

ANÁLISIS DEL IMPACTO EN EL COMPONENTE ECONÓMICO Y SOCIAL A CAUSA DE  
LA IMPLEMENTACIÓN DE LA PRIMERA LÍNEA DEL CABLE AÉREO EN LA  
LOCALIDAD DE CIUDAD BOLÍVAR, CASO BARRIO JUAN PABLO II.

CÉSAR AUGUSTO LOMBANA LOMBANA

&

CÉSAR AUGUSTO SÁNCHEZ BARRERO

UNIVERSIDAD SANTO TOMAS DE AQUINO

FACULTAD DE INGENIERÍA

ESPECIALIZACIÓN DE GESTIÓN DEL TERRITORIO Y AVALÚOS

BOGOTÁ, D.C., NOVIEMBRE DE 2015

**Contenido**

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	6
<b>Capítulo I</b> .....	9
<b>Capítulo II</b> ,.....	9
<b>Capítulo III</b> ,.....	9
<b>Capítulo IV</b> ,.....	9
<b>Capítulo V</b> , .....	9
<b>Capítulo VI</b> ,.....	9
<b>Capítulo VII</b> , .....	10
<b>Capítulo VIII</b> ,.....	10
<b>Capítulo IX</b> ,.....	10
<b>CONTEXTO URBANO DEL SECTOR</b> .....	11
<b>Reseña Histórica de la Localidad</b> .....	13
<b>Incidencia de la Migración Rural-Urbana en la Conformación Espacial de Ciudad Bolívar</b> .....	15
<b>Densidad Poblacional Local</b> .....	17
<b>Conurbación Urbana</b> .....	22
<b>Conurbación Física</b> .....	22
<b>Conurbación Funcional</b> .....	22
<b>Ubicación de la línea del cable aéreo en localidad Ciudad Bolívar</b> .....	27
<b>Reseña de la Unidad de Planificación Zonal Lucero</b> .....	28
<b>MARCO NORMATIVO</b> .....	36
<b>Marco Normativo Social</b> .....	36
<b>Marco Normativo Catastral</b> .....	42
<b>¿POR QUE SE ELIGIÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA. PARA ADELANTAR EL ESTUDIOS DE LA VIABILIDAD TÉCNICA DEL CABLE?</b> .....	51
<b>ESTUDIOS DE LA VIABILIDAD TÉCNICA Y VERIFICACIÓN DE LA DEFINICIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA</b> .....	57
<b>Metodología</b> .....	57
<b>Información primaria</b> .....	57
<b>Metodología de Evaluación y Calificación de Impactos</b> .....	61
<b>Información Secundaria</b> .....	65

Plan de Gestión Social.....	66
<b>DEFINICIÓN DE LAS ÁREAS DE INFLUENCIA .....</b>	<b>67</b>
Área De Influencia Directa-A.I.D.....	67
Área De Influencia Indirecta- A.I.I. ....	68
Caracterización Socioeconómica y Cultural de la Zona.....	68
Lineamientos de Participación.....	69
Dimensión Demográfica.....	72
Dimensión Espacial.....	77
Dimensión Político-Organizativa.....	94
<b>REVISIÓN DEL ASPECTO PREDIAL Y DE AVALÚOS.....</b>	<b>105</b>
Tenencia de Predios .....	105
Uso Predominante de los Predios.....	106
Determinación de Valores del Suelo y Construcción de los Predios Requeridos Para la Construcción de la Estación Juan Pablo II.....	107
Cálculo del valor para los predios de la muestra sector Juan Pablo II .....	107
Cálculo del valor para los predios requeridos en el sector de Juan Pablo II.....	111
Valor de inmuebles al momento de la adquisición para la ejecución de la obra .....	126
Incremento del Valor Inmuebles Después de la Oferta Formal.....	132
<b>VALORACIÓN DEL IMPACTO SOCIAL.....</b>	<b>147</b>
Identificación y Evaluación de Impactos con Proyecto .....	147
Delimitación de los Componentes de Impacto Social Susceptibles a Ocurrir .....	147
Análisis de resultados.....	158
Análisis por actividad .....	159
Análisis por Impactos .....	160
Situaciones que se Presentan al Momento de Realizar la Gestión Inmobiliaria .....	161
<b>ANÁLISIS DEL ENFOQUE ADMINISTRATIVO TERRITORIAL EN EL DISTRITO Y SU REPERCUSION EN LAS LOCALIDADES.....</b>	<b>165</b>
Necesidad de la Verdadera Descentralización y la Autonomía de las Localidades .....	169
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>172</b>
<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>178</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>182</b>
<b>WEBGRAFIA .....</b>	<b>185</b>

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1- Migrantes Netos y Tasa Neta de Migración - Ciudad Bolívar .....	16
Tabla 2- Comparativo Porcentual por grupos de Edad .....	17
Tabla 3-Densidad de Población – Año 2009 .....	20
Tabla 4 – Crecimiento Urbano.....	24
Tabla 5 - Encuestas semiestructuradas .....	57
Tabla 6 - Encuestas de Factibilidad .....	58
Tabla 7 - Criterios de Evaluación de Impactos .....	61
Tabla 8 - Definición del Impacto según su Rango.....	65
Tabla 9 - Ubicación Estaciones y Pilonas.....	67
Tabla 10 - Localidad Ciudad Bolívar - Comparativo porcentual por grupos de edad.....	73
Tabla 11 - Bogotá D.C.- Comparativo porcentual por grupos de edad. ....	74
Tabla 12 - Distribución de Población del AII del Proyecto.....	75
Tabla 13 - Género de Población – Sector Juan Pablo II .....	76
Tabla 14 - Población por Edades – Sector Juan Pablo II.....	77
Tabla 15 - Servicios públicos – Juan Pablo II.....	84
Tabla 16 - Nivel educativo – Juan Pablo II.....	86
Tabla 17 - Ingresos del Grupo Familiar – Juan Pablo II.....	91
Tabla 18 - Ocupación de la Población – Juan Pablo II.....	92
Tabla 19 - Tenencia de la vivienda - Juan Pablo II.....	93
Tabla 20 - Uso de los Inmuebles – Juan Pablo II .....	94
Tabla 21 - Listado de Entidades Institucionales .....	95
Tabla 22 - Espacios participación ciudadana.....	96
Tabla 23- Directorio de Equipamientos culturales .....	97
Tabla 24 - Líderes comunitarios - Junta de Acción Comunal AID .....	100
Tabla 25 - Avalúos Comerciales Predios Muestra.....	110
Tabla 26 - Valores de la Revistas Construdata Según Tipologías .....	112
Tabla 27 - Tabla de depreciación de Fitto y Corvini .....	113
Tabla 28 - Valor de los Predios Requeridos .....	115
Tabla 29 - Avalúos Referencia Pre-Oferta Formal De Compra Inmueble .....	119
Tabla 30 - Avalúos Comerciales Ofertados .....	129
Tabla 31 - Avalúos Comerciales Bajo Oferta Actual en el Sector .....	134
Tabla 32 - Avalúos Comerciales.....	139
Tabla 33 - Delimitación de los componentes susceptibles de producirse.....	147
Tabla 34 - Matriz Identificación de los Componentes de Impacto Social Susceptibles a Ocurrir .....	152
Tabla 35 - Matriz de resultados - Calificación de los Componentes de Impacto Social .....	155
Tabla 36 - Definición del parámetro representativo de la situación social- Indicadores.....	157

## INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 - Ubicación de la localidad Ciudad Bolívar.....	12
Ilustración 2 - Población urbana y Rural .....	18
Ilustración 3- Densidad de Población por Unidad de Planeación Zonal .....	19
Ilustración 4- Densidad de Población Urbana .....	21
Ilustración 5 – Crecimiento Urbano – Ciudad Bolívar Soacha.....	25
Ilustración 6 – Vista Aérea Ciudad Bolívar- Soacha - Año 1969.....	26
Ilustración 7 - Vista Aérea Ciudad Bolívar-Soacha - Año 2006 .....	26
Ilustración 8 – Vista Aérea Ciudad Bolívar-Soacha - Año 2015.....	27
Ilustración 9 - Ubicación de la línea del cable aéreo en el Distrito .....	29
Ilustración 10 - Ubicación de la línea del cable aéreo en localidad Ciudad Bolívar .....	30
Ilustración 11 - Delimitación de la Zona de Estudio – Barrio Juan Pablo II.....	31
Ilustración 12 - Delimitación de la Zona de Estudio – Barrio Juan Pablo II.....	31
Ilustración 13 - Ubicación Línea de Cable Aéreo - Integración al Sistema de Transmilenio .....	32
Ilustración 14 - Situación urbana del entorno de la estación .....	33
Ilustración 15 - Ubicación estación intermedia Manitas.....	34
Ilustración 16 - Registro Fotográfico Taller Comunidad A.I.I.-Ciudad Bolívar .....	71
Ilustración 17 - Registro Fotográfico Taller Comunidad A.I.D. - Barrio Juan Pablo II.....	71
Ilustración 18 - Percepción de los Habitantes.....	103
Ilustración 19 – Tenencia del Predio .....	106
Ilustración 20 – Uso Predominante de los Predios del Sector .....	107
Ilustración 21 - Tipología Unifamiliar Mínimo Ciudad de Bogotá .....	109

## INTRODUCCIÓN

El crecimiento físico de la capital se incrementó a partir de la década de los 50 y trajo consigo una serie de fenómenos sociales, ambientales y económicos sumamente complejos. Bogotá D.C tiene una gran importancia para todo el país lo cual se traduce en una gran demanda de infraestructura vial, vivienda, servicios públicos. Los procesos de crecimiento urbano se han acelerado cada vez más en las principales ciudades de los países latinoamericanos a partir de mediados del siglo pasado; los procesos migratorios antes de que se presentara este suceso obedecían básicamente a un fenómeno socio económico cuya principal característica estaba dada por la búsqueda de opciones de empleo y educación, más que un éxodo rural como en el caso de Colombia y en especial en Bogotá D.C; el déficit de servicios de educación, salud, la violencia son algunas de las principales variables que dan origen a los procesos migratorios que cada vez toman más fuerza hacia la capital.

Por otra parte se encuentra una ciudad con una fuerte demanda de territorio, un trazado vial arcaico con un transporte que contamina en exceso, construcción de vías y viviendas que van de la mano con una laxa normatividad en el ámbito de la planeación y la planificación enmarcada muchas veces por la nula presencia de la administración pública. Las veinte localidades que conforman el Distrito Capital constituyen un escenario urbano con una dinámica muy representativa; estas localidades cada vez tienen relaciones mucho más complejas a causa del salvaje crecimiento que han experimentado.

Con el ánimo de mejorar la calidad de vida de los habitantes del sector la administración pública de la ciudad capital dentro del plan de desarrollo de la actual administración, en el programa Movilidad Humana, tiene como una de sus metas la construcción e implementación de dos líneas

de cable en Bogotá que conectarán zonas de la ciudad de difícil acceso a la red de transporte público masivo: Paraíso en la localidad de Ciudad Bolívar y Moralba en la localidad San Cristóbal.

Es por esto que se hace necesario realizar el análisis de los impactos y los efectos a los que conlleva el desarrollo urbano de la Capital. Este proyecto busca analizar los efectos ambientales, sociales y económicos que trae consigo el desarrollo para un sector específico de Bogotá D.C.; a causa de la ejecución de dicha obra.

“Mediante contrato interadministrativo de Consultoría No. 20121531 (CN2012-0186 para el Metro) de noviembre de 2012, suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda., se establecieron los compromisos contractuales para el desarrollo de los estudios de factibilidad del Cable Aéreo para la ciudad de Bogotá, D.C., en las localidades de Ciudad Bolívar y San Cristóbal. A la vez la Empresa Metro de Medellín, subcontrato con el Consorcio Aqua-Terra-Incoplan, la elaboración del Estudio Ambiental y Social para el proyecto de construcción y operación del Cable Aéreo. La labor de supervisión y aprobación de productos está a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y la Secretaria Distrital de Movilidad-SDM”1.

La necesidad de integrar los diferentes medios de transporte con el fin de que se mejoren los tiempos, los costos y la seguridad del transporte junto con la intención de proponer una sostenibilidad ambiental como elementos puntas de lanza al momento de instaurar un sistema de eficientes justifican el análisis que se le realizara a este proyecto.

La localidad de Ciudad Bolívar contara con un Cable Aéreo que tendrá una longitud aproximada de 3,5 kilómetros e ira desde el Portal del Tunal hasta el sector conocido como Sector el Mirador/El Paraíso<sup>1</sup>; En su recorrido contará con:

- Una estación de transferencia en el Portal de Transmilenio del Tunal.
- Dos estaciones denominadas intermedias, la primera ubicada en el Sector Juan Pablo II y la segunda en el Sector Manitas/Villa Gloria.
- Una estación de retorno en el Sector Mirador/El Paraíso.

Este documento permitirá elaborar un diagnóstico base para el análisis del Impacto en el valor de los inmuebles, el cambio de uso del suelo y el beneficio social a causa de la implementación de la primera línea del cable aéreo en la Localidad de Ciudad Bolívar, caso Barrio Juan Pablo II (conformado por los sectores catastrales Juan Pablo II y Sumapaz) que permita tener los elementos para una visión tendencial del fenómeno y su importancia para la localidad y la ciudad. Se señalan las dimensiones sociales, culturales y económicas, de la población que reside en el sector y que por ende se verá influenciada por la ejecución de la obra.

La forma en la cual se desarrollara el contenido del presente documento será en seis (6) capítulos; sus tablas, figuras, cuadros y mapas se numeraran de manera continua.

---

<sup>1</sup> Estudios de Localización cable Ciudad Bolívar Metro de Medellín, 2013



## **Descripción del Contenido de Cada Capítulo**

**Capítulo I**, Introducción: En este capítulo encontraran las generalidades de la obra en donde se describe la metodología utilizada para desarrollar el proyecto de transporte.

**Capítulo II**, Contexto Urbano del Sector: Aquí se presentara la información referente a la división político administrativa del Distrito Capital, indicando la ubicación espacial de la localidad en donde se encuentra ubicada la zona de estudio, su historia, sus características más relevantes en cuanto a aspectos físicos, económicos, políticos y sociales se refiere; por último se dará a conocer la ubicación espacial del sector catastral en donde se ejecutara la obra.

**Capítulo III**, ¿Por qué Se Eligió a la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda. Para Adelantar el Estudio de la Viabilidad Técnica del Cable?: Se responde a la pregunta mencionando la características más relevante por la cual se decidió realizar el contrato interadministrativo de consultoría entre Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.

**Capítulo IV**, Marco Normativo: Contiene el conjunto general de normas y lineamientos, que enmarcan los parámetros dentro de los cuales se deben desarrollar las acciones para alcanzar los objetivos propuestos.

**Capítulo V**, Estudios De La Viabilidad Técnica Y Verificación De La Definición De La Zona De Influencia: Se realizara la verificación del proceso utilizado para establecer la Zona de Influencia donde se delimitan los predios que se afectaran debido a la ejecución de la obra.

**Capítulo VI**, Revisión del Aspecto Predial y de Avalúos: Se enmarca en esta parte del documento el componente predial en cuanto se refiere a la cantidad de predios incluidos dentro de la zona en la que la construcción de la obra va a tener repercusión, el total de predios

requeridos para la ejecución de la obra. El componente catastral conformado por la información cartográfica, la información jurídica, la estimación del rubro necesario para adquirir los mismos y la revisión de los respectivos avalúos comerciales.

**Capítulo VII, Valoración del Impacto Social:** En este capítulo se realiza la verificación de la caracterización del impacto social derivado de la ejecución de la obra, el análisis de impacto en los habitantes de los bienes inmuebles que deben ser adquiridos para la ejecución de la obra y las implicaciones que tiene esta en el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del sector y por último la política de compensaciones con la cual se busca mitigar el impacto causado sobre la población afectada.

**Capítulo VIII, Análisis del Enfoque Administrativo Territorial en Ciudad Bolívar:** Una vez ubica de la obra, verificada la definición de la Zona de Influencia, revisado el aspecto predial y valorado el impacto social, se precederá en este capítulo a analizar el marco administrativo del territorio.

**Capítulo IX, Conclusiones y Sugerencias:** Aquí se darán a conocer los resultados del análisis realizado alrededor del tema, producto del análisis de la información y los interrogantes iniciales, por otra parte las recomendaciones, estarán enfocadas en brindar indicaciones a la luz de los resultados.

## CONTEXTO URBANO DEL SECTOR

El proyecto del Cable Aéreo, se ejecutara en Bogotá D.C.-Republica de Colombia, el distrito se encuentra dividido en 20 localidades las cuales están conformadas por ceca de 1900 barrios, Ciudad Bolívar es la localidad de interés puesto que allí es el espacio en donde se llevara a cabo la ejecución de la obra de interés. Esta localidad al igual que las demás, cuenta con una Junta Administradora Local – J.A.L, la cual está encargada del cumplir funciones referentes a los planes de desarrollo social y económico de obras públicas, vigilancia y control de la prestación servicios públicos y las inversiones que se realicen con los recursos que le son asignados, entre otras funciones.

Ciudad Bolívar, es una unidad político administrativa ubicada en la parte sur occidental de la capital de Colombia; , al margen Izquierdo del río Tunjuelito en el área de amortiguación del páramo de Sumapáz, zona subpáramo , Tiene una extensión de 12.998,46 hectáreas que la conforman, 9.555,94 hectáreas (74,33%) se clasifican como suelo rural, 3.237,87 hectáreas (16,44%) como suelo urbano y 204,65 hectáreas (1.5%) como área de expansión; es la tercera localidad en extensión; conformada por 252 barrios legales y se cree que con más de 100 ilegales<sup>2</sup>. Colinda al norte con la localidad de Bosa, al sur con las localidades de Usme y Sumapaz, al este con las localidades de Tunjuelito y Usme, al Oeste con el municipio de Soacha. Se caracteriza por que el 90% del territorio tiene una topografía montañosa (entre 2400 y 3100 msnm) y aproximadamente el 70% de esta, es zona rural. La temperatura promedio anual es de 14°C, la humedad relativa varía entre seca y semi-seca.

---

<sup>2</sup>Bogotá, Siglo XX Urbanismo, arquitectura y vida urbana. Alberto Saldarriaga Roa, Departamento Administrativo Distrital 2000

Ilustración 1 - Ubicación de la localidad Ciudad Bolívar



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

## Reseña Histórica de la Localidad

En la época precolombina lo que hoy es conocido como la localidad Ciudad Bolívar era un basta zona rica en cuanto a flora y fauna se refiere; así mismo allí se encontraban los asentamientos de las tribus denominados Usmes, Cundáis y Suatagos. Para la década de 1750 esta zona tenía por nombre Selvas de Usme, se sabe que el clérigo Franciscano Virrey Solís fundó la hacienda El Maná, que se extendía por los cerros orientales hasta la Quebrada Yomasa. Años más tarde de que el Virrey Solís regresara a España, el fiscal del reino se apodera de estos terrenos cambiando el nombre a hacienda La Fiscala; las tierras fueron propiedad de sus herederos hasta el año 1910, época en la que fueron compradas por Gonzalo Zapata Cuenca.<sup>3</sup> La hacienda es parcelada por sus dueños, quienes construyeron hornos para fabricar ladrillos y permitían que algunas familias se asentaran allí siempre y cuando trabajaran como obreros en su ladrillera; la remuneración salarial consistía en que por cada 1.000 ladrillos fabricados ellos les entregaban a cambio determinado número de ladrillos y un lote con el fin de facilitarles la construcción de sus viviendas. Es así como aparecen los primeros barrios de en esta zona. Con el pasar de los años, se dio origen a asentamientos subnormales debido al desplazamiento forzado de los habitantes de diferentes zonas del país a quienes en la mayoría de los casos la violencia les obligo a dejar sus tierras y por otra parte gracias al poblamiento caótico y desordenado del desarrollo urbanístico de la ciudad. Otros barrios fruto del paso de territorio rural a urbano fueron La Despensa, Meissen, San Francisco, Ismael Perdomo, Buenos Aires, Lucero Bajo, La María, Los Molinos, Barranquillita y San José; la difícil comunicación entre estos se debía a la falta de vías de acceso ya que solo se contaba con la Autopista Sur, las lomas de San Carlos y San Benito.

---

<sup>3</sup>Diagnóstico Local en Salud 2011 Ciudad Bolívar. Hospital Vista Hermosa I Nivel Empresa Social del Estado. 2011

A principios de los años ochenta, se inician asentamientos en la parte superior de las montañas, es allí donde se dio origen a los barrios que se conocen con el nombre de Naciones Unidas, Cordillera, Juan José Rondón, Alpes, Juan Pablo II.

De igual forma, nacen a través del programa "lotes con servicios", con financiación del Banco Interamericano de Desarrollo, los barrios Sierra Morena, Arborizadora Alta y Baja, asentamientos que en menos de veinte años generaron polos de concentración de sectores marginados tanto en el país, como en la misma ciudad.

Es hasta el año 1983 cuando es definido el marco administrativo y jurídico denominado Plan Ciudad Bolívar por el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo 11, la finalidad era orientar el crecimiento de la urbe de tal manera que se respetara el espacio de la Sabana útil para el desarrollo de actividades agrícolas y pecuarias dando cabida y destinando la expansión urbana hacia zonas con menor capacidad agropecuaria. En ese mismo año mediante el Acuerdo 14 se crea la Alcaldía Menor de Ciudad Bolívar.

Años más tarde, por medio de los acuerdos 2 y 6 del año 1992, el Concejo Distrital, definió el número, la jurisdicción y las competencias de las Juntas de Acción Local. –JAL. Es así como se constituyó la localidad de Ciudad Bolívar, definiendo sus límites y nomenclatura, administrada por el Alcalde Local y JAL, alcanzando un total de 11 ediles. 4

---

<sup>4</sup>Diagnóstico Local en Salud 2011 Ciudad Bolívar. Hospital Vista Hermosa I Nivel Empresa Social del Estado. 2011

## **Incidencia de la Migración Rural-Urbana en la Conformación Espacial de Ciudad Bolívar**

Como se mencionó anteriormente, el fenómeno de la migración rural-urbana, incidió directamente en el crecimiento físico de la capital, la cual se incrementó partir de la década de los 50 y trajo consigo una serie de fenómenos sociales, ambientales y económicos sumamente complejos, a los cuales Ciudad Bolívar no ha sido ajena, convirtiéndose de esta manera, en una de las localidades con mayor índice de marginalidad, debido al abandono y el alto grado de corrupción tanto del gobierno local como distrital, la deficiencia en la administración de los recursos, la ausencia de control de los mismos y baja presencia de las fuerzas policivas hacen de esta, una de las localidades más peligrosas de la ciudad, adicional a esto en algunos sectores el cubrimiento de servicios públicos es insuficiente, impactando negativamente el Índice de Condiciones de Vida (83.7) siendo este inferior al de Bogotá (89.4) <sup>5</sup>. De esta manera los procesos de crecimiento urbano se han ido acelerando cada vez más y más, puesto que a esta localidad llegan constantemente cientos de hogares desplazados; se estima que para el año 2003 cerca de 2.658 hogares desplazados de los 10.380 que entraron en la ciudad, se establecieron allí, los cuales participan con el 25,6% del total de desplazados de la ciudad; tendiendo a agravar la situación y convirtiéndose en factores generadores de violencia, esta razón ha colaborado al aumento considerable de la población, incrementando las cargas asociadas a la exclusión, la pobreza y la inseguridad.

Estas circunstancias han llevado a que la localidad 19 sea asociada con la delincuencia y la marginalidad, las personas que la habitan tienden a ser rechazadas por el resto de la ciudad, inclusive por otros habitantes de la misma zona; es común que quienes habitan Ciudad Bolívar sean víctimas del desplazamiento a causa del conflicto armado, pero también un alto porcentaje

---

<sup>5</sup>Perfil económico y empresarial Localidad Ciudad Bolívar. Cámara de Comercio de Bogotá. 2012

de personas se movilizaron por razones voluntarias tales como búsqueda de oportunidades de salud, servicios, empleo y educación que los lleven a mejorar su posición social. Adicional a esto las laxas estrategias de ordenamiento del territorio, la oferta de vivienda ofrecida por entes privados que ven en la deficiente regulación normativa una oportunidad, las necesidades de las personas para hacerse a un techo han llevado a que en la actualidad la situación sea cada vez más compleja.

Tabla 1- Migrantes Netos y Tasa Neta de Migración - Ciudad Bolívar

Periodo	Migrantes Netos	
	Total	Tasa (por mil)
2005-2010	8,811	2,95
2010-2015	8,661	2,63

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población según localidad, 2006 – 2015

Los datos anteriormente expuestos muestran el peso que tuvo el factor migración rural-urbana en los periodos señalados, en el componente demográfico, en el crecimiento y la distribución de la población de Ciudad Bolívar; la tasa de migración oscila entre 2,63 y 2,95 por mil.



## Densidad Poblacional Local

La conformación espacial del territorio de Ciudad Bolívar ha sido informal y no ha obedecido a algún esquema planeado; con habitantes en condiciones de desplazamiento, se caracterizan por la pobreza, el bajo o nulo nivel educativo y debido al éxodo rural, algunos aún mantienen sus costumbres campesinas las cuales no son llevaderas con las dinámicas ciudadinas. Estas personas provienen de diversos lugares del país, siendo así una localidad donde priman las múltiples prácticas sociales y pluriétnicas; las cuales se ven reflejadas en la estructura familiar y en la crianza de los hijos.

Las dinámicas de la población están marcadas por las condiciones de desarrollo social y económico del sector, la tabla número 3 refleja las diferencias entre la población del Distrito Capital y la localidad.

Tabla 2- Comparativo Porcentual por grupos de Edad

Año	Bogotá D.C.			Ciudad Bolívar		
	0-14 Años	15-64 Años	65 y Más Años	0-14 Años	15-64 Años	65 y Más Años
2005	27,1	67,4	5,5	33,8	62,9	3,3
2012	25,2	68,7	6,1	31,6	64,7	3,8
2015	22,9	69,5	7,5	292,1	66,1	4,8

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de Población por localidades 2000 – 2015 (Información

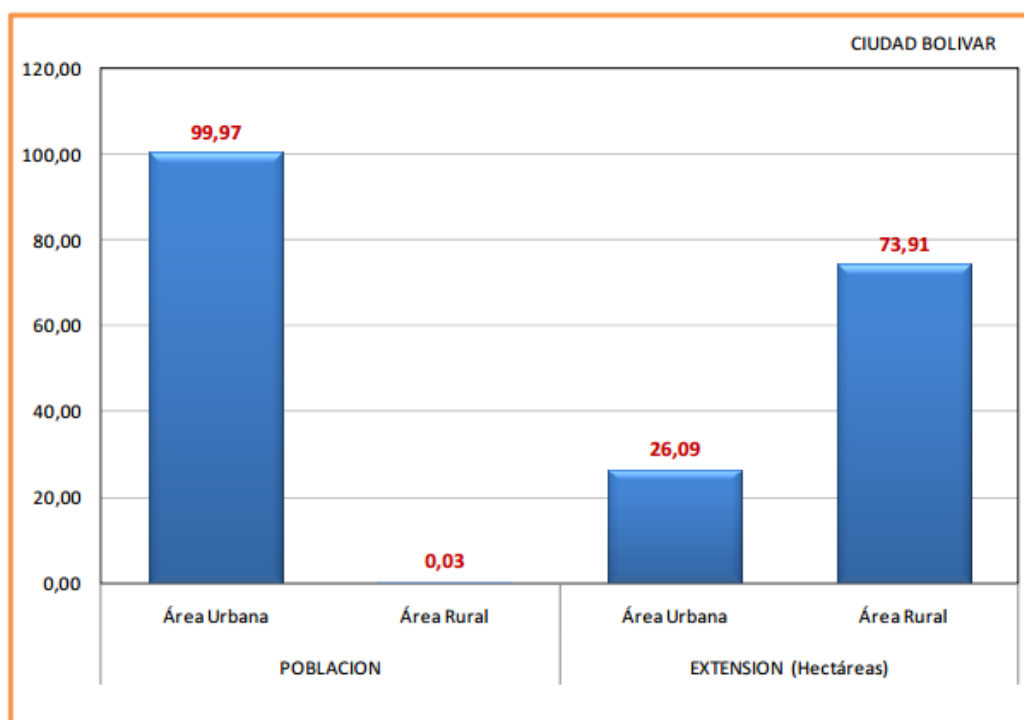
tomada de: Boletín Informativo: Bogotá ciudad de estadísticas - Número 9, Julio 2009 - Cuadro

6, Pág. 11)

Tanto para la Capital como para la localidad la población mayor de 65 años es la de menor proporción, y en el otro extremo se encuentra la población, cuya edad oscila entre 15 y 64 años, dando a entender que en términos generales se cuenta con una población adulta.

El promedio de habitantes de una zona, en relación a la unidad de superficie, es conocido como densidad poblacional, para el caso, número de personas que residen en la localidad Ciudad Bolívar por hectárea. Sabiendo que la localidad está conformada por 12,998 hectáreas y según datos del censo del año 2005 y las proyecciones al año 2015, se encontró que:

Ilustración 2 - Población urbana y Rural

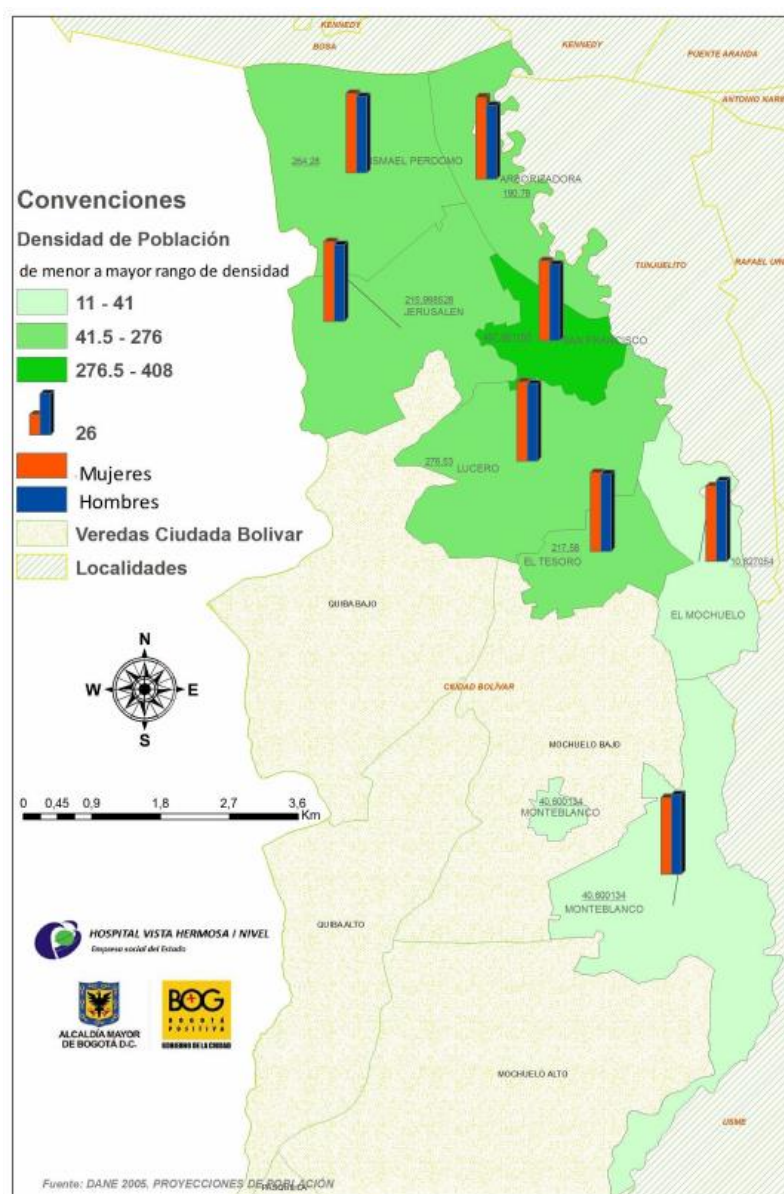


Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de Población por localidades 2005 – 2015

En la ilustración anterior se observa que del total de la población de la localidad el 0,03% reside en la zona rural, por otra parte del área total que conforma Ciudad Bolívar el 26,09% pertenece al área urbana.

El censo no ofrece información en cuanto a diferenciación de habitantes entre la zona urbana y la zona rural, la información con la que se cuenta obedece a cálculos y proyecciones. A continuación se presenta la distribución de la población según género a lo largo de cada Unidad de Planeación Zonal – UPZ.

Ilustración 3- Densidad de Población por Unidad de Planeación Zonal



Fuente: DANE, Proyecciones de población 2005, Elaborado por gestión local en salud.

Del mapa anterior se aclara que la densidad poblacional, es el cociente de la proyección proyectada para el año 2010 entre el área de cada Unidad de Planeación Zonal en hectáreas, de allí que la lectura del mapa se debe hacer en términos de concentración de población. Se nota que la UPZ-San Francisco, caracterizada por una topografía plana y un proceso histórico de consolidación de los primeros barrios de la localidad y el caso contrario, la UPZ-Lucero, que es un sector montañoso, de construcción informal debido a la ausencia de control para la construcción de viviendas.

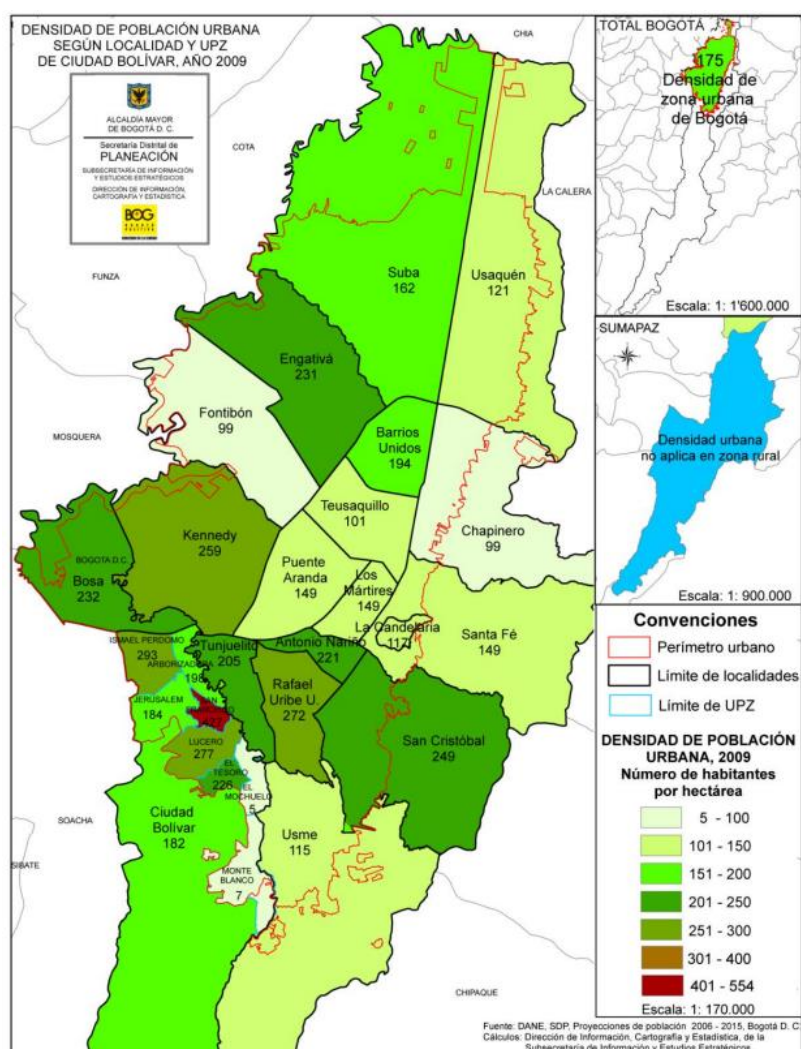
Tabla 3-Densidad de Población – Año 2009

Unidad de Planeación Zonal	Área Urbana (Ha)	Población	Densidad urbana
El Mochuelo	317	1,466	5
Monte Blanco	696	5,179	7
Arborizadora	306	60,752	198
San Francisco	179	76,213	427
Lucero	586	162,669	277
El Tesoro	211	47,624	226
Ismael Perdomo	559	163,692	293
Jerusalén	537	98,693	184
Total Ciudad Bolívar	3,391	616,288	182

Fuente: DANE - SDP, Proyecciones de población según localidad, 2006 – 2015

De la tabla anterior se tiene que la densidad promedio para Ciudad Bolívar en el año 2009 era de 182 hab/ha, índice similar a la media de Bogotá para el mismo año, en su suelo urbano; La UPZ-San Francisco presenta una densidad de 427 hab/ha, valor que está muy alejado de la media de la localidad y del distrito capital, caso similar ocurre con la UPZ El Mochuelo y la UPZ Monte Blanco, con densidades de 5 hab/ha y 7 hab/ha, respectivamente.

Ilustración 4- Densidad de Población Urbana



La anterior ilustración muestra los resultados desagregados por localidad y las UPZ de Ciudad Bolívar.

## **Conurbación Urbana**

Conurbación es un fenómeno que se presenta cuando dos o más centros poblados debido a su crecimiento, se expanden, y tienden a formar una entidad geográfica, económica y social; la mayoría de veces el centro poblado principal se integra a otros secundarios, suele ocurrir por factores como el crecimiento poblacional, la industrialización. La conurbación puede alcanzar diferentes niveles, locales, urbanas, regionales y nacionales. Puede ser física o funcional.

### **Conurbación Física**

Se da cuando los asentamientos involucrados tienden a formar una sola unidad geográfica, social y económica, unida físicamente. Usualmente este fenómeno es avivado por las vías de transporte y los sistemas de movilidad, ya que es común que la población se ubique alrededor de estas zonas, hasta que su continuo crecimiento a lo largo de los ejes viales provoca la unión de los cascos urbanos.

### **Conurbación Funcional**

Se da debido a la dependencia funcional entre dos o más centros poblados, dicha dependencia está dada en términos industriales, sociales, económicos, comerciales, de servicios, entre otros. Los perímetros urbanos no están unidos físicamente.

Esta situación se ve reflejada en Colombia en el corredor Santa Marta, Barranquilla y Cartagena; en Bogotá, al sur, a lo largo de la autopista sur se presentó un proceso de conurbación.

Uno de los factores principales de este fenómeno, es el componente demográfico; ya que como se mencionó con anterioridad, el crecimiento urbano en Ciudad Bolívar ha obedecido a un proceso migratorio, que ha afectado la ampliación del espacio urbano; la expulsión de la

industria hacia los extramuros de la ciudad, el precio del suelo al interior del distrito, la corta distancia entre Bogotá (Ciudad Bolívar y Bosa) y Soacha, las características sociales, tales como, tipología de vivienda análoga, estratos socio económicos homogéneos (bajo y medio).

Los tres factores mencionados anteriormente, incidencia de la migración rural-urbana, densidad poblacional y conurbación, están estrechamente relacionados; la población que se desplaza desde otras zonas del país hacia Bogotá, bien sea a causa de la migración Rural-Urbana, causada por el conflicto armado, la incesante búsqueda de servicios, educación, empleo y vivienda, y la población bogotana que por propia decisión decide asentarse en el límite de la ciudad; para este caso, terminan asentándose en la localidad, afectan la densidad demográfica; el aumento poblacional, conlleva a mayor demanda de espacio y esta a su vez da pie al fenómeno de conurbación.

Por un lado se tiene que la población se incrementó de manera acelerada y por otro el atraso en infraestructura vial, que dentro de otras causas es consecuencia de la ausencia o deficiente planeación con la cual se desarrolló Ciudad Bolívar, han traído como consecuencia las grandes dificultades a las que se deben enfrentar los habitantes del sector al momento de desplazarse hacia la zona centro de Bogotá, para trabajar, estudiar o cualquiera que sea el motivo; esto hace necesaria una solución urgente para la movilidad de la zona. Siendo el Sistema de cables aéreos un proyecto que aliviara dicha situación, puesto que reduce los tiempos y costos de desplazamiento, es de fácil adaptabilidad a la topografía de la zona, disminuye la inversión al momento de la construcción y en el mantenimiento de vías, minimiza el impacto ambiental ya que reduce la contaminación de la ciudad, mejora la accesibilidad, contribuye a la equidad social, y mejora la calidad de vida de los habitantes puesto que además de lo anteriormente mencionado

se basa en la integración intermodal que es la clave del éxito cuando se trata de transporte urbano.

La implementación del Cable Aéreo en la localidad Ciudad Bolívar se enmarca dentro del Proyecto Urbano (PUI) y dentro del modelo de Desarrollo Orientado al Transporte Sustentable (DOTS), con la finalidad de promover y garantizar la movilidad humana; es necesario planear la ciudad con un enfoque que desestime el uso del automóvil particular, siempre y cuando se garantice una conexión completa al transporte público y se posibilite diversas formas de movilidad. Este proyecto manifiesta la intención que en su momento tenía la administración pública, a cargo de Gustavo Francisco Petro y su programa de gobierno Bogotá Humana; por tratar de solucionar los problemas del transporte, por medio de maniobras enfocadas hacia la integración total del territorio para minimizar la desigualdad de clases; cabe resaltar que el proyecto del Cable de Ciudad Bolívar no era el único puesto que el plan de obras del Ex Alcalde contemplaba una obra similar en la localidad San Cristóbal, Uno de los planes de la ciudad que no tendrá continuidad con el alcalde Enrique Peñalosa Londoño.

Las localidades inmersas en el fenómeno de conurbación de Soacha y Bogotá, son Bosa y Ciudad Bolívar; la siguiente tabla muestra el cambio que ha tenido el municipio aledaño a la capital y la localidad de interés en lapsos de 10 años , entre 1960 y 2010.

Tabla 4 – Crecimiento Urbano

Periodo	Hasta 1960	Hasta 1970	Hasta 1980	Hasta 1990	Hasta 2000	Hasta 2010*
Área Urbana de Soacha	29	45	292	Sin Información	300	450



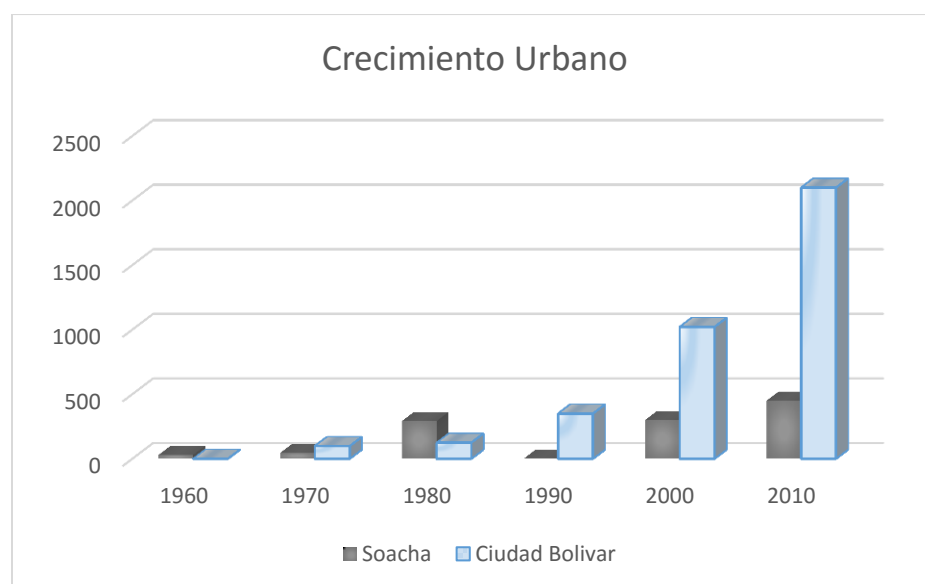
Área urbana de Ciudad Bolívar	Sin información	98	125	350	1021	2100
-------------------------------	-----------------	----	-----	-----	------	------

\*Datos en hectáreas

Fuente: Plan de Ordenamiento de Soacha y Estudio de desarrollo para el Museo de Desarrollo Urbano de Bogotá

De la tabla anterior se tiene que entre 1960 y 1990 la expansión obedeció a patrones homogéneos, mientras que a partir del año 2000 el crecimiento se aceleró, sobre todo en la localidad de Ciudad Bolívar.

Ilustración 5 – Crecimiento Urbano – Ciudad Bolívar Soacha



Fuente: Elaboración del Autor

El crecimiento urbano ha sido mayor en Ciudad Bolívar, sobre todo en los últimos años, del año 2000 en adelante; lo cual se relaciona con el aumento demográfico que ha ocurrido en la

localidad. Actualmente la población de Soacha es aproximadamente de 522,000, mientras que la de Ciudad Bolívar está sobre los 683,000.

Ilustración 6 – Vista Aérea Ciudad Bolívar- Soacha - Año 1969

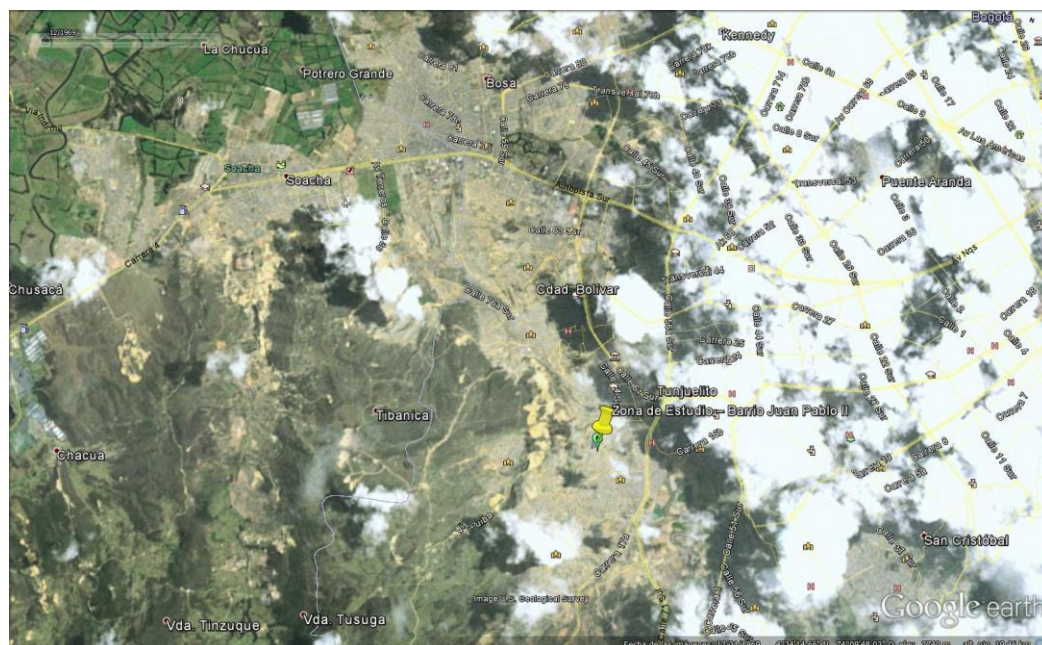
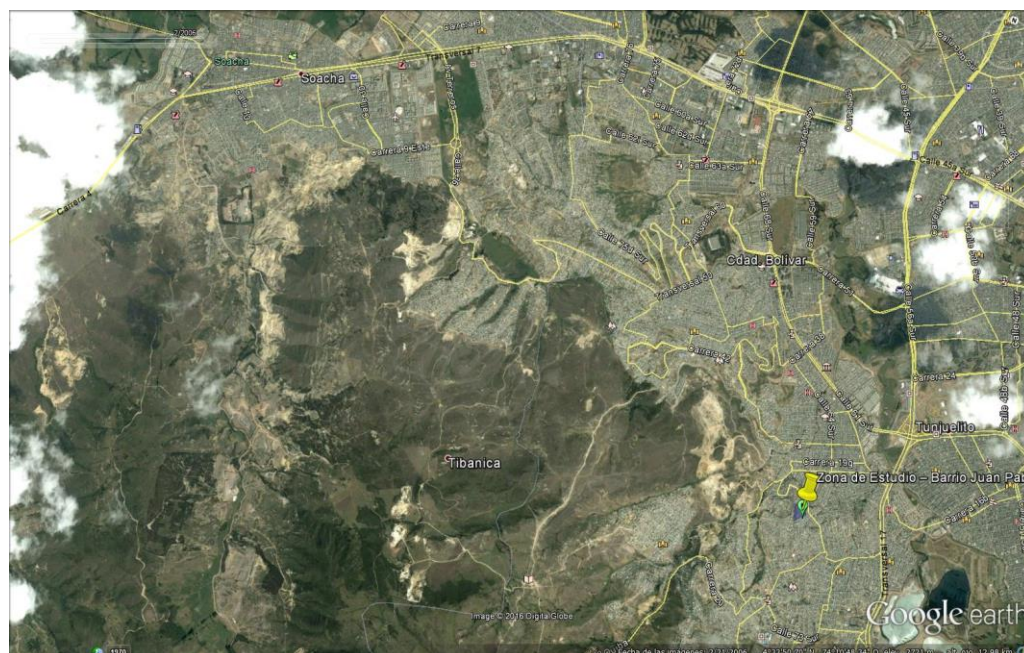


Ilustración 7 - Vista Aérea Ciudad Bolívar-Soacha - Año 2006



## Ilustración 8 – Vista Aérea Ciudad Bolívar-Soacha - Año 2015



Fuente: Google Earth

En las imágenes anteriores se puede evidenciar el cambio en cuanto expansión del casco urbano se refiere; el fenómeno migratorio de lo rural hacia lo urbano afectó la densidad poblacional de Soacha y Ciudad Bolívar, y junto con ello la demanda de espacios habitables; lo cual se puede apreciar en las imágenes satelitales.

### Ubicación de la línea del cable aéreo en localidad Ciudad Bolívar

El proyecto del cable Aéreo es una iniciativa estratégica tomada por la administración del Distrito, su propósito es mejorar la movilidad por medio de un sistema de transporte rápido y seguro; la Secretaria de Movilidad lidera el Proyecto urbano Integral – PUI, cuyo propósito es

promover el desarrollo en los territorios, con el fin de fomentar mejoras en la calidad de vida de los habitantes del sector a intervenir.

Para este caso de estudio, el proyecto a ejecutar se encuentra ubicado en Ciudad Bolívar, localidad #19; el Cable Aéreo contara con cuatro estaciones (Retorno Illimabí, Motriz Manitas, Intermedia Juan Pablo II y Transferencia Porta Tunal), tendrá una longitud de 3,430 m, la diferencia de cotas será de 270 m, podrá movilizar como máximo 3,600 pasajeros /hr, contara con 157 cabinas de operación soportadas en 157 pilonas y 3 cabinas de repuesto.

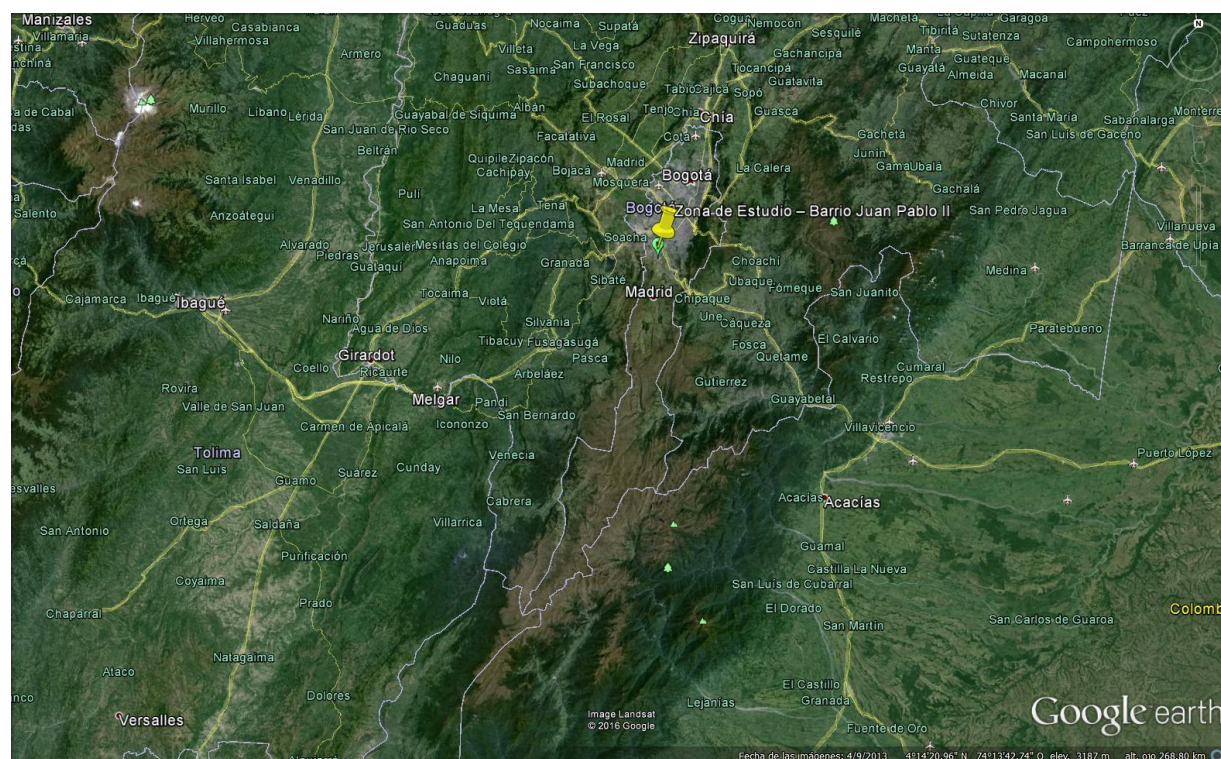
### **Reseña de la Unidad de Planificación Zonal Lucero**

La UPZ Lucero se encuentra ubicada en la parte media de la localidad Ciudad Bolívar; al sur limita con lo que será la Avenida Pasquilla, el costado sur del barrio con Tierra Linda, Zanjón la Represa; al oriente con el costado sur del barrio México, la Avenida Boyacá, el rio Tunjuelito; al Norte con la Quebrada Peña Colorada, Los barrios Acacias y Sauces, la Avenida Boyacá y por el Occidente con la Quebrada Peña Colorada y los barrios Bella Flor, El paraíso y el Mirador. La UPZ 67, es la segunda, según su densidad en cuanto a población se refiere, los barrios Lucero, Meissen, La Estrella, México, Compartir y Gibraltar se encuentran dentro de los sectores con mayor número de habitantes y por otro lado se encuentran los barrios Bella Flor, La Torre, Quiba, Los Alpes Sur, San Rafael y Naciones Unidas catalogados como los menos poblados.

La UPZ 67 está conformada por un total de 69 barrios, de estrato 1 y 2; de estos solo 49 están legalizados. El proyecto del cable Aéreo se ubica específicamente en los barrios El Paraíso, Villa Gloria y Juan Pablo II y en la UPZ San Francisco.

La zona de estudio se enmarca en el barrio conocido popularmente como Juan Pablo II de la Localidad de Ciudad Bolívar, catastralmente está conformado por los Juan Pablo II (002552) y Sumapaz (002553), entre las vías Calle 67 Sur, Calle 66A sur, La carrera 18Q Bis y la carrera 18V Bis. A su vez este se encuentra en La UPZ Lucero la cual cuenta con una estratificación socio económica 1 y 2, donde aparte de encontrar el sector de interés están ubicados 69 sectores más, de estos el 71% están legalizados (49 sectores), 5,7% están en proceso de legalización (4 sectores), y del restante no se cuenta con información oficial<sup>6</sup>. Anexo #1 (Estudio de Gestión Predial - Localización del Proyecto)

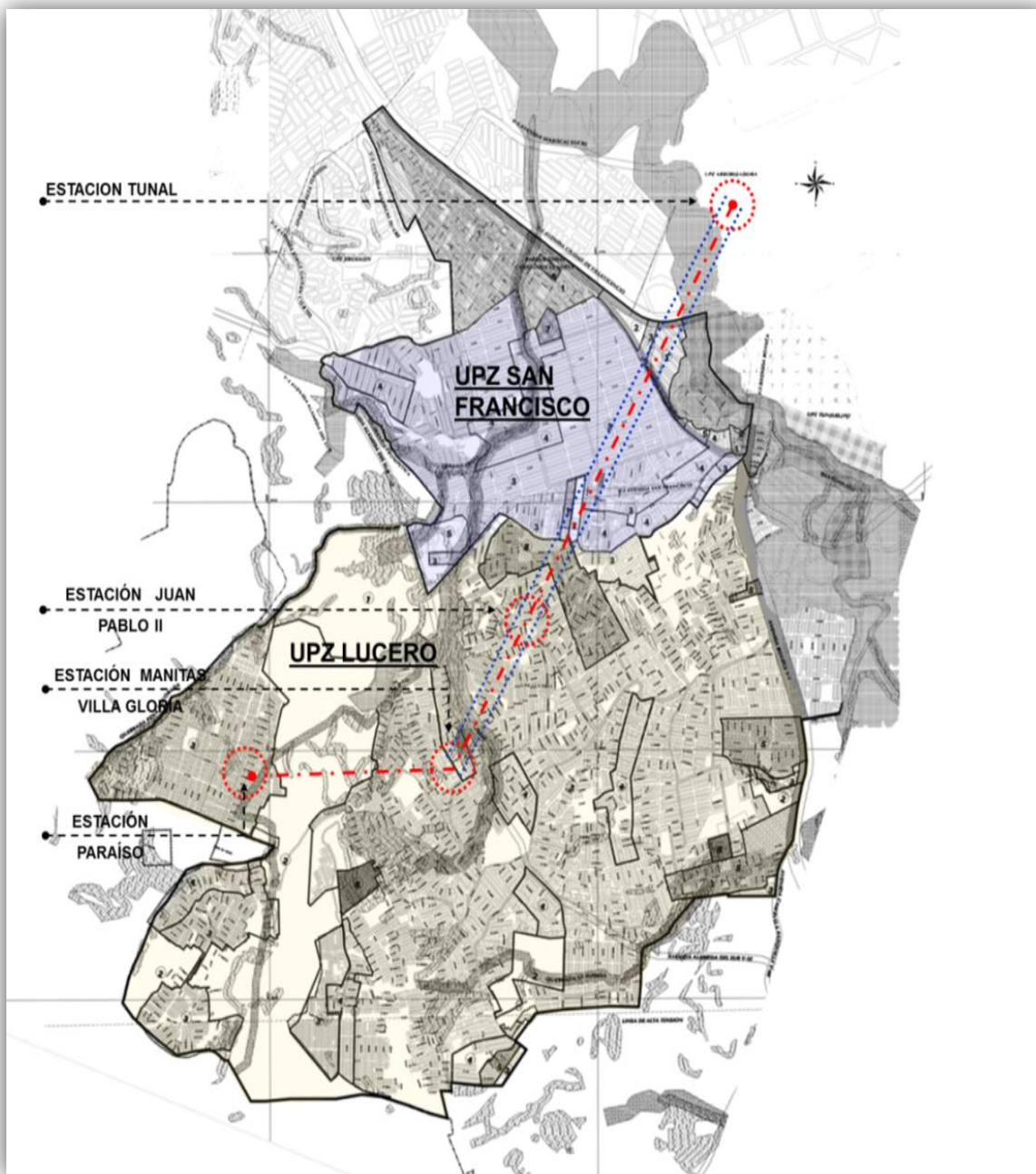
#### Ilustración 9 - Ubicación de la línea del cable aéreo en el Distrito



Fuente: Google Earth – 2016

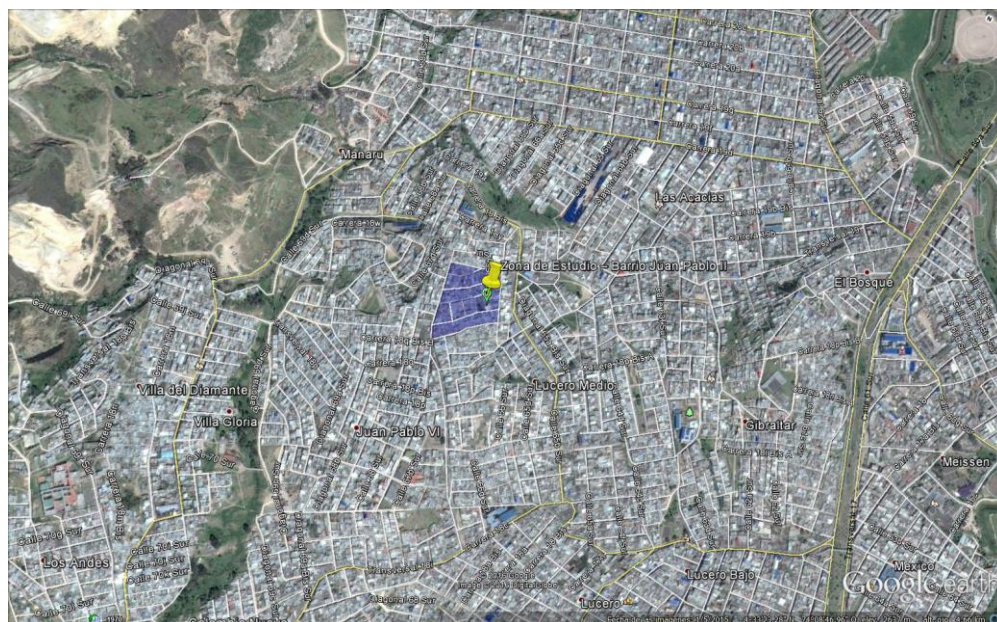
<sup>6</sup> Estudios de Localización, Localidad de Ciudad Bolívar. Tomado del estudio de localización del Metro de Medellín. 2013.

Ilustración 10 - Ubicación de la línea del cable aéreo en localidad Ciudad Bolívar



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

Ilustración 11 - Delimitación de la Zona de Estudio – Barrio Juan Pablo II



Fuente: Google Earth – 2016

Ilustración 12 - Delimitación de la Zona de Estudio – Barrio Juan Pablo II



Fuente: Google Earth – 2016

El trazado del corredor del Cable Aéreo se realizó en una zona en donde predomina la topografía montañosa en un 90%, el 52% de la localidad Ciudad Bolívar es catalogada como Zona Rural y lo más habitual es encontrar predios con uso residencial estrato 1; el Cable tiene por punto de partida la que se denominara estación de trasferecia que se ubicara en la estación El Tunal, contigua al portal de Transmilenio Tunal.

Ilustración 13 - Ubicación Línea de Cable Aéreo - Integración al Sistema de Transmilenio



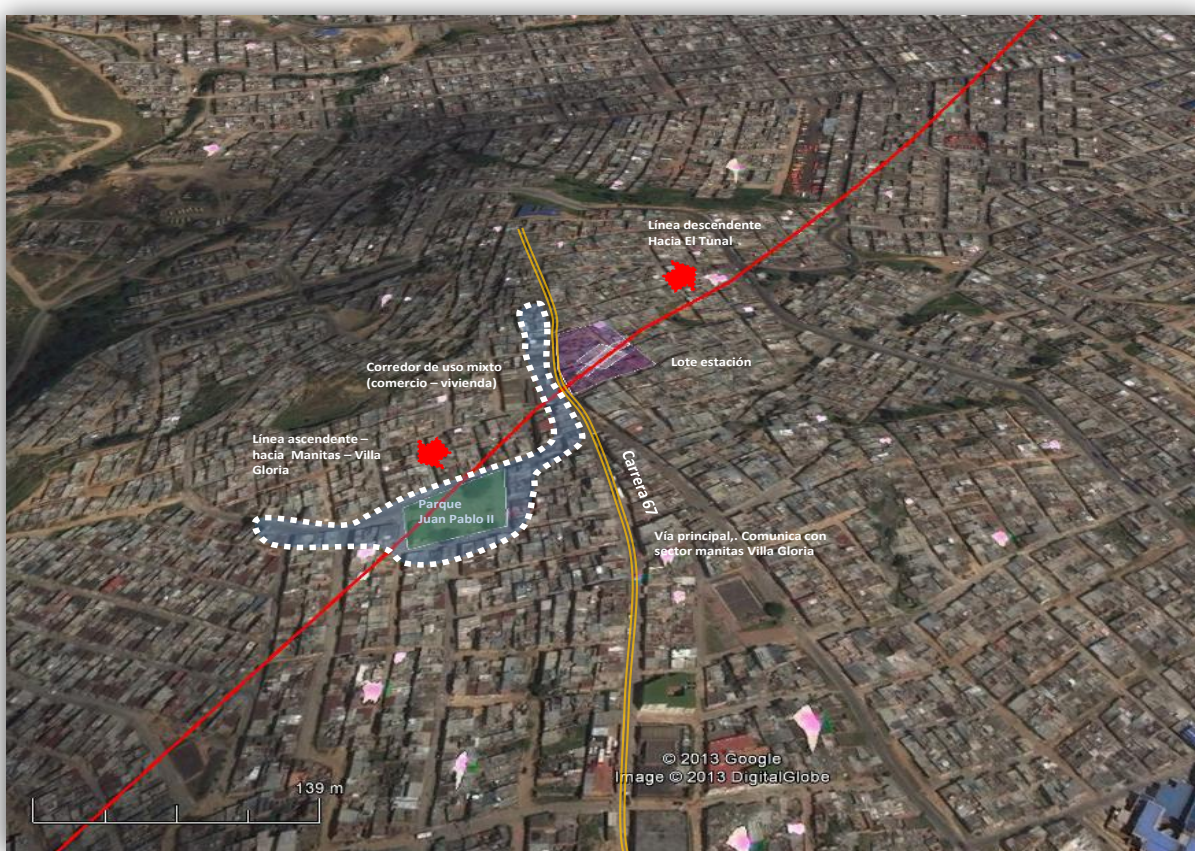
Fuente: Estudios de Localización cable Ciudad Bolívar Metro de Medellín, 2013

La primera estación intermedia denominada Juan Pablo II, estará ubicada en el centro del sector que lleva su mismo nombre, exactamente entre las Carreras 18QBIS y 18TBIS y la Calle 67CS. Como se mencionó anteriormente, en la zona prima el uso residencial; a los alrededores donde se



va a construir la estación se presenta una mixtura de usos, se encuentran instituciones educativas y comercio de impacto a nivel del barrio.

Ilustración 14 - Situación urbana del entorno de la estación



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

La segunda estación intermedia denominada Sector Manitas, se localizara en el Barrio Villa Gloria; limitada por las carreras 18 y 18k, las Calles 70BIS y 70GS; en donde predomina el uso residencial y algunos negocios de menor impacto.

Ilustración 15 - Ubicación estación intermedia Manitas



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

La estructura urbana del sector presenta un alto grado de deterioro en cuanto al componente ambiental se refiere, los equipamientos y las zonas verdes escasean, no hay una clara delimitación de donde termina los sardineles e inician las vías, a grandes rasgos se puede observar que el sector carece de orden en el tema urbano.

La última estación denominada Estación retorno, se desarrollara en el Sector Paraíso, estará ubicada entre las Carreras 27 y 27a, las Calles 71 BISS y 71 JS. En donde se observa un sistema vial en alto grado de deterioro, la única vía en buenas condiciones es la llamada vía principal, en donde se presenta un corredor comercial; la topografía del sector es brusca pues cuenta con vertientes enormes. El contraste es altamente marcado, hay viviendas en óptimas condiciones pero también las hay en condiciones precarias.

## MARCO NORMATIVO

### Marco Normativo Social

Debido a que los habitantes del sector son los finalmente afectados por la ejecución de esta clase de proyectos, puesto que sobre ellos es quien recae el impacto producido; es necesario mencionar las normas en las cuales se mencionan los temas de participación de la comunidad.

- Constitución Política de Colombia

“Artículo 79: Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo”.

“Artículo 82: Es deber del estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común el cual prevalece sobre el interés particular”.

- Ley 134 del 31 de mayo de 1994 - Por la cual se dictan normas sobre mecanismos de participación ciudadana.

“Artículo 1°. Objeto de la Ley- La presente Ley estatutaria de los mecanismos de participación del pueblo regula la iniciativa popular legislativa y normativa; el referendo; la consulta popular, del orden nacional, departamental, distrital, municipal y local; la revocatoria del mandato; el plebiscito y el cabildo abierto.”

- Ley 850 del 18 de noviembre de 2003 - por medio de la cual se reglamentan las veedurías ciudadanas.

“Artículo 1° Definición. Se entiende por Veeduría Ciudadana el mecanismo democrático de representación que le permite a los ciudadanos o a las diferentes organizaciones

comunitarias, ejercer vigilancia sobre la gestión pública, respecto a las autoridades, administrativas, políticas, judiciales, electorales, legislativas y órganos de control, así como de las entidades públicas o privadas, organizaciones no gubernamentales de carácter nacional o internacional que operen en el país, encargadas de la ejecución de un programa, proyecto, contrato o de la prestación de un servicio público.

Dicha vigilancia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 270 de la Constitución Política y el artículo 100 de la Ley 134 de 1994, se ejercerá en aquellos ámbitos, aspectos y niveles en los que en forma total o parcial, se empleen los recursos públicos, con sujeción a lo dispuesto en la presente ley.

Los representantes legales de las entidades públicas o privadas encargadas de la ejecución de un programa, proyecto, contrato o de la prestación de un servicio público deberán por iniciativa propia, u obligatoriamente a solicitud de un ciudadano o de una organización civil informar a los ciudadanos y a las organizaciones civiles a través de un medio de amplia difusión en el respectivo nivel territorial, para que ejerza la vigilancia correspondiente”.

“Artículo 2º: Facultad de Constitución. Todos los ciudadanos en forma plural o a través de organizaciones civiles como: organizaciones comunitarias, profesionales, juveniles, sindicales, benéficas o de utilidad común, no gubernamentales, sin ánimo de lucro y constituidas con arreglo a la ley podrán constituir veedurías ciudadanas”.

- Ley 9 de 1989 Reforma Urbana - por la cual se dictan normas sobre planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones.

“Capítulo II. Artículo 5: Entiéndase por espacio público el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados, destinados por su

naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por tanto, los límites de los intereses, individuales de los habitantes. Concepto No. 388/30.08.95. Dirección Impuestos Distritales. Impuestos Distritales. CJA12001995 Providencia 31.07.97. Consejo de Justicia. Bienes de uso público. CJA02151997 Providencia 6.03.98. Consejo de Justicia. Bienes fiscales. CJA02401998.

Así, constituyen el espacio público de la ciudad las áreas requeridas para la circulación, tanto peatonal como vehicular, las áreas para la recreación pública, activa o pasiva, para la seguridad y tranquilidad ciudadana, las franjas de retiro de las edificaciones sobre las vías, fuentes de agua, parques, plazas, zonas verdes y similares, las necesarias para la instalación y mantenimiento de los servicios públicos básicos, para la instalación y uso de los elementos constitutivos del amueblamiento urbano en todas sus expresiones, para la preservación de las obras de interés público y de los elementos históricos, culturales, religiosos, recreativos y artísticos, para la conservación y preservación del paisaje y los elementos naturales del entorno de la ciudad, los necesarios para la preservación y conservación de las playas marinas y fluviales, los terrenos de bajamar, así como de sus elementos vegetativos, arenas y corales y, en general, por todas las zonas existentes o debidamente proyectadas en las que el interés colectivo sea manifiesto y conveniente y que constituyan, por consiguiente, zonas para el uso o el disfrute colectivo”.

- Acuerdo 13 del 2000 - Por el cual se reglamenta la participación ciudadana en la elaboración aprobación, ejecución, seguimiento, evaluación y control del Plan de Desarrollo Económico y Social para las diferentes Localidades que conforman el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones.

“Artículo 1. Definición del plan de desarrollo local. Es un instrumento de la planeación en el que se establece el marco del desarrollo de la localidad con una visión estratégica compartida y de futuro, el cual es resultado de un proceso de concertación entre los diversos actores de la planeación local. En él se definen las prioridades del desarrollo para orientar la aplicación racional de los recursos de los fondos de Desarrollo Local, permitiendo así concebir objetivos y metas alcanzables en un período determinado”.

- Proyecto de Acuerdo 132 de 2012- Por medio del cual se dictan normas para fortalecer la participación y la veeduría ciudadana en el seguimiento, evaluación, y control de la contratación en el Distrito Capital.

“Este proyecto de acuerdo tiene como objetivo que las entidades distritales publiquen, a través del portal contratación a la vista, los contratos celebrados por cada entidad y sus respectivos contratistas, promoviendo la participación y veeduría ciudadana en el seguimiento, evaluación y control de la contratación y la gestión pública en el Distrito. También permite que la Administración Distrital exponga con transparencia el uso de los recursos públicos, y facilite el derecho y acceso a la información por parte de sus administrados”.

- Decreto 190 del 2004 de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C - Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los decretos distritales 619 de 2000 y 469 de 2003, sobre el Plan de Ordenamiento Territorial.
- Decreto 1421 de 1993 - Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá

“Artículo 6o. PARTICIPACIÓN COMUNITARIA Y VEEDURÍA CIUDADANA. Las autoridades distritales promoverán la organización de los habitantes y comunidades del Distrito y estimularán la creación de las asociaciones profesionales, culturales, cívicas, populares, comunitarias y juveniles que sirvan de mecanismo de representación en las distintas instancias de participación, concertación y vigilancia de la gestión distrital y local.

De conformidad con lo que disponga la ley, el Concejo dictará las normas necesarias para asegurar la vigencia de las instituciones y mecanismos de participación ciudadana y comunitaria y estimular y fortalecer los procedimientos que garanticen la veeduría ciudadana frente a la gestión y la contratación administrativas”.

- Ley 1474 De 2011- Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública.

Desde la promulgación de la Constitución de 1991 Colombia se convirtió formalmente en uno de los países más democráticos del mundo. La constitución del 91 incorporo la democracia participativa para complementar y ampliar la naciente democracia representativa luego, se pretendió desarrollar la democracia participativa con una completa ley de mecanismos de participación ciudadana (ley 134 de 1994) que dotó a los colombianos de importantes herramientas jurídicas para intervenir en los asuntos públicos y defender sus derechos fundamentales.

Pero si bien es cierto en el campo legal hubo toda una revolución democratizadora, en la realidad nuestro sistema político y social fueron muy pocos los avances para superar el autoritarismo, la exclusión y los vicios políticos de fondo. En la práctica poco ha cambiado, nuestra forma de



asumir lo público siguió marcada por la violencia, por una mayor apatía y un creciente individualismo. Nuestra democracia no se ha fortalecido, como era la intención de la Constituyente, por el contrario luce más impotente ante los nuevos y mayores retos que le imprimió la Carta del 91.

La Constitución de 1991 y su desarrollo legal son un marco significativo para el fortalecimiento de la democracia, marco de acción que solo será real por medio de la apropiación, por parte de la sociedad civil, de los mecanismos, derechos y garantías estipuladas para superar el autoritarismo y la exclusión en la elaboración de las políticas públicas.

Por esto, la participación debe responder a la gran diversidad étnica, cultural, política y social que posee el país. Deben propiciarse espacios incluyentes, amplios y representativos de las distintas expresiones ciudadanas, en un proceso de tolerancia, igualdad y respeto por las opiniones encontradas.

Realizar una apuesta por la democracia implica hacer de los espacios de participación organismos vivos, activos y decisorios en la vida local y nacional, no simplemente espacios consultivos que terminan por obviarse, ignorarse al no ser tenidos en cuenta.

Por esto los consejos de juventud no pueden convertirse en aparatos sin rumbo o en espacios de reproducción de nuestro dañino sistema político y electoral, su composición y ejercicio, deben representar por el contrario la renovación de la forma de hacer política en Colombia encarnada en el liderazgo de las nuevas generaciones. Los consejos de planeación deben ocupar el sitio protagónico de la planeación territorial que les dio la Constitución del 91, y ser poblados por personas que representen verdaderos intereses ciudadanos y faciliten la conexión del Estado con la sociedad. Los consejos de cultura están llamados a rescatar los valores esenciales para la

construcción de identidad, a ser canales a través de los cuales dialogue nuestra enorme diversidad y se llegue a plasmar la tolerancia en la diferencia a través de planes culturales amplios, representativos y constructores del sentido de nación y no simplemente reuniones de artistas cercanos a las administraciones y sin poder real de toma de decisiones. La Justicia Comunitaria debe avanzar más allá de ser una estrategia de descongestión de despachos judiciales y construir un proyecto político para acercar la ley y la justicia a nuestros complejos contextos sociales, económicos y culturales. Los consejos de paz deben ser la fuente de la unidad en la construcción de la política de reconciliación nacional; su integración debe ser un motivo de la más alta responsabilidad por cuanto su labor significa el paso para avanzar hacia una sociedad para la convivencia pacífica, el respeto por los derechos humanos y la superación de los factores esenciales del conflicto.

La sociedad colombiana necesita no solo ser objeto de políticas públicas, sino ante todo ser sujeto activo de espacios de transformación social, cultural y política. Mejor dicho, requiere para su cabal reconocimiento que se le brinde 'participación' en el más amplio sentido de la palabra. Participación en la construcción activa de la materia y la simbología social, participación como posibilidad de ejercer su influencia en el país en los procesos sociales, económicos y políticos que le competen, y participación para buscar conjuntamente en la diferencia, las salidas a nuestra terrible enfermedad bélica.

### **Marco Normativo Catastral**

- Ley 9ª de Enero 11 de 1989 - Por la cual se dictan las normas sobre los planes de desarrollo municipal, compraventa y expropiación de bienes y se dictan otras disposiciones “CAPITULO III (De la adquisición de bienes por enajenación voluntaria y

por expropiación. Art. 37 (...) la estimación de los perjuicios será efectuada por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la entidad que cumpla sus funciones, en los términos previstos en la presente ley”.

- Ley 80 de Octubre 28 de 1993 - Por el cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

“Art. 6°. De la capacidad para contratar: Pueden celebrar contratos las personas consideradas legalmente capaces en las disposiciones vigentes. También podrán celebrar contratos las entidades estatales, los consorcios y uniones temporales. Las personas jurídicas nacionales y extranjeras deberán acreditar que su duración no será inferior a la del plazo del contrata y un año más”.

- Ley 105 de diciembre 30 de 1993 - Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre transporte, se distribuyen competencias y recursos entre la Nación y Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

“Art. 34. Adquisiciones de predios. En la adquisición de predios para la construcción de obras de infraestructura de transporte, la entidad estatal concedente podrá delegar esta función, en el concesionario. Los predios adquiridos figuran a nombre de la entidad Pública. El máximo valor a pagar por los predios o por las mejoras, lo establecerá la entidad estatal contratante, de conformidad con las normas vigentes sobre la materia, o mediante avalúos comerciales que se harán por firmas afiliadas a las lonjas de propiedad raíz, con base en los criterios generales que determine para tal efecto el Instituto Geográfico Agustín Codazzi”.

- Decreto No. 2150 de Diciembre 5 de 1995 - Por el cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarias existentes en la Administración Pública.

“Art. 27. Avalúo de bienes inmuebles. Los avalúos de bienes inmuebles que deban realizar las entidades públicas o que deban realizar las entidades públicas o que se realicen en actuaciones administrativas, podrán ser adelantados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi o por cualquier persona natural o jurídica de carácter privado, que se encuentre registrada y autorizada por la lonja de propiedad raíz del lugar donde esté ubicada el bien para adelantar dichos avalúos. Parágrafo: Si la entidad pública escoge la opción privada, corresponderá a la lonja determinar, encada caso, la persona natural o jurídica que adelante el avalúo de bienes inmuebles”.

- Ley 388 de julio 18 de 1997 - Por la cual se modifica la Ley 9ª de 1989 y se dictan otras disposiciones.

Capítulo VII. Adquisición de inmuebles por enajenación voluntaria y expropiación judicial.

“Art. 61. Modificación De Procedimiento De Enajenación Voluntaria - Se introducen las siguientes modificaciones al procedimiento de enajenación voluntaria regulado por la Ley 9ª de 1989. El precio de adquisición será igual al valor comercial determinado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la entidad que cumpla sus funciones, o por peritos privados inscritos en las lonjas o asociaciones correspondientes, según lo determinado por el Decreto Ley 2150 de 1995”.

- Decreto No. 151 de enero 22 de 1998 - Por el cual se dictan reglas relativas a los mecanismos que hacen viable la compensación en tratamiento de conservación y desarrollo.

“Art. 11. El monto de la compensación se determinará por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la entidad que cumpla sus funciones, o peritos privados inscritos en las lonjas o asociaciones gremiales de reconocida trayectoria, idoneidad, experiencia en finca raíz, peritazgo y avalúo de inmuebles”.

- Decreto No. 1599 de agosto 6 de 1998 - Por el cual se reglamentan las disposiciones referentes a la participación en plusvalía de que trata la Ley 388 de 1997.

“Art.13 El Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la entidad que haga sus veces o los peritos técnicos debidamente inscritos en las lonjas o instituciones análogas, establecerán los precios comerciales por metro cuadrado de los inmuebles, teniendo en cuenta su situación anterior a la acción o acciones urbanísticas, determinarán el correspondiente precio de referencia tomando como base de cálculo los parámetros establecidos en los Art. 4-5-6 y 7 de este decreto”.

- Decreto 1420 de Julio 24 de 1998 - Por el cual se reglamentan parcialmente el Art. 37 de la Ley 9ª de 1989 el Art. 27 del Decreto ley 2150 de 1995, los artículos 56-61-62-67-75-77-80-82-84 y 87 de la Ley 388 de 1997 y, el Art. 11 del Decreto Ley 151 de 1998, que hace referencia al tema de avalúos.

“Art. 1. Las disposiciones contenidas en el presente decreto tienen por objeto señalar las normas, procedimientos, parámetros y criterios para la elaboración de los avalúos por los

cuales se determinará el valor comercial de los bienes inmuebles, para la ejecución de los siguientes eventos, entre otros:

- Adquisición de inmuebles por enajenación forzosa.
- Adquisición de inmuebles por enajenación voluntaria
- Adquisición de inmuebles a través del proceso de expropiación por vía judicial
- Adquisición de inmuebles a través del proceso de expropiación por vía administrativa
- Determinación del efecto plusvalía
- Determinación de la compensación en tratamientos de conservación
- Pago de la participación en plusvalía por transferencia de una porción del predio objeto de la misma
- Determinación de la compensación por afectación por obra pública en los términos que señala el Art. 37 de la ley 9ª de 1989”.

“Art. 3º. La determinación del valor comercial de los inmuebles la harán, a través de un avalúo, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, la entidad que haga sus veces o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registrado y autorizado por las lonjas de propiedad raíz del lugar donde se ubiquen los bienes objeto de la valoración”.

“Art. 4º. La valoración comercial de los inmuebles podrán ser solicitada por las entidades que facultan las Leyes 9ª de 1989 y 388 de 1997 y por las demás que las modifiquen y los decretos que las desarrollen para realizar los eventos descritos en el artículo 1º de este decreto”.

“Art. 8°. Las personas naturales o jurídicas de carácter privado que realicen avalúos en desarrollo "del presente decreto, deberán estar registradas y autorizadas por una lonja de propiedad raíz domiciliada en el municipio o distrito donde se encuentre el bien objeto de la valoración”.

“Art. 12. La entidad o persona solicitante podrá solicitar la elaboración del avalúo a una de las siguientes entidades: 1. Las lonjas o lonja de propiedad raíz con domicilio en el municipio o distrito donde se encuentren ubicados el o los inmuebles objeto de avalúo, la cual designará para el efecto uno de los peritos privados o evaluadores que se encuentren registrados y autorizados por ella. (...) Parágrafo: Dentro del término de la vigencia del avalúo, no se podrá solicitar el mismo avalúo a otra entidad autorizada, salvo cuando haya vencido el plazo legal para elaborar el avalúo contratado”.

- Ley 1673 de 19 de Julio de 2013 - Por la cual se reglamenta la actividad del evaluador y se dictan otras disposiciones”.

“Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como objeto regular y establecer responsabilidades y competencias de los evaluadores en Colombia para prevenir riesgos sociales de inequidad, injusticia, ineficiencia, restricción del acceso a la propiedad, falta de transparencia y posible engaño a compradores y vendedores o al Estado. Igualmente la presente ley propende por el reconocimiento general de la actividad de los evaluadores. La valuación de bienes debidamente realizada fomenta la transparencia y equidad entre las personas y entre estas y el Estado colombiano”.

“Artículo 2°. Ámbito de Aplicación. A partir de la entrada en vigencia de esta ley, quienes actúen como evaluadores, valuadores, tasadores y demás términos que se

asimilen a estos utilizados en Colombia, se regirán exclusivamente por esta ley y aquellas normas que la desarrollen o la complementen, para buscar la organización y unificación normativa de la actividad del evaluador, en busca de la seguridad jurídica y los mecanismos de protección de la valuación”.

- Decreto 556 de 14 de marzo de 2014 - Por el cual se reglamenta la Ley 1673 de 2013.

“Que mediante la Ley 1673 de 2013 se reglamentó la actividad del evaluador, la cual propende la transparencia y la equidad entre las personas en el desarrollo de la actividad de valuación. Que adicionalmente la Ley 1673 de 2013 tiene por objeto establecer las responsabilidades y obligaciones a cargo de los evaluadores en Colombia, así como prevenir los riesgos sociales de inequidad, injusticia, falta de transparencia y el posible engaño entre compradores, vendedores o al Estado. Que una vez sancionada la Ley 1673 de 2013, se evidenciaron errores tipográficos, mecanográficos y de remisiones a los textos dentro de la misma disposición, los cuales fueron corregidos mediante Decreto 222 de 12 de febrero de 2014. Que le corresponde al Gobierno Nacional reglamentar la Ley que rige el ejercicio de la actividad del evaluador”.

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. 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. En el caso de la zona urbana, también se puede optar por comprar solo una parte del inmueble. Claro está que si la porción que queda es prácticamente inservible o el propietario debe cambiar el uso, el evaluador incluirá una compensación adicional.

Para cumplir el objetivo social de los terrenos existen dos caminos: desarrollar la construcción prioritaria o vender al Estado; la última opción es la expropiación, cuando- ante la negativa del vendedor- se procede al desalojo. El capítulo VIII de la Ley 388 de 1997 maneja los pasos para los diferentes tipos de enajenación. Una vez esté en firme la decisión de la venta, el hecho debe registrarse en el folio de matrícula inmobiliaria de cada bien y ninguna entidad puede otorgar licencias urbanísticas. Los certificados de libertad y tradición darán fe de la afectación durante seis años para entidades públicas y nueve para las privadas. Así, el predio queda automáticamente fuera del mercado, es decir, que no se puede comprar ni vender un terreno que la administración haya comprometido en sus planes.

El precio que se paga por el inmueble lo fijan el Instituto Geográfico Agustín Codazzi o la entidad que haga sus veces. Este valor final debe incluir una estimación de los perjuicios como la indemnización por las incomodidades que causan el trámite y el dinero que se deja de recibir mientras se termina el convenio económico (lucro cesante). Así mismo, al valor comercial se le descontará el monto correspondiente a la plusvalía, deudas de servicios públicos, impuestos, sanciones y demás aspectos pendientes.

Entre los principales retos que se presenta es poner en práctica la regulación está la creación del nuevo Registro de Avaluadores, organismo ante el cual se tendrán que acreditar las personas que

desarrollan la actividad y que servirá no solo para mostrar quienes efectivamente tienen los conocimientos suficientes del caso, también supervisará que el trabajo que realicen se haga en forma debida, implementada en la Ley 1673 de 2013 y Decreto 556 de 2014 donde se destaca la creación de mecanismos jurídicos y técnicos que permiten la regulación de la actividad del evaluador.

Fortalece la educación y la armonización de los evaluadores a nivel profesional, lo que sin lugar a dudas mejora la calidad en los servicios y estabiliza las posiciones de las partes en los diferentes casos en que se hace necesaria la valuación.

Se crean organismos de autorregulación, vigilado por el Estado, se genera una mayor transparencia, equidad y confianza en el mercado y para el Estado sobre la actividad de la valuación, sin que ello implique erogaciones para el erario público.

Se contará con reglas claras de conducta y sanciones específicas para quienes incumplan las normas.

Se tendrá un registro estricto de quienes ejercen la actividad, lo que permitirá a los usuarios conocer de antemano el perfil de cada uno de los evaluadores autorizados en el país.

Se certificará a quienes realizan la actividad de evaluador, teniendo en cuenta su experiencia, idoneidad y educación.

## **¿POR QUE SE ELIGIÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DE ABURRÁ LTDA. PARA ADELANTAR EL ESTUDIOS DE LA VIABILIDAD TÉCNICA DEL CABLE?**

Por medio del contrato interadministrativo de consultoría No. 20121531 (CN2012-0186 para el Metro) de noviembre de 2012, realizado entre la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda; fueron definidos los compromisos contractuales para adelantar los estudios de factibilidad del proyecto del cable de Ciudad Bolívar y San Cristóbal

La Experiencia del Metro de Medellín Factor Fundamental a la Hora de Asesorar a Bogotá D.C.

El cable aéreo se ha convertido en un proyecto atractivo de movilidad y alta visibilidad para comunidades marginales urbanas asentadas en sitios escarpados, las cuales, por su mínima capacidad de pago, tienden a asentarse en zonas altas cercanas a la metrópolis de nuestro país. La experiencia del metro cable se ha dado principalmente en Medellín la cual ha mostrado que estos proyectos deben acompañarse de múltiples acciones locales (creación y mejoramiento de espacio público, servicios sociales, vivienda, entre otros) para lograr impactos sociales importantes. La gestión exitosa del proyecto en cuanto a decisión, diseño, construcción y coordinación de las obras; adquisición, instalación y puesta en marcha de los equipos; operación del sistema, y la financiación de todo el paquete, supone un gran reto institucional y político para sus promotores.

En Bogotá no existe la experiencia acerca del sistema de cable aéreo, tal cual como sucede en la capital antioqueña; a pesar de no ser una tecnología altamente complicada, no deja de requerir cierto grado de especialización. El operador en Medellín es el Metro de Medellín, empresa que maneja un sistema sofisticado de transporte sobre rieles con alimentación eléctrica. Las afinidades de este sistema con un cable movido por energía eléctrica son evidentes.

En Bogotá el operador del sistema masivo no es Transmilenio S.A. -TMSA, Esta empresa es gestora y administradora, pero no operadora. Los operadores del sistema son empresas privadas de transporte, seleccionadas mediante concurso de mérito competitivo (y el objeto de la competencia es el precio que cobran los proponentes por suministrar el servicio, definido en términos de pesos por vehículo-kilómetro). Los ganadores son contratados por TMSA a término fijo (diez años aproximadamente) para suministrar este servicio; existen otros operadores de TM que prestan los servicios de alimentación, el cual es de tipo concurso público, la contratación de los sistemas alimentadores es similar al de los troncales.

El Cable Aéreo de Ciudad Bolívar se concibe como un sistema alimentador de TM; será un sistema alimentador diferente a los que ya existen, pero funcionaría de manera similar; las góndolas recogen pasajeros en las estaciones intermedias y final del Cable Aéreo para llevarlos a la estación de transferencia del sistema TM o viceversa.

Siguiendo esta lógica, es apenas razonable que el operador del Cable Aéreo de Ciudad Bolívar sea escogido en un concurso público competitivo, que incluya la definición del tipo de equipos a emplear. La idea es seleccionar un operador que se comprometa a adquirir los equipos, instalarlos, ponerlos en funcionamiento y operarlos por un término definido (entre diez a quince años). Al término del contrato se debe garantizar que los proveedores de los equipos mantengan precios comerciales de sus partes a los nuevos operadores que se seleccionen. Este contrato debe determinar dos tipos de precios: uno inicial, de adquisición, instalación de equipos y puesta en marcha en forma satisfactoria, y otro, un costo mensual por la prestación permanente del servicio en condiciones dadas de horario, frecuencia, volumen esperado de pasajeros y nivel mínimo aceptable del servicio. Igualmente se hace necesario definir desde el inicio una fórmula

razonable de reajuste del precio mensual, de acuerdo con las variaciones de precios de los principales insumos.

Componentes de la Financiación del Contrato:

El primer precio, hasta la puesta en marcha, corresponde al costo de capital del cable, que debe estar cubierto con los fondos que alimentaron la fiducia; el siguiente, que corresponde al costo de operación, es un costo nuevo que hasta el momento no ha sido discutido.

No se tiene claro lo que pueda significar este costo; quien cuenta con información semejante, directa y completa, es el Metro de Medellín debido a su experiencia, asesoramiento y manejo financiero es la empresa que está en la capacidad de asesorar a otras ciudades o municipios que pretendan implementar este tipo de proyectos, a continuación se enlistan las ciudades extranjeras y nacionales que ha asesorado.

Experiencia Internacional

- Río de Janeiro – Brasil: Acompañamiento a la Empresa Supervia en recepción de la obra civil y en la capacitación en operación y mantenimiento del cable aéreo de la favela Complexo de Alemão. 2010-2011.
- San Juan – Puerto Rico: Asesoría al operador del Tren Urbano en la revisión, sustitución y reparación de repuestos. 2007-2010.
- San Juan – Puerto Rico: Asesoría en gestión de almacén e inventario, así como venta de arandelas de caucho para Alternate Concept Inc., operador del Tren Urbano. 2007.
- San Juan – Puerto Rico: Asesoría en desarrollo de alternativas para sustitución de repuestos para Alternate Concept Inc., operador del Tren Urbano. 2007.

- Ciudad de Panamá – Panamá: Prestación del servicio de perfilado de ruedas de trenes para el Ferrocarril del Canal. 2008 y 2009.
- Ciudad de Panamá – Panamá: Consultoría en temas estratégicos, de comunicaciones y Cultura METRO para la Secretaria del Metro. 2010.
- Ciudad de Panamá – Panamá: Asesoría a la Secretaría del Metro en la evaluación de las propuestas técnicas para la licitación de construcción de la línea 1 del Metro de la ciudad de Panamá. 2010.
- Lima – Perú: Asistencia Técnica y consultoría en módulo de planeación empresarial, gestión de la Cultura Metro, gestión del servicio, gestión de identidad corporativa y una pasantía en la ciudad de Medellín - Colombia al GyM Ferrovías, consorcio Operador de la Línea 1 del Metro. 2012.
- Ciudad de Panamá – Panamá: Asesoría a la Secretaría del Metro en la estructuración y desarrollo de un programa de gestión social durante el periodo de construcción de la Línea 1 del Metro de Panamá, con énfasis en el área de influencia directa de la obra. 2012.

#### Experiencia Nacional

- Bogotá: Acompañamiento al Ministerio de Transporte en la formulación del Decreto 1072 del 2004 “Por el cual se reglamenta el servicio de Transporte por Cable de Pasajeros y Carga”.
- Manizales - Caldas: Estudios y diseños a nivel de prefactibilidad para el sistema de cable de la ciudad de Manizales. 2007.
- Floridablanca – Santander: Estudios de caracterización para el sistema de cable. 2007.

- Soacha – Cundinamarca: Estudios y diseños a nivel de prefactibilidad para el sistema de cable. 2009-2010.
- Bogotá: Estudios de caracterización para definir la ubicación de sistemas de cable en seis localidades y diseños a nivel de perfil para un cable aéreo. 2009-2010.
- El Peñol – Antioquia: Estudios a nivel de prefactibilidad para el sistema de cable. 2010.
- Montebello – Antioquia: Estudios a nivel de prefactibilidad para el sistema de cable. 2010.
- Medellín – Antioquia: Prestación de servicio de perfilado de ruedas de trenes para CAF de Colombia. 2011.
- Medellín – Antioquia: Prestación de servicio de soldadura y pintura de vagones a CAF de Colombia. 2011.

Lo anterior evidencia la vasta experiencia con la que cuenta esta empresa, sin embargo, el hecho de realizar los estudios para la viabilidad técnica y financiera de la construcción no solo del cable de Ciudad Bolívar sino de otros proyectos como los de Chapinero, Usaquén, San Cristóbal, Santa Fe y Usme, que hoy día no cuentan con sistemas eficientes de transporte; hacen una oportunidad invaluable tanto por el beneficio económico que le representara adelantar este tipo de asesoría como por el camino que se sigue abriendo en el tema de las consultorías de este tipo a lo largo y ancho del país. Hoy día la experiencia del metro está respaldada por proyectos en Caldas, Tolima, Quindío, Nariño, Valle, Risaralda y Santander; y a nivel internacional ha realizado convenios con España, Italia, EEUU, Puerto Rico, Taiwán, Panamá, Venezuela, Ecuador y Brasil.

Sin duda alguna la experiencia que ha adquirido a lo largo de los últimos 20 años tanto a nivel nacional como internacional la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda; la

acredita para adelantar los estudios de factibilidad del Cable Aéreo para la ciudad de Bogotá, D.C., sin embargo queda la desazón si es obligatorio que la Administración Distrital dependa siempre de terceros para adelantar este tipo de proyectos; El Distrito puede darse a la labor de contar con los recursos humanos, técnicos y económicos para que de igual manera como en su momento lo hizo la administración del Valle de Aburrá, forme y consolide una empresa que se encargue de dichas labores, una entidad que tenga la capacidad de construir, administrar y operar el sistema de transporte masivo, trayendo consigo desarrollo y teniendo como fin brindar condiciones óptimas de vida a los habitantes de Bogotá D.C.



## **ESTUDIOS DE LA VIABILIDAD TÉCNICA Y VERIFICACIÓN DE LA DEFINICIÓN DE LA ZONA DE INFLUENCIA**

En primera instancia se procederá a definir el conjunto de métodos que se seguirán para adelantar el estudio.

### **Metodología**

La información base para desarrollar el proyecto se divide en información primaria e información secundaria, de la siguiente manera:

#### **Información primaria**

Mediante entrevistas realizadas por medio de encuestas semiestructuradas se obtuvo la información primaria realizada a una muestra representativa del total de los habitantes del área de influencia. Anexo # 2 (Encuestas semiestructuradas).

El levantamiento de esta información se realizó con el fin de conocer las expectativas de la comunidad en cuanto a la ejecución de la obra del Cable Aéreo; la cantidad de viviendas encuestadas en la localidad se evidencia en el siguiente cuadro.

Tabla 5 - Encuestas semiestructuradas

Barrios	Número de Encuestas Semi-Estructuradas Realizadas
Mirador	40
Manitas	43

Juan Pablo II (Sector I y II)	44
Villas de Diamante	6
Compartir – San Fernando	4
Sumapaz	2
Colmena	2
Acacias	2
San Francisco	5

Con el ánimo de fortalecer la información recogida mediante las encuestas semiestructuradas se utilizó de la información levantada por medio de las encuestas de factibilidad.

Tabla 6 - Encuestas de Factibilidad

Barrio	N° encuestas de Factibilidad
Mirador	46
Manitas	49
Juan Pablo II (Sector I)	55
Villas de Diamante	7
Compartir – San Fernando	5
Sumapaz	1

Colmena	1
San Francisco	3
Juan Pablo II (Sector II)	2

El total de encuestas realizadas en la zona de estudio, (que para este caso es el sector Juan Pablo II), fue de 44 encuestas semi-estructuradas y 57 encuestas de factibilidad; en total se realizaron 101 encuestas. Fue fundamental que dentro de las personas encuestadas se encontrara el presidente de la Junta de Acción Comunal pues este aportó información básica sobre la comunidad.

El procedimiento por medio del cual se realizó el estudio de la población conocida como muestra con el fin de inferir con respecto al total de la población fue el conocido como muestreo aplicado-aleatorio simple.

Población: Total de habitantes del sector de interés que pueden tener la información buscada.

Muestra: Habitantes del sector que fueron encuestados con el fin de medir las características estudiadas.

Muestreo: Ejercicio realizado para la recopilación de información sobre una muestra.

Encuesta: Proceso mediante el cual se obtiene información deseada entre la muestra.

El tamaño de la muestra fue calculado teniendo en cuenta los siguientes parámetros:

Nivel de Confianza: es la probabilidad de que el parámetro a estimar se encuentre en el intervalo de confianza y el porcentaje de confianza con el cual se pretende expandir los datos desde la muestra hacia la población.

Error Muestral: es la variación natural existente entre muestras tomadas de la misma población.

Nivel de Variabilidad: índice calculado con el fin de comprobar la hipótesis.

El hecho de aceptar una hipótesis falsa como si fuera verdadera es conocido como el porcentaje de error o viceversa; de pretenderse que el error sea 0% la muestra debería ser del mismo tamaño que la población, por dicho motivo es aceptable correr determinado riesgo. El error aceptable oscila entre el 4% y el 6%.

Para el ejercicio, al porcentaje con el que la hipótesis fue aceptada se le denominó variabilidad positiva y se denotó con la letra p, mientras que el porcentaje con el que fue rechazada la hipótesis se denotó con la letra q.

Partiendo de que p y q son complementarios, ósea, si se suma p y q el resultado es la unidad; por otra parte la máxima variabilidad debido a que no existen antecedentes sobre la investigación debido a que no existe otra o no es posible aplicar una prueba anterior, entonces:

$$p = q = 0,5$$

Determinados estos tres parámetros, será posible calcular el tamaño de la muestra de la siguiente manera:

$$n = \frac{N * Z_a^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z_a^2 * p * q}$$

En donde:

$N$ = Total de población

$Z_{\alpha}=1,96$  2 (si la seguridad es del 95%)

$p$ = proporción esperada (en este caso 5%, es decir 0,05)

$q=1-p$  (en este caso  $1-0,05=0,95$ )

$d$ = nivel de precisión (es decir 5%)

Identificación de los Componentes de Impacto Social Susceptibles a Ocurrir

La caracterización de los componentes de impacto social se realizó a partir de las etapas en las que se divide la ejecución de la obra teniendo en cuenta las características socioeconómicas y culturales de los habitantes del sector.

### **Metodología de Evaluación y Calificación de Impactos**

Luego de definir los componentes de impacto social susceptibles a ocurrir, se realiza la evaluación por medio de una metodología ad-hoc, es decir, una metodología diseñada especialmente para este fin; los criterios tenidos en cuenta al momento de realizar la evaluación de impactos se define a continuación:

Tabla 7 - Criterios de Evaluación de Impactos

Criterio	Descripción		Calificación
Carácter	Identifica si el impacto es beneficioso o no para el medio ambiente.	Positivo	+
		Negativo	-

Criterio	Descripción		Calificación
Persistencia (P)	Se refiere al tiempo que el efecto se manifiesta hasta que se retorne a la situación inicial en forma natural o a través de medidas correctoras	Permanente: Cuando el impacto es permanente, es decir, no hay recuperación.	4
		Temporal: Cuando el impacto dura un tiempo más, después de terminada la actividad que lo genere	2
		Fugaz: Cuando el tiempo de duración del impacto es mientras dura la actividad que lo produce.	1
Efecto (E)	El impacto de una acción sobre el medio puede ser “directo” -es decir impactar en forma directa-, o “indirecto” –es decir se produce como consecuencia del efecto primario el que, por tanto, devendría en causal de segundo orden	Primario (Directo)	4
		Secundario(Indirecto)	1

Criterio	Descripción		Calificación
Momento (Mo)	Se refiere al tiempo transcurrido entre la acción y la aparición del impacto.	Largo Plazo: se evidencia después de 90% de duración del proyecto	1
		Mediano Plazo: se evidencia después del 50% de duración del proyecto	2
		Inmediato: sucede tan pronto se da la acción que lo produce	4
Extensión (Ex)	Se refiere al área de afectación del impacto	Puntual: Cuando la afectación es solamente en el sitio donde se está llevando a cabo la actividad	1
		Parcial: Cuando la afectación se da en el área de influencia directa definida.	4
		Total: Cuando la afectación se da en el área de influencia indirecta.	8
Capacidad de Recuperación (CR)	Está referido a la posibilidad de recuperación del componente del medio o	Irreversible: El Impacto es permanente, es decir, aun cuando cese la actividad que lo produce, no desaparece	8

Criterio	Descripción		Calificación
	factor afectado por una determinada acción	Reversible: Son aquellos impactos que vuelven a auto recuperarse, una vez la acción que lo produce desaparezca	2
		Recuperable: Cuando es recuperable con alguna medida social aplicada	4
Acumulación (Ac)	Se refiere al aumento del efecto cuando persiste la causa	Simple	1
		Acumulado	4

Fuente: Metodología ad-hoc

Se evalúa la importancia del impacto, de la siguiente manera:

$$I = P + E + M_o + CR + E_x + A_c$$

De donde el impacto (I) según su resultado se definirá así:



Tabla 8 - Definición del Impacto según su Rango

Definición	Rango	Observación
Bajo	0 a 12	Ocurre en casos ocasionales
Moderado	13 a 16	Impacto remediable con medidas preventivas
Alto	17 a 20	Es hacia donde debe ir dirigido cada uno de los programas de manejo social
Critico	21 a 26	Impacto irreversibles reparables por medio de compensación

La metodología ad-hoc cuenta con criterios en donde la sumatoria de su ponderación debe ser igual a cien, se tienen en cuenta los medios sociales, abióticos, bióticos; se asignó a cada medio un valor de ponderación.

### **Información Secundaria**

La adquisición de la información secundaria se realizó mediante la consulta de los siguientes documentos:

- El Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2012 – 2016.
- Secretaría Distrital de Planeación. Características de los aspectos físicos, demográficos y socioeconómicos de las localidades, consultadas en la página web.
- Diagnóstico Local 2011. Hospital Vista Hermosa I Nivel Empresa Social del Estado.

- Perfil económico y empresarial de la Localidad de Ciudad Bolívar 2007, Cámara de Comercio de Bogotá.
- Plan de Ordenamiento Territorial, POT, 2004.
- Guía de Manejo Ambiental para el Desarrollo de Proyectos de Infraestructura Urbana, en Bogotá, D.C., 2005, IDU.
- Cartilla UPZ Lucero 2010. Cartilla pedagógica del POT.

### **Plan de Gestión Social**

Basado en la guía de manejo ambiental para proyectos de infraestructura urbana en Bogotá y de acuerdo con los lineamientos del Instituto de Desarrollo Urbano-IDU se elaboró el plan de gestión social cuya finalidad es la de controlar, mitigar y compensar los posibles impactos que se generen.

## DEFINICIÓN DE LAS ÁREAS DE INFLUENCIA

Se definieron dos zonas de influencia una denominada Área de Influencia Directa y otra Área de Influencia Indirecta, estas según los resultados de la caracterización socioeconómica.

### Área De Influencia Directa-A.I.D.

Para el componente social y económico fue definida como A.I.D. los barrios de la UPZ en donde se ubicaran las estaciones y las pilonas, cabe resaltar que el radio de cobertura a cada estación oscila entre 0 a 250 metros; de la siguiente manera:

Tabla 9 - Ubicación Estaciones y Pilonas

Estación	Zona
Retorno	Mirador: Estación de Retorno y Pilona 24 Villas del Diamante: Pilonas 21,22 y 23
Intermedia 2 - Motriz	Las Manitas: Estación y Pilonas 19, 18, 17 Villas del Diamante: Pilonas 20
Intermedia 1	Juan Pablo II - sectores 1 y 2: Estación y pilonas 11,12,13, 14,15 y 16 Compartir-San Fernando: Pilonas 10
Pilonas 1, 2 y 3	Portal Tunal
Pilonas 4,5 y 6	San Francisco
Pilonas 7 y 8	San Luis-La Colmena
Pilona 9	Sumapaz

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

Es de nuestro interés la Estación Intermedia 1, ya que esta se encuentra ubicada en el barrio Juan pablo II y así mismo las pilonas 11, 12, 13, 14,15 y 16; se toma como A.I.D. cada uno de los predios que se encuentran a lo largo del trazado del cable, ya que sobre estos recaerán los impactos negativos y positivos a causa de la ejecución de la obra, dentro de los cuales se encuentran transformaciones en el diario vivir o cotidianidad, generación de empleo, etc.

La caracterización socioeconómica y cultural en el A.I.D., se realizó mediante la 1modalidad de encuesta semi-estructurada, (tal como se mencionó en el capítulo II), realizada a una muestra de la comunidad ubicada en el sector afectado por el trazado del cable. El fin de dichas encuestas era obtener información de primera mano por parte de la comunidad.

### **Área De Influencia Indirecta- A.I.I.**

El Área de Influencia Indirecta-A.I.I., es el área en donde se encuentra ubicada los miembros de la comunidad que pueden verse afectados de manera indirecta por la ejecución dela obra, sea de manera negativa o positiva. De esta manera el área de Influencia Indirecta está conformada por la Localidad Ciudad Bolívar, puesto que es en ella donde se encuentra el 100% del trazado; para ser más exactos en las Unidades de Planeación Zonal Lucero y San Francisco, allí están los barrios que por su cercanía a la obra serán más beneficiados en el momento en que inicie operaciones el cable.

### **Caracterización Socioeconómica y Cultural de la Zona**

Con el fin de conocer las características sociales, culturales y económicas de los habitantes de la zona se realiza la respectiva caracterización de la siguiente manera:

- Dimensión Demográfica, incluye la descripción de la población y la dinámica poblacional.

- Dimensión Espacial, hace referencia a la estructura de servicios públicos y sociales.
- Dimensión Económica, describe la dinámica económica de la localidad y la UPZ.
- Dimensión Político-organizativa, identifica los actores sociales que interactúan en el área de influencia del proyecto.

### **Lineamientos de Participación**

Conforme con la normatividad mencionada en el capítulo II y de acuerdo a las políticas trazadas en el Plan de Desarrollo tales como fomentar la participación y la capacidad de decisión de la ciudadanía, y establecer una relación de diálogo y corresponsabilidad entre la ciudadanía y la administración pública.

Debido a esto, al iniciar el estudio y durante su ejecución se propuso establecer una buena comunicación por medio de los líderes con los habitantes ubicados en la zona de influencia, las demás instituciones y autoridades locales. La caracterización socioeconómica y cultural se realizara según las dimensiones expuestas anteriormente para el Área de Influencia Directa e Indirecta.

### **Área de influencia indirecta**

El primer contacto con las instituciones y autoridades locales para socializar todo lo pertinente a la ejecución de la obra se llevó a cabo a mediados de diciembre de 2012 en la alcaldía de la localidad, a la cual se presentaron 13 personas. A esta reunión asistió el líder comunitario del barrio Juan Pablo II y desde entonces ha estado acompañando al grupo consultor tanto en los recorridos como al momento de recolectar la información primaria, con el fin de realizar la

caracterización del área de influencia indirecta<sup>7</sup>. (Anexo #3 - Acta de reunión y listado de asistencia)

### **Área de influencia directa**

Para iniciar el proceso de caracterización del Área de Influencia Directa - A.I.D., se adelantaron 3 reuniones con el fin de socializar temas acerca de los estudios ambientales y sociales a realizarse en el corredor por donde pasara el cable aéreo; dichas reuniones se llevaron a cabo el día 16 de marzo de 2013 en el barrio Mirador, en el salón comunal del barrio Mirador a las 9:00 de la mañana, en la parroquia San Pedro Poveda del barrio Villa Gloria-Manitas a las 02:00 p.m. y en la zona de estudio, en el salón comunal Juan Pablo II – segundo sector a las 11:00 a.m. Allí hicieron presencia la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá - ETMA, La Secretaria Distrital de Movilidad- SDM, El Instituto de Desarrollo Urbano - IDU y la Consultoría Aqua & Terra – Incoplan S.A. En dichas reuniones se pudo contar con un total de 315 personas, de un total de convocados de 600 personas; las cuales fueron invitadas entregándoles volantes en las puertas de sus residencias y por perifoneo. (Anexo #4 - Volante entregado y formato de firmas de asistencia)

La siguiente reunión se realizó a las 2:00 pm el 17 de abril de 2013, con el fin de socializar por parte de la comunidad y la empresa de consultoría Aqua & Terra – INCOPLAN S.A. temas tales como los impactos que acarrearía la ejecución de la obra y puesta en marcha del cable aéreo<sup>8</sup>.

El alcance de los estudios y el avance del proyecto; fueron los principales temas que se socializaron en cada una de las reuniones; por su parte, los habitantes del sector manifestaron diferentes inquietudes, las cuales fueron atendidas por la entidad a la que le compete cada asunto.

---

<sup>7</sup> Estudios de Localización, Localidad de Ciudad Bolívar. Tomado del estudio de localización del Metro de Medellín. 2013.

<sup>8</sup> Estudios de Localización, Localidad de Ciudad Bolívar. Tomado del estudio de localización del Metro de Medellín. 2013.

Las dudas de la comunidad, apuntaron, hacia el proceso de negociación predial, la reubicación, estratificación de cada barrio, valorización y plusvalía. Cada una fue atendida por funcionarios del Instituto de Desarrollo Urbano, adicional a estos temas estaban el costo del pasaje, la seguridad durante la ejecución de la obra, accesibilidad.

La invitación por parte del Instituto de Desarrollo Urbano apunto a invitar a la comunidad a continuar participando en los procesos informativos, acordando fecha, lugar y hora de cada uno de los talleres. En respuesta la comunidad mostro gratitud por la socialización y resalto la necesidad y la importancia de crear espacios para ser partícipes y poder informase y discutir sobre temas concernientes a la obra.

Ilustración 16 - Registro Fotográfico Taller Comunidad A.I.I.-Ciudad Bolívar



Ilustración 17 - Registro Fotográfico Taller Comunidad A.I.D. - Barrio Juan Pablo II



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

### **Dimensión Demográfica**

Será abordada la temática pertinente a las características y la dinámica de la población del área de influencia indirecta y directa.

### **Área de Influencia Indirecta -Localidad Ciudad Bolívar**

A lo largo del estudio no se constató la presencia de alguna comunidad étnica, en el A.I.I.; lo cual se pudo comprobar al consultar el oficio 1149 emitido por el Ministerio del Interior donde manifiesta que en la zona no hay presencia de comunidades: Ver Anexo #5 (Certificado de Existencia de Territorios Titulados a Resguardos Indígenas o Comunidades Negras).

- Indígenas
- ROM y minorías
- Negras
- Afrocolombiana Raizales
- Palanqueras



A continuación se resaltan las principales características de la dimensión demográfica de la Localidad de Ciudad Bolívar y la UPZ Lucero (UPZ a la cual pertenece el Sector Juan Pablo II).

### **Población**

La población de la localidad Ciudad Bolívar se compone por indígenas, campesinos, afrodescendientes. En sus inicios, dichos pobladores eran oriundos de los departamentos del Tolima, Boyacá y diferentes municipios de Cundinamarca. Actualmente, a causa de los procesos migratorios derivados del éxodo rural debido al déficit de servicios públicos, educación, salud, empleo y la violencia; ha llegado una gran cantidad de habitantes provenientes de diversas regiones del país.

Según la proyección del DANE al año 2011 la población de la localidad era de 639,937 habitantes, de los cuales el 51% correspondía a mujeres y el restante eran hombres; siendo esta la cuarta localidad en cuanto se refiere a albergue de pobladores<sup>9</sup>.

A continuación se muestra un cuadro comparativo con los datos poblacionales para Bogotá D.C. y la localidad Ciudad Bolívar, en diferentes periodos.

Tabla 10 - Localidad Ciudad Bolívar - Comparativo porcentual por grupos de edad.

Año	Ciudad Bolívar					
	0-14 Años		15-64 Años		65 y Más Años	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer

<sup>9</sup> Secretaría Distrital De Planeación. Dirección de Información, Cartografía y Estadística. Inventario Estadístico de Bogotá 2007

2005	98836	93071	171940	185326	7867	10821
2012	100815	95754	206443	220901	11751	15922
2015	102711	97527	220083	234584	14002	19019

Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Dirección de Información, Cartografía y Estadística.

Tabla 11 - Bogotá D.C.- Comparativo porcentual por grupos de edad.

Año	Bogotá D.C.					
	0-14 Años		15-64 Años		65 y Más Años	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
2005	947579	908660	2184293	2425128	153836	220620
2012	926967	885518	2513904	2734429	212997	297530
2015	925685	880795	2635706	2843908	248622	344067

Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Dirección de Información, Cartografía y Estadística.

Inventario Estadístico de Bogotá 2007.

Como se puede apreciar en la tabla anterior para la localidad y para la ciudad capital la cantidad de habitantes que cuentan con 65 años o más proporcionalmente es menor si se compara con los demás rangos de edad. La proyección de la población para el distrito al año en curso (2015) es de 7'878,783 habitantes en la cabecera y para la localidad es de 687,926 habitantes.

La población de la zona de estudio según datos del inventario estadístico contaba con 162,669 habitantes y se divide según su género de la siguiente manera:

Tabla 12 - Distribución de Población del AII del Proyecto

Población 2007	Upz Lucero
Mujeres	83.124
Hombres	79.545
Total	162.669

Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Dirección de Información, Cartografía y Estadística. Inventario Estadístico de Bogotá 2007.

Se estimó que la UPZ Lucero en el año 2010 tuvo una población de 165,246.

La UPZ Lucero cuenta con características topográficas montañosas, de fácil acceso, en su mayoría los predios son de construcción informal debido a la carencia de control en cuanto al tema urbanístico; por otra parte su área rural presenta dificultad de datos censales.<sup>10</sup>

El 78,2% de la población pertenece al estrato 1 y el restante 21,8% al estrato 2; se calculó que la densidad población era de 424 personas por hectárea, de esta manera la UPZ Lucero fue considerada como la segunda en cuanto a densidad poblacional se refiere.<sup>11</sup>

### **Área de influencia directa –Sector Juan pablo II**

Se consultaron las encuestas realizadas en el contrato interadministrativo N°20121531 realizado entre la Secretaria Distrital de Movilidad y Empresa de Trasporte Masivo del Valle de Aburra la cual consta de un total de:

44 encuestas semi-estructuradas

<sup>10</sup> Diagnóstico Local en Salud 2011 Ciudad Bolívar. Hospital Vista Hermosa I Nivel Empresa Social del Estado. 2011

<sup>11</sup> Diagnostico Local con Participación Social Localidad Ciudad Bolívar. 2011.

57 encuestas de factibilidad

Los resultados arrojados muestran una tendencia a que en cada vivienda se puede llegar a tener entre 1 y 3 familias y que en promedio cada familia está conformada por 4 personas. Anexo # 6 (Encuestas Semiestructuradas y de Factibilidad)

#### Población por Género

Analizando la población según su género para el barrio Juan Pablo II, por donde transcurre el cable aéreo y las pilonas se encontró que:

Tabla 13 - Género de Población – Sector Juan Pablo II

BARRIO JUAN PABLO II	NÚMERO	PORCENTAJE
Femenino	118	50%
Masculino	119	50%
TOTAL	237	100%

Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Dirección de Información, Cartografía y Estadística. Inventario Estadístico de Bogotá 2007.

La tabla anterior muestra que para el sector Juan Pablo II en la zona por donde transcurre el cable aéreo y se encuentran las pilonas el índice de hombres y mujeres es cercano, en los hogares del sector en mención predomina la tipología familiar compuesta por padre, madre e hijos y en menor grado se presentan nietos, yernos y nueras.

#### Población por Edad

De acuerdo con los datos de la siguiente tabla, es evidente que la cantidad de habitantes según su edad en el área de influencia está compuesta en un 20% por personas cuya edad oscila entre los 50 y los 65 años, seguido por el 35% de la población conformada por habitantes con edad igual o inferior a 18 años.

Tabla 14 - Población por Edades – Sector Juan Pablo II

Edades	Juan Pablo II	Porcentaje
Menores de 18 Años	83	35%
18-25 Años	37	16%
26-35 Años	38	16%
36-49 Años	23	10%
50-65 Años	48	20%
Mayores de 65 Años	8	3%

Fuente: Secretaría Distrital De Planeación. Dirección de Información, Cartografía y Estadística.

Inventario Estadístico de Bogotá 2007.

### **Dimensión Espacial**

La dimensión espacial abordara el tema de servicios públicos tales como servicio de aseo y recolección de basuras, energía, y servicios sociales donde se encuentran servicios de salud, educación, vivienda, recreación y transporte.

### **Área de Influencia Indirecta - Localidad de Ciudad Bolívar**

- Servicios públicos

Del total de hogares de la localidad Ciudad Bolívar, 169,545; el 99,9% (169,315 hogares) cuentan con Acueducto, el 99,8% (169,163 hogares) cuentan con alcantarillado, el 100% (169,545 hogares) tienen servicio de recolección de basuras, el 99% (167.826 hogares) tienen energía eléctrica y el 94,6% (160.371 hogares) pueden hacer uso del servicio de gas natural.<sup>12</sup>

- Servicio de Aseo

El espacio público se ve afectado por la situación de aseo y recolección de basuras, zonas verdes, rondas de quebradas y ríos son usados como depósito de escombros y basuras; generando problemas ambientales y sociales. En la localidad 19 se identificaron más de 300 puntos con problemas críticos en cuanto a manejo de residuos sólidos se refiere; los sitios en donde este tema se hace más álgido son las UPZ Jerusalén allí se ubicaron 119 puntos críticos, Ismael Perdomo con 79, Lucero con 52 y Arborizadora con 50 puntos afectados.<sup>13</sup>

- Energía

La cobertura es del 100% en el área urbana de la localidad, de igual manera ocurre en la zona rural puesto que todas las veredas están electrificadas, esto según información suministrada por CODENSA S.A. E.S.P. y el diagnóstico agropecuario de Ciudad Bolívar; el área urbana y la zona rural están a cargo de la empresa CODENSA S.A.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Fuente: DANE – SDP. Encuesta Multipropósito para Bogotá 2011

<sup>13</sup> Observatorio Ambiental de Bogotá, Secretaría Distrital de Ambiente, en: <http://oab.ambientebogota.gov.co/index.shtml?s=l&id=249&v=l>

<sup>14</sup> 21 Monografías de las Localidades 2011. Localidad de Ciudad Bolívar. 2011

- Servicios Sociales
  - Salud

Dentro de la infraestructura de Ciudad Bolívar se encuentran 17 IPS públicas de primer nivel, todas adscritas a la secretaria de salud; de las cuales 7 son Unidades Primarias de Atención-UPAS, 5 son Unidades Básicas de Atención en Salud-UBAS, 3 Centros de Atención Médica Inmediata-CAMI, 1 Hospital de Segundo Nivel y 1 Hospital de primer Nivel. Adicional a estos se encuentran ubicadas en la zona, 89 Instituciones Prestadoras de Salud-IPS de carácter privado. La mayoría de estas se encuentran ubicadas en la UPZ San Francisco, seguidas de la UPZ Ismael Perdomo, Jerusalén y Lucero<sup>15</sup>.

Los motivos más comunes de consulta en el año 2011, en el Hospital Vista Hermosa fueron Hipertensión Arterial (16,30%), Diarrea y Gastroenteritis (6,27%), Rinofaringitis Aguda 4,03%.

- Educación

La encuesta de calidad de vida de 2011, muestra que para los grupos de edad entre los 20 y 34 años el nivel de escolaridad es de 9,3%; ubicándose por debajo de Bogotá la cual está en 11,9%; mientras que para la población con 35 y más años, el nivel escolaridad alcanzado es 6,3% y para Bogotá es de 9,7%; lo cual evidencia una relación inversamente proporcional entre edad y el grado de escolaridad. De una población de 165,634 niños en edad escolar, el 10,01% (16,584) no asisten al colegio, aparte de esto encabeza la lista de localidades con mayor inasistencia a clases, seguido de Kennedy y Suba.<sup>16</sup>

En cuanto a la oferta de colegios, la localidad cuenta con 111 colegios privados, 3 en concesión y 38 públicos, adicional a la Sede tecnológica de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas.

<sup>15</sup> Hospital Vista Hermosa. Diagnóstico Local en Salud 2011. Localidad Ciudad Bolívar. 2011

<sup>16</sup> Hospital Vista Hermosa. Diagnóstico Local en Salud 2011. Localidad Ciudad Bolívar. 2011

(Según datos de 2002 veeduría distrital). Según la información de La Secretaria Distrital de Educación para el año 2008, la localidad contaba con 111 colegios privados, 73 colegios públicos u oficiales; evidenciando el incremento de colegios oficiales; la mayoría de los colegios se encuentran ubicados en las UPZ Ismael Perdomo y Lucero.

- Vivienda

Con el 8,5% del total de la población de la capital, Ciudad Bolívar se encuentra en la cuarta posición en cuanto a número de habitantes se refiere; su área conforma el 27% del total de Bogotá, predomina el estrato uno (53,1%) y dos (39,9%), sobresale la clase socioeconómica baja. Los hogares que allí habitan, por lo general están conformados por 4,1 personas superando la media de Bogotá que es de 3,5 personas por hogar.

El 58,5% de las viviendas son habitados por sus propietarios, el 41,5% restante están arrendadas, cuentan con habitantes de hecho o son usufructuadas; justificando la necesidad de buscar soluciones de vivienda.<sup>17</sup>

Sintetizando, la localidad Ciudad Bolívar es la que presenta mayor número de Necesidades Básicas Insatisfechas–NBI en la capital, además de ello las condiciones para vivir según la encuesta de calidad de vida y salud 2011 son las menores.<sup>18</sup>

- Recreación

Dentro de la infraestructura deportiva se encuentran dos polideportivos; El polideportivo La Estancia ubicado en la UPZ Ismael Perdomo y otro ubicado en la UPZ Jerusalén. Según la información suministrada por el Instituto Distrital Para la Recreación y Deporte, la localidad

---

<sup>17</sup> Diagnóstico Local en Salud 2011 Ciudad Bolívar Hospital Vista Hermosa Empresa Social del Estado. 2011

<sup>18</sup> Diagnóstico Local en Salud 2011 Ciudad Bolívar Hospital Vista Hermosa Empresa Social del Estado. 2011



cuenta con 295 zonas verdes y parques cuya área es de 1'220.975,32 m<sup>2</sup>, dejando así aproximadamente 1,94 m<sup>2</sup> por habitante; este indicador de espacio para recreación ubica a Ciudad Bolívar dentro de los más bajos en comparación con las otras localidades.<sup>19</sup>

- Transporte

Las características económicas y junto con las condiciones de pobreza determinante la mayor o menor accesibilidad al momento de disponer del transporte urbano, esta situación se hace mucho más crítica para ciertos grupos, por ejemplo personas de la tercera edad y discapacitados; debido a sus condiciones corporales se hacen mucho más propensos a ser afectados; por otra parte la infraestructura junto a sus barreras físicas son una gran limitante.

No obstante, el bus urbano está a la cabeza del listado de medios más utilizados, lo sigue el desplazamiento a pie y tan solo el 8% de la población se inclina por usar Transmilenio. La oferta de transporte disminuye en la noche de manera estrepitosa a lo largo y ancho de la localidad, el servicio de taxis como es usual no cubre todo el sector, esto ocurre en parte por factores de seguridad y por otro lado son las condiciones topográficas las que inclinan a que los prestadores del servicio se nieguen a transitar por la zonas.

El sistema de alimentadores es utilizado como medio de transporte al interior de la localidad puesto que carece de medidas de control que restrinja su uso gratuito, la comunidad es consciente de que el Transmilenio disminuye los tiempos al momento de realizar largos desplazamiento hacia otros puntos de la ciudad.<sup>20</sup>

---

<sup>19</sup> Ibid

<sup>20</sup> 21Monografías de las localidades 2011. Localidad de Ciudad Bolívar.2011

## Área de Influencia Indirecta - Unidad de Planeación Zonal - Lucero

- Servicios Públicos

En la actualidad la mayoría de los predios que se encuentran en la UPZ El Lucero tienen servicio de acueducto, alcantarillado; adicional a esto cuentan con luz, teléfono y gas domiciliario. La mayor falencia se encuentra en el servicio de recolección de aguas lluvias, el cual ha de ser solucionada en el corto y mediano plazo puesto que este es uno de los propósitos la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá - EAAB; y de esta manera tener un cubrimiento del 100%.<sup>21</sup>

- Servicios Sociales
  - Salud

Dentro de los principales problemas de salud que se presentan en el sistema escolar y la población infantil están las Enfermedades Respiratorias Agudas –ERA y las enfermedades oftalmológicas, la gripa, los piojos, las alergias; adicional a esto está presente el problema del consumo de sustancias psicoactivos.

Los factores de mayor incidencia en el índice de mortalidad son la desnutrición en los menores y las gestantes; en segundo lugar el cáncer, enfermedades respiratorias y cardiovasculares. La violencia causada por el hurto, las riñas callejeras, disputas entre pandillas es considerada como la mayor causa de muertes en la zona y los habitantes más vulnerables son los jóvenes cuyas edades oscilan entre los 15 y 30 años de edad. <sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> Cartilla UPZ Lucero. Cartilla Pedagógica POT. 2011

<sup>22</sup> Diagnóstico Local en Salud 2011 Ciudad Bolívar Hospital Vista Hermosa Empresa Social del Estado. 2011

- Educación

Según los habitantes del sector el nivel de la educación no es el mejor, debido a que la edad de aprendizaje es tardía; la población joven por lo general alcanza hasta noveno grado y dentro de los adultos es común el analfabetismo o en el mejor de los casos el máximo grado escolaridad alcanzado es quinto de primaria; en cuanto a la infraestructura educativa se sabe que está conformada por 14 colegios de carácter oficial los cuales cuentan con un total de 21 sedes y 29 colegios privados con igual número de sedes.<sup>23</sup>

- Vivienda

En cuanto al uso predominante de los predios ubicado en la UPZ la tendencia es de carácter mixto (vivienda –comercio y/o servicios), debido a que se hace necesario que los inmuebles sean económicamente productivos con el fin de ayudar a suplir las necesidades monetarias. Las viviendas ubicadas en sectores como Lucero Bajo tienden a ser de uso comercial o mixto, en el Lucero Alto y Juan Pablo II las características tienden hacia el comercio puntual (tiendas de barrio, jardines infantiles) y el arrendamiento.<sup>24</sup>

- Recreación

Con respecto a las actividades de esparcimiento, culturales y recreativas se sabe que estas giran en torno a la realización de bazares, practica de ceremonias religiosas y fiestas familiares, acompañadas de actividades deportivas tales como campeonatos de microfútbol y baloncesto. <sup>25</sup> La falta de espacios tales como teatros es evidente, aunque existe la casa de la cultura ubicada en el barrio Arabia, esta no es suficiente y además es de difícil acceso al sector.

---

<sup>23</sup> Cartilla UPZ Lucero. Cartilla Pedagógica POT. 2011

<sup>24</sup> Ibid

<sup>25</sup> Ibid

- Transporte

El medio de transporte más usual en la zona es el bus urbano, la buseta, el colectivo, la bicicleta, Transmilenio y las motos; las vías principales por donde circula las rutas populares se caracterizan por presentar concentración de comercio, además de ellos las vías presentan deterioro y no son las más apropiadas para la buena circulación de los vehículos. La falta de paraderos, zonas de estacionamiento y terminales de rutas, amplían el problema de movilidad. No obstante las rutas existentes garantizan una buena cobertura para los diferentes sectores de la localidad.<sup>26</sup>

### Área de Influencia Directa – Sector Juan Pablo II

- Servicios Públicos

El siguiente cuadro muestra la cobertura de servicios públicos para el Sector Juan pablo II.<sup>27</sup>

Tabla 15 - Servicios públicos – Juan Pablo II

SERVICIOS PÚBLICOS – JUAN PABLO II	CUENTAN CON SERVICIO	NO TIENEN EL SERVICIO	PORCENTAJE CON SERVICIO
Agua	44	0	100%
Alcantarillado	43	1	97%
Energía	43	1	97%

<sup>26</sup>Ibid

<sup>27</sup> Cartilla UPZ Lucero. Cartilla Pedagógica POT. 2011

SERVICIOS PÚBLICOS – JUAN PABLO II	CUENTAN CON SERVICIO	NO TIENEN EL SERVICIO	PORCENTAJE CON SERVICIO
Teléfono	42	2	95%
Gas Natural	43	1	97%
Aseo	43	1	97%
Internet	19	25	43%
Televisión Por Cable	30	14	68%

El cuadro anterior muestra el resultado de la encuesta realizada; el servicio de acueducto y alcantarillado, recolección de basuras es suministrado por la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá-EAAB; el primero satisface las necesidades del 100% de las viviendas del sector, mientras que los servicios de Alcantarillado, Energía, Gas Natural y Aseo cubren solamente el 97% de los predios.

El servicio de teléfono cubre la demanda del 95% y es prestado en su gran mayoría por la Empresa de Telefonía de Bogotá-ETB sin dejar de lado otros operadores como UNE, CLARO y MOVISTAR los cuales están ampliando su cobertura paulatinamente para llegar adicionalmente a los hogares con los servicios de internet y televisión por cable.

- Servicios Sociales
  - Educación

En cuanto al nivel de educación, en el barrio Juan Pablo II se observó que del total de las personas encuestadas el 14% (33 personas) no cuentan con estudios, el 18% (43 personas) cuenta con primaria completa, así mismo el 18% (43 personas) cuenta con primaria incompleta. El bachillerato es iniciado pero no terminado por el 20% (48 personas) y logran culminarlo apenas el 27% (64 personas) de los estudiantes; a la educación superior accedieron tan solo el 3% de las personas encuestadas (6).

Tabla 16 - Nivel educativo – Juan Pablo II

Nivel educativo – Juan Pablo II	Numero	Porcentaje
Sin Estudios	33	14%
Primaria Incompleta	43	18%
Primaria Completa	43	18%
Secundaria Incompleta	48	20%
Secundaria Completa	64	27%
Pregrado Incompleto	2	1%
Pregrado Completo	0	0%
Técnico Tecnológico	0	0%
Posgrado	4	2%
Total	237	100%

Dentro de los planteles educativos más frecuentados por la población encuestada que habita la zona de influencia directa, están:

- Confraternidad San Fernando
  - Colegio Paraíso - Mirador
  - Colegio Vargas Vila
  - Colegio Fanny Mickey
  - Confederación Brisas del Diamante
  - Brisas del Volador
  - Concentración Santa Bárbara
- Dimensión Económica

En el segmento de la dimensión socioeconómica se expondrá el escenario de la dinámica económica de la zona, tanto de la zona de influencia directa como indirecta.

### **Área De Influencia Indirecta – Localidad Ciudad Bolívar**

- Pobreza

El eje económico de Ciudad Bolívar es el comercio seguido de la actividad de servicios, siendo lo más usual encontrar tiendas, vendedores ambulantes y estacionarios. El inventario catastral de 2007 mostro que en la UPZ Lucero hay cerca de 2,780 hogares con alguna actividad económica de los cuales el 50% tienen una actividad comercial y el resto se divide en industria o servicios.

Hay 5,210 empresas en la localidad; que según datos de la Cámara de Comercio seria cerca del 2,3% del total de empresas de Bogotá, de las cuales el 75% prestan servicios, el 17% se dedica a la industria y a la construcción el 6%. En los predios ubicados sobre la autopista sur se presentan fábricas de prendas de vestir, elaboración de productos de panadería, calzado, transformación y

conservación de productos cárnicos, fabricación de productos de plásticos y fabricación de productos metálicos para uso estructural.

La cantidad de trabajadores afiliados al régimen de salud esta sobre el 73,6%, Ciudad Bolívar es la treceava localidad si se trata de cobertura de Seguridad Social en la capital; del total de la población que cuentan con una afiliación el 59% pertenece al régimen contributivo y el 41% restante al régimen subsidiado.

De la informalidad la mayor parte se encuentra en las UPZ Perdomo, Lucero y San Francisco; principalmente se encuentran restaurantes, panaderías, carpinterías, salas de belleza, talleres automotrices y plazas de mercado.

Los resultados de la EMB 2011, muestran que el 17,3% de personas en la ciudad se encuentra en pobreza por ingresos y el 4% se encuentra en indigencia por ingresos; lo cual corresponde a 1'287.982 personas pobres y 300,453 personas en condiciones de indigencia por ingresos. Según este índice las localidades de la capital se ubican según la cantidad de habitantes sumergidos en pobreza por ingresos de la siguiente manera<sup>28</sup>:

- Usme (34,1%)
- Ciudad Bolívar (32,2%)
- San Cristóbal (30,2%)

---

<sup>28</sup> 21 Monografías de las localidades 2011. Localidad de Ciudad Bolívar. 2011



Según la indigencia por ingresos:

- La Candelaria (8,9%)
- San Cristóbal (6,7%)
- Usme (6,5%)
- Los Mártires (6,4%)
- Santa Fe (6,2%)
- Ciudad Bolívar (5,9%)
- Rafael Uribe Uribe (4,9%)
- Bosa (4,8%)

Las anteriores localidades presentan un porcentaje superior a la media del área urbana de la Ciudad, el cual es de 4%; en Ciudad Bolívar las personas consideradas pobres según sus ingresos corresponden al 32,2% de la población (206.198 habitantes) mientras que las personas ubicadas en la indigencia son el 5,9% de la (37.433 habitantes) ubicándose ambos sectores por encima del promedio de la capital.

- Necesidades Básicas Insatisfechas

Según la EMB 2011, entre las localidades con mayor número de habitantes en pobreza según el índice Necesidades Básicas Insatisfechas-NBI se encuentran<sup>29</sup>:

- Ciudad Bolívar (9,8%)
- San Cristóbal (9,3%)
- Bosa (8,5%)

Las localidades con mayor índice en cuanto a habitantes en miseria por NBI son:

---

<sup>29</sup> 21 Monografías de las localidades 2011. Localidad de Ciudad Bolívar. 2011

- Usme (1,1%)
- San Cristóbal (0,8%)
- Ciudad Bolívar (0.7%)

De los componentes del NIB (Acceso a la vivienda, Acceso a Servicios Sanitarios, Acceso a Educación, Capacidad Económica) el de mayor relevancia en la población de Ciudad Bolívar es el de Acceso a la Vivienda lo cual se ve reflejado en el alto nivel hacinamiento, seguido de la capacidad económica.

- Índices De Condiciones de Vida

Dentro de las localidades con mayores índices de condiciones de vida se encuentran (datos año 2011):

- Chapinero (97,5)
- Teusaquillo (97,0)
- Usaquén (95,4)

Las localidades con menor índice de condiciones de vida:

- Usme (86,6)
- Ciudad Bolívar (86,9)
- Bosa (88,1)

Ciudad Bolívar cuenta con el segundo más bajo Índice de Condiciones de Vida-ICV siendo este de 86,9.30

### Área de Influencia Directa – Sector Juan pablo II

- Ingresos del Grupo familiar

Según las encuestas realizadas el número de habitantes desocupados es mayor a la cantidad de habitantes ocupados, lo cual evidencia una alta cifra de desempleo; los ingresos de la comunidad oscilan entre 1 y 2 Salarios Mínimos Legales Vigentes.

Tabla 17 - Ingresos del Grupo Familiar – Juan Pablo II

Ingresos – Juan Pablo II	Número	Porcentaje
Menos de un SMLMV	4	9%
1 y 2 SMLMV	29	66%
3 y 4 SMLMV	10	23%
5 y 6 SMLMV	1	2%
7 y 8 SMLMV	0	0%
9 y Más SMLMV	0	0%
Total	44	100%

- Ocupación de la población

<sup>30</sup> 21 Monografías de las Localidades 2011. Localidad de Ciudad Bolívar. 2011

Teniendo en cuenta los resultados de las encuestas el índice de desempleo es mayor, en segundo lugar se encuentra la población empleada y por último esta la población estudiantil.

Tabla 18 - Ocupación de la Población – Juan Pablo II

Ocupación – Juan Pablo II	Numero	Porcentaje
Empleado	66	28%
Independiente	38	16%
Desempleado	53	22%
Estudiante	72	30%
Trabajo hogar	4	2%
Pensionado	4	2%
Total	237	100%

El 30% de la población del Barrio Juan pablo II es estudiantil, seguida de los habitantes que se desempeñan como empleados con un porcentaje de 28%, el 16% actúa como independiente y el desempleo es del 22%.

- Tenencia y Uso de la vivienda

Según las encuestas el 80% de las viviendas son propias (de ese porcentaje el 75% son propias saneadas y el restante 5% propias hipotecadas) seguido del 18% que están en modalidad de posesión.

Tabla 19 - Tenencia de la vivienda - Juan Pablo II

Tenencia del Predio- Juan Pablo II	Número	Porcentaje
Propio saneado	33	75%
Arrendado	0	0
En posesión	8	18%
Propio hipotecado	2	5%
Sucesión	1	2%
En tenencia	0	0%
Usufrutuado	0	0%
Familiar	0	0%
Total	44	100%

En cuanto al uso de la vivienda se evidenció que predomina el residencial, esto lo demuestra el 86% de los resultados, seguido del 7% con uso institucional y por último el 7% dedicado al comercio residencial.

Tabla 20 - Uso de los Inmuebles – Juan Pablo II

Uso del Predio - Juan Pablo II	Número	Porcentaje
Residencial	38	86%
Comercial	0	0%
Recreacional	0	0%
Institucional	3	7%
Industrial	0	0%
Mixto (comercial residencial)	3	7%
Total	44	100%

### **Dimensión Político-Organizativa**

En la dimensión Político-Organizativa se expondrá parte del panorama de la estructura comunitaria y la representación institucional.

### **Área de Influencia Indirecta – Localidad Ciudad Bolívar**

La organización política administrativa de la localidad número 19 está representada en el concejo y el Alcalde Local, y de igual manera cuenta con Junta de Acción Comunal en los sectores Paraíso-Mirador, Las Manitas y Juan Pablo II. Ver Anexo # 7 (Equipamientos Social y División Político-Administrativa.)

- Presencia Institucional y Organización Comunitaria

Las principales entidades presentes en la localidad son:

Tabla 21 - Listado de Entidades Institucionales

Institución	Dirección	Teléfono
Alcaldía Local	Carrera 73 N° 59 -12 Sur Piso 2	7799280
Casa de Justicia	Transversal 73 N° 79 <sup>a</sup> -04 su Sierra Morena, La Casona	7182356-7182361
Unidad de Mediación y Conciliación UMC	Transversal 73 N° 79 <sup>a</sup> -04 sur Sierra Morena, La Casona	7182361-7175211
Comisaria de Familia en Meissen	Carrera 18 U N° 60-25 Sur	7928280
Fiscalía Local	Transversal 73 N° 79 <sup>a</sup> -04 Sur Sierra Morena, La Casona	7182358
Instituto Nacional de Medicina Legal	Transversal 73 N° 79 <sup>a</sup> -04 Sur Sierra Morena, La Casona	7182347
Defensoría de Familia	Transversal 73 N° 79 <sup>a</sup> -04 Sur Sierra Morena, La Casona	7175266-7182346
Defensoría del Pueblo	Transversal 73 N° 79 <sup>a</sup> -04 Sur Sierra Morena, La Casona	7182346-7175266

Personería Local	Carrera 73 N° 59-12 sur piso 2 Centro Comercial Metrosur	7799280 Ext 151/152
Contraloría Local	Carrera 73 N° 59-12 sur piso 2 Centro Comercial Metrosur	7799280 Ext 161/162
Centro de Atención Distrital Especializado CADE	Calle 59 Sur N° 38-05 Arborizadora Alta	7184545
Subdirección Local Integración Social	Dirección Calle 70 SUR 34 – 5 Arborizadora Alta	

Dentro de los espacios de participación ciudadana con los que cuentan los habitantes de la localidad y que están avalados por las entidades están:

Tabla 22 - Espacios participación ciudadana

Espacios participación ciudadana ciudad bolívar
Consejo de Planeación Local de Ciudad Bolívar
Consejo Local de Cultura
Comité de Participación Comunitaria (COPACO)



Comité Local de Política Social (CLOPS)
Unidad de Apoyo (UAT)
Comité Local de Emergencias (CLE)
Comités Locales de Derechos Humanos
Consejo Local de Discapacidad (CLD)
Consejo Zonal
Comité de Mujer y Géneros
Comisión Ambiental Local (CAL).
Consejo Local de Seguridad
Consejo Local de Juventud (CLJ)

Todas las actividades son avaladas y supervisadas de tal manera que no vayan en contra de ninguna norma actual.<sup>31</sup>

Con el fin de facilitar la comunicación entre las instituciones y los habitantes del sector, se cuenta con un directorio en donde están los datos de las entidades que conforman los espacios de participación mencionados anteriormente. Este directorio es publicado por la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte.

Tabla 23- Directorio de Equipamientos culturales

---

<sup>31</sup> Diagnóstico Local en Salud 2011 Ciudad Bolívar Hospital Vista Hermosa Empresa Social del Estado. 2011

Sector	Persona/institución	Datos
Alcaldía Local de Ciudad Bolívar	Consejo Local de Arte, Cultura y Patrimonio	7190090
Administración	Alcalde Local o Delegado Yamile Martínez	7799287
Administración	Secretaría Distrital de Cultura Recreación y Deporte Gestor Local de Cultura	3274850
Administración	Dirección Local de Educación	7313411
Administración	Junta Administradora Local/ Omar Moreno	7799287
Administración	Instituto Distrital de Recreación y Deporte/ Hernán Ladino	6605400
Administración	Biblioteca Pública Local Jorge Alberto Ortégón	bibloarborizadora@biblored.org.co
Artes Plásticas y visuales	Francisco Borda	<a href="mailto:francisco.borda@yahoo.es">francisco.borda@yahoo.es</a>

Artes Audiovisuales	Daniel Bejarano	ojoalsancocho@gmail.com
Artes Audiovisuales	Lesmang Otavo	lesmang2006@hotmail.com
Música	Héctor Sebastián Camacho	el_febkamacho@hhotmail.com
Danza	Marina Mesa	maridance-62@hotmail.com
Arte Dramático	Nelson Camayo	nelson_camayo@hotmail.com
Literatura	Ruth Nery Ríos	ryaaajcultural@yahoo.com
Organización Comunidades Negras	Euclides Quesada	4801370
Espacios de Participación Loca de Mujeres	Margarita Santos	7904766
Organizaciones de comunidades Rurales y Campesinas	Gina Alvarez	6392080
Espacio de Participación Locales de personas en condición de Discapacidad	Elizabeth Rivera	7186829
Organizaciones de	Graciela Lozada	7904940

Sectores Sociales LGBT		
Espacio de Participación Locales de personas Adultos Mayores	Astrid Esperanza Bustos	7169209
Consejo Local de Juventud	Yenny Alarcón	7665910
Casas de la Cultura	Aura del Carmen Caliman	7823865
Organizaciones de Artesanos	Adriana González	5799231

Fuente: Directorio, Consejos de Arte, Cultura y Patrimonio del Distrito Capital 201-2014

### Área de influencia directa – Sector Juan pablo II

La junta de acción comunal y el consejo local hacen parte de las organizaciones del sector Juan pablo II, cuya función principal es promover la participación ciudadana cuando se requieren ejecutar obras que mejoren la calidad de vida de los habitantes.

En el siguiente cuadro se encuentran el nombre, cargo, dirección y teléfono de los líderes comunitarios del barrio.

Tabla 24 - Líderes comunitarios - Junta de Acción Comunal AID

Barrio	Nombre	Apellido	Cargo	Dirección	Teléfono
Juan Pablo II	Saúl	Sánchez	Presidente	CL 66 A NO 18 Q	7658830

Barrio	Nombre	Apellido	Cargo	Dirección	Teléfono
		Rincón		65 SUR	
	Rene	Herrera	Vicepresiden te	KR 18T 66A 15 SUR	7168329
	Carlos Arturo	Marín	Presidente	KR 18 P 67 A 70 SUR	7619554/ 31082415 94
	Martha lucia	Cortes	Tesorero	KR 18 U BIS 66B 40 SUR	7657460
	Andrea	Guzmán	Secretario	KR 18U BIS 66B 06 SUR	32088055 70
	Luis Alberto	Bedoya	Fiscal	CL 66A 18UB 03 SUR	7652769
	Jonathan	Mozo real	Delegado asociación (3)	CL 66D SUR 18R 23	7900104
	Stella	Chaparro	Conciliador2	KR 18 Q BIS 66 B 39 SUR	7655031
	Ligia	Torres	Conciliador3	-	-

Barrio	Nombre	Apellido	Cargo	Dirección	Teléfono
	rosario				
	Gabriel	Díaz	Delegado asociación (1)	KR 18Q BIS 66B 21 SUR	7921914
	José de la cruz	Tapiero	Delegado asociación (2)	KR 18 W 66 A 10 SUR	31530121 35
	Ana Dilsa	Macías b	Conciliador (1)	KR 18 Q BIS 66 A 45	7653783
Asojuntas	Luz Dary	León	Delegado	luzdaleon@yahoo.es	-

Se evidencia dificultades de comunicación al interior de los habitantes del sector Juan pablo II, debido al uso incorrecto de mecanismos para solucionar conflictos; se trabaja en ello con el fin de darle solución y de esta manera minimizar las disputas.

Percepción del proyecto:

Según los habitantes entre los aspectos relevantes que serán impactos al ejecutar la obra están mejoramiento de la movilidad, accesibilidad al transporte, desarrollo urbano, tiempo de desplazamiento, valorización del suelo, embellecimiento del sector, generación de empleo, unión de la comunidad, turismo, conectividad entre barrios y arraigo.

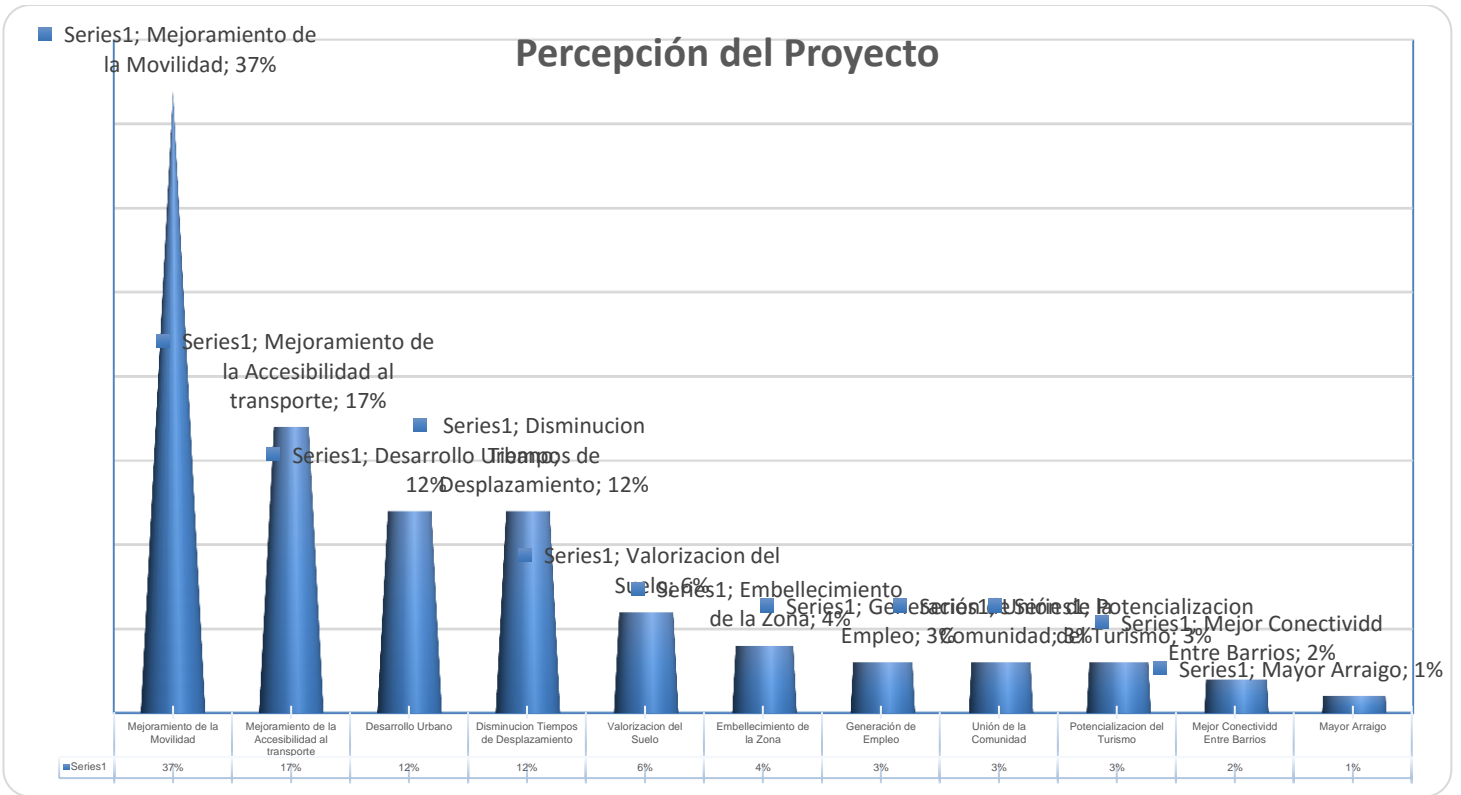
La percepción y la expectativa de los habitantes del sector acerca de la ejecución del proyecto arrojados tras realizar las encuestas a quienes habitan los predios cercanos a las pilonas y estaciones se exponen en el gráfico N°1.

Del total de la población encuestada el 37% asegura que se mejorará la movilidad en la zona, puesto que suponen que se disminuirá el tiempo para ir de un lugar a otro, un 17% cree que la accesibilidad al sistema de transporte será más sencillo debido a los costos y al número de pasajes que ahora deberán tomar y la distancia a cada estación.

El 1% creen que el arraigo es un factor del que hoy día carece la ciudadanía y que este se aumentara debido a que se infunde entre los habitantes el cuidado y el sentido de pertenencia hacia El Cable, debido a que ellos son conscientes de que les mejorar su calidad de vida en cuanto a aspectos ambientales, de movilidad y el urbanismo.

De manera mordaz fue vista la adquisición de predios y la reubicación de los hogares a pesar de que el 6% aduce que el precio del suelo se incrementara, por último se evidencio la solicitud y aprobación de la comunidad para la implementación del Cable.

Ilustración 18 - Percepción de los Habitantes





## REVISIÓN DEL ASPECTO PREDIAL Y DE AVALÚOS

Una vez consultada la base de datos de la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital–UAECD se evidenció que lo que popularmente es conocido como el barrio Juan Pablo II está conformado por los Sectores Catastrales Juan pablo II y Sumapaz, identificado con el código catastral 002552 y 002553, respectivamente; el primero está conformado por 99 manzanas y 2,172 lotes de los cuales 20 son predios con mejora, 89 dispersos. Según la última actualización catastral el sector se encuentra conformado por 17 Zonas Homogéneas Físicas-ZHF y el segundo por 84 manzanas y 1985 lotes. Según la última actualización catastral el sector se encuentra conformado por 13 Zonas Homogéneas Físicas-ZHF.

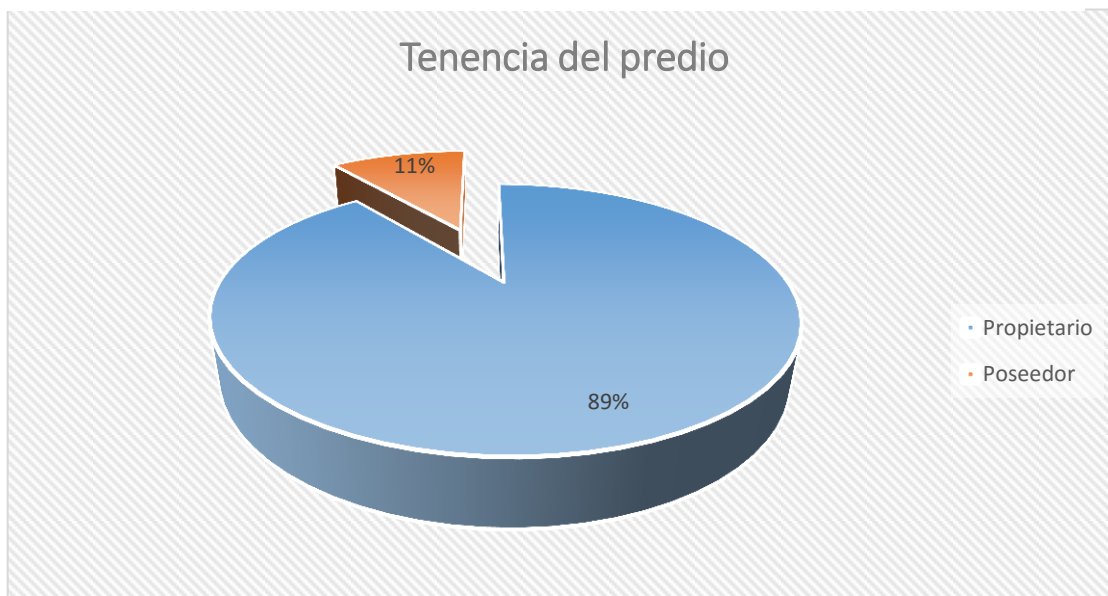
### **Tenencia de Predios**

Una vez revisada la titularidad de los predios se pudo observar que del total de los predios del sector, el 89% cuenta con su propietario, ya que cuentan con escritura y certificado de tradición y libertad, el 11% restante son posesiones con contratos de compraventa<sup>32</sup>.

---

<sup>32</sup> Documento Técnico de Soporte Informe predial para el corredor de transporte por cable en la localidad de Ciudad Bolívar de Bogotá

### Ilustración 19 – Tenencia del Predio



**Grafica 1**

Fuente: Documento Técnico de Soporte Informe predial para el corredor de transporte por cable en la localidad de Ciudad Bolívar de Bogotá

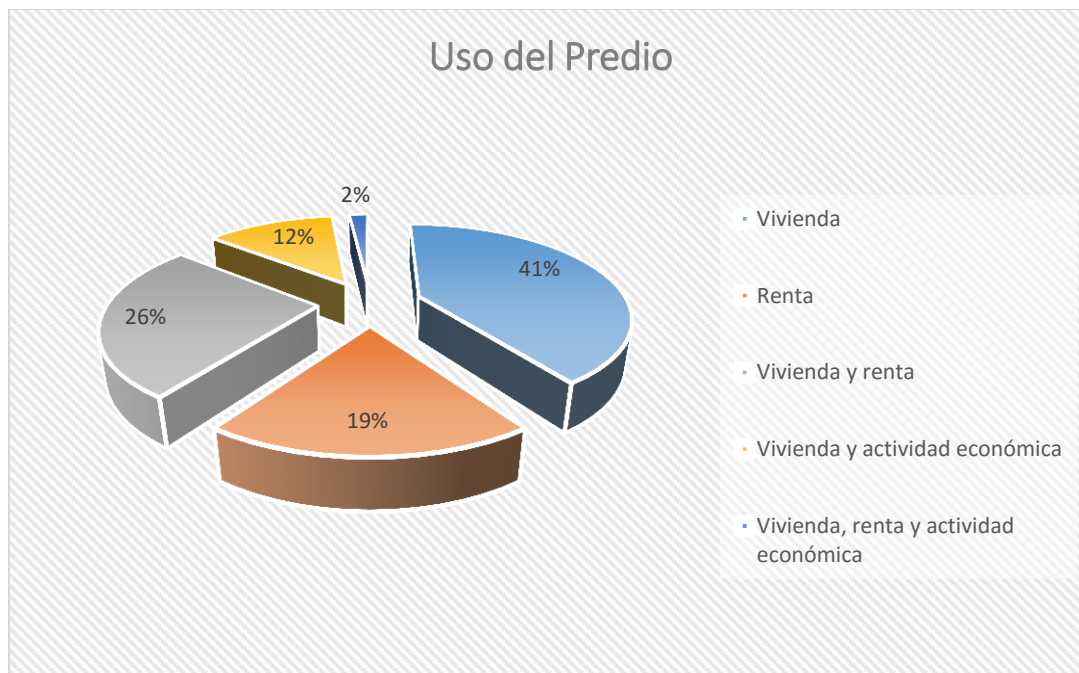
### Uso Predominante de los Predios

El uso de los predios del sector es el siguiente, en el 41% de estos el uso que predomina es la vivienda, le sigue la vivienda y renta con el 26%, destinados para la renta tan solo el 19%, como se puede observar en la siguiente gráfica.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup> Documento Técnico de Soporte Informe predial para el corredor de transporte por cable en la localidad de Ciudad Bolívar de Bogotá

Ilustración 20 – Uso Predominante de los Predios del Sector



Fuente: Documento Técnico de Soporte Informe predial para el corredor de transporte por cable en la localidad de Ciudad Bolívar de Bogotá.

### **Determinación de Valores del Suelo y Construcción de los Predios Requeridos Para la Construcción de la Estación Juan Pablo II**

#### **Cálculo del valor para los predios de la muestra sector Juan Pablo II**

El cálculo de valor para los predios muestra se realizó de acuerdo con lo establecido en la Resolución No. 620 de 2008 del IGAC, “Por medio de la cual se establecen los procedimientos para la elaboración de los avalúos ordenados en el marco de la Ley 388 de 1997”, el método valuatorio utilizado fue el de comparación o más conocido como método de mercado, ya que este es el apropiado para estimar el precio de inmuebles de esta tipología, debido a que se encuentran desarrollados en lotes de terreno con características semejantes comparables entre sí, y es posible recopilar información reciente de mercado y de esta manera poder estimar el valor comercial.

Con el fin de estimar el valor de terreno de cada inmueble objeto del estudio, se realizó un estudio de mercado de bienes con características intrínsecas y extrínsecas semejantes, dentro de estas: ubicación, área, forma, estrato, topografía, normatividad urbanística, clase y uso de suelo, tipología, equipamientos cercanos, mobiliario urbano, infraestructura de servicios y demás características que inciden al momento de determinar el valor del suelo.

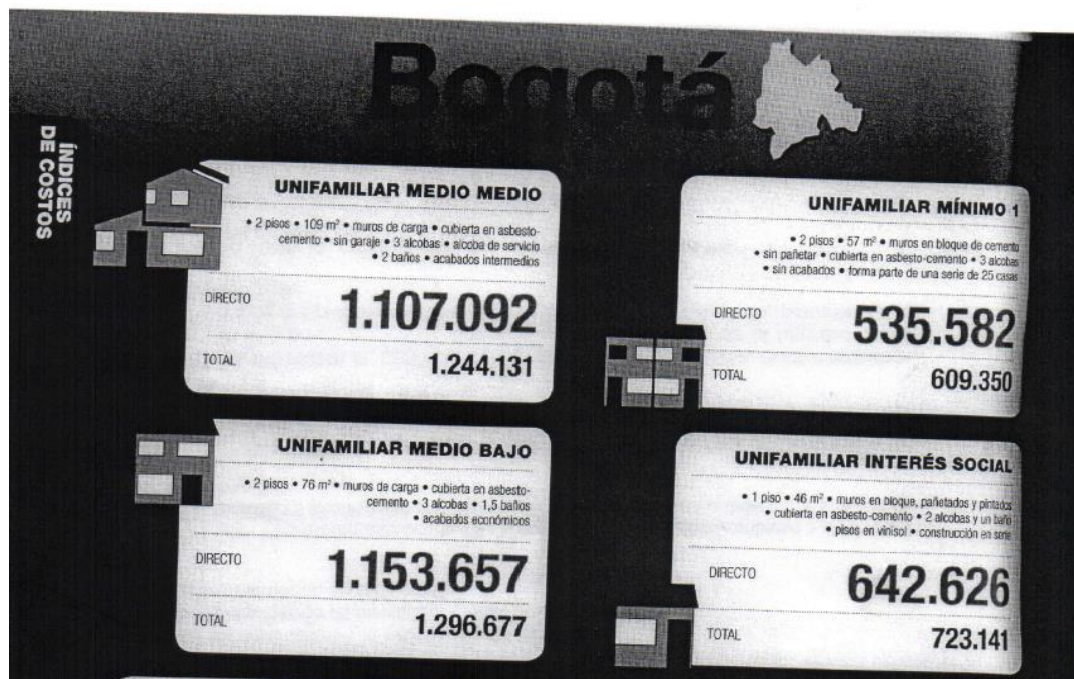
El procedimiento para levantar la información se basó en realizar visitas al sector, consultas en la web y llamadas telefónicas a diferentes inmobiliarias, el fin de este ejercicio consistió en visualizar y analizar el comportamiento del mercado del sector.

Una vez se terminó el levantamiento de la información, se procedió a realizar la depuración de las mismas por medio de llamadas telefónicas, paso siguiente se procedió a realizar cada uno de los cálculos estadísticos conforme a lo establecido en el Capítulo VII de la Resolución No. 620 de 2008 del IGAC.

Puesto que los datos obtenidos cuentan con un comportamiento de distribución gaussiana, se calculó la media aritmética, la desviación estándar y los estimadores de máxima verosimilitud con el fin de asignar el valor más probable al suelo del sector.

La determinación del valor de la construcción se determinó mediante el método de reposición como nuevo, para esto se tomó el valor de reposición como nuevo de la revista Construdata No.166 - vigencia marzo-mayo de 2013.

Ilustración 21 - Tipología Unifamiliar Mínimo Ciudad de Bogotá



Fuente: Imagen de Construdata No. 166. Marzo-mayo de 2013.”, tipología unifamiliar mínimo 1 y unifamiliar medio bajo de la ciudad de Bogotá.

La depreciación del valor registrado se realizó por medio del método de Fitto y Corvini, para lo cual se tuvo en cuenta la vetustez del predio, de acuerdo a los establecido en el Artículo 3 de la Resolución No. 620 de 2008 del IGAC; los datos atípicos fueron filtrados con el fin de encontrar los contenidos en el rango de porcentajes de coeficientes de variación, según lo establecido en el Artículo 11 de la Resolución No. 620 de 2008 del IGAC.

El siguiente cuadro arroja el valor resultante para los predios de la muestra, discriminando el área de terreno y construida de cada predio, su correspondiente valor por metro cuadrado (m<sup>2</sup>) y el valor total:

Tabla 25 - Avalúos Comerciales Predios Muestra

Avalúos Comerciales Predio Muestra Juan Pablo II									
No RT	CHIP	Estación	Dirección	Tratamiento	Área Terreno	Valor m2 Terreno	Área Construida	Valor m2 Construcción	Valor Total Predio
42852	AAA0027MZNN	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 17	Predio Muestra	66.90	\$ 290,000	67.40	\$ 310,000.00	\$ 40,295,000.00
42864	AAA0027NADM	JUAN PABLO II	KR 18R 67 05 SUR	Predio Muestra	73.20	\$ 290,000	52.00	\$ 320,000.00	\$ 37,868,000.00
42869	AAA0027MZSK	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18R 18	Predio Muestra	71.10	\$ 290,000	106.40	\$ 315,000.00	\$ 54,135,000.00
42882	AAA0027NAMS	JUAN PABLO II	KR 18R 67 34 SUR	Predio Muestra	71.60	\$ 290,000	130.98	\$ 330,000.00	\$ 63,987,400.00
42891	AAA0027NAXR	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 06 SUR MJ	Predio Muestra	0.00	\$ 290,000	65.10	\$ 330,000.00	\$ 21,483,000.00
42900	AAA0027NCEA	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 77 SUR	Predio Muestra	71.80	\$ 290,000	130.77	\$ 320,000.00	\$ 62,668,400.00
42908	AAA0027NAHY	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 21 SUR	Predio Muestra	80.80	\$ 290,000	180.30	\$ 330,000.00	\$ 82,931,000.00

Fuente: Documento Técnico de Soporte-Informe Socio-Predial Cable Ciudad Bolívar diciembre 2013.

### **Cálculo del valor para los predios requeridos en el sector de Juan Pablo II.**

Partiendo de los avalúos muestra y tomadas como base las Zonas Homogéneas Físicas – Z.H.F. elaboradas por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital – U.A.E.C.D.; se irradia el valor a las respectivas Zonas Homogéneas Físicas. Dicho procedimientos esta descrito en el Parágrafo 2 del Artículo 6 del Decreto 1420 de 1998 que reza “...podrán tomarse como referencia las zonas homogéneas físicas elaboradas por las autoridades catastrales en su procesos de formación catastral de actualización de la formación catastral”<sup>34</sup>. Anexo # 8 (Zonas Homogéneas Físicas Estación Juan Pablo II y Pilonas)

Luego de que se definieron las Z.H.F. se determinan las Z.H.G.; de acuerdo con lo estipulado en el Artículo 88 de la Resolución 070 de 2011, en cuanto a la determinación del valor de las zonas homogéneas geoeconómicas: “Determinación del valor de las Zonas Homogéneas

Geoeconómicas: Es el proceso por el cual se establece, a partir de puntos de investigación económica dentro de las Zonas Homogéneas Físicas, el valor en el mercado inmobiliario para los terrenos ubicados en ellas”...“Se entiende por puntos de investigación económica, aquellos predios seleccionados dentro del área urbana o rural de la unidad orgánica catastral para establecer valores unitarios del terreno, mediante el análisis de la información directa e indirecta de precios en el mercado inmobiliario”.<sup>35</sup>

Luego de obtener los valores por m<sup>2</sup> de terreno para los puntos de investigación los cuales se denominan avalúos puntuales. Se estableció el valor unitario del suelo para la ZHF; en las zonas en donde se presenciaron diferencias considerables entre los valores del suelo hallado, se procedió a dividir la ZHF respectiva en sub zonas con el fin de mostrar el comportamiento del mercado inmobiliario. Anexo # 9 (Ubicación Puntos Muestra)

<sup>34</sup> Parágrafo 2 del Artículo 6 del Decreto 1420 de 1998

<sup>35</sup> Artículo 88 de la Resolución 070 de 2011

Como se mencionó con anterioridad, la estimación del valor de construcción se realizó mediante investigaciones del costo de reposición como nuevo tomando como base los valores de la revista Construdata N° 166 tipologías unifamiliar 1 y unifamiliar vivienda de Interés Social.

Tabla 26 - Valores de la Revistas Construdata Según Tipologías

Unifamiliar Mínimo 1		
2 Pisos	Costos Directos	\$ 535.582
Muros en bloque cubierta en teja de Asbesto cemento		

Unifamiliar VIS		
1 Piso	Costos Directos	\$ 642.626
Muros en bloque de cemento pañetados y pintados Cubierta en teja de asbesto cemento		



Definido el valor de reposición como nuevo se procedió a depreciar según el método de Fitto y Corvini, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 3 de la Resolución 620 de 2008. En el siguiente cuadro se muestran las variables utilizadas en el método mencionado.

Tabla 27 - Tabla de depreciación de Fitto y Corvini

Edad en % de la Vida	Clases								
	1	1,5	2	2,5	3	3,5	4	4,5	5
0	0	0,05	2,5	8,05	18,1	33,2	51,6	75,1	100
1	0,5	0,55	3,01	8,55	18,51	33,54	52,84	75,32	100
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
99	98,5	98,5	98,54	99,63	98,78	99	99,29	99,63	100
100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: Resolución Número 620 De 2008 –Instituto Geográfico Agustín Codazzi

“De donde se tiene:

Clase 1: El inmueble está bien conservado y no necesita reparaciones ni en su estructura ni en sus acabados.

Clase 2: El inmueble está bien conservado pero necesita reparaciones de poca importancia en sus acabados, especialmente en lo que se refiere al enlucimiento.

Clase 3: El inmueble necesita reparaciones sencillas por ejemplo en los pisos o pañetes.

Clase 4: El inmueble necesita reparaciones importantes especialmente en su estructura.

Clase 5: El inmueble amenaza ruina por tanto su depreciación es del 100%.

Y las siguientes ecuaciones:

Clase 1:  $Y = 0.0050 X^2 + 0.5001 X - 0.0071$

Clase 1.5:  $Y = 0.0050 X^2 + 0.4998 X + 0.0262$

Clase 2:  $Y = 0.0049 X^2 + 0.4861 X + 2.5407$

Clase 2.5:  $Y = 0.0046 X^2 + 0.4581 X + 8.1068$

Clase 3:  $Y = 0.0041 X^2 + 0.4092 X + 18.1041$

Clase 3.5:  $Y = 0.0033 X^2 + 0.3341 X + 33.1990$

Clase 4:  $Y = 0.0023 X^2 + 0.2400 X + 52.5274$

Clase 4.5  $Y = 0.0012 X^2 + 0.1275 X + 75.1530$

Dónde:

X: Es el valor resultante de dividir la edad del inmueble (vetustez) por la vida útil, multiplicado por 100.

Y: Es el valor porcentual (%) a descontar por depreciación al valor calculado<sup>36</sup>.

En el siguiente cuadro se presenta el valor de los predios requeridos, se muestran las áreas de terreno y construidas con su correspondiente valor por metro cuadrado (m<sup>2</sup>), debidamente totalizadas:

---

<sup>36</sup>Resolución Número 620 De 2008 –Instituto Geográfico Agustín Codazzi

Tabla 28 - Valor de los Predios Requeridos

RT	Estado de Conservación	Año Aproximado Construcción	Vetustez	Nº Pisos	Calculo Valor Real Neto m2	Vida Útil	% edad	Depreciación	Valor Depreciado m2	Valor Final m2	Valor Adoptado m2
42850	3.5	1989	24	4	\$ 609,350.00	100	24.00%	43.12%	\$ 262,740.75	\$ 346,609.25	\$ 347,000.00
42851	3.5	1989	24	2	\$ 609,350.00	100	24.00%	43.12%	\$ 262,740.75	\$ 346,609.25	\$ 347,000.00
42853	3.5	1991	22	1	\$ 723,141.00	70	31.43%	46.96%	\$ 339,578.90	\$ 383,562.10	\$ 384,000.00
42854	3.5	1990	23	3	\$ 609,350.00	100	23.00%	42.63%	\$ 259,759.81	\$ 349,590.19	\$ 350,000.00
42855	3.5	1989	24	2	\$ 609,350.00	100	24.00%	43.12%	\$ 262,740.75	\$ 346,609.25	\$ 347,000.00
42856	3.5	2000	13	1	\$ 723,141.00	70	18.57%	40.54%	\$ 293,174.94	\$ 429,966.06	\$ 430,000.00
42857	3.5	1991	22	3	\$ 609,350.00	100	22.00%	42.15%	\$ 256,819.09	\$ 352,530.91	\$ 353,000.00
42858	3.5	1989	24	3	\$ 609,350.00	100	24.00%	43.12%	\$ 262,740.75	\$ 346,609.25	\$ 347,000.00
42859	3.5	1991	22	2	\$ 609,350.00	100	22.00%	42.15%	\$ 256,819.09	\$ 352,530.91	\$ 353,000.00
42860	3.5	1990	23	3	\$ 609,350.00	100	23.00%	42.63%	\$ 259,759.81	\$ 349,590.19	\$ 350,000.00
42861	3.5	1990	23	1	\$ 723,141.00	70	32.86%	47.74%	\$ 345,221.91	\$ 377,919.09	\$ 378,000.00
42862	3.5	1991	22	1	\$ 723,141.00	70	31.43%	46.96%	\$ 339,578.90	\$ 383,562.10	\$ 384,000.00

42863	3.5	1984	29	2	\$ 609,350.00	100	29.00%	45.66%	\$ 278,248.71	\$ 331,101.29	\$ 331,000.00
42865	3.5	1990	23	2	\$ 609,350.00	100	23.00%	42.63%	\$ 259,759.81	\$ 349,590.19	\$ 350,000.00
42866	3.5	1991	22	1	\$ 723,141.00	70	31.43%	46.96%	\$ 339,578.90	\$ 383,562.10	\$ 384,000.00
42867	3.5	1990	23	2	\$ 609,350.00	100	23.00%	42.63%	\$ 259,759.81	\$ 349,590.19	\$ 350,000.00
42867	3.5	1990	23	2	\$ 609,350.00	100	23.00%	42.63%	\$ 259,759.81	\$ 349,590.19	\$ 350,000.00
42868	3.5	1986	27	2	\$ 609,350.00	100	27.00%	44.63%	\$ 271,924.87	\$ 337,425.13	\$ 337,000.00
42868	3.5	2000	13	2	\$ 609,350.00	100	13.00%	38.10%	\$ 232,162.35	\$ 377,187.65	\$ 377,000.00
42870	3.5	1989	24	3	\$ 609,350.00	100	24.00%	43.12%	\$ 262,740.75	\$ 346,609.25	\$ 347,000.00
42871	3.5	1991	22	2	\$ 609,350.00	100	22.00%	42.15%	\$ 256,819.09	\$ 352,530.91	\$ 353,000.00
42872	3.5	1993	20	2	\$ 609,350.00	100	20.00%	41.20%	\$ 251,058.29	\$ 358,291.71	\$ 358,000.00
42872	3.5	2008	5	2	\$ 609,350.00	100	5.00%	34.95%	\$ 212,980.01	\$ 396,369.99	\$ 396,000.00
42873	3.5	1989	24	1	\$ 723,141.00	70	34.29%	48.53%	\$ 350,962.32	\$ 372,178.68	\$ 372,000.00
42874	3.5	1993	20	3	\$ 609,350.00	100	20.00%	41.20%	\$ 251,058.29	\$ 358,291.71	\$ 358,000.00
42875	3.5	1989	24	1	\$ 723,141.00	70	34.29%	48.53%	\$ 350,962.32	\$ 372,178.68	\$ 372,000.00
42876	3.5	1988	25	2	\$ 609,350.00	100	25.00%	43.61%	\$ 265,761.91	\$ 343,588.09	\$ 344,000.00
42877	3.5	1989	24	1	\$ 723,141.00	70	34.29%	48.53%	\$ 350,962.32	\$ 372,178.68	\$ 372,000.00
42878	3.5	1989	24	1	\$ 723,141.00	70	34.29%	48.53%	\$ 350,962.32	\$ 372,178.68	\$ 372,000.00

42879	3.5	1995	18	3	\$ 609,350.00	100	18.00%	40.28%	\$ 245,458.37	\$ 363,891.63	\$ 364,000.00
42879	3.5	1995	18	3	\$ 609,350.00	100	18.00%	40.28%	\$ 245,458.37	\$ 363,891.63	\$ 364,000.00
42880	3.5	1995	18	2	\$ 609,350.00	100	18.00%	40.28%	\$ 245,458.37	\$ 363,891.63	\$ 364,000.00
42881	3.5	1993	20	1	\$ 723,141.00	70	28.57%	45.44%	\$ 328,585.09	\$ 394,555.91	\$ 395,000.00
42883	3.5	1994	19	3	\$ 609,350.00	100	19.00%	40.74%	\$ 248,238.22	\$ 361,111.78	\$ 361,000.00
42883	3.5	2009	4	3	\$ 609,350.00	100	4.00%	34.59%	\$ 210,763.20	\$ 398,586.80	\$ 399,000.00
42884	3.5	1991	22	2	\$ 609,350.00	100	22.00%	42.15%	\$ 256,819.09	\$ 352,530.91	\$ 353,000.00
42885	3.5	1994	19	2	\$ 609,350.00	100	19.00%	40.74%	\$ 248,238.22	\$ 361,111.78	\$ 361,000.00
42886	3.5	1998	15	2	\$ 609,350.00	100	15.00%	38.95%	\$ 237,360.11	\$ 371,989.89	\$ 372,000.00
42887	3.5	1994	19	1	\$ 723,141.00	70	27.14%	44.70%	\$ 323,234.29	\$ 399,906.71	\$ 400,000.00
42888	3.5	1994	19	1	\$ 723,141.00	70	27.14%	44.70%	\$ 323,234.29	\$ 399,906.71	\$ 400,000.00
42889	3.5	1998	15	2	\$ 609,350.00	100	15.00%	38.95%	\$ 237,360.11	\$ 371,989.89	\$ 372,000.00
42890	3.5	1993	20	1	\$ 120,000.00	30	66.67%	70.14%	\$ 84,166.80	\$ 35,833.20	\$ 36,000.00
42892	3.5	1998	15	1	\$ 723,141.00	70	21.43%	41.87%	\$ 302,805.11	\$ 420,335.89	\$ 420,000.00
42893	3.5	1994	19	1	\$ 723,141.00	70	27.14%	44.70%	\$ 323,234.29	\$ 399,906.71	\$ 400,000.00
42894	3.5	1993	20	3	\$ 609,350.00	100	20.00%	41.20%	\$ 251,058.29	\$ 358,291.71	\$ 358,000.00

42895	3.5	1995	18	2	\$ 609,350.00	100	18.00%	40.28%	\$ 245,458.37	\$ 363,891.63	\$ 364,000.00
42896	3.5	1995	18	1	\$ 723,141.00	70	25.71%	43.97%	\$ 317,980.89	\$ 405,160.11	\$ 405,000.00
42897	3.5	1989	24	1	\$ 723,141.00	70	34.29%	48.53%	\$ 350,962.32	\$ 372,178.68	\$ 372,000.00
42898	3.5	1983	30	1	\$ 723,141.00	70	42.86%	53.58%	\$ 387,450.24	\$ 335,690.76	\$ 336,000.00
42899	3.5	1983	30	2	\$ 609,350.00	100	30.00%	46.19%	\$ 281,470.95	\$ 327,879.05	\$ 328,000.00
42901	3.5	1981	32	1	\$ 723,141.00	70	45.71%	55.37%	\$ 400,392.10	\$ 322,748.90	\$ 323,000.00
42902	3.5	1983	30	1	\$ 723,141.00	70	42.86%	53.58%	\$ 387,450.24	\$ 335,690.76	\$ 336,000.00
42903	3.5	1982	31	1	\$ 723,141.00	70	44.29%	54.47%	\$ 393,872.47	\$ 329,268.53	\$ 329,000.00
42904	3.5	1994	19	2	\$ 609,350.00	100	19.00%	40.74%	\$ 248,238.22	\$ 361,111.78	\$ 361,000.00
42905	3.5	1987	26	2	\$ 609,350.00	100	26.00%	44.12%	\$ 268,823.28	\$ 340,526.72	\$ 341,000.00
42906	3.5	1993	20	1	\$ 723,141.00	70	28.57%	45.44%	\$ 328,585.09	\$ 394,555.91	\$ 395,000.00
42907	3.5	1993	20	2	\$ 609,350.00	100	20.00%	41.20%	\$ 251,058.29	\$ 358,291.71	\$ 358,000.00

Fuente: Documento Técnico de Soporte-Informe Socio-Predial Cable Ciudad Bolívar diciembre 2013

En el siguiente cuadro, se evidencia el valor de los predios requeridos, contiene las áreas de terreno y construidas con su correspondiente valor por metro cuadrado (m2), debidamente totalizadas:

Tabla 29 - Avalúos Referencia Pre-Oferta Formal De Compra Inmueble

No RT	CHIP	Estación	Dirección	Tratamiento	Área Terreno	Valor m2 Terreno	Área Construida	Valor m2 Construcción	Valor Total Predio
42850	AAA0027MZLW	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 04 SUR		78.88	\$ 290,000	307.60	\$ 347,000.00	\$ 129,612,400.00
42851	AAA0027MZMS	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 23		65.80	\$ 290,000	135.00	\$ 347,000.00	\$ 65,927,000.00
42852	AAA0027MZNN	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 17	Predio Muestra	66.90	\$ 290,000	67.40	\$ 310,000.00	\$ 40,295,000.00
42853	AAA0027MZOE	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 11		69.30	\$ 290,000	63.60	\$ 384,000.00	\$ 44,519,400.00
42854	AAA0027MYZE	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 03 SUR		43.40	\$ 290,000	137.50	\$ 350,000.00	\$ 60,711,000.00
42855	AAA0027MZAF	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 07 SUR		41.50	\$ 290,000	57.20	\$ 347,000.00	\$ 31,883,400.00
42856	AAA0027MZBR	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 13 SUR		66.10	\$ 290,000	66.00	\$ 430,000.00	\$ 47,549,000.00

42857	AAA0027MZCX	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 19 SUR		77.40	\$ 290,000	141.90	\$ 353,000.00	\$ 72,536,700.00
42858	AAA0027MZDM	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 10		70.20	\$ 290,000	134.70	\$ 347,000.00	\$ 67,098,900.00
42859	AAA0027MZEA	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 16		65.80	\$ 290,000	94.94	\$ 353,000.00	\$ 52,595,820.00
42860	AAA0222RMEP	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 22		66.13	\$ 290,000	43.92	\$ 350,000.00	\$ 34,549,700.00
42861	AAA0027MZHY	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 28		62.50	\$ 290,000	62.51	\$ 378,000.00	\$ 41,753,780.00
42862	AAA0027MZJH	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 20 SUR		66.30	\$ 290,000	66.24	\$ 384,000.00	\$ 44,663,160.00
42863	AAA0027MZKL	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 14 SUR		144.30	\$ 290,000	120.80	\$ 331,000.00	\$ 81,831,800.00
42864	AAA0027NADM	JUAN PABLO II	KR 18R 67 05 SUR	Predio Muestra	73.20	\$ 290,000	52.00	\$ 320,000.00	\$ 37,868,000.00
42865	AAA0027NAEA	JUAN PABLO II	KR 18R 67 11 SUR		74.50	\$ 290,000	121.81	\$ 350,000.00	\$ 64,238,500.00
42866	AAA0027NAFT	JUAN PABLO II	KR 18R 67 17 SUR		88.80	\$ 290,000	64.90	\$ 384,000.00	\$ 50,673,600.00



42867	AAA0027MZPP	JUAN PABLO II	KR 18R 67 23 SUR		63.70	\$ 290,000	103.30	\$ 350,000.00	\$ 54,628,000.00
42868	AAA0220MXJZ	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18R 12		83.43	\$ 290,000	171.00	\$ 337,000.00	\$ 81,821,700.00
42869	AAA0027MZSK	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18R 18	Predio Muestra	71.10	\$ 290,000	106.40	\$ 315,000.00	\$ 54,135,000.00
42870	AAA0027MZTO	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 04		88.00	\$ 290,000	173.10	\$ 347,000.00	\$ 85,585,700.00
42871	AAA0027MZUZ	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 08		118.90	\$ 290,000	165.00	\$ 353,000.00	\$ 92,726,000.00
42872	AAA0027MZWF	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 14		53.40	\$ 290,000	109.40	\$ 358,000.00	\$ 54,651,200.00
42873	AAA0027MZXR	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 18		63.50	\$ 290,000	63.50	\$ 372,000.00	\$ 42,037,000.00
42874	AAA0027MZYY	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 67 18 SUR		72.90	\$ 290,000	181.00	\$ 358,000.00	\$ 85,939,000.00
42875	AAA0027MZZM	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 67 04 SUR		89.90	\$ 290,000	188.35	\$ 372,000.00	\$ 96,137,200.00
42876	AAA0027NAAF	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 23		123.30	\$ 290,000	252.14	\$ 344,000.00	\$ 122,493,160.00

42877	AAA0027NABR	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 17		109.20	\$ 290,000	55.70	\$ 372,000.00	\$ 52,388,400.00
42878	AAA0027NACX	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 11		66.10	\$ 290,000	66.10	\$ 372,000.00	\$ 43,758,200.00
42879	AAA0027NAJH	JUAN PABLO II	KR 18R 67 52 SUR MJ		0.00	\$ 290,000	227.39	\$ 364,000.00	\$ 82,769,960.00
42880	AAA0027NAKL	JUAN PABLO II	KR 18R 67 46 SUR		77.60	\$ 290,000	240.15	\$ 364,000.00	\$ 109,918,600.00
42881	AAA0027NALW	JUAN PABLO II	KR 18R 67 40 SUR		71.65	\$ 290,000	58.50	\$ 395,000.00	\$ 43,886,000.00
42882	AAA0027NAMS	JUAN PABLO II	KR 18R 67 34 SUR	Predio Muestra	71.60	\$ 290,000	130.98	\$ 330,000.00	\$ 63,987,400.00
42883	AAA0027NANN	JUAN PABLO II	KR 18R 67 28 SUR MJ		0.00	\$ 290,000	188.70	\$ 361,000.00	\$ 68,120,700.00
42884	AAA0027NAOE	JUAN PABLO II	KR 18R 67 22 SUR		71.60	\$ 290,000	111.50	\$ 353,000.00	\$ 60,123,500.00
42885	AAA0027NAPP	JUAN PABLO II	KR 18R 67 16 SUR		70.30	\$ 290,000	103.60	\$ 361,000.00	\$ 57,786,600.00
42886	AAA0027NARU	JUAN PABLO II	KR 18R 67 10 SUR		70.60	\$ 290,000	70.18	\$ 372,000.00	\$ 46,580,960.00

42887	AAA0027NASK	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 30 SUR		64.80	\$ 290,000	75.46	\$ 400,000.00	\$ 48,976,000.00
42888	AAA0027NATO	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 24 SUR		74.80	\$ 290,000	74.80	\$ 400,000.00	\$ 51,612,000.00
42889	AAA0027NAUZ	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 16 SUR		67.40	\$ 290,000	67.40	\$ 372,000.00	\$ 44,618,800.00
42890	AAA0027NAWF	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 10 SUR		61.60	\$ 290,000	52.13	\$ 36,000.00	\$ 19,740,680.00
42891	AAA0027NAXR	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 06 SUR MJ	Predio Muestra	0.00	\$ 290,000	65.10	\$ 330,000.00	\$ 21,483,000.00
42892	AAA0027NAYX	JUAN PABLO II	KR 18R 66C 30 SUR		70.10	\$ 290,000	67.30	\$ 420,000.00	\$ 48,595,000.00
42893	AAA0027NBXS	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 43 SUR		71.70	\$ 290,000	70.08	\$ 400,000.00	\$ 48,825,000.00
42894	AAA0027NBYN	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 47 SUR		71.60	\$ 290,000	64.27	\$ 358,000.00	\$ 43,772,660.00
42895	AAA0027NBZE	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 51 SUR		65.20	\$ 290,000	139.00	\$ 364,000.00	\$ 69,504,000.00
42896	AAA0027NCAF	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 55 SUR		73.90	\$ 290,000	73.88	\$ 405,000.00	\$ 51,352,400.00

42897	AAA0027NCBR	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 61 SUR		61.90	\$ 290,000	62.80	\$ 372,000.00	\$ 41,312,600.00
42898	AAA0027NCCX	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 67 SUR		72.00	\$ 290,000	64.40	\$ 336,000.00	\$ 42,518,400.00
42899	AAA0027NCDM	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 73 SUR		63.80	\$ 290,000	115.20	\$ 328,000.00	\$ 56,287,600.00
42900	AAA0027NCEA	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 77 SUR	Predio Muestra	71.80	\$ 290,000	130.77	\$ 320,000.00	\$ 62,668,400.00
42901	AAA0027NCFT	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 81 SUR		71.10	\$ 290,000	67.60	\$ 323,000.00	\$ 42,453,800.00
42902	AAA0027NCHY	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 87 SUR		71.10	\$ 290,000	71.10	\$ 336,000.00	\$ 44,508,600.00
42903	AAA0027NCJH	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 91 SUR		73.20	\$ 290,000	66.10	\$ 329,000.00	\$ 42,974,900.00
42904	AAA0027NCKL	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 97 SUR		76.10	\$ 290,000	150.46	\$ 361,000.00	\$ 76,385,060.00
42905	AAA0027NCLW	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 03 SUR		80.70	\$ 290,000	64.00	\$ 341,000.00	\$ 45,227,000.00
42906	AAA0215KMRU	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 09 SUR		71.70	\$ 290,000	71.70	\$ 395,000.00	\$ 49,114,500.00

42907	AAA0191UBNN	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 15 SUR		86.50	\$ 290,000	152.03	\$ 358,000.00	\$ 79,511,740.00
42908	AAA0027NAHY	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 21 SUR	Predio Muestra	80.80	\$ 290,000	180.30	\$ 330,000.00	\$ 82,931,000.00
TOTAL									\$ 3,482,154,580.00

Fuente: Documento Técnico de Soporte-Informe Socio-Predial Cable Ciudad Bolívar diciembre 2013

Del cuadro anterior se puede concluir que el valor total de los inmuebles que se deben adquirir en barrio Juan Pablo II asciende a tres mil cuatrocientos ochenta y dos mil millones ciento cincuenta y cuatro mil quinientos ochenta pesos, este valor lo dicta el mercado antes de darse a conocer la ejecución de la obra por ende no existe alguna expectativa en la zona por dicha construcción.

### **Valor de inmuebles al momento de la adquisición para la ejecución de la obra**

El instituto de desarrollo urbano fue la entidad encargada de realizar la adquisición de los predios para poder ejecutar la obra, quien realizó este ejercicio con la premisa "...el interés general es un mandato superior al cual debe ceder el interés particular, ya que los predios adquiridos tienen como finalidad la construcción de infraestructura vial y espacio público que beneficia a todos.

La normatividad que rige la adquisición de predios por motivo de utilidad pública es la Ley 9 de 1989, Ley 388 de 1997, Decreto 1420 de 1998, Ley 1682 de 22 de noviembre del 2013, Ley 1437 de 2011. El código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo” 37

Con frecuencia la ejecución de un proyecto de esta envergadura demanda la adquisición por parte del distrito de predios ya sean casas, locales, bodegas, lotes, oficinas, entre otros; debido a que se encuentran ubicados en la zona en donde se van a adelantar la obra.

El Instituto de Desarrollo Urbano, tiene la labor de informar al propietario por medio de una oferta de compra, dicho trámite siempre va a ser adelantado por un grupo de profesionales asignados por la administración, dentro de sus funciones esta restablecer el bien inmueble en similares o mejores condiciones.

---

<sup>37</sup> Documento Técnico de Soporte Informe predial para el corredor de transporte por cable en la localidad de Ciudad Bolívar de Bogotá

Al momento de ser aprobados los estudios y diseños de la obra, la reserva vial del proyecto se debe cumplir con:

- Registro Topográfico – RT

Plano del bien inmueble, en el cual se encuentra identificado plenamente el terreno y la construcción que el Instituto va a adquirir. Anexo # 10 (Archivo Registro Topográfico)

- Estudio de Títulos

Serie de documentos en donde se evidencia la tradición de titularidad del inmueble

- Gestión Social

Se realiza a partir de la elaboración del censo y diagnóstico socio económico de los habitantes del sector, con esta información el propietario del inmueble hace parte de la reubicación, cuenta con el acompañamiento y seguimiento del profesional designado en cuanto a la parte inmobiliaria, jurídica y económica con el fin de recibir el reconocimiento y el pago de las compensaciones.

- Avalúo Comercial

Por medio del avalúo comercial se revisan las características físicas, económicas y jurídicas del inmueble que será adquirido por el Instituto de Desarrollo Urbano; los avalúos comerciales los adelanta la entidad contratada por el Instituto, dentro de estas pueden encontrarse El Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC, La Unidad Administrativa Especial de Catastro – UAECD o una Lonja autorizada.

## Valor comercial

El valor comercial está dado por la suma del valor del terreno, construcción e indemnizaciones, así

$$V_c = V_T + V_c + I$$

## Valor Terreno

Se estima por el método más apropiado, para este caso fue el método del mercado.

## Valor Construcción

Por medio de una inspección visual se estima el valor de la construcción teniendo en cuenta los materiales, acabados, tipo de cubierta, entre otros.

- Indemnizaciones - Lucro Cesante y Daño Emergente

Se refiere a cualquier detrimento que se presente sobre los bienes de una persona, la determinación de dicho daño establece el monto de indemnización por el perjuicio ocasionado.

- Daño Emergente

Hace referencia al coste del resarcimiento necesario de daño causado y los gastos en los que se incurre.

- Concepto de Lucro Cesante

Es un tipo de daño de índole económico, se establece como la ganancia dejada de percibir o la disminución de ingresos.



Debido a que el interés es conocer el incremento del valor del suelo a causa de la ejecución de la obra, solo se tomara el valor del terreno y construcción de los inmuebles que deben ser comprados por parte del Instituto de Desarrollo Urbano para la ejecución de la obra en el sector Juan Pablo II.

Tabla 30 - Avalúos Comerciales Ofertados

Avalúos Comerciales Ofertados IDU						
No RT	CHIP	Estación	Dirección	Área terreno	Área construida	Valor Oferta Comercial Predio
42850	AAA0027MZLW	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 04 SUR	78,88	307,60	\$ 167.288.840,00
42851	AAA0027MZMS	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 23	65,80	135,00	\$ 68.525.260,00
42852	AAA0027MZNN	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 17	66,90	67,40	\$ 45.558.900,00
42853	AAA0027MZOE	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 11	69,30	63,60	\$ 50.866.200,00
42854	AAA0027MYZE	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 03 SUR	43,40	137,50	\$ 76.941.620,00
42855	AAA0027MZAF	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 07 SUR	41,50	57,20	\$ 41.484.170,00
42856	AAA0027MZBR	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 13 SUR	66,10	66,00	\$ 46.632.700,00
42857	AAA0027MZCX	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 19 SUR	77,40	141,90	\$ 77.265.440,00
42858	AAA0027MZDM	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 10	70,20	134,70	\$ 75.124.000,00
42859	AAA0027MZEA	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 16	65,80	94,94	\$ 53.788.950,00
42860	AAA0222RMEP	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 22	66,13	43,92	\$ 46.604.800,00
42861	AAA0027MZHY	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 28	62,50	62,51	\$ 45.375.000,00
42862	AAA0027MZJH	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 20 SUR	66,30	66,24	\$ 52.298.000,00
42863	AAA0027MZKL	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 14 SUR	144,30	120,80	\$ 96.379.510,00

42864	AAA0027NADM	JUAN PABLO II	KR 18R 67 05 SUR	73,20	52,00	\$ 40.780.520,00
42865	AAA0027NAEA	JUAN PABLO II	KR 18R 67 11 SUR	74,50	121,81	\$ 66.692.500,00
42866	AAA0027NAFT	JUAN PABLO II	KR 18R 67 17 SUR	88,80	64,90	\$ 63.758.000,00
42867	AAA0027MZPP	JUAN PABLO II	KR 18R 67 23 SUR	63,70	103,30	\$ 68.078.430,00
42868	AAA0220MXJZ	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18R 12	83,43	171,00	\$ 122.268.000,00
42869	AAA0027MZSK	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18R 18	71,10	106,40	\$ 89.213.100,00
42870	AAA0027MZTO	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 04	88,00	173,10	\$ 165.902.040,00
42871	AAA0027MZUZ	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 08	118,90	165,00	\$ 120.310.960,00
42872	AAA0027MZWF	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 14	53,40	109,40	\$ 76.144.290,00
42873	AAA0027MZXR	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 18	63,50	63,50	\$ 77.899.560,00
42874	AAA0027MZYG	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 67 18 SUR	72,90	181,00	\$ 121.654.000,00
42875	AAA0027MZYM	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 67 04 SUR	89,90	188,35	\$ 69.052.200,00
42876	AAA0027NAAF	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 23	123,30	252,14	\$ 68.765.000,00
42877	AAA0027NABR	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 17	109,20	55,70	\$ 43.951.600,00
42878	AAA0027NACX	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 11	66,10	66,10	\$ 47.266.720,00
42879	AAA0027NAJH	JUAN PABLO II	KR 18R 67 52 SUR MJ	0,00	227,39	\$ 199.989.040,00
42880	AAA0027NAKL	JUAN PABLO II	KR 18R 67 46 SUR	77,60	240,15	\$ 125.616.870,00
42881	AAA0027NALW	JUAN PABLO II	KR 18R 67 40 SUR	71,65	58,50	\$ 46.605.000,00
42882	AAA0027NAMS	JUAN PABLO II	KR 18R 67 34 SUR	71,60	130,98	\$ 81.813.240,00
42883	AAA0027NANN	JUAN PABLO II	KR 18R 67 28 SUR MJ	0,00	188,70	\$ 94.676.430,00
42884	AAA0027NAOE	JUAN PABLO II	KR 18R 67 22 SUR	71,60	111,50	\$ 64.547.020,00
42885	AAA0027NAPP	JUAN PABLO II	KR 18R 67 16 SUR	70,30	103,60	\$ 77.714.800,00

42886	AAA0027NARU	JUAN PABLO II	KR 18R 67 10 SUR	70,60	70,18	\$ 63.273.750,00
42887	AAA0027NASK	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 30 SUR	64,80	75,46	\$ 53.897.520,00
42888	AAA0027NATO	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 24 SUR	74,80	74,80	\$ 54.903.200,00
42889	AAA0027NAUZ	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 16 SUR	67,40	67,40	\$ 46.977.800,00
42890	AAA0027NAWF	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 10 SUR	61,60	52,13	\$ 26.488.000,00
42891	AAA0027NAXR	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 06 SUR MJ	0,00	65,10	\$ 48.793.920,00
42892	AAA0027NAYX	JUAN PABLO II	KR 18R 66C 30 SUR	70,10	67,30	\$ 69.206.280,00
42893	AAA0027NBXS	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 43 SUR	71,70	70,08	\$ 68.992.740,00
42894	AAA0027NBYN	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 47 SUR	71,60	64,27	\$ 58.903.740,00
42895	AAA0027NBZE	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 51 SUR	65,20	139,00	\$ 59.408.960,00
42896	AAA0027NCAF	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 55 SUR	73,90	73,88	\$ 51.446.400,00
42897	AAA0027NCBR	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 61 SUR	61,90	62,80	\$ 41.596.800,00
42898	AAA0027NCCX	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 67 SUR	72,00	64,40	\$ 44.889.730,00
42899	AAA0027NCDM	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 73 SUR	63,80	115,20	\$ 66.527.450,00
42900	AAA0027NCEA	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 77 SUR	71,80	130,77	\$ 78.704.600,00
42901	AAA0027NCFT	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 81 SUR	71,10	67,60	\$ 46.215.000,00
42902	AAA0027NCHY	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 87 SUR	71,10	71,10	\$ 46.712.700,00
42903	AAA0027NCJH	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 91 SUR	73,20	66,10	\$ 45.210.000,00
42904	AAA0027NCKL	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 97 SUR	76,10	150,46	\$ 89.973.520,00
42905	AAA0027NCLW	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 03 SUR	80,70	64,00	\$ 50.585.550,00
42906	AAA0215KMRU	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 09 SUR	71,70	71,70	\$ 51.761.600,00
42907	AAA0191UBNN	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 15 SUR	86,50	152,03	\$ 93.718.360,00

42908	AAA0027NAHY	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 21 SUR	80,80	180,30	\$ 179.410.400,00
TOTAL				4159,59	6,449.89	\$ 4.314.430.730,00

Fuente: Base de datos de Avalúos Comerciales Instituto de Desarrollo Urbano año 2015

En el cuadro anterior se observan el incremento de los valores de los inmuebles debido al comportamiento del mercado inmobiliario en el sector; los avalúos de referencia se realizaron en el año 2013 y en el 2015 se realizaron los avalúos por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital.

### **Incremento del Valor Inmuebles Después de la Oferta Formal**

Para estimar el incremento del valor de los predios del sector se efectuó el respectivo estudio de mercado de las ofertas que se encontraron en Juan Pablo II una vez conocida la ejecución de la obra y de esta manera conocer el impacto en el valor de los inmuebles debido al anuncio del proyecto.

Como se mencionó anteriormente, para esto se utilizó el método de comparación o método de mercado, de acuerdo a lo establecido en la Resolución N°620 de 2008 del Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC, “Por medio de la cual se establecen los procedimientos para la elaboración de los avalúos ordenados en el marco de la Ley 388 de 1997”.

La recolección de las ofertas se hizo mediante visitas al sector, consultas en internet y llamadas telefónicas; una vez obtenida la cantidad suficiente de ofertas inmobiliarias comparables, se deuto la información mediante conversaciones vía telefónica con los propietarios con el fin de minimizar la incertidumbre al estimar el valor del predio. Luego se procedió a realizar los cálculos estadísticos según lo establecido en el Capítulo VII de la Resolución N° 620 de 2008 del IGAC.

En el cuadro siguiente se muestra el valor calculado de los predios del sector, se presentan las áreas de terreno y construidas con su correspondiente valor por metro cuadrado (m<sup>2</sup>), debidamente totalizadas:

Tabla 31 - Avalúos Comerciales Bajo Oferta Actual en el Sector

Avalúos Comerciales Bajo Oferta Actual en el Sector										
No RT	CHIP	Estación	Dirección	Área Terreno	Valor m2 Terreno	Valor Terreno	Área Construida	Valor m2 Construcción	Valor Construcción	Valor Comercial Predio
42850	AAA0027MZLW	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 04 SUR	78,88	\$ 497.000,00	\$ 39.203.360,00	307,60	\$ 945.000,00	\$ 290.682.000,00	\$ 329.885.360,00
42851	AAA0027MZMS	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 23	65,80	\$ 497.000,00	\$ 32.702.600,00	135,00	\$ 945.000,00	\$ 127.575.000,00	\$ 160.277.600,00
42852	AAA0027MZNN	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 17	66,90	\$ 497.000,00	\$ 33.249.300,00	67,40	\$ 945.000,00	\$ 63.693.000,00	\$ 96.942.300,00
42853	AAA0027MZOE	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 11	69,30	\$ 497.000,00	\$ 34.442.100,00	63,60	\$ 945.000,00	\$ 60.102.000,00	\$ 94.544.100,00
42854	AAA0027MYZE	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 03 SUR	43,40	\$ 497.000,00	\$ 21.569.800,00	137,50	\$ 945.000,00	\$ 129.937.500,00	\$ 151.507.300,00
42855	AAA0027MZAF	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 07 SUR	41,50	\$ 497.000,00	\$ 20.625.500,00	57,20	\$ 945.000,00	\$ 54.054.000,00	\$ 74.679.500,00
42856	AAA0027MZBR	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 13 SUR	66,10	\$ 497.000,00	\$ 32.851.700,00	66,00	\$ 945.000,00	\$ 62.370.000,00	\$ 95.221.700,00
42857	AAA0027MZCX	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 19 SUR	77,40	\$ 497.000,00	\$ 38.467.800,00	141,90	\$ 945.000,00	\$ 134.095.500,00	\$ 172.563.300,00
42858	AAA0027MZDM	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 10	70,20	\$ 497.000,00	\$ 34.889.400,00	134,70	\$ 945.000,00	\$ 127.291.500,00	\$ 162.180.900,00
42859	AAA0027MZE A	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 16	65,80	\$ 497.000,00	\$ 32.702.600,00	94,94	\$ 945.000,00	\$ 89.718.300,00	\$ 122.420.900,00
42860	AAA0222RMEP	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 22	66,13	\$ 497.000,00	\$ 32.866.610,00	43,92	\$ 945.000,00	\$ 41.504.400,00	\$ 74.371.010,00
42861	AAA0027MZH Y	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 28	62,50	\$ 497.000,00	\$ 31.062.500,00	62,51	\$ 945.000,00	\$ 59.071.950,00	\$ 90.134.450,00

42862	AAA0027MZJH	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 20 SUR	66,30	\$ 497.000,00	\$ 32.951.100,00	66,24	\$ 945.000,00	\$ 62.596.800,00	\$ 95.547.900,00
42863	AAA0027MZKL	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 14 SUR	144,30	\$ 497.000,00	\$ 71.717.100,00	120,80	\$ 945.000,00	\$ 114.156.000,00	\$ 185.873.100,00
42864	AAA0027NADM	JUAN PABLO II	KR 18R 67 05 SUR	73,20	\$ 497.000,00	\$ 36.380.400,00	52,00	\$ 945.000,00	\$ 49.140.000,00	\$ 85.520.400,00
42865	AAA0027NAEA	JUAN PABLO II	KR 18R 67 11 SUR	74,50	\$ 497.000,00	\$ 37.026.500,00	121,81	\$ 945.000,00	\$ 115.110.450,00	\$ 152.136.950,00
42866	AAA0027NAFT	JUAN PABLO II	KR 18R 67 17 SUR	88,80	\$ 497.000,00	\$ 44.133.600,00	64,90	\$ 945.000,00	\$ 61.330.500,00	\$ 105.464.100,00
42867	AAA0027MZPP	JUAN PABLO II	KR 18R 67 23 SUR	63,70	\$ 497.000,00	\$ 31.658.900,00	103,30	\$ 945.000,00	\$ 97.618.500,00	\$ 129.277.400,00
42868	AAA0220MXJZ	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18R 12	83,43	\$ 497.000,00	\$ 41.464.710,00	171,00	\$ 945.000,00	\$ 161.595.000,00	\$ 203.059.710,00
42869	AAA0027MZSK	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18R 18	71,10	\$ 497.000,00	\$ 35.336.700,00	106,40	\$ 945.000,00	\$ 100.548.000,00	\$ 135.884.700,00
42870	AAA0027MZTO	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 04	88,00	\$ 497.000,00	\$ 43.736.000,00	173,10	\$ 945.000,00	\$ 163.579.500,00	\$ 207.315.500,00
42871	AAA0027MZUZ	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 08	118,90	\$ 497.000,00	\$ 59.093.300,00	165,00	\$ 945.000,00	\$ 155.925.000,00	\$ 215.018.300,00
42872	AAA0027MZWF	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 14	53,40	\$ 497.000,00	\$ 26.539.800,00	109,40	\$ 945.000,00	\$ 103.383.000,00	\$ 129.922.800,00
42873	AAA0027MZXR	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 18	63,50	\$ 497.000,00	\$ 31.559.500,00	63,50	\$ 945.000,00	\$ 60.007.500,00	\$ 91.567.000,00
42874	AAA0027MZYX	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 67 18 SUR	72,90	\$ 497.000,00	\$ 36.231.300,00	181,00	\$ 945.000,00	\$ 171.045.000,00	\$ 207.276.300,00
42875	AAA0027MZZM	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 67 04 SUR	89,90	\$ 497.000,00	\$ 44.680.300,00	188,35	\$ 945.000,00	\$ 177.990.750,00	\$ 222.671.050,00

42876	AAA0027NAAF	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 23	123,30	\$ 497.000,00	\$ 61.280.100,00	252,14	\$ 945.000,00	\$ 238.272.300,00	\$ 299.552.400,00
42877	AAA0027NABR	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 17	109,20	\$ 497.000,00	\$ 54.272.400,00	55,70	\$ 945.000,00	\$ 52.636.500,00	\$ 106.908.900,00
42878	AAA0027NACX	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 11	66,10	\$ 497.000,00	\$ 32.851.700,00	66,10	\$ 945.000,00	\$ 62.464.500,00	\$ 95.316.200,00
42879	AAA0027NAJH	JUAN PABLO II	KR 18R 67 52 SUR MJ	0,00	\$ 497.000,00	N/A	227,39	\$ 945.000,00	\$ 214.883.550,00	\$ 214.883.550,00
42880	AAA0027NAKL	JUAN PABLO II	KR 18R 67 46 SUR	77,60	\$ 497.000,00	\$ 38.567.200,00	240,15	\$ 945.000,00	\$ 226.941.750,00	\$ 265.508.950,00
42881	AAA0027NALW	JUAN PABLO II	KR 18R 67 40 SUR	71,65	\$ 497.000,00	\$ 35.610.050,00	58,50	\$ 945.000,00	\$ 55.282.500,00	\$ 90.892.550,00
42882	AAA0027NAMS	JUAN PABLO II	KR 18R 67 34 SUR	71,60	\$ 497.000,00	\$ 35.585.200,00	130,98	\$ 945.000,00	\$ 123.776.100,00	\$ 159.361.300,00
42883	AAA0027NANN	JUAN PABLO II	KR 18R 67 28 SUR MJ	0,00	\$ 497.000,00	N/A	188,70	\$ 945.000,00	\$ 178.321.500,00	\$ 178.321.500,00
42884	AAA0027NAOE	JUAN PABLO II	KR 18R 67 22 SUR	71,60	\$ 497.000,00	\$ 35.585.200,00	111,50	\$ 945.000,00	\$ 105.367.500,00	\$ 140.952.700,00
42885	AAA0027NAPP	JUAN PABLO II	KR 18R 67 16 SUR	70,30	\$ 497.000,00	\$ 34.939.100,00	103,60	\$ 945.000,00	\$ 97.902.000,00	\$ 132.841.100,00
42886	AAA0027NARU	JUAN PABLO II	KR 18R 67 10 SUR	70,60	\$ 497.000,00	\$ 35.088.200,00	70,18	\$ 945.000,00	\$ 66.320.100,00	\$ 101.408.300,00
42887	AAA0027NASK	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 30 SUR	64,80	\$ 497.000,00	\$ 32.205.600,00	75,46	\$ 945.000,00	\$ 71.309.700,00	\$ 103.515.300,00
42888	AAA0027NATO	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 24 SUR	74,80	\$ 497.000,00	\$ 37.175.600,00	74,80	\$ 945.000,00	\$ 70.686.000,00	\$ 107.861.600,00
42889	AAA0027NAUZ	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 16 SUR	67,40	\$ 497.000,00	\$ 33.497.800,00	67,40	\$ 945.000,00	\$ 63.693.000,00	\$ 97.190.800,00
42890	AAA0027NAWF	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 10 SUR	61,60	\$ 497.000,00	\$ 30.615.200,00	52,13	\$ 945.000,00	\$ 49.262.850,00	\$ 79.878.050,00



42891	AAA0027NAXR	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 06 SUR MJ	0,00	\$ 497.000,00	N/A	65,10	\$ 945.000,00	\$ 61.519.500,00	\$ 61.519.500,00
42892	AAA0027NAYX	JUAN PABLO II	KR 18R 66C 30 SUR	70,10	\$ 497.000,00	\$ 34.839.700,00	67,30	\$ 945.000,00	\$ 63.598.500,00	\$ 98.438.200,00
42893	AAA0027NBXS	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 43 SUR	71,70	\$ 497.000,00	\$ 35.634.900,00	70,08	\$ 945.000,00	\$ 66.225.600,00	\$ 101.860.500,00
42894	AAA0027NBYN	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 47 SUR	71,60	\$ 497.000,00	\$ 35.585.200,00	64,27	\$ 945.000,00	\$ 60.735.150,00	\$ 96.320.350,00
42895	AAA0027NBZE	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 51 SUR	65,20	\$ 497.000,00	\$ 32.404.400,00	139,00	\$ 945.000,00	\$ 131.355.000,00	\$ 163.759.400,00
42896	AAA0027NCAF	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 55 SUR	73,90	\$ 497.000,00	\$ 36.728.300,00	73,88	\$ 945.000,00	\$ 69.816.600,00	\$ 106.544.900,00
42897	AAA0027NCBR	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 61 SUR	61,90	\$ 497.000,00	\$ 30.764.300,00	62,80	\$ 945.000,00	\$ 59.346.000,00	\$ 90.110.300,00
42898	AAA0027NCCX	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 67 SUR	72,00	\$ 497.000,00	\$ 35.784.000,00	64,40	\$ 945.000,00	\$ 60.858.000,00	\$ 96.642.000,00
42899	AAA0027NCDM	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 73 SUR	63,80	\$ 497.000,00	\$ 31.708.600,00	115,20	\$ 945.000,00	\$ 108.864.000,00	\$ 140.572.600,00
42900	AAA0027NCEA	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 77 SUR	71,80	\$ 497.000,00	\$ 35.684.600,00	130,77	\$ 945.000,00	\$ 123.577.650,00	\$ 159.262.250,00
42901	AAA0027NCFT	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A	71,10	\$ 497.000,00	\$ 35.336.700,00	67,60	\$ 945.000,00	\$ 63.882.000,00	\$ 99.218.700,00

			81 SUR							
42902	AAA0027NCHY	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 87 SUR	71,10	\$ 497.000,00	\$ 35.336.700,00	71,10	\$ 945.000,00	\$ 67.189.500,00	\$ 102.526.200,00
42903	AAA0027NCJH	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 91 SUR	73,20	\$ 497.000,00	\$ 36.380.400,00	66,10	\$ 945.000,00	\$ 62.464.500,00	\$ 98.844.900,00
42904	AAA0027NCKL	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 97 SUR	76,10	\$ 497.000,00	\$ 37.821.700,00	150,46	\$ 945.000,00	\$ 142.184.700,00	\$ 180.006.400,00
42905	AAA0027NCLW	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 03 SUR	80,70	\$ 497.000,00	\$ 40.107.900,00	64,00	\$ 945.000,00	\$ 60.480.000,00	\$ 100.587.900,00
42906	AAA0215KMRU	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 09 SUR	71,70	\$ 497.000,00	\$ 35.634.900,00	71,70	\$ 945.000,00	\$ 67.756.500,00	\$ 103.391.400,00
42907	AAA0191UBNN	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 15 SUR	86,50	\$ 497.000,00	\$ 42.990.500,00	152,03	\$ 945.000,00	\$ 143.668.350,00	\$ 186.658.850,00
42908	AAA0027NAHY	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 21 SUR	80,80	\$ 497.000,00	\$ 40.157.600,00	180,30	\$ 945.000,00	\$ 170.383.500,00	\$ 210.541.100,00

Fuente: Valores calculados por base de datos ofertas inmobiliarias recogidas por Grupo Inmobiliario de la Dirección Técnica de predios (DTDP) del IDU 2015.

Se compararon los valores de los predios arrojados por los avalúos comerciales realizados en las diferentes etapas del proyecto; fase de avalúos de referencia, fase de avalúos de oferta realizada por el Instituto de Desarrollo Urbano y fase de los avalúos de los inmuebles bajo el mercado de precios luego del anuncio de la ejecución de la obra.

El cuadro que se muestra a continuación contiene el valor de cada avalúo comercial calculado para cada uno de los predios necesarios a adquirir por el Instituto de Desarrollo Urbano, se evidencia la tasa de variación entre una y otra fase.

Tabla 32 - Avalúos Comerciales

Avalúos Comerciales									
No RT	CHIP	Estación	Dirección	Valor Comercial predio Referencia Pre-oferta Formal de Compra Inmueble en el Sector	Valor Comercial Predio Ofertado IDU	Valor Comercial Predio Oferta Actual en el Sector	Incremento Porcentual Avalúo Referencia a Avalúo predio ofertado	Incremento Porcentual Avalúo Predio Ofertado a Oferta Actual en el Sector	Incremento Porcentual Avalúo Referencia a Oferta Actual en el Sector
42850	AAA0027MZLW	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 04 SUR	\$ 129.612.400,00	\$ 167.288.840,00	\$ 329.885.360,00	22,52%	49,29%	60,71%
42851	AAA0027MZMS	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 23	\$ 65.927.000,00	\$ 68.525.260,00	\$ 160.277.600,00	3,79%	57,25%	58,87%

42852	AAA0027MZNN	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 17	\$ 40.295.000,00	\$ 45.558.900,00	\$ 96.942.300,00	11,55%	53,00%	58,43%
42853	AAA0027MZOE	JUAN PABLO II	CL 66D SUR 18R 11	\$ 44.519.400,00	\$ 50.866.200,00	\$ 94.544.100,00	12,48%	46,20%	52,91%
42854	AAA0027MYZE	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 03 SUR	\$ 60.711.000,00	\$ 76.941.620,00	\$ 151.507.300,00	21,09%	49,22%	59,93%
42855	AAA0027MZAF	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 07 SUR	\$ 31.883.400,00	\$ 41.484.170,00	\$ 74.679.500,00	23,14%	44,45%	57,31%
42856	AAA0027MZBR	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 13 SUR	\$ 47.549.000,00	\$ 46.632.700,00	\$ 95.221.700,00	-1,96%	51,03%	50,06%
42857	AAA0027MZCX	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 19 SUR	\$ 72.536.700,00	\$ 77.265.440,00	\$ 172.563.300,00	6,12%	55,22%	57,97%
42858	AAA0027MZDM	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 10	\$ 67.098.900,00	\$ 75.124.000,00	\$ 162.180.900,00	10,68%	53,68%	58,63%
42859	AAA0027MZEA	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 16	\$ 52.595.820,00	\$ 53.788.950,00	\$ 122.420.900,00	2,22%	56,06%	57,04%
42860	AAA0222RMEP	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 22	\$ 34.549.700,00	\$ 46.604.800,00	\$ 74.371.010,00	25,87%	37,33%	53,54%
42861	AAA0027MZHY	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 28	\$ 41.753.780,00	\$ 45.375.000,00	\$ 90.134.450,00	7,98%	49,66%	53,68%

42862	AAA0027MZJH	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 20 SUR	\$ 44.663.160,00	\$ 52.298.000,00	\$ 95.547.900,00	14,60%	45,27%	53,26%
42863	AAA0027MZKL	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 66D 14 SUR	\$ 81.831.800,00	\$ 96.379.510,00	\$ 185.873.100,00	15,09%	48,15%	55,97%
42864	AAA0027NADM	JUAN PABLO II	KR 18R 67 05 SUR	\$ 37.868.000,00	\$ 40.780.520,00	\$ 85.520.400,00	7,14%	52,31%	55,72%
42865	AAA0027NAEA	JUAN PABLO II	KR 18R 67 11 SUR	\$ 64.238.500,00	\$ 66.692.500,00	\$ 152.136.950,00	3,68%	56,16%	57,78%
42866	AAA0027NAFT	JUAN PABLO II	KR 18R 67 17 SUR	\$ 50.673.600,00	\$ 63.758.000,00	\$ 105.464.100,00	20,52%	39,55%	51,95%
42867	AAA0027MZPP	JUAN PABLO II	KR 18R 67 23 SUR	\$ 54.628.000,00	\$ 68.078.430,00	\$ 129.277.400,00	19,76%	47,34%	57,74%
42868	AAA0220MXJZ	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18R 12	\$ 81.821.700,00	\$ 122.268.000,00	\$ 203.059.710,00	33,08%	39,79%	59,71%
42869	AAA0027MZSK	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18R 18	\$ 54.135.000,00	\$ 89.213.100,00	\$ 135.884.700,00	39,32%	34,35%	60,16%
42870	AAA0027MZTO	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 04	\$ 85.585.700,00	\$ 165.902.040,00	\$ 207.315.500,00	48,41%	19,98%	58,72%
42871	AAA0027MZUZ	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 08	\$ 92.726.000,00	\$ 120.310.960,00	\$ 215.018.300,00	22,93%	44,05%	56,88%

42872	AAA0027MZWF	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 14	\$ 54.651.200,00	\$ 76.144.290,00	\$ 129.922.800,00	28,23%	41,39%	57,94%
42873	AAA0027MZXR	JUAN PABLO II	CL 67C SUR 18T 18	\$ 42.037.000,00	\$ 77.899.560,00	\$ 91.567.000,00	46,04%	14,93%	54,09%
42874	AAA0027MZYX	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 67 18 SUR	\$ 85.939.000,00	\$ 121.654.000,00	\$ 207.276.300,00	29,36%	41,31%	58,54%
42875	AAA0027MZZM	JUAN PABLO II	KR 18T BIS 67 04 SUR	\$ 96.137.200,00	\$ 69.052.200,00	\$ 222.671.050,00	-39,22%	68,99%	56,83%
42876	AAA0027NAAF	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 23	\$ 122.493.160,00	\$ 68.765.000,00	\$ 299.552.400,00	-78,13%	77,04%	59,11%
42877	AAA0027NABR	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 17	\$ 52.388.400,00	\$ 43.951.600,00	\$ 106.908.900,00	-19,20%	58,89%	51,00%
42878	AAA0027NACX	JUAN PABLO II	CL 67 SUR 18R 11	\$ 43.758.200,00	\$ 47.266.720,00	\$ 95.316.200,00	7,42%	50,41%	54,09%
42879	AAA0027NAJH	JUAN PABLO II	KR 18R 67 52 SUR MJ	\$ 82.769.960,00	\$ 199.989.040,00	\$ 214.883.550,00	58,61%	6,93%	61,48%
42880	AAA0027NAKL	JUAN PABLO II	KR 18R 67 46 SUR	\$ 109.918.600,00	\$ 125.616.870,00	\$ 265.508.950,00	12,50%	52,69%	58,60%
42881	AAA0027NALW	JUAN PABLO II	KR 18R 67 40 SUR	\$ 43.886.000,00	\$ 46.605.000,00	\$ 90.892.550,00	5,83%	48,73%	51,72%

42882	AAA0027NAMS	JUAN PABLO II	KR 18R 67 34 SUR	\$ 63.987.400,00	\$ 81.813.240,00	\$ 159.361.300,00	21,79%	48,66%	59,85%
42883	AAA0027NANN	JUAN PABLO II	KR 18R 67 28 SUR MJ	\$ 68.120.700,00	\$ 94.676.430,00	\$ 178.321.500,00	28,05%	46,91%	61,80%
42884	AAA0027NAOE	JUAN PABLO II	KR 18R 67 22 SUR	\$ 60.123.500,00	\$ 64.547.020,00	\$ 140.952.700,00	6,85%	54,21%	57,34%
42885	AAA0027NAPP	JUAN PABLO II	KR 18R 67 16 SUR	\$ 57.786.600,00	\$ 77.714.800,00	\$ 132.841.100,00	25,64%	41,50%	56,50%
42886	AAA0027NARU	JUAN PABLO II	KR 18R 67 10 SUR	\$ 46.580.960,00	\$ 63.273.750,00	\$ 101.408.300,00	26,38%	37,60%	54,07%
42887	AAA0027NASK	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 30 SUR	\$ 48.976.000,00	\$ 53.897.520,00	\$ 103.515.300,00	9,13%	47,93%	52,69%
42888	AAA0027NATO	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 24 SUR	\$ 51.612.000,00	\$ 54.903.200,00	\$ 107.861.600,00	5,99%	49,10%	52,15%
42889	AAA0027NAUZ	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 16 SUR	\$ 44.618.800,00	\$ 46.977.800,00	\$ 97.190.800,00	5,02%	51,66%	54,09%
42890	AAA0027NAWF	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 10 SUR	\$ 36.630.800,00	\$ 26.488.000,00	\$ 79.878.050,00	-38,29%	66,84%	54,14%
42891	AAA0027NAXR	JUAN PABLO II	KR 18R 66D 06 SUR MJ	\$ 21.483.000,00	\$ 48.793.920,00	\$ 61.519.500,00	55,97%	20,69%	65,08%

42892	AAA0027NAYX	JUAN PABLO II	KR 18R 66C 30 SUR	\$ 48.595.000,00	\$ 69.206.280,00	\$ 98.438.200,00	29,78%	29,70%	50,63%
42893	AAA0027NBXS	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 43 SUR	\$ 48.825.000,00	\$ 68.992.740,00	\$ 101.860.500,00	29,23%	32,27%	52,07%
42894	AAA0027NBYN	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 47 SUR	\$ 43.772.660,00	\$ 58.903.740,00	\$ 96.320.350,00	25,69%	38,85%	54,56%
42895	AAA0027NBZE	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 51 SUR	\$ 69.504.000,00	\$ 59.408.960,00	\$ 163.759.400,00	-16,99%	63,72%	57,56%
42896	AAA0027NCAF	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 55 SUR	\$ 51.352.400,00	\$ 51.446.400,00	\$ 106.544.900,00	0,18%	51,71%	51,80%
42897	AAA0027NCBR	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 61 SUR	\$ 41.312.600,00	\$ 41.596.800,00	\$ 90.110.300,00	0,68%	53,84%	54,15%
42898	AAA0027NCCX	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 67 SUR	\$ 42.518.400,00	\$ 44.889.730,00	\$ 96.642.000,00	5,28%	53,55%	56,00%
42899	AAA0027NCDM	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 73 SUR	\$ 56.287.600,00	\$ 66.527.450,00	\$ 140.572.600,00	15,39%	52,67%	59,96%
42900	AAA0027NCEA	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 77 SUR	\$ 62.668.400,00	\$ 78.704.600,00	\$ 159.262.250,00	20,38%	50,58%	60,65%
42901	AAA0027NCFT	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 81 SUR	\$ 42.453.800,00	\$ 46.215.000,00	\$ 99.218.700,00	8,14%	53,42%	57,21%



42902	AAA0027NCHY	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 87 SUR	\$ 44.508.600,00	\$ 46.712.700,00	\$ 102.526.200,00	4,72%	54,44%	56,59%
42903	AAA0027NCJH	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 91 SUR	\$ 42.974.900,00	\$ 45.210.000,00	\$ 98.844.900,00	4,94%	54,26%	56,52%
42904	AAA0027NCKL	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 66A 97 SUR	\$ 76.385.060,00	\$ 89.973.520,00	\$ 180.006.400,00	15,10%	50,02%	57,57%
42905	AAA0027NCLW	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 03 SUR	\$ 45.227.000,00	\$ 50.585.550,00	\$ 100.587.900,00	10,59%	49,71%	55,04%
42906	AAA0215KMRU	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 09 SUR	\$ 49.114.500,00	\$ 51.761.600,00	\$ 103.391.400,00	5,11%	49,94%	52,50%
42907	AAA0191UBNN	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 15 SUR	\$ 79.511.740,00	\$ 93.718.360,00	\$ 186.658.850,00	15,16%	49,79%	57,40%
42908	AAA0027NAHY	JUAN PABLO II	KR 18Q BIS B 67 21 SUR	\$ 82.931.000,00	\$ 179.410.400,00	\$ 210.541.100,00	53,78%	14,79%	60,61%

Fuente: Realizado en este estudio en base de Documento Técnico de Soporte-Informe Socio-Predial Cable Ciudad Bolívar diciembre 2013, Base de datos de Avalúos Comerciales Instituto de Desarrollo Urbano 2015, base de datos ofertas inmobiliarias recogidas por Grupo Inmobiliario de la Dirección Técnica de predios (DTDP) del IDU 2015.

Se puede apreciar un incremento anómalo a causa del anuncio de la obra; a pesar de que el proyecto del Cable aún no inicia su construcción, el hecho de solo dar a conocer la obra repercute en el mercado inmobiliario del sector.

Los propietarios de los predios del sector que ponen a la venta sus inmuebles atribuyen un incremento en el valor de estos mismos, al beneficio generado por la obra, ya que esta disminuirá los tiempos y costos de transporte; la cercanía a la obra es otra factor que ellos tienen en cuenta al momento de darle un valor monetario a sus bienes raíces, esto se evidencia en el cuadro anterior.

Por otra parte, los arrendatarios del sector son conscientes de los beneficios que acarrea la obra; sin embargo manifiestan que el canon de arriendo aumenta y esto les afecta; de igual manera quienes tenían dentro de sus planes adquirir vivienda en la zona se ven afectados, lo cual los lleva a buscar opciones en sectores más alejados.

## VALORACIÓN DEL IMPACTO SOCIAL

### Identificación y Evaluación de Impactos con Proyecto

Una vez realizada la caracterización socioeconómica, se identificaron los factores sociales y económicos que se afectarán por la ejecución de la obra; el procedimiento que se llevó a cabo para identificar y evaluar el impacto social fue el que se describe a continuación:

- Delimitación de los componentes de impacto social susceptibles a ocurrir.
- Identificación de los componentes de impacto social susceptibles a ocurrir.
- Calificación de los componentes de impacto social. (Mediante metodología Ad Hoc).
- Definición del parámetro representativo de la situación social

### Delimitación de los Componentes de Impacto Social Susceptibles a Ocurrir

Según las características sociales del sector, se delimitan los componentes de impacto que en determinado caso pueden llegar a presentarse a causa de la ejecución de la obra.

Tabla 33 - Delimitación de los componentes susceptibles de producirse

Medio	Componente	Impacto	Definición
socioeconómico	Social	Alteración de la movilidad vehicular	Se refiere a la afectación que se puede presentar a la vía actual, en cuanto a demoras, por el tránsito continuo de volquetas y maquinaria pesada.
		Alteración en la movilidad	Se refiere a la afectación que se puede presentar en el espacio público,

Medio	Componente	Impacto	Definición
		Peatonal	específicamente en el AID por las actividades de obra.
		Alteración a los accesos vehiculares.	Este impacto se refiere a las alteraciones que se pueden generar en los accesos vehiculares a viviendas localizadas en el Área de Influencia Directa del proyecto, generados por los desvíos o cierres necesarios para las actividades constructivas.
		Mejoramiento en los desplazamientos	Se refiere a la disminución de los tiempos de desplazamiento que tendrán los usuarios del transporte de cable aéreo, una vez esté en funcionamiento
		Afectación infraestructura de servicios Públicos	Hace relación a los daños que pueden generar las actividades de obra a las redes de acueducto, eléctricas especialmente y en menor instancia a las de alcantarillado en el AID por las actividades de excavación y manejo de maquinaria y a las vías aledañas existentes.

Medio	Componente	Impacto	Definición
		Conflictos con comunidades e instituciones	Se refiere a los inconvenientes que pueden surgir con las comunidades e instituciones, por falta de información oportuna, clara y veraz o por compromisos no cumplidos a la comunidad y sus organizaciones, entre otros.
		Potencialización de la Inseguridad	Este impacto fue identificado por la comunidad, referido a los actos vandálicos que podrían generarse durante la construcción, por el uso de poli sombra o abandono de las obras en algún sector del AID.
		Afectación a la cotidianidad	Se refiere al cambio de la dinámica y actividades diarias de la comunidad en el AID.
		Aumento del borde urbano	Se refiere a la posible expansión hacia los cerros orientales (área rural), debido a la atracción del sistema y a la posibilidad de una mejor calidad de vida, para las comunidades de otros barrios.

Medio	Componente	Impacto	Definición
	Económico	Alteración actividades económicas de las comunidades	Este impacto se refiere a cuando no se pueden realizar las actividades económicas que generalmente se realizan en el AID por las actividades de las obras.
		Generación de empleo para el AID	Se refiere a la demanda de mano de obra directa.
	Cultural	Afectación a sitios de actividades recreativas	Se refiere a los daños que podría tener algún bien inmueble declarado como patrimonio arqueológico y cultural si lo hubiere.
		Fortalecimiento de las actividades culturales de las comunidades	Se refiere a la potencialización de las actividades culturales de las comunidades del área de influencia directa con el proyecto. Activación de medios alternativos y grupos culturales de la zona. (Murales, periódicos, emisoras, tabloides, etc.)
		Afectación a sitios religiosos	Se refiere a los daños que podría tener algún bien inmueble religioso.

Medio	Componente	Impacto	Definición
		Generación cuidado y sentido de pertenencia del proyecto	Se refiere a la Sensibilización Social con participación comunitaria (JAC, JAL, grupos juveniles, tercera edad, corporaciones, casas de la cultura) para el disfrute y cuidado de la infraestructura del proyecto.
		Fortalecimiento de nuevos espacios públicos (atractivos y referentes de ciudad)	Hace relación al mejoramiento en el paisajismo y urbanismo social alrededor de las nuevas estaciones.

Fuente: Estudio Social Para el Cable Aéreo en las Localidades De Ciudad Bolívar y San Cristóbal en la Ciudad de Bogotá

Luego de delimitar los componentes del impacto social se elaboró la matriz con la cual se identificó el impacto social susceptible a ocurrir debido a las actividades realizadas al ejecutar la obra.

### **Identificación de los componentes de impacto social susceptibles a ocurrir**

Por medio de la matriz causa-efecto, se identificaron de los componentes de impacto social susceptibles a ocurrir.

Tabla 34 - Matriz Identificación de los Componentes de Impacto Social Susceptibles a Ocurrir

MEDIO	Componente	Impacto Social	PRE- CONSTRUCCIÓN						CONSTRUCCIÓN						
			Instalación y Operación de Campamentos	Instalación de Cerramientos	Contratación de Mano de Obra	Delimitación del PMT	Manejo de la Vegetación	Desmonte y Descapote	CONSTRUCCIÓN DE ESTACIONES Y PILONAS						
									Demolición de predios, pavimentos y	E-cavaciones para cimentación	Rellenos y Terraplenes	Obras de concreto y acero estructural	Instalación de acometidas de servicios públicos	Traslado de Infraestructura de servicios públicos	Acabados (pintura)
SOCIOECONOMICO	SOCIAL	Cambios en la movilidad vehicular													
		Afectación Movilidad Peatonal		-			-	-							
		Afectación Movilidad Vehicular		-		-									
		Afectación accesos vehiculares		-											
		Mejoramiento en los desplazamientos													
		Afectación Infraestructura Interes social		-											
		Afectación infraestructura Servicios Publico					-		-	-			-	-	
		Conflictos con las comunidades	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Potencialización de la inseguridad	-	-					-						
		Afectación a la cotidianidad		-		-			-	-	-	-	-	-	
	Aumento del borde urbano														
	ECONOMICO	Alteración en las actividades económicas		-									-	-	
	CULTURAL	Generación de empleo													
		Afectación a sitios y/o actividades recreativas							-	-					
		Afectación a sitios religiosos		-					-						
Generación cuidado y sentido de pertenencia del proyecto															
		Fortalecimiento de nuevos espacios públicos (atractivos y referentes de ciudad)													



Continuación Tabla 30 - Matriz Identificación de los Componentes de Impacto Social Susceptibles a Ocurrir

Impacto Social	HABILITACIÓN DE VIAS DE ACCESO A LAS PILONAS				OPERACIÓN								
	HABILITACIÓN DE VIAS DE ACCESO A LAS PILONAS		Montaje electromecánico de equipos propios del sistema	Implementación del diseño paisajístico y Arquitectónico	Funcionamiento del sistema del Cable Aéreo	Circulación de cabinas	Operación motor eléctrico	Operación motor diesel	Funcionamiento cuarto de potencia	Reparación de equipos y piezas - Garaje	Mantenimiento (Lubricación de equipos)	Mantenimiento con motores	Mantenimiento con soldadura
	E-cavaciones	Desarrollo de pavimento											
Cambios en la movilidad vehicular													
Afectación Movilidad Peatonal													
Afectación Movilidad Vehicular													
Afectación accesos vehiculares													
Mejoramiento en los desplazamientos													
Afectación Infraestructura Interes social													
Afectación infraestructura Servicios Publico													
Conflictos con las comunidades	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-
Potencialización de la inseguridad	-	-	-			-	-	-	-			-	-
Afectación a la cotidianidad	-	-	-			-	-	-	-			-	-
Aumento del borde urbano					-								
Alteración en las actividades economicas													
Generación de empleo													
Afectación a sitios y/o actividades recreativas													
Afectación a sitios religiosos													
Generación cuidado y sentido de pertenencia del proyecto													
Fortalecimiento de nuevos espacios públicos (atractivos y referentes de ciudad)													
		IMPACTO NEGATIVO				IMPACTO POSITIVO							

Fuente: Estudio Social Para el Cable Aéreo en las Localidades De Ciudad Bolívar y San Cristóbal en la Ciudad de Bogotá

Una vez realizada la Matriz de Identificación de los componentes de impacto social susceptibles a ocurrir se pudo realizar la diferenciación de los impactos negativos y positivos.

Calificación de los componentes de impacto social. (Mediante metodología Ad Hoc)

La valoración de los componentes de impacto social fue realizada mediante el uso de la metodología ad-hoc.

Tabla 35 - Matriz de resultados - Calificación de los Componentes de Impacto Social

MEDIO	Componente Socioeconomico	Impacto Social	PRE-CONSTRUCCIÓN						CONSTRUCCIÓN								
			Instalación y Operación de Campamentos	Instalación de Cerramientos	Contratación de Mano de Obra	Delimitación del PMT	Manejo de la Vegetación	Desmante y Descapote	CONSTRUCCIÓN DE ESTACIONES Y PILONAS								
									Demolición de predios, pavimentos y edificaciones	Excavaciones para cimentación	Rellenos y Terraplenes	Obras de concreto y acero estructural	Instalación de acometidas de servicios públicos	Traslado de Infraestructura de servicios públicos	Acabados (pintura)		
SOCIOECONOMICO	SOCIAL	Afectación Movilidad Peatonal		-15			-13	-13									
		Afectación Movilidad Vehicular		-15		-15											
		Afectación accesos vehiculares		-13													
		Afectación Infraestructura Interes social		-15													
		Afectación infraestructura Servicios Publico					-15		-15	-15			-15	-15			
		Conflictos con las comunidades	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-16	-16		-15	-15	
		Potencialización de la inseguridad	-18	-18					-19								
		Afectación a la cotidianidad		-13		-13			-16	-16	-16	-16			-13		
	Aumento del borde urbano																
	ECONOMICO	actividades economicas		-13										-15	-15		
		Generación de empleo															
	CULTURAL	Afectación a sitios y/o actividades recreativas							-10	-10							
		Afectación a sitios religiosos		-10					-12								
		Generación cuidado y sentido de pertenencia del proyecto															
		Fortalecimiento de nuevos espacios públicos (atractivos y referentes de ciudad)															
			CRITICO			ALTO		MODERADO			BAJO						

Continuación Tabla 31 - Matriz de resultados - Calificación de los Componentes de Impacto Social.

MEDIO	Componente Socioeconómico	Impacto Social	CONSTRUCCIÓN				OPERACIÓN								
			HABILITACIÓN DE VIAS DE ACCESO A LAS PILONAS		Montaje electromecánico de equipos propios del sistema	Implementación del diseño paisajístico y Arquitectónico	Funcionamiento del sistema del cable	Circulación de cabinas	Operación motor eléctrico	Operación motor diesel	Funcionamiento cuarto de potencia	Reparación de equipos y piezas - Garaje	Mantenimiento (Lubricación de equipos	Mantenimiento con motores	Mantenimiento con soldadura
			Excavaciones	Desarrollo de pavimento											
SOCIOECONOMICO	SOCIAL	Afectación Movilidad Peatonal													
		Afectación Movilidad Vehicular													
		Afectación accesos vehiculares													
		Afectación Infraestructura													
		Interes social													
		Afectación infraestructura Servicios Publico													
		Conflictos con las comunidades	-15	-15	-15	-16		-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15	-15
		Potencialización de la inseguridad													
		Afectación a la cotidianidad	-13	-17	-15			-15	-15	-15	-15			-15	-15
	Aumento del borde urbano					-17									
	ECONOMICO	actividades economicas													
		Generación de empleo													
	CULTURAL	Afectación a sitios y/o actividades recreativas													
		Afectación a sitios religiosos													
		Generación cuidado y sentido de pertenencia del proyecto													
		Fortalecimiento de nuevos espacios públicos (atractivos y referentes de ciudad)													

Fuente: Estudio Social Para el Cable Aéreo en las Localidades De Ciudad Bolívar y San Cristóbal en la Ciudad de Bogotá

## Definición del Parámetro Representativo de la Situación Social

Luego de obtener los resultados arrojados tras la valoración de los componentes de impacto social se obtuvo el parámetro representativo que arroja las alteraciones a causa de la ejecución de la obra.

Tabla 36 - Definición del parámetro representativo de la situación social- Indicadores

Indicador	Medida	Valor
Generación mano de obra	Cantidad a contratar	No se conoce porque no se sabe el número de personas que se requieren para cada etapa. Pero se mide una vez se tenga ese valor multiplicando por 80% que es el porcentaje mínimo recomendado.
Grupos culturales de la comunidades que se verán beneficiados	No de grupos culturales	- 3 Barrio Mirador: (Grupo actividades Adultos Mayores, Grupo Kapoeira, Grupo BMX-Bicicleta) - 1 Barrio Manitas: (Grupo recreación jóvenes) - 1 Barrio Juan Pablo II:

		“Con tus manos y mis manos un sueño compartido” – Mercados para mujeres cabezas de hogar.
No. de pasajeros que se movilizaran en el sistema seguro y cómodo	No. De pasajeros	3500 pasajeros hora 56000 pasajeros diarios

Fuente: Estudio Social Para el Cable Aéreo en las Localidades De Ciudad Bolívar y San Cristóbal en la Ciudad de Bogotá

### **Análisis de resultados**

De la matriz de resultados - Calificación de los Componentes de Impacto Social, se evidenció que se pueden recaer 11 impactos sobre el componente social, 2 sobre el componente económico y 2 más sobre el componente cultural; se tipificó el nivel de impacto en 4 niveles bajo, moderado, alto y crítico.

Se evidenció que la mayoría de impactos se calificaron como nivel medio, los cuales podrán ser tratados por medio de medidas preventivas de acuerdo al plan de gestión social y así mitigarse o evitarse; el número de impactos calificados con tipología baja fue de 4, y de igual manera pueden ser tratados mediante gestión social; con tipología alta 5, de los cuales 3 corresponde a problemáticas debido a la inseguridad y serán tratadas mediante acciones de choque, tales como

refuerzo del pie de fuerza y socializando el tema a manera de que los habitantes sean más precavidos; finalmente ninguno de los aspectos fue catalogado como crítico.

### **Análisis por actividad**

Con el fin de profundizar en cada uno de los impactos se realizó un análisis por actividad dentro de las cuales se destacan las siguientes:

- Etapa de pre-construcción

Como se mencionó anteriormente la percepción de los habitantes del sector es que al momento de instalar el campamento, durante su operación, durante la instalación de cerramientos y mientras estos se encuentre en pie, se presentaran altos impactos negativos en cuanto a inseguridad, en especial cuando de usar polisombra se trata.

La sensación de aumento de oferta laboral en el área de influencia directa e indirecta es considerable por los habitantes del sector, pues consideran que la demanda de mano de obra será alta. Por ende esto es tomado como un aspecto positivo, además de esto la generación de empleos indirectos también es tenida en cuenta por estos mismos.

- Etapa de construcción

La demolición de predios, según los encuestados, es la parte de la construcción de la obra durante la cual se estima que la inseguridad afluya; además de esto también se cree que la demolición de predios podrá causar afectaciones estructurales en los predios inmediatamente cercanos. Se teme que la excavación, cimentación, y pavimentación pueda causar impactos negativos de tipo moderado sobre las redes de servicios públicos como ha ocurrido con anterioridad al momento de ejecutar otras obras de menor magnitud.

- Etapa de operación

De cumplir las expectativas al momento de entrar en operación El Cable, es posible que se presente un fenómeno como lo es el aumento del límite urbano, es decir, proliferación de asentamientos ilegales que acarrearán consigo demanda de servicios, educación, salud entre otros; necesidades cuya oferta no será la adecuada ya que sus demandantes se establecieron allí en condiciones al margen de la ley.

### **Análisis por Impactos**

Finalmente se deduce de la matriz de identificación de los componentes de impacto social susceptibles a ocurrir que tras la ejecución de la obra, al momento de entrar en funcionamiento se presentarán tres impactos de carácter benéficos para la comunidad, disminución del tiempo de desplazamiento, generación de empleo directo e indirecto y mejoramiento de la movilidad vehicular; por otra parte durante la construcción de la obra el principal impacto será la generación de empleo.

De la matriz de resultados - Calificación de los Componentes de Impacto Social, se concluye que los impactos que fueron calificados con mayor relevancia, son aquellos que afectan el diario vivir de la comunidad y sus conflictos; al ser un impacto puntual se puede mitigar mediante la implementación de Planes de Gestión Social. Por otra parte se encuentra la disminución de la seguridad, esto debido a que se iniciaran tres actividades que potencializaran los ambientes propicios para que actúen la delincuencia común; los impactos restantes fueron catalogados con un índice de impacto medio o bajo, estos son posibles de prevenirse o mitigarse mediante la ejecución de planes de gestión social.



### **Situaciones que se Presentan al Momento de Realizar la Gestión Inmobiliaria**

El desarrollo de nuevas infraestructuras trae consigo diferentes impactos, positivos y negativos. Una nueva infraestructura modifica el espacio donde se desarrollan las actividades económicas y las formas de vida, más aun cuando se trata de una obra de movilidad, en consecuencia, afecta también el marco de vida y los hábitos de los habitantes del sector.

Debido a esto, los impactos sociales son bastante numerosos y diversos, la ejecución de dicho proyecto trae consigo impactos positivos que mejoran la calidad de vida, atrae habitantes e incide sobre las actividades comerciales y de servicios del sector; también trae impactos negativos tales como alteración de la cotidianidad, contaminación visual y auditiva, inseguridad, adquisición de predios, alteraciones sobre la movilidad; cada uno de estos dependiendo del nivel de avance de la ejecución de la obra.

Finalmente, se entiende por impacto social, el nivel de incidencia de las transformaciones desencadenadas por la ejecución de una obra civil o de infraestructura sobre el espacio social, es decir, sobre el territorio donde se consolidan las dinámicas productivas y los habitantes desarrollan sus actividades cotidianas.

Los conflictos presentados al momento de adquirir los inmuebles necesarios para adelantar el proyecto del Cable en el sector de Juan Pablo II, fueron los siguientes:

- Inseguridad, Saqueo de Inmuebles y Taponamiento de Servicios Públicos

Como su nombre lo indica el taponamiento de servicios públicos consiste en taponar los puntos y las acometidas de red para suspender los servicios y retirar los contadores; el taponamiento es una de las condiciones para que las empresas prestadoras de servicios públicos expidan el paz y

salvo necesario para adelantar el proceso de entrega del inmueble al Instituto de Desarrollo urbano.

Dentro de los requisitos expuestos por las empresas prestadoras de servicios públicos se encuentra que el bien inmueble debe estar desocupado, usualmente las citas pactadas entre el propietario y la el personal encargado de adelantar dicho procedimiento son incumplidas por los técnicos de las empresas, principalmente por fallas en el agendamiento, lo cual conlleva a dilatar el proceso. Debido a las condiciones de seguridad del sector esta situación se presta para que grupos de personas que en su mayoría tienen intenciones de crear nuevos asentamientos informales en sectores aledaños se acerquen y saqueen los inmuebles, puesto que para sus fines son útiles las puertas, rejas, tejas, acabados de los pisos (alfombras, tabletas, listones de madera), cielo raso, muebles de los baños (sanitarios, lavamanos, grifería, divisiones) entre otros. Como consecuencia de esto primero se ve afectado el valor de inmueble ya que son alteradas las características con las que contaba al momento de realizar el avalúo comercial y por otra parte se crean espacios propicios para que la delincuencia común actué; afectando no solo así al propietario del predio si no que a los habitantes del sector.

Los propietarios en su afán por impedir que este tipo de escenarios se presenten, se disponen a pasar los días en el predio desocupado, algunos de ellos se han visto en la situación de enfrentarse a estos grupos de personas, en otras oportunidades si cuentan con la presencia de las fuerzas policivas.

Otra situación que se presenta debido a que los inmuebles están desocupados, es el robo de los contadores de energía, agua o gas; acarreando no solo sobrecostos a los propietarios si no que se

han llegado a presentar emergencias de diferentes magnitudes, algunas de estas para ser solucionadas han necesitado de la evacuación de los predios y la presencia de la policía, bomberos y el cuerpo técnico de la empresa de gas natural. Debido a este tipo de situaciones, el rechazo hacia la gestión inmobiliaria realizada por el Instituto de Desarrollo urbano se hace más fuerte por parte de los habitantes del sector.

- Paz y Salvo de Servicios Públicos

Adicional a la problemática generada por la demora en el taponamiento de los servicios públicos, el trámite para que sea expedido el paz y salvo se hace algo engorroso cuando se trata de la empresa de energía CODENSA S.A. ESP, puesto que en la factura de pago viene incluido el cobro de la tarjeta de crédito CODENSA CRÉDITO FÁCIL, en caso de tenerla. Los propietarios manifestaron que se les exige el pago total de la deuda para que les sea expedido el paz y salvo, situación que ocasionó malestar general ya que sin este no pueden adelantar los demás trámites ante el Instituto de Desarrollo Urbano, ni la Superintendencia de Notariado y Registro.

- Demora al momento de Realizar el Giro de los Dineros por Parte del Instituto de Desarrollo Urbano

El último escollo que tienen que afrontar los propietarios de los inmuebles que han sido adquiridos por parte del Instituto, es la demora en la alteración de los tiempos establecidos para realizar el depósito como pago del inmueble; la dilatación de los tiempos para solicitar el paz y salvo de los servicios públicos, la escrituración del inmueble al Instituto de Desarrollo Urbano y su registro ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, hace que la fecha estimada para realizar el giro por parte del Instituto de Desarrollo Urbano se retrase; esto es importante ya que para que los propietarios puedan adquirir su nuevo inmueble dependen de dicho pago.

- Avalúos Comerciales

Las reiteradas quejas impuestas por la comunidad ya que según su criterio el valor ofertado por parte del Instituto de Desarrollo urbano - IDU, no es el esperado por los propietarios, situación que ha dado cabida para que se presenten quejas ante diferentes entidades tales como la Personería de Bogotá, la Contraloría de la República y la Defensoría del Pueblo; en otros casos los propietarios al creer que su patrimonio está siendo afectado se han dispuesto a tomar acciones legales contra el Instituto de Desarrollo Urbano, por lo que ellos consideran una mala valoración de su inmueble,. La gran mayoría ha tenido que aceptar lo ofrecido por el IDU, por no contar con recursos económicos para poder adelantar procesos jurídicos costosos y que podrían llevar varios años.

- Reubicación de Hogares y Búsqueda del Inmueble de Reposición

Una vez se notifica al propietario y este conoce el valor de la oferta económica se establecen unos plazos para que ubiquen inmuebles que sean de sus interés, para esta tarea se asigna una serie de profesionales capacitados para desarrollar la labor, quienes deben tener en cuenta las necesidades del propietario, poseedor o arrendatario. De ser necesario una vez se ubica el inmueble que satisface las necesidades de los afectados, los profesionales se deben dar a la tarea de acercarse a entidades que otorguen subsidios para vivienda.

Sin embargo la gran dificultad se presenta debido a que la mayoría de las veces el presupuesto con el que cuentan los compradores no permite adquirir el nuevo inmueble lo que conlleva a que se dificulte la ubicación de inmuebles que llenen las expectativas de los propietarios ya que ellos desean mejorar sus condiciones de vida.

## **ANÁLISIS DEL ENFOQUE ADMINISTRATIVO TERRITORIAL EN EL DISTRITO Y SU REPERCUSION EN LAS LOCALIDADES**

De acuerdo al artículo 322 de la Constitución de 1991, Bogotá se divide en localidades, a pesar de que no tienen carácter de entidades territoriales cuentan con autoridades encargadas de realizar la gestión de las cuestiones pertinentes al territorio. Una de las finalidades de la Constitución, es fortalecer las instituciones y promover la gobernabilidad, es allí donde incide la descentralización y la desconcentración en el ámbito local; sin embargo, esto no se cumple a cabalidad, aunque Bogotá se encuentra dividida en 20 localidades, esta obedece más a factores urbanísticos que a subdivisiones por características sociales, económicas, políticas y culturales.

Es necesaria una reforma enfocada realmente hacia una ciudad democrática, verdaderamente descentralizada que mejore el índice de gobernabilidad, con el fin de minimizar los problemas locales; hoy día las localidades, incluyendo Ciudad Bolívar, se encuentran supeditadas a las decisiones de la administración del Distrito, al ocurrir esto, sus autoridades están en la obligación de asumir sus objetivos, que desafortunadamente no siempre van encaminadas a satisfacer las necesidades de los habitantes. Una de las funciones de la Administración del distrito es hacer que se cumplan los derechos de los habitantes de la ciudad; esto se puede lograr siempre y cuando existan medidas que garanticen las finanzas, un gasto publico acorde a las necesidades de los ciudadanos y a las capacidades del distrito y una buena gestión administrativa; de esta manera será posible brindar bienes y servicios a la ciudadanía.

Si la finalidad es proveer bienes y servicios a la ciudadanía en general, para satisfacer a plenitud sus necesidades, se debe contar con una adecuada descentralización territorial, puesto que esta

ayuda a fortalecer las instituciones, el tejido social y las organizaciones locales, algo realmente importante, para la localidad en cuestión, puesto que como se mencionó a lo largo del documento, Ciudad Bolívar, si no es la más golpeada en este aspecto, está dentro de las que tienen un índice de población vulnerable más elevado; y así abrir la posibilidad de formar una ciudad eficaz tanto en lo económico como en lo social. Además de esto, las instituciones deben mejorar sus instrumentos de planeación, para poder aumentar su capacidad de gestión del territorio, lo cual se verá reflejado en el aumento de su eficiencia y eficacia.

Dicha reorganización de la división del distrito por localidades debe hacerse teniendo en cuenta aspectos tales como, características sociales, índice demográfico, área de la localidad, características topográficas, clasificación y tipo del suelo; la actual división política de la ciudad se caracteriza por localidades extensas en tamaño y heterogéneas en su número de habitantes, otras tantas con extensiones menores y un alto número de habitantes; técnicamente se sabe que el menor tamaño de las localidades aumenta la probabilidad de conseguir resultados que mejoren las necesidades de los habitantes.

Sin ser el objetivo principal del presente trabajo de grado, pero viendo la relación que tiene con el mismo y su importancia, se propone, un rediseño de la división territorial de la capital, el cual se puede adelantar en futuros proyectos académicos o investigaciones con el fin de impactar positivamente el diario vivir de los bogotanos, buscando:

- Mejorar el aspecto social y ambiental.
- Una verdadera descentralización política y administrativa.
- Fortalecer las herramientas que permitan crear escenarios para la solución de conflictos.

- Priorizar las necesidades de la población.
- Fortalecer los mecanismos que incluyan a la población en las acciones locales.

Para lograr los anteriores objetivos, se propone que dicha modificación se realice teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

- Vías principales:

Sirven para la circulación de bienes y servicios; además sirven de separadores y conectores entre las localidades.

- Elementos del amueblamiento urbano:

Tales como plazas, plazoletas, monumentos, fuentes, edificios históricos, etc; puesto que estos generan reconocimiento, identidad en los habitantes de la localidad.

- Elementos urbanos y naturales de identidad:

Construidos en zonas naturales, sin que estas cambien totalmente su ambiente original.

- Elementos urbanos de correspondencia cultural y social:

Generan cohesión de los imaginarios y símbolos de las expresiones más locales.

- Lugares de expresión política:

Corresponden los lugares en donde se expresan los poderes políticos, religiosos, administrativos, económicos, como las plazoletas centrales de la localidad.

Acceso a servicios y uso de bienes privados y públicos y la cercanía con las autoridades de la localidad:

Corresponde al acceso rápido a servicios, lo demuestra la existencia de los mismos en la localidad.

- Estructura Ecológica Principal:

Cuerpos de agua tales como rondas de quebradas, ríos, humedales, entre otros.

- Densidad de la población en las zonas urbanas:

Disponibilidad óptima de circulación, disfrute del espacio público y usos del suelo.

Es conveniente que los gobernantes tengan un acercamiento con la comunidad, esto permite que exista mayor confianza hacia las instituciones públicas, influyendo en la legitimidad de estas y de sus funcionarios, además permite que se incremente el control por parte de los habitantes a los cuerpos políticos; lo cual se lograría mediante la división del Distrito en localidades con características homogéneas en cuanto a la extensión del territorio y a la demografía.

Se busca, de esta forma un ajuste a las funciones de las estructuras territoriales, con el objetivo de instaurar o mejorar mecanismos de participación ciudadana, el reconocimiento de los acontecimientos sociales, históricos, geográficos, culturales; la reafirmación de la solidaridad social, lo anterior con el fin de suscitar nuevos y mejores esquemas de desarrollo territorial, modelos de desarrollo económico para minimizar la fragmentación social.

El modelo de descentralización del Distrito, actualmente es incompleto; por lo tanto se ve afectada su autonomía cuando de instaurar una estructura conforme a las necesidades de los habitantes se trata; las localidades no son entidades completamente responsables de sí mismas, las administraciones locales deben ir orientadas a ser cada vez más fuertes y autónomas de acuerdo a sus necesidades; la ciudad se debe acomodar a un modelo de descentralización con



mayor autonomía administrativa, ajustada a una división político con la meta de organizar los diferentes niveles de competencia.

Debido a la laxa definición e inconsistencias en las funciones que las localidades tienen a cargo, las atribuciones y los recursos verdaderamente asignados hacen parte de las dificultades que deben enfrentar; las diferencias entre la ciudad y los problemas delimitados en las localidades se dan en un ambiente similar que permite comparar la situación a lo ocurrido entre los departamentos y sus municipios; las limitantes allí presentes, crean ambientes poco propicios para una administración eficiente y eficaz. Debido a esto, es necesario una administración que esté atenta a los requerimientos de los habitantes, con un perfil de autonomía que le permita satisfacer las necesidades de las localidades, el propósito es contar con administraciones locales capaces de garantizar que exista un complemento entre lo local y los demás niveles territoriales en la construcción de la ciudad.

### **Necesidad de la Verdadera Descentralización y la Autonomía de las Localidades**

Anteriormente se expuso la necesidad y la urgencia que tienen las administraciones locales, en cuanto a la descentralización, ya que es común que se desvíen, dilaten y/o diluyan iniciativas que pretenden mejorar la calidad de vida de los habitantes; la administración local no tiene el grado de incidencia necesario para decidir acerca de las acciones que se toman sobre su propio territorio; lo ideal es contar con administraciones capaces de garantizar que exista un complemento entre lo local y los demás niveles territoriales en búsqueda de construir una ciudad para todos.

Un claro ejemplo de esto, se pudo evidenciar con la implementación del Cable de Ciudad Bolívar y San Cristóbal; un proyecto que cubre las necesidades de la población del sector; debido a

características como la ausencia y el deterioro de vías, el alto índice de habitantes y la distancia al portal de Transmilenio, pero principalmente la topografía del sector; dentro de los aspectos principales que impactara la construcción del obra se encuentran disminución de contaminación ambiental, seguridad, costos y tiempo de transporte. A pesar de que el Cable de Ciudad Bolívar va a tener continuidad en algún momento se vio afectada su ejecución, por otra parte se suspendió el Cable de San Cristóbal, ambas decisiones debido al cambio de administración. La iniciativa de implementar este y los demás proyectos de cable no fue bien acogida por la administración entrante; proyectos que sin duda alguna mejorarían el tema de movilidad en cada sector en donde se ejecutaran, de todos los proyectos que se adelantarían, solo uno, El Cable de Ciudad Bolívar tendrá continuidad, debido al gran avance en las tareas preliminares a lo largo del trazado de 3,3 kilómetros y a que la obra fue adjudicada en junio de 2015.

Según manifestó, Enrique Peñalosa, el sistema de transporte mediante cables tiene un impacto positivo, en cuanto a mejorar la movilidad se trata; pero le atribuyo dos aspectos negativos, si de compararse con una vía se trata. El primero, el costo, el cual indica que es enorme y dos, solo atiende a un grupo muy pequeño de población alrededor de las estaciones y muchos sectores quedan desatendidos. Para atacar el problema de la movilidad y más si de sectores populares se trata, sectores que por lo general se encuentran en zonas periféricas es necesario uso de un sistema multimodal de transporte, no quedarse en el sistema arcaico contaminante a base de combustible fósil.

Lo expuesto por Enrique Peñalosa debe ser sometido a un profundo análisis en todos sus aspectos, tanto económico, social y ambiental; entrar a definir las ventajas y desventajas que tiene la movilidad por medio de vías y por medio del sistema del cable aéreo, para tener un argumento técnico, donde se mida el costo-beneficio; y el resultado obedezca única y

exclusivamente a ello dejando de lado interés propios. Es necesario dejar de lado los sistemas tradicionales de transporte, el costo ambiental hay que tener en cuenta que con El Metro, El Cable y El Tranvía este se reduce, debido a su manera de alimentación energética que es a base de energías limpias, bien sea energía eléctrica y/o solar, además una vía con relleno fluido puede llegar a tener un tiempo de duración mucho menor. En cuanto a los costos es necesario evaluar costo de construcción vs costo de operación y mantenimiento, ya que en el largo plazo puede resultar más costoso el sistema que según Enrique Peñalosa es mucho más rentable por costos de construcción menores.

El trasfondo es la importancia e incidencia que tienen las decisiones de la administración de la localidad frente a las decisiones de la administración del Distrito, las cuales son ínfimas; es notorio como la falta de continuidad en los proyectos cuando se presentan cambios de administración hace que estos tomen un nuevo rumbo, dejando de lado algunas veces estudios previos, ejecución de proyectos y así postergando la mitigación de problemas que afectan a los habitantes.

## CONCLUSIONES

- La conformación histórica en cuanto a la población de Ciudad Bolívar, obedece principalmente al fenómeno de migración Rural-urbana; la cual ha sido causada por diferentes factores, tales como desplazamiento debido al conflicto armado, la búsqueda de oportunidades para mejorar la calidad de vida; dentro de las cuales se encuentran tener acceso a mejor y mayor ofertas laborales y académicas, acceso a servicio de salir y vivienda que cuente con la mayor cantidad de servicios domiciliarios.
- La conformación de un gran porcentaje de los barrios de Ciudad Bolívar obedeció a procesos de urbanismo al margen de la normas, esto debido a las condiciones de desplazamiento de sus habitantes, al ser así estos predios no estaban legalizados y el catastro oficial estaba desactualizado o incompleto. La ejecución del proyecto influyo en la legalización y actualización catastral, necesaria para la adquisición de predios.
- Dejando de lado problemas tales como la pobreza y la violencia, aparece la falta de transporte, problemática acentuada por las características topográficas, estas limitan la movilidad de los habitantes del sector y ante la falta de transporte formal, no tienen otras alternativas que emprender largas caminatas o uso de varios buses de rutas piratas lo cual incrementa los costos y en ocasiones resulta peligroso.
- Las personas que habitan el sector en su mayoría son de género femenino, las unidades familiares se caracterizan por estar conformados por madres cabeza de hogar.
- La migración Rural-Urbana, aceleró el proceso de densificación de la localidad; esta junto a la ausencia una adecuada planeación del territorio, dio cabida a la creación de asentamientos informales ante la baja oferta de vivienda; así mismo, incidió en la

expansión del casco urbano, llevando este hasta los límites del municipio de Soacha, dando origen al fenómeno conocido como conurbación urbana.

- Los predios ubicados en el barrio Juan Pablo II tienen cubrimiento total de servicios públicos domiciliarios y de servicios sociales.
- Para los pobladores del sector en el mediano plazo es importante ampliar el proyecto del cable hacia otras zonas de la ciudad que tienen condiciones topográficas adversas, ya que son conscientes de que disminuye el tiempo de transporte y los costos. Adicional a esto ven una oportunidad para disminuir la inseguridad. Sin embargo para la actual administración distrital, el costo y el bajo cubrimiento llevaron a suspender, siete proyectos similares a este,
- La comunidad percibe que el cable puede contribuir a la construcción de tejido social y a llenar vacíos de institucionalidad pública, con beneficio de inventario en la construcción de una ciudad menos segregada, más incluyente, respetuosa del medio ambiente y humana.
- El proyecto del cable aéreo es una solución de transporte para un sector de la ciudad que por décadas ha tenido inconvenientes en esta aérea, por lo que su construcción es un avance en el mejoramiento de la calidad de vida de esta población.
- Vincular la comunidad al proyecto en busca de que asuma una actitud positiva frente a la negociación predial en un buen indicio para la gestión de la adquisición de inmuebles ya que esto incide en el desarrollo del proyecto.
- Interactuar con los habitantes del sector, recibir y brindar información, es fundamental para generar confianza en el proyecto, la percepción negativa hacia la adquisición de inmuebles por parte del Instituto de Desarrollo Urbano, debe dar un giro definiendo

políticas interinstitucionales que afiancen el trabajo la labor y así menguar procesos de expropiación, ya que a pesar de que esta es una acción legal no en un recurso socialmente positivo. El proceso de negociación y reubicación debe ser óptimo para lograr negociaciones que no dejen secuelas sociales a futuro.

- La ejecución de proyectos pertinentes a mejorar la movilidad impactan positivamente el ordenamiento del territorio, debido a que marcan las pautas para la ocupación y densificación del espacio, incide en la determinación de los usos del suelo, la expansión del territorio y el modelo de ciudad proyectada en los diferentes instrumentos de planificación urbana.
- La calidad del transporte afecta el valor y el uso del suelo, favorece la accesibilidad al territorio, el impacto por la ejecución de la obra originara resultados en el ambiente económico, social y territorial de Ciudad Bolívar, de esta manera la gestión de la administración se debe dirigir hacia un ordenamiento del territorio se debe enfocar que vaya de la mano con la transformación urbana.
- El Cable, generara un impacto positivo directo ante la comunidad del sector puesto que se disminuirá el tiempo y el costo en cada recorrido.
- Esta nueva modalidad de transporte deja al descubierto de manera explícita la necesidad de completar la oferta de servicios de transporte público con una red ya sea de buses, Transmilenio o La Primera Línea del Metro de Bogotá que creen nodos de intercambio en puntos determinados tales como estaciones o paraderos.
- La reestructuración de rutas urbanas debe estar enfocadas hacia la eficiencia de un sistema integral que solucione los problemas que genera una modalidad de transporte obsoleto, como lo es el bus tradicional, las redes de cables ofrecen una manera de

canalizar la demanda hacia una red eficiente, que permite descongestionar las vías tradicionales.

- Con la construcción del cable, el uso del suelo las zonas aledañas a las estaciones está proyectado a orientarse hacia actividades comerciales; por lo tanto es necesario articular y enfocar el desarrollo de dichos usos entorno al sistema y así potencializarlos permitiendo un modelo de desarrollo urbano conveniente.
- Los habitantes ven en la construcción del cable, una oportunidad para que agentes inversores lleguen a la localidad y de esta manera, mediante inversión privada mejore la oferta de prestación de servicios, oferta de vivienda y comercio
- Se considera necesario que la construcción del cable vaya de la mano de tareas de concientización de la importancia de la cultura ciudadana, cuya finalidad sea mostrar una cara amigable del sistema, eficiente y eficaz, útil para todos y que sea sinónimo de conciencia social y ambiental, además que avive el sentido de pertenencia por lo público.
- La vasta experiencia en asesorías en cuanto a temas de factibilidad de transporte por medio del sistema de cable con la que cuenta la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda, es el principal argumento para soportar el contrato entre la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.
- El proyecto del cable aéreo, es una solución de transporte para un sector de la ciudad que por décadas ha tenido inconvenientes en este aspecto; su construcción es un avance en el mejoramiento de la calidad de vida de esta población.

- La obra beneficiara la zona ofreciendo a sus habitantes un sistema de transporte accesible, económico; además brindara oportunidades laborales ya que puede convertirse en un punto de atracción para los turistas.
- El valor del metro cuadrado de terreno en el barrio Juan Pablo II está presentando un incremento de forma anormal, tal como fue demostrado, ya que sin estar construida la estación del cable aéreo el fenómeno de especulación con los inmuebles conlleva a un incremento cercano al 60%.
- La valoración dada por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital a los inmuebles de la zona requeridos para la construcción de la estación del Cable, están dentro del comportamiento normal del mercado inmobiliario.
- Al cuantificar en términos económicos el ahorro generado por el sistema por emisiones de CO<sub>2</sub>, el beneficio que se causa al medio ambiente es bastante significativo, pues según datos europeos el valor aproximado de una tonelada de dióxido de carbono es cercano a los €15; que en términos anuales equivalen a €23,000.
- El sistema de cables con el protocolo de Kioto, el cual es un protocolo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), cuyo objeto principal es reducir las emisiones de seis tipos de gases causantes del calentamiento global; estos son dióxido de carbono CO<sub>2</sub>, gas metano CH<sub>4</sub>, óxido nitroso N<sub>2</sub>O, hidrofluorocarburos HFC, perfluorocarburos PCF y hexafluoruro SF<sub>6</sub>.
- La actual organización de la ciudad no permite que se haga posible la descentralización tal cual como lo propone la constitución política de 1991; esto debido a que el acercamiento entre la población y la administración no es el adecuado para tales fines y esto se ve reflejado en la legitimidad y gobernabilidad; una reorganización del territorio



acorde a las características que se esbozaron, la finalidad es contar con las herramientas adecuadas para fomentar el desarrollo económico sin dejar de lado el aspecto social de la localidad.

- El cambio de administración tuvo un impacto sobre la construcción no solo del Cable de Ciudad Bolívar, si no sobre los restante proyectos similares que se tenían contemplados en la administración del ex alcalde Gustavo Petro; el alcalde Enrique Peñalosa, señaló: “El cable aéreo será positivo, pero un cable tiene un costo enorme y solo atiende a un grupo muy pequeño de población alrededor de las estaciones. Muchos sectores quedan desatendidos. Para resolver de fondo la movilidad de los sectores populares es necesario hacer vías”.
- Con la implementación del cable de Ciudad Bolívar se hace evidente la existencia de voluntad política para llevar a cabo una obra de alto impacto, gesto que busca minimizar la desigualdad social, característica típica de los sectores periféricos de la ciudad.

## RECOMENDACIONES

- Realizar un plan de contingencia que permita agilizar la escrituración, el registro en la Oficina Registro de Instrumentos Públicos, la entrega del paz y salvo, el taponamiento de los servicios públicos y aumentar el pie de fuerza policiva. Este plan se realizaría entre las diferentes empresas prestadoras de servicios públicos, la Policía Metropolitana de Bogotá y estaría encabezado por la entidad distrital que requiera adquirir los inmuebles o esté a cargo de ejecutar el proyecto; para este caso el Instituto de Desarrollo Urbano; con lo cual se busca minimizar el tiempo durante el cual el predio se encuentra desocupado para evitar que los inmuebles sean saqueados.
- Así no se verán afectadas las características físicas de los predios y por ende el avalúo comercial, se disminuirá la cantidad de predios a medio demoler y de haberlos, se evitara que el tiempo durante el cual los predios permanezcan en estas condiciones sea y los espacios propicios para que actúe la delincuencia común serán menores. Es ideal socializar el tema de la inseguridad para que se generalice la cultura de la autoprotección.
- Incrementar la presencia del estado al momento de desarrollar proyectos de esta envergadura mediante puntos móviles o puestos temporales para atención al usuario, de esta manera contribuir a reducir el tiempo invertido y gastos a causa del desplazamiento hacia distintas entidades distritales o privadas; se debe tener en cuenta que las condiciones laborales y económicas de los habitantes del sector no les permiten disponer de un horario flexible y los recursos que invierten por mínimos que sean no están contemplados dentro de la canasta familiar.
- El Distrito puede darse a la labor de contar con los recursos humanos, técnicos y económicos para que de igual manera como en su momento lo hizo la administración del

Valle de Aburrá, forme y consolide una empresa que tenga la capacidad de construir, administrar y operar el sistema de transporte masivo, con el paso del tiempo se consolide tal como lo hizo la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda; trayendo consigo desarrollo y teniendo como fin brindar condiciones óptimas de vida a los habitantes de Bogotá D.C. La creación de esta empresa aporta en cuanto a innovación tecnológica, además de beneficiar las finanzas del distrito y las de sus habitantes, debido a que se ahorran recursos ya que contratar a terceros aumenta los costos de los proyectos; esto es realizable siempre y cuando exista la voluntad política.

- El precio del suelo sin duda alguna, es un tema demasiado sensible como para abandonarlo y dejarlo a la deriva para que sea regulado por las reglas del libre mercado; la administración pública debe abastecerse de instrumentos que les permitan intervenir y poder regular el mercado del suelo. Es allí donde toma mayor valor la gestión del suelo ya que es el conjunto de intervenciones de las entidades públicas sobre el mercado de la tierra, con el fin de corregir conductas socialmente inaceptables, deficientes económicamente y ambientalmente peligrosas.
- De esta manera sugerimos que la intervención en el mercado del suelo se estructure en torno a:
  - Orientar el desarrollo urbano de manera coherente, racional, con el propósito de asegurar compatibilidad entre las diferentes funciones urbanas, lo cual se logra a través de la planificación.
  - Que se reviertan las consecuencias redistributivas viciosas causadas por la dinámica de los mercados. Este objetivo ya ha sido formulado a fondo en las normas que inspiró la ley 388 de 1997.

- Se debe buscar una política del suelo enfocada a regular el mercado, cuyo fin sea controlar la distribución y los precios; mediante medidas de planificación que busquen el máximo aprovechamiento de suelo, medidas legislativas que tiendan a regular la apropiación del mismo y a controlar las actividades que se ejercen sobre este; para el caso en mención se hace referencia al control del uso del espacio público, generado en el corredor de la línea del cable y en cercanías a las estaciones; ya que históricamente son zonas propensas a ser usadas para el comercio informal. Medidas fiscales mediante las cuales se pretenda controlar las transacciones de los bienes inmobiliarios; mediante la aplicación de impuestos sobre la transferencia de la titularidad, por ejemplo; participación en plusvalía tomando como hecho generador la ejecución del cable como obra pública.
- Debido a que la ejecución y continuidad de este tipo de propuestas obedecen a voluntades políticas es necesario generar actos de conciencia para que la ciudadanía en general no continúe haciendo parte de las practicas electorales clientelistas; pues usualmente los gobernantes que acuden a estas, siguen políticas supeditadas a intereses de terceros a quienes poco o nada les interesa el bienes común. La comunidad debe empoderarse paulatinamente en procesos políticos que lleven a la formación y elección de candidatos que dentro de un marco ideal se caractericen por contar con una formación transparente, justa, cuyas políticas de gobierno estén enfocadas hacia generar bienestar de sus gobernados.
- La construcción del cable promueve el desarrollo, adecuación y rehabilitación de espacio público entorno a la línea del Cable, todas estas intervenciones y adecuaciones deben incluir la participación activa de los habitantes de la zona. Para lograr esto la administración distrital debe fortalecer la política pública de participación; es decir el

modelo de gestión pública debe afianzar los programas de participación social y buscar que estos trasciendan de tal manera que no se queden en las asambleas; es necesario consolidar la política pública de participación y hacer efectivos los mecanismos e instancias creadas a partir de la Ley.

## BIBLIOGRAFÍA

Asamblea Nacional Constituyente. (1991). Constitución Política de Colombia. Bogotá D.C.

Alcaldía Mayor De Bogotá D.C. (2011) 21 Monografías de las Localidades Distrito Capital 2011. Diagnóstico de los aspectos físicos y socioeconómicos. Localidad 19 Ciudad Bolívar. Secretaría de Planeación 2011. Bogotá D.C.

Alcaldía Mayor De Bogotá D.C. (2011). Diagnóstico local Ciudad Bolívar. Sector Hábitat. Bogotá D.C.

Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2006). Plan Maestro de Movilidad. Secretaría Distrital de Movilidad. Bogotá D.C.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2010). Las Ciudades del Mañana Gestión del Suelo Urbano

Borrero, Ochoa Oscar. (2008) Avalúos de Inmuebles y Garantías. Bogotá D.C.

Caicedo, Eduardo. (2001). Derecho Inmobiliario Registral. Bogotá 2001

Cámara de Comercio de Bogotá.(2007). Perfil Económico y Empresarial. Localidad Ciudad Bolívar.

Cartilla UPZ 67 Lucero. (2014). Cartilla pedagógica del POT. Bogotá D.C.

Consejo Nacional de Planeación. (1998). Planeación participativa y ordenamiento territorial Bogotá D.C.

Departamento Nacional de Estadística-DANE. (2005). Libro del Censo Nacional de 2005.

Departamento Nacional de Planeación. Sánchez, Romero Oscar Ismael. (2006), Crecimiento económico departamental y migración en Colombia. Bogotá,

Hamzaoui, Mejed. (2005). El trabajo social territorializado las trasformaciones de la acción pública en la intervención social

Hospital Vista Hermosa Nivel 1 Empresa Social del Estado. (2011). Diagnostico Local En Salud. Ciudad Bolívar.

Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburra Limitada. (2010) Diagnostico general de la viabilidad potencial para la construcción de un sistema por cable Aéreo en la Ciudad de Bogotá.

Instituto Geográfico Agustín Codazzi – IGAC. (2003). Gestión del suelo urbano en el marco del ordenamiento territorial.

Lonja de Propiedad Raíz de Bogotá. (2013). El Valor del Suelo en Bogotá.

Orlando, M. C. (2001). Problema del transporte en Bogotá. Obtenido de <http://www.gestiopolis.com/problema-del-transporte-en-bogota/>

Restrepo, María Elena. (2009). Metrocable, una alternativa para el transporte público sostenible. Medellín.

Revista de la Red de Expertos Iberoamericanos en Infraestructuras y Transporte. (2009) Edición Número 3.

Secretaria Distrital de Desarrollo Economico. (2012). Plan de Desarrollo de Bogota. Bogota D.C.

Secretaria Distrital de Planeacion. (2010). Plan de Ordenamiento Zonal - Poz Norte. Bogota D.C.

Secretaria Distrital de Planeacion. (2015). Planes Ordenamiento Territorial. Bogota D.C.

Secretaría de Planeación. (2011). Diagnóstico de los Aspectos Físicos y Socioeconómicos.

Localidad 19 Ciudad Bolívar.

Universidad Autónoma de Manizales. (2008). Desarrollo regional y planificación del territorio.

Cuadernos de clase N° 1.

Valencia Zea, Arturo. (2007) Derecho Civil Bienes Bogotá, Editorial Temis

Virviescas, M Fernando. (2007). La ciudad colombiana o del urbanismo en busca del pensamiento (notas para una investigación necesaria).



## WEBGRAFIA

Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE (Marzo de 2015). Censo básico 2005. En [www.dane.gov.co](http://www.dane.gov.co)

Desde el diagnóstico territorial participativo hasta la mesa de negociación (Junio de 2015) orientaciones metodológicas: <http://www.fao.org/docrep/005/Y8999T/y8999t09.htm>

Google Earth. (Enero de 2016) <https://www.google.com/earth/>

Registro Nacional de Avaluadores – R.N.A. (Octubre de 2015) [www.rna.org.co](http://www.rna.org.co)

Revista Universidad Distrital Francisco José De caldas (Febrero de 2016)- Un Servicio Público de Transporte Ambientalmente Sostenible y Socialmente Incluyente  
<http://revistas.udistrital.edu.co/ojs/index.php/tecges/article/view/4382/6604>