

Investigación analítica de la gestión social y predial en la construcción de infraestructura para Sistemas Integrados de Transporte Masivo – SITM, en cinco ciudades colombianas

Carlos Alberto Molina-Prieto¹
Banco Mundial, Bogotá, Colombia

María Irene Victoria-Morales²
Instituto Pensar
Pontificia Universidad Javeriana, Cali, Colombia

Fecha de recepción: 15/02/2011. Fecha de aceptación: 15/06/2011.

Resumen

El artículo presenta en la introducción un panorama del crecimiento demográfico en las ciudades colombianas y el estado de los sistemas de transporte público en cinco de ellas: Cartagena, Bucaramanga, Barranquilla, Medellín y Pereira. A continuación analiza detalladamente el proyecto de Gestión social y Predial en la construcción de infraestructura para la implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo SITM, en las mismas ciudades, haciendo énfasis en sus objetivos, presupuestos, estrategias, metodologías, enfoques de análisis, actores involucrados, compra de predios y etapas de desarrollo. Revisa los resultados del proyecto y sus indicadores, y con base en los resultados, plantea en las conclusiones que, el nuevo paradigma de las obras de infraestructura es la intervención interdisciplinaria respecto del entorno social y ambiental en que se insertan las obras, puesto que, durante la adquisición predial y la gestión social en general, permite lecturas integrales y respuestas más acordes con las realidades técnicas, jurídicas y sociales de la comunidad.

Palabras clave

Movilidad urbana, urbanismo social, transporte masivo.

.....

¹Arquitecto Universidad Nacional de Colombia, Especializado en Administración Pública, Gerencia Social y Planeación Estratégica Urbana. reasantamientos@gmail.com

²Antropóloga Universidad del Cauca; M.Sc en Lingüística y Español Universidad del Valle; M.Sc en Psicología Cultural. mariairenevictoria@gmail.com

Social and real-property management during infrastructure construction for public transportation systems in five Colombian cities (analytical research)

Abstract

As an introduction, the article presents a general overview of five Colombian cities demographical growth and their current urban transportation, including, Cartagena, Bucaramanga, Barranquilla, Medellin and Pereira. Then, it analyzes thoroughly social and real-property management during infrastructure construction for each of their new public transportation systems (SITM, in Spanish), emphasizing on their objectives, budgets, strategies, methodologies, data-analysis approaches, object-groups involved, real state purchase and development stages. Finally, it revises project results and its indicators to conclude that the new paradigm for infrastructure construction is the environmental and social multidisciplinary intervention where works are taking place, since it allows for more comprehensive readings and more suitable answers to communities' technical, juridical and social true-facts during real-property acquisition and social management overall.

Keywords

Urban mobility, social urbanism, massive transportation.



Introducción

A nivel mundial, cerca del 50% de la población reside actualmente en ciudades. En América Latina ese porcentaje asciende en promedio al 76%. En Colombia es del 75% (DNP, 2003a). Esta tendencia es resultado de procesos migratorios y ocasiona cambios en la economía, concentra las inversiones públicas, presentando transformaciones en diversos aspectos políticos, sociales y culturales. Las actividades más productivas de la economía normalmente se ubican en los centros urbanos, concentrando de esta manera la generación de riqueza.

En muchos países del mundo más del 80% del PIB se genera en las ciudades (DNP, 2003a), y la comunidad de negocios observa con atención las condiciones que ofrece cada ciudad para localizar sus actividades, en el marco de un proceso de globalización creciente. En las grandes ciudades colombianas como Bogotá, Medellín, Santiago de Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Cartagena y Pereira se genera cerca del 70% del PIB y se concentra el 50% de la población nacional (aproximadamente 17 millones de personas) (DNP, 2003b). Es de esperar que en los próximos años se siga incrementando la población en estas ciudades por la tendencia hacia la concentración de actividades económicas, generando nuevas necesidades de provisión de servicios públicos y facilidades de movilización y transporte (DANE, 2002).

El crecimiento de las ciudades, la motorización y la expansión del área urbana generan crecientes desafíos al sistema de transporte. Las soluciones que adopten las ciudades al respecto, condicionan

su competitividad futura en un sistema económico crecientemente globalizado (Prud'homme & Lee, 1998). La experiencia internacional evidencia una alta correlación entre el PIB per cápita y la cantidad de vehículos por habitante. Esta tendencia representa un desafío, ya que la motorización mal gestionada puede tener efectos muy negativos sobre la pobreza y sobre la eficiencia de la economía urbana (DNP, 2003c). Tendencia evidente en Colombia donde en menos de una década y media —1989-2002— el parque automotor ha crecido más de un 125%, mientras que el PIB per cápita ha aumentado solo un 10% durante ese mismo periodo (UPME–AENE, 1999). Esta tendencia inducirá aumento de la congestión de las ciudades, debido a que la provisión de nueva infraestructura estará limitada por: i) reducidos espacios físicos disponibles; ii) costos de inversión muy superiores a la capacidad fiscal de los municipios; y iii) velocidad de construcción de las obras de la malla vial inferiores al crecimiento del número de vehículos que ingresan al sistema (DNP, 2003d).

La tendencia al deterioro de los servicios de transporte público urbano se caracteriza y refleja principalmente en los equipos, la infraestructura, la definición y operación de los servicios y sus externalidades negativas (DNP, 2002a). El problema del transporte público ha sido un reto constante para los planificadores y aquellos que toman las decisiones en Colombia. A pesar de que el sistema de transporte es operado principalmente a través del sector privado, la provisión de transporte en ciudades colombianas ha sido considerada, tradicionalmente, como ineficiente, insegura y contaminante (Banco Mundial, 2004).

Tabla 1. Caracterización del área de estudio en cuanto a población y transporte público

Ciudad	Datos generales	Datos sobre transporte actual
Cartagena	El Distrito de Cartagena tiene 978.178 habitantes y su población crece a una tasa del 2,12% anual, una de las más altas del país. El 93% de la población se localiza en la cabecera municipal.	La demanda en transporte público es de 485 mil viajes diarios, de los cuales más del 70% corresponden a viajes con motivo de estudio, trabajo y hogar. La oferta de transporte actual consiste en 52 rutas no jerarquizadas. En la práctica sólo 36 rutas están siendo servidas. Las rutas son operadas por 11 empresas de tipo afiliador. Se estima que la sobreoferta alcanza el 50% de los vehículos de transporte público.
Barranquilla- Área Metropolitana	El Área Metropolitana de Barranquilla-AMB, conformada por el Distrito de Barranquilla, Soledad, Malambo, Puerto Colombia y Galapa, es una de las zonas urbanas más importantes del país, con 1'862.923 habitantes.	Para más del 80% de la población, el transporte público colectivo es el principal modo de movilización. El esquema de operación muestra un alto nivel de ineficiencia, basado en la competencia entre las unidades de transporte, genera un detrimento progresivo de los tiempos de viaje y aumento de los costos de operación, accidentalidad y contaminación.
Bucaramanga – Área Metropolitana	El Área Metropolitana de Bucaramanga-AMB, conformada por los Municipios de Bucaramanga, Floridablanca, Piedecuesta y Girón, es la quinta zona urbana del país, con una población total de 1,022,532, donde el 96% es urbana. El crecimiento anual es de 1,88%. El municipio con mayor población es Bucaramanga con el 56% del total de la población urbana.	El esquema de operación existente muestra un alto nivel de ineficiencia y precarias condiciones de seguridad y confiabilidad. Basado en la competencia entre las unidades de transporte, genera un detrimento progresivo de los tiempos de viaje, y aumento de los costos de operación y de los niveles de accidentalidad y contaminación.
Valle de Aburrá – Medellín	Población Total Valle de Aburrá: 3.106.844 Población Municipio de Medellín: 2.025.293 Población Municipio de Envigado: 150.945 Población Municipio de Itagüí: 243.069 Crecimiento Anual: 1.88%.	El transporte público colectivo en el Valle de Aburrá es atendido por 43 empresas transportadoras de las cuales 24 son de jurisdicción del municipio de Medellín. Existen 194 rutas de transporte público colectivo de las cuales 112 pertenecen a la jurisdicción de Medellín. La región cuenta ya con un sistema de transporte masivo, tipo Metro. La operación comercial del metro se inició el 30 de noviembre de 1995.
Pereira – Área Metropolitana de centro occidente	Los municipios que conforman el AMCO han experimentado un acelerado crecimiento económico y demográfico durante los últimos 18 años. En este periodo su población ha aumentado a una tasa promedio anual de 2,94. La población total de Pereira supera los 500 mil habitantes, la de Dosquebradas llega a 185 mil, y la de La Virginia a 34 mil. El 87% de estos habitantes se concentra en los cascos urbanos.	La velocidad en ciertos tramos críticos se ha deteriorado y la cobertura temporal del sistema de rutas presenta deficiencias. La velocidad en periodos de mayor movilización de pasajeros en el centro de la ciudad llega a ser tan sólo de 5 km/h. La oferta de transporte actual consiste en 57 rutas no jerarquizadas con un alto grado de superposición. Las rutas son operadas por 7 empresas de tipo afiliador.

Fuentes: DNP: CONPES 3220 (2003a), 3259 (2003b), 3307 (2004a), 3306 (2004b), 3552 (2004c).

Descripción del Macro Proyecto de SITM

La construcción de infraestructura para implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo tipo BRT (*Bus Rapid Transit*),³ es un proyecto incluido en el Plan de Desarrollo Nacional para los periodos 2002-2006 / 2006-2010 / 2010-2014, el cual plantea la cofinanciación entre la Nación y las ciudades de más de 600.000 habitantes en Colombia, como son: Pereira —área metropolitana de centro occidente—; Cartagena; Barranquilla —área metropolitana—; Medellín —Valle de Aburrá—; y Bucaramanga —área metropolitana— (se excluyen Bogotá por su tamaño y Cali por sus características particulares), (DNP, 2002a).

Objetivos Generales del macro proyecto de SITM

- ◆ Desarrollar la Política de Transporte Urbano contenida en los documentos CONPES 3260 (2002a) y 3167 (2002b), para ciudades de más de 600.000 habitantes.
- ◆ Implementar en estas ciudades Sistemas Integrados de Transporte Masivo, tipo BRT (buses de tránsito rápido).
- ◆ Establecer un esquema de cofinanciación, donde los municipios inviertan el 30% y la Nación el 70% de los recursos requeridos. Buscar financiamiento para los recursos de la Nación, en la banca multilateral (Banco Mundial).
- ◆ Redefinir la relación del Estado con las empresas transportadoras, pasando de empresas afiliadoras a empresas prestadoras de servicios.
- ◆ Vincular capital privado en la financiación, de forma tal que a través de la tarifa el privado cubra como mínimo el costo de equipos, sus propios costos de administración, operación y mantenimiento, y de patios y talleres.
- ◆ Construir una infraestructura adecuada, para lo cual se deberán adquirir las tierras, predios y construcciones que determine el diseño geométrico de los proyectos.

.....
³Denominado BRT por sus iniciales en inglés, consiste en sistemas masivos de transporte basados en buses, por medio del mejoramiento de la infraestructura y la calidad de los autobuses. En ocasiones se implementan por medio de carriles exclusivos, pero no obligatoriamente.

⁴ Ente gestor: empresa constituida para adelantar la construcción de la infraestructura y encargada de la operación del SITM.

El macro proyecto se soporta en la política nacional de transporte urbano. La financiación del 30%, que corresponde al aporte local (ciudades), se efectúa por medio del establecimiento de vigencias futuras; y el 70% restante, correspondiente a la Nación, por medio de créditos con el Banco Mundial. La ejecución la efectúa el Ente Gestor⁴ en articulación con las Administraciones Locales. Por la Nación, participa el Ministerio de Transporte a través de la Unidad Coordinadora,



Ocupación de vías y espacio público, Bazaruto, Cartagena.
Foto. Carlos A. Molina

establecida como asesora permanente, y con funciones de seguimiento: el Ministerio de Hacienda y la Dirección Nacional de Planeación-DNP.

El monto del crédito de la Nación con la Banca Multilateral asciende a 4.5 billones de pesos, y las inversiones de las ciudades participantes se estiman en 2,7 billones de pesos adicionales, para una inversión de más de 7.2 billones de pesos (DNP, 2009). Sumado a lo anterior, las inversiones para la compra de vehículos, implantación de tecnología y operación, estarán a cargo de empresas privadas, por medio del sistema de concesión, aportándose a la implementación del SITM un valor estimado en varios billones de pesos adicionales.

El proyecto: gestión social y predial en la construcción de infraestructura para SITM

La construcción de infraestructura para los Sistemas Integrados de Transporte Masivo-SITM en las cinco ciudades estudiadas, atraviesa los centros urbanos donde se encuentra: i) importante actividad comercial, formal e informal, ii) viviendas con alto grado de ocupación y edades de sus habitantes superiores a la media local, iii) sectores marginales

con viviendas de propiedad incierta.⁵ Por lo tanto, es necesario establecer una política para la gestión social y la adquisición de predios, que consulte las normas internacionales y mitigue los impactos directos producidos por el desplazamiento involuntario; o los indirectos, ocasionados por la ejecución de las obras.

Objetivos específicos del proyecto de Gestión Social

- ◆ Identificar etapas/momentos de la gestión social y predial, y definir acciones diferenciadas para cada caso.
- ◆ Identificar impactos directos e indirectos, temporales y definitivos.
- ◆ Establecer directrices y elaborar: i) planes de reasentamiento, ii) planes para ocupantes del espacio público-OEP, y iii) planes de gestión social en obra.
- ◆ Definir y diseñar políticas para reconocimientos adicionales al valor del predio, que mitiguen posibles impactos directos y definitivos.
- ◆ Generar estrategias de información y comunicación del proyecto dirigidas a la comunidad en general.
- ◆ Definir el perfil y la conformación de los equipos multidisciplinarios que adelanten la gestión social y predial en cada ciudad.
- ◆ Sistematizar la experiencia.

Normatividad

Las normas que sustentan la gestión social y predial en los SITM son: el marco de Política (DNP-Banco mundial); la salvaguarda del crédito OP 4.12⁶ (Banco Mundial); los documentos CONPES de política general y particular para cada ciudad (DNP); los convenios de cofinanciación entre la Nación y las

⁵Poseedores sin derechos de dominio respaldados por títulos o escrituras debidamente registradas.

⁶OP 4.12 Política Operacional del Banco Mundial o salvaguardia social.

ciudades, entes los gestores y el Banco Mundial; las directrices elaboradas por el Ministerio de Transporte para elaborar planes de reasentamiento, de gestión social y para ocupantes del espacio público; y las directrices para su ejecución (Molina, 2005a, 2005b, 2005c, 2005d).

Equipo profesional

Cada una de las ciudades constituye un equipo profesional con tres tipos de disciplinas: i) social, ii) técnica, iii) jurídica. El número de los profesionales en cada disciplina responde al número de predios a adquirir y a la complejidad de las obras a realizar, entendida de acuerdo al uso de las áreas de influencia.

Número de predios y presupuesto

El número de predios se estima en más de 2.841 sumadas las cinco ciudades involucradas. El presupuesto destinado a la gestión social, incluyendo adquisición de predios y tierras, equipos profesionales, reconocimientos económicos y estudios, asciende al 10% del total del proyecto (promedio), donde el componente de gestión social en general, exceptuando el valor de los inmuebles y tierras, es de sólo un 2% en promedio del valor de la inversión en infraestructura (Molina, 2010).

Dimensión estratégica

Incluir la dimensión social dentro de un proyecto de infraestructura, permite el reconocimiento de impactos adicionales positivos y la mitigación de posibles impactos negativos sobre la población localizada dentro del área de influencia.⁷ Esta dimensión considera líneas como: i) Áreas Metropolitanas (definición de políticas de gestión social

.....

⁷Definida como aquella localizada 400 metros a lado y lado del eje de la vía – Ministerio de Transporte (Planes de Manejo Ambiental PMA).

unificadas), ii) Cohesión Social (minimización de impactos, mitigación de desplazamientos forzados), iii) Movilidad (SITM, generación de espacio público), y iv) Infraestructuras (Plazoletas y mobiliario urbano).

Enfoque de análisis

Las obras de infraestructura generalmente se enfocan en temas inherentes a la ingeniería (dimensión física) y, en fechas más recientes, han incluido temáticas relativas al medio ambiente (dimensión ambiental), especialmente orientadas al cuidado o la reposición de individuos arbóreos y al manejo de escombros de los proyectos. Proyectos de tanto impacto general como el causado por los SITM en Colombia, son de alta sensibilidad para la comunidad localizada en el área de afectación, así como para la sociedad en general que se convierte en la “veedora” privilegiada de obras que afectan su entorno inmediato y generan cambios sobre su cotidianidad. Esta particular circunstancia, genera la necesidad de implementar proyectos de gestión social y de adquisición predial con enfoque en los ocupantes de los inmuebles (dimensión social).

La tesis principal en la implementación de la dimensión social en los proyectos de infraestructura urbana, la constituyen las siguientes premisas:

◆ La gestión social permite mitigar los impactos temporales de las obras y “desactiva” los conflictos generados por ellas, tanto grupal como individualmente, para cada familia o actividad económica existente. Esta mitigación evita los riesgos del deterioro de la imagen del proyecto, el incremento del plazo de las obras por conflictos emergentes, y propicia la apropiación de las infraestructuras desde la etapa de construcción.

◆ La gestión predial “con sentido social” genera espacios de confianza en la negociación y evita los riesgos de obstaculización de obras por adquisición no oportuna de predios. Esta gestión permite un

Tabla 2. Percepción inicial y percepción modificada por medio de la Gestión Social

Percepción inicial	Percepción modificada
Las obras de infraestructura son proyectos “de ingeniería”. Las comunidades vecinas están fuera del proyecto. La razón de las obras es meramente económica. Los temas sociales y medioambientales son para otras disciplinas.	Las obras de infraestructura se conciben como proyectos de ciudad, son proyectos complejos que presentan dimensiones físicas, sociales y ambientales. Los temas sociales y medioambientales cuentan con profesionales responsables y planes claramente definidos, por parte de los contratistas. Para las viviendas requeridas, se consideran sus realidades al interior y se estructuran programas de asesoría y apoyo profesional, son parte integral de la gestión del proyecto. Los ocupantes del espacio público tienen consideraciones espaciales, no son desplazados involuntariamente y son parte de la construcción colectiva de sus soluciones.
La compra de predios requeridos para infraestructuras la hacen profesionales jurídicos, de acuerdo a la ley y con enfoque de expropiación. Las realidades sociales dentro de los inmuebles “no son de interés”. Los vendedores ambulantes son “obstáculos”.	Las comunidades vecinas cuentan con espacios apropiados para tramitar quejas y reclamos, son escuchados y sus propuestas se tienen en cuenta. Previamente al inicio de obras se cuenta con registros sobre el estado de las viviendas en el área de influencia.
Las obras de infraestructura son un atropello para las comunidades vecinas, los ingenieros y obreros no escuchan ni atienden quejas. No se cuenta con protección respecto a daños ocasionados por las obras.	Obras con espacios públicos recuperados y generados por el proyecto, pasos peatonales que respetan la interacción vehículo – peatón, y elementos que hacen acogedor el espacio público para uso y disfrute del ciudadano común.
Las obras dañan las zonas verdes, destruyen los árboles y dejan todo “en concreto”.	Nuevos perfiles viales, incluyendo zonas verdes, corredores ampliamente arborizados, con especies adecuadas de acuerdo a la región y el clima.
Las obras de infraestructura son para los “vehículos particulares”. Los ciudadanos de “a pie” no participan de ellas.	Obras de infraestructura que pueden ser usadas, tocadas, apropiadas y disfrutadas por todos los ciudadanos. Mejoramiento del nivel de apropiación de la ciudad, y buen uso y manejo por parte de los usuarios.

Fuente: elaboración propia.

avance más ágil de las obras, fomenta la resolución de conflictos y mejora la relación con el entorno.

◆ El manejo de los vendedores ambulantes (Ocupantes de Espacio Público–OEP) localizados sobre los corredores de obra, permite el desarrollo de las mismas, y genera valores agregados al articularse con las administraciones locales y propiciar la creación o mejoramiento de la política pública. Obviamente, enfoca a los OEP, en el camino hacia la formalidad.

Análisis del desarrollo del proyecto

El análisis se presenta de acuerdo a las etapas de desarrollo del proyecto, exponiendo una descripción analítica de las principales actividades.

Etapa 1: Estudios y diseños

Considerando la participación del Banco Mundial en la financiación del macro proyecto, la metodología implementada se desarrolla en el marco de la política que el Banco⁸ tiene respecto de la adquisición predial, la gestión social y en general sobre el reasentamiento de población.

Etapa 2: Conformación de equipos profesionales

La primera acción en cada una de las ciudades se enfoca en la conformación de equipos interdisciplinarios con capacidad de abordar el problema. En general, se presentaron dificultades para vincular

⁸OP 4.12 Política Operacional del Banco Mundial o salvaguardia social.

Tabla 3. Descripción de los actores implicados y su posicionamiento

Actores	Sin proyecto	Con proyecto (mutaciones)
Nación - Ministerio de Transporte	Desconocimiento de la gestión social en obra y de la adquisición predial.	Definidor de política pública para la adquisición de predios, estructurador de contratos de obra con manejo social integral y orientador de la política para espacio público, en articulación con las ciudades. Valores agregados al servicio de cualquier entidad pública nacional o local.
Entes Gestores	Empresas encargadas de construcción de infraestructuras (obras físicas).	Acumulación y desarrollo de conocimientos locales para el manejo de las obras con gestión ambiental. Expertos en adquisición de predios bajo normas de la banca multilateral.
Administración Local	Políticas de espacio público precarias. Política de adquisición predial sin desarrollo metodológico. Obras sin gestión social.	Determinador de políticas sobre espacio público con experiencia y modelos de gestión. Afinamiento de la adquisición de predios con enfoque social y desarrollo de metodologías para el manejo de los conflictos sociales en obra.
Banca Multilateral	Definidor de políticas internacionales de salvaguarda.	Producción metodológica en la implementación de las salvaguardas y seguimiento investigativo del proceso.
Comunidad en general	Espectador pasivo de la construcción de obras.	Participante directo con instancias para quejas, reclamos e interacción directa con el contratista. Capacidad de proposición.
Propietarios de predios	Vendedores de inmuebles de manera involuntaria.	Participantes de un programa con acompañamiento social, asesorías profesionales y reconocimientos adicionales para mitigar el impacto de la venta involuntaria.
Comerciantes en área de influencia	No tenidos en cuenta. Uso de mecanismos de presión.	Generación de instancias de diálogo, concertación y estructuración de acciones conjuntas de mitigación de los impactos temporales. Pérdida de incentivos en cuanto a mecanismos de presión.
Comunidad área de influencia	No tenidos en cuenta.	Participación activa en comités para solucionar quejas, reclamos o necesidades particulares y colectivas.
Veedurías	Inexistentes.	Conformadas como parte del proyecto, con acceso a todo tipo de información.

Fuente: elaboración propia.

profesionales con experiencia en reasentamiento, pues en las ciudades participantes no existía una tradición en la ejecución de este tipo de proyectos. Esta realidad obligó a desarrollar una etapa de formación de los equipos, adelantada por el experto de la Unidad Coordinadora del Proyecto.⁹ Los equipos se conformaron por tres disciplinas: profesionales sociales, profesionales jurídicos y profesionales técnicos.

⁹La Unidad Coordinadora del Proyecto – UCP, es un equipo de asesoría y seguimiento constituido al interior del Ministerio de Transporte para apoyar los entes gestores, por medio de expertos en las diferentes áreas.

Etapa 3: La planificación del proyecto de gestión predial y social

Incluyó la elaboración de tres tipos de planes en cada ciudad: i) planes de reasentamiento: adquisición predial y gestión social, ii) planes para ocupantes del espacio público—OEP: vendedores estacionarios en la ruta de las obras, y iii) planes de manejo ambiental – PMA: planes de manejo y gestión social con los pobladores localizados dentro del área de influencia de las obras.

Tabla 4. Matriz de marco lógico del proyecto

Estrategia de intervención	Indicadores verificables	Medios de verificación	Riesgos/ Oportunidades
Objetivos de desarrollo: - Mitigar los riesgos de desplazamiento involuntario de la población por efectos de la adquisición predial (impactos definitivos). - Mitigar el impacto sobre los ingresos de los OEP que deben relocalizarse (impactos definitivos). - Minimizar el efecto negativo en la etapa de obras (impactos temporales).	- Número de predios a adquirir /Número de soluciones de vivienda de reposición. - Número de OEP censados / Número de OEP con solución. - Número de obras / Número de Oficinas de atención a la comunidad.	- Escrituras de compra y venta. - Fichas de seguimiento y monitoreo. - Actas de quejas y reclamos diligenciadas y solucionadas.	- Rechazo a las ofertas de compra e interposición de recursos jurídicos que dilatan la negociación / Aceptación pronta y voluntaria. - Conflicto social / Organización y participación. - Quejas y descontento / Participación y solicitudes respetuosas.
Propósitos del proyecto: -Establecer e internalizar la gestión social y predial como un componente obligado en todas las etapas de los proyectos de infraestructura. -Apoyar la política pública para los OEP.	-Gestión social y predial como componente del proyecto y las licitaciones. -Convenios interinstitucionales.	-Términos de referencia de obra. -Documento convenio suscrito y actas de reunión.	-No aplicación en las ciudades / Freno a los desembolsos de crédito. -Baja institucionalidad / Articulación proactiva.
Productos / resultados: - Obras sin demoras por la adquisición predial y cero desplazamientos de población. - Obras con formas de resolución de conflictos, con habitantes y actividades económicas del área de influencia. - OEP manteniendo sus ingresos y en el camino hacia la formalización de actividades.	- Número de predios adquiridos / Número de predios requeridos previo inicio de obras. - Número de obras / Número de comités sociales funcionando. - Número de OEP censados / Número de OEP trasladados y formalizados.	- Obras sin Otrosí por predios no entregados. - Oficinas de atención funcionando. Comité social sesionando (actas). - Número de quejas y reclamos / Número de soluciones. - Fichas de seguimiento y monitoreo.	- Obras paralizadas por predios / Obras ágiles y a tiempo. - Paro y conflicto generalizado / Formación ciudadana a comerciantes y comunidad. - Toma de zona de obras / OEP formalizándose.
Actividades: a) Adquisición de predios - Equipos interdisciplinarios. - Plan de Reasentamientos. - Política general de predios. - Asesoría interdisciplinaria en el proceso. - Seguimiento ex – post. b) Gestión social en obras - Obligación contractual en licitaciones. - Oficinas de atención a la comunidad. - Comités semanales de atención de quejas. - Seguimiento a quejas y reclamos. c) Traslado OEP - Plan para OEP. - Articulación con administración local. - Censo. - Alternativas de solución. - Socialización soluciones. - Selección de alternativas. - Implementación de soluciones. - Traslado y seguimiento.	a) - Personal contratado y presupuestado. - Plan aprobado. - Política difundida. - Profesionales sociales en todas las actividades. - Formatos de seguimiento diligenciados. b) - Términos de referencia. - Oficinas funcionando. - Acta de comités de obra. - Informe de quejas y reclamos / soluciones. c) - Plan OEP aprobado. - Convenio con Administración local - Censo sistematizado. - Alternativas definidas. - Reuniones de socialización por grupo. - Número de OEP por alternativa. - Soluciones materializadas.	- Escrituras a nombre de los municipios. - Contratos de obra. - OEP trasladados y establecidos.	- Bajo perfil profesional, dilatación de actividades / Mejoramiento de la capacidad institucional. - Apatía de los contratistas o baja asignación de recursos / Obras con normas internacionales de interacción social. - Insuficiencia de recursos y falta de compromiso local / Implantación de política pública pertinente.

Fuente: elaboración propia.

Metodología

El proceso metodológico consideró los siguientes temas:

Elaboración de un Marco de Política (DNP, 2004)

- ◆ Principios y objetivos de la política de reasentamientos (aplicada por los ejecutores).
- ◆ Marco legal que rige la adquisición de predios y el reasentamiento de población.
- ◆ Procedimiento para la preparación de los planes de reasentamiento.
- ◆ Criterios de elegibilidad de la población beneficiaria de las políticas.
- ◆ Mecanismos de seguimiento, monitoreo y evaluación.
- ◆ Organización institucional.

Identificación del problema

- ◆ La construcción e implementación de los SITM pueden ocasionar impactos diferenciales sobre la población, los predios o inmuebles, y las actividades que allí se desarrollan.
- ◆ Los impactos producidos pueden tener carácter negativo (afectación) o positivo (mejoramiento). La existencia de diagnósticos y el seguimiento al proceso determinará los alcances.
- ◆ En algunos lugares se encuentran Ocupantes del Espacio Público.

Definición de objetivos

- ◆ Diseñar e implementar planes para mitigar los impactos definitivos ocasionados por la adquisición involuntaria de predios e inmuebles: PLAN DE ADQUISICIÓN PREDIAL Y REASENTAMIENTOS.
- ◆ Diseñar e implementar planes para mitigar los impactos temporales debidos a la etapa de construcción del SITM: PLAN DE MANEJO AMBIENTAL.
- ◆ Diseñar e implementar planes para relocalizar a los Ocupantes del Espacio Público: PLAN PARA OCUPANTES DEL ESPACIO PÚBLICO- OEP.

Caracterización de impactos

Impactos definitivos:

- ◆ Compra total de predio o inmueble.
 - ◆ Con traslado.
 - ◆ Sin traslado (lotes).
- ◆ Compra parcial de predio o inmueble.
 - ◆ Con traslado.
 - ◆ Sin traslado.
- ◆ Traslado obligatorio de la actividad económica.

Impactos temporales:

- ◆ Tránsito vehicular restringido.
- ◆ Tránsito peatonal restringido.
- ◆ Acceso a viviendas o comercios restringido.
- ◆ Molestias por ruido, polvo, escombros, horarios de obra, etc.
- ◆ Incertidumbre, desinformación.

Tipos de planes

Para impactos definitivos:

- ◆ Plan de Adquisición Predial y Reasentamientos.
- ◆ Plan para Ocupantes del Espacio Público OEP.

Para impactos temporales:

- ◆ Plan de Manejo Ambiental, en su componente B dedicado a la gestión social en obra.



Bus articulado en Barranquilla, TRANSMETRO S. A.
Foto. Carlos A. Molina

Productos

Los Planes de Adquisición Predial y Reasentamientos se trabajaron de acuerdo a la política operacional del Banco Mundial¹⁰ y su estructura consideró los siguientes temas principales:

- ◆ Censo de la población ocupante de las viviendas a adquirir para desarrollar las obras. Metodológicamente se diferenciaron las familias de las actividades económicas, teniendo en cuenta todas las familias ocupantes, sin importar el tipo de tenencia respecto del inmueble. En el caso de las actividades económicas, también se censaron todas las encontradas, sin importar su estado de formalidad o informalidad.
- ◆ Diagnostico socioeconómico de todos los grupos censados (familias y actividades económicas), que dio cuenta de de las diferentes realidades encontradas a lo largo de los corredores de obra. Cabe anotar que tratándose de un proyecto lineal, la existencia de “comunidades” no fue la constante, sino que se fueron encontrando diferentes realidades de acuerdo a las condiciones del trazado del proyecto, por ejemplo: comerciantes de diversos tipos y tamaños localizados a lado y lado del proyecto, o familias de diferentes estratos socioeconómicos y niveles de ingreso.
- ◆ Diagnósticos específicos y diferenciados para algunos grupos sociales o económicos, dada la existencia de “realidades diferenciadas”, pues los proyectos a la vez que atravesaron los centros tradicionales de las ciudades, también atravesaron zonas perimetrales con viviendas de construcción precaria y zonas de habitación o comercio de los estratos más altos de la población.
- ◆ El Plan de Adquisición Predial y Reasentamientos, que contemplaba los programas necesarios para lograr la adquisición de las viviendas, mitigando los impactos negativos, evitando el desplazamiento involuntario de la población, contemplando apoyo para todos los ocupantes de las viviendas, asistiendo

.....
¹⁰Ver OP 4.12 Política Operacional del Banco Mundial o salvaguardia social.

las familias con profesionales asesores y, concluyendo en la obtención de una vivienda de reposición, así como en el acompañamiento a la inserción social en el lugar elegido.

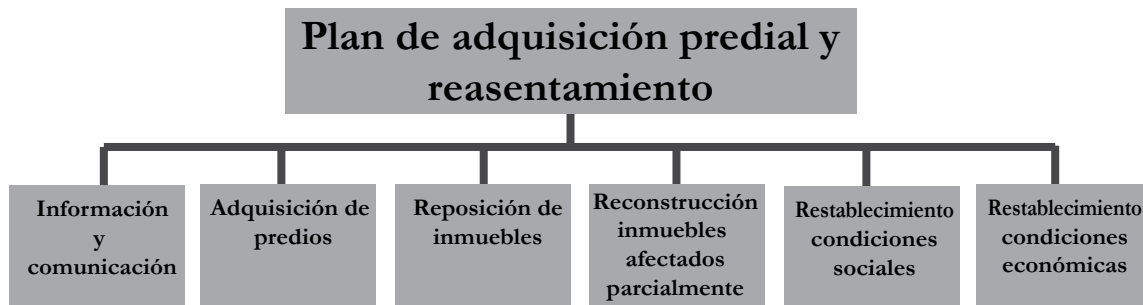
La elaboración de estos planes en las distintas ciudades estuvo a cargo del equipo profesional, aunque en algunos casos se contrataron externamente, especialmente a las universidades locales. Para mejorar la apropiación de los planes, los equipos profesionales participaron en el seguimiento de los contratos correspondientes.

Los Planes para Ocupantes del Espacio Público—OEP se trabajaron de acuerdo a la Política Operacional del Banco Mundial,¹¹ aunque esta sólo fue una referencia, pues el tema presenta particularidades y expresiones diversas en todas las ciudades. La principal dificultad estuvo en la precaria institucionalidad respecto del tema en algunas ciudades.

Esta realidad generó la necesidad de elaborar directrices desde el nivel nacional (Ministerio del Transporte, 2004), y crear comités o establecer convenios con las administraciones locales, para articular los estudios e intentar establecer políticas públicas y tipos de solución coherentes con las realidades específicas, suficientes para solucionar el problema. La estructura del plan para OEP consideró los siguientes temas principales:

- ◆ Censo de población en calle, diferenciando vendedores ambulantes de estacionarios.
- ◆ Sistematización y diagnostico de las condiciones encontradas y análisis de ingresos y tipos de negocios.
- ◆ Elaboración del Plan para Ocupantes del Espacio Público, en articulación con la administración municipal y estructurando diferentes alternativas para selección libre por parte de cada uno de los participantes.

.....
¹¹Ver OP 4.12 Política Operacional del Banco Mundial o salvaguardia social.



Gráfica 1. Estructura típica del Plan de Adquisición Predial y Reasentamiento
Fuente: Elaboración propia (2010).

Los Planes de Manejo Ambiental y Social se trabajaron de acuerdo a la Política Operacional del Banco Mundial.¹² La principal dificultad estuvo en la precaria experiencia de los contratistas respecto del tema. Estos planes contienen fichas de trabajo para determinar actividades relacionadas con la interacción social de las obras en ejecución. Son de carácter temporal de acuerdo a la duración de las obras y abarcan los siguientes temas:

- ◆ Establecimiento de oficinas en el área de construcción, visibles, cómodas, con lugar para reuniones y atendidas por profesionales. El objeto general es la recepción y manejo de quejas y reclamos por parte de la comunidad en el área de influencia.
- ◆ Implementación de medidas de demarcación de obras para minimizar riesgo de accidentes, implementación de grupos de trabajo para la limpieza continua de las obras.
- ◆ Inclusión de trabajadores sociales para interacción constante y continua con los vecinos y sus formas de organización.
- ◆ Establecimiento de mesas de trabajo de acuerdo a los impactos identificados.

Dimensión de género y etnia

La participación ciudadana, el acceso libre para presentación de quejas, así como la asesoría y el acompañamiento profesional durante todo el proceso de

implementación de la infraestructura, establecen garantías para que ninguna diferencia de género, etnia o credo¹³ impida la plena participación de cualquier ciudadano. La parte étnica es fundamental, pues las ciudades colombianas son una mezcla de diferentes expresiones étnicas y culturales, y en los ámbitos locales se manejan enfoques de inclusión social. A efectos de mayor conocimiento en las ciudades participantes, se han elaborado dos tipos de estudios de género. El primero enfocado a la etapa de construcción de infraestructura y orientado a la adquisición de predios, buscando esclarecer si las madres cabeza de hogar han contado con el adecuado asesoramiento durante el proceso, y verificar que las viviendas obtenidas para el reasentamiento corresponden a las necesidades de las familias. Este estudio permite establecer diferencias de acuerdo al género.¹⁴ El segundo se realiza en la etapa de operación del Sistema de Transporte Masivo, buscando identificar de acuerdo al género, la inclusión dentro de los diferentes trabajos y así establecer vinculaciones de mujeres como conductoras, empleadas de oficina, profesionales, etc.¹⁵

¹²Ver OP 4.10 Política Operacional del Banco Mundial o salvaguardia ambiental.

¹³Ver Constitución Nacional de Colombia. Artículo 13.

¹⁴Investigaciones en proceso. Monitoreadas por el Banco Mundial y el Ministerio de Transporte.

¹⁵Investigación en proceso para las ciudades que se encuentran operando el SITM. Monitoreadas por el Banco Mundial y el Ministerio de Transporte.



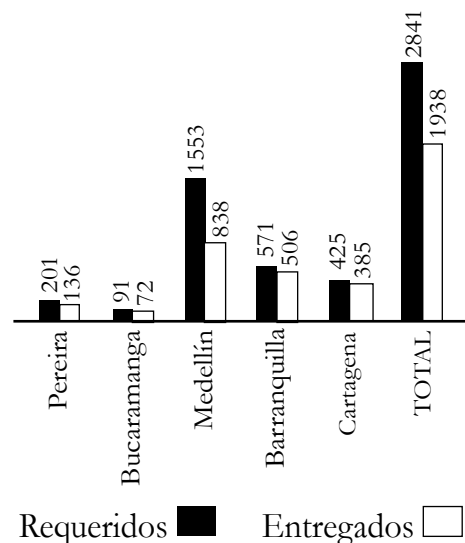
Resultados y avances

Aunque el proyecto se encuentra en ejecución, se identifican algunos indicadores que permiten evidenciar los avances en cuanto a la gestión social y predial. En cuanto al resultado de la ejecución de los Planes de Adquisición Predial y Reasentamiento, se presenta el diagrama de avance en la adquisición de predios (Gráfica 2), que es el indicador más relevante. Se puede observar el número de predios requeridos y contrastar con el número de predios entregados y vinculados a la ejecución de las obras. Respecto de la ejecución de los Planes para Ocupantes del Espacio Público, se presenta diagrama con el número de OEP trasladados a la fecha (Gráfica 3), mostrando los avances en este tema. Cabe anotar que el proyecto en ese aspecto plantea elementos de política pública, efectúa apoyo profesional e institucional, pero son las respectivas administraciones municipales quienes desarrollan y materializan la ejecución de las diversas soluciones a la ocupación del espacio público. Se pueden identificar, entre otros, los siguientes tipos de solución: i) relocalización en espacio público, ii) traslado a centros comerciales construidos, iii) adjudicación de casetas en espacio público, y iv) programas de reconversión económica para la formalización de actividades comerciales. Todas las alternativas son apoyadas con procesos de formación y capacitación.

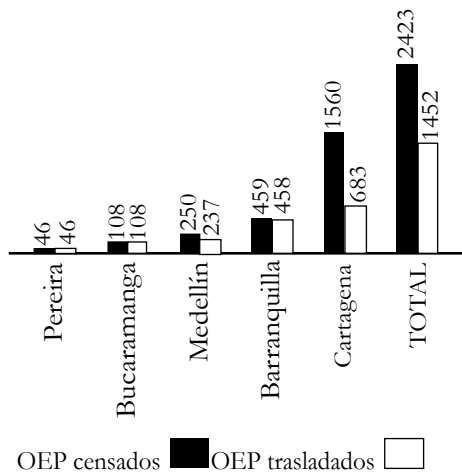
Finalmente, la Gestión Social en obra se mide evidenciando el importante número de oficinas de atención al ciudadano, instancias obligatorias para cada uno de los contratistas de obra, que permiten contar con oficinas cerca a la comunidad, abiertas todos los días de la semana y atendidas por profesionales dedicados a solucionar y dar respuesta a las inquietudes ciudadanas. En la Gráfica 2 se observa ciudad a ciudad, el número de predios a adquirir, contra el número de predios adquiridos. La ciudad con mayor adquisición predial es Medellín-Valle de Aburrá (que aglutina a Medellín, Envigado e Itagüí), seguida por Barranquilla y Cartagena.

La Gráfica 2 también es dicente respecto de la importancia relativa de la gestión social, relacionada directamente con el número de predios a adquirir en cada ciudad, y con las zonas por donde atraviese el proyecto, en su etapa de construcción de infraestructura.

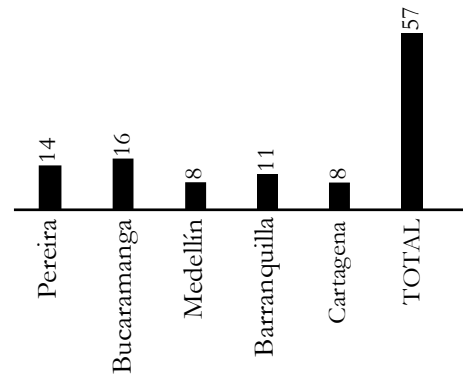
En cuanto a los Ocupantes del Espacio Público censados en las diferentes ciudades, también se encuentra un importante avance, concordante con la ejecución de las obras. Cabe anotar que esta tarea,



Gráfica 2. Avance adquisición predial en cinco ciudades SITM
Fuente: Elaboración propia (2010).



Grafica 3. Ocupantes del Espacio Público-OEP, número de trasladados
Fuente: Elaboración propia (2010).



Grafica 4. Gestión social en obra. Puntos de atención al ciudadano
Fuente: Elaboración propia (2010).

por ser de competencia de la municipalidad (control del espacio público), se ha adelantado por medio de articulación continua entre el nivel local y el nacional, y ha permitido en las ciudades la creación o el mejoramiento de la política pública y el ejercicio de experiencias piloto con expresión de acuerdo a la realidad local.

Como lo evidencia la Gráfica 3, las ciudades “caribeñas”, Cartagena y Barranquilla, son las que presentan en mayor número esta problemática, seguidas por Medellín. El avance de esta actividad en el consolidado nacional es superior al 50%, y concordante con el desarrollo de las obras de infraestructura.

La Grafica 4 muestra el importante número de puntos de atención al ciudadano. Esta estrategia, materializada en “oficinas” de atención localizadas directamente en el tramo de obra, en cada una de las licitaciones, permite que el ciudadano tenga cerca y “a la mano” la posibilidad de instaurar una queja, elaborar una petición o simplemente solicitar información verbal o escrita sobre el proyecto en general y la obra en particular. El número total de estas oficinas asciende a 57 en las cinco ciudades (Molina, 2010) y se estima un incremento del 30%

o 40% de acuerdo a las diferentes licitaciones en curso. Estas oficinas cuentan con personal especializado en temas sociales y ambientales, y efectúan reuniones semanales para estudiar los requerimientos de la comunidad y dar respuesta oportuna.

Evaluación y valoración de los resultados del proyecto

Se presenta la evaluación en los tres aspectos constitutivos de la gestión social en proyectos de infraestructura.



Plaza para Ocupantes del Espacio Público, OEP, Barranquilla, TRANSMETRO S. A. **Foto.** Carlos A. Molina

Planes de Adquisición Predial y Reasentamientos

Concebidos como respuesta al compromiso adquirido con la banca multilateral, fueron vistos inicialmente como “imposiciones” o “requisitos” para acceder a los recursos del crédito. Aunque el diseño, elaboración, ejecución y monitoreo, contó con la asesoría especializada de la UCP¹⁶ del Ministerio de Transporte, sólo los resultados permitieron poner en evidencia la validez de este tipo de políticas, y reconocer que esta metodología presenta garantías de tiempo, mitiga los conflictos y permite agilidad en la tarea. La creación de equipos multidisciplinarios para abordar la compra de predios presenta oportunidades de observar la realidad de manera más integral, y permite la generación de respuestas creativas que responden a realidades sociales, culturales, económicas, técnicas, además de las indispensables realidades jurídicas. A la fecha (2010), con un avance del 70% de las obras de infraestructura (consolidado nacional aproximado) se cuenta con una adquisición predial similar en porcentaje, pues se acerca al 68% (para las cinco ciudades estudiadas). Sólo en muy pocos y puntuales casos, el tema predial se ha convertido en conflicto o en factor de retraso de las obras, generalmente por falta de acuerdo en los valores o en los procedimientos de pago. Es importante anotar que la auditoría al proyecto la adelanta la Contraloría General de la República, y a la fecha (2010) no existe un hallazgo de tipo penal por concepto de compra de predio, sobre ningún funcionario, y en cinco años de ejecución, no se han presentado situaciones jurídicas que permitan pensar en malos manejos de los recursos públicos, aspecto que pone en evidencia el buen funcionamiento de las políticas y el sistema de controles establecido.

.....
¹⁶La Unidad Coordinadora del Proyecto – UCP, es un equipo de asesoría y seguimiento constituido al interior del Ministerio de Transporte para apoyar a los entes gestores, por medio de expertos en las diferentes áreas.

Planes para Ocupantes del Espacio Público-OEP

Tema de responsabilidad de las administraciones municipales, que siguiendo la política de la banca multilateral, se asume por parte de los entes gestores del SITM en cada ciudad. Por medio de convenios, se articula la política de los SITM, con la política local y se plantea apoyo en la investigación, estudio y formulación de propuestas de solución, que contribuyan al mejoramiento de la política municipal. Cabe señalar que este ha sido y continúa siendo un tema complejo, donde exceptuando algunas administraciones, la política municipal es precaria, las oficinas encargadas de implementarla son reducidas y con bajo presupuesto, y se ha hecho necesario plantear apoyos desde todos los niveles para lograr los avances a la fecha. El logro más importante es reconocer que para este tema complejo, que reúne muchas variables encontradas (por ejemplo: espacio público versus derecho al trabajo), no existen fórmulas, ni se pueden copiar soluciones de una ciudad a otra. Aquí se hace más evidente la diferencia cultural y social existente entre las diferentes ciudades, y se pone en evidencia la alta necesidad de contar con estudios e investigaciones de campo que permitan reconocer especificidades de los Ocupantes del Espacio Público y a la vez, desmitificar muchos de los supuestos sobre este tema. Más que un tema técnico, es un tema de investigación sociocultural, y las administraciones locales deberán mejorar sus equipos de trabajo y vincular, cada vez más, profesionales capacitados para comprender estos fenómenos.

Gestión social en obra

Las obras en las diferentes ciudades, dado su tamaño, se han ejecutado por tramos. En cada uno de ellos (correspondiente a una licitación independiente) se ha incluido, como obligación, que el contratista mantenga durante todo el plazo de las obras un equipo social que efectúe labores como:

Espacio público recuperado en
Cartagena, TRANSCARIBE S. A.
Foto. Carlos A. Molina



i) mantener una oficina de atención a la comunidad, ii) interactuar directamente con la comunidad localizada sobre el área de influencia (400 metros a lado y lado del eje de las obras), y iii) estructurar un sistema de quejas y reclamos que permita el seguimiento semanal y la respuesta oportuna a estas solicitudes. El indicador de número de oficinas instaladas en las diferentes ciudades pone en evidencia la existencia de un grupo de profesionales sociales, entre cuatro y siete por oficina —considerando los del contratista, la interventoría y el ente gestor—, encargado de atender y solucionar los múltiples problemas de la comunidad, o de aclarar dudas sobre la percepción del proyecto y sus obras.

Conclusiones

Los resultados muestran que el nuevo paradigma de las obras de infraestructura es la intervención interdisciplinaria respecto del entorno social y ambiental en que se insertan las obras. Los procesos de generación de canales de información y comunicación con la comunidad y el incremento de la participación de ésta, en los temas que se relacionan con ella directamente, especialmente aquellos que afectan su cotidianidad, obliga a internalizar dentro de las obras el componente social.

La adquisición de predios para obras de infraestructura ha sido mirada como un problema y un aspecto meramente técnico del campo de lo jurídico. El enfoque social de esta tarea, permite reconocer las familias y actividades económicas que alberga un inmueble o predio y, por tanto, determinar acciones que mitiguen el impacto de una compra involuntaria.¹⁷

.....
¹⁷Según la legislación colombiana (Ley 388 de 1997) en la adquisición de predios se cuenta con una primera opción de oferta, donde en caso de existir acuerdo, se procede a una compra voluntaria. En caso de desacuerdo, se cuenta con el procedimiento de expropiación con indemnización (pago), es decir una adquisición involuntaria, pero dentro del marco legal.

La adquisición predial enfocada en el reasentamiento, con el apoyo de profesionales sociales, es más rápida, minimiza el conflicto y permite soluciones acordes con las necesidades de las obras.

El acompañamiento social a la adquisición predial genera un clima de confianza y hace que esta gestión sea “más barata”, pues mejora el cumplimiento de las metas y evita reclamaciones por concepto de no entrega oportuna de predios.

El valor de los reconocimientos económicos (valores adicionales al valor del predio, con efecto mitigador de los posibles impactos negativos), es inferior al 1% del valor total del proyecto. Igualmente, para las cinco ciudades, el costo de los equipos sociales se encuentra entre el 0,5% y el 0,6% del valor del proyecto (Molina, 2010).

Implementar una política de reconocimientos económicos mejora el clima de confianza en la negociación, mitiga impactos negativos ocasionados por la compra involuntaria, evita conflictos y “pleitos” de parte de los propietarios y se convierte en factor positivo en la adquisición predial.

El enfoque interdisciplinario en la adquisición predial, permite lecturas integrales y respuestas más acordes con las realidades técnicas, jurídicas y sociales de la comunidad.

El tema de los Ocupantes del Espacio Público-OEP, tan corriente en muchas ciudades latinoamericanas, es un reto que debe ser estudiado con más rigor, para conocer las realidades aparentes y subyacentes de un fenómeno complejo que va más allá del derecho al trabajo.

Es necesario fortalecer las oficinas encargadas del espacio público en las ciudades colombianas, para mejorar su capacidad de investigación, y asimismo, desarrollar habilidades de negociación conducentes a soluciones reales y sostenibles en el tiempo.

La ocupación del espacio público debe dejar de observarse como un problema que “no me corresponde”, para conocerlo, reconocerlo e interpretarlo desde nuevos enfoques metodológicos incluyentes y concordantes con los propósitos de ciudad, en cuanto a creación, uso y disfrute del espacio público.

El componente social en las obras de infraestructura es la “cara amable” de estas y permite tender puentes de interacción con las comunidades circunvecinas y la ciudadanía en general.

Las obras de infraestructura con gestión social integral pueden ser buenos detonadores para lograr cambios de mapas mentales e incrementar las posibilidades de participación ciudadana.



Referencias

- ◆ Banco Mundial (1990) *Política Operacional OP 4.12 reasentamientos*. Washington: Banco Mundial.
- ◆ Banco Mundial (2002a) *Ciudades en movimiento*. Bogotá: Banco Mundial.
- ◆ Banco Mundial (2002b) *Transporte a escala humana*. Bogotá: Banco Mundial.
- ◆ Congreso de la República (1991) *Constitución Nacional de Colombia*. Bogotá: Congreso de la República.
- ◆ Congreso de la República (1997) *Ley 388*. Bogotá: Congreso de la República.
- ◆ Dirección Nacional de Planeación-DNP (2002a) *Documento CONPES 3260 – Política Nacional de Transporte Urbano*. Bogotá: Dirección Nacional de Planeación.
- ◆ Dirección Nacional de Planeación-DNP (2002b) *Documento CONPES 3167 – Política de Transporte*. Bogotá: Dirección Nacional de Planeación.
- ◆ Dirección Nacional de Planeación-DNP (2003a) *Documento CONPES 3220 – Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del área metropolitana del centro occidente*. Bogotá: Dirección Nacional de Planeación.
- ◆ Dirección Nacional de Planeación-DNP (2003b) *Documento CONPES 3259 – Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del distrito de Cartagena - Transcaribe*. Bogotá: Dirección Nacional de Planeación.
- ◆ Dirección Nacional de Planeación-DNP (2004a) *Documento CONPES 3307 – Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del Valle de Aburrá*. Bogotá: Dirección Nacional de Planeación.
- ◆ Dirección Nacional de Planeación-DNP (2004b) *Documento CONPES 3306 – Sistema integrado del servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros del distrito de Barranquilla y su área metropolitana*. Bogotá: Dirección Nacional de Planeación.
- ◆ Dirección Nacional de Planeación-DNP (2004c) *Documento CONPES 3552 – Sistema integrado de transporte masivo para Bucaramanga y su área metropolitana*. Bogotá: Dirección Nacional de Planeación.
- ◆ Ministerio de Transporte - DNP (2004) *Marco de Política, programa nacional de transporte masivo*. Bogotá: Ministerio de Transporte
- ◆ Molina, Carlos Alberto (2005a) *Directrices para la elaboración de planes de reasentamiento*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- ◆ Molina, Carlos Alberto (2005b) *Directrices para la elaboración de planes para ocupantes del espacio público*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- ◆ Molina, Carlos Alberto (2005c) *Directrices para la ejecución de planes de reasentamiento*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- ◆ Molina, Carlos Alberto (2005d) *Directrices para el cálculo de reconocimientos económicos*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- ◆ Molina, Carlos Alberto (2010) *Informe: Estado actual de la Gestión Social y Reasentamiento en todas las ciudades*. Bogotá: Ministerio de Transporte.
- ◆ Prud'homme, Rémy & Chang-Woon Lee (1998) Size, Sprawl, Speed and the Efficiency of Cities. *Urban Studies* Vol. 36 N° 11: 1849-1858.
- ◆ Unidad de Planeación Minero Energética UPME-AENE (1999) *Estudio de eficiencia energética del sector transporte carretero Colombiano*. Bogotá: UPME-AENE.

