



SOCIALIZACIÓN
ESTUDIO DE IMPACTO
AMBIENTAL
REGIOTRAM DE OCCIDENTE
Localidad Teusaquillo

TEMAS QUE VAMOS A DESARROLLAR HOY



BLOQUE 1

- Objetivo de la reunión
- Presentación del proyecto, avance gestión predial
- Preguntas



BLOQUE 2

- Charla : estudio de Impacto ambiental
- ¿Cómo se realizó la evaluación Ambiental del Proyecto?
- Preguntas



BLOQUE 3

- Charla : ¿Cuáles son las medidas de manejo que se implementarán durante la fase constructiva?
- Preguntas



BLOQUE 4:

- Charla : ¿cómo se construyó nuestro plan de gestión del riesgo?
- Preguntas



BLOQUE 5:

- Charla : ¿ Cuáles son las alternativas de movilidad planteadas ?
- Preguntas



Refrigerio
Recorrido exposición



BLOQUE 1:

- Objetivo de la reunión
- Presentación del proyecto y avance gestión predial
- Ronda de Preguntas

OBJETIVO DE LA REUNIÓN

Fomentar espacios de relacionamiento para responder dudas y aclarar aspectos de interés de las comunidades.



¿QUIÉNES SOMOS?



Demanda potencial



125.690
usuarios/día

Costo total



\$ 3,5
billones

Total trazado



39,6 kilómetros

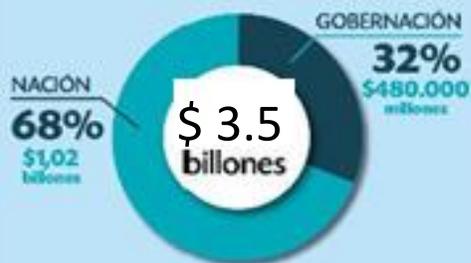


 PLMB
 REGIOTRAM

BENEFICIOS DEL REGIOTRAM

- 
Conectividad
de Bogotá y los municipios vecinos del Occidente de la Sabana
- 
Menos congestión
- 
Ahorro tiempos de viaje
- 
Reducción de contaminación

FINANCIACIÓN



TRAZADO



ESTACIONES



VELOCIDAD DE OPERACIÓN



Fuente: Departamento Nacional de Planeación - DNP

CRONOGRAMA DEL PROYECTO



FASE PREVIA

24 Junio 2020 hasta
24 Abril 2023

- Estudios y diseños
- Obtención de permisos y licencias.
- Adecuación Talleres ANI (PK5) y Corzo.
- Cierre financiero Concesionario.
- Gestión predial



FASE CONSTRUCCIÓN

24 Abril 2023 hasta
24 Octubre 2025

- Construcción del corredor férreo para el proyecto.
- Construcción de patios y talleres.
- Construcción y adecuación del Ramal Metro.
- Construcción de subestaciones eléctricas.
- Construcción de estaciones



FASE DE PRUEBAS

24 Octubre 2025
hasta 25 Abril 2026

- Verificación condiciones de seguridad y funcionalidad de los sistemas.
- Recorrido y pruebas del material rodante sin pasajeros.



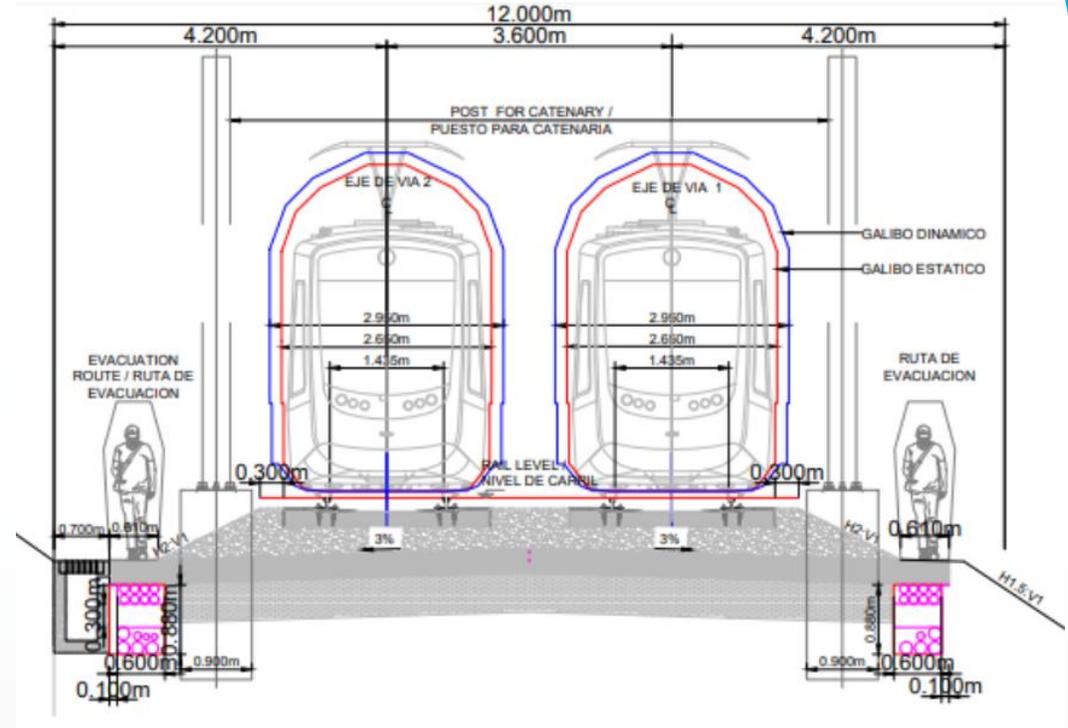
ETAPA DE OPERACION Y MANTENIMIENTO

25 Abril 2026 hasta
24 octubre 2047

- Operación y mantenimiento del sistema.
- Reversión de las obras al ente gestor.

GENERALIDADES DEL PROYECTO

El diseño propuesto para el proyecto parte de la base de realizarse sobre un corredor existente con unas condiciones planas en el 90%, tan solo un 10% corresponde a un terreno montañoso cruzando las veredas de Cartagenita para llegar al municipio de Facatativá. Este proyecto es diseñado con una infraestructura para una velocidad máxima de 100 km/h, las unidades móviles tendrán velocidades operativas entre los 28 y 70 km /h, es un proyecto de transporte ferroviario de pasajeros.



17 Estaciones



2 Patios – 1 Taller



Suministro
Eléctrico

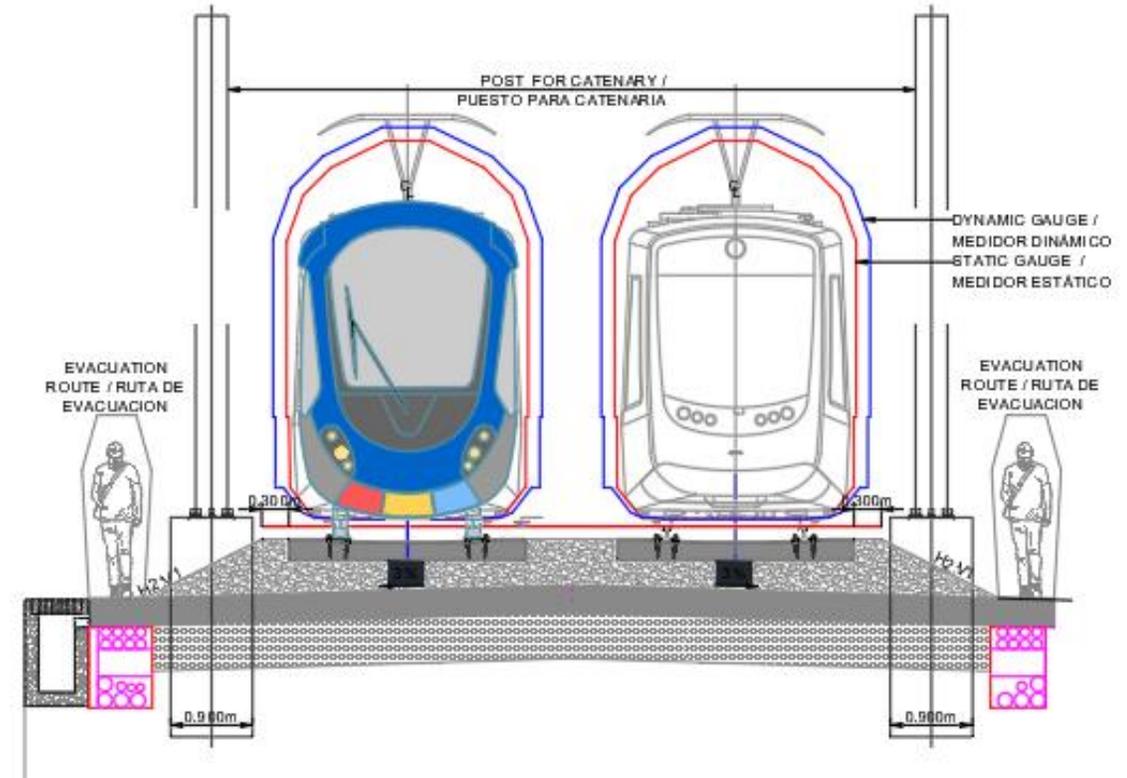
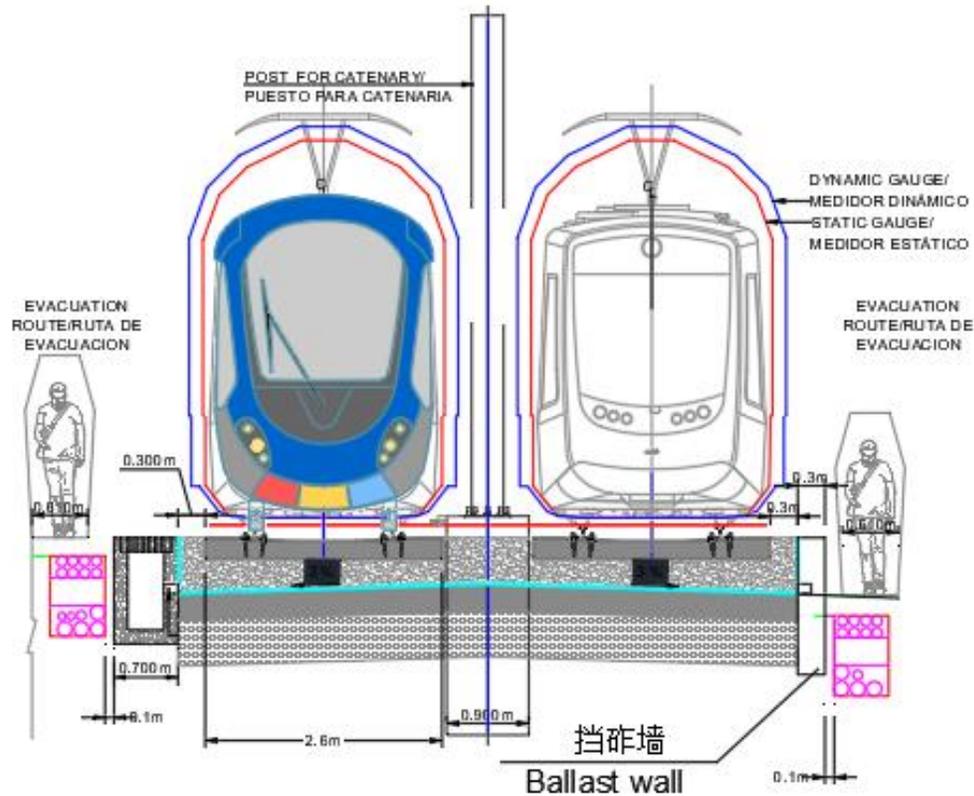


18 Trenes



10 Puentes
Férreos

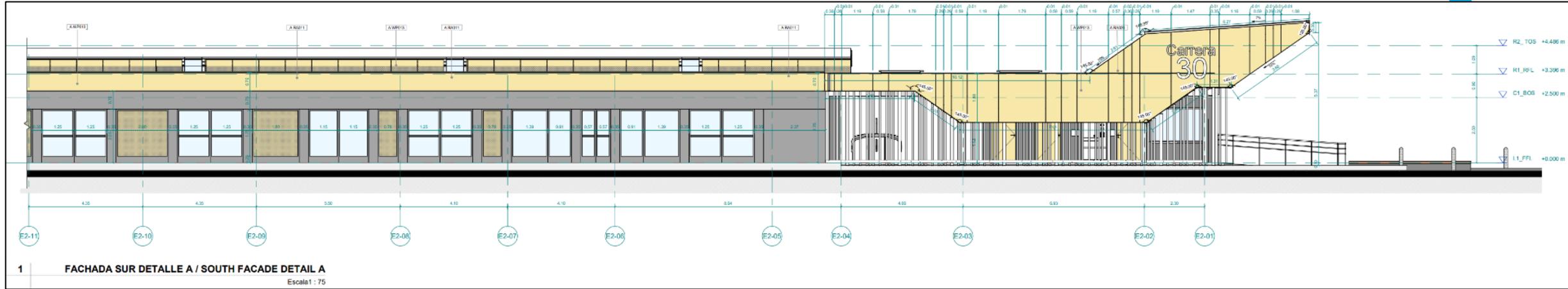
DISEÑO - TIPO VIA FERREA



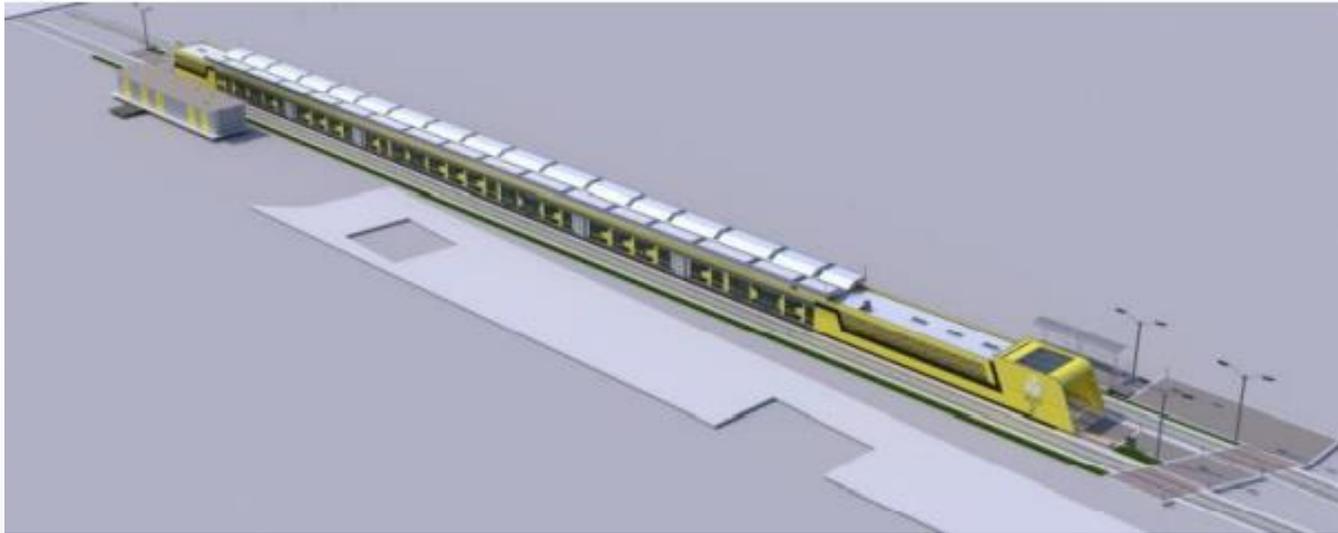
Balasto enmarcado: Corresponde a capas de balasto y sub-balasto confinadas utilizando pequeñas estructuras de concreto, que enmarcan la vía en una sección mas reducida.

Balasto: compuesta por Capa superficial: Balasto, Capa intermedia: Sub-balasto y Capa inferior: Material de mejoramiento y subrasante.

DISEÑO - ESTACIONES

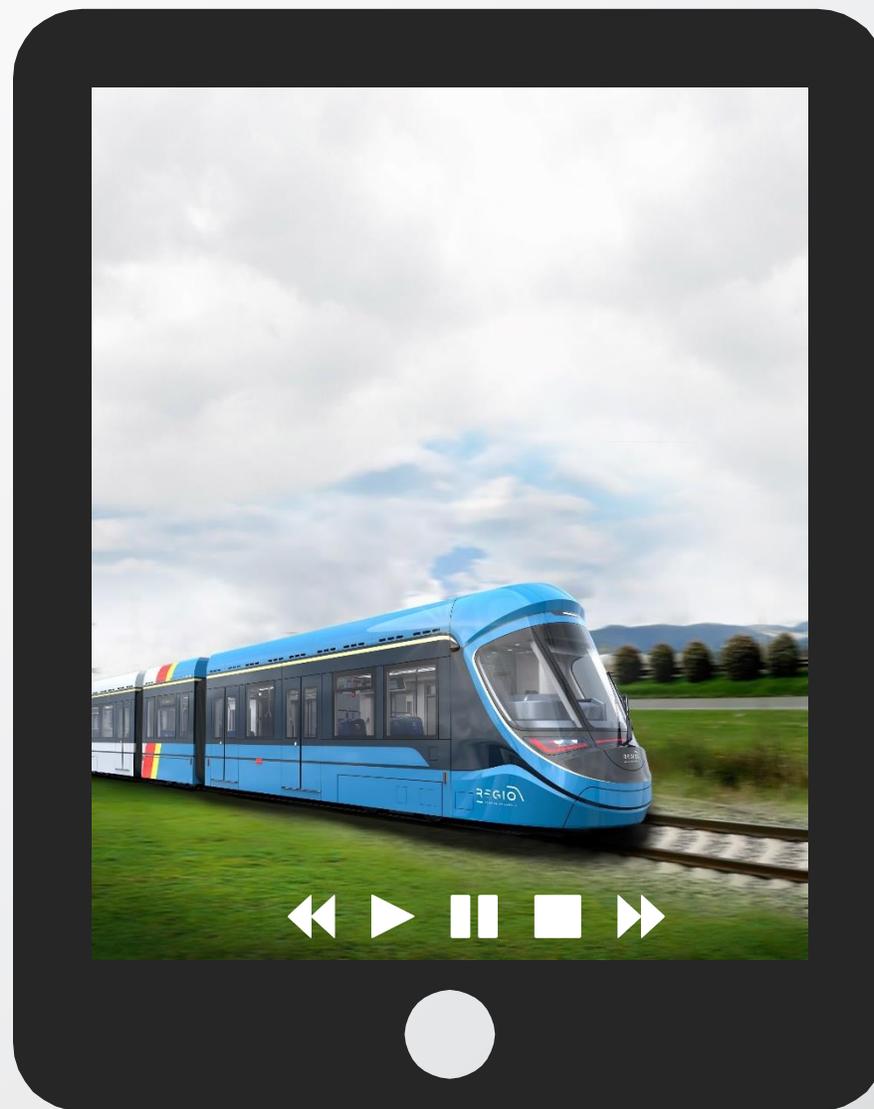


DISEÑO - ESTACIONES

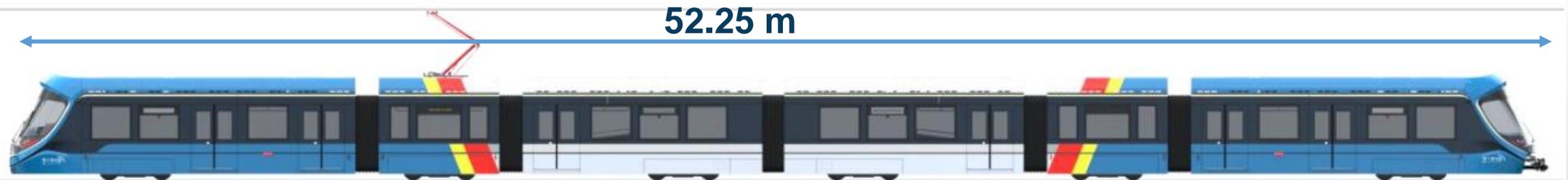


NUESTRO REGIO

https://youtu.be/U0qY4e5DU_M



TRENES



TRENES

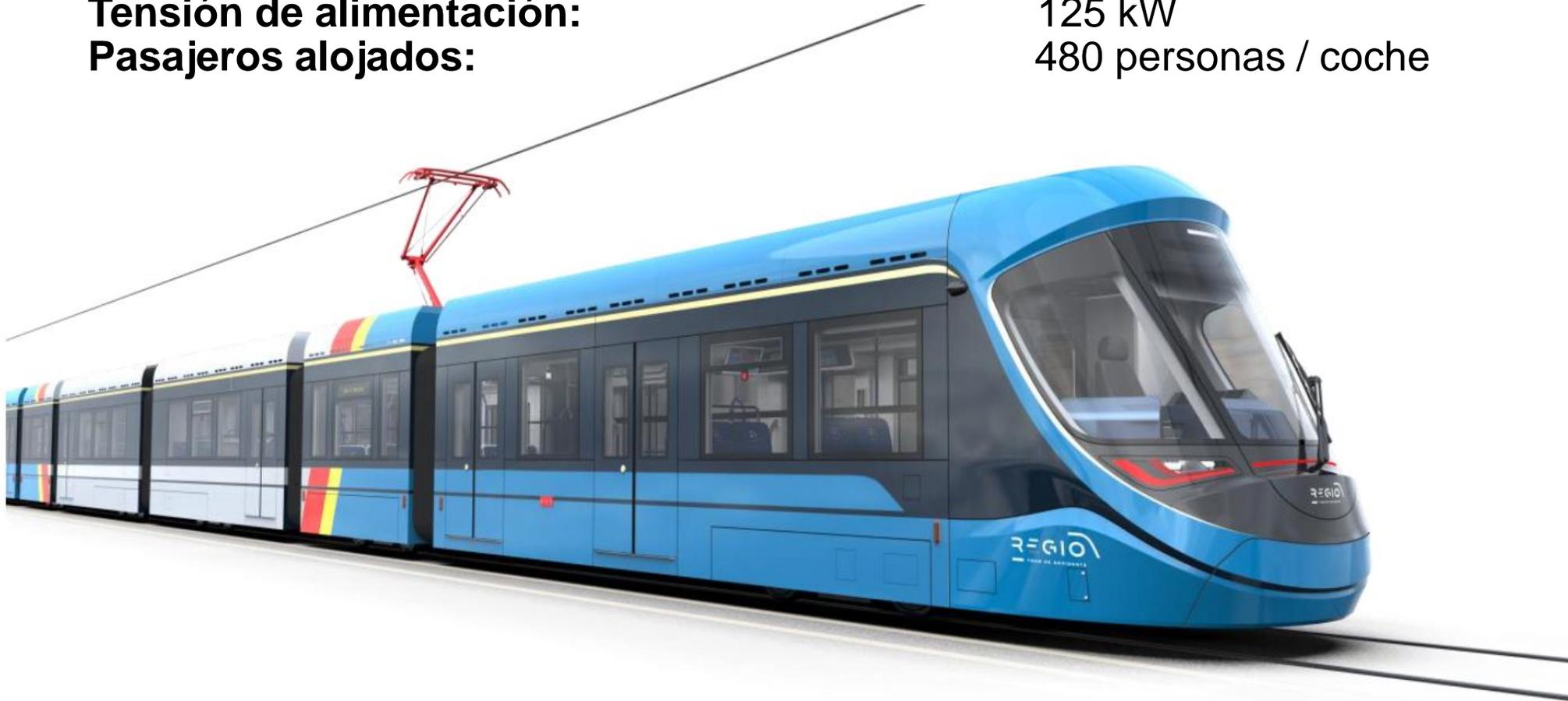
Dos Vehículos UM1 se unen para formar el Vehículo UM2

105m



TRENES

Velocidad máxima de funcionamiento del tren:	70 km/h
Velocidad máxima de prueba del tren:	80 km/h
Tensión de alimentación:	125 kW
Pasajeros alojados:	480 personas / coche



GESTIÓN PREDIAL – PROYECTO REGIOTRAM DE OCCIDENTE

La **EMPRESA FÉRREA REGIONAL SAS – EFR** es el Ente Gestor encargado del proyecto **REGIOTRAM DE OCCIDENTE**, es quien realiza directamente el proceso de adquisición de predios por motivos de utilidad pública e interés social, conforme la normatividad vigente:

FUNDAMENTOS NORMATIVOS

			
Constitución política artículo 58 inciso final	Ley 9 de 1989	Ley 388 de 1997	Ley 1682 de 2013

EQUIPO SOCIOPREDIAL DE LA EMPRESA FÉRREA REGIONAL

1. Coordinador Predial:

Abogado especialista, con 20 años de experiencia en derecho urbano, particularmente en instrumentos de gestión: procesos de adquisición de predios, esquemas de renovación urbana y valoración comercial e indemnización de perjuicios. Instrumentos normativos tales como planes parciales y profesor de la Especialización de Derecho Urbano de la Universidad del Rosario y Universidad Javeriana y de diferentes diplomados.

Componente Jurídico (5): Equipo de abogados con más de 15 años de experiencia en procesos de adquisición predial por utilidad pública.

Componente Técnico (1): Ingeniero civil y topográfico con experiencia superior a 10 años en procesos de adquisición predial.

Componente Valuatorio (1): Ingeniera Catastral y Geodesta especialista en avalúos con experiencia en gestión predial superior de 4 años.

Componente Social (5): Profesionales de las ciencias sociales con experiencia en procesos comunitarios y adquisición predial por utilidad pública, superior de 9 años.



Equipo de profesionales técnicos y de avalúos con alta experiencia en la elaboración de fichas prediales y avalúos comerciales, en procesos de adquisición de predial.

PROCESO DE ADQUISICIÓN



ETAPA PREVA



Estudios de
títulos

Estudio de Títulos: Análisis jurídico de los documentos que soportan la propiedad del inmueble a fin de determinar su propietario así como las limitaciones y gravámenes que este soporta.



Levantamientos
topográficos

Ficha Predial: Documento en el que se individualizan las características técnicas y jurídicas del inmueble, determinado las áreas, construcciones y mejoras requeridas

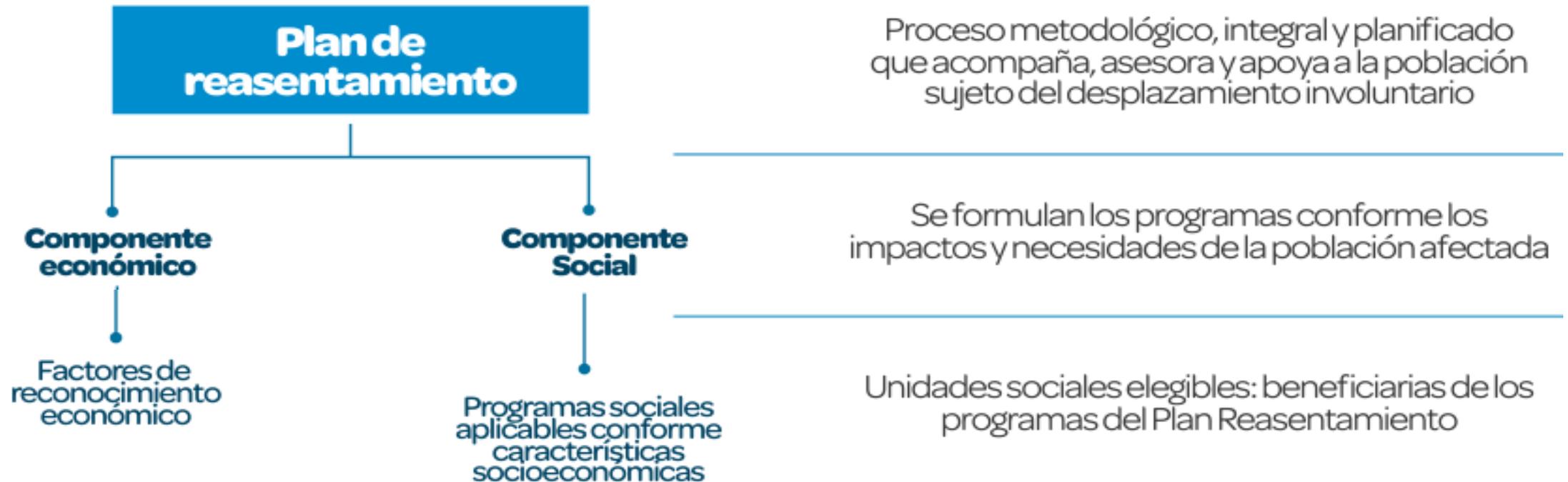


Avalúos
comerciales

Avalúo Comercial: Documento en el que se establece el valor comercial del inmueble y que discrimina el valor del metro cuadrado del terreno, construcción y mejoras afectadas para el desarrollo del proyecto. **Incluye Indemnización por Daño Emergente y Lucro Cesante.**

ETAPA PREVA

Resolución 1023 de 2017 del Ministerio de Transporte – Adoptada por la EFR mediante Resoluciones 030 del 16 de mayo de 2022 y 042 del 06 de julio de 2022



ETAPA OFERTA DE COMPRA

Oferta de compra: Resolución mediante la cual se comunica al propietario las condiciones de la adquisición predial.

- Notificación
- Inscripción en certificado de libertad y tradición

ETAPA DE NEGOCIACIÓN DIRECTA

Término de Aceptación: Quince (15) Días

- Aceptación
- Realizar solicitudes
- No acuerdo (procedimiento expropiación administrativa)



ETAPA NEGOCIACION – ENAJENACIÓN VOLUNTARIA



Documento público autorizado por un Notario mediante el cual se realiza la transferencia de dominio del inmueble o de la zona de terreno requerida debe ser objeto de registro ante la oficina de instrumentos públicos

El ingreso obtenido por la vía de la enajenación voluntaria No constituye para fines tributarios renta gravable ni ganancia ocasional.



CANALES DE ATENCIÓN CIUDADANA



<https://www.efr-cundinamarca.gov.co/es/pqrsd>



sociopredialregiotramEFR@efr-cundinamarca.gov.co



305 706 20 01



Calle 26 No. 69-76 – Oficina 1301 Edificio Elemento
Torre 3 - Bogotá



Martes y jueves en horario de 9:00 a.m. a 12:00 m y
de 2:00 p.m. a 4:00 p.m.



Bloque 2:

- **Charla**
- Estudio de impacto ambiental
- ¿Cómo se realizó la evaluación Ambiental del Proyecto?
- Ronda de preguntas

¿ QUE ES UN ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL?



“El Estudio de Impacto Ambiental es el instrumento básico para la toma de decisiones sobre proyectos, obras o actividades que requieren licencia ambiental y se exigirá en todos los casos en que se requiera licencia ambiental [...] el estudio deberá elaborarse de conformidad con la metodología para la presentación de estudios ambientales y los términos de referencia expedidos para tal efecto”.

(Ministerio de Ambiente)

¿ QUE CONTIENE UN ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL?

1

Definición del área de influencia

2

Caracterización del área de estudio: Medio biótico, Medio Abiótico, Medio socioeconómico, servicios ecosistémicos

3

Zonificación ambiental.

4

Demandas de recursos naturales por parte del proyecto

5

Evaluación Ambiental- impactos generados por actividades del complemento.

6

Planes y Programas: Plan de manejo ambiental, Programas de manejo ambiental, Plan de seguimiento y monitoreo, Plan de gestión de riesgo, Medidas de descontaminación ambiental y compensación, Plan de desmantelamiento y abandono **Otros planes y programas:** Plan de inversión del 1%, Plan de compensación por pérdida de biodiversidad.

¿ QUE ESPACIOS DE PARTICIPACION HEMOS REALIZADO?

	1 Momento – Informativo	2 Momento - Identificación de Impactos con participación comunitaria		3 Momento Socialización de Resultados	Otros espacios
Reuniones	53	39	49	33	78
Asistentes	646	590	173	481	513
Mecanismos	Reuniones virtuales Cuñas radiales Programas de TV	Reuniones / talleres virtuales y presenciales Cuñas radiales y de TV 31.110 volantes informativos 1.088 afiches	Caracterización de cada UT mediante agendas específicas presenciales. Cartas personalizadas y volantes de invitación Aplicación de instrumento de registro de impactos positivos y negativos – análisis de planos, recorridos y	Reuniones virtuales Reuniones presenciales Entrega predio a predio y mediante correo electrónico de volantes informativos y cartilla informativa - resultados del EIA. 33.200 volantes informativos 35.500 cartillas en medio físico 35.000 cartillas virtuales 600 afiches	Reuniones virtuales y presenciales

ACTORES SOCIALES

1. Autoridades regionales y locales
2. Grupos de interés, organizaciones sociales y comunitarias
3. Comunidad en general y residentes y/o propietarios sobre el corredor férreo

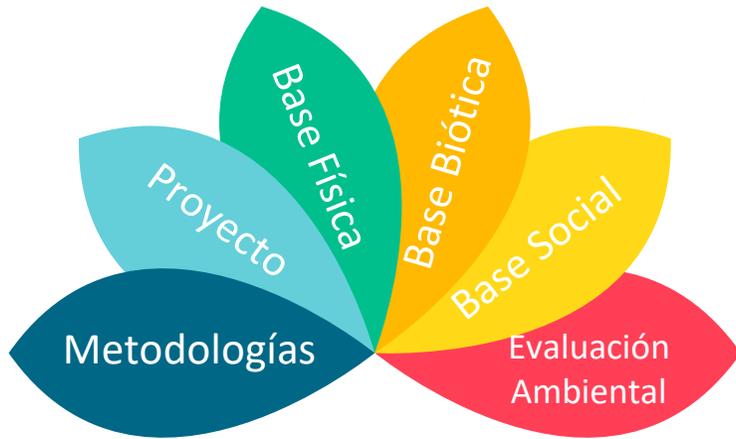
¿IMPACTOS IDENTIFICADOS CON LAS COMUNIDADES?



No.	Impacto identificado con Participación Comunitaria	Recurrencia	Porcentaje
1	Generación de expectativas y potenciales conflictos sociales.	25	4%
2	Cambios en dinámica organizativa comunitarias	8	1%
3	Cambios en la Gestión Institucional	18	3%
4	Modificación en la movilidad, conectividad local y seguridad vial	160	28%
5	Fragmentación espacial	25	4%
6	Modificación a la infraestructura social y cultural	36	6%
7	Cambio en la dinámica de empleo	24	4%
8	Cambio en la dinámica económica del comercio Formal	7	1%
9	Cambio en la dinámica del comercio informal	11	2%
10	Cambio en la dinámica de ocupación y el valor del suelo	27	5%
11	Resignificación o reapropiación cultural en torno al ferrocarril	1	0%
12	Traslado involuntario de la población	53	9%
13	Afectación Flora	21	4%
14	Afectación Fauna	9	2%
15	Cauce de agua	5	1%
16	Ruido	19	3%
17	Aire	3	1%
18	Residuos sólidos	9	2%
19	Incremento de la Gentrificación	1	0%
20	Modificación de la percepción de la población en relación con el entorno cercano al corredor férreo	8	1%
21	Incremento de la población flotante en la zona	6	1%
22	Incremento de la inseguridad	24	4%
23	Rehabilitación del espacio cercano al corredor férreo	23	4%
24	Mejora en la movilidad de la zona al ser integrados otros medios de transporte	38	7%
25	Cambio en el turismo y/o comercio en los municipios	9	2%
Total		570	100%

PROCESO DE LICENCIAMIENTO AMBIENTAL- ANLA





01 Actividades en campo
Actividades en oficina

02 Fase Previa:

- Adecuación de campamentos y oficinas
- Traslado de redes
- Demolición por compra de predios

Construcción

- Retiro infraestructura previa, cobertura vegetal
- Movimiento de tierras
- Construcción de la plataforma férrea
- Construcción de puentes y estaciones

03 Caracterización Física.



Agua



Suelo



Aire

04 Caracterización Biológica



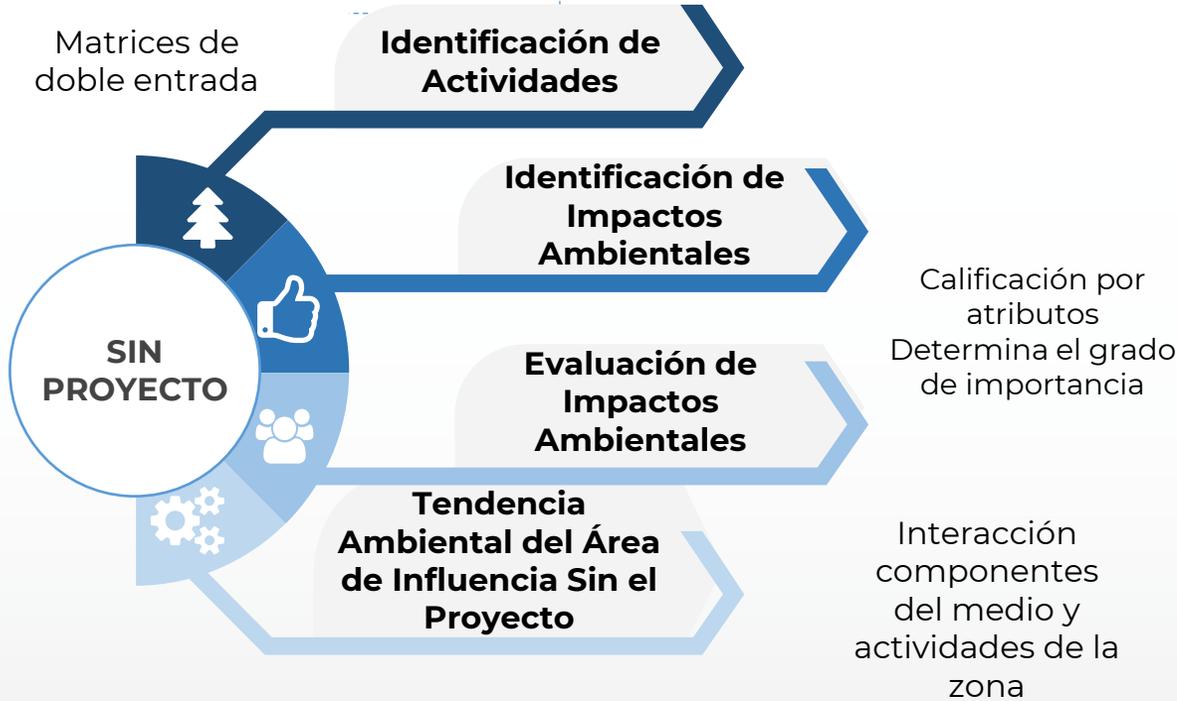
Flora y Fauna

05 Caracterización Socioeconómica



Evaluación Ambiental

EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES

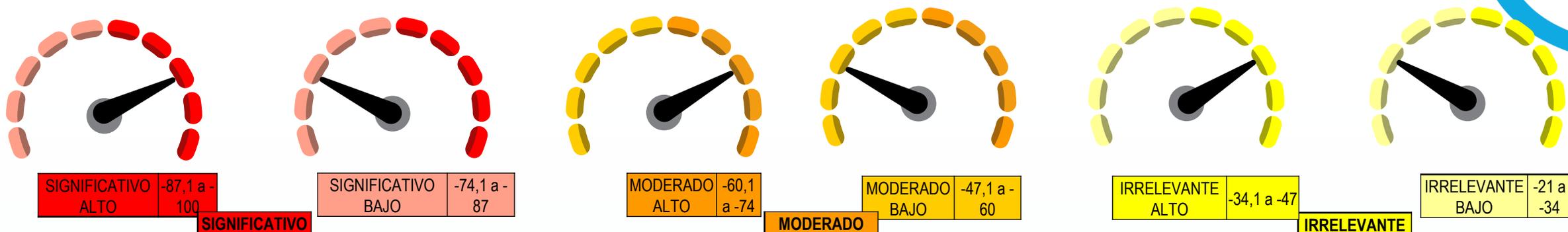


CRITERIOS DE CALIFICACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL

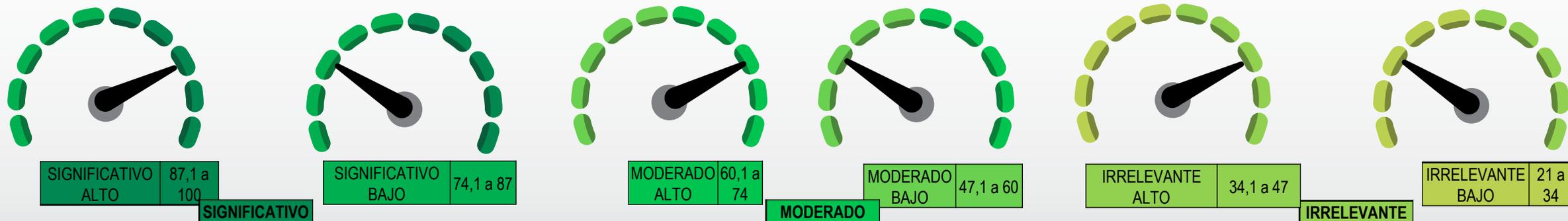


RANGOS DE CLASIFICACIÓN DE LOS IMPACTOS AMBIENTALES

IMPACTOS DE NATURALEZA NEGATIVA



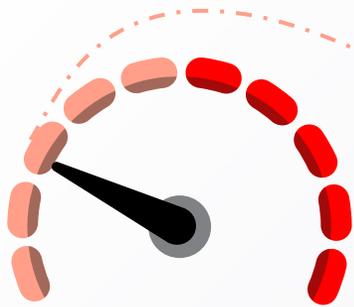
IMPACTOS DE NATURALEZA POSITIVA



ESCENARIO SIN PROYECTO

IMPACTOS NEGATIVOS

En el escenario sin proyecto **NO** hay impactos clasificados como Significativos Altos



SIGNIFICATIVO BAJO -74,1 a -87

MEDIO	COMPONENTE	IMPACTO
BIÓTICO	ECOSISTEMAS TERRESTRES	Alteración a ecosistemas terrestres
		Alteración a cobertura vegetal
		Alteración a comunidades de flora
		Alteración a comunidades de fauna terrestre



MEDIO	COMPONENTE	IMPACTO
ABIÓTICO	GEOLÓGICO	Alteración de las condiciones geológicas
	GEOMORFOLÓGICO	Alteración de la geoforma del terreno
SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL	DEMOGRAFÍA	Incremento del proceso de Gentrificación regional
	ESPACIAL	Cambio en los tiempos de desplazamiento regional Modificación de la accesibilidad, movilidad y conectividad local
	POLÍTICO ORGANIZATIVO	Cambios en dinámicas organizativas comunitarias



MODERADO ALTO -60,1 a -74

ESCENARIO SIN PROYECTO

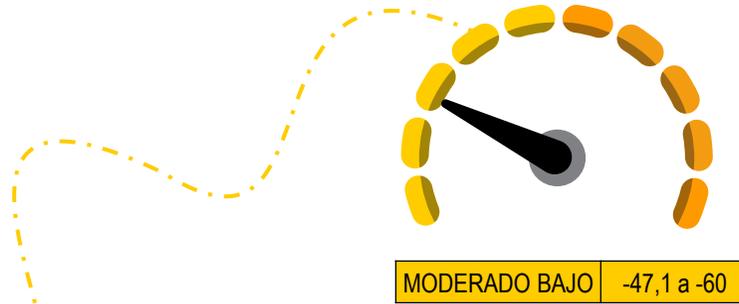
IMPACTOS NEGATIVOS

MEDIO	COMPONENTE	IMPACTO
ABIÓTICO	PAISAJE	Cambio en la calidad paisajística
	HÍDRICO	Activación de procesos erosivos
SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL	DEMOGRAFÍA	Cambio en las variables demográficas Cambios en la calidad de Vida
	ESPACIAL	Incremento en la accidentalidad
	ECONÓMICO	Cambio en el uso del suelo Incremento o disminución del valor de bienes inmuebles
	CULTURAL	Alteración de la percepción visual del paisaje
	POLÍTICO ORGANIZATIVO	Generación de expectativas y conflictos



MEDIO	COMPONENTE	IMPACTO
ABIÓTICO	EDAFOLÓGICO	Alteración a la calidad del suelo
	HÍDRICO	Modificaciones de la dinámica fluvial
		Cambios en la dinámica sedimentológica Cambios en las características físicas, químicas y microbiológicas de las aguas superficiales
	HIDROGEOLÓGICO	Alteración a la calidad del recurso hídrico subterráneo Alteración en la oferta y/o disponibilidad del recurso hídrico subterráneo
BIÓTICO	ECOSISTEMAS ACUÁTICOS	Alteración a ecosistemas acuáticos
		Alteración a la hidrobiota incluyendo la fauna acuática
SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL	CULTURAL	Afectación de Bienes de Interés Cultural
	POLÍTICO ORGANIZATIVO	Cambio en la gestión Institucional

ESCENARIO CON PROYECTO



MEDIO	ELEMENTO AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL
ABIÓTICO	PAISAJE	Cambio en la calidad paisajística
	EDAFOLÓGICO	Alteración a la calidad del suelo
	ATMOSFÉRICO	Alteración a la calidad del aire Alteración en los niveles de presión sonora
BIÓTICO	ECOSISTEMAS TERRESTRES	Alteración a comunidades de flora
SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL	DEMOGRAFÍA	Cambio en las variables demográficas
		Cambios en la calidad de Vida
		Incremento del proceso de Gentrificación
	ESPACIAL	Modificación de la accesibilidad, movilidad y conectividad local
		Afectación de infraestructura aledaña a las obras
		Cambio en las condiciones de cobertura, calidad y/o disponibilidad de los servicios públicos
		Incremento de la accidentalidad
Afectación de zonas de importancia ambiental para las comunidades		
CULTURAL	Afectación de Bienes de Interés Cultural	
POLÍTICO ORGANIZATIVO	Generación de expectativas y conflictos	



IMPACTOS POSITIVOS

MEDIO	ELEMENTO AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL
SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL	CULTURAL	Cambio en las tradiciones y costumbres en torno al ferrocarril



MEDIO	ELEMENTO AMBIENTAL	IMPACTO AMBIENTAL
SOCIOECONÓMICO Y CULTURAL	DEMOGRAFÍA	Cambios en la calidad de Vida
	ECONOMÍA	Cambio en el uso del suelo Cambio en la dinámica del empleo
	POLÍTICO ORGANIZATIVO	Cambio en la gestión institucional



ESCENARIO CON PROYECTO





BLOQUE 3:

- Charla Cuáles son las medidas de manejo que se implementarán durante la fase constructiva?
- Preguntas

MEDIDAS DE MANEJO QUE IMPLEMENTAREMOS



Manejo de suelo intervenido.

Manejo de materiales y equipos de construcción.



Manejo paisajístico.

Manejo de aire, ruido y vibraciones.



Manejo de Residuos sólidos y líquidos.

Manejo para la estabilidad de taludes y terraplenes.



Manejo de residuos de construcción y demolición.

Protección de cruces de cuerpos de agua.



Capacitaciones y charlas.

Señalización y gestión ambiental.



Medio Abiótico

MEDIDAS DE MANEJO QUE IMPLEMENTAREMOS

Aprovechamiento forestal y coberturas vegetales.



Manejo de las especies de flora en veda.



Manejo para el ahuyentamiento, rescate, reubicación y protección de fauna.



Manejo de las comunidades hidrobiológicas.



Manejo de los ecosistemas importancia ecológica.



MEDIDAS DE MANEJO QUE IMPLEMENTAREMOS

Información, divulgación y participación comunitaria.



Restablecimiento Integral de Condiciones de Vida.



Intercambio de experiencias institucionales y ciudadanas en temas de convivencia, movilidad y espacio público.



Levantamiento de actas de vecindad y de entrega de información sobre monitoreo y control de vibraciones.



Capacitación de organizaciones sociales y desarrollo de iniciativas comunitarias.

MEDIDAS DE MANEJO QUE IMPLEMENTAREMOS

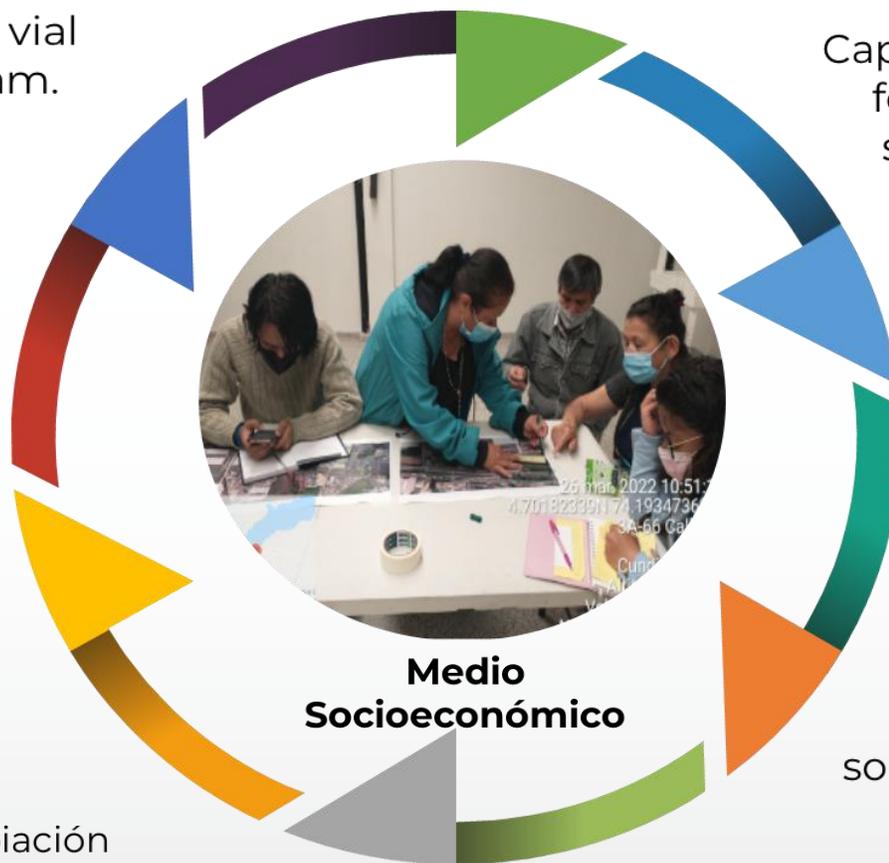
Movilidad y seguridad vial del proyecto Regiotram.



Vinculación laboral al proyecto.



Resignificación y reapropiación cultural del corredor ferroviario de Regiotram de Occidente.



Capacitación a emprendedores formales e informales y de señalización de accesos a establecimientos a comerciales.



Manejo de equipamientos sociales en el área de intervención restitución de espacios recreativos.



Bloque 4:

- Charla : ¿Cómo se construyó nuestro plan de gestión del riesgo? Preguntas

PLAN DE GESTION DEL RIESGO

El Plan de Gestión del Riesgo es el instrumento mediante el cual las entidades públicas y privadas identifican, priorizan, formulan, programan y hacen seguimiento a las acciones necesarias para conocer y reducir las condiciones de riesgo (actual y futuro).



Conocimiento del riesgo



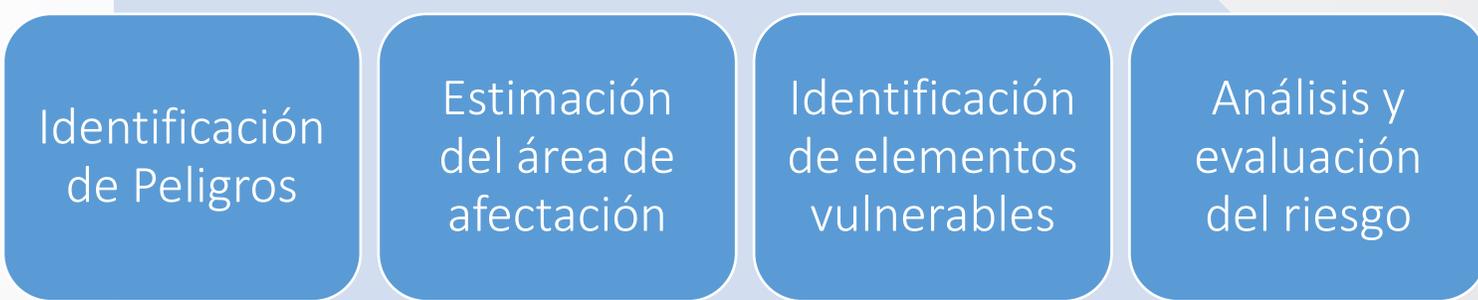
Reducción del riesgo

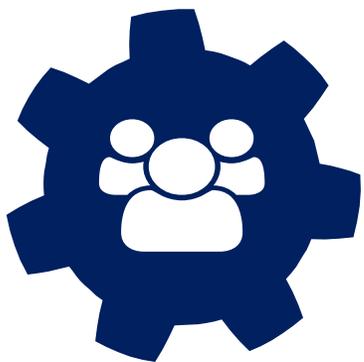


Manejo de desastres

CONOCIMIENTO DEL RIESGO

El proceso de conocimiento del riesgo comprende la identificación, el análisis, la evaluación y valoración de los escenarios de riesgo, a través del análisis de las amenazas, la vulnerabilidad de los elementos expuestos y la estimación de las áreas de afectación.





REDUCCIÓN DEL RIESGO

La reducción del riesgo es un conjunto de actividades relacionadas que intervienen la amenaza y la vulnerabilidad de manera específica y/o integral, en escenarios de mitigación del riesgo actual, como de prevención del riesgo futuro.



Intervenciones
Prospectivas



Intervenciones
Correctivas



Protección
Financiera



MANEJO DE DESASTRES



Para el manejo del desastre se diseñó un Plan de Manejo de Contingencias ante potenciales situaciones de emergencia derivadas de la materialización de los escenarios de riesgo previamente identificados.



Plan estratégico



Plan operativo



Plan informático



PLANES DE ACCIÓN PARA :

- ✓ - Inundación natural
- ✓ - Tormenta eléctrica
- ✓ - Sismo
- ✓ - Remoción de masa
- ✓ - delincuencia común
- ✓ - protesta social
- ✓ - Daño a redes existentes
- ✓ - Accidentes de tránsito
- ✓ - Accidentes de trabajo
- ✓ - fugas y derrames
- ✓ - incendio



Bloque 5:

- Charla : ¿ Cuáles son las alternativas de movilidad planteadas ?
- Ronda de Preguntas

ESTUDIO DE TRÁNSITO

Tiene como objetivo realizar un diagnóstico de la operación actual de la malla vial, identificar posibles impactos con la inclusión del proyecto Regiotram de Occidente y demás proyectos sobre el área de influencia para los años futuros (2025, 2030, 2035, 2040 y 2045) y así formular las estrategias de mitigación o impacto que sean aplicables.



1

¿QUIÉN APRUEBA UN ESTUDIO DE TRÁNSITO?

Las autoridades de tránsito competentes para cada municipio o ciudad



2

¿QUÉ INCLUYE UN ESTUDIO DE TRÁNSITO?

El estudio de tránsito cuenta con los siguientes elementos:

- Toma de información vehicular, peatones y bicicletas.
- Toma de velocidades.
- Análisis de siniestralidad en el área de influencia
- Situación actual con software de micro simulación
- Situaciones futuras (con proyecto) para los años 2025, 2030, 2035, 2040 y 2045 con software de micro simulación.
- Propuestas y alternativas de mitigación del proyecto.
- Diseño de señalización horizontal y vertical.
- Diseño de semaforización.
- Análisis de los peatones y bicicletas en el área de influencia.

¿QUÉ ES UN PLAN DE MANEJO DE TRÁNSITO?

El PMT es una herramienta técnica, que plantea las estrategias y alternativas necesarias para minimizar el impacto en la movilización de los usuarios de las vías (peatones, vehículos, ciclistas) causado por la ejecución de una obra.



¿Por qué es importante un PMT?

El PMT es importante porque cumple las funciones de guiar a los peatones y conductores de vehículos en forma segura por el área donde se realiza la obra, advertir sobre el riesgo que ésta representa y proteger a los trabajadores. El PMT está conformado por señalización vertical temporal de obra: señales informativas, preventivas y reglamentarias, y señalización horizontal.

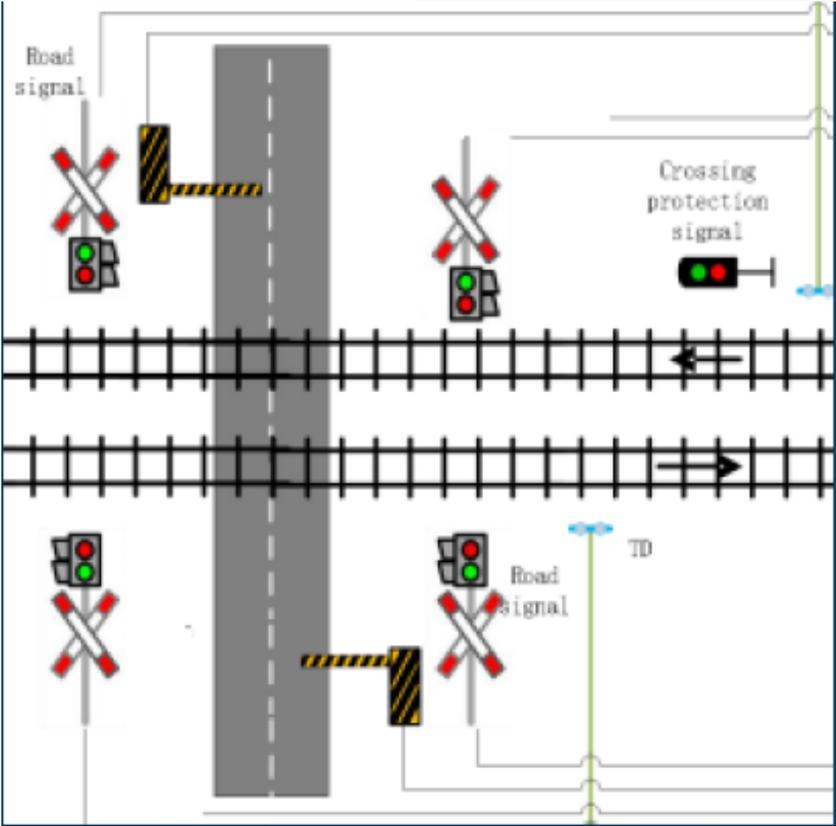


¿Quién aprueba un PMT?

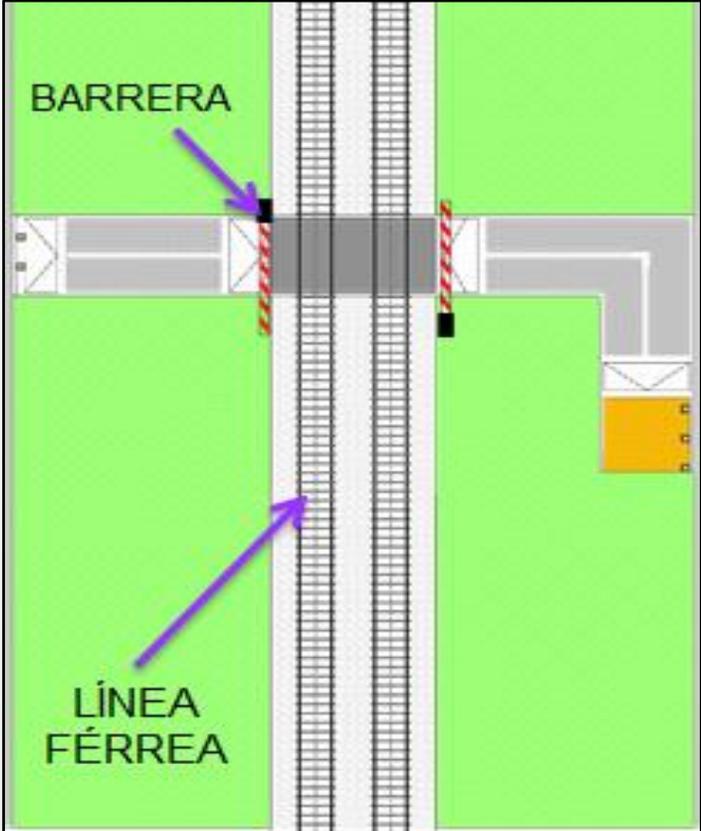
Las autoridades de tránsito competentes para cada municipio son las encargadas de revisar y aprobar los PMT, con una previa revisión por parte de la interventoría. Una vez los PMT cuente con los requisitos solicitados por cada una de las entidades y conforme al cronograma de obra de las actividades a desarrollar, las entidades realizarán su respectiva aprobación.

DISEÑO DE INTERSECCIONES

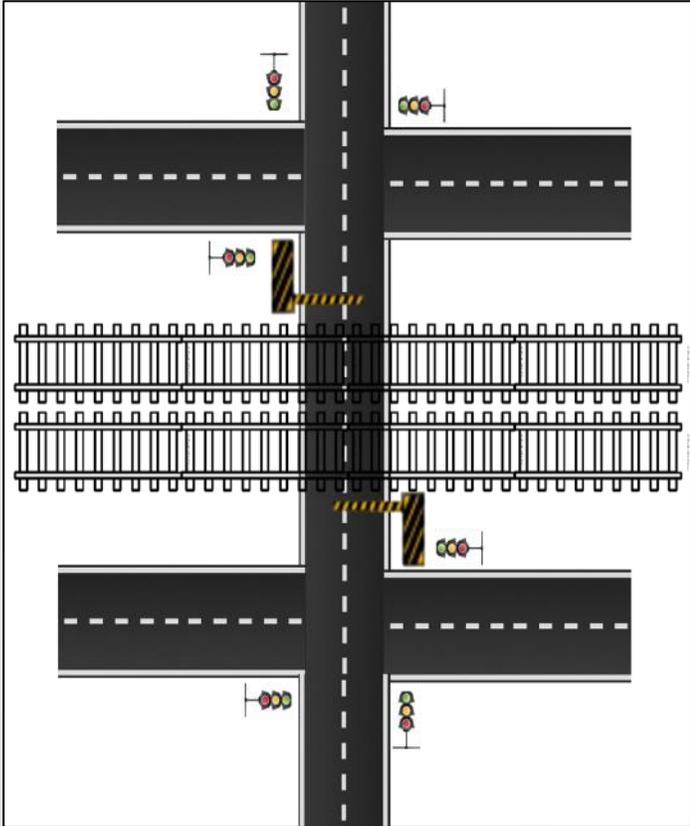
Manejo Intersección Barrera actuada - Vehicular



Manejo Intersección Barrera actuada - peatonal



Manejo Intersección Barrera y semáforo - Vehicular



DISEÑO DE INTERSECCIONES



- Bogota: 24 intersecciones
- Funza: 6 intersecciones
- Mosquera: 7 intersecciones
- Madrid: 12 intersecciones
- Facatativá: 12 Intersecciones

- 5 pasos exclusivos peatonales:
- 1 en Bogotá
- 1 en Madrid
- 3 en Facatativá



**GRACIAS POR SU
PARTICIPACIÓN**

