

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ



ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ (PLMB)

ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL Y SOCIAL (EIAS)

PARTICIPACIÓN SOCIAL

DOCUMENTO N° ETPLMB-ET19-L16.9-ITE-N-0001_R4

JUNIO 2019



TABLA DE CONTENIDO

	PÁG.
9. LINEAMIENTOS DE LA ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN SOCIAL	14
9.1 MARCO NORMATIVO	17
9.2 ENFOQUE	18
9.2.1 Identificación de actores	19
9.2.2 Organizaciones comunitarias.....	21
9.2.3 Herramientas de recolección de información.....	22
9.2.4 Niveles de Participación.....	25
9.3 PRIMER MOMENTO DE CONSULTA Y PARTICIPACIÓN SOCIAL	26
9.3.1 Desarrollo de las sesiones de consulta y participación	27
9.4 SEGUNDO MOMENTO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL - CONSULTA Y COMPLEMENTACIÓN DEL EIAS	91
9.4.1 Objetivos del Segundo Momento de Participación Social	93
9.4.2 Lineamientos del Segundo Momento de Consulta, Validación y Complementación del EIAS 94	94
9.4.3 Desarrollo de las reuniones de socialización y consulta del EIAS	95
9.4.4 Socialización del proceso de adquisición predial y reasentamiento dirigido a propietarios, residentes y usuarios de predios afectados.....	165
9.4.5 Inclusión de los aportes en el EIAS	175
9.5 DATOS CONSOLIDADOS PRIMER Y SEGUNDO MOMENTO	183
9.5.1 Primer momento de consulta y participación	183
9.5.2 Segundo momento de consulta y participación	186
9.5.3 Análisis de los dos momentos de participación	191
9.6 ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA.....	193
9.6.1 Presencial.....	194
9.6.2 Línea telefónica.....	194

9.6.3 Correo electrónico.....	197
9.6.4 Consolidado de inquietudes y manifestaciones de la comunidad	201
9.7 ENCUESTA DE PERCEPCIÓN CIUDADANA	208
9.7.1 Objetivos	208
9.7.2 Antecedentes	209
9.7.3 Análisis de resultados	211
9.8 CONCLUSIONES GENERALES Y RECOMENDACIONES	228
ANEXOS	233

LISTA DE TABLAS

	PÁG.
Tabla 9.1 Marco Normativo	17
Tabla 9.2 Instituciones y organizaciones con presencia local	20
Tabla 9.3 ONG y otros grupos presentes en el ÁID.....	21
Tabla 9.4 Zonas para consulta y ubicación.....	29
Tabla 9.5 Localidades, fecha y hora, lugar y número de asistentes	30
Tabla 9.6 Orden del día.....	31
Tabla 9.7 Asistentes e inquietudes	32
Tabla 9.8 Universidades y organizaciones convocadas	39
Tabla 9.9 Organizaciones de carácter ambiental convocadas	42
Tabla 9.10 Orden del día: Actividades realizadas y moderador	42
Tabla 9.11 Asistentes de las universidades y ONG	45
Tabla 9.12 Tercer Comité de Participación Zonal.....	51
Tabla 9.13 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Reunión Patio-taller.....	54
Tabla 9.14 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zonal 1	56
Tabla 9.15 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zona 2.....	59
Tabla 9.16 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zona 3.....	62
Tabla 9.17 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zona 4.....	67
Tabla 9.18 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zona 5.....	70
Tabla 9.19 Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zona 6	73
Tabla 9.20. Relación reuniones de información y socialización	75
Tabla 9.21 Reunión de finalización. Zona 6	80
Tabla 9.22 Reunión de finalización Zona 3.....	81
Tabla 9.23 Reunión de finalización Zona 1 y 2	81
Tabla 9.24 Reunión de finalización Zona 4 y 5	82
Tabla 9.25 Registro de asistencia reunión comerciantes	84

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Tabla 9.26 Reuniones interinstitucionales	87
Tabla 9.27 Cronograma general para el plan de consulta y divulgación de EIAS.....	95
Tabla 9.28 Zona 1	98
Tabla 9.29 Zona 2	100
Tabla 9.30 Zona 3	102
Tabla 9.31 Zona 4	103
Tabla 9.32 Zona 5	104
Tabla 9.33 Zona 6	105
Tabla 9.34 Cronograma socializaciones	107
Tabla 9.35 Equipo de trabajo Consorcio Metro Bogotá	108
Tabla 9.36 Equipo de Trabajo Empresa Metro de Bogotá.....	109
Tabla 9.37 Recursos Técnicos.....	109
Tabla 9.38 Volantes entregados por zona	114
Tabla 9.39 Información entregada a JAC	116
Tabla 9.40 Convocatoria a comités.....	118
Tabla 9.41 Resumen convocatoria Academia	120
Tabla 9.42 Invitaciones a la Academia	120
Tabla 9.43 Resumen convocatoria Agremiaciones.....	128
Tabla 9.44 Invitaciones a Gremios.....	129
Tabla 9.45 Resumen convocatoria Organizaciones sin ánimo de lucro y ONG	132
Tabla 9.46 Invitaciones a ONG y Organizaciones sin ánimo de lucro.....	133
Tabla 9.47 Resumen convocatoria Comerciantes	143
Tabla 9.48 Comerciantes convocados	143
Tabla 9.49 Refuerzo convocatoria a comerciantes.....	146
Tabla 9.50 Volantes entregados en zonas comerciales	147
Tabla 9.51 Sitios donde se llevaron a cabo reuniones y mesas de trabajo.....	149
Tabla 9.52 Orden del día.....	149
Tabla 9.53 Reunión Zona 1	150
Tabla 9.54 Reunión Zona 2.....	151

Tabla 9.55 Reunión Zona 3.....	152
Tabla 9.56 Reunión Zona 4.....	154
Tabla 9.57 Reunión Zona 5.....	155
Tabla 9.58 Reunión Zona 6.....	156
Tabla 9.59 Mesa con Academia.....	158
Tabla 9.60 Mesa con ONG.....	159
Tabla 9.61 Mesa con comerciantes	160
Tabla 9.62 Mesa con Agremiaciones	162
Tabla 9.63 Inquietudes por reunión	164
Tabla 9.64 Cronograma talleres.....	167
Tabla 9.65. Total de asistentes por zona	173
Tabla 9.66. Caracterización de participantes	174
Tabla 9.67 Consolidado. Sesiones de consulta	183
Tabla 9.68 Consolidado proceso de divulgación a la comunidad primer momento.	186
Tabla 9.69 Convocatorias y asistentes a la socialización del segundo momento EIAS y al primer momento de socialización del plan de reasentamiento.	187
Tabla 9.70 Convocatorias y asistentes segundo momento	190
Tabla 9.71 Consolidado de atenciones recibidas de forma presencial.....	194
Tabla 9.72 Consolidado de atenciones recibidas de forma telefónica.....	195
Tabla 9.73 SDQS vía correo electrónico.....	198
Tabla 9.74. Preguntas frecuentes en las socializaciones	206
Tabla 9.75. Principales recomendaciones a talleres.....	207
Tabla 9.76. Principales recomendaciones al proyecto	207
Tabla 9.77 Ficha técnica tercera encuesta de percepción ciudadana	209
Tabla 9.78 Porcentajes de percepción ciudadana	215
Tabla 9.79 Modulo de impactos y medidas de manejo.....	223

LISTA DE FIGURAS

	PÁG.
Figura 9.1 Momentos de participación y consulta.....	15
Figura 9.2 Enfoque para abordar la Estrategia de Participación Social	16
Figura 9.3 Niveles de la estrategia de Participación Social	16
Figura 9.4 Proceso Primer momento de consulta.....	27
Figura 9.5 Zonificación para la consulta – Trazado PLMB	29
Figura 9.6 Asistentes e inquietudes	33
Figura 9.7 Asistentes por localidades	33
Figura 9.8 Número de Inquietudes discriminadas por cada categoría	34
Figura 9.9 Niveles de participación y consulta segundo momento.....	93
Figura 9.10 Volante convocatoria Zona 5 cara 1	111
Figura 9.11 Volante comerciantes zona 5 cara 2.....	111
Figura 9.12 Carta de convocatoria	112
Figura 9.13 Volante comerciantes.....	148
Figura 9.14 Porcentaje participantes por sexo.....	175
Figura 9.15 Porcentaje de tipo de tenedor.....	175
Figura 9.16 Convocados Primer momento	192
Figura 9.17 Convocados Segundo momento.....	192
Figura 9.18 Asistentes Primer momento.....	192
Figura 9.19 Asistentes Segundo momento	192
Figura 9.20 Asistentes reuniones por zonas primer momento y segundo momento.....	193
Figura 9.21 Asistentes reunión de inicio y segundo momento por zonas	193
Figura 9.22 Recepción de PQRS de acuerdo con el medio	200
Figura 9.23 Jornadas de aplicación encuesta de percepción ciudadana	210
Figura 9.24 Porcentaje de sexo	212
Figura 9.25 Edad.....	212
Figura 9.26 Nivel educativo de los encuestados.....	213

Figura 9.27 Ocupación de los encuestados.....	213
Figura 9.28 Porcentaje de encuestados por estrato socioeconómico	214
Figura 9.29 Porcentaje de encuestados por localidad	214
Figura 9.30 ¿La ciudad de Bogotá requiere otro medio de transporte, además de los que ya tiene?	214
Figura 9.31 ¿La construcción del metro lo/la beneficiaría?	214
Figura 9.32 La sesión se desarrolló en el horario dispuesto	224
Figura 9.33 La organización de la reunión y el soporte logístico fueron apropiados.....	224
Figura 9.34 Cumplimiento de los objetivos de la reunión	225
Figura 9.35 Elección adecuada de los contenidos.....	225
Figura 9.36 Contenido útil para el conocimiento del proyecto	225
Figura 9.37 Presentación	225
Figura 9.38 Información clara y suficiente	225
Figura 9.39 Participación adecuada de los asistentes	225
Figura 9.40 Dominio de los temas tratados	226
Figura 9.41 Claridad en la presentación	226
Figura 9.42 Calidad de la información suministrada	226
Figura 9.43 Uso adecuado de la presentación y apoyo visual	226
Figura 9.44 Accesibilidad para responder preguntas	226
Figura 9.45 Respuestas claras y precisas	226

LISTA DE FOTOGRAFÍAS

	PÁG.
Fotografía 9.1 Gimnasio Moderno	81
Fotografía 9.2 IED Benjamín Herrera	81
Fotografía 9.3 Coliseo Cayetano Cañizares	82
Fotografía 9.4 Centro de Memoria	83
Fotografía 9.5 Convocatoria reuniones Comerciantes	84
Fotografía 9.6 Reunión con comerciantes	86
Fotografía 9.7 zona 1, Mapa, Zona Bici taxis portal Américas, zona patio taller	98
Fotografía 9.8 zona 1, Mapa, Zona 2. Zona industrial barrio Carvajal, Hospital de Kennedy	100
Fotografía 9.9 Mapa zona 3, Zona de venta de muebles Av. Primero de Mayo, Instalaciones SENA	101
Fotografía 9.10 Mapa zona 4, Calle octava Sur, Almacenes de repuestos para vehículos Calle 1.	103
Fotografía 9.11 Mapa zona 5, Sector comercial San Victorino, Plaza del Voto Nacional	104
Fotografía 9.12 Mapa zona 6, Sector comercial Chapinero	105
Fotografía 9.13 Imagen de la sitio web de la Empresa Metro de Bogotá	107
Fotografía 9.14 Invitación reuniones segundo Momento	113
Fotografía 9.15 Volante de invitación a reunión por zona	114
Fotografía 9.16 Entrega de volantes	115
Fotografía 9.17 Instalación de afiches	115
Fotografía 9.18 Carta de invitación	119
Fotografía 9.19 Carta de invitación, link de consulta del EIAS	119
Fotografía 9.20 Entrega de volantes zona comercial.....	147
Fotografía 9.21 Reunión Zona 1 – Salón comunal Patio Bonito II sector	151
Fotografía 9.22 Reunión Zona 2 – IED John F Kennedy	152
Fotografía 9.23 Reunión Zona 3- Coliseo La Fragua.....	153
Fotografía 9.24 Reunión Zona 4 - Coliseo La Fragua.....	154
Fotografía 9.25 Reunión Zona 5 – Centro de Memoria	156

Fotografía 9.26 Reunión Zona 6 – Universidad Javeriana	157
Fotografía 9.27 Mesa con la Academia – COLSUBSIDIO Usaquén	159
Fotografía 9.28 Mesa con ONG – Parlamento Andino	160
Fotografía 9.29 Mesa con comerciantes – Centro de Memoria.....	161
Fotografía 9.30 Mesa con gremios.....	162
Fotografía 9.31 Buzón de preguntas, ubicado a la entrada de la reunión	163
Fotografía 9.32 Preguntas depositadas por los asistentes en el buzón	163
Fotografía 9.33 Volante de invitación censo	166
Fotografía 9.34 Carta de invitación a reunión Plan de reasentamiento.....	167
Fotografía 9.35 Tercera socialización zona 1	169
Fotografía 9.36 Tercera socialización zona 2	169
Fotografía 9.37 Segunda socialización zona 3	170
Fotografía 9.38 Recorrido y socialización Calle Octava sur	171
Fotografía 9.39. Tercera socialización zona 4	172
Fotografía 9.40 Primera socialización zona 5 y 6	173
Fotografía 9.41 Formato encuesta de percepción ciudadana Google Forms	210

LISTA DE ABREVIACIONES

Abreviatura	Término
ÁID	Área de Influencia Directa
ÁII	Área de Influencia Indirecta
ALO	Avenida Longitudinal de Occidente
BIC	Bien de interés Cultural
SDP	Secretaría Distrital de Planeación
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
DADEP	Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público
DANE	Departamento Administrativo Nacional de Estadística
EAAB	Empresa de Acueducto, Alcantarillado y Aseo de Bogotá
EIA	Estudio de Impacto Ambiental
EMB	Empresa Metro de Bogotá S.A.
FDN	Financiera de Desarrollo Nacional
IDECA	Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital
ICAHN	Instituto Colombiano de Antropología e Historia
IDIGER	Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio Climático
IDPC	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural
IDU	Instituto de Desarrollo Urbano
IGAC	Instituto Geográfico “Agustín Codazzi”
IDPAC	Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal
IPES	Instituto para la Economía Social
NQS	Avenida Ciudad de Quito
OEP	Ocupantes del Espacio Público
PLMB	Primera Línea del Metro de Bogotá
PMA	Plan de Manejo Ambiental

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

PMEP	Plan Maestro de Espacio Público
POT	Plan de Ordenamiento Territorial
PP	Plan Parcial
SDM	Secretaría Distrital de la Mujer
SENA	Servicio Nacional de Aprendizaje
SITP	Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá
UPZ	Unidades de Planeamiento Zonal
SDPC	Secretaría Distrital de Patrimonio y Cultura
SDE	Secretaría de Desarrollo Económico
SDIS	Secretaría Distrital de Integración Social
SDQS	Sistema Distrital de Quejas y Soluciones

“Este documento fue realizado por la Financiera de Desarrollo Nacional en el marco del Convenio 1880 de 2014 cumpliendo con lo exigido en los estándares internacionales de las salvaguardias, políticas, estándares y guías ambientales y sociales de la Banca Multilateral para la etapa de factibilidad de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB”

9. LINEAMIENTOS DE LA ESTRATEGIA DE PARTICIPACIÓN SOCIAL

Las actividades que se relacionan en este capítulo responden a lo establecido en las Especificaciones Técnicas ET-20 Estudio Social y los lineamientos de la Empresa Metro de Bogotá S.A., así como los requerimientos de la banca Multilateral. La estrategia de participación fue implementada por la empresa consultora durante la estructuración técnica del proyecto con el fin de:

- Sensibilizar a la población sobre los beneficios de la PLMB.
- Construir escenarios de apropiación y sentido de pertenencia hacia la PLMB.
- Fomentar espacios de participación y consulta para contar con un constante intercambio de información.
- Atender y evaluar las propuestas que surgieron de la ciudadanía con oportunidad de la PLMB en la estructuración de los términos de referencia, e incluirlas en el diseño de medidas de manejo de los impactos generados por la construcción de esta línea.
- Propiciar procesos de toma de decisiones en todas las fases del proyecto basadas en el dialogo participativo con la población.
- Dar respuesta a las inquietudes.

La participación y consultas del Estudio Impacto de Ambiental y Social se adelantó en dos momentos el primero orientado a socializar el avance en la estructuración del Proyecto y del alcance de los términos de referencia del EIAS; para este primer momento se adelantó de la mano con las comunidades y grupos de interés la identificación de impactos y recepción de propuestas para su manejo y mitigación. Este primer momento marco un hito en el inicio de las relaciones y comunicación con sectores como la academia, comerciantes y otros actores de relevancia en el corredor.

Para este primer momento se adelantó una robusta estrategia de convocatoria y divulgación en la que se adelantaron reuniones con comunidades por zonas, las cuales se abordarán en el siguiente aparte, contando con la asistencia de cerca de 200 a 1000 personas por evento, para ello se realizó la distribución de piezas informativas predio a predio, estas piezas son empleadas como recurso para informar en cada momento del EIAS la información más relevante del proyecto.

En este mismo sentido se inició el relacionamiento con autoridades locales presentes en las nueve localidades, Juntas de Acción Comunal, líderes, organizaciones comunitarias, representantes de gremios y entidades del Distrito con temas y agendas conjuntas sobre el corredor.

Para el segundo momento de participación y consulta se duplicaron esfuerzos y se implementaron nuevas estrategias para convocar y vincular a la ciudadanía y a los sectores que dinamizan la economía y orientan la ciudad, entre las estrategias empleadas se destaca el acercamiento de directo con las academias, gremios, ONG y comerciantes, personalizando la entrega de las invitaciones y promoviendo la participación a los espacios de participación.

Bajo las mismas premisas de eficiencia, se adelantaron las reuniones de segundo momento, con metodologías que permitieron presentar la información por bloques temáticos y permitir la intervención de los asistentes de forma orientada y ordenada, resolviendo las inquietudes y recibiendo los aportes al EIAS. A continuación se presenta una figura con la estructura de los momentos.



Figura 9.1 Momentos de participación y consulta.

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Las acciones que serán citadas a lo largo del presente documento involucraron a la población del área de influencia que de forma directa o indirecta se verá impactada por la construcción y operación de la PLMB, así como las organizaciones sociales e instituciones con incidencia e injerencia en el territorio.

Como ya se mencionó, estos espacios de participación constituyeron fuentes de información primaria para nutrir el EIAS, que se caracterizó por ser participativo, incluyente y transparente, en tanto estableció que uno de los elementos fundamentales en la construcción del estudio sería el conocimiento proveniente de la ciudadanía con respecto a sus territorios, la cultura local y las dinámicas sociales y económicas de un corredor diverso. Este enfoque es importante porque garantiza un diálogo de saberes entre la población del ÁID, las organizaciones sociales y las autoridades con los investigadores que participaron en el proyecto, lo que conllevó necesariamente a trabajos integrales y ajustados a la realidad.

En concordancia con lo anterior, la estrategia también vinculó al Distrito a través de sus diferentes entidades¹, a representantes de las alcaldías locales, las organizaciones u ONG presentes a lo largo del trazado, la academia y las organizaciones sociales locales mediante líderes y representantes de Juntas de Acción Comunal. Es importante resaltar que como garante de la transparencia con la que se abordaron procesos participativos, se vinculó a la Veeduría en estas jornadas. Sobresale que la vinculación de las entidades distritales en el proceso logró enfocar su actuación en el marco del proyecto y contribuir a su intervención articulada.

Como resumen de la estrategia de participación social implementada, se presenta la siguiente figura que representa el enfoque para abordarla:

¹ Los sectores vinculados correspondieron a: sector salud, educación, integración social (Secretaría Distrital de Integración Social), desarrollo económico (Secretaría de Desarrollo Económico, IPES, Fenalco), Secretaría de la Mujer y Dirección de Diversidad Sexual; sector cultura desde la cultura ciudadana, bienes y zonas de interés cultural y, por último, patrimonio (ICAHN).



Figura 9.2 Enfoque para abordar la Estrategia de Participación Social

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Durante la estructuración técnica del proyecto, el programa de participación y servicio a la ciudadanía contempló los siguientes escenarios de participación:

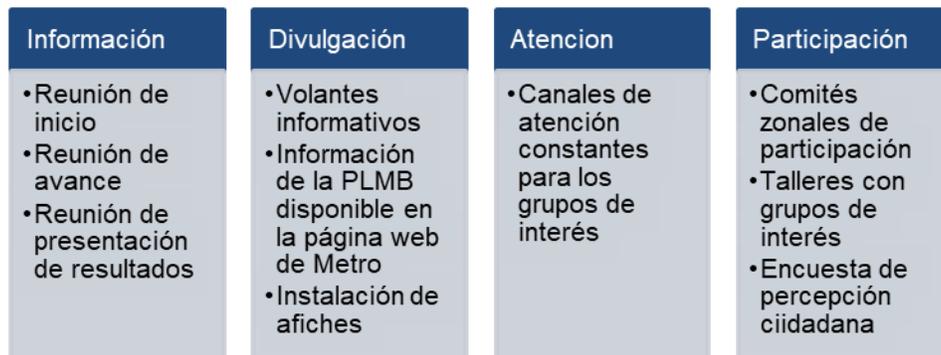


Figura 9.3 Niveles de la estrategia de Participación Social

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

El escenario de información consideró tres tipos de reuniones: de inicio, avance y presentación de resultados; en cada una se brindó información sobre el alcance, desarrollo y avance de la estructuración técnica de la PLMB.

Para el de divulgación se entregó material impreso al AID con datos generales de la Estructuración Técnica y el Metro a través de redes sociales y de su página web, que brindó información actualizada sobre el avance de dicha estructuración.

En atención, mediante la disposición de canales (línea telefónica y correo electrónico de uso exclusivo para el proyecto) se aseguraron flujos de acceso para cualquier grupo de interés. El sistema de atención social estuvo articulado con el que dispuso el Distrito para este fin.

9.1 MARCO NORMATIVO

El diseño de la estrategia de participación se sustenta en lo dispuesto en la Constitución Política Nacional, en la normatividad nacional existente y en las salvaguardas sociales y ambientales del Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo – BID. Con respecto a estas últimas es importante señalar que el proyecto PLMB está calificado como de categoría A, lo que determina que, para la fase en la que se encuentra, se debe garantizar el desarrollo de dos consultas con las partes afectadas. A continuación, se presentan las principales normas constitucionales, legales y reglamentarias en materia de participación ciudadana. (Ver Tabla 9.1)

Tabla 9.1 Marco Normativo

Autor	Regulación normativa	Objeto
Asamblea Nacional Constituyente Presidencia de la República	Constitución Política de Colombia, Art. 86. Decreto 2591 de 1991.	Reglamentar la acción de tutela. El trámite de la acción de tutela
Asamblea Nacional Constituyente Presidencia de la República	Constitución Política de Colombia, Art. 86 Código Civil Colombiano. Arts. 1005–2359 Ley 9 de 1989, Art. 8. Decreto 2400 de 1989, Arts. 118 a 135. Ley 99 de 1993a Art. 75. Decreto 472 de 1998.	Defender los derechos colectivos, por ejemplo el derecho a gozar de un ambiente sano.
Asamblea Nacional Constituyente	Constitución Política de Colombia 1991. Arts. 23 y 40, numeral 6.	Habilitar los derechos de petición, acciones públicas, acción de inconstitucionalidad y de nulidad ante la jurisdicción contenciosa, como mecanismos y herramientas protectoras del medio ambiente.
Presidencia de la República	Ley 99 de 1993 Títulos X y XI	Entre otros, dictar disposiciones acerca de los modos de participación de la comunidad a lo largo de los procesos de licenciamiento y operación de los proyectos de desarrollo.
Presidencia de la República	Ley 134 de 1994	Dicta las normas sobre mecanismos de participación ciudadana.
Asamblea Nacional Constituyente Presidencia de la República	Constitución Política de Colombia, Art. 87. Ley 393 de 1997.	Busca el cumplimiento de leyes y actos administrativos. Reglamenta la acción de cumplimiento.

Autor	Regulación normativa	Objeto
Congreso de Colombia	Ley 1185 de 2008 que modifica la Ley 397 de 1997	Por la cual se modifica y adiciona la Ley General de Cultura, y se dictan otras disposiciones.
Presidencia de la República	Ley 472 de 1998, Art. 4.º literales a y c.	Se reglamentan las acciones populares y de grupo, concretamente la exigibilidad de protección del ecosistema y, en general, el goce de un ambiente sano como un derecho colectivo, así como la protección del equilibrio ecológico.
Asamblea Nacional Constituyente Presidencia de la República	Constitución Política de Colombia, Arts. 103, 270 y 369 Ley 850 de 2003, Ley 134 de 1994, Arts. 99 y 100	Reglamentar las veedurías ciudadanas, que tienen aplicación en las veedurías ambientales.
Congreso de Colombia	Ley Estatutaria 1757 de 2015	Por la cual se dictan disposiciones en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática.
Alcaldía Mayor de Bogotá	Decreto 329 de 2006	Por el cual se modifican los factores y parámetros para el reconocimiento del componente económico del Plan de Gestión Social establecidos en el Art. 6 del Decreto 296 de 2003.
Alcaldía Mayor de Bogotá	Decreto 190 de 2014	Plan de Ordenamiento Territorial para Bogotá.
Alcaldía Mayor de Bogotá	Decreto 197 de 2014	Por medio del cual se adopta la Política Pública Distrital de Servicio a la Ciudadanía en la ciudad de Bogotá D.C.
Concejo de Bogotá	Acuerdo No. 645 de 2016	Por el cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016–2020 “Bogotá Mejor para Todos”.
Corte Constitucional. Sala Plena	Sentencia C–535 del 16 de octubre de 1996	Para el caso del patrimonio ecológico local, este principio (rigor subsidiario) plantea como competencia propia de los concejos municipales y los territorios indígenas, la potestad reglamentaria para proteger el patrimonio ecológico municipal, sin desconocer que la ley puede dictar normatividad básica indispensable a la protección de éste en todo el territorio nacional.

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.2 ENFOQUE

La estrategia de participación fue desarrollada a partir de los siguientes enfoques:

1. De derechos: se fundamenta en la participación de acuerdo con lo establecido en la ley, en condiciones de igualdad, equidad, acceso a la información, transparencia, aportes y opiniones; este enfoque se desarrolla mediante la identificación y reconocimiento de los diversos actores sociales, tales como las Juntas de Acción Comunal (JAC), representantes de las organizaciones sociales, instituciones con injerencia a nivel local y comunidades en general, en el ejercicio de su derecho a estar informados sobre cualquier tipo de proyecto o actividad que se adelante en su localidad o barrio.
2. Incluyente: genera espacios de participación que permiten la vinculación de distintos grupos en condición de vulnerabilidad y minorías, al implementar mecanismos eficientes de inclusión social, lo que permitirá el reconocimiento y valoración de todos los ciudadanos como actores de derechos.
3. De sustentabilidad y corresponsabilidad: promueve la creación de espacios de participación y fortalecimiento de la organización en las comunidades, la Empresa Metro de Bogotá S.A., la institucionalidad del Distrito Capital y el consultor, como una acción que reconoce la sustentabilidad del proyecto y que a su vez garantice en el largo plazo tanto el uso adecuado como el cuidado de los espacios públicos del Metro.
4. De género: considera las diferentes oportunidades que tienen los hombres y las mujeres, sus interrelaciones y los distintos papeles que socialmente se les asignan; estos asuntos influyen en el logro de las metas, las políticas y los planes de los organismos nacionales e internacionales y, por lo tanto, repercuten en el proceso de desarrollo de la sociedad. El género se relaciona con todos los aspectos de la vida económica y social, cotidiana y privada de los individuos, determina características y funciones según el sexo o la percepción que la sociedad tiene de él.
5. Diferencial: reconoce las condiciones y posiciones de los distintos actores sociales como sujetos de derecho desde una mirada diferencial de estado socioeconómico, género, etnia, condición de discapacidad e identidad cultural, y de las variables implícitas en el ciclo vital (infancia, juventud, adultez y vejez), bajo los principios de igualdad, diversidad, participación, interculturalidad, integralidad, sostenibilidad y adaptabilidad.
6. Interdisciplinario: se busca fortalecer un conocimiento integrado mediante el aporte de las diversas disciplinas que convergen en el proyecto, lo que permite la articulación de las distintas acciones para su estructuración; este enfoque propende por el trabajo planificado, organizado, en equipo y delimitado por la función y la acción de las distintas áreas que estarán a disposición del proyecto.

9.2.1 Identificación de actores

Identificar los actores permite la participación de las comunidades, organizaciones, líderes ciudadanos, entidades privadas e instituciones ubicadas en el área de influencia, en los procesos de socialización del estudio y del proyecto; también genera una red de apoyo con los más cercanos a éste. Los actores reconocidos en el área de influencia son:

- Sociales: propietarios de predios, residentes, comerciantes, JAC, líderes comunitarios, organizaciones de mujeres, organizaciones de comerciantes, veedurías ciudadanas, entre otros.
- Instituciones educativas públicas y privadas.
- Instituciones de salud, públicas y privadas.
- Instituciones distritales como el Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal IDPAC, las secretarías de Movilidad, de la Mujer, de Cultura, entre otras.
- Alcaldías locales y sus diversos concejos.
- Instituciones privadas como el Centro de Rehabilitación para Adultos Ciegos CRAC, el Instituto Nacional para Ciegos INCI, entre otros.

- ONG.

En el Áll están presentes diferentes organizaciones comunitarias, además de varias instancias de participación, como se evidencia en la Tabla 9.2.

Tabla 9.2 Instituciones y organizaciones con presencia local

Localidad	Instancias de participación	N.º de JAC
Bosa	JAC, CLOPS, CLIP, CPL, CLDG CLG, CLC, JAL, COL; CLA; UAT	60
Kennedy	CLG, JAC, CLOPS, CLIP, CPL, CLD, CLC, UAT, JAL, COL, y CLA ² .	197
Puente Aranda	JAC, CLOPS, CLIP, CPL, CLD, CLG, CLC, UAT, JAL, COL, CLA	55
Antonio Nariño	JAC, CLOPS, CLIP, CPL, CLD, CLG, CLC, UAT, JAL, COL, CLA	10
Los Mártires	JAC, CLOPS, CLIP, CPL, CLD, CLG, CLC, UAT, JAL, COL, CLA	19
Santa Fe	JAC, CLOPS, CLIP, CPL, CLD, CLG, CLC, JAL, CLA, COL, UAT ³	21
Teusaquillo	JAC, CLOPS, CLIP, CPL, CLD, CLG, CLC, UAT, JAL, COL, CLA	29
Chapinero	*JAC, CLOPS, CLIP, CPL, CLD, CLG, CLC, UAT; JAL, COL, CLA	16 JAC y 24 asociaciones de vecinos
Barrios Unidos	JAC, CLOPS, CLIP, CPL, CLD, CLG, CLC, JAL, COL; CLA; UAT	37

Fuente: Alcaldía de Kennedy, 2017; Alcaldía de Puente Aranda, 2017; Alcaldía de Antonio Nariño, 2017; Alcaldía de Los Mártires, 2017; Alcaldía de Santa Fe, 2017; Alcaldía de Teusaquillo, 2017; Alcaldía de Barrios Unidos, 2017; Alcaldía de Chapinero, 2017.

² CLA: Comisión Local Ambiental.
CLG: Consejo Local de Gobierno.
CLOPS: Comisión Local de Político Social.
CLIP: Comisiones Locales Intersectoriales de la Participación.
CLD: Consejo Local de Discapacidad.
³ CLA: Comisión Local Ambiental.
CLG: Consejo Local de Gobierno.
CLOPS: Comisión Local de Político Social.
CLIP: Comisiones Locales Intersectoriales de la Participación.
CLD: Consejo Local de Discapacidad.
CLC: Consejo Local de Cultura.
CPL: Consejo de Planeación Local.
COL: Consejo Operativo Local.
JAL: Junta Administradora Local.
UAT: Unidad de Apoyo Técnico

A nivel comunitario, en estas localidades hay 368 JAC y Chapinero cuenta además con 24 asociaciones de vecinos. Las JAC son las encargadas de representar a las comunidades ante los entes gubernamentales, las empresas privadas o cualquier entidad que tenga incidencia en su territorio, en este caso en los barrios (esta información se puede ampliar en el Anexo 9.1.23: directorio institucional).

9.2.2 Organizaciones comunitarias

La presencia de organizaciones sociales o comunitarias a nivel del territorio es muy fuerte, especialmente en zonas donde se ha consolidado un trabajo comunitario dinámico, como por ejemplo en los barrios de autoconstrucción o aquellos que en sus inicios se configuraron en la informalidad. A lo largo del trazado del metro existen varias JAC que fortalecen los procesos sociales de las comunidades a nivel local, llegando incluso a nivel distrital.

Como parte del trabajo que se adelantó con las comunidades se identificaron las organizaciones sociales, comunitarias y demás grupos de interés destacados en cada una de las zonas durante el estudio. Con estos datos se elaboró el directorio de actores sociales por zonas. En ese sentido y para contar con una caracterización de las localidades, el ÁII y el ÁID, se remite al capítulo 5, correspondiente a la línea base sociodemográfica de la comunidad presente en el trazado.

Así mismo, a partir de la información suministrada por el IDPAC, se identificaron algunas ONG y otros grupos con presencia local, como se puede observar en la Tabla 9.3.

Tabla 9.3 ONG y otros grupos presentes en el ÁID

Localidad	ONG y otros grupos
Bosa	Mujeres de Bosa, Alcohólicos Anónimo, 13 de abril, Fundación Trabajando por Colombia, Corporación Artística y Cultural Mascada, Fundación Rema, Fundación Ver, Fundación El Buen Samaritano, Fundación Corazón Valiente, Fundación Social Sueño de Vida, Fundación Ar Kanguen ONG, Fundación Social Guauba.
Kennedy	Asociación Promotora Social Comunitaria, Mesa de Organización de Mujeres de Kennedy.
Puente Aranda	Fundación Mujeres sin Frontera, Centro Social Nazaret, Fundación Femenina, Fundación Amanecer, Alcohólicos Anónimos Santa Isabel, Centro Único de Recepción de Niños, Fundación Armonía y Vida, Centro de Rehabilitación para Adultos Ciegos.
Antonio Nariño	Fundación Gabriela Mistral, Escuela de Fútbol Águilas Doradas, Fundación Dejando Huella, la Casa del Peregrino, Centro de Integración Familiar La María, Enlace Vital, Fundación El Refugio Animal, Fundación Caminos de Libertad, Alcohólicos Anónimos Sexta Convención, Fundación una Esperanza para Vivir Mejor, Fundación Hogares Claret.

Localidad	ONG y otros grupos
Los Mártires	Asociación Mujeres y Madres Abriendo Caminos, Fundación Vida Nueva, Corporación Integral Los Mártires, Casa del Actor, Fundación 3D, Fundación de Líderes Comunitarios de Acción, Alcohólicos Anónimos Grupo La Esperanza, Asociación Creemos en ti, Fundación Nueva Cultura, Confederación de Trabajadores de Colombia, Fundación Caminos de Libertad, Asociación Ecológica de Colombia.
Santa Fe	CINEP, CEPAL, INCI, Fundación Neme, Asociación del Trabajo Interdisciplinario, Líderes de Santa Fe.
Teusaquillo	Corporación Casa de la Juventud, Red de Mujeres productivas, Asociación Cristiana de Jóvenes, Kolping, Casa de la Mujer Trabajadora.
Chapinero	Círculo de LGBT, Corporación Unión de Mujeres, Abuelas, Madres y Amigas de LGBTI, Corposéptima, Red de Mujeres Productivas, Asociación Mujeres del Río.
Barrios Unidos	Red de Mujeres Productoras, Corporación Talleres de Capacitación y Desarrollo de Esperanza, Fundación Testimonio de Vida y Reconciliación, Fundación Envol Vert-Colombia, Fundación Nuevo Liderazgo, Fundación Lazos Hermanos, Fundación Festival Art, Maima, ONG Fundación Paer, Fundación Luz Esperanza, ACF y WCA, Centro Cultural Colombo Peruano, Fundación Los Santos Ángeles, Fundación FIDES.

Fuente: IDPAC, 2017

9.2.3 Herramientas de recolección de información

Para organizar, analizar y aprovechar la información existente y aquella que se obtenga o consiga durante la implementación de la estrategia de consulta y participación social, se han dispuesto las siguientes herramientas.

9.2.3.1 Cartografía social

Este es un método de producción de mapas sociales colectivo, horizontal y participativo, a través del cual se elaboró un instrumento de recolección y validación de la información que sirvió para adelantar la caracterización detallada manzana por manzana de los aspectos socioeconómicos y las complejidades de las zonas, con ésta la ciudadanía identificó su contexto y su territorio, al igual que los espacios relevantes de sus dinámicas sociales.

9.2.3.2 Ecomapa

Es una herramienta que reconoce la presencia o ausencia de recursos de apoyo social extrafamiliares, redes de apoyo y relaciones sociales en una persona o familia, también permite identificar sus interrelaciones con el ambiente y el contexto sociocultural en donde se desenvuelve.

9.2.3.3 Encuesta a una muestra de los comerciantes

Para la caracterización del ÁID de la dimensión económica y la obtención de la información primaria, se aplicó una encuesta a una muestra del comercio formal e informal sobre el corredor.

Posterior al levantamiento del inventario general (población), y empleando el Método de Muestreo Probabilístico Estratificado⁴, se determinó el tamaño de la muestra a la que se le aplicaría el censo de acuerdo con un nivel de confianza del 90 %. En estudios sociales se trabaja con más frecuencia una confianza del 95 %; no obstante, por la disponibilidad de información específica proveniente de las entidades distritales (como la Secretaría de Desarrollo Económico), los hallazgos de esta encuesta se constituyeron en un trabajo complementario.

9.2.3.4 Revisión de información secundaria (Contratos IDU 849 y 2226 de 2013)

En la información entregada por la Empresa Metro de Bogotá se encontró el documento Gestión Social PLMB emitida por la Dirección Técnica de Diseños del IDU, que se estructura de la siguiente manera:

- Documento de diagnóstico, 2014.
- Recomendaciones por estaciones, anteproyecto, 2014.
- Recomendaciones de identidad, proyecto.
- Cultura ciudadana, 2015.
- Reuniones 2013–2014.
- Encuestas de percepción PLMB, 2014.
- Base de datos de medios de comunicación, 2016.
- Participación PLMB estudios anteriores. Gestión Social (tramos 1, 2, 3, 4).
- Estudio de impacto ambiental (componente social).

De acuerdo con la revisión, los contenidos de los documentos son los siguientes:

1. Documento de diagnóstico (imagen Urbana, cartografía social, mesas de diálogo y talleres participativos de diseño y de identidad territorial): consolidación de información primaria y secundaria desde el componente social bajo una visión integral enfocada al Desarrollo Orientado

⁴ El uso de esta técnica de investigación tiene ventajas con respecto a otros métodos estadísticos en tanto puede probar de forma representativa incluso a los subgrupos poblacionales más pequeños y más inaccesibles, es decir, los extremos de la población; así mismo, tiene una precisión estadística más elevada en comparación con el muestreo aleatorio simple debido a que la variabilidad dentro de los subgrupos es menor en comparación con las variaciones cuando se trata de toda la población, por lo anterior exige un tamaño de muestra menor.

al Transporte Sustentable –DOTS– y a los componentes de un Proyecto Urbano Integral como insumos para los Diseños de Ingeniería Básica Avanzada de la PLMB, principalmente alrededor de estaciones y patio–taller, espacio público, paisajismo y urbanismo dentro del Plan de Desarrollo de Bogotá Humana 2012–2016.

2. Recomendaciones por estaciones, anteproyecto: presenta las recomendaciones de lineamientos de diseño para el anteproyecto PLMB por cada una de las estaciones.
3. Recomendaciones de identidad: contiene las recomendaciones de lineamientos de diseño para el proyecto desde el componente social (toponimia y talleres de diseño participativo).
4. Cultura ciudadana: incluye un documento en construcción sobre cultura ciudadana.
5. Reuniones 2013–2014: presenta datos cuantitativos de las reuniones que se llevaron a cabo durante los años 2013 y 2014, además incluye el consolidado a septiembre de 2015.
6. Encuestas de percepción PLMB: es un informe de percepción ciudadana frente al proyecto “Metro para Bogotá” 2014.
7. Base de datos de medios de comunicación: incluye la información con datos de contacto de los medios de comunicación de las localidades del área de influencia.
8. Participación PLMB estudios anteriores. Gestión social (tramos 1, 2, 3, 4): contiene datos de las reuniones informativas, la creación de mesas de diálogo para la elaboración de un del documento de caracterización desde la perspectiva de los Proyectos Urbanos Integrales PUI.
9. Estudio de impacto ambiental. Componente social: presenta la caracterización de la población del área de influencia, también se identifican, evalúan y describen los impactos socioeconómicos que puedan generarse con las etapas preliminar, de construcción y operación–mantenimiento de la PLMB; además incluye el Plan de Manejo Ambiental y Social PMAS, así como el plan de manejo de prevención y mitigación de los impactos socioeconómicos originados.

La información revisada contiene datos específicos del trabajo que se adelantó con las comunidades durante el proyecto del metro subterráneo, tanto en estaciones como en la propuesta de nombres para estas a partir de los elementos de identidad de sus residentes, caracterización del urbanismo desde la perspectiva de las comunidades, consolidados de las encuestas de percepción y bases de datos; esta información fue el insumo para los estudios sociales y las actividades de gestión social en los tramos o zonas del corredor que se compartieron con el metro elevado.

Además, los datos encontrados corresponden a los años 2014 y 2015, pero en cuanto al trabajo de identificación y caracterización adelantado con las comunidades de zonas aledañas a las estaciones, es vigente en relación con las zonas del tramo compartido con el proyecto de metro subterráneo.

Sin embargo, para las bases de datos y los resultados de las encuestas de percepción, la información que se consideró en el estudio del metro elevado es poco significativa debido al cambio tanto en las características del proyecto como en los datos de contacto de las organizaciones. Así mismo, los impactos y manejos del EIA se revisaron como insumo para el EIA del metro en viaducto.

Por otro lado, la información suministrada posee un gran nivel de detalle de procesos y metodologías de trabajo, estos aportes fueron insumo para la elaboración de las metodologías de trabajo. Los documentos generados para la caracterización, participación y construcción de grupos de trabajo contribuyen significativamente a la información secundaria de los estudios sociales.

Por último, de acuerdo con la revisión de la información, las metodologías empleadas alcanzaron un nivel de participación activa y lograron que las comunidades se vincularan.

9.2.4 Niveles de Participación

La participación para el desarrollo del proyecto fue concebida bajo tres niveles: i) Información, ii) Consulta y iii) Participación activa.

9.2.4.1 Espacios de información y participación activa

El suministro de información tuvo como principal objetivo lograr que los ciudadanos contaran con datos veraces, oportunos y completos; para alcanzarlo se adelantaron reuniones de inicio, avance y finalización, se conformaron los comités de participación zonal y se instauró una ruta de atención al ciudadano que le permitió iniciar comunicación con el proyecto a través del correo electrónico o de la línea telefónica. Otra estrategia empleada fue la medición de las expectativas ciudadanas con respecto al proyecto mediante la implementación de una encuesta de percepción al inicio y al final de la estructuración técnica de la PLMB.

Este proceso involucró a diferentes actores, entre ellos: autoridades locales de las nueve alcaldías, entidades del Distrito, entidades públicas o privadas ubicadas sobre el corredor, organizaciones sociales, residentes y comerciantes con impacto directo o influencia significativa en el corredor.

Por su parte, el programa de participación y servicio a la ciudadanía buscó garantizar a la comunidad espacios de colaboración y canales de comunicación, para lo cual se plantearon los dos niveles de participación que se presentan a continuación:

- Reuniones participativas: se dispusieron con el fin de mantener informada a la comunidad ubicada en el ÁID del proyecto; además de ser reuniones informativas, tuvieron como propósito sensibilizar y motivar a la población frente al proyecto, recoger las inquietudes y sugerencias de los asistentes y acercar las áreas técnicas de la Empresa Metro con la comunidad.

En este contexto, se conformaron los Comités de Participación Zonal, de los cuales hicieron parte ciudadanos, líderes, comerciantes o residentes ubicados dentro del área de influencia del proyecto.

- Reuniones interinstitucionales: estos espacios lograron el acercamiento de diferentes instituciones del orden distrital al proyecto metro, es decir que sus planeamientos, políticas, planes, entre otros, correspondan con el metro de Bogotá y con la construcción de un proyecto sostenible.

9.2.4.2 Consulta

La consulta con los ciudadanos es fundamental en la construcción del EIAS no solo para la estructuración de la línea base desde el medio socioeconómico, sino como un insumo esencial para construir los términos de referencia, identificar impactos que se podrían ocasionar en las diferentes etapas del proyecto y la respectiva formulación de medidas de manejo.

Para esto, y en el marco de las salvaguardas de la Banca Multilateral, se proyectaron dos momentos de consulta: el primero se llevó a cabo durante el año 2017, cuyo propósito fue la socialización del avance en la estructuración del proyecto, obtener insumos, propuestas y recomendaciones para elaborar los términos de referencia, el estudio de impacto ambiental y el plan de reasentamiento del primer grupo de predios por adquirir (129 gestionados por el IDU); así como el de involucrar a la población para propiciar espacios de diálogo, promover la participación para asegurar un mayor conocimiento de las actividades y efectos del proyecto, con el fin de que la participación se constituya como un instrumento que reduzca el potencial de conflicto.

Por otra parte, el segundo momento iniciará con la publicación de la versión inicial del EIAS para observaciones del público y con varias mesas de trabajo y reuniones con las comunidades asentadas en las 6 zonas a lo largo del viaducto y patio taller, ese segundo momento también comprende el primer momento de socialización de los procesos de adquisición predial y plan de reasentamiento.

9.3 PRIMER MOMENTO DE CONSULTA Y PARTICIPACIÓN SOCIAL

Como se mencionó anteriormente, la primera consulta se orientó a socializar el avance en la estructuración del Proyecto y del alcance de los términos de referencia del EIAS; así mismo, a la identificación de impactos y recepción de propuestas para su manejo y mitigación, entre ellos, el impacto de reasentamiento a la población que reside o es usuaria del primer grupo de predios requeridos para la construcción de la PLMB (129 predios localizados en las 4 curvas principales del trazado) y su manejo a través de la formulación de programas y proyectos que mitiguen dicho impacto (Plan de Reasentamiento).

En esta consulta participaron: la comunidad del área de influencia de la PLMB y la zona donde se establecerá el patio-taller (esta información se puede ampliar en el Anexo 9.1.1: convocatoria reunión de inicio, y en el Anexo 9.1.2: volantes reuniones de inicio), representantes de las alcaldías locales⁵ por donde pasa la PLMB, la banca multilateral, la academia, organizaciones u ONG; en total se realizaron 15 (quince) reuniones a las que concurrieron y en las que tomaron parte alrededor de 1.203 ciudadanos.

En el marco de esta consulta, la EMB adelantó el programa de información y divulgación a la comunidad del área de influencia directa con el trazado de la PLMB, que se dividió en seis zonas teniendo en cuenta la longitud y atendiendo la vocación residencial, comercial o industrial del sector. Las diferentes zonas atendidas a lo largo del corredor son:

- a. Zona 1: Cabecera–Portal Américas (desde el río Bogotá hasta la Carrera 79).
- b. Zona 2: Kennedy (desde la Carrera 79 hasta la Carrera 69 B).
- c. Zona 3: Puente Aranda (desde la Carrera 69 B hasta la Av. NQS Calle 8 sur).
- d. Zona 4: Antonio Nariño (desde Av. NQS Cl. 8 sur hasta Av. Caracas con Calle 2).
- e. Zona 5: Centro histórico (desde Av. Caracas con Calle 2 hasta Av. Caracas con Calle 28).
- f. Zona 6: Avenida Caracas (desde Calle 28 hasta Cl. 76).

⁵ Bosa, Kennedy, Puente Aranda, Los Mártires, Antonio Nariño, Santa Fe, Teusaquillo, Chapinero y Barrios Unidos.

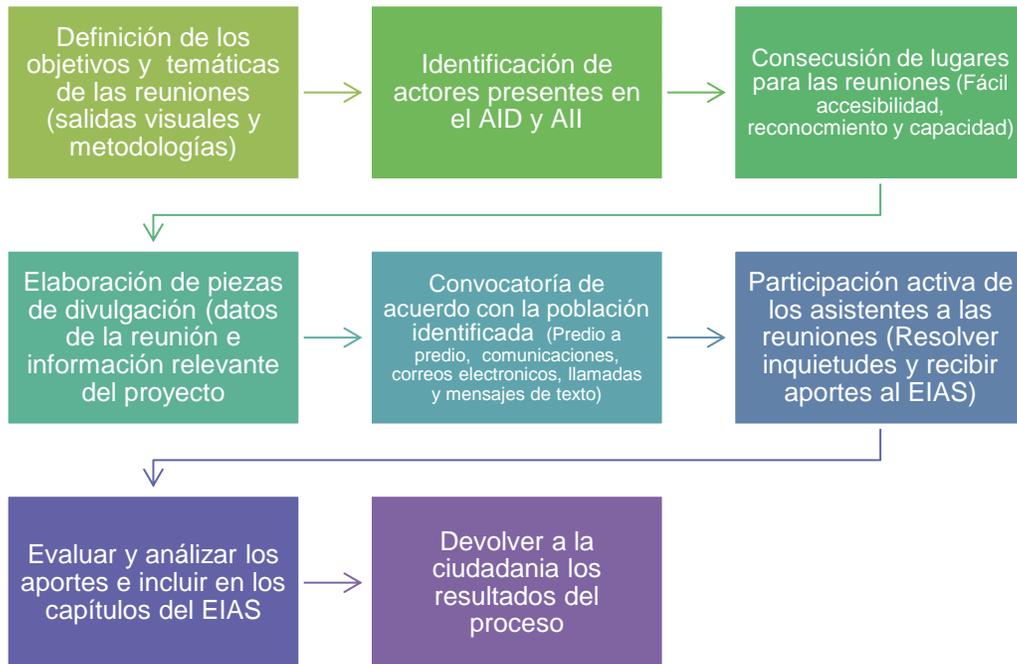


Figura 9.4 Proceso Primer momento de consulta
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.3.1 Desarrollo de las sesiones de consulta y participación

Con el propósito de organizar la intervención en el territorio, se plantearon tres períodos para realizar las sesiones de consulta y participación informativas: inicio, avances y finalización.

En las reuniones de inicio se realizó la presentación del proyecto, de las empresas vinculadas, el alcance de las actividades contratadas, los tiempos, la línea de atención, se presentó la estructura general de los términos de referencia, se explicó el alcance del estudio que sigue los estándares no solo nacionales, sino internacionales, los espacios de participación y consulta, entre otros temas; con este primer espacio se dio apertura a los lazos de comunicación y confianza, además se conformaron los Comités de Participación Zonal.

De estas sesiones de inicio hacen parte aquellas adelantadas con representantes de la academia y de ONG, quienes al contar con un conocimiento técnico y específico, hicieron aportes significativos para la fase de estructuración del proyecto.

En las reuniones de avance, tal y como lo indica su nombre, se presentaron los avances de la formulación del EIAS, y se capturaron aportes en la identificación de los impactos generados por el proyecto, así como posibles medidas para su manejo.

En la reunión de finalización se presentaron los resultados de la estructuración técnica del Tramo 1 del metro de Bogotá desde los diferentes componentes: ambientales, técnicos y sociales, los impactos que se generarán por el proyecto y las medidas de manejo propuestas.

Además, la convocatoria para estos espacios se hizo de forma masiva mediante la distribución de volantes predio a predio en el ÁID, con instalación de afiches en zonas de mayor afluencia, envío de correos electrónicos a: medios locales de comunicación, directorio con presidentes de JAC, líderes y organizaciones en la, envío de comunicaciones a las administraciones de las nueve alcaldías y divulgación por las líneas o medios oficiales de la Empresa Metro de Bogotá S.A.

A continuación se presenta el alcance y desarrollo de las sesiones descritas:

9.3.1.1 Reuniones de inicio

Como objetivos específicos de estos encuentros se plantearon:

Verificar que los términos de referencia (especificaciones técnicas) contemplaran los seis (6) enfoques: de derechos, incluyente, de sustentabilidad y corresponsabilidad, de género, diferencial e interdisciplinario.

- Abordar las metodologías para construir la línea base ambiental y social del ÁID y del ÁII del proyecto.
- Cotejar el alcance del diagnóstico ambiental del área de estudios del proyecto.
- Conocer las opiniones y sugerencias de las comunidades, así como de los especialistas de las universidades y los representantes de las organizaciones ambientales sobre los posibles impactos socioambientales que podría generar el proyecto, para incorporarlos en la implementación del EIAS.
- Identificar los riesgos que a criterio de los representantes de la academia y de las organizaciones no gubernamentales podrían presentarse en la formulación y ejecución del EIAS.
- Discutir el alcance del EIAS para el proyecto.
- Dar respuesta a las preguntas e inquietudes de los interesados.
- Identificar y promover la participación activa de los actores sociales.

9.3.1.1.1 *Reunión con ciudadanía vecina al trazado*

Para la presentación de los términos de referencia, se convocó a los ciudadanos ubicados a lo largo del corredor en una manzana aferente costado y costado, y 300 metros en cada estación; para facilitar su desplazamiento, la Empresa Metro de Bogotá dividió el trazado en seis zonas, en cada una, por su extensión, se hicieron dos reuniones. A su vez, el proceso de convocatoria se realizó mediante volanteo predio a predio con la ubicación de puntos de divulgación en sitios de mayor tránsito de ciudadanos, como:

- Portal Américas
- Coliseo Cayetano Cañizares
- Corredor comercial Av. Villavicencio, Av. Primero de Mayo, Calle 1 y Av. Caracas
- Sector Comercial San Victorino
- Salones JAC cercanas al corredor
- Carteleras en colegios distritales ubicados cerca al corredor.

Además, se reforzó vía correo electrónico a las instancias de participación local. Las reuniones se llevaron a cabo entre el 5 y el 10 de mayo de 2017; en la zona del patio-taller la sesión se llevó a cabo el 9 de septiembre de 2017, una vez se conoció su ubicación.

Por su parte, la consulta del alcance de los términos de referencia transcurrió en el marco de las reuniones de inicio de la estructuración técnica del proyecto, en las cuales se presentaron los aspectos relacionados con los antecedentes y las características del proyecto PLMB, también el alcance del EIAS, el proceso de adquisición predial, las instancias de participación y la evaluación ambiental.

En la Tabla 9.4 y Figura 9.5 se presentan las seis zonas en las que se subdividió el trazado para el Estudio.

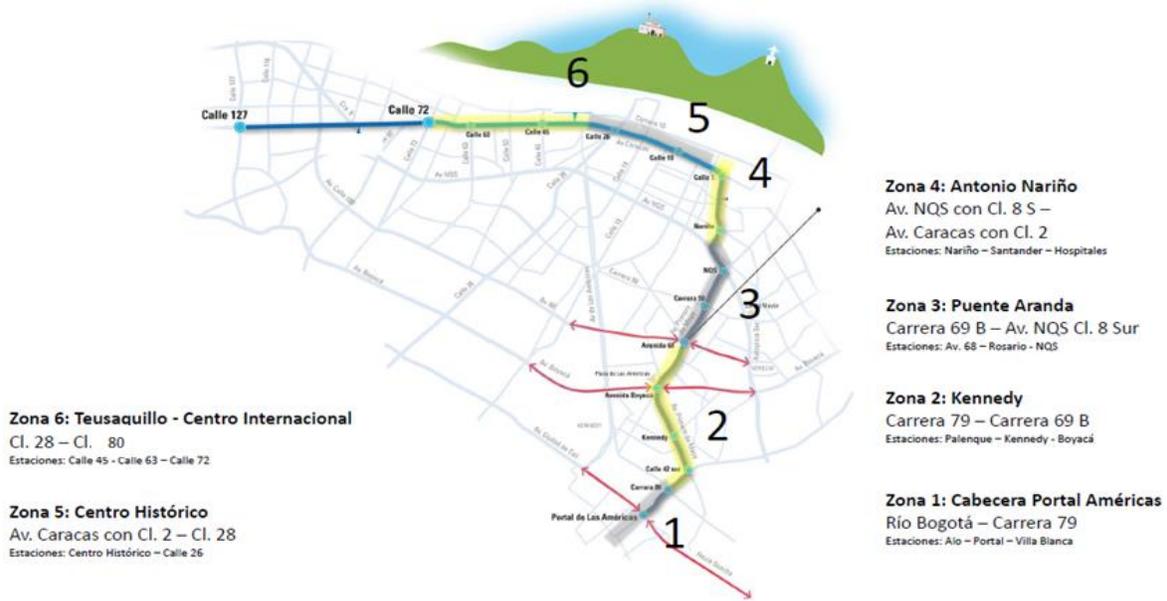


Figura 9.5 Zonificación para la consulta – Trazado PLMB
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Tabla 9.4 Zonas para consulta y ubicación

<p>Zona 1. Cabecera Portal Américas</p> <p>Río Bogotá – Carrera 79</p> <p>Estaciones: ALO – Portal – Villa Blanca</p>	<p>Zona 3: Puente Aranda</p> <p>Carrera 69 B – Av. NQS Cl. 8 sur</p> <p>Estaciones: Av. 68 – Rosario – NQS</p>	<p>Zona 5: Centro Histórico</p> <p>Av. Caracas con Calle 2 – Calle 28</p> <p>Estaciones: Centro Histórico</p>
--	---	--

Zona 2: Kennedy Carrera 79 – Carrera 69 B Estaciones: Palenque – Kennedy – Boyacá	Zona 4: Antonio Nariño Av. NQS con Cl. 8 sur – Av. Caracas con Calle 2	Zona 6: Avenida Caracas Calle. 22 – Calle 76 Estaciones: Calle 26 – Calle 45 Calle 63 – Calle 72
--	---	--

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

- **Actividades realizadas**

Como ya se mencionó, entre el 5 y el 10 de mayo de 2017 se realizaron las reuniones de inicio que se presentan en la Tabla 9.5. (Esta información se puede ampliar en el Anexo 9.1.5: listados de asistencia reunión de inicio):

Tabla 9.5 Localidades, fecha y hora, lugar y número de asistentes

Localidades	Fecha y hora	Lugar	Número de asistentes
Zona 1: Cabecera Portal Américas			
Kennedy	Martes 9 de mayo de 2017, 3:00 p.m.	Coliseo Cayetano Cañizares Calle 41B sur No. 81A–80	248
Kennedy	Miércoles 10 de mayo de 2017, 3:00 p.m.	Supercade Américas Av. Carrera 86 No. 43–55 sur	12
Bosa	Sábado 9 de septiembre de 2017, 3:00 p.m.	Centro de Desarrollo Comunitario El Porvenir localidad de Bosa	12
Zona 2: Kennedy			
Kennedy	Viernes 5 de mayo de 2017, 10:00 a.m.	JAC Salón Los Periodistas Calle 41 C sur No. 78 H–45	207
Zona 3: Puente Aranda			
Kennedy, Puente Aranda, Antonio Nariño y Los Mártires	Viernes 5 de mayo de 2017, 3:00 p.m.	Colegio Técnico Benjamín Herrera sede A Carrera 51A No. 26–38 sur	212
Zona 4 : Antonio Nariño			
Antonio Nariño, Los Mártires y Santa Fe	Lunes 8 de mayo de 2017, 3:00 p.m.	Coliseo La Fragua Carrera 29B No. 14B–57 sur	108
Zona 5: Centro Histórico			

Los Mártires y Santa Fe	Lunes 8 de mayo de 2017, 9:00 a.m.	Instituto Técnico Central Calle 13 No. 16-74	59
Zona 6: Avenida Caracas			
Santa Fe, Los Mártires, Teusaquillo, Chapinero y Barrios Unidos	Jueves 4 de mayo de 2017, 3:00 p.m.	Secretaría Distrital de Ambiente Avenida Caracas No. 54-38	144

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

En la Tabla 9.6, se presenta el orden del día de cada una de las reuniones de inicio.

Tabla 9.6 Orden del día

No.	Actividad	Moderador
1	Saludo de bienvenida y apertura de la reunión informativa	Empresa Metro de Bogotá
2	Presentación del objetivo de la reunión	Empresa Metro de Bogotá
3	Presentación de la agenda de la reunión	Consorcio Metro Bog
4	Presentación de los antecedentes del proyecto	Empresa Metro de Bogotá
5	Presentación de las características del proyecto PLMB	Consorcio Metro Bog
6	Presentación de los términos de referencia del EIAS	Consorcio Metro Bog
7	Presentación del proceso de adquisición predial	Instituto de Desarrollo Urbano
8	Invitación a intervenir activamente en las instancias de participación	Empresa Metro de Bogotá
9	Ronda de preguntas y respuestas de los ciudadanos	Empresa Metro de Bogotá y Consorcio Metro Bog

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Los temas abordados se pueden leer en el Anexo 9.1.3: presentación reunión de inicio.

- Consolidado de inquietudes y manifestaciones de la comunidad

En términos generales, las comunidades asistentes a las reuniones de inicio conocieron los antecedentes del proyecto que nació en el 2008, y que producto de un Estudio de Alternativas efectuado en el 2016, resultó técnica y financieramente viable al definir para la ciudad de Bogotá una tipología 100 % en viaducto, con los mayores beneficios.

En su orden, la ciudadanía conoció las características del proyecto en viaducto, los términos de referencias, el proceso de adquisición predial y las instancias de participación al servicio de la comunidad dispuestas por la Empresa Metro de Bogotá S.A. La jornada de divulgación y consulta en cada zona cerró con una ronda de preguntas y respuestas para los ciudadanos, además de sus sugerencias.

A estas reuniones de inicio respondieron 1.008 personas, se recogieron 378 inquietudes y sugerencias ciudadanas. (Ver Tabla 9.7 y Figura 9.6) (En el Anexo 9.1.4: registro fotográfico se puede ampliar información).

Tabla 9.7 Asistentes e inquietudes

Zona	Asistentes	Inquietudes
Zona 1	272	42
Zona 2	207	94
Zona 3	212	68
Zona 4	108	64
Zona 5	59	22
Zona 6	144	88
Total	1.008	378

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

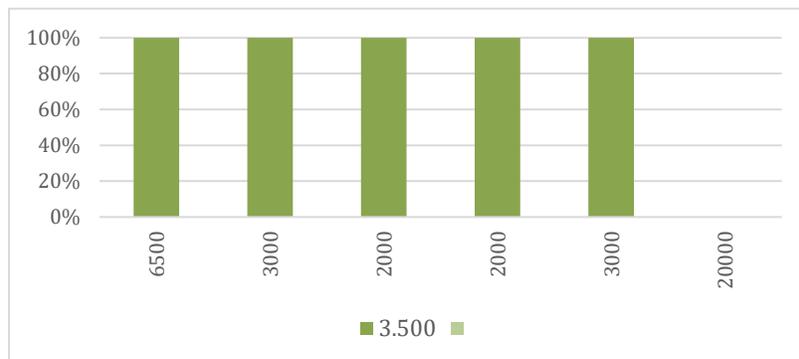


Figura 9.6 Asistentes e inquietudes

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

En resumen, la ciudadanía recibió con aceptación el proyecto PLMB optimizado y manifestó su interés por participar en todas las fases del proyecto.

Por su parte, la comunidad de Kennedy, la localidad más beneficiada con el proyecto, fue la que mejor respondió a la convocatoria y, proporcionalmente, fue la que más aportes e inquietudes presentó. (Ver Figura 9.7)

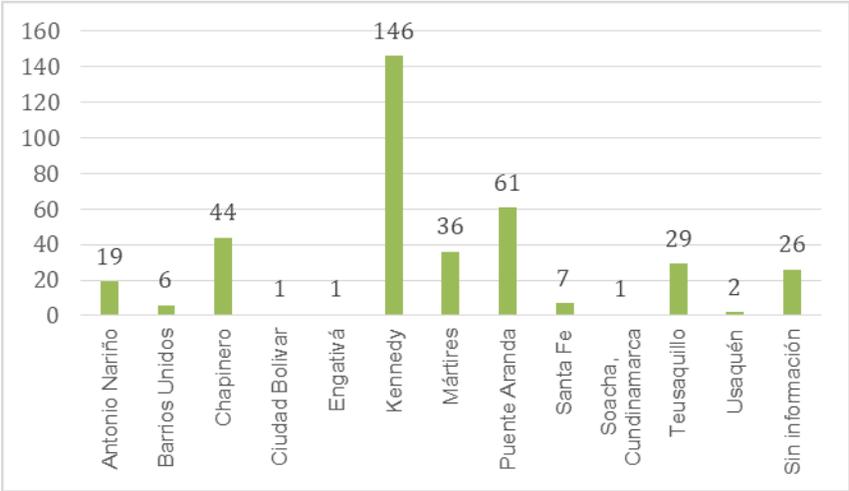


Figura 9.7 Asistentes por localidades

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Para clasificar las inquietudes y aportes de los ciudadanos se establecieron ocho categorías de los temas más relevantes, estas se presentan a continuación y el número total de inquietudes por categoría se puede consultar en la Figura 9.8.

General

- a. Sugerencias: organización durante las reuniones, para el consorcio o solicitudes de información.
- b. Técnico: características y especificaciones del metro elevado, recorrido, medidas, funcionamiento, estaciones, ubicación, costos, entre otros.
- c. Predial: afectación y adquisición predial.

Ambiental

- a. Medio ambiente: afectación a los árboles ubicados en los separadores, manejo de residuos, ruido y contaminación.
- b. Comercial: afectaciones al comercio por obra, inseguridad, adecuación de espacios públicos y localización de las estaciones.
- c. Urbanismo: cambios que se pueden generar en la ciudad, planificación y paisaje urbano.

Social

- a. Impactos: ruido, inseguridad, presencia de habitante de calle.
- b. Movilidad: accesos a garajes y viviendas, cierre de vías, integración de sistemas de transporte.

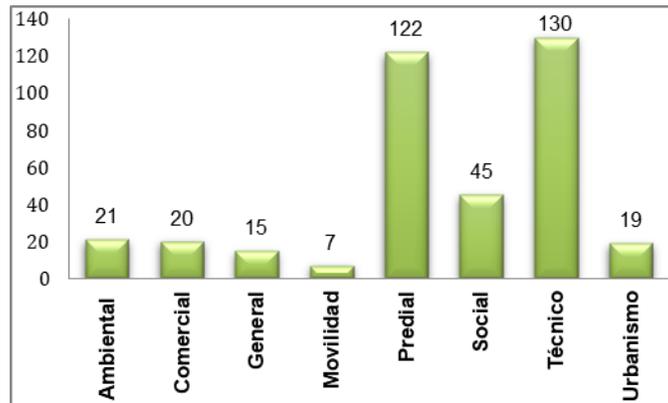


Figura 9.8 Número de Inquietudes discriminadas por cada categoría

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Los temas que más inquietaron a los ciudadanos fueron los relacionados con asuntos técnicos y prediales. Los más significativos y reiterados con respecto a los términos de referencia del EIAS se resumen a continuación:

- Tala y reubicación de los árboles.
- Ruido, sombra y vibraciones que pueda producir el metro en operación.
- Incertidumbre frente al proceso de adquisición predial y los predios comprometidos con el proyecto.
- Desvíos durante las obras.
- Daños a los bienes de interés cultural.
- Afectaciones a las actividades económicas.
- Sugerencias como instalación de baños públicos en las estaciones, accesibilidad a las personas en condición de movilidad reducida y trabajo interinstitucional para atender problemáticas de la ciudad identificadas a lo largo del corredor.

Las inquietudes y sugerencias que se presentaron por zona, fueron las siguientes:

Zona 1

- Los propietarios preguntan cuándo se sabrá cuáles son los predios afectados por el proyecto, quién realizará el avalúo y cuántos metros a la redonda se van a impactar para construir las estaciones.
- Cómo se mitigará el ruido que pueda generar el metro.
- Los vecinos al canal ubicado sobre el separador de la Av. Villavicencio pregunta si quedará a cielo abierto o por las obras lo tapan, teniendo en cuenta que los malos olores son muy fuertes.
- Los futuros usuarios recomiendan que las estaciones tengan baños públicos.
- Las comunidades de los barrios El Porvenir y Cañaveralejo solicitan que no los marginen del metro, hoy en día los trayectos del servicio de alimentador son muy largos y pocos; además, para acceder al servicio troncal necesitan entre 40 y 50 minutos. Por consiguiente, solicitan que se considere una estación del metro más cercana.

Zona 2

- A los asistentes les inquietó cómo se va a hacer el pilotaje sobre la Av. Primero de Mayo sin afectar las redes de servicios públicos que van por el separador,
- Los propietarios manifestaron su incertidumbre frente al proceso de adquisición predial.
- Los habitantes sugirieron que para el nombre de la estación se tenga en cuenta al territorio, las comunidades vecinas y su historia.
- Algunos ciudadanos preguntan si su predio se valorizará o desvalorizará con el proyecto.

Zona 3

- Los asistentes de este sector preguntaron sobre la cantidad y ubicación de las estaciones, el total de manzanas afectadas por las estaciones, sus diseños y el listado de los predios necesarios para estas obras.
- Los comerciantes manifestaron su preocupación frente al daño laboral, social y empresarial que puedan generar las obras.
- Algunos residentes preguntan cuántos decibeles de ruido causará el tránsito de los trenes.
- A la comunidad le inquieta cómo se van a reemplazar los árboles sembrados en el separador.
- Mientras avanzan las obras, qué pasará con las rutas de transporte público que hoy transitan en la Avenida Primero de Mayo.

Zona 4

- Los comerciantes preguntaron sobre el manejo del tráfico durante las obras y la afectación a sus ventas.
- Indica la comunidad si se tendrá en cuenta la propuesta de nombres para las estaciones, realizadas con la administración (Alcaldía) anterior.
- Los vecinos preguntaron por el futuro de los árboles en este tramo del trazado.
- Algunos participantes indagaron sobre el nivel de sombra del viaducto y la afectación.
- Los residentes manifestaron su preocupación sobre el ruido que pueda generar el sistema en operación.
- Los residentes de la calle 8 sur solicitan que el viaducto se construya sobre el río Fucha para no afectar los predios.
- Los ciudadanos preguntan cómo será el pago de los predios e insisten en que se modifique el trazado sobre el cuerpo de agua vecino.

Zona 5

- La plenaria señaló que hoy el sector tiene muchos problemas por un progresivo deterioro debido a la presencia de habitantes de calle, entre otras problemáticas, y manifestaron su preocupación frente a la construcción del viaducto.
- Los asistentes indagaron sobre cómo se va a manejar el impacto negativo del proyecto para que la ciudadanía no se vea afectada.
- Los vecinos a la futura línea preguntaron cuántos árboles se han identificado en este sector de la Avenida Caracas y dónde serán reubicados.
- La comunidad indagó sobre como mejorará el proyecto PLMB las localidades, hoy deterioradas por las problemáticas de la ciudad.
- Algunos asistentes preguntaron si las estaciones tendrán parqueaderos.

Zona 6

- Algunos propietarios manifiestan su preocupación por los daños que puedan sufrir sus predios a causa de las obras y la operación del metro.
- Propietarios y arrendatarios expusieron su incertidumbre frente a los predios que serán objeto de un proceso de adquisición predial para la construcción del viaducto y de las estaciones.
- Un grupo de vecinos manifestó su inquietud frente a los niveles de ruido que pueda fomentar el metro en operación.
- Algunos ciudadanos expusieron sus inquietudes sobre los frentes de obra que se implementarán, en particular les inquieta si serán por tramos y en simultánea.
- Un sector de los asistentes preguntó por el tratamiento a los BIC y el impacto que pueda tener el proyecto en dichos bienes.
- Algunos vecinos solicitaron que a la hora de formular los Planes de Manejo de Tráfico se tenga en cuenta no desviar las rutas por los barrios vecinos.
- En la reunión se registró inquietud frente a la poda y traslado de los árboles ubicados a lo largo de la Avenida Caracas.
- La plenaria hizo un llamado para que se garantice la accesibilidad a las personas en condición de movilidad reducida.

Nota: las respuestas a cada una de las preguntas realizadas por los participantes de la comunidad en las reuniones, se encuentran detalladas en el Anexo 9.1.7: preguntas y respuesta reuniones de inicio.

- Inclusión en los términos de referencia e implementación en el EIAS

Inclusión en los términos de referencia

Recogidas las inquietudes y sugerencias de la ciudadanía, se cruzaron las inquietudes y solicitudes de la comunidad con el contenido de las Especificaciones Técnicas ET-19 Estudio Ambiental y ET-20 Estudio Social, con el objetivo de verificar que estaban incorporadas en los términos de referencia (especificaciones técnicas). A continuación, se listan los numerales de los ET donde está el alcance de las preguntas realizadas por la comunidad:

- En el numeral 1.5.4.2 Características del proyecto de los términos de referencia (ET-19), se solicita la información de infraestructura por interceptar.
- En el numeral 1.5.4.2 Características del proyecto (ET-19), se requieren las fases y actividades de éste.
- En el numeral 1.5.9.1.2 (ET-19) se demanda incluir la identificación y valoración de impactos en el escenario del proyecto.
- En el numeral 1.5.4.3 (ET-19) Proceso constructivo del proyecto, se solicita el “Programa de desvíos de tránsito vehicular y peatonal con rutas y horarios definidos”.
- En el numeral 1.5.4.2 (ET-19) Características del proyecto, se requiere presentar las características geométricas y de trazado para la PLMB.
- En el numeral 1.5.9.1.2 (ET-19) de los términos de referencia se demanda evaluar los impactos sociales en el escenario con proyecto.
- En el numeral 1.5.6.2.2 (ET-19) se indica realizar un inventario del 100 % de los árboles existentes en el AID del proyecto.
- En los términos de referencia (ET-19) numeral 1.5.6.1.3.4 Ruido y vibraciones, se solicita hacer un modelo de ruido y un modelo para vibración, de los escenarios de la línea base (situación actual), escenario de construcción del proyecto y escenario de operación de la PLMB; así mismo, se requiere determinar los niveles de ruido y vibraciones en zonas que se hayan identificado como las más sensibles (áreas habitadas) en el escenario de construcción y operación.
- En las ET-20 se desarrolla el tema en relación con el espacio público y el entorno en las secciones: 4.1.7 Documento de recomendaciones ciudadanas frente al proyecto; 4.1.7.3 Recomendaciones entorno a nuevos espacios públicos representativos del proyecto, y 4.2 Actividades de gestión social con la comunidad.
- En las ET-20 se incluyen los temas relacionados con inmuebles afectados por el trazado y las estaciones en las secciones 4.1.5.2 Impacto socioeconómico; 4.1.5.3 Identificación de impactos y, 4.1.5.4 Evaluación de impactos. Así mismo, el manejo de afectaciones de predios se incluye en la sección 4.2 Actividades de gestión con la comunidad de las ET-20. De igual manera, en la sección 4.1.5 de las ET-20 se incluye una identificación, evaluación y análisis de los impactos de la población por reasentar como aquélla que permanecerá, y en la sección 1.5.6.3.2 de las ET-19, la población por reasentar.
- En cuanto a los estudios realizados con anterioridad, se incluyen en el alcance de las ET-20, en el capítulo 2 de antecedentes.
- En relación con el tema de si la definición de los nombres de las estaciones corresponde con el territorio, se incluye en las ET-20, sección 4.2.
- Con respecto a impactos sociales, se abordan en el alcance de diferentes secciones de las ET-20: 4.1.5.2 Impacto socioeconómico; 4.1.5.3 Identificación de impactos; 4.1.5.4 Evaluación de impactos, y 4.1.6 Plan de manejo social de los impactos.
- Los canales de comunicación de la comunidad se abordan en la ET-20, sección 4.2.1.2 Programa de participación y servicio a la ciudadanía.

Nota: para cada una de las preguntas indicadas por la comunidad, se verificó la inclusión en el contenido del alcance de las especificaciones técnicas ET-19 Estudio Ambiental y ET-20 Estudio Social (más información en el Anexo 9.1.7: preguntas y respuestas reuniones de inicio.

Implementación en el EIAS

En cuanto al EIAS, se realiza la siguiente implementación:

- En el capítulo 3 Descripción del proyecto: se citan los aspectos de diseño para la mitigación del ruido que fueron incluidos como criterios ambientales del proyecto, se indica que se tendrán seis frentes de obra para la construcción del proyecto de la PLMB, se incluyó el trazado y las características geométricas; también se indica que en caso de requerirse trabajar en construcción en horario nocturno, se deberá adelantar el permiso con las alcaldías locales, y en el Capítulo 4, Marco legal e institucional, se listan los permisos necesarios para el proyecto en la diferentes etapas. Así mismo, en el capítulo 3 se identifica la infraestructura y las redes por interferir que están dentro del Traslado Anticipado de Redes (TAR), mientras en el capítulo 8 Gestión ambiental y social, se elaboró la ficha de manejo de infraestructura de servicios públicos y se determinan las medidas de manejo; como parte de dicho traslado se identificó el Canal Tintal II, que se encuentra ubicado en el área de influencia del proyecto PLMB, para ello la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá – EAB adelantó los diseños de un *Box Culvert* como parte del TAR y entre instituciones se está coordinando la ejecución de su construcción entre la Av. Ciudad de Cali y la Av. Tintal (Av. Cra. 89B).
- En la capítulo 5 Línea base, se hace un levantamiento de ruido y vibraciones mediante mediciones en campo y modelación de la línea base, el escenario en construcción y en operación; la evaluación del impacto generado se hace en el capítulo 7, y en el capítulo 8 se propone un programa de manejo de ruido cuyo objetivo es controlar y mitigar los cambios en los niveles de ruido en las diferentes etapas. Además, en el capítulo 5.2 está consignada la información relacionada con el inventario forestal del corredor del viaducto y el área del patio-taller, éste se adelantó en el 100 % de los árboles ubicados en el proyecto, cada uno cuenta con una ficha técnica que indica su ubicación, características, estado físico y sanitario, entre otros aspectos.
- En el capítulo 7 Impactos y riesgos ambientales y sociales, se evaluaron los impactos asociados con las afectaciones a la infraestructura pública y social, cambio y dinámica de ocupación, así como valor del suelo, este análisis se realizó en el escenario con proyecto; en este mismo capítulo se incluye una evaluación de riesgos que identificó la inseguridad como un factor de análisis.
- En el capítulo 8 Gestión ambiental y social, se incluye el Programa de Manejo Silvicultural, cuyo objetivo es mitigar, control y compensar el impacto a la cobertura vegetal; como parte de las acciones por adelantar, se propone la siembra de 2.920 árboles a la largo del corredor dentro del diseño paisajístico; sin embargo, las compensaciones por tratamientos silviculturales las define la autoridad ambiental competente.
- En relación con el espacio público y sus ocupantes, en el capítulo 8 se incluye la ficha del Plan de Manejo de Ocupantes del Espacio público y como medida de manejo se propone la implementación de un Plan Integral de Atención de Ocupantes del Espacio Público; así mismo, en este mismo capítulo se incorporó un programa de articulación interinstitucional de la PLMB, donde se propone adelantar convenios con entidades del orden distrital, como la Secretaría Distrital de Integración Social, para el manejo de habitante de calle; la Secretaría Distrital de la Mujer para la inclusión del enfoque de género; con la Secretaría de Desarrollo Económica y el

Instituto para la Economía Social para el manejo del comercio informal o venta ambulante; el Departamento Administrativo del Espacio Público para la defensa del espacio público, entre otros.

- En relación de los inmuebles afectados, se abordan en diferentes capítulos del EIAS, por ejemplo, en las secciones que describen el ÁID del capítulo 5, así como en la descripción de la Línea base socioeconómica; también en los capítulos 7 y 8, en donde se evalúan tanto los impactos como los planes de manejo de los socioeconómicos, se describe en detalle el número de inmuebles por adquirir y se presenta la proyección de unidades sociales afectadas sujeto de reasentamiento.
- En el Capítulo 9 Participación Social se incluyen las socializaciones realizadas en desarrollo del EIAS.
- Con respecto a los estudios realizados con anterioridad, fueron tenidos en cuenta en el desarrollo del EIAS y es importante recordar que este estudio se enmarca en una optimización de aquellos; ello se puede reflejar en el capítulo 2, donde se citan los estudios utilizados, en el capítulo 4 Marco legal e institucional, y en el capítulo 6 Análisis de alternativas.
- En relación con los canales de participación de la comunidad, en el capítulo 9 Participación social, se desarrolla un breve marco legal de la participación, su justificación y las actividades diseñadas para promover esa participación.

Nota: en el EIAS, la implementación de cada una de las preguntas indicadas por la comunidad se puede ver con más detalle en el Anexo 9.1.7

9.3.1.1.2 *Divulgación y consulta con representantes de universidades y organizaciones ambientales*

- Objetivo específico

Informar a la academia y a las organizaciones de carácter ambiental para conocer sus opiniones sobre el alcance de los términos de referencia (especificaciones técnicas del EIAS), en el inicio de la ejecución de la estructuración técnica, alcance, objetivos, productos contratados, tiempos, actividades por desarrollar para el EIAS, espacios de participación y mecanismos de atención.

- Reunión con representante de las universidades y organizaciones ambientales

Para presentar los términos de referencia (especificaciones técnicas del EIAS) se identificaron y se les extendió invitación a las universidades y organizaciones de carácter ambiental con operación en la ciudad de Bogotá que se indican a continuación (en el Anexo 9.1.17 se amplía esta información); así mismo, se contó con la participación de especialistas de la Banca Multilateral como observadores de la sección. (Ver Tabla 9.8 y Tabla 9.9)

Tabla 9.8 Universidades y organizaciones convocadas

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

NOMBRE	DIRECCIÓN	TEL.
Corporación Universidad Piloto de Colombia	Carrera 9 No. 45A-44	3322900
Corporación Universitaria Minuto de Dios	Calle 81C No. 72 B-50	3916520
Escuela Colombiana De Ingeniería Julio Garavito	Autopista Norte km 13	6683600
Escuela Superior De Administración Pública	Diag. 46 No. 46A-37 CAN	2224053
Fundación Universidad Autónoma de Colombia	Calle 12B No. 4-30	3529932
Fundación Universidad de América	Av. Circunvalar No. 20-70	2560586
Fundación Universidad de Bogotá Jorge Tadeo Lozano	Carrera 4 No. 22-40	2427030
Fundación Universitaria de Ciencias de la Salud	Carrera 19 No. 8A-32	2019561
Fundación Universitaria Del Área Andina	Calle 71 No. 13-21	3458443
Fundación Universitaria Konrad Lorenz	Carrera 9Bis No. 62- 43	3472311
Fundación Universitaria Los Libertadores	Carrera 16 No. 63A-68	2544750
Fundación Universitaria Monserrate	Av. Calle 68 No. 62-11	3902202
Fundación Universitaria Unipanamericana	Av. Calle 32 No. 17-30	3380666
Institución Universitaria Politécnico Gran Colombiano	Calle 57 No. 3-00 Este	7440740
Pontificia Universidad Javeriana	Carrera 7 No. 40-62	3208320
Sena	Calle 57 No. 8-69	5461500
UNINPAHU	Diag. 40A No. 15-58	3323500
Universidad Antonio Nariño	Cra. 38 No. 58A-77	3152973
Universidad Católica de Colombia	Av. Caracas No. 46-72	3277300
Universidad Central	Carrera 5 No. 21-38	2435200
Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca	Calle 28 No. 6-02	282 5716

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

NOMBRE	DIRECCIÓN	TEL.
Universidad Cooperativa de Colombia	Av. Caracas No. 37- 63	3323565
Universidad de Ciencias Aplicadas y Ambientales	Calle 222 No. 54-25	6684700
Universidad de la Sabana	Campus del Puente del Común km 7	8615555
Universidad de la Salle	Cra. 5 No. 59A-44	3488000
Universidad De Los Andes	Cra. 1 No. 18A-12	3394999
Universidad de San Buenaventura	Av. Cra. 9 No. 123-76	6295955
Universidad del Rosario	Calle 14 No. 5-82	2970200
Universidad Distrital Francisco José de Caldas	Cra. 7 No. 40-53	3239300
Universidad EAN	Cra. 11 No. 78-47	3212200
Universidad ECCI	Cra. 19 No. 49-20	3537171
Universidad El Bosque	Cra. 7B Bis No. 132- 11	6489048
Universidad Externado de Colombia	Calle 12 No. 1-17 Este	3419900
Universidad INCCA de Colombia	Cra. 13 No. 24-15	3186060
Universidad La Gran Colombia	Cra. 6 No. 13-12	2438047
Universidad Libre	Calle 8 No. 5-80	3821004
Universidad Manuela Beltrán	Av. Circunvalar No. 60-00	5460600
Universidad Militar Nueva Granada	Cra. 11 No 101-80	6343200
Universidad Nacional Abierta y a Distancia	Calle 14 sur No. 14-23	3619023
Universidad Nacional de Colombia	Cra. 45 No. 26-85	3165000
Universidad Pedagógica Nacional	Calle 72 No. 11-73	5941815
Universidad Santo Tomás	Carrera 9 No. 51-11	5878797

NOMBRE	DIRECCIÓN	TEL.
Universidad Sergio Arboleda	Calle 74 No. 14-14	3217476

Fuente: www.unal.edu.co; www.usantotomas.edu.co; www.usa.edu.co; www.pedagogica.edu.co; www.unad.edu.co; www.unimilitar.edu.co; www.umb.edu.co; www.ugc.edu.co; www.unincca.edu.co; www.uexternado.edu.co; www.uelbosque.edu.co; www.ecci.edu.co; www.udistrital.edu.co

Tabla 9.9 Organizaciones de carácter ambiental convocadas

NOMBRE	DIRECCIÓN	TEL.
Jardín Botánico de Bogotá José Celestino Mutis	Avenida Calle 63 No. 68-95	4377060
Secretaría de Ambiente/ Observatorio Ambiental	Avenida Caracas No. 54-38	3778899
CINEP	Cra. 5 No. 33 B-02	2456181
Instituto de Estudios Ambientales UNAL	Calle 44 No. 45-67	3165000 Ext. 10556 - 10563
Conservación Internacional Colombia	Cra. 13 No. 71-41	3452854
Instituto Distrital de Patrimonio Cultural	Calle 12 B No. 2 - 58	3550800
Corpo patrimonio	Calle 45F No. 16-42	3164636412

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

El proceso de convocatoria se realizó mediante comunicado radicado en la dirección de correspondencia de cada universidad y organización de carácter ambiental; así mismo, dos días antes del encuentro se realizó confirmación telefónica; la reunión tuvo lugar en el auditorio del edificio de la calle 94 No 23-43.

- Actividades realizadas

La reunión inició el 5 de septiembre de 2017 a las 9:00 a.m. con los representantes de las universidades y de las organizaciones ambientales, el orden del día se presenta en la Tabla 9.10.

Tabla 9.10 Orden del día: Actividades realizadas y moderador

No.	Actividad	Moderador
1	Saludo de bienvenida y apertura de la reunión informativa	Empresa Metro de Bogotá
2	Presentación del equipo	Empresa Metro de Bogotá
3	Proyección del video “Con todos #Estamos Haciendo... Un metro que transformará nuestra ciudad”	Empresa Metro de Bogotá
4	#Estamos Haciendo la Ingeniería para la construcción del Metro.	Empresa Metro de Bogotá
5	#Estamos Haciendo los Estudios Ambientales	Consortio Metro Bog
6	#Estamos Haciendo los Estudios Sociales y trabajando de la mano con las comunidades	Consortio Metro Bog
7	Ronda de preguntas y respuestas	Empresa Metro de Bogotá Consortio Metro Bog

Fuente: Consortio Metro BOG, 2017

Lo anterior se adelantó con el objetivo de dar a conocer los puntos de vista de los representantes de las universidades y de las organizaciones ambientales frente al alcance de los términos de referencia y las especificaciones técnicas del EIAS; al inicio de la reunión se explicó a los representantes que el EIAS hace parte de la estructuración técnica del proyecto.

Además, la reunión inició con la presentación del avance de la estructuración técnica del proyecto PLMB, a cargo de la empresa Metro de Bogotá; en resumen, explicó que éste se plantea como una línea del orden de los 24 km, que comienza en la zona sur occidente de Bogotá, en el sector El Corzo, donde va a quedar el patio-taller. La primera estación prevista estará ubicada frente al Portal Américas, va a recorrer la Av. Villavicencio hasta llegar a la conexión con la Av. Primero de Mayo y va a subir por toda ésta Av. hasta llegar a la conexión con la NQS (Carrera 30), allí se va a mover unos metros sobre la NQS hasta tomar la Calle 8 para después conectar con la Calle Primera hasta llegar a la intersección de la Av. Caracas con Calle Primera, desde este punto avanza por la Av. Caracas hasta la Calle 78, donde termina la cola de maniobras del tramo 1 de la PLMB.

El proyecto además involucra un ramal técnico que va desde el Portal de las Américas hasta el Patio Taller, el lugar de mantenimiento de los trenes. Al norte, después de la calle 72, una cola de maniobras permitirá que los trenes que lleguen en sentido sur-norte, puedan hacer el retorno norte sur. Las troncales de TransMilenio van a alimentar el sistema, y algunas estaciones de TransMilenio se van a integrar con las estaciones del Metro. En total son 15 estaciones y una más, proyectada para la ALO; así las cosas, la PLMB tendrá un total de 16 estaciones. La primera en el Portal de las Américas y la última en la calle 72.

Terminada la presentación técnica, la Empresa Metro de Bogotá presentó la estructura general de los TdR del EIAS y explicó el alcance del estudio que sigue los estándares no solo nacionales, sino internacionales, acorde con un proyecto de esta magnitud.

Avanzando la exposición, se abordan los lineamientos del Banco de Desarrollo de América Latina-CAF, del Banco Interamericano de Desarrollo- BID, las normas de desempeño ambientales y sociales del Banco Mundial y los principios del Ecuador, y se explica el propósito del EIAS que se resume en una herramienta de gestión ambiental y social la cual permite identificar y valorar los impactos ambientales que se generarán por la construcción y operación de la PLMB, y permite definir la medidas de manejo de estos impactos. Asimismo, con las socializaciones a la comunidad y los representantes de las universidades y organizaciones ambientales, se espera tomar las mejores decisiones frente a cómo se diseña el proyecto, a identificar de la mano con la ciudadanía, los representantes de las universidades y organizaciones ambientales los impactos y los planes de manejo, e incorporar lo identificado en los diseños y en el EIAS.

En la presentación realizada de los TdR (especificaciones técnicas) se abordaron los siguientes componentes (Ver ANEXO 9.1.16: Presentación reunión Universidades y Organizaciones ambientales):

- Generalidades (Antecedentes y Metodología)
- Legislación aplicable
- Descripción del Proyecto
- Caracterización del área de influencia del Proyecto
- Línea base ambiental: Medio Físico, Biótico y Socioeconómico.
- Zonificación ambiental: Saber qué áreas son sensibles frente al proyecto, que áreas son vulnerables y mejores manejos para esas áreas.
- Demanda, uso, aprovechamiento y/o afectación de recursos naturales.
- Evaluación ambiental de Impactos.
- Zonificación de manejo ambiental del Proyecto.
- Plan de manejo ambiental y social: Medidas de prevención, corrección, compensación y mitigación de los impactos ambientales y sociales.
- Programa de monitoreo y seguimiento del Proyecto.
- Seguridad y salud en el trabajo: Se incorpora todo lo necesario para la seguridad en el trabajo, durante la etapa de construcción y la operación.

Igualmente, Metro de Bogotá explicó que para el desarrollo del EIAS debe desplegarse una interacción con la ciudadanía desde la divulgación y socialización del alcance de los TdR hasta la identificación de posibles impactos, el planteamiento de planes de mitigación e incorporación de sugerencias o realización de ajustes necesarios.

- Representantes de las universidades y organizaciones ambientales

En la Tabla 9.11, se listan los representantes de las universidades y organizaciones ambientales que asistieron a la jornada de trabajo (Ver los ANEXOS: ANEXO 9.1.18: lista de asistencia y ANEXO 9.1.15: registro fotográfico).

Tabla 9.11 Asistentes de las universidades y ONG⁶

No.	Entidad / organización
1	Escuela Colombiana de Ingeniería
2	Policía Nacional
3	Universidad Antonio Nariño
4	Uniminuto
5	UniPiloto
6	Banco Mundial
7	BID
8	Universidad Javeriana
9	Instituto Distrital de Patrimonio Cultural - IDPC
10	IDPC
11	IDPC
12	Universidad EAN
13	Fundación Universitaria Los Libertadores
14	Jardín Botánico de Bogotá
15	Universidad Javeriana
16	Universidad Jorge Tadeo Lozano
17	CAF
18	Universidad Jorge Tadeo Lozano
19	Universidad Militar

⁶ Información consignada en los listados de asistencia, invitaciones e inscripciones contiene datos personales, y está cobijada por las Leyes 1266 de 2008 y 1581 de 2012 de Protección de Datos.

No.	Entidad / organización
20	Universidad Católica
21	Universidad Católica
22	Universidad Cooperativa
23	Universidad Agraria
24	Universidad Konrad Lorenz
25	Universidad Colegio Mayor
26	UDCA
27	Universidad El Bosque
28	Universidad Católica
29	Universidad Católica
30	Universidad Santo Tomas
31	Universidad Área Andina
32	Universidad Distrital
33	Pacto Global

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

- Consolidado de inquietudes y manifestaciones de los representantes de las universidades y de organizaciones ambientales

En términos generales, los especialistas que asistieron elevaron las siguientes inquietudes:

- ¿No tengo claro la Autoridad Ambiental que le compete otorgar la Licencia Ambiental y quién expide los términos de referencia para el Estudio ambiental del Proyecto?
- ¿Si bien el Proyecto contempla un estudio ambiental de impactos, desde el proyecto que estrategias sostenibles bioclimáticas se implementarán en el diseño para que sea amigable con el medio ambiente?
- ¿Ante la magnitud del proyecto por qué no se hizo un Diagnóstico Ambiental de Alternativas y se asumió la opción elevada como única?
- ¿Por qué no se usan indicadores ambientales modernos más haya de metodologías A DOC?

- ¿En las mediciones de la calidad del aire se tuvo en cuenta el ozono – O3?
- ¿Cómo se definió al área de influencia indirecta y directa ÁII y ÁID?
- ¿Existe un estimado del costo por lucro cesante? ¿Compensación sobre la adquisición de predios?
- ¿Compensación sobre la adquisición de predios?
- ¿Cuántos empleos se estiman que se pueden generar?
- ¿El Plan de Ordenamiento Territorial se afectará en el área de influencia de la línea del Metro?
- ¿Dónde se puede consultar esta afectación del POT?

Nota: Para cada una de las preguntas indicadas por los representantes de las universidades y organizaciones, se verificó la inclusión en el contenido del alcance de las especificaciones técnicas ET-19 Estudio Ambiental y ET-20 Estudio Social, ver ANEXO 9.1.19

- Inclusión en los TdR e Implementación en el EIAS

Inclusión en los TdR

Recogidas las inquietudes y sugerencias de los especialistas de las universidades y organizaciones, se revisaron estas inquietudes y solicitudes con el contenido de las especificaciones técnicas ET-19 Estudio Ambiental y ET-20 Estudio Social, con el objetivo de verificar que estaban incorporadas dentro de los TdR (especificaciones técnicas).

A continuación, se listan los numerales de los ET que contienen el alcance de las preguntas realizadas por los representantes de las universidades y las organizaciones que atendieron la socialización:

- Los TdR del EIAS establecen como punto de partida los estudios realizados desde el año 2008. En este sentido, y como bien se indica en los TdR, "Especificaciones Técnicas para la Optimización y Actualización de Diseños – ET 19 y ET-20".
- Los TDR (ET-19) en el numeral 1.5.9.1, Identificación y evaluación de impactos, indican establecer los indicadores de vulnerabilidad, sensibilidad y criticidad a fin de reconocer y precisar los impactos atribuibles al proyecto.
- Las mediciones de la calidad del aire se contempla dentro de los TdR (ET-19) en la sección 1.5.6.1.3.3 contempla el levantamiento de la línea y la modelación para el escenario de construcción y operación. Los parámetros a modelar son PM2.5, PM10, CO, NOx, SOx y COV de acuerdo con la normatividad vigente. No se incluye el O3, ya que no se considera como uno de los gases que el proyecto va impactar.
- En relación con el área de influencia del proyecto, en los TdR (ET-19) en el numeral 1.5.5.1, áreas de influencia, solicitan delimitar y definir el área de influencia indirecta y directa.
- En los TDR (ET-19) sección 1.5.4.3 se indica incluir el estimativo de mano de obra durante construcción y operación.
- El Plan de Reasentamiento está en el alcance de los TdR del EIAS y en el marco de las normas vigentes.

Nota: Para cada una de las preguntas indicadas por la comunidad, se verificó la inclusión en el contenido del alcance de las especificaciones técnicas ET-19 Estudio Ambiental y ET-20 Estudio Social, ver ANEXO 9.1.19

Implementación en el EIAS

En cuanto al EIAS, se realiza la siguiente implementación:

- Dentro del EIAS se incluyó, en el capítulo 4, la repuesta emitida por las autoridades ambientales sobre la necesidad de licenciamiento ambiental. En este sentido, se indicó que el proyecto de la PLMB no requiere licencia ambiental.
- Se incorpora en el capítulo 3 del EIAS - descripción del proyecto, los criterios que han sido considerados para el diseño de la PLMB, estos criterios incluyen los urbanísticos, medio ambientales y de sostenibilidad financiera. En cuanto a los criterios ambientales, se han tenido en cuenta el diseño de estaciones bioclimáticas.
- El proyecto no requiere un licenciamiento ambiental (Capítulo 4, EIAS), por lo cual no se requiere un Diagnóstico Ambiental de Alternativas previo. Sin embargo, se realizó un análisis de alternativas en el año 2016 que evalúa bajo diferentes criterios diferentes alternativas del proyecto y prioriza la construcción del metro elevado. Los resultados de este estudio, fueron incorporados en el EIAS en el capítulo 6.
- En cuanto al EIAS, en el capítulo 7 - Impactos y riesgos ambientales, se define la metodología para la identificación y evaluación de los impactos.
- En cuanto al EIAS, en el Capítulo 3-Descripción del proyecto, se determinó una demanda aproximada de mano de obra para la etapa de construcción.
- El Plan de Ordenamiento Territorial hace parte del Capítulo 4, Marco Legal e Institucional, del EIAS.
- En el EIAS en el capítulo 8, en el numeral 8.1.8.13 establece un programa de reasentamiento que tiene como objetivo mitigar y compensar los impactos socioeconómicos causados por la compra de los predios y traslado involuntario. Dentro de este programa, se cuenta con un subprograma de Adquisición de Inmuebles el cual tiene en cuenta el daño emergente y le lucro cesante.

9.3.1.2 Reuniones de avance.

Estos comités fueron conformados por ciudadanos, líderes comerciantes, o residentes ubicados en el área de influencia del proyecto. Estos comités están concebidos como escenarios de participación, en donde los ciudadanos pudieron realizar aportes, hacer seguimiento a los procesos adelantados y ser multiplicadores de la información recibida en sus comunidades, Las actividades desarrolladas con los comités permitieron conocer las zonas de primera mano, establecer las dinámicas locales y características, establecer los impactos que puede ocasionar el proyecto sobre los territorios y su población, proponer medidas de manejo a los impactos y promover cambios en diferentes aspectos y niveles de la población.

Cada uno de los encuentros con los comités contó con unos objetivos particulares y por lo tanto con una metodología específica, las cuales, entre tanto, promovían la participación y vinculación ciudadana en temáticas que eventualmente afectarían las dinámicas de la ciudad. Así mismo, al llevar a cabo los encuentros con los comités se esperaba recolectar datos provenientes de fuentes de información primaria, como lo son los habitantes del sector, los cuales fortalecieron la construcción de la línea base, a los aportes o definición de las ventajas de la ocupación y diseño del espacio público, la definición de impactos, medidas de manejo y la construcción de una cultura para el Metro de Bogotá.

A continuación se describen los diferentes encuentros con los Comités de Participación Zonal, ver ANEXO 9.1.6 Inscripción comités de participación social:

Primer encuentro con los comités de participación zonal: Este primer encuentro tuvo como objetivo la recolección de información mediante métodos que resultaron dinámicos y pedagógicos para los asistentes, como lo fueron: líneas del tiempo, eco mapas y la cartografía social. Cada integrante del equipo de gestión social lideró una actividad, realizó el acompañamiento y orientó a la comunidad. Este encuentro tuvo como fin nutrir la caracterización socioeconómica en sus diferentes dimensiones (demográfica, espacial, económica, cultural y político organizativa)

Segundo encuentro con los comités de participación zonal: El segundo encuentro estuvo direccionado a promover la participación de los ciudadanos en la construcción de zonas de vida en los espacios del separador del viaducto y la denominación de las estaciones.

Tercer encuentro con los comités de participación zonal: El tercer encuentro tuvo como objetivo en su desarrollo metodológico la identificación de los impactos generados por el proyecto con los ciudadanos, así como las propuestas para su manejo desde la participación activa.

Cuarto encuentro con los comités de participación zonal: El cuarto encuentro estuvo orientado a la identificación interinstitucional y la red de entidades con injerencia en el territorio. Además del acercamiento directo con las alcaldías locales para la presentación del proyecto, la articulación con los proyectos en las zonas y coordinación de intervención.

Quinto encuentro con los comités de participación zonal: Para el quinto encuentro se presentó la ubicación de las estaciones, balance de las actividades realizadas y la transición a la etapa de construcción.

9.3.1.2.1 Taller de impactos

El Taller de Impactos se dividió en tres fases:

- a. Presentación de las actividades del proyecto por etapas: El equipo técnico presentó las actividades a desarrollar en cada una de las etapas de construcción y operación del proyecto, a partir de la georreferenciación del trazado.
- b. Aprendizaje conceptual: El apoyo del equipo social, en un ejercicio denominado “tejiendo conocimiento”, explicó qué es un impacto, una medida de manejo, en un ejercicio que terminó en la reflexión colectiva sobre los efectos que puede llegar a generar el proyecto, en cada una de sus fases.
- c. Identificación de impactos y propuestas de manejo: El equipo social invitó a los ciudadanos a diligenciar conjuntamente una matriz, por fase de proyecto, con las actividades asociadas. La actividad giró alrededor de una matriz impresa, donde cada ciudadano aportaba señalando el impacto, asociándolo a un medio, para conducir a una medida de manejo.

El Taller de Impactos se realizó en el tercer encuentro de los Comités de Participación Zonal, desde el 28 de agosto y hasta el 8 de septiembre de 2017. A la convocatoria asistieron 166 personas.

- Tercer Comité de Participación Zonal

En el quehacer de este tipo de actividades, en donde se requiere la participación activa de la ciudadanía por los cambios que se puedan generar a raíz de la construcción del Metro, es importante fomentar espacios en donde la ciudadanía pueda ser escuchada. La estructuración de los comités permitió a la población interesada sensibilizarse acerca del proyecto y por tanto apropiarse de este

mismo. Los asistentes a los diferentes encuentros, de forma progresiva crearon conciencia con respecto a los cambios tanto físicos, como culturales, que generara la llegada de la nueva estructura.

Los Comités de Participación Zonal fueron espacios generados a nivel local para fomentar la participación de la población residente y flotante del área de influencia del Proyecto; se busca su participación durante la ejecución del Proyecto y la operación del Metro, para lograr de esta manera la sostenibilidad de este.

En el marco de los comités se generaron actividades de consulta para la recolección de información primaria, dinámicas encaminadas a promover la cultura ciudadana y canales de comunicación para fortalecer las relaciones comunidad – Empresa Metro de Bogotá, S.A.

Se establecieron ocho comités, uno por cada zona en las que se dividió el trazado del Metro. En dichos escenarios se presentaron y debatieron diferentes temas asociados a la fase de estructuración del proyecto, pero fue el Tercer Comité, como ya se mencionó, en el que se desarrolló el Taller de Impactos que hace parte del Primer Momento de Consulta del EIAS. A continuación se presenta el balance de este apartado.

- Objetivo

Identificar los impactos generados por el Proyecto con los ciudadanos, así como las propuestas para su manejo mediante la participación activa.

- Características de la metodología

La actividad se dividió en tres fases, (i) presentación de las actividades del proyecto por etapas, (ii) aprendizaje conceptual, e (iii) identificación de impactos y propuestas de manejo.

1. Se presentó mediante una secuencia de imágenes las actividades a desarrollar en cada una de las etapas de construcción y operación del Metro de Bogotá. Adicionalmente se presentó la localización del trazado del Metro.
2. Se realizó la explicación y apropiación de conceptos básicos como: impacto, medida de manejo, componente, entre otros. Este primer ejercicio le permitió a los asistentes exponer su pensar frente a los impactos o efectos que puede llegar a generar el proyecto en sus diferentes etapas.

Para esta actividad se empleó una dinámica denominada tejiendo conocimiento, se dividió el grupo en dos subgrupos, un grupo tenía el concepto y otro la definición la cual debieron unir según corresponda.

Los conceptos utilizados fueron los siguientes: impacto, medida de manejo, medio físico, medio biótico, socioeconómico, pre construcción, construcción y operación.

3. Para la identificación de impactos y las propuestas de manejo, se llevó impresa una matriz por fase de proyecto con las actividades asociadas. Con esta matriz se buscó que en cada actividad los asistentes identificarán un impacto y lo asociaran a un medio, para que posteriormente se pudiera llegar a las medidas para su manejo.

- Proceso de convocatoria y balance de la participación.

El proceso de convocatoria se inició mediante llamadas telefónicas, se contactaron a las personas que se inscribieron durante las reuniones de inicio y avance a los comités de participación zonal, se informó la fecha, lugar y hora del comité ciudadano y se confirmó la asistencia.

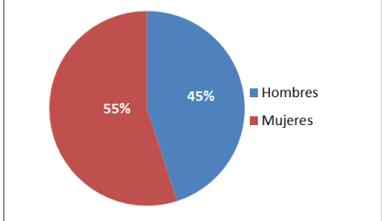
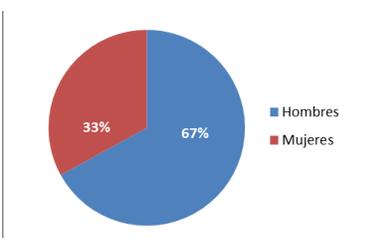
Con el objetivo de abordar de forma estratégica los diferentes grupos poblacionales de los comités ciudadanos y reforzar el proceso realizado mediante las llamadas telefónicas se emplearon estrategias como, el envío de correos electrónicos y mensajes de texto con la invitación dos días antes de la reunión al comité ciudadano. Esto con el fin de generar mayor recordación y garantizar que la información llegue por diferentes medios.

Adicionalmente se convocarán a las personas que en el transcurso del mes julio y agosto solicitaron a la Empresa Metro de Bogotá ser inscritas en los procesos de participación, de otra parte durante la reunión de avance se inscribieron varias personas a las cuales durante el evento se les informó la fecha y lugar de los próximos comités de participación ciudadana.

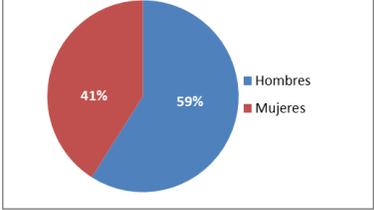
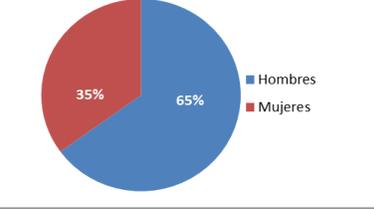
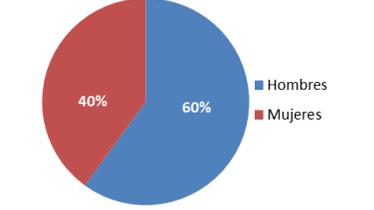
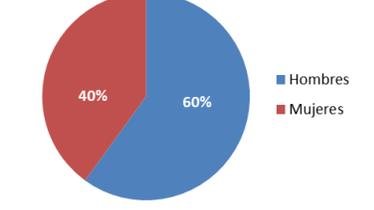
El tercer encuentro con los Comités de Participación Zonal se llevó a cabo desde el 28 de agosto hasta el 8 de septiembre de 2017 con una asistencia de 166 personas.

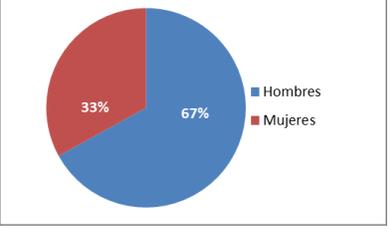
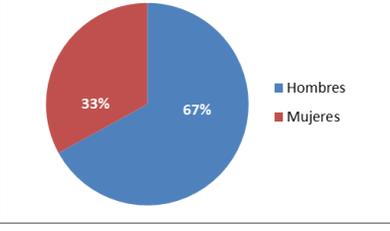
En la Tabla 9.12, se presenta la información referente los porcentajes de participación por género.

Tabla 9.12 Tercer Comité de Participación Zonal

Zona / Comité	Fecha y hora	Registro Fotográfico	Participación por género
Zona 1 Comité No. 1	28 de agosto de 2017 2:00 pm		
No. 8 Comerciantes	29 de agosto de 2017 9:00 am		

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Zona / Comité	Fecha y hora	Registro Fotográfico	Participación por género						
Zona 2 Comité No. 2	29 de agosto de 2017 2:00 pm		 <table border="1"> <tr><th>Género</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>Hombres</td><td>59%</td></tr> <tr><td>Mujeres</td><td>41%</td></tr> </table>	Género	Porcentaje	Hombres	59%	Mujeres	41%
Género	Porcentaje								
Hombres	59%								
Mujeres	41%								
Zona 4 Comité No. 4	30 de agosto de 2017 9:00 am		 <table border="1"> <tr><th>Género</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>Hombres</td><td>65%</td></tr> <tr><td>Mujeres</td><td>35%</td></tr> </table>	Género	Porcentaje	Hombres	65%	Mujeres	35%
Género	Porcentaje								
Hombres	65%								
Mujeres	35%								
Zona 3 Comité No. 3	30 de agosto de 2017 3:00 pm		 <table border="1"> <tr><th>Género</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>Hombres</td><td>60%</td></tr> <tr><td>Mujeres</td><td>40%</td></tr> </table>	Género	Porcentaje	Hombres	60%	Mujeres	40%
Género	Porcentaje								
Hombres	60%								
Mujeres	40%								
Zona 6 Comité No. 7	1 de septiembre de 2017 9:00 am		 <table border="1"> <tr><th>Género</th><th>Porcentaje</th></tr> <tr><td>Hombres</td><td>60%</td></tr> <tr><td>Mujeres</td><td>40%</td></tr> </table>	Género	Porcentaje	Hombres	60%	Mujeres	40%
Género	Porcentaje								
Hombres	60%								
Mujeres	40%								

Zona / Comité	Fecha y hora	Registro Fotográfico	Participación por género
Zona 5 Comité No. 5	4 de septiembre de 2017 9:00 am		
Zona 6 Comité No. 6	8 de septiembre de 2017 2:00 pm		

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

De este encuentro con los comités se destacó el trabajo colectivo que se generó alrededor de la identificación de los impactos y sus respectivas medidas de manejo, puesto que estos no fueron planteados exclusivamente desde la perspectiva del Consultor, sino que contó con la colaboración de las comunidades, insumo que facilita a una mayor objetividad e integralidad en el proceso, así como la interacción de las comunidades con los diferentes componentes, físico, biótico y técnico de la estructuración técnica.

Ver los ANEXOS: ANEXO 9.1.20 Listado de asistencia Tercer Encuentro Comités de participación zonal; ANEXO 9.1.21 Registro fotográfico Tercer Encuentro Comités de participación zonal; ANEXO 9.1.22 Actividades Tercer Encuentro Comités de participación zonal.

9.3.1.2.2 Resultados de la actividad

- Matriz de impactos

A continuación en la Tabla 9.13, Tabla 9.14, Tabla 9.15, Tabla 9.16, Tabla 9.17, Tabla 9.18 y Tabla 9.19, se exponen las matrices realizadas en conjunto con la comunidad, en donde manifestaron los impactos, tanto negativos como positivos, que creen que se generaran con oportunidad del proyecto.

Tabla 9.13 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Reunión Patio–taller

Movilidad		
Etapa: <i>Pre construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dificultad para llegar al portal - Tiempos y costos. ▪ Rutas insuficientes de transporte público. ▪ Salida de niños del colegio, peligro al realizar cruces de las vías por paso de maquinaria. ▪ Vías de acceso angostas. ▪ Tiempos de semáforos o no hay semáforos. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estación cercana en el sector - saliendo del Patio Taller ▪ Personal controlando paso vehicular/seguridad industrial. ▪ Señalización clara. ▪ Evitar vías con tránsito peatonal de escolares. ▪ Más rutas a estaciones. ▪ Ciclo parqueaderos y bici carriles hacia estaciones. ▪ Préstamo de bicicletas. 	
Vibraciones		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico/Viviendas</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Paso de maquinaria pesada. ▪ Afectación de casas y vías. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reforzar las vías – Pavimentarlas para que la maquinaria al pasar pueda hacerlo con facilidad y no genere una mayor vibración a la que regularmente puede generar. 	
Contaminación de aire y agua		
Etapa: <i>Pre construcción / Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La calle 56 está sin pavimentar y el paso de vehículos genera levantamiento de partículas (tierra): ▪ Sistema de alcantarillado insuficiente ▪ inundaciones y desbordamiento del río Bogotá, Canal Tintal y Cundinamarca. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Actas de vecindad. ▪ Pavimentar las vías antes de usarlas como desvío. ▪ Carpados de maquinarias. ▪ Aspersores de agua. 	
Seguridad		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Medía</i>	Medio: <i>Demográfico / Servicios sociales</i>

Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presencia de maquinaria pesada que afectara la visibilidad. ▪ Llegada de población que no pertenece al sector por la construcción. ▪ Niños transitando en los cierres de obra. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Garantizar seguridad, ya sea con seguridad privada o con la policía. ▪ Mayor Iluminación en los cierres. ▪ Vigilancia permanente en áreas de construcción. 	
Ruido			
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>		Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La construcción de la infraestructura generara ruidos que suscitaran malestar auditivo en los barrios aledaños. ▪ Ruido de la maquinaria y los trenes en el Patio Taller. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construir barreras acústicas y naturales que impidan que las ondas sonoras lleguen a la zona residencial. 	
Generación de empleo			
Etapa: <i>Construcción</i>		Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico / Político organizativo.</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ La construcción del Metro requerirá mano de obra, tanto calificada como no calificada. ▪ Habrá disminución en los índices de inseguridad ya que la persona contara con un ingreso para suplir sus gastos. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dar prioridad a la mano de obra del sector. 	
Cultura			
Etapa: <i>Operación</i>		Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico / Político organizativo.</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Con la llegada del Metro se mejorara la calidad de vida de sus usuarios, ya que podrán estar mayor tiempo con sus seres queridos o no gastaran varias horas del día en el transporte público de la ciudad. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Campañas de apropiación del Metro. ▪ Garantizar la participación de la comunidad a lo largo del proceso de construcción. ▪ Prioridad de comercio del sector. 	

<ul style="list-style-type: none"> Que el metro traiga consigo impactos favorables dentro del sector, para generar apropiación, aceptación e incluso cariño en las personas. 		
Información		
Etapa: <i>Pre construcción / Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico / Político organizativo.</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Es importante mantener informada a la comunidad con respecto a los avances y las novedades del proyecto. 		<ul style="list-style-type: none"> Convocatorias por medios de comunicación, como Canal Capital. Afiches en las porterías / Panaderías / Puntos concurridos / paraderos. Hablar con los administradores de los conjuntos residenciales. Perifoneo con mensajes claros y a velocidades que permitan su captación.

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Tabla 9.14 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zonal 1

Afectación vial		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico / Económico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Dificultad para movilizarse en vehículo debido a los cerramientos y presencia de maquinaria pesada. Desvíos en la etapa de construcción a causa que los cierres viales. Afectación de la movilidad vehicular en los barrios. Pocas vías alternas capaces de responder a la demanda de vehículos que van a ser desviados. 		<ul style="list-style-type: none"> Personal de tránsito guiando la circulación de los vehículos de forma permanente. Desvíos debidamente señalizados. Adecuación de vías alternas. Cruces peatonales para facilitar la movilidad de la población del sector. Permitir la movilidad de las bicicletas.
Inseguridad		
Etapa: <i>Pre construcción / Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo

<ul style="list-style-type: none"> Los predios que serán derrumbados con ocasión de las construcción del viaducto y estaciones serán usadas por habitantes de calle y personas que delinquen. Las poli sombras y los cierres viales fomentaran la inseguridad en los sectores. 		<ul style="list-style-type: none"> Programas sociales para jóvenes que eviten la delincuencia. Reflectores en las zonas con poli sombras Instalar poli sombras que permitan la visibilidad. Vigilancia permanente en las zonas que serán intervenidas. Garantizar señalización en las zonas de obra. 	
Afectación a viviendas			
Etapa: <i>Construcción</i>		Importancia: <i>Alta</i>	
		Medio: <i>Demográfico</i>	
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Las viviendas se verán afectadas en sus infraestructuras debido a las vibraciones que genera la maquinaria al transitar y operar por las zonas de obra. 		<ul style="list-style-type: none"> Reducir velocidad de las máquinas al pasar para que estas no generen una vibración significativa en los predios aledaños a las obras. Finalizar obras inconclusas, para que la maquinaria pueda transitar con facilidad por diferentes vías; con esto, a su vez, se evita el desgaste de ciertas vías. 	
Contaminación auditiva y modificación de la calidad del aire			
Etapa: <i>Construcción</i>		Importancia: <i>Alta</i>	
		Medio: <i>Demográfico / Aire / Flora / Fauna</i>	
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Por la particularidad de las obras, se generaran ruidos que pueden llegar a generar malestar en la comunidad aledaña. Habrà un alto índice de material particulado por el paso de la maquinaria pesada, por la recolección de escombros o descarga de volquetas. 		<ul style="list-style-type: none"> Instalar barreras de mitigación sonora. Establecer horarios de obra, para que los ruidos que se generan gracias a estas no molesten de forma significativa a los habitantes del sector. El levantamiento de material particulado puede mitigarse rociando agua en las zonas intervenidas. Instalar mallas que prevengan el levantamiento de material particulado. Hacer lavado a los árboles para que estos no se ven afectados por la contaminación. 	
Afectaciones económicas			
Etapa: <i>Construcción</i>		Importancia: <i>Alta</i>	
		Medio: <i>Demográfico / Económico</i>	
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	

<ul style="list-style-type: none"> Disminución de clientela en los establecimientos comerciales debido a las obras y cierres. Dificultad de movilidad tanto vehicular como peatonal. Visualmente la obra genera percepción de inseguridad. Incertidumbre comercial durante operación. 	<ul style="list-style-type: none"> Realizar ferias empresariales periódicas para activar el comercio de las diferentes zonas. . Realizar campañas que le permita a la ciudadanía saber que el comercio a pesar de las obras sigue activo y a su servicio. 	
Comportamientos inadecuados		
Etapa: <i>Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> De no llevarse a cabo campañas que susciten cultura ciudadana en el Metro, se continuara con las dinámicas que hasta el día de hoy se han mantenido en el transporte público de la ciudad, los cuales se caracterizan por ser violentos e irrespetuosos. 	<ul style="list-style-type: none"> Atención inmediata en estaciones de presentarse comportamientos que afecten la armonía y convivencia en el Sistema Metro. Mayor presencia de la Policía en las estaciones. 	
Afectación a la fauna		
Etapa: <i>Operación</i>	Importancia: <i>Medio</i>	Medio: <i>Fauna</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> El paso del metro puede impactar las aves que se encuentran sobre volando las áreas por donde pasara el Metro 	<ul style="list-style-type: none"> Instalar parlantes que emitan sonidos que ahuyenten las aves. 	
Corte de servicios públicos		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Medio</i>	Medio: <i>Servicios públicos / Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Con ocasión de las obras pueden llegar a afectarse la prestación de los servicios públicos. 	<ul style="list-style-type: none"> Reacción inmediata por parte de las empresas prestadoras de los servicios. Previo aviso de los cortes a través de comunicaciones masivas a la comunidad, como: volantes, afiches en puntos de afluencia, etc. Crear grupos en WhatsApp en donde se hagan difusiones de mensajes, comunicando los cortes que abran debido a las obras. 	

Escombros y basuras generadas		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfica / Aire / Flora / Fauna</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Generación de escombros a raíz de las obras. 	<ul style="list-style-type: none"> Establecer jornadas diarias de recolección de escombros para que estos no se acumulen. 	
Cambio en organizaciones sociales		
Etapa: <i>Pre construcción / Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfica</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Por la llegada del metro se deben incentivar mecanismos de participación ciudadana para que la comunidad esté al tanto de las novedades del proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> Crear veedurías del Metro. Crear grupos de difusión en las redes sociales para que los interesados estén al tanto de los avances y las novedades del proyecto. 	
Rompimiento de dinámicas sociales del sector		
Etapa: <i>Pre construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfica</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> El paso del metro romperá las dinámicas que hasta el día de hoy se han mantenido en el sector. 	<ul style="list-style-type: none"> Realizar puentes o cruces peatonales que permitan los cruces de un barrio a otro para que esta dinámica se mantenga. 	

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Tabla 9.15 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zona 2

Generación de ruido		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfica / Aire / Ruido</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Se aumentaran los niveles de ruido por el uso y el paso de la maquinaria de obra. 		

	<ul style="list-style-type: none"> Hacer uso de maquinaria con tecnología de punta, ya que estas generan menos impacto auditivo. Establecer horarios de obra y que estos se cumplan estrictamente. 	
Generación de vibraciones		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfica</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Durante la construcción se generaran vibraciones al taladrar. Estas vibraciones afectaran las viviendas que se encuentran en las zonas de intervención. 	<ul style="list-style-type: none"> Hacer uso de maquinaria con tecnología de punta. Realizar actas de vecindad. Establecer horarios de obra y que estos se cumplan estrictamente. Jornadas cortas de trabajo de obra. 	
Polvo		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Media</i>	Medio: <i>Demográfica / Aire</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Habrà generación de material particulado por el transporte y descargue de materiales y excavaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> Rocío de agua a escombros. Barreras que mitiguen la proliferación del material particulado. 	
Afectación en la movilidad		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfica</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Mayor congestión vehicular por: desvíos y cierres de obra. Se limitara la utilidad de las vías principales por cierres y las vías complementarias no estarán en capacidad de suplir la demanda. 	<ul style="list-style-type: none"> Establecer horarios de cierres. Es preferible que los cierres no sean continuos. Vías Alternas. Ampliación de vías alternas No permitir vehículos parqueados en uno de los carriles de las vías de desvío. Mejorar vías y seguridad para cruces peatonales (escolares). Tener en cuenta los hospitales y paso de ambulancias para los cierres y desvíos. 	
Generación de escombros		

Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Baja</i>	Medio: <i>Demográfica</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Las pilas de escombros dificultaran el tránsito peatonal y vehicular. 		<ul style="list-style-type: none"> Evacuar diariamente los escombros. Convocar las entidades capaces de implementar la logística pertinente para la recolección de escombros.
Aumento de expectativas		
Etapa: <i>Pre construcción / Construcción / Operación n</i>	Importancia: <i>Media</i>	Medio: <i>Demográfica</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Este tipo de proyectos elevan las expectativas de la comunidad, especialmente la que se encuentra en las áreas a intervenir, por tanto, surge la necesidad de mantener informada a la comunidad para que estas expectativas correspondan a la realidad del proyecto. 		<ul style="list-style-type: none"> Identificar mecanismos de comunicación ciudadana para mantener actualizada la información del proyecto. Generar actas o resúmenes de las actividades adelantadas en el proyecto. Utilizar medios de comunicación masivos. Llevar a cabo campañas de sensibilización acerca del proyecto.
Generación contaminación visual		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Media</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> La presencia de maquinaria y poli sombras disminuye la visibilidad. Se modificara el panorama visual al que la comunidad está acostumbrada. 		<ul style="list-style-type: none"> Cerramientos ordenados. Organización y buen manejo de materiales.
Aumento de inseguridad		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Media</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Invasión del espacio público bajo el viaducto. 		<ul style="list-style-type: none"> Iluminación bajo el viaducto. Vigilancia permanente a lo largo del viaducto. Atención inmediata de las autoridades correspondientes ante los llamados de la comunidad.

	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación del personal para disminuir la delincuencia. 	
Aumento de población flotante		
Etapa: <i>Operación</i>	Importancia: <i>Baja</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> La estructuración de las estaciones traerán consigo un aumento del flujo de personas en los sectores. 	<ul style="list-style-type: none"> Construcción de estaciones acordes a las dinámicas de los sectores y las capacidades físicas de estos. 	
Embelllecimiento de las zonas		
Etapa: <i>Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> El Metro traerá consigo una renovación urbana a los sectores por donde pasara, lo que brindará un nuevo aire a las diferentes zonas que lo requieren. Generación de nuevos espacios públicos. 	<ul style="list-style-type: none"> Hacer campañas de sensibilización para que los ciudadanos sientan de su propiedad estas zonas y así mismo las cuiden. 	
Valorización de los predios		
Etapa: <i>Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> El metro valorizara los predios que se encuentran a los largo de la línea, lo cual traerá como efecto colateral un aumento en el cobro de los impuestos. 	<ul style="list-style-type: none"> De generarse estos cambios, hacerlos de forma progresiva para que a los propietarios no los tome por sorpresa. 	

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Tabla 9.16 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zona 3

Vibraciones

Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Viviendas</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Las viviendas pueden agrietarse por el paso de la maquinaria pesada y posteriormente por el paso del Metro. 		<ul style="list-style-type: none"> Generar póliza por daño durante la construcción que cubra varios años. Realizar actas de vecindad en las áreas donde se pueda generar la mayor afectación.
Ruido		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Viviendas</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Aumento en los niveles de ruido por el paso de la maquinaria de construcción y posteriormente por el Metro. 		<ul style="list-style-type: none"> Contar con una oficina de atención ocupacional para que las personas acudan a esta en caso de presentar afectaciones por la obra. Instalar barreras acústicas para la mitigación del ruido.
Afectación del Metro por fallas en la energía		
Etapa: <i>Operación</i>	Importancia: <i>Media</i>	Medio: <i>Servicios públicos</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Teniendo en cuenta que el metro funcionará de forma eléctrica, nace la incertidumbre de cómo se lidiaría una situación donde falle la energía. 		<ul style="list-style-type: none"> Contar con plantas eléctricas. Tener precaución y atender estas problemáticas antes de construir el Metro. Instalar paneles solares en estaciones para suministro de energía. Hacer mantenimiento constante a los trenes.
Afectación a los servicios públicos		
Etapa: <i>Pre construcción / Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Servicios públicos</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Teniendo en cuenta que el metro funcionará de forma eléctrica, nace la incertidumbre de cómo se lidiaría una situación donde falle la energía. 		<ul style="list-style-type: none"> Instaurar programas de información a la comunidad, como entrega de volantes e instalación de afiches en lugares estratégicos. Crear grupos de WhatsApp con gente de la zona para que estén al tanto de las novedades del proyecto.

			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planes de contingencia inmediatos ante los cortes. ▪ Establecer puntos fijos de comunicación. ▪ Instalar temporalmente Plantas de energía por zonas, en caso de presentar cortes eléctricos. ▪ Subterranizar redes, tanto públicas como privadas, a lo largo del corredor para mejorar visualización.
Afectación a los servicios públicos			
Etapa: <i>Pre construcción / Construcción</i>		Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Servicios públicos</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teniendo en cuenta que el metro funcionará de forma eléctrica, nace la incertidumbre de cómo se lidiaría una situación donde falle la energía. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Instaurar programas de información a la comunidad, como entrega de volantes e instalación de afiches en lugares estratégicos. ▪ Crear grupos de WhatsApp con gente de la zona para que estén al tanto de las novedades del proyecto. ▪ Planes de contingencia inmediatos ante los cortes. ▪ Establecer puntos fijos de comunicación. ▪ Instalar temporalmente Plantas de energía por zonas, en caso de presentar cortes eléctricos. ▪ Subterranizar redes, tanto públicas como privadas, a lo largo del corredor para mejorar visualización. 	
Ocupación de habitantes de calle			
Etapa: <i>Pre construcción / Construcción / Operación</i>		Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Los habitantes de calle pueden encontrar bajo el viaducto un resguardo, lo cual fomentaría la inseguridad en el sector. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Construir separadores en pirámide con picos en los separadores que eviten el acceso por parte de los habitantes de calle en estas zonas. 	
Aumento en el flujo de personas			
Etapa: <i>Operación</i>		Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	

<ul style="list-style-type: none"> Aumento de población flotante por la llegada del metro, puntualmente en los espacios de las estaciones. Personas ajenas al sector estarán transitando, lo cual puede fomentar la percepción de inseguridad. 	<ul style="list-style-type: none"> Garantizar seguridad, ya sea privada o pública, de forma permanente en el sector. Dar un mayor alcance al CAI de la zona.
Obstrucción en alcantarillado	
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>
Medio: <i>Agua / Servicios públicos</i>	
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> La generación de escombros y materiales espesos pueden obstruir el adecuado tránsito de las aguas en las alcantarillas, causando inundación de vías. 	<ul style="list-style-type: none"> Limpieza y mantenimiento de las redes de alcantarillado. Retiro de mallas de las rejillas luego de la obra.
Inseguridad	
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>
Medio: <i>Agua / Servicios públicos</i>	
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Inseguridad en el sector por las poli sombras, debido a la reducción de visibilidad de los transeúntes. Las pilas podrían convertirse en resguardos para las personas que delinquen. 	<ul style="list-style-type: none"> Seguridad privada para el sector. Rondas periódicas de la policía. Instalar alarmas y cámaras en el sector. Los fondos obtenidos por publicidad y arriendos en las estaciones del metro destinarlos a la seguridad y mantenimiento de estas mismas y sus alrededores.
Afectación a la movilidad y la malla vial del sector	
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>
Medio: <i>Demográfica</i>	
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Pueden presentarse daños a la malla vial del sector debido al paso constante de maquinaria pesada. Los desvíos y cierres generan mayor congestión vehicular en el sector. 	<ul style="list-style-type: none"> Estudio del peso de la maquinaria que va a transitar por las vías, con el fin de establecer si estas están en capacidad de soportar el peso. Vías destinadas únicamente para paso de maquinarias para evitar la afectación total de la malla vial del sector. Informar acerca de los cierres para sacar los vehículos de las casas. Establecer horarios de cierres de acuerdo a las dinámicas del sector.

		<ul style="list-style-type: none"> Cierres peatonales estructurados para el cruce de la Av. 1° de Mayo.
Ahuyentamiento de aves y perros de la calle		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Media</i>	Medio: <i>Fauna</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> El sector tiene presencia de aves que pueden ser ahuyentadas por el paso de la maquinaria pesada y la construcción. El parque Ciudad Montes alberga algunas especies. Hay perros que habitan en el sector y hacen parte de la comunidad; durante la construcción pueden ahuyentarse y perder el vínculo que han generado con los habitantes del sector. 		<ul style="list-style-type: none"> Reubicación de especies en áreas protegidas – Identificación de especies en la zona. Jornadas de esterilización de perros. Presencia del Instituto Distrital de protección animal.
Tala de arboles		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Media</i>	Medio: <i>Flora</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> El paso del viaducto requiere que varios de los árboles del sector sean talados. 		<ul style="list-style-type: none"> Reubicar los árboles que son talados en la misma zona.
Comunicación		
Etapa: <i>Pre Construcción / Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfica</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> La magnitud del proyecto implica que la comunidad esté al tanto de las de los avances y las novedades del proyecto. 		<ul style="list-style-type: none"> Contar con un punto de atención a la comunidad. Crear una aplicativo para establecer comunicación directa y constante con la comunidad.
Cambios en la cultura		
Etapa: <i>Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfica</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo

<ul style="list-style-type: none"> Múltiples comportamientos de las personas que no favorecen el adecuado uso del metro. Se fomenta la inseguridad y el aumento de vendedores ambulantes. 	<ul style="list-style-type: none"> Campañas de apropiación de la ciudad y sus espacios. Señalizaciones acordes a las realidades y actualidad del sector. Carnetización de vendedores ambulantes.
---	---

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Tabla 9.17 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zona 4

Hundimiento de suelos		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Suelos / Demográfica</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> La zona se caracteriza por tener suelos húmedos; dadas estas condiciones, el paso de maquinaria pesada y la estructura en si del Metro, pueden suscitar hundimientos. 	<ul style="list-style-type: none"> Realizar estudios rigurosos de los suelos del sector previo a la construcción, para prevenir futuros daños. 	
Contaminación del agua		
Etapa: <i>Pre Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Agua / Demográfica</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Diferentes cuerpos de agua en el sector que pueden contaminarse por las obras. Problemáticas con la red de alcantarillado en ola invernal (1ra con Mariscal). Esto genera también malos olores. 	<ul style="list-style-type: none"> Estudios de alcantarillado con la articulación de la institución pertinente, como lo son la empresa de Acueducto de Bogotá y Alcantarillado. 	
Afectaciones socioeconómicas		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Suelos / Demográfica</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Afectación a la actividad económica de los comerciantes de repuestos y talleres mecánicos ubicados sobre la Calle 1. Temor de que las dinámicas comerciales del 	<ul style="list-style-type: none"> Reubicación de los comerciantes (mecánicos). Motivar la conformación de una asociación del gremio de comerciantes para que estos se apoyen. Evitar la gentrificación. 	

sector se quebranten con ocasión de la construcción y operación del Metro.		▪ Promover desarrollo urbanístico.
Afectaciones socioeconómicas		
Etapas: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Económico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Afectación a la actividad económica de los comerciantes de repuestos y talleres mecánicos ubicados sobre la Calle 1. Temor de que las dinámicas comerciales del sector se quebranten con ocasión de la construcción y operación del Metro. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reubicación de los comerciantes (mecánicos). ▪ Motivar la conformación de una asociación del gremio de comerciantes para que estos se apoyen. ▪ Evitar la gentrificación. ▪ Promover desarrollo urbanístico.
Afectaciones en la movilidad		
Etapas: <i>Pre Construcción / Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> • Invasión de espacio público por parte de los comerciantes que paraliza un carril de la calle 1ra y andenes, lo cual, sumado a los cierres, puede generar una mayor congestión vehicular. • No hay cumplimiento de la ley con respecto a la invasión del espacio público. • Reducción de carriles por obras y movilidad peatonal. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Arreglar malla vial secundaria. ▪ Organizar rutas que pasan por las vías, de tal manera que los usuarios de transporte público no tengan mayor afectación al respecto. ▪ Presencia de entidades correspondientes en el control de movilidad. ▪ Señalización de obras.
Inseguridad en el sector		
Etapas: <i>Pre Construcción / Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> • Habrá un incremento en la inseguridad del sector debido a la presencia de la maquinaria y los cierres viales. • La presencia de habitantes de calle se potenciará en el sector. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Refuerzo por parte de la policía o vigilancia privada para la mitigación de este fenómeno. ▪ Estricto cumplimiento de los cronogramas de construcción. ▪ Intervención en fenómeno de habitante de calle - Nichos y cambuches ▪ Transformación de abordaje de habitante de calle. ▪ Promover comercio favorable en el sector / Iluminación durante obra.

Valorización de los predios		
Etapa: <i>Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico / Económico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Se aumentan los niveles de incertidumbre por parte de la comunidad en torno a la valorización que se generara con la construcción del Metro. 	<ul style="list-style-type: none"> Informar a la comunidad los cambios que se generaran con respecto al tema predial. 	
Generación de ruido		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Media</i>	Medio: <i>Ruido</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Aumento en los niveles de ruido por la maquinaria y la construcción de la estructura. El paso del Metro generara ruido. 	<ul style="list-style-type: none"> Establecer horarios de trabajo diurnos para disminuir el malestar que pueda generar los ruidos de la construcción. 	
Generación de escombros		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Media</i>	Medio: <i>Demográfica</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> La obra suscita generación de escombros. 	<ul style="list-style-type: none"> Recolección diaria de escombros. 	
Compra de predios		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfica / Económica</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> La compra de predios genera desplazamiento y ruptura del tejido social del sector. 	<ul style="list-style-type: none"> Garantizar el adecuado reasentamiento de las familias. Mantener a la ciudadanía informada y actualizada con respecto al proyecto para evitar fraudes y engaños por parte de personas inescrupulosas. 	
Contaminación visual		
Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfica /</i>

Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> La presencia de maquinaria pesada y la estructura como tal del Metro alteran la visibilidad de los habitantes del sector. 		<ul style="list-style-type: none"> La comunidad refirió que este impacto es inevitable y por tanto no hay una medida de manejo viable. 	
Corte de servicios públicos			
Etapas: <i>Construcción</i>		Importancia: <i>Alta</i>	
		Medio: <i>Servicios públicos</i>	
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> A raíz de la construcción pueden generarse cortes en los servicios públicos. 		<ul style="list-style-type: none"> Información oportuna a través de diversos medios de comunicación como correo electrónico, teléfono o WhatsApp. 	
Embelllecimiento de los predios			
Etapas: <i>Construcción</i>		Importancia: <i>Alta</i>	
		Medio: <i>Servicios públicos</i>	
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Con la llegada del Metro habrá una renovación urbana que transformara las zonas por donde este pasara. 		<ul style="list-style-type: none"> Llevar a cabo la renovación urbana a lo largo de toda la línea. 	

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Tabla 9.18 - Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zona 5

Afectación en la movilidad		
Etapas: <i>Construcción</i>		Importancia: <i>Alta</i>
		Medio: <i>Demográfico / Económico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> Afectación de las vías principales por los cierres. Equipo y maquinaria ocuparan el espacio público y afectaran el flujo vehicular. 		<ul style="list-style-type: none"> Cierres transitorios y zonas de acopio equidistantes para que las maquinarias no interfieran el flujo de los vehículos por largas distancias. Pico y placa diario (todo el día). Aumentar el horario de servicio de TransMilenio y SITP para evitar concentración de personas en las estaciones y paraderos. Acuerdos del distrito con sector estudiantil y comercio, para mover horarios.

	<ul style="list-style-type: none"> • Señalización. • Apoyo de personal guiando movilidad. • Horarios nocturnos de obra. • Garantizar corredores peatonales para comercio. • Traslado de material en la noche. 	
Generación de ruido		
Etapas: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Ruido / Demográfico / Fauna</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> • Habrán aumentos en los niveles de ruido, causado por el trabajo y el tránsito de la maquinaria pesada. • Durante la operación, la afluencia de personas y actividades comerciales en las estaciones aumentará los niveles de ruido en el sector. 		<ul style="list-style-type: none"> • Prevenir a los vecinos con información permanente acerca del proyecto. • Establecer horarios nocturnos de construcción y garantizar una actividad "Fuerte durante el día". • Traslado de material en la noche.
Contaminación del aire		
Etapas: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico / Aire</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> • Se generará levantamiento de polvo por el paso de la maquinaria pesada. 		<ul style="list-style-type: none"> • Instalar poli sombras que prevengan la generación de material particulado. • Realizar riegos para mantener zonas húmedas. • Monitoreo permanente de calidad del aire.
Contaminación visual		
Etapas: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Media</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> • Las viviendas con vista directa a las estaciones y las pilas del viaducto se verán afectadas en su visibilidad. • Se altera la visión del paisaje con el que los habitantes del sector han convivido durante varios años. 		<ul style="list-style-type: none"> • Permitir que los propietarios del sector apadrine las partes bajas del separador para que ejerzan control sobre estas.
Inseguridad		
Etapas: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>

Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> La seguridad del sector se verá afectada debido a los cierres de las manzanas., las poli sombras y las grandes maquinarias Se potenciara la presencia de habitante de calle en el sector. 		<ul style="list-style-type: none"> Demoliciones rápidas. Contratar seguridad privada para que de forma constante el sector este patrullado. . Iluminación permanente, sobre todo en las partes bajas del viaducto Presencia de autoridad en obra. Cruces peatonales seguros con seguridad privada o pública. 	
Generación de vibraciones			
Etapas: <i>Construcción / Operación</i>		Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> El paso de la maquinaria y el metro generara vibraciones que eventualmente pueden afectar las viviendas. 		<ul style="list-style-type: none"> Realizar actas de vecindad previa s a la etapa de construcción. En caso de haber afectación a las viviendas, garantizar procesos d compensación rápidos y sin numerosos trámites. 	
Alteración de dinámicas comerciales			
Etapas: <i>Construcción</i>		Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Económico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> _Reducción de ventas en comercio formal. Aparición de comercio informal por la llegada de personal de obra. Llegada de vendedores ambulantes en el Metro 		<ul style="list-style-type: none"> Educar a los pasajeros del Metro para que no apoyen el tipo de comercio desorganizado. Articulación interinstitucional. 	
Información a la comunidad			
Etapas: <i>Pre Construcción / Construcción / Operación</i>		Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> La comunidad requiere información que la mantenga actualizada con respecto al estado del proyecto. El Metro requerirá de personal con capacidad de resolver diferentes dudas por parte de la comunidad, mientras esta se adapta al sistema. 		<ul style="list-style-type: none"> Cualificación del personal de Metro. Puntos de información en estaciones. Mantener al tanto a la comunidad del estado de la obra, a través de diferentes medios de comunicación, como: Correo electrónico, televisión, teléfono. o volantes. 	

Ingreso de personas en condición de discapacidad.		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Se debe garantizar que la obra está pensada para todo tipo de población; esto incluye la población en condición de discapacidad. 	<ul style="list-style-type: none"> Dar ingreso prioritario a esta población. Personal capacitado en las estaciones de Metro que estén en capacidad de atender esta población. Garantizar zonas seguras durante la obra. 	
Ausencia de higiene y residuos		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Generación de escombros con motivo de las obras. Las personas suelen hacer uso de estos espacios de forma inadecuada; arrojan escombros, dejan su basura e incluso son vistos como sinónimo de baños públicos. 	<ul style="list-style-type: none"> Presencia de Secretaría de Integración Social y salud. Recoger a diario los escombros. Presencia de autoridad. 	
Ingreso al sistema Metro		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> Es posible que se generen embotellamientos de personas al ingresar al sistema Metro. 	<ul style="list-style-type: none"> Generar sistemas de ingreso diferentes a las salidas Aumentar capacidad para venta de tiquetes; lo que implica contratación de más personal y taquillas y espacios más grandes para la venta de tiquetes. Implementar una cultura Metro a través de programas, campañas, etc. Y hacer seguimiento de esta. 	

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Tabla 9.19 Matriz de Impactos y Medidas de Manejo Comité de Participación Zona 6

Afectación a la movilidad

Etapa: <i>Construcción</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Alteración de la movilidad de los peatones y los vehículos a causa de la maquinaria y los desvíos. ▪ Los desvíos van a "infartar" el sistema de TransMilenio. ▪ Afectación a la tranquilidad de las personas. ▪ Afectación al comercio por trancones. 		<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presencia de Secretaría Distrital de Movilidad. ▪ Vías de desvío adecuadas antes del inicio de la etapa de construcción. ▪ Presencia constante de personal de movilidad y de policía que den orden a desvíos y cierres. ▪ Cumplimiento estricto de los cronogramas ▪ Trabajar durante el día en zonas residenciales. ▪ Informar a la población del sector sobre los cierres y desvíos.
Vibraciones		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico / Vivienda</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> • Vibración debido al paso de la maquinaria de construcción y posteriormente del Metro. • Afectación a las infraestructuras conjuntas a la PLMB. 		<ul style="list-style-type: none"> • Asegurar que los trenes de última tecnología que generen mínima vibración. • Estudios de Geotecnia. • Realizar actas de vecindad.
Afectación al comercio y desvalorización de los predios		
Etapa: <i>Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico / Vivienda</i>
Descripción del impacto		Medida propuesta de manejo
<ul style="list-style-type: none"> • Los cierres viales afectan la llegada de los clientes a los locales comerciales. • No se puede llevar a cabo el descargue de la mercancía en los locales comerciales. • Teniendo en cuenta el fenómeno que suscito la llegada del TransMilenio a la Av. Caracas, entre la Calle 13 y Calle 22, los comerciantes del sector temen que deban trasladar sus locales a otros sitios de la ciudad. 		<ul style="list-style-type: none"> • Trabajos las 24 horas del día en zonas comerciales para que los cierres no se extiendan por mucho tiempo. • Asegurar zonas de cargue y descargue. • Definir horarios de construcción y que estos sean comunicados a la comunidad. • Reuniones con los comerciantes para incluirlos en modelo de negocio. • Promover oportunidades de negocio. • Tener en cuenta las experiencias negativas de la ciudad para garantizar que estas no se vuelvan a repetir.
Ausencia de cultura ciudadana		

Etapa: <i>Pre Construcción / Operación</i>	Importancia: <i>Alta</i>	Medio: <i>Demográfico</i>
Descripción del impacto	Medida propuesta de manejo	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ No hay sentido de pertenencia hacia Bogotá, debido a la multiculturalidad de la ciudad, lo cual genera comportamientos inadecuados en diferente contextos, como el servicio de transporte público. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Servicio digno. ▪ Formas de control al pago de pasajes. ▪ Campañas de sensibilización en el metro (medios audiovisuales). ▪ Servicio social de estudiantes de colegio en TransMilenio y Metro. ▪ Garantizar buen servicio para que la comunidad genere sentido de pertenencia por el sistema. ▪ Sanciones - Castigo social a quienes infrinjan las normas. ▪ Planificación del sistema pensada en la gente. ▪ Presencia institucional en el sistema, orientada a la gente. 	

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.3.1.3 Socialización del Plan de reasentamiento para los 129 predios que hacen parte del primer grupo de predios a adquirir

Reconociendo el protagonismo de las comunidades que serán afectadas de manera total, parcial o mixta, por el desarrollo del proyecto de la PLMB, y acorde con las directrices establecidas por el Resolución 1023 de 2017; se planteó un ejercicio de información y socialización con la población ocupante de los 129 predios, con el objetivo de informarlos oportunamente sobre la realización del censo, los canales de comunicación con la empresa y resolver las inquietudes que presentan

Se realizaron cuatro jornadas (4) de socialización e información en el mes de julio de 2017. El criterio de selección de los lugares, se hizo considerando la ubicación de las cuatro curvas del trazado de la PLMB, garantizando así, condiciones de favorabilidad por horarios y cercanía, la participación de la población convocada. (Ver Tabla 9.20)

Tabla 9.20. Relación reuniones de información y socialización

Tiras topográficas	Orden /cantidad rt	Fecha /lugar / hora
Curva 1 Av. Villavicencio con Av. Primero de Mayo (2 personas)	1° (1)	Viernes 14 de julio. IDU – DTTP Calle 20 # 9-09 piso 5°- 2:00 p.m.
Curva 2, Av. Primero de Mayo con Av. Boyacá (Capacidad para 150 personas)	2° (76)	Lunes 17 de julio - Salón Comunal Santa Martha de Pastrana, Carrera 78F Bis # 41G 28 Sur – 9:00 a.m.

Curva 3, NQS con Calle 8 Sur (Capacidad para 60 personas)	3° (18)	Martes 18 de julio - Colegio Distrital Atanasio Girardot sede A, Dirección: Calle 14 Sur # 28-06. - 9:00 a.m.
Curva 4, Av. Cl 1 con Av. Caracas (Capacidad para 70 personas)	4° (34)	Miércoles 19 de julio, J.A.C. Eduardo Santos, Calle 4 A Bis # 18B-30- 9.00 a.m.

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Con el objetivo de iniciar el proceso de gestión del suelo, en sus etapas de censo y diagnóstico socioeconómico, se constituyó un equipo de carácter interdisciplinario entre los que contó con profesionales de las siguientes áreas: Avalúos, Social, Económica, Social/Jurídica, Jurídica/Adquisiciones e Inmobiliaria, quienes realizaron y realizan el acompañamiento durante la fase de información y sensibilización en las reuniones establecidas para tal fin y durante el resto del proceso.

En las cuatro reuniones llevadas a cabo los ciudadanos expresaron sus inquietudes sobre el proceso; dichas inquietudes, se clasificaron según la temática, como se presenta a continuación:

INQUIETUDES

Económico

- ¿Cuáles son los documentos que debemos ir alistando para el reconocimiento del lucro cesante y daño emergente?
- ¿Los contratos de arriendo que son verbales, que debemos hacer?
- ¿Cuánto nos reconocen por la actividad comercial que desarrollamos en el predio y que es una empresa de arte grafica?
- ¿Los negocios que somos arrendatarios tenemos beneficios?
- ¿Qué reconocimiento nos hacen a la actividad por el tiempo que llevamos, ósea nos pagan la “prima” del negocio?
- Nosotros no tenemos los negocios con papeles de funcionamiento. ¿Qué debemos hacer?
- ¿Debe continuar pagando el canon de arrendamiento?
- ¿Se me reconocen las mejoras que le he realizado al predio?
- ¿Cuánto tiempo después del traslado de un arrendatario del predio afectado se le cancela la compensación?
- ¿Qué requisitos debo cumplir para tener derecho al factor de movilización y traslado?

- Después de que el propietario acepta la oferta ¿Cuánto tiempo puedo permanecer en el predio?

Sociales

- ¿Me van a comprar mi casa
- ¿Cuándo me voy a tener que ir?
- ¿El Metro si se va a hacer?
- ¿Van a comprar mi casa para hacer las estaciones o para el trazado en general?
- ¿Cuándo se debe entregar el predio?
- ¿El IDU me puede dar un predio de su propiedad a cambio del mío?
- ¿Cómo es la forma de pago de mi predio?
- ¿Debo cancelar el impuesto predial este año?
- ¿Puedo continuar las mejoras del predio?
- ¿Qué predios tiene el IDU para reponer los predios adquiridos?
- ¿Qué portafolios nos van a ofrecer?
- ¿Con que especificaciones buscan los portafolios a ofrecer?
- ¿Pueden revisar los predios que tengamos vistos como posibles ofertas?
- ¿Nos dan apoyo en licencia de construcción?
- ¿Si tenemos cesantías nos ayudan para comprar predio?
- ¿Cuánto cuesta la comisión del inmobiliario?
- ¿EL inmobiliario puede revisar predios fuera de la ciudad?
- ¿Si el predio tiene alguna observación técnica pueden ayudarnos?
- ¿Se puede tener la asesoría inmobiliaria antes de ser ofertado y antes de que giren los dineros?

Jurídicas

- ¿Cómo hago si mi predio tiene Hipoteca con el Fondo Nacional del Ahorro?
- Tengo promesa de compraventa sobre el inmueble ¿soy Propietario?
- Vivo hace algunos meses en el predio por que el propietario me pidió que le cuidara el predio no pago arriendo, pero no tengo escritura ni ningún documento que respalde la propiedad, ¿Qué debo hacer?
- Mis padres fallecieron y eran los dueños del predio ¿tengo o debo hacer sucesión?
- Mi predio esta embargado pero ya cancele la obligación ¿Qué debo hacer?
- ¿El IDU tiene abogados que lleven directamente los procesos (sucesiones, pertenencias, cancelación de gravámenes)?
- Ya estoy negociando con el IDU como propietario y debo entregar el predio pero mis inquilinos no se quieren ir ¿Qué debo hacer?
- No entiendo que es expropiación por vía administrativa me pueden explicar.
- ¿En la enajenación voluntaria me pagan el 100% del valor del predio?
- Arrende mi predio y tengo un contrato firmado por más de 6 meses, y apenas llevo 2 meses del contrato y ya tengo fecha de entrega del predio al IDU ¿Debo pagar la cláusula penal que se estipulo?
- Los inquilinos me deben cánones de arrendamiento y no tienen paz y salvo, ¿El IDU les paga de todas maneras la compensación

- ¿Se puede otorgar más tiempo del estipulado para la entrega del inmueble tanto a propietarios como arrendatarios?
- Cuánto se demora el pago de la compensación a los inquilinos
- ¿Cuáles son los requisitos para acceder al pago de compensación?
- ¿En qué momento debo pedir que me entreguen los inquilinos el predio?
- ¿Para el proceso de adquisición con el IDU debo contratar abogado?
- No tengo recursos económicos para contratar un abogado ¿Qué debo hacer o a donde debo ir?
- Mi madre es propietaria del inmueble pero está muy enferma e incapacitada mentalmente ¿Qué debo hacer?
- Soy arrendatario y voy a trasladar fuera de la ciudad ¿puedo otorgar poder a alguien para que este pendiente del proceso de compensación?
- Mi ex pareja es el propietario en escrituras del inmueble pero los dos pusimos dinero para comprarlo y estamos en trámite de separación ¿Que tramite debo seguir para que me pague el IDU a mí también?
- ¿Cuándo se debe entregar el predio?
- ¿El IDU me puede dar un predio de su propiedad a cambio del mío?
- ¿Cómo es la forma de pago de mi predio?
- ¿Debo cancelar el impuesto predial este año?
- ¿Puedo continuar las mejoras del predio?

Técnico

- ¿El IDU realiza los avalúos comerciales?
- ¿Si los avalúos los hace Catastro, estos avalúos son comerciales o catastrales?
- ¿Cuál es la diferencia entre avalúo comercial y catastral?
- ¿Si no estoy de acuerdo con el avalúo comercial tengo derecho a reclamar?
- ¿Puedo presentar un avalúo hecho por lonja privada?
- ¿Para determinación del avalúo comercial se tiene en cuenta el avalúo catastral?
- ¿Si no tengo licencia de construcción no me valoran la misma?
- ¿No puedo hacer mejoras al predio porque ya no me las pagan?
- ¿A quién se le notifica la oferta de compra?
- ¿Qué vigencia tienen los avalúos?

Durante el desarrollo de las reuniones, se evidenció interés de los propietarios de los inmuebles, por conocer sobre el proyecto, el trazado y las afectaciones de los predios por el desarrollo de la PLMB. Las inquietudes más comunes hicieron referencia al desplazamiento involuntario, el proceso de adquisición predial y de reasentamientos, los documentos requeridos, el avalúo y los pagos de las compensaciones.

El tiempo del cronograma de ejecución, en relación con la entrega por parte de los propietarios de los inmuebles y su proceso de traslado, fue un tema en común en las cuatro sesiones realizadas, ya que la gente manifestó su preocupación por los tiempos para irse de la zona, la búsqueda de otros lugares para restablecer su vivienda o negocio, con el acompañamiento de la entidad o de manera autónoma para lo que solo quieren recibir el pago. Así mismo, se presentaron inquietudes sobre el reconocimiento a otros tipos de tenencia, como el caso de los arrendatarios.

El sector comercial, con una amplia presencia en las cuatro curvas, fueron los que mayores preocupaciones manifestaron, por el tema del funcionamiento de sus negocios, dado los compromisos ya adquiridos; para otros no tener la documentación de su actividad económica.

La liquidación de las compensaciones específicamente el factor de movilización y traslado, fueron otras de las inquietudes más presentes en las jornadas, en referencia a tipo de tenencia y tipo de usos del inmueble.

Las inquietudes relacionadas con la no formalización de los documentos de propiedad de los inmuebles, así como las deudas que rezan sobre los mismos, como las hipotecas o embargos, fueron temas de preocupación en los participantes.

Estas inquietudes, fueron resueltas por el equipo que acompañó las jornadas, permitiendo que la ciudadanía convocara expresara sus preocupaciones y expectativas frente al proceso.

El equipo observó la importancia de mantener canales de comunicación directos y eficaces con la población afectada a causa del desplazamiento involuntario por el desarrollo de la PLMB, y el acompañamiento permanente que debe brindarse a cada una de las unidades sociales identificadas en la etapa de censo y diagnóstico socioeconómico.

En el ANEXO 9.1.24 se desarrolla las respuestas a las preguntas hechas por la ciudadanía durante las jornadas de socialización adelantados por el IDU.

9.3.1.4 Reunión de finalización

9.3.1.4.1 *Objetivo*

Presentar los resultados desarrollados por las áreas técnica, ambiental y social frente a los avances y actividades desarrolladas.

9.3.1.4.2 *Desarrollo*

La reunión de finalización se estructuró de la siguiente manera:

- Área técnica: ingeniería del viaducto y urbanismo
- Área ambiental: monitoreo y resultados de los estudios ambientales
- Área social: gestión adelantada con las comunidades, la ubicación de las estaciones y los temas asociados a la adquisición predial.

9.3.1.4.3 *Proceso de convocatoria*

La convocatoria se realizó dando cumplimiento a lo requerido en la ET: 20 en el programa de información y divulgación, en el ítem relacionado con la convocatoria, mediante la entrega de la invitación a las reuniones. Para esta oportunidad se realizó la entrega de una infografía con los datos más relevantes del proyecto.

En total se entregaron 26 500 infografías y 550 afiches, la distribución se realizó en las estaciones más concurridas de TransMilenio y en la zona cinco sobre la Avenida Caracas entre la calle 6 y calle 22; igualmente, se instaló por kilómetro, un punto de información a lo largo del corredor.

Con respecto a la convocatoria a las autoridades locales se enviaron comunicaciones y correos electrónicos dirigidos a las Alcaldías Locales, Juntas Administradoras Locales, Consejos Locales de Planeación, Consejos Locales de Cultura, Comisiones Ambientales Locales, Comités de Participación Comunitaria (COPACO), Consejos Locales de Política Social, Núcleos de Participación, Consejos Locales de Deporte y Recreación, Consejos Locales de Propiedad Horizontal, Gestores Locales de Gestión del Riesgo los diferentes Concejos e instancias de participación de cada una de las nueve localidades a las que el proyecto beneficiará.

La convocatoria con comunidades se reforzó mediante el envío de correos electrónicos a los medios de comunicación local. La base de datos empleada se alimentó y actualizó de manera continua con los espacios de participación a fin de contar con contactos vigentes. De la misma manera se enviaron invitaciones mediante correos electrónicos a los miembros de los comités de participación zonal.

Ver los ANEXOS: ANEXO 9.1.11 Convocatoria Reunión de finalización; ANEXO 9.1.12 Piezas de divulgación reuniones de finalización y ANEXO 9.1.13 Presentación reunión de finalización

9.3.1.4.4 Resultados de la actividad

Las reuniones contaron con una asistencia de 1.181 personas, que registraron su asistencia en los formatos, no obstante la asistencia fue mayor en aproximadamente 400 personas. Algunas personas indicaron que no firmaban el formato por mitos como la aprobación del proyecto mediante el registro de asistencia.

Los asistentes estuvieron receptivos frente a la adquisición predial. En ese sentido, se contó con el acompañamiento de profesionales de la Dirección de Predios del IDU, quienes atendieron las diferentes inquietudes e informaron los procesos que se adelantan en el marco del reasentamiento.

Otro tema de interés para los asistentes fue la ubicación de las estaciones. En el marco de las reuniones se presentó la localización de cada una de estas. (Ver Tabla 9.21, Tabla 9.22, Tabla 9.23 y Tabla 9.24)

Tabla 9.21 Reunión de finalización. Zona 6

ZONA 6				
Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
Teusaquillo, Chapinero y Barrios Unidos	Martes 14 de noviembre de 2017 9:30 AM	Auditorio Gimnasio Moderno	151	¿Cuándo inicia el proceso de compra de predios que tengan afectación? ¿Cuál es el manejo de los comerciantes y los dueños de local? ¿Qué afectaciones van a tener los edificios aledaños en cuanto a vibración del suelo y como consecuencia agrietamientos? ¿Cuándo inicia el proceso de compra de predios que tengan afectación?



Fotografía 9.1 Gimnasio Moderno
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Tabla 9.22 Reunión de finalización Zona 3

ZONA 3				
Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
Antonio Nariño y Puente Aranda	Martes 14 de noviembre de 2017 3:00 PM	IED Benjamín Herrera	337	Compra de predios y medidas de construcción para la estación de la carrera 50 con Primera de Mayo ¿La factura del impuesto predial se va a incrementar para los predios cerca de las estaciones? ¿Qué pasa con los que tenemos negocio frente por donde va a pasar el metro? ¿Para la estación carrera 50 con 1° de mayo el acceso va a ser con deprimidos?



Fotografía 9.2 IED Benjamín Herrera
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Tabla 9.23 Reunión de finalización Zona 1 y 2

ZONA 1 y 2				
Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias

Bosa y Kennedy	Miércoles 15 de noviembre de 2017 1:00 PM	Coliseo Cayetano Cañizares	503	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué pasa con vendedores, habitante de calle y colados dentro del sistema? • ¿Cuándo se sabe los predios a comprar del grupo 2? • ¿Cómo sería el acceso a la estación de la 1° de mayo con Boyacá? • ¿Dónde hay afectación predial?
----------------	--	----------------------------	-----	--



Fotografía 9.3 Coliseo Cayetano Cañizares
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Tabla 9.24 Reunión de finalización Zona 4 y 5

ZONA 4 y 5				
Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
Mártires, Santa Fe	Miércoles 15 de noviembre de 2017 1:00 PM	Centro de Memoria	190	<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es la dirección exacta de estación Nariño? • ¿Qué impacto de vibración o impacto de ruido, a qué distancia nos afectaría? • ¿En la calle 8 cuales son las modificaciones o los impactos generados por el metro? • ¿Qué tamaño tienen las estaciones y qué predios van a comprar para la construcción?



Fotografía 9.4 Centro de Memoria
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Ver los ANEXOS: ANEXO 9.1.13 Presentación reunión de finalización. ANEXO 9.1.14 Acta reunión de finalización. ANEXO 9.1.15 Registró fotográfico reunión de finalización.

9.3.1.5 Reuniones extraordinarias

9.3.1.5.1 *Objetivo de las reuniones*

Las reuniones extraordinarias tuvieron como objetivo la divulgación del proyecto a los diferentes actores sociales identificados, teniendo como fin la retroalimentación del estudio EIA y los aspectos relacionados con el urbanismo y la participación ciudadana.

Las reuniones extraordinarias que se presentaron a lo largo de la estructuración técnica lograron informar y vincular a los diferentes sectores de la ciudad y grupos de interés, resolviendo las inquietudes y aclarando las dudas presentadas.

Estas reuniones se realizaron con los siguientes grupos de interés: i) Comerciantes de los sectores muebles de la Av. Primero de mayo y ii) comerciantes de venta de repuestos para vehículo de la Calle 1. iii) Academia, entendiendo por estas universidades y organizaciones ambientales en la ciudad de Bogotá.

9.3.1.5.2 *Reunión con comerciantes*

Las convocatorias para el desarrollo de estos escenarios se ajustaron a las dinámicas de los diferentes sectores. Para el caso de los comerciantes se realizó mediante entrega de volantes informativos local a local.



Comerciantes Av. Primero de Mayo



Comerciantes Av. Primero de Mayo



Comerciantes Calle 1



Comerciantes Calle 1

Fotografía 9.5 Convocatoria reuniones Comerciantes

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

- Resultados de la actividad con comerciantes

En estos procesos informativos se adelantaron reuniones con sectores del comercio ubicados a lo largo del trazado del 14 al 17 de septiembre, para el proyecto se adelantaron cinco reuniones de la siguiente manera: Propietarios de bares y otros establecimientos ubicados sobre la Av. Primero de Mayo en el sector de Plaza de las Américas, comerciantes de la Av. Primero de Mayo sector muebles, Calle 1 sector de venta de repuestos para vehículos, y Av. Caracas sector de compraventas y venta de productos veterinarios. En estos espacios se ha socializado el proyecto y se ha avanzado en la identificación de impactos y propuestas de manejo a estos impactos. (Ver Tabla 9.25)

Tabla 9.25 Registro de asistencia reunión comerciantes

Población	Fecha y hora	Lugar	Asistentes
Comerciantes Av. Primera de Mayo	15 de agosto de 2017 11:30 am	Salón Comunal Ciudad Montes III Sector	12
Bares Av. de mayo sector Plaza de las Américas	15 de agosto de 2017 3:00 pm	Salón Comunal Carvajal II Sector	15

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Población	Fecha y hora	Lugar	Asistentes
Comerciantes Av. Primera de Mayo	13 de Septiembre de 2017 2:00 pm	Calle 29 sur No. 50 - 29	37
Comerciantes Av. Caracas	14 de Septiembre de 2017 8:30 am	Parlamento Andino Av. Caracas # 70a - 61	5
Comerciantes Av. Calle 1	14 de Septiembre de 2017 6:30 pm	Salón Comunal Eduardo Santos Calle 4a Bis # 18b - 30	49

Fuente: Consorcio METRO BOG, 2017



Comerciantes Av. Primera de Mayo



Propietarios de Bares ubicados sobre la Av. Primero de Mayo sector Plaza de las Américas.



Comerciantes Av. Primera de Mayo





Comerciantes Av. Caracas



Comerciantes Av. Calle 1

Fotografía 9.6 Reunión con comerciantes

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

En estas reuniones se evidenciaron las inquietudes de los asistentes relacionadas con la posible afectación a sus actividades por los cierres vehiculares y peatonales que se ocasionaran con la obra, otro aspecto asociado al anterior es la posible disminución en los ingresos y abandono de los locales situación que afectaría a los propietarios de los inmuebles. Ante las inquietudes manifestadas se informó que para impactos como los mencionados se cuenta con planes de manejo.

9.3.1.5.3 Reuniones Interinstitucionales

Para la construcción de la Primera Línea de Metro de Bogotá es importante considerar las complejidades del corredor, así como las políticas y programas distritales, por tal razón fue necesario adelantar un proceso de articulación con las diferentes entidades del distrito que atienden temas relacionados con las problemáticas de la ciudad como vendedores ambulantes, presencia de población que habita en la calle, delincuencia, prostitución, tráfico de sustancias psicoactivas, sectores con núcleos educativos o de salud.

En el marco de los procesos de participación, se generaron espacios de trabajo con instituciones distritales, tales como: Secretaria de Gobierno, Planeación Distrital, Secretaria de Cultura, Instituto

de Patrimonio, Instituto Distrital de Participación y Acción Comunitaria –IDPAC-, Secretaria de Integración Social, Dirección de Cultura Ciudad, Secretaria de la Mujer, Dirección de Diversidad Sexual, entre otras. El objetivo fundamental fue dar a conocer el Proyecto y trabajar de manera articulada acciones que permitan la sostenibilidad social y cultural del Metro.

- **Objetivo**

Crear redes interinstitucionales, dando a conocer el proyecto, identificando las problemáticas y validando las identificadas por las comunidades en el marco de los Comités de Participación Zonal y articular una intervención integral sobre el corredor, para el manejo de los impactos que se puedan ocasionar con el Proyecto en sus diferentes etapas.

- **Desarrollo**

Para finalizar la etapa de factibilidad y dar apertura al nuevo escenario de la etapa de construcción se adelantó una reunión de cierre en la que se presentaron las características finales del Proyecto desde cada una de las áreas (técnica, ambiental, urbana y social). Así mismo, con la presentación de los impactos y las medidas de manejo propuestas, cada una de las entidades tuvo la posibilidad de identificar los escenarios de intervención y articulación (ver ANEXO 9.1.10: Presentación reuniones interinstitucionales).

A continuación, en la Tabla 9.26, se presenta el consolidado de reuniones realizadas hasta el momento (ver ANEXOS 9.1.8: Actas y listados de asistencia reuniones interinstitucionales y 9.1.9 Registro fotográfico reuniones interinstitucionales).

Tabla 9.26 Reuniones interinstitucionales

Reunión	Fecha y hora	Actividades
Reunión Banca Multilateral Tema Social y Ambiental	13 de junio- 17 10:00 AM	Comentarios realizados por la Banca a los términos de referencia
Reunión Presentación Proyecto Metro en el ICANH	13 de junio- 17 10:00 AM	Reunión en el ICANH para presentar el proyecto METRO, así como la metodología propuesta desde INGETEC para abordar el análisis arqueológico.
Concurso Nombres Estaciones IDPAC	22 de junio- 17 8:30 AM	Se llevó a cabo la reunión para revisar el tema de los nombres de las estaciones.
Reunión Urbanismo y otras áreas.	22 de junio de 2017	Presentar las inquietudes de los Comités Ciudadanos y coordinar el segundo encuentro de estos mismos.
Reunión con Planeación Distrital	23 de junio de 2017	Tratar temáticas en torno a tendencias del desarrollo e intervenciones a lo largo del trazado de la Línea del Metro.
Reunión con Dirección de Cultura y con IDU	23 de junio de 2017	Lineamientos acerca de cultura ciudadana en relación a la construcción de la cultura Metro.

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Reunión	Fecha y hora	Actividades
Reunión con la Banca Multilateral	26 de Junio de 2017	Se realizó un recorrido a lo largo de los tramos de la Primera Línea del Metro de Bogotá y se llevó a cabo una presentación de la gestión adelantada en el componente socioeconómico.
Reunión con la Banca Multilateral	27 de Junio de 2017	Taller de Salvaguardas Ambientales y Sociales
Reunión con las áreas de urbanismo, vías y ambiental	30 de Junio de 2017	Definir el material y la información que se va a tener en cuenta para la ejecución del segundo encuentro con los Comités Ciudadanos.
Reunión con la Dirección de Cultura del IDU	30 de Junio de 2017	El propósito es conocer las directrices distritales y definir los alcances y el plan de trabajo para el programa de sostenibilidad de la cultura ciudadana.
Acompañamiento a Secretaria de Planeación Distrital	28 de Junio de 2017	Acompañamiento a la reunión del POT de la Localidad de Kennedy, y conocimiento sobre lo propuesto para esta localidad.
Reunión con equipo de urbanismo	5 de Julio de 2017	Se realizó con el fin de socializar la cartografía social realizada con la comunidad durante el desarrollo de los Comités ciudadanos del mes de Junio.
Recorrido entidades sector económico	5 de julio- 17 12:30 PM	El recorrido se llevó a cabo con las entidades del sector económico del Distrito (DADEP, IPES y Fenalco) Con el recorrido se identificó en campo las zonas donde se presentan problemáticas o dinámicas específicas asociadas al tema económico.
Reunión con Secretaria de la Mujer	6 e Julio de 2017	Presentar la información general del proyecto y conocer los programas e información que pueda estar asociada al corredor del Metro.
Recorrido con área ambiental	11 de Julio de 2017	Presentar al componente ambiental los aspectos más relevantes identificados desde al componente social.
Reunión en Secretaria de Gobierno	12 de Julio de 2017	Presentar a las oficinas de prensa de las Alcaldías Locales de Bogotá el proyecto Metro. Se solicitó a las Alcaldías el respectivo apoyo al proyecto a través de la divulgación de este mismo.
Entidades patrimoniales	13 de Julio de 2017	Presentar las estaciones que cuentan con Bienes de Interés Cultural, para definir los lineamientos de intervención.
Articulación Metro Bogotá - DCC - IDU	18 de julio- 17 9:00 AM	
Reunión IPES	17 de Julio de 2017	Conocer y establecer los mecanismos adecuados para la intervención del comercio informal.

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Reunión	Fecha y hora	Actividades
Acompañamiento reuniones IDU Salón Comunal Santa Marta de Pastrana	17 de julio- 17	Brindar apoyo con la información que requieran los propietarios de predios relacionada con el componente social. En el marco de las reuniones citadas por el IDU para abordar los temas de compra de predios con propietarios de los puntos de afectación generados por el paso del viaducto.
Acompañamiento reuniones IDU IED Atanasio Girardot	18 de julio- 17	
Acompañamiento reuniones IDU Salón comunal Eduardo Santos	19 de julio- 17	
Secretaria Distrital de Planeación y Corpopatrimonio	17 de Julio de 2017	Socializar los temas abordados y las conclusiones de la reunión adelantada con Secretaria de Cultura y Dirección de Patrimonio el 30 de junio de 2017.
Sector Patrimonio	19 de Julio de 2017	Definir los lineamientos a tener en cuenta debido a la afectación que pueda generarse en los BIC por la construcción de las estaciones Calle 10, Calle 26, Calle 45, Calle 63 y Calle 72.
Dirección de Cultura Ciudadana	25 de Julio - 2017 9:30 AM	Dar a conocer el proyecto y los alcances que tiene este mismo en torno a la promoción de la cultura ciudadana. La dirección socializo los programas que se están ejecutando a nivel distrital en torno a la cultura ciudadana.
Dirección de diversidad sexual	26 de Jul 2017	Abordar las temáticas en torno a las políticas de inclusión sexual y determinar de qué manera el proyecto puede articularse.
Reunión CRAC	28 de Julio de 2017 10:00 AM	Tratar temas urbanísticos que se deban tener en cuenta para garantizar la inclusión de la población en condiciones de discapacidad durante la construcción y el funcionamiento del Metro.
Reunión Ministerio de Cultura	31 de Julio de 2017 2:00 PM	Presentar el trazado y conocer la norma respecto a los BIC de interés nacional y los lineamientos de intervención para monumentos como el monumento a los Héroes.
Reunión Secretaria Distrital de Integración Social	2 de agosto de 2017 3:00 PM	Los asesores de SDIS compartieron la experiencia del metro de Nueva York y la gestión llevada a cabo con los habitantes de calle. Presentaron la gestión que se lleva a cabo desde la SDIS con los habitantes de calle (4 líneas de acción)
Reunión con la Dirección de diversidad sexual.	2 de agosto de 2017 2:00 PM	Presentación del proyecto a los asistentes. Se adelantó la cartografía sobre la zona 2 y zona 5 y 6, se identificó las zonas de

Reunión	Fecha y hora	Actividades
		homosocialización, zonas de prostitución de, zonas con problemas de seguridad. Se identificaron los posibles impactos.
Secretaría Distrital de la Mujer	19 de septiembre de 2017 9:00 a.m.	Socializar el proyecto y conocer los conceptos y enfoques bajo los cuales se rige la entidad, con el fin articularla al proyecto a través de la identificación de impactos y proponiendo medidas de manejo enfocadas a la generación de un Metro con espacios urbanos inclusivos y seguros.
Reunión acueducto de Bogotá, Instituto Distrital de Recreación y Deporte IDR	19 de septiembre de 2017 8:00 a.m.	Socializar los alcances y el desarrollo de actividades del proyecto, y los futuros desarrollos urbanísticos del sector, con el fin de buscar una integración y coordinación en la intervención.
Mesa Distrital de Cabildantes Estudiantiles	19 de Septiembre de 2017	Presentar el proyecto a la Mesa de Cabildantes y atender a las problemáticas planteadas por los estudiantes, las cuales ellos consideran deben ser resueltas con prontitud. Así mismo, se resolvieron las dudas con respecto al proyecto. Se contó con la participación de representantes de TransMilenio y Secretaría de Movilidad.
Subsecretaria de salud pública	21 de septiembre de 2017 2:00 p.m.	Socializar el proyecto y conocer la información con la que cuenta la Secretaria y que puede ser tomada en cuenta en el marco de la estructuración técnica del Metro. Se estableció en la reunión que ésta remitirá información de caracterización (indicadores de morbilidad y mortalidad) y ubicación de la infraestructura de salud pública y privada.
Reunión con Secretaría de Integración Social	22 de septiembre de 2017	Socializar el proyecto a los asesores de la Dirección de Análisis de Estrategias, dependencia perteneciente a la Secretaría Distrital de Integración Social SDIS. Conocer la forma en la que el futuro Metro se concibe en el POT de Bogotá por parte de la SDIS
Reunión con Secretaría Distrital de la Mujer	2 de Octubre de 2017	Atender las recomendaciones que tiene la Secretaría Distrital de la Mujer en torno al diseño del futuro Metro, para garantizar que este sea incluyente y este "pensado en la mujeres". Esta reunión se adelantó con el equipo de urbanismo del Consorcio METRO BOG y el equipo de diseño de la Secretaría Distrital de la Mujer.

Reunión	Fecha y hora	Actividades
Reunión SDIS Secretaria de Subdirección para la Adultez	5 de octubre	Presentar el proyecto Metro a los funcionarios y conocer la Política Pública de habitante de calle que está manejando el Distrito.
Reunión de finalización y presentación de resultados	29 de noviembre	Se convocaron todas las entidades con las que se adelantó la gestión a lo largo del proyecto con el objetivo de informar los resultados de la estructuración, los impactos y las medidas de manejo propuestas para atender los impactos y la interacción de las entidades a lo largo de las etapas de construcción y operación.

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

- Resultados de la actividad con instituciones

En las diferentes reuniones realizadas con las entidades se ha logrado conocer las políticas y programas que estas entidades adelantan y generar sinergias en cuanto a la intervención en las diferentes etapas del proyecto y de forma puntual en la etapa de construcción en la que se evidencian las mayores complejidades. De igual manera en estos espacios se han recogido los aportes desde diferentes miradas del distrito en cuanto a aspectos técnicos y a las propuestas de manejo para los impactos.

Mediante estos espacios de presentación tanto de a PLMB como de la información y gestión que adelantan las entidades del Distrito fue posible concebir un escenario conjunto de intervención, en la renovación e innovación de un sector de la ciudad, lo cual conlleva a la continuidad de espacios de planeación y gestión, es decir con la construcción del Metro se espera previo a las actividades de obra tener planeadas las intervenciones para atender los impactos, como el aumento del comercio informal y la proliferación de escenarios inseguros que repercuten en los indicadores de seguridad.

Así mismo, desde la intervención temprana se prevé la construcción, apropiación e implementación de la cultura Metro que integre enfoques de género, equidad, igualdad e inclusión; propiciando en los Bogotanos cambios significativos en su concepción de ciudad y ciudadanía.

9.4 SEGUNDO MOMENTO DE PARTICIPACIÓN SOCIAL - CONSULTA Y COMPLEMENTACIÓN DEL EIAS

Este segundo momento de consulta estuvo orientado en la participación y atención de dos escenarios i) Presentación del Estudio de Impacto Ambiental y Social –EIAS para recibir aportes, sugerencias, complementaciones, recomendaciones de los ciudadanos para enriquecer, implementar e incorporar al EIAS, ii) primer momento de socialización del proceso de adquisición de predios y plan de reasentamiento.

Para el logro del objetivo propuesto se formuló una estrategia que permitiera la integración de los diferentes sectores y actores de la ciudad y de los ciudadanos ubicados a lo largo del corredor, la cual se estructuró integrando variables tan importantes como la identificación de actores, convocatorias directas y eficaces, ubicación estratégica y de fácil acceso de los sitios de reunión y

finalmente temáticas específicas y metodologías claras que garantizarán la presentación de la información y la participación activa de los asistentes. Todo esto teniendo en cuenta las observaciones de mejora que realizaron los ciudadanos durante el primer momento.

Como parte de la estrategia planteada se consideró la necesidad de contar con un auditorio informado y conocedor del EIAS, es así como se divulgó con cada una de las invitaciones el link de consulta del estudio el cuál se publicó en el sitio web de la Empresa Metro de Bogotá desde el 9 de marzo de 2018, y se promovió por redes sociales. Como resultado se evidenció que los aportes de los asistentes se presentaban con análisis más profundos y con un mayor conocimiento de lo presentado durante la reunión.

Es importante destacar el esfuerzo realizado en el proceso de convocatoria, el cual fue concebido para sobrepasar las limitantes de comunicación, realizando entregas personalizadas en cada una de las invitaciones, visitando cada una de las rectorías, facultades, oficinas, locales y viviendas, presentando el objetivo, alcance de la reunión y dando respuesta a las inquietudes. Se enviaron cartas físicas a cada uno de los propietarios de los predios a adquirir por medio de correo certificado y volanteo predio a predio.

Para este segundo momento se dio continuidad y se fortalecieron los canales de comunicación que se implementaron a lo largo del estudio como línea telefónica, correo electrónico e información en la página web de la Empresa Metro de Bogotá, con ello se buscó mantener la comunicación con la ciudadanía y permitir la confirmación de los asistentes.

Con el objetivo de contar con los aportes de los sectores que estructuran y dinamizan la ciudad se adelantaron reuniones específicas con los gremios, academia (representada en los rectores y decanos de las facultades de ingeniería ambiental y civil, arquitectura, ciencias sociales entre otros) ONGs y comerciantes, cada uno de los representantes de estos sectores en sus diferentes intervenciones aportaron desde su campo del conocimiento y desde la experiencia, abriendo paso a algunas interrogantes y aportando a la respuesta de las misma mediante su campo de acción.

Así mismo, se dio continuidad con los procesos informativos y participativos con los actores sociales con los cuales se adelantaron acciones en el primer momento, tales como líderes comunitarios, organizaciones sociales, instituciones educativas, instituciones prestadoras de servicios de salud, empresas, propietarios, residentes, comerciantes y población en general del área de influencia, ampliando la convocatoria al resto de ciudadanía con interés en la PLMB.

Se adelantó el primer momento de socialización del proceso de adquisición predial y reasentamiento dirigido a propietarios, residentes y usuarios de predios afectados, este proceso contó con los mismos lineamientos y estrategias de participación que los otros escenarios adelantados para el segundo momento, estas socializaciones estuvieron orientadas a brindar información y resolver inquietudes de la población a reasentar.

Con las socializaciones del proceso de adquisición predial y reasentamiento, se logró atender un punto neural de las inquietudes de los ciudadanos, generando una estrategia acertada in situ, acercándose a las comunidades y atendiendo las principales inquietudes que se habían reflejado durante el primer momento de socialización del EIAS en cuanto a tiempos de la adquisición predial, el plan de reasentamiento, sus objetivos, reconocimientos económicos, los tiempos y cronograma, etc.

El Plan de Divulgación y Consulta del EIAS del proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá se ejecutó bajo los principios de acceso a la información para la ciudadanía, a través de la divulgación masiva del proyecto, con énfasis en lo ambiental y social; a partir de acciones de sostenimiento de

los escenarios de participación comunitaria, con la mayor información posible a disposición de las comunidades locales interesadas en conocer y resolver los temas que les afectan directamente o que se evidencian como beneficios tangibles de este proyecto de renovación urbana.

Para cada uno de las reuniones realizadas en el segundo momento se desarrollaron y garantizaron los diferentes niveles de participación y consulta como se muestra en la siguiente figura.

Información	Divulgación	Atención	Participación
<ul style="list-style-type: none"> • Reuniones • Zonas 1 a 6 • Academia • Gremios • ONG • Comerciantes 	<ul style="list-style-type: none"> • Volantes con información de impactos y manejos • Instalación de Afiches • Información página Web • Redes sociales Twiter 	<ul style="list-style-type: none"> • Canales de atención permanentes • Línea telefonica • Correo electrónico • Oficinas Empresa Metro de Bogotá 	<ul style="list-style-type: none"> • Intervención en cada una de las reuniones de forma abierta. • Encuesta de percepción • Recolección de aportes mediante buzón

Figura 9.9 Niveles de participación y consulta segundo momento

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En el desarrollo del documento se presentan los aportes realizados en cada una de las reuniones y su inclusión en el EIAS, cabe destacar algunos de ellos como el riesgo climático asociado a las tormentas eléctricas, el cual fue evaluado e incluido en el capítulo 7 de riesgos ambientales de construcción. Otro ejemplo son las consideraciones y aspectos a evaluar sobre el clima específicos del sector de la ciudad, así como los comportamientos o efectos sobre la calidad del aire en zonas como el viaducto y los trenes, para lo cual se incorporó en el capítulo 8 en el programa de manejo de fuentes de emisiones atmosféricas, actividades específicas para la medición y control. Esta segunda jornada permitió incorporar al estudio aportes significativos que mejoran el estudio.

9.4.1 Objetivos del Segundo Momento de Participación Social

- Vincular a los sectores estructurantes de la ciudad mediante la construcción de relaciones y canales de comunicación permanentes en el marco de la participación y aportes al proyecto.
- Recibir, evaluar e incorporar los aportes que sumen al proyecto desde la experticia de los representantes de los sectores y grupos de interés que hicieron parte del segundo momento de participación.
- Garantizar mediante procesos de divulgación y participación ciudadana información concreta que permita a la población afectada directamente e indirectamente, tener información que facilite su incidencia en el diseño final y futura operación del Proyecto.

- Informar a la ciudadanía los impactos positivos y negativos y medidas de manejo desde el Estudio de Impacto Ambiental y Social- EIAS.
- Resolver las inquietudes de los ciudadanos relacionadas con el EIAS
- Recibir, evaluar e incorporar los aportes y recomendaciones de los ciudadanos para fortalecer y enriquecer el EIAS.
- Socializar los avances del Plan de Reasentamiento a desarrollar por parte de la EMB para la mitigación de impactos de la población y unidades sociales y económicas a causa de la construcción de la PLMB.
- Disminuir los niveles de incertidumbre y de desinformación que se presenten en la comunidad
- Informar a los ciudadanos los mecanismos de participación considerados en el proyecto, como líneas de atención, medios y canales de comunicación.

9.4.2 Lineamientos del Segundo Momento de Consulta, Validación y Complementación del EIAS

- El proceso de divulgación y consulta implementado para el segundo momento se enfocó en garantizar el flujo de información del Proyecto Primera Línea del Metro de Bogotá; así como la recepción y respuesta a las observaciones e inquietudes de la ciudadanía.
- El éxito del proceso de participación se concentró en el proceso de convocatoria, implementando estrategias que redujeran las brechas en la comunicación, entregando a cada uno de los convocados una invitación con información relevante del proyecto y motivando la participación. Así mismo, los horarios en los que se desarrollaron al igual que los lugares fueron seleccionados de tal manera que permitieran una mayor asistencia. Adicionalmente buscando garantizar una mayor asistencia en las reuniones realizadas con los ciudadanos de las seis zonas del proyecto, se amplió la convocatoria a diferentes canales de comunicación como medios locales y Juntas de Acción Comunal.
- Como parte del proceso de divulgación e información las piezas informativas adelantaron una labor muy importante, este material fue diseñado con el objetivo de presentar los impactos y medidas del manejo, reduciendo la desinformación y motivando a la participación ciudadana en los espacios generado en este segundo momento, es importante mencionar que el volante estuvo acompañado de un afiche el cual fue ubicado en lugares de mayor afluencia de los ciudadanos y abriendo la posibilidad de participación a otras personas no residentes en el AID pero interesados en el proyecto o con intereses en el territorio.
- Los escenarios de participación ciudadana incluyeron diversas metodologías, en las que se abordaron temas medulares del proyecto como: procesos técnicos de ingeniería y urbanismo, aspectos ambientales relacionados con el aire el ruido, las vibraciones, temas forestales y de paisaje y temas sociales como impactos a los sectores económicos, sociales y de organización comunitaria, culturales en relación a Bienes de Interés cultural y con miras

a una Cultura metro. Estos temas se abordaron por bloque temático, con el objetivo de buscar focalizar las inquietudes y dar orden a las intervenciones y recolección de los aportes ciudadanos.

- De este segundo momento se destaca que la población participante corresponde a la asentada en la zona de afectación directa e indirecta, incluyendo las organizaciones sociales e instancias de participación, prestando especial atención la población en condición de vulnerabilidad.
- Como producto o resultado de este segundo momento se adelantó con la Empresa Metro de Bogotá, la Banca Multilateral y los especialistas del Consorcio Metro Bog, la revisión, análisis, valoración e inclusión de los aportes realizados por los diferentes participantes que asistieron a los diez eventos realizados, identificando según correspondía en capítulo del EIAS a complementar o enriquecer.

9.4.3 Desarrollo de las reuniones de socialización y consulta del EIAS

La Segunda jornada de socialización y divulgación tuvo como propósito socializar y divulgar el Estudio de Impacto Ambiental y social – EIAS a los ciudadanos, para conocer sus aportes y contribuciones a este documento. En esta medida, se generaron dos estrategias de divulgación, la primera la publicación del documento EIAS en la página web de la Empresa Metro y la segunda, realización de una jornada de socializaciones y talleres con ciudadanos y entidades interesadas.

A continuación se presentará en proceso de preparación del segundo momento, el proceso de convocatoria adelantado, los resultados obtenidos en cada uno de los eventos y la inclusión de los aportes realizados por los asistentes a lo largo del EIAS.

9.4.3.1 Preparación del segundo momento

A continuación, en la Tabla 9.27, se presenta el cronograma general de trabajo implementado en el proceso de Socialización y divulgación EIAS.

Tabla 9.27 Cronograma general para el plan de consulta y divulgación de EIAS

Actividades	5 al 9 de marzo	12 al 16 de marzo	20 al 23 de marzo	26 al 28 de marzo	2 al 6 de abril	9 al 13 de abril	16 al 20 de abril	23 al 27 de abril
Definición de estrategia	▲							
Confirmación de documento EIAS a publicar	▲							

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

Actividades	5 al 9 de marzo	12 al 16 de marzo	20 al 23 de marzo	26 al 28 de marzo	2 al 6 de abril	9 al 13 de abril	16 al 20 de abril	23 al 27 de abril
Publicación de EIAS	9 de marzo	X	X	X	X	X	X	
REUNIONES DE CONSULTA CON COMUNIDADES								
Definición de temáticas		X						
Elaboración de presentación		X	X					
Definición y consecución de lugares para las 6 reuniones zonales		X	X					
Elaboración de afiches y volantes para la convocatoria			X					
Inducción al equipo de Misión de Bogotá para distribución de convocatoria			X					
Convocatoria con equipo de Misión Bogotá y equipo de Consorcio Metro BOG quien se encargará de la instalación de afiches, entregas de convocatorias a JAC y convocatoria por medios electrónicos				X (lunes, martes y miércoles)	X			
Seis reuniones zonales						X		
Incorporación de los aportes al EIAS							X	X
MESAS DE TRABAJO								
Preparación de oficios para convocatoria		X						
Convocatoria			X	X	X			
Elaboración de presentación para las mesas temáticas		X	X					
Mesas de trabajo						X	X	
Incorporación de los aportes al EIAS							X	X
MEDICIÓN DE OPINIÓN PÚBLICA (APLICACIÓN DE ENCUESTA DE PERCEPCIÓN)								
Diseño de instrumento			X					
Validación del instrumento con METRO			X					
Capacitación equipo que aplicará la encuesta				X				
Aplicación del instrumento en los diferentes encuentros que se sostengan con los grupos de interés						X		
Sistematización y análisis de la información							X	X

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

HITOS O ACTIVIDADES PREDECESORAS ▲

9.4.3.2 Actores del Segundo Momento de Participación Social

Este segundo momento planteó como objetivo la vinculación y participación activa de la ciudadanía desde actores con conocimientos y aportes específicos y especializados, marcando un hito para el inicio de la siguiente etapa incorporando las consideraciones y conocimientos al proyecto, así mismos este proceso dio continuidad a relaciones que permitirán el desarrollo de un proyecto con una mirada integral desde las diferentes aristas y sectores.

Teniendo en cuenta que Bogotá, como ciudad capital alberga una diversidad de personas, intereses y conocimientos, es necesario generar espacios en el proyecto que promuevan la divulgación, información y participación activa de los grupos más destacados, con el objetivo de recibir retroalimentación y complementar el EIAS.

Para este segundo momento los actores sociales vinculados jugaron un papel valioso, a través de la especificidad de sus conocimientos.

La academia aportaron desde la valoración del estudio en sus aspectos de ingeniería, urbanismo, ambientales y sociales, revisando lo propuesto a la luz del conocimiento teórico y de estudios o investigaciones relacionadas adelantadas en el ámbito, dando una perspectiva mayor referente a los impactos ambientales del proyecto.

Las ONG´s fueron convocadas con el fin de conocer los diferentes puntos de vista respecto al proyecto, las posibilidades de mejorar a lo propuesto y establecer nuevos lazos de trabajo colaborativo en el marco de la sostenibilidad y la integración de estas organizaciones desde etapas tempranas. Sus aportes sociales referentes a la inclusión social de diferentes grupos poblacionales en cada una de las etapas del proyecto, al igual que en los temas ambientales referentes al cuidado extra que se debe tener con la flora y la fauna local fueron de gran importancia para ampliar la información del EIAS.

La intervención y aportes de los comerciantes en el estudio, dan al mismo una mirada focalizada frente al tema de afectaciones al comercio y permitió conocer el concepto de los mismos con respecto a las medidas propuestas a fin de complementar, modificar o eliminar. Algunos de los comerciantes han vivido procesos similares, como la construcción de avenidas como la Caracas, Primero de Mayo o NQS, condición que les das un valor agregado en cuanto a experiencia en sus opiniones y aportes.

La participación de las agremiaciones en la intervención de un corredor, que en gran medida realiza actividades comerciales es fundamental. Por tal razón, es necesario la construcción de una comunicación abierta y permanente en doble vía, la participación y los aportes en términos de la representatividad de los sectores son requeridos en el estudio, el conocimiento de las dinámicas y actores permitirán al desarrollo del proyecto, retroalimentar los procesos o programas y evaluar la pertinencia de las medidas de manejo propuestas.

Las comunidades son fundamentales en el proceso de retroalimentación, el conocimiento del territorio y sus dinámicas aportan de manera significativa en la construcción de un estudio completo y diferencial.

A continuación se presenta una relación de los actores que hicieron parte del segundo momento de socialización:

9.4.3.2.1 Zona 1: Cabecera-Portal Américas (desde Río Bogotá hasta Carrera 79)

En la zona 1 se convocó a la población ubicada alrededor del sector de El Corzo y del futuro Parque Gibraltar, donde se identifica principalmente como residencial. Por la Avenida Villavicencio hasta la Carrera 79, se cuenta con un sector comercial de materiales para la pequeña construcción donde predomina la venta de cerámicas y enchapes. Hacia adentro del barrio, a lado y lado, corresponde a un sector residencial.



Fotografía 9.7 zona 1, Mapa, Zona Bici taxis portal Américas, zona patio taller
Fuente: Google Earth, 2018

La población convocada para este sector son los residentes de la zona de El Corzo, Parque Gibraltar, al igual que las unidades de la zona de la Av. Villavicencio y del Portal de las Américas. (Ver Tabla 9.28)

Tabla 9.28 Zona 1

Zona	Localidad	Unidad de planeamiento zonal ⁷	Barrio
Patio Taller	Bosa	UPZ 86	Santa fe
			El Corzo

⁷ UPZ - Unidades de Planeamiento Zonal: Son áreas urbanas más pequeñas que las localidades y más grandes que el barrio. La función de las UPZ es servir de unidades territoriales o sectores para planificar el desarrollo urbano en el nivel zonal. Tomado de <http://www.sdp.gov.co/portal/page/portal/PortalSDP/OrdenamientoTerritorial/upzenprocesoderevision/QueEs>

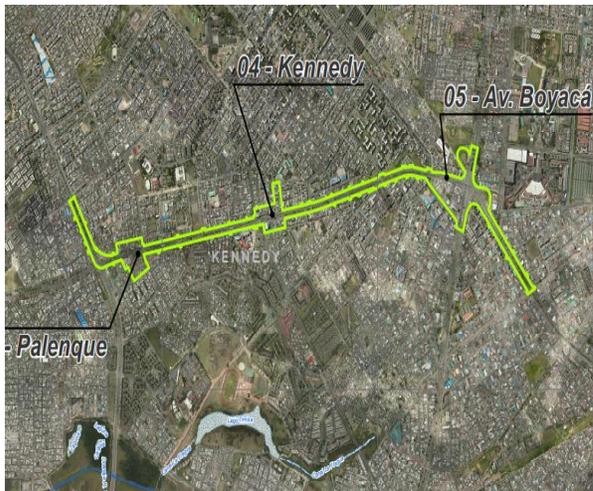
Zona	Localidad	Unidad de planeamiento zonal ⁷	Barrio
			Cañaveralejo
			Parcela El Porvenir
			El Porvenir
Zona 1 Cabecera-Portal Américas Desde Río Bogotá hasta Carrera 79	Kennedy	UPZ 83	Las Margaritas
		UPZ 80	Villa Nelly III Sector
		UPZ 82	Tintalito
		UPZ L 80	Chucua De La Vaca I
		UPZ81	Gran Britalia I
		UPZ47	Pastrana

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.4.3.2.2 Zona 2: Kennedy (desde Carrera 79 hasta Carrera 69 B)

La zona 2 es la gran beneficiada del Proyecto, dado que el Metro atraviesa la localidad de Kennedy por el eje de la Avenida Primero de Mayo. En este sector está ubicado el Hospital de Kennedy que ha sido el impulsador de un comercio conexo a los servicios de salud. Esta es una tradicionalmente residencial.

A partir de la Avenida Boyacá y hacia el oriente predomina un importante comercio de bares, discotecas y otros servicios relacionados. Hacia el sur del eje de la Avenida Primero de Mayo se encuentra un sector industrial conocido como Carvajal.



Fotografía 9.8 zona 1, Mapa, Zona 2. Zona industrial barrio Carvajal, Hospital de Kennedy
Fuente: Google Earth, 2018

Para esta zona se debe se invitó a los comerciantes de la Av. Boyacá, unidades de la Av. Primero de Mayo, Hospital de Kennedy y sus zonas contiguas. (Ver Tabla 9.29)

Tabla 9.29 Zona 2

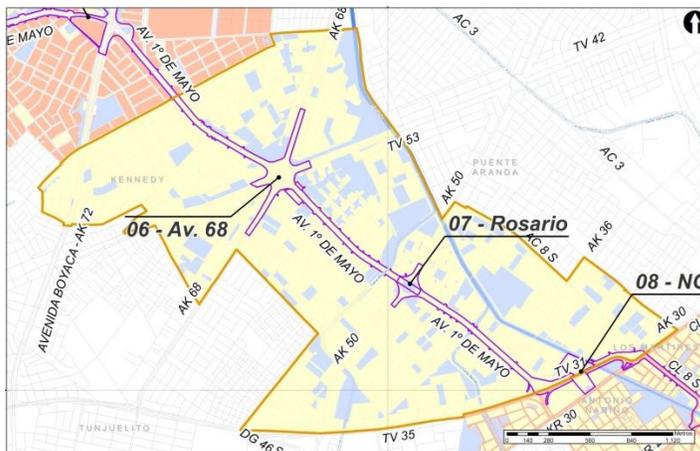
Zona	Localidad	Unidad de Planeamiento Zonal	Barrio
Zona 2 Kennedy Desde Carrera 79 hasta Carrera 69 B	Kennedy	UPZ45	Provienda Occidental (Camilo Torres)
		UPZ47	Ciudad Kennedy Sur
		UPZ47	Ciudad Kennedy Occidental
		UPZ80	Villa Nelly III Sector
		UPZ48	Timiza
		UPZ47	Ciudad Kennedy Oriental
		UPZ47	Ciudad Kennedy Central
		UPZ47	Pastrana
		UPZ44	Provienda Oriental
		UPZ45	Provienda

Zona	Localidad	Unidad de Planeamiento Zonal	Barrio
		UPZ48	Timiza C

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.4.3.2.3 Zona 3: Puente Aranda (desde la Carrera 69 B hasta Av. NQS Cl. 8 Sur)

Sobre la Avenida Primero de Mayo, se encuentra un sector comercial de muebles y una importante y tradicional zona residencial. Se identifica problemas de estacionamiento en vía, zonas de cargue y descargue, y trabajos en vía pública propios de un comercio que llegó a ocupar casas de familia, adaptadas de manera elemental para estas tareas.



Fotografía 9.9 Mapa zona 3, Zona de venta de muebles Av. Primero de Mayo, Instalaciones SENA
Fuente: Google Earth, 2018

Más hacia el oriente se encuentran instituciones para personas con discapacidad visual y una importante sede del Servicio Nacional de Aprendizaje SENA y de la UNAD. Para la zona 3 se priorizó a los residentes y comerciantes de la Av. Primero de Mayo y las instituciones presentes sobre el corredor. (Ver Tabla 9.30)

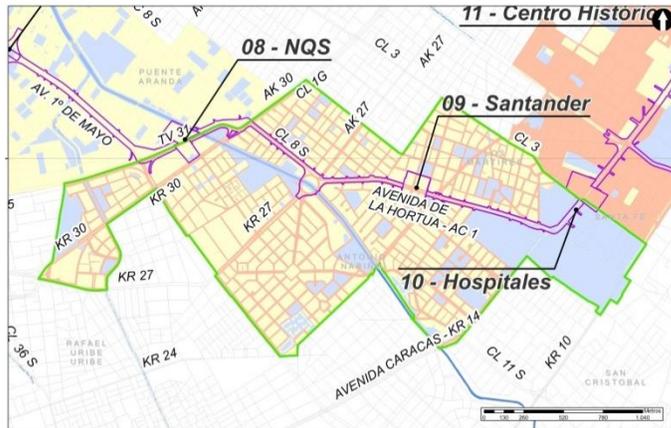
Tabla 9.30 Zona 3

Zona	Localidad	Unidad de planeamiento zonal	Barrio	
Zona 3 Puente Aranda Desde la Carrera 69 B hasta Av. NQS Cl.8 Sur	Kennedy	UPZ45	Alquería La Fragua Norte	
		UPZ44	Provivienda Oriental	
		UPZ45	Provivienda	
	Puente Aranda	UPZ40	Remanso Sur	
		UPZ41	Alcalá	
		UPZ41	Autopista Muzú	
		UPZ40	Remanso	
		UPZ41	Autopista Muzú Oriental	
		UPZ41	Tejar	
		UPZ41	Autopista Sur	
		UPZ40	San Eusebio	
		Antonio Nariño	UPZ38	La Fragua
			UPZ38	Sena
	Los Mártires	UPZ37	Santa Isabel Sur	

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.4.3.2.4 Zona 4: Antonio Nariño (desde Av. NQS Cl.8 Sur hasta Av. Caracas con Calle 2)

En la calle 8 sur se encuentra ubicado un sector de tradición residencial, caracterizado por grandes viviendas con antejardines que en su mayoría están ocupadas por una población en su mayoría de adultos mayores. En la Calle 1 se encuentra un sector de venta de repuestos y mantenimiento de vehículos con ocupación el espacio público.



Fotografía 9.10 Mapa zona 4, Calle octava Sur, Almacenes de repuestos para vehículos Calle 1.
Fuente: Google Earth, 2018

Para esta zona se dio relevancia a los residentes de la calle 8 sur, los comerciantes de la calle 1 y los residentes contiguos a esta calle. (Ver Tabla 9.31)

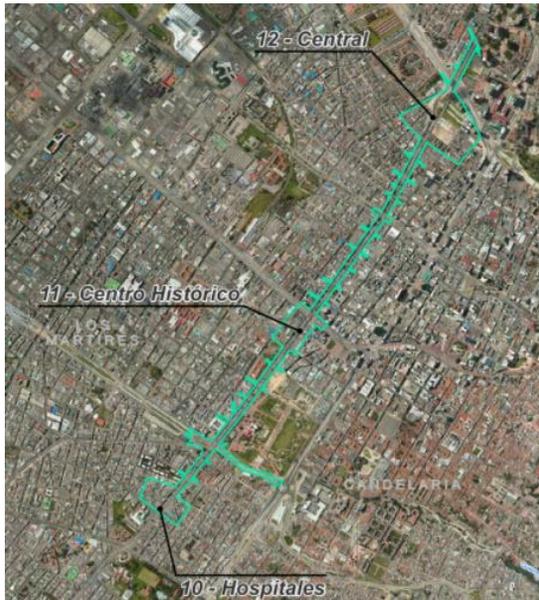
Tabla 9.31 Zona 4

Zona	Localidad	Unidad de planeamiento zonal	Barrio
Zona 4 Antonio Nariño Desde Av. NQS Cl.8 Sur hasta Av., Caracas con Calle 2	Antonio Nariño	UPZ38	La Fragueta
		UPZ38	San Antonio
		UPZ38	La Fragua
	Los Mártires	UPZ37	Eduardo Santos
		UPZ37	El Vergel
		UPZ37	Santa Isabel Sur
	Santa Fe	UPZ95	San Bernardino

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.4.3.2.5 Zona 5: Centro Histórico (desde Av. Caracas con Calle 2 hasta Av. Caracas con Cl. 28)

En la Avenida Caracas se encuentra un importante sector de servicios de salud compuesto por hospitales, clínicas e institutos de primer nivel en la ciudad. Avanzando hacia el norte, se encuentra el sector comercial de San Victorino y Voto Nacional con presencia de bienes de interés cultural que están protegidos. A partir de la calle 13, hacia el norte se presenta una zona de deterioro urbano, denominada por el Distrito como de alto impacto, donde sobresalen edificios abandonados, ocupación de habitantes de la calle y comercio sexual.



Fotografía 9.11 Mapa zona 5, Sector comercial San Victorino, Plaza del Voto Nacional
Fuente: Google Earth, 2018

Para esta zona invitó a los comerciantes de San Victorino y habitantes de la zona que han participado en los comités zonales. (Ver Tabla 9.32)

Tabla 9.32 Zona 5

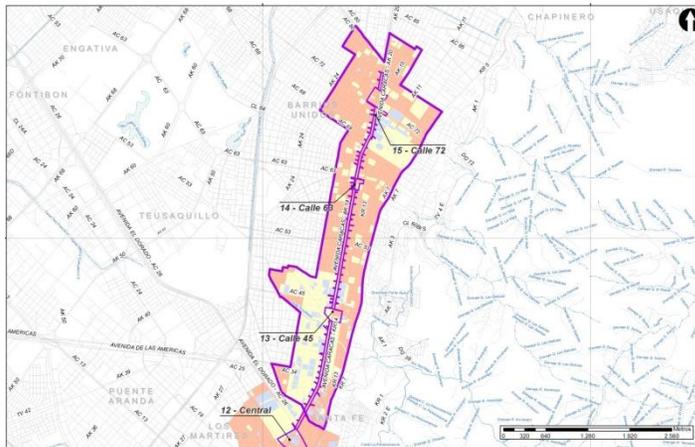
Zona	Localidad	Unidad de planeamiento zonal	Barrio
Zona 5 Centro Histórico Desde Av. Caracas con Calle 2 hasta Av. Caracas con Calle 28	Los Mártires	UPZ102	La Estanzuela
		UPZ102	La Favorita
		UPZ37	Eduardo Santos
		UPZ102	Santa Fe
		UPZ102	San Victorino

Zona	Localidad	Unidad de planeamiento zonal	Barrio
	Santa Fe	UPZ102	Voto Nacional
		UPZ93	Santa Inés
		UPZ93	La Alameda
		UPZ93	La Capuchina
		UPZ95	San Bernardino

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.4.3.2.6 Zona 6: Avenida Caracas (desde Av. Caracas con Calle 28 hasta Av. Caracas con Cl. 80)

El sector alberga establecimientos educativos, comercio de todo tipo con algunos tramos especializado en servicios de compraventas, mascotas, veterinarias y materiales de construcción. Entre las calles 66 y 54 se identifica una zona de deterioro urbano con alta presencia de habitantes de la calle.



Fotografía 9.12 Mapa zona 6, Sector comercial Chapinero

Fuente: Google Earth, 2018

En esta zona es convocó a los establecimientos educativos, comercio y residentes de la zona. (Ver Tabla 9.33)

Tabla 9.33 Zona 6

Zona	Localidad	Unidad de planeamiento zonal	Barrio
Zona 6 Avenida Caracas Desde Av. Caracas con Calle 28 hasta Av. Caracas con Calle 76	Santa Fe	UPZ91	San Diego
		UPZ93	La Alameda
		UPZ91	Sagrado Corazón
		UPZ91	Samper
	Los Mártires	UPZ102	Santa Fe
	Teusaquillo	UPZ100	Chapinero Occidental
		UPZ101	La Magdalena
		UPZ101	Palermo
		UPZ101	Teusaquillo
		UPZ101	Armenia
		UPZ101	Santa Teresita
		UPZ100	Quesada
	Chapinero	UPZ97	Porciúncula
		UPZ99	Chapinero Central
		UPZ97	Lago Gaitán
		UPZ99	Sucre
		UPZ97	Quinta Camacho
		UPZ99	Chapinero Norte
		UPZ99	Marly
	Barrios Unidos	UPZ98	La Esperanza
		UPZ98	Concepción Norte
		UPZ98	San Felipe
		UPZ98	Juan XXIII
		UPZ98	Polo Club

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.4.3.3 Publicación del EIAS en la página web de la EMB

La primera acción del segundo momento de socialización del EIAS fue la de dar a conocer el documento a la ciudadanía en general. Para esto, el documento se publicó en la página web de la Empresa Metro de Bogotá S.A., www.metrodebogota.gov.co desde el día 9 de marzo de 2018.

Este espacio buscaba que los ciudadanos se familiarizaran con el documento y pudieron enviar sus sugerencias u observaciones frente al mismo a través del Sistema Distrital de Peticiones y Soluciones.



Fotografía 9.13 Imagen de la sitio web de la Empresa Metro de Bogotá

Fuente: www.metrodebogota.gov.co

Esta publicación fue acompañada de una promoción por twitter del Metro de Bogotá, en donde se invitaba a la ciudadanía a leer y documentarse sobre los resultados del EIAS.

9.4.3.4 Cronograma de consulta con ciudadanos y entidades

Posterior a la publicación, se programó el cronograma de consulta. Para el proceso de socializaciones de consulta con los ciudadanos se programaron seis reuniones, una por cada zona en las que se subdividió el corredor para el estudio; además se programaron cuatro mesas de trabajo con academia, agremiaciones, ONG y comerciantes. A continuación, en la Tabla 9.34, se presenta el cronograma de reuniones y mesas de trabajo programadas.

Tabla 9.34 Cronograma socializaciones

	Fecha	Hora	Lugar
Universidades	Lunes 9 de abril 2018	8 am a 12 m	COLSUBSIDIO Cra 7 # 123 - 65
Zona 1	Lunes 9 de abril 2018	4 a 8 pm	Salón Comunal Patio Bonito II sector Cra 87 No. 1- 85 sur
Zona 3	Martes 10 de abril 2018	4 a 8 pm	Coliseo La Fragua Cra. 29B #14B-57 Sur
ONG	Miércoles 11 de abril 2018	8 am a 12 m	Parlamento Andino Av. Caracas # 70a - 61,
Zona 2	Miércoles 11 de abril 2018	4 a 8 pm	IED John F. Kennedy Cra 74 B # 38 A - 33 Sur
Comerciantes	Jueves 12 de abril 2018	8 am a 12 m	Centro de Memoria Paz y reconciliación Carrera 19b # 24 - 86
Zona 4	Jueves 12 de abril 2018	4 a 8 pm	Coliseo La Fragua Cra. 29B #14B-57 Sur
Zona 5	Viernes 13 de abril 2018	9 am a 12 m	Centro de Memoria Paz y reconciliación Carrera 19b #24 - 86
Zona 6	Viernes 13 de abril 2018	4 a 8 pm	Universidad Javeriana Cra. 7 # 44 Auditorio José Feliz Restrepo
Gremios	Viernes 13 de abril 2018	8 am a 12 m	Secretaria de Ambiente Av. Caracas # 54 - 38

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

9.4.3.4.1 Recursos previstos para el desarrollo del segundo momento de socialización.

En la Tabla 9.35, se presenta el grupo de trabajo del consultor para el proceso de socializaciones y consulta con la ciudadanía.

Tabla 9.35 Equipo de trabajo Consorcio Metro Bogotá

Cargo	Nombre
Especialista Social	Yaddy Ruiz Rodríguez
Profesional Social	Jeimy Samaniego Murcia
Profesional Social	Diana Patricia Velásquez
Especialista Técnico	Fabio Sánchez
Especialista Ambiental	Andrés Amaya
Especialistas temáticos	María Alejandra Tirado

Especialistas temáticos	Daniel Layton
Especialistas temáticos	Camila Ibague
Auxiliar Social	Paula Arenas
Auxiliar Social	Julián Álvarez
Auxiliar Social	Lorena Aragón

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

A continuación, en la Tabla 9.36, se presenta el equipo de trabajo de la Empresa Metro para el proceso de socializaciones de consulta.

Tabla 9.36 Equipo de Trabajo Empresa Metro de Bogotá

Cargo	Nombre
Gerencia Técnica - Subgerencia de Gestión Ambiental y SISO	Susana Ricaurte
Gerencia Técnica - Subgerencia de Gestión Ambiental y SISO	Adriana Ocampo
Gerencia Técnica - Subgerencia de Gestión Ambiental y SISO	Diana Aldana
Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía	Carolina Caycedo
Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía	Sandra Gracia
Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía	Tatiana Solano
Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía	Andrés Cuéllar
Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía	Lindsay Benítez
Gerencia de Comunicaciones y Ciudadanía	Diana Izquierdo

Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

En la Tabla 9.37, se presentan los recursos técnicos utilizados en el desarrollo de las reuniones.

Tabla 9.37 Recursos Técnicos

Actividades	Recurso técnico
Publicación EIAS página web	Recursos propios

Actividades	Recurso técnico
Reuniones de Consulta con Comunidades EIAS Zona 1 Zona 2 Zona 3 Zona 4 Zona 5 Zona 6 Mesa de trabajo con la Academia Mesa de trabajo con entes ambientales Mesa de trabajo ONG Mesa de trabajo Comercio Mesa de trabajo Gremios	Para la convocatoria se desplegaron esfuerzos conjuntos entre el Consultor y el Distrito Las reuniones se llevaron a cabo en auditorios y espacios de entidades Distritales y en espacios entidades privadas como Universidades, entre otros. Para algunas de las reuniones se utilizaron equipos propios y de los sitios dónde se realizaron las reuniones. En algunos espacios como el Coliseo la Fragua se contó sonido y pantallas LED para lograr una presentación de calidad. Así mismo se realizó registro fílmico de todas las reuniones.

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

9.4.3.5 Proceso de convocatoria

Buscando el aporte y contribuciones de los ciudadanos, se propuso convocar a dos grupos poblacionales para que realizaran sus aportes; por un lado, los ciudadanos vecinos del corredor de la PLMB y el segundo grupo, conformado por la academia (universidades), organizaciones comunitarias, agremiaciones y comerciantes del corredor. Para lograr este propósito se propuso una estrategia de convocatoria que se enfocaba en: ser personalizada, con información de la reunión y del documento, y priorizar a los miembros de los comités zonales del Metro de Bogotá.

Para la convocatoria se utilizaron volantes y cartas, el propósito de estos era invitar a la reunión y brindar información del EIAS para generar en los ciudadanos y en las entidades y organizaciones convocadas, interés por profundizar en el Estudio.

9.4.3.5.1 *Volantes*

Desde la Empresa Metro y la Consultoría se propuso que el volante fuera más que un elemento de convocatoria, el volante es una pieza comunicativa en la que se abordan cuatro aspectos:

- Información de la reunión (Fecha, sitio y hora).
- Link para consultar el Estudio. El cual se publicó en la página web desde el 9 de marzo de 2018.

- Glosario de términos relacionados con el EIAS.
- Medidas de manejo propuestas para el medio abiótico, biótico y socioeconómico.

El propósito era brindar información general del Estudio y propiciar en los ciudadanos el interés de consultarlo en la web de la Empresa Metro para que durante las reuniones realizaran sus aportes al Estudio. (Ver Figura 9.11 y Figura 9.10)

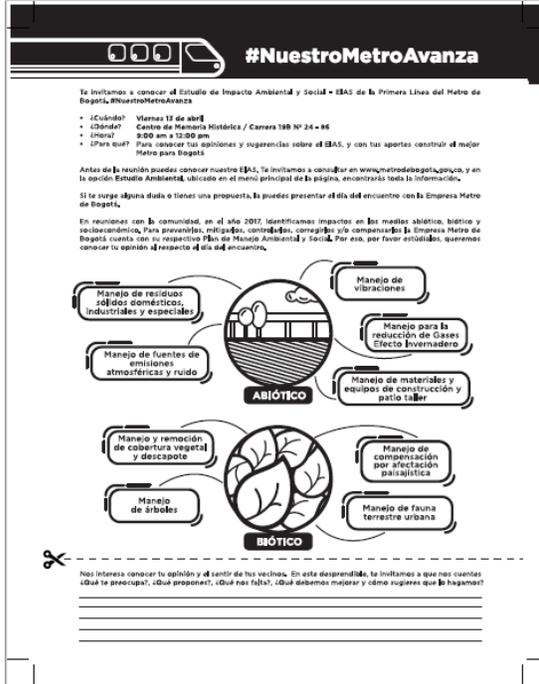


Figura 9.10 Volante convocatoria Zona 5 cara 1
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

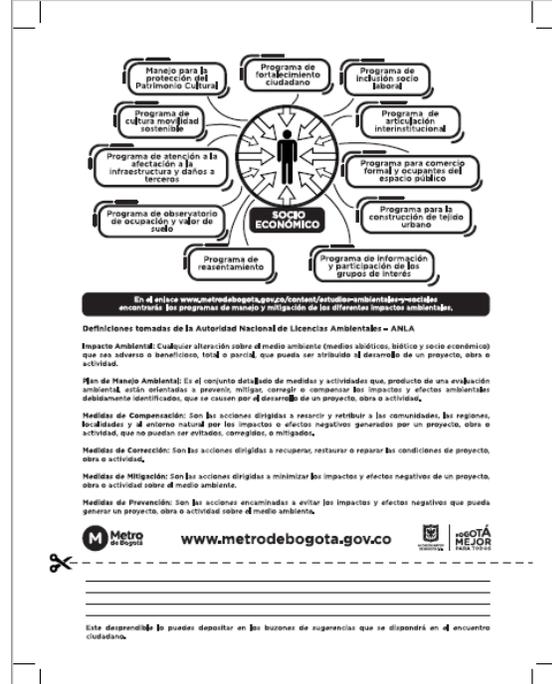


Figura 9.11 Volante comerciantes zona 5 cara 2
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

9.4.3.5.2 Cartas

La comunicación dirigida a Universidades, agremiaciones, ONG y comerciantes, se enfocaba en invitar a estos estamentos a consultar el EIAS y a asistir a la mesa de trabajo, para realizar sus aportes al documento publicado en la página web de la Empresa Metro. (Ver Figura 9.12)



Figura 9.12 Carta de convocatoria
 Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Sumado al proceso de convocatoria, la Empresa Metro de Bogotá S.A. utilizó todos los medios de comunicación a su alcance (página web: www.metrodebogota.gov.co y twitter: @MetroBogota, volanteo de circulares por sectores, mensajes SMS, correos electrónicos y free press, correo certificado, entre otros) para difundir el EIAS, gestionó una agenda de participación ciudadana para generar su conocimiento y discusión; promovió sus contenidos, vinculó a los ciudadanos afectados directa e indirectamente y abrió un espacio de discusión para la participación de la academia y los expertos de la ciudad.

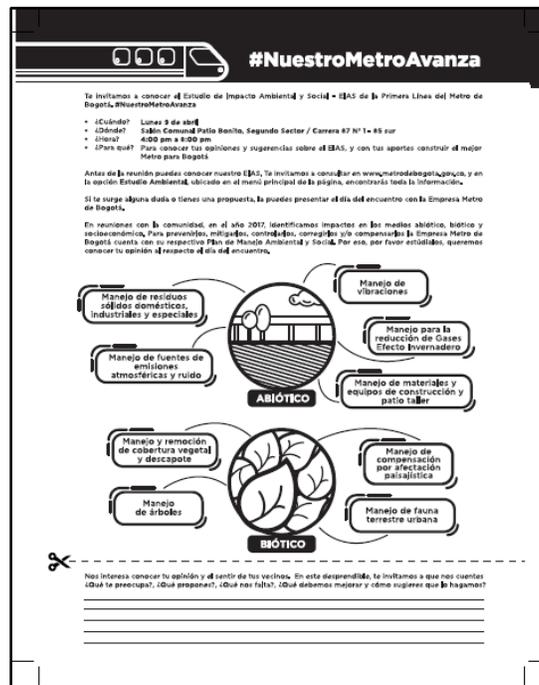


Fotografía 9.14 Invitación reuniones segundo Momento

Fuente: Twitter. Metro de Bogotá

9.4.3.5.3 Convocatoria ciudadanos del corredor de PLMB

Para asegurar la efectividad en la convocatoria de residentes, propietarios, comerciantes y demás ciudadanos ubicados sobre el trazado de la PLMB, se implementaron varias estrategias de convocatoria que se relacionan a continuación:



Fotografía 9.15 Volante de invitación a reunión por zona

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

La primera estrategia fue la entrega de volantes predio a predio a lo largo del corredor, se entregaron en la manzana aferente, costado y costado, y 300 metros en cada estación. En la Tabla 9.38 se presenta el número de volantes entregados, otro estrategia fue la ubicación de afiches en sitios de mayor afluencia de las comunidades los cuales se instalaron en cada una de las zonas. En total se entregaron 18.000 volantes y 74 afiches en las seis zonas, para esta actividad se contó con el apoyo de personal de la alcaldía mayor de Bogotá, que durante una semana realizó el acercamiento a la comunidad mediante la entrega de volantes y afiches predios a predios a lo largo del corredor.

Tabla 9.38 Volantes entregados por zona

Zona	No. De volantes entregados	No. De afiches instalados
ZONA 1	3.500	14
ZONA 2	6.500	20
ZONA 3	3000	15
ZONA 4	1.000	10
ZONA 5	1.000	5
ZONA 6	3.000	10
TOTAL	18.000	74

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

ANEXO 9.1.26 Piezas de divulgación

La relación entre el número de volantes y la zona, dependían de la longitud y las características del corredor, en la Fotografía 9.16, se evidencia la entrega de volantes en el corredor de la PLMB.



Fotografía 9.16 Entrega de volantes

Fuente: Misión Bogotá, 2018

Adicionalmente, se instalaron afiches de invitación en puntos estratégicos a lo largo del corredor, como se presenta en la Tabla 9.38 y se evidencia en la Fotografía 9.17.



Fotografía 9.17 Instalación de afiches

Fuente: Misión Bogotá, 2018

9.4.3.5.4 Convocatoria a Juntas de Acción Comunal

Para reforzar la convocatoria, se contactó a los presidentes de las JAC ubicadas en el área de influencia del Proyecto, con el propósito de que ellos como organización comunitaria fortalecieran la convocatoria entre sus afiliados; por lo cual, a cada JAC se les entregó un afiche para instalar en el salón comunal y un paquete de 50 volantes para ser distribuidos. (Ver Tabla 9.39)

Tabla 9.39 Información entregada a JAC

Localidad	Barrio	Afiche	Volante
Santa Fe	Santa Inés	1	80
Mártires	Santa Isabel	1	80
	Eduardo Santos	1	80
	Estanzuela	1	80
	Ciudad Montes	1	80
Puente Aranda	Sauces Sur	1	80
	Villa del Rosario	1	80
	Tejar	1	80
	Alcalá	1	80
	El Remanso	1	80
	San Eusebio	1	80
	Antonio Nariño	Fragua	3
San Antonio de Padua		1	80
Sevilla		1	80
Kennedy	Carvajal II	1	40
	Cervantes	1	40
	California	1	40
	Periodistas	1	40
	Abraham Lincoln	1	40
	Súper Manzana 8	1	20
	Aristóteles	1	40
	Horizonte Occidental	1	40

Localidad	Barrio	Afiche	Volante
	Altamar	1	40
	Vegas I	1	40
	Vegas II	1	40
	Santa Marta	0	80
	Palenque	0	80
Bosa	La María	1	40
	Alameda Porvenir I	0	30
	Alameda Porvenir I	0	30
	Emmetal	0	30
	Villas de Porvenir I	0	30
	Villas de Porvenir II	0	30
	Torres del Porvenir	0	30
Total		28	1920

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En la zona del Patio taller, la estructura de vivienda está dada por conjuntos residenciales como la Ciudadela El Porvenir, por tal razón la estrategia implementada para garantizar la información correspondió a la entrega de varios volantes a los administradores de estos conjuntos, con los cuales en etapas anteriores del estudio se había realizado relacionamientos, otra estrategia empleada fue la ubicación de afiches en sitios de mayor afluencia de personas con el objetivo de lograr informar a la mayor cantidad de personas del sector.

ANEXO 9.1.26 Piezas de divulgación

9.4.3.5.5 Convocatoria a Comités zonales de participación del Metro de Bogotá

Durante la realización del EIA Estructuración Técnica del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá, se conformaron comités zonales en los que se vinculó a la población residente y flotante del área de influencia para fortalecer las relaciones de la comunidad con la Empresa Metro, estos comités se conformaron para cada una de las seis zonas en las que se dividió el corredor.

Para este proceso de socialización, se les convocó a las reuniones de su respectiva zona, para lo cual se utilizaron las siguientes estrategias:

- Mensaje de texto
- Correo electrónico
- Llamada telefónica: esta opción solo se implementó para las personas que recibieron carta de invitación y con el propósito de actualizar la dirección del evento.

En la Tabla 9.40, se presenta la información por zona sobre número de correos, mensajes de texto y llamadas realizadas para la convocatoria.

Tabla 9.40 Convocatoria a comités

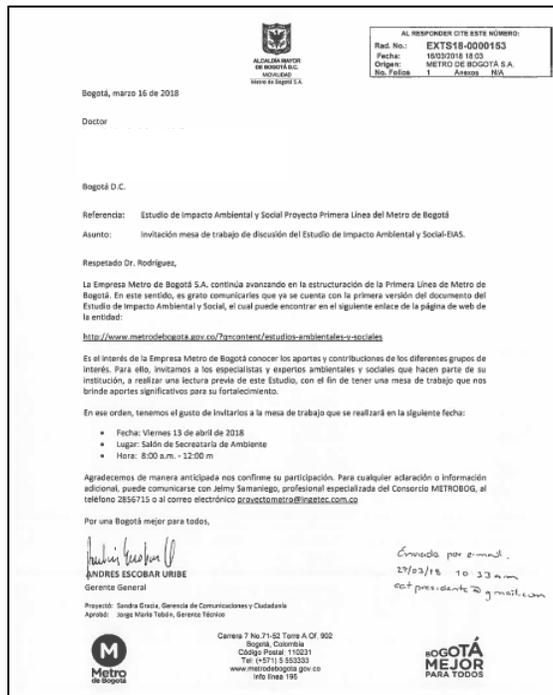
Zona	1	2	3	4	5	6
Personas en lista de comité Zonal	142	123	180	112	46	114
Correos electrónicos	68	68	114	69	40	84
Mensajes de texto	113	103	137	95	39	76
Llamadas de refuerzo	30	21	29	3	6	15

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

La diferencia entre el número de correos, mensajes de texto y llamadas, es debido a que no todos los miembros de los comités tienen correo electrónico o celular, dado que un número importante de los miembros son adultos mayores y otra razón, es que a la gente no le gusta dar todos los datos de contacto.

9.4.3.5.6 Convocatoria a mesas específicas

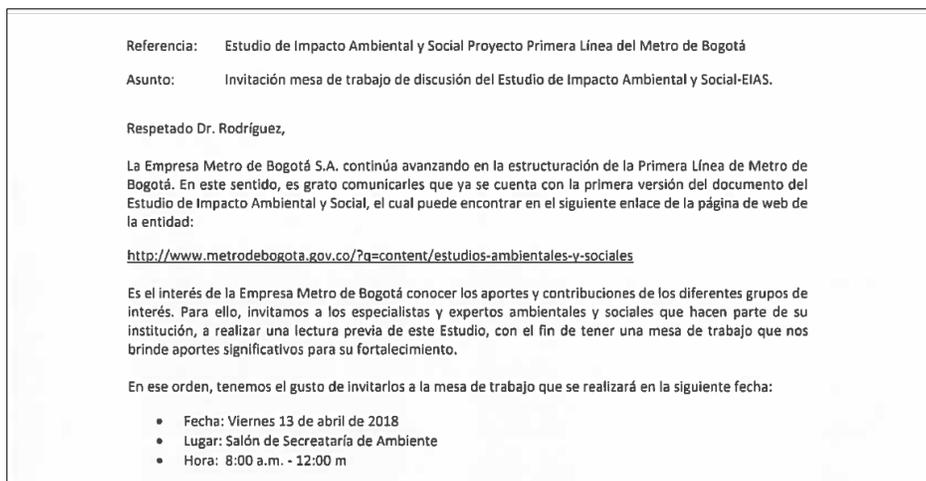
Para la convocatoria a este grupo se implementó una estrategia de tipo directo, es decir, mediante una comunicación escrita, en donde varios miembros de la consultora realizaron la entrega del oficio personalmente y se explicaba el objetivo de la reunión. Para reforzar la convocatoria, se enviaron correos electrónicos a los sitios donde no se pudo entregar directamente por temas logísticos.



Fotografía 9.18 Carta de invitación

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Cabe aclarar que las cartas entregadas, contaban con el objetivo de la reunión, el link de acceso, al igual que fecha y hora de la reunión.



Fotografía 9.19 Carta de invitación, link de consulta del EIAS

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

- Invitación Academia

En la Tabla 9.41 se presenta el resumen de la convocatoria realizada con la Academia, en esta se evidencia que se invitaron a 101 estamentos educativos, entre los que se incluyen rectores de universidades públicas y privadas, decanos de facultades de Ingeniería Civil, Ingeniería Ambiental, Arquitectura, entre otros.

Tabla 9.41 Resumen convocatoria Academia

Cartas elaboradas	101
Radicadas	100
Correo electrónico	1

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En la Tabla 9.42, se presenta el listado de estamentos Universitarios que fueron convocados para la reunión del 9 de abril con Academia.

Tabla 9.42 Invitaciones a la Academia

N° comunicación	Entidad	Cargo	Forma de entrega	Fecha
EXTS18-0000023	Corporación Universidad Piloto De Colombia	Rectora	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000024	Corporación Universidad Piloto De Colombia	Investigaciones	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000025	Corporación Universitaria Minuto De Dios	Rector	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000026	Corporación Universitaria Minuto De Dios	Decano Facultad de educación	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000027	Escuela Colombiana De Ingeniería Garavito	Director de Investigación e Innovación	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000028	Escuela Colombiana De Ingeniería Garavito	Rectora	Radicada	22/03/2018

N° comunicación	Entidad	Cargo	Forma de entrega	Fecha
EXTS18-0000029	Escuela Superior De Administración Pública	Rectora	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000030	Fundación Universidad Autónoma De Colombia	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000031	Fundación Universidad De América	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000032	Fundación Universidad De América	Director de investigaciones	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000033	Fundación Universidad De Bogotá Tadeo Lozano	Rectora	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000034	Fundación Universidad De Bogotá Tadeo Lozano	Dirección de investigación	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000035	Fundación Universidad De Bogotá Tadeo Lozano	Directora del departamento de Ciencias Políticas	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000036	Fundación Universidad De Bogotá Tadeo Lozano	Director Departamento de Humanidades	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000037	Fundación Universidad De Bogotá Tadeo Lozano	Director del programa de Arquitectura y Maestría en Arquitectura	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000038	Fundación Universidad De Bogotá Tadeo Lozano	Directora de programa Ingeniería Ambiental	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000039	Fundación Universitaria De Ciencias De La Salud	Rector	Radicada	22/03/2018

N° comunicación	Entidad	Cargo	Forma de entrega	Fecha
EXTS18-000040	Fundación Universitaria Del Área Andina	Rector	Radicada	23/03/2018
EXTS18-000041	Fundación Universitaria Del Área Andina	Director Nacional de Investigación y Desarrollo	Radicada	23/03/2018
EXTS18-000042	Fundación Universitaria Konrad Lorenz	Rectora	Radicada	21/03/2018
EXTS18-000043	Fundación Universitaria Konrad Lorenz	Docente Investigador del grupo de Ciencias del Comportamiento	Radicada	21/03/2018
EXTS18-000044	Fundación Universitaria Konrad Lorenz	Investigadora de Ciencias del Comportamiento del Centro de Investigación de Psicología	Radicada	21/03/2018
EXTS18-000045	Fundación Universitaria Los Libertadores	Rectora	Radicada	20/03/2018
EXTS18-000046	Fundación Universitaria Monserrate	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-000047	Fundación Universitaria Unipanamericana	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-000048	Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-000049	Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano	Líder Fomento a la Investigación	Radicada	21/03/2018
EXTS18-000050	Institución Universitaria Politécnico Grancolombiano	Directora Investigación y Bibliotecas	Radicada	21/03/2018

N° comunicación	Entidad	Cargo	Forma de entrega	Fecha
EXTS18-0000051	Pontificia Universidad Javeriana	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000052	Pontificia Universidad Javeriana	Decano Facultad de Ciencias Sociales	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000053	Pontificia Universidad Javeriana	Decano Facultad de Arquitectura y Diseño	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000054	SENA	Director General Distrito Capital	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000055	UNINPAHU	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000056	Universidad Antonio Nariño	Rectora	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000057	Universidad Antonio Nariño	Decana Ambiental	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000058	Universidad Antonio Nariño	Coordinador Ambiental	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000059	Universidad Católica De Colombia	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000060	Universidad Católica De Colombia	Directora de investigaciones en Humanidades	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000061	Universidad Central	Rector	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000062	Universidad Central	Instituto de Estudios Sociales Contemporáneos	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000063	Universidad Colegio Mayor De Cundinamarca	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000064	Universidad Cooperativa De Colombia	Rectora	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000065	Universidad Cooperativa De Colombia	Decano Facultad de Ciencias	Radicada	20/03/2018

N° comunicación	Entidad	Cargo	Forma de entrega	Fecha
		Humanas y Sociales		
EXTS18-0000066	Universidad Cooperativa De Colombia	Decano Facultad de Ingeniería	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000067	Universidad Cooperativa De Colombia	Jefe de Programa Ingeniería Ambiental	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000068	Universidad De Ciencias Aplicadas Y Ambientales	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000069	Universidad De La Sabana	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000070	Universidad De La Salle	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000071	Universidad De La Salle	Directora Ingeniería ambiental y sanitaria	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000072	Universidad de Los Andes	Decano Facultad de Arquitectura y Diseño	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000073	Universidad de Los Andes	Director Grupo de Investigación en Ingeniería y Gerencia de la Construcción - INGECO	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000074	Universidad de Los Andes	Director Grupo de Estudios en Sostenibilidad Urbana y Regional - SUR	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000075	Universidad de Los Andes	Director Grupo de Investigación en Geomateriales y Sistemas de Infraestructura - GEOSI	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000076	Universidad de Los Andes	Director Centro de Investigación	Radicada	21/03/2018

N° comunicación	Entidad	Cargo	Forma de entrega	Fecha
		en Ingeniería Ambiental- CIAA		
EXTS18-000077	Universidad De Los Andes	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-000078	Universidad De San Buena Aventura	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-000079	Universidad Del Rosario	Rector	Radicada	20/03/2018
EXTS18-000080	Universidad Distrital Francisco José De Caldas	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-000081	Universidad Distrital Francisco José De Caldas	Coordinadora de Ingeniería ambiental	Radicada	22/03/2018
EXTS18-000082	Universidad EAN	Rector	Radicada	20/03/2018
EXTS18-000083	Universidad EAN	Directora Departamento Ambiental	Radicada	20/03/2018
EXTS18-000084	Universidad ECCI	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-000085	Universidad ECCI		Radicada	22/03/2018
EXTS18-000086	Universidad El Bosque	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-000087	Universidad El Bosque	Decano Facultad de Ingeniería	Radicada	22/03/2018
EXTS18-000088	Universidad El Bosque	Decano Facultad de creación y comunicación	Radicada	22/03/2018
EXTS18-000089	Universidad Externado De Colombia	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-000090	Universidad Externado De Colombia	Decana de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas	Radicada	21/03/2018
EXTS18-000091	Universidad INCCA De Colombia	Rectora	Radicada	22/03/2018

N° comunicación	Entidad	Cargo	Forma de entrega	Fecha
EXTS18-0000092	Universidad La Gran Colombia	Rector	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000093	Universidad La Gran Colombia	Decana Facultad de derecho y ciencias políticas y sociales	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000094	Universidad Libre	Rector	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000095	Universidad Libre	Decana Facultad de Ingeniería	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000096	Universidad Manuela Beltrán	Rectora	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000097	Universidad Militar Nueva Granada	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000098	Universidad Militar Nueva Granada	Decano Facultad de Ingeniería Sede calle 100	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000099	Universidad Militar Nueva Granada	Vicedecana sede calle 100	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000100	Universidad Militar Nueva Granada	Decana sede Campus Nueva Granada	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000101	Universidad Nacional Abierta Y A Distancia	Rector	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000102	Universidad Nacional De Colombia	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000103	Universidad Nacional De Colombia	Director Centro de Estudios Sociales	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000104	Universidad Nacional De Colombia	Decano Facultad de Ingeniería	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000105	Universidad Nacional De Colombia	Decana Facultad de Arquitectura	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000106	Universidad Pedagógica Nacional	Rector	Radicada	20/03/2018

N° comunicación	Entidad	Cargo	Forma de entrega	Fecha
EXTS18-0000107	Universidad Santo Tomas	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000108	Universidad Sergio Arboleda	Rector	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000109	Universidad Nacional de Colombia	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000110	Universidad Nacional de Colombia	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000111	Universidad Nacional de Colombia	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000112	Universidad Nacional de Colombia	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000113	Universidad Nacional de Colombia	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000114	Universidad Nacional de Colombia	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000115	Universidad de La Salle	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000116	Universidad de La Salle	Docente	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000117	Universidad de La Salle	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000118	Universidad de La Salle	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000119	Universidad de La Salle	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000120	Universidad de los Andes Facultad de Ingeniería Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental	Docente	Radicada	21/03/2018

N° comunicación	Entidad	Cargo	Forma de entrega	Fecha
EXTS18-0000121	Universidad de los Andes Facultad de Ingeniería Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000122	Universidad de los Andes Facultad de Ingeniería Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental	Docente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000123	Universidad de los Andes Facultad de Ingeniería Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental	Docente	Radicada	21/03/2018

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Ver ANEXO 9.1.25 Convocatoria

- Invitación Agremiaciones

En la Tabla 9.43, se presenta el resumen de la convocatoria realizada con Agremiaciones, en esta se evidencia que se elaboraron 34 cartas, de las cuales 28 fueron radicadas y 3 enviadas por correo electrónico.

Tabla 9.43 Resumen convocatoria Agremiaciones

Cartas elaboradas	34
Radicadas	28
Enviadas por e-mail	3
No entregadas	3

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En la Tabla 9.44, se presenta el listado de Agremiaciones que fueron convocadas para la reunión del 13 de abril.

Tabla 9.44 Invitaciones a Gremios

N° de comunicación	Gremio	Razón social	Cargo	Forma de entrega	Fecha
EXTS18-0000124	COTELCO	Asociación Hotelera y Turística de Colombia	Presidente ejecutivo	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000125	ACICAM	Asociación Colombiana de Industriales del Calzado del Cuero y sus Manufacturas	Directora Administrativa	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000126	ACIL	Asociación Colombiana de Industrias Licoreras	Directora Ejecutiva	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000127	ACPMT	Asociación de pequeños y medianos transportadores		Ya no funciona	
EXTS18-0000128	ACOLFA	Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes	Presidente	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000130	ACOPI	Asociación Colombiana de Medianas y Pequeñas Industrias	Presidente Nacional de ACOPI	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000131	ACOPLASTICOS	Asociación Colombiana de Industrias Plásticas	Director Gerente administrativo	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000132	AFIDRO	Asociación de Laboratorios Farmacéuticos de Investigación	Presidente ejecutivo	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000133	ANALAC	Asociación Nacional de	Gerente	Correo electrónico	02/04/2018

N° de comunicación	Gremio	Razón social	Cargo	Forma de entrega	Fecha
		Productores de Leche			
EXTS18-0000134	ANALDEX	Asociación Nacional de Exportadores	Vicepresidente Técnico de ANALDEX	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000135	ANATO	Asociación Colombiana de Agencias de Viajes y Turismo	Presidente	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000136	ANDI	Asociación Nacional de Empresarios Colombia	Gerente de Logística, Transporte e Infraestructura de la ANDI	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000137	ANDIGRAF	Asociación Colombiana de Industrias Gráficas	Presidente	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000138	ANIF	Asociación Nacional de Instituciones Financieras	Presidente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000139	CCCA	Cámara Colombiana de la Confección y afines	Presidente	Radicada	23/03/2018
	ASCONFECIONES				
EXTS18-0000140	ASINFAR	Asociación de Industrias Farmacéuticas	Presidente ejecutivo	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000141	ASOBANCARIA	Asociación Bancaria y de Entidades Financieras de Colombia	Presidente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000142	ASOMOVIL	Asociación de la Industria Celular de Colombia	Presidente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000143	ASOCOLFLORES	Asociación Colombiana de Exportadores de Flores	Presidente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000144	ASOCOLDEP	Asociación Colombiana de	Directora Ejecutiva	Radicada	21/03/2018

N° de comunicación	Gremio	Razón social	Cargo	Forma de entrega	Fecha
		Educación Privada			
EXTS18-0000145	ASOFIDUCIARIAS	Asociación de Fiduciarias de Colombia	Presidente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000146	ASOPARTES	Asociación del Sector Automotriz y sus Partes	Presidente	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000147	ASOTEXTIL	Asociación Nacional de Distribuidores Textiles e Insumos para la Confección Corporación Textil Grupo	Asistente directora ejecutiva	No se pudo entregar	
EXTS18-0000148	ATAC	Asociación de Transportadores Aéreos Colombianos	Presidente	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000149	CONFECAMARAS	Red de Cámaras de Comercio	Presidente	Radicada	
EXTS18-0000150	Consejo Privado de competitividad	Consejo Privado de Competitividad	Presidente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000151	CAMACOL	Cámara Colombiana de la Construcción	Presidente	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000152	CCI	Cámara Colombiana de Infraestructura	Presidente ejecutivo	Radicada	27/03/2017
EXTS18-0000153	CCT	Confederación Colombiana de Transportadores.	Presidente	Correo electrónico	27/03/2017
EXTS18-0000154	FASECOLDA	Federación de Aseguradores Colombianos	Presidente	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000155	FENALCO	Federación Nacional de Comercio	Presidente	Radicada	23/03/2018

N° de comunicación	Gremio	Razón social	Cargo	Forma de entrega	Fecha
EXTS18-0000156	FNC	Federación Nacional de Cafeteros	Gerente general	No fue recibida por tener nombre del gerente errado	
EXTS18-0000157	FEDELONJAS	Federación Colombiana de Lonjas de Propiedad Raíz	Presidente ejecutivo	Radicada	21/03/2018
EXTS18-0000158	SCI	Sociedad Colombiana de Ingenieros	Presidente	Radicada	23/03/2018

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Ver ANEXO 9.1.25 Convocatoria

- Invitación Organizaciones sin ánimo de lucro y ONG

En la Tabla 9.45, se presenta el resumen de la convocatoria realizada con ONG, en esta se evidencia que de las 183 cartas elaboradas, se radicaron personalmente 70 y el 104 se enviaron por correo electrónico.

Tabla 9.45 Resumen convocatoria Organizaciones sin ánimo de lucro y ONG

Total Cartas elaboradas	183
Radicadas	70
Correo electrónico efectivo	104
Recibido sin firmar	2
Bajo puerta	5
Buzón	2

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En la Tabla 9.46, se presenta el listado de ONG y Organizaciones sin ánimo de lucro que fueron convocadas para la reunión del 11 de abril.

Tabla 9.46 Invitaciones a ONG y Organizaciones sin ánimo de lucro

N° de comunicación	Nombre ESAL	Convocatoria	Fecha
EXTS18-0000166	Cultural - Corporación	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000167	Mujer Y Tierra	Correo electrónico	27/03/2018
EXTS18-0000168	Acción Cultural Popular - ACPO	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000169	Alliance For Nature And Sustainability	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000171	Amigos Por La Naturaleza FAN	Radicada	02/03/2018
EXTS18-0000173	Asociación Ambiental Las Palmeras- Palmaverde	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000174	Asociación Ambiente Y Sociedad	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000175	Asociación Arkambiental - Arkambiental	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000177	Asociación Centro De Estudios Del Territorio Tamuy	Radicada	27/03/2018
EXTS18-0000178	Asociación Centro Nacional Salud Ambiente Y Trabajo Agua Viva - CENSAT Agua Viva	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000179	Asociación Cívico Comunitario De Los Barrios Progreso Islandia San Pedro Santa Lucia La Esmeralda e Israelitas	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000181	Asociación Cultural Ad Libitum	Buzón	22/03/2018
EXTS18-0000182	Asociación Cultural Adra	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000183	Asociación Cultural Femenina -ACF	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000184	Asociación De Aportantes Y Participantes Del Comedor Comunitario Atenas	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000186	Asociación De Mujeres De Los Mártires - ASOMMAR	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000187	Asociación De Mujeres Del Rio -ASRIO-	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000188	Asociación De Mujeres El Reciclaje Una Opción Digna ASODIG	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000190	Asociación De Mujeres Por La Paz Y La Defensa De Los Derechos De La Mujer Colombiana	Radicada	28/03/2018

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

N° de comunicación	Nombre ESAL	Convocatoria	Fecha
EXTS18-0000192	Asociación De Promoción Social Comunitaria El Triunfo	Radicada	26/03/2018
EXTS18-0000193	Asociación De Recicladores Ambientales JAG	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000194	Asociación De Recicladores Juntos Por La Sostenibilidad Ambiental	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000195	Asociación De Recicladores Recuperadores Ambientales Un Paso Al Futuro - ARUPAF	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000196	Asociación De Recicladores Y Protección Ambiental	Radicada	26/03/2018
EXTS18-0000197	Asociación De Recuperadores Ambientales Mundo Verde	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000198	Asociación De Recuperadores Del Medio Ambiente	Correo electrónico	27/03/2018
EXTS18-0000199	Asociación De Recuperadores Del Medio Ambiente De Bogotá Sigla ASORMABOT	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000201	Asociación Defensora De Animales Y Del Ambiente A D A	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000202	Asociación Grupo De Apoyo A Mujeres En Organización Gamo	Correo electrónico	27/03/2018
EXTS18-0000203	Asociación Medio Ambiente Y Desarrollo En América Latina - América Latina Colombia O S	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000204	Asociación Movimiento Feminista Por La Paz Ruta Pacifica De Las Mujeres	Buzón	22/03/2018
EXTS18-0000205	Asociación Mujeres Forjadoras De Futuro	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000207	Asociación Para La Gestión Ambiental Y El Desarrollo Comunitario GEAMCO	Bajo puerta	28/03/2018
EXTS18-0000208	Asociación Salitre Ambiental	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000209	Asociación Vecindario Amigos De La Quebrada La Vieja - Aquavieja	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000210	Corporación Al Servicio Del Medio Ambiente Corpoambiente	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000211	Corporación Aletheia	Correo electrónico	03/04/2018

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

N° de comunicación	Nombre ESAL	Convocatoria	Fecha
EXTS18-0000212	Corporación Alimentos Integrales Viva Mejor Bogotá	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000213	Corporación Ambiental Chilcos	Correo electrónico	27/03/2018
EXTS18-0000215	Corporación Ambiental Gea Colombia	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000216	Corporación Ambiental Prensa Verde CAPV	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000220	Corporación Ambiente Y Desarrollo Humano	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000221	Corporación Araza Por La Justicia Social Y Ambiental	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000222	Corporación Áreas Naturales Protegidas - Corporación ANP	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000223	Corporación Arquitectura Expandida	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000224	Corporación Bio Ecológica Ambiental Para La Vida Integral Sigla Cobeavint ONG	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000225	Corporación Centro Internacional De Investigación Y Desarrollo En Evaluaciones Ambientales - CIDEIA	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000227	Corporación De Mujeres De Bosa COMUJEB	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000228	Corporación De Vivienda Y Desarrollo Social CORVIDES	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000229	Corporación Del Ambiente Y De Ingeniería	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000230	Corporación Ecológica Para La Educación, Preservación Y Conservación Del Medio Ambiente ¿Preservar-	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000231	Corporación Educación Y Sociedad - E S	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000232	Corporación Integral Del Medio Ambiente Cima	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000233	Corporación Internacional Getsemaní	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000234	Corporación Intillay	Radicada	28/03/2018

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

N° de comunicación	Nombre ESAL	Convocatoria	Fecha
EXTS18-0000235	Corporación Intro	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000236	Corporación Isashii	Radicada	27/03/2018
EXTS18-0000238	Corporación Mujeres Transformando	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000239	Corporación Mujeres Unidas De San Rafael S O	Correo electrónico	27/03/2018
EXTS18-0000240	Corporación Para El Desarrollo Ambiental De Las Regiones Andinas	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000241	Corporación Para El Desarrollo Ambiental Y Social Por La Biodiversidad Del Planeta - DESAMS	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000242	Corporación Para El Desarrollo Comunitario Económico Y Social La Viña - Corporación La Viña	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000243	Corporación Para El Fortalecimiento De La Gestión, La Cooperación Y La Responsabilidad Social Y Ambiental	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000246	Corporación Para La Gestión Empresarial, Social Y Ambiental	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000247	Corporación Para La Protección Del Medio Ambiente Y El Desarrollo De Las Comunidades Rurales Cuya Sigla Sera Corpodepaz	Bajo puerta	28/03/2018
EXTS18-0000248	Corporación Proyectando Imaginarios	Radicada	20/03/2018
EXTS18-0000250	Corporación Puntos Cardinales	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000252	Corporación Rancagua	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000253	Corporación Razón Publica	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000254	Corporación Realidad Integral E Institucional Para La Gestión Y Educación Empresarial Y Solidaria CORIP	Radicada	27/03/2018
EXTS18-0000255	Corporación Red De Mujeres Por La Paz Y Los Derechos Humanos Ser Mujer	Correo electrónico	03/04/2018

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

N° de comunicación	Nombre ESAL	Convocatoria	Fecha
EXTS18-0000256	Corporación Social Y Ambiental Vigías De La Salud Y Ambiente En Colombia	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000257	Corporación Somos Bogotá	Radicada	27/03/2018
EXTS18-0000258	Corporación Somos Mas	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000259	Corporación Somos Todos Por Colombia	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000260	Corporación Tiempo De Mujeres Colombia	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000262	Corporación Unisocial De Colombia	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000263	Corporación Verde Vivo	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000264	Corporación Vida Y Desarrollo Integral	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000265	Corporación Vientos Del Porvenir	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000266	El Gancho Asociación Cultural Y Ambiental	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000267	Energía Viva Organización Ambiental	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000268	Environmental Management Foundation	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000269	Este Lado Arriba	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000270	Estrategias Ambientales Corporación Para El Desarrollo Sostenible Y La Administración Ambiental	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000274	Fundación Para El Desarrollo Social Comunitario	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000275	Fundación Agro Diversidad Andina	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000278	Fundación Al Derecho	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000279	Fundación Al Verde Vivo	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000280	Fundación Aleja Mejorando Vidas	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000281	Fundación Alejandro Ángel Escobar	Radicada	23/03/2018

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

N° de comunicación	Nombre ESAL	Convocatoria	Fecha
EXTS18-0000282	Fundación Alianza Internacional ONG	Correo electrónico	
EXTS18-0000283	Fundación Alianza Para El Desarrollo	Bajo puerta	27/03/2018
EXTS18-0000286	Fundación Alucinarte	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000287	Fundación Amaya & Cantillo Servicios Y Soluciones Sociales	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000289	Fundación Ambiental Amigos Del Planeta	Correo electrónico	27/03/2018
EXTS18-0000290	Fundación Ambiental Avatara	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000291	Fundación Ambiental Pandora	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000292	Fundación Ambiental Qarapara	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000293	Fundación Ambiental Todos Al Agua	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000294	Fundación Aqua Nova	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000295	Fundación Aquavid	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000296	Fundación Aquí Estamos	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000299	Fundación Árbol De Luz	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000300	Fundación Arborizadora Agua & Oxigeno	Bajo puerta	23/03/2018
EXTS18-0000302	Fundación Biocultural Tejiendo Vida	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000305	Fundación Camino Verde ONG Social Cultural Y Ambiental - FUNDCAVE	Correo electrónico	27/03/2018
EXTS18-0000306	Fundación Colombia Icaria Ambiental	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000307	Fundación Colombiana Ganadera Para El Desarrollo Social La Sostenibilidad Ambiental Y La Defensa Representación Y Protección Del S	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000308	Fundación De Estudios Sociales Y Ambientales	Radicada	28/03/2018

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

N° de comunicación	Nombre ESAL	Convocatoria	Fecha
EXTS18-0000309	Fundación De Interés Social Desarrollo Y Futuro	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000310	Fundación De Reciclaje Futare Bio Ambiental	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000311	Fundación De Reciclaje Revivir La Nueva Cultura	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000313	Fundación Ecológica Hacia El Futuro	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000314	Fundación Ecológica Social Servir	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000316	Fundación Ecomunidad	Radicada	27/03/2018
EXTS18-0000317	Fundación Ecoplanet F	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000318	Fundación Ecosistemas Secos De Colombia - ESC	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000319	Fundación Fenima	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000321	Fundación Gestión Y Acción Por Colombia	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000322	Fundación Gotitas De Agua Para El Planeta Gotiagua	Correo electrónico	27/03/2018
EXTS18-0000323	Fundación Grupo De Apoyo Para El Desarrollo Social	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000325	Fundación Grupo Desarrollo Y Vida	Radicada	23/07/2018
EXTS18-0000326	Fundación Huellas Ambientales	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000327	Fundación Instituto Nacional Para La Gestión Y Planificación Ambiental - IGPA	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000328	Fundación Integral Red Mujeres Unidas De Colombia	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000329	Fundación Internacional Social Ambiental Humanitaria Kennedyana Amigos De La Naturaleza Viva Multiactiva Sigla FISAKANM	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000330	Fundación Investigación Y Desarrollo Social	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000331	Fundación Kyrios- Fundación Kypioe -Opus Kyrios	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000332	Fundación Laverde	Radicada	23/03/2018

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

N° de comunicación	Nombre ESAL	Convocatoria	Fecha
EXTS18-0000334	Fundación Mujeres De Éxito	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000335	Fundación Mujeres Empresarias De Colombia	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000337	Fundación Mujeres Solidarias Por Colombia	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000338	Fundación Para El Desarrollo Socio Ambiental De Personas Emprendedoras	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000339	Fundación Para El Desarrollo Sostenible Colombiano	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000340	Fundación Para El Desarrollo Sostenible De Colombia Fundes Colombia	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000342	Fundación Para La Conservación Y Protección De La Vida Y El Medio Ambiente	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000343	Fundación Para La Investigación Y El Desarrollo Ambiental Y Sostenible	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000344	Fundación Para La Promoción Del Uso Eficiente Y Racional De La Energía Y Protección Del Medio	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000345	Fundación Para La Protección Ambiental - Metaverde	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000346	Fundación Para La Renovación Socio Ambiental	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000347	Fundación Paz Ambiente Social - Pas -	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000348	Fundación Proyección Social Y Ambiental Con Sigla Prosocial	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000350	Fundación Salvemos El Medio Ambiente Funambiente	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000352	Fundación Siembra Colombia	Radicada	27/03/2018
EXTS18-0000353	Fundación Siembra Para La Mujer Desplazada	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000354	Fundación Siembre Un Árbol	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000355	Fundación Sigue Colombia ONG	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000357	Fundación SIIGO	Correo electrónico	26/03/2018

ESTRUCTURACIÓN TÉCNICA DEL TRAMO 1 DE LA PRIMERA LÍNEA DEL METRO DE BOGOTÁ

N° de comunicación	Nombre ESAL	Convocatoria	Fecha
EXTS18-0000358	Fundación Sin Ánimo De Lucro Ecológica FULECOL	Radicada	27/03/2018
EXTS18-0000359	Fundación Sin Limites Enlaces Para Crecer Y Servir	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000360	Fundación Social Comunitaria El Anheló FUNDANHELO	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000361	Fundación Social Crecer	Correo electrónico	02/04/2018
EXTS18-0000362	Fundación Vida Verde - FVV	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000363	Fundación Xixa - Funxi	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000364	Instituto Internacional De Agua Y Medio Ambiente Sigla INAGUA	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000365	Instituto Para El Desarrollo Sostenible Quinaxi	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000367	La Fundación Para La Cultura Y El Desarrollo Humano El Clan Destino	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000368	La Fundación Un Mundo Mejor Para El Mañana	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000369	Matices: Conectando Ausencias Y Memorias	Radicada	27/03/2018
EXTS18-0000370	Movilizarte Social	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000371	Movimiento Cívico Por La Paz - MCP	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000372	Multired Alimentaria Bosa	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000374	ONG Fundación Acción Humana ESAL	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000375	ONG Fundación Aldeas Del Sol Naciente Sigla ASOLNACE	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000376	ONG Fundación Manos Abiertas Al Desarrollo Integral	Radicada	22/03/2018
EXTS18-0000377	ONG Fundación Pequeños Valientes	Radicada	27/03/2018
EXTS18-0000378	ONG Garantías Y Enfoque Diferencial	Radicada	28/03/2018

N° de comunicación	Nombre ESAL	Convocatoria	Fecha
EXTS18-0000379	ONG Rescuing Minds	Recibida sin firmar	23/03/2018
EXTS18-0000380	ONG Una Sonrisa A La Vida	Bajo puerta	23/03/2018
EXTS18-0000381	ONG - Fundación Mundubat - Fundación Paz Y Tercer Mundo	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000382	Organización Folclórica Recordando El Ayer	Correo electrónico	26/03/2018
EXTS18-0000383	Organización No Gubernamental Regreso A Una Nueva Vida	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000384	Organización Para La Educación Y Protección Ambiental Sigla OPEPA	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000385	Pares En Acción Reacción Contra La Exclusión Social	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000387	Patrimonio Natural Fondo Para La Biodiversidad Y Áreas Protegidas	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000388	Peydi Planeación Estratégica Y Desarrollo Institucional -PEYDI	Radicada	28/03/2018
EXTS18-0000389	Preservar Fundación Colombiana Para El Desarrollo Sostenible	Radicada	27/03/2018
EXTS18-0000390	Prevención Y Mitigación Ambiental Social	Recibida sin firmar	23/03/2018
EXTS18-0000391	Proyecto Colombia Diversa	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000392	Red Colombiana De Organizaciones Comunitarias Ambientalmente Amigables - Red Colombia Verde	Correo electrónico	03/04/2018
EXTS18-0000393	Tierra Corporación Socio Cultural	Radicada	23/03/2018
EXTS18-0000394	Voces De Inclusión	Correo electrónico	03/04/2018

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Ver ANEXO 9.1.25 Convocatoria

- Invitación Comerciantes

La base de datos de comerciantes convocados a la Mesa de trabajo proviene del Comité de participación zonal para comerciantes que se desarrolló durante el Estudio. En la Tabla 9.47, se presenta el resumen de la convocatoria realizada con comerciantes en esta se evidencia que se elaboraron 68 cartas, de las cuales 19 se pudieron radicar personalmente y 49 fueron enviadas por correo electrónico.

Tabla 9.47 Resumen convocatoria Comerciantes

Lista de comerciantes	68
Cartas radicadas	19
Correos electrónicos	49

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En la Tabla 9.48, se presenta el listado de comerciantes que fueron convocados para la reunión del 12 de abril, esta lista de comerciantes es la base depurada del comité de comerciantes.

Tabla 9.48 Comerciantes convocados

N°	Comercio	Forma de entrega
1	Gerencia Gran San	Radicada 23/03/18
2	Centro Comercial San Carlos	Entregada bajo puerta 23/03/15
3	Representante de San Victorino	Enviada 27-03-18 12:20 p.m.
4	Presidente asociación de comerciantes cielos abiertos (muebles 1 de mayo)	Enviada 27-03-18 6:57 p.m.
5	Asotransquintas	Radicada 23/03/18
6	Bicitaxis Portal Américas	Radicada 27/03/18
7	Comerciantes estacionarios	Enviada 27-03-18 6:51 p.m.
8	Ecofuturo Roa	Enviada 27-03-18 6:55 p.m.
9	Almacenes repuestos motos y accesorios para vehículos	Enviada 26-03-18 6:42 p.m.
10	Industria de Acoples - Inacoples	Enviada 27-03-18 6:34 p.m.
11	Industriales	Enviada 27-03-18 6:45 p.m.

N°	Comercio	Forma de entrega
12		Enviada 27-03-18 6:36 p.m.
13	Asociación de Bares de Colombia	Enviada 26-03-18 6:41 p.m.
14	Asociación del sector automotor y sus partes Asopartes	Enviada 27-03-18 6:47 p.m.
15	Megacentro El lugar del Motociclista	Enviada 27-03-18 6:49 p.m.
16	Polietileno de la Caracas	Radicada 27/03/18
17	Señora Aldana	Enviada 27-03-18 7:01 p.m.
18	Asociación Nacional de propietarios de almacenes de compra venta con pacto de retro venta - ANPROCOTM	Radicada 27/03/18
19	Parque Comercial y Residencial Victoria	Enviada 27-03-18 7:03 p.m.
20	Cerámicas y baldosas Av. Villavicencio	Radicada 27/03/18
21	Floristerías Plaza de las Américas	Enviada 27-03-18 7:19 p.m.
22	Masu	Radicada 23/03/18
23	Prama	Enviada 27-03-18 7:21 p.m.
24	Centro Comercial manzana 12	Enviada 27-03-18 7:17 p.m.
25	Anprocom	Enviada 27-03-18 7:25 p.m.
26	Mercantil de Inmuebles El Centro	Radicada 23/03/18
27	Ecofuturooa	Enviada 27-03-18 18:55
28	Señor Pinilla	Radicada 27/03/18
29	Cedro y mármol	Enviada 27-03-18 6:32 p.m.
30	Repuestos automotores-	Radicada
31	Publicidad y libros	Radicada
32	Central Daewoo	Enviada 26-03-18 6:43 p.m.
33	Señora Galeano	Enviada 27-03-18 11:37 a.m.
34	Radiadores Refricar´s	Enviada 27-03-18 11:37 a.m.

N°	Comercio	Forma de entrega
35	Mundo Textil	Enviada 27-03-18 12:00 m.
36	Alemana de Cauchos	Enviada 27-03-18 8:01 p.m. Reenviada 28/03/18 9:00 a.m.
37	Importadora Mazda de repuestos	Enviada 27-03-18 7:55 p.m.
38	Señor Cardona	Enviada 27-03-18 8:18 p.m.
39	Lubrimotor S.A	Enviada 27-03-18 7:49 p.m.
40	Mototienda	Radicada 28/03/18
41	Mundo Frenos	Enviada 27-03-18 7:42 p.m.
42	Autorepuestos Pinilla	Radicada 26/3/18
43	Importadora MyP	Enviada 27-03-18 7:37 p.m.
44	Autoeléctricos	Enviada 27-03-18 7:36 p.m.
45	Señor Rodríguez	Enviada 27-03-18 8:15 p.m.
46	Comercio Megatornillos	Enviada 27-03-18 8:02 p.m. Reenviada 28/03/18 8:10 a.m.
47	Cuadra Diversa	Enviada 27-03-18 7:21 p.m.
48	Autopartes Torres	Enviada 27-03-18 7:52 p.m.
49	SC Larrimotor	Enviada 27-03-18 7:53 p.m. Reenviada 28/03/2018 7:52 a.m.
50	Señor Benavides	Enviada 27-03-18 7:53 p.m. Reenviada 28/03/2018 7:52 a.m.
51	Señor Moreno	Enviada 27-03-18 7:43 p.m. Reenviada 28/03/18 7:49 a.m.
52	Señor Ríos	Radicada
53	Señor Rodríguez	Enviada 27-03-18 8:07 p.m. Reenviada 28-03-18 9:03 a.m.
54	Señor Ríos	Radicada 27/03/18
55	Taller de suspensiones	Enviada 27-03-18 7:34 p.m.
56	Azafatas	Enviada 27-03-18 8:24 p.m.
57	Señor Ramírez	Enviada 27-03-18 8:10 p.m.

N°	Comercio	Forma de entrega
58	Señor Aquilino	Enviada 28-03-18 9:29 p.m.
59	Lubrimotor S.A	Enviada 27-03-18 7:46 p.m.
60	Style Borat	Radicada 26/3/18
61	Radiadores Refricar´s	Enviada 27-03-18 8:05 p.m.
62	Señor Castillo	Radicada 23/03/18
63	Señora Gallego	Enviada 27-03-18 8:12 p.m. Reenviada 28-03-18 9:09 a.m.
64	Señor Camargo	Enviada 27-03-18 8:17 p.m. Reenviada 28-03-18 9:13 a.m.
65	SDDE	Enviada 27-03-18 7:27 p.m.
66	Espumas de la décima	Radicada 26/3/18
67	SDP-DDS	Enviada 27-03-18 8:22 p.m.
68	Tecniautos	Enviada 27-03-18 7:21 p.m.

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Durante el proceso de convocatoria a los comerciantes, se presentó una confusión con la dirección del sitio de la reunión, por lo cual se implementó una estrategia que permitiera actualizar la dirección del evento para las personas que recibieron las comunicaciones escritas o por correo electrónico. La estrategia fue enviar correos electrónicos, mensajes de texto y llamadas. (Ver Tabla 9.49)

Tabla 9.49 Refuerzo convocatoria a comerciantes

Lista de comerciantes	68
Correos electrónicos rectificación de dirección	60
Mensajes de texto rectificación de dirección	54
Refuerzo llamadas rectificación de dirección	61

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Para reforzar la convocatoria a comerciantes, se repartieron volantes en cuatro zonas comerciales del corredor, invitando a la reunión del 12 de abril. Estos volantes se entregaron durante la convocatoria normal realizada por Misión Bogotá, pero exclusivamente en locales comerciales. (Ver Tabla 9.50)

Tabla 9.50 Volantes entregados en zonas comerciales

Zona	No. volantes
Sector de cerámicas en la Av. Villavicencio	100
Sector de Muebles Av. 1 de Mayo	100
Sector de repuestos Calle 1	100
Sector de compraventas Av. Caracas	100
Total	400

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En la Fotografía 9.20 se evidencia la convocatoria realizada por Misión Bogotá en las zonas comerciales; en la Figura 9.13 se presenta el modelo del volante que se distribuyó en estas zonas.



Fotografía 9.20 Entrega de volantes zona comercial

Fuente: Misión Bogotá, 2018



Figura 9.13 Volante comerciantes
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

9.4.3.6 Sitios de reunión

Los sitios utilizados para las reuniones y mesas de trabajo se seleccionaron teniendo en cuenta que cumplieran con unos parámetros básicos, como son: capacidad, comodidad, ubicación y medios tecnológicos, reconocimiento o identificación de los ciudadanos, ubicación sobre vías principales en su gran mayoría, proximidad a las zonas en las que se realizarían las reuniones y variedad de horarios.

En el caso de los espacios de las reuniones zonales, estos se escogieron porque tenían una capacidad para más de 400 personas, están ubicados muy cerca al corredor, son accesibles y se podían utilizar medios tecnológicos para la presentación como video beam y sonido. En el caso del Coliseo La Fragua que por sus características de iluminación y acústica, se dificulta el uso de este tipo de equipos, se utilizó un sonido de mayor capacidad y pantallas LED, lo que permitió que como en los otros espacios, la gente pudiera ver y escuchar la presentación y los videos de apoyo con la más alta calidad.

Los espacios utilizados para las reuniones con academia, comerciantes, ONG y agremiaciones, se escogieron por su ubicación, facilidad de acceso para los invitados y el acceso medios tecnológicos adecuados para la presentación. (Ver Tabla 9.51)

Tabla 9.51 Sitios donde se llevaron a cabo reuniones y mesas de trabajo

Reunión	Lugar
ZONA 1	Salón Comunal Patio Bonito II sector Cra 87 No. 1- 85 sur
ZONA 2	Colegio John F. Kennedy Cra 74 B # 38 A - 33 Sur
ZONA 3	Coliseo La Fragua Cra. 29B #14B-57 Sur
ZONA 4	Coliseo La Fragua Cra. 29B #14B-57 Sur
ZONA 5	Centro de Memoria Paz y reconciliación Carrera 19b #24 - 86
ZONA 6	Universidad Javeriana Cra. 7 # 44 Auditorio José Feliz Restrepo
UNIVERSIDADES	COLSUBSIDIO Cra 7 # 123 - 65
ONG	Parlamento Andino Av. Caracas 14 # 70a - 61,
COMERCIANTES	Centro de Memoria Paz y reconciliación Carrera 19b # 24 - 86
GREMIOS	Secretaria de Ambiente Av. Caracas 14 # 54 - 38

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

9.4.3.7 Resultados de la actividad

Para este proceso se realizaron 10 reuniones que contaron con una asistencia de 603 personas registradas. Sin embargo se puede afirmar que participaron más de los firmantes identificados; esto debido a que la ciudadanía se encontraba renuente a firmar listas de asistencias, debido a la suposición de que aprobaban el proyecto al firmar los listados.

En la Tabla 9.52, se presenta el orden del día de las reuniones del Segundo Momento de Participación Social. El orden fue el mismo para todas las reuniones y mesas de trabajo, la diferencia está en la profundidad en los temas tratados, ya que en las reuniones zonales se enfatizó en la información de la zona en la que se estaba realizando la reunión, mientras que en las mesas de trabajo se presentó la información de todas las zonas de manera general. ANEXO 9.1.27 Presentaciones

Tabla 9.52 Orden del día

No.	Actividad	Moderador
1	Saludo de bienvenida y apertura de la reunión informativa	Empresa Metro de Bogotá
2	Presentación del objetivo de la reunión	Empresa Metro de Bogotá

No.	Actividad	Moderador
3	Presentación de la agenda de la reunión	Empresa Metro de Bogotá
4	Presentación aspectos técnicos	Consortio Metro Bog
5	Presentación componente ambiental	Consortio Metro Bog
6	Presentación componente social	Consortio Metro Bog
7	Presentación de la participación en el EIAS	Consortio Metro Bog
8	Ronda de preguntas y respuestas de los ciudadanos	Empresa Metro de Bogotá y Consortio Metro Bog

Fuente: Consortio Metro BOG, 2018

ANEXO 9.1.27 Presentaciones

El tema que generó más preguntas entre los asistentes fue el tema de adquisición predial, este tema se tocó en todas las reuniones zonales; en ese sentido, se contó con el acompañamiento del equipo de profesionales de la Empresa Metro que tienen a cargo el tema de adquisición predial y plan de reasentamiento y han llevado a cabo socializaciones del proceso, quienes atendieron las diferentes inquietudes e informaron de los procesos que se adelantan desde la Empresa Metro. Otros temas de interés fue la ubicación de las estaciones y las afectaciones ambientales generadas por el Proyecto, especialmente ruido y vibraciones.

9.4.3.7.1 Zona 1

Como contexto es importante resaltar algunas características de los residentes, en el área más próxima al Portal de la Américas en el costado noroccidental los barrios Tintalito y Dindalito corresponde a familias y organizaciones que realizan actividades económicas asociadas al reciclaje, de acuerdo con los residentes estas zonas presentan altos índices de inseguridad y presencia de vendedores ambulantes sobre la Av. Ciudad de Cali. En los costados norte y sur de la AV. Villavicencio se encuentra una zona de comercio específico de venta de materiales de construcción y venta de cocinas integrales, por la actividad realizada hacen uso permanente de un carril sobre la vía como zonas de carga y descarga.

A continuación se presenta la información consolidada de la reunión realizada en la zona 1.

Tabla 9.53 Reunión Zona 1

ZONA 1				
Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias

Bosa y Kennedy	Lunes 9 de abril 2018 4:00 PM	Salón Comunal Patio Bonito II sector	61	<ul style="list-style-type: none"> -Teniendo en cuenta que el metro funcionará con energía eléctrica ¿Qué pasaría si falla la luz? -¿Cuánto se demora la obra completa? -¿Quisiera saber si todos los predios han sido notificados? -¿Qué pasa si mi casa queda muy cerca a la estación y se presentan grietas o fisuras? -¿Cuánto tiempo va estar abierta la licitación y quién define qué empresa va a construir? -¿Quién nos garantiza que la construcción del Metro no se va a parar por falta de compromiso de los próximos gobiernos?
----------------	----------------------------------	--------------------------------------	----	---

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018



Fotografía 9.21 Reunión Zona 1 – Salón comunal Patio Bonito II sector

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Durante la reunión se presentaron varias inquietudes relacionadas con la operación del metro y los impactos que el proyecto ocasionará durante la etapa de construcción, en la reunión no se evidenció inquietudes asociadas a las obras del patio taller o la movilidad en la localidad de Bosa.

9.4.3.7.2 Zona 2

Con el objetivo de dar un contexto de la zona 2 se presentan las características más representativas, en la zona existen varios grupos de acuerdo con las características del corredor, se encuentran los comerciantes cercanos al hospital, los residentes del sector de Plaza de las Américas y los propietarios de establecimientos como bares y residencias en el sector cercano al centro comercial Plaza de las Américas con población LGTBI. Debido a las características anteriores las recomendaciones están orientadas a temas de discapacidad, accesibilidad, seguridad y espacios para la convivencia.

A continuación se presenta la información consolidada de la reunión realizada en la zona 2.

Tabla 9.54 Reunión Zona 2

ZONA 2				
Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
Kennedy	Miércoles 11 de abril 2018 4:00 PM	IED John F. Kennedy	136	-En la estación Kennedy, ¿Qué va a quedar detrás de la estación al costado norte? -¿Cómo va a ser la parte ambiental y de seguridad? -¿En qué zonas se van a plantar los arboles nuevos?

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018



Fotografía 9.22 Reunión Zona 2 – IED John F Kennedy

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Durante la reunión se presentaron varias inquietudes relacionadas con la siembra de árboles, ubicación de las estaciones y procesos de adquisición de predios, en el sector se presenta gran inquietud frente a la afectación de uno de los conjuntos residenciales ubicados al costado sur de la Av. Primero de Mayo cerca de las instalaciones del supermercado Colsubsidio, varios de los propietarios solicitaron a la Empresa Metro de Bogotá información particular sobre su predio.

9.4.3.7.3 Zona 3

Para permitir un mayor entendimiento de la dinámica de la zona a continuación se presentan los datos más característicos, en la zona 3 se evidenció el alto sentido de pertenencia de la comunidad del barrio El Tejar debido a que este fue construido en un proceso de autoconstrucción, varios de sus habitantes aún son residentes o sus hijos y nietos, adicionalmente participaron de la construcción de infraestructura comunitaria como el colegio Luis Vargas Tejada, el sector está conformado por zonas comerciales dedicadas a la reparación de lavadoras, venta de insumos para la construcción.

A continuación se presenta la información consolidada de la reunión realizada en la zona 2.

Tabla 9.55 Reunión Zona 3

ZONA 3				
Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias

Kennedy y Puente Aranda	Martes 10 de abril 2018 4:00 PM	Coliseo La Fragua	87	<p>-¿Cuál es la afectación y reserva vial sobre los inmuebles de la calle 8?</p> <p>-¿Quisiera saber 3 medidas: De la columna central donde transitará el metro, el paramento de las casas y la altura del Metro?</p> <p>-¿Qué vibración o afectación se va general en las casas con el paso del metro?, ¿Se verán afectadas o agrietadas?</p> <p>-¿Qué tipo de energía va a ser tenida en cuenta para el funcionamiento del metro?</p> <p>-Durante la operación ¿Cuál será la afectación del ruido?</p> <p>-¿Qué va a pasar con los arrendatarios de los predios que serán adquiridos a razón del proyecto?</p>
----------------------------	--	----------------------	----	--

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018



Fotografía 9.23 Reunión Zona 3- Coliseo La Fragua
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En la reunión se presentaron varias inquietudes relacionadas con la afectación a los predios sobre la Calle Octava sur, la afectación a los arrendatarios de los predios que se van a adquirir, de manera particular se observó que no se presentaron inquietudes de barrios como el Tejar, así mismos no se evidenciaron inquietudes sobre la estación de la Av. Boyacá, lo cual puede obedecer a que en estas zonas se ha brindado información a sus residentes.

9.4.3.7.4 Zona 4

La zona 4 corresponde al sector de Ciudad Montes, la Fragua, Santa Isabel y la Calle 1 donde se localiza el comercio especializado de venta de repuestos, las necesidades e intereses de estas comunidades son específicos y asociados a las características de sus dinámicas, relacionadas específicamente con:

- En el sector de la NQS se encuentra CRAC institución que atiende a la población en condición de discapacidad visual.
- Sobre la calle 8 se encuentra un sector residencial que ha manifestado su preocupación por el ancho de la vía frente a las necesidades del Proyecto.

- Los comerciantes de la calle 1, debido a las características de los productos comercializados el parqueo de vehículos sobre el corredor es permanente y en las boca calles se ha instalado otro tipo de actividad económica asociada como lo son los talleres de mecánica.

A continuación se presenta la información consolidada de la reunión realizada en la zona 4.

Tabla 9.56 Reunión Zona 4

ZONA 4				
Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
Puente Aranda, Antonio Nariño y Mártires	Jueves 12 de abril 2018 4:00 PM	Coliseo La Fragua	92	-¿Cuándo empiezan y cuándo terminan las obras? -¿Qué tanto impacto el proyecto va a tener sobre las zonas residenciales? -¿Los pilotes pueden tener impactos sobre las viviendas con las perforaciones que se van hacer? ¿Ese impacto como lo tiene estimado y cómo van a responder en caso de presentarse daños? -¿A qué distancia nos afecta el ruido? -¿Cómo se va a mitigar la visual de los hogares que se encuentren sobre la avenida, versus las cabinas de transporte? -¿Qué entidad va a determinar o bajo que parámetros se va a generar el avalúo comercial?

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018



Fotografía 9.24 Reunión Zona 4 - Coliseo La Fragua

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En desarrollo de la reunión se presentaron varias inquietudes relacionadas con la afectación a los predios sobre la Calle Octava sur al igual que la zona 3, las temas más relevantes se relacionaron con los impactos en construcción y operación como ruido, vibraciones y afectación a la estructura de las viviendas, así como la visual que tendrán los pasajeros del Metro sobre las viviendas de este sector. En la tabla que se presenta a continuación se relacionan los aportes realizados por los asistentes y su inclusión en el EIAS.

9.4.3.7.5 Zona 5

En la zona 5 existen cuatro sectores muy marcados:

- La zona de hospitales San Juan de Dios, Centro Dermatológico Federico Lleras y HOMI.
- El residencial con agrupaciones de vivienda como Diana Carolina, Campo David y Hans Drews Arango.
- El sector comercial de San Victorino y el sector entre la calle 13 y 26 que presenta abandono y ocupación de habitante de calle y zonas de prostitución venta de sustancias psicoactivas y un comercio muy específico de venta de productos plásticos.

En esta zona la comunidad en los encuentros anteriores manifestó la necesidad de renovación urbana sobre la Av. Caracas, en la actualidad se encuentran varios edificios abandonados y algunos de ellos habitados y utilizados para la venta de drogas psicoactivas, prostitución y almacenamiento de material reciclable.

A continuación se presenta la información consolidada de la reunión realizada en la zona 2.

Tabla 9.57 Reunión Zona 5

ZONA 5				
Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
Santa Fe y Mártires	Viernes 13 de abril 2018 8:00 AM	Centro de Memoria	35	-¿La calle segunda permitirá el paso vehicular? -¿La demolición de edificios generará culatas? -¿Hay plan de renovación urbana para las áreas inmediatas a las estaciones? -¿Cómo se manejará el tema de ruido y vibraciones? -¿Ustedes harán mejoras urbanísticas? - ¿Estas mejoras serán cobradas a los propietarios? -Todo lo que se tiene pensado realizar con respecto a las afectaciones sociales, ¿va a quedar reglamentado?

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018



Fotografía 9.25 Reunión Zona 5 – Centro de Memoria
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Se destaca que durante la reunión las inquietudes de los asistentes estuvieron focalizadas en temas como, los problemas de seguridad en el sector debido al abandono que presentan algunas edificaciones, lo cual conlleva a la presencia de habitantes de calle y otras dinámicas como el microtráfico de sustancias psicoactivas y la prostitución. Los ciudadanos de esta zona consideran que es necesaria una intervención que involucre renovación urbana. Existen preocupaciones asociadas a una mayor presencia de habitantes de calle con la operación del proyecto.

9.4.3.7.6 Zona 6

En la última parte del trazado en la zona 6 existen tres sectores muy importantes el comercio de productos para mascotas, las instituciones educativas, las compraventas y uno muy específico que corresponde al sector de las flores. De acuerdo con la información suministrada por la comunidad en desarrollo de los espacios de participación el comercio o los compradores hacen mayor uso del servicio público de transporte, sugieren un mayor espacio público y una renovación de la Av. Caracas.

Tabla 9.58 Reunión Zona 6

ZONA 6				
Localidades	Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
Chapinero, Barrios Unidos y Teusaquillo	Viernes 13 de abril 2018 4:00 PM	Universidad Javeriana	74	-¿Para cuándo se tiene proyectada la prolongación hasta la Calle 170? -Con la diapositiva que mostró al principio solo se ve un solo carril para mixto, ¿ese carril va solo para el costado oriental, solo sería para Transmilenio? -¿Cómo van a hacer ustedes desde la Calle 26 hasta la Calle 75 para insertar la vía?, si tienen una franja de 4 metros, ¿le van a quitar antejardines y garajes a todos los predios? -Pilotes en la obra, ¿esas excavaciones va a afectar nuestros predios? -¿Cuándo se hacen las actas de vecindad?

				<p>-¿Qué va pasar con la contaminación, el TransMilenio va por debajo, qué pasa con ese aire?</p> <p>- Zona donde se ubicará el Patio-Taller de la PLMB, cuenta con la respectiva autorización.</p>
--	--	--	--	---

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018



Fotografía 9.26 Reunión Zona 6 – Universidad Javeriana

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Durante la reunión en la Universidad Javeriana (Zona 6), se presentaron algunas personas que manifestaron su oposición al Proyecto, es importante mencionar que quien estaba liderando estas manifestaciones es un persona asesora de un representante del Concejo Distrital opositor al proyecto del metro y opositor al partido político de la actual Administración Distrital. En este contexto es fundamental tener presente también, que el proceso electoral presidencial se realizará en el próximo mes de mayo, por lo cual este tipo de escenarios donde se logra convocar a las comunidades son aprovechados para propaganda política y debate. No obstante, al inicio de las reuniones se informó a los asistentes que el proceso de participación y consulta del EIAS no permitiría ser permeado por los procesos electorales, ni se genera apoyo a ningún candidato o partido político. Con los asesores del representante del Concejo Distrital se encontraban algunos miembros de Corpopatrimonio (organización ciudadana) y de una veeduría ciudadana, que a lo largo del proceso ha participado y manifestado su oposición al paso del trazado por la Av. Caracas y preferencia por el proyecto de la Administración anterior (metro subterráneo).

A la reunión este grupo llevo carteles y entregaron volantes a los asistentes con la consigna “No al Metro elevado”; en este sentido, algunos asistentes manifestaron que unos panfletos similares habían llegado a sus predios invitándolos a no asistir a la reunión del 13 de abril en la Universidad Javeriana.

Los panfletos entregados señalaban que el proyecto no cuenta con estudios, y menciona como impactos del proyecto el ruido, la inseguridad y la sombra. Adicionalmente manifestaron que con el proyecto, sus predios se verían afectados en relación a la valorización de los mismos, y presentaron dudas frente al proceso de compra.

Frente a los argumentos expuestos por este grupo, se resalta que como se ha mencionado en el documento la presentación se abordó por bloques temáticos, con el objetivo de poder ahondar en

algunos temas y resolver las inquietudes luego de la exposición de cada tema y no al final de la reunión, así mismo para la participación se dió el micrófono a los asistentes. En el bloque técnico se presentaron las características del metro, estaciones y los conceptos para su diseño, el bloque ambiental abordó los impactos y medidas de manejo para la zona 6 realizando énfasis en los temas de ruido y aire desde la condición actual y los resultados de las modelación para las etapas futuras, desde el bloque social se presentaron los impactos y medidas asociadas con las afectaciones a las viviendas, patrimonio BIC, afectaciones al sector económico y las medidas de manejo articuladas con las entidades del Distrito.

9.4.3.7.7 Mesa de trabajo academia

En las Mesas de trabajo realizadas con Academia, ONG, comerciantes y gremios, las preguntas más relevantes estuvieron enfocadas al cambio del perfil vial de la Av. Caracas entre calle 26 y 76, riesgos por tormentas, la zampa del rio Bogotá, el aprovechamiento de los residuos sólidos durante las etapas de construcción y operación, la sostenibilidad del sistema a largo plazo, entre otras. (Ver Tabla 9.59, Tabla 9.60, Tabla 9.61 y Tabla 9.62)

Tabla 9.59 Mesa con Academia

Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
Lunes 9 de abril 2018 8:00 AM	COLSUBSIDIO Usaquén	22	<ul style="list-style-type: none"> -En el caso del dibujo de la estación simple, ¿Será ese modulo la respuesta al contexto urbano de la ciudad? -¿5 a 6 años estará todo el Proyecto o que etapas? -¿Entendí que la troncal Caracas pierde un carril de mixtos con respecto a la situación actual? -¿Quisiera saber si se prevé la evacuación de la demanda en la estación final, terminando en calle 72, esa demanda que son 20 mil pasajeros en hora pico, cómo se va evacuar? -¿Cuál es la opción para esa demanda de la Calle 72, cómo se van a evacuar el volumen de pasajeros que van a llegar a esta estación? -Riesgos: Considerar el riesgo de tormentas eléctricas así como los estudios y monitoreos que se han adelantado en la Universidad Nacional para temas como el trabajo en alturas. -¿Por qué no tiene licencia ambiental?

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018



Fotografía 9.27 Mesa con la Academia – COLSUBSIDIO Usaquén
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

La participación de la academia fue activa y propositiva, se evidenció que el auditorio previamente había realizado la revisión del EIAS, el cual estuvo en la página web de la Empresa metro de Bogotá y en la comunicación de invitación se envió el link para su consulta.

De esta reunión se destacan los aportes desde el conocimiento específico, en temas como riesgo climático y eléctrico, movilidad para el cambio de perfil vial de la Av. Carcas entre calles 26 y 80, consideraciones para el urbanismo y contextos, aspectos relacionados con el río Bogotá entre otros temas a tener en cuenta el desarrollo de las obras y la operación del Metro, el espacio se desarrolló entre las preguntas, los aportes y el compartir el conocimiento y la información para la integralidad y enriquecimiento del EIAS.

Se destaca la asistencia de universidades como: Pontificia Universidad Javeriana, Universidad Nacional de Colombia, Universidad Santo Tomas, Universidad Antonio Nariño, Universidad Sergio Arboleda, Universidad de La Salle, Universidad Libre, Universidad ECCI, Universidad San Buenaventura, Politécnico Gran Colombiano, Universidad Manuela Beltrán, Universidad Militar, Universidad Piloto de Colombia, Universidad Konrad Lorenz. Se contó con la asistencia de representantes de las facultades de ingeniería ambiental, civil, arquitectura, ciencias sociales y de consejos directivos.

9.4.3.7.8 Mesa de trabajo ONG

En desarrollo del proyecto en los diferentes espacios de participación convocados no se identificaron ONG ambientales sobre el corredor, no obstante como parte integral del proceso se coordinó la articulación con las ONGs presentes en la ciudad, se convocaron cerca de 176 y se contó con la asistencia de 14 ONG's , donde su aportes fueron de gran relevancia, precisión y conocimiento, así mismo manifestaron su reconocimiento a la Empresa Metro de Bogotá por la vinculación temprana de las ONG en este tipo de proyectos medulares para la ciudad.

La reunión contó con la participación de las siguientes organizaciones: Fundanhelo, Red de mujeres ser mujer, Corporación social y ambiental vigías de la salud y ambiente en Colombia, Asociación de recuperadores ambientales mundo verde, Federicol, ONG garantías y enfoque diferencial, entre otras.

Tabla 9.60 Mesa con ONG

Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
Miércoles 11 de abril 2018 8:00 AM	Parlamento Andino	18	-¿Este tipo de diseño funciona en algún otro lugar del mundo y estos diseños tienen en cuenta a las personas con necesidades diferentes con movilidad reducida? -¿Se ha contemplado el uso de otro tipo de energías? -¿Cómo se va a proteger el humedal que está muy cerca? y ¿cuál es el plan de contingencia para atender a las comunidades que van a ser afectadas con el Proyecto? -¿Qué van a hacer con los escombros que salgan del proceso de construcción? -¿La mano de obra que se va a utilizar de donde proviene?

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018



Fotografía 9.28 Mesa con ONG – Parlamento Andino
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Como balance del evento se destaca la socialización del proyecto, la respuesta a inquietudes frente a los diferentes impactos, los aportes desde una mirada orientada a la protección y conservación, la articulación de estrategias y el inicio de una relación de trabajo colaborativo durante las diferentes etapas del proyecto.

9.4.3.7.9 Mesa de trabajo con comerciantes

Para el desarrollo de esta mesa de trabajo como se indicó en el aparte de convocatoria que adicional a la entrega de cartas se distribuyeron volantes en los locales de zonas como la Av. Villavicencio, Av. Primero de mayo sector de venta de muebles, Calle 1 sectores repuestos y Av. Caracas sector de compraventas.

Tabla 9.61 Mesa con comerciantes

Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
--------------	-------	------------	--------------------------

<p>Jueves 12 de abril 2018 8:00 AM</p>	<p>Centro de Memoria</p>	<p>64</p>	<p>-Tienen identificado el impacto negativo que se va dar mientras construyen, en la Av. 1 de Mayo hay muchos negocios que se van ver afectados, ¿cuánto tiempo va durar la obra? -¿A cargo de quién está el mantenimiento y la sostenibilidad del sistema a largo plazo sin que impacte el bolsillo de los ciudadanos? -Puntualmente, en un eje tan reducido en la Av. Caracas y calle 6, ¿cómo se visualiza la intervención? Y ¿cómo va a hacer el diseño? -¿Van sembrar 2.700 árboles nuevos? ¿La parte ambiental solo va a ser plantación de árboles? -Vinculación de los ciudadanos. ¿Cómo se va a hacer? ¿Con quiénes y en qué áreas? -¿Cómo se va a manejar el plan de reasentamiento?</p>
--	--------------------------	-----------	--

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018



Fotografía 9.29 Mesa con comerciantes – Centro de Memoria

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Las intervenciones de los comerciantes se enfocaron en temas como las afectaciones por cierre de carriles, el ingreso de clientes, intervenciones en el espacio público, pago de compensaciones por disminución de ingresos, afectación a propietarios por arrendatarios que se van, compensaciones para arrendatarios. Con respecto a las inquietudes se presentaron de manera detallada las medidas de manejo asociadas al impacto sobre el comercio formal e informal y se aclaró que de acuerdo con lo dispuesto en la normatividad actual no se contempla indemnizaciones para los comerciantes que se quedan en el corredor.

9.4.3.7.10 Mesa de trabajo con agremiaciones

A lo largo del proceso desarrollado en la etapa de factibilidad, se vincularon varias agremiaciones mediante reuniones de información y participación como la Sociedad Colombia de Ingenieros, Fenalco entre otras, en este segundo momento y con la previa revisión del EIA que realizaron los asistentes las inquietudes y aportes fueron más específicos y fortalecieron contenidos del EIAS.

La reunión contó con la participación de las siguientes agremiaciones: Fenalco, Camacol, Fasecolda, Federincol, Acoplásticos, Asopartes, Sociedad Colombiana de Ingenieros. Entre los asistentes se encontraban gerentes, directores de departamentos ambientales y jurídicos, coordinadores de sostenibilidad, especialistas ambientales y representantes legales.

Teniendo en cuenta los usos y actores presentes sobre el corredor como, comerciantes de repuestos de vehículos, venta de plásticos y comercio consolidado sobre las avenidas principales por las que discurre el metro se evidenció la representatividad en relación a los intereses y aportes realizados.

Uno de los temas principales fue el cambio de perfil vial de la Av. Caracas, debido a lo que esto conlleva en cuanto a temas como la movilidad, los flujos peatonales y las afectaciones sobre el comercio de esta zona. En este sentido, los asistentes propusieron varios análisis asociados al tema de movilidad y a la conformación de una mesa de trabajo con los gremios y entidades del Distrito, para la revisión de los procesos y decisiones a seguir.

Tabla 9.62 Mesa con Agremiaciones

Fecha y hora	Lugar	Asistentes	Inquietudes /Sugerencias
Viernes 13 de abril 2018 8:00 AM	Secretaria de Ambiente	14	<ul style="list-style-type: none"> -Modelaciones de carga sobre vías alternas a la Av. Caracas como Circunvalar, séptima, Carrera 13 por cambio de perfil vial. -Considerar accesos al comercio de la Av. Caracas con el cambio del perfil vial. -Simulación de peatones sobre la Av. Caracas por el cambio en el perfil vial. Para conocer el uso de la peatonalización de la Av. Caracas. -Modelación de condiciones extremas de sequía para los árboles que se van sembrar en el viaducto teniendo en cuenta lo mencionado en el cambio de clima en los cerros orientales. -Revisar qué pasa con la ventilación en condiciones de lluvia, debido a que la ventilación propuesta es natural y hay estudios que mencionan que con la lluvia los niveles de contaminación se concentran más en el ambiente.

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018



Fotografía 9.30 Mesa con gremios
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

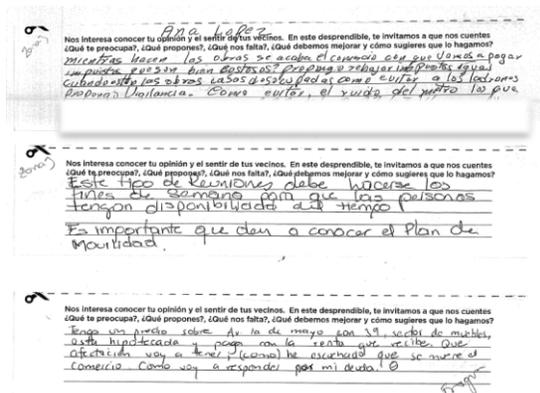
9.4.3.8 Consolidado de inquietudes y manifestaciones de la comunidad

La diferencia substancial de este proceso de socialización con los anteriores, es que después de cada segmento en los que se dividió la presentación, se abrió una ronda de preguntas; durante esta ronda de preguntas los ciudadanos tuvieron la oportunidad de tomar el micrófono y plantear directamente su pregunta o sugerencia al expositor. Esto generó la interacción entre ciudadanos y consultor – Empresa Metro, generando una interlocución válida que fortaleció la relación de los ciudadanos con el Proyecto; además casi todas las preguntas se resolvieron durante las reuniones, lo que genera un alto grado de confianza en el Proyecto. Por temas de tiempo, algunas inquietudes quedaron sin resolver, por lo cual se entregaron formatos de preguntas para que las consignaran y en conformidad con lo establecido por la ley en cuanto a tiempos de respuesta, las preguntas y sus respuestas serán publicadas en la página web de la Empresa Metro.

La publicación del estudio también incluyó un buzón de recepción de inquietudes y sugerencias, que se ubicó a la entrada de las reuniones para que la gente depositara sus inquietudes y sugerencias, para darles respuesta a través del Sistema Distrital de Peticiones y Soluciones en los tiempos establecidos por la ley.



Fotografía 9.31 Buzón de preguntas, ubicado a la entrada de la reunión



Fotografía 9.32 Preguntas depositadas por los asistentes en el buzón

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

El volante entregado en la parte inferior contenía un desprendible para que luego de leer la información los ciudadanos consignaran sus inquietudes y aportes y los entregarán en el marco de la reuniones.

En estas socializaciones y mesas de trabajo se realizaron 242 inquietudes y sugerencias ciudadanas, de las cuales solo 38 se hicieron por escrito y por ende su respuesta está pendiente. (Ver Tabla 9.63)

Tabla 9.63 Inquietudes por reunión

Reunión	Preguntas Escritas	Preguntas en Reunión
Zona 1	0	32
Zona 2	4	23
Zona 3	9	21
Zona 4	10	29
Zona 5	0	26
Zona 6	2	27
Universidades	5	16
Organizaciones	0	21
Comerciantes	8	32
Gremios	0	22
Total	38	204

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En general, la ciudadanía que asistió a las reuniones manifiesta su aceptación al Proyecto, especialmente en las localidades de Bosa y Kennedy, debido a los serios problemas de movilidad que afrontan actualmente los ciudadanos de esta zona. Como sucedió en reuniones anteriores, la zona del trazado que corresponde a la localidad de Kennedy fue la que mejor respondió a la convocatoria; mientras que la menor participación se dio, como en ocasiones anteriores, en el corredor de la Av. Caracas entre calle 1 y 26.

Una de las preguntas más frecuentes y que generó más inquietudes entre los asistentes es el tema predial, muchas de las preguntas estaban dirigidas a casos específicos y la solicitud general se enfocó en pedir más reuniones para este tema, ya que la incertidumbre es muy alta.

General

- Sugerencias: Mejorar las imágenes de las estaciones y un plano de ubicación del trazado más claro.
- Técnico: características y especificaciones del metro elevado, recorrido, medidas, funcionamiento, ubicación estaciones, entre otros.
- Predial: afectación y adquisición predial, reuniones con propietarios y vecinos, planos por manzana con ubicación de las estaciones.

Ambiental

- Medio ambiente: Afectación a los árboles ubicados sobre el corredor, manejo de residuos, contaminación del aire durante la obra, la sombra generada por el viaducto ruido y vibraciones. Cambio en la calidad visual desde el Metro y de las viviendas hacia el viaducto.
- Comercial: Afectaciones al comercio en general por la obra, zonas de carga y descarga, inseguridad y localización de las estaciones.
- Urbanismo: cambios que se pueden generar en la ciudad y paisaje urbano.

Social

- Impactos: ruido, inseguridad y presencia de habitante de calle.
- Movilidad: accesos a garajes y viviendas, cierre de vías, integración de sistemas de transporte.
- Compensaciones al comercio.
- Reasentamiento a los propietarios y comerciantes. Acompañamiento a las unidades sociales y al comercio que se queda en el corredor.

Los temas que más inquietaron a los ciudadanos fueron los relacionados con asuntos técnicos y prediales. Los más significativos y reiterados con respecto a los términos de referencia del EIAS se resumen a continuación:

- Tala y reubicación de los árboles.
- Ruido, sombra y vibraciones que pueda producir el metro en operación.
- Incertidumbre frente al proceso de adquisición predial y los predios comprometidos con el proyecto.
- Desvíos durante las obras.
- Afectaciones a las actividades económicas.

ANEXO 9.1.29 Preguntas

9.4.4 Socialización del proceso de adquisición predial y reasentamiento dirigido a propietarios, residentes y usuarios de predios afectados

Por otra parte, y viendo la necesidad de la ciudadanía frente a las principales dudas identificadas se llevaron a cabo unos talleres de socialización para los propietarios de los predios a adquirir. Durante estos talleres, se desarrollaron los temas de compensaciones, plan de reasentamiento, cronograma de las actividades a seguir, al igual que la aclaración de dudas y respuesta a preguntas de la comunidad afectada. Estos talleres iniciaron el día 5 de marzo de 2018 en las zonas 5 y 6 y continuaron los días 6 de marzo en la zona 3, 7 de marzo en la zona 4 y 10 de marzo en la zona 1 y 2.

Estos espacios buscaron socializar el proceso de adquisición predial, por parte de la EMB y del IDU con el fin de informar los avances y actividades de la EMB frente al proyecto de la PLMB a la ciudadanía a reasentar.

9.4.4.1 Proceso de convocatoria

Para el proceso de convocatoria, se obtuvo la información tanto de los propietarios de los predios requeridos, como de los lotes por, medio del equipo de Gestión Predial de la EMB. En ese sentido, se diseñó un volante con el fin de entregarlo a dichos predios. La entrega se realizó predio a predio; en donde se contó con el apoyo de un equipo de comunicación de la Alcaldía Mayor de Bogotá y acompañado de servidores públicos de la EMB.

Por otra parte se realizó una invitación directa por medio de un correo físico a los propietarios de los predios. La información de los propietarios se obtuvo por medio de la Unidad Administrativa Especial De Catastro Distrital y del equipo de Gestión Predial de la EMB.

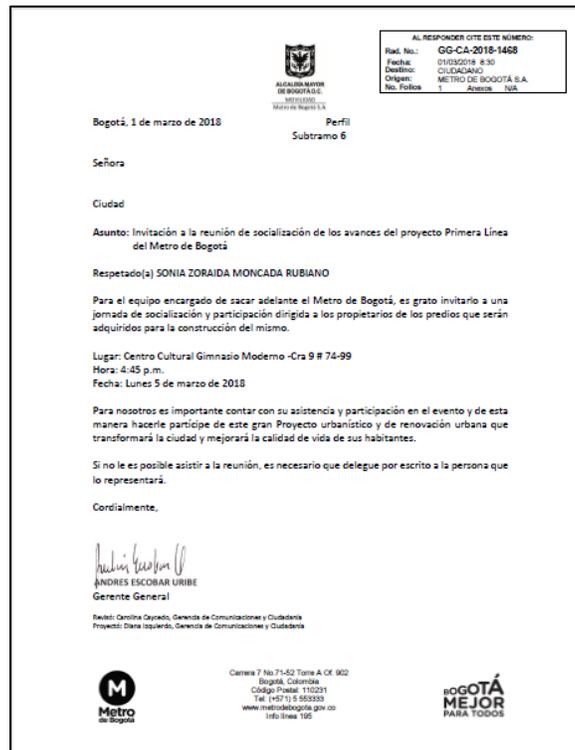
De la misma manera, a nivel Distrital se convocó por medio físico a la Veeduría Distrital y a la Personería Distrital. Al nivel de las 9 localidades por las cuales pasará el trazado de la PLMB, se invitó a las personerías y alcaldías locales. En ambos casos, para ser garantes del proceso, registrar los avances y promover que la participación de la ciudadanía se cumpliera.



Fotografía 9.33 Volante de invitación censo

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

ANEXO 9.1.33 Volante censo predial



Fotografía 9.34 Carta de invitación a reunión Plan de reasentamiento

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

ANEXO 9.1.31 Comunicaciones de invitación socialización Plan de reasentamiento

9.4.4.2 Desarrollo de los talleres

Se llevaron a cabo seis talleres en formato magistral, en ese sentido la agenda del evento se presenta a continuación en la Tabla 9.64.

Tabla 9.64 Cronograma talleres

Taller	Zona	Fecha	Hora	Lugar
1	5	Martes 5 de marzo de 2018	4:45 pm	Centro Cultural Gimnasio Moderno
	6	Martes 5 de marzo de 2018	4:45 pm	
2	3	Martes 6 de marzo de 2018	4:45 pm	IED Marco Antonio Carreño Silva. Sede C.
3	4	Miércoles 7 de marzo de 2018	8:45 am	Salón Iglesia Voto Nacional
4	1	Sábado 10 de marzo de 2018	8:45 am	SUPERCADÉ Américas
5	2	Sábado 10 de marzo de 2018	2:45 am	Torres de San Agustín
6	4	Miércoles 18 de abril de 2018	9:30 am	Iglesia Cristiana Wesleyana Central Cl. 8 Sur #29b 50

Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

La agenda de las jornadas se dividió en dos segmentos, el primero en donde se presentó el proyecto, su trazado, ubicación y diseño de las estaciones, al igual que los beneficios que el sistema metro traerá a la ciudad. El segundo segmento de la presentación se centró en la presentación del cronograma para la adquisición de los predios requeridos para el trazado del metro, iniciando con el proceso de censo que inició el 7 de marzo y que finalizará el 15 de abril. Por otra parte, se presentaron las compensaciones económicas tanto para propietarios como arrendatarios, los diferentes programas con los que contará el plan de reasentamiento, al igual que el cronograma de obra. Por último se contó con un espacio de preguntas y respuestas, con el fin de aclarar dudas frente al trazado y la ubicación de los predios a adquirir

Con el fin de contar con la información visual necesaria, se desarrolló una presentación dinámica en formato Power Point (anexo) el cual apoyo a los participantes a identificar visualmente tanto el diseño del proyecto, como las estaciones y su ubicación, al igual que el plan de reasentamiento y el cronograma de adquisición predial.

Frente al desarrollo de la ronda de preguntas, se diseñó un volante (anexo) con el fin de que los participantes pudieran escribir sus inquietudes y expectativas del proyecto. Estas preguntas fueron categorizadas por temas con el fin de poder contestar todas las preguntas. Por último se aplicó una encuesta de calidad frente a la realización de los espacios de participación (anexo).

Se presenta a continuación la agenda con las que llevaron a cabo los espacios de socialización:

1. Instalación de la sesión: presentación, objetivos y reglas a seguir
2. Así será nuestro Metro
 - a. Criterios de diseño
3. Nuestro Metro transformará la ciudad
4. Impactos generados por la construcción de nuestro Metro y planes para mitigarlos
5. Programación de actividades a seguir
6. Preguntas

9.4.4.2.1 Socialización zona 1

La socialización de la zona 1 se llevó a cabo el día 10 de marzo en las instalaciones del SUPERCADÉ Américas. El registro de participantes inició aproximadamente a las 8:30 am para dar inicio a las 9:00 am, hora en la cual se tenía previsto iniciar el taller. En este espacio se contó con la participación de 153 personas, las cuales participaron de manera activa e interesada en el proyecto.

Durante el taller, se realizó la presentación de acuerdo a la agenda programada, y se contestaron la mayor cantidad de preguntas posibles dentro del horario establecido. Las preguntas que no se alcanzaron a contestar, se contestaron de manera virtual a las personas que preguntaron.

Para la socialización de la zona 1 se contó con la participación de 69 hombres, 84 mujeres, 140 propietarios, 8 personas que representaban a propietarios, 3 arrendatarios, una persona con otro tipo de relación de los predios y un delegado de la Veeduría Distrital como garante del espacio de participación.



Fotografía 9.35 Tercera socialización zona 1
Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

9.4.4.2.2 Socialización zona 2

La socialización de la zona 2 se llevó a cabo el día 10 de marzo en las instalaciones del conjunto cerrado Torres de San Agustín (Cl. 3 Sur # 70-84). El registro de participantes inició aproximadamente a las 2:30 pm para dar inicio a las 3:00 pm, hora en la cual se tenía previsto iniciar el taller. En este espacio se contó con la participación de 144.

Durante el taller, se realizó la presentación de acuerdo a la agenda programada, y se contestaron la mayor cantidad de preguntas posibles dentro del horario establecido. Las preguntas que no se alcanzaron a contestar, se contestarán de manera virtual a las personas que preguntaron.

Para la socialización de la zona 2 se contó con 80 hombres, 65 mujeres, de los cuales 105 eran propietarios, 16 tenían poder, 4 arrendatarios, un delegado de la Veeduría Distrital y 18 personas que no se identificaron.



Fotografía 9.36 Tercera socialización zona 2
Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

9.4.4.2.3 Socialización zona 3

La socialización de la zona 3 se llevó a cabo el día 6 de marzo de 2018 en las instalaciones del IED Marco Antonio Carreño Silva, sede C (Cl. 17b Sur #34ª - 21). El registro de participantes inició aproximadamente a las 4:30 pm para dar inicio a las 5:00 pm, hora en la cual se tenía previsto iniciar el taller. En este espacio se contó con la participación de 178.

Durante el taller, se realizó la presentación de acuerdo a la agenda programada, y se contestaron la mayor cantidad de preguntas posibles dentro del horario establecido. Las preguntas que no se alcanzaron a contestar, se contestarán de manera virtual a las personas que preguntaron.

Para la socialización de la zona 3 se contó con 93 hombres, 85 mujeres, de los cuales 145 eran propietarios, 16 tenían poder, 45 arrendatarios, un delegado de la Veeduría Distrital y 12 identificados como otros.



Fotografía 9.37 Segunda socialización zona 3

Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

Reunión Calle octava sur

Para esta zona se llevó a cabo una reunión el 18 de abril en el marco de la socialización de las actividades de adquisición predial y plan de reasentamiento llevadas a cabo por la Empresa Metro de Bogotá S.A y el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU); se adelantó en la Iglesia Cristiana Wesleyana Central ubicada en la Cl. 8 Sur #29b 50.

Cabe resaltar, que la presente socialización, se desarrolló dentro de los compromisos adquiridos por la EMB con la comunidad de la calle 8ª sur durante la socialización de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social (EIAS), frente a la aclaración de la adquisición y afectación predial.

A la reunión asistieron las unidades sociales y económicas tanto a reasentar como las que tendrán una afectación parcial por la construcción de la PLMB; y que estarán cobijadas en la implementación del Plan de Reasentamiento.

Es importante resaltar que se contó con la participación de la Veeduría Distrital con el fin de garantizar procesos participativos bajo el marco de la transparencia, al igual que con el IDU, el cual será el responsable de la adquisición predial para este tramo de la PLMB. Es importante aclarar, que por medio del convenio 1021 de 2017 será el IDU el que adquiera los predios de la calle 8 sur.

La reunión inicio con el ingreso a la iglesia, donde se presentó el equipo de trabajo, las actividades a desarrollar y la logística como se iban a desarrollar cada una de las actividades programadas.

La primera actividad a desarrollar fue el recorrido a lo largo de la calle 8ª sur. La población se dividió en dos grupos (costado norte y costado sur de la vía), en donde se fue predio por predio identificando el tipo de afectación de las mismas, al igual que resolviendo dudas de la comunidad.

Durante el recorrido se contó con la participación y apoyo del equipo de censo del IDU, el cual la comunidad ya los identifica como enlaces del proyecto.

El recorrido terminó en la calle octava sur con carrera 27, el donde se regresó al punto de encuentro.

Posterior al recorrido, se ingresó a la Iglesia Cristiana Wesleyana con el fin de resolver las dudas frente a la adquisición predial, presentar los avances del proyecto, socializar el plan de reasentamiento, al igual que los planes de manejo ambientales y sociales desarrollados en el EIAS para la mitigación de los impactos del proyecto en sus fases pre constructivas, constructivas y operacionales.

Para la socialización de la zona se contó con 63 asistentes, 24 hombres, 39 mujeres, de los cuales 39 eran propietarios, 1 arrendatario, un delegado de la Veeduría Distrital y 16 identificados como otros.



Fotografía 9.38 Recorrido y socialización Calle Octava sur

Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

9.4.4.2.4 Socialización zona 4

La socialización de la zona 4 se llevó a cabo el día 7 de marzo en las instalaciones de la iglesia del Voto Nacional (Cra. 15 # 10 - 73). El registro de participantes inició aproximadamente a las 8:30 am para dar inicio a las 9:00 am, hora en la cual se tenía previsto iniciar el taller. En este espacio se contó con la participación de 246.

Durante el taller, se realizó la presentación de acuerdo a la agenda programada, y se contestaron la mayor cantidad de preguntas posibles dentro del horario establecido. Las preguntas que no se alcanzaron a contestar, se contestarán de manera virtual a las personas que preguntaron.

Para la socialización de la zona 4 se contó con 151 hombres, 95 mujeres, de los cuales 145 eran propietarios, 33 tenían poder, 45 arrendatarios, tres delegados de la Personería Local, un representante de la Alcaldía Local de Los Mártires, un representante de la Veeduría Distrital y 21 identificados como otros.



Fotografía 9.39. Tercera socialización zona 4
Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

9.4.4.2.5 Socialización zona 5 y 6

La socialización de la zona 5 y 6 se llevó a cabo en las instalaciones del Centro Cultural del Colegio Gimnasio Moderno (Calle 74 # 9-24) el día 5 de marzo, durante el horario de 4:45 pm a 7:30 pm. En este espacio se contó con la participación de 242 personas.

El registro de participantes inició aproximadamente a las 4:30 pm para dar inicio a las 5:00 pm, hora en la cual se tenía previsto iniciar el taller.

Durante el taller, se realizó la presentación de acuerdo a la agenda programada, y se contestaron la mayor cantidad de preguntas posibles dentro del horario establecido. Las preguntas que no se alcanzaron a contestar, se contestarán de manera virtual a las personas que preguntaron.

Para la socialización de las zonas 5 y 6 se contó con la participación de 145 hombres, 96 mujeres, 139 propietarios, 39 personas con poder, 29 arrendatarios, un delegado de la Veeduría Distrital y 34 identificados como otros.



Fotografía 9.40 Primera socialización zona 5 y 6
Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

ANEXO 9.1.32 Presentación Plan de reasentamiento

9.4.4.3 Análisis de la información

De acuerdo a los resultados obtenidos, y frente al análisis de la lista de asistencia se puede observar en la tabla a continuación, que se contó con una participación de 1.025 personas.

Tabla 9.65. Total de asistentes por zona

Fecha	Zona	Sector de la Reunión	Propietarios Convocados	Total Asistentes
10 de marzo de 2018 (am)	Zona 1	Av. Villavicencio desde el Portal Américas hasta Av. Villavicencio con Carrera 80	97	153

Fecha	Zona	Sector de la Reunión	Propietarios Convocados	Total Asistentes
10 de marzo de 2018 (pm)	Zona 2	Av. Villavicencio con Carrera 81 hasta la A. 1 de Mayo con Av. Boyacá.	172	144
6 de marzo de 2018	Zona 3	Av. 1 de Mayo con Av. Boyacá hasta la intersección Calle 8/calle 1a	198	178
18 de abril de 2018	Calle octava sur	Iglesia Cristiana Wesleyana Central ubicada en la Cl. 8 Sur #29b 50.	100	63
7 de marzo de 2018	Zona 4	Calle 1a desde la intersección Calle 8 hasta Avenida Caracas con Calle 26	154	246
5 de marzo de 2018	Zona 5	Avenida Caracas con Calle 26 hasta la Calle 78	139	241
	Zona 6		420	
Total Asistentes			1280	1025

Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

De la misma manera, en la tabla a continuación, se encuentra la población participante desagregada por sexo y tipo de tenedor.

Tabla 9.66. Caracterización de participantes

Zona	Hombres	Mujeres	TOTAL	Propietarios	Poder	Arrendatarios	Otros	TOTAL
Zona 1	69	84	153	140	8	3	2 ⁸	153
Zona 2	80	64	144	105	16	4	19 ⁹	144
Zona 3	93	85	178	145	16	4	13 ¹⁰	178
	24	39	63	39	0	1	23 ¹¹	63
Zona 4	151	95	246	142	33	45	26 ¹²	246
Zona 5 y 6	145	96	241	139	39	29	34 ¹³	241
TOTAL	562	463	1025	710	112	86	117	1025

Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

En ese sentido y de acuerdo a la Figura 9.14, se puede identificar que 44% son mujeres, 56% hombres, y en la Figura 9.15, se puede observar que 70% son propietarios, 11% arrendatarios, 9% contaban con poder de los propietarios, 10% eran otro tipo.

⁸ Se contó con la participación de un delegado de la Veeduría Distrital

⁹ Se contó con la participación de un delegado de la Veeduría Distrital

¹⁰ Se contó con la participación de un delegado de la Veeduría Distrital

¹¹ Se contó con la participación de un delegado de la Veeduría Distrital

¹² Se contó con la participación de tres delegados de la Personería local, representante de la Alcaldía Local de Los Mártires, un representante de la Veeduría Distrital

¹³ Se contó con la participación de un delegado de la Veeduría Distrital

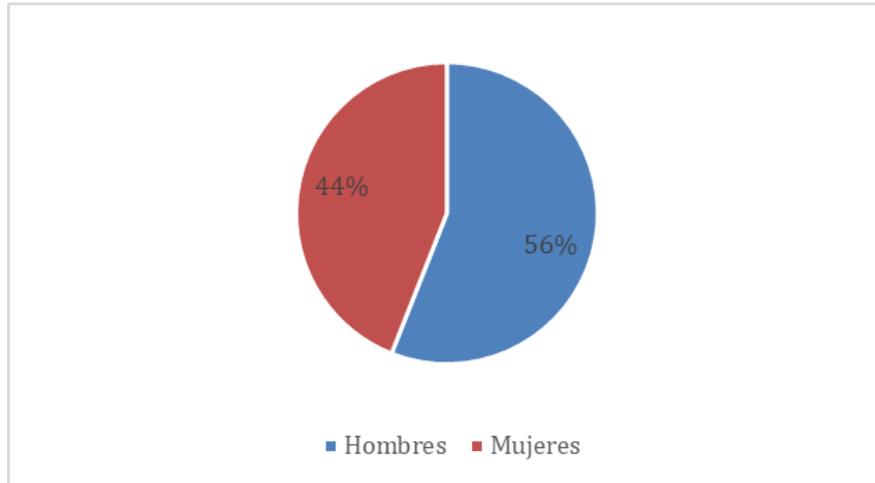


Figura 9.14 Porcentaje participantes por sexo
Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

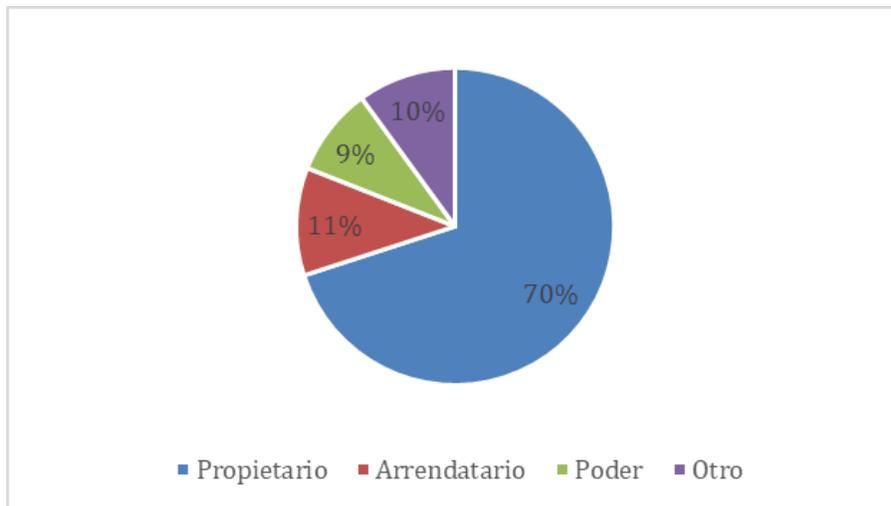


Figura 9.15 Porcentaje de tipo de tenedor
Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

9.4.5 Inclusión de los aportes en el EIAS

En este aparte se presentarán las inquietudes, sugerencias y aportes de los ciudadanos que fueron recibidos durante el segundo momento de socialización mediante las reuniones del plan de reasentamiento, las reuniones con las mesas temáticas (academia, comerciantes, ONGs y gremios) y con los ciudadanos del área de influencia localizados en las seis zonas.

Luego de dar a conocer la información en cada de los espacios de participación y de divulgar el EIAS en el sitio oficial de la Empresa Metro, los asistentes a las reuniones presentaron los siguientes aportes los cuales fueron revisados, evaluados e incorporados a lo largo del EIAS.

A continuación, se listan los capítulos y numerales del EIAS en los cuales se incorporan los aportes de los ciudadanos que asistieron a cada una de las socializaciones del segundo momento, evidenciando el proceso participativo y las modificaciones adelantadas al estudio

9.4.6 Zona 1

- Los residentes y vecinos del barrio Tintal II y los barrios de los alrededores del canal el Tintal manifiestan que han adelantado proyectos de diseño urbanístico con la comunidad para el embellecimiento de la zona de canal Tintal y solicitan que estos proyectos sean considerados en el Metro. Por lo cual, en el capítulo 8 Gestión Ambiental y Social, en el numeral 8.2.3.2 Programa de fortalecimiento ciudadano para la construcción de vida urbana de la primera línea de Metro de Bogotá, se incorpora la solicitud como una de las obligaciones del contratista, la identificación de grupos e iniciativas locales, en temáticas de tipo artísticos o apropiación e identidad cultural que puedan conformar a través del tiempo el “Colectivo METRO”.
- La comunidad residente en el barrio Tintalito indicó que se presentan inconvenientes en la movilidad, debido a la falta de continuidad de las vías, consideran que el barrio está encerrado y que esta condición debe considerarse en los desvíos del plan de manejo de tráfico que se adelantará con el proyecto. En atención a la solicitud en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.14 Plan de manejo de tránsito-PMT, se incorporó como una de las obligaciones la revisión de la movilidad en este barrio en tanto se requiera para el PMT.

9.4.7 Zona 2

- La comunidad considera que la seguridad en las estaciones y en el ingreso al Metro debe estudiarse, para que no se presenten condiciones similares a las que actualmente se presentan en el Sistema Transmilenio. Hay que reconocer que esta preocupación de la ciudadanía conlleva la activación de redes interinstitucionales (por ejemplo, Secretaría de gobierno, alcaldías locales y policía metropolitana, en principio) así como la voluntad de la ciudadanía en la generación de cambios en los hábitos y formas de vivir la ciudad; que en ese orden, la atención de la seguridad supera la gobernabilidad que el contratista tenga de problema, más su participación en la solución es clave, ya que desde etapas muy tempranas (fase de construcción) puede promover e incentivar que la ciudadanía vecina se involucre e impulse iniciativas orientadas a la apropiación del proyecto, al autocuidado, a la transformación de hábitos y formas de relacionarse con la ciudad y con los bienes públicos. Esta interacción temprana con la ciudadanía será aprovechada y capitalizada por las autoridades distritales al momento de la operación del proyecto y fortalecerán las redes de control y seguridad que se dispongan tanto en el espacio público como al interior de las estaciones y el sistema Metro. Con ese contexto, fueron previstos en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, Programas como el de Articulación Interinstitucional (numeral 8.2.3.3), en el cual se promueve el desarrollo de proyectos como la Mesa interinstitucional, Fortalecimiento ciudadano y Generación de Convenios interinstitucionales y alianzas; así como en el numeral 8.2.3.2 en el Programa de fortalecimiento ciudadano para la

construcción de vida urbana de la primera línea de Metro de Bogotá, actividades a cargo del contratista asociadas al fortalecimiento al control social e implementación de estrategias para la construcción y fortalecimiento del tejido urbano; estrategias deben construirse de la mano con las comunidades, valorar los saberes locales y ser acompañadas, de ser necesario, por expertos en el desarrollo de soluciones y proyectos para contrarrestar estas prácticas.

- Los ciudadanos consideran que se deben adelantar intervenciones sobre manzanas completas a fin de no dejar culatas y remanentes que pueden constituirse a futuro en espacios inseguros, frente a este aporte es importante mencionar que uno de los objetivos de diseño del proyecto es la renovación urbana, por lo cual se busca realizar intervenciones a manzanas completas, no obstante existen algunos casos excepcionales, para los cuales se proyectan alternativas de diseño urbano que garanticen el manejo adecuado a dichos muros o culatas.

9.4.8 Zona 3

- Los ciudadanos que asistieron a las reuniones solicitan que se informe de manera específica y con mayor detalle a los residentes y comerciantes del sector sobre las obras a realizar en el puente de la Avenida 68 y las obras del giro de la Calle octava sur. Esta solicitud fue incorporada en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.4 Programa de cultura movilidad sostenible, como una acción puntual de información y divulgación que deberá adelantar el contratista.

9.4.9 Zona 4

- Los residentes de la calle octava sur solicitan se revise la visual que tendrán los pasajeros desde el tren, teniendo en cuenta la cercanía con las viviendas. La Empresa Metro de Bogotá realizó una reunión específica para los vecinos de la Calle 8ª. Sur, en el cual se presentaron gráficos que evidenciaban la inserción del viaducto en el actual perfil de la calle y su relación con las edificaciones (altura del viaducto comparada con la altura de las construcciones, la distancia del mismo hasta las fachadas, entre otros aspectos), descripciones que permitieron realizar en la misma jornada un recorrido por el sector simulando y explicando las características de viaducto.
- Uno de los ciudadanos asistentes a la reunión solicita específicamente que se considere las normas urbanísticas relacionadas con la altura de las construcciones para la Unidad de Planeamiento Zonal 38, lo anterior relacionado con el diseño de las estaciones. Esta solicitud fue incorporada en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.3 Programa de articulación interinstitucional para la construcción de vida urbana de la Primera Línea de Metro de Bogotá, en este programa se revisará con entidades como Planeación Distrital y las administraciones locales temas de ordenamiento territorial y normativa.
- Debido a que en el sector aledaño al barrio la Fragua y otros lugares de la ciudad por los que pasará el proyecto, se han adelantado obras del Distrito que han generado afectaciones a las viviendas, los ciudadanos de la zona 4 solicitan se consideren los casos en los que las viviendas presenten afectaciones por otras obras del Distrito, al momento del levantamiento de las actas de vecindad. En el capítulo 8 Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.5 Programa de protección a la infraestructura y bienes de terceros. “Metro buen vecino”, se presentan los lineamientos y características frente al levantamiento de actas de vecindad. En cuanto a la posibilidad de identificar actas de vecindad abiertas por obras previas e

independientes a la PLMB, se hará la anotación pertinente en el levantamiento de la misma. Se aclara que el cierre de las actas es responsabilidad del ente gestor de la obra previa a la PLMB, más no de la PLMB.

9.4.10 Zona 5

- Algunos ciudadanos de la zona 5 consideran que las manzanas de edificaciones abandonadas en el centro de la ciudad propician la presencia de habitantes de calle y promueven escenarios de inseguridad, por lo tanto la administración debe considerar la renovación o cambios en el sector que mejoren las condiciones urbanísticas. Con respecto a la preocupación de los ciudadanos de la zona 5 y a los aportes realizados, en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.3 Programa de articulación interinstitucional para la construcción de vida urbana de la Primera Línea de Metro de Bogotá, se incorporó como una de las temáticas de la mesa interinstitucional la revisión y articulación de los planes de renovación, que se tengan previstos por las diferentes entidades del Distrito a fin de realizar una intervención articulada e integral.
- Algunos de los asistentes a las reuniones solicitan se considere en el Plan de reasentamiento, casos especiales como el acompañamiento en los procesos de solicitud de permisos como de vertimientos para las estaciones de servicio. Con respecto a este aporte en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.13 Plan de reasentamiento, se incluye el acompañamiento como parte de las acciones a adelantar en el restablecimiento de las actividades comerciales.

9.4.11 Zona 6

- Durante la reunión se presentaron preguntas relacionadas con el tema de calidad de aire, algunos de los asistentes preguntaron sobre lo que ocurrirá con el paso de TransMilenio en la parte baja del viaducto, la calidad del aire que queda contenida ¿cuál será? En el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.1.8 Programa manejo de fuentes de emisiones atmosféricas, como una de las actividades a realizar se adelantará una modelación de la etapa de operación que incluya varias características como la dispersión de los gases con la estructura del viaducto, las estaciones del Metro, la ventilación entre vagones y estaciones, la polución generada por los buses BRT y finalmente se analizará si se generará el efecto cañón. De los resultados de la modelación se determinarán las acciones necesarias para la calidad del aire de los usuarios del Metro, bici usuarios y peatones.
- En esta zona se encuentra gran parte del comercio de Chapinero, debido al cambio del perfil de la Av. Caracas propuesto, algunos de los asistentes a las reuniones solicitan que se considere la afectación que se puede generar a los comerciantes con este cambio ya que la restricción de vehículos particulares a un solo carril, afectaría las dinámicas de sus establecimientos comerciales. Para atender la inquietud y preocupación de los asistentes y sus aportes, en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.4 Programa de cultura movilidad sostenible, se incorporó la conformación de una mesa de trabajo intergremial e interinstitucional que realice el acompañamiento en la implementación de las medidas de manejo e identifique efectos o cambios que se ocasionen de manera preventiva. Adicionalmente, la Empresa Metro de Bogotá, reconociendo los efectos que dicho cambio puede generar en las actividades económicas principalmente, desarrolló un análisis de

alternativas de diseño del perfil del corredor norte de la Av. Caracas (desde la Calle 26 hasta la 76, las cuales fueron presentadas al Alcalde Mayor y a las autoridades de Movilidad para su revisión y aprobación. Dichas alternativas conllevan ampliaciones el carril mixto o destinado a vehículos particulares que mejorarían su movilidad. A la fecha dichas alternativas siguen siendo evaluadas por las autoridades competentes.

9.4.12 Mesa de trabajo academia

- Es necesario pensar en el manejo de los remanentes o culatas que quedarán con la construcción de las estaciones, así como el manejo del espacio público en el corredor. Este aporte se incorporó en el capítulo 3. Descripción del proyecto, en el numeral 3.4.2.7.2 Manejo de espacios remanentes (Predios afectados por el viaducto) en este numeral se describen las culatas y remanentes que quedarán con el proyecto y se plantean las alternativas de manejo. En cuanto al tema de espacio público, en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, en el numeral 8.2.3.3 Programa de articulación interinstitucional para la construcción de vida urbana de la Primera Línea de Metro de Bogotá 8.1.8.5, se incluye como una de las temáticas de la mesa interinstitucional el manejo de culatas y remanentes con entidades del Distrito, como el Taller y la Defensoría del Espacio Público.
- Es necesario prever la demanda de la estación final ubicada en la Calle 76 y considerar opciones modales para los pasajeros que llegan a esta estación. Con respecto al aporte presentado, el diseño de la estación ubicada en la Calle 76, considera la demanda de pasajeros en proyecciones a 50 años, e igualmente para las proyecciones se integró la información entregada por Transmilenio frente los flujos actuales y los futuros. En cuanto al sistema, el proyecto tiene contemplado garantizar la conexión de la estación Metro con Transmilenio, el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y contará con biciparquederos.
- Es necesario que el proyecto considere el riesgo de tormentas eléctricas, así como los estudios y monitoreos que se han adelantado en la Universidad Nacional, relacionado con el riesgo del trabajo en alturas en ciertas épocas del año. El aporte realizado fue considerado y por tal motivo se incorporaron requerimientos asociados al riesgo en los siguientes capítulos: 7. Riesgos ambientales construcción - Riesgos origen natural - Descargas atmosféricas, Riesgos ambientales operación - Riesgos origen natural - Descargas atmosféricas y en el Capítulo 8 Gestión Ambiental y Social en el Plan de Gestión del riesgo - Plan de Contingencia - Manejo de la contingencia según los resultados de la evaluación del riesgo.
- Al igual que la comunidad de la zona 6 se presentaron inquietudes y aportes asociados a la calidad del aire, específicamente a la calidad del aire que va a recircular en los trenes. Resultado de este aporte en el capítulo 3. Descripción del proyecto, en el numeral 3.3.7.2.2.1 Descripción general sistema de ventilación del material rodante, se describe el sistema de circulación del aire en los coches o trenes, el cual debe cumplir con la norma.
- Debido al cambio en el perfil de la Av. Caracas entre las calles 26 y 76, se puede llegar a generar un incremento en el flujo de vehículos por otras vías alternas, tales como la carrera 7 y la Av. NQS. Estos flujos generarán un aumento en las emisiones atmosféricas en estos corredores alternos. En ese sentido desde el Programa de Cultura Movilidad Sostenible (8.2.3.4, capítulo 8), se promoverá una cultura de transporte que sensibilicen a los usuarios sobre la utilización de otros modos de transporte desincentivando el uso del carro particular.

- Se debe considerar la Zona de Manejo y Preservación Ambiental del Río Bogotá y su Ronda Hídrica. Resultado del aporte realizado, en el capítulo 4. Marco legal e Institucional en el numeral 4.4 PERMISOS, AUTORIZACIONES Y SOLICITUDES, en el ítem, Infraestructura Patio - Taller y Ramal Técnico y clasificación del suelo, se presenta en detalle la información asociada al río Bogotá, dando cumplimiento a los aspectos normativos.
- Revisar el volumen de sedimentos que van a las redes de alcantarillado con la obra. Con el aporte realizado se revisó e incorporó en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, en el numeral 8.2.1.13 Programa de manejo de rondas hídricas y cuerpos de aguas superficiales se establecen actividades para el contratista de tipo preventivo y de control.
- En el estudio que fue revisado en el link entregado en la carta de invitación, no se encontró la valoración económica de los impactos. De acuerdo con el aporte realizado se evaluó y en el Capítulo 7 Impactos, riesgos ambientales y sociales, en el numeral 7.1.7.2 Evaluación económica, se incluye los datos más relevantes de la Evaluación Socioeconómica para la Primera Línea del Metro de Bogotá realizada por la firma Deloitte Consulting SLU, España Deloitte Asesores y Consultores Ltda. Colombia. La totalidad del documento se incorpora mediante el Anexo 7.3.

9.4.13 Mesa de trabajo ONG

- Considerar en el diseño el acceso a personas en condición de discapacidad u otras condiciones especiales. Este aporte fue considerado desde el inicio de los diseños y durante el primer momento de socialización en el que adelantaron reuniones con entidades como CRAC, INCI, Consejo Distrital de Discapacidad, subsecretaría de Salud y se convocaron a entidades como INSOR, de igual manera el diseño se adelantó de acuerdo con los lineamientos de la cartilla de espacio público para la PLMB, entregada por la Secretaria Distrital de Planeación. En el Capítulo 3. Descripción del proyecto, se relacionan los aspectos considerados en el diseño, de acuerdo con la cartilla de Lineamientos de diseño del espacio público para el proyecto de Estructuración Técnica del Tramo 1 de la Primera Línea del Metro de Bogotá, elaborada por la Secretaria Distrital de Planeación.

Dentro de las preocupaciones de las ONG, se encontraba la promoción del uso de energías limpias. En ese sentido, es importante resaltar que el metro está concebido mediante el uso de energía eléctrica, razón por la cual el aporte no modifica el EIAS.

- No se deberían talar los árboles y conservar los árboles nativos. Frente al aporte realizado y en desarrollo de la línea base del EIAS se realizó un inventario del 100% de los árboles ubicados a lo largo del corredor de la PLMB y en el área donde se construirá el Patio-Taller. Los tratamientos silviculturales han sido propuestos por el consultor de la Estructuración Técnica con base en criterios técnicos como es el estado físico y sanitario de los árboles a intervenir. Sin embargo, es la autoridad ambiental competente quien expide el permiso de tratamiento silvicultural una vez sea presentada la solicitud.
- Se debe realizar seguimiento a la avifauna en el sector el Corzo por su conexión con el humedal Tibanica. A partir del aporte realizado en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, en el numeral 8.2.2.1 se crea el Programa de seguimiento al manejo de la fauna terrestre urbana.

- En el tema ambiental las acciones que se adelantan generan un maquillaje a la ciudad, el Jardín Botánico hace muchas cosas donde no hay mantenimiento, por lo cual, es necesario adelantarlas con las comunidades para que se concientice y así perduren. El trabajo con la comunidad es importante para generar conciencia y corresponsabilidad, esta zona es vulnerable, se podrían hacer jornadas lúdicas para integrar a la comunidad. A partir del aporte realizado en el capítulo 8 Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.2 Programa de fortalecimiento ciudadano para la construcción de vida urbana de la primera línea de Metro de Bogotá, se deja la obligación al contratista de implementar estrategias para la construcción y fortalecimiento del tejido urbano.
- La reducción de emisiones se van a capitalizar, es decir, la ciudad va a optar por un reconocimiento internacional. Frente al aporte realizado, la Empresa Metro de Bogotá S.A, se encuentra adelantando la revisión internamente del tema.
- Solicitud de las asociaciones de recicladores y su inclusión para participar de los residuos aprovechables que se generan por la construcción de la PLMB. Frente a este aporte se incluyó en los programas PM_AB_03- Programa de manejo de residuos sólidos, domésticos, industriales y especiales y PM_SE_05 Programa de protección a la infraestructura y bienes de terceros. “metro buen vecino” que el contratista a cargo de la obra procurará la participación de las asociaciones de reciclaje y aprovechamiento ambiental, priorizando la población recicladora de oficio en condiciones de vulnerabilidad, para hacerles la entrega de los residuos aprovechables, provenientes de las actividades de las etapas de pre construcción y construcción. Cabe anotar que este proceso de entrega debe ir acorde con los requisitos normativos vigentes. Tal y como lo indica el Programa de manejo de residuos sólidos, domésticos, industriales y especiales.

-
”.

9.4.14 Mesa de trabajo comerciantes

- De acuerdo con experiencias anteriores, es decir de proyectos que ha adelantado el Distrito, las campañas comerciales ofrecidas fueron gestionadas por la comunidad y no por los contratistas o las entidades del Distrito. Por lo cual, se solicita que para el proyecto estas campañas sean organizadas y patrocinadas completamente por la Empresa Metro. De acuerdo con el aporte realizado en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, en el numeral 8.2.3.7 Programa de sostenibilidad económica- comercio formal, se describen las obligaciones que debe adelantar el contratista a fin de mitigar los impactos sobre el comercio formal.
- Es necesario pensar en estrategias amplias y contundentes para el impacto sobre la seguridad durante las etapas de construcción y operación, debido al aumento de habitantes de calle en algunas zonas. El aporte fue incluido y desarrollado en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.4 Programa de cultura movilidad sostenible, mediante la conformación de senderos seguros y en el numeral 8.2.3.7 Programa de sostenibilidad económica- comercio formal, con medidas en las que se articulan los comerciantes y contratista para garantizar la seguridad de los sectores en obra. En la etapa de operación, mediante las acciones que se proyecten en la mesa interinstitucional propuesta en el numeral 8.2.3.3 Programa de articulación interinstitucional para la construcción de vida urbana de la Primera Línea de Metro de Bogotá, se buscará que durante esta etapa del proyecto la seguridad pueda mejorar considerablemente.

9.4.15 Mesa de trabajo agremiaciones

- No es conveniente segregar el riesgo por tramos, se recomienda una sola póliza para todo el trazado. El aporte será evaluado por el equipo de especialistas de la Empresa Metro de Bogotá S.A.
- Es necesario adelantar modelaciones de carga sobre vías alternas a la Av. Caracas como la Av. Circunvalar, Carrera séptima y Carrera 13, debido al cambio de perfil vial. El aporte se incluirá en los requerimientos de la siguiente etapa en el Plan de Manejo de Tráfico.
- Considerar los accesos al comercio de la Av. Caracas con el cambio del perfil vial. A partir del aporte realizado en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.4 Programa de cultura movilidad sostenible, se incorporó como una de las acciones la conformación de una mesa de trabajo intergremial, conformada por la Empresa Metro de Bogotá, Secretaria Distrital de Planeación, Secretaria Distrital de Planeación y los gremios de la ciudad como Camacol, Fenalco, Sociedad Colombiana de Ingenieros, ANDI, entre otros. Esta mesa será coordinada y liderado por la EMB.
- Considerar el uso de materiales que sean sostenibles en el tiempo, pensando en que Bogotá no es ajeno al cambio climático. En el capítulo 3. Descripción del proyecto, a lo largo del capítulo en los diferentes tipos de infraestructura como, edificio administrativo, estaciones y mobiliario se describen las características, las cuales obedecen a principios de sostenibilidad.
- Se debe considerar el tratamiento de aguas aceitosas en las dovelas. Con respecto al aporte, debido a que no se contempla el tratamiento de aguas lluvias en cada una de las dovelas dado que el aporte del metro es mínimo con respecto a aceites durante la operación. El proyecto estará inscrito como generador de vertimientos ante la SDA.
- Se debería adelantar una simulación de peatones sobre la Av. Caracas por el cambio en el perfil vial, para conocer el uso de la peatonalización de la Av. Caracas. Se evaluará la sugerencia por parte de la Empresa Metro de Bogotá S.A para las etapas siguientes.
- La Empresa Metro de Bogotá debe revisar que es lo que se espera de las emisiones atmosféricas (material particulado), buscando ir un paso más adelante, puede implementar un límite interno y no solo el que establece la norma. Respecto al aporte la Empresa Metro de Bogotá, dará cumplimiento a lo establecido en la norma, teniendo en cuenta que estas han sido establecidas por entes expertos.
- Revisar qué ocurre con la ventilación en condiciones de lluvia, debido a que la ventilación propuesta en el tren es natural, y hay estudios que mencionan que con la lluvia los niveles de contaminación se concentran más en el ambiente. Resultado del aporte realizado en el capítulo 3. Descripción del proyecto, en el numeral 3.3.7.2.2.1 Descripción general sistema de ventilación del material rodante, se describe el sistema de circulación del aire en los coches o trenes. Así mismo, como ya se mencionó, en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.1.8 programa manejo de fuentes de emisiones atmosféricas, el contratista adelantará una modelación en las que se consideren la variables mencionadas en el aporte.

- Teniendo en cuenta que las características de los suelos y el clima cerca a los cerros orientales son distintos al clima y al suelo de la zona occidental. Los niveles de sequía pueden subir drásticamente, es una variable que puede afectar el proyecto los próximos cinco años. Al igual que en aporte anterior se incluye en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.1.8 programa manejo de fuentes de emisiones atmosféricas, el contratista adelantará una modelación la cual deberá considerar las variables mencionadas en el aporte realizado por la agremiación.
- En la zona de la Av. Caracas la ventilación se va acompañar por una entrada baja del paso del Sistema TransMilenio, revisar el tema de gases y la afectación para los pasajeros que van en los vagones del Metro. A partir del aporte realizado el cual coincide con lo manifestado por la comunidad de la zona 6. En el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.1.8 programa manejo de fuentes de emisiones atmosféricas, como una de las actividades a realizar se adelantará una modelación de la etapa de operación que incluya varias características como la posible obstrucción aparente del viaducto, las estaciones del Metro, el efecto cajón de los paramentos y la polución generada por los buses, resultados de la modelación se tomarán las acciones para garantizar la calidad del aire dando cumplimiento a la norma.
- Revisar la estructura radicular de los árboles, para evitar daños sobre la infraestructura. Este aporte fue incorporado en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, en el numeral 8.2.2.4 Programa de manejo silvicultural, en el que se establecen las medidas para el manejo técnico silvicultural.
- Se debería realizar una modelación de condiciones extremas de sequía para los árboles que se van sembrar en el viaducto teniendo en cuenta lo mencionado en el cambio de clima en los cerros orientales. Con respecto al aporte las especies a plantar son definidas por los especialistas de Jardín Botánico de Bogotá; no obstante, el proyecto cuenta con un programa de manejo y uno de monitoreo y seguimiento silvicultural, en el que se hará especial énfasis en las especies del sector cercano a los cerros orientales.

9.5 DATOS CONSOLIDADOS PRIMER Y SEGUNDO MOMENTO

9.5.1 Primer momento de consulta y participación

Es importante mencionar que en primer momento de consulta del EIAS, estuvo a favor la expectativa frente a una nueva propuesta del metro, lo cual atrajo más el interés de los ciudadanos, el cual se refleja en las cifras presentadas a continuación.

A continuación se presentan los datos consolidados del primer momento de consulta y participación.

Tabla 9.67 Consolidado. Sesiones de consulta

Número	Tipo de reunión	Convocados	Asistentes	Acciones adelantadas en la convocatoria
8	Reunión de inicio	22.010	1008	<ul style="list-style-type: none"> • Entrega de volantes predio a predio • Instalación de afiches en puntos de mayor afluencia de población

Número	Tipo de reunión	Convocados	Asistentes	Acciones adelantadas en la convocatoria
				<ul style="list-style-type: none"> • Correos electrónicos a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. • Mensajes de texto a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. • Publicaciones en Twitter de la fecha hora y lugar de las reuniones. • Entrega de volantes y afiches a Juntas de Acción Comunal. • Entrega de volantes a medios locales de comunicación. • Invitación a las administraciones locales (alcaldías, consejos locales de participación)
1	Reunión de avance	20.252	421	<ul style="list-style-type: none"> • Entrega de volantes predio a predio • Instalación de afiches en puntos de mayor afluencia de población • Correos electrónicos a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. • Mensajes de texto a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. • Publicaciones en Twitter de la fecha hora y lugar de las reuniones. • Entrega de volantes y afiches a Juntas de Acción Comunal. • Entrega de volantes a medios locales de comunicación. • Mensajes por whatsApp a líderes comunitarios y comerciantes. • Invitación a las administraciones locales (alcaldías, consejos locales de participación)
4	Reunión de finalización	23 746	1181	<ul style="list-style-type: none"> • Entrega de volantes predio a predio • Instalación de afiches en puntos de mayor afluencia de población • Correos electrónicos a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. • Mensajes de texto a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. • Publicaciones en Twitter de la fecha hora y lugar de las reuniones.

Número	Tipo de reunión	Convocados	Asistentes	Acciones adelantadas en la convocatoria
				<ul style="list-style-type: none"> Entrega de volantes y afiches a Juntas de Acción Comunal. Entrega de volantes a medios locales de comunicación. Mensajes por whatsapp a líderes comunitarios y comerciantes. Invitación a las administraciones locales (alcaldías, consejos locales de participación)
29	Taller de impactos	180	166	<ul style="list-style-type: none"> Entrega de volantes predio a predio Instalación de afiches en puntos de mayor afluencia de población Correos electrónicos a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. Mensajes de texto a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. Publicaciones en Twitter de la fecha hora y lugar de las reuniones. Entrega de volantes y afiches a Juntas de Acción Comunal. Entrega de volantes a medios locales de comunicación. Invitación a las administraciones locales (alcaldías, consejos locales de participación)
4	Reuniones extraordinarias	700	782	<ul style="list-style-type: none"> Entrega de volantes predio a predio Instalación de afiches en puntos de mayor afluencia de población Correos electrónicos a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. Mensajes de texto a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. Publicaciones en Twitter de la fecha hora y lugar de las reuniones. Entrega de volantes y afiches a Juntas de Acción Comunal. Entrega de volantes a medios locales de comunicación. Mensajes por whatsapp a líderes comunitarios y comerciantes. Invitación a las administraciones locales (alcaldías, consejos locales de participación)
41	Reuniones interinstitucionales	497	497	<ul style="list-style-type: none"> Gestión personalizada para agendar las reuniones.

Número	Tipo de reunión	Convocados	Asistentes	Acciones adelantadas en la convocatoria
				<ul style="list-style-type: none"> • Correos electrónicos • Llamadas telefónicas de confirmación. • Cartas de invitación.
Total		43.639	4.055	

Las reuniones extraordinarias hacen referencia a las realizadas con comerciantes, academia y ONG y a las reuniones que se desarrollaron de manera mensual con los comités de participación zonal.

Tabla 9.68 Consolidado proceso de divulgación a la comunidad primer momento.

Fecha	Reunión	Pieza	No. De Piezas Entregadas
4, 5, 8, 9 y 10 de Mayo de 2017	Reuniones de inicio	Volantes informativos y de invitación	20.910
		Afiches informativos	239
9 de Septiembre de 2017	Reunión de inicio Patio Taller	Volantes informativos y de invitación	1.100
24 de Agosto de 2017	Reunión de avance	Volantes informativos y de invitación	20.252* 22.662
		Afiches informativos	81
14, 15,16 y 17 de Noviembre	Reuniones de finalización	Volantes informativos y de invitación (infografía)	23 746* 26 500
		Afiches informativos	539* 550
13 y 14 de Septiembre de 2017	Reunión con comerciantes	Volantes de invitación	450
Total			72 502

* Volantes registrados con formato de entrega.

Los volantes entregados como se mencionó en los procesos de convocatoria contaron con información técnica del metro, información de impactos y manejos y canales de información y atención a la ciudadanía.

9.5.2 Segundo momento de consulta y participación

Para el segundo momento de consulta, como se mencionó en el ítem de convocatoria se ejecutaron estrategias amplias, robustas e intensas para lograr invitar a los diferentes actores propuestos para este segundo momento, a continuación se presenta de forma consolidada la asistencia a este segundo momento.

Tabla 9.69 Convocatorias y asistentes a la socialización del segundo momento EIAS y al primer momento de socialización del plan de reasentamiento.

Zona/Sectores	Convocados	Asistentes	Acciones adelantadas en la convocatoria
Socialización y Consulta EIAS-Segundo momento			
Academia	101	22	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicaciones dirigidas a rectores, decanos, docentes y directores de departamentos de investigación de facultades como Ingeniería Civil, Ambiental, Arquitectura, Ciencias Social entre otras. • Entrega de cartas mediante visita a cada una de las rectorías, facultades y departamentos informando el objeto de la reunión y motivando la participación. • Canales de comunicación permanentes como línea telefónica y correo electrónico mediante el cual confirmaron asistencia y realizaron preguntas del evento • Publicación de la programación en la página web de la Empresa Metro de Bogotá.
ONG	183	18	<ul style="list-style-type: none"> • Entrega de cartas en cada una de las direcciones de funcionamiento de las ONGs, explicando a los convocados el alcance de las reuniones y la oportunidad de aportar en la construcción del EIAS. • Confirmación mediante llamadas telefónicas. • Envío de correos electrónicos. • Canales de comunicación permanentes como línea telefónica y correo electrónico mediante el cual confirmaron asistencia y realizaron preguntas del evento • Publicación de la programación en la página web de la Empresa Metro de Bogotá.

Zona/Sectores	Convocados	Asistentes	Acciones adelantadas en la convocatoria
Gremios	31	14	<ul style="list-style-type: none"> Entrega de cartas mediante visita a cada una de los presidentes de los gremios más representativos de la ciudad. Canales de comunicación permanentes como línea telefónica y correo electrónico mediante el cual confirmaron asistencia y realizaron preguntas del evento Publicación de la programación en la página web de la Empresa Metro de Bogotá.
Comerciantes	116	64	<ul style="list-style-type: none"> Identificación de líderes y representantes de los comerciantes. Entrega de cartas de invitación mediante visita a los locales explicando el objetivo de la reunión. Entrega de volantes a cada uno de los locales en las zonas más consolidadas, Av. Villavicencio, Av. Primero de Mayo sector venta de muebles, Calle 1 sector venta de repuestos para vehículos Av. Caracas sector compraventas y veterinarias. Canales de comunicación permanentes como línea telefónica y correo electrónico mediante el cual confirmaron asistencia y realizaron preguntas del evento Publicación de la programación en la página web de la Empresa Metro de Bogotá.
ZONA 1	3.500	61	<ul style="list-style-type: none"> Entrega de volantes predio a predio Instalación de afiches en puntos de mayor afluencia de población Correos electrónicos a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal.
ZONA 2	6.500	136	
ZONA 3	3000	87	
ZONA 4	1.000	92	

Zona/Sectores	Convocados	Asistentes	Acciones adelantadas en la convocatoria
ZONA 5	1.000	35	<ul style="list-style-type: none"> Mensajes de texto a líderes comunitarios y miembros del comité de participación zonal. Publicaciones en twitter de la fecha hora y lugar de las reuniones. Publicación de las reuniones en las página web de la Empresa Metro de Bogotá Entrega de volantes y afiches a Juntas de Acción Comunal.
ZONA 6	3.000	74	
Socialización de adquisición de predios y plan de reasentamiento. Primer momento			
ZONA 1	97	153	<ul style="list-style-type: none"> Carta de invitación a cada uno de los propietarios de los predios requeridos Volante de citación
ZONA 2	172	144	
ZONA 3*	298	178	
ZONA 4	154	246	
ZONA 5	139	241	
ZONA 6	420		
Calle 8 sur	100	63	<ul style="list-style-type: none"> Volante puerta a puerta
TOTAL	19 811	1628	

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

*Se incluye los datos de la reunión realizada en la calle octava sur.

En la tabla anterior la relación de convocados e invitados presenta un comportamiento diferente al presentado durante los procesos de participación, fueron menos los convocados y más los asistentes, dejando en evidencia que la asistencia está sujeta a intereses específicos de la población.

Como se evidencia en los datos presentados en la siguiente tabla se adelantó una estrategia robusta y un gran esfuerzo para convocar a las comunidades ubicadas a lo largo del corredor.

Tabla 9.70 Convocatorias y asistentes segundo momento

Zona	No. Convocados plan de reasentamiento	No. De cartas de invitación mesas de trabajo	No. De volantes entregados reuniones por zonas	Afiches instalados reuniones por zona	Mensajes de texto reuniones	Correos electrónicos reuniones	JAC Volantes reuniones	Total plan de reasentamiento	Asistentes mesas de trabajo	Total Asistentes reuniones
ZONA 1	97	101 Academia	3.500	14	113	68	420	153	22	61
ZONA 2	172	183 ONG	6.500	20	103	68	380	144	18	136
ZONA 3	298	31 Gremios	3100	15	137	114	560	241	14	87
ZONA 4	154	116 Comerciantes	1.000	10	95	69	320	246	64	92
ZONA 5	139		1.000	5	39	40	240	241		35
ZONA 6	420		3.000	10	76	84	--			74
TOTAL	1.280	431	18.100	74	563	443	1.920	1025	118	485

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En términos generales la asistencia fue representativa en razón de los aportes realizados por los asistentes, los cuales plantearon puntos focales de revisión sobre el estudio y aportaron en la formulación de medidas para los impactos identificados en el EIAS. Otro aspecto a destacar es la mirada integral entre los componentes de ingeniería y los aspectos socio ambientales con la visión de la operatividad del proyecto, lo cual se traduce en identificar desde lo ambiental la necesidad de describir, comprender y dar a conocer el sistema de circulación de aire del metro o las particularidades del clima en la zona nororiental de la ciudad, que pueden incidir o no sobre el proyecto, aportes como estos dieron la relevancia a cada uno de los encuentros.

Algunas de las causas que se pueden considerar en la diferencia de asistencia entre el primer y segundo momento pueden obedecer las siguientes causas:

Desinterés de los asistentes, debido a que los temas técnicos tratados en espacios de participación anteriores fueron similares, al igual que los impactos ocasionados en el proyecto y medidas de manejo fueron presentados en la última reunión realizada para el primer momento.

Por otra parte, y con el desarrollo del primer momento de socialización de adquisición predial y plan de reasentamiento, las principales dudas e interés mostrados durante el primer momento de socialización del EIAS de la gran mayoría de asistentes fueron resultas en estos espacios, evidenciando posiblemente un desinterés por asistir a reuniones relacionadas con temas generales del proyecto, en los cuales según varios propietarios asistentes, “no son del interés de ellos”.

Otra situación a considerar es la disminución frente a la incertidumbre en la construcción del metro, las situaciones que se estima disminuyeron este fenómeno fueron: Los números espacios de

participación e información que se desarrollaron en el primer momento, en los que participaron residentes, comerciantes, autoridades locales, y ciudadanos interesados en el proyecto. El plan de divulgación el cual fue intenso y de amplia cobertura mediante entrega de volantes, correos electrónicos, afiches y comunicación con los medios locales de información y finalmente la información en prensa y televisión mediante la cual se informaron los hitos de avance del proyecto. Esto se puede reflejar en las preguntas realizadas durante el primer momento, las cuales estaban enfocadas a la certeza o certidumbre frente al desarrollo, viabilidad, financiación y realización del proyecto.

En zonas como la cinco, que corresponde a la Av. Caracas entre calle 1 a 26, durante el proceso de participación que se adelantó a lo largo de esta etapa se presentó una baja asistencia. Este sector de la ciudad actualmente presenta complejidades tales como: manzanas completas de edificios abandonados u ocupados por personas dedicadas a la prostitución, venta de sustancias psicoactivas y bodegas de material de reciclaje, usualmente este grupo de actores no asisten a los espacios de participación.

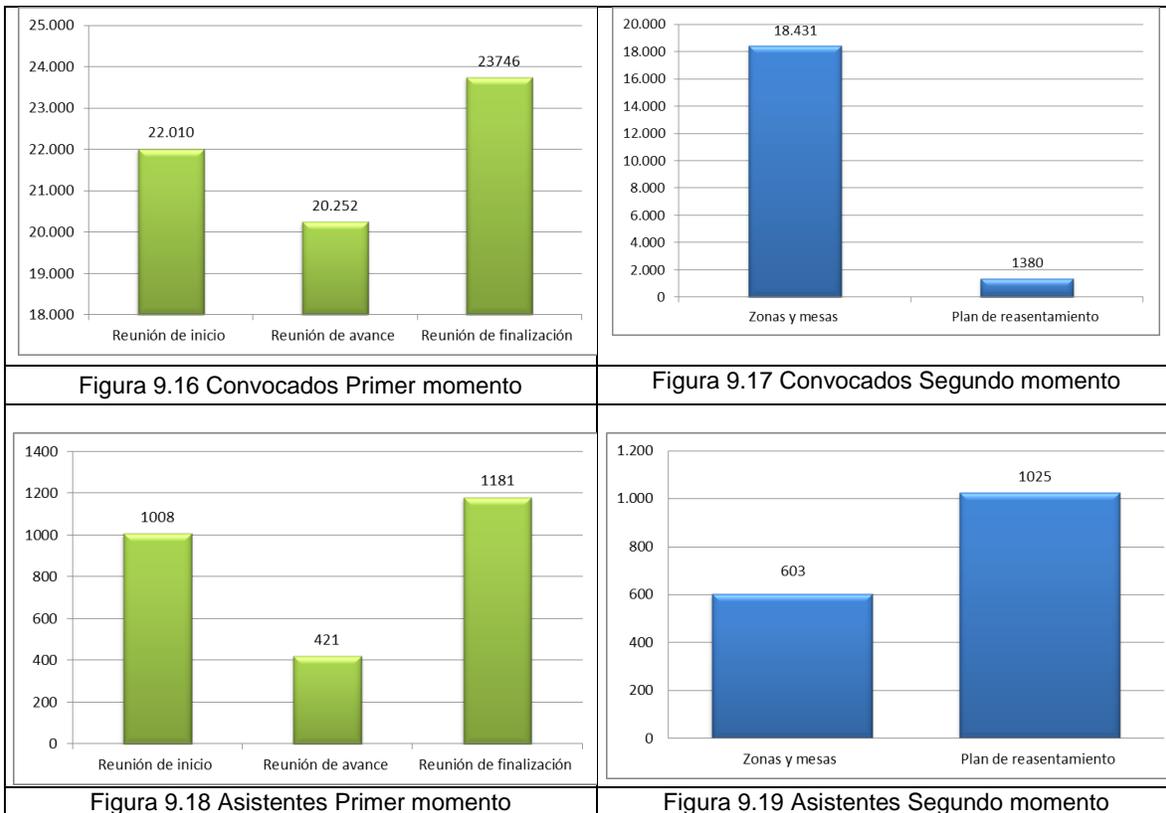
Es importante resaltar, que en la reunión realizada con los comerciantes, y debido a un error que se presentó en las cartas de la convocatoria, donde se indicó la dirección de forma errada, se presentó inconformidad en algunos de los asistentes, no obstante para atender la contingencia, se adelantaron previo a la reunión varias medidas como: llamadas a los asistentes, correos electrónicos y mensajes de texto a cada una de las personas a las cuales se les entregó la carta con la información errada. Adicionalmente en la dirección errada se dispuso de personal de la firma con un vehículo tipo Van o buseta, con el fin de trasladar a las personas que llegaron al lugar y llevarlas al sitio de la reunión. Durante el desarrollo de dicha reunión se ofrecieron disculpas a los asistentes por el inconveniente. El error en la dirección obedeció a que se tomó la dirección de las oficinas de la entidad que prestó el auditorio y no la dirección de localización del auditorio.

9.5.3 Análisis de los dos momentos de participación

Para analizar los datos de los dos momentos de socialización es necesario tener presente el contexto, para el primer momento las comunidades y demás grupos de interés presentaban un interés y expectativa frente al proyecto y los cambios que este generará sobre sus predios, actividades comerciales y cotidianidad. Por lo tanto la asistencia en algunas zonas resultó más significativa, para ese primer momento se adelantaron reuniones donde se presentó el avance y finalización de la primera parte de la elaboración, con cada presentación se resolvían más inquietudes y surgían en menos medidas algunas más específicas asociadas a la adquisición predial.

Para el segundo momento tanto las comunidades como los grupos de interés, esperaban información nueva o con un nivel de detalle más avanzado, con la implementación de las primeras reuniones de socialización del Plan de reasentamiento la asistencia a las estas fue contundente y para las reuniones de orden general se evidencio menos interés reflejado en la asistencia. No obstante, tanto el conocimiento como las preguntas adquieren profundidad y se centraron en temas como la calidad del aire en los trenes, especies arbóreas y su mantenimiento, temas de monitoreo de avifauna específicos y de movilidad vehicular en algunos barrios.

--	--



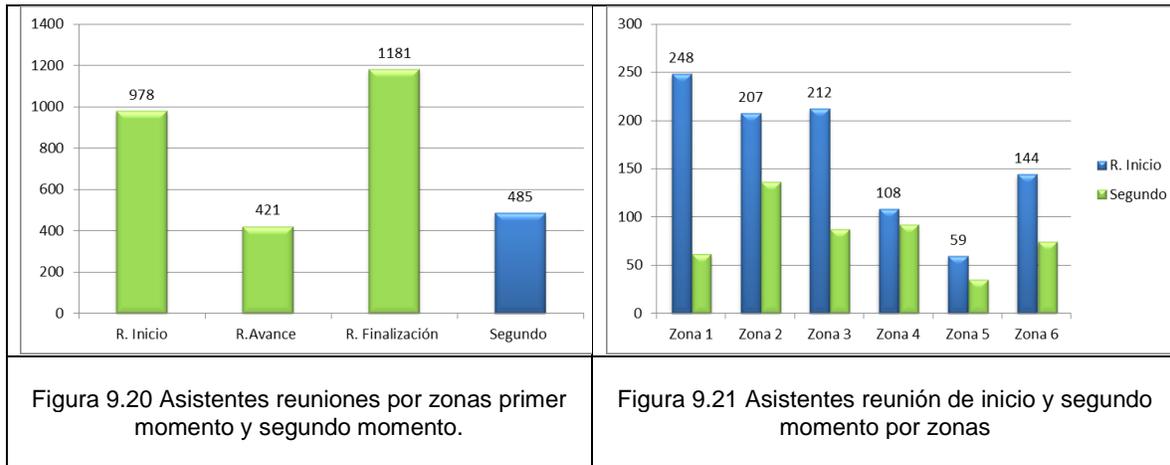
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En las Figura 9.16 y Figura 9.17 se puede evidenciar que los procesos de convocatoria mantienen rangos similares en cuanto al número de personas invitadas a cada uno de las reuniones adelantadas para los dos momentos, es decir se entregaron más de 20.000 invitaciones en cada una de las reuniones.

Con respecto a la asistencia en las Figura 9.18 y Figura 9.19 se compara la asistencia en los tres grupos de reuniones de inicio avance y finalización del primer momento y la asistencia al segundo momento, identificando que para el segundo momento contando las reuniones de Plan de reasentamiento y las zonas y mesas de trabajo la asistencia fue mayor, con 1.628 personas, en comparación con uno de los momentos de mayor asistencia del primer momento, el cual fue la finalización con 1.181, concluyendo asistieron 447 personas más.

No obstante en las reuniones generales del proyecto realizadas con la población de las zonas, en el segundo momento la asistencia fue baja, se puede considerar que gran parte de la población asistió a las reuniones específicas del plan de reasentamiento.

Se destacan que de acuerdo con el número de personas convocadas y teniendo en cuenta el esfuerzo y estrategias empleadas en cada uno de los procesos de convocatoria, la asistencia tuvo porcentajes cercanos al 10%. Las causas son diversas, entre las que se considera la falta de certidumbre frente a la construcción del Metro, la oposición de carácter político de algunos ciudadanos, entre otras.



Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Con respecto a las Figura 9.20 como se mencionó anteriormente, la asistencia de las comunidades se redujo notablemente de los eventos del primer momento a los del segundo momento, se considera como una de las causas, que ya se había realizado la reunión de finalización de la primera parte de los estudios y las comunidades se encontraban a la espera de la reunión de inicio de actividades del proyecto, por lo cual no presentaron interés en una reunión de presentación de temas del estudio.

En la Figura 9.21 se muestra el contraste de la asistencia de las comunidades en el primer momento de información, es decir la primera reunión citada y el segundo momento, evidenciando el comportamiento en cada una de las zonas. En la zona 1 la cual corresponde a las localidades de Bosa y Kennedy, muestra una asistencia destacada frente a las otras zonas, seguida de las zonas 2 y 3 que hacen parte de la localidad de Kennedy y Puente Aranda, zonas como 4 y 5 a lo largo del estudio presentaron una menor asistencia en particular la zona 5, debido a su carácter comercial, de zonas de alto impacto. La zona 6 contó con asistentes de diferentes sectores y en gran medida de propietarios de compraventas. Así mismo, en la figura de muestra una disminución de los asistentes para el segundo momento y con una muy marcada reducción de la zona 1.

9.6 ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA

Para la atención a la ciudadanía se implementó un sistema de atención al ciudadano, el cual estaba conformado por una línea telefónica de uso exclusivo para para la recepción de las solicitudes ciudadanas, esta línea contó con un horario de atención de cuarenta (40) horas semanales y un sistema de contestador automático, el cual incorporaba un mensaje de identificación del Proyecto.

Como parte del sistema de atención se contó con un correo electrónico como mecanismo de atención virtual. Mediante este correo se recibieron las inquietudes aportes y sugerencias, también fue empleado como medio de divulgación. A través del correo electrónico se enviaron las piezas de comunicación generadas durante el desarrollo de la Estructuración Técnica.

El procedimiento para la respuesta se realizó a través del Sistema Distrital de Quejas y Soluciones, este sistema permite llevar el control de las PQRS recibidas y la trazabilidad de la respuesta a cada una de ellas.

Algunas de las PQRS se presentaron de forma presencial, los ciudadanos se acercaron a las oficinas del Consultor, sin embargo es importante mencionar que lo requerido en la ET: 20 no establecía la atención presencial.

A continuación se relacionan las inquietudes recibidas en el marco del Proyecto en los diferentes medios: telefónico, correo electrónico y presencial.

9.6.1 Presencial

De manera presencial se recibieron cuatro inquietudes, las cuales estuvieron relacionadas con la afectación a los predios. (Ver Tabla 9.71)

Para el segundo momento no se recibieron inquietudes de manera presencial.

Tabla 9.71 Consolidado de atenciones recibidas de forma presencial

*Nombre	Fecha	Requerimiento
Ciudadano 1	15/08/2017	Información acerca de afectación predial en barrio Aristóteles Onasis
Ciudadano 2	13/09/2017	Inquietud acerca de afectación a predios
Ciudadano 3	13/09/2017	Información acerca de afectación predial.
Ciudadano 4	14/09/2017	Información acerca de afectación a predios.

** La información consignada en los listados de asistencia, invitaciones e inscripciones contiene datos personales, y está cobijada por las Leyes 1266 de 2008 y 1581 de 2012 de Protección de Datos. Estas leyes determinan que se trata de datos personales y sólo las personas relacionadas tienen derecho a conocer, actualizar o rectificar dicha información. La empresa Metro de Bogotá S.A. no tiene autorización para publicar dicha información*

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.6.2 Línea telefónica

Se dispuso de una línea telefónica de servicio a la ciudadanía de uso exclusivo, la cual fue atendida por los profesionales que pertenecen al equipo social, con el fin de recepcionar las solicitudes por parte de los ciudadanos. El número empleado fue el 2856715 y funcionó de lunes a viernes de 8:00 am a 12:00 m y de 1:00 pm a 5:00 pm. Así mismo, contó con contestador automático, de acuerdo con los requerimientos establecidos contractualmente.

En cuanto a las solicitudes recibidas de forma telefónica se recibieron 27 llamadas, en donde la mayoría eran relacionadas con información de afectación predial y compra de predios. Las demás

solicitudes estuvieron relacionadas con la fecha o lugar de los Comités de Participación Zonal y otras con la solicitud e información acerca de los temas tratados en las reuniones de avance o finalización estas últimas inquietudes de aquellas personas que no pudieron asistir a las reuniones.

Para el segundo momento de consulta y socialización se presentaron seis llamadas de conformación de asistencia a las reuniones que desarrollaron, para ese momento no se tomaron los datos de contacto debido a que el asunto de la llamada obedecía a la confirmación y no una inquietud.

A continuación, en la Tabla 9.72 se presenta el consolidado de las atenciones recibidas de forma telefónica.

Tabla 9.72 Consolidado de atenciones recibidas de forma telefónica.

* Nombre	Fecha	Medio	Requerimiento
Ciudadano 1	03/05/2017	Teléfono	Información de cómo se va desarrollar el proyecto
Ciudadano 2	17/05/2017	Teléfono	Solicitud relaciona con información técnica y predial del proyecto.
Ciudadano 3	17/05/2017	Teléfono	El señor pregunta a dónde puede enviar su hoja de vida
Ciudadano 4	17/05/2017	Teléfono	Administradora edificio Centro Médico Caracas
Ciudadano 5	07/06/2017	Teléfono	Solicitud de inscripción, junto con sus dos hijos al comité ciudadano 5
Ciudadano 6	29/06/2017	Teléfono	Inquietud acerca de afectación a un negocio ubicado en el sector de la Av. 1 de Mayo con Boyacá
Ciudadano 7	30/06/2017	Teléfono	Pregunta por la dirección de la empresa Metro
Ciudadano 8	06/07/2017	Teléfono	Información acerca del proceso de compra de predios
Ciudadano 9	06/02/2017	Teléfono	EL ciudadano quiere saber qué pasó con las acciones que le corresponden por la venta de su predio al distrito. Habló previamente con Sandra Gracia

* Nombre	Fecha	Medio	Requerimiento
Ciudadano 10	07/02/2017	Teléfono	Solicitud de información acerca de las líneas de atención ciudadana de Metro y el Consorcio METRO BOG
Ciudadano 11	19/07/2017	Teléfono	Información acerca de lo tratado en el comité 2.
Ciudadano 12	01/08/2017	Teléfono	Información acerca de afectación predial.
Ciudadano 13	01/08/2017	Teléfono	Inscripción a Comité ciudadano de la zona 3
Ciudadano 14	03/08/2017	Teléfono	Información acerca de afectación al predio
Sin datos	03/08/2017	Teléfono	Información acerca de afectación predial, ya que estaba informada de una afectación vial en su predio.
Ciudadano 15	03/08/2017	Teléfono	Información acerca de ubicación de estación Villablanca
Ciudadano 16	10/08/2017	Teléfono	Información acerca de afectación predial en Av. 1 de Mayo
Ciudadano 17	11/08/2017	Teléfono	Información acerca de afectación predial en El Tejar
Ciudadano 18	11/08/2017	Teléfono	Confirmación del sitio de reunión del consorcio Metro BOG
Ciudadano 19	11/08/2017	Teléfono	Confirmación fecha del próximo comité en la localidad de Puente Aranda
Ciudadano 20	14/08/2017	Teléfono	Información acerca de afectación predial en inmueble donde funciona el Hotel Escuela CUN.
Ciudadano 21	04/08/2017	Teléfono	Información acerca de afectación predial
Ciudadano 22	25/08/2017	Teléfono	Solicita información tratada en la reunión de avance, ya que no pudo ingresar al sistema.
Ciudadano 23	23/10/2017	Teléfono	Información acerca de reunión de finalización

* Nombre	Fecha	Medio	Requerimiento
Ciudadano 24	23/10/2017	Teléfono	Información acerca del comité de participación zonal
Ciudadano 25	17/11/2017	Teléfono	Información acerca de los temas tratados durante la reunión de finalización en el IED Benjamín Herrera.
Ciudadano 26	17/11/2017	Teléfono	Información de los predios que van a ser adquiridos para la construcción del viaducto en las zonas aledañas la 1° de mayo.

* La información consignada en los listados de asistencia, invitaciones e inscripciones contiene datos personales, y está cobijada por las Leyes 1266 de 2008 y 1581 de 2012 de Protección de Datos. Estas leyes determinan que se trata de datos personales y sólo las personas relacionadas tienen derecho a conocer, actualizar o rectificar dicha información. La empresa Metro de Bogotá S.A. no tiene autorización para publicar dicha información

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.6.3 Correo electrónico

En atención al ítem correspondiente al correo electrónico, funcionó el siguiente correo electrónico: proyectometro@ingetec.com.co, el cual fue divulgado mediante las piezas informativas, durante las reuniones de inicio, avance y finalización y en los diferentes espacios de participación como reuniones con los Comités de Participación Zonal, reuniones interinstitucionales y reuniones extraordinarias.

De acuerdo con lo establecido por parte de la Empresa Metro de Bogotá S.A, las solicitudes recibidas fueron ingresadas a la plataforma Sistema Distrital de Quejas y Soluciones (SDQS).

En la siguiente tabla se presentan las solicitudes recibidas mediante correo electrónico las cuales en total fueron 37. Frente a los principales temas que la ciudadanía pregunto fueron sobre información de las reuniones que se programaron, como los comités ciudadanos, confirmación de asistencia a reuniones extraordinarias con las Universidades, afectación de predios, temas tratados en las diferentes reuniones realizadas y envío de hojas de vida. (Ver Tabla 9.73)

Para el segundo momento se recibieron 25 correos de confirmación de asistencia las reuniones o mesas de trabajo, debido a que mediante los correos no se remitieron PQRS, se dio respuesta los mismos confirmado los datos de la reunión y no se incorporaron al Sistema SDQS. El mayor número de confirmaciones se presentó por parte de las universidades y los gremios.

Tabla 9.73 SDQS vía correo electrónico

Fecha de atención	*Nombres y apellidos	Inquietud
27/04/2017	Ciudadano 1	Respuesta a solicitud de préstamo auditorio SENA.
03/05/2017	Ciudadano 2	Por medio del presente email nos gustaría saber ¿Qué posibilidades hay de saber si podemos ver alguna maqueta o plano que podamos saber si la vivienda donde estamos ubicados va a afectar? también para el proyecto del metro nosotros estamos ubicados en la calle 31 sur 71 G 46 Barrio Carvajal le agradezco nos pueda colaborar con una respuesta por este mismo email gracias.
08/05/2017	Ciudadano 3	Buenos días quiero extender una solicitud a donde me puedo dirigir para llevar mi hoja de vida con el fin de participar ya sea en la actual etapa o la de construcción del proyecto Metro, sé que deben contratar personal que viva durante el desarrollo del tramo primera fase y estoy viviendo sobre la primera de mayo además ya participe en una de las reuniones informativas y me parece importante trabajar con el proyecto directamente.
10/05/2017	Ciudadano 4	Envío escaneado respetuosa solicitud donde se incluyen fotos. Estaremos atentos a participar, ya estamos inscritos sector Av. Caracas calles 2 a 28
22/05/2017	Ciudadano 5	Envío de hoja de vida
25/05/2017	Ciudadano 6	Envío de hoja de vida
06/06/2017	Ciudadano 7	¿Quería saber si en Conjunto residencial Campo David. Av. Caracas # 4 - 54 ¿hay parqueadero, dentro del conjunto o cerca al mismo para dejar el vehículo?
14/06/2017	Ciudadano 8	Inquietud acerca de los temas y actividades tratadas en el comité 3. También aporta fotografías e información acerca de la zona.
29/06/2017	Ciudadano 9	Pregunta por la dirección de la empresa Metro

Fecha de atención	*Nombres y apellidos	Inquietud
11/07/2017	Ciudadano 10	Piden confirmación acerca del comité 3
11/07/2017	Ciudadano 11	Confirmación acerca del comité 6
21/08/2017	Ciudadano 12	Información acerca de próximo comité ciudadano zonal
22/08/2017	Ciudadano 13	Pide adjuntar en el correo el volante de invitación a la reunión de avance del proyecto
23/08/2017	Ciudadano 14	Pide adjuntar en el correo el volante de invitación a la reunión de avance del proyecto
27/08/2017	Ciudadano 15	Información acerca de afectación predial
28/08/2017	Ciudadano 16	Desea que le aclaren acerca de la ubicación de una estación en la calle 8 sur y confirmación del trazado por este sector.
01/09/2017	Ciudadano 17	Confirmación a reunión con universidades.
01/09/2017	Ciudadano 18	Envío de hoja de vida
01/09/2017	Ciudadano 19	Confirmación a reunión con universidades.
01/09/2017	Ciudadano 20	Envío de hoja de vida
04/09/2017	Ciudadano 21	Confirmación asistencia a reunión con universidades.
06/09/2017	Ciudadano 22	Envío de hoja de vida
06/09/2017	Ciudadano 23	Envío de hoja de vida
13/09/2017	Ciudadano 24	Respuesta acerca de solicitud hecha por veedor Fabio Prieto.
19/09/2017	Ciudadano 25	Envío de hoja de vida
19/10/2017	Ciudadano 26	Derecho de petición
19/10/2017	Ciudadano 27	Derecho de petición
30/10/2017	Ciudadano 28	Información acerca del recorrido por la estación Palenque
31/10/2017	Ciudadano 29	Programación de recorridos por estaciones.
02/11/2017	Ciudadano 30	Información acerca del recorrido por estación Hospitales
02/11/2017	Ciudadano 31	Observaciones acerca de recorrido por estación calle 26 y agradecimientos por la gestión realizada
07/11/2017	Ciudadano 32	Información acerca de actividades realizadas en recorridos de zona 1.

Fecha de atención	*Nombres y apellidos	Inquietud
08/11/2017	Ciudadano 33	Información acerca de lugar y hora de reunión de Centro Memoria.
09/11/2017	Ciudadano 34	Información de fechas y lugares de todas las reuniones de finalización.
23/10/2017	Ciudadano 35	Información acerca de reunión de finalización
24/10/2017	Ciudadano 36	Información cerca del comité de participación zonal.
17/11/2017	Ciudadano 37	Información acerca de los temas tratados durante la reunión de finalización en el IED Benjamín Herrera.
17/11/2017	Ciudadano 38	Información de los predios que van a ser adquiridos para la construcción del viaducto en las zonas aledañas a 1° de mayo.

* La información consignada en los listados de asistencia, invitaciones e inscripciones contiene datos personales, y está cobijada por las Leyes 1266 de 2008 y 1581 de 2012 de Protección de Datos. Estas leyes determinan que se trata de datos personales y sólo las personas relacionadas tienen derecho a conocer, actualizar o rectificar dicha información. La empresa Metro de Bogotá S.A. no tiene autorización para publicar dicha información

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En la Figura 9.22, se evidencia el medio por el que se recibieron las PQRS, según estos datos, se evidencia que el mayor número de inquietudes fue recibido mediante el correo electrónico, el uso del mismo para varios de los ciudadanos resulta un medio de comunicación eficiente y de fácil acceso.

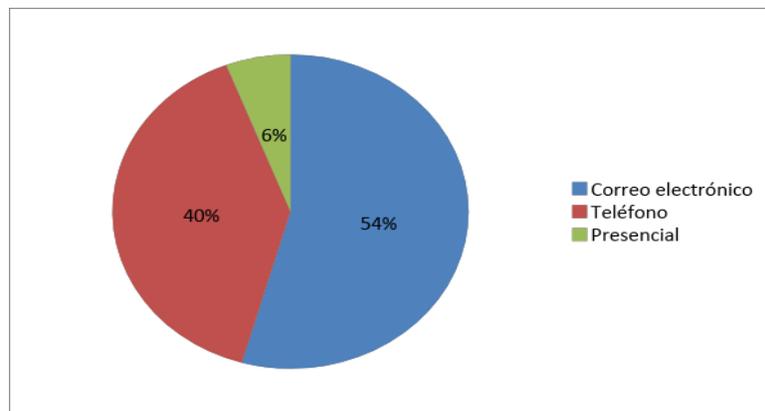


Figura 9.22 Recepción de PQRS de acuerdo con el medio

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

9.6.4 Consolidado de inquietudes y manifestaciones de la comunidad

Se evidencia interés por parte de los ciudadanos en participar en los procesos participativos en torno al Metro de Bogotá. De la misma manera, el desarrollo del metro elevado en la ciudad, cuenta con una aceptación positiva. Sin embargo se puede identificar niveles de incertidumbre frente a los procesos anteriores que se han promocionado en cuanto al desarrollo de un sistema de transporte tipo metro en la ciudad.

A lo largo del trazado existen inquietudes que se destacan tales como el cambio del perfil vial y el impacto frente a la cercanía del viaducto a los predios en la Calle octava sur, así como la etapa de operación sobre este sector.

En el corredor de la Avenida Caracas existe una preocupación sobre el aumento de presencia de habitantes de calle con ocasión del viaducto y con ello el aumento de los índices de inseguridad en sectores como San Victorino y entre las calles 22 a 26 con Av. Caracas. Frente a este tema, se trabajó con los ciudadanos sobre sus preocupaciones y recomendaciones, las cuales fueron evaluadas desde el área de diseño y hacen parte del capítulo 3. Descripción del proyecto, numeral 3.6 Recomendaciones ciudadanas incorporadas en el proyecto. Igualmente, se incluyen en el capítulo 8. Gestión Ambiental y Social, numeral 8.2.3.3 Programa de articulación interinstitucional para la construcción de vida urbana de la Primera Línea de Metro de Bogotá. Siendo así, el tema de habitante de calle, uno de los puntos específicos a tratar a través de esta instancia, y en donde se deberá revisar y articular con los planes de renovación que se tengan previstos por las diferentes entidades del Distrito a fin de realizar una intervención articulada e integral.

Las comunidades a lo largo del proceso de participación realizaron recomendaciones para la zona del separador estas recomendaciones fueron evaluadas y tenidas en cuenta, algunas de ellas fueron iluminación en el separador de viaducto, ubicación de cámaras de vigilancia, no ubicar mobiliario en el separador de la Av. Caracas. En el capítulo 3. Descripción de proyecto, numeral 3.6 Recomendaciones ciudadanas incorporadas en el proyecto.

Existe una inquietud general de la población asentada a lo largo del corredor frente a la compra de predios y los procesos asociados. Con respecto a este tema en las diferentes reuniones se les informó a los ciudadanos el proceso que se adelantará. Con el fin de complementar la información y resolver las inquietudes presentadas, se contó con el apoyo del IDU. Adicionalmente como ya se mencionó en la página de la Empresa Metro de Bogotá S.A los ciudadanos pueden consultar el estado de sus predios con respecto a las necesidades del proyecto.

De otra parte los ciudadanos consideran que el Metro es una respuesta a las necesidades y dificultades de movilidad de la ciudad.

Como experiencia exitosa se identifica que la presentación de referentes internacionales que muestran las diversas posibilidades que ofrecen los metros elevados en otros países, es una herramienta para sensibilizar a los ciudadanos y considerar otras alternativas.

Frente a los temas de diseño las comunidades y en particular los vecinos de las vías por las que transitará el Metro, realizaron aportes y consideraciones que deben ser tenidas en cuenta. Estas recomendaciones están enfocadas a generar apropiación, protección, identidad y seguridad en las zonas de separador del viaducto. En el anexo 9.34 se pueden consultar las recomendaciones realizadas por los asistentes a los comités de participación zonal durante la primera jornada de socialización. Estas recomendaciones hacen parte del capítulo 3. Descripción del proyecto, numeral

3.6 Recomendaciones ciudadanas incorporadas en el proyecto. Cada una de las recomendaciones fue evaluada por el componente de ingeniería, urbanismo, ambiental y social.

A continuación se presentan los temas e inquietudes por cada una de las zonas, recibidas durante los dos momentos de socialización y consulta y en las reuniones de socialización del plan de reasentamiento:

9.6.4.1 Zona Patio Taller

- Debido a la distancia que existe entre los barrios aledaños al Patio Taller y el Portal Américas, los residentes se ven en la obligación de tomar las rutas alimentadoras, sin embargo, la oferta de estos buses es insuficiente con respecto a la población de la zona. Además, las vías del sector no cuentan con la suficiente amplitud para que exista un flujo rápido de los vehículos, situación que suscita congestión vehicular en las denominadas “horas pico”. Los vecinos del sector refieren que en ocasiones toma menos tiempo llegar caminando en portal que en las rutas alimentadoras.
- La comunidad refiere que en el sector existe invasión del espacio público por parte de vendedores ambulantes.
- El gremio de bici taxistas refirieron que temen que sus actividades se vean afectadas debido a la ejecución de obras para la construcción del Metro.

9.6.4.2 Zona 1

- Durante la construcción y operación del proyectos ¿cuáles serán o cómo se manejarán las zonas de parqueo para los clientes de los almacenes de venta de cerámicas y para el cargue y descargue?
- ¿Cuál será la afectación predial para el sector?
- Durante la construcción y operación puede presentarse invasión del espacio público por parte de vendedores ambulantes, puesto que el personal de obra significara para ellos clientes potenciales.
- Con el Proyecto puede presentarse afectación a la actividad de los bicitaxistas por las obras del Metro.
- En la zona existe una percepción de inseguridad por la presencia de empresas que realizan reciclaje. Las zonas donde se llevan a cabo este tipo de procesos suelen estar contaminadas y rodeadas de escombros.
- En la etapa de construcción pueden presentarse inconvenientes en torno a la movilidad debido a que el sector no cuenta con vías alternas, las vías utilizadas son las vías principales como la Av. Ciudad de Cali y la Av. de las Américas.

Para el segundo momento de consulta las inquietudes estuvieron enfocadas, en los tiempos de desarrollo del proyecto, en los procesos adelantados para la adquisición de predios y la notificación a los propietarios y en la afectación que la obra puede generar a los predios, así como la incertidumbre por el cambio del gobierno nacional y las futuras decisiones.

9.6.4.3 Zona 2

- Con la construcción y operación del Metro se afectará el comercio dado que los cierres limitarán el acceso de la clientela a los establecimientos comerciales y se generará un cambio en las dinámicas del sector que pueden alterar la actividad comercial que hasta el día de hoy se ha mantenido en el sector.
- ¿Cuál es la afectación predial, en la estación conocida como “Palenque” se afectará el conjunto de apartamentos ubicado al costado sur de la Avenida Primero de mayo?
- Se ha considerado para el sector rutas alternas de movilidad por el cierre parcial de la Av. Primera de Mayo.
- Debido a que el sector cuenta con varios colegios pueden presentarse conflictos por movilidad peatonal y rutas escolares.
- Con el proyecto puede presentar inseguridad en las zonas bajas del puente vehicular de la Av. Boyacá.
- La comunidad manifiestas preocupación por la afectación a los árboles durante la etapa de construcción y en el diseño, debido a que considera que bajo el viaducto no se ubicarán más árboles.
- Ocupación de espacio público por vendedores estacionarios en la zona del hospital de Kennedy
- La zona de Plaza de las Américas es un sector residencial consolidado y será un usuario de la estación de la Av. Boyacá razón por la cual es necesaria la vinculación de los conjuntos de apartamentos de las Américas en las diferentes etapas.
- Con los bares ubicados sobre la A. Primero de Mayo frente al sector de plaza de las Américas debe adelantarse un trabajo con el personal de obra y durante la operación este sector puede presentar mayor inseguridad.
- En el segundo momento se mantuvieron algunas de las inquietudes presentadas y surgieron otras como información detallada de que espacios o lugares quedarán en la estación ubicada cerca al hospital de Kennedy y cómo funcionará el tema ambiental y de seguridad en las estaciones, se mantuvo el interés por el tema forestal en cuanto a la inquietudes de las especies que se van a sembrar.

9.6.4.4 Zona 3

- Durante la etapa de construcción y operación ¿Dónde se ubicarán zonas de parqueo para los clientes de los almacenes de venta de materiales de construcción y muebles?
- Sobre la Calle Octava cerca de la NQS se ubica INCI, esta institución manifiesta preocupación por las personas invidentes, por los recorridos que deben hacer y por la inseguridad sobre la NQS para acceder a la estación de TransMilenio de la NQS.
- Sobre la Av. Primero de Mayo en el sector de venta de muebles varios propietarios de inmuebles manifiestan su preocupación por la reducción de ventas de sus arrendatarios y entrega de inmuebles.

- En la estación de la Av. 68 la comunidad manifiesta preocupación por la afectación que la infraestructura del Metro pueda generar por la compra de predios como la institución educativa Luis Vargas Tejada y las viviendas vecinas, así como en el otro costado de la Av. Primero de mayo la posible afectación a la iglesia y salón comunal del barrio El Tejar.
- Las inquietudes manifestadas en el segundo momento estuvieron enfocadas a la afectación sobre la Calle octava sur, y a las dimensiones o longitudes con respecto al viaducto y a las viviendas, de igual manera se presentaron preguntas relacionadas con el tema de afectación a las viviendas por vibraciones y el ruido en la etapa de operación.

9.6.4.5 Zona 4

- Los residentes de la Calle Octava consideran que el trazado debe modificarse para que no pase por la Calle Octava.
- Afectación al sector de la Calle Octava por compra de predios para el nuevo perfil vial y cercanía del viaducto con las viviendas que quedarán.
- Inquietudes frente al proceso de compra y montos del inmueble y compensaciones debido a que en el sector las casas cuentan con áreas importantes y sus propietarios reciben renta de las mismas
- Los residentes de la Calle Octava manifiestan su preocupación por la llegada de habitantes de calle con el proyecto, consideran que el sector va a cambiar y que se presentarán situaciones similares al puente de la calle sexta.
- El sector actualmente cuenta con un separador verde y con árboles, manifiestan preocupación por la afectación a los árboles.
- La Calle Primera tiene un comercio especializado de venta de repuestos, las preocupaciones están relacionadas con las zonas de parqueo para los clientes de los almacenes de venta de repuestos, para el restaurante de los taxistas y para los talleres de mecánica durante la etapa de construcción y operación. Esta población menciona que anteriormente trabajaban sobre la Av. Caracas y se desplazaron hacia este sector, consideran que con el Metro puede ocurrir un proceso similar de desplazamiento.
- Las personas del sector de la Calle 1 dedicadas a la venta de repuestos para vehículos consideran que pueden verse afectados en la reducción de ventas en la etapa de construcción.
- En el sector existen varias instituciones educativas y los residentes consideran que con la etapa de construcción pueden presentar dificultades en la movilidad de los estudiantes y de las rutas escolares.
- En el segundo momento de socialización los residentes de la zona realizaron preguntas relacionadas con los temas de cronograma de obra, inicio de actividades, impactos sobre las zonas residenciales, los residentes de la calle octava sur presentaron varias inquietudes relacionadas con temas de ruido, vibraciones, paisaje y compra de predios así como procesos de reasentamiento.

9.6.4.6 Zona 5

- La comunidad manifiesta preocupación por renovación de la Av. Caracas en la zona de la estación central, en procesos anterior se adelantó la compra de inmuebles y otros procesos quedaron pendientes los dueños de estos predios están preocupados por la falta de información oficial.
- El centro de la ciudad a la fecha cuenta con varios proyecto de intervención y de manera particular en el sector salud ubicado en la Av. Carcas entre Calle 1 y 3, la comunidad manifiesta preocupación por múltiples intervenciones en el sector (Ciudad Salud)
- La comunidad señala que el parque Tercer Milenio cuenta con un parqueadero que sería importante que el proyecto considera la reactivación o uso de esta infraestructura para atender los problemas del sector frente a la necesidad de parqueaderos.
- La comunidad manifiesta su preocupación por el aumento de habitantes de calle en el sector de la calle 6 a calle 26, así como las zonas de prostitución.
- Debido a las diferentes intervenciones la comunidad manifiesta su preocupación por la desaparición de barrios por la compra de predios e intervenciones.
- Algunos propietarios de edificios que actualmente están arrendados por cifras por debajo de su valor, proponen adelantar programas de embellecimiento de fachadas para mejorar el aspecto y calidad visual de la Av. Caracas.
- La comunidad manifiesta que el Parque Tercer Milenio contaba con vigilancia privada y que su retiro afectó considerablemente la seguridad del sector.
- Algunos de los dueños de inmuebles comerciales manifestaron su interés por hacer parte de las zonas comerciales de las estaciones.
- La comunidad señala que es necesario mejorar la iluminación sobre el corredor de la Av. Caracas en particular en la zona de la Calle 19 a la 22 costado occidental.
- La comunidad manifiesta que en esta zona no debe ubicarse mobiliario y que la arborización no debe propiciar zonas oscuras o lugares que permitan guardar sustancias psicoactivas o armas.
- Para el segundo momento de consulta los temas abordados por las comunidades estuvieron relacionados con, aspectos más relacionados con el desarrollo de las obras como si la demolición de predios generará culatas, renovación urbana en las áreas aferentes a las estaciones y medidas de manejo para impactos como el ruido y las vibraciones.

9.6.4.7 Zona 6

- En esta zona existen barrios de viviendas de interés patrimonial , por lo cual existe una preocupación por la afectación al Patrimonio Bienes de interés cultural, debido a la concentración del transporte público generado por los desvíos durante la etapa de construcción, por lo cual recomiendan implementar más rutas en sentido oriente –occidente.
- Los comerciantes de la Avenida Caracas consideran que con la operación del viaducto se va a incrementar la inseguridad y las ventas van a ser afectadas.
- La comunidad manifiesta inconformidad por información de movilidad sobre tala de árboles en la Av. Caracas, así como la afectación a los árboles existentes sobre la Av. Caracas

- La comunidad solicita más información sobre obras adicionales que se realicen en el sector como el deprimido de la calle 63.
- Manifiestan su preocupación por el aumento de habitantes de calle y prostitución en zonas como la calle 57 a 63.
- Sobre esta zona existen lotes baldíos la comunidad recomienda que estos lotes sean considerados para las estaciones.
- En cuanto al cambio de perfil vial en el sector, de acuerdo con la información entregada por los comerciantes, los clientes de las compraventas se desplazan a pie, para este tipo de comercio no habría afectación por cambios en la movilidad y mencionan como viable un cambio en el sector que incentive el uso del transporte público.
- En la zona la comunidad menciona que existe percepción de inseguridad por bares y actividades comerciales de tipo nocturno.
- En el segundo momento de participación y consulta algunos ciudadanos manifestaron sus inquietudes frente aspectos como: Futuras etapas como la prolongación hasta la calle 170, inquietudes asociadas a temas como la reducción del carril mixto sobre la Av. Caracas y el uso de un nuevo carril mixto restringido, la congestión vehicular y la posible afectación al comercio formal. Otro tema que tomo especial importancia fue la calidad del aire en relación a la presencia de Transmilenio en la parte inferior del viaducto y las condiciones climáticas especiales del sector Nororiental de la ciudad.

9.6.4.8 Plan de reasentamiento

A continuación se muestran las inquietudes por parte de la comunidad durante el primer momento de socialización del plan de reasentamiento. Estas se categorizaron en grupos, los cuales fueron contestados a los solicitantes, al igual que subidas a la página web de la Empresa Metro. En ese sentido, y a lo largo de las socializaciones, se recibieron 454 preguntas por escrito.

Posterior a un análisis de las preguntas, se identificó que las veinte principales preguntas o dudas que tiene la comunidad son las que se presentan en la Tabla 9.74.

Tabla 9.74. Preguntas frecuentes en las socializaciones

No.	Pregunta frecuente
1	¿Cómo se hace el avalúo del predio que van a comprar?
2	¿Quién responde por los daños que produce la construcción?
3	¿Quién hace los pagos?
4	¿Quién hace la compra del predio?
5	¿En qué fecha inicia la compra de predios?
6	¿Desde cuándo deben ser desocupados los predios?
7	¿Cuándo inicia el reasentamiento?
8	¿Cuál es el tiempo aproximado en negociación de predios?
9	¿Cómo es la forma del pago del predio y los plazos?
10	¿Quién valor las compensaciones?

11	¿Se debe hacer el pago del predial?
12	¿Cuánto es la distancia entre viaducto y predios?
13	¿Es posible contratar un avalúo externo al de la Empresa Metro?
14	¿Es necesario seguir adelante los diferentes procesos jurídicos que pueda tener el predio?
15	Si se van antes los arrendatarios, ¿Quién pagará el arriendo?
16	¿Para cuándo se deben pedir los inmuebles a los arrendatarios?
17	¿Cómo son los reconocimientos económicos tanto para propietarios como para arrendatarios?
18	¿Qué incluye la notificación de compra?
19	¿Qué opciones y mecanismos tienen los propietarios para validar o refutar el valor del avalúo?
20	Si no hay acuerdo con el avalúo ¿qué procedimiento se sigue?
No.	Reunión Calle octava sur
21	¿Cuál es la afectación parcial exacta de cada predio?
22	¿Cuánto es la distancia entre viaducto y predios?
23	¿Cuáles son los predios de afectación parcial y cuáles de afectación total?

Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

Dichas preguntas, se categorizaron dependiendo de las áreas de la Empresa Metro, se identificaron preguntas relacionadas con el área técnica, jurídica, social, ambiental, administrativa y financiera, con el fin de dar su respectiva respuesta.

9.6.4.9 Recomendaciones de la comunidad

Frente a las recomendaciones realizadas por la comunidad a los temas de logística de las convocatorias, se presentaron las observaciones que se presentan en la Tabla 9.75

Tabla 9.75. Principales recomendaciones a talleres

No.	Recomendaciones
1	Espacios más grandes para llevar a cabo los talleres
2	Llevar a cabo talleres con grupos más pequeños
3	Realizar talleres con grupos específicos

Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

Por otra parte, y frente a los temas del proyecto, se presentan a continuación en la Tabla 9.76 las observaciones y recomendaciones de la ciudadanía.

Tabla 9.76. Principales recomendaciones al proyecto

No.	Recomendaciones
1	Tener en cuenta las unidades económicas que no se trasladan
2	Comunicación constante con la ciudadanía frente a los avances del proyecto
3	Tener en cuenta las características de la población a reasentar
4	Comunicar de manera oportuna los frentes de obra
5	Durante los frente de obra tener en cuenta las entradas a los inmuebles
6	Claridad frente a las compensaciones económicas
Recomendaciones reunión Calle octava sur	

No.	Recomendaciones
1	Contar con un acompañamiento por parte de la EMB e IDU
2	Notificación previa al levantamiento topográfico
3	Claridad frente a la afectación parcial de los inmuebles
4	Comunicación constante con la ciudadanía frente a los avances del proyecto
5	Tener en cuenta las características de la población a reasentar
6	Comunicar de manera oportuna los frentes de obra
7	Durante los frentes de obra tener en cuenta las entradas a los inmuebles
8	Claridad frente a las compensaciones económicas

Fuente: Empresa Metro de Bogotá, 2018

9.7 ENCUESTA DE PERCEPCIÓN CIUDADANA

Durante el desarrollo de la Segunda jornada de consulta del Estudio de Impacto Ambiental y Social - EIAS de la Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB; se aplicó una entrevista estructurada a los asistentes con el propósito de conocer el grado de satisfacción y percepción con respecto a la futura PLMB.

A continuación, se presenta la metodología, la tabulación y el análisis de los datos obtenidos a través de la encuesta de percepción ciudadana. Es importante aclarar que esta encuesta de percepción se ha implementado previamente en dos ocasiones que hicieron parte del primer momento de socialización y consulta, y que a diferencia de las anteriores encuestas, la encuesta de esta jornada se centró específicamente en la percepción que tiene cada entrevistado con respecto al proyecto, la cual fue realizada para el segundo momento de consultad del EIAS.

Adicionalmente, conto con un apartado para impactos y medidas de manejo, en el cual se preguntó sobre el impacto que le generaba más preocupación y su grado de aprobación con respecto a las medidas de manejo que se proponen desde la consultoría para su mitigación.

Por primera vez los asistentes pudieron evaluar el encuentro, lo cual ofrece una mirada integral de la gestión social y de los aspectos que son susceptibles de mejora en estos espacios, los cuales se enmarcan bajo los principios de la participación ciudadana.

Estas encuestas fueron realizadas por el equipo consultor, una vez finalizaba la socialización, con el fin de obtener una mirada integral, informada y con mayor objetividad por parte de los asistentes.

9.7.1 Objetivos

9.7.1.1 Objetivo general

Caracterizar y conocer, a través de una encuesta estructurada, la opinión de la población que asistió a las jornadas de consulta del Estudio de Impacto Ambiental y Social, con el fin de determinar el nivel de satisfacción, importancia o grado de acuerdo con respecto a lo expuesto y al proyecto PLMB en general.

9.7.1.2 Objetivos específicos

Caracterizar demográficamente a la población encuestada, con el fin de determinar patrones significativos que se presenten en esta y que puedan ser determinantes para el Estudio.

Evaluar las reuniones de consulta, logística, temáticas y expositores, para identificar las preferencias y los principales factores sobre los que se deben centrar los procesos de mejora en los diferentes escenarios de participación con ocasión del proyecto.

Tabla 9.77 Ficha técnica tercera encuesta de percepción ciudadana

Encuesta de percepción ciudadana – socializaciones EIA	
Periodo de recolección	Del 9 al 13 de Abril de 2018
Tipo de encuesta	Entrevista personal
Método de recolección	Encuesta estructurada
Tamaño de la muestra	209 encuestas.
Población objetivo	Hombres y mujeres mayores de 18 años que asistieron a las reuniones de socialización del EIAS
Realizado por	Equipo de gestión social Consorcio Metro Bog

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

9.7.2 Antecedentes

Durante la presente estructuración de la PLMB, se han fomentado diferentes escenarios de participación, los cuales le han permitido a la ciudadanía estar al tanto de los avances del proyecto. Bajo esta premisa, el proyecto ha buscado que quienes han participado en estos procesos puedan manifestar sus inquietudes, hagan sus respectivos aportes y construyan de forma conjunta los EIAS.

Así mismo, para el proyecto ha sido de total importancia conocer de cerca la forma en la que está siendo percibido, con el fin de encontrar estrategias que centren sus esfuerzos en mostrar a la ciudadanía que efectivamente la PLMB es la mejor opción para mitigar las dificultades que hoy en día se presentan en la ciudad con respecto a la movilidad.

Además de promover estos espacios, se han implementado estrategias que les permitan a los ciudadanos manifestar sus acuerdos e inconformidades en torno al proyecto. Una de estas ha sido la encuesta de percepción ciudadana, la cual ha contado con tres momentos a lo largo de la estructuración técnica; esta herramienta ha permitido al equipo de gestión social evidenciar el grado de aceptación, satisfacción, acuerdo o importancia existente en la ciudadanía.



Figura 9.23 Jornadas de aplicación encuesta de percepción ciudadana

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Para la primera y segunda jornada de aplicación de encuesta de percepción, tal y como la Figura 9.23, lo evidencia, se tuvo en cuenta como método de recolección de información una encuesta estructurada, la cual fue diseñada por el equipo de gestión social del Consorcio Metro Bog y avalada por la interventoría. Se hizo uso de las nuevas tecnologías, y a través de aplicaciones web como Google Forms y KoBoCollect los ciudadanos pudieron acceder al cuestionario. Tanto en sus hogares, por medio de un link enviado a los correos electrónicos que los direccionaba a la herramienta virtual Google Forms, como en los puntos escogidos para la actividad a través de tablets con la aplicación KoBoCollect.



Fotografía 9.41 Formato encuesta de percepción ciudadana Google Forms

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Para la segunda jornada de aplicación de la encuesta, la cual se realizó durante el primer momento de consulta, de acuerdo a la retroalimentación efectuada por parte del equipo de gestión social y el equipo que llevo a cabo la jornada de entrevistas en los diferentes puntos, se tomó la decisión de usar la plataforma virtual Google Forms como única herramienta de recolección de datos, dadas las condiciones de seguridad de algunos sectores; por tanto se diseñó un formulario para diligenciar manualmente y una vez cada integrante hacia entrega de sus respectivos formularios, el equipo de gestión social ingresaba los datos a la plataforma de Google. Esta información fue unificada y analizada en el entregable Documento de análisis de percepción ciudadana.

Para la tercera jornada de aplicación de la encuesta, la cual se adelantó durante el segundo momento de consulta, se retomó la estrategia que contemplaba a KoBoCollect como una herramienta idónea de recolección de información. Se diseñó el cuestionario y a través de tablets el equipo de gestión social, en las diferentes jornadas de consulta, llevo a cabo la actividad.

Es importante resaltar que el presente documento se desglosa con el fin de exponer los resultados obtenidos en la tercera jornada de aplicación de la encuesta de percepción ciudadana y por tanto es importante demarcar a continuación las diferencias de esta encuesta con respecto a las dos primeras:

- a. La población encuestada estuvo condicionada por su asistencia a las jornadas de consulta y socialización del proyecto, es decir, solo fueron encuestadas aquellas personas que se acercaron a los diferentes escenarios de participación y accedieron a responder el cuestionario.
- b. Una vez finalizaban las diferentes jornadas de consulta, el equipo de gestión social emprendía el diligenciamiento de las encuestas junto con los ciudadanos. Se requería que el encuestado contara con la suficiente información del proyecto para garantizar objetividad en sus respuestas. En las anteriores encuestas, dadas las condiciones de las jornadas y la etapa en la que se encontraba la estructuración técnica, el conocimiento acerca del proyecto no era un requerimiento.
- c. Esta encuesta conto con tres módulos: demográficos, percepción ciudadana e impactos y medidas de manejo. Adicionalmente conto con unas preguntas en formato tipo Likert que le permitieron al encuestado calificar el encuentro, su logística, los contenidos y a los expositores. Las anteriores encuestas contaron con cuatro módulos: Demográfico, percepción ciudadana, medios de transporte y comunicaciones.
- d. Las primeras jornadas de aplicación de la encuesta, tal y como se muestra en la Grafica 4.1, fueron llevadas a cabo en diferentes puntos de la ciudad, a lo largo del trazado de la PLMB. La tercera jornada de aplicación fue llevada a cabo en los espacios destinados para los diferentes encuentros con la ciudadanía.
- e. El modulo destinando a los impactos y medidas de manejo se planteó con el fin de evidenciar si los impactos percibidos por la comunidad fueron tenidos en cuenta en su totalidad por parte de la consultoría, y de ser así corresponder a estos con las respectivas y acordes medidas de manejo.

9.7.3 Análisis de resultados

9.7.3.1 Modulo demográfico

Como se referenció anteriormente, la encuesta estuvo compuesta por tres módulos: Demográfico, percepción ciudadana y valoración de impactos y medidas de manejo. Para dar inicio al análisis de resultados es importante hacer hincapié en el módulo demográfico, ya que es el que permitirá obtener una visión general de las características sociales de la población que está inmersa en los procesos de participación ciudadana del proyecto, lo cual, entre varios aspectos, permite establecer los adecuados canales de comunicación, de acuerdo a la edad, nivel educativo o estrato socioeconómico.

La Figura 9.24 muestra, tal y como su nombre lo indica, el promedio de asistencia visto desde la variable sexo. La grafica es clara al exponer que no existen diferencias significativas con respecto a su asistencia; así mismo, al hacer un análisis riguroso de la tendencia de respuestas se evidencian que estas no se relacionan directamente con el hecho de ser hombre o mujer.

Es importante resaltar que la Empresa Metro de Bogotá se rige bajo los principios de igualdad y no discriminación por razón de sexo, por tanto, los diferentes escenarios de participación propuestos por el proyecto garantizan que esta premisa se mantenga, reiterando su compromiso con respecto a la igualdad de género y a la promoción de un sistema de transporte inclusivo. Esta tendencia se ha mantenido a lo largo de las tres encuestas de participación ciudadana. Al hacer un promedio, se evidencia una participación del 50% para cada sexo.

Similar a los resultados obtenidos con el sexo de los encuestados, se encuentra la variable edad, expuesta a través de la Figura 9.25. Se reitera una vez más que la percepción de los ciudadanos se rige por variables externas al sujeto, es decir, su edad tampoco determina el grado de acuerdo y percepción positiva con respecto al proyecto.

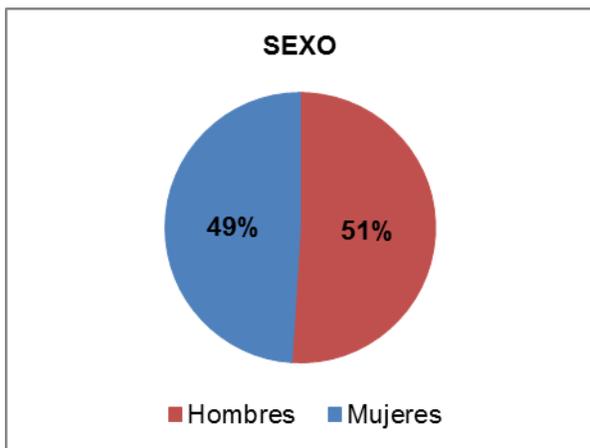


Figura 9.24 Porcentaje de sexo
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

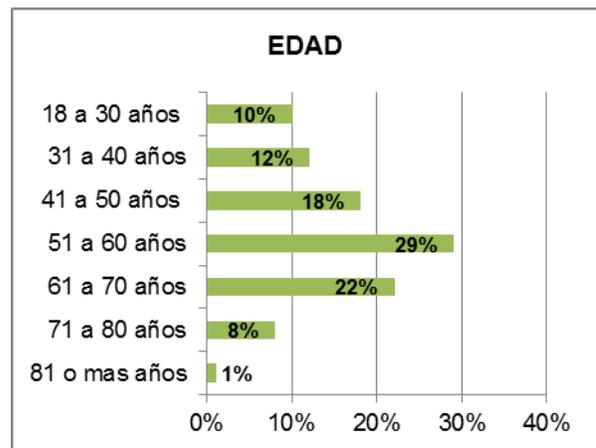


Figura 9.25 Edad
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Es importante conocer la edad de quienes asisten a los espacios de participación del proyecto. La forma en la que se llevan a cabo los diferentes procesos de convocatorias tiene injerencia en los niveles de asistencia de cada grupo etario. La promoción de las diferentes socializaciones, además de estar respaldadas por los volantes predio a predio, debe llevarse a cabo a través de las herramientas virtuales que hoy en día se poseen como medios de comunicación alternativos; de esta forma se garantiza que la información del proyecto llegue a los grupos etarios más jóvenes. Es importante comentar a la ciudadanía, durante las diferentes reuniones, las redes sociales de la Empresa Metro.

En cuanto a las variables nivel educativo, se evidencia una relación estrecha entre el nivel educativo y el estrato socioeconómico. Las personas cuyo nivel educativo alcanza el postgrado pertenecen a los estratos 4, 5 y 6. Del total de los encuestados en estratos 5 y 6, llegan a estudios de postgrado. El estrato 3, debido a que es el que cuenta con mayor participación en estos espacios, presenta mayor variación en este aspecto; su nivel educativo oscila entre primaria y estudios de postgrado. A partir de estos datos es importante tener en cuenta el nivel de tecnicismo y las estrategias de exposición y comunicación para cada sector. (Ver Figura 9.26)

Con respecto a la ocupación principal, el 49% de los encuestados manifiesta ser independiente. Es importante resaltar que varios de los sectores por donde está el trazado de la futura PLMB son comerciantes, es decir, establecimientos que funcionan de manera independiente, y cuya preocupación con respecto al proyecto se traduce en la incertidumbre que se genera alrededor de su local, establecimiento, etc. Adicionalmente, el porcentaje de empleados obedece al 23% del total de los encuestados, situación entendible y coherente con la dinámica que se tiene en cuenta para llevar a cabo las jornadas de socialización; la hora, el día, el lugar y el tiempo que requieren estas actividades dificulta que las personas empleadas puedan ser partícipes de estos escenarios. (Ver Figura 9.27)

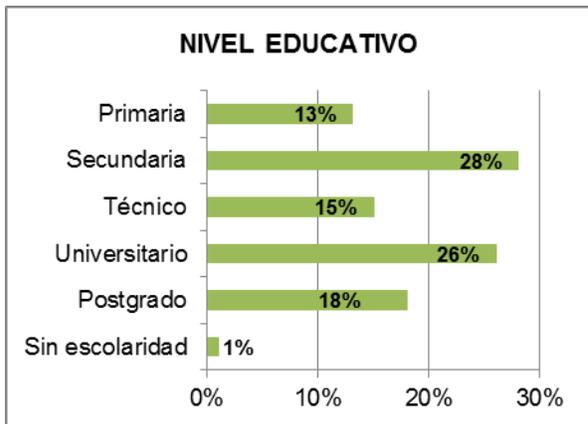


Figura 9.26 Nivel educativo de los encuestados
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

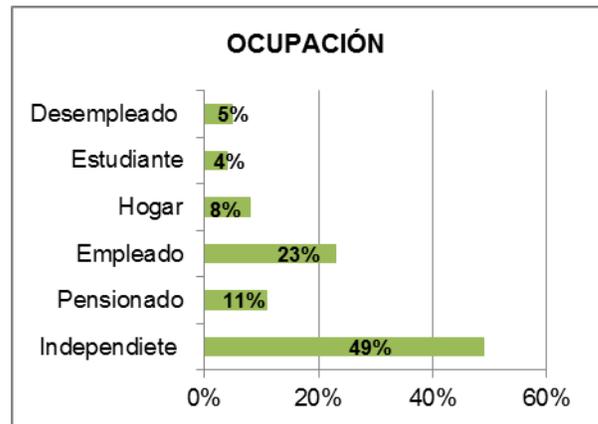


Figura 9.27 Ocupación de los encuestados
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En la Figura 9.28 y Figura 9.29 se destaca que la localidad de Kennedy es la localidad que mayor participación presentó en las jornadas de consulta; en concordancia con esto, el estrato 3, seguido por el estrato 2, son los que mayor representatividad tienen. Se resalta que en la localidad de Kennedy prevalecen los estratos 2 y 3, por tanto los datos van en coherencia unos con los otros.

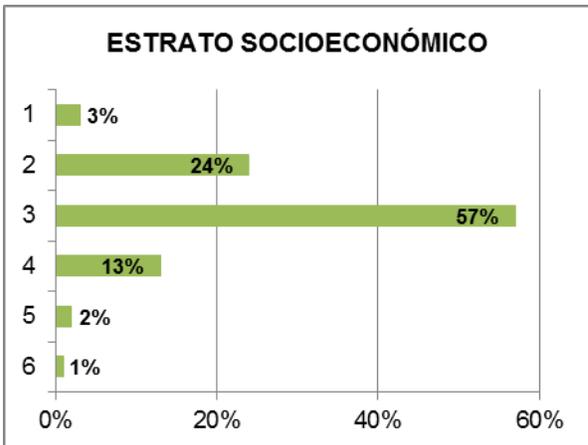


Figura 9.28 Porcentaje de encuestados por estrato socioeconómico

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

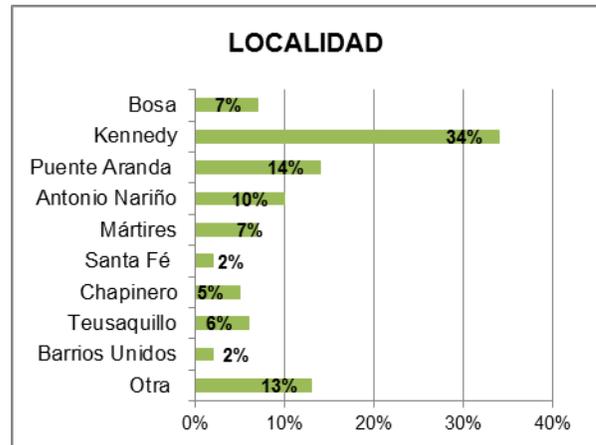


Figura 9.29 Porcentaje de encuestados por localidad

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Es importante resaltar que la percepción de los encuestados puede variar de acuerdo a las condiciones de sus territorios, sin embargo, los resultados de la presente encuesta no demarcan estas diferencias y se interpreta que las respuestas van de acuerdo a las situaciones actuales de la ciudad en general y no a los diferentes sectores. No se evidencian patrones de respuestas en donde el estrato socioeconómico o la localidad sean determinantes.

Está claro que la ciudadanía reclama soluciones contundentes en cuanto a las dificultades de la movilidad; esto independientemente de las zonas donde se habite. Existen diversas preocupaciones por parte de la ciudadanía que responden a dinámicas sociales de los sectores y que se relacionan con la construcción del metro elevado, como la presencia de habitante de calle en zonas de la de la Av. Caracas, o el hurto hacia las zonas del Patio Taller; pero puntualmente, en cuanto a la movilidad, la ciudadanía comulga con que esta debe ser intervenida en el menor tiempo posible, por tanto, los datos obtenidos se leen de forma general y no sectorizada. La Figura 9.30 y Figura 9.31 evidencian lo anteriormente referenciado.

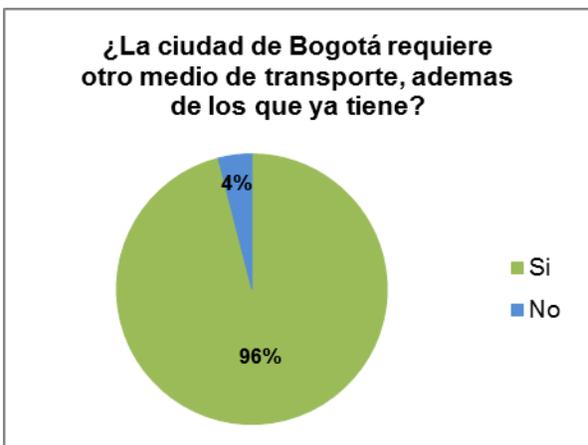


Figura 9.30 ¿La ciudad de Bogotá requiere otro medio de transporte, además de los que ya tiene?

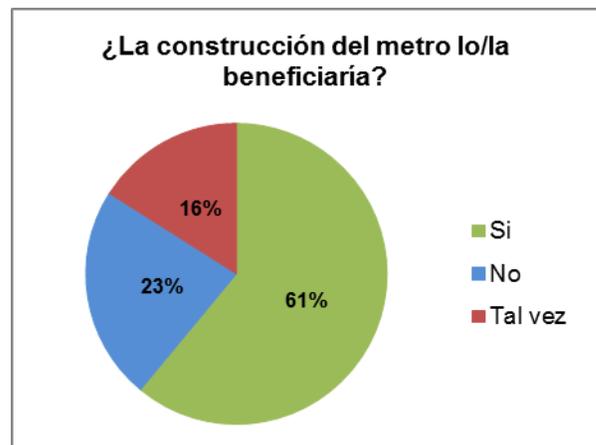


Figura 9.31 ¿La construcción del metro lo/la beneficiaría?

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Es importante aclarar que varios de los encuestados que respondieron que el Metro no los beneficiaría lo hacían debido al temor que existe en torno a la adquisición de los predios que se encuentran en las áreas de influencia del proyecto o a la afectación que estos tendrán por la construcción y la operación de la estructura. Para ello, la Empresa Metro de Bogotá, está promoviendo espacios de gestión con la comunidad, para que el tema predial, uno de los que genera mayor resistencia por parte de la ciudadanía, sea atendido y no permita la promulgación de desinformación.

9.7.3.2 Módulo de percepción

De acuerdo a lo expuesto anteriormente y a la luz de los resultados obtenidos, se determina que los análisis en cuanto a la percepción del proyecto serán expuestos de forma general, puesto que al llevar a cabo el proceso de tabulación no se evidenciaron tendencias o patrones en las respuestas que requieran de un análisis específico para cada una de las variables de la encuesta.

Se reitera nuevamente que la percepción de los encuestados, y su similitud al momento de responder, obedece a la situación actual de la ciudad en torno a las dificultades de movilidad. Existe una insatisfacción generalizada en torno a las opciones del sistema de transporte actual de la ciudad; el alza en los precios, la calidad del servicio, la frecuencia, la flotas antiguas, la oferta insuficiente para la demanda, entre varios aspectos, constituyen la necesidad de contar con un sistema masivo de transporte adicional.

Para conocer la percepción ciudadana por parte de los asistentes, se les indicó que ante una serie de afirmaciones en torno al Metro contestaran si estaban de acuerdo, en desacuerdo o ni en acuerdo ni en desacuerdo, tal y como lo indica la Tabla 9.78.

Tabla 9.78 Porcentajes de percepción ciudadana

	DE ACUERDO	EN DESACUERDO	NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO
El Metro embellecerá y renovará el espacio urbano de la ciudad	74%	12%	14%
El Metro valorizará los predios a su alrededor	62%	17%	21%
El Metro fortalecerá el comercio a su alrededor	45%	35%	20%

El Metro será amigable con el medio ambiente	 72%	 18%	 10%
La construcción del Metro se realizará y culminará con éxito	 49%	 15%	 36%
El Metro mejorará la calidad de vida de los ciudadanos	 78%	 7%	 15%
La construcción del Metro es la mejor opción para solucionar las dificultades de movilidad	 72%	 16%	 12%

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

De acuerdo a la información presentada en la Tabla 9.78, se evidencia que existe mayor aceptación y percepción positiva en torno a la relación que existe entre el Metro y la fomentación de calidad de vida; esto debido a que quienes hagan uso de este, tardarán menos tiempo en los diferentes medios de transporte y mayor tiempo en sus hogares junto a sus seres queridos o descansando. A mayor tiempo libre, mayor percepción de calidad de vida. Actualmente el recorrido que realiza un ciudadano desde el Portal Américas hasta la Calle 72 tarde más de dos horas; con el metro, este recorrido se reducirá a 27 minutos. Además, se prevé que no habrá conglomeraciones de personas en las estaciones ya que en horas pico el metro pasara con una frecuencia de 3 minutos. Con respecto a las anteriores encuestas, este aspecto en promedio tenía una aceptación del 63%, presentando así un incremento positivo de 15 puntos.

Seguido a la afirmación que abarca lo relacionado a la calidad de vida, se encuentra el tema de urbanismo, con un 74%. Es importante que los ciudadanos, en especial los que posean predios y transitan con frecuencia las áreas de influencia directa del proyecto, conozcan que el Metro, además de ser la solución para las dificultades de movilidad, trae consigo una propuesta que busca promover, desarrollar y ejecutar proyectos de renovación urbana y de construcción y mejoramiento del espacio público. Esta información ha sido divulgada a lo largo de las diferentes socializaciones y junto a la ciudadanía se han llevado a cabo actividades que le han permitido a esta misma ser participe en el proceso de urbanismo alrededor de la PLMB. Este aspecto presenta un incremento positivo de 10 puntos con respecto a las anteriores encuestas.

Con una aceptación del 72%, la población encuestada abala que la construcción del Metro es la mejor opción para solucionar las dificultades de movilidad en la ciudad y que este será amigable con el medio ambiente. En cuanto a este último aspecto, durante las diferentes socializaciones se ha hecho énfasis en el compromiso ambiental del metro; informando que este será eléctrico y contara con la última tecnología del momento. Presenta un incremento de 14 puntos con respecto a las anteriores encuestas.

Se evidencia que aún existe polarización con respecto a la construcción del Metro y su puesta en marcha, sin embargo se resalta que la legitimidad del proyecto por parte de la ciudadanía ha

aumentado en 23 puntos; esto debido al nivel de información socializada y a los avances que la ciudadanía percibe entre cada jornada de socialización. Explicar a los asistentes que los recursos del metro ya están aprobados y que la nación tiene injerencia en el proyecto provee seguridad a estos mismos.

Con respecto al comercio, se resalta que este ha sido un tema álgido en las diferentes reuniones; los comerciantes que se encuentra ubicados en las áreas de influencia directa del proyecto manifiestan preocupación e incertidumbre, puesto que temen que su economía se vea afectada con ocasión de la construcción y puesta en marcha del proyecto. Sin embargo, en las diferentes jornadas de consulta se les ha hecho saber que existen planes de manejo que contemplan esta situación y que buscan mitigar al máximo cualquier tipo de afectación. El 45% de los encuestados opinan que el metro fortalecerá el comercio a su alrededor. Es una variable que se ha mantenido a lo largo de las diferentes encuestas de percepción, por tanto, es importante encontrar estrategias que mitiguen la zozobra que pueda generarse alrededor de esta temática.

9.7.3.3 Análisis de datos por zonas

Una vez finalizado el análisis general de los datos, es pertinente hacer énfasis en los resultados obtenidos reunión por reunión. Si bien se evidencio que no existen diferencias significativas, es importante contar con una visión puntual de cada zona; esto con el fin de orientar la toma de decisiones y las acciones de mejora de acuerdo a los requerimientos.

La encuesta de percepción fue realizada mediante dos tomas de datos durante el primer y segundo momento de socialización y consulta del EIAS y una tercera toma de datos durante el segundo momento de socialización y consulta.

9.7.3.3.1 *Zona 1*

La zona conto con un total de 61 asistentes a la reunión correspondiente al 10% del porcentaje global. De estos 61 asistentes, 36 accedieron a contestar la encuesta, equivalente al 17% del total del número de encuestas (209).

Se destaca que el 45% de los encuestados en esta zona trabajan de forma independiente, seguido por los empleados, cuyo porcentaje es del 23%. Los estudiantes, pensionados, desempleados y quienes se dedican a labores del hogar se distribuyen de forma equitativa con 8% cada uno.

Por otro lado, el 42% de los encuestados refirieron haber culminado sus estudios de secundaria y el 28% de primaria. El 14% culmino los estudios universitarios; y finalmente los estudios técnicos/tecnológicos y de postgrado corresponden al 8% de los encuestados respectivamente.

El 75% de los encuestados pertenecen a la localidad de Kennedy y el 17% a la localidad de Bosa. Así mismo, el 80% pertenece al estrato 2, el 17% al estrato 3 y el 3% al estrato 4.

El grupo etario entre los 51 y 60 años es el que mayor representatividad tuvo, con un 30%. Seguido a este se encuentra el de los 61 a 70 años, con 19%. Los grupos de los 31 a 40 y 41 a 50, cuentan

con representatividad el 17% y el 15% respectivamente. El 13% pertenece al grupo de los 18 a 30 años y finalmente, con un 6% se encuentra el grupo de los 71 a 80 años.

Se evidencia una media del 70% con respecto a la percepción positiva. El 100% de los encuestados afirman que la ciudad de Bogotá si requiere u medio de transporte adicional y el 61% considera que se beneficiara con la PLMB.

9.7.3.3.2 Zona 2

Esta zona conto con un total de 136 asistentes, correspondiente al 23% del porcentaje global. 33 personas accedieron a contestar el cuestionario, conformando el 16% del porcentaje total del número de encuestas.

El 28% de los encuestados refieren trabajar de forma independiente. En segundo lugar se encuentran las personas pensionadas, con un 24%; seguido a estos se encuentran las personas empleadas y las que se dedican a las labores del hogar, con un 18% cada uno. Finalmente, el 9% de los encuestados se encuentran desempleados y el 3% restante corresponde a los estudiantes.

El 30% de los encuestados en esta zona culminaron sus estudios de secundaria, seguidos por los que tienen título universitario, con un 28%. Quienes culminaron sus estudios de primaria y técnicos/tecnológicos, cuentan con un 15% cada uno. El 12% de los encuestados culminaron estudios de postgrado.

El grupo etario entre los 61 y 70 años fue el que mayor representatividad tuvo en la reunión con un 36%, seguido por el de los 51 a 60 años, con 24%. Los grupos etarios de 18 a 30, 31 a 40 y 41 a 5, contaron con un porcentaje 9%, 6% y 3% respectivamente.

El 100% de los encuestados en esta zona pertenecen a la localidad de Kennedy. Adicionalmente, el 85% pertenece al estrato 3, el 12% al estrato 2 y el 3% al estrato 1.

Se evidencia una media de percepción positiva del 73%. El 100% de los encuestados está de acuerdo con que la ciudad requiere un medio de transporte adicional y el 78% considera que se beneficiaran con el proyecto.

9.7.3.3.3 Zona 3

Esta reunión contó con la asistencia de 87 personas, correspondiente al 14% del porcentaje total. Se llevaron a cabo 34 encuestas, equivalentes al 17% del porcentaje total de encuestas.

El 68% de los encuestados en esta zona de desempeñan de forma independiente. Quienes son empleados, se dedican a labores del hogar y son pensionados estuvieron representados en un 9%, cada uno. Tanto los estudiantes, como los desempleados, fueron representados en un 3% cada uno.

En la zona prima el grupo de personas cuyos estudios máximos son los de secundarios, con un 29%. Quienes culminaron estudios técnicos/tecnológicos y universitarios se encuentran representados por un 23% cada uno. El 20% representa a quienes alcanzaron los estudios de primaria y finalmente, con un 3% se encuentran aquellas personas que no fueron escolarizadas.

En esta zona prevalecen las personas que habitan en la localidad de Puente Aranda, con un 65%. La localidad de Antonio Nariño se encuentra representada en un 12% y las localidades de Mártires

y Kennedy en un 6% cada una. El 12% restante corresponde a las localidades que no hacen parte de las áreas de influencia del proyecto.

En concordancia con lo anterior, el 91% de los encuestados pertenecen al estrato 3, 6% al 1 y 3% al 2.

El grupo etario con mayor representatividad es el de 61 a 70 años, con un 29%. Seguido por los de 41 a 50 y 51 a 60, con un 23%. El 15% corresponde al grupo de 71 a 80 años y finalmente están los grupos de 18 a 30 y 31 a 40, con un 6% y 3% respectivamente.

El promedio de percepción positiva es del 70%. El 94% comulga con que la ciudad requiere un medio de transporte adicional a los que ya existen y el 62% cree que se beneficiara con la construcción de la PLMB.

9.7.3.3.4 Zona 4

Esta reunión conto la asistencia de 65 personas, cifra equivalente al 15% del total y se diligenciaron 24 encuestas, correspondiente al 11% del porcentaje global de encuestas.

El 62% de los encuestados refieren trabar de forma independiente. El 12% son empleados. Quienes se dedican a las labores del hogar, son pensionados y son desempleados corresponden se encuentran representados en un 8% cada uno. No asistieron estudiantes a esta reunión.

El 42% de los encuestados culminaron estudios universitarios. Seguido a esto se encuentran quienes culminaron la secundaria con un 25%. El 12% obtuvo un título técnico o tecnológico. Las categorías de estudios de primaria y de postgrado se encuentran representadas en 8% cada una. Finalmente, el 4% no fue escolarizado.

Con un 54%, la localidad de Antonio Nariño fue la que más representación tuvo. Seguida por la localidad de Mártires con un 33%. El 4% de los encuestados pertenecen a la localidad de Puente Aranda y el 8% restante pertenece a localidades que no hacen parte de las áreas de influencia del proyecto.

El 96% de los encuestados pertenecen al estrato 3 y el 4% al estrato 2.

El grupo etario de los 51 a 60 equivale al 46% de los encuestados. Los grupos de 61 a 70 y 71 a 80 años cuentan con un 17% de representatividad cada uno. Finalmente, el grupo de 31 a 40 y de 41 a 50 años corresponde al 12% y al 2% respectivamente.

La percepción positiva de esta zona es del 54%. El 92% opina que la ciudad de Bogotá requiere un medio de transporte adicional y tan solo el 33% de los encuestados creen que se beneficiaran con el proyecto.

9.7.3.3.5 Zona 5

Esta reunión contó con la asistencia de 35 personas, correspondiente al 6% del porcentaje global. 10 personas accedieron a responder la encuesta de percepción ciudadana, equivalente al 5% del total de las encuestas.

El 50% de los encuestados trabajan de forma independiente. Los empleados y pensionados se encuentran representados en un 20% cada uno. Finalmente, quienes se dedican a labores del hogar corresponden al 10%.

El 40% de los encuestados pertenecen a la localidad de Santa Fe, seguidos por quienes habitan en la localidad de Mártires, con un 30%. El 1% pertenece a la localidad de Puente Aranda y el 2% a localidades que no se encuentran dentro de las áreas de influencia del proyecto. El 40% de los encuestados pertenecen al estrato 2, el 50% al estrato 3 y el 10% al estrato 5.

El grupo etario con mayor porcentaje de representatividad es el de los 61 a 60 años, con unos 40%, seguidos por los grupos de los 41 a 50 y 61 a 70 años, con un 20% cada uno. Finalmente, los grupos de 18 a 30 y 31 a 40 años cuentan con una representatividad del 10% cada uno.

El promedio de percepción positiva en esta zona es del 53%. El 90% de los encuestados está de acuerdo con que la ciudad debe contar con otro medio de transporte. El 70% cree que se beneficiaría con el paso de la PLMB.

9.7.3.3.6 Zona 6

Esta reunión contó con la asistencia de 74 personas, correspondiente al 12% del total de asistentes. Dadas las particularidades de la reunión, se llevaron a cabo 13 encuestas, equivalentes al 7% del porcentaje global a partir del número de encuestas

El 31% de los encuestados son pensionados. Los empleados y quienes trabajan de forma independiente cuentan con una representatividad del 23%. El 15% son estudiantes y el 8% se dedica a labores del hogar.

El 38% culminó los estudios universitarios, el 24% los estudios de postgrado y 22% los estudios de secundaria. Quienes finalizaron la primaria y estudios técnicos/tecnológicos, cuentan con un 8% cada uno.

El grupo etario con mayor representatividad es el de 61 a 70 años, con el 38%; seguido por el de los 41 a 50 años, con un 31%. Es la reunión con mayor porcentaje en el grupo etario de los 18 a 30 años, con un 15%. Finalmente se encuentran los grupos que van desde los 31 a 40 y 61 a 60 años, con un 8% cada uno.

El 46% de los encuestados pertenece a la localidad de Teusaquillo, seguido por la de Chapinero y Barrios Unidos, con un 31% y 8% respectivamente. El 15% restante pertenecen a localidades que no se encuentran dentro de las áreas de influencia del proyecto.

El promedio de percepción positiva es el del 46%. El 92% comentan que efectivamente, la ciudad requiere un medio de transporte adicional. El 38% de los encuestados refieren que se beneficiarían con el proyecto.

9.7.3.3.7 Comerciantes

Esta reunión contó con la asistencia de 64 personas, equivalente al 11% del número total de asistentes a las reuniones. Se llevaron a cabo 20 encuestas, correspondientes al 10% del porcentaje total de encuestas.

Como era de esperarse, el 75% de los asistentes trabajan de forma independiente y el 15% son empleados. Quienes se encuentran desempleados y llevan a cabo labores del hogar cuentan con un 5% de representatividad cada uno.

El 45% cuenta con un título universitario. El 35% culminó sus estudios de secundaria, el 15% finalizó sus estudios técnicos/tecnológicos y el 5% cuenta con estudios de postgrado.

Los porcentajes por localidades se distribuyeron de la siguiente forma: Kennedy y Puente Aranda 25% cada una, Chapinero y Antonio Nariño 15% cada una, Teusaquillo 10% y Santa Fe y Mártires 5% cada una. El 70% de los asistentes pertenecen al estrato 3, el 15% al estrato 2 y el 15% al estrato 4.

El grupo etario con mayor presencia fue el de los 51 a 60 años, con un 40%. Seguido por el de los 41 a 50 años, con un 30%. 15% para el de los 31 a 40 años, 10% para el grupo de los 61 a 70 años y finalmente con un 5% se encuentra el grupo de los 18 a 30 años.

El promedio de percepción positiva en los comerciantes es de 63. El 90% opina que la ciudad si requiere otro medio de transporte y el 55% se beneficiaría con el proyecto.

9.7.3.3.8 *Academia*

Esta reunión contó con la presencia de 22 personas, equivalente al 4% del porcentaje total. Se llevaron a cabo 16 encuestas, correspondiente al 5% del porcentaje total del número de encuestas.

El 88% de los encuestados son empleados. Quienes se desempeñan de forma independiente y son estudiantes tienen una representatividad del 6% cada uno.

El 75% cuenta con títulos de postgrados, el 19% con títulos universitarios y el 1% culminó la secundaria.

El 31% de los encuestados pertenecen a localidad que no se encuentran dentro del área de influencia del proyecto. Barrios Unidos y Teusaquillo cuenta con una representatividad del 25% y Chapinero con una representatividad del 19%. El 31% pertenecen al estrato 3, 62% al estrato 4 y el 6% al estrato 6.

El 31% de los encuestados se encuentran entre las edades de 41 a 50 años, el 25% a las edades entre los 18 y 30 años. Tanto los grupos de las edades de los 31 a los 40 y los 51 a los 60, cuentan con una representatividad del 19%. Finalmente el 6% se encuentra entre los 61 y 70 años.

Cuenta con un promedio de percepción positiva del 51%. El 100% está de acuerdo con que la ciudad requiere un medio de transporte adicional y el 50% se beneficiaría con la construcción de la PLMB.

9.7.3.3.9 *Gremios*

Esta reunión con la asistencia de 14 personas, equivalente al 2% del porcentaje total. Se llevaron a cabo 10 encuestas, correspondientes al 5% del porcentaje total.

El 50% de los encuestados son empleados y el otro 50% trabajan de manera independiente.

El 20% culminó los estudios universitarios y el 80% cuenta con estudios de postgrados.

El 60% de los encuestados habitan en localidades que no pertenecen al área de influencia del proyecto, el 30% pertenece a la localidad de Kennedy y el 10% a la localidad de Chapinero. El 30% habita en estrato 4, otro 30% habita en el estrato 5, 20% pertenece al estrato 3 y 10% al estrato dos y finalmente otro 10% al estrato seis.

Prevalece entre los encuestados el grupo etario de los 31 a 40 años, con un 40%. Seguido por el de los 41 a 50 años, con el 30%. El 20% pertenece al grupo de los 51 a 60 años y finalmente el 10% al grupo de los 18 a los 30 años.

El promedio de percepción positiva es del 51%. El 100% considera que la ciudad de Bogotá si requiere un medio de transporte adicional y el 40% se beneficiaría con el proyecto.

9.7.3.3.10 ONGs

Conto con la asistencia de 18 personas, equivalentes al 3% del porcentaje total. 13 asistentes accedieron a contestar la encuesta, equivalente al 7% del porcentaje total del número de encuestas.

El 69% trabaja de forma independiente, el 15% es empleado y quienes son estudiantes o pensionados cuentan con una representatividad del 8% cada uno.

31% tiene como nivel máximo educativo el de secundarios, otro 31% el de técnico/tecnológico. El 23% cuenta con título universitario y tanto los de posgrado como los que alcanzaron la primaria cuentan con 8% cada uno.

El 38% de los encuestados habitan en la localidad de Bosa, el 15 en Kennedy y el 8% en Puente Aranda. El 38% restante habitan en localidad que se encuentran afuera de las áreas de influencia del proyecto.

El 61% de los encuestados pertenecen a estrato 2, el 23% a estrato 3; los estratos 1 y 5 cuentan con un 8% cada uno.

El 31% de los encuestados se encuentra entre los 51 y 60 años, seguidos, con un 23% cada uno, los que pertenecen a los grupos etarios de los 41 a los 50 y de los 61 a los 70 años. El 15% está entre los 18 y 30 años y finalmente los que se encuentran entre los 31 y 40 años cuenta con una representatividad del 8%.

Los encuestados cuentan con un promedio de percepción positiva del 71%. El 100% está de acuerdo con que la ciudad requiere un medio de transporte adicional y el 92% afirma que se beneficiaría con el proyecto.

9.7.3.4 Módulo de impactos y medidas de manejo

Las jornadas de consulta contaron con un espacio dedicado a socializar los impactos que se pueden generar durante las etapas de construcción y operación del proyecto, impactos tanto positivos como negativos, y a las medidas de manejo de estos.

En un listado de impactos, se le solicitó al encuestado que eligiera el que más le generaba preocupación; seguido a esto, se le preguntó si la medida de manejo planteada para la mitigación

de tal impacto era adecuada, insuficiente o si no se había planteado medida de manejo al respecto. En la Tabla 9.79 se presentan los resultados obtenidos en relación a estas preguntas.

Tabla 9.79 Modulo de impactos y medidas de manejo

IMPACTO	CIFRA A PARTIR DEL TOTAL DE LA MUESTRA	CIFRA A PARTIR DEL TOTAL EN CADA IMPACTO		
	PORCENTAJE DE ENCUESTADOS	ADECUADA	INSUFICIENTE	SIN MEDIDA DE MANEJA
Afectación a la actividad económica y comercial	9%	19%	57%	24%
Afectación a la calidad del aire	1%	67%	-	33%
Afectación a la movilidad	5%	58%	33%	9%
Afectación a viviendas y predios	14%	23%	48%	29%
Afectación al paisaje	1%	-	67%	33%
Compra de predios	8%	47%	43%	10%
Deterioro del espacio público	1%	-	100%	-
Incremento en los niveles de inseguridad	10%	36%	45%	19%
Incremento en los niveles de ruido	48%	73%	27%	-
Incremento en los niveles de vibraciones	3%	67%	33%	-

Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

Tal y como lo evidencia la Tabla 9.79, a la ciudadanía el impacto que más le genera preocupación a raíz del proyecto PLMB es el incremento en los niveles de ruido. Sin embargo, manifiestan estar de acuerdos con las medidas de manejo propuestas, las cuales están previstas tanto para la etapa de construcción como para la etapa de operación del Metro.

Es importante resaltar que desde los primeros encuentros con la comunidad, se han expuesto las especificaciones técnicas del proyecto, dentro de las cuales para este tema en específico, se plantea que el viaducto estará compuesto por una gran viga en U, la cual generara un rebote vertical del ruido que genere el metro, especialmente al momento de arrancar, frenar y dar curva, impidiendo que este mismo genere impacto en los predios vecinos al viaducto.

Se esperaba que los resultados expuestos en la anterior tabla mostraran la preocupación que existe en torno a la adquisición predial, la cual es manifestada de forma reiterativa en cada uno de los encuentros con la ciudadanía. Sin embargo, los resultados arrojan que tan solo 8% de los

encuestados generan su mayor preocupación con respecto al proyecto alrededor de la compra de predios. Dentro de las posibles explicaciones se podría resaltar la información expuesta durante las diferentes jornadas, la cual genera un decremento de la preocupación que existe alrededor de este impacto.

Para próximos encuentros, se propone hacer especial énfasis en el impacto que abarca la afectación a viviendas y predios, dando a entender a la comunidad que previo al inicio a la etapa de construcción se hará levantamiento de actas de vecindad, las cuales permitirán hacer un seguimiento riguroso a aquellas afectaciones que se puedan generar con ocasión del proyecto.

9.7.3.5 Calificación de la reunión

Como se expresó anteriormente, este apartado de la encuesta se llevó a cabo con el fin de orientar la gestión social en próximos encuentros; permite una visión integral y objetiva de las reuniones y permite direccionar hacia donde deben estar orientadas las acciones de mejora.

A partir de una escala tipo Likert, la cual permite hacer una medición de actitudes y opiniones, se le solicitó a la persona encuestada que calificara cada aspecto de la reunión en una escala de 1 a 5, donde 1 era muy desacuerdo y 5 muy de acuerdo.

PRESENTACIÓN

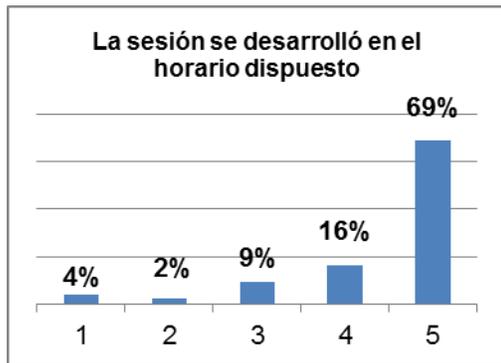


Figura 9.32 La sesión se desarrolló en el horario dispuesto
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

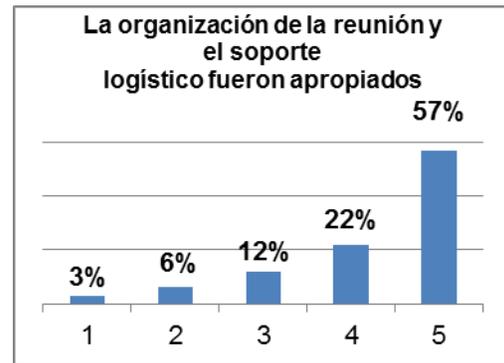


Figura 9.33 La organización de la reunión y el soporte logístico fueron apropiados
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

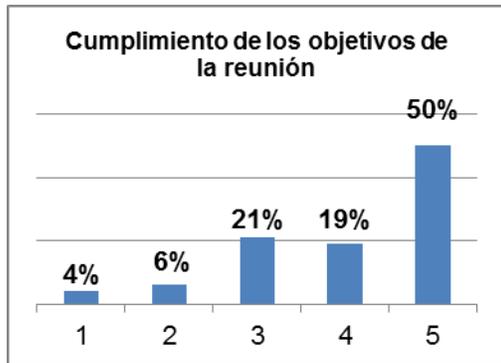


Figura 9.34 Cumplimiento de los objetivos de la reunión
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

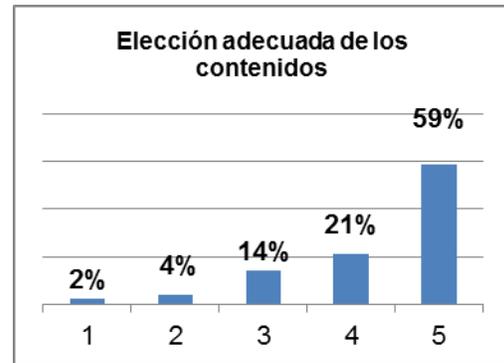


Figura 9.35 Elección adecuada de los contenidos
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

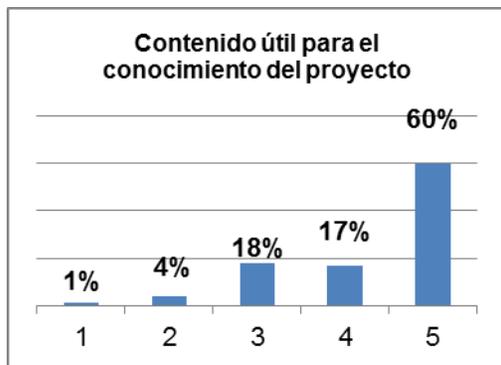


Figura 9.36 Contenido útil para el conocimiento del proyecto
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

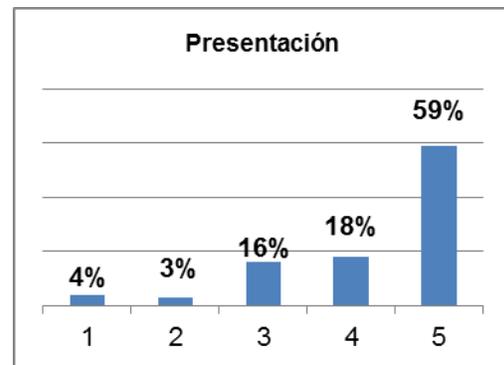


Figura 9.37 Presentación
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

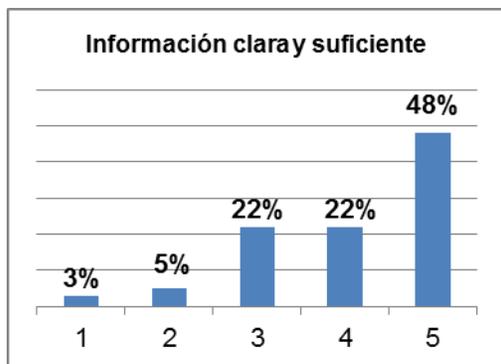


Figura 9.38 Información clara y suficiente
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

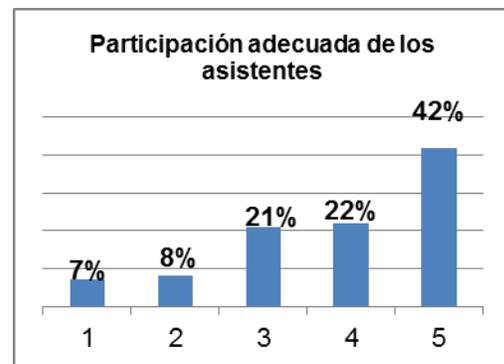


Figura 9.39 Participación adecuada de los asistentes
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

EXPOSITORES

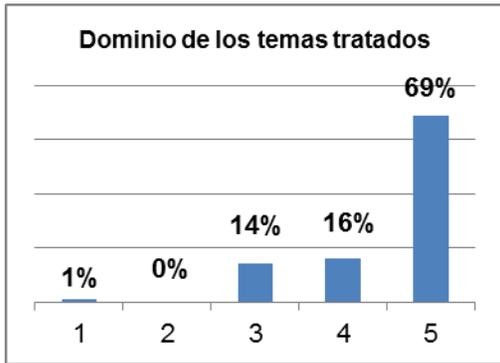


Figura 9.40 Dominio de los temas tratados
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

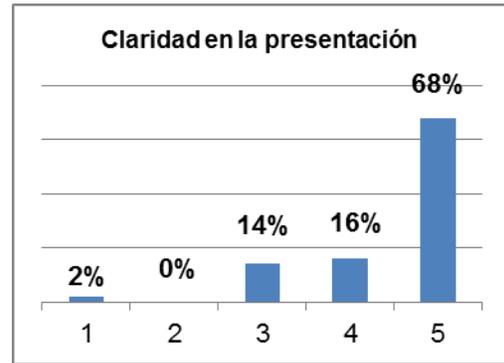


Figura 9.41 Claridad en la presentación
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

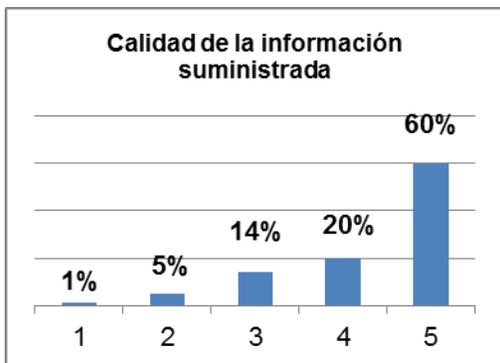


Figura 9.42 Calidad de la información suministrada
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

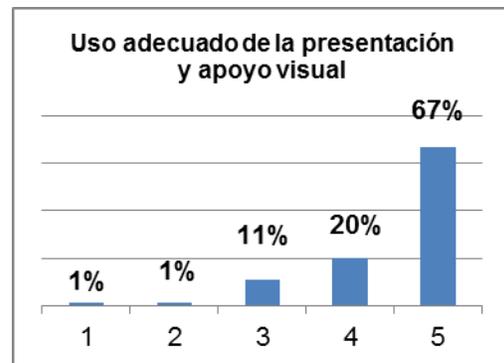


Figura 9.43 Uso adecuado de la presentación y apoyo visual
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

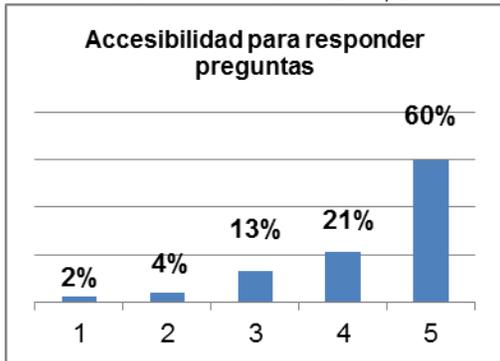


Figura 9.44 Accesibilidad para responder preguntas
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

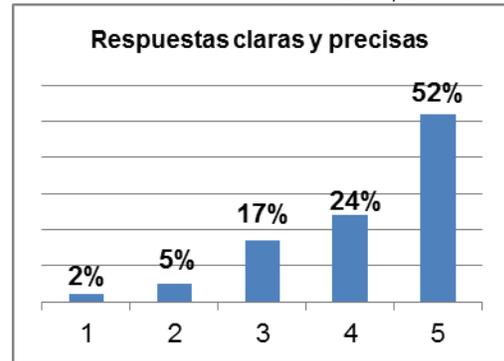


Figura 9.45 Respuestas claras y precisas
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2018

En términos generales, las calificaciones ofrecidas por los asistentes tuvieron la tendencia de puntuar hacia el 5. Dentro de las puntuaciones más bajas se encuentran la que corresponde a la Figura 9.38; esto se debe a que un alto porcentaje de los asistentes esperaba que se tratara de forma enfática

los temas que giran en torno a la adquisición predial. Se aclaró en las diferentes reuniones la gestión que está siendo llevada a cabo por parte del equipo social de la Empresa Metro de Bogotá.

Con respecto a la Figura 9.39, debido al volumen de inquietudes por parte de la ciudadanía, en ocasiones no todas las personas podían hacer el uso del micrófono y el formato de inquietudes no les es suficiente puesto que esperan que sus preguntas sean atendidas de manera inmediata.

Los asistentes resaltaron la labor de los expositores, manifestando que el lenguaje y las estrategias de comunicación implementadas fueron las adecuadas para garantizar la comprensión de las diferentes temáticas.

9.7.3.6 Conclusiones de las encuestas

Con respecto a las encuestas llevadas a cabo anteriormente, se destaca el incremento en los niveles de puntuación positiva en torno a la percepción. Permite ver que conforme avanza el Proyecto y se ofrece a la ciudadanía información clara y específica, el Proyecto mejora sus niveles de percepción y aceptación. Por tanto, es importante seguir generando estos espacios de participación ciudadana, atender las inquietudes de la ciudadanía y dar respuesta a ellas.

Además, estos escenarios participativos disminuyen el índice de desinformación que se fomenta con oportunidad del proyecto. Los temores de la población, especialmente la que habita en las áreas de influencia del proyecto, están expuestas a personas cuyas intenciones es desinformar y tomar provecho de ello. Es importante resaltar que la única fuente de información idónea del proyecto es la Empresa Metro de Bogotá. Se reitera que conforme la información del proyecto sea más clara y precisa menor resistencia habrá por parte de los ciudadanos.

Por otro lado, la presente encuesta permite evidenciar que estos escenarios de participación se generan bajo un marco de igualdad y no discriminación a razón del sexo; la inclusión es uno de los pilares a los cuales apunta el Metro de Bogotá.

Se resaltan las altas puntuaciones en torno a las calificaciones que los encuestados ofrecieron. Permite destacar la gestión social de los diferentes encuentros.

Es importante tener en cuenta las características demográficas de la población que asiste a estos encuentros, con el fin de dar alcance de forma clara a todas las temáticas propuestas para tratar en el orden del día. Como parte de las estrategias de convocatoria, se propone hacer uso de las redes sociales; esto con el fin de incrementar el número de personas de los grupos etarios que oscilan entre los 18 y 40 años.

La ciudadanía resalta los cambios en torno a las dinámicas sociales que se generaran a raíz del proyecto; dentro de estas se destaca la labor pedagógica que se debe llevar a cabo desde etapas tempranas, con el fin de constituir una cultura metro solida; con esto se pretende evitar que las conductas que hoy en día se evidencian en el transporte público de la ciudad se trasladen a los espacios del Metro.

9.8 CONCLUSIONES GENERALES Y RECOMENDACIONES

A continuación se presentan las recomendaciones y conclusiones de los momentos de socialización y consulta desarrollados, lo anterior con el objetivo de hacer evidente las diferencias frente a los resultados de los dos procesos participativos realizados, los avances que se han tenido con la ciudadanía y los principales aportes, recomendaciones y sugerencias que se recibieron.

En ese sentido, la estrategia de consultas y participación social se organizó en los ejes que se presenta en Figura 9.47.

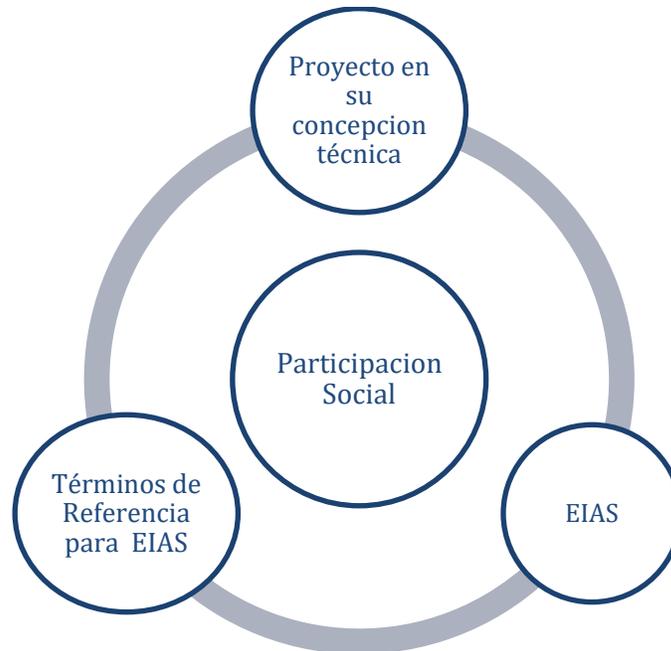


Figura 9.47 Ejes de la Implementación de la Estrategia de Participación Social
Fuente: Consorcio Metro BOG, 2017

Desde el Proyecto en su definición y concepción técnica los aportes de los grupos de interés se centraron en contribuciones puntuales relacionados con: ubicación de las estaciones con el fin de evitar la afectación a sitios de interés cultural, articulación con los planes zonales de recuperación de la zona centro de Bogotá, aportes en el diseño urbanístico, identificación de equipamientos y articulación con el Proyecto a través de la cartografía social y la atención a necesidades específicas tales como acceso para personas en condición de discapacidad visual teniendo en cuenta la presencia de una institución importante en el corredor.

Los aportes en la construcción del EIAS se relacionaron con: contribuciones para la construcción de la línea base socio económica, identificación de los impactos para cada uno de los medios (abiótico, biótico y socio económico) y las correspondientes medidas de manejo para cada una de las etapas del Proyecto, identificación de necesidades de articulación con las diferentes entidades distritales, lecciones aprendidas derivadas de las experiencias anteriores en la construcción de proyectos de infraestructura construidos en la ciudad que se incluyeron en los respectivos planes de manejo y

recuperación de la memoria colectiva local que permitieron fortalecer la zonificación social del territorio.

Las conclusiones de las jornadas (primer y segundo momento) de participación social:

En la trazabilidad de los procesos de participación adelantados a lo largo de esta etapa, se evidenció la aceptación del Proyecto y la disminución en la incertidumbre frente a su construcción, lo anterior reflejado en el tipo de preguntas realizadas durante los encuentros.

Las comunidades en general aspiran a que Bogotá cuente con un Metro, es un deseo legítimo que se ve permeado por la incredulidad que sea una realidad su construcción y operación.

Se evidenció el interés de las diferentes entidades distritales en participar de forma activa para la consolidación de un Proyecto transformador para la ciudad.

Existe un interés en que no se repitan los errores de experiencias pasadas durante la construcción de vías para transporte masivo, específicamente en el relacionamiento comunitario, afectaciones a sectores sin planes de mitigación o compensación específicos, manejo del espacio público, retraso en cronogramas de construcción, sobre costos en las obras, deficiencias en la calidad y supervisión y manejo de las especies arbóreas presentes en los corredores. Es una insistencia que las lecciones aprendidas se reconozcan para evitar su ocurrencia.

La asistencia a las reuniones informativas fue masiva y las comunidades demandaban mayor nivel de información principalmente relacionada con la afectación predial. El tema de adquisiciones prediales y del programa de reasentamiento es una de las principales preocupaciones de los vecinos del corredor, no solo por conocer su afectación sino por los trámites y reconocimientos económicos que se generan en el proceso y porque no esté mediado por procesos justos y equitativos.

Se generan inquietudes no solo por las molestias propias durante el proceso de construcción, sino principalmente por las posibles afectaciones que se puedan presentar en ruido y vibraciones durante la etapa de operación.

Considerando la preocupación de la ciudadanía relacionada con el efecto que las obras del Metro tendrán sobre el tráfico y congestión vehicular de la ciudad, se concluye que en la formulación del Plan de manejo de tráfico deben considerarse condiciones y características particulares de sectores que actualmente ya reportan problemas graves de movilidad. Adicionalmente, promover un diálogo permanente con las autoridades que regulan el tráfico y transporte público de la ciudad para encontrar soluciones a las problemáticas generadas por la insuficiencia en el servicio de transporte público actual y así minimizar los efectos que tendrá el inicio de las obras.

Reconociendo los efectos que tanto la obra como los cambios en los perfiles viales del corredor, especialmente para los comerciantes, la Empresa Metro se propuso revisar y proponer alternativas de diseño que redujeran dichos impactos, como es el caso de la AV. Caracas, tramo norte (calle 26 – calle 76).

Los ejercicios de reconocimiento local, de las particularidades territoriales o cartografía social fueron una estrategia acertada que permitió concebir la PLMB como una realidad y conllevó a los ciudadanos no solo a reflexionar sobre los impactos sino sobre los beneficios estructurales que trae consigo esta solución de movilidad para la ciudad.

El proceso de convocatoria fue un proceso robusto e intenso en el que se implementaron diversas estrategias, como la entrega personalizada de invitaciones, que se enfocaron en las diferentes características de la población a convocar, y permitieron acercarse a todos los grupos de interés sobre el corredor y actores relevantes a nivel Distrital brindar información más detallada del objetivo de las reuniones.

La convocatoria realizada dio continuidad a los procesos de relacionamiento con los miembros de los comités ciudadanos; el empoderamiento que se les dio al convocarlos y evidenciar la importancia de su participación, permitirá fortalecer a futuro su acompañamiento y participación en el proyecto.

Hubo un cambio en el contenido e intencionalidad de los aportes presentados por la ciudadanía entre el primer momento de socialización y en el segundo. Los comentarios recibidos se transformaron de ser quejas y reclamos sobre el proyecto a propuestas y temas con mayor relevancia y contenido técnico que retroalimentaron la estructuración del proyecto y la formulación del EIAS.

Publicar en la página web, información y documentos para su estudio por parte de los ciudadanos, hizo que los asistentes presentaran aportes que enriquecieron los diferentes capítulos del EIAS, además de garantizar un conocimiento más específico de los datos por parte de los asistentes a las reuniones.

Es destacable la participación y aportes que realizaron sectores como el académico, organizaciones y gremios y su manifestación de interés a seguir participando en las diferentes reuniones que el Proyecto promueva, e inclusive ellos mismos promover espacios de diálogo técnicos sobre el proyecto.

Aunque el proyecto se encuentra en etapa de factibilidad, los ciudadanos han demandado que en las imágenes de referencia se refleje el trabajo adelantado en los comités zonales, frente a las recomendaciones de espacio público, especialmente en el separador del viaducto y otros lugares de la ciudad. A través de este tipo de reconocimiento, puede establecerse con los ciudadanos lazos de confianza y promover una relación propositiva a lo largo del desarrollo del proyecto.

Como resultado de los dos momentos de socialización y consulta, se evidenció que pese a los diferentes esfuerzos y estrategias implementadas en zonas como la Av. Caracas entre calle 1 y 26, la participación es poco representativa, lo anterior puede obedecer a las características de la zona porque está catalogada como zona de alto impacto y el comercio presente en la zona se caracteriza por no considerar que el Proyecto genere una afectación directa a sus actividades, por lo cual no se han vinculado en su totalidad en el proceso.

El brindarle a los asistentes la posibilidad de tomar el micrófono para realizar las preguntas o intervenciones, generó una interlocución válida que fortaleció la relación de los ciudadanos con el Proyecto.

Durante el proceso de socializaciones, desde su convocatoria, hasta el desarrollo de los talleres y la recolección de la información, la ciudadanía se mostró abierta a los ejercicios, dispuesta a los diálogos e interesados en el proceso a seguir frente al desarrollo del metro.

Durante los espacios de participación, los ciudadanos y propietarios interesados, tuvieron la oportunidad de resolver sus inquietudes frente a la gestión del suelo, el proceso de compra, las compensaciones, planes de manejo, el Plan de Reasentamiento y las áreas que se verán afectadas por el trazado de la PLMB. Estas dudas fueron sistematizadas, contestadas y subidas a la página web del metro de Bogotá www.metrodebogota.gov.co

De la misma manera, las jornadas de socialización permitieron actualizar la base de datos de los propietarios y demás tipos de tenencia de los predios. Esto generará una mejor comunicación entre los interesados y la EMB.

A partir de las reuniones se incentivó la participación de la ciudadanía y se aumentó en número de asesorías cara a cara y telefónicamente frente a las inquietudes de los ciudadanos. Este aumento en llamadas y solicitudes evita la desinformación y un desarrollo mejor del proyecto. Por otra parte, la comunidad agradeció este tipo de espacios ya que les permite solucionar dudas e inquietudes referentes a la situación de sus predios y generando un “rapport” con los servidores de la EMB.

Por último, la socialización reforzó el sentido de realidad y seriedad frente al proyecto, ya que la comunidad empieza a ver el proyecto como un hecho, generando confianza e interés por el mismo.

Frente a las recomendaciones de la ciudadanía y para tener en cuenta para futuros espacios de participación, se presentan a continuación unos puntos importantes para hacerle seguimiento.

En futuros escenarios de participación se recomienda que durante las reuniones se entregue una pieza informativa con un resumen de los temas que serán abordados durante la reunión, el objetivo es permitir que los asistentes se orienten en el desarrollo de la reunión y generar preguntas frente a los temas que se están abordando.

Durante los procesos de información que se desarrollaran para la PLMB, deberán incluirse o vincularse los diferentes actores o grupos sociales que se identifiquen durante el desarrollo del Proyecto. Además se debe fortalecer la relación con las JAC presentes sobre el corredor, ya que las que participaron fueron propositivas y además el proyecto puede generar su empoderamiento, lo que está acorde con lo propuesto en las medidas de manejo.

Teniendo en cuenta la desinformación que algunos grupos trataron de generar para disminuir la asistencia a las reuniones, se recomienda: i) identificar los actores que están generando estos procesos y vincularlos al proyecto; ii) con la Veeduría Distrital adelantar acciones para vincularlos en los diferentes procesos comunitarios que se desarrollaran en adelante; y, iii) identificar los argumentos que están siendo usados para deteriorar la imagen del Proyecto y con ello, presentar información precisa que rebata esos argumentos y elimine los imaginarios que puedan llegar a crearse en los ciudadanos frente a estos temas.

Se debe fortalecer la información relacionada con el trazado y la ubicación de las estaciones y procesos de adquisición de predios. También reforzar la divulgación de los canales de comunicación existentes y futuros con la Empresa Metro.

El cambio en el perfil vial de la Av. Caracas, entre calles 26 y 80, generó inquietudes y propuestas de vinculación y colaboración frente a este tema. Es importante brindar más información y permanente frente a este tema.

Para los siguientes ejercicios de socialización, se recomienda mejorar las instalaciones en donde se realicen, al igual que organizar sesiones con un menor número de participantes que además compartan interés o características comunes.

Fortalecer y establecer un plan de trabajo con objetivos específicos con las universidades, los representantes de las organizaciones ambientales y los gremios, con estos sectores pueden generarse alianzas para la retroalimentación en la aplicación de las medidas en las futuras etapas.

Socializar con las comunidades los resultados de los aportes de la academia, organizaciones no gubernamentales y gremios, con el objetivo de evidenciar la participación de los diferentes actores de la ciudad y de un proceso de construcción colectiva y participativa.

El desarrollo de jornadas extensas con un volumen significativo de información agota a los asistentes, se deben considerar otras metodologías de presentación del estudio con el objetivo de que el relacionamiento con las comunidades y grupos de interés adquieran una dinámica distinta.

En cada uno de los escenarios de participación desde etapas tempranas puede implementarse la “Cultura Metro de Bogotá”, desde la sensibilización de necesidad de adoptar nuevas prácticas, lo cual permitirá establecer diálogos bajo nuevas dinámicas con miras al cambio.

ANEXOS

- ANEXO 9.1.1 Convocatoria reunión de inicio
- ANEXO 9.1.2 Piezas de divulgación reunión de inicio
- ANEXO 9.1.3 Presentación reunión de inicio
- ANEXO 9.1.4 Registro fotográfico reunión de inicio
- ANEXO 9.1.5 Listados de asistencia reunión de inicio
- ANEXO 9.1.6 Inscripción comités de participación zonal
- ANEXO 9.1.7 Preguntas y respuestas reuniones de inicio
- ANEXO 9.1.8 Actas y listados de asistencia reuniones interinstitucionales
- ANEXO 9.1.9 Registro fotográfico reuniones interinstitucionales
- ANEXO 9.1.10 Presentación entidades Distritales
- ANEXO 9.1.11 Convocatoria Reunión de finalización
- ANEXO 9.1.12 Piezas de divulgación reuniones de finalización
- ANEXO 9.1.13 Presentación reunión de finalización
- ANEXO 9.1.14 Acta reunión de finalización
- ANEXO 9.1.15 Registro fotográfico reunión de finalización
- ANEXO 9.1.16 Presentación reunión Universidades
- ANEXO 9.1.17 Invitaciones reunión Universidades y Organizaciones ambientales
- ANEXO 9.1.18 Listados de asistencia reunión con Universidades
- ANEXO 9.1.19 Preguntas y respuestas reunión con Universidades y organizaciones ambientales
- ANEXO 9.1.20 Listado de asistencia Tercer Encuentro Comités de participación zonal
- ANEXO 9.1.21 Registro fotográfico Tercer Encuentro Comités de participación zonal
- ANEXO 9.1.22 Actividades Tercer Encuentro Comités de participación zonal
- ANEXO 9.1.23 Directorio Institucional
- ANEXO 9.1.24 Preguntas y respuestas del proceso de acompañamiento social del Instituto de Desarrollo Urbano
- ANEXO 9.1.25 Convocatoria segundo momento
- ANEXO 9.1.26 Piezas de divulgación segundo momento

ANEXO 9.1.27 Presentaciones segundo momento

ANEXO 9.1.29 Preguntas realizadas por los asistentes al segundo momento.

ANEXO 9.1.30 Actas de reuniones segundo momento

ANEXO 9.1.31 Comunicaciones de invitación socialización Plan de reasentamiento

ANEXO 9.1.32 Presentación Plan de reasentamiento

ANEXO 9.1.33 Volante censo predial

ANEXO 9.1.34 ETPLMB-ET20-L01-ITE-N-0008_R0 Documento de recomendaciones ciudadanas

ANEXO 9.1.35 Registro fotográfico segundo momento