

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



CIERRE SOCIAL

**EJECUCION PLAN DE REASENTAMIENTO TRAMO VA PUENTE
BAZURTO - PIE DE LA POPA**

Septiembre de 2022



EQUIPO INTERDISCIPLINARIO A CARGO DE LA EJECUCION Y SEGUIMIENTO AL PLAN DE REASENTAMIENTO EN EL TRAMO 5A TRANSCARIBE S.A.

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

Equipo Interdisciplinario

**TITO JOSÉ HERNÁNDEZ PUENTE
Adquisición Predial Abogado
Especialista en Derecho Público**

**ADRIANA PADILLA PATERNINA
Adquisición Predial Abogada
Especialista en Derecho de
los Negocios**

**NATALIA ARTEAGA MARRUGO
Adquisición Predial Abogada
Especialista en Derecho Urbano y Adquisición Predial**

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 5 A del proyecto, fase acotada entre el Puente de Bazurto y el Pie de la Popa



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

MAURICIO JOSÉ HERNÁNDEZ DELGADO
Gerente Suplente de TRANSCARIBE
gerencia@transcaribe.gov.co

NÉSTOR JOSÉ MONTERROSA LÓPEZ
Jefe Oficina Asesora Jurídica
nmonterrosa@transcaribe.gov.co

DIANA LOZANO RAMIREZ
Asesor Ministerio de Transporte UMUS Especialista Social
dlozano@mintransporte.gov.co

ELBA MILENA CASTRO RAMÍREZ
Asesor Ministerio de Transporte UMUS Especialista
Jurídica
ecastro@mintransporte.gov.co



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 PUENTE BAZURTO - PIE DE LA POPA**
 - 3.1. Contexto del Tramo

- 4. PROGRAMASEJECUTADOSY ESTRUCTURADEL 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 5 A
 - 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 5A
- 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. Procesos de restitución
 - 5.2.6. Conclusiones del programa

- 5.3. PROGRAMA DE RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES SOCIALES Y REPOSICION DE INMUEBLES**
 - 5.3.1. Contexto
 - 5.3.2. Identificación de las 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 Programa de Reconstrucción de Inmuebles afectados parcialmente.
 - 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. Unidades sociales objeto de seguimiento Expost
 - 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
- 5.4.5. Indicadores de logros

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 5 A
- 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



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 características como un “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)”. Fuente: “Estudios previos de conveniencia y oportunidad -selección abreviada No, SA-MC-0007-2014-Trancaribe S.A, agosto de 2014”

Estas características generan una serie de problemas, tanto para los usuarios como para el sector transportador, relacionadas con 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*

Para el caso de ciudades como Cartagena de Indias, este documento CONPES fija la política y estrategia para fortalecer la capacidad institucional, planear y administrar el tráfico y transporte urbano e 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

¹ CONPES 3167 -2002

² CONPES 3260 - 2003



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 urbanas, 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

- El Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias se encuentra ubicado al sur de la cuenca del mar Caribe y en la Costa Norte Colombiana. La división político administrativa de la ciudad, creada bajo el amparo de la ley 768 de 2002, establece tres localidades las cuales se han denominado: Histórica y del Caribe Norte, de la Virgen y Turística y la Industrial de la Bahía. (mapa 1.). En la actualidad el Distrito de Cartagena de Indias cuenta con cerca de 270 barrios, organizados en estas tres localidades y definidas como divisiones político administrativas, con homogeneidad relativa desde el punto de vista geográfico, cultural, social y económico.

-

- Según estimaciones de la Secretaría de Planeación Distrital, Cartagena de Indias posee una población de 1.015.616 habitantes aproximadamente, concentrándose esta población en las edades de 0 a 29 años.

Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias.



mapa.1 División Política Cartagena.

Localización	
Latitud	10° 26' Norte
Longitud	75° 33' Oeste

Areas	
Area Total	60.900,2 Ha
Longitud Linea Costera	193,0 Km
Area Urbana	7.590,8 Ha
Area Rural	53.309,2 Ha
Area Bahía Interna	450,0 Ha
Area Bahía Externa	8.100,0 Ha
Area Ciénaga de la Virgen	2.200,0 Ha
Area Caños y Lagunas	152,0 Ha

Población y Viviendas	
Población Total	1,015,616
Población Urbana	952,494
Población Rural	63,122
Viviendas Total	169,834
Viviendas Urbana	158,185
Viviendas Rural	11,649

Tabla 1. Fuente: Planeación Distrital. Cartagena de Indias.

Atravesando la ciudad se encuentra la Avenida Pedro de Heredia, arteria vial para el proyecto Transcaribe. En esta avenida se han ubicado en los últimos 40 años más de mil unidades de negocios de la más diversas actividades, en donde sobresalen la distribución de bienes y servicios alimenticios, comercialización de repuestos automotores, materiales de construcción y ferretería, textiles, servicios



de educación para los diferentes niveles académicos, servicios funerarios y religiosos, centros de prestación de servicios para la salud, talleres de reparación de artefactos electromecánicos y vehículos entre otros.

Como factores que propician la localización de este tipo de actividades, se reconoce en primer lugar la accesibilidad vial, ya que la Avenida Pedro de Heredia es el eje fundamental de la movilidad de la ciudad, la provisión adecuada de servicios públicos, la disponibilidad de áreas físicas para el desarrollo posterior de los negocios y en general por la funcionalidad de la arteria vial para la actividad comercial de los agentes económicos allí ubicados. Sin embargo, es de resaltar que el crecimiento y dinámica de las diferentes unidades de negocios en su área o sector, también obedece a particularidades muy específicas que hacen posible su arraigo y una rentabilidad que garantiza tanto el retorno de la inversión realizada, como la acumulación de capital por parte del agente económico.

El Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM) Transcaribe S.A. surge como la combinación organizada de infraestructura y equipos en un sistema que moviliza un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de las necesidades de movilización urbana.

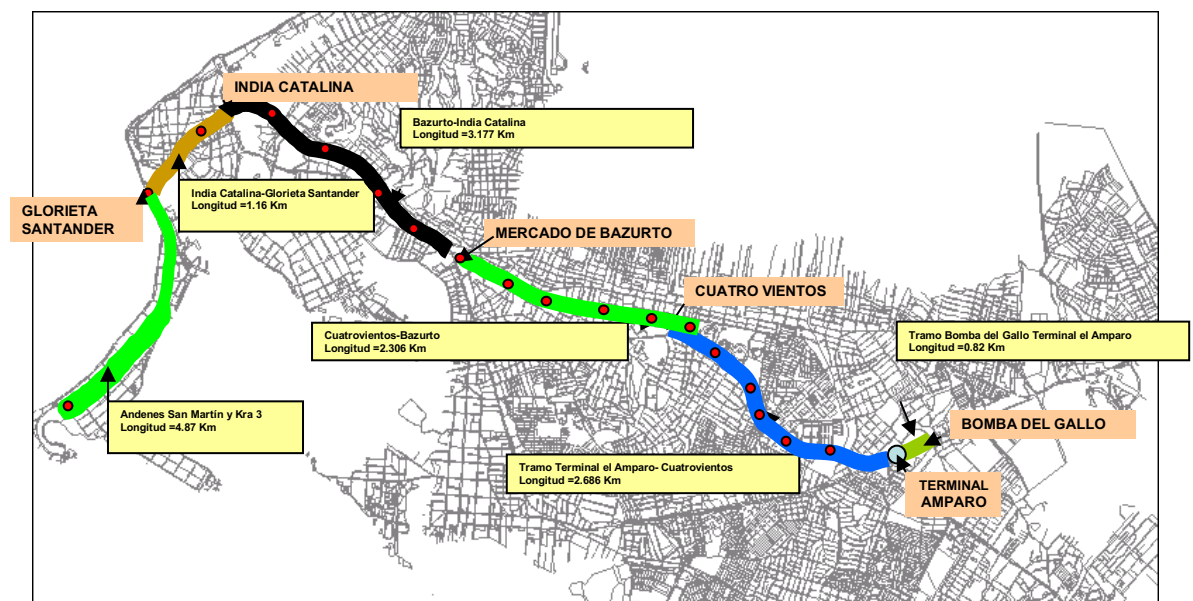
Transcaribe, cuyas obras civiles contemplan la construcción de 10.5 kilómetros de carriles exclusivos y 25.9 kilómetros de corredores pretroncales, partiendo desde el Patio Portal ubicado en el barrio Anita hasta la Glorieta Santander. Tiene una terminal de integración ubicada en El Amparo y 17 estaciones de transferencia centrales.

La culminación de las obras del carril solo bus y las estaciones de parada se dio a finales del año 2015; el inicio de la operación en su etapa pedagógica fue el 11 de noviembre de 2016, y de operación regular, el 27 de marzo de 2017. kilómetros de vías troncal, y cuyo recorrido inicia en la Terminal de Integración El Amparo, tomando 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.

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 tres tipos de rutas: Troncales, Auxiliares y Alimentadoras y se contempla movilizar en total 334.060 pasajeros/día, es decir que tendría una captación del 67% de la demanda

A lo largo del trazado del SITM las zonas de comercio organizado y de utilización de locales comerciales especializados se identifican en el sector comprendido entre La Bomba del Gallo y la Bomba del Amparo (Carretera de la Cordialidad), entre la Bomba del Amparo y el sector de Chambacú y desde Chambacú hasta la Glorieta Santander, pasando por la Avenida Venezuela.



mapa.2. Trazado y construcciones vías troncales del SITM

El tramo número uno o Prioritario, entre la India Catalina y la Glorieta del Santander, muelle de la Bodeguita, se caracteriza en el área inicial por comercio de talleres de automotores y cafeterías, y en la zona del centro un comercio bastante organizado pero con la proliferación del comercio informal.

El tramo numero dos comprende desde la bomba El Amparo hasta la intersección conocida como los

Cuatro Vientos, pasando por los sectores de Chipre, la Castellana, y Villa Olímpica, tiene como característica general que es un comercio relativamente reciente,(1983) Se instalan centros comerciales como Los Ejecutivos, y El Paseo de la Castellana. A lo largo de este tramo se pueden definir claramente tres sectores. El primero, entre la Bomba El Amparo y el Barrio 5 de Noviembre, caracterizado por un comercio liviano y diverso, donde la parte más frontal de las casas es adecuada como local comercial dedicados en su mayoría a la prestación de servicios médicos, de telefonía, veterinarias, y recreación, igualmente negocios dedicados a la comercialización de productos. También se encuentra un numero reducido de negocios dedicados a la comercialización de repuestos automotores y bienes similares, venta de motos, bicicletas, y talleres de reparación o mantenimiento. Se aprecia que los inmuebles todavía conservan vocación residencial.

Más adelante se identifica otro sector conformado por la institución educativa Nuestra Sra. Del Carmen cuya permanencia en el sitio data de 1965 cuando funcionaba en esas mismas instalaciones el Colegio Liceo de Bolívar, y posteriormente el antiguo colegio Departamental. Seguidamente encontramos, consolidando la zona como un área recreacional y deportiva; el estadio de Béisbol, la Plaza de Toros Cartagena de Indias y al lado derecho se localiza el estadio de fútbol Pedro de Heredia.

Por último dentro de este tramo encontramos un área comercial hasta llegar a la intersección de los Cuatro Vientos, caracterizada por la proliferación de escuelas de belleza, y tiendas naturistas.

El tercer tramo comprendido entre los Cuatro Vientos y Bazurto, se identifica el sector de Tesca, donde en los años setenta estaba ubicada la zona de tolerancia de Cartagena. El siguiente sector dentro de este tramo lo constituyen Maria Auxiliadora y Alcibia en la que predominan los negocios dedicados a la venta de materiales de construcción, serví tecas, clínicas, residencias y moteles.

El cuarto tramo comprendido entre la entrada a Patio Portal y la Bomba del Amparo, culmina en una intersección que en sus inicios se constituía en la única entrada y salida de la ciudad, en esta zona hay un predominio del comercio de productos agropecuarios y veterinarios

El Quinto tramo comprendido entre el puente de Bazurto, y la India Catalina, destacamos el sector de



Bazurto propiamente dicho. Allí, la comercialización de productos alimenticios en general irrumpe en la zona objeto de estudio.

En el área de Bazurto confluyen tanto la distribución y comercialización de los bienes de la canasta familiar, tales como alimentos procesados, granos, percederos, frutas, verduras, tubérculos, carnes, pescado etc., con la venta para consumo en restaurantes y demás negocios similares.

La zona de Bazurto se caracteriza en la margen izquierda por el comercio de ropa, calzado, textiles, y el comercio al por mayor y al detal de productos comestibles. En la margen derecha de la vía es predominante el comercio de productos para el hogar, colchones y muebles, igualmente identificamos una zona de servicios financieros donde antiguamente operaba el teatro colonial, en el cual funciona hoy día el centro comercial del mismo nombre.

Al terminar el sector de Bazurto se inicia el Barrio la Quinta zona que hasta el inicio del barrio Pie de la Popa se caracteriza porque la mayoría se dedica al comercio de artículos de ferretería, pinturas, pisos y materiales de construcción en general.

En la vía se encuentra coexistiendo con los mencionados negocios y talleres, viviendas e instituciones de servicios, como iglesias, colegios y centros de atención médica. La dinámica del crecimiento y organización comercial de la vía, no ha seguido una planeación, por ello la ubicación de los negocios ha sido espontánea y desordenada, encontrando sin embargo agrupación de negocios afines, que no significa una estrategia asociativa de estos.

2.1. ACTUALIDAD DEL TRANSPORTE

Antes del inicio de la operación se realizaban en la ciudad de Cartagena, 452.000 viajes pagos motorizados en transporte público colectivo al día, de estos 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.



La prestación del servicio público colectivo de pasajeros se encontraba autorizada por el Departamento Administrativo de Tránsito y Transporte, DATT, por 52 rutas urbanas, aunque en la realidad solo funcionaban 35. El parque automotor que se encontraba operando en la ciudad era de aproximadamente 1.590 vehículos, incluyendo buses, busetas y microbuses.

Hoy, se encuentran implementadas y en funcionamiento: 11 rutas alimentadoras, 4 rutas troncales, 6 rutas pretroncales, 3 rutas circulares y 1 ruta complementaria.



Figura 1. Mapa general de rutas troncales y pretroncales.

2.2. INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA VIAL

La infraestructura del sistema integrado de transporte la constituyen el conjunto de corredores viales, terminal 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 sesenta (160) 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.

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.

Las rutas troncales salen desde el Portal de integración el gallo y pueden ser: Expresas, Semiexpresas y Corrientes o paradoras.

Expresa: Desde su salida hacen paradas en algunas estaciones del sistema, por lo general en máximo 5 estaciones.

Semiexpresa: Se detienen en algunas estaciones del Sistema.

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

Rutas Alimentadoras: Proviene 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 del corredor troncal, 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.

TRANSPORTE INCLUSIVO: Respeto a los usuarios facilitando el acceso a personas con discapacidad, adultos mayores y mujeres embarazadas

REACTIVACIÓN DE LA ECONOMÍA: Generación de empleo que incide en la creación de nuevos servicios 13.4%. En el Sistema Transcaribe, durante el desarrollo de las obras se generaron entre mano de obra directa e indirecta: 3.470 empleos calificados y 8.026 no calificados. Con la entrada en operación del Sistema se generaron aproximadamente 1600 empleos.

SEGURIDAD: Disminución de la accidentalidad y mejoramiento en de la seguridad vial dentro del sistema. Reconstrucción total con un diseño geométrico integral, avalado por el ministerio de transporte; Un carril exclusivo para el SITM en cada sentido, por calzada con ampliación a 2 carriles en las estaciones de parada, Se delimitaron cruces peatonales mediante cebras, algunas de ellas semaforizadas, Construcción de rampas vehiculares definidas conforme a la Secretaria Planeación Distrital, Se instalaron las correspondientes señalizaciones de acuerdo a parámetros técnicos de seguridad vial tanto vehicular como peatonal, Se realizó el cambio total de la iluminación pública con sistemas modernos, acorde a parámetros técnicos, se instalaron semáforos en las principales intersecciones viales y pasos peatonales, Franjas peatonales claramente definidas, bordes de vía constantes, construcción de rampas técnicamente diseñadas, pendientes constantes y definidas.

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, ya que el actual sistema de contratación se basa en un porcentaje de la tarifa recolectada por cada conductor, no tienen afiliación seguridad social ni a prestaciones sociales.

ELIMINACIÓN DE LA SOBREFERTA: 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 PUENTE BAZURTO - PIE DE LA POPA

3.1. Contexto del Tramo

El Tramo V-A, construido a lo largo de la Avenida Pedro de Heredia, se encuentra localizado dentro de las siguientes coordenadas: 10°24'40.28" Latitud Norte y 75°31'10.88" de Longitud Oeste y 10°25'6.17" Latitud Norte y 75°31'46.16" Longitud Oeste

Posee una longitud aproximada de 1.5 Kilómetros y sus límites son, por el norte con los barrios Alcibia, La Esperanza, La Quinta; al sur con los barrios Pie de la Popa, Barrio Chino y el Prado; al oeste con los barrios La Quinta y Pie de la Popa; y al este los barrios Alcibia y El Prado.

La topografía del tramo Bazurto Pie de la Popa es plana, encontrándose dentro del sector varios canales y parte del sistema de caños y lagos de la ciudad.

Las obras de Ingeniería de este Tramo contemplaron la construcción de 1.5 Kilómetros de recorrido, que iniciaba en la Avenida Pedro de Heredia en sector Alcibia antes de la subida al puente de Bazurto, y termina en el sector Pie de la Popa, a la altura de la Estación de servicio Texaco.

A lo largo de este recorrido se encuentran las estaciones de parada, las Delicias y Mercado de

Bazurto.

Comprende la zona desde el predio identificado con el registro Topográfico RT- 105 de propiedad de ANDRES ACEVEDO MARRUGO, hasta el RT-BI-72 de propiedad de LUCILA SOMELLA DEL CARMEN FARAH CHADID.

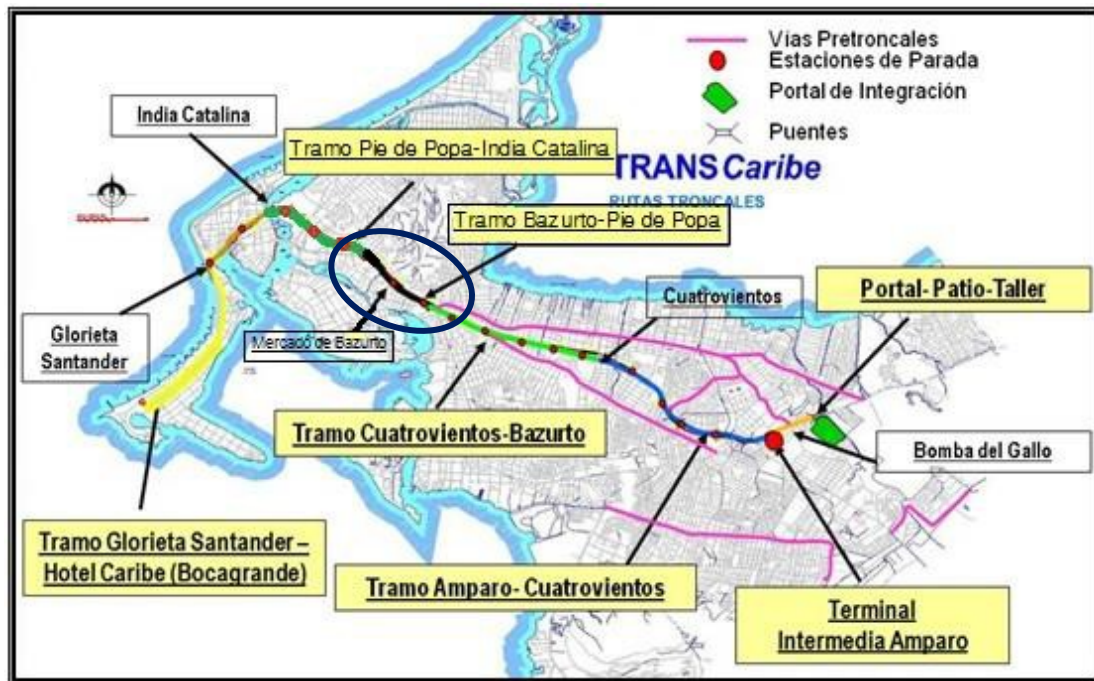


Figura 2 Ubicación de Tramo 5 A. Puente Bazurto- Pie de la Popa

El Plan de reasentamiento del Tramo 5 A se encuentra contemplado en el Plan de Reasentamiento General diseñado por la Universidad de Cartagena mediante convenio ínter administrativo celebrado entre Transcaribe S.A. y el Distrito de Cartagena de Indias, cuyo objeto fue la elaboración del censo, diagnóstico socioeconómico y su diseño direccionado a la población ubicada en el área de influencia del SITM en todos los tramos afectados por la construcción del proyecto. De este Plan se obtuvo la No objeción del Banco Mundial en el año 2006 e igualmente en el 2010 con la actualización y ajustes correspondientes.

- Préstamo BIRF 7231-CO Proyecto de sistemas Integrados de Transporte (No Objeción mayo

22 de 2006).

- Préstamo BIRF 7739-CO No objeción marzo 10 de 2010

El Censo de la Universidad de Cartagena (año 2006) arrojó una población a afectar de 546 Unidades Sociales incluyendo todos los tramos. Pero debido a que los diseños sufrieron modificaciones y ajustes, fue necesario actualizar lo concerniente a las variaciones en cuanto al número definitivo de predios por tramos y de unidades sociales totales, donde en el Tramo 5A se identificaron 246 unidades sociales ubicadas en 166 predios afectados. Esta revisión y sus ajustes fueron realizadas por el equipo de Reasentamiento de Transcaribe en julio de 2009, bajo la asesoría de la Unidad Coordinadora del Ministerio de Transporte y como consecuencia de los ajustes en el Marco de Políticas de reasentamiento de mayo de 2009. Pero finalmente, con los ajustes técnicos realizados posteriormente al diseño geográfico en el Tramo 5ª Puente Bazurto-Pie de la Popa, la afectación definitiva fue de 248 unidades sociales en 153 predios, se detalla en la Tabla de Seguimiento No.7 *“Identificación De Unidades Sociales –Seguimiento Expost”*.

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.

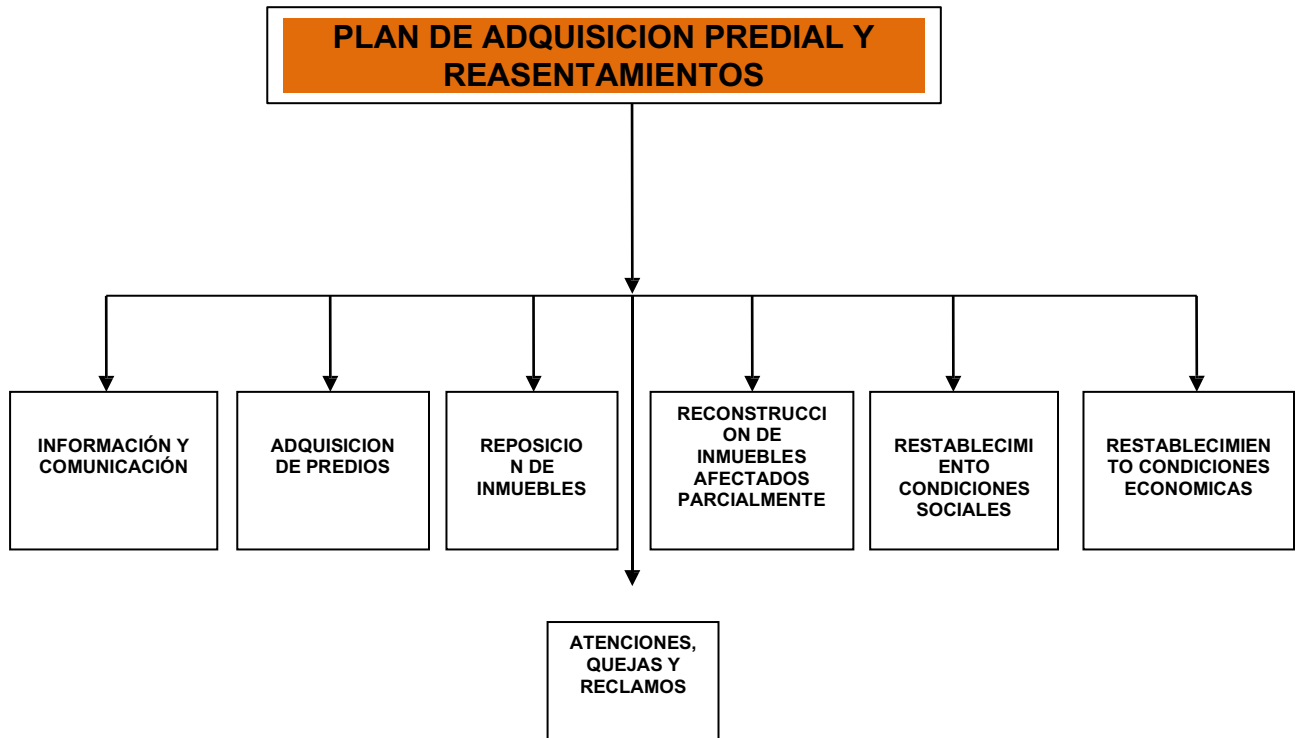


Figura 3. Esquema Programas Plan de Reasentamiento

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 estructuró de la siguiente manera para efectos de atender las necesidades puntuales de las áreas a trabajar³:

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 relevantes transcurridos en el tramo.

En el esquema que se presenta a continuación observamos que este equipo se encuentra adscrito a la Oficina Asesora Jurídica, y cuenta con la supervisión jurídica del jefe de área y la coordinación social de otro profesional.

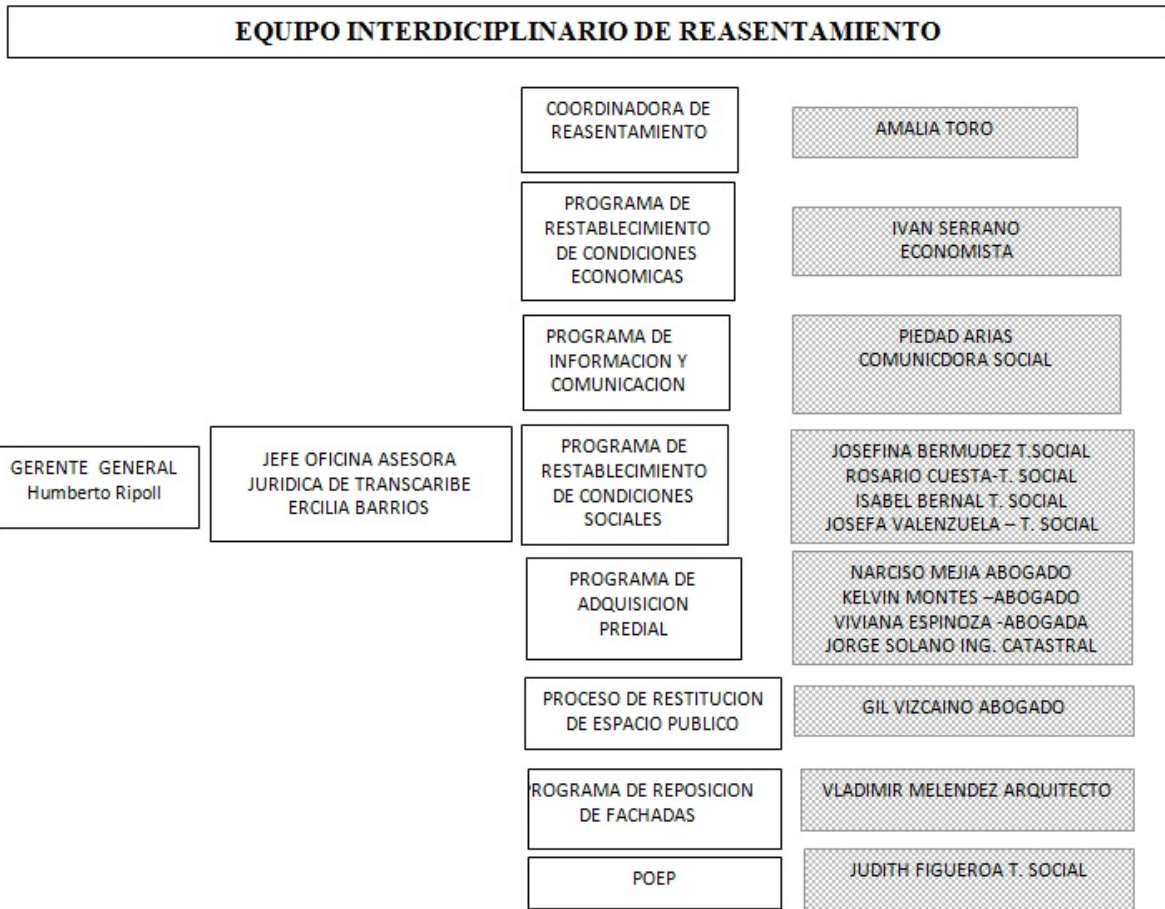


Figura 4. Equipo de personal de Reasentamiento

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

5. RESULTADOS DE LA EJECUCION DE LOS PROGRAMAS

5.1. PROGRAMA DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIONES

5.1.1. Cumplimiento de los Objetivos Generales y Especificos

El programa de comunicaciones e información aplicado en el Tramo 5 A, 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 y unidades

económicas.

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 5A

La población identificada en el diagnóstico socio económico de este tramo finalmente la conformaron las 248 Unidades Sociales distribuidas entre los diferentes tipos de unidades sociales, hogar, socioeconómicas, económicas y rentistas, resultantes de la actualización realizada al censo, detalladas en la Tabla. 7” *Identificación De Unidades Sociales –Seguimiento Expost.*”

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 macroproyecto.

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 y establecimientos de comercio, 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.

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:

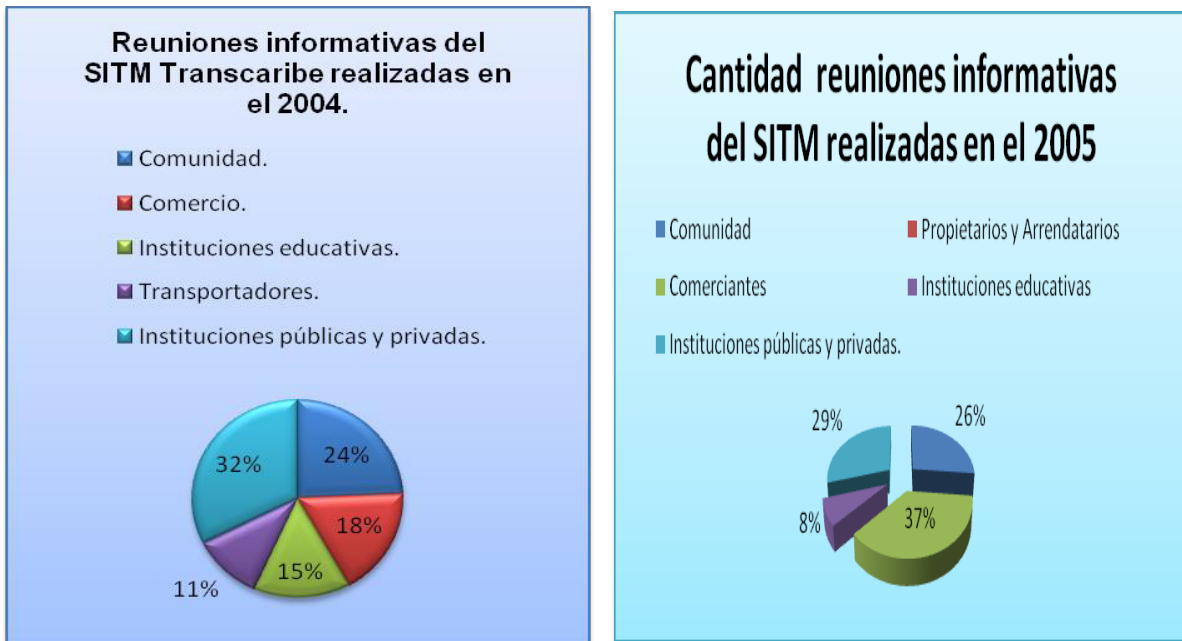


Figura 5. Registro de Reuniones del SITM

Dentro de los temas tratados en estas reuniones se tienen: duración y tiempo de la obra, acceso a los predios, plan vial, desvíos, entradas a parqueo de vehículos; los cuales fueron resueltos por la entidad y el contratista de la obra. En lo referente al tiempo y duración de la obra, se realizaban reuniones con la comunidad, para informarle como se iba a realizar la intervención, tuvieran conocimiento de las zonas de acceso, tránsito, información sobre desvíos, cierres parciales en la zona que se iba a intervenir, entre otros temas tratados.

5.1.3.3. 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 más 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”.

- El material se divulgó ampliamente, sus contenidos fueron socializados por el equipo interdisciplinario en los contactos iniciales que se realizaban con las unidades sociales y 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 proceso.

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. Información que se brindaba a medios de comunicación y cuya vocería estaba en cabeza de la gerencia de la entidad; 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 constituyó en uno de los mayores recursos, conto con diversos links que brindaron la información del proyecto, licitaciones, boletines de prensa, etc. Se destaca 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 esta iniciativa. Actualmente se cuenta 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 de información y comunicación en el tramo 5ª

La comunidad permitió y mostró aceptación de las obras de infraestructura, así como con el proceso de reasentamiento; 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.

5.1.7. Conclusiones

En la ejecución del tramo 5A 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 Cartagena 2010 (contratista inicial) y Unión temporal Cartagena 2013 (contratista final)**, llegaron a construir la ruta troncal en el tramo comprendido entre el sector Puente Bazurto y el sector Pie de la Popa, 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.

La entidad con el equipo del plan de reasentamiento por tema de procedimiento se notificó antes del inicio de obras a todos los propietarios de los bienes inmuebles que fueron afectados por las obras del transporte masivo S.A., a cada uno de los propietarios se les atendió personalmente, además de darle información del procedimiento de adquisición predial, de igual manera se socializaba el proyecto



del Transporte Masivo Transcaribe S.A.

Una vez se les notificaba y se les informaba del procedimiento de adquisición predial, algunos propietarios presentaban su inconformidad con el avalúo del predio, razón por la cual se le explicaba que muy a pesar de que no se podía objetar el mismo, se enviaba a la Lonja de Propiedad Raíces de Cartagena, para que realizara un nuevo análisis del avalúo, en algunos casos se incrementó, en otro quedo igual.

De igual manera, se le manifestaba a los propietarios que los abogados del plan de reasentamiento estaban en disposición de solucionar cualquier inconveniente que obstaculizara o dilatara el proceso de adquisición predial, por lo que eran asesorados en todos los temas respecto al predio afectado, solucionando así cualquier inconveniente que se presentara en el mencionado proceso.

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.

Para el efecto, como estrategia informativa del Plan de reasentamiento se realizaron reuniones comunitarias al inicio de las actividades del Plan con el objetivo de compartir el conocimiento de las características del proyecto y sus etapas, reuniones generales con las unidades sociales afectadas, para explicar los objetivos, estrategias y procedimientos del plan. Así mismo para manejar las, dificultades y propuestas de los asistentes y para solicitar los documentos requeridos para el proceso de la negociación.

Se realizaron, además, como estrategias de comunicación las visitas domiciliarias por el equipo interdisciplinario especialmente por los profesionales del área social, de acuerdo a las necesidades y expectativas individuales de que se presentaron en las diferentes etapas del proceso de adquisición predial.

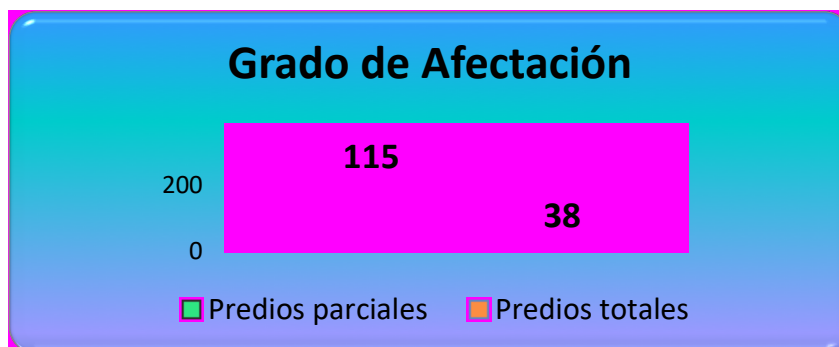
5.2. PROGRAMA DE ADQUISICIÓN PREDIAL

5.2.1. Contexto

Para efectos de garantizar la entrega del tramo a disposición de los contratistas de obra del Tramo 5A, comprendido entre la Puente de Bazurto y la Bomba Texaco del Pie de la Popa y Estaciones, en su respectivo orden Consorcio Cartagena 2010 (contratista inicial) y Unión temporal Cartagena 2013 (contratista final), el equipo interdisciplinario de Reasentamiento adscrito al Departamento Jurídico de Transcaribe, tuvo que realizar la adquisición predial de (153) predios para la construcción del tramo 5A. (tabla No.6 identificación de la afectación predial definitiva y tabla No.7 Identificación de las Unidades sociales seguimiento expost.)

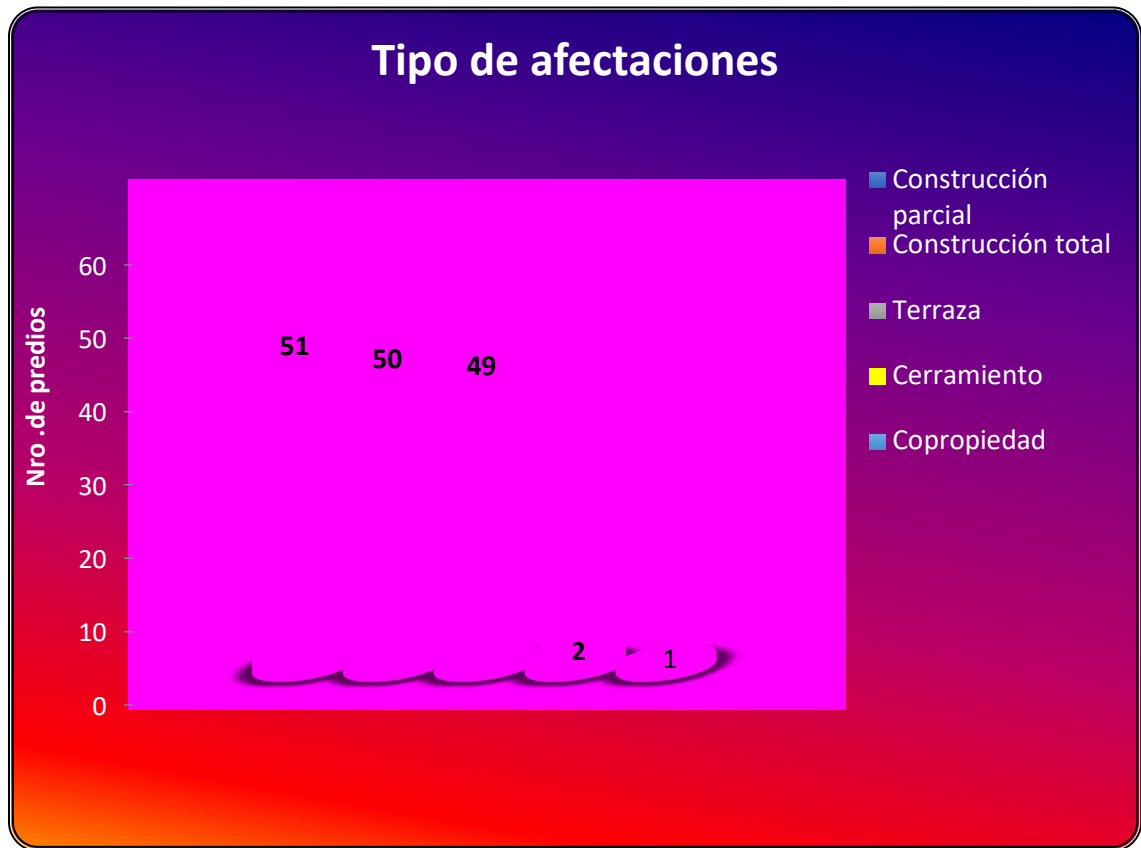
En este informe de cierre se presentan las acciones adelantadas durante el proceso de adquisición de los 153 predios correspondientes al tramo 5A, adquisición en la cual se reportaron 38 afectaciones totales, 115 con afectaciones parciales.

Grado de afectación	Numero de predios
Parcial	115
Total	38
TOTAL	153



Gráfica 1 Grado de Afectación- Programa de Adquisición

De conformidad al tipo de afectación de los 153 predios adquiridos para el tramo 5A, 51 predios corresponden predios con afectación en construcción parcial; 50 predios con afectación total en construcción; 49 predios con afectación en terraza, 2 predios con reconstrucción de cerramiento y 1 predio identificado como PH.



Gráfica 2. Tipo de Afectación del Programa de Adquisición Predial.

El reporte del estado de la adquisición predial de los 153 predios, a la Unidad Coordinadora del Ministerio de Transporte UMUS, se realizó a través de la matriz de seguimiento mediante el envío de informes mensuales dentro de los cinco primeros días del mes siguiente al cual se reporta el avance

y los trimestrales.

Para la ejecución de las obras de construcción se logró la entrega de las áreas requeridas de 126 predios, y en la actualidad se está en el proceso de saneamiento y registro de 27 predios, que se relacionan más adelante con la gestión adelantada y situación al momento del cierre del plan.

- Negociación de predios:

En lo relacionado con las negociaciones, se llevaron a cabo 115 adquisiciones por enajenación voluntaria y 11 por expropiación.

En relación al procesos de adquisición predial, se realizaron todos los tramites respectivos en función al debido proceso, para iniciar el trámite de adquisición predial, la entidad entrego los insumos respectivo a cada abogado para que diera tramite al proceso, estos insumos eran: La entrega de la documentación respectiva para realizar el estudio de título, el Registro Topográfico y el avalúo realizado por la Lonja de Propiedad Raiz de Cartagena y Bolívar, con estos insumos se procedía a proyectar la Resolución de Oferta de Compra de cada predio afectado, para la enajenación voluntaria, una vez notificada la oferta de compra, la entidad tenía un término de 30 días siguientes a la notificación de la resolución, de acuerdo a lo consagrado en el artículo 68 de la ley 388 de 1997, en este término se notificaba al propietario personalmente para que acudiera a la entidad dentro de los cinco (5) días siguientes al recibido del comunicado, en atención a lo establecido en el artículo 45 del Código Contencioso Administrativo con el fin de suscribir y aceptar la oferta de compra, en caso de no aceptarla, se le comunicaba al Distrito de Cartagena, a fin de iniciar los trámites respectivos para decretar la expropiación por vía administrativa en los términos legales. Cuando no era posible notificar al propietario personalmente, se procedía a fijar edicto en un lugar público de Transcaribe S.A. con inserción de la parte resolutive de la resolución de oferta respectiva, por un término de diez (10) días hábiles, para comunicar a los propietarios, transcurrido este término se procedía a comunicar al Distrito de Cartagena para que diera inicio al trámite de expropiación administrativa.

De los 153 predios, cumplieron a cabalidad 126 los procedimientos y términos del proceso de adquisición predial, con el fin de no vulnerar los derechos fundamentales de los propietarios, se

encuentran actualmente 27 predios por culminar el proceso de transferencia de dominio en favor del Distrito de Cartagena.

- **RT. BI. 249. HAYDEE BUSTILLO DE DEL RIO** (Afectación Parcial)

Este predio se encuentra en trámite de expropiación, actualmente cuenta con resolución proyectada, se espera la firma de esta y su posterior radicación en registro.

Fecha estimada de registro: diciembre de 2022.

- **RT. BI. 193. EDELMA BLANQUICETT CHICO** (Afectación Parcial)

Sobre este predio, se realizó resolución de expropiación, se radicó en la ORIP, sin embargo, la misma fue devuelta por inconsistencia en el NIT de la entidad. Se tramitó resolución modificatoria, fue radicada en ORIP y se está a la espera del registro efectivo de la misma.

Fecha estimada de registro: octubre de 2022.

- **RT. BI. 252. ANA ELVIRA ALCALÁ** (Afectación Total)

La formalización de adquisición predial con respecto a este inmueble se realizará vía expropiación puesto que quien fuera propietaria del mismo falleció.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. BI. 183. MARÍA DOLLY DUQUE Y OTROS** (Afectación Parcial)

Se proyectó resolución 46 del 13 de julio de 2022 que modifica la resolución de expropiación 110 del 7 de diciembre de 2021 con su respectiva diligencia de notificación personal, sin embargo, no hay constancia de registro de la misma, por falta de notificación a 2 de los propietarios. Se está tramitando notificación por aviso.

Fecha estimada de registro: diciembre de 2022

- **RT. BI. 149. FRANCISCO SALAZAR Y OTROS (EDIFICIO BANCOGANADERO PH)** (Afectación Parcial)

El inmueble hace parte de una propiedad horizontal. El trámite previamente adelantado no se realizó con el lleno de lo requisitos legales, por tanto, se realizará tramite de expropiación.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. 171, RT.172, RT.173 DISTRIBUIDORA EL ELÉCTRICO PH.** (Afectación Parcial)

El inmueble hace parte de una propiedad horizontal. El trámite previamente adelantado no se realizó con el lleno de lo requisitos legales, por tanto, se realizará tramite de expropiación.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. BI. 160. PASAJE CENTRAL PH** (Afectación Parcial)

El inmueble hace parte de una propiedad horizontal. El trámite previamente adelantado no se realizó con el lleno de los requisitos legales, por tanto, se realizará trámite de expropiación.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. 159. SOLEDAD DEL CAMPO FLÓREZ** (Afectación Parcial)

No hay constancia de notas devolutivas sobre la escritura pública 3967 del 31 de diciembre de 2009. Sin embargo, se puede evidenciar que quien actuó como vendedora en la escritura de compraventa fue la señora Soledad del Campo de Flórez y de acuerdo con certificado de libertad y tradición de fecha 06 de mayo de 2022 el actual propietario del inmueble objeto de negociación es el señor Yimmy Alberto Giraldo Zapata.

Se intentará realizar nuevamente el trámite notarial de venta con el propietario actual, de no ser posible dicha gestión, se realizará trámite de expropiación.

Fecha estimada de registro: enero de 2023.

- **RT. BI. 196. CONCEPCIÓN PEREZ DE MORAD** (Afectación Total)

Quienes se registran al folio Concepción Pérez de Morad y Teresa de Jesús Pérez Mercado se les adjudico en sucesión únicamente unos derechos herenciales, mas no derechos de propiedad, que era a lo que tenía derecho la Sra. Rita Mercado Mangón, así mismo, por medio de nota devolutiva se coloca de manifiesto la existencia de un aumento en las áreas con respecto a los que se encuentran inscritos.

A la fecha, se proyectó resolución de expropiación, la cual está pendiente por radicarse en ORIP.

Fecha estimada de registro: diciembre de 2022.

- **RT. BI. 127. GUILLERMO AUGUSTO GOMEZ BOTERO Y DIEGOCARDONA HERRERA** (Afectación Parcial)

A la fecha, fue radicada en Notaría 5ta. De Cartagena minuta aclaratoria a la escritura inicial de compraventa, que subsana inconsistencia en cuanto al nombre de uno de los comparecientes, la cual está a la espera de firma por parte de los vendedores.

Fecha estimada de registro: noviembre del presente año.

- **RT. BI. 221. MARIO GARCÍA GÓMEZ (Afectación Parcial)**

La escritura principal número 2227 del 14 de diciembre de 2010 de la Notaria 5ta. De Cartagena ha sido objeto de nota devolutiva por parte de la ORIP por incongruencia entre área y/o linderos. Se realizaron dos (2) escrituras públicas aclaratorias y ambas no han sido registradas y devueltas por parte de la ORIP por cuanto no se surtió el trámite adecuado para su registro. Las escrituras aclaratorias deben ingresarse junto con la escritura principal.

Por otra parte, conforme a certificado de libertad y tradición con fecha 23 de julio de 2021, la propietaria actual del inmueble es la Sra Mary del Socorro Martínez Pizarro y cuenta con un embargo, por lo cual, el registro de las escrituras públicas existente no sería viable.

Se tramitará su formalización predial vía expropiación.

Fecha estimada de registro: enero de 2023.

- **RT. 130. ORLANDO AMÍN Y CIA. EN C. (Afectación Parcial)**

La escritura pública de venta número 116 del 27 de septiembre de 2019 de la Notaria 5ta. de Cartagena no fue registrada y cuenta con nota devolutiva por parte de la ORIP en razón a incongruencias entre el área y/o linderos relacionados en la escritura con los inscritos en el folio de matrícula.

Se corrió una escritura pública aclaratoria sobre lo anterior, pero tampoco ha sido registrada porque la última nota devolutiva sobre la escritura principal manifiesta que la paz y salvo predial que se aporta no corresponde al inmueble. Se tramitará reingreso en la oficina de registro.

Fecha estimada de registro: octubre de 2022

- **RT. 180. EDIFICIO LOCALES COMERCIALES BAZURTO II PH (Afectación Parcial)**

El inmueble hace parte de una propiedad horizontal. El trámite previamente adelantado no se realizó con el lleno de los requisitos legales, por tanto, se realizará trámite de expropiación.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. 177. EDIFICIO QUINTA CENTRO PH. (Afectación Parcial)**

El inmueble hace parte de una propiedad horizontal. El trámite previamente adelantado no se realizó con el lleno de los requisitos legales, por tanto, se realizará trámite de expropiación.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. BI. 213. COMERCIOS EL COLMENAR PH. (Afectación Parcial)**

El inmueble hace parte de una propiedad horizontal. El trámite previamente adelantado no se realizó

con el lleno de lo requisitos legales, por tanto, se realizará tramite de expropiación.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. 101. CESAR AUGUSTO HIGUERA ACEVEDO Y RUBÉN DARÍOHIGUERA. (Afectación Parcial).**

Escritura pública 3475 del 3 de noviembre de 2010 cuenta con notas devolutivas por parte de la ORIP a las cuales les asiste razón por cuanto las áreas sumadas y descontadas del área total no coinciden con la parte restante que se declara.

Se tramitará nueva escritura aclaratoria, para subsanar la inconsistencia.

Fecha estimada de registro: enero de 2023.

- **RT. 219. EDIFICIO CALLE 30(Afectación Parcial)**

El inmueble hace parte de una propiedad horizontal. El trámite previamente adelantado no se realizó con el lleno de lo requisitos legales, por tanto, se realizará tramite de expropiación.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. 074. MARY DEL SOCORRO MARTÍNEZ PIZARRO (AfectaciónParcial)**

La escritura pública de compraventa número 2274 del 25 de noviembre de 2010 de la Notaria 4ta. de Cartagena cuenta con nota devolutiva por parte de la ORIP referente a que el área declarada como parte restante no es correcta. En la escritura se menciona que el área de la parte restante corresponde a 23.22 m², siendo lo correcto 232.22 m².

Se convocará a la parte vendedora para efectos de adelantar trámite de escritura aclaratoria.

Fecha estimada de registro: enero de 2023.

- **RT. 275. FRANCISCO DE JESÚS PUERTA VÁSQUEZ Y OTROS. (Afectación Parcial)**

El inmueble hace parte de una propiedad horizontal. El trámite previamente adelantado no se realizó con el lleno de lo requisitos legales, por tanto, se realizará tramite de expropiación.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. 151 PANAMÁ S.A (Afectación Parcial)**

El inmueble hace parte de una propiedad horizontal. El trámite previamente adelantado no se realizó con el lleno de lo requisitos legales, por tanto, se realizará tramite de expropiación.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. 144. FRANCISCO DUQUE SALAZAR Y DORIS QUINTERO** (Afectación Parcial)

El predio objeto de negociación y su consecuente escritura pública 1776 del 09 de junio de 2011 de la Notaria 3ª. De Cartagena, no fue registrada y fue devuelta por la ORIP con ocasión a que la identificación del predio no es correcta en razón a que el mismo fue sometido a englobe y como resultado de ello el folio 060-106368 fue cerrado.

Para el caso en concreto es pertinente la elaboración de una nueva escritura de venta, sobre el entendido que el objeto de la venta cambia con la mutación del predio, y no es viable subsanar tal variable por medio de escritura aclaratoria.

Se está evaluando la posibilidad de hacer la formalización vía expropiación, luego de intentar contactar a los propietarios para acordar la elaboración de una nueva escritura pública, sin embargo, no ha sido posible la comunicación por medio de los números de contactos y correos soportados en la base de datos.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. 272. JOAQUÍN ORLANDO HAYDAR PINILLA** (Afectación Parcial)

El inmueble hace parte de una propiedad horizontal. El trámite previamente adelantado no se realizó con el lleno de los requisitos legales, por tanto, se realizará trámite de expropiación.

Fecha estimada de registro: febrero de 2023.

- **RT. 273. JAIRO ROMERO ROJAS y otro** (Afectación Parcial)

Cuenta con una nota devolutiva por parte de la ORIP la escritura pública N° 886 del 22 de julio de 2011 de la Notaría Séptima, y la misma manifiesta incongruencia entre el área y los linderos mencionados en la escritura y los registrados en ORIP.

Se convocará a la parte vendedora para efectos de adelantar trámite de escritura aclaratoria, de lo contrario se formalizará vía expropiación.

Fecha estimada de registro: enero de 2023.

- **RT. 274. JAIRO ROMERO ROJAS y otro** (Afectación Parcial)

Cuenta con una nota devolutiva por parte de la ORIP la escritura pública N° 1357 del 16 de mayo de 2011 de la Notaria 3ra. de Cartagena, y la misma manifiesta incongruencia entre el área y los linderos mencionados en la escritura y los registrados en ORIP.

Se convocará a la parte vendedora para efectos de adelantar trámite de escritura aclaratoria, de lo contrario se formalizará vía expropiación.

Fecha estimada de registro: enero de 2023.

Es importante anotar que a la fecha no existen pasivos financieros pendientes por pagos en estos 27 predios.

Se continúa brindando el acompañamiento debido a las unidades sociales trasladadas por el reasentamiento, con el propósito de reestablecer las condiciones iniciales, logrando así la apropiación por parte de las unidades sociales afectadas de las soluciones al desplazamiento involuntario, hasta tanto se culminen los trámites de formalización de adquisición predial.

El ente gestor efectuará todos los trámites y gestiones necesarias tendientes a finalizar debidamente el componente de adquisición predial relacionados en el presente documento de cierre.

5.2.2. Costos de la Adquisición predial

El costo de la adquisición predial INICIAL, para este tramo, fue de **\$ 34.262.667.020, 00** para los 153 predios reportados en la Matriz de seguimiento a la adquisición predial del tramo 5A, correspondiente al que va desde el Puente Bazurto hasta la Bomba Texaco del Pie de la Popa.

En relación con el valor total de la adquisición predial el valor pagado según la afectación predial se distribuyó así: el 57% del valor de afectaciones fue por afectaciones en construcción, el 36 % fue por afectación en terreno, y el 7 % se distribuyó entre reposición de fachada y otras mejoras, tal como se observa en la gráfica siguiente:

A la fecha de este informe no se tienen predios pendientes por cancelar el valor o saldo de la adquisición ni por reconocimientos económicos.

5.2.3. Logros de la Adquisición Predial

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

b) El trabajo individual con los propietarios de predios (viviendas y negocios) permitió detectar necesidades específicas y de esta manera se pudieron 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 brindó de igual manera a arrendatarios y poseedores.

c) 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 lograr la mejor comunicación posible y buenas relaciones con los funcionarios.

b) *Trámites ante la Administración Distrital, y cambios Políticos.* Durante el periodo que se llevó 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 hicieron que los procesos de expropiación demoraran un poco.

c) *Debido al inadecuado uso de los espacios públicos debieron realizarse procesos de Recuperación de este.*

5.2.5. 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 20 Procesos de Restitución, así:

- Todos los procesos de restitución que se iniciaron en contra de los propietarios por la afectación de sus predios, por las obras del Transporte Masivo Transcaribe S.A., se atendieron en su momento a lo establecido en el Decreto 0581 del 9 de junio de 2004, los cuales se iniciaron ante



la Alcaldía de la Localidad Histórica y del Caribe Norte (Localidad No. 1) y la Alcaldía de la Virgen y Turística (Localidad 2), se iniciaron en general entre las dos localidades un total de 20 procesos de restitución por la no entrega de las áreas requeridas de cada predio afectado, procesos que culminaron en una entrega voluntaria por parte de los propietarios, al hacer estos una restitución concertada con la Alcaldía Histórica y del Caribe Norte (Localidad No. 1) y la Alcaldía de la Virgen y Turística (Localidad 2), es decir que se logró la desocupación sin que mediara la orden de la autoridad local, y no tuvo que esperarse la culminación del proceso. Con un acompañamiento social y jurídico, se le explico los beneficios y los motivos por los cuales no era necesario esperar que se realizara el proceso de restitución, cuando se podía entregar voluntariamente, mediante reuniones y visitas domiciliarias con un enfoque pedagógico fortalecido.

- De igual manera, se realizaron procesos de recuperación del espacio público, en compañía de la Policía Metropolitana de Cartagena, La Alcaldía de la Localidad Histórica y del Caribe Norte (Localidad No. 1), la Alcaldía de la Virgen y Turística (Localidad 2) y la Gerencia de Espacio Público y Movilidad, en atención a lo establecido en el Decreto Distrital 091 del 18 de Enero de 2007, Acuerdos 024 de 2004 y Acuerdo 040 de 2006, esta recuperación, fue traumática, toda vez que se encontraban vendedores informales ubicados sobre las construcción para la vía del Transporte Masivo Transcaribe S.A. que se iba realizar en su momento en la Avenida Pedro de Heredia-Bazurto, Tramo 5A, en ambos carriles. En este tema se suscribió un convenio interadministrativo entre el Distrito de Cartagena y la Universidad de Cartagena, para que realizara un censo y así identificar que vendedores informales venía ocupando el espacio público en su momento. Para llevar a cabo los procesos de formalización establecidos en el Artículo 13 del Acuerdo 040 de 2006.



Imágenes ocupaciones del espacio público.



Imágenes ocupaciones del espacio público.

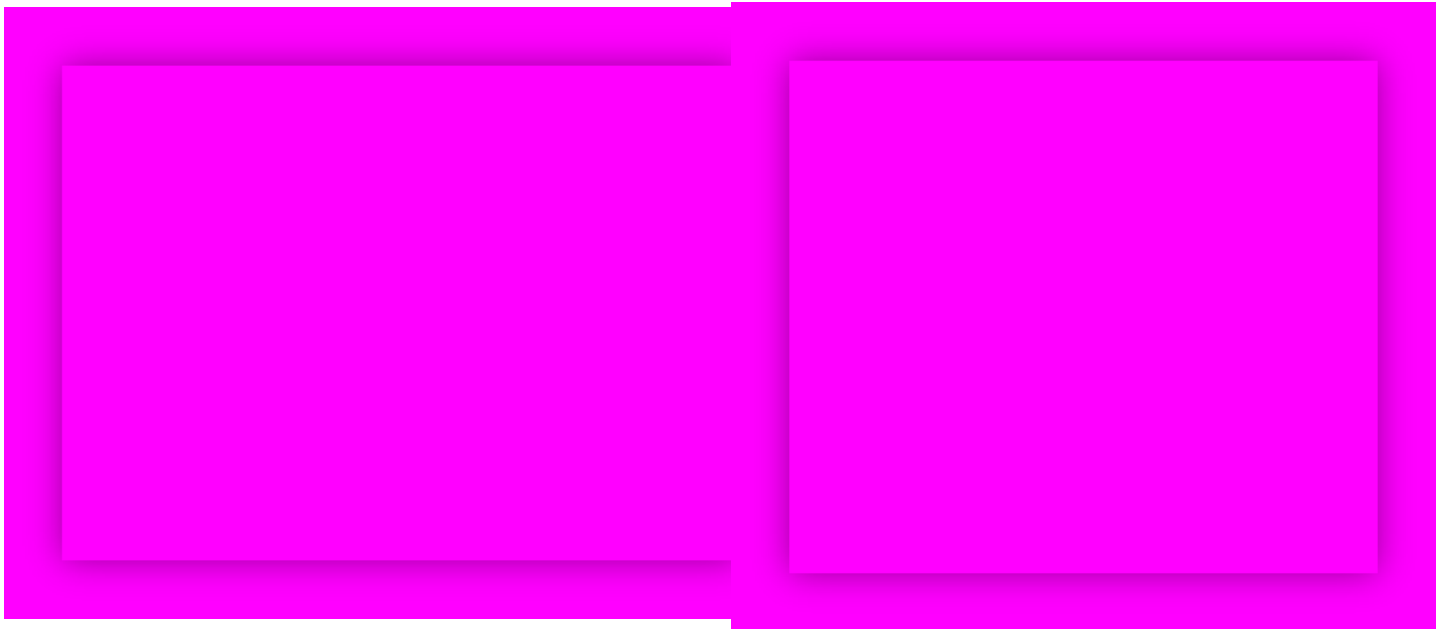
Además, se inició proceso de restitución ante la Alcaldía de la Localidad Histórica y del Caribe Norte (Localidad 1), contra comerciantes que se encuentran ubicados en el espacio público, en el Mercado de Bazurto, Avenida Pedro de Heredia, denominados adjudicatarios, proceso de restitución que no se logró ya que desde la alcaldía local no se pudo identificar la tradición del inmueble y al parecer el mismo hace parte de bienes del Mercado de Bazurto y los ocupantes están tramitando un proceso de adjudicación, por tanto no fue posible su desocupación, lo que generó una zona faltante de ampliación vial.

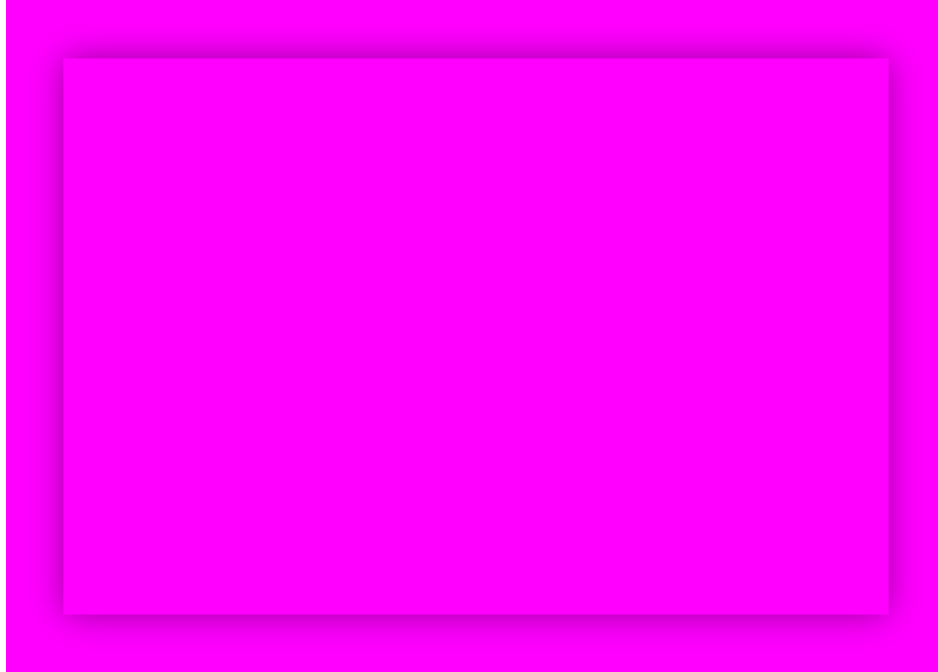
5.3. PROGRAMA DE RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES SOCIALES Y REPOSICION DE INMUEBLES

5.3.1. Contexto

Teniendo en cuenta las características del sector comercial de Bazurto, descritas más arriba, se encontró que los actores sociales que interactúan en el Mercado de Bazurto, pugnan por su permanencia en el sector, por el reconocimiento colectivo de su espacio en la lucha por el trabajo y la cultura en Cartagena.

Registro fotográfico del Sector de Bazurto





Registro fotográfico del Sector El Frijolito



Las Situaciones Sociales identificadas en este sector se reflejaron en los procesos de adquisición predial lo que generó la intervención por parte de Transcaribe como entidad gestora del proyecto mediante la ejecución de acciones en cada uno de los Programas del Plan de reasentamiento coordinadas con otras entidades competentes, como es el caso de la Alcaldía de Cartagena mediante su dependencia de Espacio Público. Lo anterior considerando el marco de las políticas de Reasentamiento del Banco Mundial y de las normativas vigentes del tema, (PNTU), contenido en el Plan Nacional de Desarrollo; así mismo de conformidad a la Ley 388 de 1997 el Proceso de adquisición de inmuebles, se diseñó un Plan de manejo social con esta población, con el fin de mitigar o minimizar estos impactos.

En este tramo también se incluye entre otros El Sector el **Frijolito** llamado así por la comunicad residente, considerando la forma del área, ubicado a la entrada del Barrio La Esperanza, donde fue construido por la obra de Transcaribe S.A. una Glorieta. La afectación fue necesaria realizarla en once (11) predios, los cuales se caracterizaron porque sus propietarios y ocupantes identificadas fueron en un 45% Unidades sociales Hogares y en su mayoría con lazos familiares existentes entre ellos.

5.3.2. IDENTIFICACION DE LAS UNIDADES SOCIALES

Como se detalla en el numeral 3.1. “Contexto” del tramo 5ª, luego del diseño del Plan de reasentamiento general ejecutado por la Universidad de Cartagena en el año 2006 mediante contrato interadministrativo celebrado con Transcaribe S.A., donde se censo la población factible a afectar por el SITM con una población total de 546 en todo el corredor vial; Transcaribe S.A. realizo en el 2009 una actualización del Censo de los predios y de las Unidades Sociales correspondientes solo al Tramo 5ª Bazurto- Pie de la Popa, siendo el resultado preliminar el indicado en la siguiente Tabla No.5 “*identificación preliminar de las Unidades Sociales*” que arrojó un total de 246 en donde se identificaron las siguientes Unidades sociales: 212 Unidades Sociales Economices, 34 Unidades sociales Hogar

Tabla No. 5 Identificación preliminar de Unidades Sociales

Nº de predios	Nº de USH	Nº USE	Total
166	34	212	246

Finalmente Y de acuerdo al diseño geográfico, ajustes técnicos y a la actualización del Censo del SITM en el Tramo 5ª Bazurto-Pie Popa, se fueron ajustando las Unidades Sociales afectadas, con el resultado de los 153 predios anotado en la siguiente Tabla No .6 “*Identificación de la afectación predial definitiva*” tomando como referente la matriz mensual y las actividades de seguimiento.

Tabla No.6. Identificación de la afectación predial definitiva

N° DE PREDIOS	AFECTACION PREDIAL		TIPO DE NEGOCIACION		ENTREGADOS E INTERVENIDOS	EN TRAMITE
	TOTAL	PARCIAL	VOLUNTARIA	EXPROIACIONES		
153	38	115	115	11	153	27

Fuente: Información recopilada en Informe de Adquisición Predial de fecha noviembre 2012 y Matriz mensual mayo 2021

5.3.3. INTERVENCIÓN SOCIAL PARA EL RESTABLECIMIENTO DE LAS CONDICIONES INICIALES:

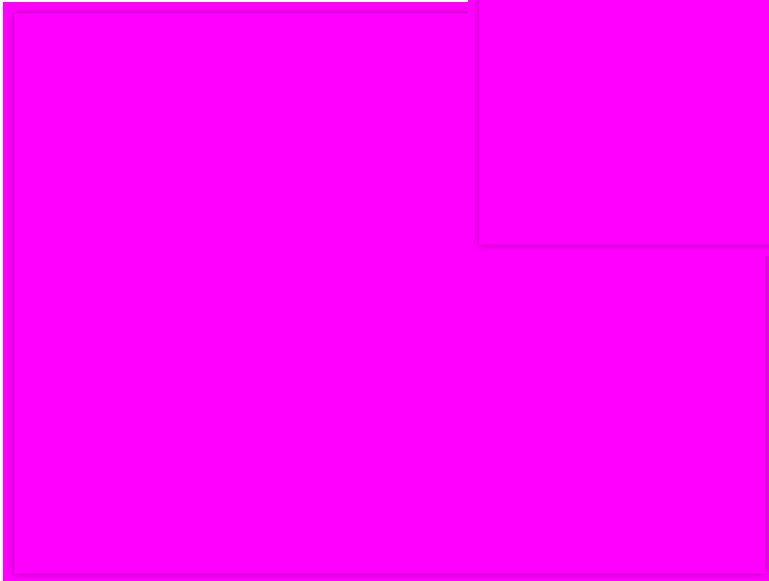
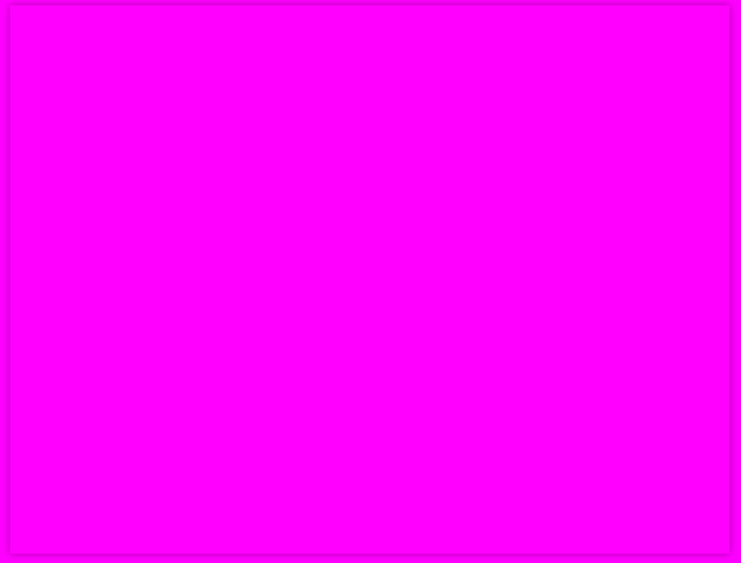
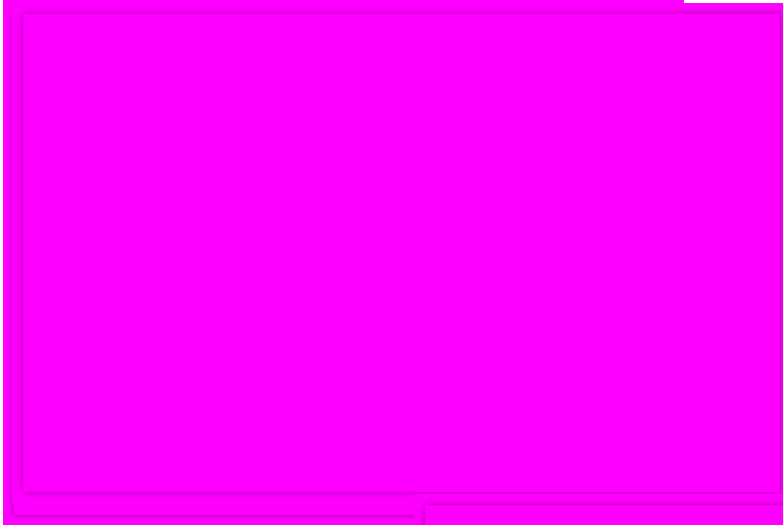
Teniendo en cuenta las características de la población objeto afectada por el SITM (anotadas arriba), se diseñaron y ejecutaron Acciones de **ACOMPAÑAMIENTO SOCIAL** para asistir a la población desplazada en relación al restablecimiento o mejoramiento de sus condiciones iniciales, las cuales se enmarcaron 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,: 18 Unidades Sociales Hogares (USH), 98 Unidades Sociales Económicas (USE) y 15 Unidades sociales Socioeconómicas (USSE) , las cuales se detallan en la No. Tabla No.7 “*identificación de Unidades sociales-Tabla de seguimiento Expost*” .

La intervención social se desarrolló de manera articulada con los gestores de los demás programas del Plan de Reasentamiento con la aplicación de la metodología propia de la disciplina social. Para su cumplimiento se realizaron reuniones constantes con las unidades sociales afectadas, los propietarios de los predios, representantes de estos y de la comunidad en general y ocupantes de los mismos; Así mismo contactos directos con las diferentes unidades sociales de manera telefónica y personal; visitas domiciliarias, recorridos del tramo con el equipo de reasentamiento, identificación e intervención de las redes sociales existentes en la comunidad ubicada en el radio de acción del aérea afectada, correspondientes a las unidades sociales hogares vulnerables. De igual manera se realizaron acciones de asesoría a cada una de las disciplinas y programas del Plan de reasentamiento:

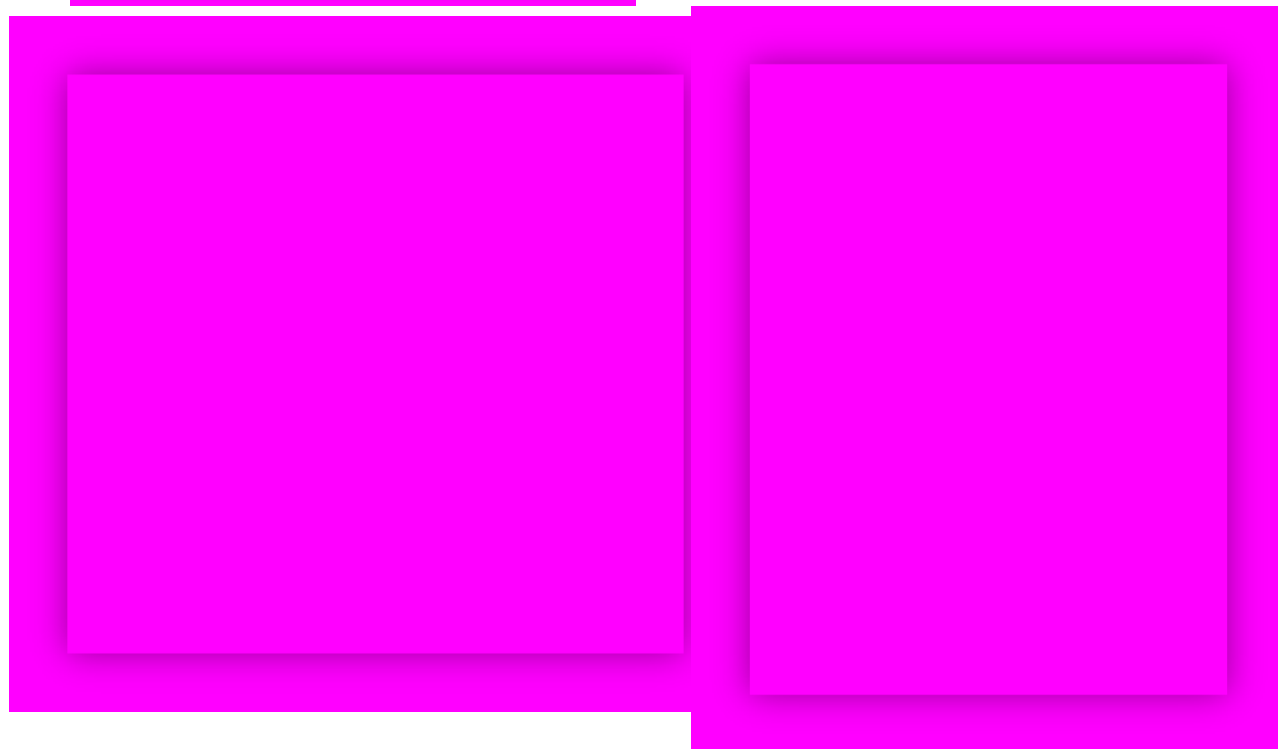


TransCaribe
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

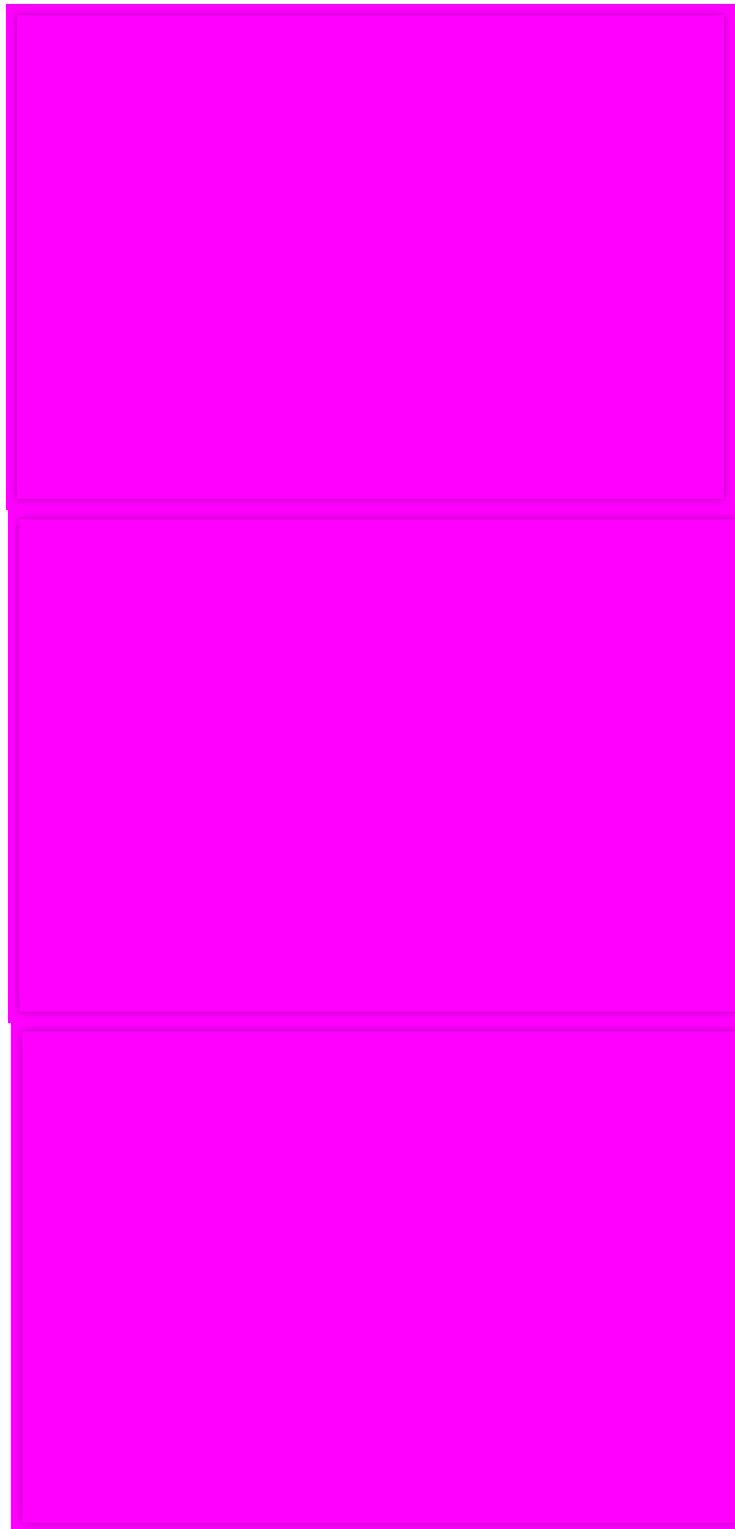
Registro fotográfico de la Socialización de Reasentamiento.



Registro fotográfico de Visitas Expost.



**Registro fotográfico de la Socialización de Reasentamiento.
En Barrio La Esperanza**



5.3.4. Acompañamiento Social al Programa de Adquisición Predial

Se adelantaron acciones conjuntamente con el equipo Jurídico, se brindó asesoría y apoyo 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 o 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 ex post del Proyecto.

Se hizo 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.

En la etapa de negociación se brindó acompañamiento social a las unidades sociales en apoyo a los Asesores Jurídicos de la Adquisición Predial; durante los procesos 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 de Cartagena ante la Oficina de la superintendencia de Notariado y Registro.

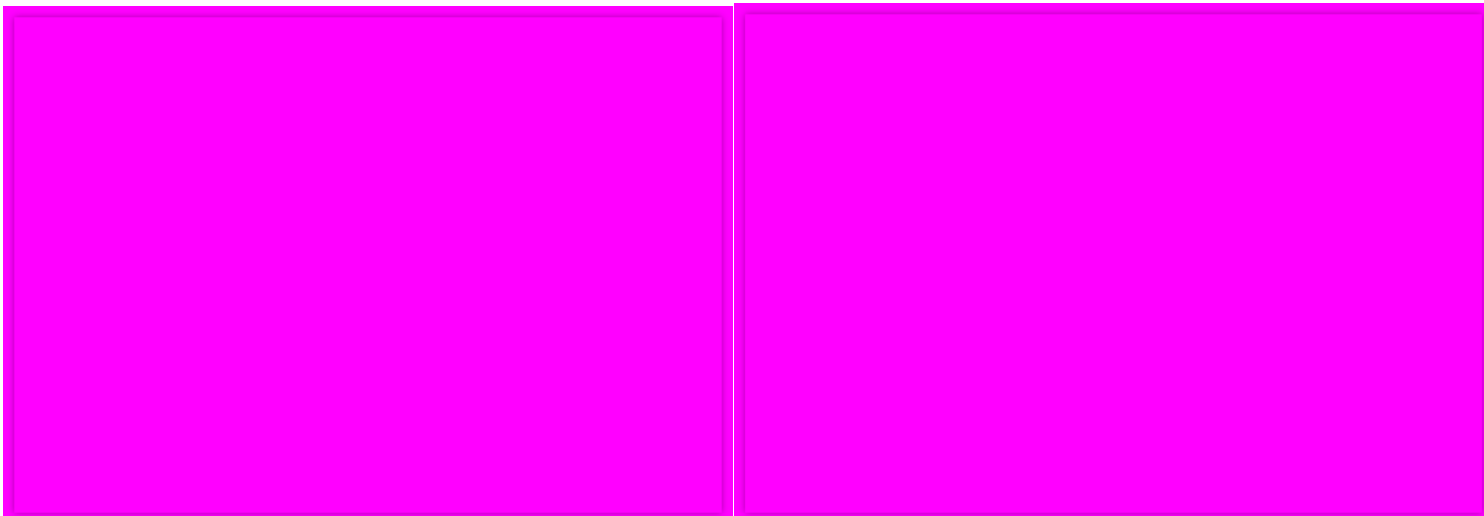
Intervención en el proceso de pago de la oferta de compra, mediante la elaboración, presentación y seguimiento de las Cuentas de Cobros para el pago del valor de la negociación, como también en el proceso de pago de los Impuestos requeridos como: Derechos Notariales, Estampilla Pro desarrollo de la Gobernación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

5.3.5. Acompañamiento Social al Programa de Reconstrucción de Inmuebles Afectados Parcialmente:

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 (53 US), Tabla No.6 “Identificación de la afectación predial” , como también, cuando fuere el caso, a los de afectación total que en este caso fueron 38 predios (Programa de reposición de los mismos).

Se les hizo acompañamiento a los profesionales del área técnica en sus correspondientes asesorías arquitectónicas y diseño, siendo el caso de la reconstrucción del inmueble, trámites ante curadurías, manejo de inquietudes y solicitudes sobre las afectaciones prediales por parte de las Unidades Sociales afectadas. Estas acciones se ejecutaron mediante reuniones por tramos con propietarios u ocupantes, visitas domiciliarias a las familias y atención individualizada a casos vulnerables de reconstrucción de inmuebles.

Registro fotográfico socializando con la comunidad



5.3.6. Acompañamiento Social al Programa de Restablecimiento de Condiciones Económicas:

Se llevó a cabo el acompañamiento social a los propietarios de predios y propietarios de las Actividades comerciales o negocios ocupantes de los predios afectados, durante todo el proceso relacionado con el programa de Restablecimiento de Condiciones económicas, en apoyo al Asesor Económico líder de este proceso.

El apoyo social requirió del manejo pedagógico del 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 tasados para mitigar los impactos generados por el SITM

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 al personal encargado de este tema

5.3.7. Resultados del Acompañamiento Social:

Para mayor ilustración y explicar en forma precisa la información recopilada durante el seguimiento social; la Tabla No. 7 del Programa Restablecimiento de Condiciones Sociales se encuentra dividida en tres variables:

Unidades Sociales Censadas es el resultado de la Actualización del Censo realizado en el 2009, que es coincidente con la Matriz Mensual y representa el total de la información predial del tramo.

Las US trasladadas (objeto de desplazamiento involuntario)

Las US No Trasladas: Se encuentran las de “Construcción afectada” o “Reposición de fachadas

“que son objeto de seguimiento y las de “Construcción no Afectada” que no son objeto de seguimiento.

Tabla N° 7. Identificación De Unidades Sociales –Seguimiento Expost

RESTABLECIMIENTO DE CONDICIONES INICIALES - TABLA DE SEGUIMIENTO										
TRAMO	1. US CENSADAS					2. US TRASLADADAS			3. US NO TRASLADADAS	
	USH	USE	USSE	USA	Rentista	USH	USE	USSE	Construcción afectada	Construcción NO afectada
5A	24	185	17	0	22	18	98	15	53	42
TOTAL	226		22			131			95	
	248					226				

Actualización del Diagnostico Socioeconómico del Tramo 5A Tramo Bazurto-Pie Popa

2 información recopilada en la Matriz del Tramo 5ª Bazurto- Pie Popa

5.3.7.1. Unidades Sociales objeto de Censo (Variable No1)

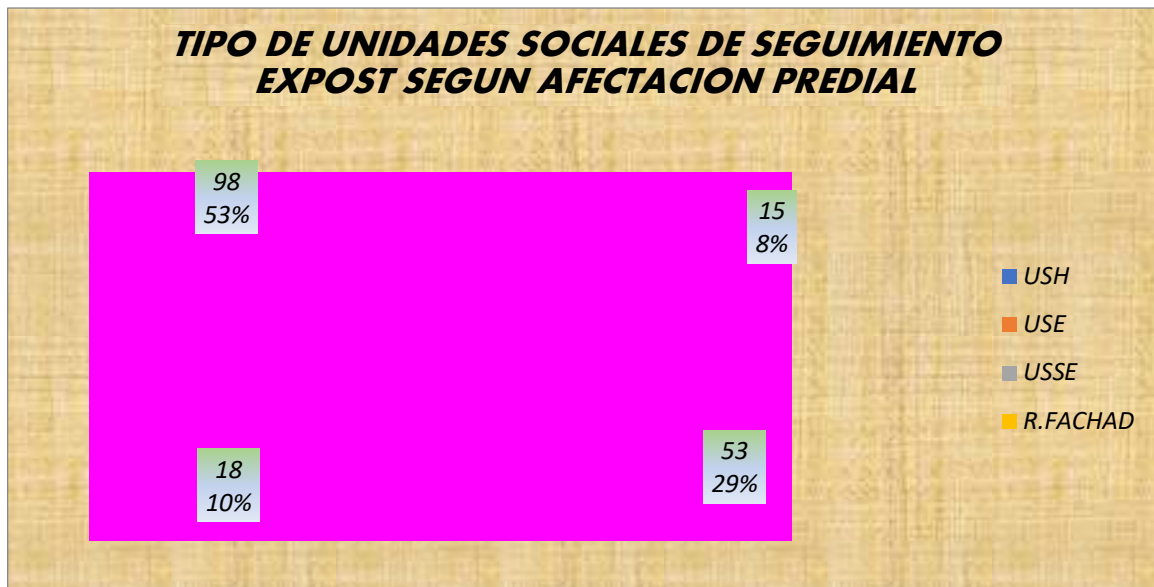
En los 153 predios afectados por la construcción de este tramo, de acuerdo a los resultados de la actualización del censo se identificaron 248 Unidades Sociales, en total dichas unidades fueron clasificadas de la siguiente manera, es importante resaltar que hubo sostenibilidad en la caracterización inicial de las Unidades sociales Censadas en relación a los 153 predios finalmente afectados:

- (24) Unidades sociales Hogar que representan el 10 %,
- (185) Unidades sociales Económicas que representan el 75%
- (17) Unidades sociales Socioeconómicas que representan el 6%
- (22) Unidades Sociales Rentistas que representan el 9%

Las Unidades Sociales Económicas censadas representan el mayor porcentaje con un 75%, por las características propias del sector ya descritas.

5.3.7.2 Unidades Sociales objeto de seguimiento expost (variables No2 y No.3 tabla No.7)

Gráfica 6. Unidades sociales de seguimiento Expost.



Fuente: Fichas de seguimiento a Unidades Sociales 2010-2019, Tabla de Restablecimiento de Condiciones Iniciales 2015-2019

Constituyen el verdadero objeto de seguimiento social, jurídico, técnico y económico por parte del equipo interdisciplinario de reasentamiento; las variables No. 2 TRASLADADAS que son 131 clasificadas así:

- 18 Unidades Sociales Hogar,
- 98 Unidades Sociales Económicas y
- 15 Unidades sociales Socioeconómicas,

Las unidades sociales económicas ocuparon el primer lugar en traslado con un 53% seguidas por los Hogares con un 10%, y el 8% correspondientes a las US Socioeconómicas.

Reposición de Fachada:

Para seguimiento se le suma la Variable No.3 correspondiente a las Unidades Sociales NO TRASLADADAS, pero específicamente las de "CONSTRUCCIÓN AFECTADAS" o Reposiciones de



Fachadas que son 53 representadas con el 29%. ,44 son Económicas, 1 Hogar, 3 USSE y 5 rentistas. En su totalidad entregaron terminadas y a satisfacción las Reposiciones de Fachada.

En conclusión, el seguimiento expost se direcciono a las unidades trasladadas 131, como se observa en la tabla de seguimiento No.7 *“identificación de Unidades sociales-Tabla de seguimiento Expost”* del Programa de restablecimiento de Condiciones Sociales y Reposición de Inmueble, más las 53 Unidades sociales objeto de reposición de Fachada, siendo en total 184

5.3.7.3. Conclusiones del acompañamiento Social

El programa de Restablecimiento de condiciones sociales de este tramo se ejecutó durante el proceso de adquisición predial, con la intervención profesional de un equipo de Trabajadores Sociales y como apoyo el Equipo de Reasentamiento. Se inició desde el primer contacto con las unidades sociales ocupantes posibles a afectar, mediante la aplicación de los formatos de los Estudios Socioeconómicos a cada una y de la identificación del diagnóstico socioeconómico de la población objeto.

Este proceso se obtuvo atendiendo a las variables de recuperación de las condiciones iniciales considerando el grado de vulnerabilidad por el impacto de las obras. Se trasladaron 131 unidades sociales: 18 Unidades Sociales Hogar, 98 Unidades Sociales Económicas y 15 Unidades sociales Socioeconómicas, se les hizo seguimiento y acompañamiento social, mediante asesoráis, reuniones, contactos directos y telefónicos, visitas domiciliarias, y coordinaciones permanentes, apoyo del equipo de reasentamiento.

USH trasladadas:

De las 18 unidades sociales hogar trasladadas, considerando las que fueron objeto de seguimiento, todas restablecieron sus condiciones iniciales, se evidencio que se minimizaron los impactos negativos del proyecto. De estas 18 familias trasladadas 7 eran arrendatarias y por esta condición no se les hace seguimiento; 11 familias distribuyeron el producto de la venta entre sus propietarios/herederos. De estas 11 familias 5 USH no repusieron el bien inmueble se trasladaron a vivienda familiar y 5 dividieron el producto de la venta entre los herederos, y una familia se trasladó temporalmente por aprobación del comité de reasentamiento por motivos de salud de uno de sus



miembros, regreso al predio y finalmente vendió a un tercero no por necesidad del SITM sino por voluntad propia.

USSE trasladadas

De las 15 unidades sociales Socio-económicas trasladadas: 1 hizo reposición de inmueble para su vivienda y restableció sus condiciones iniciales; 11 no hicieron reposición del inmueble y distribuyeron el producto de la venta entre los herederos quienes siguieron con el negocio de manera particular, 1 se trasladó para otra ciudad, y 2 no restablecieron la actividad económica.

USE trasladadas

De las 98 Unidades Sociales Económica trasladadas 54 restablecieron sus condiciones iniciales, incluyendo las 8 que siguieron funcionando en otra sede, 9 se ubicaron en otro sector de la ciudad, 11 se trasladaron a la misma zona, 6 fueron traslados temporales y se encuentran funcionando en el mismo predio. De las 98 Unidades sociales Económicas 44 cerraron sus actividades económicas, de estas 7 fueron trasladadas a otra ciudad, por el impacto económico generado por el SITM traducido en bajos ingresos producto de las ventas. Así mismo lo consideraron como oportunidad para saldar deudas que tenían previas a la llegada del SITM. y cerrar negocios, teniendo en cuenta que la vocación identificada era de personas naturales.

No hubo necesidad de realizar acompañamiento social en el traslado de EPS, ni de Instituciones educativas, ya que las condiciones anteriores y actuales eran coincidentes en la ubicación geográfica en relación al predio anterior. Los servicios públicos y demás redes sociales pertinentes al pedio de reposición se encontraron en buen estado, y por lo antes anotado, el 53% de las unidades sociales trasladadas eran de carácter económico.

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.



De las 53 unidades sociales objeto de reposición de fachadas (29% de las US de seguimiento) todas cumplieron con la reposición a satisfacción y se les hizo el seguimiento correspondiente, mediante recorridos periódicos de los predios afectados y visitas, entrevistas de asesorías técnicas por parte del ingeniero y arquitecto del equipo de reasentamiento con el acompañamiento social, cumpliendo así mismo con los requerimientos individuales de las unidades sociales.

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-07.01-0814-2012 de agosto 16 de 2012, TC-DJ-07.01-0983-2013 de diciembre 12 de 2013 y oficio TC-DJ-07.01-1040-2016 de julio 29 de 2016.

En la medida que sean registrados a nombre del Distrito de Cartagena los predios o áreas requeridas que se encuentren en trámite de legalización de la negociación, así mismo se seguirán remitiendo a la Alcaldía de Cartagena las escrituras o Resoluciones de Expropiación, con los anexos requeridos, para su correspondiente archivo, dejando copia del expediente en los archivos de Transcaribe S.A.

5.3.8. Metodología Aplicada al Programa Social

El primer contacto con las unidades sociales se inició 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 Tramo 5ª, con el objetivo de actualizar las unidades sociales resultantes del Censo que hizo la Universidad de Cartagena en la primera etapa del proyecto en el año 2006

Con 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.

Mediante este estudio se identificaron y analizaron, las características socioeconómicas 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 Pie Popa-India Catalina

De acuerdo al tipo y grado de vulnerabilidad de cada unidad social se definieron medidas de mitigación de impactos, y se aplicaron estrategias de acompañamiento antes y durante el proceso de traslado, ya que algunas unidades Sociales se encontraban temerosas de continuar el negocio en otro lugar, porque su clientela era más que todo residente del área por los afectos el desarraigo al lugar, que fue significativo también para las US hogares por el tiempo de vivir en el lugar

Se realizó el acompañamiento Social en las etapas del proceso del plan de reasentamiento juntamente con el equipo de profesionales del área Jurídica, Técnica y Social para abordar de manera integral a cada individuo y a las familias según su tipología y sus condiciones de vida y de afrontar el traslado involuntario mediante asesorías, reuniones, contactos directos y telefónicos, visitas domiciliarias, y coordinaciones permanentes

5.3.9. Logros del programa Social

Se realizaron las acciones de *Acompañamiento Social requeridas* a las 184 Unidades sociales ocupantes de los 153 predios afectados. Con los propietarios de estos predios se obtuvieron 144 negociaciones voluntarias y 9 se definieron por Expropiación vía Administrativa, por limitaciones jurídicas del predio, de las cuales cuatro (4) concertadas.

Se logró 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. (Relación de Unidades sociales trasladadas a

Caso a resaltar el del señor Néstor Carmona, adulto mayor, que felizmente la titulamos “Multiplicando los Panes”, siendo esta una unidad social a quien se le hizo acompañamiento desde cada una de las

disciplinas del equipo durante todo el proceso de la reposición de inmueble. Con el producto de la venta de su predio, tuvo la oportunidad de reponer su vivienda además de comprarle otro predio a su hija y de quedar con algunos ahorros, evidenciándose un cambio positivo en sus vidas a pesar del impacto que se generó por el desarraigo del lugar que vivió por muchos años.

Se dio el restablecimiento de las unidades sociales correspondiente a la Reposición de fachadas (relación de Unidades sociales con Reposición de fachadas a continuación)

Finalmente se logró la apropiación por parte de las unidades sociales afectadas de las soluciones al desplazamiento involuntario, visiblemente en las actitudes y respuestas hacia cada una de las etapas propias del proceso de adquisición predial.

Tabla 9. Unidades Sociales reposición de fachadas

No.	RT	NOMBRE UNIDAD SOCIAL	OBSERVACIONES
1	RT-BI-077	NORIS ARROYO ZAMBRANO	USH Cumplió con la R. de fachada. A solicitud de la propietario el comité de reasentamiento aprobó traslado temporal motivado por la salud de la hija de la propietaria. Luego de la R.de Fachada vendió el área restante.
2	RT-BI-085	URIEL RAMOS MASS Y OTRO	USE Cumplió con la reposición de fachada.
3	RT-BI-093	JOHNY JOSE GARCIA TIRADO	USE Cumplió con la reposición de fachada.
4	RT-BI-095	CLAUDIA PATRICIA RUMIE Y OTRO.	USE Cumplió con la reposición de fachada.
5	RT-BI-096	JACQUES EUGENE ROBERT LAZZARO Y OTROS	USE Cumplió con la reposición de fachada.
6	RT-BI-097	F.J. RUMIE Y CIA S.EN C.	USE Cumplió con la reposición de fachada.
7	RT-BI-102	JAIME F. MARTINEZ PINILLA	USE Cumplió con la reposición de fachada.
8	RT-BI-104	GONZALO SERRANO OREJARENA	USE Cumplió con la reposición de fachada. La U.SE IMPOFER ubicada en el predio, se trasladó de manera voluntaria a otro sector U.S.E. no por la afectación predial.
9	RT-BI-106	ALMACEN BLANCO Y CAMPANO Y CIA LTDA	USE Cumplió con la reposición de fachada.
10	RT-BI-108	RAMON ROMEU CASTELLA	USE Cumplió con la reposición de fachada, luego de la reubicación de la Maquinaria Industrial-grúas-aíres acond. -eléctricos, ubicada en las instalaciones de la Empresa TREBOL ROMEU Y ROMEU LTDA, ocupantes del predio (Rectificadora de Motores El Trébol). Por motivos de salud no siguió con la actividad económica.
11	RT-BI-109	MERCEDES SUSANA RAMOS DE LA OSSA	USE Cumplió con la reposición de fachada.
12	RT-BI-110	FERNANDO VASQUEZ	USE Cumplió con la reposición de fachada. Afectación parcial pero se

		ESCANDON E HIJOS S. EN C.	tuvieron que trasladar 3 U:S:E: Durante el proceso de negociación manejo pedagógico con y entre los propietarios (dos hermanos y la US jurídica).
13	RT-BI-111	MONICA PATRICIA DUQUE NASIB Y OTROS	USE Cumplió con la reposición de fachada.
14	RT-BI-129	ELENA AURORA BANQUEZ ARIAS	USSE Cumplió con la reposición de fachada, para el efecto se hizo acompañamiento al propietario ante la situación con los ocupantes de la bodega, quienes exigían reconocimientos económicos cuando no les correspondía.
16	RT-BI-132	GUSTAVO ORLANDO SALAZAR ECHAVERRY Y OTRO	USE Cumplió con la reposición de fachada.
17	RT-BI-135	ABRAHAM MOHADIE DEL VALLE	USE Cumplió con la reposición de fachada.
18	RT-BI-136	ABRAHAM MOHADIE DEL VALLE Y OTRA	USE Cumplió con la reposición de fachada. Afectación parcial pero se tuvieron que trasladar 3 U:S:E:
19	RT-BI-142	JOSE RAUL NIÑO MERCHANT	USR Cumplió con la reposición de fachada. Afectación parcial pero se tuvieron que trasladar 2 U:S:E:
20	RT-BI-143	TEOFILO RAMON TAPIA ANAYA	USE Cumplió con la reposición de fachada.
21	RT-BI-144	FRANCISCO JAVIER DUQUE SALAZAR Y OTRO	USE Cumplió con la reposición de fachada.
22	RT-BI-150	BEXY MARIA NAVARRO DE MAJANA	USE Cumplió con la reposición de fachada.
23	RT-BI-152	ROBERTO DUNCAN Y OTROS	USE Cumplió con la reposición de fachada. Por la afectación se tuvo que trasladar una USE
24	RT-BI-171	DISTRIBUIDOR EL ELÉCTRICO LTDA	USE Cumplió con la reposición de fachada.
25	RT-BI-172	DISTRIBUIDOR EL ELÉCTRICO LTDA	USE Cumplió con la reposición de fachada.
26	RT-BI-173	ADOLFO MALO DAVID	USE Cumplió con la reposición de fachada.
27	RT-BI-174	DISTRIBUIDOR EL ELÉCTRICO LTDA	USE Cumplió con la reposición de fachada.
28	RT-BI-175	DISTRIBUIDOR EL ELÉCTRICO LTDA	USE Cumplió con la reposición de fachada.
29	RT-BI-176	JOSEFINA VERGARA DE LEQUERICA Y CIA. S. EN C.	USR Cumplió con la reposición de fachada.
30	RT-BI-182	RAFAEL ANTONIO MONROY ARCE Y OTROS	USE Cumplió con la reposición de fachada.
31	RT-BI-185	JESUS MARIA VILLALOBOS Y CIA S.EN C.	USE Cumplió con la reposición de fachada.
32	RT-BI-186	WO GON GEN	USE Cumplió con la reposición de fachada.
33	RT-BI-187	SUPERTIENDAS Y DROGUERÍAS OLÍMPICA S.A.	USE Cumplió con la reposición de fachada.
34	RT-BI-188	ALFREDO ELIAS PUELLO ANAYA	USE Cumplió con la reposición de fachada.

35	RT-BI-191	ADOLFO MALO DAVID	USE Cumplió con la reposición de fachada.
36	RT-BI-192	ADOLFO MALO DAVID	USE Cumplió con la reposición de fachada. Se dio la necesidad de manejar situación familiar entre el propietario y los ocupantes (familiares). Así mismo técnicamente con los ocupantes ya que hubo resistencia por parte de estos.
37	RT-BI-193	EDELMA BLANQUICET CHICO	USSE Cumplió con la reposición de fachada. Para el efecto se dio la necesidad de celebrar Promesa de compraventa debido a la urgencia del consorcio para la construcción de la obra por el área requerida y por encontrarse el predio con limitaciones jurídicas. Traslado temporal de 3 U. Sociales Económicas
38	RT-BI-195	DAVID ALONSO MARRUGO	USSE Cumplió con la reposición de fachada.
39	RT-BI-208	FELIPE JUAN BUSTAMANTE	USE Cumplió con la reposición de fachada.
40	RT-BI-210	MARGARITA LUZ GIL SOTO	USE Cumplió con la reposición de fachada. Se llegó a un acuerdo con los propietarios debido a situación jurídica del predio que limitaba la adquisición. Lo cual subsanaron
41	RT-BI-214	GARCIA HOYOS SUCESORES Y CIA S. EN C.	USE Cumplió con la reposición de fachada. Se trata del Centro Comercial Globo Centro se tuvo que manejar la resistencia de los vendedores estacionarios ubicados en la parte lateral, y la coordinación de estrategias con la Alcaldía para su manejo. . Además acompañamiento en relación a la demora en llegar a un acuerdo de los tres propietarios de los RT 214, RT 217 y RT 218 los tres propietarios RT 214, RT 217 y RT 218
42	RT-BI-217	GLOBO CENTRO	USE Cumplió con la reposición de fachada. Centro Comercial se tuvo que manejar la resistencia de los vendedores estacionarios ubicados en la parte lateral, y la coordinación con la Alcaldía para su manejo. Además acompañamiento en relación al acuerdo de los tres propietarios RT 214, RT 217 y RT 218 ubicados en el C:C. Globo Centro por demora en ponerse de acuerdo para la Construcción de la fachada
43	RT-BI-218	M. CASTELLANOS Y CIA. S. EN C.	USE Cumplió con la reposición de fachada. Centro Comercial se tuvo que manejar la resistencia de los vendedores estacionarios ubicados en la parte lateral, y la coordinación con la Alcaldía para su manejo. Además acompañamiento en relación al acuerdo de los tres propietarios RT 214, RT 217 y RT 218 ubicados en el C:C. Globo Centro por demora en ponerse de acuerdo para la Construcción de la fachada
44	RT-BI-221	GARCIA GOMEZ MARIO	USR Cumplió con la reposición de fachada.
45	RT-BI-222	HERRERA GUILLERMO CADENA	USR Cumplió con la reposición de fachada.
46	RT-BI-231	ASOCIACION DE IGLESIAS EVANGÉLICAS DEL CARIBE	USI (INSTITUCIONAL) Cumplió con la reposición de fachada.
47	RT-BI-232	RODOLFO ANDRÉS FLOREZ JARAMILLO	USE Cumplió con la reposición de fachada.
48	RT-BI-253	INMOBILIARIA FOSCHINI LTDA.	USR Cumplió con la reposición de fachada. Por ser un Edificio se demolió este y se hizo r. de fachada a la bodega
49	RT-BI-269	MARIA DOLY DUQUE	USE Cumplió con la reposición de fachada.
50	RT-BI-271	PAUL GUILLERMO JUAN BUSTAMANTE	USE Cumplió con la reposición de fachada.
51	RT-BI-280	DIEGO MARIA DUQUE	USE Cumplió con la reposición de fachada.
52	RT-130	FELIX ENRIQUE HERNANDEZ CONTRERAS	USE Cumplió con la reposición de fachada.

53	RT-145	FELIX ENRIQUE HERNANDEZ CONTRERAS	USE Cumplió con la reposición de fachada.
----	--------	--------------------------------------	---

Tabla 10. Unidades Sociales Trasladas

No.	R.T	NOMBRE DE LA UNIDAD SOCIAL	TIPO DE UNIDAD SOCIAL	OBSERVACIONES
1	77	NORIS ARROYO ZAMBRANO	USH Cumplió con la R. de fachada. A solicitud del propietario el comité de reasentamiento aprobó traslado temporal motivado por la salud de la hija de la propietaria. Luego de la R. de Fachada vendió el área restante.	Restablecida
2	TOTAL84	CECILIA DEL CARMEN GALINDO Y OTRO.	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
3		PROTECCION SOLAR	USE Restablecida trasladada para otra zona de la ciudad (Barrio Alto Bosque). Restablecida	Restablecida
4		KIOSCO GUANIAMO	USE cerrada	Trasladada a otra ciudad
5		PROTECCION SOLAR CARTAGENA	USE Restablecida trasladada para otra zona de la ciudad (Barrio Alto Bosque). Restablecida	Restablecida
6		GRAPAS Y SOPORTES	USE Restablecida trasladada para otra zona de la ciudad (Barrio Bosque). Restablecida	Restablecida
7		CELUALTERNATIVA	USE cerrada	
8		COLEGIO CENTRAL	USE cerrada	
9		COLEGIO Los Andes	USE cerrada	
10	89	PLASTIC BOLSA	USE Restablecida trasladada para el mismo sector. Restablecida	Restablecida
11		COCOTEL Y CIA LTDA	USE cerrada	
12	TOTAL 90	EMILIA CARDOZO	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
13		ALMACEN LA MILAGROSA	USE cerrada	
14		CARPAS Y TAPICERIAS HAYDAR	USE Restablecida trasladada a otra zona de la ciudad, Bosque Sector el Prado. Restablecida	Restablecida
No.	R.T	NOMBRE DE LA UNIDAD SOCIAL	TIPO DE UNIDAD SOCIAL	OBSERVACIONES
15		MILEIDY	USH no objeto de seguimiento por ser arrendataria	
16	TOTAL 91	NIDIA DEL RIO	USSE restablecida las condiciones iniciales, no hubo reposición de inmueble	Restablecida
17		COMPUMARKER	USE cerrada	Sigue funcionando en otras sedes
18	92	JOSE G. MARTINEZ V.	USE Restablecida, no hubo reposición de inmueble	Restablecida
19		ESE HOSPITAL SOCIAL CARTAGENA DE INDIAS	USE –ISTITUCIONAL. Correspondía a la bodega de la ESSE	Fue trasladada a la sede principal
20		MOVIMIENTO MISIONERO MUNDIAL	USE-INSTITUCIONAL	Sigue funcionando en otras sedes
21	TOTAL 94	SOCIEDAD KANGUROID	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble. Siguió operando en otra sede.	Sigue funcionando en otras sede

22	95	GANCHOS Y EXIBIDORES	USE Restablecida trasladada a un predio ubicado en el mismo sector	Restablecida
23	96	TURBINAS Y MANGUERAS	USE Restablecida trasladada a un predio ubicado en el mismo sector	Sigue operando la sede principal
24	97	PAPELERIA TORO	USE cerrada	
25	TOTAL 100	ALICIA ESTHER CASTELLON BRIEVA Y DOLORES MARIA CASTELLON BRIEVA	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
26		RESINAS Y PINTURAS	USE Restablecida trasladada a un predio ubicado en el mismo sector	Restablecida
27	103	JIMMY HERRERA DISTRIBUCIONES	USE cerrada	
28	TOTAL 105	CARTAGENA MUNDIAL DE ALUMINIO Y CIA LTDA	USE Restablecida trasladada a otra Zona de la ciudad Boque Sector Crisanto Luque también de su propiedad. USOCIAL Restablecida.	Restablecida
29	109	FERRETERIA ARCA OF THE PACTH	USE cerrada.	trasladada a otra ciudad
30		FERRO PINTURAS EL ARCA	USE cerrada	trasladada a otra ciudad
31		EDUARDO DE LA OSSA RAMOS	USH no seguimiento por ser Arrendataria	
32		FUNERARIA FLOREZ	USE cerrada	
33	110	DISTRIBUCIONES SERGIO RAMIREZ VALENCIA	USE Restablecida trasladada a un predio ubicado en el mismo sector	Restablecida
34		CASA TODO MARERIALES	USE cerrada	
35		ALFARERIA DE MATERIALES ELVIN BLOCK	USE cerrada	
36	126	DEPOSITOS NACHO JR	USE cerrada	
37		ARROCERA TOLIMA	USE cerrada	
No.	R.T	NOMBRE DE LA UNIDAD SOCIAL	TIPO DE UNIDAD SOCIAL	OBSERVACIONES
38		PILADORA EL DESPEGUE	USE cerrada	
39		EDINSON GARCIA MALDONADO	USE cerrada	
40	131	COLCHONES EL BARATON	USE cerrada	
41	135	COMPRAVENTA OROMAR	USE cerrada	
42	136	GABBANA BAR DISCO	USE cerrada	
43		FOTOFUJI	USE trasladada a un predio ubicado en el mismo sector	Restablecida
44		ALMACEN DE COMPRA VENTA SANTA ROSA	USE cerrada	
45	142	VARIETADES LEYDI	USE cerrada	
46		VARIETADES CARMEN	USE cerrada	
47	143	TEOFILO RAMON TAPIAS	USE Restablecida sigue con la misma actividad de arrendatario	Restablecida
48	TOTAL 145	LUZ AUXILIO SANCHEZ TOBON	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
49		COMPRAVENTA LA COSTEÑA	USE Restablecida trasladada en el mismo sector	Restablecida
50	TOTAL 146	ANA BEATRIZ SANCHEZ TOBON Y OTROS	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida

51		COMPRAVENTA LA RAYA	USE Restablecida trasladada en el mismo sector	Restablecida
52	TOTAL 147	NEYLA WALTTTS DE VERHELST	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
53		COMPRAVENTA LA ESTRELLA	USE cerrada	
54	152	CAFETERIA RAPIYA	USE cerrada	
55	188	Recicladora el Perfil	USE Restablecida de acuerdo fue trasladada al barrio Henequén, barrio de difícil acceso.	Restablecida
56	191	PINTU COLORES FER	USE Restablecida trasladada temporalmente y regreso al mismo lugar	Restablecida
57		BANANOS URABA	USE cerrada	
58	193	CARPINTERIA DONADO	USE Restablecida traslada temporalmente, sigue en el predio	Restablecida
59		EBANISTERIA D' JAIRO	USE Restablecida traslada temporalmente, sigue en el predio	Restablecida
60		LUBRICANTES Y LLANTERIA JUNIOR	USE Restablecida traslada temporalmente, sigue en el predio	Restablecida
61		CARPINTERIA DE GUILLO	USE Restablecida traslada temporalmente, sigue en el predio	Restablecida
62	TOTAL 196	CONCEPCION PEREZ DE MORAD Y TERESA DE JESUS PEREZ MERCADO	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
63		MUEBLES CASA NOBLE	USE cerrada	
No.	R.T	NOMBRE DE LA UNIDAD SOCIAL	TIPO DE UNIDAD SOCIAL	OBSERVACIONES
64		COLCHONES TORREGLOSA	USE cerrada	
65		ANTONIO POSSO CALDERON	USH no objeto de seguimiento por ser una USH Arrendataria	
66	TOTAL 197	CELINA PAEZ GUERRERO Y OTROS	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
67		ARTE Y PUBLICIDAD	USE cerrada	
68		WILKIN ANTONIO BUSTILLO BONIVENTO	USH no objeto de seguimiento por ser una USH Arrendataria	
69		AQUILINO URBINA SALGADO	USH no objeto de seguimiento por ser una USH Arrendataria	
70	TOTAL 200	NESTOR ANTONIO CARMONA RODRIGUEZ	USSE Restablecida trasladada a otra zona de la ciudad y fue restablecida con la compra de otra vivienda (restablecimiento del inmueble) proceso de especial acompañamiento.	Restablecida
71		KIOSKO CARMONA	USE Restablecida	Restablecida, Traslada a su vivienda
72	TOTAL 201	CLARA HELENA REALES DE RENTERIA	USH restablecieron las condiciones iniciales, no repusieron el bien inmueble y el producto de la venta fue distribuido entre los hijos	Restablecida
73	TOTAL 202	ALFONSO HERNANDEZ BARRAZA	USH restablecieron las condiciones iniciales, no repusieron el bien inmueble y el producto de la venta fue distribuido entre los hijos	Restablecida
74	TOTAL 203	SALVADOR HERNANDEZ Y OTROS	USSE Restablecida, el producto de la venta fue distribuido entre los hermanos que se trasladaron a viviendas familiares	Restablecida
75		TAPICERIA Y REMONTADORA SUAREZ	USSE el negocio fue cerrado. El producto de la venta lo distribuyeron por partes iguales entre los hermanos, quienes invirtieron el dinero en asuntos personales, deudas y otros. Se trasladaron a vivienda familiares	Restablecida

76		ANA HERNANDEZ DE YOLI	USH Restablecieron las condiciones iniciales. El producto de la venta lo distribuyeron por partes iguales entre los hermanos, quienes invirtieron el dinero en asuntos personales, deudas y otros. Se trasladaron a vivienda familiares	Restablecida
77		ELYDA HERNANDEZ	USH Restablecieron las condiciones iniciales El producto de la venta lo distribuyeron por partes iguales entre los hermanos, quienes invirtieron el dinero en asuntos personales, deudas y otros. Se trasladaron a vivienda familiares	Restablecida
78		DALIDA HERNANDEZ	USH Restablecieron las condiciones iniciales El producto de la venta lo distribuyeron por partes iguales entre los hermanos, quienes invirtieron el dinero en asuntos personales, deudas y otros. Se trasladaron a vivienda familiares	Restablecida
No.-	RT	NOMBRE DE LA UNIDAD	TIPO DE LA UNIDAD SOCIAL	OBSERVACIONES
79		MACARIO SUAREZ	USH Restablecieron las condiciones iniciales El producto de la venta lo distribuyeron por partes iguales entre los hermanos, quienes invirtieron el dinero en asuntos personales, deudas y otros. Se trasladaron a vivienda familiares	Restablecida
80	TOTAL 205	EBANISTERIA MARCOS	USE restablecida, no hubo reposición de inmueble.	Restablecida
81	207	FABIOLA LINARES MERCADO Y OTROS	USE restablecida, no hubo reposición de inmueble.	Restablecida
82		LABORATORIO DENTAL LA ESPERANZA	USE cerrada,	
83	TOTAL 211	PABLO JUNCO ROCHA	USE. Restablecida, No hubo reposición de inmueble	Restablecida
84		MUBLES Y EBANISTERIA SAN JUAN	USE trasladada a otra zona de la ciudad. Restablecida	Restablecida
85		MAQUIPANG	USE cerrada	
86	TOTAL 212	JUAN VICENTE ALCALA PUELLO	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
87		FERRETERIA Y PINTURAS GENESIS	USE cerrada	
88		PUERTAS DE ALCALA	USE trasladada en la misma zona un sector contiguo.	Restablecida
89		BALINERAS Y RUEDAS	USE cerrada	
90	221	EBANISTERIA Y CARPINTERIA EL DANIEL	USE cerrada	
91		CARPINTERIA BITALIA MORALES	USE cerrada	
92	222	PUERTAS Y VENTANAS MORALES	USE cerrada	
93	TOTAL 223	CARDALES HURTADO MATEO	USSE El producto de la venta del predio fue distribuido entre los hermanos quienes tenían una misma actividad económica de elaboración y, producción y venta de sacos. Estas Unidades sociales tuvieron un acompañamiento especial por disfuncionalidad entre los hermanos para el manejo de la negociación. No hubo reposición de vivienda	
94		SACOS Y BOLSS ISAIAS CARDALES	USSE El producto de la venta del predio fue distribuido entre los hermanos quienes tenían una misma actividad económica de elaboración y, producción	

			y venta de sacos. Estas Unidades sociales tuvieron un acompañamiento especial por disfuncionalidad entre los hermanos para el manejo de la negociación. No hubo reposición de vivienda	
95		SACOS Y BOLSS DORMELINA CARDALES	USSE El producto de la venta del predio fue distribuido entre los hermanos quienes tenían una misma actividad económica de elaboración y, producción y venta de sacos. Estas Unidades sociales tuvieron un acompañamiento especial por disfuncionalidad entre los hermanos para el manejo de la negociación	
No.-	RT	NOMBRE DE LA UNIDAD	TIPO DE LA UNIDAD SOCIAL	OBSERVACIONES
96		SACOS Y BOLSS GABRIEL CARDALES	USSE El producto de la venta del predio fue distribuido entre los hermanos quienes tenían una misma actividad económica de elaboración y, producción y venta de sacos. Estas Unidades sociales tuvieron un acompañamiento especial por disfuncionalidad entre los hermanos para el manejo de la negociación. No hubo reposición de vivienda	
97		SACOS Y BOLSS EFRANCARDALES	USSE El producto de la venta del predio fue distribuido entre los hermanos quienes tenían una misma actividad económica de elaboración y, producción y venta de sacos. Estas Unidades sociales tuvieron un acompañamiento especial por disfuncionalidad entre los hermanos para el manejo de la negociación. No hubo reposición de vivienda	
98		RESTAURANTE CECILIA POSO	USSE El producto de la venta del predio fue distribuido entre los hermanos	
99	TOTAL 226	ALFONSO JUAN	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
100		RESTAURANTE LOS ALMENDROS	USE cerrado	
101		MUEBLES EDGAR LUIS	USE Restablecida ubicada en el mismo sector	Restablecida
102	TOTAL 227	MERCEDES MERCADOS DE LINARES	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
103		TALLER DE MUEBLES LA ESPERANZA	USE cerrada	
104		TALLER DE PINTURA J.C.	USE cerrada	
105	228	TALLER DE MOTOS	USE TURBACO	Trasladada a un corregimiento Turbado
106		FRITOS IRMA	USE cerrada	Trasladada a otra ciudad
107	TOTAL 229	HERNANDO SOSA ORTEGA Y OTRO	USSE restablecida las condiciones iniciales, no hubo reposición de inmueble	Restablecida
108		CARPINTERIA Y EBANISTERIA EL CALEÑO	USE trasladada a un predio ubicado en el mismo sector. Restablecida	trasladada a otra ciudad
109		RESTAURANTE SABOR DE ANA	USE cerrada	Trasladada a otra ciudad
110	TOTAL 230	RAFEL EDUARDO DIAZ MONTALVO	USE condiciones Iniciales restablecidas. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
111		RESTAURANTE TUMBA CUCHARA	USSE Cerro negocio no restableció la actividad económica	
112		YENIS MERCADO	USH no seguimiento por ser USH arrendataria	
114	252	MUEBLES ABACUT	USE cerrado	
115	TOTAL 254	INMOBILIARIA FOCSHINI LTDA	USE. Restablecida sigue funcionando en la otra sede. No hubo reposición	Restablecida

No.-	RT	NOMBRE DE LA UNIDAD	TIPO DE LA UNIDAD SOCIAL	OBSERVACIONES
		EDIFICIO LOS CERROS	de inmueble	
116	255	ELISA PATERNINA GOMEZ	USH restablecidas las condiciones iniciales, no repusieron el bien inmueble	Restablecida
117	TOTAL 256	ELIZA PATERNINA	USH restablecidas las condiciones iniciales, no repusieron el bien inmueble	Restablecida
118	TOTAL 257	SERGIO ANTONIO FOSCHINI PORRAS	USE. Restablecida sigue funcionando en la otra sede. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
119	TOTAL 258	SERGIO ANTONIO FOSCHINI PORRAS	USE. Restablecida sigue funcionando en la otra sed. No hubo reposición de inmueble e.	Restablecida
120	TOTAL 259	SERGIO ANTONIO FOSCHINI PORRAS	USE Restablecida sigue funcionando en la otra sede. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
121	TOTAL 260	LILIANA CAMARGO ORTIZ	USH restablecidas las condiciones iniciales, no repusieron el bien inmueble	Restablecida
122	TOTAL 261	LUPERCIA RUIZ ROMERO	USH restablecidas las condiciones iniciales, no repusieron el bien inmueble	Restablecida
123	TOTAL 262	DIEGO RAMIRO SALAS AVENDAÑO	USE Restablecida sigue funcionando en oficina compartida. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
124	TOTAL 263	EFRAIN CASTRO MEJIA	USH restablecidas las condiciones iniciales, no repusieron el bien inmueble	RESTABLECIDA
125	TOTAL 270	PAUL GUILLERMO JUAN BUSTAMANTE	USE restablecida. No hubo reposición de inmueble	Restablecida
126		MUEBLES VERGARA	USE cerrado	
127	105	KIOSKO DE COMIDA SAN JOSE	USSE trasladado a otra ciudad (RESTABLECIDA)	Trasladado a otra ciudad
128	145	VIVIENDA	USH no seguimiento por ser USH arrendataria	
129	TOTAL 275	LOLITA GERGELEIN LENES DE RICARDO Y OTROS	USE Restablecida. Hubo reposición de inmueble	Restablecida
130		ELECTRISA	USE trasladada Restablecida a la misma zona, pero en otro sector.	Restablecida
131		PACHOMOTO	USE cerrado	

5.4. PROGRAMA DE RECONSTRUCCION DE INMUEBLES AFECTADOS PARCIALMENTE

5.4.1. Contexto

En este programa se les brindó apoyo y asesoría a las unidades sociales afectadas de manera parcial, pero con afectación en su fachada, en total 51 unidades sociales.

Objetivo General

Brindar el apoyo técnico y jurídico a los propietarios cuyos predios fueron adquiridos parcialmente con ocasión de la ampliación vial, peatonal e infraestructura requerida para la puesta en funcionamiento del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros – SITM - de la Ciudad de Cartagena, afin de recuperar su funcionalidad ya sea como vivienda o establecimiento comercial.

Objetivos Específicos

- Asesorar en el diseño, presupuesto y organización para la reconstrucción de los inmuebles, tendiendo los requisitos establecidos en el Plan de Ordenamiento Territorial – POT, exigidos por las curadurías urbanas y otras entidades competentes, cuando así sea requerido por el propietario.
- Asesorar durante la reconstrucción de los inmuebles en el cumplimiento normativo conformen a los diseños urbanos y paisajísticos del sector.
- Realizar seguimiento continuo a las nuevas construcciones, a fin de garantizar la no construcción en los espacios adquiridos para las obras de infraestructura del SITM.

5.4.2. Metodología aplicada por la asesoría técnica

- Realizar reuniones con los propietarios de predios con afectación parcial, a fin de entregar información sobre los trámites ante las curadurías urbanas y la asesoría técnica que se ofrece

para la reconstrucción.

- Visita a los predios, con el fin de asesorar sobre su estadía mientras se realiza la reconstrucción del inmueble.
- Prestar asesorías legales individualizadas para adelantar los trámites y requisitos para la solicitud de las licencias de construcción ante las curadurías urbanas.
- Prestar asesoría arquitectónica para definir, diseñar y llevar a cabo la reconstrucción, atendiendo a los requerimientos del entorno paisajístico.
- Atención individualizada a casos vulnerables para adelantar las acciones de reconstrucción de los inmuebles.
- Se realizaron asesorías legales y técnicas para que los propietarios de predios realizaran sus obras de reposición de fachada y legalizarlas, se dio acompañamiento ante notarias, Oficina de Instrumentos Públicos, Planeación Distrital, Alcaldías de las localidades 1, 2 y 3.
- Debido a la premura del proyecto y que aún no se contaba con una reglamentación específica para los inmuebles afectados parcialmente, ni con planes parciales que regularan su intervención, se solicitó la colaboración de todas las entidades gubernamentales de la ciudad para la ejecución de las reconstrucciones de los inmuebles.

La ejecución del Plan de Reasentamiento, llevada a cabo por la afectación predial generada durante la construcción vial y adecuación de espacio público peatonal en el tramo VA del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros de la ciudad de Cartagena, se dio sobre ciento cincuenta y tres (153) predios.

Sin embargo, no todos formaron parte del Programa de Reconstrucción de inmuebles afectados parcialmente, ya que este aplica solamente para aquellos predios cuya afectación se dio en la construcción de manera parcial. Se tienen los siguientes indicadores:

Del total de 153 predios afectados y adquiridos para las ampliaciones viales, peatonales y construcción de infraestructura del SITM en el tramo VA, ciento quince predios (115), incluyendo un tipificado como copropiedad, tuvieron afectaciones parciales, y treinta y ocho (38) predios tuvieron afectación total. (ver tabla 12).

De los ciento quince (115) predios con afectaciones parciales cincuenta y uno (51) predios tuvieron afectación parcial en su construcción y 2 predios fueron afectados en su cerramiento, para un total de 53 predios a los cuales fue necesario realizarles intervenciones físicas para reconstruir sus fachadas. A los propietarios de dichos predios se les brindo el apoyo técnico y jurídico por parte de equipo de reasentamiento de Transcaribe S.A durante la etapa de reconstrucción de sus inmuebles. (tabla 14).

Tabla. 11. Tabla de Identificación de la afectación predial del Tramo

Grado de Afectación	Construcción parcial	Construcción total	Terraza	Cerramiento	Copropiedad	TOTAL
Predios parciales	51	12	49	2	1	115
Predios totales	0	38	0	0	0	38
Total	51	50	49	2	1	153

Gráfica 7. Grado de afectación.

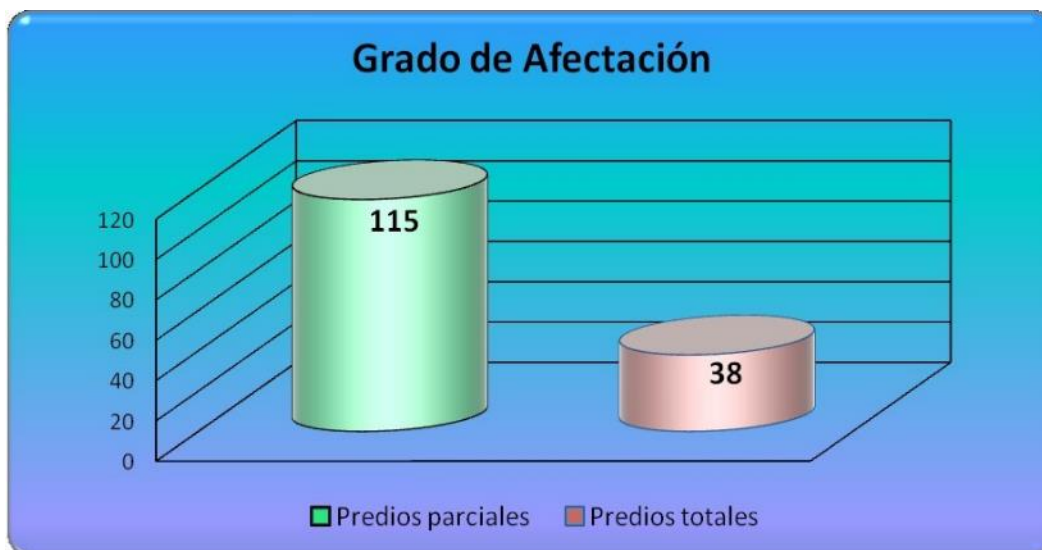


Tabla. 12. Grado de afectación predial del Tramo

Grado de afectación	Numero de predios
Parcial	115
Total	38

Gráfica 8. Tipo de afectación.



Tabla. 13. Tipo de afectación y reposición de fachada

Tipo de Afectación	No. predios	Reposición de fachada
Total	38	0
Parcial-construcción parcial	51	51
Parcial-construcción total	12	0
Parcial-terraza	49	0
Parcial-cerramiento	2	2
Copropiedad	1	0
Total	153	53

5.4.3. Informe Especial de áreas remanentes Tramo VA Puente de Bazurto - Pie de la Popa.

Como un plus a la adquisición predial el proyecto entrega a la ciudad de Cartagena la generación de

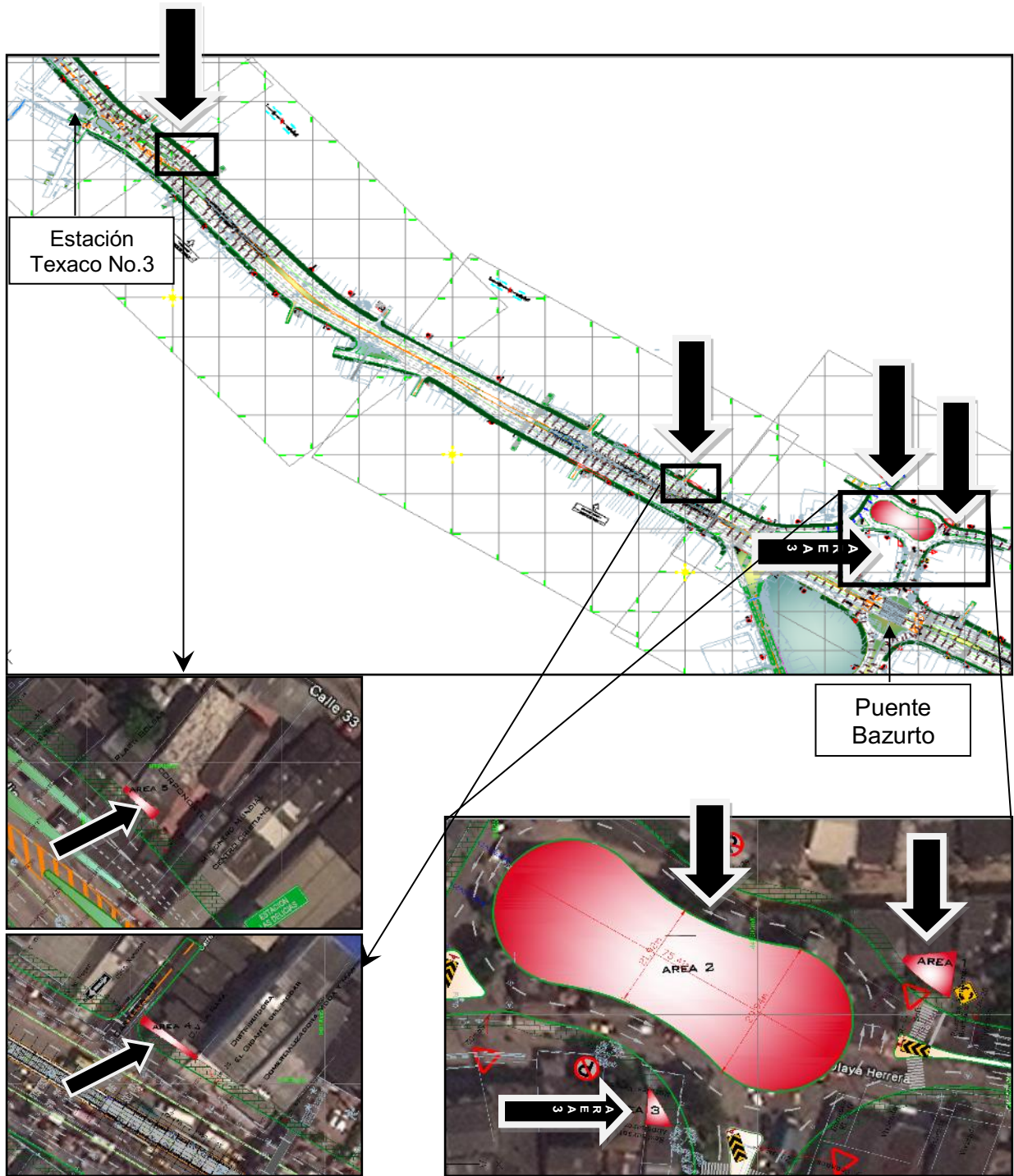


áreas remanentes que se constituyen en potenciales espacios públicos para el uso y disfrute de la comunidad.

Las áreas remanentes de este tramo son las siguientes:



TransCaribe
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO
LOCALIZACION DENTRO DEL TRAMO



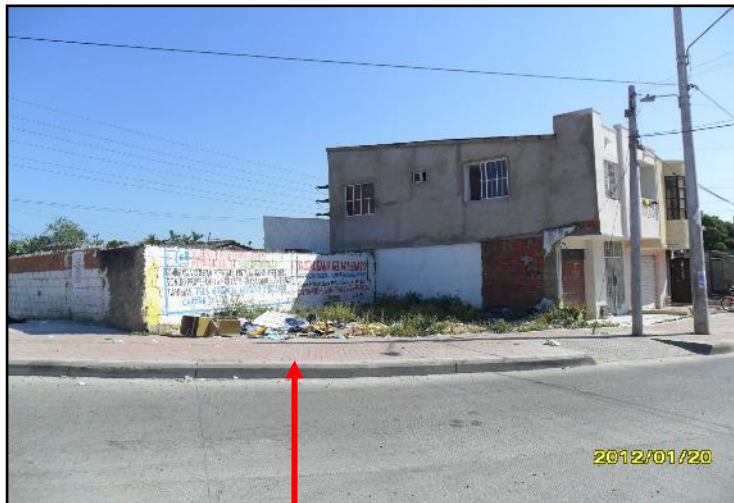


TransCaribe
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

DESCRIPCION AREAS REMANENTES TRAMO VA

AREA No. 1

Dirección: Av. Pedro Romero N°29A-79	
Ubicación de Referencia: Glorieta entrada la Esperanza	
Folio matricula: 060-45462	
Referencia catastral: 01-04-0154-0018-000	
Registros Topográficos RT-BI-223	
Escritura Pública: 341 Not. 7 del 15/03/11	
Uso actual : Ocupado por un particular - Construcción no autorizada	Área remanente: 58.0 metros cuadrados



Área remanente 2012.

Construcción no autorizada.



AREA No.2

Dirección: Intersección Avenida Pedro Romero con Avenida La Esperanza	
Ubicación de Referencia: Glorieta entrada a la Esperanza	
Folio matricula: 060-20373 / 060-135436/ 060-69685/ 060-43724/ 060-245058/ 060-5541/ 060-62815 / 060-79977/ 060-38908/ 060-48737/ 060-105112	
Referencia catastral: 01-04-0154-0020/0002/0025/0026/0004/0024/0021/0022/0001/0003/0023-000	
Registros Topográficos RT-BI-197 / RT-BI-200/ RT-BI-201 / RT-BI-202/ RT-BI-203/ RT-BI-207 / RT-BI-211 / RT-BI-212/ RT-BI-227 / RT-BI-229 /RT-BI-252	
Escrituras Públicas: ver cuadro resumen	
Uso actual: Parque Bio_saludable.	Área remanente: 1850 metros cuadrados



Área remanente



ÁREA No. 3

Dirección: Transversal 5 No.30 -65	
Ubicación de Referencia: Intersección Avenida Pedro Romero con calle 29A	
Folio matricula: 060-150186	
Referencia catastral: 01-04-0155-0050-000	
Registros Topográficos RT-BI-270	
Escritura Pública: 1771 Not.4 del 02/09/10	
Uso actual: Sin uso oficial, con cerramiento	Área remanente: 20.0 metros cuadrados



Área remanente



AREA No. 4

Dirección: Avenida Pedro de Heredia, calle 30 # 27A-09 / 27A-15 / 27 A-17	
Ubicación de Referencia: Contiguo almacén el Gigante de las promociones.	
Folio matricula: 060-79790 / 060-98423 / 060-37811	
Referencia catastral: 01-02-0003-0001-000 / 01-02-0003-0026-000 / 01-02-0003-0028-000	
Registros Topográficos RT-BI-145 / RT-BI-146 / RT-BI-147	
Escritura Pública: 631 Not.4 del 24/03/10; 889 Not. 3 del 26/03/10; 2140 Not. 4 del 25/10/10	
Uso actual : franja peatonal	Área remanente: 30.0 metros cuadrados



Área
remanente

ÁREA No. 5

Dirección: Avenida Pedro de Heredia, calle 32 # 22-49	
Ubicación de Referencia: Contiguo Hospital local Cartagena.	
Folio matricula: 060-08589	
Referencia catastral: 01-02-0050-0027-000	
Registros Topográficos RT-BI-091	
Escritura Pública: 4313 Not.3 del 12/07/09	
Uso actual : Zona peatonal y de parqueo	Área remanente: 22.0 metros cuadrados

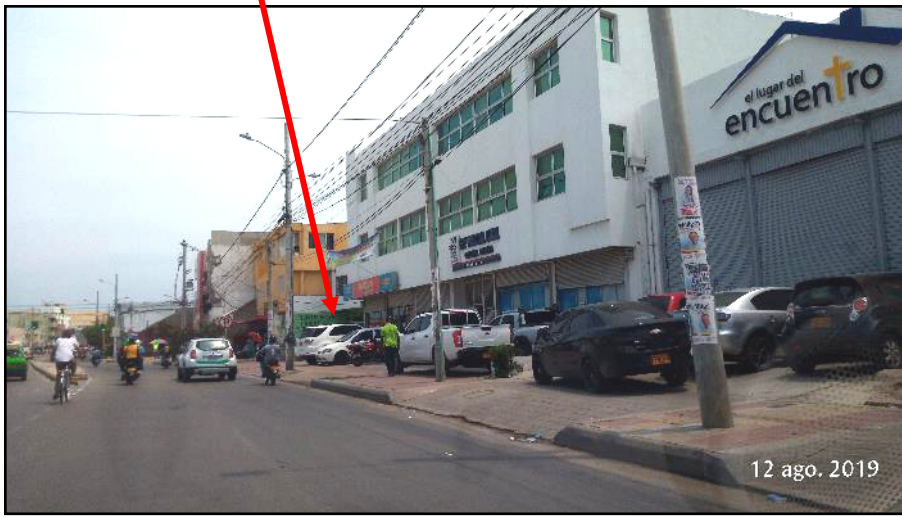


Tabla 13- Consolidado de áreas remanentes de adquisición de predios

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

ÁREA No.	DIRECCIÓN	UBICACIÓN DE REFERENCIA	FOLIO MATRICULA	REFERENCIA CATASTRAL	R. T.	ESCRITURA PUBLICA No.	USO ACTUAL	ÁREA REMANENTE
1	Av. Pedro Romero N°29A-79	Glorieta entrada la Esperanza	060-45462	01-04-0154-0018-000	RT-BI-223	341 Not. 7 del 15/03/11	Ocupado por un particular - Construcción no autorizada.	58.0 m ²
2	Intersección Avenida Pedro Romero con Avenida La Esperanza	Glorieta entrada a la Esperanza	060-20373 060-135436 060-69685 060-43724 060-245058 060-5541 060-62815 060-79977 060-38908 060-48737 060-105112	01-04-0154-0020-000 01-04-0154-0002-000 01-04-0154-0025-000 01-04-0154-0026-000 01-04-0154-0004-000 01-04-0154-0024-000 01-04-0154-0021-000 01-04-0154-0022-000 01-04-0154-0001-000 01-04-0154-0003-000 01-04-0154-0023-000	RT-BI-197 RT-BI-200 RT-BI-201 RT-BI-202 RT-BI-203 RT-BI-207 RT-BI-211 RT-BI-212 RT-BI-227 RT-BI-229 RT-BI-252	73 Not.4 del 13/01/10 4039 Not.2 del 20/10/09 3391 Not.3 del 24/11/10 2828 Not.1 del 07/09/11 2588 Not.2 del 19/08/10 664 Not.5 del 14/04/11 Expro. 4459 del 31/08/10 685 Not.4 del 30/3/10 1264 Not.4 del 22/06/10 Expro. 3905 del 10/08/10 1120 Not.7 del 21/07/14	Parque Bio_saludable	1850.0 m ²
3	Transversal 5 No.30 -65	Intersección Av. Pedro Romero con calle 29ª	060-150186	01-04-0155-0050-000	RT-BI-270	1771 Not.4 del 02/09/10	Sin uso oficial, con cerramiento	20.0 m ²
4	Avenida Pedro de Heredia, calle 30 # 27A-09 / 27A-15 / 27A-17	Contiguo almacén el Gigante de las promociones	060-79790 060-98423 060-37811	01-02-0003-0001-000 01-02-0003-0026-000 01-02-0003-0028-000	RT-BI-145 RT-BI-146 RT-BI-147	631 Not.4 del 24/03/10; 889 Not. 3 del 26/03/10; 2140 Not. 4 del 25/10/10	franja peatonal	30.0 m ²
5	Avenida Pedro de Heredia, calle 32 # 22-49	Contiguo Hospital local Cartagena.	060-08589	01-02-0050-0027-000	RT-BI-091	4313 Not.3 del 12/07/09	Zona peatonal y de parqueo.	22.0 m ²

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 4 de 2014	1	-	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 8 de 2013	IV	6	Entrega de áreas no intervenidas.
TC-DJ-07.01-0309-2016 -	Febrero 12 de 2016	VA	1	Entrega física de un área remanente de predios adquiridos por el distrito
TC-DJ-07.01-0582-2016_	Abril 14 de 2016	VA	1	Acta de Entrega Bienes inmuebles Adquiridos glorieta VA
TC-DJ-07.01-0834-2016-	Junio 9 de 2016	VA	1	Informe sobre el estado de unos predios adquiridos por el Distrito para la infraestructura del SITM
TC-DJ-07.01-0975-2016	Julio 8 de 2016	VA	1	Apoyo Logístico Alcaldía - Ocupación área del Distrito entregada por Transcaribe
TC-DJ-07.01-1284-2020	Agosto 3 de 2020	II-III-IV-V		Informe Recorrido de Verificación Espacio Público y Áreas Remanentes Tramos II, III, IV y V

Tabla. 14. Relación de oficios de entrega de áreas remanentes al Distrito.

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

- Mediante los oficios antes mencionados se realizó la entrega formal al distrito de las áreas remanentes, sin embargo ante las dudas por parte de la administración y con el fin de aclarar dudas respecto a las mismas, se realizó una reunión en la oficina de la Secretaria General de la Alcaldía Distrital 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 indicó el número de ellas y su ubicación dentro de los tramos del SITM de la Ciudad de Cartagena.

Como resultado de esta reunión, se convocó 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 solicitó 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

Tabla. 15. Recorridos para de entrega de áreas remanentes al Distrito

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 enviado

a la Gerencia de Espacio Público y la Dirección de Apoyo Logístico, respectivamente.

- Dentro del seguimiento constante que realiza Transcaribe S.A a las áreas remanentes, se han realizado recorridos de verificación de ocupación y se han generado sus respectivos informes, los cuales se enviaron a las alcaldías locales 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:

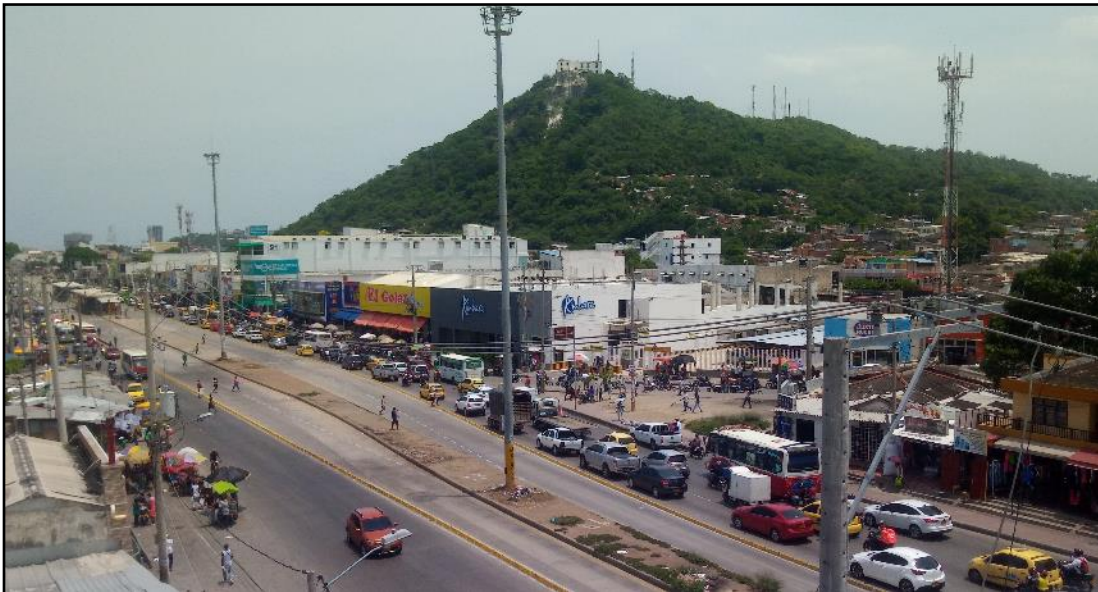
Oficio	Fecha	Tramo	Alcaldía	Observaciones
TC-DJ-07.01- 0966-2013	Diciembre 2013	IV	Localidad 2	RT-PA- (Alvares y Collins) Ocupación y rellenos
TC-DJ-07.01-0025-2014	Enero -2014	VA	Localidad 2	RT-BI- 223 (Cardales) Construcción, columnas y cerramientos.
TC-DJ-07.01-0090-2014	Febrero - 2014	IV	Localidad 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- 0336-2014	Abril de 2014	IV	Localidad 2	RT-PA- (Alvares y Collins) 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
TC-GE-07.01-1609-2016-	Dic 7 de 2016	VA	Alcaldía mayor	Ocupación área del Distrito entregada por Transcaribe VA
TC-GE-07.01-0421-2017-	Abril 24 de 2017		Espacio publico	Solicitud de operativo de control por indebida ocupación de espacio público-2017-04-27-1
TC-DJ-07.01-1298-2017-	Dic. 12 de 2017		Alcaldía mayor	Solicitud de operativo de control por uso indebido

TC-DJ-07.01-0494-2018	Marzo 28 de 2018		Alcaldía mayor	Solicitud de operativo de control carril exclusivo Transcaribe
TC-DJ-07.01- 0759-2020-	Abril 23 de 2020		Alcaldía mayor	Solicitud de Operativo de Control, Áreas Remanentes del distrito

Tabla. 16. Envío de oficios de seguimiento al Distrito

5.4.4. Informe Cambio Entorno Urbanístico

TRAMO VA “PUENTE BAZURTO – PIE DE LA POPA”



Introducción.

El término urbanismo es aquel que se utiliza para hacer referencia a la práctica mediante la cual se planea, planifica y organiza una ciudad. El urbanismo o la urbanidad sirven tanto desde el momento en que una ciudad es fundada como también a lo largo de su historia, cuando deben ser llevados a cabo cambios, mejoras o innovaciones en su espacio.

Llevar adelante el urbanismo de una ciudad no es nada fácil y no depende tan sólo de elementos de belleza o buen gusto si no que se tiene que tener en cuenta un sinfín de condiciones que van desde las climáticas hasta las cuestiones del suelo, económicas, políticas, de tránsito, de funcionalidad, etc. En

otras palabras, cualquier modificación que se le pretenda realizar a una ciudad supone consideraciones bien claras y seguras.³

La estructura urbana es la relación existente entre el espacio urbano y las distintas partes que componen la ciudad, tanto desde el punto de vista espacial, como económico y social. Esta noción de estructura urbana presupone que la ciudad está regida por un orden y esta constituye su organización esencial.

Los elementos que conforman la estructura urbana se agrupan en dos categorías, el medio natural y el medio construido; los cuales su vez están conformados por elementos así:

Medio natural, es el espacio físico que posibilita la construcción y organización de la ciudad, formado por el relieve y morfología del terreno, los tipos de suelo, los cursos de agua, los tipos de vegetación, el clima y las características ambientales y paisajísticas.

Medio construido, está representado por la forma en que se ordenan y agrupan sus componentes en el territorio de soporte, según las diferentes utilizaciones del espacio en función de las actividades y necesidades de la población. Los elementos que constituyen el medio construido son: el uso de suelo, el sistema vial, los sistemas de espacios verdes, el equipamiento y el soporte de infraestructura.

TRANSFORMACIÓN DEL ENTORNO URBANO.

Para entender la transformación del entorno urbano y el impacto positivo reflejado a toda la Ciudad de Cartagena de Indias logrado por las intervenciones realizadas en el denominado tramo VA del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Pasajeros (SITM) de Cartagena “Transcaribe S.A”, ubicado a lo largo de la Av. Pedro de Heredia, entre el Pie de la Popa (Texaco No.3) y el Puente de Bazurto, y la Glorieta de accesos al Sector la Esperanza, se hará una breve descripción de los elementos constitutivos del “**Medio Construido**” y de las principales obras ejecutadas:

Sistema Vial.

Incluye el conjunto de la red vial urbana y regional, el POT-2001 identifica la Avenida Pedro de Heredia como una vía perteneciente *al sistema de vías arterias de penetración a la ciudad, clasificada como*

³ <http://www.definicionabc.com/general/urbanismo.php>.

Arterial V2A, ya que movilizan los mayores volúmenes de tránsito, recepta los principales movimientos urbanos y vincula las principales actividades o puntos importantes de la ciudad, sin embargo presentaba muchas deficiencias en las variables técnicas para llegar a ser clasificada como una vía del “*sistema estructural de corredores de transporte masivo*”; deficiencias en cuanto a:

- Características físicas de las vías: diseño, pendientes longitudinales y transversales, número de carriles.
- Intersecciones: capacidad, diseño, estado.
- Dirección y sentido de la circulación
- Estado de las vías
- Espacio para estacionamiento: ofertas sobre calzada, fuera de calzada (estacionamientos públicos y privados)
- Señalización vertical y horizontal.
- Señalización luminosa: tipologías, formas constructivas, tipo de instalación, tipo de semáforos, cantidad, instalación eléctrica.
- Perfil transversal y grado de consolidación morfológica de la vía y de sus bordes.

Características viales	Antes de intervención	Después de intervención
------------------------	-----------------------	-------------------------

<p>Características físicas de las vías: diseño, pendientes longitudinales y transversales, número de carriles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vía en avanzado estado de deterioro, modificado en su diseño geométrico por intervenciones puntuales por diferentes entidades (empresas de servicio público). • Falta de mantenimiento reconstructivo general. • Dos calzadas cada una con un carril solo-bus y un carril de sobrepaso, y dos carriles para tráfico mixto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reconstrucción total con un diseño geométrico integral, avalado por el ministerio de transporte. • Construcción vial en concreto rígido de larga duración. • Un carril exclusivo para el SITM en cada sentido, por calzada con ampliación a 2 carriles en estaciones de parada. • Seis carriles en dos calzadas para tráfico mixto, tres por el costado norte, y tres por el costado sur.
<p>Intersecciones: capacidad, diseño, estado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Existencia de un puente vehicular, con problemas estructurales, construido sin los respectivos retornos operativos (orejas) que permitan el intercambio de vial. • Existencia de un puente peatonal el cual presenta problemas de diseño, de mantenimiento, de seguridad y movilidad para personas con limitaciones físicas ya que no contaba con rampas, además de estar ocupado con ventas ambulantes, por lo cual su uso no 	<ul style="list-style-type: none"> • Se realizó la demolición del puente vehicular en el sector de Bazurto. En su lugar se construyeron dos glorietas, una principal y una auxiliar, para darle una solución de movilidad a las intersecciones viales de la Av. Pedro de Heredia con la cra 29 y la intersección vía entre la Av. Pedro Romero y la Cra 28. • Se construyó un carril de giro para la conexión con la Cra. 22, que da acceso a Barrio Pie de la Popa y de allí al barrio Manga. • El Proyecto realizó la demolición del Puente peatonal. • Se delimitaron cruces peatonales mediante cebras, algunas de ellas semaforizadas.

	era masivo por parte de los peatones.	
Dirección y sentido de la circulación	<ul style="list-style-type: none"> • Vía de doble calzada con dos sentidos, en donde la calzada norte se encontraba obstruida por vendedores ambulantes. 	<p>Ampliación vial de las dos calzadas cada una con un sentido.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dirección Oriente – Occidente, correspondiente a la calzada norte. • Dirección Occidente – Oriente, correspondiente a la calzada sur.
Espacio para estacionamiento: ofertas sobre calzada, fuera de calzada (estacionamientos públicos y privados)	<ul style="list-style-type: none"> • Sin estacionamientos definidos para el servicio público. • Rampas vehiculares en mal estado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción de dos estaciones de parada, cada una con dos vagones para servicio de los usuarios SITM, cada estación cuenta con carriles de sobrepaso. • Construcción de rampas vehiculares definidas conforme a la secretaria Planeación Distrital.
Señalización vertical y horizontal.	<ul style="list-style-type: none"> • Muy poca, o inexistente a todo lo largo de este tramo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se instalaron las correspondientes señalizaciones de acuerdo a parámetros técnicos de seguridad vial tanto vehicular como peatonal.
Señalización luminosa: tipologías, formas constructivas, tipo de instalación, tipo de semáforos, cantidad, instalación eléctrica	<ul style="list-style-type: none"> • Señalización deficiente y desactualizada, señales con materiales distintos y en alto grado de deterioro. • Ningún semáforo peatonal, generando alta probabilidad de accidentes a peatones tornando la vía peligrosa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se realizó el cambio total de la iluminación pública con sistemas modernos, acorde a parámetros técnicos. • Se instalaron semáforos en las principales intersecciones viales y pasos peatonales.
Perfil transversal y grado de consolidación morfológica de la vía y de sus bordes.	<ul style="list-style-type: none"> • La vía no contaba con bordes de vía definidos, alto grado de riesgo tanto para conductores como para peatones. • Pendientes irregulares. 	<ul style="list-style-type: none"> • Franjas peatonales claramente definidas, bordes de vía constantes. • Construcción de rampas técnicamente diseñadas, pendientes constantes y definidas.



TransCaribe
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

Fotos antes de la intervención. Vía de doble calzada, 4 carriles, concreto rígido deteriorado, separadores en mal estado, sin andenes claramente definidos, intersecciones viales en mal estado.





TransCaribe
SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO

Fotos posteriores a la intervención. Vía de doble calzada, 6 y 8 carriles, en concreto rígido nuevo, separadores definidos, andenes con especificaciones técnicas y de seguridad, intersecciones planeadas y funcionales.



Pavimentos adicionales:

Adicionalmente al acondicionando de la troncal Av. Pedro de Heredia, se realizaron obra de mejoramiento y pavimentación de algunas de las vías secundarias y de apoyo, tales como la calle Quinta, callejón los Marinillos, callejón Colonial, calle el Tunal, y otras vías conectantes con la Av. Pedro de Heredia como la cra. 30, cra 29 y cra 22, estas pavimentaciones se realizaron en concreto MR-40, así mismo se construyeron sus respectivos sardineles y andenes.



**CALLE EL TUNAL ANTES Y DESPUES DE LA INTERVENCION
POR PARTE DE TRANSCARIBE S.A**



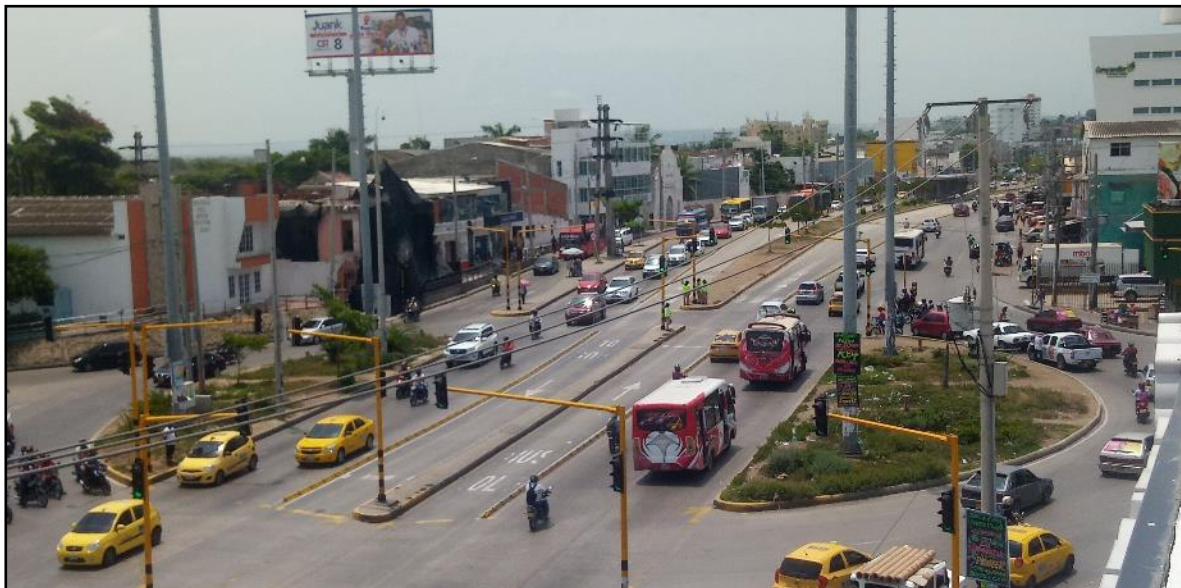
PAVIMENTACION CALLE EL TUNAL			
FASES	ANCHO PROMEDIO (ML)	LONG (ML)	VOL (M3)
FASE 1	4,80	81,76	90,26
FASE 2	4,00	182,2	201,46
FASE 3	4,00	74,40	98,32
TOTALES		338,36	390,04

Tabla. 17. Relación de pavimentos calle el Tunal

Espacios verdes.

El sistema de espacios verdes incluye el conjunto de espacios públicos, parques, paseos, plazas, plazoletas, que sirven para la expansión, recreación y pulmón de la ciudad.

Aunque el corredor vía de la Av. Pedro de Heredia, en el tramo VA, no cuenta con espacios suficientes para la conformación de espacios verdes, juntamente con las intervenciones viales se crearon dos zonas para el acondicionamiento de espacios verdes, cada uno de ellos en las dos principales intersecciones viales del tramo. Uno en la glorieta que reemplazó el antiguo puente de Bazurto y otro en glorieta de la entrada al Barrio la Esperanza, siendo esta la de mayor impacto por su adecuación y su área 1.850 metros cuadrados, dicho espacio fue acondicionado por el Distrito de Cartagena como un parque biosaludable, en el cual se generaron zonas verdes y de recreación puestos al servicio de la comunidad del Barrio de la Esperanza y sus alrededores.



Espacio verde creado en la glorieta de Bazurto.



Parque biosaludable, acondicionado por el Distrito de Cartagena, glorieta de entrada al Barrio la Esperanza

Soporte Infraestructural

Se entiende por infraestructura al conjunto de equipos e instalaciones que cumplen con la función de soporte y apoyo de las distintas actividades y que además, contribuyen al saneamiento e higiene urbanos.

Los tipos de infraestructura son los siguientes:

- ✓ Red de agua potable
- ✓ Desagües cloacales: en red o por sistemas individuales
- ✓ Desagües pluviales: superficial por calles o en red
- ✓ Red de energía eléctrica domiciliada y alumbrado público.
- ✓ Red de gas domiciliario
- ✓ Red telefónica y otras como TV por cable, Internet.

Las obras de intervención para la adecuación y puesta en marcha del Sistema Integrado de Transporte Masivo SITM de Cartagena se realizaron de forma completa e integral sobre toda la infraestructura de apoyo, tal fue el grado de intervención que se trasladaron, ampliaron y actualizaron todas las redes de servicios públicos, presente a lo largo del tramo, entre ellas:

- ✓ Redes eléctricas de media y baja tensión
- ✓ Redes de telecomunicaciones y televisión
- ✓ Redes de semaforización
- ✓ Red de gas domiciliario
- ✓ Redes de acueducto
- ✓ Redes de alcantarillado de aguas residuales
- ✓ Redes de alcantarillado pluvial

Siempre atendiendo las especificaciones técnicas de las respectivas empresas prestadoras del servicio.



Cambio de la totalidad de postes de soporte de diferentes redes secas.



Cambio y traslado de la totalidad de las redes secas subterráneas



Traslado y profundización redes de Promitel y otras redes secas.



Redes húmedas.

Se mejoró y traslado toda la infraestructura redes húmedas.

- Se realizó la conexión a la red de aguas servidas a la totalidad de las viviendas a lo largo del tramo VA, ya que en el sector existían viviendas que aun contaban con pozas sépticas.
- Se amplió y mejoró la capacidad y respuesta de la red de desagüe pluvial.
- Se realizó la demolición y reconstrucción de la Canal lateral Pinzón
- Se reconstruyeron los cruces de los canales Colonial y Carrillo.
- Se instalaron tuberías de acueducto, de 110 mm PEAD
- Se realizó el cambio de las tuberías de Acueducto y de Alcantarillado



Demolición y reconstrucción Canal Lateral Pinzón



Tuberías para cambio de las diferentes redes de servicios públicos

Ampliación y mejoramiento de la red de aguas pluviales.

Fotos 1-2 (antes de la intervención) baja capacidad de la red de drenaje generando inundaciones. Foto inferior (posterior a la intervención) vía con rejilla de captación de aguas pluviales y canales adecuados para rápida evacuación.



Usos del suelo urbano.

Se define como uso del suelo a las actividades urbanas que se le podría dar a un inmueble según su ubicación geográfica, puede estar definido para un sector o para un predio, de conformidad con lo establecido en la norma vigente.

En el POT de Cartagena, la Avenida Pedro de Heredia, en el tramo VA, el uso del suelo se clasificada como mixto 2, en donde se encuentran como actividades principales los siguientes:

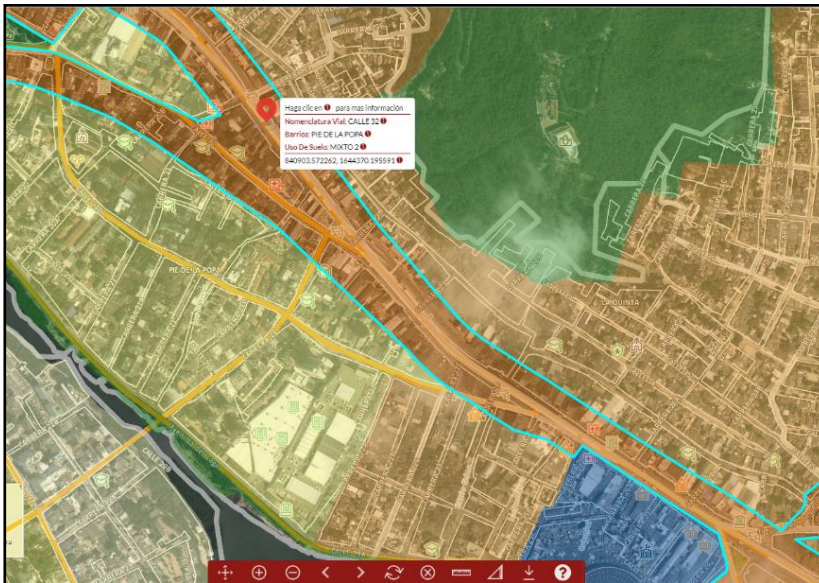


Imagen tomada de aplicación MIDAS, uso del suelo. Av. Pedro Heredia-Tramo VA.

- **Institucional 3** *Establecimientos que prestan servicios especializados de cobertura distrital. Considerados de alto impacto urbanístico, requieren edificaciones especializadas de gran magnitud obras de infraestructura de servicios públicos y su cobertura abarca la totalidad del territorio y áreas de municipios vecinos.*
- **Comercial 2.** *Es aquel constituido por locales destinados al suministro de servicios y artículos para el uso principal de la zona y que se agrupan en áreas especialmente determinadas. Establecimientos de bajo impacto ambiental y urbanístico. Su uso restringido en las áreas residenciales cumple con las siguientes características: Están destinados a la venta al detal de bienes y servicios que suplen demandas especializadas generadas en la comunidad de una zona urbana, en horario diurno. Requieren zonas especializadas para el descargue y para el estacionamiento de vehículos de empleados. Ofrecen bienes*

y servicios cuyo intercambio puede realizarse pausadamente y en espacios suficientes de estacionamiento para vehículos de visitantes. Requieren infraestructura de servicios diferente a las previstas para las zonas residenciales. Requieren una zonificación específica destinada a este uso en el área residencial.

Las obras de adecuación vial, peatonal y de mejoramiento de toda la infraestructura de las redes de servicios públicos han servido como catalizador y consolidador del uso del suelo.

Con las obras de infraestructura urbana ejecutadas por el Distrito de Cartagena a través de Transcaribe, se ha evidenciado un crecimiento en los movimientos del mercado Inmobiliario, se han realizado construcciones de nuevos proyectos de carácter institucionales, se ha dado una consolidación de las zonas comerciales, además de la mejorara en la movilidad vial del sector.



Centro Comercial Panamá, Imagen tomada de Street View, Google dic. 2012.



Componente ambiental.

El Proyecto de Implementación del Sistema Integrado de Transporte Masivo TRANSCARIBE S.A., trabajó con Planes de Manejo Ambiental debidamente aprobados por CARDIQUE mediante resoluciones expedidas para cada uno de los tramos del sistema, en los cuales se estipularon los lineamientos para mitigar los Impactos Socio-Ambientales correspondientes.

Dentro de cada Plan de Manejo Ambiental (PMA) aprobado por CARDIQUE, se encuentra el componente denominado **MANEJO SILVICULTURAL, COBERTURA VEGETAL Y PAISAJISMO**, en el cual se establecen todas las medidas de manejo para atender convenientemente los programas de eliminación de árboles, reubicación de árboles, compensación forestal y contingencia de árboles no incluidos en la zona de influencia directa de cada proyecto.

En lo referente a la tala de árboles por necesidades generadas para la adecuada implementación del diseño vial del sistema, se estableció contractualmente con cada uno de los respectivos contratistas de obra, un mantenimiento de los árboles intervenidos mediante este tratamiento, de seis (6) meses a partir de la fecha de siembra de cada individuo en particular, aceptándose como cumplimiento del compromiso pactado, una supervivencia de al menos el 90% del total de siembras efectuadas, una vez finalizado el plazo de mantenimiento.

La responsabilidad sobre el mantenimiento de los seis (6) meses restantes para completar el plazo de un año reglamentado por CARDIQUE en sus Resoluciones, era de TRANSCARIBE S.A., debiendo ser asumido dicho mantenimiento, por las dependencias que tienen estas labores dentro de su misión institucional a nivel del Distrito de Cartagena de Indias, en cabeza del EPA y/o de la Secretaría de Infraestructura Distrital, al igual que los mantenimientos posteriores a los plazos ya indicados.

La compensación exigida por la autoridad Ambiental a Transcaribe S.A, fue de 10 árboles compensados por cada tala efectuada, en todos los tramos con excepción del Tramo India Catalina-Glorieta Santander, en donde se exigió una compensación en proporción promedio 1:6.

Los aprovechamientos forestales ejecutados por TRANSCARIBE S.A., durante la construcción del tramo VA fueron:

- **Arborización:** Se talaron **106** árboles en total y en compensación se sembraron **860** en los barrios Ciudadela India Catalina y Villagrande de Indias II, quedando pendiente la siembra de **200** árboles a plantar en el Corredor Vial del Tramo, como parte del diseño paisajístico del mismo.
- **Segunda etapa.** Se talaron **4** árboles, los cuales fueron compensados con la siembra de **40** Individuos, plantados en barrios ubicados dentro del perímetro urbano de la ciudad. ⁴

CONCLUSIÓN

Se puede afirmar de acuerdo a lo expuesto anteriormente que las obras viales y de infraestructura realizadas en el tramo VA para la Implementación y puesta en marcha del SITM ejecutadas por el Distrito de Cartagena mediante la supervisión de Transcribe S.A han traído un cambio sustancial en el entorno urbanístico, sacándolo del atraso en que se encontraba haciendo la ciudad más competitiva, mejorando la calidad de vida de sus moradores, reflejándose esto hacia toda la ciudad de Cartagena.

Bibliografía de Apoyo.

- DECRETO No. 0977 de 2001, "Por medio del cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias", noviembre 20 de 2001.
- Talleres de Pedagogía para la Sostenibilidad Ambiental 1 y 2 dirigido a los colegios del área de influencia y los miembros del comité COAC. Transcribe S.A.

5.4.5. INDICADORES DE LOGROS

De la ejecución del programa de reconstrucción de inmuebles afectados parcialmente del tramo del tramo VA se obtuvieron los siguientes resultados:

⁴ Talleres de Pedagogía para la Sostenibilidad Ambiental 1 y 2 dirigido a los colegios del área de influencia y los miembros del comité COAC. Transcribe S.A

- ✓ Del total de 153 predios adquiridos para las ampliaciones viales, peatonales y construcción de infraestructura del SITM, 115 predios tuvieron afectaciones parciales (ver grafica 2.), a los cuales en su totalidad se le brindo el apoyo técnico y jurídico por parte de equipo de reasentamiento de Transcaribe S.A durante la etapa de reconstrucción de sus inmuebles.

- ✓ Se brindó acompañamiento constante durante la demolición de los 38 predios afectados totalmente, a fin de lograr el menor impacto a las construcciones aledañas.

- ✓ Con la realización de la obra se mejoró el entorno urbanístico del sector, ahora se cuenta con espacios públicos adecuados para la movilidad peatonal y vehicular, andenes con señalización para invidentes, rampas de accesos para personal con limitaciones motrices, zonas verdes, entre otros, lo cual genera inclusión a todo tipo de persona al hacer corredores de movilidad continuos y seguros.

- ✓ Mejoramiento en las tipologías de las viviendas, al mejoramiento de las fachadas, así como mejoramiento en las condiciones comerciales de los inmuebles, se ampliaron los locales comerciales pasando en algunos casos un piso a dos, tres y hasta cuatro pisos, generando mejores expectativas de ingresos económicos de los propietarios,

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.

- ✚ 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 avalúo 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.

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.
- Se expidieron las resoluciones números 171 de julio de 2008 y 299 del 31 de diciembre de 2008, que introducen modificaciones a la Resolución No. 072, con el propósito de amparar situaciones específicas que no fueron tenidas en cuenta en este 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 llevó 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 enseres 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

- Acta de Comité de Reasentamiento No.9 de Dic.4 de 2008
- Acta de Comité de Reasentamiento No.10 de Junio 18 de 2009
- Acta de Comité de Reasentamiento No.11 de abril 10 de 2009
- Acta de Comité de Reasentamiento No.12 octubre 8 de 2009
- Acta de Comité de Reasentamiento No.14 de marzo de 2010
- Acta de Comité de Reasentamiento No.15 de abril 6 de 2010
- Acta de Comité de Reasentamiento No.16 de septiembre 3 de 2010
- Acta de Comité de Reasentamiento No.17 de febrero 22 de 2011
- Acta de Comité de Reasentamiento No.18 de marzo 30 de 2011
- Acta de Comité de Reasentamiento No.19 de julio 29 de 2011
- Acta de Comité de Reasentamiento No.20 de noviembre 25 de 2011

- Acta de Comité de Reasentamiento de agosto 21 de 2012
- Acta de Comité de Reasentamiento de abril 18 de 2012
- Acta de Comité de Reasentamiento No.1 de 4 octubre de 2014

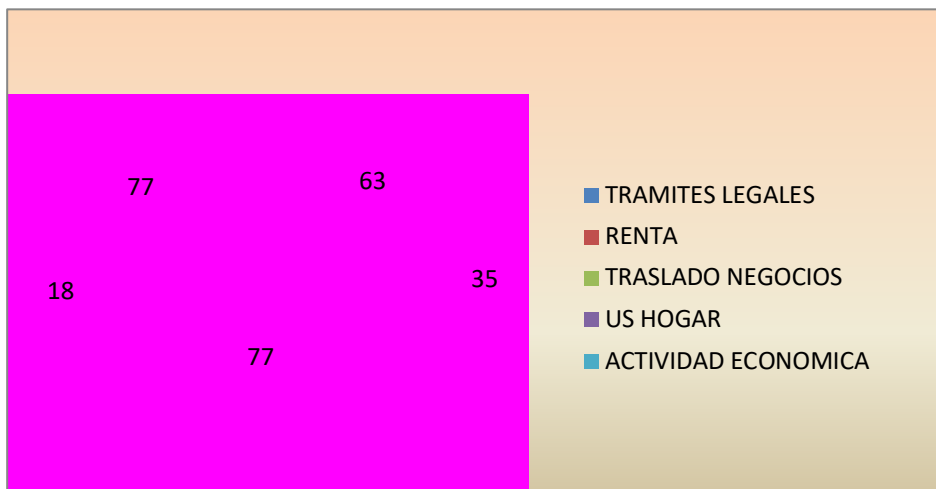
El procedimiento de los reconocimientos económicos se socializo con cada una de las unidades sociales y/o propietarios beneficiarios de los mismos. En la negociación fue un elemento fundamental que evito se dispararan las cifras de la expropiación por vía administrativa y se elevara la negociación voluntaria.

5.5.4. Reconocimientos Económicos causados en el Tramo 5A

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

TRAMO V-A		
Tipo Reconocimiento	Cantidad	Valor
• Trámites Legales	63	170.751.307
• Renta	35	257.909.071
• Traslado Negocios	77	39.479.500
• Us Hogar	18	4.789.500
• Actividad Económica	77	731.665.364
TOTAL TRAMO	270	1.204.594.742

Tabla 18. Tabla de Reconocimientos económicos ejecutados.



Gráfica 9. Reconocimientos económicos ejecutados

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 planteó 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 (24) USH censadas, (18) USH por la afectación predial se debían trasladar, de las cuales fueron canceladas todas las 18.

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 estimadas por la actividad económica.

De las 98 USE y 15 USSE trasladadas se les pagaron reconocimientos económicos a 77 unidades sociales, tal cual se encuentra anotado en el Reconocimientos Económicos Ejecutados. Tabla

5.5.7. Reconocimientos por Renta

Este 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 35 reconocimientos por este concepto

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 (153) predios comprendidos en el tramo se cancelaron (63) reconocimientos por trámites legales, se presentaron (9) expropiaciones a las cuales pierden el reconocimiento por este concepto

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:

En el Tramo 5A se detectó cierto grado de informalidad entre los arrendatarios y arrendador debido a 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 más 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 requisitos para el pago de los reconocimientos para el traslado. Esto generó discrepancias y, molestias entre las partes, dañando las relaciones comerciales y truncando 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, muchas veces desactualizado o pactado en forma verbal; se optó 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.

5.6. PROGRAMA DE SOLUCION DE QUEJAS Y RECLAMOS

Este programa se encarga de ofrecer a las Unidades Sociales residentes en predios a adquirir o localizadas en la zona de influencia de las obras, condiciones para tramitar quejas y reclamos o instancias para resolver conflictos, de manera oportuna y eficaz, ante el ente gestor. Este programa deberá estar presente en las etapas de preparación y ejecución del reasentamiento y durante el plazo de ejecución de las obras.

5.6.1. Generalidades

Objetivos

- Establecer una oficina accesible a los grupos objetivos, que permita la recepción de quejas y reclamos y el trámite, de acuerdo con el tipo de queja. Se diferenciarán dos tipos de quejas: por motivos de las obras y el proyecto y por adquisición de predios.
- Determinar un procedimiento de registro y seguimiento de quejas y reclamos recibidos, garantizando la respuesta en plazos prudenciales.

Población Objetivo.

Tiene por población objetivo a la población del área de influencia que continuara residiendo en el lugar y a las Unidades Sociales residentes en los predios que se adquirirán para la obra.

De acuerdo con lo establecido en Plan de Gestión Social; la entidad adelanto las siguientes estrategias de atención a la comunidad:

- **Atención a la Comunidad en obra:** La Unión Temporal Cartagena 2013 implementó una (1) oficina COAC, ubicada cerca de la zona de obra sobre la Avenida Pedro de Heredia, en el sector Toril, con horario de atención: 8:00 am a 12:00 y 1:00 pm a 5:00 pm, se habilitó una línea telefónica y se complementó con un correo electrónico; cabe anotar que se dio cumplimiento de acuerdo con los requerimientos contractuales en un 100% del programa.

La Unión Temporal Cartagena 2013; recibió en la oficina COAC, durante la ejecución del proyecto de la referencia; cincuenta y dos (52) atenciones, las cuales en su totalidad fueron cerradas; como se muestra en el siguiente cuadro:

SITUACIÓN						
QUEJA	RECLAMO	OBSERVACIÓN	SUGERENCIA	SOLICITUD DE INFORMACIÓN	OTRAS	TOTAL
15	22	1	3	7	4	52

AREA DE SOLICITUD						
AMBIENTAL	SOCIAL	TRÁFICO	SISO	CONSTRUCCIÓN	OTRA	TOTAL
2	6	12	0	24	8	52

ESTADO			
ABIERTAS	CERRADAS	REMITIDAS A TRANSCARIBE	TOTAL
0	47	5	52

Tabla 19. Consolidado de Atenciones tramitadas por la Unión Temporal Cartagena 2013.

- **Atención a propietarios con afectación predial en sede administrativa y en campo:** Con el fin de dar una respuesta oportuna, para las US a las que se les adquirirán predios, se estableció la metodología de atención inmediata a los propietarios en la sede administrativa de Transcaribe S.A, en donde el equipo multidisciplinario de reasentamiento tomaba el caso y daba una atención inmediata.

Las principales consultas que se dieron por parte de los propietarios estuvieron relacionadas con los siguientes temas:



Jurídicas (Avalúo, adquisición predial en general), Social (acompañamiento, restablecimiento de condiciones), Económica (Reconocimientos económicos), Técnica (acceso, rampa, diseño, registro topográfico, y escrituras entre otras

Durante el desarrollo de la adquisición predial del tramo VA se atendieron un total de 720 atenciones

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 contó 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.

Cordialmente,

NÉSTOR JOSÉ MONTERROSA LÓPEZ
Jefe de la Oficina Asesora Jurídica
TRANSCARIBE S.A.