SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO PARA LA CIUDAD DE CARTAGENA S.I.T.M TRANSCARIBE S.A.

CIERRE SOCIAL

EJECUCION PLAN DE REASENTAMIENTO TRAMO IV AMPARO – PORTAL

14/05/2015

EQUIPO INTERDISCIPLINARIO A CARGO DE LA EJECUCION Y SEGUIMIENTO AL PLAN DE REASENTAMIENTO EN EL TRAMO 4 TRANSCARIBE S.A.

Coordinación Social Equipo de Reasentamiento
AMALIA TORO DIAGO
Abogada
Magíster en Gestión y Dirección de Empresas

Equipo Interdisciplinario

NARCISO MEJIA HERNANDEZ
Adquisición Predial
Abogado
Especialista en Adquisición Predial

VIVIANA ESPINOSA TIETJEN
Adquisición Predial
Abogado
Especialista en Adquisición Predial

GIL VIZCAINO ESCOBAR y ELVIRA DE MARES HERNANDEZ
Procesos de Restitución
Abogados
Especialistas en Procesos de Restitución
2008-2013

El siguiente documento representa el informe final de cierre y evaluación ex post consolidado a partir de la ejecución de los programas del Plan de Reasentamiento por el equipo de Reasentamiento del SITM TRANSCARIBE, en el Tramo 4 del proyecto, fase acotada entre la Bomba del Amparo – Portal del SITM.

JOSEFA VALENZUELA
Asesoría Social
Trabajadora Social
2011 - 2013

ISABEL BERNAL
Asesoría Social
Trabajadora Social
2011 - 2013

ROSARIO CUESTA BAENA
Asesoría Social
Trabajadora Social
2014 - 2015

PIEDAD ARIAS- MILADY NAGLES
Información y Comunicación
Comunicadoras Sociales

VLADIMIR MELENDEZ DIAZ
Asesoría Técnica
Arquitecto
Especialista en Urbanismo y Restauración
2008-2012

JORGE SOLANO NOCUA
Asesoría Técnica
Ingeniero Catastral y Geodesta.

IVAN SERRANO ARIAS
Asesoría Económica
Economista
2008-2012

EQUIPO INTERDISCIPLINARIO ENCARGADO DE LA REVISION Y APROBACION DEL CIERRE DEL PLAN DE REASENTAMIENTO

JOSE LOPEZ AMARIS
Gerente General de TRANSCARIBE
Ingeniero

ERCILIA BARRIOS FLOREZ
Coordinación Jurídica
Abogada/ Jefe Oficina Asesora
Especialista en Derecho Administrativo y Contratación Estatal

AURA SUSANA DELGADO
Asesor Ministerio de Transporte UMUS
Especialista Social

TABLA DE CONTENIDO

1. RESEÑA HISTORICA DEL SITM TRANSCARIBE

2. GENERALIDADES DEL PROYECTO

2.1. Actualidad del Transporte

2.2. Infraestructura del sistema vial

2.3. Sistemas de rutas

2.4. Estaciones de parada

2.5. Sistema Tarifario y de recaudo

2.6. Beneficios del proyecto

3. TRAMO AMPARO – PORTAL

3.1. Contexto del Tramo

4. PROGRAMAS EJECUTADOS Y ESTRUCTURA DEL EQUIPO DE REASENTAMIENTO

4.1. Programas del Plan de Reasentamiento

4.2. Estructura del equipo de Reasentamiento

5. RESULTADOS DE LA EJECUCION DE LOS PROGRAMAS

5.1. PROGRAMA DE INFORMACION Y COMUNICACIÓN

5.1.1. Cumplimiento de los objetivos generales y específicos

5.1.2. Población objeto del tramo 4

5.1.3. Estrategias aplicadas

5.1.3.1. Socializaciones del SITM y Plan de Reasentamiento

5.1.3.2. Reuniones Informativas con la Comunidad Cartagenera

5.1.3.3. Información y comunicación en obra: Plan de Gestión Social

5.1.3.3.1. Divulgación en obra
5.1.3.4. Medidas de Manejo complementarias
5.1.4. Medios de Comunicación
5.1.5. Publicidad
5.1.6. Resultados del programa de información y comunicación en el tramo 4
5.1.7. Conclusiones del programa

5.2. PROGRAMA DE ADQUISICIÓN PREDIAL
5.2.1. Contexto
5.2.2. Costos de la adquisición predial
5.2.3. Logros de la adquisición predial
5.2.4. Retos de la adquisición predial
5.2.5. Casos especiales de la adquisición predial
5.2.6. Procesos de restitución
5.2.7. Conclusiones del programa

5.3. PROGRAMA DE RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES SOCIALES Y REPOSICION DE INMUEBLES
5.3.1. Contexto
5.3.2. Identificación preliminar de unidades sociales
5.3.3. Intervención social para el restablecimiento de las condiciones sociales
5.3.4. Acompañamiento social a la adquisición predial
5.3.5. Acompañamiento social a la asesoría técnica
5.3.6. Acompañamiento social en el restablecimiento de las condiciones económicas
5.3.7. Resultados del acompañamiento social
5.3.7.1. Unidades sociales objeto de censo
5.3.7.2. Seguimiento a las unidades sociales trasladadas y afectadas en construcción
5.3.7.3. Conclusiones del acompañamiento social
5.3.8. Metodología aplicada al programa social

5.3.9. Logros del programa

5.4. PROGRAMA DE RECONSTRUCCION DE INMUEBLES AFECTADOS PARCIALMENTE

5.4.1. Contexto

5.4.2. Metodología aplicada

5.4.3. Informe especial de Áreas Remanentes

5.4.3.1. Entrega de áreas remanentes al Distrito de Cartagena

5.4.3.2. Socialización y verificación del estado de ocupación de las áreas remanentes

5.4.4. Informe Cambio Entorno Urbanístico

5.5. PROGRAMA DE RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES ECONOMICAS

5.5.1. Contexto

5.5.2. Actividades realizadas en el programa

5.5.3. Comité de Reasentamiento

5.5.4. Reconocimientos Económicos causados en el Tramo IV

5.5.5. Reconocimientos por Traslado o trasteo

5.5.6. Reconocimientos por traslado de actividad económica

5.5.7. Reconocimientos por renta

5.5.8. Reconocimientos por trámites legales de compra y/o venta

5.5.9. Conclusiones y observaciones de la asesoría

5.6. PROGRAMA DE QUEJAS, ATENCIONES Y RECLAMOS

5.6.1. Generalidades

5.6.2. Logros y Conclusiones

RELACION DE ANEXOS DEL DOCUMENTO DE CIERRE

ANEXO No. 1. ADQUISICIÓN PREDIAL

1.1. Relación de predios y propietarios

1.2. Relación de Avalúos y Tipo de Afectación

1.2.1. Relación de avalúos vs afectación

1.3. Relación de Resoluciones de Oferta y Expropiación

1.4. Relación de Escrituras

1.5. Listado de folios y matriculas

1.6. Relación de procesos de restitución

1.7. Oficios remisorios de Escrituras Públicas de Compra Venta de Bienes inmuebles al Distrito adquiridos para la Construcción del SITM Transcaribe.

1.8. Cuadro estimación valores promedio de terreno y construcción

ANEXO No. 2. RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES SOCIALES Y REPOSICION DE INMUEBLES

2.1. Fichas Sociales de Seguimiento

2.2. Relato de casos proceso de negociación

2.3. Historias del reasentamiento: LA SHEKINA

ANEXO No. 3. PROGRAMA DE RECONSTRUCCION DE INMUEBLES AFECTADOS PARCIALMENTE

3.1. Registro Fotográfico

3.2. Tabla de predios y su afectación

3.3. Oficios entregas de áreas remanentes

1. Documento PDF. 0967 de 2011

2. Documento PDF. 0059 de 2012

3. Documento PDF. 1181 de 2012

4. Documento PDF. 1264 de 2012

5. Documento PDF. 0512 de 2013

6. Documento PDF. 1001 de 2013

7. Documento PDF. 0475 de 2014

ANEXO No. 4. RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES ECONOMICAS

4.1. Reconocimientos Económicos Ejecutados. Tabla

4.2. Resolución de Reconocimientos Económicos Nº 072 de 2006

Modificaciones de la Resolución 072.

4.3. Resolución de Reconocimientos Económicos 171 de 2008

4.4. Resolución de Reconocimientos Económicos 299 de 2008

ANEXO No. 5. APORTES METODOLOGICOS

5.1. Buenas Prácticas Reasentamiento SITM TRANSCARIBE

5.2. Anexos metodológicos Formatos diseñados

5.3. Check List.

1. Negociaciones voluntarias formato de archivo de expediente y reconocimientos Económicos.

2. Expropiaciones Formato de archivo expediente

ANEXO No. 6. SEGUIMIENTO Y CONTROL

6.1. Matriz de seguimiento Tramo 4.

1. RESEÑA HISTORICA: SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO PARA LA CIUDAD DE CARTAGENA: S.I.T.M. TRANSCARIBE

El transporte público urbano en Colombia presenta, en términos generales, las siguientes características: esquema de prestación del servicio que fomenta la guerra del centavo, mayor número de vehículos de los necesarios para prestar un adecuado servicio a la población (sobreoferta), capacidad transportadora superior a la requerida y sistema de rutas ineficiente e incentivos al incumplimiento de la normatividad vigente (ilegalidad).

Estas características generan una serie de problemas, tanto para los usuarios como para el sector transportador, como son: altos índices de accidentalidad, contaminación ambiental, mayores tiempos de viaje, congestión, baja productividad y jornadas laborales excesivas para los conductores, entre otros aspectos.

Teniendo en cuenta esta problemática y sobre la base de los mandatos constitucionales y legales, surge la necesidad de implementar en la ciudad de Cartagena de Indias un Sistema Integrado de Transporte Masivo que atienda las necesidades de sus habitantes y transforme la estructura de prestación del servicio hacia un modelo más eficiente.

El documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3167 del veintitrés (23) de mayo de 2002 estableció la política del Gobierno Nacional orientada a mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros. Esta política consiste en:

> "*a) fortalecer institucionalmente a las ciudades en la planificación, gestión, regulación y control del tráfico y transporte; b)incentivar a las*

ciudades en la implantación de sistemas de transporte que atiendan las necesidades de movilidad de la población bajo criterios de eficiencia operativa, económica y ambiental; c) romper la inercia que motiva la preferencia de las administraciones locales por la expansión de la capacidad de la infraestructura frente a la adopción de soluciones operativas de menor costo y alto impacto; d)incentivar el uso eficiente del automóvil en zonas urbanas y a la vez ofrecer alternativas a los usuarios para utilizar el transporte público urbano en condiciones de velocidad y comodidad adecuadas; e)apoyar iniciativas de las ciudades en proyectos de transporte público basados en la utilización de vías exclusivas de buses, siempre y cuando el tamaño de la población y los niveles de demanda así lo ameriten y se consideren integralmente los aspectos de diseño y operación con los de infraestructura; f)desarrollar un marco regulatorio enfocado a optimizar la participación privada y sostenibilidad de los sistemas usando estímulos económicos adecuados; y g) adecuar los servicios a las necesidades de los usuarios, valorando la percepción que ellos tienen de los sistemas de transporte."[1]

En el mismo sentido, el documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES 3260 del quince (15) de diciembre de 2003 fijó la política del Gobierno Nacional para impulsar la implantación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM en ciudades como Cartagena de Indias, así como para fortalecer respecto a las mismas la capacidad de planeación y gestión del tráfico y del transporte "*con el propósito de incrementar su calidad de vida y productividad, e impulsar procesos integrales de desarrollo urbano*."[2]

[1]CONPES 3167 de 2002.
[2]CONPES 3260 de 2003.

Para el caso de ciudades como Cartagena de Indias, este documento CONPES fija la política y estrategia para fortalecer la capacidad institucional para planear y administrar el tráfico y transporte urbano y para impulsar el desarrollo de los SITM, en los siguientes aspectos: 1) financiación de los SITM, 2) fortalecimiento institucional, 3) maximización del impacto de la calidad de vida urbana, 4) maximización de los beneficios sociales, 5) coordinación de la participación de la Nación y las ciudades, 6) fomento de la participación ciudadana y 7) implementación de mecanismos de seguimiento.

El marco legal, la política estatal, así como los convenios suscritos, señalan que un sistema de transporte masivo es la puesta en marcha de un conjunto de elementos que requieren de una armoniosa y planeada interrelación la cual se concreta en un Plan de Implantación, cuyo seguimiento es necesario para mantener el equilibrio en la distribución de los riesgos del proyecto y de los contratos.

La política descrita fue desarrollada con fundamento en las normas que regulan los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros: la Ley 86 de 1989, modificada por la Ley 310 de 1996 y el Decreto 3109 de 1997.

El artículo 1 de La Ley 86 de 1989 establece los principios que orientan la política sobre sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros. Indicando "*1. Desestimular la utilización superflua del automóvil particular. 2. Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial actual mediante la regulación del tráfico; y 3. Promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público*".

El artículo 2 de esa norma define el sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros como "*el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos,*

estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte".

La zona de influencia del Sistema, acorde con las leyes mencionadas, son las áreas urbana, suburbana y por los municipios respecto de los cuales puede haber una interconexión directa e indirecta.

La Ley 310 de 1996, modificatoria de la Ley 86 de 1989, establece que la implantación de estos sistemas tiene como objetivo prestar el servicio de manera eficiente, promoviendo el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo, pero teniendo en cuenta que el Sistema debe ser auto sostenible. Para el cumplimiento de ese objetivo, las tarifas deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos.

Con el fin de ejecutar la política pública relativa a la prestación del servicio público de transporte en la ciudad de Cartagena de Indias, fue constituida la entidad TRANSCARIBE S.A.

Se trata de una sociedad por acciones constituida entre entidades públicas, del orden distrital, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos. Como entidad descentralizada por servicios, cuenta con personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio independiente. Su creación fue autorizada mediante el Acuerdo 004 del 19 de febrero de 2003 del Concejo Distrital de Cartagena de Indias y fue constituida mediante la Escritura Pública 0654 de julio 18 de 2003, registrada en la Cámara de Comercio de esa misma ciudad.

Así entonces, el Sistema Transcaribe se enmarca dentro de los siguientes objetivos principales:

- Promover la transformación del transporte público hacia un Sistema integrado eficiente, seguro y de calidad.
- Promover una dinámica empresarial e institucional en la prestación del servicio público de transporte.
- Optimizar el servicio y mejorar la calidad del nivel de servicio, con amplia cobertura temporal y espacial, mayor velocidad, mayor comodidad y tarifa ajustada a la calidad del servicio.
- Motivar la planeación, regulación y control del Sistema.

2. GENERALIDADES DEL PROYECTO

Transcaribe, cuyas obras civiles iniciaron en enero del 2006, tendrá una extensión de 10.5 kilómetros de carriles exclusivos y 25.9 kilómetros de corredores pretroncales, partiendo desde el Portal de integración el Gallo ubicado en el barrio Anita hasta Bocagrande. Tendrá una terminal de integración ubicada en El Amparo y 17 estaciones de transferencia centrales hasta La Glorieta Santander. La culminación de las obras e ingreso en operación del sistema se prevé para finales del 2015.

El recorrido de la troncal del Sistema inicia en el portal de integración el Gallo, tomando la carretera la cordialidad, la Avenida Pedro de Heredia hasta la India Catalina, siguiendo por la Avenida Venezuela hasta la Torre del Reloj, continuando por la Avenida Blas de Lezo hasta la Glorieta Santander, toma la Avenida San Martín llegando hasta la altura del Hotel Caribe, y regresa por la carrera tercera.

2.1. ACTUALIDAD DEL TRANSPORTE

Hoy en día se realizan en la ciudad de Cartagena, 452.000 viajes pagos motorizados en transporte público colectivo al día, de éstos viajes el 86% de los usuarios corresponden a los estratos 1, 2 y 3.

En Cartagena existen 11 empresas de transporte público colectivo de carácter afiliador, que son: **Pemape, Renaciente, Vehitrans, Cootransurb, Coointracar, Rodriguez Torices, Montero, Metrocar, Etul, Media luna y Flota de lujo**.

Actualmente se cuentan con 52 rutas urbanas autorizadas, aunque en la realidad solo funcionan 35, el parque automotor que actualmente se encuentra operando en la ciudad es de aproximadamente 1.590 vehículos, incluyendo buses, busetas y microbuses.

2.2. INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA VIAL

La infraestructura del sistema integrado de transporte la constituyen el conjunto de corredores viales, terminales de transferencia, estaciones de parada y todo el mobiliario urbano del espacio público que sirve de apoyo para la prestación del servicio de transporte público colectivo.

El Sistema consta de cuatro tipos de rutas: Troncales, Pre troncales, Auxiliares y Alimentadoras, para las cuales se requieren: 54 buses articulados que operarán las rutas troncales con una capacidad máxima de ciento cuarenta (140) pasajeros y algunas rutas pretroncales con una capacidad máxima de ciento treinta (130) pasajeros; 173 padrones de 90 pasajeros, 431 buses convencionales o busetones para 50 pasajeros, para un TOTAL de 658 buses.

Estas rutas salen desde el Portal de integración el gallo y serán Expresas, Semiexpresas y Corrientes.

Expresa: Desde su salida solo se detiene dos estaciones: Mercado de Bazurto y El Parque de la Marina.

Semiexpresa: Se detienen en algunas estaciones del Sistema.

Corriente: Durante el recorrido se detiene en todas las estaciones.

2.3. SISTEMAS DE RUTAS

Rutas Troncales: Son las encargadas de transportar los usuarios en vehículos de alta capacidad (articulados de 160 pasajeros) desde el portal de integración el gallo hacia las estaciones de parada a lo largo del corredor troncal, los cuales se caracterizan por tener volúmenes de pasajeros mayores de **4000 pasajeros/hora/sentido**; circulando por carriles exclusivos o preferenciales, estas rutas tienen integración física, operacional y tarifaria como principal elemento del sistema.

Rutas Alimentadoras: Provienen de la periferia de la ciudad y son las encargadas de captar y distribuir la demanda en la cuenca de influencia hasta la terminal de transferencia el Amparo o hasta el portal de integración el gallo con integración física, operacional y tarifaria, en estas rutas se van a utilizar buses convencionales (50 pasajeros).

Rutas Auxiliares o Pretroncales: cumplen la función de transportar usuarios por corredores (pre-troncales) no atendidos por las rutas troncales con vehículos tipo padrón (90 pasajeros) con integración física, operacional y tarifaria; estas rutas pueden llegar tanto a la terminal de transferencia, portal de integración como a las estaciones de parada.

Ruta Suburbana: corresponden a servicios que llegan de otros municipios a la ciudad de Cartagena y tienen como punto final el portal de integración el gallo o la terminal intermunicipal. Estas rutas no tendrán integración tarifaria con el sistema.

Rutas Complementarias o Remanentes: cumplen la función de transportar usuarios desde las zonas no atendidas por rutas troncales, ni alimentadoras, ni auxiliares por corredores secundarios y con vehículos convencionales con integración tarifaria con el sistema tronco-alimentador.

Para la primera fase del sistema integrado de transporte se considera la implantación de:
Rutas Troncales: 4
Rutas Auxiliares: 6
Rutas Alimentadoras: 16
Rutas Complementarias: 16

2.4. ESTACIONES DE PARADA

En total son 17 estaciones, más una terminal intermedia y un **portal de integración**, las estaciones de parada estarán ubicadas a lo largo de los corredores troncales, en este caso sobre la Avenida Pedro de Heredia, tendrán una plataforma de 90 cm de altura, para permitir el embarque y desembarque de usuarios en el lado izquierdo de los buses. Las estaciones pueden ser sencillas o dobles, de acuerdo a la demanda de pasajeros que haya en el sitio.

2.5. SISTEMA TARIFARIO Y DE RECAUDO

En lo que respecta a la tarifa, ésta se mantendrá de acuerdo a los niveles tarifarios actuales, proyectada a los valores futuros al momento de la apertura del sistema.

De otra parte, Transcaribe empleará un moderno Sistema de Recaudo el cual utilizará dos tipos de medios de pagos: **Tarjeta Inteligente sin Contacto** (permite obtener de uno hasta 50 viajes cargado en la tarjeta los cuales se van descontando cada vez que ingrese al Sistema) y **Boleto Electrónico** (sirve para un solo viaje)

2.6. BENEFICIOS DEL PROYECTO

PRONTITUD: Reduce los tiempos de viajes de los usuarios.

RESPALDA LA DIVERSIDAD: Respeto a los usuarios facilitando el acceso a los discapacitados, personas de la tercera edad y mujeres embarazadas.

REACTIVACIÓN DE LA ECONOMÍA: Generación de empleo que incide en la creación de nuevos servicios 13.4%. La manufactura de los nuevos vehículos permitirá la creación de unos 233 empleos directos adicionales, para un total de 3.00 aproximadamente. Durante el desarrollo de las obras se generarán entre mano de obra directa e indirecta: 3.470 empleos calificados y 8.026 no calificados. Con la entrada en operación del Sistema se generarían 1687 empleos.

SEGURIDAD: Disminución de la accidentalidad y mejoramiento en de la seguridad vial dentro del sistema.

REDUCCION DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL: Disminuye la contaminación ambiental proveniente de la operación del sistema de transporte público, cuyos tres principales contaminantes ambientales son: el monóxido de carbono (CO), los óxidos de nitrógeno (NoX) y los compuestos orgánicos volátiles o hidrocarburos (COV-HC).

GARANTIAS LABORALES: La operación aumentará el bienestar de los empleados en cuanto a sus horarios, remuneración y seguridad social.

ELIMINACIÓN DE LA SOBREOFERTA: Garantizando cubrimiento adecuado en el tiempo y en el espacio para la población residente y no residente.

DEMANDA GARANTIZADA: Demanda mayoritariamente garantizada tanto en rutas, como en horarios y frecuencias, brindando calidad en el servicio.

3. TRAMO BOMBA DEL AMPARO – PORTAL

3.1. Contexto

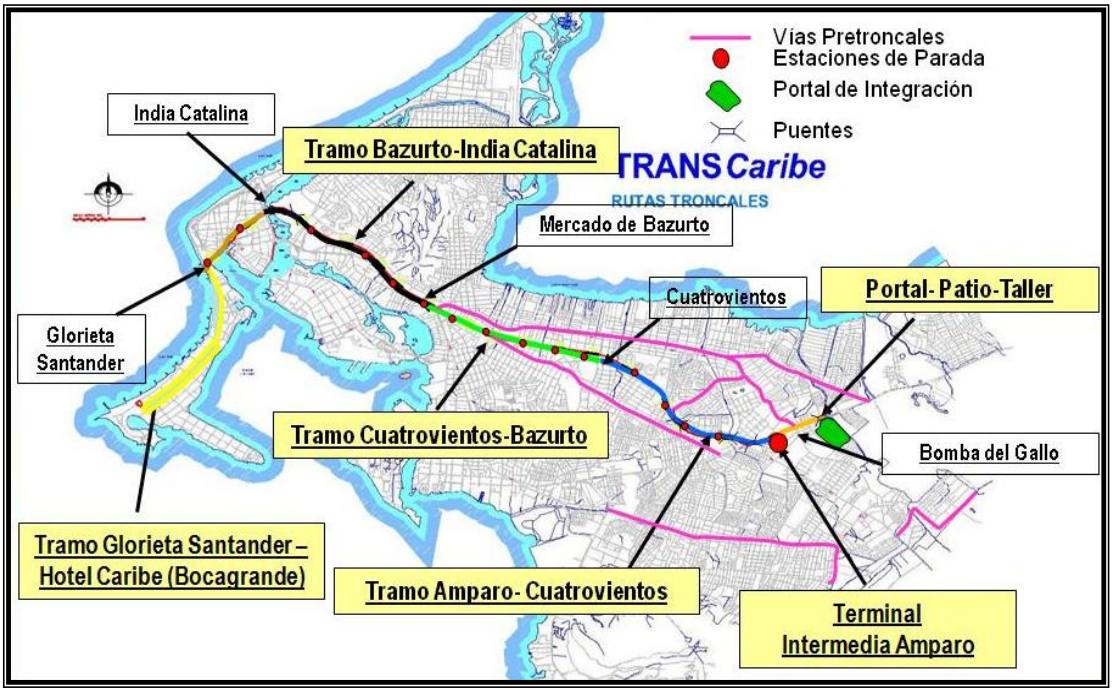
El tramo **Amparo – Portal** representa una de las fases más importantes del Corredor del S.I.TM Transcaribe, pues en este encontramos la conexión final de la troncal, la Estación de transferencia, el Portal y el Patio Taller. Este tramo permite la llegada de las rutas alimentadoras logrando una integración física, operacional y tarifaría; en este punto parten las rutas troncales para que los usuarios sean llevados a sus destinos en buses de alta capacidad a través de la Ciudad de Cartagena.

Se desarrolla a lo largo de la Carretera La Cordialidad (Transversal 54), con una longitud aproximada de 1.2 kilómetros y sus límites son: al Norte con los barrios los Alpes, Viejo Porvenir, Urbanización el Gallo y Urbanización las Palmeras; al Este con el barrio Villa Estrella, la urbanización Villa Rosita y con la Terminal de Transportes de la ciudad de Cartagena; al Sur con los barrios San Pedro, la Concepción, el Recreo, el Centro Comercial La Plazuela y las Urbanizaciones Santa Lucía, Ciudad Sevilla, Anita, Mallorca y Valencia; y al Oeste con las Avenidas Pedro de Heredia y el Bosque, los

barrios Rubí y Blas de Lezo, las Urbanizaciones Florida Blanca y Contadora y el Conjunto Residencial La Caracola.

Debido a los cambios relativos a la ubicación del portal, patio y taller (ver Grafica No 1), fue necesario extender la troncal con carriles segregados hasta la nueva ubicación, en atención a que en el Plan de Reasentamiento construido para el año 2006, el proyecto no llegaba hasta la nueva zona de ubicación. Por esta razón se incorpora la actualización de los datos sobre la extensión del proyecto a través de la publicación del Anexo 1, de fecha 16 de abril de 2009, que contiene la actualización del Plan de Reasentamiento para Tramo 4[3], el cual conto con no objeción del Banco Mundial.

Grafica Nº 1. Ubicación de Tramo 4. Amparo – Portal



[3] www.Transcaribe.gov,co - Planes

El Anexo No. 1 desarrolla la Actualización de los datos contemplados en la PARTE I del Plan de Reasentamiento publicado en el 2006– Caracterización general del área de localización del proyecto, incluyendo toda la información sobre afectación predial en la zona denominada Tramo IV. Para efectos del diseño de caracterización del tramo se aplicaron 74 estudios Socio Económicos en 61 predios identificados por Registro Topográficos (RT) presentados por el equipo técnico y jurídico de Transcaribe S. A.

Elaborado el Diagnostico se identificaron 25 predios con afectaciones totales, lo cual representa a 30 unidades sociales de estos 19 son lotes es decir un 63%, 9 son unidades sociales comerciales que representan el 30% y 2 son unidades sociales hogar con el 7%.

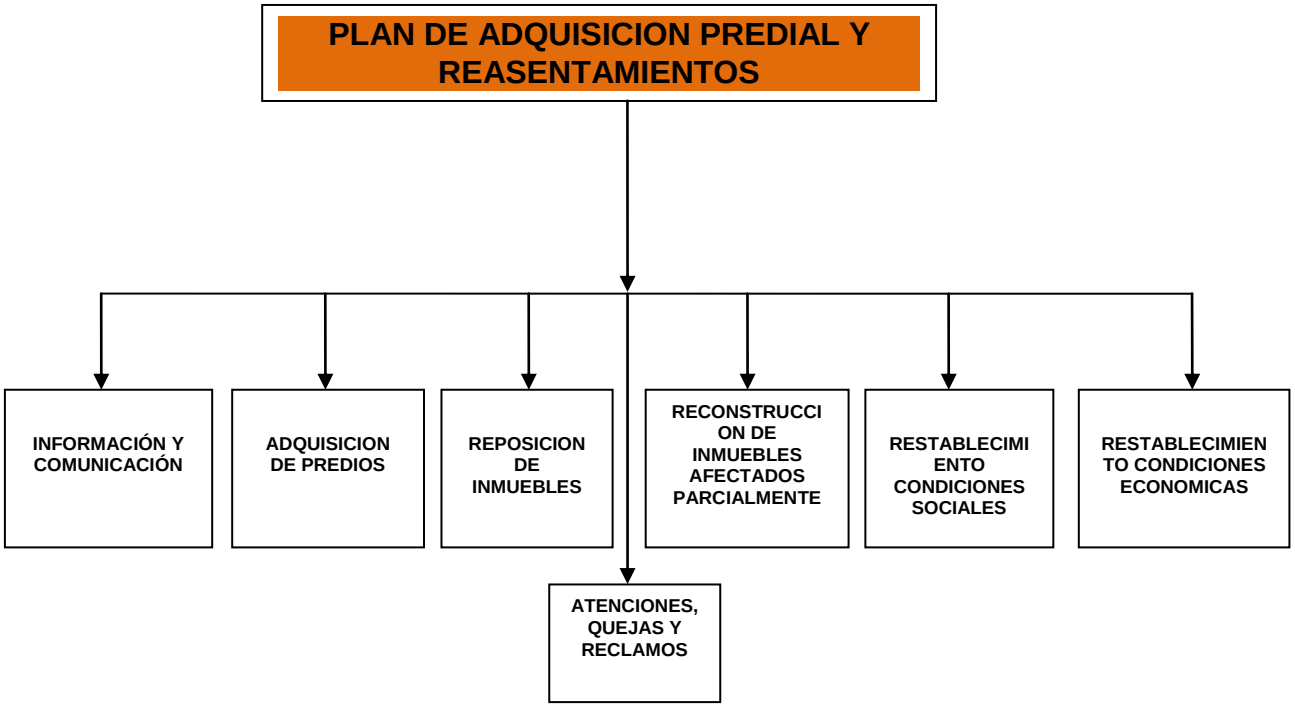
4. PROGRAMAS EJECUTADOS Y ESTRUCTURA DEL EQUIPO DE REASENTAMIENTO

4.1. Programas del Plan de Reasentamiento

A continuación se presenta el esquema de programas ejecutados en el reasentamiento del tramo. ´

Debido a los cambios en la ubicación del portal, el Anexo 1 al Plan de Reasentamiento contiene la explicación de los programas y la aclaración de la extensión del Plan al Portal.

Grafica N° 2. Programas Plan de Reasentamiento



4.2. Estructura del Equipo Interdisciplinario de Reasentamiento

Debido a que cada programa requiere de la participación de distintas disciplinas, el equipo de Reasentamiento se estructuro de la siguiente manera para efectos de atender las necesidades puntuales de las áreas a trabajar[4]:

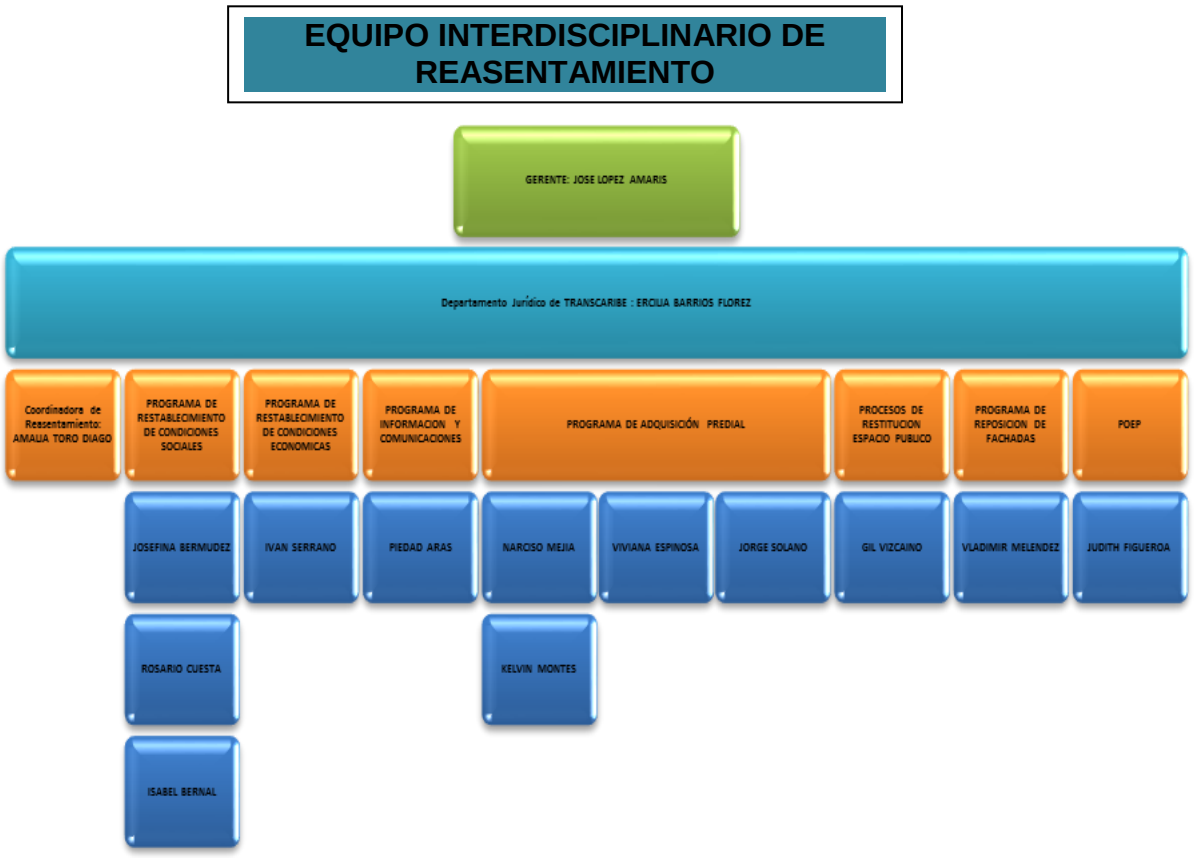
Cada profesional desarrolla las actividades propias de su profesión, que se encuentran directamente relacionadas con los programas de reasentamientos aplicados en la ejecución del proyecto. De esta manera el cierre social presenta los aspectos más

[4] El equipo que se presenta se encontraba contratado al momento de ejecutar el tramo que se reporta y se encontraba estructurado de esta manera.

relevantes transcurridos en el tramo.

En el esquema que se presenta continuación observamos que este equipo se encuentra adscrito al Departamento Jurídico y cuenta con la supervisión jurídica del jefe de área y la coordinación social de otro profesional.

Grafica N° 3. Equipo de Reasentamiento



5. RESULTADOS DE LA EJECUCION DE LOS PROGRAMAS

5.1. PROGRAMA DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

5.1.1. Cumplimiento de los Objetivos Generales y Específicos

El programa de comunicaciones e información aplicado en el Tramo 4, se entendió como el conjunto de estrategias implementadas y medios utilizados para el establecimiento de los canales que facilitaron el acercamiento constante hacia la comunidad cartagenera del sector, gracias a la utilización de mensajes claros, dirigidos a los miembros de las unidades sociales.

Con la ejecución de estrategias de información, divulgación y socialización se crearon los medios y se facilitaron los escenarios para interactuar con los distintos sectores de la comunidad, controlando el ruido que generaron las falsas expectativas y la desinformación provocada por agentes ajenos al tramo.

De esta manera se lograron la solución de conflictos, comprensión y aceptación de los objetivos, procesos, procedimientos, programas medidas y las actividades del Plan de Reasentamiento.

5.1.2. Población Objeto del Tramo 4

La población identificada en el diagnóstico socio económico de este tramo, la conformaron las Unidades Sociales de hogar, socioeconómicas, económicas, institucionales, rentistas y arrendatarias (detalladas en el **Cuadro N° 4. Tabla de seguimiento a las Unidades Sociales),** siendo censadas en total 98 unidades sociales. Localizadas a lado y lado de un corto sector de la Avenida Pedro de Heredia en la cual están localizados en la margen de las calzadas norte y sur, localizada en los barrios de Los Alpes, El Rubí, El Gallo, Las Palmeras, Santa Lucia, Anita, Villa Rosita entre otros.

De igual manera en la intersección de esta importante Avenida con la Transversal 54 se encontraba localizado un sector muy conocido en la al cual llegaban las rutas de transporte de los municipios más cercanos a Cartagena, como son Turbaco, Turbana, Arjona, Mahates y corregimientos como Bayunca, Pontezuela, entre otros, esta población fluctuante también hizo parte de nuestro público receptor de información. Al igual que los vecinos, residentes y comerciantes de las áreas que rondan las dos estaciones de gasolina y gas natural, la zona comercial de C.CO. Ronda Real, Centro de Salud y Negocios donde se levantó un edificio en el que se encuentran consultorios, oficinas y sucursales de entidades bancarias, EPS, empresas de servicios públicos, droguerías, oficinas oficiales e institucionales.

5.1.3. Estrategias Aplicadas

5.1.3.1. Socializaciones del SITM y Plan de Reasentamiento

Como se dijo anteriormente se buscaba reducir o mitigar los impactos que ocasionaba sobre la comunidad la implementación del SITM, esto fue posible en la medida en que mientras se ejecutaban los programas del Plan de Reasentamiento, a su vez se implementaban las estrategias de información, y divulgación para mantener a la comunidad al día de todo lo relacionado con el macro proyecto.

Se realizaron reuniones con la comunidad para informar sobre los aspectos generales del plan, el cronograma para la ejecución de las obras y la metodología. Se hizo un trabajo individualizado con los propietarios, poseedores y arrendatarios con el fin de disminuir la ansiedad frente a los cambios, escuchando sus inquietudes, preocupaciones y respondiendo de manera clara y oportuna a sus expectativas.

Registro fotográfico de la Socialización de Reasentamiento. Diciembre de 2008.

Sala de Juntas Centro de negocios Ronda Real.

En cumplimiento de lo anterior se realizaron previas al inicio de la construcción proyecto SITM, **jornadas informativas** con los distintos sectores de la comunidad cartagenera, a la par que se divulgaba a través de distintos canales, información de refuerzo que permitía afianzar el conocimiento sobre Transcaribe.

Las reuniones informativas y socializaciones sobre generalidades y especificaciones del proyecto se constituyeron en la primera medida de manejo en las estrategias de comunicación. Como medidas divulgativas se utilizaron las piezas impresas y los medios de comunicación masiva: radio, prensa y tv.

Posterior a esto se continuó ejecutando el programa de Comunicación del PR a través del Plan de Gestión Social en obra que implementado por los contratistas a cargo de la construcción de los tramos de la Ruta Troncal de Transcaribe.

5.1.3.2. Reuniones Informativas con la Comunidad Cartagenera

Para socializar el proyecto en Cartagena, Transcaribe **realizó una intensa jornada de socialización con reuniones informativas que iniciaron desde el año 2003**. Estas

reuniones se organizaron en todos los sectores de la ciudad y con todos los sectores de la comunidad: Propietarios, residentes, comerciantes formales e informales y sector gubernamental, institucional y educativo.

Reuniones informativas del SITM Transcaribe realizadas en el 2004 Con la comunidad 18, Comercio 13, Instituciones Educativas 11, Transportadores 8, Instituciones Públicas y Privadas 24; en el año 2005 se llevaron a cabo 10 reuniones con la comunidad, propietarios y Arrendatarios, con los comerciantes 14, Instituciones Educativas 3 y 11 con las Instituciones Públicas y Privadas.

Esta estrategia permitió llevar inicialmente información general y completa del proyecto, posteriormente se desarrollaron reuniones con información detallada y específica por sectores de la población y por áreas de influencia del proyecto (tramos).

A continuación se relacionan las reuniones desarrolladas previas al inicio de las actividades de construcción de los tramos del SITM, coordinadas por la Asesoría de Comunicaciones, en el período comprendido entre el junio del 2004 a diciembre de 2005:

Grafica Nº 4 y 5. Registro de Reuniones del SITM

5.1.3.3. Información y Comunicación en Obra: Plan de Gestión Social

La información y el manejo adecuado de la misma son factores indispensables, por medio de los cuales, se establece una relación directa entre las entidades que lideran el proyecto, las autoridades locales y las comunidades vecinas.

Por ser la información uno de las primeras exigencias de la comunidad se hace indispensable el diseño e implementación de estrategias que permiten generar espacios donde se facilite la difusión y socialización de una información clara y precisa, acerca del proyecto y un intercambio entre los diferentes actores a saber: empresa Transcaribe S.A., comunidad, firma constructora, autoridades, representantes legales de establecimientos comerciales, etc. A este componente de la comunicación corresponden las Reuniones Ordinarias programadas anticipadamente de acuerdo al avance del proyecto y las Reuniones Extraordinarias que son las que se generan naturalmente a causa del desarrollo de las obras, dando respuesta a las solicitudes de las unidades sociales. Todas estas reuniones quedaron registradas en sus correspondientes actas (Formato B1.1).

Por lo anterior el programa de Información es fundamental para el buen desarrollo de la obra, dentro del plan de Gestión Social se incluye la estrategia de crear como mecanismo de entrega de información oportuna a la comunidad y así recibir retroalimentación de la misma que permita analizar y evaluar su actitud frente al proyecto. Todos estos programas debe ejecutarlos el contratista de obra que para este tramo fueron el **Consorcio Vías del Caribe y Portal Calicanto S.A.S.**

Dentro del PGS, la creación de espacios para participación de la comunidad de residentes y comerciantes se garantiza a través de los Comité de Líderes del Comercio y el Comité de Atención Ciudadana COAC.

Ante todo el COAC deberá ser multiplicador de información positiva en el mejor de los casos, y ser atendido de manera tal que sus integrantes sean parte del proyecto y apoyo al mismo; de ahí que la gestión social del Concesionario debe mantenerles con el suficiente estímulo para que estos se comprometan. Este Comité tiene los siguientes objetivos, (1).Ser difusores de la información del Proyecto; (2). Servir de veedores para el buen desarrollo de las obras; (3). Identificar y recoger las problemáticas manifestadas por la comunidad (referidas a la obra) e implementar alternativas de solución; y (4) recomendar escenarios pedagógicos para la sensibilización de la población alrededor del proyecto y promover los beneficios que el mismo traerá a la ciudad.

A los voceros de los comerciantes localizados en el área de influencia del proyecto, se les reunió mensualmente para recibir de ellos las inquietudes, quejas, sugerencias o reclamos que tuvieran en torno al desarrollo de las obras civiles, a esta reunión eran invitadas como veedores de la gestión los delegados de las agremiaciones del sector comercial de la ciudad: Cámara de Comercio y FENALCO, quienes también hacían participación activa de las reuniones de seguimiento y atención.

De igual forma se realizaron mensualmente los comités COAC conformado por voceros de la comunidad vecina al proyecto, delegados de las instituciones públicas y privadas y de instituciones educativas. Este comité también fue convocado para los talleres de Sostenibilidad Ambiental.

Se trataron aspectos relacionados con el avance en las áreas técnicas, ambiental, tráfico y social en la etapa preliminar y a implementarse en la etapa de construcción.

Implementación del PMT (Adecuación vías de apoyo), Actividad Silvicultural (Programa de Compensación), Diseño Paisajístico y Urbanísticos a construirse en el tramo. Especies que se sembraran sobre el tramo, Manejo de las aguas lluvias en el canal de Cinco, además se le dio respuesta a las inquietudes que en su momento manifestaba la comunidad.

5.1.3.3.1. Divulgación en obra

Se aplicaron estrategias de información y comunicación de manera articulada con el programa de Divulgación en obra; porque se constituyen en programas transversales de todo el Plan de Gestión Social, puesto que una información oportuna y veraz, contribuye de manera inmediata a contrarrestar las falsas expectativas o incertidumbres que se generan con relación al proyecto.

Para ello se plantearon dos estrategias divulgativas: La primera consiste en una comunicación personalizada por medio de visitas domiciliarias puerta a puerta, entrevistas directas para aplicar encuestas, talleres participativos, reuniones por sectores, con grupos focales, visitas a establecimientos comerciales, institucionales, etc.; la segunda se refiere a afiches, folletos, plegables, publicaciones en diarios locales, cuñas radiales, carteleras, hojas volantes, actas, videos, presentaciones en Power Point, etc.

Cuadro Nº 1. Piezas de Divulgación en obra

Tipo de Pieza	Unid.
Vallas fijas	2
Vallas móviles	14
Afiches	2 mil

Volante de inicio	6 mil
Plegable técnico	6 mil
Volante de PMT	6 mil
Tableros PEI	10
Boletines de Prensa	64 referencias.
Volante comercio activo	8 mil
Volante de avance	6 mil
Volante de finalización	6 mil
Plegable de Sostenibilidad	2 mil
Pendones	2
Avisos de prensa	17
Cuñas radiales	11 referencias

Piezas de la divulgacion

5.1.3.4. Medidas de manejo complementarias

Las estrategias complementarias para mantener a la comunidad informada, son estrategias que apoyan de manera física la información socializada del proyecto, sus cambios o progresos, y permiten a la comunidad darle un manejo y apropiación mas personalizado, dentro de estas encontramos las siguientes actividades y productos:

- Diseño y montaje de Página Web institucional: **www.transcaribe.gov.co**
- Programa de Radio: Elaboración de programa radial de lunes viernes, programa de radio del Plan de Reasentamiento, con una duración de 15 minutos. Se programó repetición los sábados. Esta actividad se implementó en el año 2005.
- Programa de Televisión.
- Video Documental Animado: Se realizó la producción del video educativo animado: Carlitos Rueda, el cual se proyecta en reuniones y talleres de socialización del SITM dirigido a estudiantes de instituciones educativas de Cartagena y distintos grupos institucionales y corporativos.
- Plegable Informativo.
- Boletín Informativo
- Volantes Guía.
- Afiche institucional.
- Mapa del Sistema.
- Encuentros ciudadanos y Mesas temáticas.
- Memoria Audiovisual.
- Registro Audiovisual.
- Sondeos de Opinión.
- Boletines de Prensa
- Centro de atención e información (COAC) que se establecieron de manera equidistante al número de Unidades sociales a atender, estableciéndose cuatro

Oficinas de Atención e Información al Usuario, en el área de influencia de este tramo del proyecto.

- Elaboración de Cartilla Jurídica o Manual del Ciudadano el cual contenía Información sobre los diferentes procedimientos jurídicos que se desarrollaron en la etapa de ejecución. Este manual incluía seis temáticas tratadas con sencillez en la cual se explicaba claramente y de forma muy didáctica al ciudadano, sobre temas legales tales como: “La prevalencia del interés general”, “Adquisición de inmueble por enajenación voluntaria”, “Expropiación de inmueble por vía administrativa”, “Saneamiento de los inmuebles”, “Sobre los avalúos” y “Las medidas cautelares”. Este manual se divulgó ampliamente y sus contenidos fueron socializados por el equipo interdisciplinario en los contactos iniciales que se realizaban con las unidades sociales. Lo cual permitió a los grupos de población afectados por las obras, el conocimiento de los procedimientos legales a los cuales debían acudir durante la ejecución del procedimiento de adquisición y reposición de inmuebles, de negociación y compensaciones.

5.1.4. Medios de comunicación

La actividad con los medios fue intensa desde la creación de Transcaribe, para esto con el suministro de entrevistas de nuestros representantes e información a medios de comunicación local, regional y nacional; se logró crear y mantener una buena imagen del proyecto.

La información se basó en las Generalidades del SITM, costos, adjudicación del contrato, espacio público, comercio informal, Plan de Reasentamiento, cronograma de obras; Así mismo, El interés sobre el desarrollo de las obras, las afectaciones sobre las comunidades, la prestación de los servicios públicos, movilidad vehicular y peatonal, entre otros. Estas fueron las temáticas que manejaron los periodistas, para ello se contó como vocero oficial al gerente de la entidad, quien bajo la asesoría de los

especialistas de las distintas áreas del ente gestor, respondió las inquietudes de la prensa. De igual manera periódicamente se hicieron recorridos por los medios y se asistieron a entrevistas para programas de opinión radial y de tv, donde se respondieron inquietudes de televidentes y escuchas.

5.1.5. Publicidad

Para lograr la publicidad del tramo se elaboraron diversas piezas como: plegables informativos, pendones, backings y audiovisual institucional, los cuales fueron herramientas de apoyo para la imagen corporativa y para las reuniones de socialización que adelantan la Gerencia y el Comité de Técnico de Transcaribe.

De igual forma, el fortalecimiento de la Página Web fue determinante en la fase de socialización y se constituyo en uno de los mayores recursos para la consulta de los colombianos en general, pues conto con diversos links que brindaron la información del proyecto, licitaciones, boletines de prensa, etc. Destacamos la creación del link "Transniños", como un gran complemento de la página web, dirigido a un público objetivo de 5 a 12 años de edad, para que aprendan jugando sobre las bondades del sistema así como de las normas de seguridad vial, de tal forma, que los niños se sientan involucrados y partícipes de ésta iniciativa. Actualmente contamos con dos lecciones elaboradas en la técnica de animación infantil, cuyo protagonista es "Carlitos Rueda", personaje principal de nuestro link infantil.

5.1.6. Resultados del Programa

La exigencia de este contacto directo es en esencia donde nace la necesidad de implementar el programa de Información, dado que de aquí parte toda la gestión del equipo de reasentamiento, sirviendo de apoyo hasta el final del proceso con las comunidades.

La comunidad permitió y soportó las obras de infraestructura, soportó, toleró y estuvo de acuerdo con el reasentamiento y eso se logró en gran medida, gracias a las estrategias previas de suministrar la información oportunamente, dando margen a la respuesta y al tiempo de análisis y aceptación, igualmente facilitando los diversos escenarios para que se diera la retroalimentación y el desahogo, algunas veces positivos otras veces no. Pero en todo caso, la facilidad en la comunicación generó confianza en la comunidad cartagenera. Esta confianza minimizó los rechazos y las protestas y dio paso a la espera de la puesta en marcha del Sistema una vez concluidas las obras.

Considerando las condiciones socioeconómicas del tramo 4 el desarrollo de las obras por parte de la comunidad fue tolerante. En este tramo las reacciones a la construcción del SITM fueron muy favorables, especialmente porque esta era una zona que se encontraba sin vías de acceso y se consideraba como las afueras de la ciudad. La queja reiterativa en las oportunidades de manifestarlo siempre giró en torno a los atrasos en las obras.

5.1.7. Conclusiones

En la ejecución del tramo 4 del SITM Transcaribe el programa de Información cumplió a cabalidad sus objetivos específicos. El registro fotográfico y documental de estas actividades en actas de reuniones y fotografías, permiten al ente gestor tener un soporte ante cualquier reclamación.

Cuando el contratista Consorcio Vías del Caribe llegó a construir la ruta troncal en el tramo comprendido entre el sector El Amparo y la urbanización Anita y Calicanto; la comunidad vecina de este proyecto, de acuerdo a sus manifestaciones en la reunión de inicio de obra; ya tenía pleno conocimiento del mismo gracias a las reuniones

previas de socialización realizadas por Transcaribe, las cuales se efectuaron en las instalaciones de la Cámara de Comercio localizadas en el edificio Ronda Real

Este conocimiento previo sobre las medidas de manejo del Plan de Reasentamiento y a las estrategias aplicadas de información y comunicación; facilitó la aceptación de la comunidad en el inicio de las obras y su desarrollo, especialmente por todo el cambio en la movilidad, infraestructura y diseño paisajístico que este representaba.

5.2. PROGRAMA DE ADQUISICIÓN PREDIAL

5.2.1. Contexto

Para efectos de garantizar la entrega del tramo a disposición de los contratistas de Obra del Tramo 4 (**Consorcio Vías del Caribe y Sociedad Portal Calicanto SAS)**, Portal, y Estaciones (**Consorcio Santa Catalina),** respectivamente, el equipo interdisciplinario ejecutor del Plan de Reasentamiento adscrito a la Oficina Asesora Jurídica de Transcaribe, llevo a cabo el proceso de adquisición predial de setenta y cuatro (74) bienes inmuebles para la construcción del Tramo 4 troncal, Uno (1) para la Estación de Transferencia y Uno (1) para el Patio- Portal y talleres.

En este informe de cierre analizaremos de manera separada lo sucedido durante el proceso de adquisición de los setenta y cuatro 74 predios correspondientes al tramo 4 troncal, el predio de la Estación de Transferencia y el predio del Patio – Portal y talleres.

El reporte del estado de la adquisición predial de los 74 predios de amparo a portal, y los 2 adquiridos para la construcción del Portal y la Terminal de Transferencia, siempre se hizo a través de la matriz de seguimiento a la Unidad Coordinadora del Ministerio de

Transporte, mediante el envío de informes mensuales dentro de los cinco primeros días del mes siguiente al cual se reporta el avance.

Se destaca el logro del saneamiento y adquisición de todos los predios, los cuales fueron entregados a los contratistas sin mayor contratiempo.

a) Negociación de predios para la construcción de la troncal

En lo relacionado con las negociaciones de los predios adquiridos para la construcción del Tramo 4 troncal, se llevaron a cabo 70 adquisiciones por enajenación voluntaria y cuatro (4) por expropiación por vía administrativa, los cuales pertenecían a los señores Carlos Galofre Zúñiga, Arnovys Jose Payares, Eduardo Ruiz Álvarez y ESSO Colombia. La relación completa de los propietarios vendedores, las resoluciones de oferta y expropiación, las escrituras, los folios de matricula inmobiliaria y referencias catastrales, se encuentra en los Anexo Nos. 1.1., 1.3., 1.4., 1.5., respectivamente.

Se reportaron 26 bienes inmuebles afectados totalmente, y 48 afectados de manera parcial, de los cuales 11 tuvieron que hacer reposiciones de fachada. La situación de afectación de los predios adquiridos se encuentra en los Anexos Nos. 1.2. y 1.2.1.

b) Negociación predio Estación de Transferencia

La Unión Temporal Wilches – Vargas – Sáenz, contratada por Fonade para la elaboración de la topografía, diseño geométrico y estudio de transito de la troncal del SITM – Cartagena en el año 2006 llevó a cabo la elaboración del pre diseño geométrico del Tramo El Amparo – Portal El Gallo, y específicamente el levantamiento topográfico del lote seleccionado para la construcción de la Estación de Transferencia Intermedia, soportada dicha necesidad en las exigencias del diseño operacional para el ascenso y descenso de pasajeros elaborado por ITDP y ajustado por TRANSCARIBE para este

tramo.

El inmueble lo constituye un área requerida de 22 lotes de terreno que se identifican con los folios de matricula inmobiliaria individualizados comprendidos desde el 060-122253 y 060-122254 y del 060-122274 hasta el 060-122293 que se encuentran ubicados en la Manzana B 3 de la Urbanización Santa Lucia con un área de 3.934.12 metros cuadrados de Propiedad de CLAUDIO LEON FRIERI URIBE.

Este lote destinado a la construcción de la Estación de Transferencia fue adquirido a través de la Escritura Pública No. 1864 del 15 de mayo de 2007 de la Notaria Segunda de Cartagena, por la suma de TRES MIL SESENTA Y OCHO MILLONES SEISCIENTOS TRECE MIL SEISCIENTOS DE PESOS M.CTE ($3.068.613.600.oo), valor que corresponde al precio del avalúo comercial elaborado por la Lonja de Propiedad Raíz de Cartagena y Bolívar.

Tras la negociación, el nuevo folio de matricula inmobiliaria es el numero 060-122293.

c) Negociación predio Patio – Portal y talleres

Obedeciendo al diseño operacional del Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), el cual requiere que el patio, portal y talleres, esté ubicado en la cuenca de alimentación del proyecto para el manejo de la operación y el parqueo de la flota, TRANSCARIBE S.A. adquirió un área de lote de terreno de 150.000 m2, que comprende parte del Sector las Acacias con un área aproximada de diez (10) hectáreas 8.000 M2, con los folios de matriculas inmobiliarias individualizados comprendidos entre el 060-204684 al 060-205233; y parte del Sector los Robles en un área aproximada de cuatro (4) hectáreas 2.000 M2, con los folios de matriculas inmobiliarias individualizados comprendidos entre el 060-204116 al 060-204682, para un total aproximado de Quince (15) hectáreas requeridas para la ubicación del portal de transferencia y patio taller.

Este lote destinado para el Portal, Patio y Taller del SITM fue determinado por un análisis técnico, operativo, urbanístico y económico, realizado de manera conjunta por los Consultores de Ingeniería de Detalles y Arquitectura, Transcaribe S.A. y el Ministerio de Transporte, el cual fue presentado al Comité Técnico Distrital y a la Junta Directiva de Transcaribe S.A., dando ésta última la viabilidad y aprobación para la adquisición de las áreas requeridas de dicho predio.

El inmueble de mayor extensión que por englobe tiene una cabida de 525.126.40 m2, identificado con los folios de matriculas inmobiliarias individualizados comprendidos entre el 060-202670 al 060-205233, de Propiedad de URBANIZADORA DEL CARIBE S.A. y ALVAREZ Y COLLINS S.A. fue adquirido a través de la Escritura Pública No. 2648 del 26 de noviembre de 2007 de la Notaria Cuarta de Cartagena, por la suma de DIECISEIS MIL OCHOCIENTOS MILLONES DE PESOS M.CTE ($16.800.000.000.oo), valor que corresponde al precio del avalúo comercial elaborado por la Lonja de Propiedad Raíz de Cartagena y Bolívar.

Tras la negociación, el nuevo folio de matricula inmobiliaria es el numero 060-234318.

5.2.2. Costos de la Adquisición predial

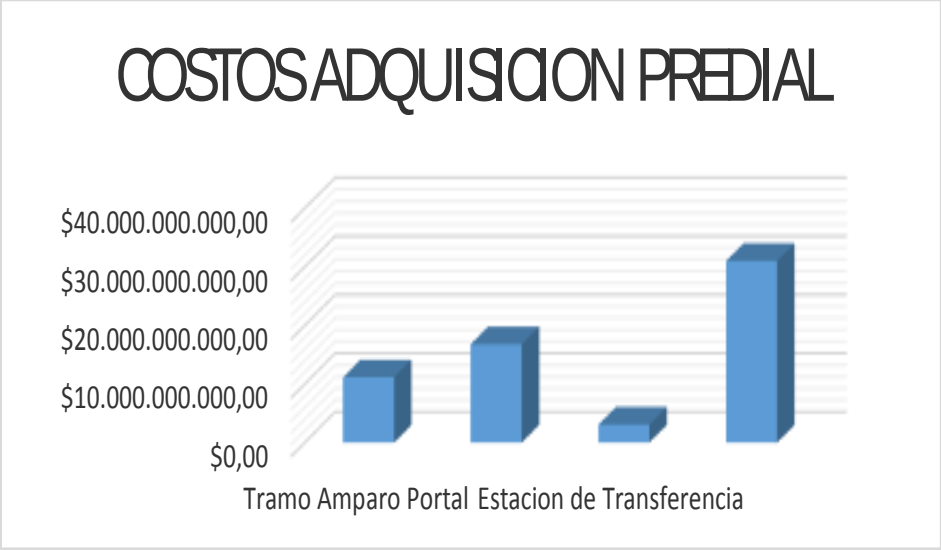
El costo de la adquisición predial de la totalidad de los predios adquiridos en el Tramo, es el siguiente:

- Adquisición de los 74 predios reportados en la Matriz de seguimiento a la adquisición predial fue de **$ 11.148.527.351**
- Adquisición del lote para la construcción de la estación de Transferencia, **$3.068.613.600.oo**
- Adquisición del lote para la construcción del portal, patio y talleres,

$16.800.000.000.oo

- TOTAL DE LA ADQUISICIÓN PREDIAL en el Tramo Amparo – Portal, **$31.017.140.951,oo**

Cuadro N° 2. Costos del Programa de adquisición predial.



La relación detallada de avalúos de predios adquiridos se encuentra en el Anexo No. 1.2. y 1.2.1.

El cuadro de estimación valores promedio de terreno y construcción se encuentra el Anexo No. 1.8.

5.2.3. Logros de la Adquisición Predial

1. Gracias a las reuniones generales de divulgación del Plan de Reasentamiento (anteriores a la negociación y concomitantes con ella), se logro un grado tal de comprensión y aceptación del proyecto que facilitó conseguir la voluntariedad en un gran porcentaje de las negociaciones.

2. El trabajo individual con los propietarios de predios (viviendas y negocios) permitió detectar necesidades específicas y de esta manera se pudo brindar las soluciones puntuales, esto también permitió un acompañamiento cercano y brindar alternativas para el restablecimiento de las condiciones sociales y económicas de las unidades sociales a trasladarse por el reasentamiento involuntario. Este tratamiento se brindo de igual manera a arrendatarios y poseedores.

4. En el proceso de negociación se utilizaron como incentivos los reconocimientos económicos, en mayoría los correspondientes a trámites y en menor porcentaje los correspondientes a traslado de actividad económica, y renta pues dado a que la afectación fue parcial en su mayoría, no se dieron muchos casos de traslado de negocios ni rentas.

5.2.4. Retos de la adquisición predial

a) *Trámites ante las notarias y Oficina de Registro*. Lograr que los tiempos de sus trámites coincidieran con la urgencia del programa fue todo un reto, esto debió contrarrestarse con visitas a las notarias y a la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, entidad intervenida por la Superintendencia de Notariado y Registro, para así lograr la mejor comunicación posible y así impulsar de manera eficiente y eficaz los procesos de adquisición predial.

b) *Trámites ante la Administración Distrital, y cambios Políticos*. Durante el periodo en que se llevo a cabo la adquisición predial correspondiente a este tramo del proyecto se dio en la ciudad una inestabilidad política que marco de manera negativa todo el proyecto. Los cambios frecuentes de alcalde hizo que los procesos de expropiación se demoraran más de dos años. A título de ejemplo,

cuando ya se lograba concertar con la oficina asesora jurídica del Distrito el contenido del acto administrativo de expropiación, cambiaba el alcalde y el jefe de la dependencia, entonces debía iniciarse nuevamente el trámite.

c) Debido al inadecuado uso de los espacios públicos debieron realizarse procesos de Restitución del Espacio Público.

5.2.5. Casos especiales de la Adquisición predial del Tramo 4

a) *Colegio República de Argentina*:

El Plantel de la institución Educativa Colegio República de Argentina, de propiedad del Distrito de Cartagena, se encuentra ubicado en parte del lote adquirido por TRANSCARIBE S.A. a la URBANIZADORA DEL CARIBE S.A. y ALVAREZ Y COLLINS S.A., para la construcción del Patio, Portal y Talleres del sistema, por lo que se procedió a elaborar el registro topográfico No. RT-PP No. 01, y se solicitó a la Lonja de Propiedad Raíz de Cartagena y Bolívar que avaluara el área construida y zona dura de las instalaciones de la Institución Educativa República de Argentina, determinando el siguiente avalúo comercial:

INMUEBLE CARRETERA LA CORDIALIDAD URB. ANITA T 53 No. 32-51

AREA REQUERIDA CONSTRUIDA:

AREA TOTAL CONSTRUIDA:

800.41 m2 a $350.000.oo $280.143.500.oo

ZONA DURA – PATIO Y CORREDORES:

729.23 m2 a $60.000.oo $ 43.753.800.oo

ZONA DURA – CANCHA DEPORTIVA:	
336.00 m2 a 120.000.oo	$ 33.600.000.oo
CERRAMIENTO:	
247.00 mts a $150.000.oo	$ 37.050.000.oo
TOTAL AVALUO COMERCIAL:	**$394.547.300.oo**

Debido a que se requería el área y allí se encontraba ubicado el plantel educativo, se procedió a suscribir el 29 de octubre de 2009, un Convenio interadministrativo entre Transcaribe y el Distrito de Cartagena, representado en su momento por la Dr. Judith Pinedo de Zea, donde **TRANSCARIBE S.A.** se compromete a trasladar al **DISTRITO DE CARTAGENA,** los recursos correspondientes al valor de las áreas construidas y zona dura donde funcionan las instalaciones de la Institución Educativa República de Argentina; así mismo el **DISTRITO DE CARTAGENA** se compromete a utilizar los recursos trasladados por **TRANSCARIBE S.A.**, para la construcción de la infraestructura donde será reasentada la Institución Educativa República de Argentina.

El 4 de agosto de 2010 se hizo el traslado del valor al Distrito de Cartagena.

Ante la necesidad del proyecto contar con este espacio, se remitieron a la Alcaldía de Cartagena, sendos oficios solicitando la entrega material y física del predio.

A continuación se relacionan los oficios remitidos:

Cuadro N° 3. Relación de Oficios dirigidos al Distrito T. y C. de Cartagena – Despeje de área ocupada por Colegio República de Argentina.

OFICIO	FECHA	DIRIGIDO	ASUNTO
TC-DJ0352	12 de Marzo de 2007	Secretaria de Educación del Distrito de Cartagena - Roxana Segovia	Afectación predial Colegio República de Argentina.
TC-DJ0648	13 de Abril de 2007	Secretaria de Educación del Distrito de Cartagena - Roxana Segovia	Compra en nombre del Distrito del lote donde está ubicado el Colegio República de Argentina.
TC-DJ1115	24 de Mayo de 2007	Secretario de Hacienda Distrito de Cartagena – Felipe Merlano de la Ossa	Solicitud de Certificación de Proceso de Dación en Pago.
TC-DJ1968	1 de Diciembre de 2008	Alcaldesa Mayor del Distrito T. y C. de Cartagena de Indias – Judith Pinedo Flórez	Oficio Remitiendo Convenio Interadministrativo entre el Distrito T. Y C. de Cartagena y Transcaribe S.A.
TC-DJ07.01-2010-0351	17 de Marzo de 2010	Alcaldesa Mayor del Distrito T. y C. de Cartagena de Indias – Judith Pinedo Flórez	Convenio Interadministrativo entre el Distrito T. Y C. de Cartagena y Transcaribe S.A., referente al traslado de recursos correspondientes al valor de las áreas construidas y zonas duras donde funcionan las instalaciones de la Institución Educativa República de Argentina.
TC-DJ-07.01-0464-2011	19 de Abril de 2011	Alcalde Mayor del Distrito T. y C. de Cartagena de Indias – Julio Alandete Arroyo.	Solicitud de entrega del predio donde funciona la Institución Educativa República de Argentina.
TC-DJ-07.01-0102-2012	9 de febrero de 2012	Alcalde Mayor del Distrito T. y C. de Cartagena de Indias – Campor Elias Teheran Dix	Solicitud de entrega del predio donde funciona la Institución Educativa República de Argentina.
TC-GE-07.01-0649-2012	3 de Julio de 2012	Alcalde Mayor del Distrito T. y C. de Cartagena de Indias – Campo Elías Terán Dix.	Solicitud de entrega del predio donde funciona la Institución Educativa República de Argentina.
TC-GE-0864-2012	28 Agosto de 2012	Alcalde Mayor del Distrito T. y C. de Cartagena de Indias – Campo Elías Terán	Solicitud de entrega del predio donde funciona la Institución Educativa República de Argentina.

		Dix.	
TC-DJ-1175-2012	13 Noviembre de 2012	Secretaria de Educación del Distrito de Cartagena – Rosario Ricardo Bray	Solicitud de entrega del predio donde funciona la Institución Educativa República de Argentina.
TC-DJ-07.01-0508-2013	1 de Agosto de 2013	Alcalde Mayor del Distrito T. y C. de Cartagena de Indias – Dionisio Vélez Trujillo	Solicitud de entrega del predio donde funciona la Institución Educativa República de Argentina.
TC-DT-07.01-0760-2013	10 de octubre de 2013	Secretario de Infraestructura del Distrito de Cartagena – Ramón León	Solicitud de información sobre estado proceso de contratación de la nueva infraestructura física donde funcionará la Institución Educativa República de Argentina
TC-DT-07.01-806-2013	22 de octubre de 2013	Secretario de Infraestructura del Distrito de Cartagena – Ramón León	Solicitud de información sobre estado proceso de contratación de la nueva infraestructura física donde funcionará la Institución Educativa República de Argentina
TC-DJ-07.01-899-2013	19 de noviembre de 2013	Secretario de Educación del Distrito de Cartagena – Clara Ines Sagre	Solicitud de entrega del predio donde funciona la Institución Educativa República de Argentina.
TC-DJ-07.01-0954-2013	3 de diciembre de 2013	Secretario de Infraestructura del Distrito de Cartagena – Ramón León	Solicitud de información sobre estado proceso de contratación de la nueva infraestructura física donde funcionará la Institución Educativa República de Argentina
TC-DJ-07.01-0004-2014	7 de enero de 2014	Secretario de Infraestructura del Distrito de Cartagena – Ramón León	Solicitud de información sobre estado proceso de contratación de la nueva infraestructura física donde funcionará la Institución Educativa República de Argentina
TC-DJ-07.01-0198-2014	4 de marzo de 2014	Secretario de Infraestructura del Distrito de Cartagena – Ramón León	Solicitud de información sobre estado proceso de contratación de la nueva infraestructura física donde funcionará la Institución Educativa República de Argentina
TC-GE-07.01-	5 de Mayo de 2015	Secretaria de Educación del	Entrega física del predio donde funciona la Institución Educativa República de

0151-2015		Distrito de Cartagena – Secretario Encargado Carlos Coronado Yances.	Argentina.

El Anexo No. 1.9. Contiene los oficios dirigidos a la administración distrital solicitando la entrega de las áreas.

Finalmente, el día 1 de abril del 2015 se hizo entrega oficial del área adquirida de construcción por parte del Distrito de Cartagena a Transcaribe; mediante la protocolización de un Acta, suscrita por parte de Transcaribe por el Gerente Dr. José López Amaris y por parte de la Alcaldía de Cartagena, por la Dra. Clara Inés Segre Hernández, Secretaria de Educación Distrital. Así mismo se hicieron presente en la entrega, La Sociedad Portal Calicanto S.A.S (concesionario constructor del Portal, Patio y Taller del sistema) y la Interventoría del mismo.

De acuerdo a la estructura del proceso licitatorio que antecedió a la adjudicación del contrato de concesión de obra suscrito con SOCIEDAD PORTAL CALICANTO, en parte de dicha área se construiría el desarrollo inmobiliario propuesto como forma de remuneración.

A este Caso fue necesario realizarle seguimiento social hasta cuando el área adquirida fue despejada y entregada para efectuar la obra.

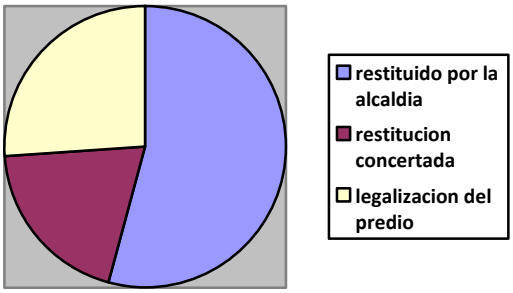
5.2.6. Procesos de Restitución del Espacio Público

Debido a la indebida ocupación de los espacios públicos por el comercio formal y por propietarios que incumplieron la entrega del bien, en este tramo se registraron 55 Procesos de Restitución, así:

- La mayor parte de los procesos se presentaron, por competencia y jurisdicción, ante la Alcaldía Local Nº 2 de la Virgen y Turística, en donde se iniciaron un total de 46 procesos, de los cuales 25 predios fueron restituidos por la alcaldía luego de haber llevado a cabo el procedimiento establecido en la ley, 9 procesos culminaron al hacer los propietarios la restitución concertada, es decir que se logro la desocupación sin que mediara la orden de la autoridad local, y no tuvo que esperarse la culminación del proceso, y 12 procesos culminaron al demostrar los propietarios que eran propietarios de la franjas luego de haber hecho el proceso de escrituración y registro.

Este fue el comportamiento grafico de las acciones:

Grafica No. 6. Procesos alcaldía local No. 2

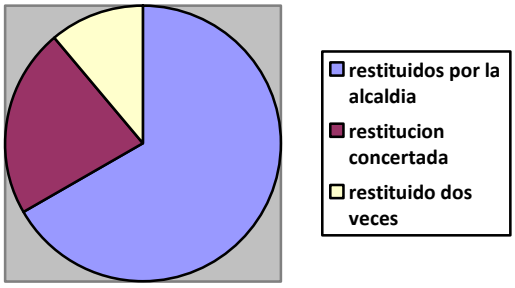


TIPO DE RESTITUCIÓN	NUMERO DE PREDIOS	PORCENTAJE
Restituido por la alcaldía	25	54.3%
Restitución Concertada	9	19.6%
Legalización del predio	12	26.1%
TOTAL	46	100.0%

- Ante la localidad Nº 3 Localidad Industrial y de la Bahía se presentaron 9 procesos de restitución, de los cuales de los cuales 7 predios fueron restituidos por la alcaldía, presentándose un caso donde se requirió restituir dos veces, y 2 procesos culminaron al hacer los propietarios la restitución concertada.

Este fue el comportamiento grafico de las acciones:

Grafica No. 6. Procesos alcaldía local No. 3



TIPO DE RESTITUCIÓN	NUMERO DE PREDIOS	PORCENTAJE
Restituido por la alcaldía	6	66.7%
Restitución Concertada	2	22.2%
Restituido por la alcaldía dos veces y vuelto a invadir	1	11.1%
TOTAL	9	100.0%

La información detallada de los procesos de restitución consta en el Anexo No. 1.6.

5.2.6. Conclusiones del programa de adquisición predial

- Saneamiento y adquisición de 76 Predios.
- Celebración de un (1) Convenio Interadministrativo por compra de Mejoras de Institución educativa Pública.
- 72 negociaciones voluntarias y solo 4 expropiaciones por vía administrativa (ninguna de ellas concertadas).
- Los predios fueron entregados sin contratiempo a los contratistas de obra, salvo por el predio donde se encuentra el Colegio de Republica de Argentina que aun no ha sido intervenido por el Concesionario del Portal debido a que la Secretaria de Educación no le ha dado traslado a sus instalaciones y a que el contrato de obra se encuentra suspendido.
- Los procesos de restitución pudieron culminarse de manera concertada.

Hacen parte como anexos del presente informe de adquisición predial los siguientes documentos:

ANEXO No. 1. ADQUISICIÓN PREDIAL

1.1. Relación de predios y propietarios
1.2. Relación de Avalúos y Tipo de Afectación
1.2.1. Relación de avalúos vs afectación
1.3. Relación de Resoluciones de Oferta y Expropiación
1.4. Relación de Escrituras
1.5. Listado de folios y matriculas
1.6. Relación de procesos de restitución
1.7. Oficio remisorio de Escrituras Públicas de Compra Venta de Bienes inmuebles al Distrito adquiridos para la Construcción del SITM Transcaribe.
1.8. Cuadro estimación valores promedio de terreno y construcción
1.9. Oficios dirigidos a la Administración Distrital solicitando la entrega del área ocupada por la Institución Educativa Colegio República de Argentina.

5.3. PROGRAMA DE RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES SOCIALES Y REPOSICION DE INMUEBLES

5.3.1. Contexto

El Cuarto Tramo comprendido entre, **TRAMO AMPARO- PORTAL** se encuentran ubicadas instituciones educativas, religiosas y una funeraria, como también varios tipos de negocios (ferreterías, tiendas etc.), residencias y moteles.

Es un sector donde existe una gran afluencia de tráfico, debido a que muy cerca se encuentra ubicada la terminal de transporte de la ciudad siendo además una vía intermunicipal.
Con la celebración de Convenio Interadministrativo entre Transcaribe S.A. y la Universidad de Cartagena se realizó la actualización al primer Censo y se efectuó la caracterización de la población ubicada en el IV TRAMO que posiblemente se vería afectada con la construcción del proyecto.

5.3.2. Identificación Preliminar de Unidades Sociales

En los 76 predios afectados por la construcción de este tramo del proyecto, de acuerdo a los resultados del censo se identificaron 98 Unidades sociales, clasificadas de la siguiente manera: 18 unidades sociales hogar, 36 unidades sociales económicas, 5 unidades sociales socioeconómicas, 5 unidades sociales institucionales (Iglesias y escuela), 19US (lotes), 9 unidades sociales arrendatarias, 6 unidades sociales rentistas. Se muestra más adelante en el Cuadro No. 4 el detalle de la tipificación de las Unidades Sociales de seguimiento expost.

5.3.3. Intervención social para el restablecimiento de las condiciones sociales

Se diseñaron y ejecutaron acciones de **ACOMPAÑAMIENTO SOCIAL** para asistir a la población desplazada en el restablecimiento o mejoramiento de sus condiciones iniciales, y se enmarcaron en la identificación y evaluación de los impactos y conflictos que afrontarían las diferentes Unidades sociales ocupantes de los inmuebles requeridos por la construcción del proyecto Transcaribe (datos que se consignaron en las respectivas fichas de unidades sociales (reposan en el archivo individual de cada predio): de acuerdo a lo antes anotado:, 19 USE, 4 USI (Unidades sociales institucionales Iglesias y escuela) , 19 US (lotes) , 9 USA 9, Y US6R 6 para un total de Unidades Sociales Y 3 USR

Para asistir a las familias y negocios se realizaron reuniones constantes con los propietarios de los predios, representantes de estos y ocupantes de los mismos; contactos directos con las diferentes unidades sociales de manera telefónica y personalmente; visitas domiciliarias, recorridos del tramo con el equipo de reasentamiento, identificación e intervención de las redes sociales, correspondientes a las Unidades Sociales Hogares vulnerables para el restablecimiento de sus condiciones sociales iniciales si fuera el caso. Así mismo se realizaron acciones de asesoría en cada una de las disciplinas y programas del Plan de reasentamiento:

De todo lo anterior se utilizaron los formatos pertinentes, los cuales podemos encontrar en el **ANEXO No. 5. APORTES METODOLOGICOS.**

5.3.4. Acompañamiento Social a la adquisición predial

Se direccionaron las acciones de acompañamiento social hacia cada una de las etapas del proceso de Adquisición Predial que se encuentran involucradas.

- Asesoría y apoyo con el equipo Jurídico a las US sobre los procedimientos de saneamiento del bien inmueble, enfatizando en la opción de la enajenación voluntaria para la adquisición del inmueble, tratando de evitar el proceso de Expropiación. Aquí se explica de manera pedagógica el proceso jurídico y se dialoga con los propietarios a fin de garantizar la comprensión del mismo.

- Se realizó el acompañamiento a los propietarios ò poseedores en todo el proceso de la Adquisición Predial, con la articulación del ***Programa de Información;*** acción requerida en cada una de las etapas, desde el inicio de la negociación hasta el

registro de la escritura pública de compra venta; igualmente en la etapa expost del Proyecto.

- Seguimiento constante a propietarios desde la citación para la notificación de la Resolución de Compra-Venta del bien inmueble, haciendo énfasis en el cumplimiento de los términos legales para la notificación, aceptación de la oferta, y en caso necesario; en el proceso de las Escrituras Aclaratorias.

- Acompañamiento social en apoyo a los Asesores Jurídicos de la Adquisición Predial; en el proceso de elaboración de Minuta, Escrituración en Notaria, firma de la Escritura por las partes para el proceso de Protocolización y finalmente para el Registro de la escritura Pública a nombre del Distrito ante la Oficina de la superintendencia de Notariado y Registro.

- Iintervención en el proceso de pago de la oferta de compra, mediante la elaboración, presentación y seguimiento de las Cuentas de Cobros, como también en el proceso de pago de los Impuestos requeridos como: Derechos Notariales, Estampilla Pro desarrollo de la Gobernación de Bolívar, del Registro de las Escrituras en la Oficina de la superintendencia de Notariado y Registro.

5.3.5. Acompañamiento social a la asesoría Técnica

Este acompañamiento social se llevó a cabo como apoyo a las actividades propias del Ingeniero Catastral y del Arquitecto del área, dirigido a los propietarios con afectación parcial en la Reconstrucción del Inmueble, como también, cuando fuere el caso, a los de afectación total (Programa de reposición de los mismos).

Demarcación en terreno del área afectada.

5.3.6. Acompañamiento social en el restablecimiento de las condiciones Económicas

Se llevó a cabo el acompañamiento social a los propietarios de predios y propietarios de negocios en todo el proceso relacionado con el programa de restablecimiento de condiciones económicas.

El apoyo social requirió del manejo de estrés ante el cambio o traslado de actividad comercial y a la orientación de la forma en cómo debían direccionarse las actividades de información, comunicación y apoyo al personal del área económica, encargada del proceso del peritaje y del establecimiento de los Reconocimientos económicos dirigidos a los propietarios y unidades sociales ocupantes de los respectivos predios.

Se realizaron reuniones constantes con los propietarios de los predios, representantes de estos y ocupantes de los mismos; contactos directos con las diferentes unidades

sociales de manera telefónica y personalmente; visitas domiciliarias, recorridos del tramo con el equipo de reasentamiento, identificación e intervención de las redes sociales, correspondientes a las Unidades Sociales Hogares vulnerables para el restablecimiento de sus condiciones sociales iniciales si fuera el caso. Así mismo se realizaron acciones de asesoría en cada una de las disciplinas y programas del Plan de reasentamiento:

Para efectos del pago de los Reconocimientos Económicos por trámite Legal de Venta, se suministraron copias de las escrituras protocolizadas y el valor de los pagos de los Derechos Notariales.

Equipo en seguimiento a la adquisición predial

5.3.7. Resultados del acompañamiento social

Para efectos de explicar de forma precisa la información recopilada durante el seguimiento social, el Cuadro No. 4 de Restablecimiento de Condiciones Sociales se encuentra dividido en tres variables:

1. ***Unidades Sociales Censadas*** es el resultado de la Actualización del Censo coincidentes con la Matriz que representan el total de la información sobre unidades dentro de los predios del tramo.

2. ***Las US trasladadas*** (objeto de desplazamiento involuntario)

3. ***Las US No Trasladadas***: Se encuentran las objeto de seguimiento por ser Reposición de fachadas y las de no seguimiento que son terrazas.

En la práctica constituyen el verdadero objeto de seguimiento social, jurídico, técnico y económico por parte del equipo interdisciplinario de reasentamiento; las variables No. 2 y No. 3 excluyendo de estas últimas las de "Construcción No afectadas" que por lógica no exigen seguimiento expost, son terrazas.

CUADRO N° 4. Tabla de seguimiento a las Unidades Sociales.

				RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES SOCIALES INICIALES												
	1. US CENSADAS							US TRASLADADAS							US NO TRASLADADAS	
	USH	USE	USSE	USI	USL	USA	Rentistas	USH	USE	USSE	USI	USI	usr	USA	Construcción afectada	Construcción NO afectada
Tramo IV	18	36	5	5	19	6	9	0	18	1	4	19	3	6	11	21
Subtotal	18	36	5	5	19	6	9								11	21
TOTAL	83					15		51							32	

5.3.7.1. Unidades sociales objeto de Censo

- Como lo muestra el cuadro anterior, en los 76 predios afectados en el tramo (EXCLUYENDO La Terminal de Transferencia y el Patio Portal), se identificaron 98 Unidades Sociales al momento del censo, dichas unidades fueron clasificadas de la siguiente manera:
- En los 76 predios afectados, se identificaron 98 Unidades Sociales censadas, clasificadas así:
- (18) Unidades sociales Hogar que representan el 18.36%,
- (5) Unidades sociales Socioeconómicas que representan el 5.10 %
- (9) Unidades Sociales Rentistas que representan el 9.18%
- (6) Unidades Sociales Arrendatarias que representan el 6.12%.
- (5) Unidades sociales Institucionales que representan el 5.10%
- (19) Unidades sociales (lotes) que representan 19.38%
- (36) Unidades sociales Económicas que representan el 36.73%

Las Unidades Sociales Económicas representan el mayor porcentaje con un 36.73%, debido a que este tramo se ha constituido en un polo de desarrollo comercial para ciudad de Cartagena.

Entre las actividades económicas que desarrollan las unidades sociales económicas en este tramo se encontraron Restaurantes (2), Tiendas (3), estaciones de servicios (3) centro de salud (1), Servicios funerarios (2) Ferreterías (1) Lavadero de autos (1), librería (1), Video juegos (1),Sai (1), Almacenes (4).

5.3.7.2. Seguimiento a las unidades sociales Tramo Amparo – Portal

Las unidades sociales a reasentar son un total de 51 clasificadas así: 18 Unidades Sociales Económicas, 1 Unidad Social Socioeconómica, 4 Unidades Sociales Institucionales, 19 Unidades Sociales Lotes, 6 US Arrendatarias, 3 US Rentistas.

Un informe detallado sobre el seguimiento a las Unidades Sociales consta en el Anexo No. 2.1. Fichas Sociales de Seguimiento:

UNIDADES SOCIALES TRASLADADAS

En total se trasladaron 51 unidades sociales de las cuales 42 fueron objeto de seguimiento, ya que las 9 restantes eran 6 unidades sociales arrendatarias y 3 unidades sociales rentistas.

R.T.	NOMBRE	U.S.	SEGUIMIENTO
7	**RESTAURANTE EL SANJUANERO**	USE	Restableció su actividad económica, informa que al principio las ventas bajaron bastante, pero después fueron mejorando,
	SAI CIBERNAUTA	USE	el propietario se traslado a trabajar a otra ciudad.
8	**CONSULTORIO ODONTOLÓGICO**	USA	No se realizo seguimiento por tratarse de una unidad social arrendataria
	WALTER GUARDO	USA	No se realizo seguimiento por tratarse de una unidad social arrendataria
	VIVIANA GUARDO	USA	No se realizo seguimiento por tratarse de una unidad social arrendataria
	WALFREDO PÉREZ	USA	No se realizo seguimiento por tratarse de una unidad social arrendataria
9	**VIDEO JUEGOS JOSE MIGUEL**	USE	Se traslado a otro sitio.
	TIENDA REMANSO DE TANIA	USE	Se traslado a otro predio y continuo con la actividad.
18	**S Y C COLOMBIA E.U.**	USLOTE	A la fecha no ha adquirido predio en reposición
19	**IGLESIA SHEKINA**	USI	Restablecieron su actividad y aumentaron el área de sus instalaciones, brindando mayor cobertura de su congregación gracias a su diseño interior.
20	**IGLESIA SHEKINA**	USI	Restablecieron su actividad y aumentaron el área de sus instalaciones, brindando mayor cobertura de su congregación gracias a su diseño interior.

21	**IGLESIA SHEKINA**	USI	Restablecieron su actividad y aumentaron el área de sus instalaciones, brindando mayor cobertura de su congregación gracias a su diseño interior.
	LIBRERÍA SHADAI	USE	La actividad económica se restableció nuevamente en la iglesia Shekina. Con los reconocimiento compro una nueva vitrina y amplio el negocio.
22	**CENTRAL DE COOPERATIVA DE SERVICIOS FUNERARIOS**	USLOTE	No se ha obtenido predio en reposición.
23	**CENTRAL DE COOPERATIVA DE SERVICIOS FUNERARIOS**	USLOTE	No se ha obtenido predio en reposición.
24	**KATIA, LESTER, JUANITA Y CLARIBEL LEAL VERBEL**	USLOTE	Se compro un lote, el propietario en reposición compro un apartamento pero no proporciono la información del predio adquirido, Argumentando seguridad.
25	**EDUARDO RUIZ ALVAREZ Y OTRA**	USE	Adquirió un predio en otro sitio y se restableció.
	ALMACEN Y FERRE LA CORDIALIDAD	USE	Restableció su actividad, y la otra unidad social se encontraba en construcción.
	AGROPECUARIA ARCA DE NOE	USE	Restablecieron su actividad
	ACUACOSTA	USE	Restablecieron su actividad
26	**ANTONIO SIMÒN RUIZ ALVAREZ**	USR	No se realizó seguimiento porque la unidad social es rentista.
	EDUARDO RUIZ HERRERA	USE	Local en construcción
	TIENDA LA CORDIALIDAD	USE	El propietario del negocio se negaba trasladarse, alegando las futuras pérdidas económicas ya que la clientela la tenía en este lugar. Lo anterior con llevo a un constante seguimiento para el traslado, lo que con llevo concertar colaboración del contratista para el traslado al nuevo local.
27	**JUAN SALINAS VÀSQUEZ**	USR	No se realizo seguimiento por tratarse de una unidad social rentista
0	**VICTOR GAVIRIA JIMENEZ**	USA	No se realizo seguimiento por tratarse de una unidad social arrendataria
0	**CARLOS RAFAEL PEREZ PIÑEREZ**	USA	No se realizo seguimiento por tratarse de una unidad social arrendataria
56 B	**CARLOS GALOFRE ZUÑIGA**	USR	No se realizo seguimiento por tratarse de una unidad social rentista
0	**FOGON COSTEÑO**	USE	No continuo con la actividad

0	**KIOSKO MI YOVA**	USE	El negocio continuo funcionando.
62	**RAFAEL BOSSIO**	USE	: La actividad económica está funcionando a tres cuadras del anterior, por lo tanto no se ha sentido el cambio como esperaba el
0	**LUBRICANTES LA PROVIDENCIA**	USE	Reconstruyeron el local hacia el fondo del predio y continuaron con la actividad económica.
64	**LUBRI EXITOS**	USE	La actividad económica fue restablecida, aunque la administradora informo que hasta hace poco es cuando se ha venido estabilizando el negocio, ya que las ventas bajaron en comparación con las ventas antes de iniciarse el proyecto.
65	**LAVAUTOS LOS PAISAS DE LOS ALPES**	USE	Se acompaño a mantener el nuevo local, ya que existía mucho nerviosismo por parte del propietario del establecimiento de tener que salir de la zona y perder la clientela que mantiene desde hace años y que transita en esta área.
0	**TIENDA Y REFRES. DE KARINA**	USE	No se continúo con la actividad económica, Funciona otro negocio.
31	**ALUMINIOS Y ACCESORIOS EL AMPARO**	USE	Se restableció las ventas continuaron su ritmo normal.
PP-01	**COLEGIO REPUBLICA DE ARGENTINA**	USI	Fue entregado por el Distrito para iniciar las obras en el área adquirida
	ÁLVAREZ Y COLLINS	USLOTE	**Se adquirieron 15 lotes correspondientes a la firma ALVAREZ Y COLLINS a la fecha no habían hecho reposición: RT71,72,73,74,76,77,80,81,83,84,87,88,91,92,95**

En la categoría de las **NO TRASLADADAS** (variable No.3) específicamente en **REPOSICIONES DE FACHADAS** que son objeto de seguimiento; encontramos 11 en total, de las cuales se les realizo seguimiento a 7 ya que las 4 restantes eran rentistas.

R.T.	NOMBRE	U.S.	SEGUIMIENTO
5	**NAYDER NOGUERA OBYRNE**	USH	Realizo arreglos en sus apartamentos sin necesidad de endeudamiento, sus ingresos mejoraron notoriamente.
7	**LUIS RODRÍGUEZ ARRIETA**	USSE	**Realizo la reposición de fachada de su predio sin endeudamiento y recibiendo la asesoría técnica de Transcaribe.**
8	**LUIS A. VILLA VALETA**	USR	**Unidad social es La Rentista.**
9	**JORGE IVÁN**	USR	**La unidad social es Rentista.**

	CASTAÑO VALLEJO		
31	**JORGE E. GHISAYS**	USE	**El propietario realizó la reposición de la fachada.**
56	**CARLOS GALOFRE ZÚÑIGA,**	USSE	**El propietario realizó la reposición de la fachada.**
61	**ASOCIACIÒN COLOMBIANA DE IGLESIAS**	USI	**Se realizo la reconstrucción del inmueble sin ningún inconveniente.**
62	**ROCIO DEL CARMEN BOSSIO MONTERO**	USR	La unidad social es rentista
63	**CARMELO BLANQUICET C.**	USR	La unidad social es rentista
64	**CARMELO MALO BATISTA.**	USSE	**Se efectuó la reconstrucción de la fachada.**
65	**BELKY DE JESÛS, VILLALBA PEREIRA Y OTROS**	USH	Se realizo la reposición de la fachada

En conclusión, Como se observa en el Cuadro No.4 (**Tabla de seguimiento a las Unidades Sociales)** además de las 51 Unidades Sociales a Reasentar, se suman las 11 Unidades Sociales objeto de reposición de fachada; que aunque no se trasladan, los propietarios se incluyen en el seguimiento expost. Para un total de seguimientos expost de 62 Unidades Sociales, de las cuales se excluyen 13 por tratarse de unidades sociales Arrendatarias y Rentistas, por no ser objeto de seguimiento.

5.3.7.3. Conclusiones del acompañamiento

El restablecimiento de las condiciones sociales de la población objeto del Plan de reasentamiento de Transcaribe S.A. en este Tramo, se puede observar que es muy notorio el cambio tanto físico como ambiental, como también de espacios públicos. Siempre se tuvieron en cuenta las variables de recuperación de las condiciones iniciales considerando el grado de vulnerabilidad por el impacto de las obras. El 100% de los predios fueron entregados al contratista e intervenidos. Es decir los predios

fueron entregados por el propietario a Transcaribe y este a su vez los entrego al contratista para que se continuara con las obras.

Mediante la aplicación del estudio socioeconómico y de las Acciones de Acompañamiento Social como son: visitas domiciliarias, contactos permanentes personales y telefónicos y reuniones, se utilizó la sensibilización-motivación hacia las unidades sociales de manera personalizada, con respecto al mejoramiento de la calidad de vida, con un componente pedagógico en cuanto al cambio de actitudes frente al proyecto de Transcaribe.

En ambos casos, tanto en las Unidades Sociales Hogar y Unidades Sociales Económicas; fue manejado y superado el factor de vulnerabilidad de desarraigo por permanencia en el lugar y la angustia y estrés que esto genera por la incertidumbre de cambiarse a un nuevo entorno, además como la cotidianidad y el sentido de identidad y pertenencia con la vivienda que habita, se tuvo en cuenta para un acompañamiento especial en todas las Unidades sociales objeto de reasentamiento.
Las escrituras públicas de los predios adquiridos para este tramo y las Resoluciones de Expropiación fueron enviadas al Distrito Turístico y Cultural de Cartagena mediante oficio No. TC-DJ-07.01-0799-2011, TC-DJ-07.01-0630-2012 y TC-DJ-07.01-0956-2012, los cuales constan en el Anexo No. 1.7.

Un informe detallado sobre el seguimiento a los casos proceso de negociación, consta en el Anexo No. 2.

5.3.8. Metodología del Programa Social

El primer contacto con las unidades sociales se inicio mediante la aplicación de los formatos de los Estudios Socioeconómicos a cada una de las Unidades Sociales de los predios identificados a la fecha como posibles afectados para la construcción del IV

Tramo, con el objetivo de actualizar las unidades sociales resultantes del Censo que hizo la Universidad de Cartagena en la primera etapa del proyecto.

Se identificaron y analizaron, las características socioeconómicos y culturales generales de la población ubicada en el área intervenida por el proyecto de Transcaribe en la ciudad de Cartagena de Indias. Igualmente se determinaron los impactos que pudieron ocasionar los conflictos en las USH, USE, USS existentes en los inmuebles requeridos como consecuencias de la ejecución del tramo Patio Portal – Amparo.

Se definieron medidas de mitigación de impactos originados por el traslado involuntario de la población asentada en los predios que se adquirieron para la obra, y así minimizar los efectos negativos ocasionados por el desplazamiento de la población ubicada en el sector donde se ejecutó el proyecto.

Existieron propietarios que por su alto grado de vulnerabilidad frente al reasentamiento involuntario; fue necesario establecer y aplicar estrategias de acompañamiento antes y durante el proceso de traslado, ya que se encontraban temerosos de continuar el negocio en otro lugar, porque su clientela era más que todo residentes del área; además los afectos el desarraigo al lugar fue significativo por el tiempo de vivir lugar

Se realizó el acompañamiento Social en las etapas del proceso del plan de reasentamiento conjuntamente con el equipo de profesionales del área Jurídica, Técnica y Social para intervenir de manera integral a cada individuo y a las familias según sus características.

Se les hizo seguimiento y acompañamiento social, a las Unidades Sociales Trasladadas mediante asesorías, reuniones, contactos directos y telefónicos, visitas domiciliarias, y coordinaciones permanentes, apoyo del equipo de reasentamiento.

5.3.9. Logros del programa Social

- De acuerdo a los ajustes técnicos realizados al diseño geográfico de la obra durante todo el proceso de adquisición predial, finalmente se afectaron 76 predios con 98 Unidades Sociales censadas.

- De los 76 predios se realizaron 70 negociaciones voluntarias (1 convenio con el distrito) y 4 se definieron por Expropiación Administrativa.

- Se dio el restablecimiento de las condiciones sociales iniciales de las Unidades sociales trasladadas, se les brindó asistencia y orientación en cada una de las etapas de adquisición predial, siendo que por las condiciones de estas no se dio la necesidad de establecer estrategias de acceso al sector educativo y salud, ni a ninguna otra red social de apoyo.

- Actualmente se encuentran en trámite siete (7) predios, identificados así:

PROPIETARIO	R.T.	OBSERVCIONES
Carlos Augusto Quiroz	17	Escritura Aclaratoria
Jorge Iván Castaño	10	Oficina de Registro
Rosa Amelia Bermúdez		En proceso de saneamiento por parte de propietarios
Álvarez y Collins	88	En proceso de escrituración
Álvarez y Collins	95	En proceso de escrituración
Víctor Salinas	104	Corrección en oficina de registro
Exxon de Colombia S.A.	32	En proceso Expropiación

Hacen parte como anexos del presente informe de Restablecimiento de Condiciones

Sociales y Reposición de Inmuebles, los siguientes documentos:

ANEXO No. 2. RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES SOCIALES Y REPOSICION DE INMUEBLES

2.1. Fichas Sociales de Seguimiento

2.2. Relato de casos proceso de negociación

2.3. Historias del reasentamiento: LA SHEKINA

5.4. PROGRAMA DE RECONSTRUCCION DE INMUEBLES AFECTADOS PARCIALMENTE

5.4.1. Contexto

En este programa se le brindó apoyo y asesoría a las unidades sociales afectadas de manera parcial, que fueron 48,

Nuestro objetivo principal fue asesorar a los propietarios en la recuperación de las funcionalidades de sus viviendas o negocios al ser repuestas sus fachadas.

Para lograr lo anterior, se debió:

- Asesorar en el diseño, hacer un presupuesto y organizar la reconstrucción de los inmuebles, atendiendo a las medidas y requisitos que establecen las curadurías urbanas u otras entidades competentes. Incluso realizar el acompañamiento ante las curadurías.

- Prestar asesoría legal y técnica a las unidades sociales para hacer las obras y legalizarlas.

- Ajustar la reconstrucción de los inmuebles a los requerimientos del diseño urbano y paisajístico del sector.

Cuadro N° 5. Tabla de Identificación de la afectación predial del Tramo

Nº DE PREDIOS	AFECTACION PREDIAL		AFECTACION OBRA		EXPROPIACIONES	ENTREGADOS
	TOTAL	PARCIAL	CALZADA[5]	ESPACIO PUBLICO		
76	28	48	38	38	4	76

5.4.2. Metodología aplicada por la asesoría técnica

- Se realizaron reuniones en el tramo con el grupo de propietarios con afectación parcial de sus predios para entregar información sobre los trámites ante las curadurías urbanas y la asesoría técnica puesta a su disposición para la reconstrucción.

- Visitas domiciliarias para programar el cronograma y plan de acción para la reconstrucción del inmueble por parte del propietario.

- Se prestó asesorías legales individualizadas para adelantar los trámites y requisitos para la solicitud de las licencias de construcción ante las curadurías urbanas.

- Se prestó asesoría arquitectónica para definir, diseñar y llevar a cabo la reconstrucción, atendiendo a los requerimientos del entorno paisajístico.

[5] Cuando se habla de calzada también incluye área requerida para espacio público.

- Atención individualizada a casos vulnerables para adelantar las acciones de reconstrucción de los inmuebles.

En el Anexo No. 3.1., se presenta registro fotográfico antes y después del seguimiento a las reposiciones de fachada y otras asesorías en el entorno relacionadas con las fachadas y el espacio público.

En el Anexo No. 3.2., se presenta la relación de los predios afectados con el proyecto, el tipo de afectación sobre cada uno de ellos y que se construyo con la obra.

5.4.3. Informe Especial de áreas remanentes Tramo IV Amparo - Portal

Como un plus a la adquisición predial el proyecto entrega a la ciudad de Cartagena la generación de áreas remanentes que se constituyen en potenciales espacios públicos para el use y disfrute de la comunidad.

Las áreas remanentes de este tramo son las siguientes:

AREA No. 8

Dirección: Diagonal 32 No. 54-20; Transversal 54 No. 31L -05	
Ubicación de Referencia: Sector Bomba del Gallo, frente funeraria los Olivos	
Folio matricula: 060-43556 / 060-183737	
Referencia catastral: 01-05-0533-0001-000 / 01-05-0533-0009-000	
Registros Topográficos RT-PA-18 / RT-PA-21	
Escritura Pública: 703 de 01/09/2008 Notaria 7ª ; 2.199 de 29/09/2008 Notaria 4ta	
Uso actual : Zona Verde	**Área remanente:** 530 metros cuadrados

AREA No. 9

Dirección: Diagonal 31 G No. 70-19, Mz B1-L	
Ubicación de Referencia: Transversal 54, frente funeraria los Olivos	
Folio matricula: 060-185641	
Referencia catastral: 01-05-0536-0021-000	
Registros Topográficos RT-PA-27	
Escritura Pública: 2.206 de 30/09/2008 Notaria 4ta	
Uso actual : Área Verde	**Área remanente:** 17.5 metros cuadrados

AREA No. 10

Dirección: Urbanización Santa lucia manzana B3
Ubicación de Referencia: Avenida la cordialidad, frente portal de transferencia
Folio matricula: 060-122253
Referencia catastral: 01-05-0997-0001-000 al 01-05-0997-0041-000
Registros Topográficos Fiducolombia S.A – Claudio Fieri
Escritura Pública:

Uso actual : Plazoleta	**Área remanente:** 508.9 metros cuadrados

AREA No. 11

Dirección: Transversal 54 No. 31J-07 local 2; No. 31J-21
Ubicación de Referencia: Avenida la cordialidad, contiguo a funeraria los olivos
Folio matricula: 060-249264 / 060-59505
Referencia catastral: 01-08-0435-0031-000 / 01-08-0435-0046-000
Registros Topográficos: RT-PA- 056B y RT-PA-102

Escritura Pública:782 de 05/05/11 notaria 5ta; 151 de 02/09/10 notaria 7a	
Uso actual : Plazoleta en construcción	**Área remanente:** 208.6 metros cuadrados

5.4.3.1. Entrega de las áreas remanentes al Distrito

Se realizó la oficialización de entrega de las áreas remanentes al Distrito de Cartagena, específicamente a la Oficina de Apoyo Logístico, en atención a las funciones a cargo de dicha dependencia, mediante los siguientes oficios:

Oficio	Fecha	Tramo	Áreas entregadas	Observaciones
TC-GE-07.01-0967-2011	Agosto 11 de 2011	II-III y IV	11	
TC-GE-07.01-0059-2012	Enero 26 de 2012	V	10	Se realizo nueva remisión de las áreas de los tramos II-III y IV.
TC-GE-07.01-1181-2012	Noviembre 14 de 2014	_	_	Solicitud de información referente a las acciones tomadas por el Distrito.
TC-GE-07.01-0512-2013	Agosto 5 de 2013	_	_	Solicitud de información referente a las acciones tomadas por el Distrito.
TC-GE-07.01-1001-2013	Diciembre 18 de 2013	IV	6	Entrega de áreas no intervenidas.

Los oficios a través de los cuales se ha hecho entrega al Distrito de las áreas remanentes constan en el Anexo No. 3.3.

5.4.3.2. Socialización y verificación del estado de ocupación de las áreas remanentes.

- En el mes de febrero de 2014, con el fin de aclarar dudas respecto a las áreas remantes, en la oficina de la Secretaria General de la Alcaldía Distrital se realizó una reunión a la que asistieron: el señor Secretario General de la Alcaldía y otros funcionarios de la Alcaldía Mayor encargados de la administración de los

bienes del distrito; el Gerente de Transcaribe S.A con algunos de sus asesores. De parte de Transcaribe S.A se realizó una explicación del porqué se generaron estas áreas remanentes, se indico el número de ellas y su ubicación dentro de los tramos del SITM de la Ciudad de Cartagena.

Como resultado de esta reunión, se convoco por parte del Secretario General de la Alcaldía Distrital de Cartagena a realizar unas jornadas de inspección y verificación del espacio público construido por el Distrito de Cartagena a través de Transcaribe S.A., e indicar la ubicación y verificar el estado de ocupación de las áreas remanentes entregadas al Distrito de Cartagena (oficio AMC-OFI-0013652-2014, de febrero 24 de 2014)

- Para las jornadas de verificación fueron convocados: el equipo técnico de Transcaribe S.A, el equipo técnico de las alcaldías locales control urbano, la Gerencia de Espacio Público, la Subdirección Operativa del Datt y se solicito el acompañamiento de la Policía Metropolitana.

Las jornadas de verificación se realizaron conforme a la división de los tramos de construcción de las obras de adecuación vial y peatonal para el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de Cartagena SITM, así:

DIA	RECORRIDO
Viernes 28 de febrero	Tramo IV – Patio Portal hasta Estación de servicio Bomba el Amparo
Lunes 3 de Marzo	Tramo II- Estación de servicio Bomba el Amparo hasta Cuatro Vientos
Martes 4 de Marzo	Tramo III- Cuatro Vientos hasta Puente de Bazurto incluida Rotonda de la

	Esperanza.
Miércoles 5 de Marzo	Tramo V – Sector San Andresito hasta centro Chambacu

Cumplida las jornadas de verificación se realizó, por parte de Transcaribe, el respectivo informe de lo encontrado en cada uno de los tramos referente al uso de las áreas remanentes. Dicho informe fue envido a la Gerencia de Espacio Público y la Dirección de Apoyo Logístico, mediante los radicados:

- TC-DJ-07.01-0262-2014 dirigido a Adelfo Doria Franco, Gerente Espacio público y Movilidad.
- TC-DJ-07.01-0262-2014, dirigido a Iván Martínez Ibarra, Director Apoyo Logístico.

- Dentro del seguimiento constante que realiza Transcaribe S.A a las áreas remanentes, se ha realizado a las alcaldías locales las respectivas denuncias poniendo en conocimiento el mal uso que de las áreas remanentes se están haciendo por parte de particulares. Se han enviado oficios notificando los casos encontrados con los siguientes radicados:

Oficio	Fecha	Tramo	Alcaldía	Observaciones
TC-DJ-07.01-0966-2013	Diciembre 2013	IV	Localidad 2	RT-PA- (Alvares y Collins) Ocupación y rellenos
TC-DJ-07.01-0025-2014	Enero -2014	VA	Localidad 2	RT-BI- 223 (Cardales) Construcción, columnas y cerramientos.
TC-DJ-07.01-0090-2014	Febrero – 2014	IV	Localidad 3	RT-PA-19, Santa lucia Construcción e intervención del área remanente.
TC-DJ-07.01-0432-2014	Mayo 15-2014	IV	Localidad 3	RT-PA-27 Santa lucia cerramiento del área remanente.
TC-DJ-07.01-	Abril de 2014	IV	Localidad	RT-PA- (Alvares y Collins)

0336-2014			2	Construcción de rampas e instalación de lavadero de carros
TC-DJ-07.01-0285-2014	Abril 01 de 2014	IV	Localidad 2	RT-BI- 223 (Cardales) – entrega de escrituras de propiedad.
TC-DJ-07.01-0286-2014	Abril 01 de 2014	VA	Localidad 1	RT-BI-166- Construcción columnas y valla publicitaria.
TC-DJ-07.01-0335-2014	Abril 21 de 2014	VA	Localidad 1	RT-BI-166 Construcción

- De igualmente se solicitó información sobre de la condición especial de un área remante en al tramo II, donde se encuentra ubicada una central telefónica de propiedad de movistar, quienes pagaban arriendo por la ocupación de una porción del terreno con el contenedor de la estación y que ahora debe ser pagado al distrito por ser este el actual propietario de dicha área.

  Oficio TC-DJ-07.01-0475-2014 – de junio 3 de 2014.

- Se reenvió la respuesta dada por la alcaldía local no. 2, a la solicitud hecha por Transcaribe mediante oficio TC-DJ-07.01-0090-2014, sobre una ocupación del área remanente ubicada en el tramo IV.

  Oficio remisorio TC-DJ-07.01.0503-2014 de junio 10 de 2014, dirigida a Dr. Iván Martínez Ibarra, Director Administrativo de Apoyo Logístico.

5.4.4. Informe Cambio Entorno Urbanístico

El entorno urbanístico del corredor vial de la Avenida la Cordialidad o Transversal 54, en el sector comprendido entre la Bomba el Amparo – Patio Portal, donde se ejecutaron las intervenciones de obras civiles referentes a las adecuaciones viales, peatonales y urbanísticas en el denominando Tramo IV del Sistema Integrado de Transporte Masivo de pasajeros de la Ciudad de Cartagena, Transcaribe S.A, presentaba un sin número de condiciones desfavorables que determinaban un sentir en la comunidad de descuido y abandono por parte de la Administración Distrital, dentro de dichas condiciones del entorno se pueden mencionar las siguientes :

- Vía en mal estado.
- Vía de una sola calzada con dos carriles, sin separador.
- Andenes estrechos y poco definidos

- Ausencia de señalización vial
- Ausencia de cruces peatonales definidos
- Alto índice de accidentalidad
- Invasiones sobre el espacio publico
- Atrasos en los tiempos de recorridos de los buses urbanos.
- Falta de arborización y mantenimiento de zonas verdes
- Poca valorización
- Existencia de botaderos de escombro
- Congestión vial por la existencia de lavadores de carros y estaciones de volquetas
- Estrés

Una vez terminada la etapa de construcción, del tramo comprendido entre la Bomba del Amparo y el Patio portal o Tramo IV, ejecutado sobre la Avenida la Cordialidad o Transversal 54 dentro de los sectores influenciados directamente por las adecuaciones viales y peatonales, así como por el cambio del entorno paisajístico, logrado para la implementación del SITM , se puede considerar que el sector de mayor impacto y transformación urbanística ha sido este, ya que se logro pasar de una vía con muchas limitaciones de movilidad y con un alto grado de accidentalidad, a una vía que cumple con altos estándares calidad y seguridad vial, ahora cuenta con dos calzadas (en algunos sub-tramos cuatro calzadas) de dos carriles cada una, lo que ha permitido una mejor integración y conectividad entre la zona oriental y el resto de la cuidad, tanto de la zona centro como de sus sectores aledaños. Así mismo se ha consolidado como una vía de acceso a la ciudad de Cartagena desde otras poblaciones del departamento, de Barranquilla e incluso desde el interior del país.

Luego de la intervención del proyecto son evidentes los siguientes cambios viales y urbanísticos:

- Construcción vial en concreto rígido de larga duración.
- Ampliación vial, construcción de hasta cuatro calzadas, de dos carriles con separador.
- Generación de franjas peatonales.
- Mayor capacidad de flujo vehicular.
- Andenes amplios y seguros para movilidad peatonal.
- Andenes con rampa para discapacitados.
- Espacios públicos peatonales con líneas táctiles para invidentes.
- Embellecimiento del paisaje urbano.
- Mejoramiento de rampas de acceso vehiculares a predios.
- Mayor iluminación en la vía y espacios públicos.
- Mayor valor de la tierra, valorización predial.
- Jalonamiento de nuevos proyectos urbanísticos.
- Cambios en las tipologías de las viviendas y del comercio.

Con la ejecución del proyecto, se ha evidenciando un crecimiento en los movimientos del mercado Inmobiliario, con la construcción de nuevos proyectos y cambios en los usos del suelo, consolidación de zonas comerciales y residenciales. Transcaribe S.A actuó como el catalizador en el desarrollo del sector al mejorar la movilidad vial.

TRAMO IV - Ejemplo de transformación y crecimiento de una ciudad.

Foto 1. Vista antes de la intervención. Vía de una calzada, sin andenes, en mal estado, sin separadores viales, ni señalización.

Foto 2. Vista actual. Vía en concreto rígido, cuatro calzadas con andenes peatonales, separadores viales y señalización.

Foto 3. Vista antes de la intervención - Espacio público, subutilizado y no intervenido, ocupados como parqueos de locales comerciales, y ventas estacionarias.

Foto 4. Vista actual. Generación de nuevos carriles, recuperación del espacio público y andenes peatonales, construcción de alamedas.

Foto 5. Vista antes de la intervención –Ausencia de señalización vial, difícil acceso a predios, poca valorización (lotes sin construir)

Foto 6. Vista actual. Cruces peatonales definidos y semaforizados, solución de acceso vehicular a los predios, nuevos proyectos de vivienda y comercio

Foto 7. Vista antes de la intervención –Vías conectantes a los barrios aledaños en mal estado, estaciones de volquetas, zonas verdes sin mantenimiento.

Foto 8. Vista actual. Mejoramiento de vías, control de zonas de estacionamiento, generación de plazoletas y espacios públicos.

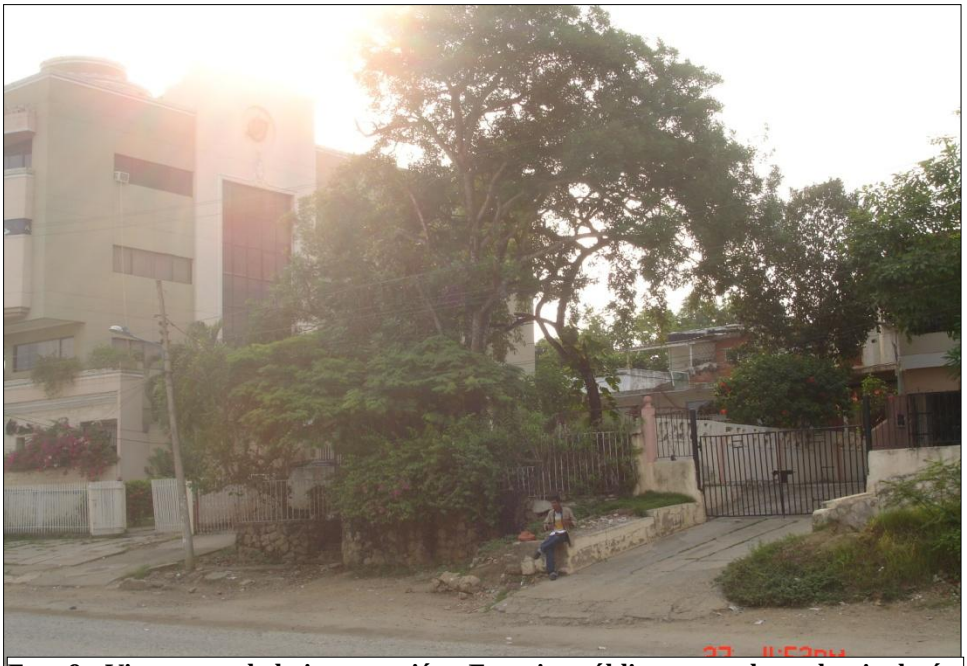


Foto 9. Vista antes de la intervención –Espacios públicos en mal estado, tipologías de viviendas en deterioro y poco mantenimiento.

Foto 10. Vista actual. Mejoramiento de espacio público, mejoramiento de tipologías de viviendas y actualización de las mismas.

Foto 11. Vista antes de la intervención – Vía de una calzada con dos carriles, sector con poco desarrollo urbanístico.

Foto 12. Vista actual. Ampliación vial a cuatro calzadas de dos carriles, mejoramiento del sector establecimientos de nuevos proyectos urbanísticos, comerciales y de servicio.

En conclusión, se puede afirmar que de los cambios más importantes a nivel urbanístico que se han dado a lo largo de la troncal de Transcaribe se dieron en este tramo, pues gracias a la intervención de Transcaribe un sector casi aislado a partir de la Bomba del Amparo se pudo integrar al centro de la Ciudad de Cartagena y de los sectores aledaños.

De igual manera se recuperaron grandes zonas de espacio público, se ampliaron los carriles haciendo posible una movilidad mucha más fluida, se mejoro el paisaje con la integración de una zona de movilidad peatonal y separadores arborizados, lo anterior ha promovido el desarrollo de nuevos proyectos residenciales, comerciales y de servicio con el cual se ha logrado un desarrollo del sector de forma integrada.

Hacen parte como anexos del presente informe del Programa de Reconstrucción de Inmuebles Afectados Parcialmente, los siguientes documentos:

ANEXO No. 3. PROGRAMA DE RECONSTRUCCION DE INMUEBLES AFECTADOS PARCIALMENTE

3.1. Registro Fotográfico

3.2. Tabla de predios y su afectación

3.3. Oficios entregas de áreas remanentes

5.5. PROGRAMA DE RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES ECONOMICAS

5.5.1. Contexto

Dentro del plan de reasentamiento está el programa de reconocimientos económicos y mitigación de impactos para el restablecimiento de condiciones económicas iniciales, el cual tiene como finalidad mitigar y compensar los impactos que se llegaren a

ocasionar por el traslado involuntario durante el proceso de adquisición de los predios requeridos para la construcción de las obras necesarias para la entrada en operación del sistema.

El programa de reconocimientos económicos y mitigación de impactos está constituido por dos componentes:

- Componente Social: entendido como el conjunto de programas, planes, estrategias, actividades y acciones con las cuales se pretende minimizar y mitigar los impactos sociales, económicos y culturales en la población desplazada por la ejecución de los proyectos; y

- Componente Económico: corresponde a los reconocimientos económicos que hace la entidad, los cuales tienen como objeto minimizar los impactos socioeconómicos generados por el desplazamiento involuntario.

Este programa se aplica teniendo en cuenta que las unidades sociales incurren en gastos de movilización, legalización de la venta de los inmuebles, compra de vivienda de reposición, renta para la unidad social cuyos ingresos provienen de la explotación económica del predio, el traslado de la actividad económica, la reposición de la fachada, y se reconocerá, en calidad de reposición de vivienda lo necesario para cubrir la diferencia entre el valor del avaluó y el monto de la vivienda de interés social vigente.

La resolución de TRANSCARIBE 072 de 2006 establece los parámetros y criterios que se utilizan para el cálculo, liquidación y pago de los reconocimientos económicos para la mitigación de los impactos. Este documento es el Anexo No. 3.2. del presente documento.

5.5.2. Actividades realizadas en el Programa

- Se expidió la Resolución Interna No. 072 de 2006, por medio de la cual se establecen los parámetros y procedimientos a utilizar para el cálculo, liquidación y pago de los reconocimientos económicos, para las unidades sociales ubicadas en los predios requeridos para la construcción y puesta en marcha del sistema TRANSCARIBE, y se conforma el comité de reasentamiento. (Anexo No. 3.2.)

- Se expidieron las resoluciones números 171 de julio de 2008 y 299 del 31 de diciembre de 2008 (se anexan), que introducen modificaciones a la Resolución No. 072, con el propósito de amparar situaciones especificas que no fueron tenidas en cuenta en éste último acto administrativo, y que con la experiencia obtenida a medida que se avanzaba en el proceso fue necesaria incluirlas.

- Con base en el censo de las unidades sociales y la información contenida en las matrices de seguimiento mensual, se proyectó el cálculo de los reconocimientos económicos establecidos en la resolución 072 del 2006 y sus modificaciones de acuerdo con las directrices emitidas por la UCP – MT.

- En el proceso de negociación se socializó con cada propietario de los inmuebles o arrendatarios, de acuerdo al reconocimiento económico a que hubiere lugar, y se llevo a cabo el trámite del mismo hasta llegar al pago correspondiente, previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en las Resoluciones antes citadas.

- Para materializar los reconocimientos se debieron realizar los peritajes de las actividades económicas y así determinar el monto promedio de las utilidades

en los últimos seis meses; se solicitaron los documentos soportes de otros reconocimientos, y se hizo seguimiento en campo para la verificación de los traslados.

5.5.3. Comité de Reasentamiento

Se expidió la resolución 072 de 2006 de Transcaribe S.A. Por medio de la cual se adopta la matriz de cálculo para reconocimientos económicos del Ministerio de Transporte.

Tal y como lo establece la Resolución de Gerencia N° 072, se conformó al interior de la entidad el Comité de Reasentamiento, órgano encargado de revisar, estudiar, y aprobar los reconocimientos a que haya lugar. Por lo anterior se confirma que los reconocimientos aplicados en este tramo se sometieron a estudio y confirmación del Comité, quien les aprobó para su posterior notificación y pago.

Debido a la complejidad de las situaciones encontradas en el reasentamiento de este tramo, Se expidieron dos Resoluciones de gerencia modificando la 072, dichas Resoluciones son las N° 171 y 229 del 2008, dichos cambios radicaron en el caso de la N° 171, incluir dentro de los reconocimientos por Traslado de actividad económica la regulación de situaciones como estados financieros que arrojaron pérdidas para efectos de poder reconocer un valor por traslado se aprobó el pago de un salario mínimo legal vigente más traslado de enceres o mercancías, esto permitiría a la actividad trasladarse con la opción de restablecerse o liquidarse, pero contando con un capital de ayuda de por lo menos 2 smmlv. Por otro lado otro de los cambios obedece a regular la situación particular de un caso de traslado temporal de vivienda otorgando un reconocimiento por arriendo de vivienda temporal hasta por tres salarios mínimos.

En la N° 229 se define la posibilidad de estudiar el reconocimiento en una expropiación concertada.

Las decisiones de comité de Reasentamiento relacionadas directamente con los reconocimientos de este tramo quedaron plasmadas en actas de reunión, y para el tramo en particular se encuentran en el archivo de Reasentamiento las actas de Comité[i]:

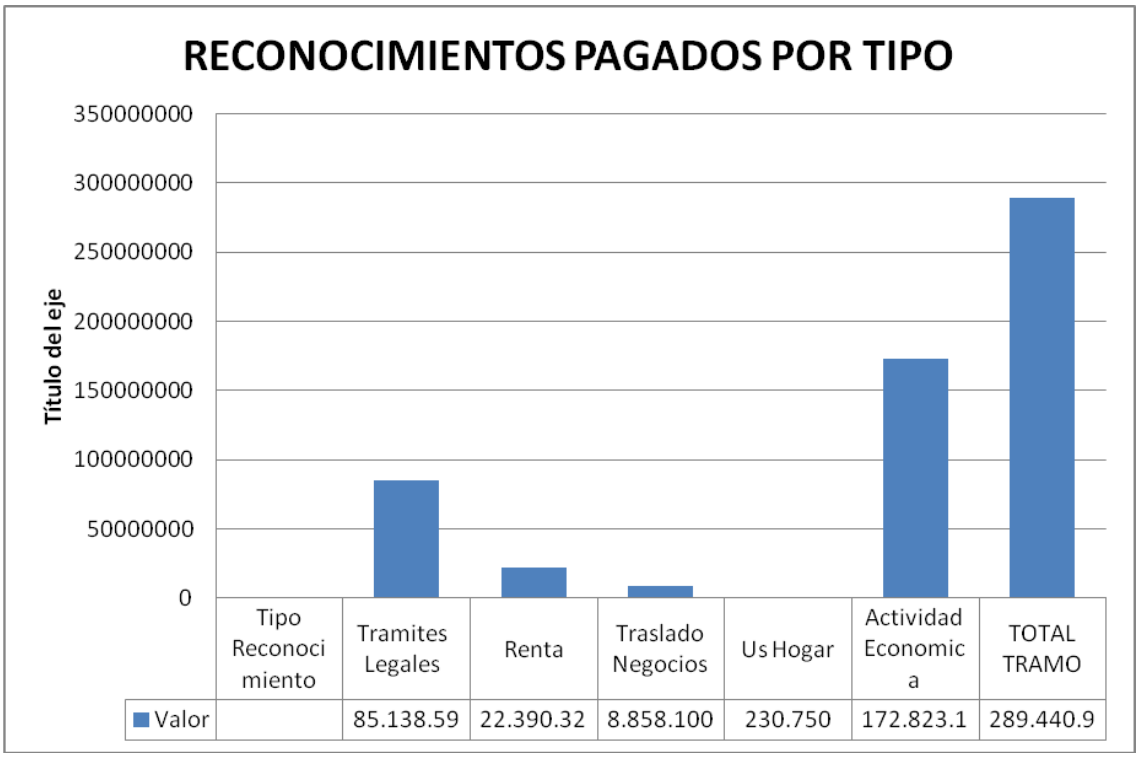
Acta de Comité de Reasentamiento 4/12/2008
Acta de Comité de Reasentamiento 18/06/2009
Acta de Comité de Reasentamiento 10/07/2009
Acta de Comité de Reasentamiento 03/09/2010
Acta de Comité de Reasentamiento 22/02/2011

El procedimiento de los reconocimientos económicos se socializo con cada una de las unidades sociales y/o propietarios beneficiarios de los mismos. En la negociación fue un elemento fundamental que evito se dispararan las cifras de la expropiación por vía administrativa y se elevara la negociación voluntaria.

5.5.4. Reconocimientos Económicos causados en el Tramo IV

Se presenta a continuación cuadro consolidado y graficas de reconocimientos económicos cancelados por tipo y total.

Cuadro N° 6. Tabla de Reconocimientos económicos ejecutados.



TRAMO IV Tipo Reconocimiento	Nº	Valor
Trámites Legales	43	85.138.597
Renta	10	22.390.322
Traslado Negocios	18	8.858.100
Us Hogar	1	230.750
Actividad Económica	18	172.823.146
TOTAL TRAMO	**90**	**289.440.915**

5.5.5. Reconocimiento por Traslado o Trasteo

Este reconocimiento es un aporte al trasteo o mudanza del conjunto de enseres domésticos o gastos de mudanza. Se planteo para predios o inmuebles con afectación total o parcial con trasteo.

Aplica únicamente para aquellas US que obligatoriamente deben desplazarse, y también para aquellas US que deban trasladarse temporalmente mientras se adecua la vivienda.
De las (18) USH censadas, (5) USH por la afectación predial se debían trasladar, de las cuales fue cancelada (1), y notificadas sin finalizar el proceso de pago por no presentar Paz y Salvo por concepto de canon de arriendo (4) cuatro.

Por trasteo o mudanza de USE se cancelaron 18 reconocimientos.

5.5.6. Reconocimiento traslado de actividad económica

El objetivo de este reconocimiento es aportar un valor para mitigar el impacto del traslado de la actividad económica y mantener por un plazo las utilidades estimados por la actividad económica. Se consideran dos variables para el cálculo:

De las (19) USE a trasladar **fueron cobijadas con el pago de reconocimientos económicos (18 USE)**; se identificaron (19) lotes los cuales no acceden a este tipo de mitigación según la resolución 072 del 2006 y sus modificaciones; y (3) USI las cuales no califican para el pago de reconocimientos económicos por este concepto como es el caso de las USI que representa la Iglesia Shekina (RT´S N° 19, 20, 21) , y (3) USE excluidas por encontrarse incursas en causal excepción del reconocimiento tales como consultorios odontológicos, sucursales o por incumplimiento en el aporte de los documentos soporte.

5.5.7. Reconocimientos por Renta

Esta tipo de mitigación fue Dirigido a quienes percibían ingresos por esta actividad económica, se pretendió mantener el ingreso por un periodo predeterminado. Fue Aplicado únicamente para US económicas o socioeconómicas cuya actividad fue la renta y la afectación impidió definitivamente continuar con la actividad, sin importar si el inmueble se renta parcial o totalmente.
De acuerdo a lo dispuesto en la resolución 072 de 2006, se cancelaron (6) reconocimientos por este concepto y se negó (1) reconocimiento al señor Carlos Galofre Zúñiga, por tratarse de una expropiación.

5.5.8. Reconocimientos por trámites legales de venta

Este tipo de mitigación le correspondió al reconocimiento por los trámites de venta del inmueble y/o predio y la compra de la vivienda de reposición, su aplicación se dio tanto para afectaciones totales como parciales.

De los (76) predios comprendidos en el tramo se cancelaron (43) reconocimientos por trámites legales, se realizaron (24) edictos emplazatorios sin efectuar el pago respectivo, se presentaron (3) expropiaciones a las cuales pierden el reconocimiento por este concepto, se presento (1) predio a nombre del Distrito turístico de Cartagena (Mejora del Colegio República de Argentina).

Un predio desafectado identificado con el RT N° 38 a nombre de Eliecer Alfonso Martínez Meza, y (5) beneficiarios que fueron notificados y/o por la falta de documentos suministrados demostrando desinterés por los reconocimientos por la cuantía del monto y (7) reconocimientos notificados pero el 50% de los gastos notariales que se deben descontar de este reconocimiento es mayor al reconocimiento mismo, quedando un saldo negativo.

5.5.9. Conclusiones y observaciones de la asesoría para el restablecimiento de ingresos de condiciones económicas

Las unidades sociales económicas se encontraron en los siguientes escenarios:

Se quedaron en el sitio actual, pero vendieron una parte de su predio y a reacondicionaron su fachada (11).

Se reubicaron en otras zonas de la ciudad o en otro sitio de la misma zona, por ser objeto de afectación total, lo cual conllevo el reposicionarse geográfica y económicamente ante sus clientes antiguos y acceder a nuevos clientes (xxx).

En el tramo IV se detectó cierto grado de informalidad entre los arrendatarios y arrendador a tal manera que existían contratos de arriendo muy antiguos, sin actualización de los valores del canon de arriendo y en ocasiones pactos verbales, esta informalidad dificultaba la realización del cálculo y el pago de reconocimientos económicos por concepto de renta a los propietarios y/o tenedores de los predios, por lo que muchas veces no existían soportes vigentes de contratos y los valores optándose así por solicitar declaraciones juramentadas que sirvieran de soporte para dicho calculo y pago.

Otra situación que produjo un mayor acompañamiento a estas unidades sociales mas vulnerables y dilatación en los pagos de los reconocimientos económicos fue la falta de capacidad de pago y/o cultura del no pago por las USE a cumplir con los compromisos, especialmente con los pagos de los arriendos, quedando en mora muchas de estas de uno hasta seis meses de arriendo, y que en el momento de trasladarse estas USE y USH necesitaban una certificación de paz y salvo por concepto de arriendo como uno de los requisititos para el pago de los reconocimientos para el traslado, generando así discrepancias, molestias y disgustos entre las partes dañando las relaciones

comerciales y troncando muchas veces los pagos de los reconocimientos económicos tanto para el traslado y pago de los reconocimientos económicos de las USE, como para legalizar el soporte equivalente al contrato de arriendo desactualizado o en muchas ocasiones verba, como es una declaración juramentada firmada por ambas partes, por lo que se opto por aceptar las declaraciones juramentadas autenticadas solamente por el Arrendador.

A pesar de lo anterior es importante aclarar que la mitigación de impactos a las US por medio del programa de Restablecimiento de condiciones económicas fue muy determinante para la desocupación de los predios afectados para la construcción del SITM Transcaribe como también para la misma Adquisición de predios.
Hacen parte como anexos del presente informe del Programa de Restablecimiento de Condiciones Económicas, los siguientes documentos:

ANEXO No. 4. RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES ECONOMICAS
3.1. Reconocimientos Económicos Ejecutados. Tabla
3.2. Resolución de Reconocimientos Económicos Nº 072 de 2006
Modificaciones de la Resolución 072.
3.3. Resolución de Reconocimientos Económicos 171 de 2008
3.4. Resolución de Reconocimientos Económicos 299 de 2008

5.6. PROGRAMA DE SOLUCION DE QUEJAS Y RECLAMOS

5.6.1. Generalidades

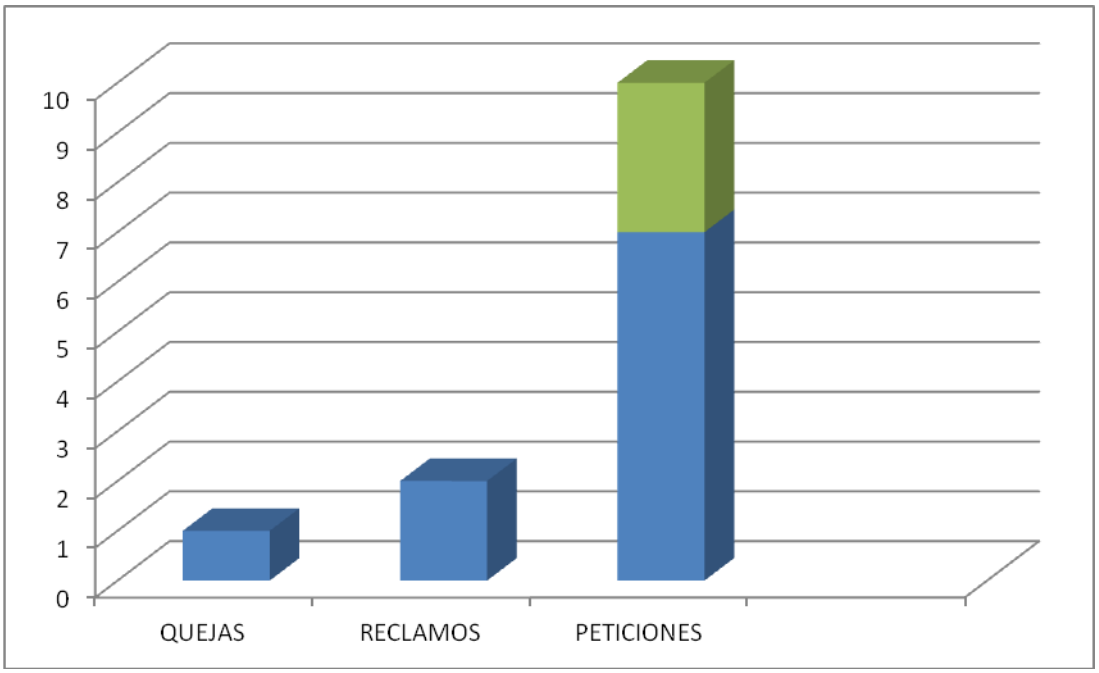
Estas atenciones en su totalidad fueron cerradas, muchas con la complacencia de los propietarios por la información recibida y en muy pocos casos fue notoria la insatisfacción.

El consolidado de atenciones para este Tramo según la reconstrucción realizada de los archivos quedaría de la siguiente manera:

El Tramo IV al igual que los otros tramos intervenidos por **TRANSCARIBE S.A** sufrió acogidas y resistencias de parte de las comunidades y de los gremios de las áreas circundantes.

De los datos encontrados en el seguimiento al PQR del Tramo IV, se encontraron los siguientes datos: Se realizaron 4 visitas relacionadas con avalúos, afectación predial, solicitud de información. En lo referente a las reuniones colectivas desarrolladas, estas se refirieron a inconformidades con el desarrollo del proyecto y dudas respecto a reconocimientos, 4 en total. Las atenciones se cerraron en su totalidad, pese a algunos inconformismos de la comunidad y el sector comercial.

Las atenciones se distribuyeron de la siguiente manera:



5.6.2. Logros y conclusiones

- Pese a que el programa como tal no se encontraba implementado como lo está en la actualidad, el equipo reporto excelentes tiempos de respuesta a las solicitudes de los peticionarios buscando en todo momento satisfacer las expectativas de la comunidad de residentes y el comercio de la zona.

- Cada respuesta transmitida desde la entidad, conto con el apoyo de los profesionales competentes que emitieron conceptos claros que en muchos de los casos fueron recibidos a conformidad y en otros se constituyeron en causales de resistencia al proyecto. Los profesionales de cada una de las áreas brindaron asesorías en materia social, agilizando los procesos, mediando con los propietarios y líderes de las zonas en los casos donde las relaciones se tornaron tensas y la resistencia amenazaba el rendimiento de las obras: técnica, los profesionales encargados brindaron ideas valiosas en todo lo referente a la reconstrucción de las fachadas y cambio del entorno .En materia jurídica la asesoría del grupo de abogados fue fundamental en la adquisición, y el saneamiento predial.

FIN DEL INFORME

[i] Nota: Todas las Actas de Comité de Reasentamiento fueron escaneadas y presentadas al Ministerio de Transporte (Unidad Coordinadora) en el cierre social consolidado del 2012. Se encuentran debidamente digitalizadas y custodiadas por la Secretaria General.

GRAFICAS

GRAFICA No. 1. Ubicación Tramo IV
GRAFICA No. 2. Programa Plan de Reasentamiento
GRAFICA No. 3. Equipo de Reasentamiento
GRAFICA No. 4 y 5. Registro de Reuniones
GRAFICA No. 6. Procesos Alcaldía Local 2
GRAFICA No. 7. Procesos Alcaldía Local 3

CUADROS

CUADRO No. 1. Piezas de divulgación en obra
CUADRO No. 2. Costos programa adquisición predial
CUADRO No. 3. Relación de oficios despeje área Colegio República de Argentina
CUADRO No. 4. Tabla de seguimiento a Unidades Sociales
CUADRO No. 5. Tabla de identificación predial del Tramo
CUADRO No. 6. Tabla de reconocimientos económicos ejecutados