como fuente de información catastral se requiere: i) Boletín catastral o certificación catastral., ii) Certificados de tradición y libertad. iii) Consultas del Sistema Integrado de Información Catastral (SIIC) realizadas en el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU). iv) Información temática de ZHF como usos del suelo, tratamientos urbanísticos y caracterización física preliminar del área de estudio.

La información catastral se obtuvo a través de distintas fuentes como se explica a continuación:

Boletín catastral: Es la constancia de la información física, jurídica y económica de un predio en la cual figuran datos como: nomenclatura oficial, direcciones secundarias y las direcciones anteriores, avalúos catastrales de los últimos 9 años, áreas de terreno y construcción. Esta certificación también es conocida con el nombre de Boletín de Nomenclatura y para el caso de Bogotá es emitido por la UAECD.

Sistema Integrado de Información Catastral: Es la base de datos de información predial de la UAECD que contiene además de la información de descrita para el boletín catastral, detalles de las construcciones como su calificación. Su consulta fue realizada en pantalla, en las instalaciones del Instituto de desarrollo Urbano IDU.

Certificado de Tradición y Libertad: Es el documento que contiene los datos jurídicos de un predio, el estado actual y anterior del mismo y es expedido por las oficinas de Registro de Instrumentos Públicos.

ZHF: Son áreas de suelo que comparten características similares en cuanto a norma del suelo, variables físicas y uso actual, elaboradas por la autoridad competente, en este caso la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECD, en su proceso de Actualización Catastral 2011.

4.1.4 Predios especiales

En la actividad de reconocimiento predial, en campo, se encontraron inmuebles que requerían un tratamiento especial por sus características jurídicas, físicas o por su uso, para los cuales fue necesario estudiar detalladamente su condición jurídica y estimar su valor económico de manera individual e independiente por ser construcciones atípicas.

Para determinar dichas construcciones se realiza un avalúo que está a cargo de Catastro Distrital por ley. Es un avalúo comercial- catastral que se realiza conjuntamente con la Secretaria de Hacienda Distrital, quien avalúa los predios para hacer una carga impositiva/ impuesto predial sobre ellos, es importante recordar que para el impuesto del predio se tiene en cuenta el avalúo catastral del mismo.

Para iniciar el proyecto se adquirieron 194 predios, para ello se utilizaron las vías de enajenación y expropiación que a continuación se explican al detalle.

Cuando la sociedad necesita una obra civil para continuar su desarrollo, muchas veces es imprescindible comprar predios de los particulares. En este caso prima el beneficio general sobre

el individual; así, el propietario está obligado a ceder el inmueble, independientemente del uso apropiado o incorrecto que le esté dando al predio y a la edificación. Esto incluye los lotes de engorde. Normalmente, se realizan proyectos como vivienda de interés social, puentes, vías y carreteras, parques, zonas verdes, áreas de protección ambiental y otras construcciones para embellecer la ciudad. La entidad que adelantará la obra se encarga de comunicar oficialmente la novedad al propietario o poseedor; al iniciar las negociaciones se requiere demostrar el dominio o la propiedad mediante escrituras. (El Tiempo, 2001)

Enajenación: Se establece en la ley 388 de 1997, el procedimiento en la adquisición de un predio, por parte de Estado, se debe contemplar la oferta formal para una enajenación voluntaria, en la cual se notifica al propietario del bien sobre la necesidad de adquisición, acompañado de un plano del predio y el avalúo comercial cuya vigencia del mismo no sobrepase un año. Este avalúo es realizado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi IGAC o un perito debidamente avalado e inscrito por una Lonja.

Expropiación: si el propietario no acepta la oferta, la entidad del Estado inicia el proceso de expropiación, estos pueden ser por vía administrativa o por vía judicial, siendo ésta la más común. Sin embargo, falta agilidad en el proceso y claridad sobre los procedimientos. La misma Ley, establece que “la indemnización que decretare el juez comprende el daño emergente y el lucro cesante. (Ley 388 de 1997)

Las normas que rigen la expropiación son la Convención Americana Sobre Derecho Humanos “Pacto de San José de Costa Rica”, la Constitución Política de Colombia, la Ley Novena de 1989, Ley 388 de 1997, la Ley 1682 de 2013, Decretos Reglamentarios de la Ley 1682 y Ley 1742 del 26 de diciembre de 2014.

A continuación se relata el procedimiento utilizado para la adquisición de predios en ciudad Bolívar para la ejecución del proyecto de Cable Aéreo, es importante tener en cuenta que la información fue suministrada por una de las personas que acompañó el proceso desde el inicio hasta la entrega del bien.

Inicialmente se utilizó como base el estudio de títulos, teniendo en cuenta quien es el propietario del predio, también verificando a qué tipo de persona se le va a hacer la oferta, y quien es la persona con quien se va a entablar el negocio; para ello se realiza un censo poblacional en donde se identificaran cuantas personas habitan en cada uno de los predios a adquirir, para ello se tienen en cuenta: i) Propietarios, ii) Arrendatarios, iii) Poseedores, iv) Subarrendatarios, v) Tenedores.

Es preciso tener en cuenta que actividad realiza cada uno de ellos, identificar y si el predio pertenecía a una vivienda o a una actividad económica, es decir si la propiedad funcionaba como local comercial o estaba rentada.

Para el censo poblacional se utilizan términos de tendencias versus usos, lo que permite identificar a las personas que serán reasentadas con el fin de ubicarlas en zonas similares a las que pertenecían, las cuales están siendo desplazadas para dar continuidad al proyecto.

De este censo se encontraron 491 unidades sociales o agrupaciones humanas, posterior a ello realizó un diagnóstico socioeconómico, que arrojó como resultado el estudio de impactos que deja el proyecto con los avances, para posterior a ello elaborar un plan de gestión social a seguir.

De esta manera se van resolviendo los asuntos, priorizando la participación ciudadana frente al impacto generado por la compra de los predios.

Identificar la población vulnerable: quienes son adultos mayores con enfermedades, discapacidades, niños en edad escolar, mujeres cabeza de hogar, adultos analfabetos. Importancia en la consecución de cupos escolares, bonos pensionales en la secretaria de integración social para los abuelos y de esta manera se inicia el plan.

Para la venta de la propiedad hay una consecución de vivienda de reposición, donde se inicia con una asesoría, que es desarrollada por la Oficina de Atención al Ciudadano en el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, que se encarga de la sensibilización social frente al proyecto.

Asesoría inmobiliaria, el trabajador social encargado, dirige la población al sitio en a donde posiblemente se va a radicar una vez vende el predio.

Asesoría social, se encarga de los cupos escolares en instituciones cerca al lugar en donde viven, para que los niños, niñas y adolescentes asistan a la educación. Por otro lado los adultos mayores reciben ayudas psicológicas, por el daño que se llegase a causar por la venta del bien que ha sido su residencia toda la vida.

Asesoría económica y socioeconómica, donde se invita a la población a entregar los documentos relacionándolos con la secretaria de desarrollo económico, para que inicien procesos de emprendimiento y fortalecimiento económico, allí se brindan capacitaciones para que se interesen por actividades comerciales.

Asesoría jurídica, está ligada a brindar capacitaciones a las personas que entregan el bien para que reúnan la documentación necesaria de la vivienda de reposición.

Las asesorías brindadas por el IDU, son necesarias para generar en la población apropiación por proyecto, es decir que conozcan los beneficios que el proyecto les va a brindar a

futuro, porque no solo con la venta de los predios se va a generar un espacio para el cable aéreo, también se abrirá una ventana de representación institucional.

4.1.5 Total de predios requeridos para el proyecto

Para el cable de Ciudad Bolívar, se identificaron, de conformidad con el trazado del corredor del proyecto, como predios requeridos para la implantación de estaciones y pilonas, más un adicional para desarrollo urbano definido por Planeación Distrital, un total de 194 predios.

La localización de los predios vinculados al proyecto se identifica a continuación:

Predios requeridos para el sistema- 178

Predios adicionales para urbanismo- 16

Total predios requeridos para el proyecto- 194

Para el desarrollo del proyecto se requiere un área total de 39.769,16 m² de terreno y 17.977,82 m² de construcción.

5 Participación ciudadana

5.1 Dimensión Político-organizativa, que identifica los actores sociales que interactúan en el área de influencia del proyecto.

Caracterización socioeconómica y cultural del área de influencia La caracterización socioeconómica y cultural se hace para las comunidades localizadas en el área de influencia indirecta y en el área de influencia directa, en 6 dimensiones: i) Dimensión Demográfica, que incluye la descripción de la población y la dinámica poblacional; ii) Dimensión Espacial, que se refiere a la estructura de servicios públicos y sociales; iii) Dimensión Económica, describe la

dinámica económica de la localidad y la UPZ; iv) Dimensión Cultural, en donde se caracterizan a las comunidades étnicas.

5.2 Lineamientos de participación

En cumplimiento de la normatividad vigente y de las políticas de la Alcaldía Mayor de Bogotá, descrita en el Plan de Desarrollo sobre:

Fomentar la participación y la capacidad de decisión de la ciudadanía.

Establecer una relación de diálogo y corresponsabilidad entre la ciudadanía y la administración pública.

Desde el inicio del estudio se ha mantenido una permanente interacción con los líderes de las comunidades ubicadas en el área de influencia y con las autoridades locales.

5.2.1 Área de influencia indirecta

El primer acercamiento con las autoridades locales, representantes de instituciones y presidentes de las Juntas de Acción Comunal se realizó el día 15 de diciembre de 2012 en la Alcaldía Local de Ciudad Bolívar a las 09:00 a.m. a la cual asistieron 13 personas. A partir de dicha reunión los líderes comunitarios de los barrios del Mirador/Paraíso, Villa Gloria/Manitas y Juan Pablo II han acompañado permanentemente al grupo consultor, en los recorridos realizados y en la toma de la información primaria. Para llevar a cabo la caracterización del AID también se realizó acercamiento con los presidentes de Junta de Acción Comunal de los barrios localizados a lo largo del corredor del cable aéreo.

5.2.2 Área de influencia indirecta

El día 16 de marzo de 2013, se realizaron tres reuniones de socialización de los “Estudios ambientales y sociales para los corredores de transporte por cable aéreo en las localidades de Ciudad Bolívar y San Cristóbal en la ciudad de Bogotá” con la comunidad de la Localidad de Ciudad Bolívar, en el barrio Mirador en el salón comunal en la Calle 71M # 27-81 a las 9:00 a.m.; barrio Villa Gloria-Manitas en la Parroquia San Pedro Poveda, Carrera 18L No. 70B - 69 Sur, a las 02:00 p.m. y en el barrio Juan Pablo II en el salón comunal Juan Pablo II – segundo sector a las 11:00 a.m., con el acompañamiento de la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, La Secretaria Distrital de Movilidad- SDM, El Instituto de Desarrollo Urbano- IDU y la Consultoría Aqua & Terra – Incoplan S.A.

A estas reuniones, se convocaron las comunidades de los barrios El paraíso, Manitas y Juan Pablo II, asistieron 315 personas de 600 convocadas, es decir, hubo un 52% de participación por parte de la comunidad. Las convocatorias fueron realizadas a través de entrega de volantes puerta a puerta y de perifoneo que realizaron los líderes comunitarios de cada barrio.

Cabe aclarar que la convocatoria de 600 volantes fue realizada en conjunto con las Juntas de acción comunal y en las planillas de entrega se registran 335 firmas únicamente, porque ese número de personas firmaron el formato de entrega. (Metro de Medellín , 2013)

5.3 Identificación y evaluación de impactos del proyecto

A partir de la caracterización socioeconómica, se determinan los elementos sociales y económicos que pueden verse afectados durante y después de la ejecución del proyecto. La identificación y evaluación de los impactos sociales, se realiza a través de un trabajo grupal donde participó no solo las trabajadoras sociales sino el grupo ambiental.

Luego de hacer un análisis sobre los resultados que conlleva el impacto social, se evidencio que el proyecto genera cambios en la movilidad vehicular, mejoramiento en los desplazamientos de tiempo de las comunidades y generación de empleo.

Adicional a ello se caracterizaron algunos problemas como los conflictos con la comunidad y afectación a la cotidianidad, debido a que son impactos directos, que permanecen todo el tiempo que duren las actividades constructivas, pero igualmente es un impacto puntual y puede ser prevenido o mitigado implementando el Plan de Gestión Social.

También se potencializarían de la inseguridad, debido a que la zona es catalogada por la misma comunidad como insegura. (Plan de Desarrollo, 2012).

6 Plan de gestión social

El plan de gestión social es la herramienta que servirá como punto de interacción entre la comunidad y el proyecto, a través de la socialización, la participación y el análisis de las variables sociales, culturales y económicas frente a la sostenibilidad del proyecto

Además, permitirá determinar las medidas acordes para el manejo de los impactos sociales determinados en la evaluación de impactos.

Los objetivos del plan de gestión social están orientados a: i) Propiciar la generación de espacios de participación que posibiliten el intercambio de información entre el contratista, el IDU y la ciudadanía; ii) Prevenir y/o mitigar los impactos sociales ocasionados por la ejecución del proyecto; iii) Potencializar los impactos sociales positivos generados por el proyecto; iv) Gestionar y atender oportunamente los requerimientos de la comunidad. (Metro de Medellín , 2013)

La labor social que se realiza desde el IDU, cuenta con los siguientes pilares:

Equipo gestión social y participación ciudadana, seguimiento a las obligaciones contractuales. Esto a fin de que el contratista cumpla con todas las especificaciones planteadas desde el pliego de condiciones, para ello utilizan un nombre que se denomina- gestores del territorio, que les permite tener una relación más cercana con la comunidad y con las autoridades locales, para todas las inquietudes, quejas y observaciones que se puedan presentar. Además la población puede hacer uso de los canales de atención, telefónicos, virtuales, escritos.

Equipo de formación y cultura ciudadana, se desarrollan estrategias para que la gestión social se aplique a los proyectos, en este caso el de Cable Aéreo, este proyecto ha sido el piloto para la estrategia de ciudades para la gente, desarrollando programas y actividades en el marco de proyectos específicos. Para incentivar a la cultura ciudadana, en la apropiación de los proyectos, teniendo en cuenta que este ha aportado al aprendizaje e inicia, no cuando la obra se está construyendo sino que incluso antes para que hayan procesos participativos. Esto con el sentido de que la gente aprenda a querer los proyectos y ayuden a la conservación del mismo.

En Ciudad Bolívar se han desarrollado 2 programas importantes:

Formación en entornos escolares, ir a todos los colegios públicos de Ciudad Bolívar, así no estén dentro del área de influencia del proyecto. Para contarles a los niños y adolescentes cómo funciona el proyecto, de las obligaciones que se tienen como distrito y formar ciudadanía desde edades tempranas, hablando de procesos de fortalecimiento y cultura ciudadana. El taller va enfocado a los problemas que se puedan en el sistema y la responsabilidad de darles soluciones como ciudadanos.

Padrinos y madrinas de los entornos, va enfocado directamente con la población que se encuentra dentro del área de influencia, trabajando con ellos, para involucrarlos en el programa y

asuman una responsabilidad importante de cuidar los entornos, no solamente a las estaciones sino a cada una de la pilonas que sostienen el cable aéreo.

El componente interinstitucional, es un trabajo en conjunto con diferentes entidades del Distrito, que tiene una responsabilidad en el territorio, debido a que el proyecto no solo constituye una solución de movilidad sino también como un proyecto de desarrollo urbano integral, hay unos equipamientos complementarios al sistema que se planificaron con las comunidades y es básicamente que se van a desarrollar, donde hay varias entidades que tienen estudios definidos, donde habrá parques, bibliotecas, salón comunal, Supercade. Esto se denomina mesa de cultura TransMicable, donde al inicio solo interactuaban la Dirección de Cultura Ciudadana, el IDU, Transmilenio, IDEPAC y otras que ya se han venido integrando. Todo esto con el fin de articular los avances para que la población se integre y se desarrollen las actividades. Trabajar dos entidades diferentes en un mismo espacio.

Acompañamiento del banco mundial a través de IFC- Corporación Financiera Internacional, donde han realizado un análisis del proceso de gestión social y participación ciudadana que el IDU viene adelantando, seguimiento que realizan por medio de una consultora, revisando que los programas propuestos estén en marcha y arrojando los mejores resultados, dando retroalimentación clave, de las buenas prácticas y oportunidades de mejora, fortaleciendo la iniciativa de que hay una responsabilidad con la comunidad, no solo trabajando para las obras, también con un valor añadido que es el trabajo que se realiza con la gente al involucrarlos en los proyectos.

Conclusiones

Después de identificar los mecanismos de participación ciudadana se evidencia que hay un alto grado de interés por parte de las entidades para incentivar a las poblaciones en donde se desarrollan proyectos, para que los conozcan, evalúen como impacta el proyecto frente a la movilidad y desarrollo de la infraestructura del lugar en donde viven, el desarrollar programas en donde enseñan a la población más joven a preservar parte del sistema que los beneficia, el transporte es confiable y seguro, también se debe fomentar el conocimiento y apropiación y cuidado del TransMiCable en la comunidad educativa, garantizar un medio de transporte amigable, fortalecer la cultura ciudadana en torno al proyecto TransMiCable, en el desarrollo Urbano y movilidad sostenible, incentivar a la población a apropiarse del cuidado de los equipamientos adicionales.

El impacto social que genera el desplazamiento de la comunidad que viven en la zona donde se va a desarrollar el proyecto, es alto, dado que hay casos en donde la población es más vulnerable y se torna reacia a hacer negocios con la entidad.

Por otro lado, el cable aéreo, aportará no solo a la comunidad directamente beneficiada sino a toda la localidad de Ciudad Bolívar, brindará una mejor calidad de vida, debido a que no solo se tendrá una más rápida movilidad sino que se contará con sistemas limpios que evitarán contaminaciones atmosféricas, con estaciones que generarán una mejor calidad paisajística y arquitectónica, logrando en un futuro convertir a esta localidad en un sitio de interés turístico. (Metro de Medellín , 2013)

Por otro lado, se evidencia que existe el acompañamiento del banco mundial a través de IFC- Corporación Financiera Internacional, donde han realizado un análisis del proceso de gestión social y participación ciudadana que el IDU viene adelantando, seguimiento que realizan por medio de una consultora, revisando que los programas propuestos estén en marcha y arrojando los mejores resultados, dando retroalimentación clave, de las buenas prácticas y oportunidades de mejora, fortaleciendo la iniciativa de que hay una responsabilidad con la comunidad, no solo trabajando para las obras, también con un valor añadido que es el trabajo que se realiza con la gente al involucrarlos en los proyectos.

Bibliografía

- Metro de Medellín . (2013). *Estudio social para el corredor de transporte por cable en la localidad de Ciudad Bolívar de Bogotá*. Medellín: Recuperado de Metro de Medellín.
- Plan de Desarrollo. (2012). *Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C*. Bogotá: Recuperado de Secretaria General.
- Veeduría Distrital. (2016). . *Informe de seguimiento a la ejecución del contrato IDU-1630-2015 "Cable Aéreo de Ciudad Bolívar"*. Bogotá D.C.
- Colombia Compra Eficiente. (2015). *Adición NI y Modificación NI*. Bogotá D.C.
- Metro de Medellín. (2013). *Informe Predial para el corredor de transporte por cable en la localidad de Ciudad Bolívar de Bogotá*. Medellín: Metro de Medellín.
- El Tiempo. (24 de Febrero de 2001). *Cuando el Estado Compra Predios*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-605503>.
- Ley 388 de 1997, fija los lineamientos y normas sobre la adquisición de bienes inmuebles, en particular cuando existe intervención del Estado.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (22 de Octubre de 2014). *Cable aéreo de Ciudad Bolivar, una realidad que empieza a tomar vuelo*. Recuperado de <https://www.idu.gov.co/blog/boletin-de-prensa-1/post/cable-aereo-de-ciudad-bolivar-una-realidad-que-empieza-a-tomar-vuelo-1026>
- CEPAL. (12 de Agosto de 2011). *Población, territorio y desarrollo sostenible*. Recueprado de https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/pyt_celade.pdf
- Documento 3677 del 19 de Julio de 2010- Conpes.