

**PROYECTO DE GRADO**

**IMPACTO SOCIAL DEL PROYECTO REGIOTRAM DE OCCIDENTE Y SU  
ARTICULACIÓN CON LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.**

**ANGIE KATERIN BEJARANO PULIDO**

**DIRECTOR**

**FABIO ORLANDO CRUZ PAEZ**

**MONOGRAFÍA**

**ESCUELA SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA**

**BOGOTA D.C**

**2025**

## TABLA DE CONTENIDO

<b>CONTENIDO</b>	
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	3
<b>Objetivo General</b> .....	5
<b>Objetivos específicos</b> .....	¡Error! Marcador no definido.
<b>ANTECEDENTES</b> .....	5
<b>MARCO REFERENCIAL</b> .....	10
<b>MARCO CONCEPTUAL</b> .....	10
<b>Impacto Social.</b> .....	10
<b>Administración Pública.</b> .....	11
<b>Movilidad Social.</b> .....	12
<b>Ordenamiento Urbano.</b> .....	12
<b>Calidad de Vida.</b> .....	13
<b>MARCO TEORICO</b> .....	13
<b>MARCO LEGAL</b> .....	23
<b>MARCO GEOGRAFICO</b> .....	25
<b>METODOLOGIA</b> .....	30
<b>Diseño metodológico</b> .....	30
<b>Alcance del estudio</b> .....	31
<b>Método de análisis</b> .....	31
<b>Instrumento de recolección de datos</b> .....	31
<b>Muestra</b> .....	32
<b>RESULTADOS</b> .....	32
<b>Presupuesto</b> .....	32
<b>Unidades sociales.</b> .....	33
<b>RESULTADOS DE ENCUESTA.</b> .....	37
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	48
<b>REFERENCIAS</b> .....	50
<b>ANEXOS</b> .....	62
<b>Encuesta</b> .....	62
<b>PALABRAS CLAVES</b> .....	65

## INTRODUCCIÓN

El crecimiento de infraestructura constituye uno de los ejes fundamentales para el afianzamiento de territorios más sostenibles, competitivos y socialmente integrados. Para Colombia, proyectos como Regiotram de Occidente se planean no solo como soluciones para la movilidad, sino también como instrumentos de transformación que puedan ayudar a los territorios que inciden en la estructura urbana, el acceso a oportunidades y la calidad de vida de la ciudadanía. (Diez Pisonero, 2012) y (Sanchez Escolano, 2012), sostienen la idea de que las estructuras férreas producen procesos de metropolización que pueden redefinir las relaciones entre los centros urbanos y las periferias, lo cual argumenta la importancia estratégica del Regiotram en la Sabana de Occidente.

La implementación de proyectos de esta magnitud implica la participación activa de la Administración Pública, teniendo como responsabilidad la planeación normativa y la gestión social, financiera, predial y ambiental del territorio que será intervenido. (Garcia Sanchez, 2017) menciona que la gobernanza pública necesita una actuación coordinada, transparente y capacidad institucional. Garantizando de esta forma que los procesos de adquisición predial y reasentamiento cumplan con el respeto por los derechos de los ciudadanos. Esta responsabilidad se puede llegar a complejizar en contextos donde se presenten dinámicas de crecimiento acelerado, tensiones territoriales o necesidades sociales diversas.

Para el territorio de estudio que son los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá, estas problemáticas han sido identificadas. (Peñaranda Diaz, 2021) advierte que la expansión urbana y los cambios que se puedan presentar en el uso del suelo urbano generan transformaciones en los modos de habitar y en la estructura socioeconómica. De esta forma, el inicio del Regiotram se incorpora a un territorio de constante transformación, donde la

planificación, el ordenamiento territorial y la gestión pública deben unirse para evitar que el proyecto se convierta en un medio de generación de desigualdades. (Aloranti, 2021) resalta que el ordenamiento territorial está en la necesidad de implementar modelos que articulen las dimensiones sociales, económicas y ambientales, las cuales son indispensables en el proceso de reasentamiento u compensaciones económicas.

En este sentido, se analiza el papel que juega la Administración Pública en la gestión de los planes de reasentamiento del proyecto Regiotram de Occidente, revisando su estructura, sus impactos territoriales y sociales, así como también la percepción de la comunidad. Empleando un enfoque cuantitativo que permite realizar un examen en la unidades sociales, las condiciones de vulnerabilidad y su alcance presupuestal. Este tipo de análisis, (Altamirano et al, 2023) mencionan que es fundamental para lograr comprender la eficacia que la Administración Pública y su capacidad para poder implementar políticas que respondan a las necesidades reales del territorio.

Finalmente, se evalúa el papel de la comunicación institucional que es un componente clave para la legitimidad social del proyecto, De acuerdo con (Arzuaga et al, 2024), la comunicación organizacional es un elemento que influye en la percepción del impacto social, lo que se refleja en los resultados de la encuesta aplicada. Así, este trabajo no solo se limita a describir el avance institucional de proyecto, sino que también busca incorporar la voz ciudadana para poder identificar aciertos, falencias y oportunidades de mejora para la gestión pública del proyecto Regiotram de Occidente.

Así mismo, se busca aportar un análisis integral que permita comprender como las decisiones institucionales, la planificación territorial y la gestión social influyen en la ejecución del

Regiotram, destacando la necesidad de un enfoque público orientado en los derechos, la participación ciudadana y la sostenibilidad territorial.

## **OBJETIVOS**

### **Objetivo General**

Analizar el papel de la Administración Pública en los planes de reasentamiento del proyecto Regiotram de occidente, evaluando el impacto social y territorial, la distribución de las unidades sociales afectadas y la percepción ciudadana, identificando los aciertos, desafíos y oportunidades de mejora en la gestión institucional.

### **Objetivos específicos**

1. Identificar el impacto social en los territorios derivados del proceso de adquisición predial y reasentamiento, incorporando las transformaciones locales y las dinámicas socioeconómicas de los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá.
2. Analizar la estructura, alcance y componentes de los planes de reasentamiento del proyecto Regiotram de occidente, identificando las tipologías de las unidades sociales, los niveles de afectación y las condiciones de vulnerabilidad que puede presentar cada municipio intervenido.
3. Evaluar la percepción ciudadana frente a los beneficios, riesgos y gestión institucional, a partir de un análisis cuantitativo de los resultados de la encuesta aplicada a la comunidad.

## **ANTECEDENTES**

El transporte Férreo en Colombia se ha caracterizado por tener un papel relevante en la historia de la movilidad, durante varias décadas sufrió un abandono y en respuesta a crecientes

problemáticas de contaminación y tiempos prolongados de desplazamiento entre Bogotá y el área metropolitana, se ha buscado impulsar proyectos de movilidad que sea sostenibles y que puedan retomar la importancia del tren como un medio de transporte eficiente.

El proyecto Regiotram de Occidente surge de la necesidad histórica de fortalecer las vías de acceso entre Bogotá y los municipios de la Sabana de Occidente, en un contexto de expansión demográfica y aumento en la demanda de transporte público eficiente. A diario por la calle 13 y por la calle 80 se transporta gran parte de la población de los municipios de la sabana; Desde finales del siglo XX se discutía la posibilidad de implementar un sistema férreo de cercanías que aprovechará la infraestructura ferroviaria existente. Sin embargo, durante varios intentos de consolidar una iniciativa de este tipo se vieron limitados por problemas de financiamiento, planeación y articulación institucional.

En la década de 2000, a través del Plan Maestro Ferroviario (2009) y de estudios posteriores adelantados por el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), se comenzó a estructurar la idea de un tren ligero suburbano como complemento al sistema de transporte masivo de Bogotá, especialmente TransMilenio y la futura primera línea del Metro. Dichos estudios evidenciaron el potencial de un proyecto férreo que lograra integrar la capital con municipios como Facatativá, Madrid, Mosquera y Funza, zonas con una intensa dinámica de movilidad hacia la ciudad.

Según el documento CONPES 3882, el proyecto considera un trazo de 41km, de los cuales 26 km corresponderá al área suburbana y 15 km se desarrollan en la zona urbana de Bogotá.

Estimando que al inicio de su operación transporte alrededor de 211.000 pasajeros diarios. En su funcionamiento, el sistema ferroviario operara como un tren de cercanías para los municipios y como tranvía para el sector urbano, motivo por el cual se define como tren-tram. Asimismo, la

tarifa que se manejará será equivalente a la TransMilenio, debido a que hará parte del esquema troncal del SITP.

“Durante la alcaldía de Gustavo Petro, en el 2014 se presentaron estudios de pre y factibilidad para el Tren de Cercanías de Occidente como un proyecto tipo APP; sin embargo, los estudios fueron rechazados por la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI ante inconsistencias económicas y de operación del sistema propuesto. Siendo un proyecto estratégico planteado en el PND y PDD, se continuó impulsando el proyecto concertando reuniones entre la Gobernación de Cundinamarca, la Nación y el Distrito para unificar esfuerzos y con ello lograr cubrir la inversión “ (Rojas, 2024). El verdadero impulso institucional se dio a partir de 2016, cuando la Gobernación de Cundinamarca (Gobernador Jorge Emilio Rey) incluyó al Regiotram de Occidente como proyecto prioritario en su agenda de infraestructura regional. Un año más tarde, en 2017, se firmaron convenios de cooperación entre la Nación y el departamento para avanzar en su estructuración. Posteriormente, en 2018, se realizaron los estudios de factibilidad bajo el esquema de Asociación Público-Privada (APP) y en 2019 el proyecto fue declarado de importancia estratégica nacional, lo que aseguró recursos y respaldo político.

Es por ello que, Mediante el CONPES 3902 del 27 de octubre de 2017 que tiene por objetivo “ Garantizar la continuidad de la política de movilidad de la Región Capital para consolidar el sistema de transporte público entre la ciudad de Bogotá y los municipios de Funza, Madrid, Mosquera y Facatativá.” (Planeación, 2017) , en el numeral 3.1 El gobierno nacional manifiesta la importancia de la movilidad en el corredor occidental de la región Capital Bogotá-Cundinamarca mencionando que “Parte de la explicación para los problemas de la movilidad del corredor obedece también a la ineficiente planeación de las rutas de transporte público existentes. La multiplicidad de rutas concentradas en pocos focos de destino, con limitada capacidad y nivel

de servicio incide directamente en los tiempos de entrada y salida de la ciudad y las vías que hacen parte del entorno suburbano y urbano” (Planeación, 2017).

El 07 de noviembre de este mismo año, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución N.º 0004870, definiendo mediante los artículos 1 y 2 el área de influencia del proyecto, así como la autoridad competente para la administración, planeación y regulación del transporte masivo. Posteriormente, en 2010, se crea la Empresa Férrea Regional, cuyo propósito será consiste en organizar y planificar el sistema integrado de transporte Regional en Cundinamarca, bajo la modalidad ferroviaria y enlazando el transporte municipal de pasajeros, asimismo el rol de ente gestor del proyecto.

Para el año 2020 en el periodo de posesión del Gobernador Nicolás García Bustos, la Empresa Férrea Regional (EFR) adjudicó la obra a la Concesionaria Férrea de Occidente (CFRO), iniciando la fase de implementación y obra para el año 2023 con un plazo de ejecución estimado entre seis y siete años, actualmente los patios talleres ya se encuentran construidos y en junio del presente año se inició obra sobre el corredor férreo, se espera que su puesta en marcha no solo revolucione la movilidad intermunicipal, sino que también genere impactos sociales significativos en términos de accesibilidad, calidad de vida, integración regional y desarrollo urbano sostenible.

Actualmente la Empresa Férrea Regional es el ente gestor de la adquisición predial para el desarrollo del proyecto, por ende, son quienes llevan los primeros acercamientos con la comunidad, y quienes conocen los impactos sociales que ha causado este proyecto a los cundinamarqueses. Nuevamente bajo la posesión del gobernador Jorge Emilio Rey quien se considera que ha sido el fundador del proyecto, su apuesta principal es mejorar la movilidad de los cundinamarqueses.

El desarrollo de Regiotram de Occidente se basa en un conjunto de disposiciones legales que orientan a la planeación territorial y la gestión Pública. La ley 388 de 1997, por medio la cual se sitúa la planificación y ordenamiento territorial de Colombia, estableciendo la necesidad de articular el uso del suelo con la movilidad y el desarrollo urbano. Incluyendo el Decreto 3600 de 2007 y el Decreto 2372 de 2010 donde definen los lineamientos sobre el suelo rural y la compatibilidad de los proyectos de infraestructura con áreas de protección. Dejando como evidencia la importancia de la coordinación que debe existir entre el gobierno nacional, departamental y municipal, así como la responsabilidad de la administración pública en garantizar que la infraestructura pueda respetar los principios de sostenibilidad y equidad territorial.

Este proyecto responde a problemáticas concretas como la congestión que se puede dar en los accesos a Bogotá, la ausencia de alternativas de transporte público que sea eficiente y la desigualdad en la movilidad entre los municipios periféricos y la ciudad. Se espera que su implementación mejore los tiempos de desplazamiento, facilitar el acceso a nuevos empleos, educación y servicios para una mejor calidad de vida, promoviendo un desarrollo urbano más equilibrado. Sin embargo, se han generado debates en torno a la transformación del uso del suelo, los procesos de posibles resentimientos y las implicaciones sociales que pueda dejar un proyecto de gran escala.

El CONPES 3882 resalta de manera favorable que el Regiotram de occidente funcionara como un sistema ferroviario de última generación, distinguido por cero emisiones y bajos niveles de ruido. Este medio de transporte va a operar con tracción eléctrica y aprovechara la energía generada durante el frenado de los trenes. Proyectando así una reducción aproximadamente de

4.000 toneladas de dióxido de carbono, lo que significara un ahorro arriba de los 5.000 millones de pesos.

La planificación y estudios previos a su ejecución considera un proyecto de gran impacto para la sostenibilidad ambiental porque ayudara en temas como calidad de aire, sujeto al transporte, eficiencia energética y la expansión de las ciudades aglomeradas, ligado al ordenamiento territorial e infraestructura. Asimismo, dentro del componente ambiental y de sostenibilidad, se recalca la relevancia de los sistemas hidrográficos y humedales de la subregión, los cuales forman parte de la cuenca y área de influencia del rio de Bogotá. Este rio cuenta con un Plan de Ordenamiento y un Manejo de Cuenca (POMCA) y una sentencia del Tribunal Administrativo de Cundinamarca que ordena su recuperación. (Diaz, 2021).

Regiotram de occidente es una propuesta que se ha consolidado como un proyecto estratégico de movilidad regional, respaldado por marcos normativos y decisiones de política pública que busca ubicarse como un referente de sostenibilidad. Aun así, su implementación no solo trata de buscar plantear retos en materia de infraestructura y gestión, sino que también un impacto social por medio de cambios en el acceso de oportunidades y en la organización del territorio.

## **MARCO REFERENCIAL**

### **MARCO CONCEPTUAL**

#### **Impacto Social.**

El impacto social se comprende como un grupo de consecuencias, positivas o negativas que las acciones públicas o privadas generan sobre la sociedad, incurriendo en aspectos como el bienestar colectivo, la cohesión y las oportunidades de desarrollo. Para (Arzuaga Williams et al, 2024), este concepto se estima por medio de transformaciones tangibles e intangibles que

aparecen a partir de la comunicación organizacional en el entorno y su influencia en la percepción y participación de la ciudadanía. Para el contexto institucional, (Mauricio José et al, 2024) habla sobre la medición del impacto social y su necesidad de buscar la capacidad de las organizaciones, sobre todo las que tienen una naturaleza híbrida o de función pública para generar cambios positivos a su alrededor por medio de prácticas sostenibles. En este enfoque, el impacto social se establece como indicador fundamental para la legitimidad y la eficacia en la gestión pública. De esta misma manera (Parra et al, 2021), mencionan que el impacto social se puede también observar a través de las forma en que los proyectos interviene en la construcción de algo comunitario, cambiando de forma negativa las dinámicas sociales, la percepción de bienestar y la legitimidad que puede tener los procesos institucionales. Reafirman que el impacto social no solo dependerá de los resultados materiales, sino de cómo las comunidades pueden interpretar y se apropien de las intervenciones públicas.

### **Administración Pública.**

La administración pública es la estructura organizativa por medio de la cual el Estado lleva a cabo la creación y ejecución de políticas, programas y proyectos que buscan generar un bienestar común. (Jiménez, 2025) y (Páez, 2025), menciona que para una buena gestión pública es necesario orientarse a la garantía de los derechos ciudadanos, generar transparencia en los procesos y tener participación social. De igual forma, (Orbegoso Silva, 2025) enfatiza mucho en la necesidad que se tiene por replantear la administración pública desde una idea constitucional y social que incluya valores democráticos, un control ciudadano y una ética institucional que son fundamentos esenciales para el desarrollo de los ciudadanos. Dejando como resultado que la administración pública trascienda de su función operativa y se pueda convertir en un espacio

donde exista interacción entre el Estado y la sociedad, donde se definan procesos de gobernanza y se puedan canalizar demandas colectivas.

### **Movilidad Social.**

La movilidad social es la capacidad que tienen las personas de modificar su posición económica o social en una determinada estructura social. (Boado, 2022) explica que este concepto es un reflejo del grado de igualdad de oportunidades que existen en una sociedad, transformándose en un indicador para el desarrollo y la justicia social. En una perspectiva desde la educación y el ámbito laboral, (López Roldán, 2022) y (Fachelli, 2022) analizan que tanto la formación académica como la experiencia laboral son elementos que pueden llegar a influir de una manera decisiva en las vidas de los ciudadanos, reflejando que las políticas públicas pueden influir de manera positiva o negativa en la movilidad. Aun así, (Jaramillo Echeverri, 2023) rescata que la educación superior es un factor influyente en la promoción de la movilidad social, aunque aún existan brechas estructurales que dificulten el acceso igualitario a los beneficios que puede generar el desarrollo.

### **Ordenamiento Urbano.**

El ordenamiento urbano es el proceso orientado a planificar y organizar el uso del suelo, la infraestructura y los servicios de un territorio, con el fin de lograr un desarrollo equilibrado. (Díaz Pacheco et al, 2023) explica que la innovación y la planificación estratégica se han establecido dentro de la administración pública como instrumentos para poder construir modelos urbanos que ayuden en la integración territorial y en la optimización en el espacio urbano. Para (Altamirano Taica et al, 2023), la planificación estratégica genera en los gobiernos locales y regionales la posibilidad de manejar el crecimiento urbano bajo los principios de sostenibilidad,

equidad y resiliencia. Sin embargo, (Barrera et al, 2022) desde una perspectiva más territorial, explica que el ordenamiento urbano no se limita solo a la administración del espacio físico, sino que también está en la búsqueda de mitigar desigualdades sociales y económicas que puedan surgir en el territorio.

### **Calidad de Vida.**

Esta se concibe como el grado de satisfacción de las necesidades materiales, sociales y ambientales de las personas, así como la percepción subjetiva de bienestar. Según (Moreno et al, 2024), la calidad de vida va a depender tanto de las políticas públicas como de las condiciones estructurales del entorno, siendo evidencia del resultado del equilibrio entre desarrollo económico, salud, educación y cohesión social. En la misma línea, (Bastidas, 2024) compara cómo las desigualdades de género y laborales impactan en la calidad de vida, sobresaliendo la necesidad de políticas inclusivas que promuevan la equidad y el reconocimiento de los cuidados como parte del bienestar social. De esta forma para (Laborda Molla et al, 2021), el trabajo digno, la empleabilidad y el acceso a servicios públicos son dimensiones esenciales que determinan la calidad de vida, especialmente en poblaciones con condiciones de vulnerabilidad.

## **MARCO TEORICO**

### **Impacto Social.**

El impacto social se ha establecido como una categoría clave donde se interpretan las repercusiones que pueden llegar a tener las acciones humanas o institucionales sobre la estructura social y el bienestar colectivo. Los autores (Arzuaga et al, 2024) concuerdan en que este concepto puede evaluarse por medio de efectos tangibles e intangibles que la comunicación organizacional puede llegar a producir en el entorno, lo cual hace que incida directamente en la

percepción y en la participación de los ciudadanos. Lo cual pone en evidencia que la comunicación no se limita solamente a transmitir información, sino que también ayuda a construir un sentido social, fortaleciendo vínculos y dando más legitimidad a las acciones públicas.

Para una visión complementaria, (Mauricio José et al, 2024) afirman que el impacto social está relacionado con la capacidad que tienen las organizaciones para cambiar el contexto en el que las estrategias sostenibles, los modelos híbridos y los mecanismo participativos promuevan los beneficios que pueden trascienden a lo económico, De esta forma, la evaluación del impacto no se limita solo a resultados financiero o materiales, sino que también busca centrarse en la generación de un valor social por medio de la promoción de la innovación y de impulsos de equidad en oportunidades de desarrollo.

El análisis del impacto social al explorar las transformaciones que van surgiendo por medio de la interacción entre las estructuras de poder y las condiciones de vulnerabilidad son los puntos principales en los trabajos de los autores (Bueno y Guerra, 2022). Sus investigaciones dejan en evidencia que acontecimientos como la pandemia de COVID-19 dejaron consecuencias que superaron el ámbito económico, la cohesión social y la calidad de resistencia de los ciudadanos. De igual manera, buscan la comprensión del concepto impacto social y su necesidad de integrarse a nuevas dimensiones como pueden ser las biológicas, psicológicas y culturales.

(Kalantidou et al, 2024) incluye la noción de “resiliencia social” como un aporte importante del impacto, resaltando que la sociedad es capaz de producir cambios que duren cuando se tiene una participación en el diseño y en la ejecución de los proyectos. Estos autores se mantienen en el planteamiento de que el trabajo colaborativo y el desempeño de habilidades practicas ayudan en el fortalecimiento de la autonomía local, transformando el impacto social en un proceso de

aprendizaje y de construcción colectiva. De esta forma, la resiliencia se va a configurar como un aspecto esencial que garantice la sostenibilidad de los beneficios sociales a lo largo del tiempo.

Para el campo educativo, el impacto social está vinculado con la formación y el fortalecimiento de las capacidades humanas. De esta forma (León et al, 2024), destacan que a través de metodologías pedagógicas que se basen en el dialogo y la participación, se puede evidenciar que la educación se puede convertir en el motor principal para el cambio social, fomentando el pensamiento crítico y la inclusión. Dejando como consecuencia proyectos que ayuden en la promoción de aprendizaje colaborativo y contribuyendo en la modificación de las relaciones de poder.

Todos estos enfoques coinciden en que el impacto social se debe concebir como un proceso multidimensional que abarcara la comunicación, la educación, la cultura, la economía y la tecnología. Su propósito es contribuir al bienestar colectivo, reduciendo las desigualdades para así poder fortalecer el tejido social por medio de participación de los diferentes actores. De esta forma, el impacto social deja de ser un resultado secundario de la acción humana y se convierte en un criterio para la planificación, gestión y evaluación de las iniciativas que se orientan al desarrollo integral.

### **Administración Pública.**

La administración pública se puede llegar a entender como la unión de estructuras, procedimientos y decisiones por medio las cuales el Estado ejecuta sus funciones y se orienta hacia la búsqueda del bien general. Para la actualidad, este campo ha avanzado dejando a un lado su carácter meramente burocrático y transformándose en un medio dinámico que interactúa con la sociedad y los principios de sostenibilidad para la formulación de políticas públicas. De esta

forma, el proyecto de Regiotram es un ejemplo concreto de como la administración pública debe adaptarse las necesidades que surgen y de la coordinación interinstitucional para la planificación de estrategias que resuelvan estas mismas.

El derecho a una buena administración pública según (Jiménez y Páez, 2025), constituye a un principio esencial para garantizar eficacia y equidad en la gestión social. Para este enfoque es importante que las instituciones tomen decisiones orientadas al interés general, teniendo en cuenta la inclusión de la legalidad y los derechos humanos. Por tanto, el fortalecimiento institucional dependerá de la capacidad del Estado para poder incorporar herramientas innovadoras en sus procesos administrativos.

La transformación de la era digital ahora cumple un papel importante. (Aucancela, 2021), explica que para la era del big data y de los datos abiertos se ha revolucionado la gestión pública promoviendo la transparencia y mejorar la funcionalidad de las entidades. La digitalización posibilita una toma de decisiones más efectiva y basada en evidencia. En esta misma línea, (Finol y Esis, 2024) perciben que la implementación de inteligencia artificial en la administración pública se sustenta en normas éticas y de transparencia, ayudando a evitar sesgos que pueda afectar la equidad y la confianza ciudadana.

Para una perspectiva estratégica, (Altamirano Taica et al, 2023) explica que la planificación orientada a resultados hará parte de un instrumento fundamental para lograr una gestión pública que sea sostenible e innovadora. En este contexto, la administración pública se transforma al integrar la innovación institucional y la gestión del cambio como ejes de eficiencia. De esta forma, los proyectos de transporte regional serán concebidos como una herramienta de desarrollo territorial donde se articulen con los planes de ordenamiento urbano y las políticas de movilidad

sostenible, así garantizando una administración pública que sea flexible frente a los impactos sociales y ambientales.

Para repensar la administración pública desde una visión constitucional es necesario reconocer su función como un garante de derechos, (Orbegoso Silva, 2025) habla de este enfoque redefiniendo la función administrativa al entenderla no solo como ejecutora de políticas, sino también como la promotora de legitimidad democrática. Para el contexto colombiano, donde los proyectos grandes enfrentan dificultades sociales, esta visión es esencial para poder alcanzar la aceptación ciudadana y lograr la sostenibilidad de iniciativas, al promover espacios donde haya dialogo, transparencia y control social.

En el ámbito organizativo, (Sánchez Huamán et al, 2023) plantea que la gestión del cambio en la administración pública necesita la adopción de requerimientos culturales y funcionales frente a los desafíos que surgen en la gobernanza. Los cambios tecnológicos, las nuevas dinámicas sociales y la cooperación entre el sector privado exigen de un rediseño de los modelos administrativos. La ejecución de proyectos de transporte masivo necesita de instituciones con orientación al servicio ciudadano, con funcionarios capacitados y estructuras interinstitucionales efectivas.

En la transparencia, (Rodríguez y Martínez, 2021) señalan que después de sucesos inesperados que necesite de una eficacia institucional, las entidades públicas se ven obligadas a tener que fortalecer la rendición de cuentas y a mejorar el acceso a la información así llegando la consolidación de gobiernos abiertos. (M. Á. R. Pérez, 2023), argumenta que la transparencia institucional no solo servirá para reforzar la confianza de los ciudadanos, sino también va a mejorar la eficiencia administrativa facilitando el control social y la fiscalización del gasto público. Para esto (E. D. V. Pérez, 2022), argumenta que la idea de sostener la administración

pública como un sistema autónomo dentro del Estado, es porque garantiza el derecho a los servicios públicos, gestionando los recursos de manera equitativa. En este caso, para el proyecto de Regiotram el principio se traduce en la obligación estatal de asegurar un transporte digno y sostenible para los habitantes con la planificación urbana regional.

De este modo, la administración pública enfrenta el gran reto de integrar la innovación tecnológica, la planificación estratégica, la participación ciudadana y la transparencia en todos sus procesos. El claro ejemplo es el proyecto de Regiotram de Occidente, donde su éxito dependerá de la capacidad institucional para coordinar los elementos mencionados de forma coherente, asegurando que la gestión pública responda al interés general y ayude al mejoramiento de la calidad de vida de las personas que se pueden ver involucradas. Así, la administración pública deja de ser solo un aparato de gestión estatal y se convierte en un garante de desarrollo sostenible.

### **Movilidad Social.**

La movilidad social hace parte de un proceso estructural que evidencia cambios económicos, educativos y territoriales que atraviesan las sociedades actuales. En una perspectiva sociológica, este concepto se une con la capacidad de los individuos y los grupos sociales para cambiar o mejorar su posición dentro de la jerarquía socioeconómica. (Boado, 2022), argumenta que dicha movilidad no depende solo del esfuerzo individual, sino también de las condiciones del entorno y las políticas vigentes definiendo el acceso justo a los recursos, servicios y oportunidades de desarrollo.

Para el contexto latinoamericano, la movilidad social se vincula con el papel del Estado y la implementación de políticas enfocadas en disminuir la desigualdad estructural. (Avila Vera et al,

2024) menciona que un factor como la vulnerabilidad social y la posible distribución desigual de bienes y servicios pueden llegar a condicionar la movilidad de los sectores más desfavorecidos.

De esta forma, los proyectos de infraestructura de transporte van teniendo más importancia como herramientas estratégicas que ayudan a promover la equidad territorial mejorando la conectividad entre zonas urbanas y rurales, ampliando las oportunidades regionales.

Varias investigaciones muestran la relación directa entre la movilidad social y la movilidad espacial, resaltando el fortalecimiento de los sistemas de transporte cuando favorecen la integración socioeconómica al facilitar el acceso a los servicios básicos como los son la educación y el empleo (Flores Juca et, 2023; Sierra & Solano, 2021). En este sentido, la infraestructura de transporte contribuye también a la redistribución del capital humano, potenciando el desarrollo equilibrado del territorio.

La educación y el trabajo serán los pilares esenciales para la movilidad social. (López-Roldán y Fachelli, 2022), se mantiene en la posición de que la formación académica y la experiencia laboral influyen de una manera decisiva en la posibilidad de mejora para la comunidad.

(Jaramillo Echeverri, 2023), destaca de una manera clara que la educación superior en Colombia ha funcionado como un mecanismo que ha ayudado a la movilidad intergeneracional; sin embargo, las desigualdades estructurales aún siguen limitando el alcance de esta en grupos de población vulnerable.

La movilidad social será considerada un indicador del impacto social siendo derivado de las políticas públicas y de los proyectos de desarrollo urbano. Para el caso del proyecto Regiotram, su puesta en marcha tiene el potencial para generar bienestar comunitario, ampliando las oportunidades laborales y garantizando un acceso más equitativo a los servicios, fortaleciendo la integración entre los municipios que conforman la región metropolitana. Este tipo de proyectos,

Autores como (Imperiale, 2025) y (Álvarez Rivadulla, 2023) coinciden en que este tipo de proyectos de infraestructura son la muestra de manifestaciones concretas de como la inversión pública puede llegar a reducir brechas sociales y promueve la cohesión territorial, elevando la calidad de vida de las personas que se puedan llegar a ver afectadas.

### **Ordenamiento Urbano.**

El estudio del impacto social y territorial de los proyectos de infraestructura férrea, en este caso el proyecto Regiotram de Occidente, necesita comprender como el ordenamiento urbano, la movilidad sostenible y la gestión pública se articulan. En investigaciones recientes se muestra como este tipo de proyectos no solo hacen cambios en las dinámicas de transporte, sino que también transforman los usos del suelo, planteando nuevos desafíos en materia de gobernanza.

El ordenamiento urbano se configura como una herramienta que ayuda a armonizar el crecimiento de las ciudades con principios de sostenibilidad ambiental. (Aloranti, 2021) destaca que el ordenamiento se debe abordar desde un enfoque integral que contemple la infraestructura, el uso del suelo y la planificación de la expansión urbana. De esta manera reflejando diversas experiencias, donde los planes de desarrollo urbano procuran incluir los sistemas de transporte masivo con la protección del entorno ambiental, de esta forma buscando equilibrar la funcionalidad territorial con la preservación ambiental como lo menciona (Delooz & Serrano-Moreno, 2023).

Asimismo, la literatura enfatiza que el ordenamiento Urbano es inseparable de la política climática y ambiental. Un ejemplo es Medellín, (Alzate-Navarro y Castro Díaz, 2024) mostraron cómo los enfoques de género y cambio climático han comenzado a influir en la planeación urbana, mientras que en Bogotá la integración de la naturaleza como patrimonio emergente ha permitido nuevas categorías de planificación (Bermúdez-Urdaneta et, 2025). Estos hallazgos

reflejan la necesidad del Regiotram de articularse a la recuperación de humedales y cuencas hidrográficas en la Sabana de Occidente.

En cuanto a la movilidad y la sostenibilidad, proyectos como el Regiotram se inscriben en la búsqueda de alternativas de transporte de bajas emisiones y mayor eficiencia. (Beuf, 2023) analiza cómo la regulación ambiental condiciona el uso de hidrocarburos en territorios estratégicos, mientras que (Pradilla y Hack, 2024) destacan que la infraestructura verde y azul en la restauración de ríos urbanos permite unir movilidad y resiliencia ambiental.

Por otra parte, la participación ciudadana y la gestión social han sido identificadas como factores que afectan en la implementación de proyectos de gran escala. (Olarte et al, 2023) analiza cómo la planeación territorial en Sumapaz mostró la necesidad de procesos de deliberación más incluyentes, mientras que (Quimbayo Ruiz, 2024) subrayó que los conflictos ambientales y la injusticia territorial surgen cuando la comunidad percibe que sus derechos no son considerados. En este sentido, Para el proyecto de Regiotram la Empresa Férrea Regional ha tenido que diseñar planes de reasentamiento y estrategias de gestión social para mitigar los impactos en comunidades directamente afectadas.

Investigaciones recientes conectan estos debates con los retos del desarrollo sostenible.

(Guerrero Villegas et al, 2024) muestran cómo la economía circular puede integrarse en la planeación local, mientras que (Tuesta y Scurrah, 2024) evidencian que la presión de las concesiones mineras exige modelos de ordenamiento compatibles con el desarrollo sustentable.

De esta forma, estos aspectos sugieren que el proyecto del Regiotram no se debe limitar a ser un proyecto de solo movilidad, sino que debe tener una estrategia mucho más amplia para la sostenibilidad regional.

## **Calidad de Vida.**

La calidad de vida se concibe como un concepto de origen multidimensional que abarca condiciones materiales, sociales y emocionales que pueden llegar a incidir en el bienestar integral de las personas. Par el contexto del desarrollo urbano, este término se asocia con el acceso a servicios esenciales tales como: la movilidad, la salud y la seguridad, factores que unidos determinan la percepción de bienestar de los ciudadanos (Barrera et al, 2022).

Las desigualdades territoriales y la concentración de oportunidades en los grandes centros urbanos han causado brechas en la calidad de vida de las comunidades. (Buzai et al, 2022), sostiene que la distribución inequitativa del espacio urbano influye directamente en las condiciones de vida, lo que pone en evidencia que la planificación territorial hace parte de una herramienta fundamental que promueve la equidad social. En este sentido, diversos autores coinciden que el bienestar urbano no solo depende de la infraestructura que pueda estar disponible, sino también de la calidad del entorno y las relaciones sociales que se desarrollan en él. (Muñoz Strale et al, 2024) establece la actividad física y los espacios de encuentro social como factores que pueden determinar el estado de la salud mental y el bienestar colectivo. Mientras que (Huerta Riveros et al, 2022), señala que los aspectos ambientales deben ser una preocupación central en la formulación de políticas públicas locales.

Por otro lado, (Lasso Quintero y Galeano Trilleras, 2024) manifiestan que la calidad de vida puede llegar a depender de la participación ciudadana, especialmente en poblaciones vulnerables. De igual forma, (Lebrusan, 2025) señala que las acciones colectivas y comunitarias son importantes para fortalecer el tejido social y construir entornos que mejoren la vida cotidiana, sobre todo en territorios con rezago en infraestructura o servicios. Estas ideas resultan pertinentes

para entender cómo los grandes proyectos de transporte deben ser concebidos no solo como obras físicas, sino como instrumentos de bienestar colectivo.

En consecuencia, la calidad de vida se establece como un eje central en la evaluación del impacto social del Regiotram de Occidente. Su implementación tiene el potencial de transformar las dinámicas socio espaciales al integrar municipios periféricos con la ciudad, promoviendo un acceso más equitativo a los recursos y oportunidades. Tal como afirma (Moreno et al, 2024), el bienestar colectivo depende de la articulación entre políticas públicas, infraestructura eficiente y un enfoque humano que priorice el desarrollo social sostenible.

## **MARCO LEGAL**

**Ley 388 de 1997 (Desarrollo Territorial / POT):** Define el plan de ordenamiento territorial como instrumento básico para la utilización del suelo, determinantes y medidas para el desarrollo urbano/rural fundamental para evaluar concordancia del Regiotram con los POT municipales y las medidas de compensación por plusvalía, uso del suelo y reasentamiento.

**Decreto 3600 de 2007:** Reglamenta disposiciones de las Leyes 99 de 1993 y 388 de 1997 relativas a determinantes de ordenamiento del suelo rural y actuaciones urbanísticas en suelo rural: define categorías de protección y medidas que deben incorporarse en los instrumentos de ordenamiento territorial. Relevante cuando el corredor atraviese suelos rurales o determinantes ambientales.

**Decreto 2372 de 2010:** Reglamenta el Sistema Nacional de Áreas Protegidas (SINAP), las categorías de manejo y procedimientos. Si el trazado afecta cercanía a áreas protegidas o zonas de manejo, este decreto establece condicionantes y trámites ambientales.

**Conpes 3899:** Por medio del cual se ratifica el apoyo del Gobierno nacional a los proyectos estratégicos que contribuyen a mejorar la movilidad de la Región Capital, así como actualizar los costos, alcances de los proyectos y el cronograma de pasos siguientes de acuerdo con la normatividad del sector.

**Conpes 3832:** Donde se precisan los mecanismos y requisitos necesarios para materializar el apoyo del Gobierno nacional en los proyectos estratégicos que contribuyen a mejorar la movilidad de la Región Capital.

**Conpes 3902:** Este garantiza la continuidad de la política de movilidad de la región Capital para consolidar el sistema de transporte público entre la ciudad de Bogotá y los municipios de Funza, Madrid, Mosquera y Facatativá.

**Planes de reasentamiento:** La Empresa Férrea Regional (EFR) y la concesionaria han formulado Planes de Reasentamiento y estudios sociales que contienen medidas concretas (programas de atención, gestión de peticiones, cronogramas, indicadores). Estos documentos deben servir como prueba documental para evaluar el diseño de mitigación y el cumplimiento de derechos. Incluye el Plan de Reasentamiento (varias versiones: 2022, 2024).

**Resolución 0898 de 2024:** Tiene como propósito establecer las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos necesarios para realizar y actualizar los avalúos comerciales, incluyendo el cálculo de indemnizaciones o compensaciones cuando corresponda, dentro del proceso de adquisición predial relacionado con los proyectos de infraestructura de transporte contemplados en la Ley 1682 de 2013.

**Resolución 1023 de 2017:** Tiene como finalidad determinar los componentes que pueden ser cofinanciados por la Nación, incluyendo los aportes en especie, en proyectos de transporte

masivo como TransMilenio de Soacha y la primera línea del Metro de Bogotá. Asimismo, busca fijar las pautas para la asignación, cálculo y control de los reconocimientos económicos, así como para la gestión social asociada a dichas iniciativas, garantizando una adecuada coordinación interinstitucional y la atención oportuna a las unidades sociales impactadas.

**Resolución interna No. 030 EFR de 2022:** Su finalidad principal es adoptar la política de reasentamiento y adquisición predial para el proyecto Regiotram de Occidente. Esto implica definir los lineamientos y criterios para calcular y pagar los reconocimientos económicos de las unidades sociales impactadas, asegurando un procedimiento que proteja los derechos de los propietarios y ocupantes, y que asimismo pueda facilitar el reasentamiento o la adquisición de predios de una manera organizada y conforme a la normativa vigente.

**Resolución interna No. 042 EFR de 2022:** Hace la modificación de una política de reasentamiento y adquisición de predios para el proyecto Regiotram de Occidente, que es un plan de transporte regional.

- Se actualizan parámetros para calcular y pagar compensaciones económicas a quienes se ven afectados
- Se han aprobado planes de reasentamiento por el Ministerio de Transporte
- La Empresa Férrea Regional es la entidad encargada de gestionar este proyecto y sus normativas

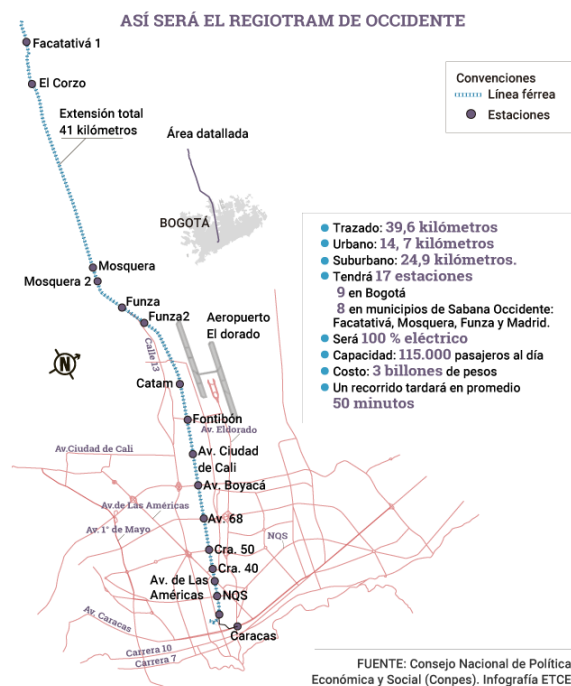
## **MARCO GEOGRAFICO**

El proyecto Regiotram de Occidente se despliega en un corredor metropolitano estratégico que conecta Bogotá con los municipios de la sabana occidental, como Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá, extendiéndose sobre una traza de unos 39,6 kilómetros (ver figura 1) (Empresa Férrea

Regional [EFR], s. f.). La imagen muestra claramente cómo el trazado se articula de forma urbana y suburbana a lo largo del eje occidental, con estaciones intermedias y conexión con la capital.

**Figura 1.**

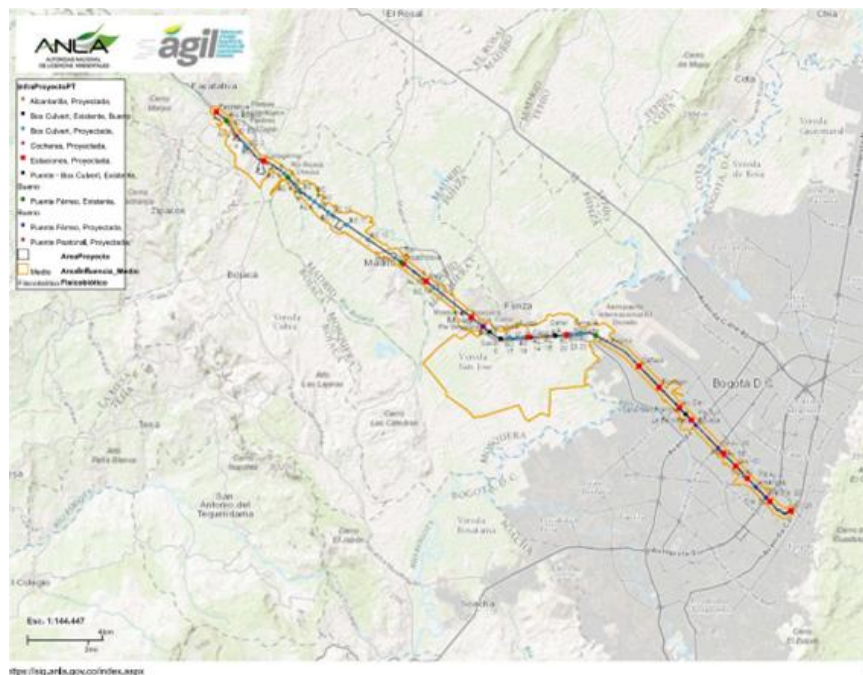
*Trazado del Regiotram con estaciones.*



Fuente: EFR – Empresa Férrea Regional, sitio oficial del proyecto.

La ruta de Regiotram de Occidente conforma sectores de alta concentración urbana con áreas periurbanas y rurales que están pasando por procesos de transformación hacia un desarrollo más integrado. El sistema conecta varias zonas consolidadas de Bogotá, donde ya se cuenta con una infraestructura de transporte férreo, con municipios que evidencian la existencia de una mezcla de dinámicas territoriales y Sociales. En la (Figura 2) se evidencia con claridad la ubicación de las estaciones planificadas tanto en los municipios como en la ciudad.

Figura 2.

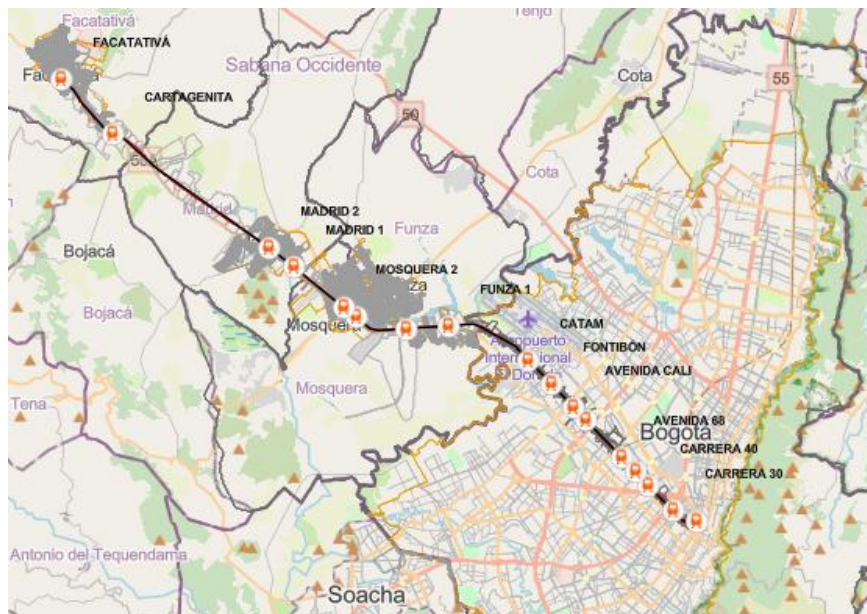
*Proyecto con localización ambiental.*

Fuente: ANLA – Proyectos de Interés en Evaluación, página del proyecto Regiotram de Occidente.

Para complementar, un plano técnico (figura 3) muestra la disposición de las estaciones, el perfil del corredor y los puntos de intersección con infraestructuras existentes, lo que ayuda a visualizar cómo se inserta la infraestructura en el territorio, respetando condicionantes ambientales y estructurales. Finalmente, la figura 4 presenta la localización proyectada con énfasis en los municipios de la sabana y su conexión con Bogotá, incluidos los tramos de influencia ambiental (ANLA, s. f.).

**Figura 3.**

*Ruta Regiotram destacando municipios y longitud.*

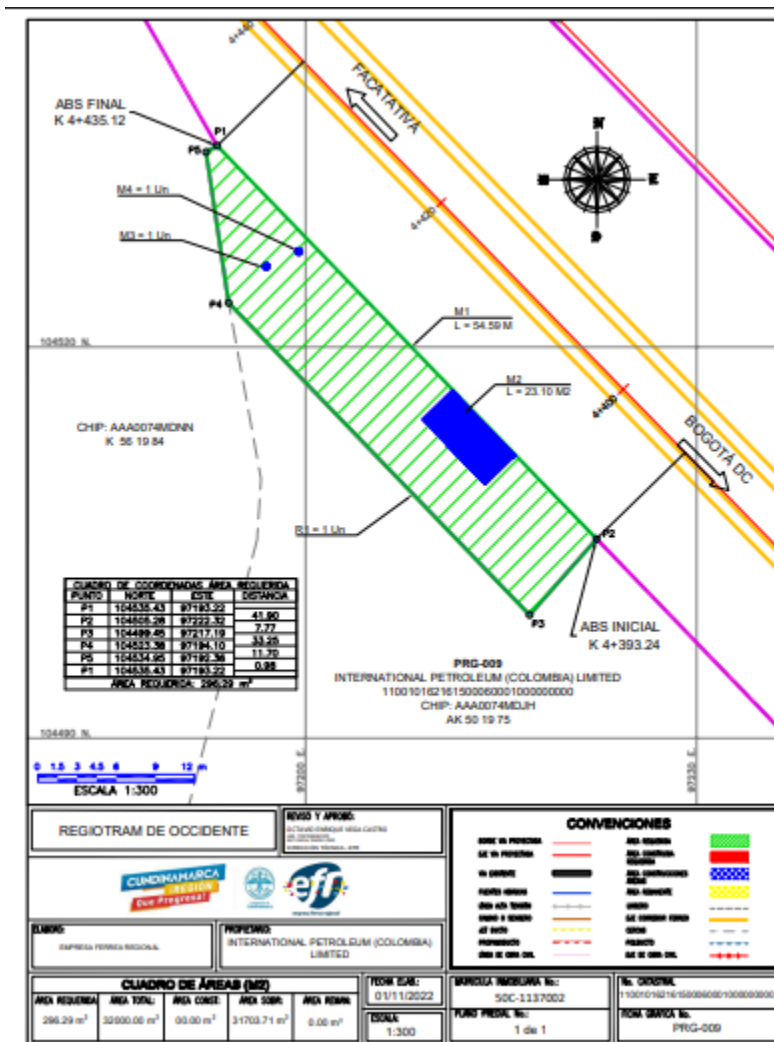


Fuente: Recorrido RegioTram/ ArcGIS

El municipio de Mosquera se aproxima al inicio del corredor, actuando como nodo limítrofe entre Bogotá y los demás municipios. Funza se perfila como centro logístico con alta actividad industrial. Madrid y Facatativá cumplen roles residenciales y de articulación intermunicipal. Estos municipios no solo comparten el corredor directo, sino que su relación funcional con Bogotá los convierte en zonas sensibles ante los efectos del proyecto.

Figura 4.

Plano predial del proyecto Regiotram de Occidente.



Fuente: Empresa Férrea Regional (2022).

Además, municipios aledaños como Bojacá, El Rosal, Subachoque y Tenjo probablemente verán impactos indirectos: revalorización del suelo, nuevos flujos de movilidad, presiones de expansión urbana y cambio en vocaciones territoriales. Por ejemplo, el plano de localización

proyectada (figura 4) permite anticipar que algunas estaciones pueden incidir en áreas limítrofes de estos municipios (ANLA, s. f.).

Desde la perspectiva social, estas imágenes ayudan a visualizar cómo los flujos de movilidad proyectados podrían redistribuir desplazamientos, favorecer la integración funcional de la región y transformar las dinámicas demográficas entre Bogotá y los municipios del occidente.

Institucionalmente, el marco geográfico exige que las autoridades locales coordinen planes de ordenamiento urbano, manejo ambiental y gestión predial, de modo que las obras no solo operen técnicamente, sino que respeten y potencien el tejido territorial y social.

## **METODOLOGIA**

En este trabajo se desarrolló un enfoque cuantitativo, comprendido como un modelo de investigación basado en medición, el análisis estadístico y la objetividad científica para lograr describir y comprender fenómenos sociales. Según (Hernandez et al. 2014), el enfoque cuantitativo se basa en la recolección de datos mediante instrumentos estandarizados y mediante procedimientos estadísticos que permiten encontrar patrones, tendencias y relaciones entre variables. Este enfoque es adecuado para el estudio del impacto social y la percepción ciudadana frente al proyecto Regiotram, debido a que logra obtener evidencia sobre las opiniones, niveles de afectación y valoración institucional de la comunidad.

### **Diseño metodológico**

El estudio adopta un diseño metodológico y de tipo transversal, esto según a que no se manipularon variables y la información fueron recolectados en un único momento. Según (Hernandez et al. 2014), los diseños no experimentales se pueden aplicar cuando un fenómeno se observa tal como está sucediendo en su contexto natural, mientras que los estudio transversales

permitan realizar una descripción y analizar la percepción de una población en un momento determinado. Este diseño es adecuado para poder realizar un examen de la percepción ciudadana sobre el impacto social, económico, territorial del proyecto sin haber intervenido en el desarrollo del mismo.

### **Alcance del estudio**

El alcance que tiene este trabajo es descriptivo, debido a que orienta a caracterizar las percepciones y niveles de acuerdo, preocupaciones y expectativas que pueden llegar a tener los habitantes de los municipios intervenidos frente al proyecto de Regiotram de Occidente. Los estudios descriptivos para (Sampieri et al. 2014), permite evidenciar propiedades, características y perfiles de los grupos sociales, sin establecer casualidades. El alcance permite identificar las tendencias de opinión ciudadana respecto al impacto social que puede tener el proyecto en movilidad, calidad de vida, reasentamiento y gestión pública.

### **Método de análisis**

El método usado fue de carácter deductivo y estadístico, debido a que se parte de proposiciones teóricas sobre el impacto social, administración pública y percepción ciudadana para lograr crear un contraste con hechos que sean cuantificables obtenidos en campo. Para (Bernal, 2010), el método deductivo permite hacer un análisis a los hechos particulares a partir de conceptos teóricos que previamente se han establecido, mientras que el análisis estadístico descriptivo permite organizar e interpretar la información por medio de frecuencias, porcentajes y representaciones gráficas.

### **Instrumento de recolección de datos**

El instrumento utilizado para realizar la recolección de datos para este trabajo fue una encuesta estructurada con escala de Likert, la cual se define como un mecanismo de medición ordinal que

posibilita registrar niveles de acuerdo o desacuerdo frente a algunas afirmaciones relacionadas con el tema social (Likert, 1932). Para (Arias, 2012), las encuestas constituyen una técnica capaz de obtener información directa y estandarizada de una parte de la población.

### **Muestra**

La muestra de este trabajo estuvo conformada por 56 habitantes de los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá, Se usó un muestreo no probabilístico por conveniencia, este definió como la selección de participantes accesibles y disponibles para el contexto de estudio (Otzen et al. 2017). Este muestreo es pertinente para investigaciones sociales donde la población es amplia y heterogénea, y para cuando el objetivo es describir percepciones comunitarias sin alguna pretensión de representatividad estadística. Debido a que la participación es voluntaria y garantiza confidencialidad para un uso académico de los datos.

## **RESULTADOS**

### **Presupuesto**

El presupuesto total aprobado es para el funcionamiento de la Empresa Ferrea Regional (EFR), liquidando presupuesto de ingresos, recursos de capital y gastos. Siendo comprendidos como: Estimacion de costo total de areas requeridas inmuebles, estimacion total por indemnizacion y estimacion de reconomicientos por reestablecimiento de condiciones economicas (Componente economico del plan de reasentamiento).

*Presupuesto de los planes de reasentamiento de Proyecto Regiotram de Occidente*

PLAN REACENTAMIENTO	PRESUPUESTO
Plan 1 (2022)	\$11,528,637,868
Plan 2 (2022):	\$89,165,734,731
Plan 3 (2024):	\$18,522,847,704

Nota: Elaboración propia tomado de los planes de reasentamiento del proyecto Regiotram de Occidente.

El segundo plan creado en el año 2022 cuenta con la mayor concentración presupuestal lo que implica que hay más procesos de gestión predial, liquidaciones junto a la atención técnica y social.

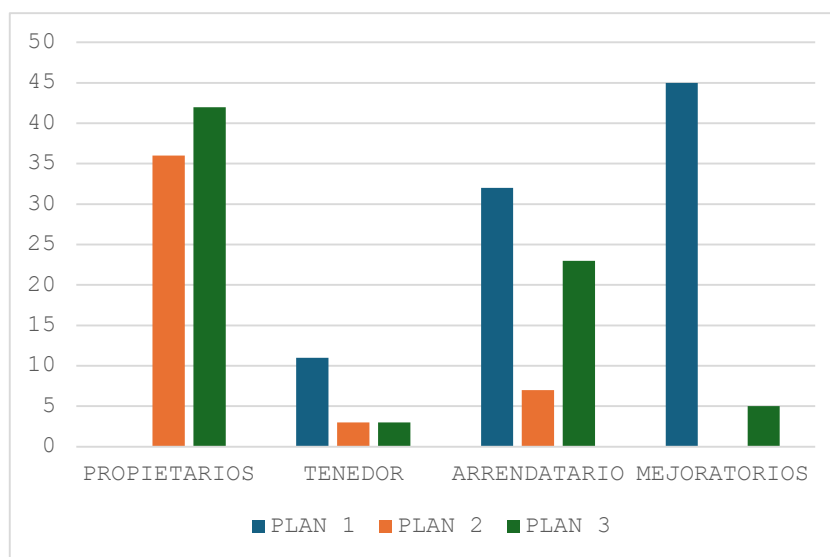
El componente económico mencionado en los planes de reasentamiento del proyecto es el instrumento usado para identificar, caracterizar y mitigar los impactos que puede dejar la adquisición predial y el traslado de las actividades productivas presentes en el corredor ferreo. A partir de los censos realizados, se identifican distintas tipologías de unidades Sociales y/o económicas que se pueden encontrar vulnerables o afectadas por la ejecución del Proyecto.

**Unidades sociales.**

Para los planes de reasentamiento, las unidades sociales pertenecen a los grupos familiares, actividades económicas o algunas estructuras institucionales que se llegan a ver afectadas por la adquisición predial y las obras del proyecto. Estas unidades son claves para comprender cómo el proyecto impacta a la población y cómo pueden constituir la base para definir las medidas de

compensación y restablecimiento de condiciones de vida. La tipologías identificadas son: Unidades Sociales de Hogar (USH), estas se conforman por familias o las personas que habitan los predios; Unidades Sociales Económicas (USE), estas se asocian a las actividades productivas o comerciales que dependen del inmueble; Unidades Sociales Socioeconómicas(USSE), en estas se combinan el uso habitacional y económico para el mismo inmueble; Unidades Sociales Económicas Rentistas, sus ingresos provienen del arrendamiento de algunos espacios del predio; y las Unidades Sociales Institucionales (USI), estas se ven relacionadas con las entidades públicas, educativas o religiosas ubicadas en la localización del proyecto.

**Tabla 1.** *Unidades sociales identificadas por plan.*



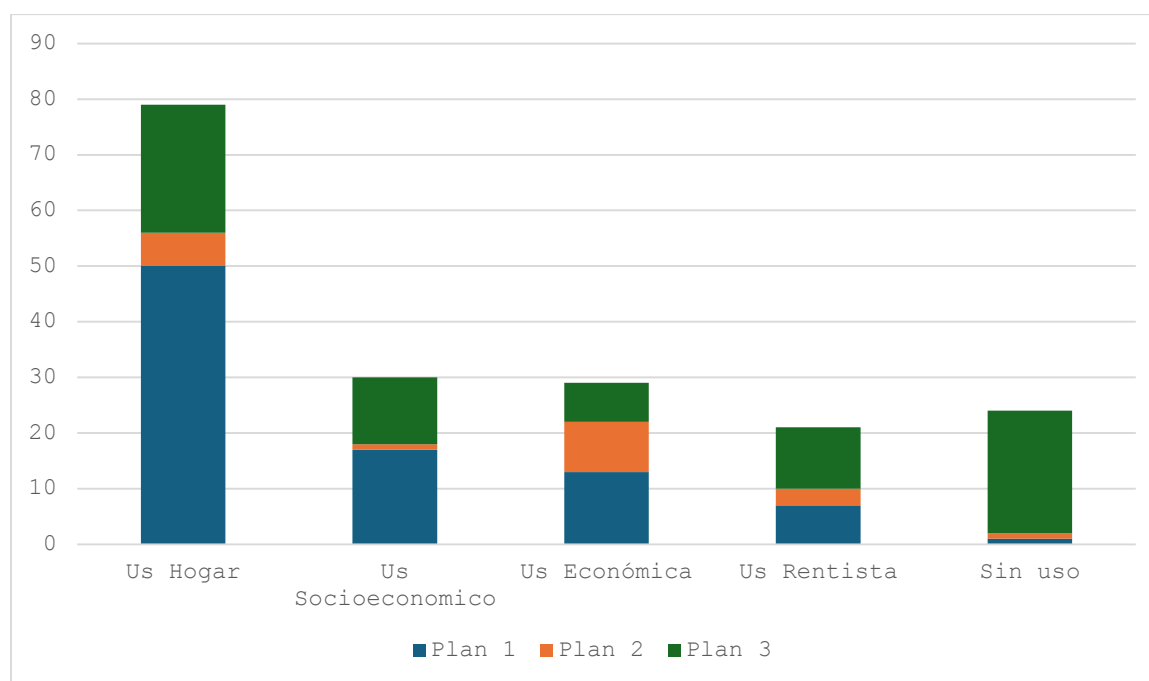
Fuente: Elaboración propia tomado y adaptado de: Planes de reasentamiento para el Proyecto

Regiotram de Occidente.

La gráfica identifica que cada uno de los planes tiene una composición diferente de unidades sociales, lo cual determina el tipo de necesidad para la intervención institucional. Para el primer plan, se tiene mayor complejidad social frente a los arrendatarios, tenedores y sobre todo

migratorios. Necesitando un mayor esfuerzo administrativo para el cumplimiento de los derechos y gestión social; Para el Segundo plan, se encuentra el predominio de los propietarios, lo que evidencia un mayor nivel presupuestal para la administración pública; y el tercer plan, refleja un equilibrio entre propietarios y arrendatarios dejando menos casos complejos pero si carga económica para la adquisición de predios.

**Tabla 2.** *Unidades sociales por categoría*

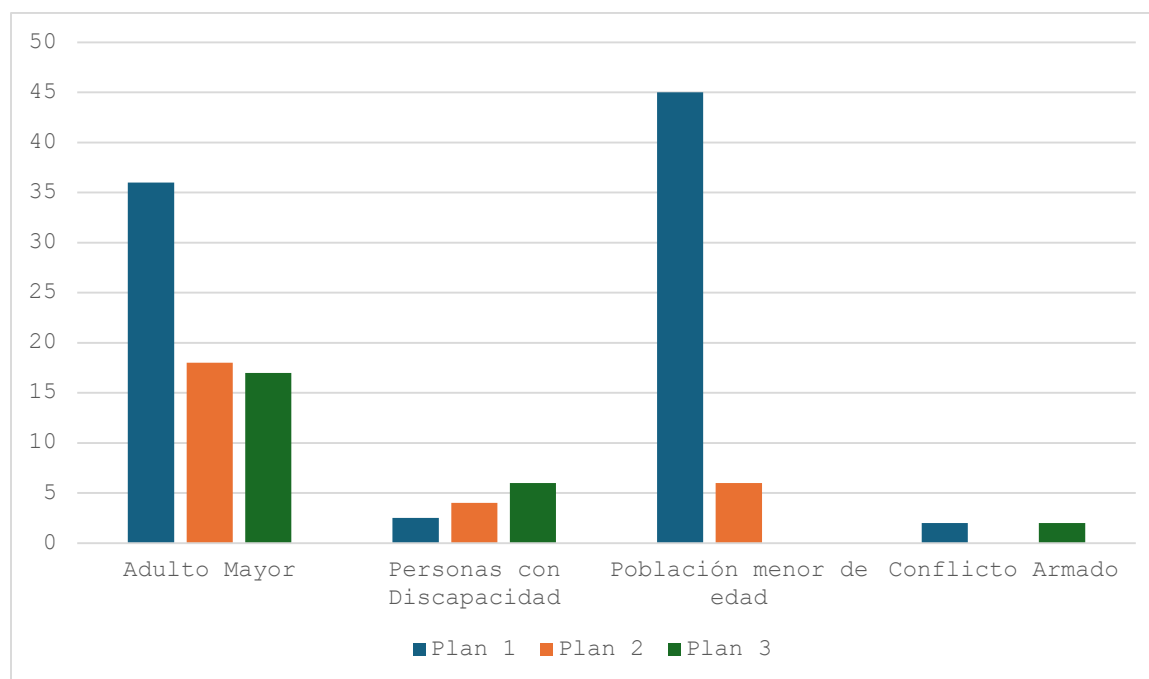


Fuente: Elaboración propia tomado y adaptado de: Planes de reasentamiento para el Proyecto Regiotram de Occidente.

Se muestra la distribución de las unidades sociales según su tipología, permitiendo hacer una comparación de la composición social y económica entre los planes de reasentamiento del proyecto Regiotram de Occidente. Se evidencia en el primer plan una alta presencia de hogares dejando como prioridad: vivienda, vulnerabilidad y es restablecimiento de estas familias; Para el segundo plan, se evidencia menos complejidad humana dejando oportunidad de realizar más

trabajo operativo; y el tercer plan, cuenta con una alta presencia de unidades socioeconómicas, económicas, rentista y sin uso siendo más complejo en término económicos y patrimoniales por el fuerte impacto en actividades productivas y rentas.

**Tabla 3.** *Personas con condiciones de vulnerabilidad*



Fuente: Elaboración propia tomado y adaptado de: Planes de reasentamiento para el proyecto Regiotram de Occidente.

Se evidencia en la gráfica el número de personas en cuatro categorías de vulnerabilidad identificadas en las unidades sociales de cada uno de los planes de reasentamiento: Adulto mayor, personas con discapacidad, población menor de edad y víctimas del conflicto armado. La gráfica revela que para los tres planes se encuentran perfiles de vulnerabilidad diferentes, lo que implica que para la administración pública no será posible aplicar un solo modelo de reasentamiento y cada plan tiene un conjunto en específico de retos. Para el primer plan, la población más vulnerable es el adulto mayor lo que deja en evidencia la necesidad de mayor

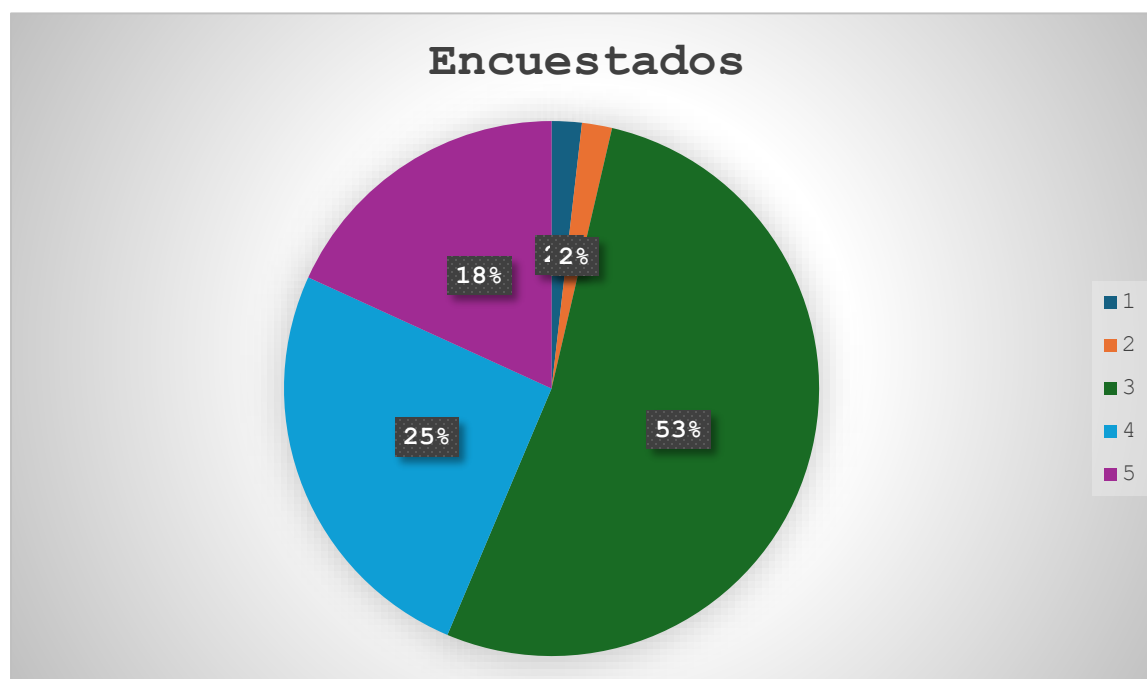
inversión social y protocolos estrictos de atención diferencial; el segundo plan, cuenta con un nivel bajo de vulnerabilidad en general lo que requiere de una gestión estándar; Y para el tercer plan, Se cuenta con mayor presencia de personas con discapacidad, exigiendo un acompañamiento más técnico y medidas de accesibilidad.

## RESULTADOS DE ENCUESTA.

**Figura 6.**

*Percepción sobre el impacto del Regiotram en la movilidad y conectividad regional*

**Considero que el proyecto Regiotram de Occidente mejorará la movilidad y conectividad entre los municipios de la Sabana de Occidente y Bogotá.**



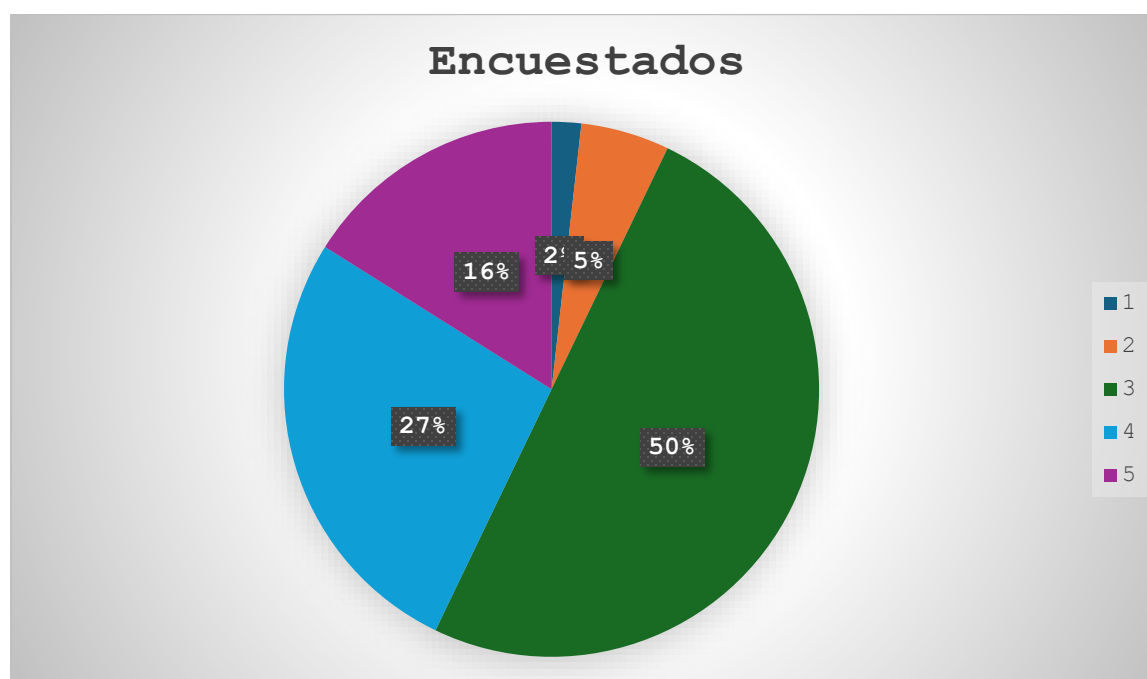
Nota: Elaboración propia (2025).

Los resultados muestran que la percepción mayoritaria es positiva. El 58% de los encuestados (29 personas) esta “Ni de acuerdo ni en desacuerdo” considerando el proyecto de fuerte impacto, siendo favorable para la movilidad regional. Solo el 4% de los encuestados (1 persona) están en “Total en desacuerdo, lo que se puede deber a la falta de información o a la expectativa aun baja al proyecto.

**Figura 7.**

*Percepción ciudadana sobre impacto económico y laboral.*

**El Regiotram contribuirá al desarrollo económico y laboral de mi municipio.**



Nota: Elaboración propia (2025).

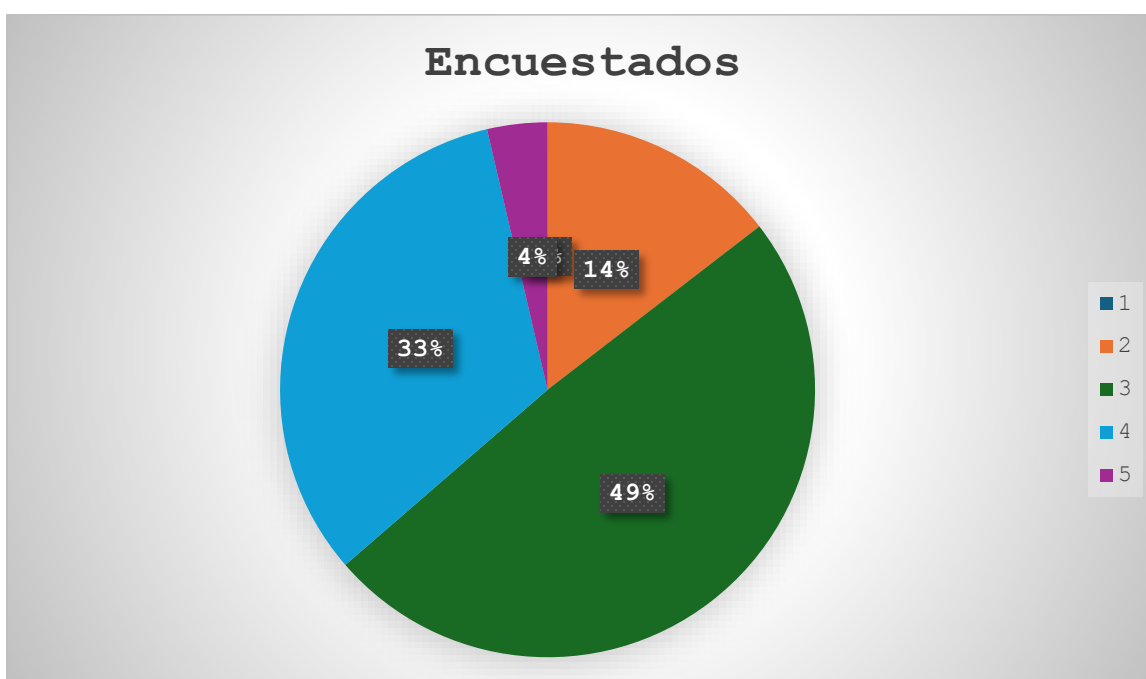
Se evidencia una percepción positiva sobre el aporte que está teniendo el Regiotram al desarrollo económico y laboral del municipio. El 50% de los encuestados (28 personas) se encuentran “Ni de acuerdo ni en desacuerdo”, seguido por el 26.8 que se encuentran “De acuerdo”. Lo

que significa que la mayoría de las personas confían en que el proyecto Regiotram genere oportunidades.

**Figura 8.**

*Percepción ciudadana sobre la transparencia y participación de las autoridades.*

**Las autoridades locales y departamentales han garantizado una gestión pública transparente y participativa en la ejecución del proyecto.**



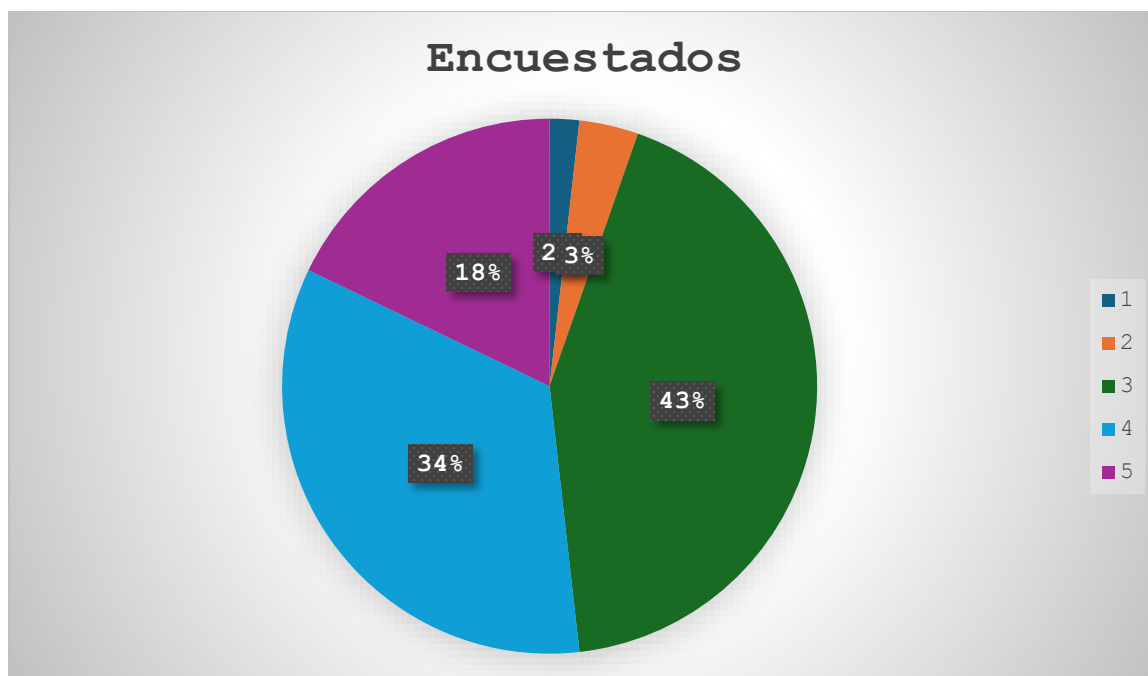
Nota: Elaboración propia (2025).

La grafica evidencia que el 48.2% de los encuestados (27 personas) escogio que no se encuentran “Ni de acuerdo ni en desacuerdo”, lo que evidencia una postura de incertidubre. Po otra parte, un 32.1% de los encuestados (18 personas) se encuentran en “ De acuerdo”, demostan que al igual una parte importante de la comunidad si reconoce los esfuerzos en material de tranparencia y participación.

**Figura 9.**

*Percepción del impacto del Regiotram en la calidad de vida de los habitantes de los municipios.*

**La implementación del Regiotram tendrá un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes de la región.**



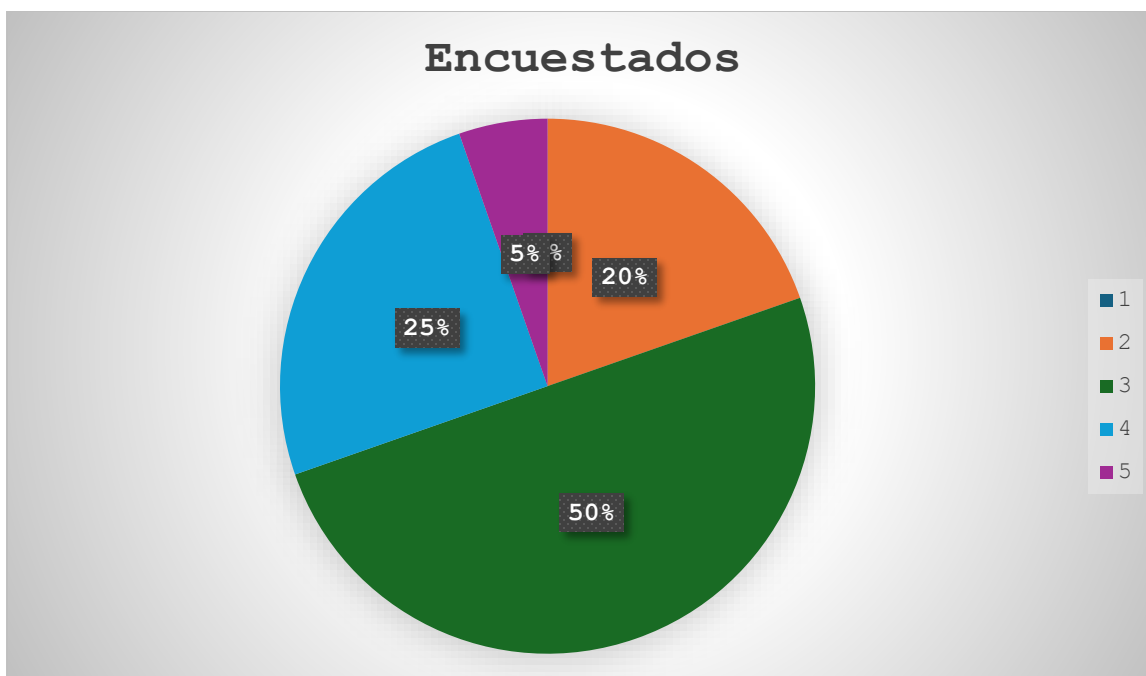
Nota: Elaboración propia (2025).

Se evidencia que el 42.9% de los encuestados (24 personas) se encuentran “Ni de acuerdo ni en desacuerdo” no tendiendo una posición clara sobre si el Regiotram tendrá un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes de los municipios. Sin embargo el 33.9% de los encuestados (19 personas) se encuentran “De acuerdo” lo que deja reflejar que sin embargo algunos habitantes si tienen confianza en los beneficios sociales del proyecto.

**Figura 10.**

*Percepción de la claridad y accesibilidad de la comunicación institucional sobre el avance del proyecto.*

**La comunicación institucional y social sobre los avances del proyecto ha sido clara y accesible para la comunidad.**



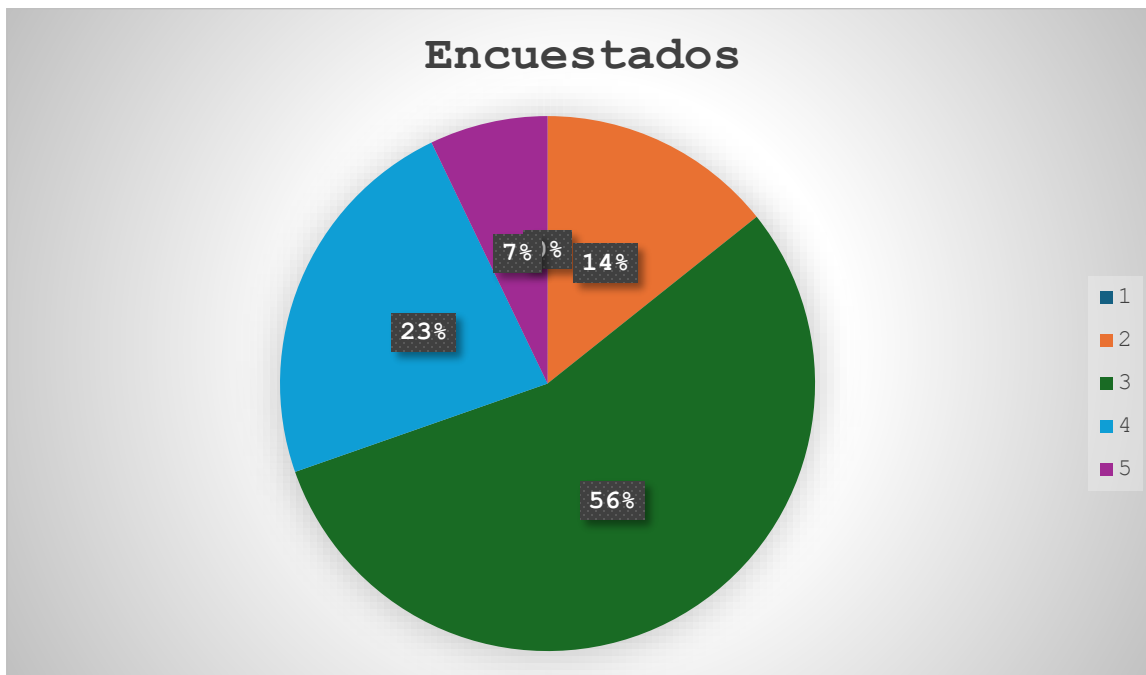
Nota: Elaboración propia (2025).

El 50% de los encuestados (28 personas) se encuentran “Ni de acuerdo ni en desacuerdo”, seguido por el 25% (14 personas) que se encuentran en “De acuerdo”, lo que evidencia que aunque la comunicación del proyecto es bien valorada por una parte de la población, aun se reflejan percepciones de insuficiencia y falta de claridad que podrían mejorarse por medio de estrategias más efectivas de divulgación.

**Figura 11.**

*Percepción sobre la consideración de aspectos ambientales y territoriales en el proyecto.*

**El proyecto ha considerado adecuadamente los aspectos ambientales y territoriales del área de influencia (humedales, cuencas, reasentamientos).**



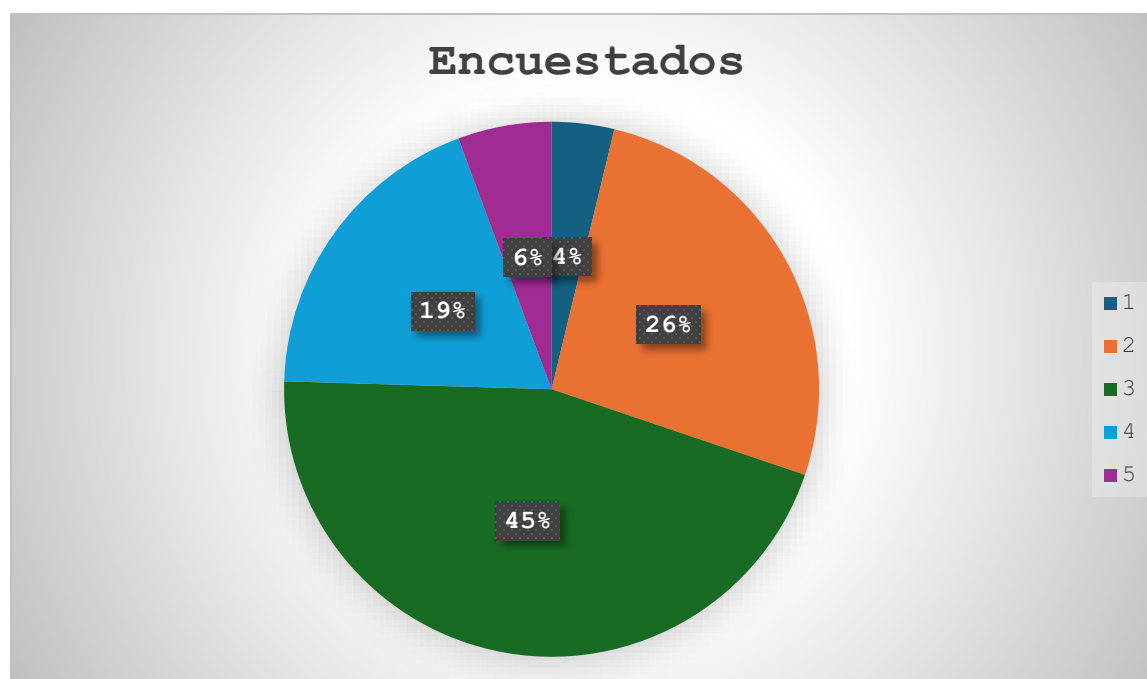
Nota: Elaboración propia (2025).

La grafica evidencia resultados predominantes, considerando que el 55.4% de los encuestados (31 personas) se encuentran en estado (Ni de acuerdo ni en desacuerdo) y un 23.2% (13 personas) se encuentra “De acuerdo”, lo cual evidencia que las personas consideran que las acciones ambientales están claras y aunque algunos no tengan una clara decisión, pueden existir preocupaciones por los impactos en los ecosistemas sensibles en el proceso de llevar a cabo al obra del proyecto. (Beuf, 2023) y (Quimbayo Ruiz, 2024), destacan que los proyectos de movilidad pueden llegar a generar tensiones ambientales cuando la gestión territorial no es comunicada adecuadamente con la población.

**Figura 12.**

*Percepción de representación y participación en el proyecto Regiotram.*

**Me siento representado(a) y escuchado(a) en los procesos de planificación y ejecución del proyecto Regiotram.**



Nota: Elaboración propia (2025).

El 44.6% de los encuestados (24 personas) se encuentra “Ni de acuerdo ni en desacuerdo”, lo que puede generar un sensación de incertidumbre frente al nivel de incidencia que está teniendo el proyecto. Esto puede ser consecuencia de que no se pueden llegar a percibir mecanismos claros, eficientes o de representación, lo que deja un área crítica para fortalecer la gestión social y el relacionamiento con los habitantes.

**Figura 13.**

*Municipio de residencia de las personas encuestadas.*

**¿En cuál de los siguientes municipios reside actualmente?**



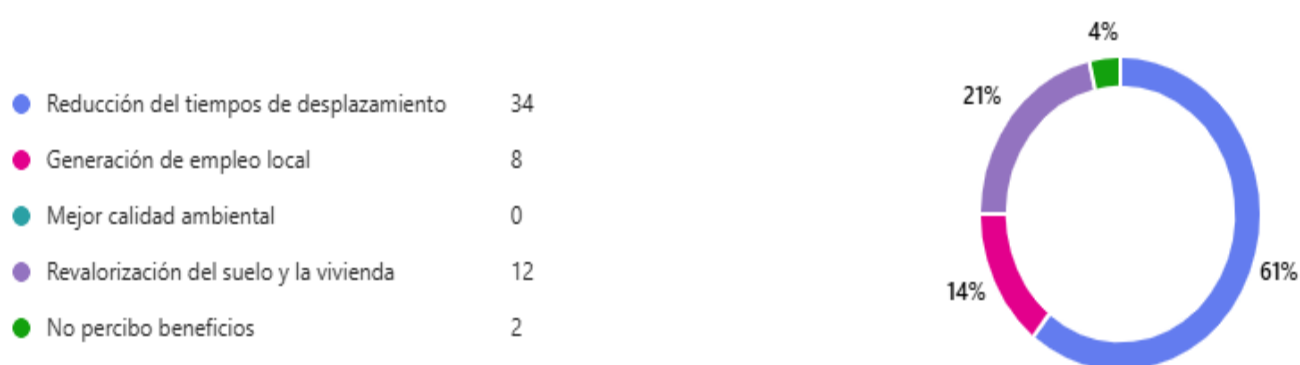
Nota: Elaboración propia (2025).

La grafica muestra el municipio de residencia de las personas encuestadas, Permitiendo los porcentajes evidenciar desde que territorios se está percibiendo el proyecto Regiotram de occidente y como se construyen las expectativas, preocupaciones y niveles de conocimiento de la comunidad frente al proyecto. Se aplicó la encuesta a 56 personas, de las cuales la mayor proporción de encuestados residen en Funza (29%), seguido por Facatativá (23%) y Mosquera (21%).

**Figura 14.**

*Percepción sobre los beneficios del proyecto Regiotram de occidente.*

**¿Cuál considera que será el principal beneficio del Regiotram para su comunidad?**



Nota: Elaboración propia (2025).

Se evidencia en la gráfica que la reducción de los tiempos de desplazamiento es percibido como el beneficio con el nivel más alto de significancia del Regiotram, con un 61% de las respuestas que corresponde a 34 personas de las 56 encuestadas. Evidenciando que las personas asocian el proyecto a mejoras de movilidad y eficiencia en los trayectos entre municipios de la Sabana de Occidente y Bogotá. Coincidiendo con uno de los objetivos del proyecto, reforzando su legitimidad desde la perspectiva de los habitantes.

**Figura 15.**

*Percepción sobre los principales riesgos e impactos negativos del proyecto Regiotram de Occidente.*

**¿Cuál cree que es el principal riesgo o impacto negativo del proyecto?**

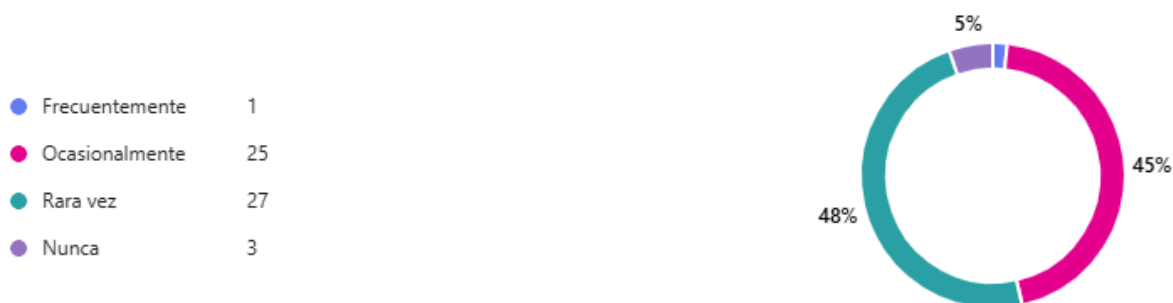


Nota: Elaboración propia (2025).

Se señala que el riesgo o impacto que más preocupa a las personas encuestadas es el reasentamiento o desplazamiento, con un 50% (28 personas) de las respuestas del total de las personas encuestadas, seguido por el costo de vida con un 29% (16 personas). Lo que refleja que las expectativas del proyecto pueden generar preocupaciones en los procesos de traslado, compensación y el restablecimiento de calidad de vida.

**Figura 16.**

*Frecuencia con la que los habitantes reciben información sobre el avance del proyecto.*

**¿Con qué frecuencia recibe información sobre el avance del Regiotram?**

Nota: Elaboración propia (2025).

La grafica deja en evidencia sobre la insuficiente comunicación institucional del proyecto hacia los habitantes. El 48% de los encuestados (27 personas) afirman que han recibido información “rara vez” sobre el avance del Regiotram. Sumando que un 45% (25 personas) indican que reciben “ocasionalmente”, lo cual refleja que la mayoría de la población percibe la comunicación como poco constante.

**Figura 17.**

*Percepción sobre la gestión y coordinación de la administración pública frente al proyecto Regiotram.*

**¿Cómo califica el nivel de gestión y coordinación de la administración pública frente al proyecto?**



Nota: Elaboración propia (2025).

En la gráfica se refleja una evaluación crítica o moderada sobre el desempeño de la administración pública en relación con el proyecto de Regiotram. El 48% de los encuestados (27 personas), califica como “regular” seguido por el 39% (22% personas) que consideran que es “buena”, lo que significa que los habitantes reconocen el esfuerzo institucional, sin embargo, se tiene una percepción de cumplimiento insuficiente en materia de cumplimiento, seguimiento y acompañamiento a la comunidad.

## **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

Los resultados del análisis de los tres planes de reasentamiento del Proyecto Regiotram de Occidente deja en evidente que la Administración Pública tiene un papel fundamental en al mitigación de los impactos sociales que pueden ser derivados en el momento de realizar la

adquisición de predios y la ejecución de la infraestructura. (Altamirano y Hidalgo Sanchez, 2023) concluyen que la eficacia institucional va depender de la capacidad de planeación estratégica y de la articulación que se dé entre entidades, elemento que se evidencian en diferentes niveles de avance y complejidad en cada plan. La importancia de los hogares vulnerables y de las unidades socioeconómicas en los territorios afectados demuestran la necesidad de un abordaje público integral, coherente con la visión de gobernanza territorial planteada por (Aloranti, 2021) y (Olarte, 2023).

El instrumento aplicado a los residentes de los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá pone en evidencia que, aunque la comunidad identifica los beneficios del proyecto principalmente la reducción en tiempos de desplazamientos, persisten en preocupaciones sobre los procesos de reasentamiento y el posible aumento en este costo de vida. En concordancia con (Peñaranda Diaz, 2021), quien identifica las tensiones territoriales históricas en la Sabana de Occidente como consecuencia de procesos acelerados de urbanización y transformación del suelo. De igual manera, al percepción ciudadana de una comunicación institucional que puede llegar a ser insuficiente; como lo relaciona (Arzuaga et al, 2024), quienes resaltan que la gestión comunicativa tiene efectos en la percepción social del impacto de grandes proyectos.

En términos institucionales, los resultados ponen en evidencia la necesidad de que la gestión pública sea valorada mayoritariamente como un regular o buena, lo que puede concordar con (Garcia Sanchez, 2017), quien ve la Administración Pública colombiana como quien enfrenta constantemente el resto de fortalecer la transparencia, al coordinación interinstitucional y la confianza ciudadana. Aún existen brechas entre la planeación normativa y estructurada por medio de instrumentos como Conpes 3899 y 3902 y su traducción en prácticas que sean efectivas para la comunicación y acompañamiento social.

El análisis confirma que la Administración Pública tiene la necesidad de fortalecer mecanismos de atención diferencial, especialmente en lo que se relaciona con la población vulnerable.

Coincidiendo con los aporte de (Avila Vera, Rangel Blanco y Jimenez Ferretiz. 2024), quienes mencionan que se debe considerar la vulnerabilidad social como un eje prioritario frente a cualquier intervención de infraestructura. El proyecto Regiotram, al intervenir en territorios densamente habitados y donde se tiene presencia de unidades socioeconómicas, requiere que la gestión pública tenga un enfoque orientado a los derechos, participación y la sostenibilidad territorial.

## REFERENCIAS

Acuña, B. M. (2023). The decentralization and the legal system in Ecuador. From theoretical design to practical reality. *Revista de Derecho Político*, 116, 361–384.

<https://doi.org/10.5944/RDP.116.2023.37163>

Alderete, M. (2024). *Constitutional and conventional review made by the public administration for the recognition of human rights*. *Revista Jurídica Austral*, 5(1), 411–442.

<https://doi.org/10.26422/RJA.2024.0501.ald>

Altamirano Taica, A., Gamboa-Cruzado, J. A., & Hidalgo Sánchez, A. (2023). *Strategic planning and its impact on public administration*. *Revista Venezolana de Gerencia*, 28(102), 477–498.

<https://doi.org/10.52080/rvgluz.28.102.3>

Aloranti, V. C. (2021). A conceptual model for the approach to territorial planning. *Economía, Sociedad y Territorio*, 21(67), 865–892. <https://doi.org/10.22136/est20211721>

Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación científica*. Editorial Episteme.

Arzuaga-Williams, M., Baquerizo-Neira, G., & Mena-Young, M. (2024). *Evaluating and measuring the social impact of organizational communication: A Latin American perspective in a global study*. *Austral Comunicación*, 13(1). <https://doi.org/10.26422/aucom.2024.1301.arz>

Alzate-Navarro, A. M., & Castro-Díaz, R. (2024). Ordenamiento territorial, cambio climático, y género en Medellín. *Bitacora Urbano Territorial*, 34(2).

<https://doi.org/10.15446/bitacora.v34n2.113555>

ANLA. (s. f.). *PIE – Regiotram de Occidente: localización proyectada* [Mapa]. Agencia Nacional de Licencias Ambientales. <https://www.anla.gov.co/proyectos-de-interes-en-evaluacion/pie-regiotram-de-occidente>

Aucancela, A. M. C. (2021). *The era of big data and open data in public administration*. *Revista Eurolatinoamericana de Derecho Administrativo*, 8(1), 61–76.

<https://doi.org/10.14409/REDOEDA.V8I1.9520>

Avila Vera, M., Rangel Blanco, L., & Jiménez Ferretiz, L. E. (2024). *Social vulnerability and its evaluation in Mexico based on a composite index*. *Revista de Ciencias Sociales*, 30(ESPECIAL 9), 589–602. <https://doi.org/10.31876/rcs.v30i.42338>

Barco, D. B., Collazos, L. G., Mateus, W. T. V., & Cruz Castillo, A. L. (2024). *Proposal for document management in the context of public administration*. *Revista General de Información y Documentación*, 34(1), 141–152. <https://doi.org/10.5209/rgid.88052>

Beuf, A. (2023). Petróleo, norma ambiental y ordenamiento territorial en el Magdalena Medio (Colombia). *Bitacora Urbano Territorial*, 33(3), 115–128.

<https://doi.org/10.15446/bitacora.v33n3.109442>

Bermúdez-Urdaneta, M., Escallón-Herkrath, C., Arias-Forero, R., Sánchez-Baracaldo, P.,

Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación*. Pearson Educación.

Camacho-Schlenker, S., & Cárdenas-Ovalle, L. (2025). El patrimonio natural como categoría emergente en Bogotá, Colombia. *Astrágalo*, 1(37), 51–80.

<https://doi.org/10.12795/astragalo.2025.i37.04>

Bran, A. M. (2020). *Evaluación económica y financiera del proyecto de RegioTram de Occidente* [Trabajo de grado, Universidad de los Andes]. Universidad de los Andes.

<https://repositorio.uniandes.edu.co/server/api/core/bitstreams/54f85e3a-7255-42fa-b73c-2b251175e7c5/content>

Boado, M. (2022). *Social mobility in Buenos Aires and Montevideo from 1960 to 2012*. *Empiria*, 55, 25–55. <https://doi.org/10.5944/EMPIRIA.55.2022.34181>

Carrasco-Polaino, R., & Piqueiras Conlledo, P. (2023). *Communicating the SDGs to create citizen awareness: an analysis of the activity of the public administration on Twitter*. *Revista Mediterránea de Comunicación*, 14(2), 69–81. <https://doi.org/10.14198/MEDCOM.24107>

Coca, J. R., Esteban Bueno, G., & Manuel-Guerra, J. (2022). *Qualitative research about the impact of strict enclosure in entities of the Spanish third sector related to rare diseases*. *Saude e Sociedade*, 31(2). <https://doi.org/10.1590/S0104-12902022210378es>

Conpes 3902 de 2017. (2017) Garantiza la continuidad de la política de movilidad de la Región Capital para consolidar el sistema de transporte publico entre la ciudad de Bogotá y los municipios de Funza, Madrid, Mosquera y Facatativá.

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3902.pdf>

Conpes 3832 de 2015. (2015) El objetivo de este documento es presentar al Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) la meta de superávit primario de mediano plazo de 2016 que será anunciada en el Marco Fiscal de Mediano Plazo de 2015.

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3832.pdf>

Conpes 3899 de 2017. (2017) Ratificar el apoyo del Gobierno nacional a los proyectos estratégicos que contribuyen a mejorar la movilidad de la Región Capital, así como actualizar los costos, alcances de los proyectos y el cronograma de pasos siguientes de acuerdo con la normatividad del sector.

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3899.pdf>

de Lorenzo Rodríguez, I., & Lus Garate, E. (2024). *The impact of Spanish university radio stations that operate on iVoox (2011-2021)*. *Doxa Comunicación*, 2024(38), 453–479.

<https://doi.org/10.31921/doxacom.n38a2027>

Decreto 3600 de 2007. (2007) Por el cual se reglamentan las disposiciones de las Leyes [99](#) de 1993 y [388](#) de 1997 relativas a las determinantes de ordenamiento del suelo rural y al desarrollo de actuaciones urbanísticas de parcelación y edificación en este tipo de suelo y se adoptan otras disposiciones.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=26993>

Decreto 2372 de 2010. (2010) Por el cual se reglamenta el Decreto-ley [2811](#) de 1974, la Ley [99](#) de 1993, la Ley [165](#) de 1994 y el Decreto-ley [216](#) de 2003, en relación con el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, las categorías de manejo que lo conforman y se dictan otras disposiciones.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=39961>

Delooz, B. D., & Serrano-Moreno, J. E. (2023). Ordenamiento del territorio y cambio climático: estudio dogmático y crítico del Plan Regional de Ordenamiento Territorial chileno. *Revista de Derecho Ambiental (Chile)*, 2(20), 31–64. <https://doi.org/10.5354/0719-4633.2023.71100>

Díez Pisonero, R., & Sánchez Escolano, L. M. (2012). *Infraestructuras de transporte y metropolización desde una perspectiva geográfica*. *Revista de Estudios Andaluces*, (29), 1-17. <https://idus.us.es/server/api/core/bitstreams/c312a890-b342-47d4-b959-ac23820b2259/content>

Empresa Férrea Regional (EFR). (s. f.). *Así será el Regiotram de Occidente* [Mapa].

<https://www.efr-cundinamarca.gov.co/es/es-oficial-regiotram-de-occidente-comienza-proceso-de-licitacion>

Empresa Férrea Regional-EFR. (2024, 18 marzo). *Plan de reasentamiento No. 3 Proyecto Regiotram de Occidente* (Versión 02; Código: PL-EFR-GPD-005). EFR. <https://www.efr-cundinamarca.gov.co/sites/default/files/efr-documentos/Plan-de-Reasentamiento-No-3-Regiotram-de-Occidente.pdf>

Empresa Ferrea Regional “Octavio Enrique Vega Castro”. (2022, noviembre 1). *Plano predial PRG-009*. <https://www.efr-cundinamarca.gov.co/sites/default/files/efr-pdf/plano-predial-prg-009.pdf>

Esteban Bueno, G., Manuel-Guerra, J., Coca, J. R., & Ruiz-Castañeda, D. (2022).

*Sociobiomedical impact of overprotection: Wolfram syndrome as a paradigmatic example*.

*Cultura de los Cuidados*, 26(62), 260–278. <https://doi.org/10.14198/cuid.2022.62.18>

Fachelli, S., López-Roldán, P., & Segura-Carrillo, C. P. (2023). *The incidence of work experience in intergenerational social mobility in Spain*. *Revista Internacional de Sociología*, 81(2).

<https://doi.org/10.3989/ris.2023.81.2.M22b-005>

Finol-Romero, L. T., & Esis Villarroel, I. S. (2024). *Transparency of artificial intelligence in public administration: a review of international standards*. *Brazilian Journal of International Law*, 21(1), 168–191. <https://doi.org/10.5102/rdi.v21i1.9422>

Gago García, C., González-Relaño, R. M., Serrano-Cambronero, M. M., & Babinger, F. (2021). *Impact of the Covid-19 crisis on labor in the tourism sector in Spain: Territorial and gender perspectives*. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 91. <https://doi.org/10.21138/bage.3162>

Gallego, A. M. C., & Lopez-Torres, Z. A. (2023). *Micromobility consumption: Active mobility, a challenge for rural territories*. *Módulo Arquitectura CUC*, 30, 235–256. <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.30.1.2023.09>

García Sánchez, J. (2017). Administración pública y gobernanza en Colombia: aportes para una gestión transparente en clave dialéctica. *Administración & Desarrollo*, 47(1), 7–29. <https://revistas.esap.edu.co/index.php/admindesarro/article/view/903/751>

Guerrero-Villegas, W. M., Gallegos-Varela, M. C., Rosero-Rosero, P. M., & Pinargote-Yépez, L. M. (2024). Economía circular en contextos locales: caso Ecuador. *Revista Direito GV*, 20. <https://doi.org/10.1590/2317-6172202430>

González, M. J., & Pérez, L. F. (2022). *Estudio del impacto ambiental en los humedales de la región X* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Javeriana]. Pontificia Universidad Javeriana. <https://apidspace.javeriana.edu.co/.../content>

Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 21(2), 61-77. [https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076/pdf\\_164](https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076/pdf_164)

Hernández Medina, P., Torres, G. R., Pinilla-Rodríguez, D. E., & Morales La Paz, L. (2024). *Impact of educational financing on the social mobility of university graduates*. *Revista de Métodos Cuantitativos para la Economía y la Empresa*, 37, 1–27.

<https://doi.org/10.46661/rev.metodoscuant.econ.empresa.8105>

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill.

Hernandez. S.R (2014). Metodología de la investigación. Revista Punta santa, fe.978-1- 4562-23960<https://www.esup.edu.pe/wpcontent/uploads/2020/12/2.%20Hernandez,%20Fernandez%20y%20BaptistaMetodolog%C3%ADa%20Investigacion%20Cientifica%206ta%20ed.pdf>

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2014). *Resolución 898 de 2014: Por medio de la cual se fijan normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos para la elaboración de avalúos comerciales requeridos en los proyectos de infraestructura de transporte a que se refiere la Ley 1682 de 2013*. Diario Oficial de la República de Colombia.

Imperiale, S. V. (2025). *The intergenerational class mobility map(s) for women and men in Uruguay*. *Estudios Sociológicos*, 43. <https://doi.org/10.24201/es.2025v43.e2722>

Izaguirre, A., Sánchez-Salmerón, V., & Zuñiga, M. (2021). *The relationship between the public administration and the third sector in Gipuzkoa under debate: one or several models in view of the heterogeneity of the sector?* *CIRIEC-España Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa*, 103, 111–139. <https://doi.org/10.7203/CIRIEC-E.103.21489>

Jaramillo-Echeverri, J. (2023a). *Social mobility in education: University of the Andes in Colombia from 1949 to 2018*. *Análisis Político*, 36(107), 7–34.

<https://doi.org/10.15446/anpol.v36n107.112539>

Jiménez, W. G., & Páez, P. N. (2025). *The good public administration right: meaning and development in Ibero-America and Colombia*. *Reforma y Democracia*, 91, 132–160.

<https://doi.org/10.69733/clad.ryd.n91.a412>

Kalantidou, E., & Brennan, T. (2024). *Co-designing resilience: Practical and social skilling through place-based repair*. *Diseña*, 2024(24). <https://doi.org/10.7764/disena.24.Article.5>

León-Jiménez, S., Segovia-Aguilar, B., & del Mar García-Cabrera, M. (2024). *Dialogic pedagogical gatherings: Evolution of teacher training for social impact*. *HSE Social and Education History*, 13(3), 188–206. <https://doi.org/10.17583/hse.15141>

Ley 388 de 1997. (1997) Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=339>

Likert, R. (1932). A technique for the measurement of attitudes. *Archives of Psychology*, 22(140), 1–55.

López-Roldán, P., & Fachelli, S. (2022). *The influence of education and work experience on social mobility: A study of the cohorts born in Spain between 1926 and 1981*. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 179, 79–102. <https://doi.org/10.5477/cis/reis.179.79>

Mauricio José, M. P., Maria Fernanda, C. C., Ximena, C. S., & Rodríguez Santibáñez, I. (2024). *Social impact of hybrid enterprises: An academic review for measurement*. *Revista Venezolana de Gerencia*, 29(11 Spl), 744–762. <https://doi.org/10.52080/rvgluz.29.e11.44>

Mejía-Pérez, G., González-Baños, J., & Alvarado-Pérez, F. (2023). *Intergenerational social mobility in Mexico: The case of preschool graduates during the Covid 19 pandemic*. *Revista*

*Iberoamericana de Educación Superior*, 14(39), 21–40.

<https://doi.org/10.22201/iisue.20072872e.2023.39.1527>

Ministerio de Educación Nacional. (2015, 29 de abril). *¿Qué es la Gestión Social?* Gobierno de Colombia. <https://www.mineducacion.gov.co/1621/w3-article-350646.html>

Olarte, A. F. B., Vera, M. T., & Leguizamón, G. M. C. (2023). El ordenamiento territorial y la participación ciudadana: el caso de la provincia del Sumapaz en Colombia 2020-2023. *Reforma y Democracia*, 87, 150–176. <https://doi.org/10.69733/clad.ryd.n87.a7>

Orbegoso Silva, M. F. (2025). *Rethinking public administration: a study from a constitutional theoretical perspective*. *Revista de Derecho Político*, 122, 185–214.

<https://doi.org/10.5944/rdp.122.2025.44746>

Oso, L., & Suárez-Grimalt, L. (2023). *The use of the biographical method for the analysis of migration and social mobility: Latin American families and transnational dynamics*. *Gazeta de Antropología*, 39(1). <https://doi.org/10.30827/Digibug.79776>

Oteyza, M. O. G. de, & López Rosado, A. (2024). *The social impact of humanities from university transfer activities: The case of the Francisco de Vitoria University (Madrid, Spain)*. *Formación Universitaria*, 17(2), 185–194. <https://doi.org/10.4067/S0718-50062024000200185>

Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de muestreo sobre una población a estudio. *International Journal of Morphology*, 35(1), 227–232.

Parra-Camacho, D., Aguado-Berenguer, S., & Alguacil, M. Y. (2021). *The social impact of a medium-size recurring sporting event: The case of the Valencia Marathon*. *Cultura, Ciencia y Deporte*, 16(50), 553–562. <https://doi.org/10.12800/ccd.v16i50.1576>

Peñaranda Díaz, L. G. (2021). *Impactos territoriales y del hábitat en la subregión de Funza, Mosquera y Madrid de Sabana Occidente de Cundinamarca, a partir de los procesos de expansión de la región desde 1990* [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia].

Universidad Nacional de Colombia.

<https://bffrepositorio.unal.edu.co/server/api/core/bitstreams/20980917-1870-484d-8bbf-297860307a9e/content>

Pradilla, G., & Hack, J. (2024). Stream restoration and green–blue infrastructure in Latin America – Insights from urban planning in Colombia. *Urban Ecosystems*, 27(6), 2245–2265.

<https://doi.org/10.1007/s11252-024-01571-9>

Puentes Rojas, T. S. (2024). *Gestión urbanística del área de influencia del Regiotram de Occidente: El caso de los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá* [Trabajo de maestría, Universidad Nacional de Colombia]. Universidad Nacional de Colombia.

<https://bffrepositorio.unal.edu.co/server/api/core/bitstreams/f620e8f0-752b-45d9-86e2-10057d2e6a3a/content>

Quimbayo-Ruiz, G. A. (2023). Conflicto ambiental, urbanización y disenso: Perspectivas en torno a prácticas democráticas en ordenamiento territorial. *Eure*, 49(147).

<https://doi.org/10.7764/eure.49.147.13>

Quimbayo-Ruiz, G. A. (2024). Conflictos y ordenamiento territorial: injusticia, sufrimiento y acción ambiental en Bogotá. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 33(1),

31–49. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v33n1.100179>

Ramió, C. (2024). *The presence of political scientists in the public administration. Política y Sociedad*, 61(1). <https://doi.org/10.5209/poso.87859>

Ramirez, M. F., Franco Vargas, M. H., Giraldo, A. V., & Cataño-Buritica, J. (2024). *Scientific production on public administration in Latin America: A bibliometric study 2012–2022*. *Revista Republicana*, 2024(37), 91–106. <https://doi.org/10.21017/Rev.Repub.1108>

Resolución 0898 de 2024. (2024) Por medio de la cual se fijan normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos para la elaboración de avalúos comerciales requerido en los proyectos de infraestructura de transporte a que se refiere la Ley 1682 de 2013.

Resolución 1023 de 2017. (2017) Por la cual se definen los elementos cofinanciables por parte de la Nación, y los aportes en especie en los proyectos SITM Transmilenio Soacha Fase II y III y Primera Línea de Metro de Bogotá, y se dictan otras disposiciones.

Resolución interna No. 030 EFR de 2022. (2022) Por medio de la cual se adopta la política de reasentamiento y adquisición predial para el proyecto Regiotram occidente, se adoptan parámetros para el cálculo y pago de los reconocimientos económicos y se modifica el artículo 2 de la Resolución 040 de 2019.

Resolución interna No. 042 EFR de 2022. (2022) Por la cual se modifica y adiciona la resolución 030 de 2022” Por medio de la cual se adopta la política de reasentamiento y adquisición predial para el proyecto Regiotram de occidente, se adoptan los parámetros para el cálculo y pago de los reconocimientos económicos.

Ríos Obando, J. F., de la Cruz, B. A., Taborda, L. C. V., & Serrano, J. A. (2023). *Social mobility factors in a rural sector in Colombia*. *Revista de Ciencias Sociales*, 29(1), 169–185.

<https://doi.org/10.31876/rcs.v29i1.39744>

- Rivas-Valenzuela, J. M., Rivera-Trigueros, I., Moreno-Doña, A., & Rivera-García, E. (2024). *Gender as a pending subject in the progress of service-learning linked to physical activity. Estudios Pedagógicos*, 50(2), 7–26. <https://doi.org/10.4067/S0718-07052024000200007>
- Robledo Silva, P., & Rivas-Ramírez, D. (2023). Dos sombras del ordenamiento territorial a 30 años de la Constitución de 1991. *Ius et Praxis*, 29(3), 213–230. <https://doi.org/10.4067/S0718-00122023000300213>
- Rojas, L. G. D. (2022). Asimetría entre las intencionalidades del ordenamiento territorial y la evolución urbana de Tunja. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 31(2), 476–500. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v31n2.90031>
- Sánchez-Huamán, Y. D., Villafuerte-Miranda, C. A., Flores Morales, J. A., & Neyra-Huamani, L. (2023). *Organizational change management in public administration: A case study. Revista Venezolana de Gerencia*, 28(10), 1126–1139. <https://doi.org/10.52080/rvgluz.28.e10.16>
- Sampieri, R., Collado, C., & Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill.
- Sempere, S. P., & Sajardo-Moreno, A. (2021). *La tecnología blockchain en la construcción de espacios económicos de impacto social positivo. REVESCO Revista de Estudios Cooperativos*, 138, 1–16. <https://doi.org/10.5209/REVE.73867>
- Sierra, A. C., & Solano, Á. S. A. (2021). *Residential and social mobility in consolidated popular neighborhoods in Bogotá. Urbe*, 13. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.E20200109>
- Terra, L. M., & Ambort, M. E. (2024). *Social mobility and reflexive experiences: Hybridization processes in the analysis of class trajectories. Estudios Sociológicos*, 42. <https://doi.org/10.24201/es.2024v42.e2390>

Torreblanca Gómez de las Heras, S. (2024). *The impact of disruptive technologies in public administration: New challenges in management models*. *European Public and Social Innovation Review*, 9. <https://doi.org/10.31637/epsir-2024-850>

Tuesta, A. C., & Scurrah, M. J. (2024). Ordenamiento territorial y concesiones mineras en el Perú: bases para un sistema integrado y armónico con el desarrollo sostenible. *Derecho PUCP*, 92, 95–137. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.202401.003>

Valencia-Tello, D. C. (2022). *External control of public administration: analysis of the Brazilian case*. *Revista de Direito Económico e Socioambiental*, 13(2), 276–301.

<https://doi.org/10.7213/revdireconsoc.v13i2.29872>

Velasco-Sánchez, E. (2023). *Government and public administration foresight and strategies in the face of the fourth industrial revolution*. *Revista de Gestión Pública*, 12(2), 155–177.

<https://doi.org/10.22370/RGP.2023.12.2.4300>

## **ANEXOS**

### **Encuesta**

El presente instrumento de investigación ha sido diseñado con base en la monografía “Impacto social del proyecto Regiotram de Occidente y su articulación con la administración pública”, con el fin de recopilar información cuantitativa sobre la percepción de los habitantes de los municipios de influencia del proyecto (Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá) respecto a los impactos sociales, urbanos y de calidad de vida derivados de su implementación.

## I. Preguntas tipo Likert

Indique su nivel de acuerdo con las siguientes afirmaciones, marcando una opción según la escala de 1 a 5:

1 = Totalmente en desacuerdo, 2 = En desacuerdo, 3 = Ni de acuerdo ni en desacuerdo, 4 = De acuerdo, 5 = Totalmente de acuerdo

1. Considero que el proyecto Regiotram de Occidente mejorará la movilidad y conectividad entre los municipios de la Sabana de Occidente y Bogotá.
2. El Regiotram contribuirá al desarrollo económico y laboral de mi municipio.
3. Las autoridades locales y departamentales han garantizado una gestión pública transparente y participativa en la ejecución del proyecto.
4. La implementación del Regiotram tendrá un impacto positivo en la calidad de vida de los habitantes de la región.
5. La comunicación institucional y social sobre los avances del proyecto ha sido clara y accesible para la comunidad.
6. El proyecto ha considerado adecuadamente los aspectos ambientales y territoriales del área de influencia (humedales, cuencas, reasentamientos).
7. Me siento representado(a) y escuchado(a) en los procesos de planificación y ejecución del proyecto Regiotram.

## II. Preguntas de opción múltiple (una sola respuesta)

1. ¿En cuál de los siguientes municipios reside actualmente?

- Funza
- Mosquera

- Madrid
- Facatativá
- Otro

2. ¿Cuál considera que será el principal beneficio del Regiotram para su comunidad?

- Reducción en los tiempos de desplazamiento
- Generación de empleo local
- Mejor calidad ambiental
- Revalorización del suelo y la vivienda
- No percibo beneficios

3. ¿Cuál cree que es el principal riesgo o impacto negativo del proyecto?

- Reasentamientos o desplazamientos
- Contaminación ambiental o sonora
- Aumento del costo de vida
- Pérdida de identidad o patrimonio local
- Ninguno

4. ¿Con qué frecuencia recibe información sobre el avance del Regiotram?

- Frecuentemente
- Ocasionalmente
- Rara vez
- Nunca

5. ¿Cómo califica el nivel de gestión y coordinación de la administración pública frente al proyecto?

- Muy buena
- Buena
- Regular
- Deficiente
- Muy deficiente

### **PALABRAS CLAVES**

Impacto social, Administración Pública, Movilidad social, Ordenamiento Urbano, Calidad de vida.