

**INFORME DE ACCIÓN DE PREVENCIÓN Y CONTROL A LA FUNCIÓN  
PÚBLICA**

**AVANCE EN EL PROCESO DE ESTRUCTURACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE  
CABLES AÉREOS EN BOGOTÁ.**

**INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO - IDU**

**ACCIÓN DE PREVENCIÓN Y CONTROL A LA FUNCIÓN PÚBLICA**  
2022IE0025567

**PERSONERÍA DELEGADA PARA LA COORDINACIÓN DE PREVENCIÓN Y  
CONTROL A LA FUNCIÓN PÚBLICA**

**PERSONERÍA DELEGADA PARA LOS SECTORES DE PLANEACIÓN Y  
MOVILIDAD**

Bogotá D.C., Julio de 2022

SANDRA ELIZABETH GARCÍA ANGARITA  
Personera Delegada para la Coordinación de Prevención y Control a la Función  
Pública.

JHOANA ANDREA SALOMÓN CASTRO  
Personera Delegada para los sectores de Planeación y Movilidad.

#### EQUIPO DE TRABAJO

MARÍA VICTORIA ALVARADO GIRÓN – PROFESIONAL UNIVERSITARIA  
LADY MAGALY SUÁREZ MORENO – PROFESIONAL ESPECIALIZADO  
JORGE ENRIQUE AGUDELO MORALES - PROFESIONAL ESPECIALIZADO

## TABLA DE CONTENIDO

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	1
<b>2. MARCO LEGAL Y NORMATIVO</b>	6
<b>3. METODOLOGÍA</b>	7
<b>4. ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO</b>	7
<b>5. OBJETIVOS</b>	11
5.1 Objetivo general	11
5.2 Objetivos específicos	11
<b>6. DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS</b>	11
6.1 Precisar el estado de avance en la construcción del cable San Cristóbal	11
6.1.1 Características Técnicas del proyecto	22
6.1.2 Características Jurídicas del proyecto	28
6.2 Verificar el estado y avance en los Estudios y Diseños asociados a la construcción de cables aéreos, de acuerdo con el proyecto de inversión 7782	30
6.2.1 Contraste entre los resultados esperados en la Meta 376 PDD y en el Proyecto de Inversión 7782	30
6.2.2 Contraste entre los cables priorizados para estructurar en la Meta 376 PDD y los cables en estructuración, por parte de la Entidad	32
6.2.2.1 Cable Reencuentro Monserrate	33
6.2.2.2 Cable aéreo Potosí	34
6.3 Verificar el estado y avance del proceso de adquisición de 130 Unidades prediales asociadas a la construcción de cables aéreos, en cumplimiento del proyecto de inversión 7782	36
<b>7. CONCLUSIONES</b>	41
<b>8. GLOSARIO</b>	48
<b>9. ANEXOS</b>	49

## 1. INTRODUCCIÓN

La Personería de Bogotá, D.C., en ejercicio de su función de veeduría, vela por el cumplimiento de la Constitución Política, las leyes, los acuerdos y las sentencias judiciales; procura la efectividad de los derechos e intereses de los ciudadanos y verifica que los funcionarios de la Administración Distrital cumplan con los deberes que les asignan las normas.

En ese sentido, el artículo 59 del Acuerdo 755 de 2019, promulgado por el Cabildo Distrital, le confirió funciones a la Personería Delegada para los Sectores Planeación y Movilidad, entre las que se destaca, en el marco del presente informe: *“2. Dirigir, orientar y ejercer la acción de prevención y control a las políticas, planes, programas y proyectos distritales relacionados con la planeación, gestión, ordenamiento y desarrollo sostenible de la ciudad en los aspectos de movilidad, transporte público e infraestructura vial.”*

Para el desarrollo de este propósito, se presenta esta Acción de Prevención y Control, encaminada a verificar el estado de avance del sistema de Cable aéreo de la localidad de San Cristóbal y, el estado de avance en la propuesta y modelación de dos cables aéreos adicionales, objetivos trazados como meta a cumplir, para el Plan de Desarrollo de esta administración en el marco del Acuerdo 761 de 2020, por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 *“Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”*, en cuyo propósito 4: *Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.*, se estableció como programa 49. Una *Movilidad segura, sostenible y accesible*, dentro del cual, propone *“Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía, aportando a: (i) mejorar las condiciones y calidad del transporte público urbano-regional; iniciar la construcción de cables<sup>1</sup>...”*

Complemento de lo anterior, se dispone como acciones para materializar este programa: *“Priorizar: la red de metro regional, conformada por la construcción de la fase I y la extensión de la fase II de la Primera Línea del Metro hasta Suba y*

---

<sup>1</sup> Tomado de: Acuerdo 761 de 2020, por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 *“Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”*

*Engativá, el Regiotram de Occidente, y el Regiotram del Norte, estructurada y en avance de construcción. Cable de San Cristóbal construido y cable en Usaquén estructurado*<sup>2</sup>. (Subrayado fuera de texto)

El Proyecto de Inversión objeto de este análisis, se desarrolla en cabeza del Instituto de Desarrollo Urbano -IDU, entidad creada mediante el Acuerdo 19 de 1972 del Concejo de Bogotá D.C. con el objeto de ejecutar obras viales y de espacio público para el Desarrollo Urbano de la Capital, el cual integra, de acuerdo con lo señalado en el Artículo 107 del Acuerdo 257 de 2006, al Sector Movilidad, como una entidad adscrita, cuya misión corresponde a: *“Estructurar y desarrollar proyectos de infraestructura vial y movilidad multimodal, de forma sostenible, incluyente, innovadora y eficiente, para contribuir al desarrollo urbano de Bogotá Región y mejorar la calidad de vida de su gente”*<sup>3</sup>.

Ahora bien, para Bogotá, la construcción de cables aéreos como medio de transporte que integre el sistema actual, nace como parte, no sólo de la expansión del territorio y del considerable aumento en el número de habitantes que requieren desplazarse de manera eficiente, sino como respuesta a la problemática naciente en la movilidad en las diferentes ciudades del país, *caracterizada por una baja calidad de los servicios de transporte, que a su vez se refleja en los niveles de insatisfacción de sus usuarios* (Universidad Nacional de Colombia, 2017)<sup>4</sup>.

Así mismo, expertos han definido esta problemática como: *la ausencia de un esquema óptimo de movilidad dificulta el acceso a oportunidades y servicios esenciales y genera costos sociales asociados a la contaminación, siniestralidad y congestión, factores que afectan la productividad de los habitantes y el desarrollo del país* (Banco Interamericano de Desarrollo [BID], 2015)<sup>5</sup>.

### Desarrollo normativo Nacional en Infraestructura de Cables Aéreos.

Para contrarrestar la problemática de falta de infraestructura de cables aéreos, el Gobierno nacional formuló en el año 2002 la Política Nacional de Transporte Urbano (PNTU)<sup>6</sup>, que se materializó con la implementación de sistemas de transporte público en siete aglomeraciones urbanas, descritas en el documento CONPES 3260 de diciembre de 2013. Con esta política se buscó, entre otros, la consolidación de una estructura institucional, jurídica y financiera que permitiera mejorar la

<sup>2</sup> Idem

<sup>3</sup> Tomado de: <https://www.idu.gov.co/page/quienes-somos-2>

<sup>4</sup> Disponible en: <http://ieu.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/integracion-social-uno-de-los-mayores-impactos-de-transmicable-en-bogota>

<sup>5</sup> Tomado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3991.pdf>

<sup>6</sup> Tomado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3260.pdf>

infraestructura de transporte, y así combatir las falencias existentes en este servicio público. Si bien, con los esfuerzos de la Nación y de los territorios para implementar la PNTU se han logrado beneficios como la reducción en tiempos de viaje, emisiones contaminantes y potenciales afectaciones por siniestros de tránsito, *no ha sido posible generar una respuesta integral a las necesidades de movilidad existentes* (Departamento Nacional de Planeación, 2014<sup>7</sup>).

Esta nueva política busca impulsar y articular las diversas formas de desplazamiento existentes a nivel urbano, con el fin de atender las necesidades reales de movilidad de la comunidad, bajo condiciones de calidad, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad. De esta forma, se complementa y fortalece la PNTU a partir de una visión de movilidad integral que, si bien reconoce el transporte público como eje estructurante de la movilidad y el territorio de las ciudades, también considera necesario integrar los diferentes actores de la movilidad en un esquema eficiente y sostenible.

Si bien esta Política Nacional de Transporte Urbano se materializa hasta 2002 – 2003, el gobierno nacional desde los años noventa, identificó que la movilidad en las ciudades del país enfrentaba serias dificultades relacionadas principalmente con la prestación del servicio de transporte público colectivo de pasajeros y para ello se adoptó la Ley 86 de 1989, modificada posteriormente por la Ley 310 de 1996, que viabilizó el apoyo financiero de la Nación a los territorios y promover la implementación de sistemas de transporte masivo de pasajeros y con esto optimizar la prestación del servicio.

Junto con la Ley de Ordenamiento Territorial (Ley 388 de 1997), que considera la importancia del acceso y uso común de las infraestructuras de transporte y demás espacios públicos por parte de los habitantes, se establecieron las bases para que Bogotá diera inicio, en el año 2000, a la reorganización de su sistema de transporte público colectivo, mediante la implementación de un sistema tipo bus de tránsito rápido (BRT, por sus siglas en inglés), denominado TransMilenio.

Posteriormente, el Decreto 3109 de 1997 reglamentó el servicio de transporte masivo de pasajeros y se avanzó en la formulación de la política pública con carácter nacional mediante la publicación, en el año 2002, del Documento CONPES 3167 para Mejorar el Servicio de Transporte Público de Pasajeros, desde el punto de vista de servicios de transporte de mayor calidad y con ello el Gobierno Nacional plasmó su objetivo de fortalecer a las entidades territoriales e incentivarlas a implementar sistemas de transporte con eficiencia operacional, económica y ambiental.

---

<sup>7</sup> Tomado de Documento Conpes 3260, disponible en:  
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3260.pdf>



Con este mismo enfoque, el Documento CONPES 3260, Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo y el Documento CONPES 3368 Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo, proporcionaron lineamientos para la participación de la Nación en la implementación de sistemas integrados de transporte masivo (SITM) en siete concentraciones urbanas del país que han evidenciado la necesidad de complementar sus sistemas con otros modos o medios y así conformar sistemas integrados de transporte público (SITP) mediante la vinculación de otros servicios.

Como una apuesta por la reorganización y robustecimiento institucional, empresarial y de gestión de la prestación del servicio de transporte público en las ciudades intermedias del país, la Nación, participa en la ejecución de ocho sistemas estratégicos de transporte público (SETP), los cuales fueron reglamentados mediante el Decreto 3422 de 2009 y el Decreto 1079 de 2015.

Este proceso de mejora continua se refleja en los planes nacionales de desarrollo, como el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2002-2006: *Hacia un Estado Comunitario*, que impulsó la implementación de sistemas de transporte masivo para Bogotá-Soacha, Cali, Barranquilla, Pereira, Cartagena, Bucaramanga y el Valle de Aburrá; El PND 2010-2014: *Prosperidad para Todos*, incorporó la movilidad urbana como una de las estrategias de la locomotora de vivienda y ciudades amables, y proporcionó un lineamiento de política integral que articula el componente urbano y el transporte de pasajeros, a través de la promoción de sistemas de transporte público, medidas de administración de la demanda y del uso del suelo. El PND 2014-2018: *Todos por un Nuevo País*, reforzó la concepción del Gobierno Nacional de consolidar el transporte público como eje estructurante de la movilidad, cambió el paradigma de la autosostenibilidad e incorporó fuentes alternativas de financiación.

También en el año 2018 fue aprobado el Documento CONPES 3934: *Política de crecimiento verde*, que busca impulsar el crecimiento económico del país asegurando el uso sostenible del capital natural y plantea como estrategias para el sector transporte, la incorporación de acciones para fomentar el ingreso de vehículos eléctricos, ascenso tecnológico en la flota oficial del país y la incorporación de tecnologías con cero o bajas emisiones a los SITM y SETP. En articulación con esta política, el Gobierno nacional expidió también la Ley 1972 de 2019, haciendo énfasis en el material particulado con el fin de resguardar la vida, la salud y goce de ambiente sano y la Ley 1964 de 2019 que busca generar esquemas para la promoción del uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones.

En consecuencia, el Gobierno Nacional, expide el CONPES 3991 en abril del año 2020, mediante el cual se formulan estrategias para orientar el desarrollo de medidas de movilidad destinadas a contribuir al bienestar social, ambiental y

---

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia • Conmutador (601) 382 0450/80 • Código Postal 111321

 **PersoneriaDeBogota** •  **@personeriadebogota** •  **@personeriabta** •  **PERSONERIADEBOGOTA**

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) • Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

económico de las ciudades. Principalmente, plantea acciones para materializar una visión de movilidad de calidad y que contemple la participación de todos los actores del sistema, de tal forma que se reconozcan sus vulnerabilidades y se minimicen sus externalidades negativas y robustecer la capacidad institucional de las entidades nacionales y territoriales, y los mecanismos financieros que garanticen la calidad de los sistemas ofertados, igualmente se proponen acciones para el fortalecimiento de los aspectos que en esta materia presentan importantes oportunidades de mejora.

En el mismo sentido, con el PND 2018-2022: *Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*, se propone dentro del *Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional*, modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional. Así mismo, se prevé aumentar la calidad en la prestación del servicio de transporte público mediante la cofinanciación de sistemas de transporte, la adquisición de buses y trenes nuevos de cero o bajas emisiones, el fortalecimiento de instrumentos de planeación y regulación de la movilidad a través de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura y el fortalecimiento para la implementación y desarrollo de la conectividad urbano regional, con la propuesta de optimizar accesos y pasos urbanos; así como la promoción de alternativas de transporte que minimicen la contaminación y acciones para reducir las cifras de siniestralidad vial, mejorar la competitividad, el abastecimiento y facilitar el comercio de las ciudades.

El último esfuerzo en este sentido, se encuentra consignado en el documento CONPES 4034, firmado por el Gobierno Nacional en Julio de 2021, en donde presenta su apoyo a la Actualización del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá – Cundinamarca (PIMRC), señalando entre sus propósitos, la necesidad de avanzar en los nuevos modos de transporte, entre los que se encuentran los Cables aéreos, como forma de optimizar la manera en que la ciudadanía se transporta por la ciudad, atendiendo a las condiciones del territorio.

Ahora, en el marco del Acuerdo 761 de 2020, por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “*Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI*”, y con la sanción del Decreto 555 de 2021 - nuevo Plan de Ordenamiento Territorial, la ciudad contaría con los instrumentos necesarios para respaldar las obligaciones contenidas en este último CONPES y con una ruta *clara* para continuar con el desarrollo eficiente de los proyectos de Cable aéreo que requiere la ciudad.

En virtud de estos postulados es que entonces, se presenta la delimitación de esta Acción de Prevención y Control, con el fin de verificar, las acciones adelantadas por

---

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota ♦  @personeriadebogota ♦  @personeriabta ♦  PERSONERIADEBOGOTA

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).



la Administración Distrital, encaminadas a ejecutar y dar cumplimiento a las metas propuestas dentro del mencionado Plan de Desarrollo Distrital.

## **2. MARCO LEGAL Y NORMATIVO**

**Ley 80 de 1993:** Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública

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

**Ley 1150 de 2007:** Por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos.

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

**Decreto Distrital 190 de 2004:** Por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los Decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003.

**Decreto Distrital 319 de 2006:** Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital.

**Acuerdo Distrital 695 de 2017:** Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones.

**Decreto Distrital 519 de 2019:** Por medio del cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 695 de 2017 en lo relacionado con el estacionamiento en vía pública y se dictan otras disposiciones.

**Decreto Distrital 368 de 2021:** Por medio del cual se modifican los Decretos Distritales 598 y 692 de 2013, sobre el anuncio de proyecto y declaratoria de condiciones de urgencia para la adquisición de predios en relación con el “Proyecto Integral de Revitalización en el Ámbito del Cable Aéreo San Cristóbal, CASC”, y se dictan otras disposiciones.

---

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 **PersoneriaDeBogota** ♦  **@personeriadebogota** ♦  **@personeriabta** ♦  **PERSONERIADEBOGOTA**

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

**Decreto Distrital 2014 de 2022** Por medio del cual se modifican los artículos 7 y 8 del Decreto Distrital 368 de 2021 “Por medio del cual se modifican los Decretos Distritales 598 y 692 de 2013, sobre el anuncio de proyecto y declaratoria de condiciones de urgencia para la adquisición de predios en relación con el “Proyecto Integral de Revitalización en el Ámbito del Cable Aéreo San Cristóbal, CASC”, y se dictan otras disposiciones

**Decreto Distrital 555 de 2021:** Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.

### 3. METODOLOGÍA

Con el propósito de adelantar esta Acción de Prevención y Control, el equipo de trabajo realizó la revisión y el análisis documental existente de los proyectos relacionados con el objetivo planteado en la Acción de Prevención y Control (APyC), lo documentado en el PDD, el POT, el Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo SEGPLAN y lo suministrado por el sujeto de control a través de los cuestionarios enviados por esta Personería Delegada. En segundo lugar, la descripción y precisión del estado y avance de cada uno de los objetivos propuestos para, finalmente, establecer el cumplimiento y el avance de la meta relacionada con el desarrollo del proyecto de inversión 7782, dando respuesta a cada uno de los objetivos específicos y al objetivo general de la APCFP.

### 4. ANTECEDENTES Y DIAGNÓSTICO

Debido a la topografía montañosa de la ciudad y el gran número de asentamientos humanos que se encuentran en estos sectores, se proponen varios retos para la ciudad en materia de movilidad, es por ello que el sistema de transporte en cable nace, como alternativa de transporte para solucionar diversos problemas de la población periférica de Bogotá, históricamente deprimidos y afectados por la insuficiencia en la cobertura de servicios y en ejercicio de una movilidad deficiente, en procura de disminuir tiempos de viaje, mejorar la calidad de vida de usuarios e implementar modelos sostenibles y amigables con el medio ambiente, complementarios al sistema integrado de transporte público, compuesto principalmente por buses troncales, zonales y alimentadores.

*“La implementación de una red de transporte por cable, articulada al SITP, en los sectores periféricos del Distrito que corresponden a zonas de difícil topografía y limitada accesibilidad, se fundamenta en la necesidad de lograr una integración, no sólo a nivel de transporte, sino a nivel de planeación urbana que garantice sostenibilidad ambiental y social” -CONPES 3677 de 2010<sup>8</sup>.*

La puesta en funcionamiento del primer sistema de cable - TransMiCable en diciembre de 2018, planteó varios retos para la ciudad, entre ellos como se anotó, el mejoramiento en los tiempos de desplazamiento, una mejor movilidad para sectores vulnerables y un beneficio a nivel de costos tarifarios.

Este primer sistema de cable desarrollado en la localidad de Ciudad Bolívar, impactó a 69 barrios, con un recorrido que va desde el Portal Tunal de Transmilenio, pasando por la estación Juan Pablo II y la estación Manitas, hasta el Mirador del Paraíso; abarcando una distancia de 3,34 kilómetros, recorrido que se realiza en 13 minutos, recuperando un tiempo de desplazamiento que antes se realizaba en 50 minutos, transformando además el espacio público, construyendo ciudadanía y apropiación de estos sectores del sur de la ciudad y posibilitando además un sistema multimodal de transporte público.

Algunas de las percepciones positivas de los ciudadanos sobre este sistema tienen que ver con la seguridad, el tiempo de desplazamiento y la posibilidad de acceso al centro de la ciudad a un costo mucho menor dado que pueden hacer transbordos desde y hacia Transmilenio y a los buses zonales.<sup>9</sup>

El desarrollo de este primer cable permitió a la ciudadanía y a la administración, comprobar que este modo de transporte presenta enormes beneficios y que complementa de manera adecuada, los demás modos existentes, acoplándose a los mismos, y garantizando una satisfacción de la ciudadanía, expresada en la disminución de los tiempos de viaje y la democratización del servicio.

Ahora bien, el pasado 11 de julio de 2021, el Gobierno Nacional firmó el documento CONPES 4034, en donde presenta su apoyo a la Actualización del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá – Cundinamarca (PIMRC), en el cual se da apoyo abierto a los proyectos de movilidad que presenta esta Administración, sin embargo, se refiere, de manera especial, en el aparte que estudia la situación del Ordenamiento territorial, lo siguiente:

<sup>8</sup> Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3677.pdf>

<sup>9</sup> Disponible en: <http://ie.u.unal.edu.co/medios/noticias-del-ieu/item/integracion-social-uno-de-los-mayores-impactos-de-transmicable-en-bogota>

*En términos de ordenamiento territorial, con el propósito de gestionar de la mejor manera la movilidad, y disminuir la presión ambiental y la concentración poblacional en la Sabana y Bogotá, en el marco del PIMRC se ha trabajado en la consolidación del Modelo de Región Bogotá-Cundinamarca. [...] Para alcanzar estos objetivos la planeación de los territorios mediante instrumentos de ordenamiento y los planes de movilidad requieren articulación. Así se planteó: (i) que los procesos de revisión y ajuste de los Planes de Ordenamiento Territorial (POT) de los municipios involucrados en el PIMRC actualizaran o definieran los escenarios de articulación más adecuados en cuanto a trazados, localización de estaciones, portales y demás ámbitos de planificación y gestión del suelo; (ii) se recomendó al Distrito Capital articular el sistema con los instrumentos de ordenamiento territorial y gestión del suelo, con énfasis en la generación de espacio público y en el desarrollo de las áreas con potencial de renovación urbana, y (iii) se propuso la creación de la Autoridad Regional de Transporte y Movilidad como un espacio interinstitucional para la creación de directrices regionales.*

Lo anterior, implica que, para que pueda dar lugar lo señalado en el documento CONPES; es obligatorio para el Distrito Capital, actualizar el POT y ajustarlo de tal manera que se identifique con los objetivos propuestos en este CONPES, lo cual, a la fecha, es aún un hecho incierto, atendiendo al estado de suspensión del Decreto, según la medida cautelar ordenada en el Auto proferido por el Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bogotá D.C. dentro de la demanda de nulidad simple interpuesta contra esta norma, lo que dejaría a la ciudad, en un punto de incumplimiento de lo señalado en este documento (CONPES). (Subrayado fuera de texto)

El mencionado Decreto Distrital 555 de 2021 (Plan de Ordenamiento Territorial) expedido para Bogotá establecía en su artículo 3 “*Políticas de largo plazo del ordenamiento territorial del Distrito Capital*” en donde, trazaba 11 políticas, entre las que se encuentra una referida a “*Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada*”, en donde plantea construir cinco líneas de metro, dos Regiotram y siete cables aéreos, los cuales se articularán con corredores verdes y la infraestructura peatonal y de ciclo infraestructura, cuyo desarrollo actual, será parte del Sistema Integrado de Transporte Público, lo cual beneficiaría a toda la ciudad, una vez finalice la construcción del proyecto.<sup>10</sup>

A través de la Política Nacional de Transporte Urbano y Masivo (PNTU), la Nación y entes territoriales avanzan en la implementación y ejecución de diferentes obras de infraestructura de los Sistemas de Transporte Público del país, los cuales ofrecen

---

<sup>10</sup> Informe de seguimiento al proyecto Cable Aéreo San Cristóbal – Meta 376 Plan Distrital Veeduría



un servicio público esencial que suple las necesidades de los usuarios y mejoran la calidad de vida urbana al reducir la congestión, contaminación y siniestralidad vial.<sup>11</sup>

El mismo Decreto 555, en su sección 2 establecía el *SISTEMA DE MOVILIDAD* en su artículo 92, como un *“Conjunto de bienes, infraestructuras, redes y mecanismos tecnológicos que dan soporte territorial a la libre circulación de los habitantes, la prestación efectiva de los servicios de transporte público, ya al desplazamiento de mercancías”*, dentro de este, se define su organización en 4 componentes, siendo el segundo de ellos la Red del Transporte Público de Pasajeros urbano, rural y regional, que comprende corredores verdes de transporte público de alta y media capacidad y su infraestructura de soporte que incluye líneas de metro, líneas de Regiotram, cables aéreos, complejos de integración modal, áreas de integración multimodal y estacionamientos disuasorios.

Ahora bien, en concordancia con esta política de largo plazo, se propone en este Plan de Desarrollo *“Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”* dentro del Programa estratégico Propósito 4 *“Hacer de Bogotá región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible”* una meta que pretende avanzar en la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y estructurar 2 cables más.

En ese sentido y encontrándose en el desarrollo el tercer año de gobierno, se hace necesario realizar la verificación del avance de dicha meta, de tal manera que preventivamente se pueda advertir al sujeto de control, para que tome las medidas necesarias que garanticen su ejecución, lo anterior dada la importancia establecida tanto en el Plan de Desarrollo, como la Revisión del Plan de Ordenamiento Territorial, aspecto que es reiterado en la Ley Orgánica 2199 de 2022, por medio de la cual se desarrolla el artículo 325 de la Constitución Política, y se expide el régimen de la Región Metropolitana Bogotá – Cundinamarca, la cual, en su artículo 10, establece como competencias en materia de movilidad *“Formular y adoptar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura de la Región Metropolitana, para dar prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones”*.

Por último, dada la priorización del peatón y del modo de transporte de la bicicleta seguido del servicio público de transporte, en las políticas públicas de movilidad de la administración, resulta importante verificar los avances en la ejecución de la meta mencionada, con el fin de que propendan por generar las condiciones para que se dé una respuesta de servicio público de transporte, así como se incentive su uso,

---

<sup>11</sup> Consejo Nacional de Política Económica y Social República de Colombia -Departamento Nacional de Planeación-CONPES 3991-2020



de tal manera que se logre el fin de la administración respecto a desestimular el uso del vehículo particular.

## 5. OBJETIVOS

### 5.1 Objetivo general

*Verificar las acciones adelantadas por el Instituto de Desarrollo Urbano, con respecto al cumplimiento de la Meta 376 “Avanzar en un 60% en la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y el 100% de la estructuración de otros dos cables” incorporada en el Plan de Desarrollo 2020- 2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para el siglo XXI”*

### 5.2 Objetivos específicos

1. Precisar el estado de avance en la construcción del cable San Cristóbal.
2. Verificar el estado y avance en los Estudios y Diseños asociados a la construcción de cables aéreos, de acuerdo con el proyecto de inversión 7782.
3. Verificar el estado y avance del proceso de adquisición de 130 Unidades prediales asociadas a la construcción de cables aéreos, en cumplimiento del proyecto de inversión 7782.

## 6. DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS

### 6.1 Precisar el estado de avance en la construcción del cable San Cristóbal.

En el marco del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 - Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI, se establece en su propósito número 4: “Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible”, el Programa 49: “Movilidad segura, sostenible y accesible” que pretende mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos con el fin de aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los

componentes de tiempo, costo y calidad y que entre otros aspectos prioriza la iniciación de la construcción de cables.

Para alcanzar este propósito, se formuló entre otros, el programa estratégico- meta 376: “Avanzar en el 60% de la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y estructuración de otros dos cables”<sup>12</sup>, contemplado de igual manera dentro del proyecto de inversión 7782 a cargo del Instituto De Desarrollo Urbano – IDU.

**Imagen 1:** Programas estratégicos – Metas

13	Sistema de movilidad sostenible	87	Avanzar en el 60% de la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y estructuración de otros dos cables	Número de cables Aéreos nuevos con iniciación de la construcción Número de cables Aéreos nuevos estructurados	0	IDU, 2019	1 2
----	---------------------------------	----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---	-----------	--------

**Fuente:** PDD 2020-2024 - Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI

En desarrollo de esta meta, se propuso, el Proyecto de Inversión 7782, el cual, sin ninguna base anterior plantea:

**Tabla 1:** Proyecto de Inversión

Proyecto de Inversión 7782 “Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible”	<p>15. Construir un cable aéreo</p> <p>16. Realizar cuatro (4) estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos. En estructuración: Cable Potosí – Cable Reencuentro Monserrate.</p> <p>17. Adquirir 130 Unidades prediales asociadas a la construcción de cables aéreos.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Fuente:** Construcción propia a partir de información consignada en el PDD

Se encuentra, en el mismo documento, en desarrollo de este proyecto, la redacción de un artículo que, adicionalmente precisa con claridad los cables que serán objeto de estructuración y construcción, siendo coincidente para la construcción, el de San Cristóbal, no así en el tema de la estructuración, toda vez que sólo se señala, para este propósito, el cable de Usaquén, dejando fuera el resto del contenido del Proyecto de Inversión.

**Artículo 46. Proyectos Estratégicos.** Se consideran proyectos estratégicos para Bogotá D.C., los que garantizan la prestación de servicios a la ciudadanía y que por

<sup>12</sup> PDD 2020-2024 - Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI

su magnitud son de impacto positivo en la calidad de vida de sus habitantes y en el logro de los propósitos y metas de ciudad y de gobierno. Dichos proyectos incluyen, entre otros:

[...]

**“En desarrollo del Propósito 4 - Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, se prioriza: la red de metro regional, conformada por la construcción de la fase I y la extensión de la fase II de la Primera Línea del Metro hasta Suba y Engativá, el Regiotram de Occidente, y el Regiotram del Norte, estructurada y en avance de construcción. Cable de San Cristóbal construido y cable en Usaquén estructurado”.**

Para el cumplimiento de este objetivo, en el mismo documento de Plan de Desarrollo, se dio la modificación del objeto social de la Empresa del Tercer Milenio Transmilenio, así como una adición a sus funciones, cambios encaminados a dotarla de capacidad para la ejecución de la construcción de los cables señalados, así como de los futuros que se planean construir en el largo plazo (siete en total).

**Artículo 90. Modificación del objeto de la empresa Transmilenio S.A.** Modifíquese el inciso primero del artículo 2 del Acuerdo 4 de 1999 y adiciónese el inciso segundo así:

*“Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la gestión, organización y planeación del Servicio de Transporte Público Masivo Urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la multimodalidad de transporte, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos.*

*También formará parte del objeto social de la entidad participar en los proyectos urbanísticos de iniciativa pública o privada, en la construcción y mejoramiento de espacio público en las áreas de influencia de los componentes Troncal, Zonal y Cable del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, así como en las áreas de influencia de la infraestructura soporte de su componente zonal”.*

**Artículo 93. Adición de las funciones de Transmilenio S.A.** Adiciónese los numerales 10, 11 y 12 en el artículo 3 del Acuerdo Distrital 4 de 1999, los cuales quedarán así:

*10. TRANSMILENIO S.A. podrá participar en los proyectos urbanísticos de iniciativa pública o privada y en la construcción y mejoramiento de espacio público en las áreas de influencia de los componentes Troncal, Zonal y Cable del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá.*

*11. TRANSMILENIO S.A., podrá adelantar las acciones necesarias que le permitan realizar el mantenimiento y adecuación de la infraestructura de transporte asociada al SITP en sus diferentes componentes.*

12. TRANSMILENIO S.A., podrá gestionar, coordinar y planear el componente de cables en el Distrito Capital, así como la integración con la infraestructura actual y la operación dentro del SITP. (Subrayado fuera de texto)

Esta disparidad entre lo *priorizado* en el PDD, lo propuesto como Meta a desarrollar y lo programado dentro del Proyecto de Inversión no permite al ente de control, contar con la información *oficial* necesaria para realizar el respectivo control, se da a entender que, desde el momento en que se formuló el mismo, la actual Administración no contaba con una certeza acerca de la planeación de las actividades que ejecutarían durante el cuatrienio, lo cual, da como resultado, que las acciones que se están desarrollando no han apoyado, de manera efectiva, a la consecución de dicho fin.

Consultado sobre este particular, mediante oficio con radicado SGDU 20222051136701 del 9 de junio de 2022, el Instituto de Desarrollo Urbano- IDU da respuesta al cuestionario enviado por esta Delegada, precisando para la pregunta “Informe el estado de avance en la construcción del cable aéreo San Cristóbal adjuntando último cronograma aprobado de la estructuración del proyecto y su etapa de ejecución...” que: “...el avance se encuentra en cero, dado que aún no ha iniciado la construcción de las obras.”

Se aclara, que se adelanta la etapa anterior a la establecida en la meta, que corresponde a la estructuración del proceso de construcción del cable de San Cristóbal y que se realiza basada en la “Guía de Maduración de Proyectos”, que se constituye como instrumento de orientación o referencia para la estructuración, desarrollo y ejecución de los diferentes niveles de información y confiabilidad de los estudios de pre inversión (prefactibilidad fase I y factibilidad-Fase II) e inversión (Estudios de detalle-Fase III) de los proyectos a cargo de la entidad, siguiendo los lineamientos establecidos por la Cámara Colombiana de Infraestructura en el documento “Una Política Pública: Maduración de Proyectos y Matriz de Riesgos” elaborado en noviembre de 2012.

Es de anotar que solo existe una versión de esta “Guía de Maduración de Proyectos” del IDU, la cual fue aprobada hasta el 17 de julio de 2021, sin embargo, este proyecto cuenta con los siguientes antecedentes, desarrollados desde hace más de una década:

- La Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del Sector de Movilidad, según el Acuerdo 257 de 2006, lideró y acompañó las decisiones de política pública frente a los procesos de factibilidad del cable aéreo de San Cristóbal.



- Se celebró el Contrato Interadministrativo 1463 de 2009, suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, cuyo objeto es: *“Caracterizar técnicamente la viabilidad de implantar sistemas de cable en seis localidades de Bogotá (Ciudad Bolívar, San Cristóbal, Usme, Usaquén, Santa Fe y Chapinero).”*
- Se celebró el Contrato interadministrativo 1457 de 2009, celebrado entre Transmilenio S.A- y la Secretaría Distrital de Movilidad. Contratación para el *“Estudio de viabilidad técnica para la realización de un sistema de transporte por cable aéreo en las localidades de la periferia del distrito capital”*. En el análisis de aptitud se definieron los trazados de las alternativas de cable aéreo para la localidad de San Cristóbal desde el Portal 20 de Julio hasta el Barrio Altamira.
- Contrato Interadministrativo 20121531 del 7 de noviembre 2012, (Radicado Metro 2012-0186), suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada. Objeto: *“Realizar estudios técnicos y diseños a nivel de factibilidad para el sistema de transporte público urbano de pasajeros por cable aéreo de las líneas desde el Portal Tunal hasta el sector Mirador/Paraíso en la localidad de Ciudad Bolívar, y desde el Portal 20 de Julio hasta el sector de Moralba en la localidad de San Cristóbal., a partir de la actualización y complementación de los estudios desarrollados a nivel de perfil para el caso del trazado de la localidad de Ciudad Bolívar y la ejecución general de los estudios requeridos para el caso del corredor de la localidad de San Cristóbal”*.
- Celebración del Convenio IDU 003 de 2013 (2013-225 numeración SDM), el cual tuvo por objeto: *“La Secretaría Distrital de Movilidad y el Instituto de Desarrollo Urbano, según sus funciones y competencias, se comprometen a aunar esfuerzos técnicos y administrativos para realizar la supervisión y seguimiento a los estudios técnicos a nivel de factibilidad para el sistema de transporte público urbano de pasajeros por cable aéreo, y el acompañamiento en el desarrollo de los estudios para la estructuración técnica, legal y financiera de los equipamientos de transporte e infraestructura de soporte para el SITP”*.<sup>13</sup>

Sin perjuicio de lo anterior, con el fin de dar cumplimiento a la meta, el Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, informa que para el año 2020, adelantó el proceso IDU-CMA-SGDU-015-2020 para la contratación de la consultoría cuyo objeto es realizar la *“Actualización y/o Ajustes y/o Complementación de Factibilidad y Estudios y Diseños del Cable Aéreo en San Cristóbal, en Bogotá D.C.”* y el proceso IDU-CMA-SGDU-030-2020 para la contratación de la respectiva interventoría.

<sup>13</sup> Informe mensual 10 de interventoría periodo del 01 al 31 de diciembre de 2021



Como consecuencia de los anteriores procesos, el primero de febrero de 2021 se suscribió el acta de inicio del contrato de consultoría IDU-1630 de 2020 por un valor de \$6.995.087.770 y en la misma fecha se suscribe el acta de inicio del contrato de interventoría IDU-1673 de 2020 por valor de \$1.902.481.183.

El contrato IDU 1630-2020, actualmente en desarrollo, tiene las siguientes características:

**Tabla 2** Información Legal Contrato Consultoría IDU 1630 - 2020

Número de Contrato	IDU 1630 de 2020
Objeto	Actualización, ajustes y complementación de la factibilidad y los estudios y diseños del cable aéreo en San Cristóbal, en Bogotá D.C.
Ficha Técnica	<b>Contrato Consultoría IDU 1630 - 2020</b>
Contratista	CONSORCIO CS
NIT	901.434.280-7
Integrantes	Cal y Mayor Colombia S.A.S. 90%
	Supervisión e Ingeniería de Proyectos S.A.S. 10%
Representante Legal	Jaime Salcedo Castro
Director	Mario Ernesto Vacca Gámez
Fecha de suscripción del contrato	16/12/2020
Fecha de iniciación	01/02/2021
Fecha suspensión	01/07/2021
Fecha reinicio	30/07/2021
Fecha de terminación	1/03/2022
Valor total	\$ 6.995.087.770.00

**Fuente:** Informe mensual 10 de interventoría periodo del 01 al 31 de diciembre de 2021-  
CONSORCIO ARDANUY IVICSA

El contrato ha sufrido una suspensión por un mes y tres prorrogas para la terminación de la fase tres, de estudios y diseños por un término de cuatro meses, con lo cual la fecha de terminación se fija para el mes de junio de 2022, de acuerdo con la tabla número 3 - Plazos y Prorrogas Contractuales - Contrato Consultoría IDU 1630 – 2020 y presenta al 30 de abril de 2022, un rendimiento general del 92.06%, respecto a lo programado para el periodo de 96.08%, de acuerdo con lo señalado

en la tabla número 3, Plazos y Prorrogas Contractuales Contrato Consultoría IDU 1630 - 2020. - corte a 30 de abril de 2022, presentados a continuación:

**Tabla 3 Plazos y Prorrogas Contractuales Contrato Consultoría IDU 1630 - 2020.**

ETAPA	FASE	PLAZO
ESTUDIOS	Recopilación y análisis de información	1 mes
	Factibilidad. Actualización, ajustes y complementación de factibilidad.	4 meses
	Elaboración de Estudios y Diseños (incluye aprobaciones de la Interventoría)	6 meses
	Tramites aprobaciones de permisos Entidades Distritales y Nacionales, al igual que la armonización con las empresas de servicios	1 mes
Modificadorio 01 (Por el cual se modificó el plazo de las fases de Factibilidad y de Estudios y Diseños, sin modificar el plazo total del contrato de Consultoría IDU 1630 – 2020).		Factibilidad De 3 a 4 meses
		Estudios y Diseños De 7 a 6 meses
Modificadorio 2 (Inclusión del APU no previsto No. 1)		N.A.
<b>Prórrogas</b>		No se ha tramitado para ninguna fase
<b>Suspensión 01</b> (Conforme con el plazo establecido contractualmente, el pasado 30 de junio de 2021, finalizó la etapa de factibilidad del contrato IDU 1630-2020, por lo cual la Interventoría, a través de oficio ISC-CAI-P1580 318 radicado al IDU bajo el No. 20215261077872 del 30 de junio de 2021 solicitó al IDU la suspensión del Contrato de Consultoría IDU-1630-2020 y del correspondiente de interventoría IDU 1673-2020, conforme con lo dispuesto en la mencionada cláusula 12 numeral 12.5.3 Pronunciamento del IDU respecto de la Etapa de Factibilidad-Condición resolutoria, la Dirección Técnica de Proyectos (DTP) consideró viable la suspensión del contrato IDU 1630 - 2020, por el término de 29 días calendario, con el fin de analizar, revisar y comunicar la decisión en cuanto a que se ejecute o no la Etapa de estudios y Diseños)		01/07/2021 al 29/07/2021
Ampliaciones de suspensión		No se ha tramitado para ninguna fase
<b>Reiniciación 01</b> (La INTERVENTORÍA informó que la fase de Factibilidad se encuentra terminada, y los productos correspondientes a la misma fueron entregados por el CONSULTOR y se encuentran revisados, aprobados y remitidos al IDU y por parte de la entidad verifiqué cumplimiento de los requerimientos contractuales a los productos emitiendo algunas observaciones, que no afectan el resultado de la alternativa de trazado seleccionada con la Matriz Multicriterio, por lo anterior mediante comunicado RAD IDU DTP 20212251166161 del 30 de julio de 2021, la Entidad emitió Pronunciamento respecto de la Etapa de Factibilidad –Condición Resolutoria, dando paso a la ejecución de la Etapa de Estudios y Diseños ).		30/07/2021

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota ♦  @personeriadebogota ♦  @personeriabta ♦  PERSONERIADEBOGOTA

www.personeriabogota.gov.co ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

<b>Prórroga No.1:</b> Ampliación de plazo para la terminación de la Fase 3 de Estudios y diseños del Contrato 1630 de 2020 solicitada por el CONSULTOR con comunicados OF-GEN--CASC-623-22 y OF-GEN-CASC-641-22, la cual fue revisada y avalada por la INTERVENTORÍA remitió la correspondiente solicitud mediante comunicados ISC-CAI-P1580 733 Rad IDU 20225260090822 e ISC-CAI-P1580 754 con Rad IDU 20225260124622.	1 mes
<b>Prórroga No. 2:</b> Ampliación de plazo para la terminación de la Fase 3 de Estudios y diseños del Contrato 1630 de 2020 solicitada por el CONSULTOR con comunicado OF-GEN-CASC-710-22 del 17/02/2022, la cual fue revisada y avalada por la INTERVENTORÍA remitió la correspondiente solicitud mediante comunicado ISC-CAI-P1580-843 con radicado IDU 20225260322362 del 22/02/2022.	2 meses
<b>Prórroga No. 3:</b> Ampliación de plazo para la terminación de la Fase 3 de Estudios y diseños del Contrato 1630 de 2020 solicitada por el CONSULTOR con comunicado OF-GEN--CASC-799-22 del 17/04/2022, la cual fue revisada y avalada por la INTERVENTORÍA remitiendo la correspondiente solicitud mediante comunicado ISC-CAI-P1580 986 con radicado IDU 20225260703522 del 19/04/2022.	1 mes
<b>FECHA DE TERMINACIÓN ACTUAL:</b>	<b>30/06/2022</b>

**Fuente:** Informe mensual 14 de interventoría periodo del 01 a 30 de abril de 2022-  
CONSORCIO ARDANUY IVICSA

Las tres prórrogas suscritas hasta este momento, obedecen de acuerdo con los conceptos realizados por la firma interventora, a las entregas tardías por parte del consultor de los productos finales de la fase de estudios y diseños, retrasos que, de acuerdo con la interventoría, han impedido el cumplimiento de la totalidad de los requerimientos de anexos técnicos y que afectan la ruta crítica de esta fase.

Prórrogas que han sido autorizadas por el Instituto de Desarrollo Urbano y justificadas por la interventoría en aras de satisfacer la necesidad y el objeto del contrato y al hecho de que éstas, no generarán costos adicionales para la Entidad, dado que los mismos, incluidos los que se generen por la mayor permanencia de la interventoría, serán asumidos por el Consultor.

No obstante, la justificación realizada por la interventoría se presenta en los siguientes términos:

*“(…) Por consiguiente, en aras de satisfacer la necesidad y el objeto contratado por el IDU, mediante el contrato de consultoría No 1630 de 2020, se procede a recomendar a la entidad la prórroga del contrato en cuestión, sin que esto genere un saneamiento de cualquier presunto incumplimiento o implique renuncia a las acciones contractuales y legales que proceden ante un presunto incumplimiento por parte del Consultor, así como de la determinación de perjuicios que este retraso del Contratista le pueda generar*

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 **PersoneriaDeBogota** ♦  **@personeriadebogota** ♦  **@personeriabta** ♦  **PERSONERIADEBOGOTA**

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

*al IDU especialmente en su proceso de estructuración de la licitación pública que depende de los resultados de esta Consultoría”.<sup>14</sup>*

Se evidencia en este punto que, a corte del 30 de abril de 2022, no se han presentado sanciones ni acciones legales para el contrato de CONSULTORÍA DU 1630-2020.

Dado que las prórrogas celebradas, obedecen a presuntos incumplimientos del consultor en la entrega de productos y, a que tales incumplimientos llevaron consigo modificaciones al cronograma de inicio del proceso de estructuración de la licitación para la construcción del proyecto, este ente de control observa que la entidad contratante IDU- no llevó a cabo la apertura de sendos procesos de incumplimiento, con el fin de prevenir los retrasos que actualmente se están presentando, sumados al incremento de los costos, dado por la actualización anual que se debe dar a los mismos.

**Tabla 4** Seguimiento Programación - corte a 30 de abril de 2022.

COMPONENTE	% PROGRAMADO	% EJECUTADO	% VARIACIÓN
<b>TOTAL DEL CONTRATO IDU 1630 - 2020</b>	<b>96,08%</b>	<b>96,02%</b>	<b>-0,06%</b>
<b>RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE INFORMACIÓN</b>	100,00%	100,00%	0,00%
Topografía	100,00%	100,00%	0,00%
Tránsito	100,00%	100,00%	0,00%
Geometría Vial	100,00%	100,00%	0,00%
Urbanismo, Espacio Público y Arquitectura	100,00%	100,00%	0,00%
Redes Hidrosanitarias	100,00%	100,00%	0,00%
Redes Secas y de Gas	100,00%	100,00%	0,00%
Geotecnia	100,00%	100,00%	0,00%
Estructuras	100,00%	100,00%	0,00%
Ambiental & SST	100,00%	100,00%	0,00%
Pavimentos	100,00%	100,00%	0,00%
Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica	100,00%	100,00%	0,00%
Arqueología y Bienes de Interés Cultural	100,00%	100,00%	0,00%
Electromecánico	100,00%	100,00%	0,00%
BIM	100,00%	100,00%	0,00%

<sup>14</sup> PRÓRROGA No. 3 Y MODIFICACIÓN No. 5 AL CONTRATO DE CONSULTORÍA, IDU-1630-2020 SUSCRITO ENTRE EL INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO – IDU CONSORCIO CS



<b>FACTIBILIDAD</b>	100,00%	100,00%	0,00%
Topografía	100,00%	100,00%	0,00%
Tránsito	100,00%	100,00%	0,00%
Geometría Vial	100,00%	100,00%	0,00%
Urbanismo, Espacio Público y Arquitectura	100,00%	100,00%	0,00%
Redes Hidrosanitarias	100,00%	100,00%	0,00%
Redes Secas y de Gas	100,00%	100,00%	0,00%
Geotecnia	100,00%	100,00%	0,00%
Estructuras	100,00%	100,00%	0,00%
Ambiental & SST	100,00%	100,00%	0,00%
Pavimentos	100,00%	100,00%	0,00%
Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica	100,00%	100,00%	0,00%
Arqueología y Bienes de Interés Cultural	100,00%	100,00%	0,00%
Estimación de Costos y Presupuesto	100,00%	100,00%	0,00%
Electromecánico	100,00%	100,00%	0,00%
Evaluación Multicriterio de alternativas	100,00%	100,00%	0,00%
BIM	100,00%	100,00%	0,00%
<b>ESTUDIOS Y DISEÑOS</b>	<b>99,59%</b>	<b>99,49%</b>	<b>-0,10%</b>
Topografía	100,00%	100,00%	0,00%
Tránsito	99,98%	99,85%	-0,13%
Geometría Vial	100,00%	99,74%	-0,26%
Urbanismo, Espacio Público y Arquitectura	99,90%	99,89%	-0,01%
Redes Hidrosanitarias	99,84%	99,83%	-0,01%
Redes Secas y de Gas	100,00%	100,00%	0,00%
Geotecnia	99,01%	98,89%	-0,12%
Estructuras	99,36%	99,29%	-0,07%
Ambiental & SST	99,97%	99,93%	-0,04%
Pavimentos	99,40%	99,36%	-0,04%
Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica	99,92%	99,94%	-0,02%
Arqueología y Bienes de Interés Cultural	100,00%	100,00%	0,00%
Estimación de Costos y Presupuesto	98,93%	97,71%	-1,22%
Electromecánico	99,90%	99,85%	-0,05%
BIM	83,33%	82,03%	-1,30%
<b>APROBACIÓN DE DISEÑOS</b>	<b>50,96%</b>	<b>50,95%</b>	<b>-0,01%</b>
Diseños Tránsito y Transporte	63,20%	63,19%	-0,01%
Diseño Hidrosanitario	37,81%	37,81%	0,00%
Diseño de redes secas	55,69%	55,72%	0,03%
Diseños Ambientales	45,83%	45,69%	-0,14%

**Fuente:** Informe mensual 14 de interventoría periodo del 01 a 30 de abril de 2022-  
CONSORCIO ARDANUY IVICSA

Es así como, el 30 de julio de 2021 se inició la etapa de estudios y diseños que finalizó el 31 de mayo de 2022. Con excepción del componente electromecánico y las estructuras asociadas al mismo (pilonas, fundaciones de columnas y las columnas propiamente de sostenimiento de los equipos electromecánicos en las estaciones), todos los diseños serán a nivel de detalle teniendo en cuenta que los estudios y diseños que el consultor debe elaborar servirán para llevar a cabo, la construcción.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> Oficio SGDU 20222050745321 abril 11- 2022



Finalmente, y de acuerdo con las respuestas dadas por el Instituto de Desarrollo Urbano, el avance de este contrato con corte al 30 de mayo de 2022 es el siguiente<sup>16</sup>:

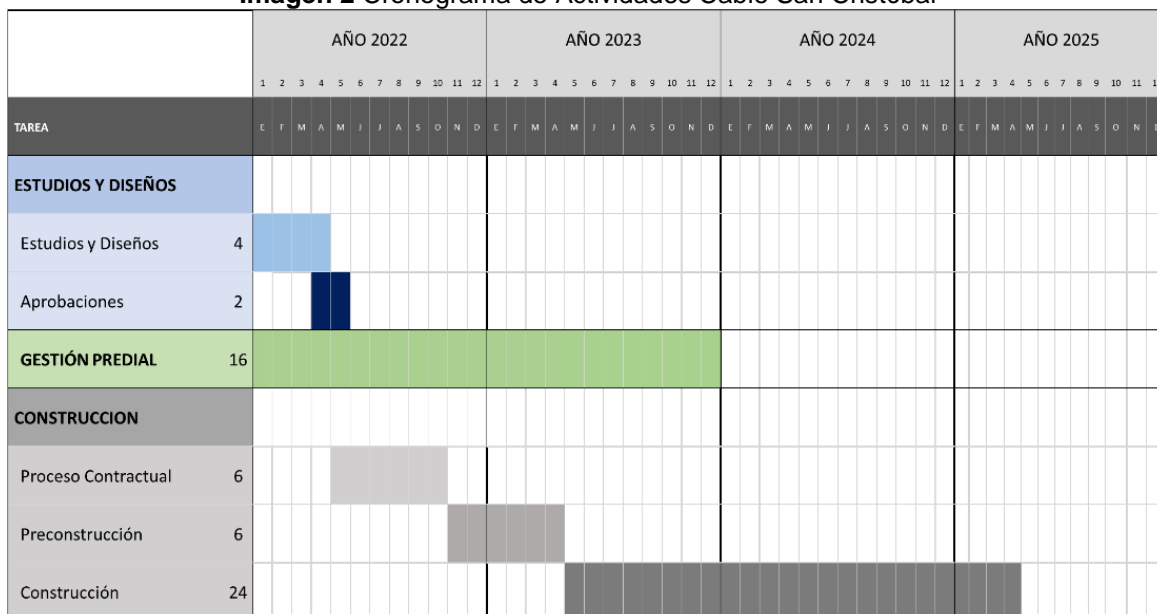
**Tabla 5** Avance general - corte al 30 de mayo de 2022

Fase	%Programado
Recopilación	100
Factibilidad	100
Estudios y Diseños	99.73
Aprobaciones	66.30
General del contrato	97.31

**Fuente:** Oficio SGDU 20222051136701 junio 9-2022

Respecto a la programación de ejecución solicitada, el IDU manifiesta que se obtendrá una vez finalizado el contrato, empero, mediante oficio SGDU 20222050745321 abril 11- 2022, adjunta el siguiente cronograma, manifestando que se espera adelantar el proceso de adjudicación del proceso licitatorio para la construcción en los meses de septiembre-octubre de 2022, iniciando con una etapa de pre construcción de seis meses para que el contratista ejecute los diseños de detalle del componente electromecánico y veinticuatro meses de construcción, así:<sup>17</sup>

**Imagen 2** Cronograma de Actividades Cable San Cristóbal



**Fuente:** Oficio SGDU 2022050745321 – abril 11 de 2022

<sup>16</sup> Oficio SGDU 20222051136701 junio 9-2022

Respecto al cumplimiento del aparte de la meta del PDD que señala “*Construcción del 60% del Cable de San Cristóbal*”, es de anotar que de acuerdo con este cronograma, el proceso de construcción se encuentra proyectado a iniciar en el mes de mayo de 2023, con fecha de terminación estimada para finales del mes de abril de 2025; es decir, luego de 24 meses de ejecución, con lo que el 60% de la construcción se alcanzaría aproximadamente en el mes de junio de 2024; situación imposible de alcanzar si se tiene en cuenta, que el proceso licitatorio de la construcción a la fecha no se encuentra estructurado; más aún, cuando no se encuentra diseñado el tramo 3 estación Altamira – Juan Rey y que el porcentaje de adquisición predial tan solo arroja un 17% de los predios disponibles. Se hace evidente que, aún en cumplimiento del cronograma determinado por el IDU, la construcción de este cable, tendrá su finalización hasta avanzado el año 2025, tiempo que supera el de la actual administración, deviniendo en un incumplimiento a lo propuesto en la meta, lo cual denota no sólo la falta de planeación de la administración al momento de su formulación en el Plan de Desarrollo, sino al acaecimiento de una serie de pasos *adicionales* que están dilatando un proyecto que, sin mayores cambios en su estructura, lleva ya 10 años en fase de estudios.

#### 6.1.1 Características Técnicas del proyecto

De acuerdo con el documento “*Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá D.C.*”<sup>18</sup>, San Cristóbal es la cuarta localidad del Distrito Capital, se ubica al suroriente de la ciudad, y después de las localidades de Sumapaz, Usme, Ciudad Bolívar y Santa Fe, San Cristóbal es la quinta localidad con más áreas de protección, abarca una extensión de 4.816,3 hectáreas, que corresponden aproximadamente al 2,9% del área total del Distrito.

Del total de extensión de la Localidad, 1.629,19 hectáreas que equivalen al 33.8% están clasificadas como suelo urbano y 3.187,13 hectáreas han sido definidas como suelo rural, cifra que equivale al 66,2% del total de la superficie de San Cristóbal; localidad que no tiene suelo de expansión.

---

<sup>18</sup> Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D.C. Recorriendo San Cristóbal. [https://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/recorriendo\\_san\\_cristobal.pdf](https://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/recorriendo_san_cristobal.pdf)

De acuerdo con el DANE<sup>19</sup>, la población de San Cristóbal en el 2022 es de 403.605 personas, de las cuales 225.883 que equivale al 56%, se encuentran en el Sisbén IV y 14.199 personas se encuentran en el Registro Único de Víctimas RUV<sup>20</sup>.

En cuanto a infraestructura física, el crecimiento ilegal y la accidentada topografía de la zona hacen que el sistema vial intermedio se componga de unidades sueltas, que autoabastecen a cada barrio, aunque en muchos casos existe la interrelación entre los diferentes núcleos urbanos, siendo importante señalar además que buena parte de las vías del sector requieren pavimentación. Sin embargo, estas obras, por las características de suelos de los cerros y la fragilidad del ecosistema hacen que no sea aconsejable la construcción de grandes vías dentro del sistema orográfico y se necesitan estudios técnicos detallados de geología y suelos para las vías locales.<sup>21</sup>

La localidad se caracteriza además por su diversidad constructiva, su versatilidad de usos, consolidación urbana y una variedad de tipologías de arquitectura residencial e institucional. Esta localidad tiene un gran potencial de desarrollo y de centralidad por el acopio de infraestructura a escala urbana, como la Iglesia del Divino Niño, el Hospital de La Victoria y colegios públicos de importancia.

El sistema de transporte por cable aéreo propuesto, se ejecutará en un recorrido que inicia en el Portal 20 de Julio, en donde se hace transferencia con el sistema Transmilenio y continúa hacia las laderas de los Cerros del Sur, hacia los sectores La Victoria y Altamira / Moralba; cruza barrios diversos desde lo social y urbano, donde se pueden encontrar sectores de estrato cuatro en el barrio 20 de Julio, estratos tres y dos, en los barrios aledaños a la Victoria y estrato uno en el área de influencia de Altamira.

La topografía es variable, se encuentra desde áreas completamente planas (cercanías del Portal 20 de Julio) hasta pendientes de 12 y 20 % (bordes de la ladera sector Moralba).

<sup>19</sup> Proyecciones de población desagregadas por localidades 2018-2035 y UPZ 2018-2024. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/proyecciones-de-poblacion/proyecciones-de-poblacion-bogota>

<sup>20</sup> Dimensión demográfica. Hábitat en cifras en las localidades. <https://sechabitat.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/7061daa9e51e4172ba7b1d40c465b44e>

<sup>21</sup> Diagnóstico físico y socioeconómico de las localidades de Bogotá, D.C. Recorriendo San Cristóbal. [https://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/recorriendo\\_san\\_cristobal.pdf](https://www.shd.gov.co/shd/sites/default/files/documentos/recorriendo_san_cristobal.pdf)

**Tabla 5** Población Objetivo del Proyecto

No. de UPZ	UPZ	No. de habitantes 2019	No. de habitantes -2020	No. de habitantes 2021
32	San Blas	100.158	101.914	103.207
33	Sosiego	42.929	43.504	43.916
34	20 de Julio	79.273	79.921	80.363
50	La Gloria	94.512	95.420	96.020
51	ps Libertadore	75.389	76.589	77.489
<b>Total- habitantes</b>		<b>392.261</b>	<b>397.348</b>	<b>400.995</b>

**Fuente:** Informe mensual 14 de interventoría periodo del 01 a 30 de abril de 2022-  
CONSORCIO ARDANUY IVICSA

En el estudio de factibilidad realizado mediante el contrato IDU 1630-2020, se evaluaron cuatro alternativas, como resultado obtenido después de realizar el análisis de localización, topografía, suelos, gestión predial, ambiental, social, arquitectura, electromecánica; estudios de ingeniería, presupuestos y especificaciones técnicas.

No obstante, el objetivo principal de este contrato (IDU 1630-2020), fue analizar las opciones de localización de la estación de Retorno en el sector de Juan Rey y la estimación de la demanda potencial que tendría este trazado, teniendo en cuenta las alternativas planteadas en el estudio de factibilidad realizado en el año 2012 por la Empresa de transporte Masivo del Valle de Aburrá – ETMVA.

Para el tramo 1 se incluyó la localización de la estación del portal 20 de julio, la cual se planteó en el actual parqueadero de vehículos particulares del Portal y para el tramo 2, se definió la localización de la estación intermedia La Victoria- Altamira de cinco alternativas planteadas.

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota ♦  @personeriadebogota ♦  @personeriabta ♦  PERSONERIADEBOGOTA

www.personeriabogota.gov.co ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

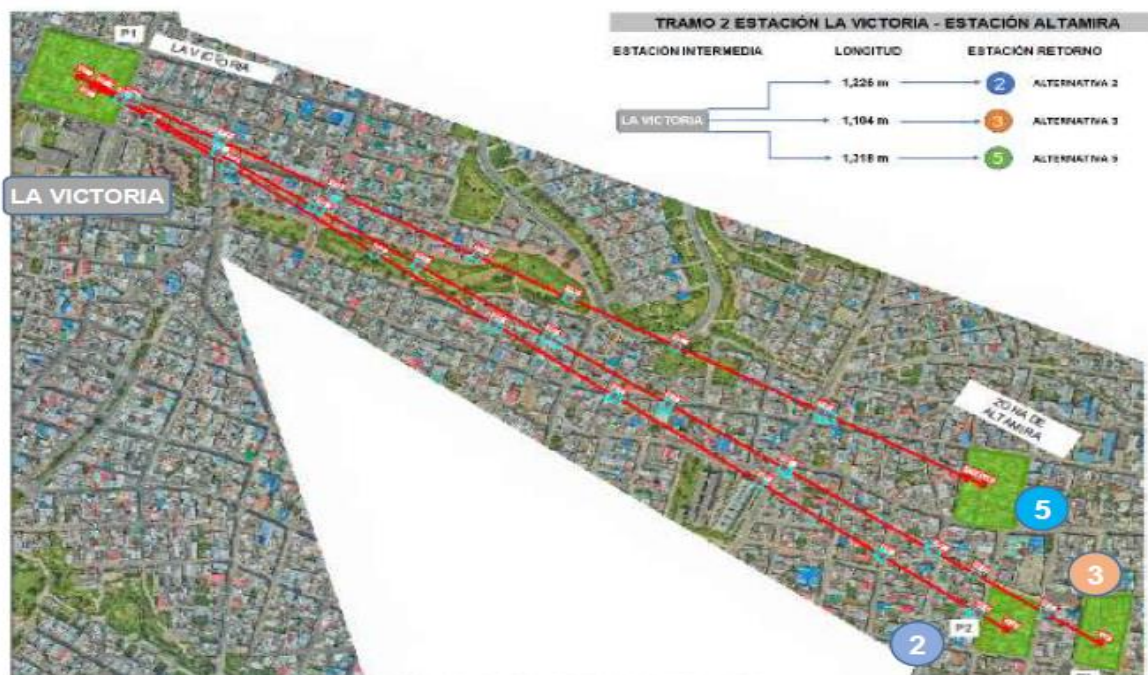


**Imagen 3** Alternativas analizadas Tramo 1 Estación portal 20 de Julio - La Victoria



**Fuente:** Informe mensual 14 de interventoría periodo del 01 a 30 de abril de 2022-  
CONSORCIO ARDANUY IVICSA

**Imagen 4** Alternativas analizadas Tramo 2 Estación La Victoria – Estación Altamira



**Fuente:** Informe mensual 14 de interventoría periodo del 01 a 30 de abril de 2022-  
CONSORCIO ARDANUY IVICSA

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

PersoneriaDeBogota ♦ @personeriadebogota ♦ @personeriabta ♦ PERSONERIADEBOGOTA

www.personeriabogota.gov.co ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).



De este análisis se estableció el trazado: Estación de transferencia en el Portal 20 de Julio, Estación intermedia en La Victoria, Estación Altamira y Estación final de retorno en Juan Rey.

No obstante, es de señalar que:

*“De acuerdo con a la cláusula 12.5.3. del contrato IDU 1630-2020 “Pronunciamiento del IDU respecto de la fase de factibilidad –Condición Resolutoria”, el IDU se pronunció favorablemente respecto a la viabilidad del resultado de la fase de factibilidad y a la alternativa seleccionada mediante comunicado Radicado IDU DTP 20212251166161 del 30 de julio de 2021, dando paso a la ejecución de la Etapa de Estudios y Diseños de detalle de la alternativa seleccionada para el tramo principal, es decir el tramo comprendido entre la Estación 20 de Julio a Estación La Victoria y de la Estación La Victoria a la Estación Altamira. Aclarando que de acuerdo con el alcance del contrato IDU1630-2020 el ramal a Juan Rey (Tramo 3) no es objeto de diseño de detalle en el presente contrato, ya que solo se contemplan la realización de los estudios de factibilidad, razón por la cual no se desarrollará el diseño de detalle en la fase de diseños del contrato de consultoría en ejecución.”<sup>22</sup>*  
Subrayado fuera de texto.

El sistema cuenta con las siguientes características técnicas:

**Tabla 6** Características ramal Principal

Ubicación	Tramo 1 Estación Portal 20 de Julio - La Victoria	Tramo 2 Estación La Victoria - Altamira
Tipo de sistema	Telecabinas monocabla desembragable	
Longitud	1,711 (m)	1,226 (m)
Desnivel total	122,8 (m)	140,2 (m)
Número de estaciones	3	
Capacidad de cabinas	10 (pasajeros)	
Número de cabinas	83	65
Distancia entre cabinas	54 (m)	
Velocidad máx. de la línea	6,0 (m/s)	
Capacidad del sistema	4.000 (pas/h)	
Tiempo de viaje / sentido	5min 35 s	4min 14 s

**Fuente:** Informe mensual 14 de interventoría periodo del 01 a 30 de abril de 2022- CONSORCIO ARDANUY IVICSA

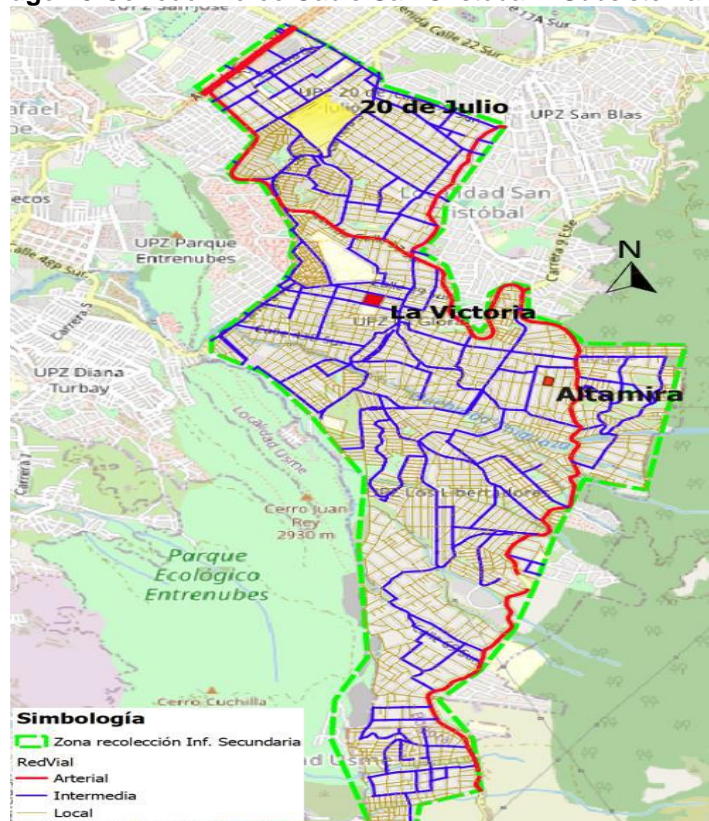
<sup>22</sup> Informe mensual 14 de interventoría periodo del 01 a 30 de abril de 2022- CONSORCIO ARDANUY IVICSA

La futura estación 20 de Julio, está delimitada por vías asociadas a la Malla vial Intermedia como son la Carrera 5A, carrera 3 y calle 32 Sur y por la calle 30 A Sur correspondiente a la malla vial local.

Desde esta estación, sentido sur oriental se proyecta la ubicación de la estación intermedia llamada la victoria, que servirá también como estación motriz, abarcando dos (2) manzanas del barrio del mismo nombre, desde la calle 40 sur a la Calle 41 sur, entre carrera 3a Este y Carrera 3C Este. El polígono correspondiente estaría delimitado por vías de la malla vial intermedia.

Continuado desde la estación la victoria, sentido sur oriental se proyecta la ubicación de la estación de retorno llamada Altamira, abarcando una (1) manzana del barrio del mismo nombre, desde la calle 42 B sur a la Calle 43 A sur, considerada como corredor de movilidad local y entre carrera 12 B Este y Carrera 12 A Este. El polígono correspondiente estaría delimitado por vías de la malla vial intermedia.

**Imagen 5** Corredor Aéreo Cable San Cristóbal – Subsistema Vial



**Fuente:** Informe mensual 14 de interventoría periodo del 01 a 30 de abril de 2022-  
CONSORCIO ARDANUY IVICSA

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota ♦  @personeriadebogota ♦  @personeriabta ♦  PERSONERIADEBOGOTA

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

### 6.1.2 Características Jurídicas del proyecto.

En relación con el soporte Jurídico para dar continuidad al proyecto, la Administración Distrital, con la expedición del Decreto 368 de 2021 *“Por medio del cual se modifican los Decretos Distritales 598 y 692 de 2013, sobre el anuncio de proyecto y declaratoria de condiciones de urgencia para la adquisición de predios en relación con el “Proyecto integral de Revitalización en el Ámbito del Cable Aéreo San Cristóbal CASC, y se dictan otras disposiciones”*, estableció que el Proyecto Integral de Revitalización Cable Aéreo San Cristóbal, -CASC-, se conformaría por cuarenta y cinco (45) intervenciones, distribuidas en cinco (5) áreas de intervención, que incluyen proyectos sobre el espacio público, movilidad, equipamientos, urbanismo táctico, acupuntura urbana, eco urbanismo y sostenibilidad ambiental, además de proyectos de vivienda

Las cinco (5) áreas de intervención definidas son las siguientes:

Área de intervención A (Intervenciones requeridas por el sistema de cable aéreo): Área que agrupa intervenciones cuyo alcance es el de desarrollar actividades relacionadas con la gestión y construcción de la infraestructura del sistema de cable aéreo a cargo del IDU. Se trata de un trazado inicial de cable de 2.8 Km desarrollado en 2 tramos, 3 estaciones y 22 pilonas, y busca movilizar un promedio de 4000 pasajeros por hora. El trazado inicia en el portal de TM del 20 de julio, conecta con la estación intermedia en el barrio La Victoria y termina en una estación de retorno en el barrio Altamira, en la cual se localiza el patio-taller del sistema.

Área de intervención B (Intervenciones para la activación de espacios residuales): Área que agrupa intervenciones cuyo alcance es el de cualificar espacios públicos deteriorados o con alto potencial de uso, a favor de procesos, actividades e iniciativas comunitarias de reactivación cultural, ambiental y/o económica. Estas intervenciones son de baja complejidad y se localizan en parques, entornos de colegios y espacios públicos priorizados de acuerdo con la estrategia de participación comunitaria.

Área de intervención C (Intervenciones para la articulación funcional con la infraestructura del transporte): Área que agrupa intervenciones cuyo alcance es el de promover la conformación, acceso y uso de nuevos servicios urbanos de activación comunitaria en respuesta a la dinámica generada por las estaciones del cable aéreo.

Área de intervención D (Intervenciones para el fortalecimiento del tejido urbano): Área que agrupa intervenciones cuyo alcance es el de fortalecer actividades comerciales y residenciales en entornos estratégicos próximos al sistema de cable aéreo.

Área de intervención E (Intervenciones para complementar el sistema de soporte del territorio): Área que agrupa intervenciones cuyo alcance es el de integrar sectores estratégicos del territorio al área de actividad derivada del uso del sistema de cable

---

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota ♦  @personeriadebogota ♦  @personeriabta ♦  PERSONERIADEBOGOTA

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

*aéreo, mediante el desarrollo de ejes de tránsito peatonal seguro, corredores turísticos de conectividad ecosistémica, entornos barriales con emprendimientos comunitarios y prácticas cotidianas sostenibles.*

De manera adicional, se expide el Decreto 214 de 2022, *“Sobre el anuncio de proyecto y declaratoria de condiciones de urgencia para la adquisición de predios en relación con el “Proyecto Integral de Revitalización en el Ámbito del Cable Aéreo San Cristóbal, CASC”, y se dictan otras disposiciones”*; Decreto que modifica los Decretos Distritales 368 de 2021, 598 y 692 de 2013, los cuales se expidieron en el mismo sentido, decretos que facultaron a IDU para la adquisición de predios y a la UAECD para realizar los avalúos de los mismos, estableciendo que el proyecto integral de revitalización se ejecutará, de acuerdo con sus competencias, por las siguientes Secretarías: Secretaría Distrital de Hábitat SDHT, Movilidad SDM, Cultura, Recreación y Deporte SDCRD, Integración Social SDIS, Desarrollo Económico SED, y entidades descentralizadas como el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano ERDU, Departamento Administrativo de Defensoría del Espacio Público DADEP y el Instituto de Recreación y Deporte IDR y declarando que, dada la urgencia para materializar el proyecto, se concedían las autorizaciones mencionadas con el fin de darle la celeridad necesaria.

Se advierte en este aparte, respecto de las características jurídicas con que se pretende adelantar el proyecto, que aún en cumplimiento del cronograma, señalado en la imagen número 2 de este informe, y con adjudicación del contrato de construcción, dicho proceso, así como el cumplimiento del cronograma propuesto en sí, se verían modificados, retrasados, e incluso interrumpidos por el proceso de adquisición predial necesario para su desarrollo, toda vez que el mismo se encuentra afectado por la decisión del Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bogotá que decretó la suspensión provisional de los efectos del Decreto Distrital 555 del 2021, *“por el cual se adoptó la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá D. C.”*; dado que las medidas más recientes, contempladas en el Decreto 214 de 2022, que *aceleraban* el proceso de adquisición predial, quedaron igualmente suspendidas, retornando a los procedimientos anteriores que hacen visible el hecho de que en este momento no se cuenta con los predios necesarios para la construcción de las obras y el proceso para su adquisición puede llegar a tardar hasta 2 o 3 años, de acuerdo con lo que se ha evidenciado para los proyectos que actualmente están en desarrollo (Metro de Bogotá, Avenida Guayacanes, entre otros).

Lo que más preocupa a este Ente de control, es que a un año de finalizar el periodo del actual PDD, la meta 376 en lo que respecta a alcanzar el 60% de la construcción del cable de San Cristóbal no se va a cumplir, afectando con esto, a los más de

---

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia • Conmutador (601) 382 0450/80 • Código Postal 111321

 **PersoneriaDeBogota** •  **@personeriadebogota** •  **@personeriabta** •  **PERSONERIADEBOGOTA**

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) • Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).



400.995 habitantes de la localidad que se beneficiarían de este proyecto, sin contar con los recursos adicionales que se tendrán que invertir por el tiempo transcurrido y el que hace falta para poder materializar el proyecto. Estas situaciones, afectan directamente los principios de Planeación, Eficiencia, Coordinación Administrativa, Eficacia, Economía, Celeridad Transparencia y Responsabilidad en el cumplimiento de los fines de la administración pública y de la contratación estatal.

## **6.2 Verificar el estado y avance en los Estudios y Diseños asociados a la construcción de cables aéreos, de acuerdo con el proyecto de inversión 7782.**

Para realizar la verificación del estado y avance de los estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos, realizamos el siguiente análisis:

### **6.2.1 Contraste entre los resultados esperados en la Meta 376 PDD y en el Proyecto de Inversión 7782:**

Como ya se esbozó en el acápite de desarrollo del objetivo 1 de este documento, de una parte, la meta PDD 376 establece *“Avanzar en un 60% en la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y el 100% de la estructuración de otros dos cables”*. De otra parte, el Proyecto de Inversión 7782 *“Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible”*, en relación con el Cable Aéreo, tiene asociadas las siguientes metas:

- 15. Construir UN (1) Cable aéreo
- 16. Realizar CUATRO (4) Estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos
- 17. Adquirir 130 Unidades prediales asociados a la construcción de cables aéreos

De acuerdo con lo anterior, se evidenció la falta de coherencia entre los resultados esperados en estudios y diseños en el Proyecto de Inversión y lo propuesto en la meta del Plan de Desarrollo.

En este mismo sentido, como también se manifestó anteriormente, en el oficio SGDU 2022051136701 de 09 de junio de 2022, que da respuesta a las comunicaciones 2022EE0513505 Y 2022EE0514615 de la Personería Delegada, el sujeto de control hace claridad que el proceso de estructuración de los proyectos de cables, se realiza en el IDU, siguiendo los lineamientos de la “Guía de Maduración



de Proyectos”<sup>23</sup> que la Entidad tiene para tal fin. La mencionada guía es un instrumento de referencia institucional y se basa en los lineamientos establecidos en la Ley de Infraestructura<sup>24</sup>.

En este sentido, se resalta que la guía establece que la estructuración de un proyecto contempla el cumplimiento de los siguientes niveles:

1. Estudios de pre-inversión:
  - a. Prefactibilidad - Fase I
  - b. Factibilidad - Fase II
2. Inversión
  - a. Estudios de detalle – Fase III

En coherencia con lo anterior, los estudios y diseños son la fase final de la estructuración de los proyectos, antes de la construcción y puesta en operación y mantenimiento.

Y, por tanto, mientras que la Meta 376-Plan de Desarrollo, plantea estructurar al 100% dos cables aéreos, el Proyecto de Inversión 7782 plantea realizar cuatro estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos, es decir que al final de esta administración, el IDU plantea en el proyecto de inversión, que tendrá estructurados cuatro proyectos de cable aéreo.

Se hace necesario aquí, destacar la falta de planeación de la Administración al momento de la presentación de las metas y proyectos en el Plan de Desarrollo, donde si bien, la meta 376 del PDD se propone “llegar al 100% de la estructuración de dos cables”, plantea, en el mismo documento de PDD, el Proyecto de Inversión 7782 que tiene como resultado “4 estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos”, lo cual, de acuerdo con lo señalado en la Guía de maduración de proyectos, correspondería al 100% de estructuración de cuatro cables lo que no se corresponde plenamente con lo señalado en la meta, lo que indica no sólo un yerro en la Planeación y formulación de la meta, sino una falta de norte al momento de generar el actuar de la entidad, más aún, cuando ya desde 2012, como se mencionó en el capítulo anterior, la administración contó con un contrato que

<sup>23</sup> Guía de maduración de proyectos IDU. [https://www.idu.gov.co/Archivos\\_Portal/Micrositios/Documentacion\\_contractual/Gu%C3%ADas/2021/GU-FP-04\\_GUIA\\_DE\\_MADURACION\\_DE\\_PROYECTOS\\_IDU\\_1.pdf](https://www.idu.gov.co/Archivos_Portal/Micrositios/Documentacion_contractual/Gu%C3%ADas/2021/GU-FP-04_GUIA_DE_MADURACION_DE_PROYECTOS_IDU_1.pdf)

<sup>24</sup> Ley 1682 de 2016 “Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55612>

permitió conocer la viabilidad y priorización en la construcción de los cables posibles para la ciudad, lo que lleva a pensar al ente de control que la administración estaría presuntamente, faltando a los principios administrativos de Responsabilidad, Celeridad, Eficacia y Economía tanto administrativas como de la contratación estatal, conllevando al deterioro de los recursos del Distrito, por el transcurso del tiempo invertido en estudios y diseños, por la falta de celeridad en la realización de los mismos y la incertidumbre natural que se genera ante los cambios de administración.

#### 6.2.2 Contraste entre los cables priorizados para estructurar en la Meta 376 PDD y los cables en estructuración, por parte de la Entidad.

Al hacer un análisis más detallado en cuanto al objeto de esta Acción de Prevención y Control, se evidenció que tal y como está descrita la meta 376, esta plantea el 100% de estructuración de dos proyectos adicionales: El cable aéreo en Ciudad Bolívar desde el Portal del Sur hasta el barrio Potosí y el cable aéreo en Usaquén desde la Carrera 7° hasta los Barrios Cerro Norte y Santa Cecilia.

En contraste, en el oficio SGDU 20222051136701 de 09 de junio de 2022, la entidad, sujeto de control reporta que, en desarrollo del Proyecto de Inversión, se encuentran en estructuración los proyectos Cable Reencuentro Monserrate y Cable Potosí. Mientras que, para el Cable aéreo Usaquén se contratará la factibilidad en el 2023, según la programación del IDU.

De acuerdo con lo anterior, el Cable aéreo Usaquén priorizado en el Plan de Desarrollo 2020-2024, no fue priorizado por la Entidad sujeto de control para su estructuración en la actual administración, mientras que se incluyó el Cable Reencuentro Monserrate que no se encontraba priorizado en el PDD y, de no existir retrasos en el proceso de concurso de méritos y retrasos o suspensiones en la etapa de ejecución del contrato de estudios y diseños, estará estructurado al final de esta administración.

Esta situación refuerza lo señalado en la observación previa, en donde se indicó que, ante la falta de claridad de la administración en la formulación de metas y proyectos a desarrollar durante este cuatrienio, tal situación conllevaría a una dificultad al momento de realizar el seguimiento, ya que los resultados que se obtuviesen podrían ser diversos e igual, no ir en concordancia con los resultados del contrato multimencionado que se suscribió en 2012, el cual indicó el orden de priorización que deberían tener los cables a construir en la ciudad.

#### 6.2.2.1 Cable Reencuentro Monserrate:

De acuerdo con la información suministrada por el IDU, el consultor del estudio de prefactibilidad<sup>25</sup>, recomendó separar el trazado en tres tramos, dos de los cuales se priorizan para estudios y diseños de detalle en la actual administración.

El primer tramo del cable conectará el nodo ubicado en la Calle 26 entre carreras 13 y 20, al cual llegarán Transmilenio, Metro, Regiotram y el cable, con el proyectado Parque Pueblo Viejo ubicado entre la Media Torta y el Parque la Concordia.

El segundo tramo conectará la primera línea del Metro ubicado en la calle segunda con Avenida Caracas, con los barrios Egipto, Laches, El Rocío y las Cruces, entre otros.

### Imagen 6 Cable Reencuentro Monserrate



**Fuente:** Oficio SGDU 20222051136701 de 09 de junio de 2022

En el mencionado oficio SGDU 20222051136701 de 09 de junio de 2022, la entidad sujeto de control reporta que, ya se finalizó la etapa de pre factibilidad del cable Monserrate, y la Entidad se encuentra en el alistamiento para adelantar el proceso de concurso de méritos que permita la contratación de la consultoría de estudios y

<sup>25</sup> Contrato IDU 1330-2021 “Desarrollar los estudios de prefactibilidad para la concepción del sistema de cable aéreo para el centro histórico de la ciudad de Bogotá D.C.”

diseños de los dos tramos priorizados, teniendo en cuenta que el trazado, debe enmarcarse en los parámetros establecidos en el Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico PEMPOCH

#### 6.2.2.2 Cable aéreo Potosí:

En el mes de noviembre de 2020, el Instituto de Desarrollo Urbano IDU suscribió un Convenio de Colaboración con la Agencia Francesa de Desarrollo AFD con el objeto de aunar esfuerzos para la estructuración del programa de transporte por cable aéreo y el corredor verde de la carrera séptima del Distrito Capital. Bajo este Convenio, la AFD financia y realiza las contrataciones requeridas para desarrollar los estudios de prefactibilidad y factibilidad para los proyectos de cable aéreo de Potosí en la localidad de Ciudad Bolívar y de Cerro Norte- Santa Cecilia en la localidad de Usaquén. Dichos estudios incluirán componentes de topografía, tránsito, diseño geométrico, redes, estructuras, electromecánico, urbanismo, análisis ambientales y sociales, entre otros.

De acuerdo con la información suministrada por el IDU, en enero de 2022 la AFD adjudicó un contrato cuyo objeto es el desarrollo de los estudios de factibilidad de cables aéreos de Ciudad Bolívar con una duración de nueve meses, por tanto, se prevé que el mencionado contrato entregará los resultados a finales del 2022, para adelantar el proceso de concurso de méritos para la contratación de la consultoría de los estudios y diseños del Cable Potosí.

En el Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo Distrital SEGPLAN con corte a 31 de marzo de 2022<sup>26</sup>, en el seguimiento realizado por el IDU, se establece que, en relación con el Cable Usaquén, la contratación del estudio de factibilidad se realizará en el año 2023 según la programación de la Entidad.

De manera adicional, también el SEGPLAN describe que el Cable Calle 134-San Rafael - La Calera cuenta con estudios y diseños de detalle excepto el componente electromecánico, resultado del convenio 883 de 2007 suscrito entre la Financiera de Desarrollo Nacional FDN y la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá EAAB. Sobre este punto, es importante señalar que, actualmente, existe una medida cautelar del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, que ordenó la suspensión provisional del proceso contractual que inició la EAAB para la construcción de la infraestructura de paisajismo del parque ecológico San Rafael.

<sup>26</sup> Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo Distrital – SEGPLAN. Reporte: sp\_ejec\_cg\_bh\_entidad.rdf (20190617. Versión Plan De Acción: Última Versión Oficial. Página 422 de 593. [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/01a\\_planaccioncompgestioninversionxentidad20220331.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/01a_planaccioncompgestioninversionxentidad20220331.pdf)



La medida indica que no pueden realizarse obras dentro de la reserva forestal El Sapo, lo cual afecta la ejecución del Sistema de Transporte por cable. Hasta tanto no se resuelva la anterior situación no se podrá dar continuidad a este proyecto.

De otra parte y no menos importante, se resalta la incoherencia entre lo priorizado en la Meta 376, Avanzar en un 60% en la construcción del Cable Aéreo de San Cristóbal y el 100% de estructuración de dos proyectos adicionales; frente a las metas priorizadas en el Proyecto de Inversión 7782: 15. Construir UN (1) Cable aéreo; 16. Realizar CUATRO (4) Estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos; 17. Adquirir 130 Unidades prediales asociados a la construcción de cables aéreos. Lo anterior se evidencia en la siguiente tabla:

**Tabla 7** Análisis Comparativo entre resultados de la Meta 376 y el P.I.7782

<b><u>Meta 376</u></b>	<b><u>Proyecto de Inversión 7782</u></b>
<i>“Avanzar en un 60% en la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y el 100% de la estructuración de otros 2 cables”</i>	<i>“Infraestructura para el Sistema Integrado de Transporte Público Sostenible”</i>
Avanzar en un 60% en la construcción del Cable Aéreo San Cristóbal.	15. Construir un cable aéreo
100% de estructuración de otros dos proyectos. Priorizados: Cable Potosí – Cable Usaquén	16. Realizar cuatro (4) estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos. En estructuración: Cable Potosí – Cable Reencuentro Monserrate.
	17. Adquirir 130 Unidades prediales asociadas a la construcción de cables aéreos.

**Fuente:** Elaboración propia con información obtenida del PDD 2020-2024 y Proyecto de Inversión 7782

Por último, y en relación con la verificación del estado y avance en los estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos, de aquellos que relaciona el proyecto de inversión 7782, se evidencia que a la fecha dos de los cuatro proyectos priorizados por la entidad sujeto de control para estructuración, que corresponden al Cable Reencuentro Monserrate, éste finalizó la etapa de factibilidad y en alistamiento para concurso de méritos de estudios y diseños mientras que el Cable Potosí, se encuentra en ejecución de la etapa de factibilidad.



### **6.3 Verificar el estado y avance del proceso de adquisición de 130 Unidades prediales asociadas a la construcción de cables aéreos, en cumplimiento del proyecto de inversión 7782.**

El Decreto 368 de 2021<sup>27</sup>, establece entre otras disposiciones, que en el marco del Acuerdo 761 de 2020<sup>28</sup>, la administración distrital define que el proyecto “Cable Aéreo San Cristóbal”, es un proyecto de revitalización urbana<sup>29</sup>, y en ese sentido plantea una serie de intervenciones que van desde soluciones habitacionales, mejoramiento del espacio público y equipamientos comunitarios, teniendo como eje estructurante el sistema integrado de transporte público, todo ello con el objetivo de disminuir la segregación socio-espacial en la Localidad y generar mayor sentido de pertenencia en las comunidades.

En consonancia con lo anterior, y con el fin de potenciar y articular el desarrollo urbanístico en el área de influencia del Proyecto Cable Aéreo San Cristóbal, la Secretaría Distrital de Hábitat SDHT y el Instituto de Desarrollo Urbano IDU, coordinan el Proyecto Integral de Revitalización Cable Aéreo San Cristóbal CASC<sup>30</sup>.

Para efectos de la presente Acción de Prevención y Control a la Función Pública, y en el contexto de la adquisición de predios para la construcción del CASC, sólo se realizará el análisis del área de intervención A, la cual se encuentra descrita en el aparte 6.1.2 *Características Jurídicas* del Proyecto, de este documento.

---

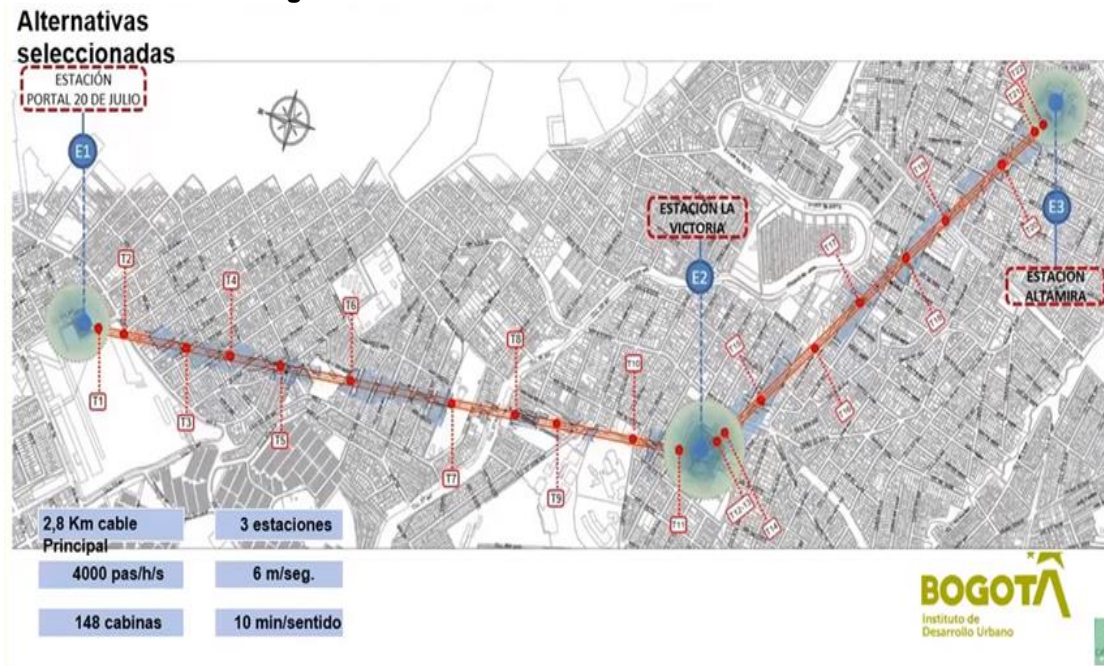
<sup>27</sup> Decreto 368 de 2021 “Por medio del cual se modifican los Decretos Distritales 598 y 692 de 2013, sobre el anuncio de proyecto y declaratoria de condiciones de urgencia para la adquisición de predios en relación con el “Proyecto integral de Revitalización en el Ámbito del Cable Aéreo San Cristóbal CASC, y se dictan otras disposiciones”

<sup>28</sup> Acuerdo Distrital 761 de 2020 Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”

<sup>29</sup> La Revitalización Urbana, se considera como un instrumento moderno de planeación, que interviene estratégicamente, vinculando las dimensiones arquitectónicas, ambientales, sociales y culturales, para garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de intervención, lo que significa preservar los espacios de relación y la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, el sentimiento de comunidad, respetar todas las formas de vida, junto al cuidado y mantenimiento del ambiente, tanto natural como construido, así como también el acceso a la vivienda, al empleo y a los servicios públicos domiciliarios.

<sup>30</sup> Decreto 368 de 2021 “Por medio del cual se modifican los Decretos Distritales 598 y 692 de 2013, sobre el anuncio de proyecto y declaratoria de condiciones de urgencia para la adquisición de predios en relación con el “Proyecto integral de Revitalización en el Ámbito del Cable Aéreo San Cristóbal, CASC, y se dictan otras disposiciones”

**Imagen No. 7** Trazado del Cable Aéreo San Cristóbal



**Fuente** Estudios y diseños del Sistema de Transporte por Cable para la Localidad de San Cristóbal, Bogotá D.C. Socialización del Proyecto, Comité IDU. 29.09.2021. <https://www.youtube.com/watch?v=FqhR2sKK0CU>

Si bien el Instituto de Desarrollo Urbano IDU es directamente responsable de la construcción de la infraestructura del sistema de cable aéreo, también y en el marco del Decreto 368 de 2021<sup>31</sup>, el IDU es el responsable de la adquisición de los predios a través de enajenación voluntaria o expropiación, de los inmuebles ubicados en el área del proyecto integral de revitalización en el ámbito del “Cable Aéreo San Cristóbal, CASC”, requeridos para la ejecución y desarrollo del componente de infraestructura de transporte y de espacio público con recursos propios. Así como también, adelantará la adquisición de los predios ubicados en el área del proyecto integral de revitalización en el ámbito del “Cable Aéreo San Cristóbal, CASC”, requeridos para la ejecución y desarrollo de los componentes distintos al de infraestructura de transporte y espacio público, única y exclusivamente con recursos de terceros.

<sup>31</sup> Decreto 368 de 2021 “Por medio del cual se modifican los Decretos Distritales 598 y 692 de 2013, sobre el anuncio de proyecto y declaratoria de condiciones de urgencia para la adquisición de predios en relación con el “Proyecto Integral de Revitalización en el Ámbito del Cable Aéreo San Cristóbal, CASC”, y se dictan otras disposiciones”

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

PersoneriaDeBogota ♦ @personeriadebogota ♦ @personeriabta ♦ PERSONERIADEBOGOTA

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

De otra parte, el Decreto 214 de 2022<sup>32</sup> en su artículo 8, establece que los avalúos de referencia de los predios requeridos para la ejecución y desarrollo del componente de infraestructura de transporte y de espacio público así como de los requeridos para los componentes distintos al cable aéreo, con recursos propios o de terceros, a través de enajenación voluntaria o administrativa, serán adelantados por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital UAECDD o las personas jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz y/o por peritos privados inscritos en las lonjas o asociaciones correspondientes, para la respectiva elaboración de los avalúos de referencia.

Con la suspensión provisional del Decreto 555 de 2021 - *Plan de Ordenamiento Territorial*, el pasado 15 de junio por orden del Juzgado Quinto Administrativo oral del Circuito Judicial de Bogotá, se generan incertidumbres en relación con la entidad competente para la realización de los avalúos de los predios a adquirir para la construcción de la infraestructura del cable de San Cristóbal, puesto que el Decreto 214 de 2022, que se sustentaba en el Decreto 555 de 2021, se presume también suspendido, por tanto estaría en vigencia el Decreto 368 de 2021 el cual establece en su artículo 8. *“Práctica de avalúos de referencia. Para efectos de determinar el valor comercial de los terrenos o inmuebles antes del anuncio del proyecto y de la iniciación de las actuaciones tendientes a su implementación, se solicitará la elaboración de los avalúos de referencia en los plazos y en los términos a los que se refieren los artículos 2.2.5.4.4 y 2.2.5.4.5 del Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, con base en las disposiciones establecidas en el Decreto Distrital 583 de 2011, modificado por el Decreto Distrital 152 de 2018”*, como se evidencia en este artículo, en el precitado Decreto 368 de 2021 no se encuentra definida la entidad competente para realizar los avalúos de los predios requeridos para la ejecución del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal CASC.

En dado caso, operaría, para este caso de infraestructura vial, el artículo 23 de la Ley 1682 de 2013<sup>33</sup>, el cual establece:

**“Artículo 23. Avaluadores y metodología de avalúo.** El avalúo comercial para la adquisición o expropiación de los inmuebles requeridos para proyectos de infraestructura de transporte será realizado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente o las personas naturales o jurídicas de carácter privado registradas y autorizadas por las Lonjas de Propiedad Raíz. El avalúo comercial, de ser procedente, incluirá el valor de las

<sup>32</sup> Decreto 2014 de 2022 “Por medio del cual se modifican los artículos 7 y 8 del Decreto Distrital 368 de 2021 “Por medio del cual se modifican los Decretos Distritales 598 y 692 de 2013, sobre el anuncio de proyecto y declaratoria de condiciones de urgencia para la adquisición de predios en relación con el “Proyecto Integral de Revitalización en el Ámbito del Cable Aéreo San Cristóbal, CASC”, y se dictan otras disposiciones”

<sup>33</sup> Ley 1682 de 2013. “Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias”.



*indemnizaciones o compensaciones que fuera del caso realizar por afectar el patrimonio de los particulares. Para la adquisición o expropiación de inmuebles requeridos en proyectos de infraestructura de transporte, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) tendrá como función adoptar las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos que deben aplicarse en la elaboración de los avalúos comerciales y su actualización. Cuando las circunstancias lo indiquen, el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) introducirá las modificaciones que resulten necesarias. Las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos establecidos y/o modificados por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) son de obligatorio y estricto cumplimiento para los Avaluadores, propietarios y responsables de la gestión predial en proyectos de infraestructura de transporte”.*

En consecuencia, en el marco de la mencionada suspensión del Decreto 555 de 2021, la Secretaría Distrital de Planeación expide la Circular 016 de 2022<sup>34</sup> en la cual se establece que *“Respecto de los actos administrativos que fueron expedidos con fundamento en el Decreto Distrital 555 de 2021, corresponde distinguir dos tipos de actos que pueden generarse, así: (i) actos generales y (ii) actos particulares. Con relación a los primeros, esto es los actos administrativos de carácter general expedidos con fundamento en el Decreto Distrital 555 de 2022, se entienden igualmente suspendidos provisionalmente”*. Respuesta que si bien, no genera una claridad precisa sobre el tema, si permite presumir que, al ser el Decreto 214 un Acto Administrativo de carácter general, el mismo se encuentra, al igual que el 555, suspendido, al menos, de manera provisional. Situación que también representa un traspie en este asunto, ya que dicha suspensión no cuenta con un término de aplicación, lo cual, coloca a las entidades encargadas de estos avalúos y en general, responsables del proyecto, de cara a una posible modificación de los cronogramas y/o a desarrollar planes de contingencia que permitan mantener los actuales, sin embargo, sea cual sea la estrategia del IDU en este asunto, no se pronunció sobre el particular en el oficio de respuesta al cuestionario de esta Delegada.

En el Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo – SEGPLAN, la Entidad sujeto de control con corte a 31 de marzo de 2022, ha programado la adquisición de 122 predios en la vigencia 2022<sup>35</sup>

De otra parte, y de acuerdo con la información suministrada por el Instituto de Desarrollo Urbano, con radicado SGDU20222051136701 de 09 junio de 2022, se requieren 151 predios, de los cuales 116 se encuentran en elaboración de avalúo por parte de la UAECD para ofertar, 27 predios se encuentran en cesión disponible

<sup>34</sup> Circular 016 de 2022 Lineamientos para actuaciones administrativas en curso y atención de solicitudes en el marco de la suspensión provisional del Decreto Distrital 555 de 2021

<sup>35</sup> Reporte: sp\_ ejec\_ cg\_ bh\_ entidad. rdf (20190617). Disponible en: [https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/01a\\_planaccioncompgestioninversionxentidad20220331.pdf](https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/01a_planaccioncompgestioninversionxentidad20220331.pdf)

y 8 en elaboración de insumos, con fecha de corte a 07 de junio de 2022. La mencionada información se ilustra en la siguiente tabla:

**Tabla 8** Contraste de número de predios requeridos, según medio de información

Proyecto de inversión 7782	SEGPLAN	Rad. SGDU20222051136701 de 09.06.2022 (151 predios)
Adquirir 130 predios	Adquirir 122 predios en 2022	116 predios en proceso de avalúo
		27 predios en cesión disponible
		8 en elaboración de insumos

**Fuente:** Elaboración propia a partir de la información analizada

De acuerdo con lo anterior, se observa una diferencia de 21 predios entre lo requerido en el P.I. 7782 y la información suministrada por el sujeto de control.

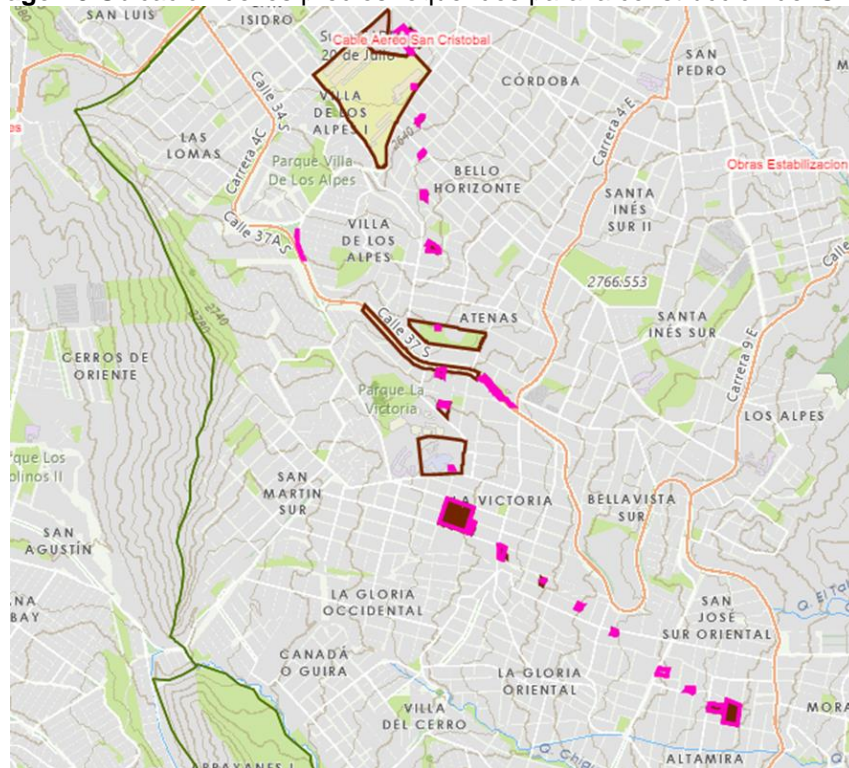
De manera similar se encuentra, tanto en el radicado SGDU20222051136701 de 09 junio de 2022, como en el reporte en el Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo Distrital SEGPLAN con corte de 31 de marzo de 2022, que la entidad, sujeto de control no reporta avance en la ejecución, financiera y física, de adquisición de predios para la construcción de la infraestructura del Cable San Cristóbal.

En relación con las cifras suministradas por la entidad sujeto de control, se evidencia que el 17.9% de los predios se encuentran en cesión disponible y el 82.1% de los predios que se requieren para la construcción de la infraestructura del Cable Aéreo, se encuentran en proceso de avalúo o de elaboración de insumos. Se hace énfasis en esto ya que posterior a la etapa de avalúos, se prevé la gestión predial programada hasta diciembre de 2023 por el sujeto de control, de acuerdo con el Oficio SGDU 20222050745321 de abril 11 de 2022.

De otra parte, el “Manual de Gestión Predial” del sujeto de control, establece en el numeral 5.7. Viabilidad Predial “Cuando se trate de proyectos que impliquen gestionar la adquisición de predios, se deberá contar de manera previa al momento de iniciar la obra en terreno con el concepto de Viabilidad Predial expedido por la Dirección Técnica de Predios DTDP, dicha certificación debe contener el cumplimiento de los siguientes requisitos: i. *Que el 100% de los predios que integran el área del proyecto, se encuentren con oferta de compra debidamente notificada* y, ii. *Que se cuente con el 80% del área requerida para el proyecto*” situación que no se evidencia en el estado actual de este proyecto.



**Imagen 8** Ubicación de los predios requeridos para la construcción del CASC



**Fuente:** Tomado de: SIGIDU

<https://idu.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=59477c421794448984f67184dc9cd73f>

Teniendo en cuenta los instrumentos diseñados por el Distrito para realizar el seguimiento al cumplimiento de los postulados del Plan de Desarrollo, frente a las informaciones presentadas por el Ente controlado con ocasión de esta Acción de Prevención y Control, se encontraron inconsistencias en la información que se presenta por la misma entidad, situación que genera una desviación, tanto en la presentación del avance de resultados, como en la forma en que el ente de control puede llevar a cabo el seguimiento, lo cual vulnera el principio de Transparencia y Publicidad que la entidad debe mantener, al momento de realizar todas las acciones que le han sido encomendadas.

## 7. CONCLUSIONES

**En relación con el objetivo 1:** *Precisar el estado de avance en la construcción del cable San Cristóbal.*

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia • Conmutador (601) 382 0450/80 • Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota •  @personeriadebogota •  @personeriabta •  PERSONERIADEBOGOTA

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) • Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

1. **Presunta falta de Planeación de Metas y Proyectos del PDD, por inconsistencias en las mismas:** La disparidad que se observa entre lo *priorizado* en el PDD, lo propuesto como Meta a desarrollar y lo programado dentro del Proyecto de Inversión no permite al ente de control, contar con la información *oficial* necesaria para realizar el respectivo control, dando a entender que, desde el momento en que se formuló el mismo, la actual Administración no contaba con una certeza acerca de la planeación de las actividades que ejecutaría durante el cuatrienio, lo cual, da como resultado, que las acciones que se están desarrollando no han apoyado, de manera efectiva, a la consecución de dicho fin.
2. **Ausencia de apertura de procesos sancionatorios:** Frente a la ejecución del contrato de consultoría IDU-1630 de 2020, se evidencia en este, la celebración de 3 prórrogas, las cuales, obedecen a presuntos incumplimientos del consultor en la entrega de productos y, tales incumplimientos llevaron consigo modificaciones al cronograma de inicio del proceso de estructuración de la licitación para la construcción del proyecto. Este ente de control observa que la entidad contratante IDU- no llevó a cabo la apertura de los respectivos procesos de incumplimiento, con el fin de prevenir los retrasos que actualmente se están presentando, sumados al incremento de los costos, dados por la actualización anual que se debe dar al contrato en su totalidad.

En ese sentido, no basta con prorrogar el contrato bajo el supuesto de que el contratista asuma los costos, puesto que la dilación en la entrega de los resultados de la consultoría demora el inicio del proceso de construcción y en consecuencia la puesta en funcionamiento de un servicio esperado por la comunidad, sumado a los costos financieros que demandan el contar con los recursos del cupo de endeudamiento sin que a la fecha se hayan contratado las obras, retardando así otro de los supuestos del plan de desarrollo, que es la reactivación económica a través de las obras públicas.

Por lo anterior se omite con dicho actuar por parte del IDU, el cumplimiento de los fines de la contratación establecidos en el artículo 3 de la ley 80 de 1993, que claramente establece: “*Los servidores públicos tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de los administrados que colaboran con ellas en la consecución de dichos fines*”.

En ese sentido, si bien la ley 80 de 1993 las prórrogas se fundamentan en *“la posibilidad de introducir modificaciones al contrato estatal se encuentra prevista en los artículos 14 y 16 de la Ley 80 de 1993, los cuales facultan a la entidades contratantes a modificar los contratos de común acuerdo o de forma unilateral, para “(...) evitar la paralización o la afectación grave de los servicios públicos a su cargo y asegurar la inmediata, continua y adecuada prestación”, entre otros, y lo cual no significa que pueda llevarse a cabo por la mera voluntad de las partes o de la entidad contratante, pues, por el contrario, la modificación del contrato debe ser excepcional en virtud de los principios de planeación y seguridad jurídica.”*<sup>36</sup> Desconoce que dichos artículos se refieren a los medios que pueden utilizar las Entidades Estatales para el cumplimiento del objeto contractual, los cuales corresponden a las potestades excepcionales de la administración, que en el caso de incumplimiento contractual de acuerdo con el momento y afectación al servicio implica el inicio de un proceso sancionatorio para declarar el incumplimiento y caducar el contrato (artículo 18 ibidem) o la imposición de multas para conminar al contratista a su cumplimiento o hacer efectiva la cláusula penal (artículo 17 ley 1150 de 2007).

Resulta entonces una clara alerta al sujeto de control el prorrogar el contrato basado en el párrafo 1º de la cláusula cuarta del contrato que establece la posibilidad de ampliar el plazo del mismo de común acuerdo, a pesar del incumplimiento del contratista, caso en el que este asume los costos, entre estos los de la interventoría, sin que a la fecha el IDU haya cumplido con sus deberes, dentro de estos los establecidos en el artículo 4 de la ley 80 de 1993, correspondientes a *“1o. Exigirán del contratista la ejecución idónea y oportuna del objeto contratado. Igual exigencia podrán hacer al garante”*. (subrayado fuera de texto), sin que se haya adelantado ningún proceso sancionatorio que conmine al cumplimiento oportuno.

3. **Imposibilidad de cumplimiento de cronograma:** Respecto al cumplimiento del aparte de la meta del PDD que señala *“Construcción del 60% del Cable de San Cristóbal”*, es de anotar que de acuerdo con el cronograma que presenta la entidad, el proceso de construcción se encuentra proyectado a iniciar en el mes de mayo de 2023, con fecha de terminación estimada para finales del mes de abril de 2025; es decir, luego de 24 meses de ejecución, con lo que el 60% de la construcción se alcanzaría aproximadamente en el mes de junio de 2024; situación que adicionalmente parece imposible de alcanzar, si se tiene en cuenta, que el proceso licitatorio de la construcción, a la fecha no se encuentra estructurado; más aún, cuando no se encuentra diseñado el tramo 3 estación

---

<sup>36</sup> Prórroga no. 3 y modificación no. 5 al contrato de consultoría, IDU-1630-2020



Altamira – Juan Rey y a que el porcentaje de adquisición predial tan solo arroja un 17% de los predios como disponibles.

4. **Presunta dilatación de los procesos de estructuración de proyectos:** Este proyecto (Cable aéreo San Cristóbal) tiene como antecedentes entre otros, el Contrato Interadministrativo No. 20121531 de noviembre 2012, suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Limitada, cuyo objeto contempló la realización de los estudios técnicos y diseños a nivel de factibilidad para el sistema de transporte público urbano de pasajeros por cable aéreo desde el Portal 20 de Julio hasta el sector de Moralba en la localidad de San Cristóbal, lo cual indica, sin lugar a dudas que este proyecto hasta hoy, cuenta con diez (10) años de maduración y aún no cuenta con el proceso que permita escoger al contratista que adelantará la construcción, situación que se encuentra vulnerando los principios de Planeación y eficiencia de la Administración Pública, ya que se observa que el proyecto en sí, no ha contado con variaciones en su esencia, toda vez que desde que fue concebido se trató de un cable como medio de transporte, con un trazado definido para la localidad de San Cristóbal, el cual, a la fecha no presenta variaciones significativas, ni en su tramo ni en sus estaciones, que justifiquen más de 10 años de estudios, sin llegar a la fase constructiva.
5. **Alerta temprana por posible incumplimiento en la Meta 376 y el Proyecto 778 del PDD por falta de administración, en cronograma de ejecución que llega hasta 2025:** Se hace evidente que, aún en cumplimiento del cronograma determinado por el IDU, la construcción de este cable, tendrá su finalización hasta avanzado el año 2025, tiempo que supera el de la actual administración, deviniendo en un incumplimiento a lo propuesto en la meta, lo cual denota no sólo la falta de planeación de la administración al momento de su formulación en el Plan de Desarrollo, sino al acaecimiento de una serie de pasos *adicionales* que están dilatando un proyecto que, sin mayores cambios en su estructura, lleva ya 10 años en fase de estudios.
6. **Posibles retrasos en la ejecución del Proyecto, por cuenta de suspensión de la norma origen:** Se advierte en este aparte, respecto de las características jurídicas con que se pretende adelantar el proyecto, que aún en cumplimiento del cronograma, remitido por la entidad para el desarrollo del mismo y se adjudicara el contrato de construcción, dicho proceso, así como el cumplimiento del cronograma propuesto en sí, se verían modificados, retrasados, e incluso interrumpidos por el proceso de adquisición predial necesario para su desarrollo, toda vez que el mismo se encuentra afectado por la decisión del Juzgado Quinto Administrativo Oral del Circuito Judicial de Bogotá que decretó la suspensión provisional de los efectos del Decreto Distrital 555 del 2021, *“por el cual se*

---

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota ♦  @personeriadebogota ♦  @personeriabta ♦  PERSONERIADEBOGOTA

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).



*adoptó la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá D. C.; dado que las medidas más recientes, contempladas en el Decreto 214 de 2022, que **aceleraban** el proceso de adquisición predial, quedaron igualmente suspendidas, retornando a los procedimientos anteriores que hacen visible el hecho de que en este momento no se cuenta con los predios necesarios para la construcción de las obras y el proceso para su adquisición puede llegar a tardar hasta 2 o 3 años, de acuerdo con lo que se ha evidenciado para los proyectos que actualmente están en desarrollo (Metro de Bogotá, Avenida Guayacanes, entre otros).*

Lo que más preocupa a este Ente de control, es que a un año de finalizar el periodo del actual PDD, la meta 376 en lo que respecta a *alcanzar el 60% de la construcción del cable de San Cristóbal* no se va a cumplir, afectando con esto, a los más de 400.995 habitantes de la localidad que se beneficiarían de este proyecto, sin contar con los recursos adicionales que se tendrán que invertir por el tiempo transcurrido y el que hace falta para poder materializar el proyecto. Estas situaciones, afectan directamente los principios de Planeación, Eficiencia, Coordinación Administrativa, Eficacia, Economía, Celeridad Transparencia y Responsabilidad en el cumplimiento de los fines de la administración pública y de la contratación estatal.

**En relación con el objetivo 2.** *Verificar el estado y avance en los Estudios y Diseños asociados a la construcción de cables aéreos, de acuerdo con el proyecto de inversión 7782.*

- 1. Presunta falta de coherencia en los instrumentos de planeación:**  
Atendiendo a este objetivo, relacionado con el proyecto de estructuración de cables, es importante destacar la falta de planeación de la Administración al momento de la presentación de las metas y proyectos en el Plan de Desarrollo, donde si bien, la meta 376 del PDD se propone llegar al 100% de la estructuración de dos cables, plantea, en el mismo documento PDD, el Proyecto de Inversión 7782 que tiene como resultado 4 estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos, lo cual, de acuerdo con lo señalado en la Guía de maduración de proyectos, correspondería al 100% de estructuración de cuatro cables lo que no se corresponde plenamente con lo señalado en la meta, lo que indica no sólo un yerro en la Planeación y formulación de la meta, sino una falta de norte al momento de generar el actuar de la entidad, más aún, cuando desde 2012, como ya se mencionó, la administración contó con un contrato que permitió conocer la viabilidad y priorización en la construcción de los cables posibles para la ciudad, lo que lleva a pensar al ente de control que

---

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota ♦  @personeriadebogota ♦  @personeriabta ♦  PERSONERIADEBOGOTA

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

la administración estaría presuntamente, faltando a los principios administrativos de Responsabilidad, Celeridad, Eficacia y Economía tanto administrativas como de la contratación estatal, conllevando al deterioro de los recursos del Distrito, por el transcurso del tiempo invertido en estudios y diseños, por la falta de celeridad en la realización de los mismos y la incertidumbre natural que se genera ante los cambios de administración.

De acuerdo con el análisis anterior, se evidencia que, la entidad sujeto de la APYCP, y en relación con la formulación del Proyecto de Inversión 7782, no ha dado cumplimiento a los principios generales: proceso de planeación y coherencia, consignados en el artículo 3º de la Ley 152 de 1994 “Por la cual se establece la Ley Orgánica del Plan de Desarrollo”, ya que el Proyecto de Inversión 7782 formulado en la ficha EBI-D que se encuentra en el Banco de Proyectos de la SDP, la cuantificación del producto esperado, no guarda coherencia con la meta sectorial 376 del Acuerdo 761 de 2020 *“Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”*.

2. **Presunta falta de planeación en la priorización de los Cables Aéreos a estructurar:** El Cable aéreo Usaquén que aparece reseñado priorizado en el Plan de Desarrollo 2020-2024, sin embargo, no fue priorizado por la Entidad sujeto de control para su estructuración en la actual administración. Mientras que el Cable Reencuentro Monserrate, que no se encontraba priorizado en el PDD, de no existir retrasos en el proceso de concurso de méritos y retrasos o suspensiones en la etapa de ejecución del contrato de estudios y diseños, estaría estructurado al final de esta administración.

Esta situación refuerza lo señalado en la observación previa, en donde se indicó que, ante la falta de claridad de la administración en la formulación de metas y proyectos a desarrollar durante este cuatrienio, tal situación conllevaría a una dificultad al momento de realizar el seguimiento, ya que los resultados que se obtuviesen podrían ser diversos e igual, no ir en concordancia con los resultados del contrato multimencionado que se suscribió en 2012, el cual indicó el orden de priorización que deberían tener los cables a construir en la ciudad.

3. **Presunta incoherencia entre lo priorizado y lo ejecutado:** Se evidencia que, de no existir retrasos y/o suspensiones, al finalizar el actual PDD 2020-2022 y, en el marco del Proyecto de Inversión 7782, sólo se habrá cumplido el 50% de la meta 16. Realizar cuatro (4) estudios y diseños asociados a cables aéreos. Con el agravante de que estos no corresponden a los inicialmente priorizados

---

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia • Conmutador (601) 382 0450/80 • Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota •  @personeriadebogota •  @personeriabta •  PERSONERIADEBOGOTA

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) • Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

para desarrollar y que pueda que no den cumplimiento a la meta 376 establecida en el PDD, en particular, lo relacionado con el cable Usaquén.

Se resalta la incoherencia entre lo priorizado en la Meta 376, *Avanzar en un 60% en la construcción del Cable Aéreo de San Cristóbal y el 100% de estructuración de dos proyectos adicionales*; frente a las metas priorizadas en el Proyecto de Inversión 7782: 15. *Construir un (1) Cable aéreo*; 16. Realizar cuatro (4) Estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos; 17. *Adquirir 130 Unidades prediales asociados a la construcción de cables aéreos*.

Por último y en relación con la verificación del estado y avance en los estudios y diseños asociados a la construcción de cables aéreos, en el marco del Proyecto de Inversión 7782, se evidencia que a Julio de 2022, dos de los cuatro proyectos priorizados para estructuración, el Cable Reencuentro Monserrate finalizó la etapa de factibilidad y se encuentra en alistamiento para concurso de méritos de estudios y diseños y en relación con el Cable Potosí, este se encuentra en la ejecución de la etapa de factibilidad.

**En relación con el objetivo 3:** *Verificar el estado y avance del proceso de adquisición de 130 Unidades prediales asociadas a la construcción de cables aéreos, en cumplimiento del proyecto de inversión 7782.*

- 1. Posible retraso en el proceso de adquisición predial:** Se evidencia que a corte de 31 de marzo de 2022, en el marco de la presente Acción de Prevención y Control, la entidad (IDU) cuenta apenas con la adquisición del 17.9% del área requerida para el proyecto, porcentaje muy inferior al 80% establecido en el Manual de Gestión Predial del sujeto de control, advirtiendo además que, sobre el 82.1% restante por adquirir, el mismo sólo se encuentra en etapa de avalúo y/o elaboración de insumos.
- 2. Posible incumplimiento de anuncios relacionados con el avance de obra:** Se llama la atención en relación con la gestión predial ya que de acuerdo con el documento del sujeto de control “Gestión Predial y Reasentamiento”, el proceso de gestión para adquisición predial tiene cuatro fases: **i. Registro topográfico**, **ii. Estudio de títulos**, **iii. Censo** y **iv. Práctica de avalúos**. En este sentido, los anuncios de la Administración Distrital en relación con abrir la licitación en julio de 2022, adjudicación en septiembre del mismo año, inicio de obra en enero de 2023 y entrega del CASC en el 2025, son de imposible cumplimiento y contradicen lo anunciado por el sujeto de control en el Oficio SGDU

---

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota ♦  @personeriadebogota ♦  @personeriabta ♦  PERSONERIADEBOGOTA

[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).

20222050745321 de abril 11 de 2022, en el que se enuncia que la gestión predial está programada hasta diciembre de 2023

3. **Presunta falta de ejecución física y financiera para la adquisición de predios asociados a la construcción del Cable Aéreo San Cristóbal:** Tanto en el radicado SGDU20222051136701 de 09 junio de 2022, como en el reporte en el Sistema de Seguimiento al Plan de Desarrollo Distrital SEGPLAN con corte de 31 de marzo de 2022, la entidad sujeto de control no reporta avance en la ejecución, financiera y física, de adquisición de nuevos predios para la construcción de la infraestructura del Cable San Cristóbal.
4. **Disparidad entre las cifras reportadas en SEGPLAN con las informadas al Ente de Control:** Teniendo en cuenta los instrumentos diseñados por el Distrito para el seguimiento al cumplimiento de los postulados del Plan de Desarrollo, frente a las informaciones presentadas por el Ente controlado con ocasión de esta Acción de Prevención y Control, se encontraron inconsistencias en la información que se presenta por la misma entidad, situación que genera una desviación, tanto en la presentación del avance de resultados, como en la forma en que el ente de control puede llevar a cabo el seguimiento, lo cual vulnera el principio de Transparencia y Publicidad que la entidad debe mantener, al momento de realizar todas las acciones que le han sido encomendadas.

## 8. GLOSARIO

**AFD:** Agencia Francesa de Desarrollo

**CABLE AÉREO:** Los cables aéreos o teleféricos son sistemas de transporte aéreo constituidos por cabinas colgadas de una serie de cables que se encargan de hacer avanzar a las unidades a través de las estaciones.<sup>37</sup>

**CASC:** Cable Aéreo San Cristóbal

**EAAB:** Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá

**FDN:** Financiera de Desarrollo Nacional

**IDU:** Instituto de Desarrollo Urbano

**SEGPLAN:** Sistema de seguimiento a los programas proyectos y metas al Plan de Desarrollo de Bogotá D.C.

**SDHT:** Secretaría Distrital de Hábitat

**PEMPCH:** Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico

**UAECD:** Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital

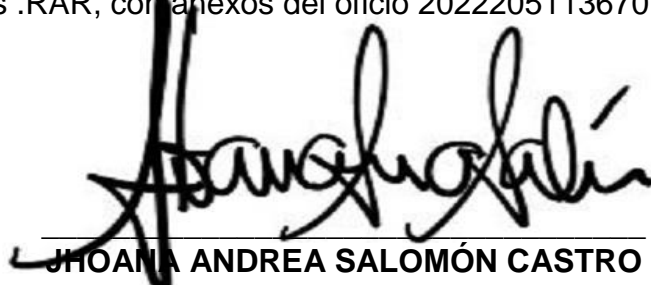
<sup>37</sup> <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/cables-aereos/#:~:text=Los%20cables%20a%C3%A9reos%20o%20telef%C3%A9ricos,a%20trav%C3%A9s%20de%20las%20estaciones>



## 9. ANEXOS





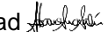
Como soporte de esta Acción de Prevención y Control, se tienen los siguientes documentos, sin perjuicio de todos los que se encuentran publicados en la plataforma SECOP II, para cada uno de los procesos:

1. Oficio radicado PDB 20222051136701 Respuesta IDU
2. 5 Carpetas .RAR, con anexos del oficio 20222051136701 Respuesta IDU



**JHOANA ANDREA SALOMÓN CASTRO**

Personera Delegada para los sectores de Planeación y Movilidad.

Elaboró: María Victoria Alvarado Girón - Personería Delegada para los Sectores Planeación y Movilidad   
Lady Magaly Suárez Moreno - Personería Delegada para los Sectores Planeación y Movilidad   
Jorge Enrique Agudelo Morales - Personería Delegada para los Sectores Planeación y Movilidad   
Revisó: Emma Patricia Restrepo - Personería Delegada para la Coordinación de Prevención y Control a la Función Pública.   
Aprobó: Jhoana Andrea Salomón Castro - Personera Delegada para los Sectores Planeación y Movilidad 

Carrera 7a No. 21 - 24 Bogotá - Colombia ♦ Conmutador (601) 382 0450/80 ♦ Código Postal 111321

 PersoneriaDeBogota ♦  @personeriadebogota ♦  @personeriabta ♦  PERSONERIADEBOGOTA  
[www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co) ♦ Línea 143

Aviso de privacidad: Sus datos personales serán tratados conforme a la Política de Tratamiento de Datos Personales, que podrá ser consultada en [www.personeriabogota.gov.co](http://www.personeriabogota.gov.co).