



**ALCALDIA MAYOR
BOGOTA D.C.**

**Instituto
DESARROLLO URBANO**

**“ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA
FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN
SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.”**

CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 1630 DE 2020



INF-DCC-CASC-118-21

DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO

MOVILIDAD
Versión 3

Instituto de Desarrollo Urbano

CONSORCIO CS



CONSORCIO CS

Caly Mayor
Colombia S.A.S.



Supering
Supervisión e Ingeniería de Proyectos

Enero, 2022

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

PRODUCTO DOCUMENTAL

INF-DCC--CASC-118-21

DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO

CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Descripción de la Modificación	Folios
Versión 00	10/2021	Emisión Original	158
Versión 01	11/2021	Observaciones interventoría	157
Versión 02	12/2021	Observaciones interventoría	191
Versión 03	01/2022	Observaciones interventoría	197

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
PSI. Aida Hernández Bonilla Responsable por elaboración	Ing. Luis Antonio Espinosa Responsable de Revisión	Ing. Mario Ernesto Vacca Director de Consultoría

REVISADO:	AVALADO	APROBADO POR:
Ts. Angela María Borja Gómez Especialista Social de Interventoría	Ing. Wilmer Alexander Rozo Coordinador de Interventoría	Ing. Oscar Andrés Rico Gómez Director de Interventoría

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

TABLA DE CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN	12
2.	OBJETIVOS	13
2.1.	OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	13
3.	METODOLOGÍA	14
3.1	PROPUESTA METODOLÓGICA DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO....	14
3.2	TIPO DE ESTUDIO ENFOQUE Y MÉTODO	14
3.3	PROCESO METODOLÓGICO	15
3.3.1	Identificación de Actores Sociales.....	17
3.4.	INFORMACIÓN SECUNDARIA.....	25
4.	RELACIÓN DEL PROYECTO CON LAS POLÍTICAS DISTRIALES Y NACIONALES.	26
4.1	Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022)	26
4.2	Plan de Desarrollo Distrital-PDD (2020-2024)	27
4.2.1	Proyectos a cargo de la Secretaría Distrital del Hábitat	28
4.3	Plan de Ordenamiento Territorial- POT AD.....	29
4.4	Plan Maestro de Movilidad- PMM	30
4.5	CONPES 4034.....	31
4.6	Plan de Desarrollo Local.....	32
4.7	Proyectos de Infraestructura y espacio público aferentes.....	33
4.7.1	Proyectos a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano- IDU en el AID del proyecto.	33
4.7.2	Proyectos a cargo de las empresas de servicios públicos en el AID del proyecto.	33
5.	DIMENSIÓN FÍSICA	34
5.1	Área de Influencia Indirecta y Directa.	34
5.2	Ubicación del proyecto.....	36
5.3	Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ)	37
5.4.	Sistemas de Equipamientos	43

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

5.5. Uso del Suelo y Población	53
5.6. Relación de Proyectos alternos al Cable Aéreo San Cristóbal	66
6. DIMENSIÓN AMBIENTAL.....	69
6.1 Espacio público.....	69
6.2 Arbolado Urbano.....	74
6.3 Zonas verdes	75
6.3.1 Parques.....	81
6.4 Cuerpos de agua	83
6.5 Problemáticas ambientales identificadas por la comunidad.....	85
6.6 Análisis de la relación de los residentes aledaños y transeúntes con el proyecto y las actividades que se desarrollan en el momento de los estudios y diseños.	87
7. DIMENSIÓN ECONÓMICA.....	88
7.1 Circuitos de economía formal e informal.....	89
7.2 Características de los establecimientos comerciales.....	90
7.3 Caracterización del mercado laboral	103
7.4 Generación de empleos en el marco del proyecto.....	107
7.5 Comerciantes vinculados con agremiaciones y organizaciones	109
7.6 Propuesta de mitigación de impactos para el sector comercial	109
7.7 Medición de impacto para el sector comercial	112
8. DIMENSIÓN SOCIAL.....	114
8.1 Población	114
8.1.1 Densidad poblacional.....	117
8.2 Características socioeconómicas	118
8.2.1 Mercado laboral	118
8.2.2 Sectores económicos en el AID del proyecto.....	119
8.3 Actividades recreativas de la población del AID del proyecto.....	125
8.3.1 Actividades recreativas	125
8.4 Grados de educación de la población (académica)	128
8.5 Seguridad ciudadana	129
8.5.1 Entidades con injerencia en la seguridad de la localidad	138

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

8.6	Diagnóstico de las comunidades y organizaciones del AID del proyecto. .	139
8.6.1	Actores sociales identificados	140
8.6.2	Resultados del Diagnóstico de actores sociales	142
8.6.3	Nivel de incidencia de los actores organizados del AID del proyecto. 151	
8.7	Medios de comunicación comunitarios	152
8.8	Estrategias de gestión social y participación	154
8.8.1	Relacionamiento con las comunidades del AIP	154
8.8.2	Relacionamiento con los equipamientos del AIP	155
8.8.3	Relacionamiento con actores identificados en el AID.....	155
8.9	Aporte en pro del fortalecimiento de los Comités IDU	156
9	DIMENSIÓN CULTURAL	157
9.1	Sectores de Interés Cultural en las UPZ 34 y 50	157
9.2	Bienes de Interés Cultural- BIC Inmuebles en UPZ 34 y 50 en el marco contractal IDU 1630-2020	158
9.3	EXPRESIONES CULTURALES ESPACIO PÚBLICO	160
9.4	ORGANIZACIONES Y ACTORES CULTURALES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA	160
9.5	CULTURA CIUDADANA..... MOVILIDAD	162
9.6	Temáticas Talleres de Cultura Ciudadana.....	163
9.7	Estrategias de formación Cultura Ciudadana	164
10	DIMENSIÓN MOVILIDAD	166
10.1	Subsistema Vial	169
10.2	INVENTARIO DE INFRAESTRUCTURA VEHICULAR Y PEATONAL	172
10.3	ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD A NIVEL GENERAL.....	178
10.4	ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD ALREDEDOR DE LAS ESTACIONES	181
11	CONCLUSIONES	189
12	RECOMENDACIONES	192
13	BIBLIOGRAFÍA.....	195

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

LISTA DE TABLAS

Tabla 1 Categorías y Variables.....	16
Tabla 2 Proyectos considerados por corte temporal 2027, 2035 y largo plazo.....	31
Tabla 3 Proyectos a cargo del IDU en localidad San Cristóbal.....	33
Tabla 4 Identificación preliminar de UPZ y barrios ubicados en área de influencia del proyecto.....	35
Tabla 5 Clasificación y Extensión de las UPZ – Localidad San Cristóbal	37
Tabla 6 Número de Equipamientos por Localidad	44
Tabla 7 Equipamientos UPZ 20 de julio.....	50
Tabla 8 Equipamientos UPZ La Gloria.....	51
Tabla 9 Impactos a Equipamientos Próximos al Trazado	52
Tabla 10 Representatividad poblacional de las manzanas de la zona de influencia en la localidad	61
Tabla 11 N° de manzanas por Estrato Socioeconómico.....	65
Tabla 12 proyectos asociados al área de influencia del corredor del cable San Cristóbal.....	67
Tabla 13 Zonas Verdes según Elementos Constitutivos (Res. 001/19).....	76
Tabla 14 Resultado del preinventario de zonas verdes para el tramo 1	76
Tabla 15 Resultado del preinventario de zonas verdes para el tramo 2	77
Tabla 16 Parques aferentes al trazado del cable aéreo en San Cristóbal	82
Tabla 17 Actividades con comunidad	85
Tabla 18 Impactos esperados en las principales actividades económicas de la localidad por el proyecto CASC.....	90
Tabla 19 Tasa de informalidad por sector económico	102
Tabla 20 Población en edad de trabajar por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal	104
Tabla 21 Población económicamente activa por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal	104
Tabla 22 Ocupados por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal.....	105
Tabla 23 Desempleados por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal.....	105
Tabla 24 Infomales por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal.....	106
Tabla 25 Inactivos por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal.....	107

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Tabla 26	Matriz de riesgos proyecto CASC	110
Tabla 27	Propuesta de mitigación de riesgos proyecto CASC.....	111
Tabla 28	Proyección de población localidad San Cristóbal 2021-2035	114
Tabla 29	Población por sexo y grupos cuatrienios de edad para el año 2021 en la localidad San Cristóbal.....	115
Tabla 30	Proyección de población por UPZ (2021-2024)	116
Tabla 31	Densidad poblacional UPZ 50 y 34 (Trazado cable aéreo en San Cristóbal	117
Tabla 32	Población en edad de trabajar por UPZ- 2021	118
Tabla 33	Años promedio de educación para personas de 15 años y más, por grupos de edad, según UPZ	128
Tabla 34	Indicadores de delito de homicidios en localidad San Cristóbal.....	130
Tabla 35	Reporte de delitos sexuales en la localidad de San Cristóbal- agosto de 2021	132
Tabla 36	Cifras de hurto a personas reportado en San Cristóbal-agosto 2021 ..	133
Tabla 37	Hurto a residencias	135
Tabla 38	Hurto a personas en transporte público por sexo	136
Tabla 39	Equipamientos de seguridad en AID o zona aferente al proyecto.	137
Tabla 40	Juntas de Acción Comunal del AID del proyecto	140
Tabla 41	Organizaciones identificadas por líderes y lideresas del AID del proyecto	141
Tabla 42	Ciudadanos y/o líderes del AID con capacidad organizativa de procesos en pro del proyecto cable	141
Tabla 43	Ubicación salones comunales.....	142
Tabla 44	Actores sociales con interés y participación en el proyecto (Comité IDU)	147
Tabla 45	Categorías de análisis de actores.....	151
Tabla 46	Medios de comunicación identificados por actores sociales del AID del proyecto	153
Tabla 47	Bienes Inmuebles de Interes Cultural Ubicados en la UPZ 34-20 de julio	158
Tabla 48	Bienes Muebles de Interes Cultural ubicado en la UPZ 34-20 de julio.	158
Tabla 49	Organizaciones y Actores Culturales Área de Influencia.	161
Tabla 50	Equipamientos Afectados en Accesibilidad.....	188

LISTA DE IMAGENES

Imagen 1	Iglesia del Divino Niño-BIC	159
-----------------	-----------------------------------	-----

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

LISTA DE PLANOS

Plano 1	UPZ Área de influencia trazado cable aéreo San Cristóbal.....	35
Plano 2	Localización de UPZ, 34 Veinte de Julio, 50 La Gloria.....	38
Plano 3	Ubicación geoespacial de colegios en el área de estudio	46
Plano 4	Ubicación geoespacial de parques y jardines en el área de estudio	47
Plano 5	Ubicación geoespacial de iglesias en el área de influencia	48
Plano 6	Ubicación geoespacial de instituciones prestadoras de salud en el área	49
Plano 7	Estratos zona de influencia Cable Aéreo San Cristóbal	53
Plano 8	Usos del suelo zona de influencia Cable Aéreo San Cristóbal	54
Plano 9	Valor promedio del M2 por manzana en la zona de influencia cable aéreo en San Cristóbal.....	55
Plano 10	Población por manzana zona de influencia Cable Aéreo San Cristóbal	60
Plano 11	Espacio Público Efectivo por habitante.....	70
Plano 12	Distribución de parques metropolitanos y zonales (m ² /hab).....	82
Plano 13	Rio Fucha y afluentes	84
Plano 14	Micro-cuenca quebrada Chiguaza y afluentes.....	84
Plano 15	Zona de Influencia Cable Aéreo San Cristóbal.....	89
Plano 16	Comercios formales e informales encuestados en San Cristóbal.....	91
Plano 17	Empresas matriculadas y renovadas en San Cristóbal	100
Plano 18	Corazón productivo San Cristóbal	103
Plano 19	Mano de obra no calificada por manzana zona de influencia Cable Aéreo San Cristóbal.....	108
Plano 20	Registros de homicidios San Cristóbal 1 enero - 31 agosto 2021	131
Plano 21	Registros de delitos sexuales San Cristóbal 1 enero - 31 agosto 2021.....	132
Plano 22	Registros de hurto a personas San Cristóbal 1 enero - 31 agosto 2021	134
Plano 23	Registros de hurto a residencias San Cristóbal 1 enero - 31 agosto 2021	135
Plano 24	Corredor Aéreo Cable San Cristóbal – Subsistema Vial – Malla Vial ..	169
Plano 25	Corredor Aéreo Cable San Cristóbal - Subsistema vial - Red de Ciclorrutas	171
Plano 26	Red vial dentro del área de influencia del Proyecto.....	172
Plano 28	Ubicación geoespacial de rutas de transporte público en el área de estudio	175
Plano 29	Ubicación geoespacial de paraderos con validaciones en un día típico HMD	176

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

Plano 30 Ubicación geoespacial de la siniestralidad en el área de estudio.....	177
Plano 31 Siniestros según gravedad portal 20 de Julio	181
Plano 32 Siniestros según gravedad estación La Victoria	182
Plano 33 Siniestros según gravedad estación de retorno.....	182

LISTA DE REGISTRO FOTOGRÁFICO

Registro fotográfico 1 Cartografía social	19
Registro fotográfico 2 Aplicación Entrevistas a Comerciantes	22
Registro fotográfico 3 Aplicación Entrevistas a Organizaciones ambientales	24
Registro fotográfico 4 UPZ 34- 20 de julio.....	40
Registro fotográfico 5 UPZ La Gloria	41
Registro fotográfico 6 Edificación en el Trazado Cable Aéreo San Cristóbal.....	57
Registro fotográfico 7 Uso del Suelo UPZ 20 de Julio	58
Registro fotográfico 8 Uso del Suelo UPZ La Gloria	59
Registro fotográfico 9 Espacio público en AID del proyecto.....	71
Registro fotográfico 10 Zonas verdes existentes aferentes al trazado del cable aéreo	78
Registro fotográfico 11 Zonas de acopio inadecuado de basuras.....	86
Registro fotográfico 12 Zonas de invasión del espacio público.....	87
Registro fotográfico 13 Sectores comerciales en AID del proyecto.....	119
Registro fotográfico 14 Sectores del AID con presencia del comercio informal	124
Registro fotográfico 15 Andenes dentro del área de influencia del Proyecto ...	173

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Ubicación General del Proyecto	36
Figura 2 Estación de Transferencia cable aéreo San Cristóbal.....	42
Figura 3 Estación Intermedia cable aéreo San Cristóbal.....	42
Figura 4 Estación de Retorno cable aéreo San Cristóbal.....	43

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

LISTA DE GRAFICAS

Gráfica 1	Representatividad UPZ Zona de Influencia Cable Aéreo San Cristóbal	61
Gráfica 2	Representatividad poblacional por género en Zona de Influencia Cable Aéreo San Cristóbal	62
Gráfica 3	Pirámide poblacional por edad y género en Zona de Influencia Cable Aéreo San Cristóbal	63
Gráfica 4	Proyección poblacional 2018-2024 UPZ Zona de Influencia	63
Gráfica 5	Nivel máximo de educación poblacional en Zona de Influencia Cable Aéreo San Cristóbal	64
Gráfica 6	Estratificación del AID	65
Gráfica 7	Número de empleados negocios encuestados en San Cristóbal	91
Gráfica 8	Número de empleados externos o familiares en los negocios encuestados en San Cristóbal	92
Gráfica 9	Negocios que cuentan con matrícula mercantil renovada en cámara y comercio	93
Gráfica 10	Porcentaje de clientes de los negocios encuestados que se encuentran en el mismo sector	93
Gráfica 11	Relación de los negocios encuestados con otros que se encuentran en el mismo sector	93
Gráfica 12	Años que llevan funcionando los negocios encuestados	94
Gráfica 13	Situación de los negocios encuestados en comparación con años anteriores	95
Gráfica 14	Situación actual de los negocios encuestados	95
Gráfica 15	Situación actual de la demanda de productos de los negocios encuestados	96
Gráfica 16	Respuesta a la pregunta ¿cree que existe un mejor mes de ventas en el año? Negocios encuestados en San Cristóbal	96
Gráfica 17	Tipos de establecimientos encuestados en San Cristóbal	97
Gráfica 18	Tipos de negocios encuestados en San Cristóbal	98
Gráfica 19	Negocios encuestados en San Cristóbal que pagan arriendo	98
Gráfica 20	Porcentaje de proveedores de los negocios encuestados que se encuentran en el mismo sector	99
Gráfica 21	Ventas netas promedio por sector económico en San Cristóbal	101
Gráfica 22	Agremiaciones negocios encuestados en San Cristóbal	109
Gráfica 23	Principales problemáticas comerciantes de la localidad San Cristóbal	110
Gráfica 24	Grupos poblacionales San Cristóbal-proyección 2021	115
Gráfica 25	Mapeo de actores	151

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

Gráfica 26 Modo de transporte que más utilizan en la zona de influencia por motivo de estudio.....	167
Gráfica 27 Modo de transporte que más utilizan en la zona de influencia por motivo de trabajo	168
Gráfica 28 Número de siniestros viales por año	178
Gráfica 29 Número de siniestros viales por mes	178
Gráfica 30 Número de accidentes por día de la semana.....	179
Gráfica 31 Clase de siniestro.....	180
Gráfica 32 Clase de siniestro y actor vial	180
Gráfica 33 Número de siniestros por año y por zona de influencia de estación .	183
Gráfica 34 Condición del fallecido por siniestros en zona de influencia de cada estación.....	184
Gráfica 35 Condición del herido por siniestros en zona de influencia de cada estación.....	185
Gráfica 36 Siniestros con daños por estación	186
Gráfica 37 Clase de siniestro en zona de influencia de cada estación.....	186

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1 Cartografía Social.....	19
Anexo 2 Matriz de resultados.....	23
Anexo 3 Matriz de recomendaciones ciudadanas.....	25
Anexo 4 Equipamientos Área de influencia directa.....	50
Anexo 5 Planos sistema Espacio Público Construido tramo 1 y 2.....	74
Anexo 6 Arbolado urbano en AI preliminar Tramos 1 y 2	75
Anexo 7 Plano-resultados del preinventario de zonas verdes-Tramo 1	76
Anexo 8 Plano-Resultado del preinventario de zonas verdes para el tramo 2	78
Anexo 9 Inventario de establecimientos comerciales	103

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

1. INTRODUCCIÓN

El componente socioeconómico en un proyecto de transporte busca analizar las características de la población que ocupa el área de influencia del proyecto, con el fin de que en etapas posteriores se logren relacionar estas características con comportamientos de los individuos y estudiar el impacto que podría tener para los diferentes agentes que confluyen en el área mencionada.

En el marco del Contrato de Consultoría No. 1630 de 2020 del Instituto de Desarrollo Urbano - IDU, cuyo objeto es “Actualización, Ajustes y Complementación de la Factibilidad y los Estudios y Diseños del Cable Aéreo en San Cristóbal, en la ciudad de Bogotá D.C.” el Consorcio CS se permite entregar el documento, denominado: **DIAGNOSTICO SOCIOECONÓMICO**,. Establecido en las obligaciones contractuales del Capítulo 13 Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica

Este entregable tiene como objetivo realizar el diagnóstico socio económico de la Localidad San Cristobal específicamente en el trazado del cable aéreo, con el fin de identificar, describir, analizar el área de influencia e identificar y evaluar los impactos para proponer las medidas de manejo que permitan el desarrollo y operación de un proyecto socialmente viable.

Este producto se elabora a partir del documento Identificación y caracterización del área de influencia en el cual se considera:

- El área de influencia directa (AID) es el territorio en el que se manifiestan los impactos sociales directos, es decir aquellos que ocurren en el mismo sitio en el que se produjo la acción generadora y al mismo tiempo, o en tiempo cercano, al momento de la acción que provocó el impacto. Esta constituida por los sectores que abarcan la zona urbana más próxima al trazado del proyecto, en el que se manifiestan los impactos que producirá la futura obra.
- El área de influencia Indirecta (AII) Es el territorio en el que se manifiestan los impactos que ocurren en un sitio aferente al área de influencia directa; es decir, aquellos que ocurren en un territorio diferente a donde se producirá la acción generadora del impacto, y en un tiempo posterior y/o alterno con relación al momento en que ocurrió la acción provocadora del impacto, que igualmente afectan positiva o negativamente a la población localizada en esta área.

Así con el objetivo de construir el diagnóstico socioeconómico del área de influencia del proyecto, el documento se estructuró de la siguiente manera: Objetivo, Metodología, Las dimensiones Física, Ambiental, Económica, Social, Cultural y de

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

Movilidad. Conclusiones y recomendaciones elementos que permiten establecer la línea base con la cual se pueda valorar la incidencia del proyecto en la comunidad del área de influencia, identificando, evaluando y analizando los impactos y las acciones de mitigación y control.

2. OBJETIVOS

Elaboración del diagnóstico Socioeconómico del proyecto cable aéreo San Cristóbal en sus áreas de influencia directa e indirecta a través de las dimensiones física, ambiental, social, económica, cultural y de movilidad.

2.1. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Contribuir con una mirada integral del proyecto desde las diferentes dimensiones de la población del área de influencia del proyecto.
- Reconocer las dinámicas de participación de las diferentes organizaciones sociales y comunitarias ubicadas sobre el área de influencia social del trazado del proyecto
- Recolectar información primaria y secundaria que permita alimentar el diagnóstico socioeconómico teniendo en cuenta las diferentes dimensiones.
- Profundizar la consulta documental y la delimitación de los barrios generada en el documento de identificación del área de influencia social directa e indirecta, incluyendo la relación del proyecto con las políticas vigentes.
- Identificar el sistema de equipamientos y otros proyectos presentes en el área de influencia del proyecto.
- Determinar las características económicas de la población de los barrios aferentes al proyecto, identificando localización de sectores comerciales y agremiaciones presentes
- Identificar los líderes comunitarios, medios de información existentes en las inmediaciones del corredor vial y las condiciones de seguridad, que aporten elementos para el análisis de los impactos en la etapa constructiva, alizando el nivel organizativo y la capacidad de gestión de la comunidad residente en el área de influencia
- Establecer las relaciones de vecindad y pertenencia de los ciudadanos de los barrios del AID con el territorio, identificando agremiaciones y/o

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

organizaciones que puedan fomentar la cultura ciudadana y la apropiación del proyecto.

- Relacionar los componentes ambientales con la dinámica de las comunidades del área de influencia
- Analizar las generalidades de movilidad del área de influencia, teniendo en cuenta las problemáticas, medios, accesos, entre otros factores que puedan ser impactados positiva o negativamente en la futura etapa de construcción.

3. METODOLOGÍA

3.1 PROPUESTA METODOLÓGICA DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO

Los métodos, técnicas e instrumentos a utilizarse en el desarrollo de las diferentes actividades propuestas serán de carácter participativo, pedagógico, vivencial, de intercambio de información, constructivo y analítico de acuerdo con la propuesta metodológica (Investigación-Acción-Participativa) del Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica del estudio.

3.2 TIPO DE ESTUDIO ENFOQUE Y MÉTODO

En concordancia con la metodología aprobada, el tipo de estudio para el presente proyecto está enfocado desde el paradigma explicativo, el cual permitirá brindar una representación de la realidad y una explicación con base en la interpretación y análisis de los datos recolectados a través de los instrumentos aplicados a la comunidad del área de influencia directa del proyecto.

La utilización de herramientas metodológicas y conceptuales integrados con otros instrumentos, permitirá al consultor contar con los elementos fundamentales para realizar un adecuado análisis del contexto local, en el que se desarrolla el estudio, en el cual el conocimiento y experiencia de la comunidad, sus posiciones y puntos de vista acerca de su entorno permiten tener una visión más amplia de las implicaciones y posibles afectaciones que se pueden generar con la ejecución del proyecto, así como la posibilidad de formular medidas de manejo acordes con la realidad social.

A través de la generación de espacios de participación ciudadana en los que se aplicarán diferentes metodologías e instrumentos a describir a continuación, se hará

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

la recolección de información primaria necesaria para la caracterización física, socioeconómica y socio territorial del área de influencia, estos encuentros se plantean por UPZ, para poder agrupar en un solo espacio a los integrantes de las Juntas de Acción Comunal y líderes de los diferentes sectores poblacionales que habitan en el territorio y que entre ellos retroalimenten la información de sus barrios y localidad.

Se debe tener en cuenta que el territorio se define como:

Una construcción cultural donde tienen lugar prácticas sociales con intereses distintos, valoraciones y actitudes territoriales diferentes para cada actor, pero adicional es escenario de poder, de gestión y de dominio del estudio y de individuos, de grupos, organizaciones y de empresas locales, nacionales y multinacionales, es decir como una superficie terrestre demarcada que conlleva una relación de posesión por parte de individuos o grupos, y que contiene límites de soberanía, propiedad, apropiación, vigilancia y jurisdicción (NATES CRUZ, 2010)

Desde este concepto los espacios urbanos no son iguales aunque coparten un mismo territorio (Localidad San Cristobal) cada sector tiene unas características particulares, que se crean con base a los límites físicos y el interés o valores que le atribuyen las personas que viven allí. Para este caso es pertinente este tipo de afirmación puesto que las características territoriales del trazado cable aéreo permite ver algunas diferencias.

3.3 PROCESO METODOLÓGICO

En la elaboración de este documento se empleó el enfoque cualitativo, que permitió centrarse en la recolección y análisis de la información. Se tomaron documentos escritos, fuentes de información web e impresa, contenidos y referencias bibliográficas las cuales fueron organizadas hacia la orientación en la construcción de saberes.

Inicialmente, se procedió a la consulta de fuentes secundarias, realizando la revisión de diagnósticos locales, socioeconómicos y de participación ciudadana de la localidad de San Cristóbal; con el fin de organizar la información, consolidar lo existente y definir la información relevante que requiere ser recolectada y/o complementada mediante la aplicación de instrumentos y/o consulta de nuevas fuentes de información para el desarrollo del documento.

Una vez se define cual es la información relevante para el diagnóstico se procedió a la recolección de información primaria por medio de diferentes instrumentos

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

(cartografía, entrevista a comerciantes y entrevista semiestructurada dirigida a organizaciones ambientalistas y recomendaciones ciudadanas) los cuales serán desarrollados en el contenido del documento.

Dando alcance a los lineamientos contractuales para el diagnóstico socioeconómico las categorías y variables a tener en cuenta para este estudio se definen en la siguiente tabla.

Tabla 1 Categorías y Variables

CATEGORÍA	VARIABLES
Dimensión Física	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Localización ✓ Identificación de Equipamientos dotacionales ✓ Análisis de uso del suelo ✓ Identificación de otros proyectos
Dimensión Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Componentes ambientales ✓ Problemáticas ambientales
Dimensión Económica	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Circuitos economía formal e informal ✓ Empleabilidad con afectación positiva o negativa ✓ Identificación de establecimientos formales e informales con sus características ✓ Ocupación y empleo ✓ Estimación de la oferta de mano de obra ✓ Agremiaciones y Organizaciones ✓ Programa de mitigación de impactos
Dimensión Social	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aspectos demográficos ✓ Educación de la población ✓ Seguridad Ciudadana ✓ Nivel organizativo de las comunidades ✓ Actores organizados ✓ Fortalecimiento Comité IDU ✓ Canales de comunicación y participación
Dimensión Cultural	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Expresiones culturales en el espacio público ✓ Bienes culturales ✓ Organizaciones y actores culturales ✓ Problemática de cultura ciudadana
Dimensión de Movilidad	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Problemática de movilidad ✓ Problemáticas de seguridad vial ✓ Principales rutas y paraderos de transporte público ✓ Estudios relacionados con personas en condición de discapacidad ✓ Equipamientos afectados por accesibilidad

Fuente: Consorcio CS, 2021

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

3.3.1 Identificación de Actores Sociales

A partir de la definición del área de influencia, elaborado en el marco del documento sobre “Identificación del área de influencia social del proyecto”, se determinaron las UPZ y barrios que hacen parte de esta. A partir de esta información se hace una primera identificación de Juntas de Acción Comunal y organizaciones presentes a lo largo del trazado del proyecto, esta información ha sido incorporada de manera inicial al directorio de actores.

Por otra parte, a partir de la identificación de las instancias de participación local, se contactaron a los líderes de la comunidad que participan en las mismas, a través de los gestores sociales de la alcaldía local de San Cristóbal que lideran las instancias de participación, las cuales se encuentran registradas en el directorio de actores sociales y que se presentan a continuación:

1. Mesa Comunitaria LGTBI
2. Consejo Consultivo Local de Política Educativa
3. Comisión Ambiental Local (CAL)
4. Concejo Local de Gestión del Riesgo
5. Mesa Local de Víctimas
6. Comité Local de DDHH
7. Concejo Local de Discapacidad
8. Comité Operativo Local de Juventud
9. Mesa Local de Barras
10. ASOJUNTAS
11. Comité Civil de Convivencia
12. Consejo Local de niños y niñas
13. Consejo local de sabios y sabias (Sector poblacional: Adulto mayor)
14. Consejo afro, raizal y palenquero
15. Mesa indígena

Con el fin de elaborar un proceso diagnóstico del territorio que evidencie las condiciones actuales del área de influencia directa del proyecto, se aplicaron instrumentos de recolección de información:

1. Cartografía social
2. Mapeo de actores
3. Entrevista a comerciantes
4. Entrevista a organizaciones ambientales
5. Observación directa

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

Dichos instrumentos fueron aplicados en espacios diferenciados a los diferentes actores sociales identificados, como se presenta a continuación.

- ✓ **Cartografía Social:** La Cartografía social como herramienta metodológica que permite la construcción de un conocimiento colectivo del territorio desde la participación de los actores sociales, es el principal instrumento de recolección de información para la elaboración del diagnóstico socioeconómico del presente estudio, el uso de esta herramienta a su vez ambiciona propiciar procesos de transformación del entorno, pero sobre todo de las dinámicas que en este se forjan respecto al desarrollo del Proyecto Urbano Integral-PUI, Sistema Cable aéreo en San Cristóbal.

La cartografía social planteo abordar a partir de preguntas orientadoras la percepción del territorio en sus dimensiones física, ambiental, económica, social, cultural y de movilidad (como se evidencia en el anexo 1), por medio de un ejercicio en el que participaran líderes de la comunidad que hacen parte de las mesas de participación local, integrantes de juntas de acción comunal del AID y funcionarios de participación de la alcaldía local de San Cristóbal.

Se trabajó sobre plano en gran formato en los que se va a ubicar el trazado por tramos, manzanas aferentes a este propiciando la identificación de la infraestructura (parques, vías, BIC, entre otros) y equipamientos presentes en la cartografía oficial del distrito, lo que permitirá que las personas se ubiquen con más facilidad en el plano. El propósito es que los participantes puedan ubicar y dibujar sobre el plano con marcadores de colores, elementos como los que se mencionan a continuación:

- ✓ Sistema de equipamientos dotacionales de interés para la comunidad en el AID del proyecto.
- ✓ Principales componentes ambientales significativos para la comunidad en el AID del proyecto.
- ✓ Problemáticas relacionadas con el componente ambiental reportado por la comunidad.
- ✓ Sectores comerciales (comercio formal e informal) y actividades económicas en el AID del proyecto.
- ✓ Condiciones de Seguridad Ciudadana
- ✓ Nivel organizativo de las comunidades
- ✓ Medios de información y canales de comunicación

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

- ✓ Expresiones culturales de la población en el espacio público
- ✓ Bienes de Interés Cultural
- ✓ Organizaciones y actores culturales en el AID del proyecto.
- ✓ Problemáticas de Cultura Ciudadana.
- ✓ Infraestructura de transporte y medios de accesibilidad (Vías arteriales, intermedias, locales y peatonales).
- ✓ Invasión de espacio público (Comercio o habitante de calle)
- ✓ Tipo de transporte
- ✓ Puntos de encuentro social
- ✓ Paisaje (Caños, humedales, cuerpos de agua, montañas, reservas)
- ✓ Espacio público que requiere mantenimiento
- ✓ Puntos de difícil tránsito Peatonal
- ✓ Ruta de los ciclistas



Anexo 1 Cartografía Social

Registro fotográfico 1 Cartografía social

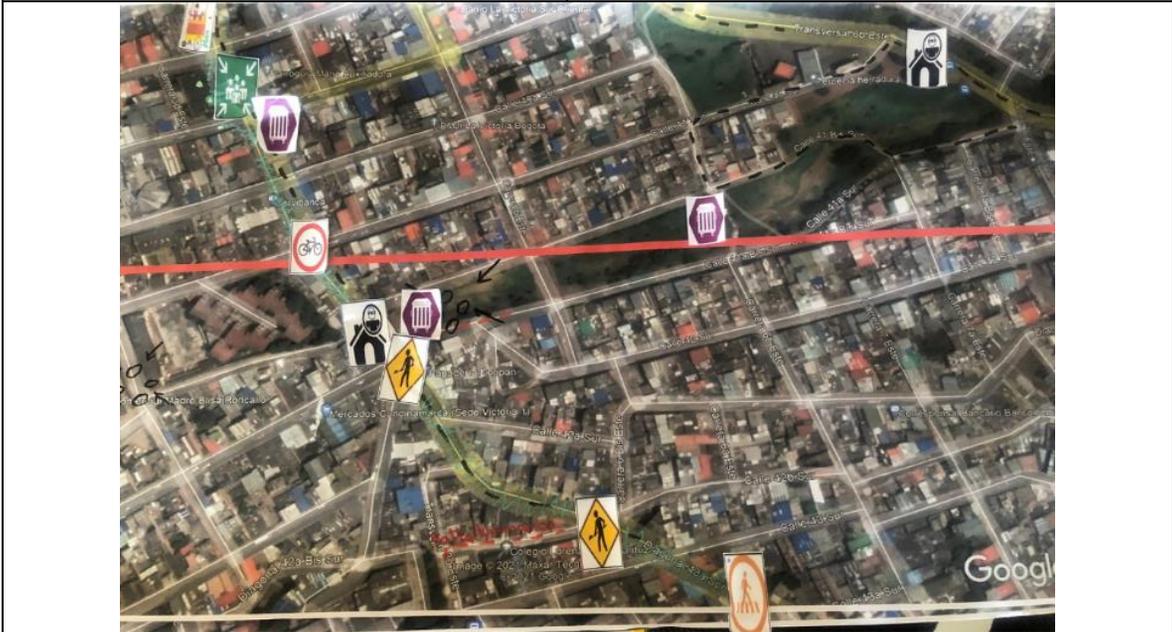
	
<p>Fecha: 09-09-2021 Lugar: Auditorio Plaza ferial (Contiguo a Portal 20 de julio) Descripción: Taller de cartografía social- CTO IDU-1630-2020</p>	<p>Fecha: 14-09-2021 Lugar: Auditorio Plaza ferial (Contiguo a Portal 20 de julio) Descripción: Taller de cartografía social- CTO IDU-1630-2020</p>

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--



Fecha: 09-09-2021
Lugar: Auditorio Plaza ferial
(Contiguo a Portal 20 de julio)
Descripción: Taller de cartografía social-
CTO IDU-1630-2020

Fecha: 16-09-2021
Lugar: Centro de Desarrollo Comunitario
La Victoria
Descripción: Taller de cartografía social-
CTO IDU-1630-2020



Fecha: 16-09-2021
Lugar: Centro de Desarrollo Comunitario La Victoria
Descripción: Taller de cartografía social-CTO IDU-1630-2020- Plano resultado del taller

Fuente: Consorcio CS, 2021

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Para ello se llevaron impresos en papel los iconos que representan cada una de las temáticas para facilitar la localización de los puntos.

Ilustración 1 Iconos complementos Cartografía Social



Fuente: Consorcio CS, 2021

✓ **Entrevista a comerciantes**

Con el fin de complementar el proceso de caracterización de los sectores económicos formales e informales del área de influencia del proyecto, se diseñó la aplicación de una entrevista estructurada dirigida a los comerciantes del área de influencia directa del proyecto, de acuerdo con los resultados presentados en el documento de identificación y caracterización del área de influencia social del proyecto, en donde se identificó que dichos sectores se ubican en los barrios aferentes al Portal 20 de julio, La Victoria y Altamira.

La entrevista se estructuró por bloques de preguntas que obedecen en primer lugar a la identificación del tipo de negocio y el tamaño del mismo en términos de la ocupación de mano de obra; en segunda instancia se indaga por la viabilidad económica del mismo y las relaciones con otros comerciantes del lugar; y finalmente se agrupan preguntas que refieren a las percepciones de los comerciantes frente a su situación actual y sus expectativas futuras.

Tras realizar la identificación de los sectores comerciales del AID, se realizó el conteo de los establecimientos comerciales ubicados en el buffer de 250 metros (definido para el AID) a la redonda tomando como punto central la ubicación de cada

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

una de las estaciones (Estación de transferencia, estación intermedia y estación de retorno) a través de un proceso de observación directa.

Registro fotográfico 2 Aplicación Entrevistas a Comerciantes

	
<p>Fecha: 07-09-2021 Lugar: Locales comerciales plaza ferial AID (Portal 20 de julio) Descripción: Entrevista a comerciantes-CTO IDU-1630-2020</p>	<p>Fecha: 10-09-2021 Lugar: Locales comerciales- Barrio: La Victoria (AID) Descripción: Entrevista a comerciantes-CTO IDU-1630-2020</p>
	
<p>Fecha: 08-09-2021 Lugar: Locales comerciales- Barrio: Altamira (AID) Descripción: Entrevista a comerciantes-CTO IDU-1630-2020</p>	<p>Fecha: 09-09-2021 Lugar: Comercio informal- Barrio: La Victoria (AID) Descripción: Entrevista a comerciantes-CTO IDU-1630-2020</p>

Fuente: Consorcio CS, 2021

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

El análisis de los resultados se presentará en el capítulo de Dimensión Económica, se realizó la tabulación de la respuesta para contar con el registro de las mismas.

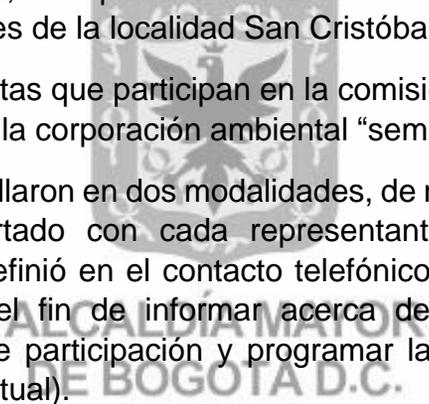
Anexo 2 Matriz de resultados.

- ✓ Entrevista semiestructurada dirigida a organizaciones ambientalistas

Con el fin de complementar información de la dimensión ambiental del diagnóstico con relación a las problemáticas evidenciadas por la comunidad en el territorio y teniendo en cuenta la ubicación estratégica en cuanto a condición ambiental en la que se ubica la localidad, se aplicó una entrevista semiestructurada dirigida a organizaciones ambientales de la localidad San Cristóbal:

1. Líderes ambientalistas que participan en la comisión ambiental local-CAL
2. Representantes de la corporación ambiental “sembradores de futuro”

Las entrevistas se desarrollaron en dos modalidades, de manera virtual o presencial de acuerdo a lo concertado con cada representante de las organizaciones ambientales, lo cual se definió en el contacto telefónico inicial que se realizó con cada organización, con el fin de informar acerca de la actividad, verificar la disponibilidad e interés de participación y programar la fecha y modalidad de la entrevista (presencial o virtual).


MOVILIDAD
 Instituto de Desarrollo Urbano

Para el caso de las entrevistas en modalidad virtual, se desarrollaron a través de plataforma Microsoft Teams. Por medio de los siguientes Link

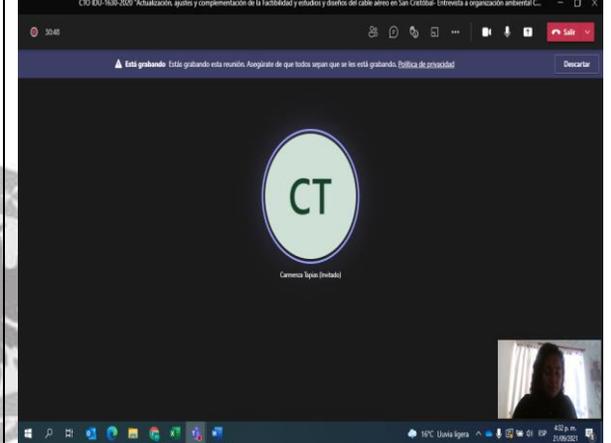
- ✓ Entrevista a organizaciones ambientales-CORPOSEF-ACEITES SAN CRISTÓBAL-RED VIGÍAS DE LA CHIGUAZA.

https://teams.microsoft.com/l/meetup-join/19%3ameeting_ODAzNDcxNzAtMDg2Mi00ODRiLTk4OTYtNmlwOGVIZWQ1ZDBl%40thread.v2/0?context=%7b%22Tid%22%3a%22c3ae9889-154b-4dc6-be28-c8fda0f3488f%22%2c%22Oid%22%3a%224197b4b3-c7ee-4f5b-a905-544d88d5f57b%22%7d

✓ Entrevista a organización ambiental CEA

https://teams.microsoft.com/l/meetup-join/19%3ameeting_ZmJiZTlmYzItNzdiNS00MGFjLWFmODQqOWUyODhiYTU0ZjU5%40thread.v2/0?context=%7b%22Tid%22%3a%22c3ae9889-154b-4dc6-be28-c8fda0f3488f%22%2c%22Oid%22%3a%224197b4b3-c7ee-4f5b-a905-544d88d5f57b%22%7d

Registro fotográfico 3 Aplicación Entrevistas a Organizaciones ambientales

	
<p>Entrevista a organizaciones ambientales (Presencial) Fecha: 20-09-2021 Organización: CORVIF</p>	<p>Entrevista a organizaciones ambientales (Virtual) Fecha: 21-09-2021 Organización: Corporación Ecológica CEA</p>
	
<p>Entrevista a organizaciones ambientales (Presencial) Fecha: 23-09-2021 Organización: Red amigos del Zuque</p>	<p>Entrevista a organizaciones ambientales (Virtual) Fecha: 24-09-2021 Organización: CORPASEF Asociación Aceites San Cristóbal Red Vigías de la Chiguaza</p>

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

- ✓ Matriz de Sistematización y Retroalimentación Participativa de la Gestión Social

Uno de los productos contractuales es la generación de una matriz de sistematización y retroalimentación participativa de la gestión Social, en la cual se registran las recomendaciones urbanísticas, económicas, sociales, culturales, de movilidad y ambientales, obtenidas durante los espacios participativos que se han generado en el desarrollo del estudio. Esta matriz se puede consultar en el anexo 3.

Anexo 3 Matriz de recomendaciones ciudadanas.

Es importante mencionar que los resultados de la aplicación de los instrumentos anteriormente relacionados se ven reflejados en el análisis de cada una de las dimensiones que conforman este documento.

3.4. INFORMACIÓN SECUNDARIA

Se efectuó la consulta de fuentes documentadas de la Alcaldía y entidades nacionales y distritales con presencia en la Localidad de San Cristóbal, especialmente las UPZ del área de influencia. A continuación, se enumeran dichas fuentes:

- ✓ Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022)
- ✓ Plan de Desarrollo Distrital-PDD (2020-2024)
- ✓ Plan de Ordenamiento Territorial- POT
- ✓ Plan Maestro de Movilidad- PMM
- ✓ CONPES 4034
- ✓ Plan de Desarrollo Local
- ✓ Diagnóstico Local con Participación Social-Localidad San Cristóbal. Bogotá: ESE San Cristóbal (2014).
- ✓ Estudio social para el corredor de transporte por cable en la localidad de San Cristóbal de Bogotá. Bogotá: SDM ETMVA. (2014).
- ✓ Diagnóstico de los principales aspectos territoriales, de infraestructura, demográficos y socioeconómicos. Bogotá: Secretaría Distrital de Planeación. (2017)
- ✓ Proyecciones de población para el total de la ciudad 2005-2050, a nivel de localidad 2005-2035. Bogotá: Secretaría Distrital de Planeación.
- ✓ Dinámica de la construcción por uso Localidad San Cristóbal 2002-2012. [documento en línea]. Disponible en

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

<https://www.catastrobogota.gov.co/sites/default/files/archivos/san%20crist%C3%B3bal.pdf> (2013).

Así mismo, a través de la consulta de documentos del Departamento Administrativo de Planeación Distrital, el plan maestro de movilidad (decreto Distrital 319/2016), el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras Públicas, el Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá, Localidad de San Cristóbal y otras entidades que comprendan intervención y Proyectos en el área de influencia del trazado Cable aéreo.

4. RELACIÓN DEL PROYECTO CON LAS POLÍTICAS DISTRITALES Y NACIONALES.

En el presente título se presenta el análisis de la relación del proyecto “Actualización, ajustes y complementación de la Factibilidad y los estudios y diseños del cable aéreo en San Cristóbal, en Bogotá D.C” con las políticas distritales y nacionales vigentes.

4.1 Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022)

El PND “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” contempla en su planteamiento unos objetivos de política pública denominados pactos, dentro de los cuales se plantea el pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, en donde el desarrollo del proyecto cable aéreo San Cristóbal responde a los siguientes objetivos del pacto o línea:

1. Modernizar los sistemas de transporte público, con mejores tecnologías, mayor accesibilidad para la población con discapacidad y tarifas al alcance de todos
2. Reducir los tiempos de viaje y los costos a través de la eficiencia e integración de los modos de transporte (**aéreo**, marítimo, fluvial, férreo, carretero).

De igual manera, dentro de las estrategias contempladas en el PND para dar cumplimiento a los objetivos de la línea (pacto) y que se relacionan con el proyecto cable aéreo se encuentran la 1. implementación de proyectos intermodales, evaluando las condiciones para mejorar la prestación del servicio, 2. La oferta de

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

alternativas de transporte de pasajeros y carga que minimicen la congestión, la siniestralidad y la contaminación y 3. Mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos.

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que el desarrollo del proyecto cable aéreo en San Cristóbal responde a los objetivos planteados en el Plan Nacional de Desarrollo vigente, toda vez que es una alternativa de transporte que promueve la intermodalidad con el sistema de transporte masivo BRT y Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad de Bogotá; además, se proyecta como un medio de transporte que contribuirá a disminuir la congestión vial, decrecer las cifras de siniestros viales y con la no generación de emisiones de gases teniendo en cuenta la tecnología del sistema de transporte.

4.2 Plan de Desarrollo Distrital-PDD (2020-2024)

Mediante el acuerdo 761 de 2020 se adopta el Plan de Desarrollo Económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital entre el año 2020 y el 2024, declarado “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”.

El PDD contempla cinco (5) propósitos, dentro de los cuales el número cuatro “Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible” está orientado a la promoción de modos sostenibles de transporte, el mejoramiento de los tiempos y de la experiencia del desplazamiento. Para el logro de este objetivo la administración Distrital planteo estrategias y proyectos específicos los cuales se encuentran referenciados en el acuerdo 761 de 2020, capítulo III, en donde se presenta como parte del programa estratégico- Sistema de movilidad sostenible la meta de “Avanzar en el 60% de la construcción del cable aéreo de San Cristóbal y estructuración de otros dos cables” (CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. , 2020)

Lo anterior da cuenta del desarrollo del proyecto “Actualización, ajustes y complementación de la Factibilidad y estudios y diseños del cable aéreo en San Cristóbal, como parte del proceso para dar alcance a la meta estratégica de contar con la construcción del 60% de este sistema de transporte aéreo en la localidad San Cristóbal hacia la finalización de la administración de turno en el 2024, integrándose así al modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible que se plantea para la Bogotá Región. De igual manera, el PDD contempla dentro de sus metas la revitalización urbana para la competitividad en donde uno de los proyectos de la ciudad está orientado a la localidad San Cristóbal en torno al cable aéreo, dicho programa se describe en el título 4.7.2.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

4.2.1 Proyectos a cargo de la Secretaría Distrital del Hábitat

La Secretaría Distrital del Hábitat es la entidad encargada de implementar el programa definido por el Plan de Desarrollo Distrital como Revitalización urbana para la competitividad, uno de los proyectos de revitalización priorizados en la ciudad, está dirigido a la localidad de San Cristóbal, con el objetivo de generar procesos de activación, regulación y fortalecimiento de dinámicas sociales, económicas y ambientales de territorios próximos a nuevas intervenciones públicas de desarrollo urbano integral; es aquí donde el proyecto cable aéreo ingresa como elemento central en este proceso de revitalización del territorio

En este sentido, la Secretaría Distrital del Hábitat plantea seis acciones de intervención:

1. Espacio público para el cuidado
2. Acupuntura Urbana
3. Eco barrios
4. Plan Terrazas
5. Mejoramiento integral de barrios
6. Articulación con oferta institucional

Dichas acciones se proponen con el fin de promover incentivar y potenciar el restablecimiento del equilibrio social, ambiental y económico de un entorno urbano estratégico desde el enfoque del desarrollo sostenible de los territorios y del mejoramiento integral del hábitat. (Secretaría Distrital del Hábitat, 2021)

De acuerdo con lo expuesto por la Secretaría Distrital del Hábitat en reunión realizada con la Consultoría, Transmilenio, IDU, Secretaría de Ambiente y Secretaría Distrital de Movilidad en el marco de la articulación con oferta institucional (mesa interinstitucional), el programa de revitalización cuenta con cuatro proyectos de activación cultural, tres proyectos de acupuntura urbana, dos proyectos de eco barrios, dos ejes ambientales y cuatro comerciales dirigidos al área de influencia del proyecto cable aéreo, la localidad San Cristóbal, en este sentido, cabe anotar que Secretaría del Hábitat se encuentra en proceso de estudios y diseños de los tres grandes nodos de equipamientos, cinco manzanas para la cualificación de la oferta de vivienda y siete corredores (peatonal y ambiental).

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

4.2.2.1 Caja de Vivienda Popular

La caja de vivienda popular como entidad del sector Hábitat, tiene a su cargo la implementación los programas de mejoramiento integral de barrios y el Plan Terrazas, los cuales se desarrollan en la localidad de San Cristóbal en zonas aferentes al trazado del cable aéreo.

El programa de mejoramiento integral de barrios está orientado a mejorar entornos barriales y propiciar la construcción de tejido social, la Dirección de Mejoramiento de Barrios de la Caja de la Vivienda Popular contribuye a optimizar la infraestructura en espacios públicos a escala Barrial en los territorios priorizados por la secretaria Distrital del Hábitat.



En cuanto al Plan Terrazas, es un programa de mejoramiento de la calidad del hábitat construido, a través de una intervención integral y progresiva para mejorar las viviendas de origen informal y su entorno, con intervenciones en la estructura de vivienda que disminuyan la vulnerabilidad física de las construcciones en los barrios legalizados urbanísticamente; se orienta además a mejorar las condiciones de habitabilidad, y a la generación de nuevos espacios habitables.

ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD

4.2.2.2 Secretaría Distrital de Movilidad

Instituto de Desarrollo Urbano

La Secretaría Distrital de Movilidad tiene como oferta institucional en el área de influencia del proyecto cable aéreo, el desarrollo del proyecto barrios vitales, como estrategia caracterizada por priorizar la caminata junto con otros modos activos, mejorar las condiciones ambientales, aumentar el espacio peatonal, disminuir las velocidades y restringir modos que representan riesgos de siniestros viales.

En el marco del programa de revitalización urbana en San Cristóbal, específicamente en el barrio La Victoria, se encuentra en etapa de estructuración y prediseño, lo que implica la evaluación de indicadores e implementación de piloto, se proyecta la entrega al mes de marzo de 2020 para dar paso a estudios y diseños.

4.3 Plan de Ordenamiento Territorial- POT

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

El Plan de Ordenamiento Territorial vigente, expedido a través del decreto 190 de 2004, corresponde al instrumento definido para la planificación del ordenamiento del territorio urbano y rural en el distrito capital.

El POT de Bogotá contempla que la política de movilidad se debe orientar a mejorar la productividad de la ciudad y la región mediante acciones coordinadas sobre los subsistemas vial, de transporte y de regulación y control del tráfico con el fin de garantizar proyectos eficientes, seguros y económicos, que tiendan a la generación de un sistema de transporte de pasajeros urbano regional integrado y a la organización de la operación del transporte de carga para mejorar su competitividad en los mercados nacionales e internacionales. (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004)

El proyecto cable aéreo en San Cristóbal como parte del Sistema Integrado de Transporte Público de la ciudad, es una alternativa de transporte de pasajeros que responde a las necesidades en términos de movilidad que contempla la política en el POT, y que se presentan específicamente en el territorio objeto del proyecto (Localidad cuarta), teniendo en cuenta los procesos de expansión y crecimiento del desarrollo urbano en la zona, con el fin de mejorar las condiciones de la oferta de transporte actual.

4.4 Plan Maestro de Movilidad- PMM

Acorde con el POT del distrito capital, el Plan Maestro de Movilidad (PMM) reglamentado por el decreto 319 de 2006 tiene por objeto concretar las políticas, estrategias, programas, proyectos y metas relacionados con la movilidad del Distrito Capital, y establecer las normas generales que permitan alcanzar una movilidad segura, equitativa, inteligente, articulada, respetuosa del medio ambiente, institucionalmente coordinada, y financiera y económicamente sostenible para Bogotá y para la Región. (Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C., 2006)

La relación con el proyecto cable aéreo en San Cristóbal se encuentra en primera medida, con los objetivos específicos que plantea el PMM, destacando de manera específica los siguientes:

- Mejorar la accesibilidad y conectividad de los sectores periféricos y rurales de la ciudad, con las distintas centralidades y el centro de la ciudad.
- Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).
- Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

- Articular mediante intercambiadores modales los diversos modos de transporte urbano e interurbano de pasajeros con el fin de optimizar los flujos de tráfico y de privilegiar aquellos modos menos contaminantes del medio ambiente.
- Reducir los niveles de contaminación ambiental por fuentes móviles e incorporar criterios ambientales para producir un sistema de movilidad ecoeficiente.

De igual manera, el PMM establece como eje del sistema de movilidad de la ciudad el SITP como Sistema Integrado de Transporte Público, el cual tiene como componentes 1. Transporte masivo, 2. Transporte público colectivo y 3. Transporte público individual, en donde el proyecto cable aéreo en San Cristóbal se incluye dentro del proyecto Red de transporte por Cable Aéreo del Programa Integral de Movilidad de la Región Bogotá-Cundinamarca (PIMRC).

4.5 CONPES 4034

El Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) aprobó el documento 4034 “Apoyo del Gobierno nacional a la actualización del Programa Integral de Movilidad de la Región Capital Cundinamarca en adelante PIMRC, con el fin de mejorar las condiciones de movilidad de la región Bogotá - Cundinamarca, mediante la conformación de una red de transporte público sostenible, de amplia cobertura, calidad y accesible, con una proyección a 2027, 2035 y de largo plazo, y estableciendo la priorización de proyectos.”

De acuerdo con lo anterior, la actualización del PMIRC como se evidencia en el documento CONPES 4043, contempla la finalización de la construcción del Cable aéreo en San Cristóbal, tramo Portal 20 de julio-Altamira a corte del año 2027.

Tabla 2 Proyectos considerados por corte temporal 2027, 2035 y largo plazo

COMPONENTE	2027*	2035	LARGO PLAZO
Red Regional de Corredores férreos	Red Metro PLMB Tramo 1 Trenes de cercanías Regiotram de occidente	Red Metro Metro suba-Engativá Extensiones PLMB al norte Trenes de cercanías Regiotram del norte	Red Metro Corredor férreo del sur Tte. Masivo Av. Boyacá.
SITP	Red corredores troncales Av. Carrera. 68 Av. Ciudad de Cali Soacha-Américas Carrera 7	Red corredores troncales Borde Occ. - Calle 13 Extensión Troncal Av. Ciudad de Cali Cable Cable San Rafael	Red corredores troncales Extensión CII. 80 Extensión CII 26 Continuación Plan Marco Extensión Av.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

COMPONENTE	2027*	2035	LARGO PLAZO
	Ciclo-alameda Medio Milenio Cable Cable Usaquén- El Codito Cable Reencuentro Monserrate Cable S. Cristóbal- Altamira	Cable S. Cristóbal Juan Rey Cable Ciudadela Sucre Cable Potosí- Sierra Morena	Ciudad de Cali Soacha
Conectividad y competitividad regional	Ampliación Auto norte Ampliación Carrera 7	Perimetral de la Sabana vía Suba-Cota Calle 63 Borde Occ. ALO Centro	
Nota * Año en que se proyecta habrá finalizado la construcción o se encuentren operando proyectos actualmente cofinanciados y en desarrollo			

Fuente: Tomado de documento CONPES 4034, 2021

El desarrollo del sistema cable aéreo en San Cristóbal se incluirá dentro de la Red de Movilidad Multimodal de Bogotá- Región, lo cual hace parte de la apuesta del Programa Integral de Movilidad de la Región Capital-Cundinamarca, con el fin de permitir acceso, cobertura y complementariedad del sistema de movilidad urbano, rural y regional.

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

4.6 Plan de Desarrollo Local

MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

Acuerdo Local Número 106 de 2020 Por el cual se adopta el plan económico, Social, Ambiental y de obras públicas para la localidad de San Cristóbal 2021-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”

En el capítulo cinco (5) del Plan de Desarrollo Local se abordan los objetivos, propuestas y programas establecidos para favorecer la movilidad de la localidad, a la luz del propósito cuatro (4) del Plan de Desarrollo Distrital. Aunque en dichos planteamientos no se hace referencia al desarrollo del presente estudio, desde la consultoría se realizará la articulación con la Alcaldía Local con el fin de coordinar acciones en pro de garantizar la integralidad de la movilidad.

En el capítulo IV el plan de desarrollo Local propone promover la participación ciudadana de manera virtual en los distintos espacios habilitados por la Alcaldía Local y en las instancias de participación, por lo anterior es importante la articulación con la Alcaldía con el fin de favorecer el ejercicio participativo de la comunidad en torno al proyecto.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

4.7 Proyectos de Infraestructura y espacio público aferentes

4.7.1 Proyectos a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano- IDU en el AID del proyecto.

El Instituto de Desarrollo Urbano, además del proyecto cable aéreo en San Cristóbal es responsable de los siguientes proyectos en la localidad cuarta:

Tabla 3 Proyectos a cargo del IDU en localidad San Cristóbal

PROYECTO	ETAPA (% actual)
Punto inestable Amapolas (Av. Los cerros entre CL 23 sur y Tv. 17 D)	Obra (2%)
Acción popular malla vial y andenes (KR 4 este entre CL 46 D Sur y CL 45 sur)	Estudios y diseños (85%)
Av. Los cerros entre salida al llano y Av. Villavicencio	Estudios y diseños (finalizado)
Par vial Av. Cra. 7 desde Av. de los Comuneros hasta Av. de la Hortua Av. CL 1	Estudios y diseños (Finalizado)

Fuente: Consorcio CS, 2021

De los proyectos presentados en la tabla anterior, el desarrolló de la Av. Los cerros es el único que se encuentra relacionado con el proyecto cable aéreo en la localidad, por encontrarse dentro del área de influencia directa a la altura de la carrera 13 B este, en límites costado oriental del barrio Altamira, donde se proyecta la implantación de la estación de retorno del sistema cable, los dos proyectos entre otras cosas, se orientan a mejorar las condiciones de movilidad de la zona más Oriental de la localidad y se proyectan como complementarios favoreciendo la característica intermodal del eje estructural de la movilidad de la región Bogotá-Cundinamarca, Sistema Integrado de Transporte Público.

4.7.2 Proyectos a cargo de las empresas de servicios públicos en el AID del proyecto.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

De acuerdo con la consulta realizada en relación a los proyectos que las empresas de servicios públicos en Bogotá desarrollan o desarrollaran en el Área de Influencia Directa del proyecto cable aéreo en San Cristóbal, confirmando lo siguiente:

- Empresa de energía de Bogotá Enel-Codensa

En el AID del proyecto, Codensa reportó mediante oficio No. 08800244 el 22 de junio de 2021, la ejecución de intervenciones ya finalizadas en el barrio Atenas en el año 2018, se relaciona de igual manera la ejecución de intervención proyectada para el año 2022 en el sector de Guacamayas, barrio aferente al AID del proyecto cable aéreo en San Cristóbal.

- Empresa de acueducto y alcantarillado de Bogotá-EAAB

De acuerdo con lo referido en el memorando interno EAAB 2541001-2020-1738 el 3 de marzo de 2021, la empresa de acueducto y alcantarillado de Bogotá no tiene previsto realizar ningún tipo de intervención a la infraestructura de las redes matrices presentes dentro del polígono de intervención del proyecto cable aéreo en San Cristóbal. Sin embargo, la EAAB refiere que esta información está sujeta a modificaciones por lo que resulta necesario el contacto constante de la Consultoría y posteriormente el Contratista al que se le adjudique el proyecto con la dirección Red Matriz del acueducto.

In: **5. DIMENSIÓN FÍSICA**
Instituto de Desarrollo Urbano

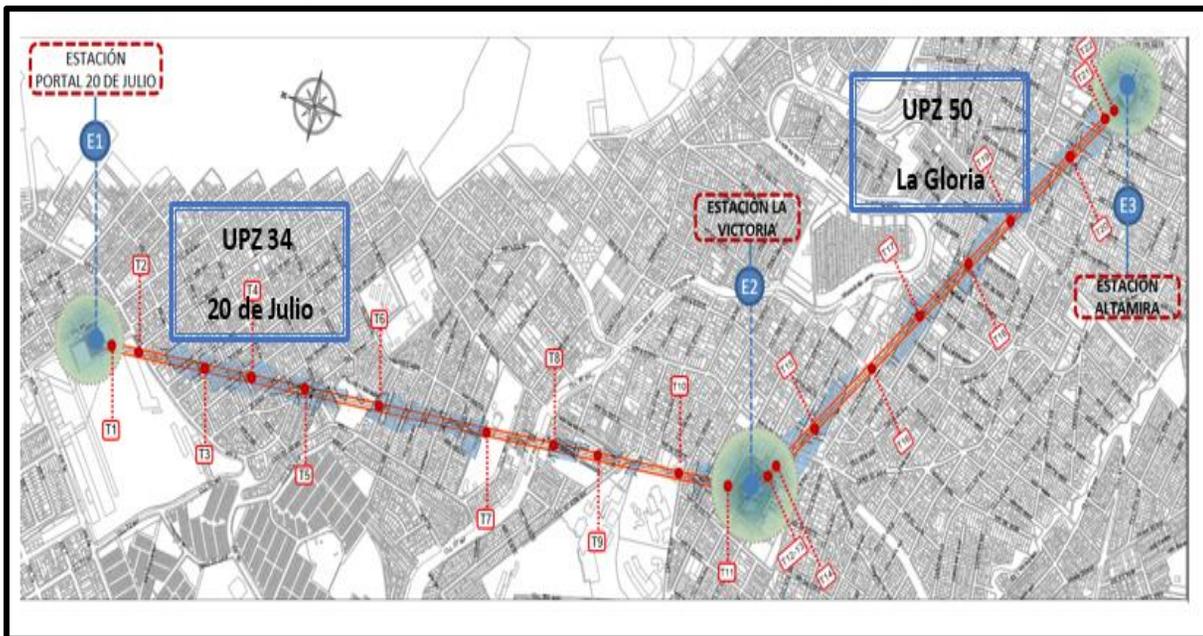
5.1 Área de Influencia Indirecta y Directa.

De acuerdo con la ubicación del trazado inicial resultado de los estudios de Factibilidad desarrollados por el contrato interadministrativo de Consultoría No. 2012-1531 (CN 2012-0186) de noviembre de 2012, suscrito entre la Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá y la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá Ltda.-ETMVA, en donde se estableció la estación inicial (de transferencia) en el Portal 20 de Julio, pasando por una estación intermedia propuesta en el barrio La Victoria y llegando hasta una estación de retorno en el barrio Altamira, se identifica la ubicación del estudio más específicamente en las UPZ 34 y 50.

Por lo anterior, en la identificación del área de influencia del proyecto, se determina como área de influencia indirecta a la localidad de San Cristóbal, y específicamente

a las cinco UPZ que la integran, comprendiendo el sistema cable aéreo como un proyecto integral que implica la consolidación de una alternativa de transporte masivo que busca transformar el territorio a partir de procesos apropiación territorial, Cultura Ciudadana, activación económica y promoción cultural.

Plano 1 UPZ Área de influencia trazado cable aéreo San Cristóbal



Fuente: Consorcio CS 2021.

Por otra parte, de manera específica se determina como área de influencia directa AID del proyecto los barrios en donde se proyecta la implantación de estaciones y trazado del sistema cable aéreo; teniendo en cuenta que allí se manifestarán los impactos sociales directos, dichos barrios son presentados en la tabla 4

Tabla 4 Identificación preliminar de UPZ y barrios ubicados en área de influencia del proyecto.

UPZ	TRAMO	BARRIOS	ZONA
No. 34 20 de Julio	Tramo 1 Portal 20 de Julio-La Victoria	Bello Horizonte	Trazado cable aéreo desde estación de transferencia a estación intermedia.
		Villa de los Alpes	
		Atenas	
La Colmena			
No. 50 La Gloria		La Victoria	

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

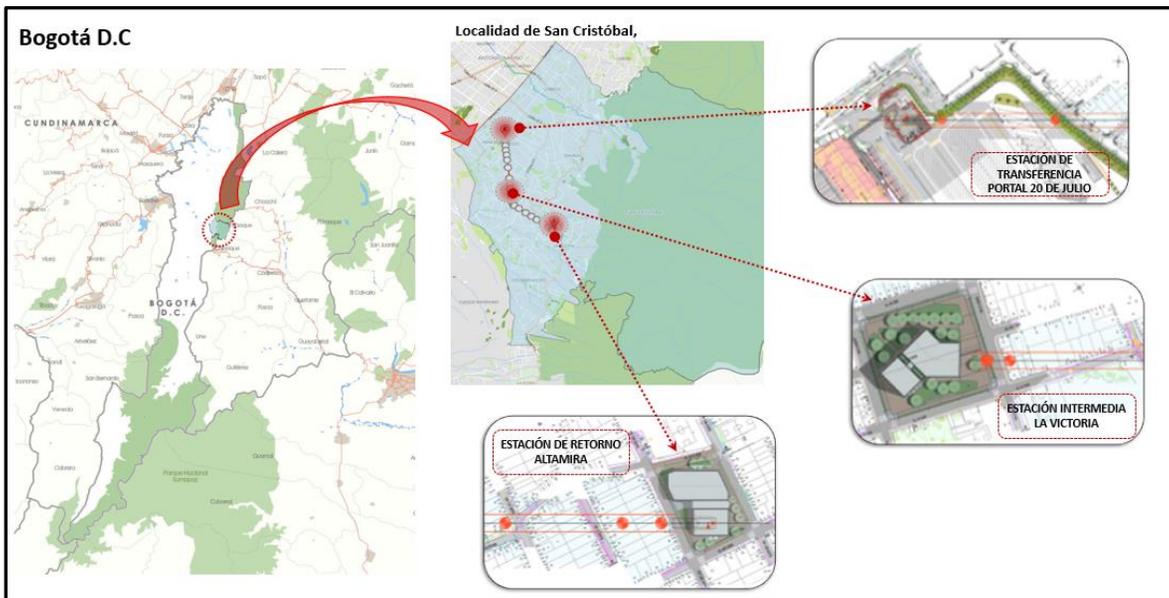
UPZ	TRAMO	BARRIOS	ZONA
	Tramo 2 La Victoria- Altamira		Estación intermedia
		Altamira	Estación de retorno
		San José Sur Oriental	Trazado cable aéreo desde estación intermedia a estación de
		La Gloria Oriental	

Fuente: Consorcio CS, 2021

5.2 Ubicación del proyecto.

El sistema de transporte por cable aéreo está ubicado en la Localidad de San Cristóbal hacia el sur de Bogotá., la localización del proyecto según estudio de factibilidad suministrado por el IDU, inicia en el Portal 20 de Julio donde se proyecta la futura construcción de la estación de transferencia con el sistema Transmilenio, y continúa en sentido sur oriental hacia las laderas de los Cerros del Sur, específicamente los sectores La Victoria para la localización de la estación intermedia y desde este punto se gira levemente hacia el costado oriental hasta el barrio Altamira punto donde se ubicara la estación retorno para el ramal principal del proyecto del cual el Consorcio CS realiza el diseño del mismo.

Figura 1 Ubicación General del Proyecto



Fuente: Consorcio CS, 2021

5.3 Unidades de Planeamiento Zonal (UPZ)¹

Según POT, las localidades de Bogotá están divididas en Unidades de Planeamiento Zonal –UPZ- las cuales, de acuerdo con el POT, tienen como propósito definir y precisar el planeamiento del suelo urbano, respondiendo a la dinámica productiva de la ciudad y a su inserción en el contexto regional, involucrando a los actores sociales en la definición de los aspectos de ordenamiento y control normativo a escala zonal. La localidad de San Cristóbal tiene 5 UPZ, las cuales se clasifican como se muestra en la siguiente tabla:

Tabla 5 Clasificación y Extensión de las UPZ – Localidad San Cristóbal

Número	UPZ	Clasificación	Área (ha)	%
32	San Blas	Residencial de Urbanización incompleta	400,0	24,3%
33	Sosiego	Residencial consolidado	234,9	14,3%
34	20 de Julio	Residencial de Urbanización incompleta	262,5	15,9%
50	La Gloria	Residencial de Urbanización incompleta	385,9	23,4%
51	Los Libertadores	Residencial de Urbanización incompleta	364,9	22,1%
Total			1.648,3	100,0%

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial-Documento de diagnóstico, 2020

¹ Art. 43 del Decreto 190 de 2004 “Los instrumentos de planeamiento urbanístico constituyen procesos técnicos que, mediante actos expedidos por las autoridades competentes, contienen decisiones administrativas para desarrollar y complementar el Plan de Ordenamiento Territorial. Deberán incluir, además, los mecanismos efectivos de distribución equitativa de cargas y beneficios, en los términos señalados en el capítulo anterior”.



**ALCALDIA MAYOR
BOGOTÁ D.C.**
Instituto
DESARROLLO URBANO

ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y
COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN
SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.

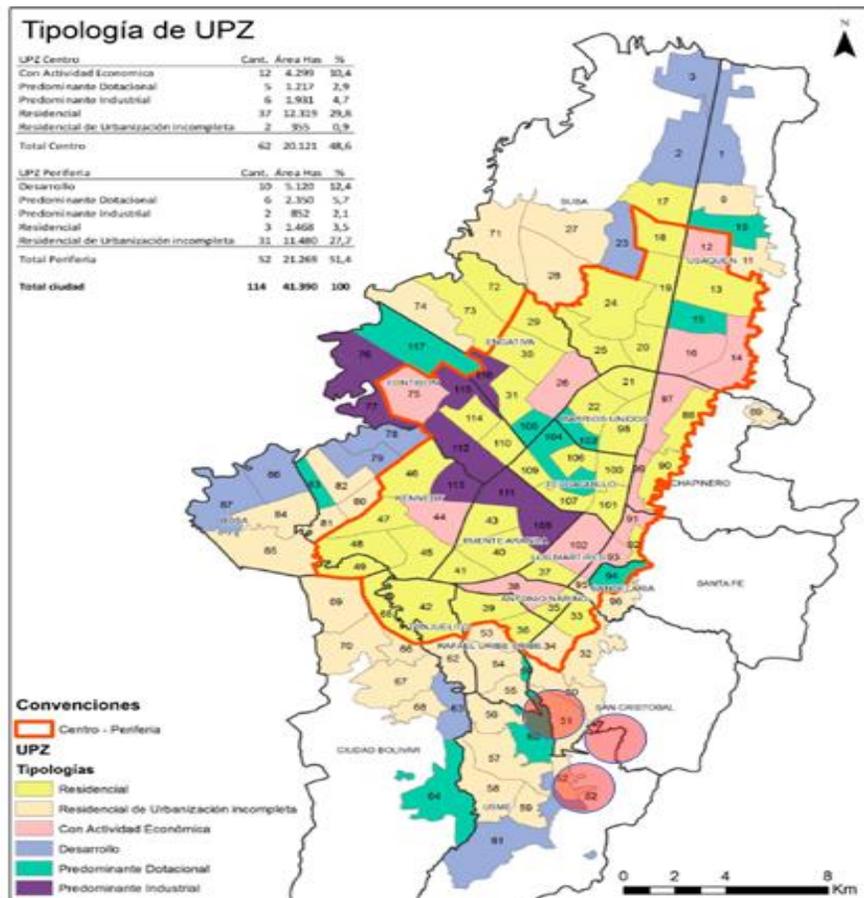


Plano 2 Localización de UPZ, 34 Veinte de Julio, 50 La Gloria.



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**
MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano



Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial Documento de diagnóstico 2020

Instituto de Desarrollo Urbano

El trazado del corredor aéreo San Cristóbal, cruza las unidades de planeamiento zonal 34 Veinte de Julio y 50 La Gloria, todas pertenecientes a la localidad No 4 San Cristóbal.

La UPZ 20 de Julio se ubica al sur de la UPZ Sosiego, al oriente de la carrera 10. Tiene una superficie de 263 ha. Esta UPZ limita por el norte con la avenida Primero de Mayo (calle 22 sur), por el oriente con la carrera 4 este y la avenida La Victoria, por el sur con la avenida Ciudad de Villavicencio y por el occidente con la avenida Fernando Mazuera (carrera 10).

El uso más frecuente en primer lugar es vivienda, en segundo lugar, corredores comerciales, también se evidencian sectores de propiedad horizontal. Se ubica la iglesia católica Divino niño una de las más visitadas en Bogotá, cuenta con su plaza de mercado y también en esta UPZ se encuentra ubicado el portal del 20 de julio de

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Transmilenio donde quedará la estación de transferencia del Cable aéreo San Cristóbal.

Registro fotográfico 4 UPZ 34- 20 de julio

	 <p style="text-align: right; font-size: small;">30 sep. 2021 11:20:47 a. m. 37-30 Carrera 3a Este San Cristóbal Bogotá</p>
<p>Fecha: 26-02-2021 Lugar: Portal 20 de julio Descripción: Patio- portal 20 de julio</p>	<p>Fecha: 30-09-2021 Lugar: Salón Comunal- Barrio La Colmena Descripción: Parque infantil y salón comunal La Colmena</p>

Fuente: Consorcio CS, 2021

ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

La UPZ La Gloria se localiza al sur de las UPZ San Blas y 20 de Julio; tiene una extensión de 386 ha., de las cuales 50 están catalogadas como suelo protegido. Esta UPZ limita por el norte con la avenida Ciudad de Villavicencio, la avenida de Los Cerros (carrera 12 este) y la calle 41 A sur, por el oriente con el perímetro urbano, por el sur con la quebrada Chiguaza y por el occidente con el parque Entre Nubes.

El uso de vivienda NPH (no propiedad horizontal) es el predominante en todo el territorio de la UPZ 50 La Gloria. Se distingue una participación incipiente de comercio en corredor comercial que se localiza en la entrada al barrio la Victoria, consolidando un corredor de comercio y servicios seguido por la ubicación disgregada de comercio puntual, dotacionales, colegios.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

Registro fotográfico 5 UPZ La Gloria

 <p>2021.9.22 10:36</p>	 <p>30 sep. 2021 10:38:47 a. m. 11 Este37 Calle 42a Sur San Cristóbal Bogotá</p>
<p>Fecha: 22-09-2021 Lugar: KR 4 este con CL 49 Descripción: Avenida la Victoria</p>	<p>Fecha: 30-09-2021 Lugar: KR 11 este CL 42 a sur Descripción: Conjunto residencial La Gloria de Dios- KR 11 este</p>

Fuente: Consorcio CS, 2021

Una vez se da a conocer la ubicación del proyecto, de procede a describir la ubicación de cada una de las tres estaciones contempladas en el diseño.

Estación Transferencia – Portal veinte de Julio.

La estación que permitirá la trasferencia del sistema cable al sistema Transmilenio, se ubica en inmediaciones del portal 20 de julio, el cual tiene como vía de acceso peatonal la carrera 5ª al costado occidental e ingreso y salida de buses troncales, por la calle 30ª Sur en el costado norte, en este punto se da ingreso a buses alimentadores, por la Carrera 3 en el costado oriental y por la calle 32 sur al costado sur.

Figura 2 Estación de Transferencia cable aéreo San Cristóbal



Fuente: Consorcio CS 2021

Estación Intermedia – La Victoria.

La estación intermedia se localiza en el barrio la victoria integrando dos (2) manzanas ubicadas entre la (calle 41 sur y calle 41a sur) para los costados norte y sur respectivamente y entre (carrera 3 este y carrera 2 este), para los costados oriental y occidental. Desde la etapa de factibilidad se prevé eliminar un segmento de la calle 41 bis sur entre las carreas antes mencionadas con el fin de reunir el área necearía para la localización de los trayectos Victoria – 20 de julio, Victoria – Altamira.

Figura 3 Estación Intermedia cable aéreo San Cristóbal



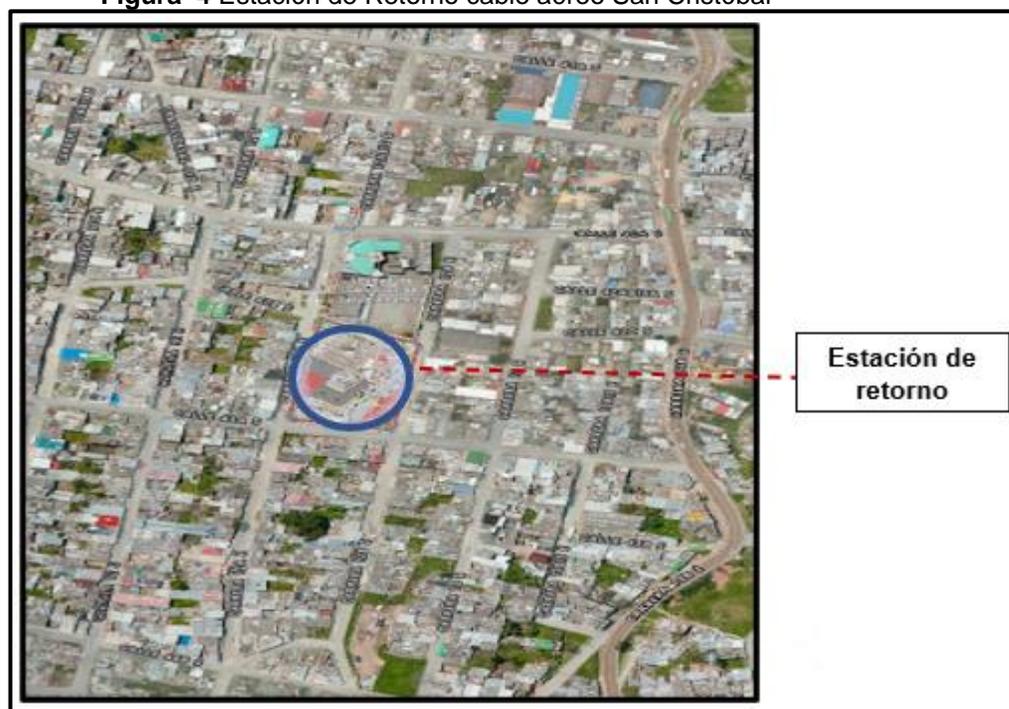
Fuente: Consorcio CS 2021

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Estación Retorno - Altamira.

Para la localización de la estación retorno Altamira, se localiza en la manzana ubicada entre la (calle 42b sur en el costado norte y la calle 43a sur) en el costado sur, así como entre la (carrera 12b Este al costado oriental y la Carrera 12ª este) al costado occidental.

Figura 4 Estación de Retorno cable aéreo San Cristóbal



Fuente: Consorcio CS 2021

5.4. Sistemas de Equipamientos

En el POT 2020 la clasificación de los equipamientos se realiza de acuerdo a la naturaleza de sus funciones, contando con equipamientos colectivos, deportivos, recreativos y los urbanos básicos. En el cuadro siguiente se presenta el resumen para Bogotá por localidades subrayando información de San Cristóbal.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

Tabla 6 Número de Equipamientos por Localidad

Localidad	Servicios Urbanos Básicos		Recreación y Deporte	Colectivos				Total
	Administrativos	Seguridad		Educación	Salud	Bienestar	Cultura	
Usaquén	16	17	13	130	40	191	36	443
Chapinero	43	14	12	44	31	36	27	207
Santafé	29	22	4	34	10	34	65	198
San Cristóbal	5	14	4	111	24	99	73	330
Usme	4	12	3	117	17	79	84	318
Tunjuelito	6	10	1	63	9	36	14	139
Bosa	8	11	2	132	18	96	72	339
Kennedy	6	22	5	256	38	156	126	609
Fontibón	14	14	4	86	14	92	42	266
Engativá	13	16	13	237	30	167	81	557
Suba	7	19	23	350	29	216	94	738
Barrios Unidos	3	7	10	65	24	51	19	179
Teusaquillo	52	9	6	64	31	74	50	266
Los Martires	7	13	1	28	11	33	9	102
Antonio Nariño	3	7	1	43	10	24	16	104
Puente Aranda	12	18	6	75	12	76	38	237
La Candelaria	28	8	-	15	2	14	65	133
Rafael Uribe Uribe	6	13	6	113	13	67	72	290
Ciudad Bolívar	1	13	6	170	21	122	122	455
Sumapaz	-	-	-	22	4	3	6	35
Bogotá	263	259	120	2.155	383	1.666	1.112	5.363

Fuente: Plan de Ordenamiento Territorial-Diagnóstico de diagnóstico 2020

Un elemento a tener en cuenta son los dotacionales dentro del área de influencia Indirecta, se encuentra la Iglesia 20 de Julio Divino Niño, el Hospital La Victoria, parque recreativo y cultural La Victoria, centro comercial La Victoria, Colegio Superior San Cristóbal, Centro de Atención Prioritaria en Salud Altamira, parque público Moralba, entre otros. La localización de los equipamientos y sitios especiales del sector puede apreciarse en la siguiente figura, en la cual se identifican colegios, parques, hospitales, IPS, entre otros, de acuerdo con información

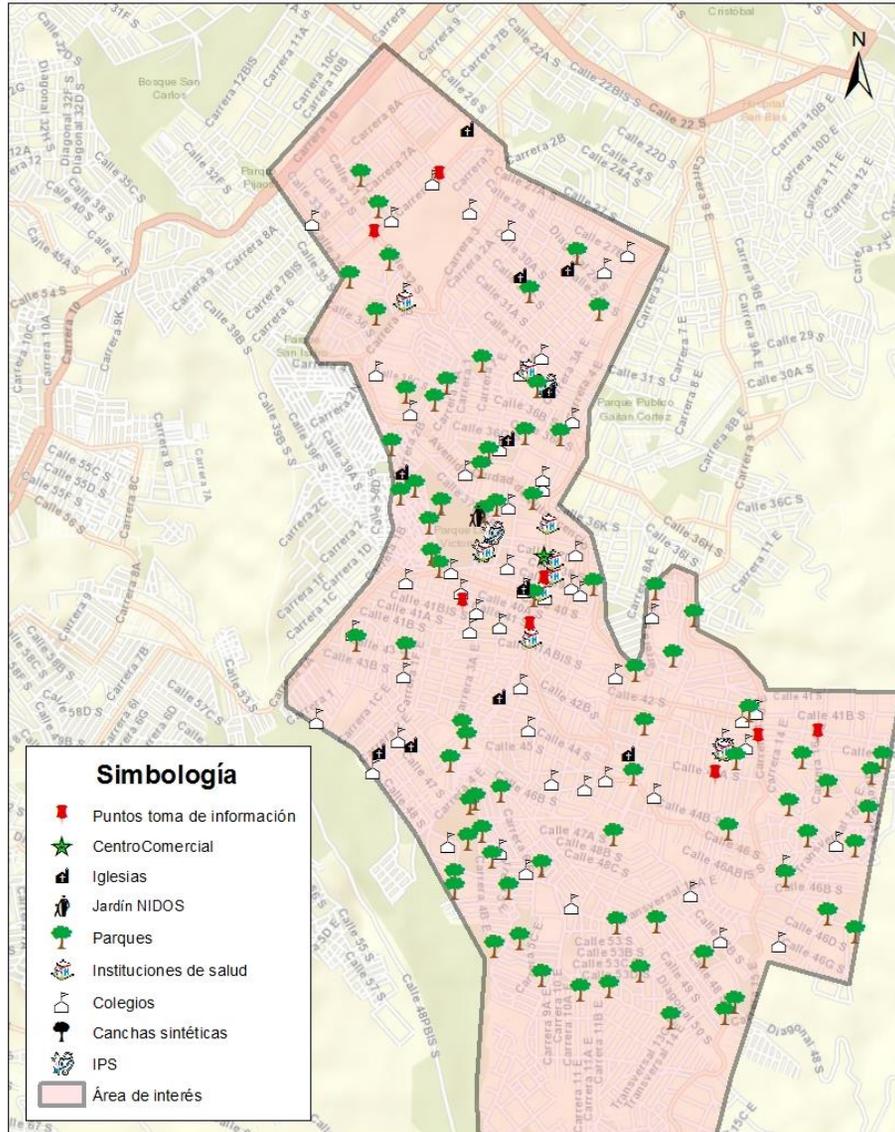


**ALCALDIA MAYOR
BOGOTÁ D.C.**
Instituto
DESARROLLO URBANO

**ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y
COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN
SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.**



Plano 3 Principales Equipamientos UPZ, 34 Veinte de Julio, 50 La Gloria.



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2021

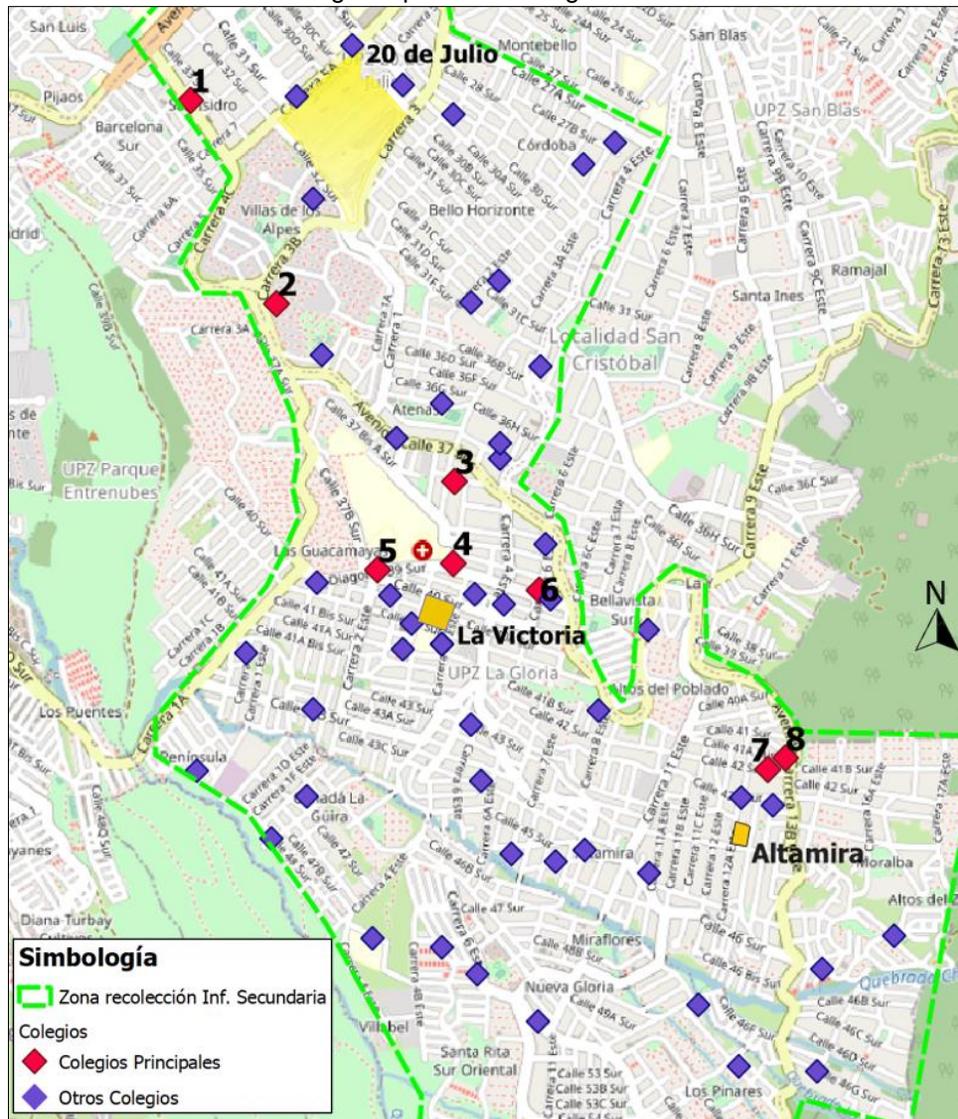
Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Principales colegios del área de estudio:

Distritales: San Isidro Sur Oriental (1) Colegio La victoria (4) Juan Evangelista Gómez (5) San José Sur Oriental (7)

Privados: Liceo de los Alpes (2) Liceo Infantil Nuevo Fundadores (6) Liceo San José Oriental (8)

Plano 3 Ubicación geoespacial de colegios en el área de estudio



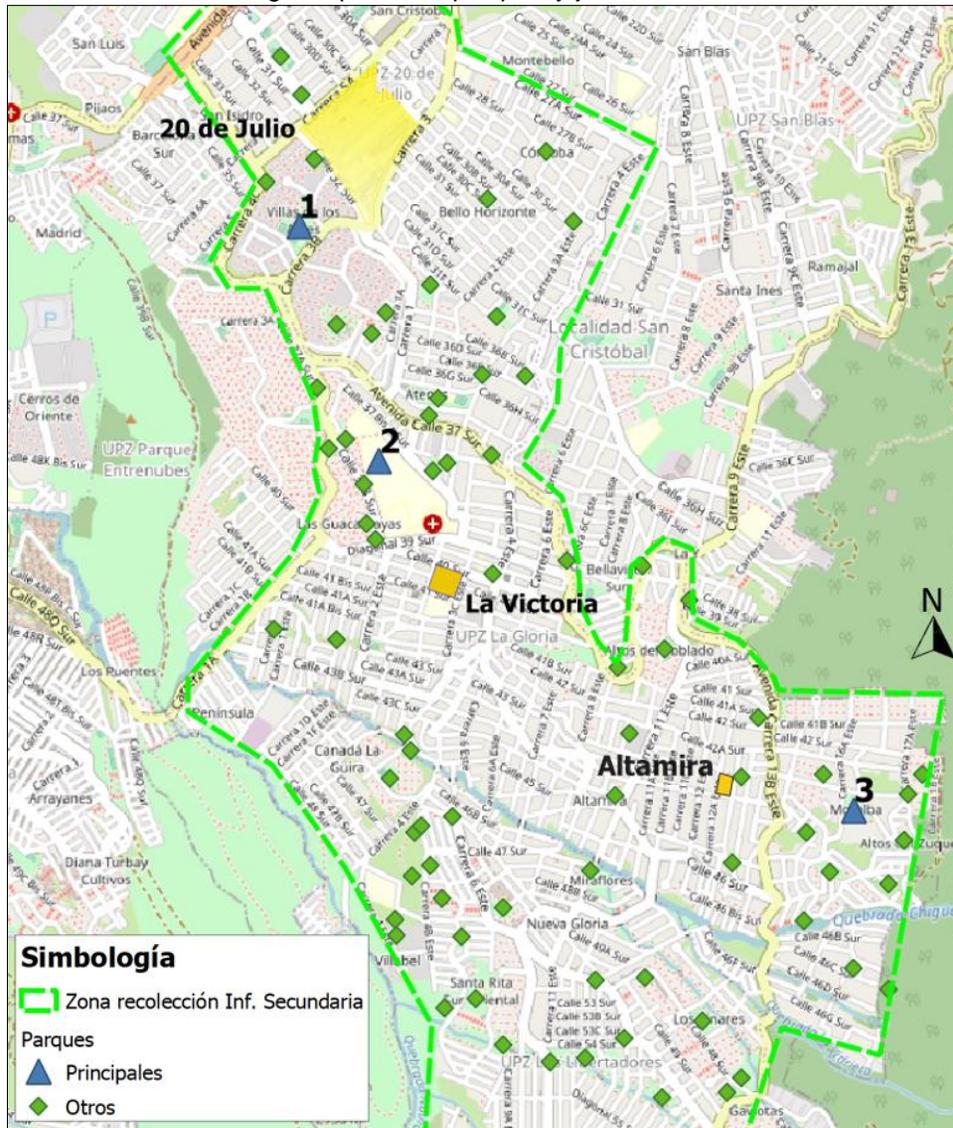
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2021

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Principales parques del área de estudio

Parque Villa de los Alpes (1) Parque Recreativo y Cultural La Victoria (2) Parque Público Barrio Moralba (3)

Plano 4 Ubicación geoespacial de parques y jardines en el área de estudio



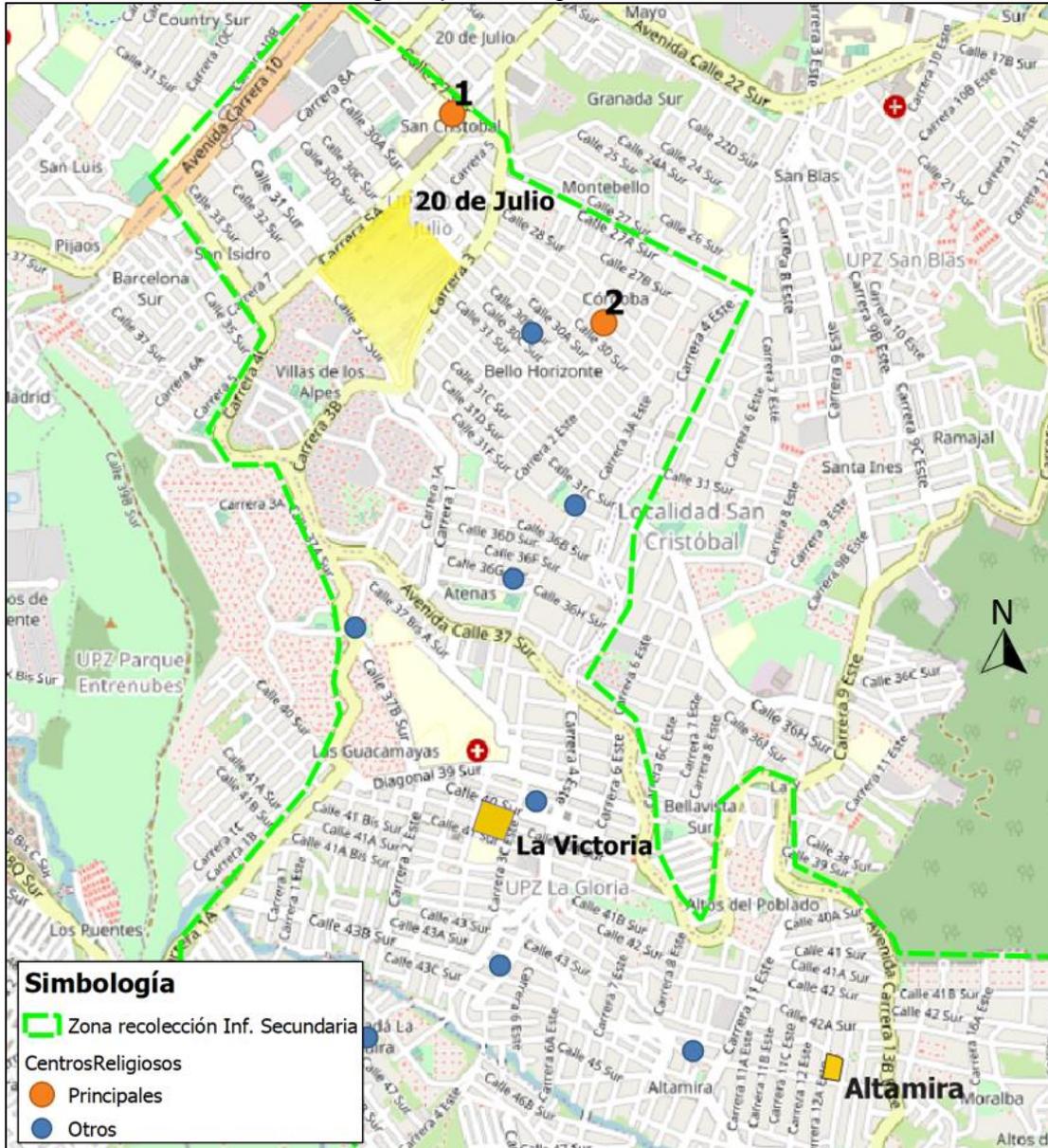
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2021

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Principales centros religiosos del área de estudio:

Iglesia Divino Niño 20 de Julio (1) Iglesia Sagrados Corazones (2)

Plano 5 Ubicación geoespacial de iglesias en el área de influencia



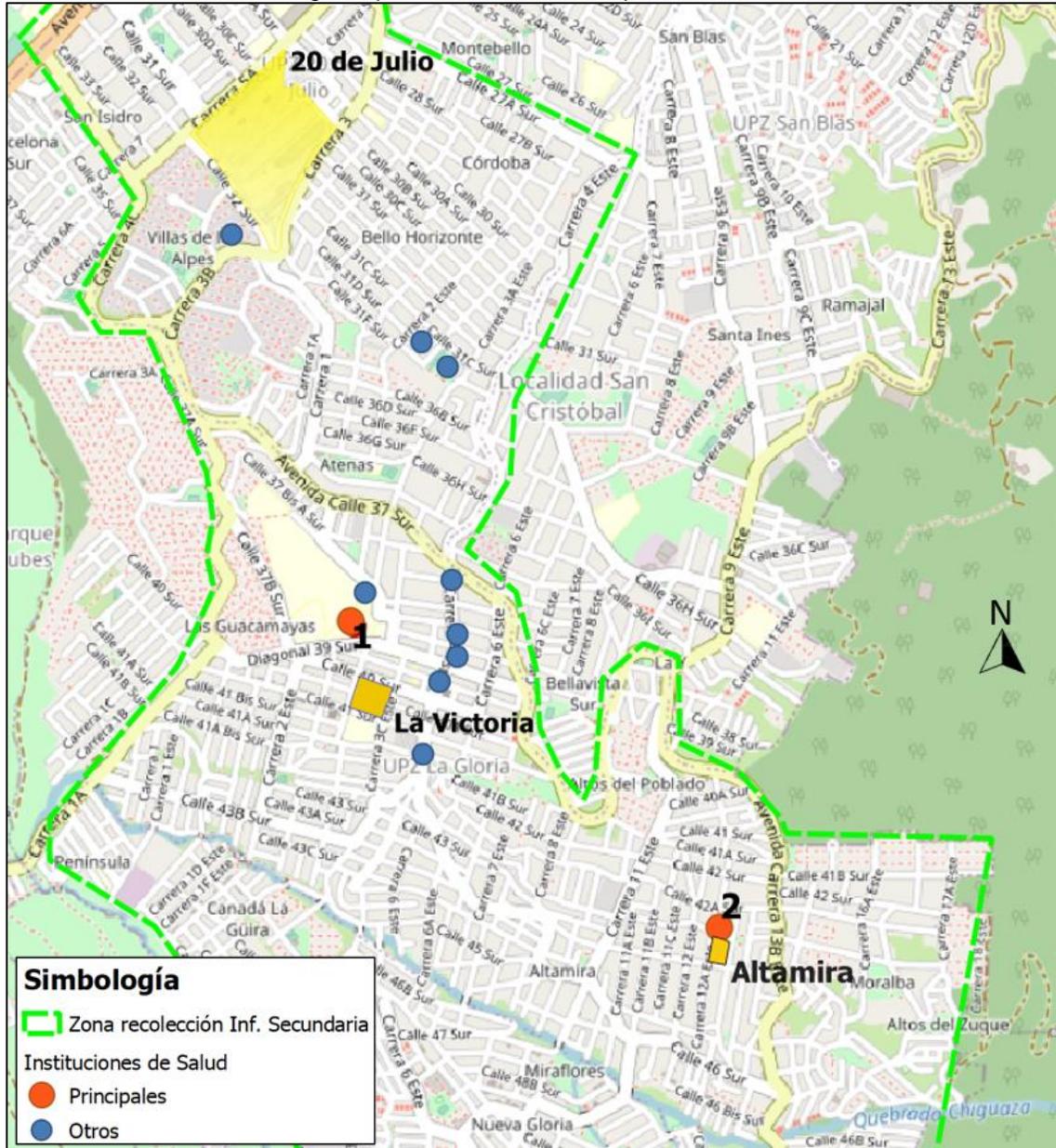
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2021

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Principales centros de salud del área de estudio

Hospital La Victoria (1) Centro de Atención Prioritaria en Salud Altamira (2)

Plano 6 Ubicación geoespacial de instituciones prestadoras de salud en el área



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2021

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

	ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.	
---	--	---

Inventario de Equipamientos Área de Influencia Directa (AID)

Dentro de la consulta que realizo el Consorcio CS con información secundaria y verificando lo encontrado en las actividades de recolección de información primaria se encontraron los siguientes equipamientos por tramos del proyecto:

Teniendo en cuenta la clasificación emitida por el POT 2020, se elaboraron las tablas de equipamientos por UPZ incluidas en el área. En la figura del anexo N°4, se visualizan los puntos de ubicación de los equipamientos del área de influencia directa, descritos en las siguientes tablas.

Anexo 4 Equipamientos Área de influencia directa.

En las siguientes tablas se dan a conocer los equipamientos ubicados en cada una de la UPZ del área de influencia directa, teniendo en cuenta la clasificación del POT 2020.

Tabla 7 Equipamientos UPZ 20 de julio

UPZ	Servicios Urbanos Basicos		Recreación y Deporte	Colectivos				Centros de Culto
	Administrativos	Seguridad		Educación		Salud		
20 de Julio	Super cade 20 de julio	CAI de bello horizonte	Parque la serafina II	Colegio Salesiano Juan del Rizzo	IED Alemania unificada	Colegio suroriental panamericano	CAPS Bello Horizonte	Iglesia del 20 de julio
	Centro de desarrollo la victoria		Polideportivo de villa de los Alpes	IED Florentino González	IED Atenas	Colegio principe de paz		Salón del reino de los testigos de jehová
	Comisaría de familia San Cristobal		Parque comunal villa de los Alpes	IED Francisco Javier Matiz sede A	IED juan evangelista Gómez	Colegio madre Eliza Roncallo	Hospital de la Victoria	
	Biblioteca pública la victoria		Parque zonal la Victoria	IED Francisco Javier Matiz sede B	IED la victoria sede A	Colegio parroquial advenia		Liceo mi vivir mágico
	Portal de Transmilenio 20 de julio		Polideportivo la Victoria	IED José Joaquín castro Martínez	IED la victoria sede B	Liceo superior de San Cristobal	Jardín Infantil los gomitas	
			Parque zonal de Atenas	IED san isidro sur oriental	IED el rodeo sede a			

Fuente: Consorcio CS 2021

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Tabla 8 Equipamientos UPZ La Gloria

UPZ	Servicios Urbanos Básicos		Recreación y Deporte	Colectivos			Salud	Centros de Culto
	Administrativos	Seguridad		Educación				
La Gloria	Estación de Bomberos Vista Hermosa	CAI la Victoria	Parque zonal la Gloria	IED el rodeo sede b	IED san José suroriental	Liceo pedagógico Piaget	CAPS Altamira	Parroquia Madre del Divino Amor
	Estación de Bomberos Moralba		Parque Altamira	Colegio lorenzo de Alcantud	Jardín infantil	Jardín pedagógico maría Montessori		
			Parque público Moralba	Liceo el encanto	Liceo san José oriental	IED Moralba		
				Colegio cooperativo Altamira	IED Altamira	Jardín mi segundo Hogar		

Fuente: Consorcio CS 2021

En cuanto a los equipamientos, es importante señalar que se identificó en el área de influencia directa una serie de equipamientos orientada a responder a los requerimientos sociales, funcionales y a la conformación de la estructura urbana. Sin embargo, a lo largo del eje del trazado del cable previsto desde la factibilidad, se identifica de manera preliminar tres sectores potencialmente susceptibles de algún tipo de impacto. El primero, corresponde al Portal 20 de Julio que colinda con el Supercade 20 de Julio; el segundo corresponde al área que se denominará en este estudio nodo de equipamientos, integrado por la Biblioteca Publica la Victoria, Cade la Victoria, Unidad de Servicios la Victoria, y Colegio la Victoria; y, por último, la Unidad de Servicios de Salud Altamira, y el Colegio Altamira Sur Oriental, ubicados al final de la línea prevista en factibilidad.

Respecto a lo anterior, resulta preciso señalar que: en el primer sector se implanta el proyecto de la Estación 20 de Julio al interior del portal, con lo cual es posible que se presente impacto negativo en la operación y en la infraestructura preexistente. En el segundo caso, se prevé la disposición de pilonas lo cual podría requerir de espacios para su implantación. En el tercero, la posición de la Estación será tangencial a los equipamientos, por lo que no supondría un impacto sobre ellos.

En conclusión los equipamientos de la localidad y más específicamente los encontrados en el área de influencia directa cumple con las siguientes características:

- Se identifica una red de equipamientos públicos relevantes para el territorio con oferta de servicios de salud, educación, cultura, deporte y administrativos a zonal y metropolitana.
- La oferta de servicios urbanos privados se concentran en colegios, jardines infantiles y escenarios de culto en su mayoría a escala barrial.
- La red de servicios públicos domiciliarios se presenta de manera regular a los sectores urbanos legalizados, se evidencia baja capacidad en la recolección de basuras y en el alumbrado de espacios públicos críticos.

	ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.	
---	--	---

De acuerdo con lo anterior, se analiza que se pueden presentar impactos negativos y/o positivos en los equipamientos más cercanos al trazado del cable aéreo, en la siguiente tabla se encontraran los equipamientos más próximos al proyecto con los impactos que se pueden presentar.

Tabla 9 Impactos a Equipamientos Próximos al Trazado

Barrio	Equipamientos	Componente del sistema cable aéreo	Impacto	
			Negativo	positivo
Atenas	AVESOL	Pilona 7	<p>En la etapa de pre construcción y construcción se pueden presentar impactos negativos ya que será necesario tener desvíos, cerramientos, maquinaria pesada, contaminación en el aire y auditiva, todos estos aspectos intervienen con el bienestar de los usuarios de los diferentes equipamientos quienes en su mayoría son estudiantes (niños jóvenes) y si se piensa en los Hospitales serían los pacientes, todos ellos podría tener dificultades de acceso a su equipamiento.</p>	<p>Los impactos positivos se presentarían en la etapa de Operación ya que los usuarios de los equipamientos tendrán mejoramiento en su acceso, reducción de tiempos en su desplazamiento, un espacio público más agradable urbanísticamente y un medio ambiente menos contaminado.</p>
	Colegio Atenas	Pilona 7		
La Victoria	Colegio Madre Eliza Roncallo	Estación intermedia (Equipamientos más próximos)		
	Colegio Principe de Paz			
	Colegio El rodeo			
	Jardin El Payaso			
	Colegio Sur Oriental Panamericano	Estación intermedia		
	Colegio La Victoria			
Hospital La Victoria	Torre 14			
Zona comercial sobre la KR 4 Este entre CL 41 sur y CL 41 Bis sur				
Altamira	Colegio Altamira	Estación Retorno		
	CAPS Altamira			
	Colegio Dan Jose sur Oriental			
	Jardin Pedagógoco Meria Montessorio			

Fuente: Consorcio CS 2021

5.5. Uso del Suelo y Población

Las ciudades colombianas están clasificadas “con base en las características de las viviendas y su entorno urbano o rural... ya que tienen asociaciones significativas con las condiciones socioeconómicas de los usuarios de servicios públicos domiciliarios de dichas viviendas”. Esta clasificación busca disminuir las brechas económicas en los servicios públicos y fomentar la colaboración de los habitantes de estratos altos hacia los habitantes de los estratos bajos. En las manzanas de la zona de influencia del proyecto predomina el estrato 2, no obstante, en el norte se pueden observar que en algunas manzanas el estrato predominante es el estrato 3, esto quiere decir que, la población pertenece a los estratos bajo y medio bajo según la clasificación del DANE. (DANE, 2021)

Plano 7 Estratos zona de influencia Cable Aéreo San Cristóbal



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, 2020.

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Planeación, 2020.

La mayor parte del uso del suelo en la zona de influencia es dedicado a las residencias. Mientras tanto, el uso de suelo dotacional se enfoca principalmente en oficinas, universidades y colegios tal como se observa en la siguiente figura.

Plano 8 Usos del suelo zona de influencia Cable Aéreo San Cristóbal



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, 2020.

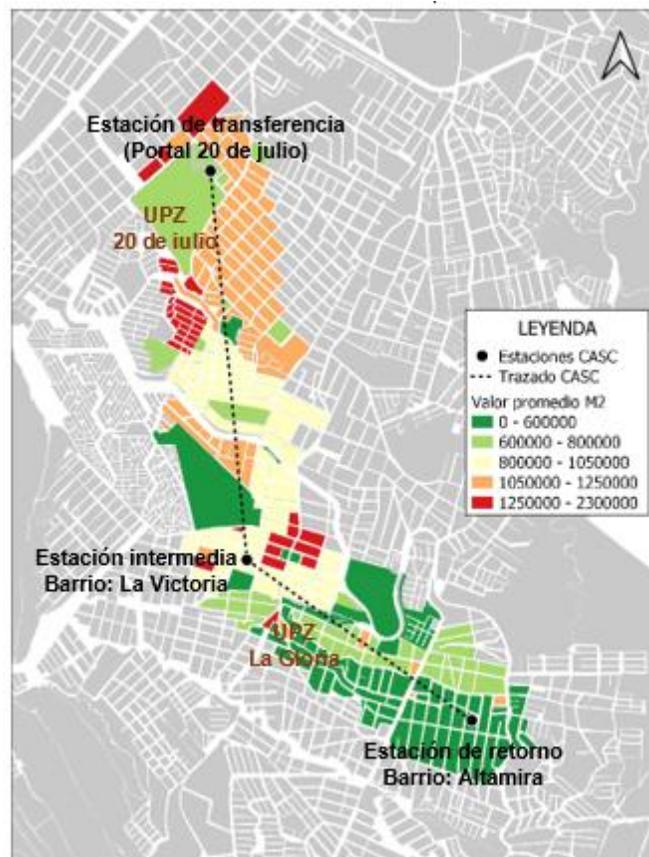
Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Planeación, 2020

De acuerdo con información suministrada por la Infraestructura de datos espaciales para el Distrito Capital- IDECA:

El valor de referencia de metro cuadrado de terreno contiene información resultado del estudio del mercado inmobiliario realizado anualmente por la Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital para el valor del suelo urbano de Bogotá D.C., determinando la tendencia del valor comercial por metro cuadrado de terreno para cada una de las zonas de la ciudad dentro de su área urbana. Este dato es representado a nivel manzana (CATASTRO, 2021)

En el marco de la zona de influencia del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal se evidencia una tendencia donde los precios más altos por M2² se ubican hacia en centro y norte del trazado (desde COP³ \$800.000 hasta COP \$2'300.000), mientras que, hacia el sur oriente su precio suele estar entre entre COP\$0 (para el caso del suelo dotacional) y COP \$800.000 máximo por M2.

Plano 9 Valor promedio del M2 por manzana en la zona de influencia cable aéreo en San Cristóbal



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, 2020.

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Planeación, 2020.

Según estudio elaborado por la SDP, En la localidad de San Cristóbal existe un fuerte predominio del uso residencial con el 66,0% de los predios destinados a este

² Metro cuadrado.

³ Pesos colombianos.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Cally Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	---

uso principalmente. El uso de servicios representa el 12,5% de los predios y el uso comercial participa con un 12,3%. (Secretaría Distrital de Planeación , 2020)

Entre las 19 localidades con usos urbanos, San Cristóbal ocupa en segundo lugar en cuanto al mayor porcentaje de predios con uso residencial después de Rafael Uribe Uribe.

Según se anota en el informe, el reto, en este caso para la localidad de San Cristóbal, es la de generar nuevos equipamientos que provean de servicios sociales a todos los grupos de población, lo cual se encuentra condicionado a las posibilidades y facilidades de acceso, motivo por el cual cobra mayor vigencia la de proveer de un servicio complementario de transporte y aprovechar la ubicación de las estaciones como un punto de partida para el desarrollo de nuevos equipamientos, espacio público y otros servicios para beneficio de la comunidad.

EDIFICABILIDAD

Según estudios de la SDP , en el periodo 2020, San Cristóbal fue la séptima localidad con menor área aprobada en licencias de Construcción y urbanismo y construcción. La gran mayoría del área que se licenció (90,4%) fue destinada al uso vivienda sumando en total 691.014 metros cuadrados; le siguen de lejos en importancia los usos dotacionales (dotacional, institucional, otros) con 57.723 m2 y finalmente los usos comerciales (comercio propiamente dicho, estacionamientos, industria, oficinas y servicios), que sumaron 20.425 m2. En total se licenciaron para el periodo 2012 – 2017, 764.163 metros cuadrados. (Secretaría Distrital de Planeación , 2020)

Las UPZ que ha presentado mayor dinamismo en licenciamiento dentro de la localidad de San Cristóbal durante el periodo observado, es la de San Blas con una participación del 32,9% del área licenciada. Les siguen las UPZ Los Libertadores, con el 26,6% y Sosiego con el 16,3%. Por su parte La Gloria y 20 de julio, agrupan el 24,1% de los metros aprobados para construcción.

ALTURAS EXISTENTES

Los predios que mantienen las edificaciones de origen unifamiliar, presentan una tipología continua de baja altura, la cual se ha transformado de edificios con tipologías edificatoria continuas de baja altura, con alturas ponderadas por manzana que oscilan entre un (1) piso y tres (3) pisos de altura.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

No obstante, lo anterior, algunos predios de viviendas unifamiliares se han transformado en edificaciones tipo bodega, que se habilitan para locales comerciales de todo tipo.

Las manzanas presentan una elevada ocupación de su superficie, en cualquiera de las tipologías edificatorias. igualmente debe tenerse en cuenta la trayectoria actual de la alternativa 2 dado que cualquier modificación podría afectar la altura de las estaciones.

Registro fotográfico 6 Edificación en el Trazado Cable Aéreo San Cristóbal

	
<p>Fecha: 28-10-2021 Barrio: Bello Horizonte Descripción: Registro fotográfico- recorrido trazado cable aéreo</p>	<p>Fecha: 28-10-2021 Barrio: La Joyita Descripción: Registro fotográfico- recorrido trazado cable aéreo</p>
 <p>30 sep. 2021 10:38:47 a. m. 11 Este37 Calle 42a Sur San Cristóbal Bogotá</p>	
<p>Fecha: 30-09-2021 Barrio: Altamira- La Gloria Descripción: Registro fotográfico- recorrido trazado cable aéreo (Conjunto Residencia La Gloria de Dios)</p>	<p>Fecha: 28-10-2021 Barrio: Altamira Descripción: Registro fotográfico- recorrido trazado cable aéreo</p>

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

Fuente: Consorcio CS. 2021

La morfología urbana, apoyada por los desarrollos normativos, se ha consolidado con un perfil homogéneo de manzana con frente al área de intervención de las estaciones La Victoria y Altamira, bajo una tipología continua con edificaciones que en promedio alcanzan alturas por manzana de 2 a 3 pisos aproximadamente.

Teniendo en cuenta lo anterior, en la UPZ 20 de julio se evidencia la presencia de una mezcla de uso, donde sobresale en (NPH) No propiedad horizontal, seguido por el uso de comercio, servicios, dotacional y colegios, a continuación, se presenta el registro fotográfico de lo mencionado.

Registro fotográfico 7 Uso del Suelo UPZ 20 de Julio

	 <p>7 sep. 2021 10:38:20 a. m. San Cristóbal Bogotá</p>
<p>Fecha: 28-10-2021 Barrio: Bello Horizonte Descripción: Registro fotográfico- uso de suelo- residencial</p>	<p>Fecha: 07-09-2021 Barrio: La serafina Descripción: Registro fotográfico-zona comercial aferente a portal 20 julio</p>

Fuente: Consorcio CS. 2021

En la UPZ la Gloria también predomina el uso de vivienda NPH, se distingue una participación incipiente de comercio en el corredor comercial que se localiza a la entrada del barrio la Victoria, consolidado en comercio y servicios.

Se evidencia vivienda autoconstruida y un pequeño porcentaje de vivienda de Propiedad Horizontal, con barrios periféricos no consolidados.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Registro fotográfico 8 Uso del Suelo UPZ La Gloria

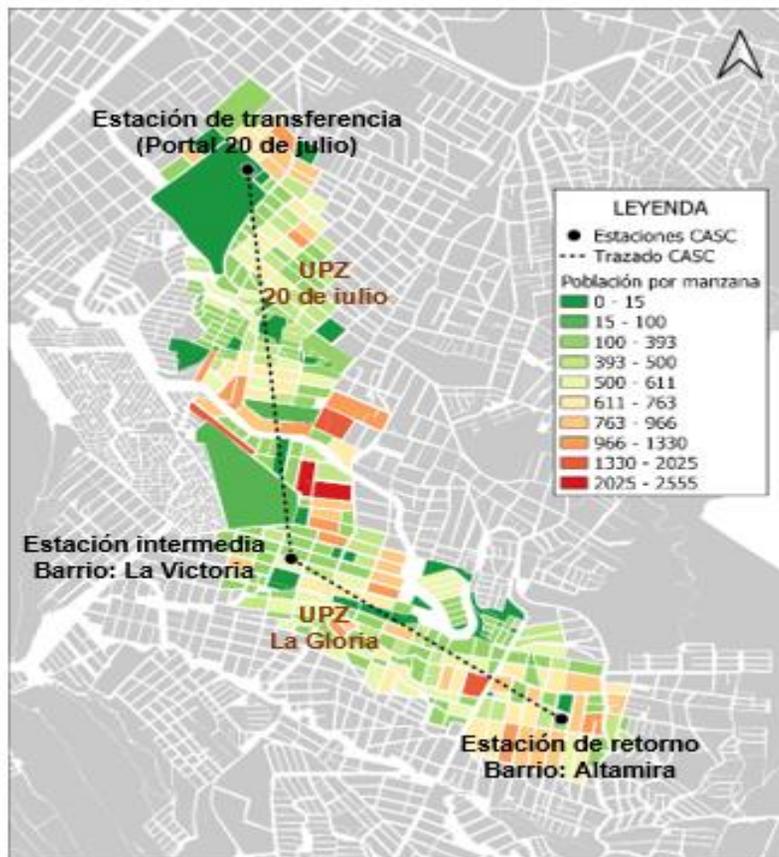
	
<p>Fecha: 22-09-2021 Barrio: Altamira Descripción: Registro fotográfico-uso de suelo- mixto (comercial-residencial)</p>	<p>Fecha: 22-09-2021 Barrio: La Victoria Descripción: Registro fotográfico-zona comercial La Victoria</p>

Fuente: Consorcio CS, 2021

Densidad de Población

Para comprender cuál es la dinámica de la zona de influencia se realizará una caracterización de la población que habita en ella. En este ejercicio se consideran características como la edad, el género y el nivel de escolaridad, sin embargo, antes de iniciar con este ejercicio es importante conocer cuánta población vive allí. El siguiente mapa muestra cómo está distribuida la población en las manzanas objeto de estudio, donde se observa que cerca de la estación central existe una importante participación poblacional (manzanas con más de 966 personas). También, pero con menor proporción, se observa que hacia el sur oriente del trazado existen manzanas con gran participación poblacional de entre 611 a 966 personas.

Plano 10 Población por manzana zona de influencia Cable Aéreo San Cristóbal

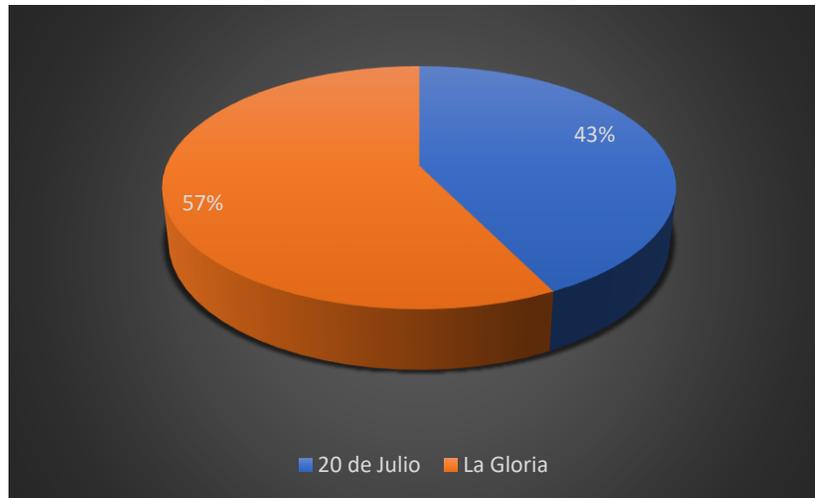


Instituto de Desarrollo Urbano
Fuente: DANE, 2018

Nota: Plano elaborado por la Consultoría a partir de información del Censo Nacional de Población y Vivienda, DANE.

El siguiente gráfico muestra cómo está distribuida la población de la zona de influencia en las dos UPZ. Allí se observa que el 57% pertenece a la UPZ La Gloria y el 43% a la UPZ 20 de Julio. En cuanto a la representatividad de la población en la zona de influencia sobre las UPZ se tiene que, para la UPZ 20 de Julio la población de la zona de influencia representa el 77,5% del total de la UPZ y para la UPZ La Gloria población considerada en la zona de influencia representa el 87,6% de la población total en la UPZ.

Gráfica 1 Representatividad UPZ Zona de Influencia Cable Aéreo San Cristóbal



Fuente: DANE, 2018

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información del Censo Nacional de Población, DANE 2018.

Por otro lado, la siguiente tabla muestra que la representatividad de la población de la zona de influencia en la localidad es del 38% donde la UPZ La Gloria corresponde al 21 y en la UPZ 20 de Julio al 16%, de acuerdo con información referida por Secretaría Distrital de Planeación 2020.

Tabla 10 Representatividad poblacional de las manzanas de la zona de influencia en la localidad

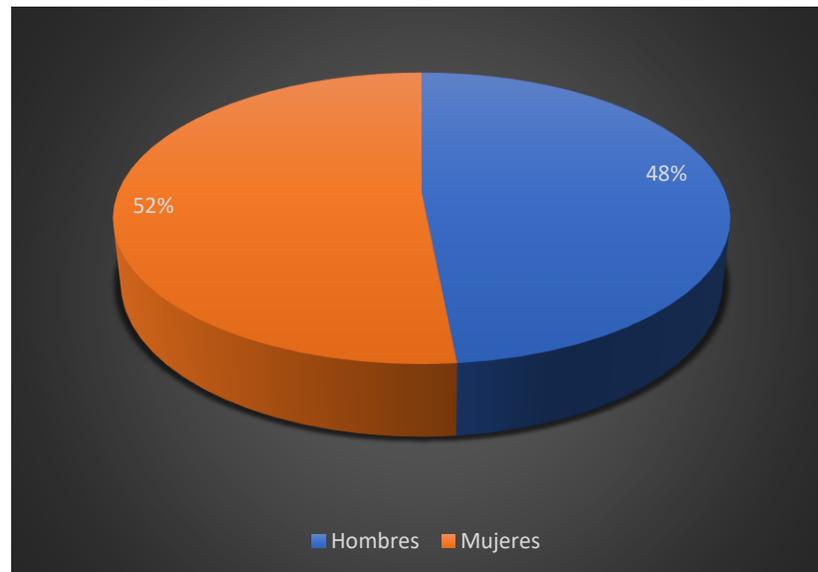
UPZ	POBLACIÓN	REPRESENTATIVIDAD EN LA POBLACIÓN DE LA LOCALIDAD
20 de Julio	60.749	16%
La Gloria	81.633	21%
TOTAL	142.382	37%

Fuente: DANE, 2018

Nota: Tabla elaborada por la Consultoría a partir de información del Censo Nacional de Población, DANE.

Tal como se muestra en la siguiente gráfica, el 52% de la población en la zona de influencia son mujeres y el 48% restantes son hombres, esto corresponde a 75.082 mujeres y 70.620 hombres.

Gráfica 2 Representatividad poblacional por género en Zona de Influencia Cable Aéreo San Cristóbal

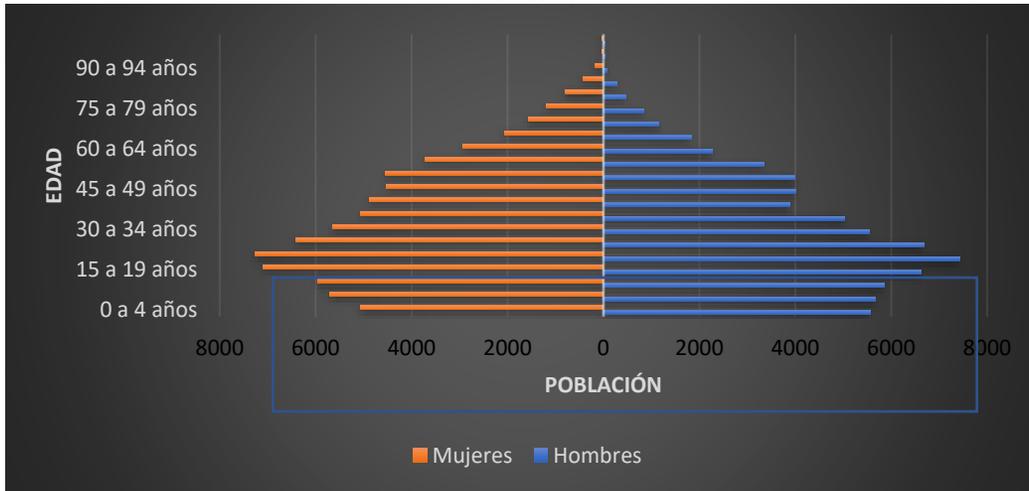


Fuente: DANE, 2018

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información del Censo Nacional de Población, DANE.

La siguiente gráfica corresponde a una pirámide poblacional para la zona de influencia, en ella se puede observar que los grupos etarios de mayor participación son los de 5 a 34 años teniendo en cuenta que para ambos géneros la suma de la población de estos rangos de edad representa más del 50%. En contraste, los adultos desde los 90 años son los de menor participación poblacional. Otro dato que se logra destacar es la disminución en la población a partir de los 59 años de edad, tanto para hombres como para mujeres.

Gráfica 3 Pirámide poblacional por edad y género en Zona de Influencia Cable Aéreo San Cristóbal



Fuente: DANE, 2018

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información del Censo Nacional de Población, DANE.

El crecimiento poblacional proyectado por la Secretaría Distrital de Planeación para los próximos años muestra una tendencia poblacional crecimiento para las UPZ 20 de Julio y La Gloria, sin embargo, la variación porcentual anual es decreciente.

Gráfica 4 Proyección poblacional 2018-2024 UPZ Zona de Influencia

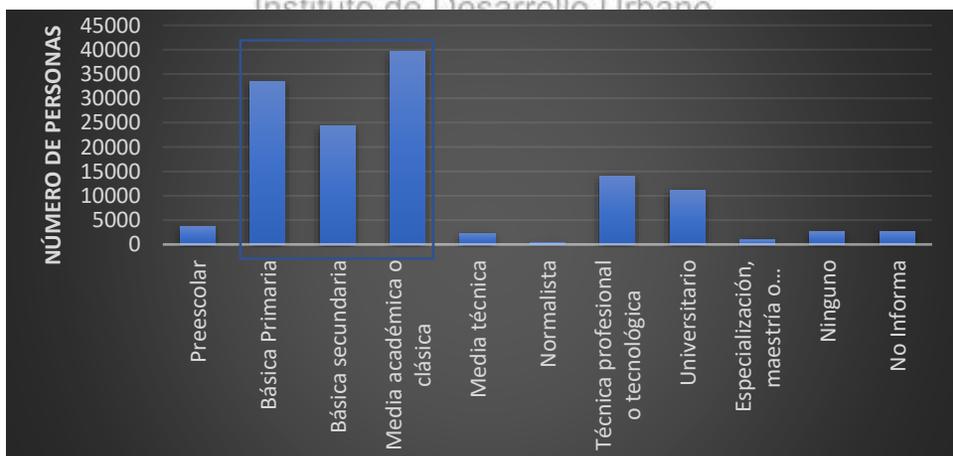


Fuente: DANE, 2018

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información del Censo Nacional de Población, DANE.

En cuanto al nivel máximo de educación alcanzado por la población en la zona de influencia se puede observar que la mayoría de las personas cuenta con media básica o clásica, básica primaria y básica secundaria como máximo nivel de estudios; estos tres grados de educación alcanzan el 72% de la muestra de este estudio. Adicionalmente, los grados de educación técnica profesional o tecnológica y universitario representan al 18,5% de la población en la zona de influencia.

Gráfica 5 Nivel máximo de educación poblacional en Zona de Influencia Cable Aéreo San Cristóbal



Fuente: DANE, 2018

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información del Censo Nacional de Población, DANE.

Estratificación

En la localidad de San Cristóbal de acuerdo con la estratificación urbana, el estrato 2: Bajo es la clasificación predominante, siendo el 67,15% del porcentaje de manzanas en este estrato, en menor porcentaje se encuentran las manzanas con estratificación 1 (10.5%) y con estratificación 3 (9.11%). Las manzanas sin estratificación según Secretaría de Planeación (2020) corresponde a 412 (13.1%).

A continuación, se presenta la clasificación por estrato para cada UPZ del área de influencia directa.

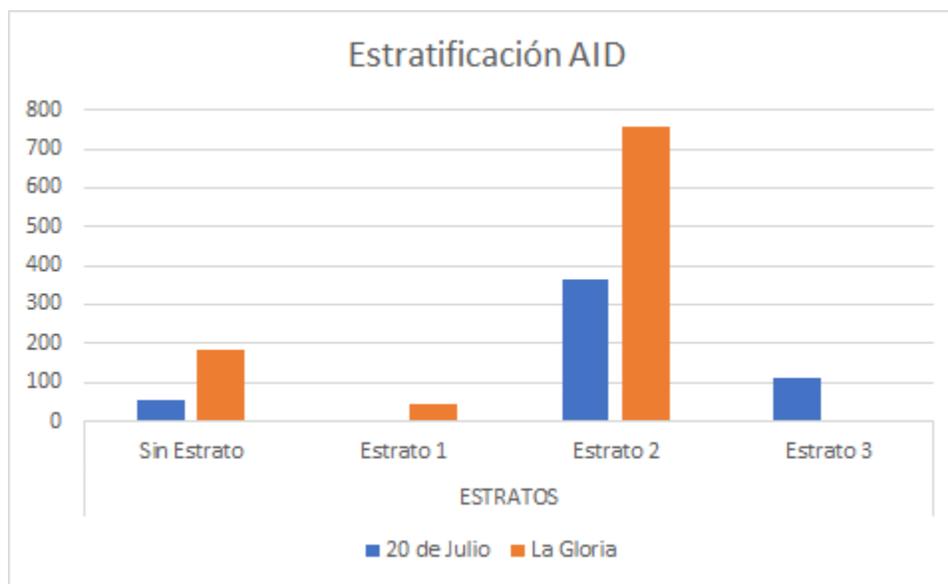


Tabla 11 N° de manzanas por Estrato Socioeconómico

UPZ	ESTRATOS			
	Sin Estrato	Estrato 1	Estrato 2	Estrato 3
20 de Julio	52		364	113
La Gloria	185	43	755	
TOTAL	237	43	1119	113

Fuente: Secretaría de Planeación, 2020
Instituto de Desarrollo Urbano

Gráfica 6 Estratificación del AID



Fuente: Secretaría de planeación, 2020

5.6. Relación de Proyectos alternos al Cable Aéreo San Cristóbal

En relación con obras y/o proyectos que se estén desarrollando o se vayan a realizar en el transcurso del desarrollo proyecto Cable aéreo, los cuales puedan llegar a afectar de forma sinérgica a la población que reside en el área, se consultó con la población a través de la cartografía, acerca del conocimiento de otros proyectos que se estén desarrollando o estén proyectados por organizaciones sociales o comunitarias o entidades del Distrito en el territorio.

Los líderes comunitarios que participaron en la cartografía refieren que aparte del cable aéreo, han escuchado el proyecto de Revitalización de espacios a cargo de la Secretaría de Hábitat y Plan terrazas a cargo de la caja de Vivienda Popular.

A su vez en los encuentros interinstitucionales, se han dado a conocer proyectos a desarrollar en la localidad, más exactamente en el entorno al cable.

De acuerdo a la información reportada por las entidades en la base IDECA (conjunto de datos, estándares, políticas, tecnologías y acuerdos institucionales, que de forma integrada y sostenida, facilitan la producción, disponibilidad y acceso a la información geográfica del Distrito Capital), mapas Bogotá, se efectúa la recopilación de información para los diferentes proyectos Urbanísticos y/o de Infraestructura que estén localizados en el área de influencia y así poder identificar

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

las posibles afectaciones con el proyecto Cable San Cristóbal. La recopilación de información de proyectos se clasifica en:

- ✓ Proyectos definidos mediante los instrumentos de planeamiento y gestión urbanos, establecidos en el POT. (Planes parciales y planes de Implantación).
- ✓ Proyectos de estudios y diseños
- ✓ Proyectos del Instituto Distrital de Recreación y Deporte – IDR D
- ✓ Proyectos contratos IDU con póliza de estabilidad vigente en el área de influencia del proyecto.
- ✓ Proyectos de la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá – EAB.
- ✓ Proyectos IDU sin póliza de estabilidad vigente en el área de influencia del proyecto.

A continuación, se presentan los proyectos asociados al área de influencia del corredor del cable San Cristóbal.

Tabla 12 proyectos asociados al área de influencia del corredor del cable San Cristóbal.

PROYECTO	ENTIDAD	OBJETO	DESCRIPCIÓN
Proyecto Integral de Revitalización en torno al Cable aéreo San Cristóbal	Secretaría de Hábitat	Generar procesos de activación, regulación y fortalecimiento de dinámicas sociales, económicas y ambientales de territorios próximos a nuevas intervenciones públicas de desarrollo urbano integral	Componentes del Proyecto: Infraestructuras de transportes (Estaciones y Culatas), Corredores de conectividad y movilidad entre nodos, Vitalidad urbana en espacios públicos remanentes, Nodos para la permanencia y el desarrollo de actividades, Manzanas vitales para calificación de la oferta de vivienda.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

PROYECTO	ENTIDAD	OBJETO	DESCRIPCIÓN
<p>Proyecto de Inversión No. 7684</p>	<p>Caja de Vivienda Popular</p>	<p>Realizar el acompañamiento técnico, jurídico y social a las familias asentadas en predios públicos o privados, ocupados con viviendas de interés social, a través de estrategias y mecanismos de cooperación, con el fin de cerrar la gestión urbanística, lograr la obtención del título de propiedad y concretar la entrega de zonas de cesión obligatorias; de esta manera facilitar el acceso a los beneficios que otorga la ciudad legal.</p>	<p>Cierres de Proyectos constructivos y de urbanismo para Vivienda VIP, Plan de acompañamiento social 1.032 familias Dirección de reasentamientos humanos,</p>
<p>Plan Terrazas</p>	<p>Caja de Vivienda Popular</p>	<p>busca intervenir de manera progresiva edificaciones de origen informal; con intervenciones en la estructura de vivienda que disminuyan la vulnerabilidad física de las construcciones en los barrios legalizados urbanísticamente; se orienta además a mejorar las condiciones de habitabilidad, y a la generación de nuevos espacios habitables</p>	<p>Es un programa de mejoramiento de la calidad del hábitat construido, a través de una intervención integral para mejorar las viviendas y su entorno.</p>
<p>Proyecto de Movilidad y Desarrollo Urbano Integral</p>	<p>Proyecto de Movilidad y Desarrollo Urbano Integral</p>	<p>Vincular el transporte público a un modelo de desarrollo que permita la apropiación social, sentido de pertenencia y orgullo por el sistema</p>	<p>Fortalecer la construcción de ciudad y ciudadanía, mediante actividades formativas dirigidas a la comunidad educativa de Ciudad Bolívar en Bogotá, que generen conocimiento, pertenencia y corresponsabilidad en torno al proyecto TransMiCable y sus equipamientos complementarios, el desarrollo urbano y la movilidad sostenible.</p>
<p>Adecuación, Remodelación y Dotación CAPS Altamira</p>	<p>Secretaría de Salud</p>	<p>Adecuación, Remodelación y Dotación CAPS Altamira</p>	<p>Adecuación, Remodelación y Dotación CAPS Altamira</p>

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

PROYECTO	ENTIDAD	OBJETO	DESCRIPCIÓN
Adecuación, Reforzamiento y Reordenamiento de la UUS La Victoria (UMHE Salud Mental)	Secretaría de Salud	Adecuación, Reforzamiento y Reordenamiento de la UUS La Victoria (UMHE Salud Mental)	Adecuación, Reforzamiento y Reordenamiento de la UUS La Victoria (UMHE Salud Mental)

Fuente: Consorcio CS. 2021

6. DIMENSIÓN AMBIENTAL

En esta dimensión se presenta la identificación de los principales componentes ambientales; tales como arbolado, cuerpos de agua, zonas verdes y parques, aspectos integrados en el sistema de espacio público, significativos para la comunidad del área de influencia directa del proyecto. De igual manera, se presenta un análisis de información relacionada con el número de metros cuadrados de espacio verde, arbolado y espacio público por habitante en el área de influencia del proyecto.

Adicionalmente, se relacionan las problemáticas ambientales reportadas por la comunidad en los talleres de cartografía social y representantes de las organizaciones ambientales a las que se les aplicó entrevista, a fin de profundizar en los aspectos ambientales a tener en cuenta en el desarrollo del proyecto cable aéreo en San Cristóbal.

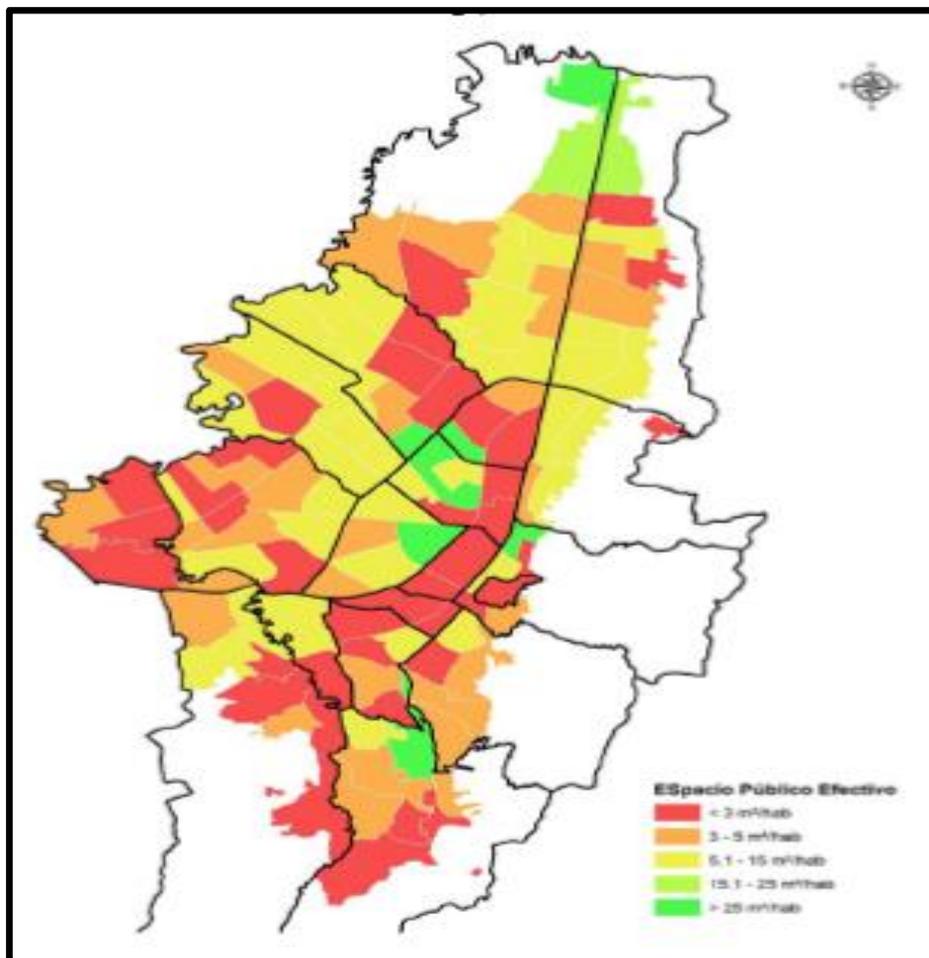
6.1 Espacio público

El sistema de espacio público tiene el objetivo de garantizar el equilibrio entre densidades poblacionales, actividades urbanas y condiciones medio ambientales. Su capacidad para el logro de dicho objetivo, está relacionada con la disponibilidad de área verde y el arbolado urbano. (Secretaría Distrital de Planeación , 2020)

De acuerdo con el documento diagnóstico de la Secretaría Distrital de Planeación (2020), la localidad cuarta de San Cristóbal cuenta con 3.52 m² de Espacio Público Efectivo-EPE por habitante, cifra por debajo de la meta establecida por el Plan Maestro de Espacio Público de Bogotá, el cual contempla 6 m² por habitante.

En el siguiente mapa se puede observar el promedio de m² calculados en los diferentes sectores de la localidad.

Plano 11 Espacio Público Efectivo por habitante



Fuente: DADEP referenciado por Secretaría Distrital de Planeación, 2020

De acuerdo con la información referenciada en el plano, se evidencia un mayor porcentaje de espacio público efectivo en sectores ubicados en el tramo 1 del proyecto (entre portal 20 de julio y sector de la Victoria) con una cantidad de 5.1 a 15 m² por habitante; sin embargo, para sector del tramo 2 (entre la Victoria y Altamira) el espacio público promedio se evidencia en 3 m² por habitante.

En este sentido, respecto al espacio público relacionado con zonas duras (andenes asociados a Malla vial arterial y circuitos SITP), de acuerdo con el documento **INF-UEP-CASC-060-21** diagnóstico estudio de Urbanismo y arquitectura, para el caso

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

específico de la estación de transferencia, el espacio público circundante se encuentra en buen estado, teniendo en cuenta que hace parte del desarrollo generado con la construcción del Portal de Transmilenio, y se encuentra acorde con lo estipulado en la cartilla de andenes año 2007. En cuanto a las áreas seleccionadas para la ubicación de las estaciones intermedia (Barrio La Victoria) y retorno (Barrio Altamira), se evidencia la poca oferta de espacio público de calidad que garantice una adecuada accesibilidad y movilidad especialmente del peatón.

Registro fotográfico 9 Espacio público en AID del proyecto



Fecha: 30-09-2021
Barrio: Altamira
Descripción: Espacio público y malla vial aferente a estación de retorno.



Fecha: 30-09-2021
Barrio: Altamira



**ALCALDIA MAYOR
BOGOTÁ D.C.**
Instituto
DESARROLLO URBANO

ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y
COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN
SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.



Descripción: Espacio público aferente a estación de retorno.



Fecha: 14-10-2021

Barrio: Altamira

Descripción: Espacio público aferente a estación de retorno.



Barrio: La Victoria

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	--

<p>Fecha: 23-03-2021 Descripción: Espacio público aferente a estación intermedia</p> 
<p>Fecha: 14-10-2021 Barrio: La Victoria Descripción: Espacio público aferente a estación intermedia</p> 
<p>Fecha: 14-10-2021 Barrio: La Victoria Descripción: Espacio público aferente a estación intermedia</p>

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Fuente: Elaboración propia, 2021

Como se evidencia en el registro fotográfico y de acuerdo con proceso de observación directa se observa que, las zonas de espacio público se encuentran deterioradas o presentan características (desnivel, ausencia de andén y/o deterioro) que dificultan la movilidad peatonal, evidenciándose la mayoría de las veces el tránsito de los peatones sobre la malla vial, lo cual incrementa el riesgo de accidentalidad.

En anexo 5 se presentan los planos que localizan los espacios públicos circundantes a zona de implantación de estaciones del sistema cable aéreo San Cristóbal con la representación de su estado.

Anexo 5 Planos sistema Espacio Público Construido tramo 1 y 2.



6.2 Arbolado Urbano

De acuerdo con el Sistema de Información para la Gestión del Arbolado Urbano – SIGAU del Jardín Botánico José Celestino Mutis, la cantidad de árboles en la localidad de San Cristóbal para el año 2020 es de 65.813 en la totalidad de la extensión de la localidad. (Sistema de Información para de Gestión del Arbolado Urbano – SIGAU., 2021)

El diagnóstico ambiental de la localidad de San Cristóbal reporta que la cantidad promedio de árboles dentro del perímetro urbano y sobre espacio público es de 37.88 árboles por hectárea equivalentes a 0.14 árboles por habitante en la localidad. (Alcaldía Local de San Cristóbal , 2019)

Las áreas arborizadas en espacio público de uso público comúnmente reconocidas corresponden a las áreas de ronda, y a las zonas de manejo y preservación ambiental-Zampas, del río Fucha y sus quebradas, así como las quebradas asociadas al sistema Chiguaza, (Zuque, Chorro de Silverio, Chorro Colorado, Nutria, y Verjones), y los parques San Cristóbal, Deportivo Primero de Mayo, Arboledas, las Guacamayas y Ciudadela Parque de la Roca. (Alcaldía Local de San Cristóbal , 2019)

En cuanto al arbolado urbano presente en el área proyectada para la implantación del sistema cable, de acuerdo con los resultados del preinventario de individuos arbóreos realizado por el componente ambiental de la Consultoría, para los Tramos, 1 (Estación 20 de Julio – Estación La Victoria) y 2 (Estación La Victoria – Estación Altamira), como se observa en la ilustración, se encontraron 4.212 individuos, donde

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

las especies más representativas en términos de abundancia son: sauco (Nombre científico: Sambucus nigra) con 363 individuos que equivalen a un 8.62% del total, Eucalipto (Nombre científico: Eucalyptus globulus) con 354 individuos vegetales representando un 8.40% y Paraseto (Nombre científico: Ligustrum lucidum) con 221 árboles y 5.25%.

En el anexo 6 se presenta plano de la relación de Arbolado urbano en el área de influencia directa preliminar en tramos 1 y 2

Anexo 6 Arbolado urbano en AI preliminar Tramos 1 y 2

6.3 Zonas verdes

Las zonas verdes como bienes de uso público se establecen con el fin de incrementar la generación y sostenimiento ecosistémico de la ciudad y de garantizar el espacio mínimo vital.

De acuerdo con la información reportada por Secretaría Distrital de Planeación en su documento diagnóstico 2020, en la localidad de San Cristóbal se calcula el promedio de 6.8 hectáreas de área verde por habitante por debajo del promedio para Bogotá siendo 11,3.

El componente ambiental de la Consultoría elaboró el Preinventario de zonas verdes ubicadas en la zona proyectada para el trazado del cable aéreo (presentado en el documento INF-AMB--CASC-073-21) , a partir de la definición de diferentes tipos de zonas verdes, los elementos constitutivos del espacio público, de acuerdo con la normatividad existente, lineamientos establecidos en la Resolución Conjunta 073 de 2017 “Por medio de la cual se modifican los artículos 3° y 4° de la Resolución Conjunta N°0456 del 11 de febrero de 2014, modificados por los artículos 1° y 3° de la No 3050 de 2014”, de la siguiente manera:

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Tabla 13 Zonas Verdes según Elementos Constitutivos (Res. 001/19)

Corredores ecológicos	<i>Corredor Ecológico de Ronda, conformado por la ronda hidráulica y la zona de manejo y preservación ambiental.</i>
Constitutivos Artificiales o Construidos	
Articuladores de Espacio Público	<i>Parque (Metropolitanos, Zonales, Vecinales y Bolsillo)</i>
	<i>Plazas</i>
	<i>Plazoletas</i>
Circulación Peatonal y Vehicular	<i>Corredor Ecológico Vial – Correspondiente a zonas verdes y las áreas de control ambiental de las vías urbanas V-0, V-1, V-2 y V-3 (Art. 100 Decreto 190 de 2004).</i>
	<i>Separadores Viales</i>
	<i>Glorietas</i>
En espacio privado	<i>Antejardines en desarrollo de obras de utilidad pública.</i>

Fuente: SDA y SDP – Resolución Conjunta 073, 2017

De acuerdo con la clasificación referida en la tabla anterior, se presentan los resultados en términos de área total (ha) de cada elemento constitutivo de las zonas verdes aferente a las zonas proyectadas para la implantación de estaciones en tramo 1 y 2 presentados por el componente ambiental de la Consultoría en el documento INF-AMB--CASC-073-21.

Anexo 7 Plano-resultados del preinventario de zonas verdes-Tramo 1

Tabla 14 Resultado del preinventario de zonas verdes para el tramo 1

ZONA	DESCRIPCIÓN	ÁREA TOTAL (ha)
		Trazado Estación de transferencia-estación intermedia
Constitutivos Naturales		
Corredores ecológicos	<i>Corredor Ecológico de Ronda, conformado por la ronda hidráulica y la zona de manejo y preservación ambiental.</i>	0,00
Constitutivos Artificiales o Construidos		
Articuladores de Espacio Público	<i>Parque (Metropolitanos, Zonales, Vecinales y Bolsillo.</i>	136,94
Circulación Peatonal y Vehicular	<i>Corredor Ecológico Vial – Correspondiente a zonas verdes y las áreas de</i>	0,00

	ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.	
---	--	---

ZONA	DESCRIPCIÓN	ÁREA TOTAL (ha)
		Trazado Estación de transferencia-estación intermedia
	<i>control ambiental de las vías urbanas V-0, V-1, V-2 y V-3 (Art. 100 Decreto 190 de 2004).</i>	
	<i>Glorieta Vial (ver párrafo 2)</i>	0,00
	<i>Separadores Viales (ver párrafo 2)</i>	39,30
En espacio privado	<i>Antejardines en desarrollo de obras de utilidad pública.</i>	0,00
ÁREA TOTAL (ha)		176,24

Fuente: Basado en el Artículo 3°, Resolución conjunta 001/19, Consorcio CS, 2021

El trazado proyectado para el tramo 1 afecta parques (136.94 m²) y separadores viales (39.30 m²) para un total de 176.24 m² de área a afectar con el desarrollo del sistema cable aéreo en San Cristóbal.

Tabla 15 Resultado del preinventario de zonas verdes para el tramo 2

ZONA	DESCRIPCIÓN	ÁREA TOTAL (ha)
		Trazado estación intermedia a estación de retorno
Constitutivos Naturales		
Corredores ecológicos	<i>Corredor Ecológico de Ronda, conformado por la ronda hidráulica y la zona de manejo y preservación ambiental.</i>	0,00
Constitutivos Artificiales o Construidos		
Articuladores de Espacio Público	<i>Parque (Metropolitanos, Zonales, Vecinales y Bolsillo.</i>	0,00
Circulación Peatonal y Vehicular	<i>Corredor Ecológico Vial – Correspondiente a zonas verdes y las áreas de control ambiental de las vías urbanas V-0, V-1, V-2</i>	0,00

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

ZONA	DESCRIPCIÓN	ÁREA TOTAL (ha)
		Trazado estación intermedia a estación de retorno
	y V-3 (Art. 100 Decreto 190 de 2004).	
	<i>Glorieta Vial</i>	0,00
	<i>Separadores Viales</i>	100,82
En espacio privado	<i>Antejardines en desarrollo de obras de utilidad pública.</i>	14,01
ÁREA TOTAL (ha)		114,83

Fuente: Basado en el Artículo 3°, Resolución conjunta 001/19, Consorcio CS, 2021

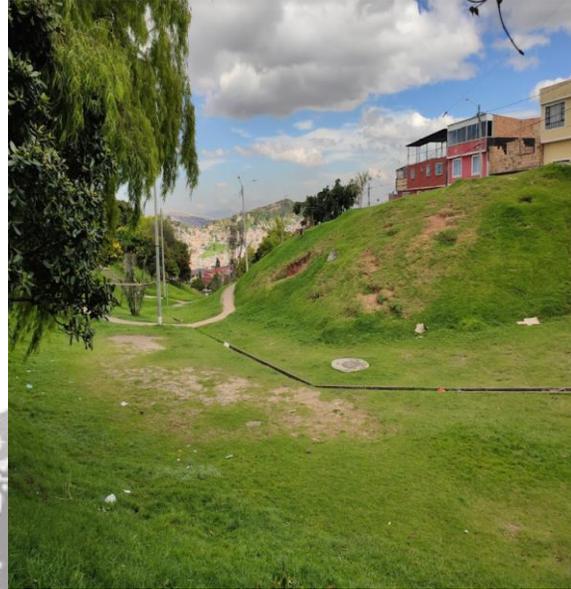
Anexo 8 Plano-Resultado del preinventario de zonas verdes para el tramo 2

De acuerdo con la información presentada en la tabla anterior, se evidencia que con la construcción del sistema se afectaran 100, 82 metros de separadores viales y 14,01 metros de antejardines.

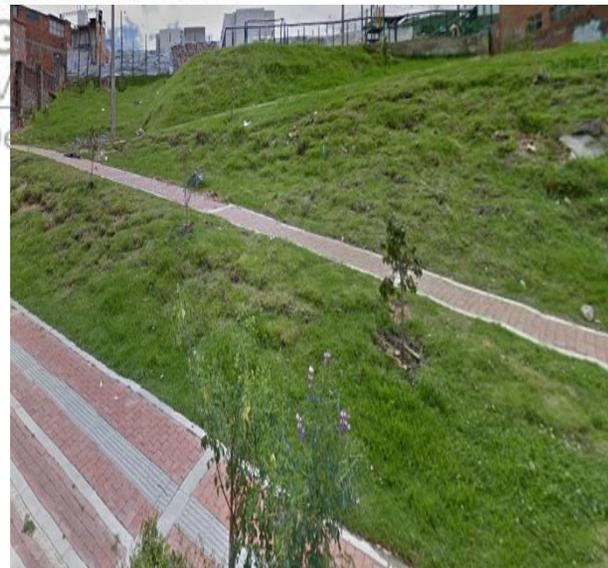
Registro fotográfico 10 Zonas verdes existentes aferentes al trazado del cable aéreo

1. Cra. 6 Este 99 - Cl. 41a Bis Sur
Área: 30,250368 m²



2. Cl. 37a Sur 99 - Cra. 3 Este
Área: 123,797095 m²





**ALCALDIA MAYOR
BOGOTÁ D.C.**
Instituto
DESARROLLO URBANO

ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y
COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN
SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.



3. Cra. 1 Este 2 Cl. 36h Sur
Área: 215,13765m²



 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--



Fuente: Consorcio CS, 2021

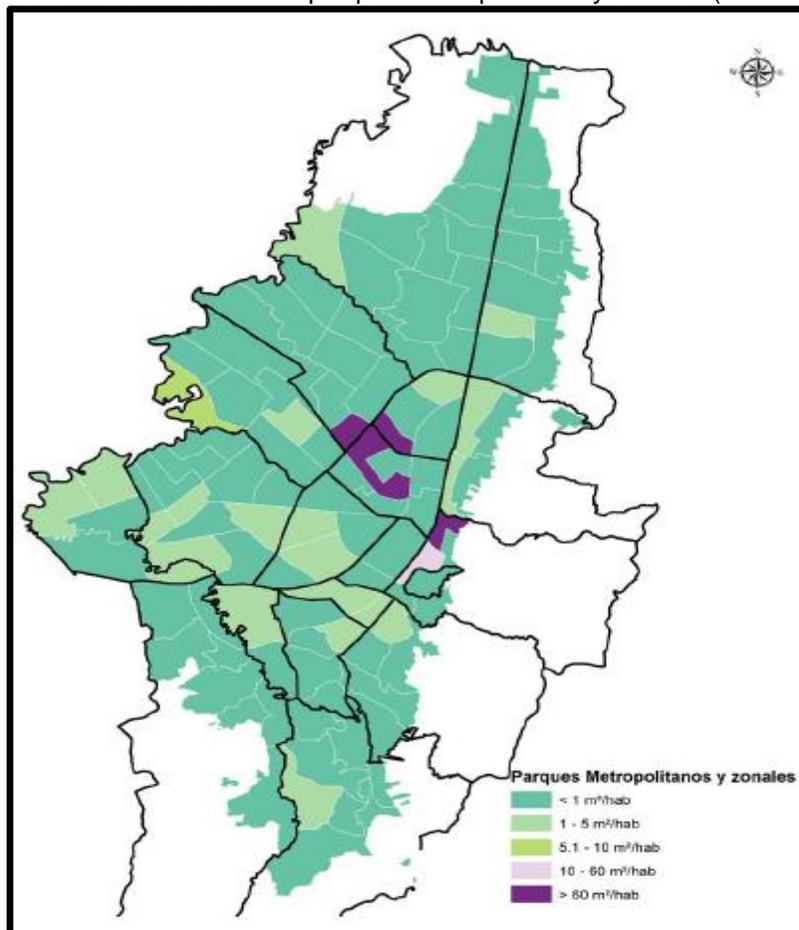
6.3.1 Parques

Los parques son considerados articuladores del espacio público, así como equipamientos recreo-deportivos.

En la localidad cuarta de San Cristóbal se calcula un promedio de 3.05 m² de zona de parque por habitante, siendo el promedio para la zona urbana de Bogotá 4.40 m²/Hab, San Cristóbal se encuentra por debajo del mismo.

En el siguiente plano se presenta la distribución de m² de zona de parque por habitante a lo largo de la localidad.

Plano 12 Distribución de parques metropolitanos y zonales (m²/hab)



Fuente: DADEP referenciado por Secretaría Distrital de Planeación, 2020

Como se evidencia en el plano, el promedio de parque en las zonas donde se proyecta la implantación del sistema cable (UPZ 20 de julio y UPZ la Gloria) se calcula 1 m²/Hab. (Secretaría Distrital de Planeación , 2020)

A lo largo del trazado y en las zonas aferentes al mismo se ubican los siguientes parques:

Tabla 16 Parques aferentes al trazado del cable aéreo en San Cristóbal

Equipamiento (PARQUE)	Tramo	Barrio
Parque La Bombonera	1	Suramérica (Costado oriental del Portal 20 de julio)
Parque la Joyita	1	La Joyita

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Equipamiento (PARQUE)	Tramo	Barrio
Parque de bolsillo Villa de los Alpes	1	Villa de los Alpes
Parque Atenas	1	Atenas
Parque Altamira	2	Altamira

Fuente: Consorcio CS, 2021

De acuerdo con la tabla 16, sobre el trazado del sistema cable y en zonas aferentes en el tramo 1 que va desde el portal 20 de julio (estación de transferencia) hasta sector del barrio La Victoria (Estación intermedia), se ubican 4 parques, en donde solo dos se ubican sobre el trazado del cable aéreo (parques La joyita y Atenas); sin embargo, solo el parque Atenas presentará afectación por implantación de pizona.

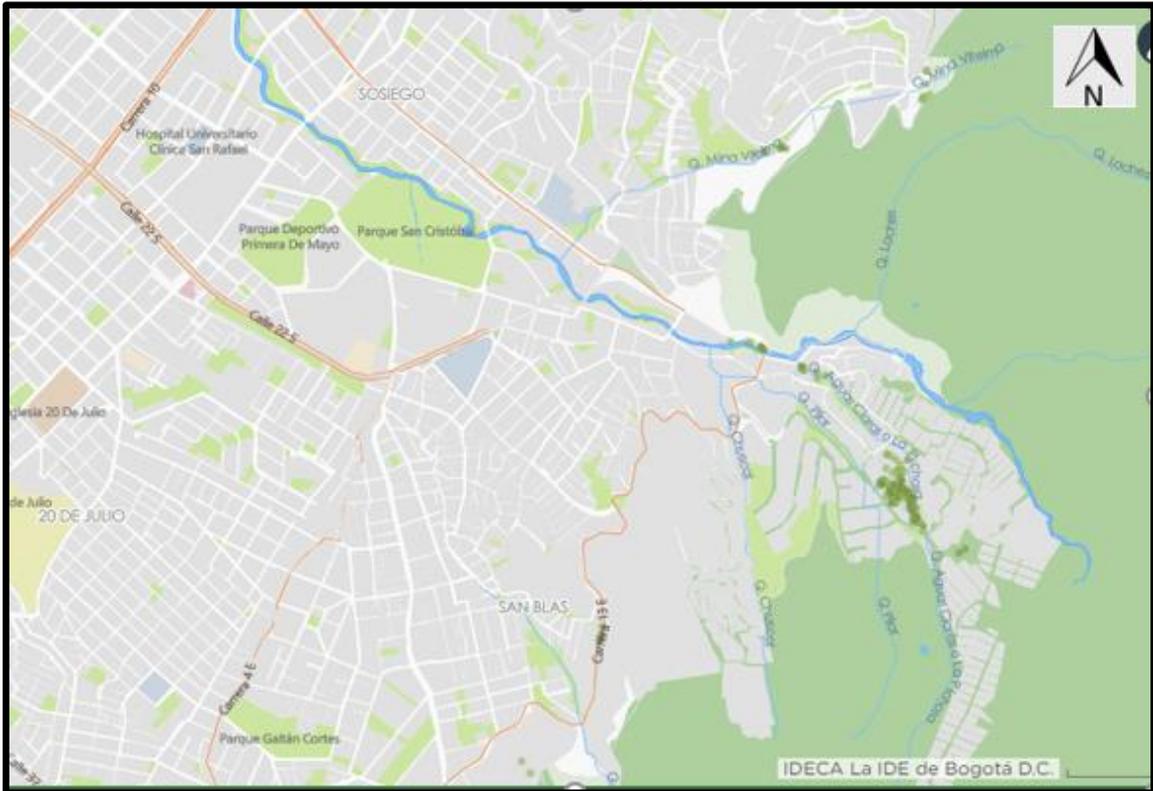
En el trazado desde la estación intermedia hasta estación de retorno (Altamira) correspondiente al tramo 2, solo se ubica el parque Altamira; la poca oferta de este tipo de equipamientos representa una expectativa y solicitud recurrente de la comunidad del AID frente al desarrollo de zonas de recreación en áreas remanentes a las pizonas.

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD

6.4 Cuerpos de agua

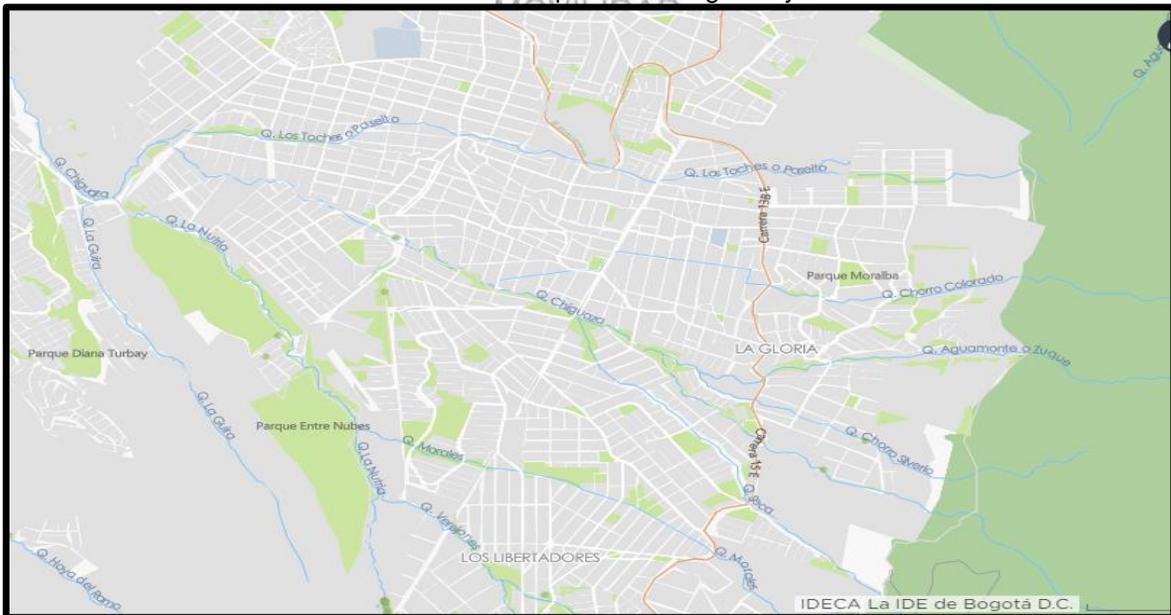
La localidad cuarta de San Cristóbal cuenta con una Hidrografía significativa, conformada fundamentalmente por dos grandes cuencas, como cuerpo hídrico principal la cuenca alta del río Fucha, el cual nace en el páramo de Cruz Verde, atraviesa los cerros orientales a través de la reserva Forestal el Delirio y continua su cauce por el costado nororiente hasta el noroccidente de la localidad pasando por las UPZ San Blas y Sosiego. En segundo lugar, se encuentra la micro cuenca quebrada Chiguaza la cual es uno de los principales afluentes del río Tunjuelito (empalma a la altura de la localidad Ciudad Bolívar colindante con localidad Tunjuelito), dicha quebrada y sus afluentes atraviesa la localidad sobre la UPZ La Gloria, colindante con la UPZ Los Libertadores; sin embargo, ni la quebrada ni los afluentes se encuentran en el trazado del sistema cable aéreo establecido en la localidad San Cristóbal.

Plano 13 Río Fucha y afluentes



Fuente: IDECA, 2021

Plano 14 Micro-cuenca quebrada Chiguaza y afluentes



Fuente: IDECA, 2021

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Cally Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	---

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que ninguna de las cuencas hídricas principales se encuentra en el AID del proyecto; sin embargo, en el trazado del sistema cable aéreo se evidencia el tránsito de la cuenca de la quebrada Los Toches o Paseíto la cual se encuentra canalizada y confluye con el trazado del cable aéreo a la altura del barrio San José Sur Oriental.

Durante las entrevistas realizadas a los representantes de organizaciones ambientales, todos confluyeron en que las problemáticas ambientales de la localidad están direccionadas a la afectación de las cuencas hídricas por disposición inadecuada de residuos sólidos y de residuos de construcción y demolición (RCD) lo cual según refieren es promovido por presencia de habitantes de calle que adicionalmente incrementa condiciones de inseguridad en el sector.

6.5 Problemáticas ambientales identificadas por la comunidad

Las problemáticas ambientales percibidas por la comunidad en el área de influencia directa del proyecto cable aéreo en San Cristóbal, fueron reportadas en los espacios de participación y recolección de información; como los talleres de cartografía social y las entrevistas semiestructuradas aplicadas a representantes de organizaciones ambientales con presencia en la localidad.

Tabla 17 Actividades con comunidad

Tipo de actividad	Fecha	Actores
Cartografía social	9, 14 y 16 de septiembre de 2021	Líderes del AID, integrantes de JAC del AID e integrantes de mesas de participación de la alcaldía local del AID del proyecto
Entrevista a organizaciones ambientales	20, 21, 23 y 24 de septiembre de 2021	CORVIF Corporación Ecológica CEA Red amigos del Zuque CORPASEF Asociación Aceites San Cristóbal Red Vigías de la Chiguaza

Fuente: Consorcio CS, 2021

A continuación, se presentan las problemáticas reiterativas:

- Acopio de basuras en zonas inadecuadas y/o en por fuera del horario de recolección de basuras
- Invasión del espacio público
- Contaminación de quebradas (Quebrada choro colorado y la Chiguaza)

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Cally Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	---

De acuerdo a las problemáticas reportadas por los líderes de la comunidad de los barrios del tramo 1 (Bello Horizonte-La Joyita, Atenas, La Colmena y La Victoria) y tramo 2 (San José Sur Oriental, La gloria y Altamira) se puede evidenciar que la disposición inadecuada de basuras y/o mala disposición de escombros en zonas verdes y espacio público situación que además de generar condiciones sanitarias de riesgo, genera conflictos entre los vecinos por temas de convivencia y acentúa condiciones de inseguridad en el territorio.

Registro fotográfico 11 Zonas de acopio inadecuado de basuras

 <p>30 sep. 2021 9:01:41 a. m. San Cristóbal Bogotá</p>	 <p>30 sep. 2021 8:58:48 a. m. 13-09 Calle 42c Sur San Cristóbal Bogotá</p>
<p>Ubicación: CL 42 A sur con CRA. 12B este Barrio: Altamira Descripción: Problemática ambiental por acopio de residuos en espacio público</p>	<p>Ubicación: CL 42 A sur con CRA. 12B este Barrio: Altamira Descripción: Problemática ambiental por acopio de residuos en espacio público</p>

Fuente: Consorcio CS, 2021

De acuerdo con la información reportada por la comunidad en los talleres de cartografía social, se identificó como problemática persistente en barrio la Victoria, en el sector comercial sobre la Cra. 4 este, la invasión de espacio público por parte de vendedores ambulantes y/o según manifestaron con locales comerciales que se apropian del espacio público para la exhibición de los productos que comercializan.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Registro fotográfico 12 Zonas de invasión del espacio público



Fuente: Consorcio CS, 2021

Por otra parte, respecto a la contaminación de las quebradas, los representantes de las organizaciones ambientales entrevistadas concordaron en manifestar que los cuerpos hídricos conocidos como Chorro colorado y la Chiguaza presentan condiciones de contaminación por residuos sólidos. Cabe mencionar, que dichas quebradas, si bien son los afluentes más cercanos a la zona que se proyecta intervenir (a la altura del tramo 2), no se localizan dentro del área de influencia directa.

6.6 Análisis de la relación de los residentes aledaños y transeúntes con el proyecto y las actividades que se desarrollan en el momento de los estudios y diseños.

De acuerdo con los resultados obtenidos en el proceso de cartografía social con líderes e integrantes de las JAC del AID, así como los resultados de la percepción ciudadana respecto al proyecto, de los residentes de los barrios del AID (Tramo 1: Bello Horizonte, La Joyita, Atenas, La Colmena, La Victoria y Tramo 2: San José Sur Oriental, La Gloria, Altamira) se evidencia la alta expectativa que presenta la comunidad en cuanto a la ejecución pronta del proyecto, teniendo en cuenta la información que los residentes de los sectores en donde se proyecta el trazado, conocen desde la factibilidad desarrollada entre el 2012-2014 realizada por la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá (ETMVA).

Respecto al desarrollo y mejoramiento de las condiciones del espacio público, la comunidad manifiesta sus altas expectativas, así como del aprovechamiento artístico, cultural y recreativo que puede darse a los espacios remanentes de la implantación de las pilonas a lo largo del trazado. De igual manera, la solicitud del

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Cally Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	---

desarrollo paisajístico en torno a las áreas disponibles y áreas de pilonas en cuanto a la implantación de zonas verdes, jardines verticales y horizontales es una propuesta recurrente en los espacios de participación ciudadana, en este sentido es importante reconocer el trabajo de las organizaciones ambientalistas de la localidad que desarrollan acciones y estrategias de conservación y que se convierten en aliados a la hora de plantear proyectos de desarrollo urbanístico en zonas aferentes y complementarias al sistema cable aéreo en la localidad San Cristóbal.

Por otra parte, teniendo en cuenta las estructuras ecológicas con las que cuenta la localidad y la promoción de programas de educación ambiental y apropiación del territorio, es importante tener en cuenta la cercanía que el sistema cable tendrá favoreciendo el desplazamiento a estos sectores, como es el caso de la serranía del Zuque que aunque se ubica fuera del AID del proyecto, puede verse beneficiada la actividad ecoturística teniendo en cuenta su cercanía con la estación de retorno teniendo, incidiendo en la oferta ecoturística.

En cuanto al desarrollo de actividades del componente ambiental durante la etapa de estudios y diseños, se ha llevado a cabo los estudios de suelos que permiten conocer las características físico-químicas y mecánicas del terreno proyectado para la implantación del sistema cable, actividades que han generado altas expectativas en los residentes de los predios que se requerirán para el desarrollo del proyecto, por lo que se presentaron requerimientos de información asociada a dichos estudios. Lo que evidencia la necesidad de generar oportunamente el contacto con los propietarios de los predios con el fin de socializar aspectos concernientes al proceso predial y de esta manera evitar inconvenientes o incremento de incertidumbre de la comunidad a la hora de implementar estudios técnicos.

De igual manera, se han implementado los estudios de aire correspondientes a la etapa si novedades en la ejecución.

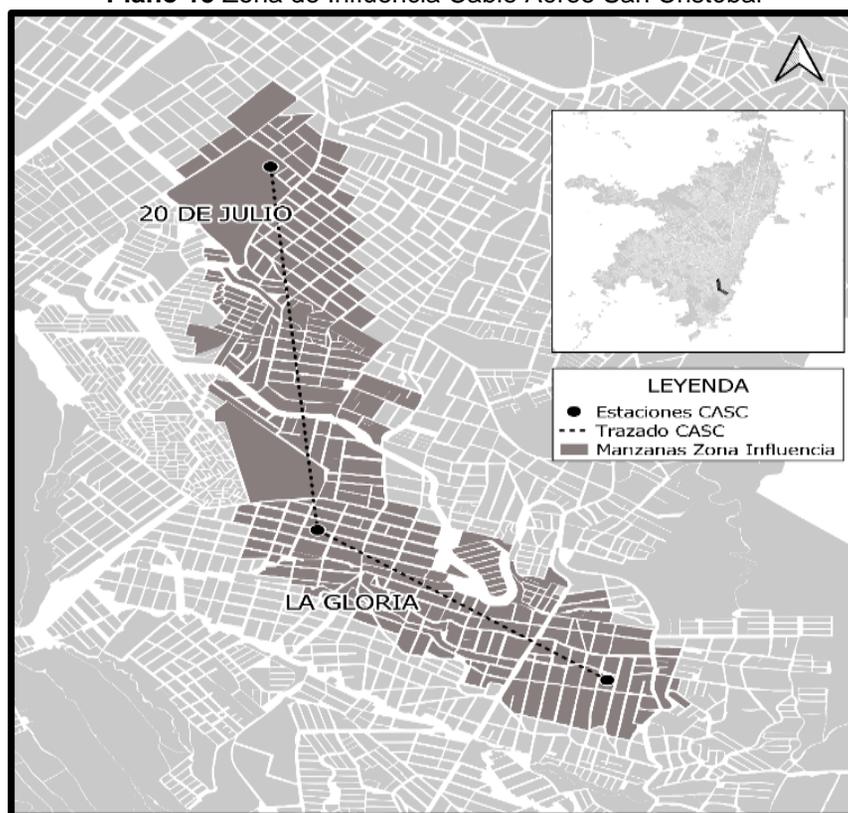
7. DIMENSIÓN ECONÓMICA

Para la realización de esta dimensión se tomaron en cuenta los microdatos del Censo Nacional de Población y de Vivienda de 2018 del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas – DANE, los microdatos disponibles por la Secretaría Distrital de Planeación, los datos y estudios dispuestos por la Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, como insumos para el desarrollo de este producto se contó también con el software econométrico Stata para el análisis de los

microdatos, se realizaron gráficos y tablas en Excel y, por medio del software Qgis se realizaron los análisis georreferenciados.

A continuación, se muestra el área de influencia del proyecto que toma las manzanas localizadas a una distancia de hasta 200 metros del trazado del Cable Aéreo San Cristóbal. En total se consideraron 333 manzanas en el estudio socioeconómico, de las cuales 27 pertenecen a uso de suelo dotacional y, por lo tanto, no fueron censadas.

Plano 15 Zona de Influencia Cable Aéreo San Cristóbal



Fuente: Consorcio CS. 2021

7.1 Circuitos de economía formal e informal

A continuación, se analizarán los circuitos de los sectores económicos comercio, construcción y servicios teniendo en cuenta que son los que más aportan en términos de ventas netas a la economía local. Para ello se desglosaron los códigos CIU que generaron mayores ventas netas en el primer trimestre de 2021 “con el propósito de clasificar las actividades económicas ... de una manera más precisa” (Cámara de Comercio de Bogotá, 2021).

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Por parte de comercio la actividad que más ventas netas generó fue comercio al por mayor de prendas para vestir, con respecto a la construcción fue la construcción de edificios residenciales y, por parte de servicios, fue el transporte de carga por carretera.

Tabla 18 Impactos esperados en las principales actividades económicas de la localidad por el proyecto CASC

Actividad económica	Impacto esperado
Comercio al por mayor de prendas para vestir	Como parte del aumento de la circulación de persona en la localidad se esperaría que esta actividad económica se vea afectada positivamente.
Construcción de edificios residenciales	La construcción del Cable Aéreo San Cristóbal atraerá a los compradores de bienes raíces por la valorización y, por lo tanto, atraerá a los constructores de edificios residenciales.
Transporte de carga por carretera	Como consecuencia de la disminución de tráfico fruto de la migración de modos, se disminuirán tiempos en tráfico y esto se verá reflejado en los costos de transporte.
OTROS- Sin diferenciar por actividad económica, negocios pertenecientes a la economía informal	Se verán afectados negativamente ya que la construcción atraerá demanda de transporte y esto hará que aumenten las ventas informales. Este efecto se dará siempre y cuando los bienes y/o servicios ofrecidos funcionen bajo una economía de competencia perfecta.

Fuente: Consorcio CS. 2021

7.2 Características de los establecimientos comerciales

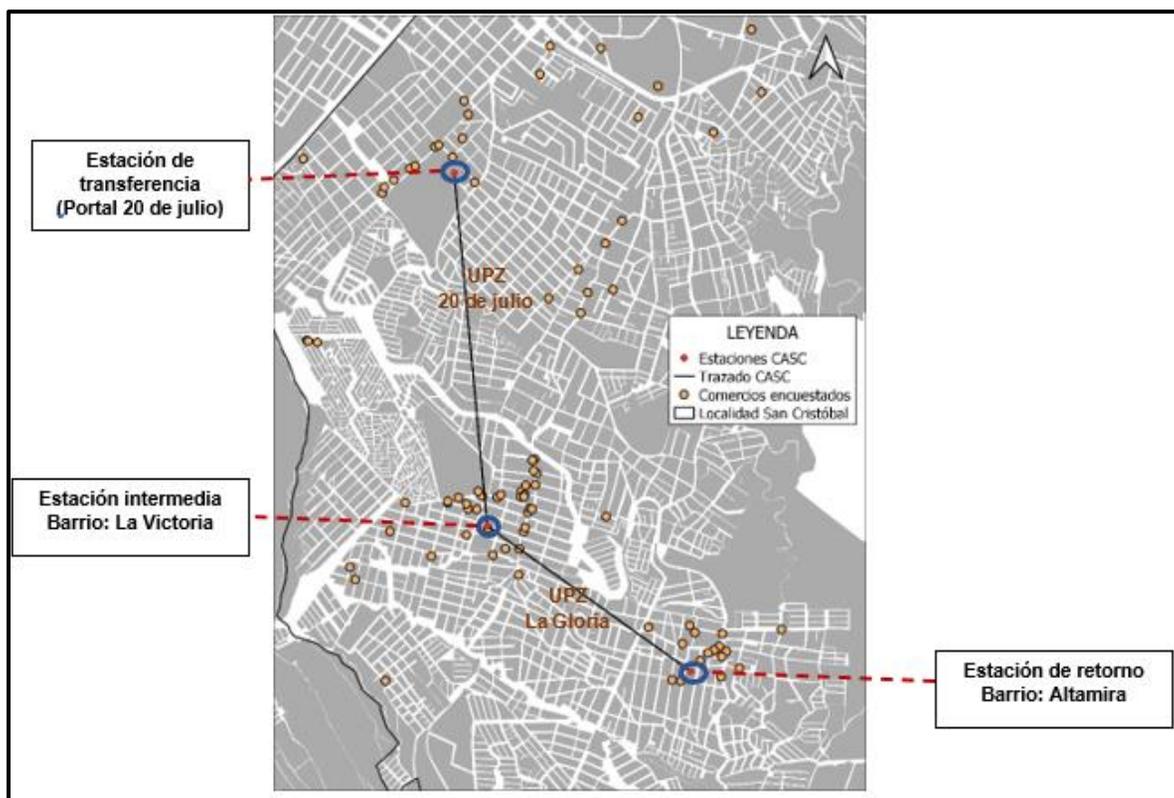
A continuación, se enlistan las características del comercio en la localidad de San Cristóbal.

- *Establecimientos formales e informales*

Para el proyecto Cable Aéreo San Cristóbal el Consorcio CS realizó entrevistas a 157 comerciantes tanto formales como informales (se estima que cerca del 66% de

las entrevistas se realizarían al sector comercial formal y el 33% restante se realizarían al sector comercial informal). La entrevista se dividió en tres segmentos: el primero corresponde en preguntas que permitieran ubicar el establecimiento comercial, el segundo en preguntas para lograr caracterizar al encuestado y, por último, el tercero en preguntas relacionadas con el establecimiento. En el siguiente mapa se logran identificar los puntos donde se hicieron las entrevistas al sector comercial de la localidad de San Cristóbal.

Plano 16 Comercios formales e informales encuestados en San Cristóbal

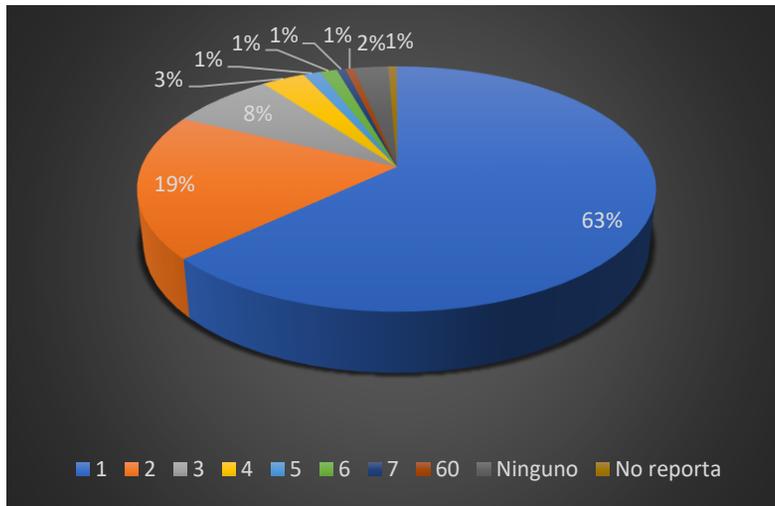


Fuente: Consorcio CS. 2021

- *Porcentaje de empleo generado*

El 63% de los comercios encuestados contaban con un empleado, el 19% con dos empleados, el 8% con tres empleados, el 6% cuenta con entre cuatro y siete empleados y, tan solo el 0,6% contaba con más de diez empleados.

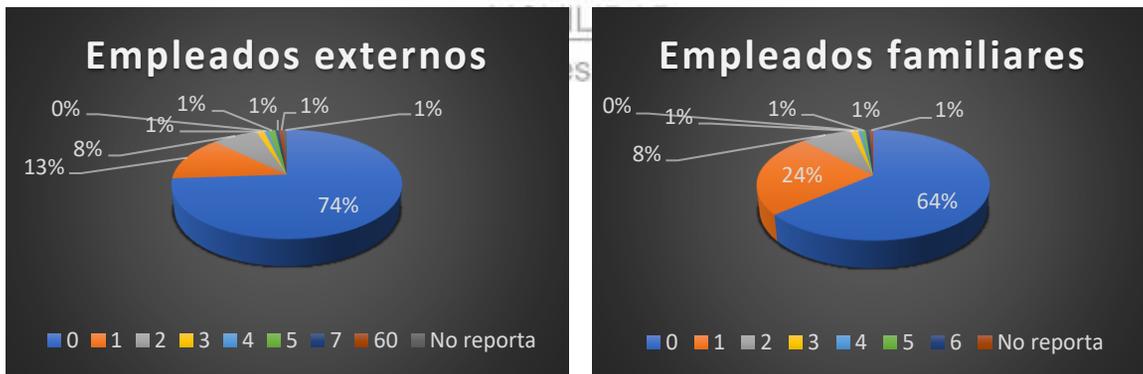
Gráfica 7 Número de empleados negocios encuestados en San Cristóbal



Fuente: Consorcio CS. 2021

Entre los encuestados el 74% respondió que no cuenta con empleados externos y el 64% respondió que no cuenta con empleados familiares, el 13% cuenta con un empleado externo y el 24% con un empleado familiar y el 12% restantes cuenta con más de un empleado familiar o externo en el negocio.

Gráfica 8 Número de empleados externos o familiares en los negocios encuestados en San Cristóbal

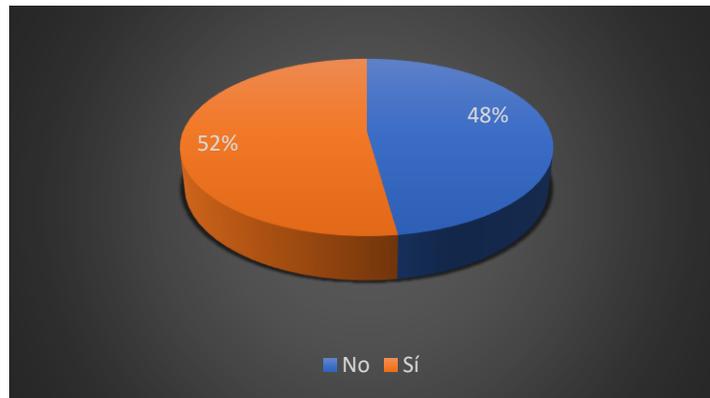


Fuente: Consorcio CS. 2021

- *Estado de legalidad*

Aunque la diferencia no es mucha, la mayoría de los negocios encuestados cuenta con matrícula mercantil renovada en cámara y comercio, específicamente el 52% tal como se muestra en la siguiente gráfica.

Gráfica 9 Negocios que cuentan con matrícula mercantil renovada en cámara y comercio



Fuente: Consorcio CS. 2021

- *Población atendida*

El 28% de los negocios encuestados indica que el total de su clientela se encuentra el sector, 52% de los negocios encuestados dice que más del 80% de sus cliente se encuentran en el mismo sector y el 12% considera que más del 50% de su clientela se encuentra en el sector, esto quiere decir que 92% de los negocios tiene a más del 50% de los clientes en el sector aledaño a su sede de operación.

Gráfica 10 Porcentaje de clientes de los negocios encuestados que se encuentran en el mismo sector



Fuente: Consorcio CS. 2021

El 76% de los negocios encuestados tienen una relación de compra y venta de productos de manera ocasional o frecuente. En contraste, el 21% de los comercios no tiene alguna relación con los negocios vecinos. Tan solo el 3% tiene una relación de prestar, fiar y consultar inventarios.

Gráfica 11 Relación de los negocios encuestados con otros que se encuentran en el mismo sector



Fuente: Consorcio CS. 2021

- *Antigüedad del negocio*

El 20% de los negocios nació en el último año, el 32% de los negocios encuestados ha estado operando desde hace 1 a 5 años, el 19% de los comercios tiene una antigüedad de entre 6 a 10 años. Los rangos de antigüedad más altos son los que menos representatividad tienen teniendo en cuenta que de 21 a más años representa el 10% del total de la muestra.

Gráfica 12 Años que llevan funcionando los negocios encuestados



Fuente: Consorcio CS. 2021

- *Comportamiento de las ventas*

La pandemia del coronavirus trajo consigo una serie de políticas que generaron recesión en la economía y estas se reflejan en los ingresos que percibieron los comerciantes. Muestra de ello es que para el 27% de los encuestados el 2020 fue un año malo, el 48% expresó que fue un año igual a los anteriores o aceptable y

solo el 10% consideró que fue un año bueno en términos de ventas. En cuanto al año 2019, el 44% lo consideró como un año igual o aceptable, el 34% lo consideró un año bueno y, solo el 3% lo consideró un año malo.

Gráfica 13 Situación de los negocios encuestados en comparación con años anteriores

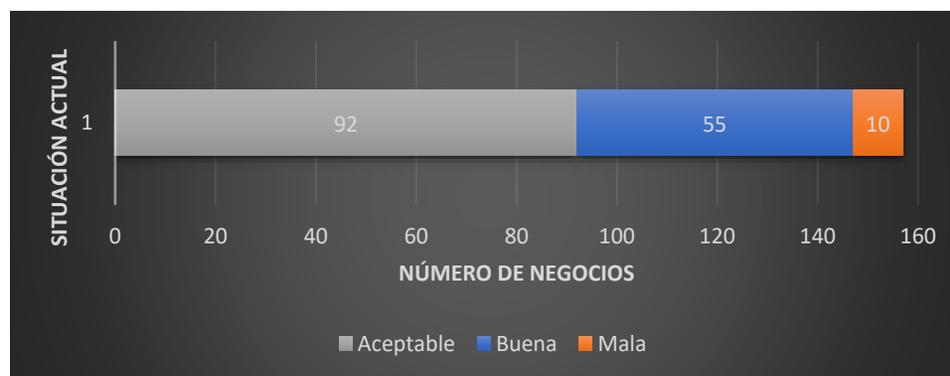


Fuente: Consorcio CS. 2021

Por otro lado, con respecto al presente, 92 de los 157 comerciantes encuestados considera que la situación actual de su negocio es aceptable, eso representa al 59% de la muestra. Mientras tanto, el 35% de los comerciantes considera que la situación actual de su negocio es buena. Tan solo el 6% de la muestra considera que el negocio se encuentra en una mala situación.

ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTA D.C.
MOVILIDAD
Instituto de Desarrollo Urbano

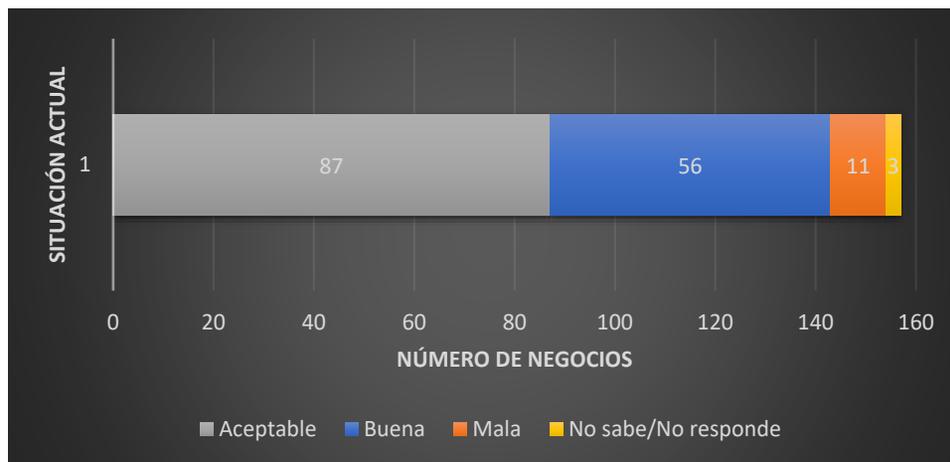
Gráfica 14 Situación actual de los negocios encuestados



Fuente: Consorcio CS. 2021

Muy relacionada con la situación actual de los negocios, los comerciantes expresaron que la demanda de sus productos es aceptable en un 55%, buena en un 36% y mala en un 7%. En general, los comerciantes esperan que en los próximos meses mejore la situación de sus negocios considerando que el 76% de la muestra así lo manifiesta. En esa misma línea, el 18% cree que continuará aproximadamente igual y el 6% que empeorará.

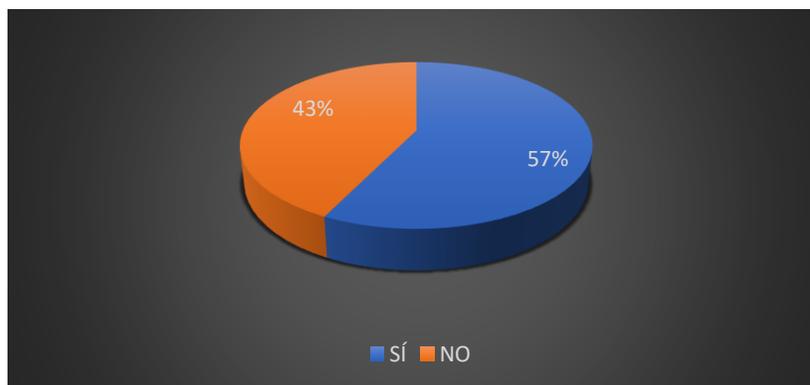
Gráfica 15 Situación actual de la demanda de productos de los negocios encuestados



Fuente: Consorcio CS. 2021

De los comerciantes encuestados, el 57% declaró que existen temporadas del año con mayores ventas. De ese 57% que representa a una población de 90 personas, el 77% mencionó a diciembre como un buen mes de ventas en el año. También resaltan la importancia de las ventas en temporadas vacacionales o festivas.

Gráfica 16 Respuesta a la pregunta ¿cree que existe un mejor mes de ventas en el año? Negocios encuestados en San Cristóbal



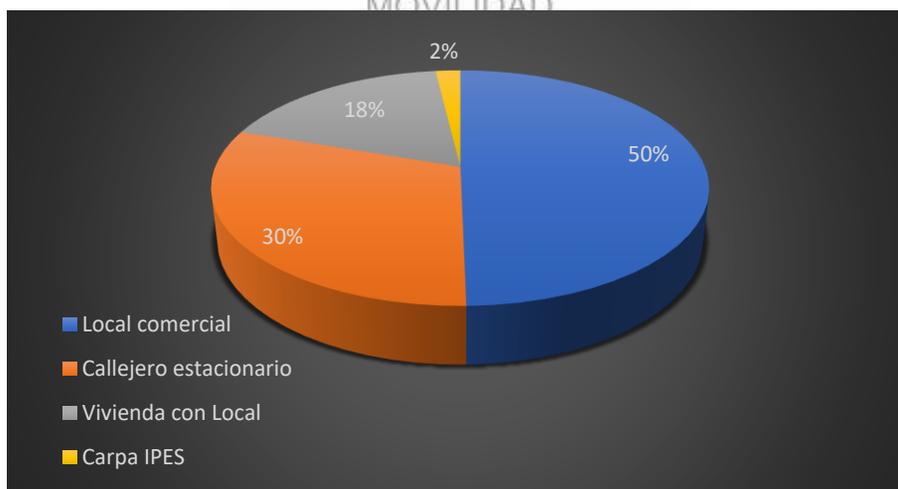
Fuente: Consorcio CS. 2021

Con respecto a la utilidad el 43% de los comerciantes encuestados no reportó o no registró su utilidad. Con la información que suministraron el 57% de los negocios restante fue posible encontrar que la utilidad mínima mensual es de \$ COP 100.000 y la máxima de \$ COP 30'000.000. Por otro lado, la mayoría de los comerciantes perciben \$ COP 1'500.000 mensuales como utilidad.

- *Otros aspectos del comercio local encuestado*

En la siguiente gráfica se logra apreciar que el 50% de los establecimientos comerciales correspondían a local comercial, el 30% a puestos callejeros estacionarios, el 18% a vivienda local y, por último, el 2% a carpas IPES que “son espacios urbanos ubicados en diferentes localidades, con el objetivo, que los vendedores informales cuenten con un módulo comercial transitorio, como: quioscos, locales, cafeterías, chazas, cocinas, bodegas y carpas para comercializar sus productos, con el fin de que obtengan un ingreso y así contribuir con la disminución de actividades informales en el espacio público de la ciudad”. (IPES, 2021)

Gráfica 17 Tipos de establecimientos encuestados en San Cristóbal



Fuente: Consorcio CS. 2021

En cuanto a los tipos de negocios encuestados la mayoría de ellos pertenece al rubro “otros” dentro del cual se incluyen los negocios de belleza/Spa/estética,

droguerías, supermercados, mascotas/veterinarias, entre otros que tienen menor participación en la encuesta. Los restaurantes y negocios de comida representan el 19% de los encuestados. Mientras tanto, la miscelánea y los establecimientos de ropa y calzado representan cada uno el 12% y la panadería/cafetería/frutería y la pequeña tienda mixta representó cada una al 11% de la muestra.

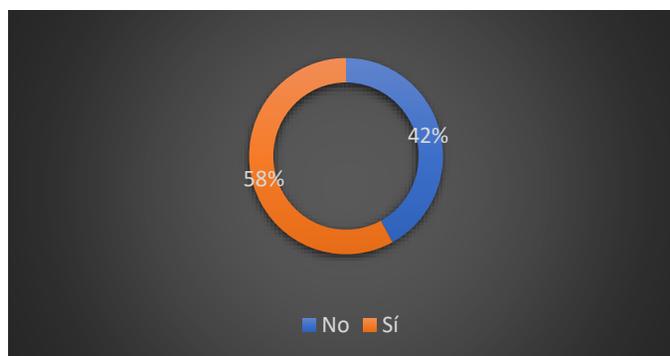
Gráfica 18 Tipos de negocios encuestados en San Cristóbal



Fuente: Consorcio CS. 2021

El 58% de los comerciantes encuestados dijo pagar canon de arrendamiento para el funcionamiento de su negocio, el 42% restante no paga canon de arrendamiento. Aunque la mayoría de los comercios no reportó el valor del canon de arrendamiento, la moda estadística indica que la mayoría de los encuestados paga \$ COP 500.000 mensuales, sin embargo, el valor mínimo reportado fue de \$ COP 250.000 y el valor máximo fue de \$ COP 3'800.000.

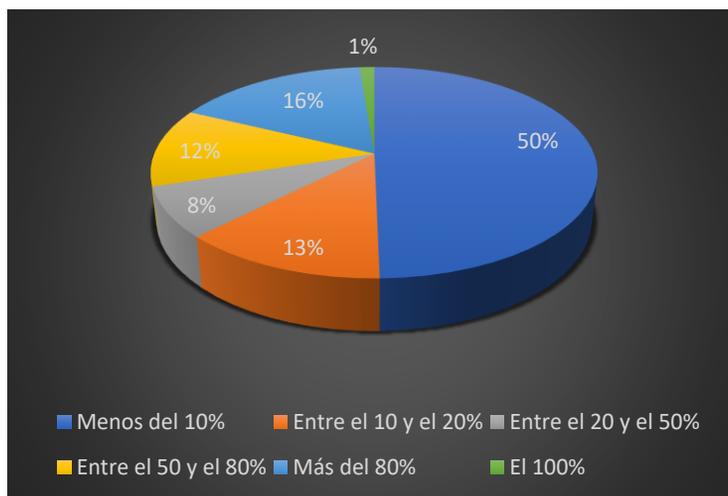
Gráfica 19 Negocios encuestados en San Cristóbal que pagan arriendo



Fuente: Consorcio CS. 2021

En cuanto a los proveedores de los comercios encuestados el 50% declara que menos del 10% de sus proveedores se encuentra en el sector, el otro 50% se reparte entre el 10% y el 100%, sin embargo, solo el 1% de los negocios dice tener al 100% de sus proveedores en el sector.

Gráfica 20 Porcentaje de proveedores de los negocios encuestados que se encuentran en el mismo sector



Fuente: Consorcio CS. 2021

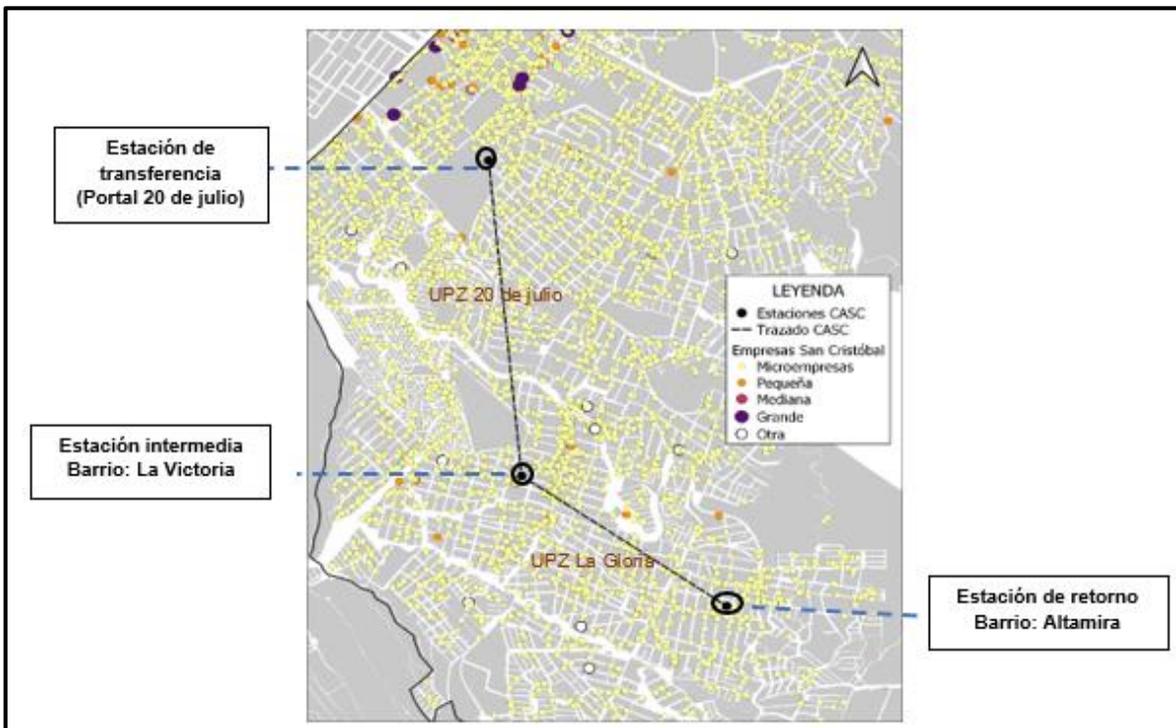
- *Otros aspectos del comercio local*

El suelo con uso comercial en la localidad de San Cristóbal está conformado por 1'591.759 metros cuadrados que representan el 12,3% del suelo en la localidad según datos de la Secretaría Distrital de Planeación. En total San Cristóbal contaba para 2017 con 15.298 empresas con matrícula activa de las cuales el 17,9% pertenecía a La Gloria y 31,7% al 20 de Julio. Esta última obtuvo la mayor representatividad del total de las UPZ de la localidad. Por otro lado, la mayor parte de estas empresas tenía como actividad principal el comercio y la industria. (34,3% y 15.6% de la representatividad de las empresas con matrícula activa por sector económico en la localidad respectivamente).

Para diciembre de 2017 San Cristóbal contaba con 11.636 establecimientos con matrícula activa, representando el 2,4% del total de establecimientos con matrícula activa en Bogotá y entrando entre las 5 localidades de menor representación. De los 11.636 establecimiento con matrícula activa en la localidad, el 19,1% se encuentran en La Gloria (2.223 establecimientos) y 35,8% en el 20 de Julio (4.164 establecimientos).

El siguiente mapa incluye las empresas matriculadas y renovadas con corte a diciembre de 2018 por tamaño de empresa donde se observa que la gran mayoría de establecimientos son microempresas (aproximadamente el 97%), también se observa una pequeña participación de pequeñas y grandes empresas, especialmente en la zona noroccidental de la localidad.

Plano 17 Empresas matriculadas y renovadas en San Cristóbal

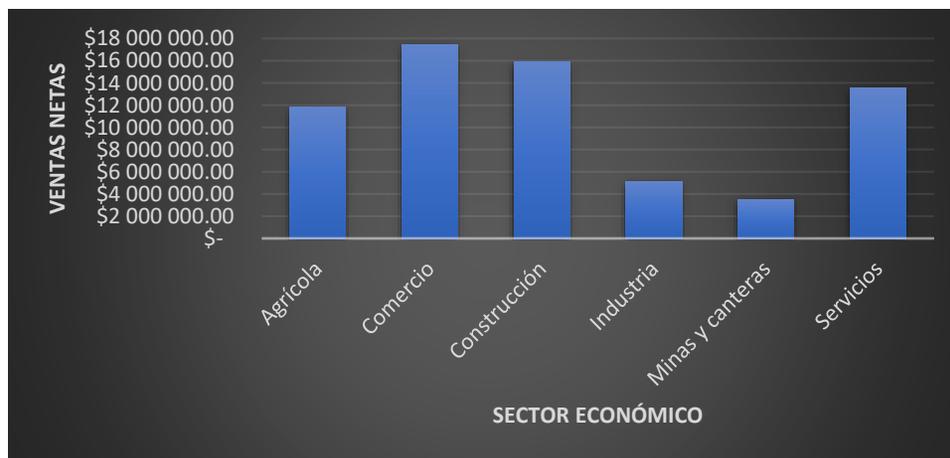


Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá, 2018

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la CCB.

Según los datos reportados por la Cámara de Comercio de Bogotá para el primer trimestre de 2021 el promedio de ventas netas fue de \$ COP 11'239.558. El sector económico que más aportó en la localidad San Cristóbal fue el comercio con ventas netas promedio de \$ COP 17'480.034, seguido por la construcción con ventas netas promedio de \$ COP 15'922.011 y servicios con \$ COP 13'559.249. Sin embargo, en términos de ventas netas totales Servicios fue el sector que más aportó a la economía local con un total de ventas netas estimadas de \$ COP 82.779'214.664, seguido por Comercio con \$ COP 67.350'570.044 y Construcción con \$ COP 20.587'160.629.

Gráfica 21 Ventas netas promedio por sector económico en San Cristóbal



Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá, 2018

La siguiente figura muestra que los servicios de mayor aporte a la economía local fueron actividades profesionales, científicas y técnicas, seguido por transporte y almacenamiento, cada uno de ellos tuvo una representación del 26% sobre el total de las ventas netas del sector servicios, esto quiere decir que ambas suman más de la mitad de las ventas percibidas en el primer trimestre de 2021.

Ilustración 2 Servicios que más aportaron a la economía local en San Cristóbal



Fuente: Cámara de Comercio de Bogotá, 2018

Nota: Ilustración elaborada por la Consultoría a partir de información de la CCB.

Ahora bien, en el año 2020 la Dirección de Estudios de Desarrollo Económico de la Secretaría de Desarrollo Económico de Bogotá realizó un estudio de focalización

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

empresarial para la localidad de San Cristóbal (Secretaría de Desarrollo Económico, 2020) encontrando las empresas estratégicas con vocación productiva de la localidad y su concentración en tres sectores económicos:

1. Comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles), excepto el de vehículos automotores y motocicletas. (219 empresas en la localidad).
2. Actividades de juegos de azar y apuestas. (131 empresas en la localidad).
3. Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil. (125 empresas en la localidad).

En este estudio se analiza también la informalidad promedio para cada sector económico donde se evidencia que para todos los sectores la informalidad representa más del 50% de las empresas estratégicas con vocación productiva de San Cristóbal.

Tabla 19 Tasa de informalidad por sector económico

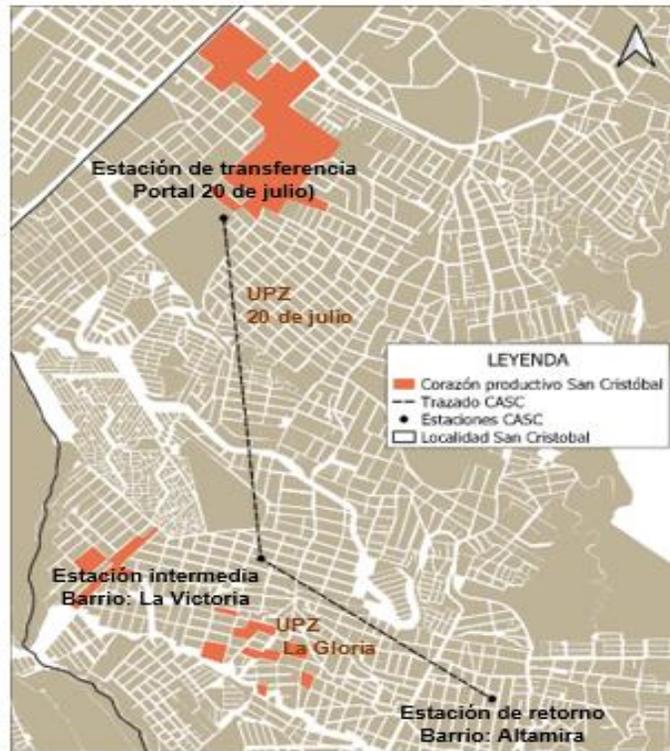
Sector económico	Tasa de informalidad promedio
Comercio al por menor (incluso el comercio al por menor de combustibles), excepto el de vehículos automotores y motocicletas	53,6%
Actividades de juegos de azar y apuestas	51,3%
Actividades especializadas para la construcción de edificios y obras de ingeniería civil	51,1%

Fuente: Secretaría de Desarrollo Económico de Bogotá, 2021

En el siguiente mapa se encuentran las zonas de San Cristóbal que pertenecen al corazón productivo de la localidad. Se conoce como corazón productivo a *“las zonas geográficas dentro la localidad en donde se concentra la mayoría de las empresas que se dedican a la vocación productiva y tienen la mayor importancia en términos de empleo”*. Como se puede observar, la primera estación del trazado del cable aéreo está en las inmediaciones del corazón productivo con mayor ocupación de suelo en la localidad. Mientras tanto, las otras secciones del corazón productivo se encuentran en a una distancia estimada de 250 metros del trazado del proyecto.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

Plano 18 Corazón productivo San Cristóbal



Fuente: Secretaría Distrital de Desarrollo Económico de Bogotá, 2020

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la SDDE.

Anexo 9 Inventario de establecimientos comerciales

7.3 Caracterización del mercado laboral

Como se mencionó anteriormente, la SDP en compañía del DANE han realizado la Encuesta Multipropósitos que, entre otros temas, recolecta datos sobre la situación laboral de las personas en la ciudad de Bogotá; con respecto a esta encuesta, se han realizado tres versiones, la primera en 2011, la segunda en 2014 y la tercera en 2017. Para las dos primeras versiones se contó con una desagregación por localidad y estrato socioeconómico. Para la última versión se aumentó la desagregación a escala de UPZ. El análisis que se realizará en esta sección tendrá entonces una desagregación que considerará las dos UPZ de la zona de influencia

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal. Es importante mencionar que, como estos datos corresponden a una muestra de la población los valores son aproximados.

La población en edad de trabajar (PET) está constituida por las personas de 12 años y más, esto quiere decir que el número de personas de 12 años y más para las UPZ de la zona de influencia del proyecto es 74.412 para el 20 de Julio y 78.604 para La Gloria y que esos valores representan más del 81% de la población total de cada UPZ. Adicionalmente, se puede resaltar que la población en edad de trabajar en las tres UPZ representa cerca del 40% de la población total de la localidad San Cristóbal.

Tabla 20 Población en edad de trabajar por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal

UPZ	PET	% UPZ	% San Cristóbal
20 de Julio	74.412	84%	19%
La Gloria	78.604	81%	20%

Fuente: DANE y SDP, 2017

Nota: Tabla elaborada por la Consultoría a partir de información de resultados de la Encuesta Multipropósito desarrollada por el DANE en trabajo colaborativo con la SDP.

La población económicamente activa (PEA) está conformada por las personas en edad de trabajar que al momento de la encuesta se encontraban trabajando o buscando empleo. La PEA en el 20 de Julio está compuesta por 46.446 personas que representan el 62% de la población en edad de trabajar en esa UPZ. Mientras tanto, la PEA en La Gloria está compuesta por 46.037 personas que representan el 59% de la población en edad de trabajar en esa UPZ. El porcentaje que representa la población económicamente activa en la población en edad de trabajar se conoce como tasa global de participación (TGP).

Tabla 21 Población económicamente activa por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal

UPZ	PEA	TGP
20 de Julio	46.446	62%
La Gloria	46.037	59%

Fuente: DANE y SDP, 2017

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Nota: Tabla elaborada por la Consultoría a partir de información de resultados de la Encuesta Multipropósito desarrollada por el DANE en trabajo colaborativo con la SDP en el año 2017.

La cantidad de personas que en la semana de realización de la encuesta se encontraban trabajando por lo menos una hora remunerada en dinero o en especie o no estaba trabajando en esa semana, pero tiene un trabajo o trabaja en empresa familiar por lo menos una hora sin remuneración fue de 41.860 para el 20 de Julio y 41.610 personas para La Gloria. Esa población ocupada corresponde a más del 53% de la población en edad de trabajar para cada una de las dos UPZ.

Tabla 22 Ocupados por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal

UPZ	Ocupados	Tasa de O.
20 de Julio	41.860	56%
La Gloria	41.610	53%

Fuente: DANE y SDP, 2017

Nota: Tabla elaborada por la Consultoría a partir de información de resultados de la Encuesta Multipropósito desarrollada por el DANE en trabajo colaborativo con la SDP.

La cantidad de desempleados al momento de realizar la encuesta fue de 4.586 para 20 de Julio, este valor representó el 10% de la población económicamente activa; en cuanto a la población desocupada en La Gloria, se evidenció que el 10% de la población económicamente activa se encontraba en situación de desempleo, esto es 4.426 personas.

Tabla 23 Desempleados por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal

UPZ	Desempleados	Tasa de D.
20 de Julio	4.586	10%
La Gloria	4.426	10%

Fuente: DANE y SDP, 2017

Nota: Tabla elaborada por la Consultoría a partir de información de resultados de la Encuesta Multipropósito desarrollada por el DANE en trabajo colaborativo con la SDP.

De acuerdo con el Departamento Administrativo Distrital de Estadística (2021), el empleo es considerado informal cuando cumple con las siguientes características:

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

- *Los empleados particulares y los obreros que laboran en establecimientos, negocios o empresas que ocupen hasta cinco personas en todas sus agencias y sucursales, incluyendo al patrono y/o socio;*
- *Los trabajadores familiares sin remuneración;*
- *Los trabajadores sin remuneración en empresas o negocios de otros hogares;*
- *Los empleados domésticos;*
- *Los jornaleros o peones;*
- *Los trabajadores por cuenta propia que laboran en establecimientos hasta cinco personas, excepto los independientes profesionales;*
- *Los patronos o empleadores en empresas de cinco trabajadores o menos;*
- *Se excluyen los obreros o empleados del gobierno.*

En el caso de la zona de influencia la población informal representa más del 44% de la población ocupada para todas las UPZ. En el 20 de Julio se estimó que una población de 18.729 personas y para La Gloria fue de 18.251 personas.

Tabla 24 Infomales por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal

UPZ	Informales	% Informales
20 de Julio	18.729	45%
La Gloria	18.251	44%

Fuente: DANE y SDP, 2017

Nota: Tabla elaborada por la Consultoría a partir de información de resultados de la Encuesta Multipropósito desarrollada por el DANE en trabajo colaborativo con la SDP.

Según el DANE:

“La población económicamente inactiva corresponde a estudiantes, amas de casa, pensionados, jubilados, rentistas, incapacitados permanentes, personas que no les llama la atención trabajar o creen que no vale la pena trabajar” (DANE, 2021).

Esta población representó más del 38% de la población en edad de trabajar para todas las UPZ analizadas. Esto es 27.966 personas para el 20 de Julio y 32.567 personas para La Gloria.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Tabla 25 Inactivos por UPZ y su representatividad en la UPZ y en la localidad de San Cristóbal

UPZ	Inactivos	% Inactivos
20 de Julio	27.966	38%
La Gloria	32.567	41%

Fuente: DANE y SDP, 2017

Nota: Tabla elaborada por la Consultoría a partir de información de resultados de la Encuesta Multipropósito desarrollada por el DANE en trabajo colaborativo con la SDP.

7.4 Generación de empleos en el marco del proyecto

Para realizar la estimación de los empleos generados en las diferentes etapas del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal, se tomaron evidencias y experiencias aprendidas de proyectos similares y estudios relacionados con el tema.

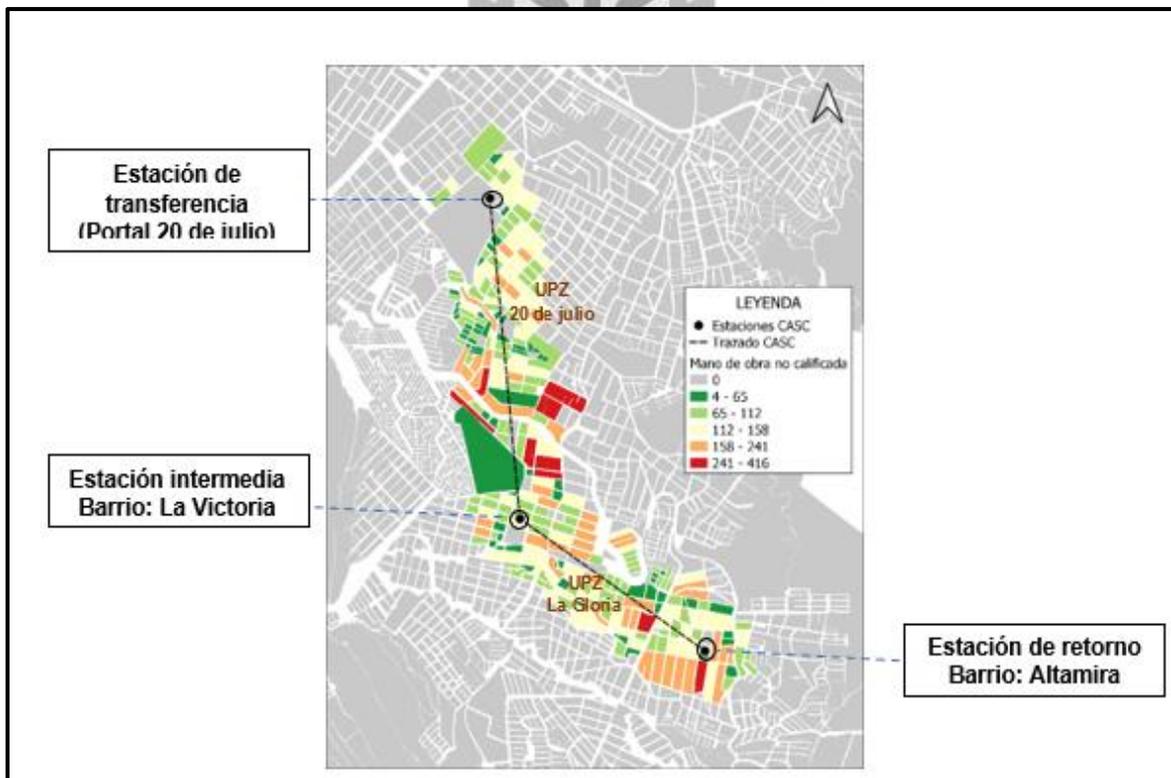
Por ejemplo, el tranvía de Ayacucho en Medellín en 2014 generó 1.029 empleos para la realización de las obras civiles y dentro del componente de desarrollo social, empleó a habitantes de los barrios de incidencia directa al proyecto y realizó una política de empleabilidad a la mujer. (Metro de Medellín, 2014). Por otro lado, se espera que el metro de la 80 en la misma ciudad emplee a más de 2 mil personas, este proyecto contempla la construcción de 17 estaciones con un trazado de 13,5 km. (Alcaldía de Medellín, 2021). Para el cable aéreo de Pereira “Megacable”, actualmente en la etapa de operación y mantenimiento genera 85 empleos (Megabus S.A., 2021). Mientras tanto, el TransMicable de Ciudad Bolívar emplea en esa misma etapa a 176 personas (SISTEMA DE COMUNICACIÓN PÚBLICA CONEXION CAPITAL, 2021).

Ahora bien, para entrar a mencionar los empleos que podría generar el proyecto cable aéreo San Cristóbal se debe tener en cuenta que los empleos pueden ser directos e indirectos. El empleo directo “*corresponde a aquellos empleos generados directamente por el proyecto de infraestructura*”, por su parte, el empleo indirecto “*corresponde a aquellos empleos generados indirectamente por el proyecto en otros sectores de la economía, para satisfacer la mayor producción de insumos generados por los encadenamientos productivos. Es decir, comprende todos aquellos empleados indirectamente en la fabricación de materiales y equipos como resultado de la inversión inicial*” (Banco Interamericano de Desarrollo, 2020).

Considerando lo anterior, según un estudio realizado por el BID (2020), la inversión de 1.000 millones de dólares en infraestructura de transporte genera en promedio 11.722 empleos directos. Por otro lado, en ese mismo estudio estiman que el 85% del empleo generado corresponde a mano de obra calificada y, el 15% restante corresponde a mano de obra no calificada.

Considerando que el 15% de la mano de obra corresponde trabajadores no calificados, en el siguiente mapa se muestra la población por manzana que tiene 15 años o más y su nivel máximo de escolaridad es preescolar, básica primaria, básica secundaria, media académica o clásica, media técnica o normalista. Tal como lo plantean otros proyectos similares al Cable Aéreo San Cristóbal, se propone el incentivo del empleo en las zonas aledañas al proyecto con la finalidad de impulsar la economía local y generar desarrollo en la zona.

Plano 19 Mano de obra no calificada por manzana zona de influencia Cable Aéreo San Cristóbal



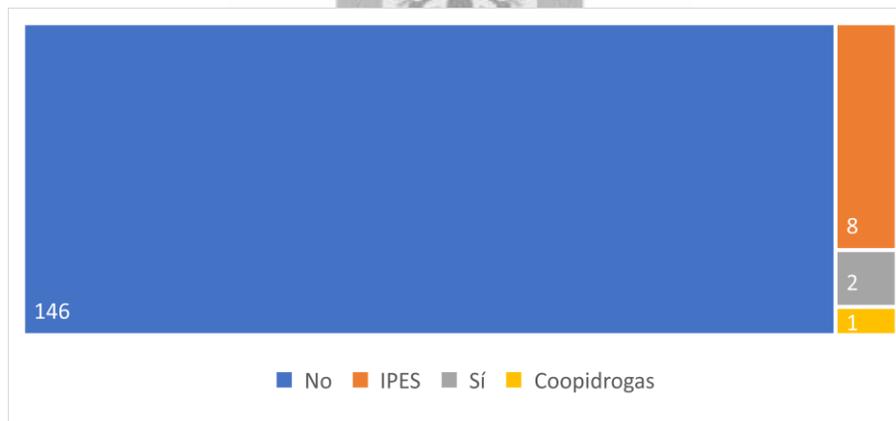
Fuente: DANE, 2018.

Nota: Plano elaborado por la Consultoría a partir de resultados de Censo Nacional de Población y Vivienda realizado por el DANE.

7.5 Comerciantes vinculados con agremiaciones y organizaciones

Tal como se observa en la siguiente figura, 146 establecimientos respondieron no pertenecer a alguna agremiación, solo 11 establecimientos pertenecen a algún grupo: 8 a los IPES, 2 no especifican a cuál grupo pertenecen y 1 pertenece a Coopidrogas, la *“Cooperativa Nacional de Droguistas Detallistas, una empresa asociativa de la economía solidaria, sin ánimo de lucro, que tiene como objetivo proteger y propender por el desarrollo empresarial y la dignificación del droguista detallista, para lo cual efectúa la distribución de bienes en las mejores condiciones de precio, calidad, surtido y abastecimiento que demandan los consumidores en los establecimientos de sus asociados, a los cuales les presta otros servicios complementarios con valor agregado y de alta calidad”*. (Cooperativa Nacional de Droguistas Detallistas, 2021)

Gráfica 22 Agremiaciones negocios encuestados en San Cristóbal



Fuente: Consorcio CS, 2021

7.6 Propuesta de mitigación de impactos para el sector comercial

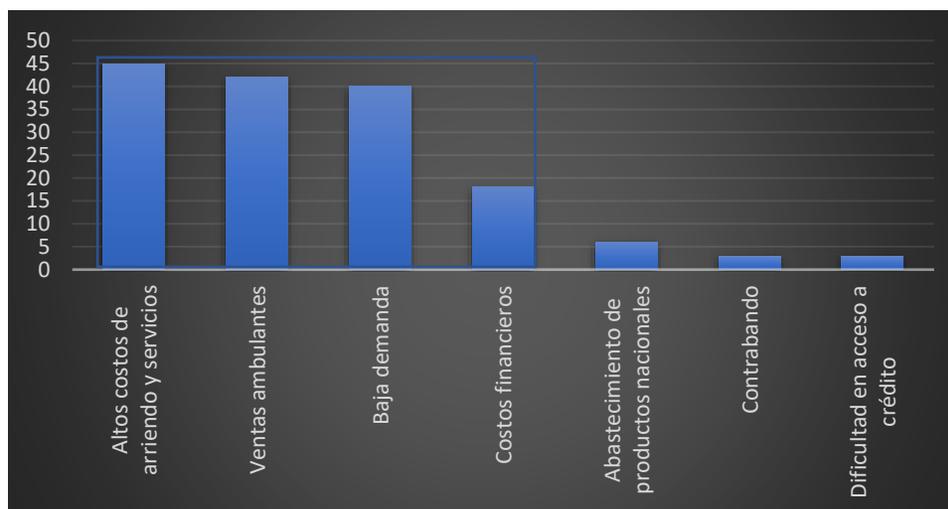
La matriz de riesgos que se expondrá a continuación tiene en cuenta las problemáticas que viven los comerciantes según las entrevistas realizadas por el Consorcio SC. Teniendo en cuenta lo mencionado se identificó que estas problemáticas están relacionadas con:

- Baja demanda
- Contrabando

- Abastecimiento de productos nacionales
- Altos costos de arriendo y servicios
- Dificultad en acceso a crédito
- Costos financieros
- Ventas ambulantes

En el siguiente gráfico se muestran las problemáticas que más aquejan a los comerciantes de la localidad, siendo altos costos de arriendo y servicios, ventas ambulantes, baja demanda y costos financieros, las mayores con una representatividad del 92%.

Gráfica 23 Principales problemáticas comerciantes de la localidad San Cristóbal



Instituto de Desarrollo Urbano

Fuente: Consorcio CS, 2021

Teniendo en cuenta lo anterior, la siguiente matriz de riesgos toma en cuenta las problemáticas actuales de los comerciantes y el impacto esperado por la entrada en operación del proyecto.

Tabla 26 Matriz de riesgos proyecto CASC

Riesgo	Impacto esperado	Aumenta/decrece
Baja demanda	Al iniciar la etapa de operación del cable aéreo San Cristóbal se espera que aumente la circulación de personas a lo largo del trazado.	↓
Contrabando	No se estima algún cambio como consecuencia de la ejecución del proyecto.	

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Riesgo	Impacto esperado	Aumenta/decrece
Abastecimiento de productos	La construcción del proyecto facilitará el acceso a la localidad lo que generará una mejor logística de productos nacionales. Aunque el proyecto considera únicamente la circulación de pasajeros, se esperaría que la migración de modo disminuya la circulación de las vías de acceso actuales.	↓
Altos costos de arriendo y servicios	Teniendo en cuenta la valorización que produce un proyecto de infraestructura como este, se esperaría que los costos de arriendos aumente en las zonas cercanas al proyecto.	↑
Dificultad en acceso a crédito	No se estima algún cambio como consecuencia de la ejecución del proyecto.	
Costos financieros	Como consecuencia de la valorización del sector se espera que los precios del M2 para el uso comercial se aumente. Por lo tanto, el valor del crédito para adquirir local aumentaría.	↑
Ventas ambulantes	La construcción del cable aéreo San Cristóbal atraerá a visitantes y esto, a su vez, atraerá al comercio informal.	↑

Fuente: Consorcio CS, 2021

Teniendo en cuenta la matriz de riesgos presentada anteriormente, en la construcción del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal se debe buscar disminuir los efectos negativos que pueda generar el proyecto, por lo tanto, la siguiente tabla contiene una propuesta de mitigación de impacto negativo.

Tabla 27 Propuesta de mitigación de riesgos proyecto CASC

Impacto negativo	Propuesta de solución
Altos costos de arriendo y servicios	Aunque la valorización del sector generará un beneficio para los actuales dueños del suelo, los nuevos compradores se podrían ver afectados por el incremento en el valor del metro cuadrado comercial, no obstante, esto generará una barrera comercial que se puede apoyar desde el gobierno local para apoyar a los actuales comerciantes.
Costos financieros	
Ventas ambulantes	Apoyar el sector comercial actual buscando que los nuevos usos de suelo que se generen en el sector no sean comerciales, así se lograría el apoyo y apropiación de los comerciantes al proyecto.

Fuente: Consorcio CS, 2021

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

7.7 Medición de impacto para el sector comercial

A continuación, se proponen los métodos de medición de impacto de los riesgos asociados a la construcción del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal.

- Baja demanda

$$\Delta Demanda = Ventas_t - (Ventas_{t-1} \times (1 + Inflación))$$

Donde,

$Ventas_t$ = Utilidad producida por las ventas del mes.

$Ventas_{t-1}$ = Utilidad producida por las ventas del mismo mes en el año anterior a la construcción del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal llevadas al valor del año t por medio de la inflación.

Estos datos se obtienen con la generación de una nueva encuesta a los comerciantes.

- Abastecimiento de productos

$$\Delta CantidadPN = \sum PN_t - \sum PN_{t-1}$$

Donde,

$\sum PN_t$ = Sumatoria de abastecimiento de productos del mes.

$\sum PN_{t-1}$ = Sumatoria de abastecimiento de productos del mismo mes en el año anterior a la construcción del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal.

Estos datos se obtienen con la generación de una nueva encuesta a los comerciantes y puede ser de la suma o de la percepción actual del abastecimiento de productos nacionales.

- Altos costos de arriendo y servicios

$$\Delta PrecioAM2 = PrecioAM2_t - (PrecioAM2_{t-1} \times (1 + Inflación))$$

Donde,

$PrecioAM2_t$ = Precio promedio del arriendo por M2 del mes.

$PrecioAM2_{t-1}$ = Precio promedio del arriendo por M2 para el mismo mes en el año anterior a la construcción del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal llevadas al valor del año t por medio de la inflación.

Estos datos se obtienen de un estudio de resultados en páginas de arrendamientos. Para esto es necesario tener los datos antes de la puesta en marcha del proyecto, por lo tanto, es importante realizar este ejercicio antes de iniciar con la etapa de construcción del proyecto.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

➤ Costos financieros

$$\Delta \text{PrecioM2} = \text{PrecioM2}_t - (\text{PrecioM2}_{t-1} \times (1 + \text{Inflación}))$$

Donde,

PrecioM2_t = Precio del M2 del mes.

PrecioM2_{t-1} = Precio del M2 para el mismo mes en el año anterior a la construcción del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal llevadas al valor del año t por medio de la inflación.

Estos datos se obtienen de los reportes anuales de la Secretaría Distrital de Planeación.

➤ Ventas ambulantes

$$\Delta \text{UEPM} = \text{UEPM}_t - \text{UEPM}_{t-1}$$

Donde,

UEPM_t = Cantidad de unidades económicas en puesto móviles con la operación del Cable Aéreo San Cristóbal.

UEPM_{t-1} = Cantidad de unidades económicas en puesto móviles antes de la construcción del proyecto Cable Aéreo San Cristóbal.

Estos datos se obtienen con la generación de una nueva encuesta a los comerciantes.

Todos los cálculos se proponen como una diferencia entre la variable en el periodo de análisis y la variable en el mismo periodo en el año anterior a la puesta en marcha de la construcción de este considerando que la construcción ya genera una afectación en el comercio, para identificar el efecto que tuvo el cable aéreo en las cifras para los comerciantes.

8. DIMENSIÓN SOCIAL

En esta dimensión se presentan los aspectos sociodemográficos de la localidad de San Cristóbal y de las Unidades de Planeamiento Zonal en donde se proyecta el desarrollo del sistema cable aéreo y las características de la población en relación a sus principales actividades económicas y recreativas.

Así mismo se presentan los niveles de educación de la población, condiciones de seguridad ciudadana.

Por otra parte, se realiza un diagnóstico de las condiciones de organización comunitaria, identificando comunidades, grupos y/o asociaciones que se encuentren interesadas por el desarrollo del proyecto cable aéreo en la localidad.

De igual manera se presentan los medios de información, canales de comunicación, niveles y formas de participación de la comunidad reconocidas y usadas por las comunidades del área de influencia directa del proyecto.

8.1 Población

De acuerdo con las proyecciones de población a nivel de la localidad San Cristóbal, realizada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística- DANE y presentadas por la Secretaría Distrital de Planeación en su herramienta digital “Visor de población”, con base en el censo de 2018, para el año 2021 se estima un total de población de 401.060 habitantes.

En la siguiente tabla, se presenta la proyección de población desde el año 2021 al 2035 para la localidad San Cristóbal, con base en el censo de población realizado por el DANE en el año 2018.

Tabla 28 Proyección de población localidad San Cristóbal 2021-2035

Año	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Cantidad de población	401.060	403.674	406.498	409.106	411.570	413.822	416.085	417.870
Año	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	
Cantidad de población	419.888	423.132	426.335	429.676	432.944	436.087	439.049	

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, 2018

En cuanto a la población por sexo y edad se presenta en la siguiente tabla, la población estimada para el año 2021, de los cuales el 52% corresponde a mujeres (207.684 hab.) y el 48% corresponde a hombres (193.376 hab.).

Tabla 29 Población por sexo y grupos cuatrienios de edad para el año 2021 en la localidad San Cristóbal

EDADES	00-04	05-09	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54
HOMBRES	15.021	13.795	14.218	15.469	18.131	19.303	16.597	14.231	12.499	10.595	10.871
MUJERES	14.826	13.135	14.023	15.326	18.228	19.343	16.923	15.345	13.518	12.458	12.740
EDADES	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85-89	90-94	95-99	100 AÑOS Y MÁS	
HOMBRES	10.218	8.025	5.579	3.838	2.486	1.405	684	284	81	46	
MUJERES	12.255	9.791	7.250	5.154	3.546	2.083	1.047	450	174	69	

Fuente: (Secretaría Distrital de Planeación, 2018)

A partir de las proyecciones de población presentadas en la tabla anterior, se identifica la distribución de los grupos poblacionales de acuerdo con el ciclo vital como se ilustra en la siguiente gráfica.

Gráfica 24 Grupos poblacionales San Cristóbal-proyección 2021



Fuente: Secretaría Distrital de Planeación, 2018

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de proyecciones de población desarrollada por el DANE y SDP.

De acuerdo con la gráfica anterior, se evidencia que la población en primera infancia al 2021 en la localidad corresponde al 7.4% del total de la población de la localidad, en cuanto a la población infantil (de 5 a 14 años) el porcentaje de población es de 13.7 %, los jóvenes y adultos jóvenes entre los 15 y 29 años corresponden al 26.3% de la población, adultos entre los 30 y 59 años representan el grueso de la población de la localidad con un 39.4%, y las personas mayores de 60 años representan el 12.9% de la población total.

A continuación, se presenta el número de habitantes proyectado al año 2021, de las dos Unidades de Planeamiento Zonal-UPZ sobre las cuales se desarrollará el proyecto cable aéreo, así como un comparativo del crecimiento poblacional que se proyecta hacia el año 2024⁴.

Tabla 30 Proyección de población por UPZ (2021-2024)

No. de UPZ	UPZ	No. de habitantes (2021)	No. de habitantes (2022)	No. de habitantes (2023)	No. de habitantes (2024)
34	20 de Julio	80.363	80.655	81.050	81.433
50	La Gloria	96.020	96.400	96.862	97.310
Total, habitantes		176.383	177.055	177.912	81.530

Fuente: DANE y SDP, 2018.

De acuerdo con lo anterior, se evidencia que la población asentada en la UPZ 20 de julio proyecta un crecimiento del 1.33% (1.070 personas) para el año 2024, respecto del año en curso (2021), porcentaje similar para la UPZ la Gloria en la cual se proyecta para el 2024 un incremento del 1.34% (1.290 personas) sobre la población reportada para el 2021; lo cual implica que, aunque el porcentaje de incremento de población no es alto, el sistema de transporte propuesto (cable aéreo) responde a la necesidad de alternativas de movilidad para la población actual y la población creciente.

⁴ Máxima proyección del DANE de información desagregada por áreas calculadas con base en las UPZ 2018-2024.

8.1.1 Densidad poblacional

La densidad poblacional es un concepto básico dentro de la planeación de la ciudad, entendiéndose como la cantidad de habitantes por hectárea (Ha) o kilómetro cuadrado (km²); siendo este un indicador de gran importancia para la planeación estratégica del desarrollo urbano.

En este sentido, teniendo en cuenta que la localidad de San Cristóbal cuenta con una superficie de suelo urbano de 1.629,1 hectáreas (el total de superficie de la localidad es de 4.909,9 hectáreas de las cuales 1.629,1 corresponden a suelo urbano y 3.280,7 a suelo rural) y que, el total de población proyectada para el año 2021 corresponde a 401.060 habitantes; se evidencia que la densidad poblacional de la localidad cuarta de San Cristóbal en relación al suelo urbano habitado (sin posibilidad de expansión) corresponde a 246 Habitantes por hectárea.

En cuanto a la densidad poblacional de las Unidades de Planeamiento Zonal en donde se realizará la implantación del sistema cable aéreo, UPZ No. 34 Veinte de julio y UPZ No. 50 La Gloria, se presenta a continuación, información basada en las proyecciones poblacionales realizadas por el DANE basadas en el Censo de 2018.

Tabla 31 Densidad poblacional UPZ 50 y 34 (Trazado cable aéreo en San Cristóbal)

UPZ	Población (2021)	Superficie (Ha.)	Densidad poblacional
50. La Gloria	80.363	386 ha.	208.19 Hab/ha.
34. Veinte de Julio	96.020	263 ha.	365.09 Hab/ ha.

Fuente: Secretaría Distrital de Planeación 2018⁵

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de proyecciones de población desarrollada por el DANE y SDP.

De acuerdo con la información de la tabla anterior, la UPZ 34 presenta una densidad de población mayor que la UPZ 50, evidenciando que aun cuando la extensión de la primera es menor (263 ha.) se encuentra asentada una mayor cantidad de población (96.020 Hab.).

⁵ Máxima proyección del DANE de información desagregada por áreas calculadas con base en las UPZ 2018-2024.

8.2 Características socioeconómicas

8.2.1 Mercado laboral

De acuerdo con los resultados de la Encuesta Multipropósito del año 2017⁶, en cuanto a los indicadores de mercado laboral, la localidad San Cristóbal reporta 321.145 personas en edad de trabajar; en cuanto a la población económicamente activa (personas que trabajan o están buscando trabajo) corresponde a 192.719 personas de los cuales 173.643 personas se encuentran ocupadas y 19.076 están desocupadas. La población económicamente inactiva corresponde a 128.426 personas.

A continuación, se relaciona la proyección de población en edad de trabajar para el año 2021 en las Unidades de Planeamiento Zonal-UPZ donde se proyecta el desarrollo del sistema cable aéreo, según las proyecciones de población presentadas por Secretaría Distrital de Planeación con base en el censo de 2018.

Tabla 32 Población en edad de trabajar por UPZ- 2021⁷

UPZ	TOTAL POBLACIÓN EN EDAD DE TRABAJAR	PORCENTAJE
20 DE JULIO	64.983	80,86%
LA GLORIA	74.863	77,96%

Fuente: Secretaría Distrital de planeación, 2018

De acuerdo con la tabla anterior se evidencia que la UPZ 20 de julio presenta un mayor porcentaje de población en edad de laborar con un 80.86%, respecto al 77.96% de la UPZ La Gloria.

⁶La tercera versión de la Encuesta Multipropósito realizada y publicada en el año 2017, es a la fecha la versión más actualizada de los resultados de este instrumento distrital, que presenta datos sobre las dinámicas de la ciudad y sus habitantes en múltiples dimensiones. Esta encuesta es aplicada cada cuatro años, en un trabajo colaborativo entre el DANE y la Secretaría Distrital de Planeación, por lo que durante el primer semestre de 2021 se desarrolló la última aplicación y se proyecta la publicación de resultados hacia el mes de diciembre de 2021, una vez se surtan las etapas de recolección, procesamiento, depuración y análisis de la información.

⁷De acuerdo con proyección de población realizada por el DANE y presentada por Secretaría Distrital de planeación, basadas en censo del 2018.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

La proporción entre la población en edad de trabajar y la económicamente activa (Tasa Global de Participación-TGP) de la localidad de San Cristóbal fue del 60%. La tasa de ocupación TO de la localidad corresponde al 54.1% y la tasa de desempleo, medida a través de la relación entre las personas que buscan trabajo y la población en edad de trabajar, es del 9.9%, siendo la cuarta localidad con la tasa de desempleo más alta según los resultados de la última versión de la Encuesta Multipropósito en la ciudad.

8.2.2 Sectores económicos en el AID del proyecto

8.2.2.1 Economía formal

Respecto a las actividades económicas predominantes en el área de influencia directa del proyecto cable aéreo en San Cristóbal, se encuentran los pequeños establecimientos comerciales con oferta de servicios urbanos a nivel barrial, en zonas residenciales con uso mixto, evidenciando como sectores comerciales principales, los barrios 20 de julio como zona más cercana al portal de Transmilenio 20 de julio, sus zonas aferentes en donde se encuentran los barrios la Serafina y Suramérica que presentan comercio a escala barrial; en zona aferente a estación intermedia se localiza el sector comercial del barrio La Victoria, centralizándose la actividad comercial sobre la carrera 4 este o Av. La Victoria; en las zonas aferentes a la estación de retorno se concentra las actividades comerciales sobre la carrera 13 B este en límites de los barrios Altamira, Santa Rosa, Moralba y San José Sur Oriental.

Registro fotográfico 13 Sectores comerciales en AID del proyecto.



Fecha: 22-09-2021



ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y
COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN
SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.



Barrio: La Victoria
Descripción: Zona comercial La Victoria- Desde calle 39sur a Calle 41A bis sur por la KR 4este



Fecha: 17-08-2021
Barrio: La Serafina (Zona aferente a Portal 20 de Julio)
Ubicación: Zona Comercial aferente a portal 20 de julio- Desde Cl. 32sur hasta Cl. 28 A sur por la KR 5 A



Fecha: 22-09-2021
Barrio: Altamira
Descripción: Zona comercial Altamira- Desde Cl. 41a Sur hasta Cl 44b Sur por KR 13b Este

Fuente: Consorcio CS, 2021

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

De acuerdo con los resultados obtenidos en la entrevista estructurada⁸ realizada a comerciantes del sector formal del AID del proyecto se evidencio que, en el sector aferente al portal 20 de julio, el 12.5 % de los establecimientos comerciales tiene una permanencia en el sector de más de 10 años, el 29.1% mayor a 5 años y menor a 10 años y el 58.3% de los establecimientos comerciales presentan una antigüedad de 1 año o menos. Las actividades comerciales desarrolladas en el sector son de tipo mixto, caracterizándose por la comercialización de productos y servicios de primera necesidad, desde abastecimiento de productos de la canasta familiar, alimentos preparados, materiales de construcción a pequeña escala (ferretería), vestuario, servicios de atención en salud para mascotas hasta la venta de artículos religiosos, asociado esto último a la cercanía del portal 20 de julio con el Santuario del Divino Niño Jesús en donde además, se desarrollan actividades de peregrinación todos los domingos lo cual implica el aumento de visita de población flotante en este sector de la localidad, lo cual incrementa la actividad comercial en dichos días así como, en temporada de Semana Santa.

En cuanto a los horarios promedio de la actividad comercial en el sector aferente al portal 20 de julio, se identificó en proceso de observación directa y de acuerdo con la información suministrada durante la entrevista que, se desarrolla en las jornadas mañana y tarde, iniciando la apertura de negocios aproximadamente entre las 8 y 10 de la mañana.

En cuanto al sector comercial del barrio La Victoria se evidencia que de los 50 establecimientos formales que se entrevistaron en dicha zona, el 40% cuenta con una permanencia de 10 años o más, el 14% tiene una antigüedad de 5 a 9 años, el 22 % cuenta con 1 a 4 años en el sector y, por último, el 20% inicio sus actividades hace menos de un año. Por lo anterior, se infiere que la zona comercial del barrio La Victoria es ampliamente reconocida por los habitantes de la localidad y zonas aferentes al sector, en donde se desarrollan actividades comerciales mixtas, que van desde la oferta de servicios bancarios, de cuidado personal, comercialización de alimentos preparados y de productos de la canasta familiar, así como venta de ropa y calzado. La actividad del comercio en la zona se da mayoritariamente en la jornada diurna, por lo que deben plantearse estrategias de movilidad en el Plan de Manejo de Trafico de la etapa constructiva para evitar la afectación de las actividades comerciales teniendo en cuenta la cercanía de la zona proyectada para la implantación de la estación intermedia y pylon 15, al sector comercial mencionado.

⁸ Entrevista estructurada realizada por la Consultoría con el fin de reconocer las características de los sectores comerciales establecidos en el AID del proyecto cable aéreo en San Cristóbal, en zonas comerciales aferentes al barrio portal 20 de julio, barrios La Victoria y Altamira.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Por último, el sector comercial formal identificado en el barrio Altamira se ubica mayoritariamente sobre la Av. KR. 13 este, caracterizado por actividades comerciales mixtas asociadas a la comercialización de productos de la canasta familiar (supermercados, comercio de alimentos preparados) así como misceláneas y pequeñas tiendas mixtas, en menor proporción se encuentran establecimientos que ofrecen servicios de cuidado personal y mobiliario doméstico; el 36.3% de los establecimientos comerciales en donde se desarrolló entrevista cuentan con más de 10 años de presencia en el sector, el 9% cuenta con 8 años de apertura, el 39% de los establecimientos comerciales tienen una antigüedad de entre 1 y 5 años en el sector y por último los establecimientos que iniciaron su actividad comercial en el sector hace menos de un año corresponde al 12% de los entrevistados del sector formal. El horario de actividad comercial predominante reportado por las personas entrevistadas corresponde a jornada diurna y nocturna (hasta las 9:00 p.m. aproximadamente).

8.2.2.2 Economía informal

De acuerdo con información reportada en el observatorio de desarrollo económico San Cristóbal registró 77.844 personas catalogadas como informales⁹ y 84.863 en la informalidad fuerte. (Secretaría Distrital de Desarrollo Económico, 2021)

Esta información es contrastada a través de información primaria recolectada con la aplicación de la encuesta de percepción ciudadana a residentes y comerciantes que residen en la localidad San Cristóbal; evidenciando que el 32% refiere como ocupación principal el ser independiente, relacionado en mayor medida con actividades comerciales, por otra parte, el 9.49% de los encuestados manifiestan encontrarse desempleados y/o en búsqueda de empleo.

Estos dos fenómenos (la informalidad y el desempleo) guardan una relación estrecha según la teoría estructuralista de la informalidad laboral, que entiende a la informalidad como resultado ante la escasa capacidad del sector moderno para absorber mano de obra, lo que hace que las personas prefieran obtener un empleo en el sector informal antes de quedarse desempleadas. (Yépez, 2008)

Durante la observación directa y la información referida por líderes de las comunidades durante los talleres de cartografía social, se identificaron las zonas de mayor presencia de comercio informal en el AID del proyecto, evidenciando que se

⁹ Según el DANE: Empleados particulares, trabajadores cuenta propia, patrones o empleadores que laboran en empresas de hasta 5 personas, trabajadores familiares sin remuneración en empresas u otros hogares y empleados domésticos. Excepto los independientes profesionales y empleados del gobierno.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

establecen en espacio público de los sectores comerciales ampliamente reconocidos por la comunidad por dichas actividades.

Para el caso de las zonas aferentes al portal 20 de julio, se evidencia presencia habitual sobre el espacio público de ventas ambulantes en las cuales en mayor medida se comercializan alimentos preparados, teniendo en cuenta la afluencia constante de usuarios de servicios administrativos (Super CADE) y de transporte (Transmilenio); por otra parte, en relación al desarrollo urbano en beneficio de la comunidad generado en torno al portal, se estableció una plaza ferial en la que se instalaron una serie de carpas disponibles para la comercialización de productos y/o servicios prestados por vendedores informales de la localidad, dicha espacio es administrado por el Instituto Para la Economía Social-IPES.

En zona aledaña al Portal 20 de julio, se encuentra el santuario del Divino Niño Jesús, en donde se establece alta presencia de vendedores ambulantes con mayor volumen todos los domingos del año y durante la semana santa, con venta de productos religiosos, vestuario y calzado; se establecen en el espacio público y malla vial sobre la CL 27 sur entre la Cra. 10 y la Cra. 5.

En cuanto al comercio informal ubicado en el barrio La Victoria, se evidencia la presencia permanente de ventas ambulantes de productos sobre el espacio público en la CRA. 4 este con mayor volumen sobre la CL 37 sur y la Dg. 43 A sur, las cuales, de acuerdo con manifestación de líderes y residentes del AID durante talleres de cartografía social afecta el tránsito peatonal, inclusive el vehicular por ubicación sobre segmentos de malla vial.

Por último, en el sector del barrio Altamira se evidencia presencia de ventas ambulantes en menor cantidad en relación a los sectores de la Victoria y aferentes a portal 20 de julio, se establecen en mayor medida sobre la CL 42 con CRA. 11 este y sobre la Cra. 13 este.

En espacios de participación ciudadana como las reuniones con comunidad, aplicación de encuestas de percepción ciudadana y talleres de cartografía social, los participantes (residentes del AID del proyecto) han presentado la propuesta de incluir en zonas de pilonas y/o estaciones, espacios para la comercialización de productos que favorezcan las condiciones de los comerciantes informales del sector.

Registro fotográfico 14 Sectores del AID con presencia del comercio informal



Fecha: 03-12-2021

Barrio: Altamira

Ubicación: Espacio público sobre la Carrera 13 este

Descripción: Presencia de comercio informal



Fecha: 22-09-2021

Barrio: La Victoria

Ubicación: Espacio público sobre Carrera 4 este

Descripción: Presencia de comercio informal en espacio público y malla vial

Fuente: Consorcio CS, 2021

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

8.3 Actividades recreativas de la población del AID del proyecto

De acuerdo con la Declaración Universal de Derechos Humanos en su artículo 24 se establece que “toda persona tiene derecho al descanso y al disfrute de su tiempo libre...” (Comisión de Derechos Humanos , 1948).

De acuerdo con lo anterior, la recreación se convierte entonces en una necesidad, psicológica, social y cultural que será satisfecha a través de actividades como: un tipo de participación, un contenido, una parte del volumen de tiempo libre, la posibilidad de ser elegida por el sujeto, con una orientación científica, política, artística, técnica, educativa, en suma, cultural. (Universidad de Pamplona , 2014)

La satisfacción de esta necesidad, se desarrolla entonces en espacios físicos en donde se generan representaciones simbólicas desde lo individual hasta lo colectivo, favoreciendo la consolidación de las comunidades e impulsando procesos de cohesión social en torno a actividades artísticas, deportivas, religiosas, políticas y/o comunitarias, entre otras, que los individuos desarrollan, movilizados por una motivación subjetiva que trasciende a lo colectivo; de allí la importancia de identificar las actividades y espacios recreativos con los que cuenta la comunidad del área de influencia directa del proyecto, teniendo en cuenta como el desarrollo de estas, promueve la apropiación social del territorio.

8.3.1 Actividades recreativas MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

En el desarrollo de las actividades de investigación acción participativa (cartografía social) realizadas con líderes de la localidad de San Cristóbal y específicamente del AID del proyecto, se identificaron las principales actividades recreativas desarrolladas por la comunidad a escala barrial, evidenciando condiciones como la necesidad expresada frente a la disponibilidad de equipamientos culturales y recreativos, y/o de las condiciones de seguridad u otros fenómenos sociales que se presentan en los existentes; cabe resaltar, que el desarrollo de actividades recreativas en la actualidad, según manifiestan los participantes, se ha visto altamente afectada por la condición sanitaria del mundo por cuenta del COVID 19, lo que ha implicado que el uso del tiempo libre de los habitantes se desarrolle en espacios intramurales (vivienda) y que la interacción social se reduzca a lo familiar; por lo que la información recopilada refiere también la expectativa frente a las dinámicas sociales que se desarrollaban en el territorio en tiempos de prepandemia.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Cally Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	--

➤ *Actividades religiosas*

Las actividades recreativas más desarrolladas en el AID del proyecto son de tipo religioso.

En las zonas aferentes al portal 20 de julio, el equipamiento más representativo señalado por la comunidad, es el santuario del Divino Niño Jesús, como uno de los templos de interés cultural que hay en la ciudad de Bogotá, y al que acuden de manera multitudinaria feligreses tanto locales como personas de otras zonas de la ciudad, el país, incluso extranjeros.

Los eventos religiosos como, las fiestas de la Virgen del Carmen y celebración de la semana santa, son actividades que refieren los líderes de cada uno de los barrios del AID (Bello Horizonte, La joyita, Atenas, La Colmena, La Victoria, San José Sur Oriental, La Gloria y Altamira) que presentan una participación mayor en las comunidades con alto porcentaje de población adulta y adulta mayor.

En el barrio La Victoria se localiza la iglesia María Auxiliadora la cual es referida por residentes del AID como punto de encuentro de la comunidad y se evidencia en proceso de observación directa que el espacio público frente se presenta como lugar de permanencia de personas adultas mayores.

➤ *Actividades artísticas y/o culturales*

De acuerdo con información referida por integrantes de las Juntas de Acción Comunal de los barrios del AID del proyecto, en época de prepandemia en los salones comunales se desarrollaban actividades de formación artística y deportiva dirigidas a diferentes grupos poblacionales en mayor medida adultos mayores, niños, niñas y jóvenes.

De igual manera, en los barrios de Bello Horizonte y Atenas manifestaron desarrollar actividades culturales en temporadas del año como; celebración al adulto mayor, día de la madre, celebración del día de los niños y novenas de aguinaldos.

En el barrio Bello Horizonte, específicamente en el parque la Bombonera, el presidente de la JAC manifiesta se desarrollan festividades como el festival de la Afro Hispanidad y festival LGTBI.

En el barrio Atenas manifiestan los residentes que cada año sobre el mes de agosto la asociación AVESOL (Asociación de Vecinos Solidarios) desarrolla actividades culturales con los niños y niñas que atienden en celebración del “mes de la alegría”, festival reconocido por los habitantes del barrio.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Colindante con los barrios La Victoria y La colmena se encuentra el Centro de Desarrollo Comunitario de la Victoria, el cual representa un equipamiento de gran importancia para la comunidad del AID del proyecto, toda vez que cuenta con instalaciones a disposición de la comunidad para el desarrollo de actividades artísticas, deportivas, de formación en oficios y de encuentro ciudadano de distintos grupos poblacionales, dicho equipamiento es ampliamente reconocido y usado por la comunidad.

Los barrios San José Sur Oriental y Altamira cuentan con salón comunal como equipamiento de encuentro comunitario; sin embargo, como en los casos anteriores la condición actual de pandemia genera la restricción en el uso del espacio para el desarrollo de actividades culturales. En estos sectores, se evidencia ausencia de equipamientos de tipo Cultural que favorezca el desarrollo de actividades de tipo artístico y cultural, siendo esto una solicitud constante de las comunidades asentadas en los mismos.

➤ Actividades Deportivas

Los escenarios deportivos ubicados en el trazado del sistema cable aéreo o aferentes al mismo, los cuales están disponibles para las actividades de este tipo, se encuentran ubicados en mayor proporción en el barrio Atenas con el parque del mismo nombre, el parque la joyita, parque de bolsillo en barrio La colmena y parque Altamira; dichos equipamientos comparten un fenómeno reportado por líderes de los barrios del AID del proyecto; que afecta el uso, permanencia y disfrute de los mismos; dicha condición es la inseguridad; por lo que se identifica la necesidad de generar estrategias que posibiliten el acceso de manera segura a dichos espacios y favoreciendo la apropiación social.

De igual manera, habitantes del barrio San José sur Oriental manifiestan la necesidad de escenarios deportivos y culturales en el sector que permitan la vinculación de manera organizada de jóvenes que practican deportes urbanos como el Skate y parques infantiles que favorezcan los espacios de esparcimiento de las familias del sector.

8.4 Grados de educación de la población (académica)

De acuerdo con datos obtenidos por el DANE en la aplicación de la Encuesta Multipropósito (EM) 2017¹⁰, se determina la cantidad de años promedio de educación para personas de 15 años o más por Unidad de Planeamiento Zonal-UPZ, para el caso del presente diagnóstico; a continuación, se presentan los datos por grupos de edad de los años de educación de la población asentada en las UPZ No. 34 Veinte de Julio y No. 50 La Gloria sobre las cuales se proyecta la implantación del sistema cable aéreo.

Tabla 33 Años promedio de educación para personas de 15 años y más, por grupos de edad, según UPZ

UPZ	Promedio de años de educación por grupos de edad			Años promedio de educación para personas de 15 años o más
	15 a 24 años	25 a 34 años	35 o más	
20 de julio	11,5	13,0	9,1	10,4
La Gloria	10,8	11,4	7,7	9,2

Fuente: Adaptado de Cuadro 12 A Encuesta Multipropósito- SDP y DANE, 2017

Teniendo en cuenta la información presentada en la tabla anterior, se evidencia que de los residentes de la UPZ 20 de julio la cantidad de años promedio de educación realizados corresponde a 10.4, por lo que se infiere que el nivel de educación promedio más alto alcanzado corresponde a educación media sin culminar; sin embargo, el promedio de años de educación para el grupo de edad de entre 25 a 34 años presenta una dedicación de 13 años de educación por lo que sugiere la formación inicial en educación superior (técnico y/o inicio de carrera tecnológica o universitaria).

Para el caso de los residentes de la UPZ La Gloria, el promedio de años de educación para personas de 15 años o más corresponde a 9.2, interpretando que la mayor parte de la población de estas edades ha cursado educación media hasta

¹⁰ La tercera versión de la Encuesta Multipropósito realizada y publicada en el año 2017, es a la fecha la versión más actualizada de los resultados de este instrumento distrital, que presenta datos sobre las dinámicas de la ciudad y sus habitantes en múltiples dimensiones. Esta encuesta es aplicada cada cuatro años, en un trabajo colaborativo entre el DANE y la Secretaría Distrital de Planeación, por lo que durante el primer semestre de 2021 se desarrolló la última aplicación y se proyecta la publicación de resultados hacia el mes de diciembre de 2021, una vez se surtan las etapas de recolección, procesamiento, depuración y análisis de la información.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

9 grado; sin embargo, las personas entre los 25 a 34 años corresponden al grupo etario que en promedio culminó el periodo de educación media, a diferencia de las personas en grupo de edad de 35 o más que en promedio alcanzaron séptimo grado de educación media.

Lo anterior se relaciona con la información recolectada en los espacios de cartografía social desarrollados con líderes y lideresas de los barrios del área de influencia directa del proyecto, en donde refirieron que la dedicación de gran parte de la población de adultos de sus barrios (Bello Horizonte, la joyita, Atenas, La Victoria, San José Sur Oriental y Altamira) orientan sus actividades económicas a la ejecución de oficios (Construcción, confección, comercio) y/o actividades de trabajo no calificado, indicando así que la formación en educación superior presenta un porcentaje mayor en los jóvenes.

8.5 Seguridad ciudadana

En el presente ítem se describirán las condiciones de seguridad ciudadana presentes en el área de influencia directa y UPZ's en donde se proyecta el desarrollo del proyecto.

De acuerdo con lo expresado por los participantes de los talleres de cartografías sociales (presidentes e integrantes de las JAC de los barrios que se encuentran incluidos en el AID del proyecto, así como líderes y lideresas de la comunidad) la percepción de seguridad de la comunidad en la localidad de manera macro y las UPZ la Gloria y Veinte de Julio y barrios que las conforman y hacen parte del AID del proyecto de manera general lo definen como Inseguro, de manera particular el presidente de la JAC del barrio Bello Horizonte e integrantes de la JAC del barrio Atenas fueron incisivos en referir que el problema de inseguridad se encuentra extendido en toda la localidad y que se ha agudizado con el paso de los días relacionándolo con condiciones de inmigración.

A continuación, se describen los delitos con mayor frecuencia, de manera general para la localidad San Cristóbal y particular de las UPZ en donde se proyecta el trazado del cable aéreo (20 de julio y La Gloria), basados en la información reportada por la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia en adelante SDSCJ, en el boletín mensual de indicadores de seguridad y convivencia para la localidad en el mes de agosto de 2021.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Homicidio

Durante primeros ocho (8) meses del año 2021, la Secretaría de Seguridad reporta 44 casos de homicidio en la localidad de San Cristóbal, diferenciándose la cantidad de acuerdo con el sexo de la víctima, como se presenta en la siguiente tabla:

Tabla 34 Indicadores de delito de homicidios en localidad San Cristóbal

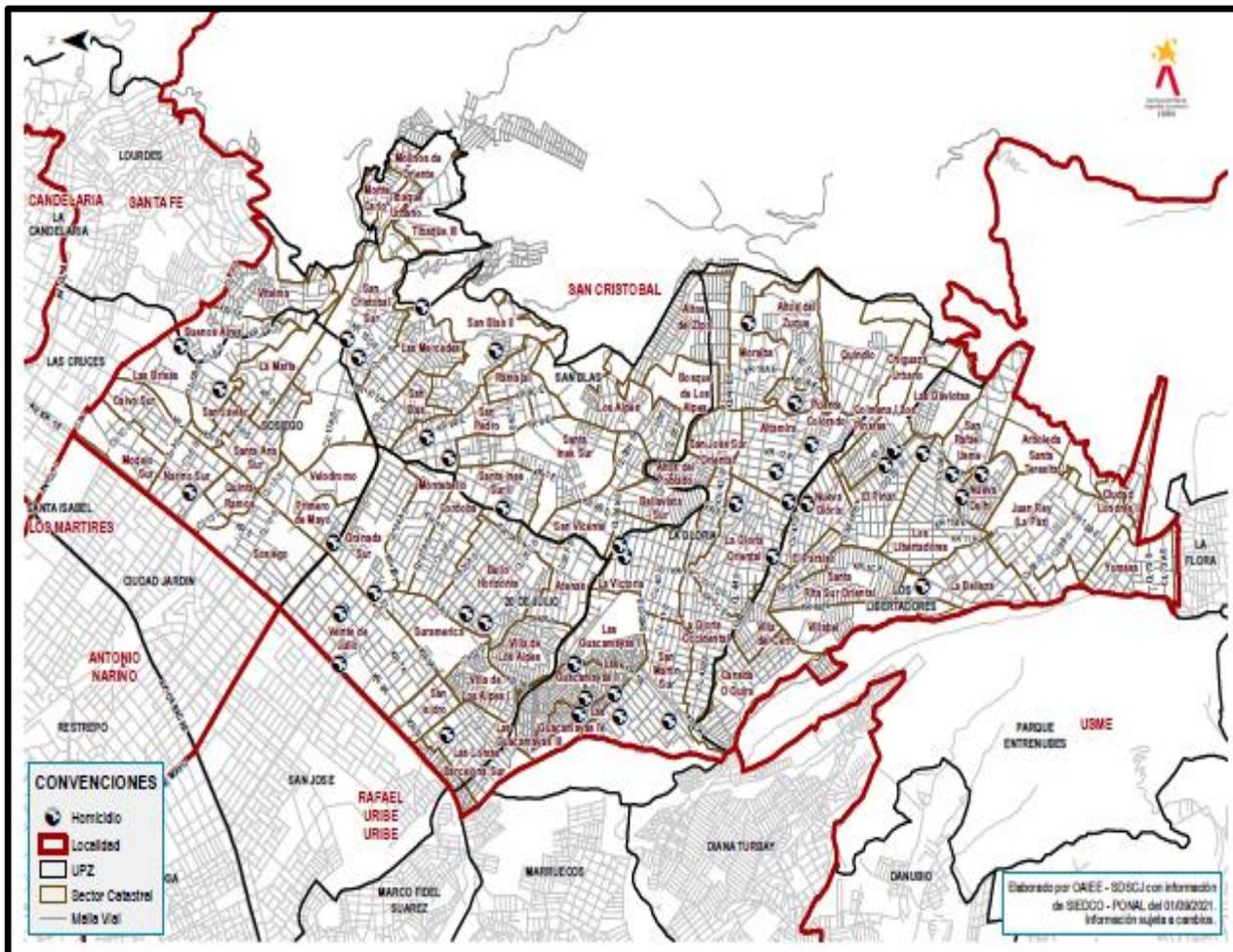
Sexo de la Víctima	Enero-Agosto (2020)	Enero- Agosto (2021)	Diferencia Enero-Agosto
Femenino	4	4	0
Masculino	37	40	3
Total general	41	44	3

Fuente: Cálculos con Información de SIEDCO de la DIJIN -POLICÍA NACIONAL. Información extraída el día 2021-09-02 a las 12:00 horas. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

Los datos presentados en la tabla anterior permiten evidenciar que, respecto al año anterior, a fecha de agosto de 2021 se presenta un 6.8% de incremento del delito en la localidad.

En cuanto a la incidencia de este delito en las UPZ en donde se ubican los barrio Bello Horizonte, La Joyita, Atenas, La Colmena, La Victoria, San José Sur Oriental y Altamira (AID del proyecto cable aéreo en San cristóbal), al mes de agosto de 2021 se han presentado 7 delitos de homicidio en la UPZ veinte de julio y 16 en la UPZ La Gloria, siendo esta ultima la UPZ que reportan mayor cantidad de homicidios en lo que va del año 2021.

Plano 20 Registros de homicidios San Cristóbal 1 enero - 31 agosto 2021



Fuente: Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, 2021

Delitos sexuales

Los delitos sexuales con una mayor incidencia se generan hacia las mujeres de acuerdo con las cifras reportadas de este tipo de delito, para el caso de la localidad de San Cristóbal según datos reportados por la Secretaría de Seguridad se presenta al mes de agosto de 2021 se registraron 205 casos en donde las víctimas fueron hombres y mujeres; sin embargo el porcentaje de víctimas mujeres correspondió al 80.9%.

A continuación se presentan las cifras de delitos sexuales en la localidad de San Cristóbal.

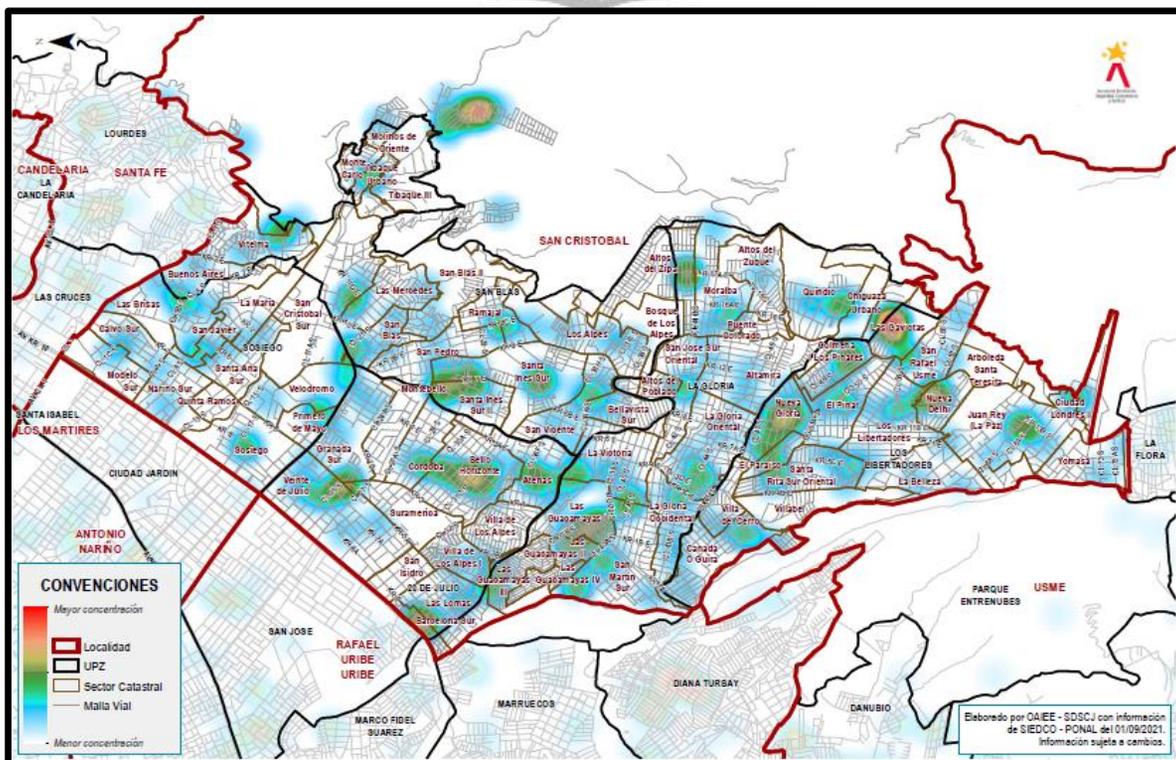
Tabla 35 Reporte de delitos sexuales en la localidad de San Cristóbal- agosto de 2021

Sexo de la Víctima	Enero- agosto 2020	Enero- agosto 2021
Femenino	181	166
Masculino	28	39
Total, general	209	205

Fuente: Cálculos con información de SIEDCO de la DIJIN - POLICÍA NACIONAL. Información extraída el día 2021-09-02 a las 12:00 horas. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

De los 205 delitos sexuales reportados por la SDSCJ, 33 de estos se cometieron en la UPZ 20 de julio y 48 en la UPZ La Gloria, presentando esta última uno de los datos más altos al mes de agosto, y superior a los delitos de este tipo reportados al mismo mes el año anterior (2020).

Plano 21 Registros de delitos sexuales San Cristóbal 1 enero - 31 agosto 2021



Fuente: Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, 2021

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

De acuerdo con la información presentada en el plano se evidencia en relación a los barrios ubicados en el AID del proyecto cable aéreo, una mayor concentración de delitos de tipo sexual en el barrio Bello Horizonte, seguido del barrio Atenas y por último el barrio La Victoria.

Hurto a personas

El Hurto a personas es de los delitos que afectan con mayor frecuencia a los ciudadanos en Bogotá D.C. y en el caso de la localidad de San Cristóbal se evidencia este alto indicador. A continuación, se presentan las cifras reportadas al mes de agosto de 2021.

Tabla 36 Cifras de hurto a personas reportado en San Cristóbal-agosto 2021

Sexo de la Víctima	Enero- Agosto 2020	Enero- Agosto 2021
Femenino	626	806
Masculino	1020	1288
Total general	1646	2094

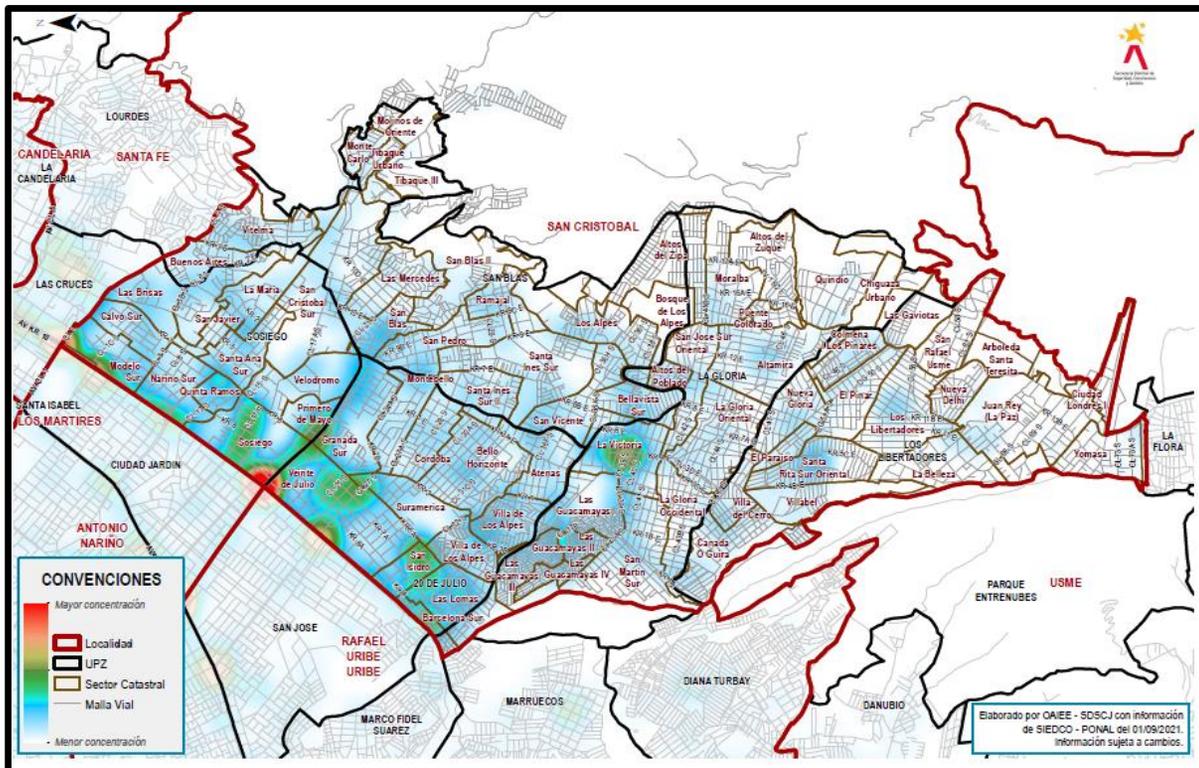
Fuente: Cálculos con información de SIEDCO de la DIJIN -POLICÍA NACIONAL. Información extraída el día 2021-09-02 a las 12:00 horas. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

Para el año en curso se ve un incremento del 21.3% en la cantidad de hurtos a personas respecto al mismo periodo (enero-agosto) del año 2020.

En cuanto a la incidencia de este tipo de delito en la UPZ veinte de julio la cantidad reportada por la SDSCJ corresponde a 643 el más alto de la localidad, y en la UPZ La Gloria presenta reporte de 377.

A continuación, se presenta plano con la georreferenciación de este tipo de delito.

Plano 22 Registros de hurto a personas San Cristóbal 1 enero - 31 agosto 2021



Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y justicia, 2021

Instituto de Desarrollo Urbano

De acuerdo la localización del delito tipo hurto a personas se evidencia en el plano que la zona en donde se presenta mayor concentración de este delito corresponde al límite entre la UPZ Sosiego y Veinte de Julio, sobre la av. Primera de Mayo con carrera 10. En cuanto a la concentración del hurto a personas en los barrios del AID del proyecto, el que mayor relación presenta es la Victoria.

Hurto a residencias

El hurto a residencias es el delito que ha presentado disminución en los casos reportados en el presente año (2021), con un total de 172 hurtos en la localidad en lo que va del año.

Tabla 37 Hurto a residencias

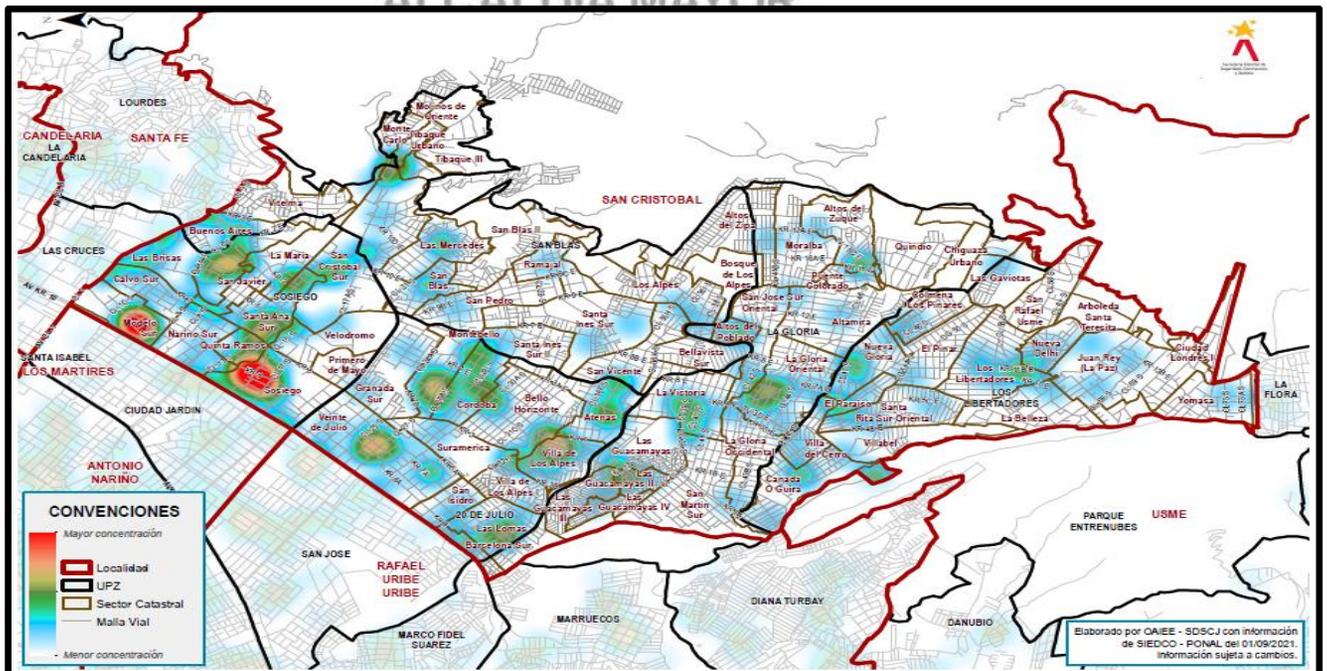
Sexo de la Víctima	Enero- agosto 2020	Enero- agosto 2021
Femenino	89	78
Masculino	101	94
Total, general	190	172

Fuente: Cálculos con información de SIEDCO de la DIJIN -POLICÍA NACIONAL. Información extraída el día 2021-09-02 a las 12:00 horas. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

En cuanto a la ocurrencia de este tipo de delito en la UPZ veinte de julio la SDSCJ reportó al mes de agosto de 2021 un total de 48 hurtos, superior al número de delitos del 2020 y en la UPZ La Gloria un total de 28 delitos, menor a la cifra reportada el año anterior.

A continuación, se presenta el plano con la georreferenciación de la ocurrencia de los delitos tipo hurto a vivienda.

Plano 23 Registros de hurto a residencias San Cristóbal 1 enero - 31 agosto 2021



Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia, 2021

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

De acuerdo con la información del plano anterior, se evidencia que en el AID se presenta una concentración moderada de cantidad de hurtos a viviendas en límites entre barrio Atenas y Villa de los Alpes, siendo esta la zona de mayor incidencia del delito respecto a las demás zonas.

Delitos en transporte público tradicional

Por último, las cifras de delitos en el transporte público tradicional reportadas por la Secretaría Distrital de Seguridad en la localidad San Cristóbal, corresponden a 14 hurtos a personas y 8 hurtos de celulares en lo que va de avanzado el año al interior de los vehículos, en cuanto a hurto a personas en paraderos de buses se reportan 33 casos y 22 hurtos de celulares en estos espacios. (Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, 2021)

A continuación, se relacionan las cifras de delitos en transporte público tradicional por sexo.

Tabla 38 Hurto a personas en transporte público por sexo

	Enero- agosto 2020		Enero- agosto 2021		Diferencia	
	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres	Hombres
Atraco	19	15	13	13	-6	-2
Raponazo	2	1	3	2	1	1
Cosquilleo	1	6	5	3	4	-3
Engaño	0	0	1	0	1	0
Factorizado	1	1	3	3	2	2
otros	0	0	1	0	1	0

Fuente: Cálculos con información de SIEDCO de la DIJIN - POLICÍA NACIONAL. Información extraída el día 2021-09-02 a las 12:00 horas. Elaborado por la Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Información sujeta a cambios.

En los espacios de participación ciudadana promovidos a través de los talleres de cartografía social, y específicamente con la información reportada por los líderes y lideresas de los barrios La Victoria, San José Sur Oriental y Altamira, se identificaron como puntos críticos de seguridad los paraderos del SITP que no cuentan con condiciones de iluminación suficientes y que se encuentren cercanos a zonas

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

solitarias y zonas verdes, por lo que debe tenerse en cuenta durante etapa constructiva garantizar pasos seguros, con amplia iluminación de disminuyan condiciones de riesgo.

Equipamientos para la seguridad

Sobre el trazado del proyecto cable aéreo no se ubican equipamientos asociados a la prestación de servicios de seguridad; sin embargo, a continuación se relacionan los equipamientos para la seguridad ubicados en los barrios del AID del proyecto:

Tabla 39 Equipamientos de seguridad en AID o zona aferente al proyecto.

UPZ	Barrio	Tipo de equipamiento	Dirección
Veinte de julio	Bello Horizonte	CAI Bello Horizonte	CL. 31 C Sur No. 3-70
La Gloria	Villa del Cerro	CAI La Victoria	CL 46 B Bis con CRA 3B
	El Pinar	CAI Altamira	CL 48 Sur No. 13 B-20 este

Fuente: (Secretaría de seguridad, Convivencia y Justicia, 2021)

De acuerdo con la tabla anterior, se evidencia que los dos Comandos de Atención Inmediata-CAI asociados a los barrios La Victoria y Altamira, se ubican en barrios diferentes a los mencionados, por fuera del área de influencia directa. Para el caso del CAI Bello Horizonte según manifestaron los integrantes de la JAC del barrio Atenas en taller de cartografía social resulta insuficiente para atender las condiciones de seguridad de los barrios aferentes a Bello Horizonte.

Participantes del comité local de Mujer y Género por su parte, solicitaron la disposición de un CAI en cada uno de las estaciones del sistema cable aéreo, al respecto, dentro de los estudios y diseños del cable aéreo en San Cristóbal se contempla en las estaciones intermedia (La Victoria) y de retorno (Altamira) un espacio para presencia y uso de la Policía Nacional y otro para el personal de vigilancia.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

8.5.1 Entidades con injerencia en la seguridad de la localidad

La implementación de estrategias y acciones que garanticen el acceso efectivo a la justicia, disminuir la criminalidad y los índices delictivos es parte del objetivo principal del Plan Integral de Seguridad Ciudadana, Convivencia y Justicia de Bogotá (2021-2024) en adelante PISCCJ, siendo la hoja de ruta para las acciones en los territorios que la componen, para el caso del presente proyecto la localidad de San Cristóbal.

Es así como el PISCCJ plantea promover la articulación de las políticas públicas sociales en los territorios, buscando la implementación efectiva de estrategias y acciones que garanticen la seguridad, la convivencia y el acceso a la justicia a los ciudadanos, lo cual implica el trabajo mancomunado de entidades de orden local, distrital y nacional, como son en este caso: La Alcaldía local de San Cristóbal, la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia- SDSCJ y la policía nacional.

Desde la alcaldía local de San Cristóbal se planteó la estrategia “San Cristóbal cuida a San Cristóbal” desde el año 2020, a través de la cual se planteó un trabajo articulado entre la comunidad y la institucionalidad, realizando la identificación de puntos críticos y horarios en los que se presentan mayor incidencia de delitos; así como, el fortalecimiento de los frentes de seguridad establecidos en la localidad y que con la condición sanitaria de emergencia por el COVID 19 se vieron debilitados.

De igual manera, desde los espacios de participación en los que se estructura y coordinan acciones entre la comunidad, funcionarios de la administración local, y del orden distrital en representación de las secretarías técnicas, las instancias de participación y comités locales; se plantean estrategias de atención y abordaje de las necesidades y conflictos en el territorio.

A continuación, se relacionan las instancias de participación y Comités que se orientan a abordar la dimensión de seguridad en la localidad de San cristóbal:

- Comité Operativo de Habitabilidad en Calle
- Mesa Local de Estupeficientes
- Comité Civil de Convivencia
- Consejo Local de Paz
- Juntas de Acción Comunal- Asojuntas
- Consejo Local de Seguridad

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Por otra parte, en el último año (2021) debido al aumento de delitos como el hurto y el homicidio en la ciudad de Bogotá, la localidad de San Cristóbal fue priorizada para la intensificación de vigilancia y control a cargo de la Policía Nacional, teniendo en cuenta el aumento de dichos delitos en el territorio, para la ejecución de estas acciones se aumento el pie de fuerza en puntos criticos y transporte público; sin embargo, no es una estrategia permanente en la localidad según manifiestan residentes del AID del proyecto.

La articulación de acciones entre las entidades distritales y locales orientadas a reducir las condiciones de inseguridad de los sectores aferentes al proyecto cable aéreo y evitar el incremento de estas por efecto del desarrollo de la obra es imperativo y una necesidad anticipada que manifiesta la comunidad debe tenerse en cuenta, la conformación de Comités operativos locales y frentes de seguridad son unas de las propuestas de la ciudadanía a tener en cuenta para prevenir y mitigar los posibles impactos que se puedan generar y/o incrementar en las etapas de construcción del sistema.

8.6 Diagnóstico de las comunidades y organizaciones del AID del proyecto.

La información contemplada en este título permitirá reconocer el nivel organizativo de las comunidades asentadas en el área de influencia del proyecto; así como de las organizaciones con injerencia en el mismo. Para ello es relevante reconocer conceptos que explican la importancia de la participación de las comunidades en el desarrollo urbano, que lleva consigo además de la transformación del espacio físico, procesos de construcción socio-cultural del territorio.

De acuerdo con Portilla Rodríguez (2003), “los actores sociales son definidos por sus acciones y por los efectos que estos generan en la construcción y aprovechamiento de oportunidades para el desarrollo de una colectividad. Los actores sociales son grupos de personas que poseen determinados intereses, condiciones y características que los identifican como tales.

En este sentido, las estructuras organizativas de las comunidades del área de influencia del proyecto, más representativas corresponden a las Juntas de Acción Comunal, las cuales de acuerdo con la ley 743 de 2002 se definen como “una expresión social organizada, autónoma y solidaria de la sociedad civil, cuyo propósito es promover un desarrollo integral, sostenible y sustentable construido a partir del ejercicio de la democracia participativa en la gestión del desarrollo de la comunidad”, estas tienen un alto nivel de importancia en los procesos

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

organizativos de las comunidades a nivel barrial, local y distrital con su función como red entre las diferentes escalas.

En segundo lugar, los líderes y lideresas del AID en el desarrollo del taller de cartografía social, reconocieron a las organizaciones sociales, comunitarias y ambientales con mayor representatividad en el territorio en el cual se proyecta la implantación del sistema Cable aéreo.

Por último, se identificaron aquellos ciudadanos que no hacen parte de ninguna de las dos formas de organización expuestas anteriormente; pero que, en su calidad de ciudadanos, residentes del AID y/o líderes, tienen una incidencia en la movilización de la comunidad hacia la generación de acciones en pro de la participación activa hacia el desarrollo del proyecto cable.

8.6.1 Actores sociales identificados

Durante el desarrollo de la etapa de factibilidad se realizó la identificación de las JAC de los barrios ubicados en el AID del proyecto; a continuación, se presenta la información de cada junta.

Tabla 40 Juntas de Acción Comunal del AID del proyecto

JAC/ Barrio	Integrante JAC/ Cargo
JAC barrio Bello Horizonte	Gerardo Aguilera/ presidente de JAC
JAC barrio La joyita	Abel Rodríguez/ presidente de JAC
JAC barrio Atenas	Álvaro Mojica/ presidente JAC
JAC barrio La Colmena	Javier Cruz/ presidente JAC
JAC barrio La Victoria	Roberto Aguirre/ presidente JAC
JAC barrio San José Sur Oriental	Lady Guio/ vicepresidenta de la JAC
JAC barrio Altamira	José Saboya/ presidente de la JAC- Sancionado

Fuente: Consorcio CS, 2021

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

En cuanto a las organizaciones sociales reconocidas por los líderes y líderesas durante la co-construcción de la Cartografía Social en el AID del proyecto, los participantes identificaron las siguientes:

Tabla 41 Organizaciones identificadas por líderes y líderesas del AID del proyecto

Barrio	Nombre de organización
Atenas	Asociación Vecinos Solidarios AVESOL
Altamira	Fundación PEPASO

Fuente: Consorcio CS, 2021

Por último, en el desarrollo de las actividades de participación ciudadana realizadas en el marco del proyecto (reuniones con comunidad y actividades de investigación-acción-participativa) se han identificado como actores sociales de interés para la movilización y participación comunitaria en el desarrollo del proyecto, a algunos integrantes del Comité de Participación IDU, quienes también son residentes del AID y que además de la participación activa en el desarrollo de los estudios y diseños han generado acciones independientes a fin de aportar y/o favorecer la participación comunitaria en el desarrollo y resultados de los estudios.

Tabla 42 Ciudadanos y/o líderes del AID con capacidad organizativa de procesos en pro del proyecto cable

Ciudadano	Acción
Nelson Pachón	Administrador de cuenta de información digital de aplicaciones Facebook y WhatsApp "Cable Aéreo en San Cristóbal"
Edward Gómez	Seguimiento activo del proyecto con solicitud continua de participación en la articulación institucional alrededor del sistema cable.
Daniel Latorre	Candidato al Consejo de Juventud
Fabian Castañeda	Líder Comunitario
Nohemí Ochoa	Líderesa Comunitaria
Marlen Cicua	<p>Líderesa e integrante de organizaciones ambientales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Red de vigías de la Chiguaza - CORPASEF - Asociación Aceites de San Cristóbal

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Ciudadano	Acción
Pablo Aldana	<p>Director de CORVIF</p> <p>Funcionario del área ambiental Alcaldía Local de San Cristóbal</p>

Fuente: Consorcio CS, 2021

8.6.2 Resultados del Diagnóstico de actores sociales

8.6.2.1 Juntas de Acción Comunal

Las Juntas de Acción Comunal-JAC de los barrios ubicados en el trazado del sistema cable aéreo (Bello Horizonte, La joyita, Atenas, La Colmena, La Victoria, San José Sur Oriental y Altamira) corresponden a 8 JAC de las 118 que hay en la localidad que se encuentran reconocidas y cuentan con personería jurídica, según refieren sus integrantes el inicio de gestión en promedio inicio hace más de 20 años.

Actualmente, las siete (7) JAC cuentan con salón Comunal en su territorio, las cuales se convierten en el espacio físico en el que se ejerce la concentración de la comunidad del barrio en el desarrollo de acciones de toma de decisiones en las asambleas, pero también como lugar de encuentro social¹¹.

A continuación, se relaciona la ubicación de cada salón comunal de las JAC del área directa del proyecto, teniéndolos en cuenta como espacios de interés para el desarrollo de actividades de gestión social y comunitaria en las diferentes etapas del proyecto¹².

Tabla 43 Ubicación salones comunales

JAC/ Barrio	Dirección Salón Comunal
JAC barrio Bello Horizonte	Calle 30 C SUR No. 1-03 ESTE

¹¹ Características y actividades desarrolladas antes de la pandemia de COVID 19.

¹² Durante la etapa de estudios y diseños no se desarrollaron actividades en esta toda vez que las restricciones y condiciones sanitarias por cuenta de la pandemia por COVID 1, impidieron el desarrollo cotidiano de reuniones participativas con comunidad en modalidad presencial; sin embargo, los salones comunales que se ubicaban en el trazado o cercanos al mismo fueron Punto Satélite de Información del proyecto.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

JAC/ Barrio	Dirección Salón Comunal
JAC barrio La joyita	Carrera 1 No. 32-74 sur
JAC barrio Atenas	Carrera 1 No. 36H-12 sur
JAC barrio La Colmena	Carrera 3 A este No. 37A-59
JAC barrio La Victoria	Carrera 5 Bis Este No. 39 A 26 Sur
JAC barrio San José Sur Oriental	Calle 42 SUR No. 8a - 28 ESTE
JAC barrio Altamira	Carrera 11C Este No. 44b - 04 sur

Fuente: Consorcio CS, 2021

Los cargos con los que cuenta la totalidad de las JAC del AID de acuerdo con los estatutos corresponden a:

- Presidente
- Vicepresidente
- Tesorero
- Conciliadores
- Coordinadores de Comités
- Delegado de la asociación

ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
 MOVILIDAD
 Instituto de Desarrollo Urbano

Durante el desarrollo de las cartografías los integrantes de las JAC de los Barrios Bello Horizonte y La joyita manifestaron que durante la pandemia se ha reducido la participación de la comunidad en general pero además de los integrantes de las JAC.

Para el caso específico de la JAC del barrio Altamira, actualmente presenta problemática interna de acuerdo con proceso de inspección, vigilancia y control del Instituto Distrital de la Participación y Acción Comunal- IDPAC, dicha problemática implica que se afecte el desarrollo de las funciones y responsabilidades que la misma tiene respecto a la participación y desarrollo de gestión frente a planeación, evaluación y ejecución de programas de desarrollo en su comunidad.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

- *Debilidades y fortalezas*

Durante el desarrollo del taller de cartografía social se abordó con los participantes (integrantes de las JAC de los barrios ubicados en el trazado del proyecto), las debilidades y fortalezas que identificaban en sus juntas, evidenciando que en la totalidad de las juntas refirieron como debilidades dos aspectos:

- La participación comunitaria
- Presupuesto para el sostenimiento en tiempos de Pandemia.

En cuanto a la participación de la comunidad, los miembros de todas las JAC participantes manifiestan que es baja, reducida y principalmente generada por personas de la tercera edad, que representan el grupo poblacional que conforma mayoritariamente las JAC.

Respecto al presupuesto para el sostenimiento de los gastos administrativos de las JAC (servicios del salón comunal y/o infraestructura a cargo de la JAC), refieren que durante la pandemia se ha visto afectado teniendo en cuenta la restricción en las actividades que se pueden desarrollar en dichos espacios y que aportan al sostenimiento del mismo.

De igual manera, la totalidad de las JAC de los barrios del trazado del cable aéreo concuerdan en la preocupación por la baja participación de los jóvenes en las mismas lo cual dificulta la atención de las necesidades de este sector poblacional y los aportes que estos pueden realizar a la organización comunitaria.

- *Experiencias participativas*

Las experiencias participativas de las JAC ubicadas en el trazado del cable aéreo se orientan hacia el desarrollo de programas que atiendan a las necesidades de sus comunidades; sin embargo, durante la pandemia la mayoría de los programas han visto afectada su ejecución debido a las restricciones respecto al desarrollo de actividades presenciales como:

Actividades deportivas: Encuentros deportivos organizados por las JAC.

Actividades recreativas: Celebración de fiestas y festivales que contribuyen en la cohesión social (celebración de la virgen del Carmen, día del niño, día de la madre, del adulto mayor, entre otras festividades).

Actividades de salud: promoción de programas de atención en salud.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

Las actividades señaladas, son desarrolladas por las JAC de los barrios en mención a través de procesos de articulación con entidades en mayor medida de carácter público, es condición general que el desarrollo de estas actividades hayan sido interrumpidas durante el año 2020 y 2021 por cuenta de la condición sanitaria mundial por pandemia COVID 19, por lo que los esfuerzos de gestión han estado avocados hacia el apoyo a la atención de necesidades básicas de la comunidad.

- Necesidades de capacitación

De acuerdo con lo referido por presidentes de las JAC del trazado del cable aéreo en la localidad San Cristóbal, durante el desarrollo de los talleres de cartografía social se pudo identificar que, las necesidades de capacitación se articulan con la atención a conflictos que evidencian se generan en sus comunidades. De manera general, todas las JAC concordaron con la necesidad de formación en Cultura Ciudadana, enfatizando en la promoción de convivencia con conductas prosociales que permitan la vida en sociedad caracterizadas por la cooperación de los actores. De igual manera, se considera que la implementación de un sistema de transporte como el cable aéreo requiere, pero al mismo tiempo promueve la apropiación del territorio, teniendo en cuenta las representaciones sociales que se construyen alrededor de este desarrollo urbano, en donde los actores que en este habitan, lo identifican como un elemento de transformación del territorio, físico, pero también de las dinámicas sociales.

8.6.2.2 Organizaciones identificadas por líderes y lideresas del AID del proyecto

Las dos organizaciones sociales identificadas por la comunidad del AID del proyecto, reconocidas por su actividad significativa en el territorio, presentan una orientación hacia la organización y participación comunitaria:

1. Asociación Vecinos Solidarios- AVESOL

Organización de carácter Comunitario ubicada en el barrio Atenas, con dirección CL 36 I sur No. 1-49 este, se localiza en el área de influencia social del proyecto a la altura de la pylon 7.

Se establece como una asociación de carácter comunitario, orientada en los principios de solidaridad que contribuye al fortalecimiento social, a partir del desarrollo humano en lo individual y lo colectivo,

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

Sus actividades se orientan a la implementación de programas de educación y pedagogía, ecología y medio ambiente, Cultura y expresiones artísticas, seguridad alimentaria, gestión, economía solidaria, con una perspectiva de derechos en el ámbito local, nacional e internacional.

Actualmente, en el barrio Atenas presta el servicio de atención integral a la infancia.

2. Fundación Programa de Educación Para Adultos del Sur de Bogotá- PEPASO

La fundación PEPASO está orientada a promover, fortalecer y organizar procesos de desarrollo comunitario y social en el distrito capital de Bogotá y el territorio nacional, desde la perspectiva del pensamiento crítico social y los derechos económicos, sociales, culturales, ambientales y al desarrollo, que aporten a la materialización de LA PAZ CON JUSTICIA SOCIAL en el territorio.

La fundación surge como una propuesta de Educación Popular que respondiera a las necesidades de alfabetización que favorecieran los procesos de organización, participación, transformación política y social, en principio de la población de la localidad.

La fundación localiza una de sus sedes en el barrio Altamira, en la dirección Cra. 11 B este No. 43 A – 54 sur.

La estructura administrativa se encuentra conformada por una Asamblea General, un Concejo Directivo y una Dirección Ejecutiva.

- Debilidades y fortalezas

La asociación AVESOL y la fundación PEPASO tienen como fortalezas ser experiencias de intervención comunitaria sostenibles en el tiempo, caracterizándose por logros en el campo de la educación no formal dirigida a diferentes grupos poblacionales y la promoción cultural y artística en contextos barriales, locales y nacionales, que permiten la transformación social de las comunidades.

- Experiencias participativas

Las dos organizaciones han desarrollado proyectos relacionados con la administración de servicios de atención a la infancia contratados por el distrito, como la implementación de comedores comunitarios, procesos de formación artística y Cultural, así como proyectos de Convivencia e inclusión social.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

- Necesidades de capacitación

Las dos organizaciones poseen una amplia trayectoria de intervención con la comunidad de la localidad de San Cristóbal; por lo que más que una necesidad de capacitación por parte del proyecto; ofrecen la oportunidad de articular acciones en función de favorecer el desarrollo de competencias ciudadanas y apropiación de lo público en los grupos poblacionales objeto de la atención que realizan teniendo en cuenta su orientación hacia el fortalecimiento de la organización comunitaria.

8.6.2.3 Integrantes del Comité de participación IDU CTO-1630-2020

De acuerdo con lo mencionado en la identificación de actores sociales que pueden tener una incidencia en el desarrollo del proyecto, se ha reconocido en la ejecución de las actividades con comunidad (Cartografía social, talleres de identificación de impactos, participación en reuniones con comunidad) la capacidad de liderazgo que tienen algunos ciudadanos que integran de manera voluntaria el Comité IDU, quienes durante estos espacios ha elaborado propuestas y/o implementan acciones que de manera directa o indirecta puede influir en el desarrollo del proyecto.

A continuación, teniendo en cuenta que los actores sociales aquí identificados participan de manera individual en el desarrollo de los estudios y diseños, y no en representación de una organización establecida; los resultados del diagnóstico se realizaron a partir de las oportunidades y recomendaciones frente a la gestión y/o participación que realizan los ciudadanos.

Tabla 44 Actores sociales con interés y participación en el proyecto (Comité IDU)



ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y
COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN
SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.



Ciudadano	Acción u actividad	Aportes al desarrollo del proyecto	Oportunidades	Recomendaciones	Necesidades de capacitación
Nelson Pachón	Administrador de cuenta de información digital de aplicaciones de Facebook y WhatsApp "Cable Aéreo en San Cristóbal"	Es el único administrador de las cuentas en redes sociales, siendo una iniciativa voluntaria y con orientación informativa a la comunidad	La gestión del ciudadano favorece la masificación de la información exclusivamente relacionada con el proyecto.	Es importante realizar seguimiento a la información publicada en las cuentas señaladas ya que, al no ser un medio regulado por la entidad administradora del proyecto, puede darse información no oficial que afecte el proceso divulgativo e informativo del proyecto hacia la comunidad	Las necesidades de capacitación relacionadas a continuación se proponen a partir del proceso diagnóstico y orientada a la población en general del área de influencia del proyecto:
Edward Gómez	Seguimiento activo del proyecto con solicitud continua de participación en la articulación institucional del sistema cable.	El ciudadano ha participado de la mayoría de actividades con la comunidad realizando recomendaciones y sugerencias al proyecto en mayor medida en torno al desarrollo urbano en beneficio de la comunidad sobre el trazado del cable aéreo	La participación activa y propositiva del ciudadano permite evidenciar la capacidad de autogestión y veeduría de los ciudadanos y la disposición frente al aporte y la participación de la comunidad en todas las etapas del proyecto, afianzándose procesos de apropiación temprana sobre el mismo.	Es importante evitar la peticionamiento del proyecto frente a acciones y/o gestión que pueda implicar la relación del proyecto con sectores políticos siendo este proyecto, un desarrollo de ciudad, independiente de consideraciones políticas.	<ul style="list-style-type: none"> • Cultura Ambiental • Convivencia ciudadana • Cuidado y seguridad con perspectiva de género. <p>Fortalecimiento de capacidades colectivas para la organización</p>



ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y
COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN
SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.



Ciudadano	Acción u actividad	Aportes al desarrollo del proyecto	Oportunidades	Recomendaciones	Necesidades de capacitación
Daniel Latorre	Candidato al Consejo Juventud	Representación activa del sector poblacional joven de la localidad.	Inclusión de visiones de los diferentes sectores poblacionales al desarrollo y apropiación del proyecto.	Promover una participación mayor a través de los diferentes programas de gestión social a desarrollar en las siguientes etapas del proyecto, de los diferentes sectores poblacionales en los estadios del ciclo vital.	Promoción de la gestión del saber social en pro del cuidado de lo público.
Nohemí Ochoa	Líderesa Comunitaria	Representación y participación activa desde el sector mujer al desarrollo aportando junto con las integrantes de Comité Local de Mujer y género COLMIG recomendaciones para el desarrollo de un sistema de transporte incluyente y respetuoso para las mujeres	Favorecer la atención diferencial basada en género	Desarrollar estrategias que garanticen los derechos de todos los ciudadanos y ciudadanas evitando condiciones que puedan afectar la equidad e igualdad.	
Marlen Cicua	Líderesa e integrante de organizaciones ambientales:	Participación activa, aporte y disposición expuesta hacia el desarrollo, mantenimiento y conservación de zonas verdes que	Posibilidad de implementación de programas de conservación en articulación con las organizaciones ambientales que		

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

Ciudadano	Acción u actividad	Aportes al desarrollo del proyecto	Oportunidades	Recomendaciones	Necesidades de capacitación
	<ul style="list-style-type: none"> - Red de vigías de la Chiguaza - CORPASEF - Asociación Aceites de San Cristóbal 	<p>puedan desarrollarse en zonas aferentes al sistema cable</p>	<p>permitan favorecer los servicios ambientales del área de influencia del proyecto.</p>		

Fuente: Consorcio CS, 2021



**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**
MOVILIDAD
Instituto de Desarrollo Urbano

8.6.3 Nivel de incidencia de los actores organizados del AID del proyecto.

Una vez desarrollado el proceso diagnóstico de los actores sociales de interés para la ejecución del proyecto, producto de la recolección, sistematización y análisis de la información recolectada en los diferentes espacios de encuentro con comunidad, en donde se implementaron herramientas de investigación acción participativa, se procedió a definir los niveles de incidencia de cada uno de los actores durante la implementación del proyecto.

De esta manera, se realizó un análisis de los actores sociales identificados a partir de la evaluación de dos categorías; su nivel de interés en el proyecto y su nivel de influencia sobre otros actores.

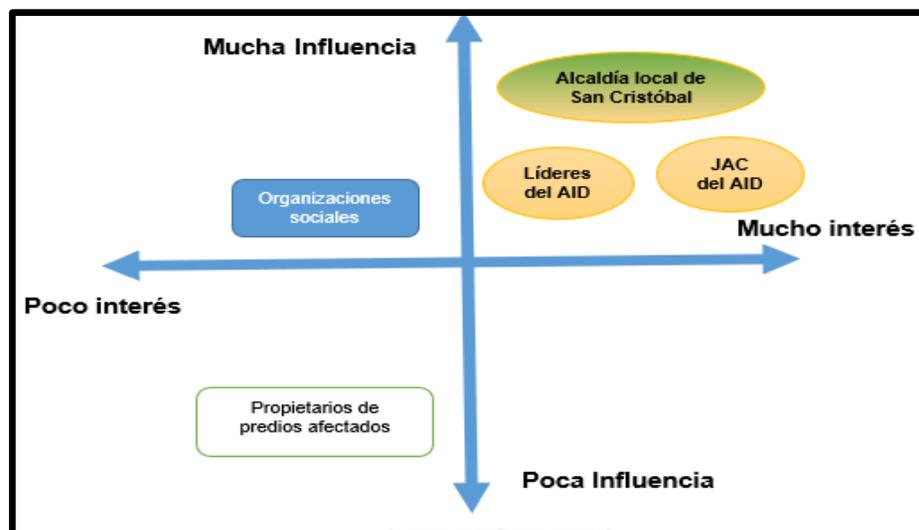
Tabla 45 Categorías de análisis de actores

Nivel de interés en el proyecto	Nivel de influencia sobre otros actores
<ul style="list-style-type: none"> • A favor • Indiferente • En contra 	<ul style="list-style-type: none"> • Alto • Medio • Bajo

Fuente: Consorcio CS, 2021

A continuación, se presenta la gráfica resultante del proceso de análisis del nivel de incidencia de los actores sociales identificados:

Gráfica 25 Mapeo de actores



Fuente: Consorcio CS, 2021

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

De acuerdo con la gráfica anterior, se evidencia que, las Juntas de Acción Comunal como organización social que se orientan por la propuesta y gestión de solución a necesidades a escala barrial, los líderes sociales del área de influencia directa por su capacidad de gestión social y seguimiento; así como la alcaldía local de San Cristóbal como entidad del sector público a cargo de la organización social, formulación, ejecución y seguimiento de los proyectos de inversión en la localidad, así como coordinar la ejecución en el territorio de los planes, programas y proyectos de las entidades distritales que intervienen en la localidad; se sitúan de acuerdo con el análisis, como actores prioritarios para la generación de alianzas con el desarrollo del proyecto.

Por otra parte, las organizaciones sociales situadas en el área de influencia directa del proyecto, son actores sociales de interés para el desarrollo del sistema cable aéreo, toda vez que pueden aportar a la ejecución de estrategias y medidas que potencien la implementación social del proyecto promoviendo la movilización de otros actores.

Por último, se evidencia en algunos propietarios y/o residentes de los predios afectados por ocasión del proyecto cable aéreo en la localidad, como actores detractores del proyecto; teniendo en cuenta la afectación que se presenta sobre su asentamiento en San Cristóbal y que dicha situación puede generar el no beneficio del sistema en caso de que se reubiquen en un sector por fuera de la localidad objetivo.

En general, se evidencia un interés alto en los diferentes actores de la localidad teniendo en cuenta las características de un sistema de transporte por cable y los beneficios directos e indirectos que se prevén una vez se encuentre el proyecto en etapa operativa.

8.7 Medios de comunicación comunitarios

Con el fin de Identificar los medios de información, canales de comunicación, niveles y formas de participación de la comunidad, en los talleres de cartografía social en los cuales participaron presidentes de las Juntas de Acción Comunal de los barrios del área de influencia directa y líderes de los mismos, se identificaron aquellos medios o formas de comunicación más usados en sus territorios, para la realización de convocatorias o informar a la comunidad sobre aspectos de interés.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Tabla 46 Medios de comunicación identificados por actores sociales del AID del proyecto

UPZ	Barrio	Medio de comunicación más por la comunidad
Veinte de Julio	Bello Horizonte	<ul style="list-style-type: none"> • Perifoneo • Comunicación a través de aplicación digital (WhatsApp)
	La Joyita	<ul style="list-style-type: none"> • Perifoneo • Voz a Voz • Comunicación a través de aplicación digital (WhatsApp)
	Atenas	<ul style="list-style-type: none"> • Perifoneo • Comunicación a través de aplicación digital (WhatsApp)
La Gloria	La Victoria	<ul style="list-style-type: none"> • Perifoneo • Comunicación a través de aplicación digital (WhatsApp)
	San José S.O	<ul style="list-style-type: none"> • Perifoneo • Comunicación a través de aplicación digital (WhatsApp)
	Altamira	<ul style="list-style-type: none"> • Perifoneo • Comunicación a través de aplicación digital (WhatsApp)

Fuente: Taller Cartografía social. Consorcio CS, 2021

De acuerdo con la información presentada en la tabla anterior, se evidencia la ausencia de medios de comunicación comunitaria impresos, así como emisoras comunitarias barriales; por el contrario, predomina como estrategia de divulgación de información y/o convocatoria a actividades a través de métodos más inmediato y

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

presenciales, como lo es el perifoneo, que según informan los participantes a los talleres es el más efectivo, teniendo en cuenta la población que reside en los barrios en mención, que según señalan en gran parte son adultos mayores que no tienen acceso a medios digitales. Aunque no hay que desconocer que la comunicación vía teléfono móvil es ampliamente usada para organizar y convocar a la comunidad y/o es el mecanismo que usan los integrantes de la JAC para mantener comunicación constante en tiempos de COVID 19.

Por otra parte, es importante señalar la identificación de la emisora comunitaria Vientos estéreo que además de tener presencia en la localidad, se extiende a todas las localidades ubicadas en el sur de la ciudad, abordando temas de interés para las mismas, dicha emisora fue referenciada durante la actividad de cartografía social por los integrantes de las JAC de Bello Horizonte, Atenas y líderes del barrio La Victoria.

Adicionalmente, es importante prestar especial atención a las cuentas en redes sociales asociadas al desarrollo del proyecto que son administradas por terceros, es el caso de la cuenta de Facebook y WhatsApp con el nombre Cable Aéreo San Cristóbal¹³, administradas por líder social del barrio la Victoria, quien a través de estas publica información de avance del proyecto la cual se origina desde diferentes medios, es por esto que es importante realizar seguimiento a la información que en estas cuentas se publica con el fin de evitar la generación de contenido que desinforme o afecte la divulgación de la información oficial que se genera y/o difunde en el desarrollo del contrato de Consultoría y posteriormente en el contrato de obra y que es avalada por Interventoría e IDU.

ALCALDIA MAYOR
BOGOTA D.C.
INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO
MOVILIDAD
Instituto de Desarrollo Urbano

8.8 Estrategias de gestión social y participación

8.8.1 Relacionamiento con las comunidades del AIP

Con el fin de garantizar la participación de la comunidad en el desarrollo del proyecto en las diferentes etapas que lo integran (Estudios y diseños, etapa constructiva, etapa operativa), es importante mantener contacto continuo con los líderes, lideresas, integrantes de las JAC, representantes de organizaciones sociales y ambientales a través de los espacios de participación, reuniones de socialización y

¹³ Administrado por líder social e integrante del Comité de participación IDU, referenciado en título 8.5.1 Actores sociales identificados.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

avance del proyecto, entrega periódica de material impreso de divulgación para que puedan masificar la información a sus comunidades de referencia.

Reforzar los procesos de convocatoria a las actividades a través del uso de redes sociales que permitan un contacto directo con los y las ciudadanas del área de influencia del proyecto.

Desarrollar talleres de formación en temáticas relacionadas con la promoción de convivencia y desarrollo de conductas prosociales que permitan la vida en sociedad caracterizadas por la cooperación de los actores; lo anterior, en torno a la generación de una Cultura del Cable aéreo que reduzca conflictos tanto en las instalaciones como fuera; formación en temáticas asociadas con la cultura ambiental, cuidado y seguridad con perspectiva de género, fortalecimiento de capacidades colectivas para la organización y promoción de la gestión del saber social en pro del cuidado de lo público.

8.8.2 Relacionamiento con los equipamientos del AIP

Informar de manera oportuna las actividades constructivas que puedan generar afectación a la infraestructura y/o accesibilidad a los equipamientos aferentes al proyecto con el fin de generar estrategias para mitigar la afectación.

Generar acercamiento con los equipamientos más representativos para la comunidad, con el fin de realizar instalación de piezas comunicativas; así como validar espacios para el desarrollo de actividades y/o reuniones participativas con la comunidad.

Instituto de Desarrollo Urbano

8.8.3 Relacionamiento con actores identificados en el AID

Promover la consolidación y participación de los actores sociales identificados en el Comité de participación IDU a fin de favorecer la confianza frente al desarrollo del proyecto a través del seguimiento del mismo, y disminuir con ello condiciones de conflicto por desinformación.

Favorecer procesos formativos en torno al fortalecimiento de habilidades de autogestión y organización colectiva y Cultura ciudadana.

Articular acciones a partir de las fortalezas de las organizaciones que permitan llegar a mayor población del área de influencia del proyecto en torno a la construcción de la apropiación social del territorio.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

8.9 Aporte en pro del fortalecimiento de los Comités IDU

Durante la etapa de factibilidad y estudios y diseños se ha contado con una amplia inscripción por parte de los ciudadanos que residen en el área de influencia del proyecto y/o personas que se encuentran interesadas en conocer el desarrollo del mismo, a diciembre de 2021 se cuenta con una base de datos de inscripción de ciudadanos al Comité de participación IDU de 186 integrantes activos, la cual resulta una herramienta muy importante a tener en cuenta en las etapas posteriores (reconstructiva, constructiva y operativa) toda vez que las personas que han participado de los espacios de participación; además de atender a su función de veedores ciudadanos, son los ciudadanos que más conocen el proyecto y los que ejercen funciones de líderes sociales en sus comunidades están atentos a generar los aportes y dispuestos a generar procesos comunitarios que contribuyan con mejorar las condiciones de calidad de vida en sus territorios.

De igual manera, como un producto social de gran importancia para la gestión social se aporta al finalizar la etapa de estudios y diseños el directorio institucional elaborado y aprobado en la etapa de factibilidad y el cual ha sido aprobado cada mes con la información de los equipamientos del área de influencia social del proyecto.

En cuanto a las recomendaciones que ha realizado la comunidad respecto del diseño del cable aéreo y sus componentes, la Consultoría realizará entrega al finalizar la etapa de la matriz de sistematización y retroalimentación participativa de la gestión social, con el fin de que en las etapas correspondientes a las recomendaciones ciudadanas (pre- construcción, construcción y/u operación) se evalúe la viabilidad de las mismas y a su vez se dé respuesta a cada aporte ciudadano.

Se recomienda promover la inscripción de integrantes a los Comités de participación IDU en todos los espacios de participación y contacto con la comunidad teniendo en cuenta que es la instancia en la cual la comunidad puede estar mayormente informada de los avances del proyecto.

Las temáticas a fortalecer en los Comités IDU se recomiendan estén orientadas hacia el fortalecimiento de la organización social, talleres de fortalecimiento de competencias ciudadanas y de cuidado y apropiación de lo público, derechos y deberes de la ciudadanía en los procesos de desarrollo urbano y la importancia de la participación ciudadana en los proyectos constructivos de la ciudad.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

9 DIMENSIÓN CULTURAL

Los Bienes de Interés Cultural hacen referencia a: inmuebles, zonas arqueológicas, centros históricos, sectores urbanos y bienes muebles que por sus características únicas son representativos de la historia y cultura de la ciudad y de la nación.

De acuerdo a la Instituto Distrital de Patrimonio de Cultural – ISPC es competencia de la entidad dar a conocer los elementos que constituyen el patrimonio del Distrito capital. En este sentido a continuación se relacionan los Bienes de Interés cultural que se encuentran al interior de los poligonos que definen las UPZ que son objeto de los estudios y diseños en el arcomarco del Contrato IDU-1630-2020.

9.1 Sectores de Interés Cultural en las UPZ 34 y 50

Una vez realizada la consulta en la base de datos corresponsientes suministradas por el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, en cumplimiento de lo establecido en el decreto 190 del 22 de junio de 2004¹⁴ y la resolución IDPC 170 del 28 de marzo de 2011¹⁵ al interior de las UPZ 34 – 20 de julio y 50 – La Gloria, no se encuentran sectores de interes cultural- SIC del Distrito Capital. Sin embargo, es importante señalar que la UPZ-34 20 de Julio colinda con el SIC denominado primero de mayo¹⁶

Dada la ausencia de sectores de interés cultural en el interior del área objeto de estudio, el IDPC no ha formulado planes, programas, proyectos ni intervenciones en el espacio público que hacen parte de estas UPZ's.

¹⁴ Decreto 190 de 2004 “por medio del cual se compilan las disposiciones contenidas en los decretos Distritales 619 de 2000 y 469 de 2003”.

¹⁵ Resolución 170 del 28 de marzo de 2011 “Por la cual se reglamenta el procedimiento para aprobación de intervenciones de los bienes de interés cultural del ámbito Distrital y dictan otras disposiciones del IDPC”

¹⁶ Hace parte de los sectores con vivienda en serie, de acuerdo con lo establecido en el artículo 126 del “Identificación y delimitación de los Bienes de interés Cultural localizado en el territorio de Santa Fe de Bogotá Distrito Capital” del Decreto 190 de 2004.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

9.2 Bienes de Interes Cultural- BIC Inmuebles en UPZ 34 y 50 en el marco contractual IDU 1630-2020

Tabla 47 Bienes Inmuebles de Interes Cultural Ubicados en la UPZ 34-20 de julio

Nombre	Dirección	CHIP	Categoría	Ámbito del BIC	Acto Administrativo
Iglesia 20 de Julio	KR 5 A 27 19 SUR	AAA0007XKCX	Conservación integral	Distrital	Decreto 606 del 26 de julio de 2001

Fuente: Instituto Distrital de Patrimonio Cultural

Bienes de Interes Cultural- BIC muebles en UPZ 34 y 50 en el marco contractual IDU 1630-2020

De los BIC identificados en la localidad San Cristóbal, se reconoce la Iglesia del 20 de Julio (Divino Niño Jesús) como de gran interés para el proyecto, este se encuentra ubicado en la UPZ Veinte de Julio y se encuentra clasificado en la categoría de Conservación integral. Si bien este BIC no se encuentra dentro del trazado del sistema cable aéreo; se ubica muy cerca del portal de Transmilenio 20 de Julio, en este último se proyecta la estación de transferencia del sistema cable aéreo. La cercanía de estos dos lugares podría favorecer el uso turístico del Cable, teniendo en cuenta el gran reconocimiento del BIC y recurrente peregrinación y visita de personas no residentes de la localidad al mismo.

De acuerdo con el inventario de bienes muebles y monumentos del instituto distrital del patrimonio cultural, dentro de las dos (2) UPZ en el estudio Cable aéreo San Cristóbal en Bogotá se encuentran los siguientes bienes muebles:

Tabla 48 Bienes Muebles de Interes Cultural ubicado en la UPZ 34-20 de julio

Título	Dirección	Clasificación	Espacio Contenedor		Custodio
Jorge Eliécer Gaitán	Kra 7-calle 24 sur y Calle 25 sur	Escultura Antromorfa	Espacio Publico	Parque 20 de julio	Alcaldía Local de San Cristóbal IDPC
Cincuentenario de la Parroquia del Divino niño Jesús del 20 de julio	Kra 5A - 27 19 sur	Placa	Predio	Parroquia Divino Niño Jesús	Sociedad Selestinna - Obra selestinna del Niño Jesús IDPC

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

Titulo	Dirección	Clasificación	Espacio Contenedor		Custodio
Bodas de oro de la devoción al Divino niño Jesus		Placa	Predio	Iglesia Divino Niño Jesus	
Campanas de la Iglesia del Divino Niño Jesús 20 de julio		Campanas	Predio		
Reloj de la Iglesia del Divino Niño Jesús 20 de julio		Reloj	Predio		
José María Córdoba	Calle 28 sur Kra 1 este	Escultura Antromorfa	Espacio Publico	Parque Córdoba	Alcaldía Local de Sancriobal IDPC

Fuente: Elaboración propia con información del IDPC

Imagen 1 Iglesia del Divino Niño-BIC



Fuente: Imagen tomada de Google Earth, 2021

En la UPZ la Gloria actualmnte no se encuentra ningún bien mueble que esté incluido dentro del inventario del IDPC o que cuente con declaratoria individual como bien de interés Cultural.

Por otro lado en el área de influencia del proyecto se encuentra el BIC Nacional denominado Jardín Infantil “San Jerónimo de Yuste” ubicado en la Diagonal 11 sur carrera 15 este declarado mediante la Resolución 1773 del 25 de octubre de 2007.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

9.3 EXPRESIONES CULTURALES ESPACIO PUBLICO

En cuanto a los vínculos sociales entre los residentes de la Localidad San Cristóbal, por medio de la cartografía social se logró identificar que “las relaciones son mayormente vecinales y se manejan en buenos términos, pocas veces existen conflictos barriales” (Montaña, Rodríguez, & Gómez, 2018).

En el contexto de pertenencia y arraigo al territorio en el área de influencia indirecta, se debe mencionar la presencia de grupos étnicos en la Localidad, esta presencia obedece a diferentes dinámicas sociales. Por un lado, procesos migratorios emprendidos por distintas comunidades que desde sus lugares de origen se encaminan a la ciudad por temas socioeconómicos.

Dentro de los grupos ubicado en la Localidad encontramos Consejo afro, raizal y palenquero y Mesa indígena

San Cristóbal es la localidad con mayor presencia de población afro en Bogotá, con alrededor de 10.600 habitantes. Esta, sobre todo en los barrios de la parte alta, muchos de ellos son fruto del desplazamiento por el conflicto armado que hace más de sesenta años vive el país.

En el Kilombo Griots, nombre que viene de un Orisha contador de historias, encargado de preservar los saberes, pasan diferentes cosas todos los días. Desde clases de canto para las cantadoras, así como charlas de partería y medicina ancestral. Se habla de los Orishas y su religión Yoruba, se sabe plantas y danzas.

En el barrio Atenas, se celebra el festival de la alegría (AVESOL) celebraciones día del adulto mayor, de la madre, navidad, Halloween, a su vez en el Salón Comunal Atenas-JAC organiza fiesta de la virgen del Carmen 20-21 de mayo.

Los residentes del barrio Bello horizonte, reportan que en Cancha múltiple "IDEMA" frente a salón comunal Bello Horizonte (CL 30 sur No. 1-03) Celebran el mes del adulto mayor en agosto, Halloween, Navidad, día de la madre, por otro lado, en el Parque la bombonera (CL 31 d con Cra. 3) se realizan actividades de comunidad AFRO y LGTBI y en el Parque Bello Horizonte (CRA. 3A este con CL 31 d sur) Fiesta de la Virgen del Carmen.

9.4. ORGANIZACIONES Y ACTORES CULTURALES EN EL ÁREA DE INFLUENCIA

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

El tema religioso, deportivo, de infraestructura, museos novedosos y servicios, constituyen puntos de marcado interés turístico. Algunos ya son iconos como el Santuario del Divino niño Jesús, otros como tesoros patrimoniales del territorio.

Tabla 49 Organizaciones y Actores Culturales Área de Influencia.

ORGANIZACIONES/ ACTORES/ EVENTOS	DESCRIPCIÓN	UBICACIÓN
Velódromo Primera de mayo	Inagurado en 1951, es considerado uno de los escenarios deportivos más importantes del País.	Calle 1B Sur N° 5-13 Este.
Santuario del Divino Niño	Espacio propicio para el regocijo expiritual, así mismo la fiesta religiosa de semana santa atrae feligreses, tanto de la ciudad como turista	Cra 6 N°27-65 sur
Evento Carnaval de Fucha	Es un carnaval con coloridas comparsas recooren las calles y reflejan el desarrollo del territorio local y de su expresión más genuina, el arte. Con este evento se concluye la semana del arte, la cultura y el patrimonio en San Cristobal. Se realiza en el mes de septiembre	En Localidad de San Cristobal
Semana de Arte, cultura y Patrimonio de San Cristobal	Quienes asisten disfrutan actividades y encuentros artísticos con personas mayores; el festival intercultural y étnico, cultura sin limites donde las personas en condición de discapacidad exponen su talento en las artes plásticas, el festival de teatro y arte circense; y finalmente la galeria artistica. Se realiza en el mes de septiembre	En Localidad de San Cristobal
Centro de Desarrollo Comunitario la Victoria	Complejo de servicio comunitario construido en 1978, se destaca su auditorio, un polideportivo, una piscina, aulas para diferentes cursos, jardines de la secretaría social, la biblioteca y parque sonal.	Calle 37 Bis B Sur N° 2-81 Este

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

ORGANIZACIONES/ ACTORES/ EVENTOS	DESCRIPCIÓN	UBICACIÓN
Biblioteca Publica la Victoria	Hace parte del CDC y la red de bibliotecas de Bogotá, cuenta con 130 puestos de lectura, ofrece dispositivos TIC, dispone de equipos tiflotécnicos que brindan soportes informativos para personas con discapacidad visual	Calle 37B Bis Sur N°2-81 Este.
Kilombo Griots	Se pueden encontrar clases de canto, así como charlas de patería y medicina ancestral, costumbre que relacionan las plantas y la danza.	Cra 3 N°30A- 08 sur

Fuente: Consorcio CS, 2021

9.5 CULTURA CIUDADANA

Partiendo de que la Cultura Ciudadana es un enfoque de política pública que le apuesta a la transformación social a partir del ejercicio de la auto y mutua regulación en los espacios en los que se ejerce la ciudadanía.

La cultura ciudadana se desarrollará de manera transversal a todos los sectores que integran el Distrito Capital. La Cultura Ciudadana estará encaminada al cumplimiento voluntario de normas, la capacidad de celebrar, cumplir acuerdos y la mutua ayuda para actuar según la propia conciencia, en armonía con la ley, en un marco de valoración de las decisiones de la mayoría, y un respeto radical por los derechos de las minorías consagrados en la Constitución. Se desarrollará de manera transversal en todos los sectores que integran el Distrito Capital y en los pilares, ejes y programas del Plan de Desarrollo.”

En la Localidad de San Cristobal las relaciones ciudadana son concebidas como el relacionamiento que se generan entre vecinos, especialmente por sectores y barrios en algunos casos existe un eje estructurador y organizador que surgen de las juntas de acción comunal (JAC) esta relación se base en lograr un fin o un propósito en comun.

El primer análisis de las relaciones de vecindad se da de acuerdo a la satisfacción que los ciudadanos establecen con la Localidad, los lazos entre los habitantes del sector, la convivencia, pertenencia y arraigo con la zona.

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

De acuerdo a la información suministrada por los ciudadanos de la localidad que participaron en las cartografías se evidencia un panorama de baja participación y posturas de indiferencia en algunos sectores, algunos presidentes manifestaron que esta dinámica ocurre porque los ciudadanos no ven la necesidad de unirse por un fin común, se crean subgrupos que responden a intereses particulares

Otro tema de importancia que se indagó en la Cartografía, fue sobre las relaciones vecinales y su relación con la convivencia y conflictos que se presentan, dentro lo mencionado se encuentra:

- ✓ Conflictos por baja tolerancia
- ✓ Establecimientos de venta de alcohol
- ✓ Mala disposición de las basuras
- ✓ Mala disposición de excretas de mascotas
- ✓ Estacionamiento de vehículos sobre espacios peatonales e invasión de andenes
- ✓ Ventas ambulantes – comercio informal

9.6 Temáticas Talleres de Cultura Ciudadana

A partir de lo expuesto por la comunidad en cuanto a relaciones ciudadanas y complementando el tema del cable aéreo en San Cristóbal, se ve la necesidad de manejar los siguientes temas en los talleres de Cultura Ciudadana.

- ✓ Apropiación Social

La Apropiación Social del cable aéreo, es un proceso intencionado de comprensión e intervención de las relaciones entre el sistema y los ciudadanos, construido a partir de la participación de los diversos grupos locales que generan la conciencia de tener un nuevo sistema de transporte. Este proceso tiene las siguientes características:

- Está constituido por una red en la que participan grupos locales, personas que trabajan en educación, didáctica y cultura.
- Se realizan mediaciones para establecer articulaciones entre los distintos actores.
- Posibilita el empoderamiento de la comunidad a partir del conocimiento.
- Implica trabajo colaborativo y acuerdos a partir de los contextos e intereses de los involucrados.

- ✓ Sentido de pertenencia

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

Teniendo en cuenta el sentido de pertenencia que se quiere lograr en el cable aéreo San Cristóbal, la deficiencia que se acerca es a la que se refiere la Dra. Monica Porporatto: El sentido de pertenencia puede definirse como un sentimiento de arraigo con un ambiente determinado, a partir de la relación del sujeto con su ambiente físico, que es contenedor de referencias no sólo espaciales sino también sociales, históricas y afectivas. La existencia en la persona de un sentido de pertenencia, genera un compromiso en relación a la construcción de significaciones que formarán parte de su memoria personal a lo largo de su vida y la del grupo al que pertenece.

El objetivo específico es que por medio de diferentes actividades didácticas se logre un sentido de pertenencia del cable aéreo en todos los ciudadanos especialmente con los habitantes de la Localidad San Cristóbal. Esto logrando así los siguientes comportamientos y estilos de vida.

- Orgullo por el Cable Aéreo en SanCristobál
 - Respeto espacios peatonales
 - Cuidado de los elementos de los Espacios Publicos
 - Convivencia
 - Implementación de recolección de basuras
- ✓ Manejo de la Tolerancia

9.7 Estrategias de formación Cultura Ciudadana

El eje estratégico es la apropiación de un Medio de Transporte por Cable Sostenible eje orientado a la formación de la población en cultura ciudadana para la apropiación del Cable aéreo a través del desarrollo de conocimiento y fomento de actividades de participación que generen sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto y valor del patrimonio común (talleres lúdicos, campañas formativas y educativas, programas culturales, entre otros.)

- Promover el arte y la cultura a partir de estrategias de apropiación social que generan oportunidades para los colectivos artísticos y culturales de la localidad.

De acuerdo con la oferta institucional pública y privada y las expresiones artísticas presentes en el territorio, previamente identificadas durante la caracterización del área de influencia, para la operación del Sistema se debe

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

participar en caso de que hubiese la vinculación de grupos o colectivos locales para:

- ✓ La exposición de muestras artísticas: música, danza, grafiti, pintura, lectura en voz alta, cuentería y las demás identificadas, en las plazoletas de las estaciones y en las pilonas que cuenten con espacios aptos para su presentación.
- ✓ El desarrollo de propuestas y concursos que vinculen a los colectivos presentes en el territorio.

- Ferias de Emprendimiento

El objeto con estas ferias es fomentar la capacidad emprendedora, formación de empresarios, e ideas innovadoras en la comunidad de la Localidad y, en general, con la intención de generar espacios propicios dentro del sistema cable aéreo para la innovación y creatividad de la comunidad.

- Escenarios de formación

El objetivo es la realización de actividades pedagógicas, con las cuales se busca generar sentido de pertenencia con el proyecto Cable aéreo, actitudes nuevas, responsabilidad y conciencia ciudadana para garantizar el cuidado del cable.

- Jornadas de Integración

El Objetivo es promover apoyo en festividades, eventos lúdicos y actividades culturales llevadas a cabo en los micro territorios con el fin de establecer relaciones de confianza con la ciudadanía. Ejemplo. Inicio de la operación, Día de la niñez; Navidad, entre otras.

- Campañas de apropiación

Durante la operación del Sistema cable aéreo se deben realizar campañas en las cuales se aborden temáticas relacionadas con el manual de usuario, el uso adecuado del Sistema, las precauciones y cuidados en las estaciones y con las pilonas, comportamiento en las estaciones, con el fin de fomentar el buen uso del Sistema y promover la construcción colectiva de la Cultura Ciudadana.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Cally Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	--

10 DIMENSIÓN MOVILIDAD

La movilidad es uno de los temas más importantes para el desarrollo de las ciudades en general y especialmente en una Localidad pues todo depende de esta de la sostenibilidad social, económica y ambiental del territorio; para caracterizar la dimensión de movilidad en la Localidad de San Cristóbal se tomó como base los resultados obtenidos por el estudio de factibilidad de tránsito y movilidad que realizó el departamento de vías y transporte del Consorcio CS, datos oficiales de la secretaría de movilidad y de los resultados del análisis de esta dimensión se presentan la siguiente información:

En el artículo 18 del Decreto 190 de 2004, se menciona el sistema de movilidad como aquel que atiende los requerimientos de movilidad de pasajeros y de carga en la zona urbana, de expansión y rural de la ciudad de Bogotá D.C la cual a su vez conecta la ciudad con la red de ciudades de la región, con el resto del país y el exterior. Según estudio de factibilidad se cita:

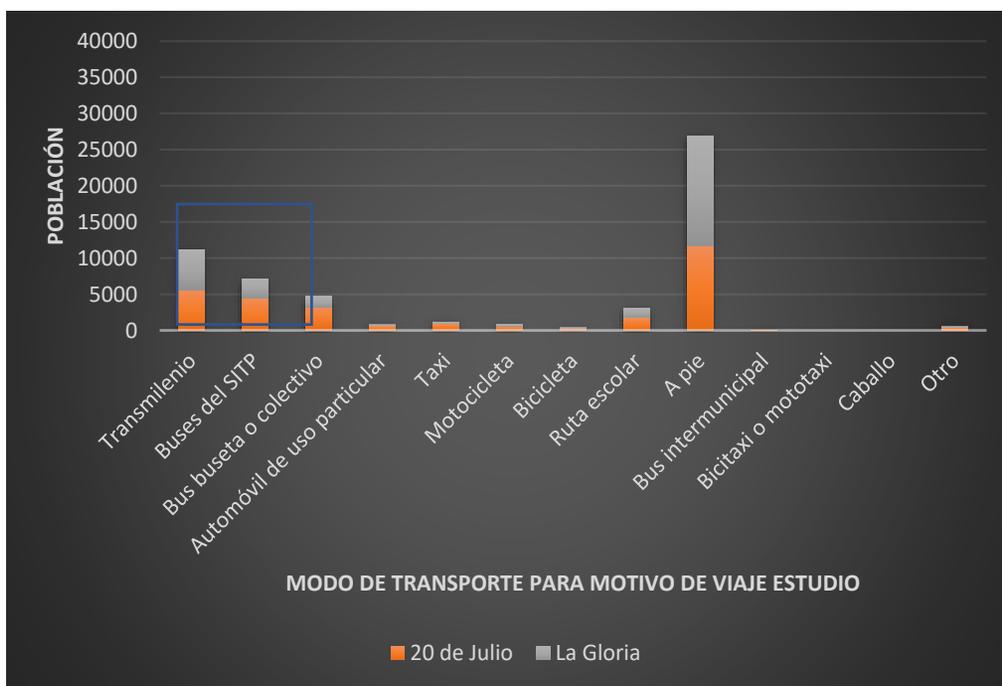
...()

“El sistema de transporte por cable aéreo está ubicado en la Localidad de San Cristóbal hacia el sur de Bogotá. El recorrido inicia en el Portal 20 de Julio donde hace transferencia con el sistema Transmilenio, y continúa hacia las laderas de los Cerros del Sur, haciendo estaciones en los sectores la Victoria y Altamira / Moralba. La localidad está caracterizada por su diversidad constructiva, su versatilidad de usos, consolidación urbana y una variedad muy interesante de tipologías de arquitectura residencial e institucional. Cabe destacar que esta localidad tiene un gran potencial de desarrollo y de centralidad por el acopio de infraestructura a escala urbana, como la Iglesia del Divino Niño, el Hospital de La Victoria, los colegios Altamira y Distrital S, vía al llano y la carrera 4E, que le agrega un atractivo más a su caracterización”. (Secretaría Distrital de Movilidad-SDM, ETMVA, 2.014)

Con respecto al medio de transporte usado por las personas para ir a estudiar o al trabajo, en la siguiente gráfica se muestran las preferencias según la Encuesta Multipropósitos que realizó la SDP y el DANE en el año 2017. En este caso específico los microdatos se encuentran a escala de UPZ y están anonimizados en la escala de la vivienda, por lo tanto, la segregación socioespacial se realizó para las UPZ del área de influencia (20 de Julio y La Gloria) que en total consideró una muestra de 12.748 personas en la localidad y un factor multiplicador calibrado.

El medio de transporte más usado para el motivo de viaje estudio es a pie, sin embargo, existe una participación importante del Transmilenio, buses del SITP y buses busetas o colectivos. En esa misma línea, los medios de transporte más usados por los habitantes de la zona de influencia del proyecto para ir al trabajo son Transmilenio, los buses del SITP y buses busetas y colectivos. La población que actualmente usa estos medios está mayormente susceptible a utilizar el cable aéreo de San Cristóbal como medio de transporte complementario o directo hacia su destino.

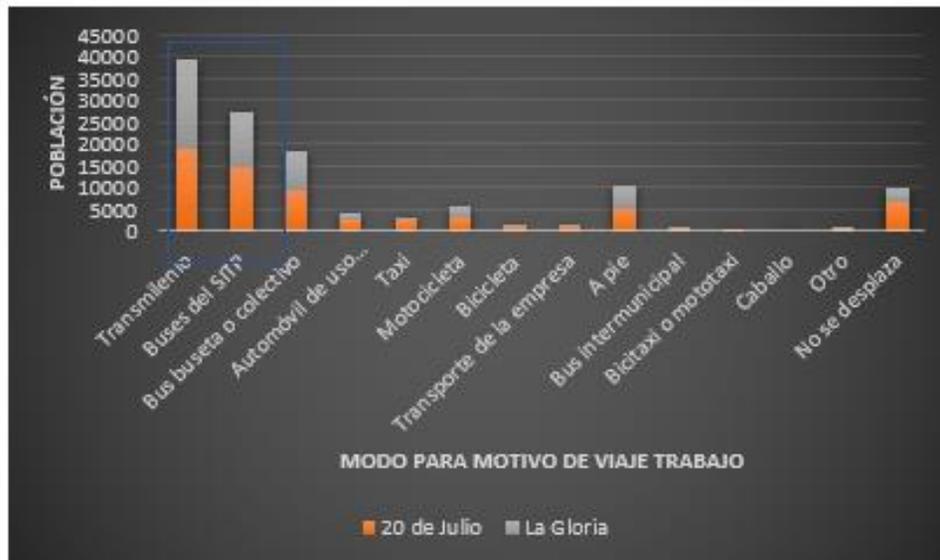
Gráfica 26 Modo de transporte que más utilizan en la zona de influencia por motivo de estudio



Fuente: DANE y SDP, 2017

Nota: Tabla elaborada por el Consultor a partir de resultados de encuesta Multipropósito desarrollada por el DANE y SDP en el año 2017

Gráfica 27 Modo de transporte que más utilizan en la zona de influencia por motivo de trabajo



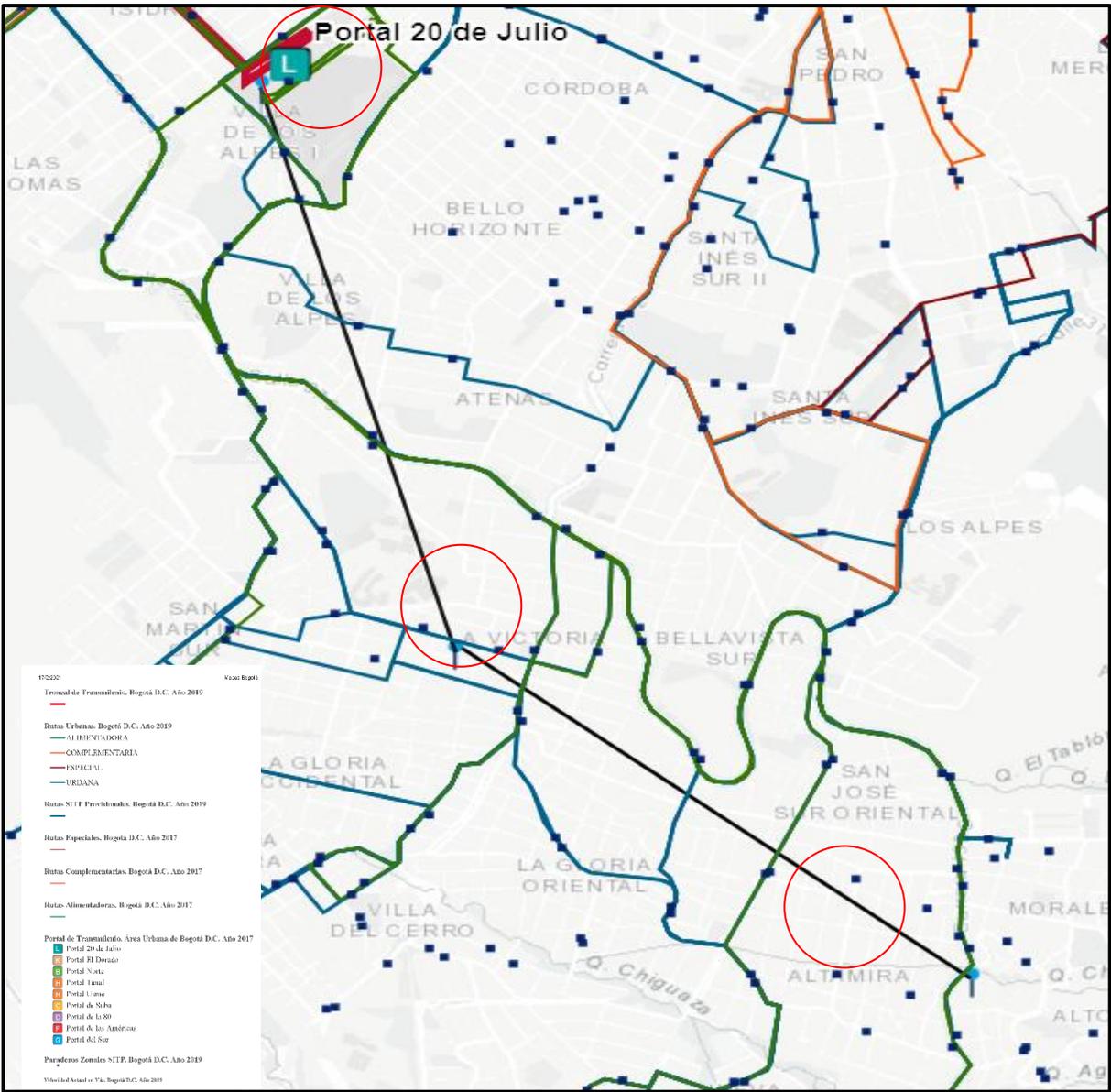
Fuente: DANE y SDP, 2017

Nota: Tabla elaborada por el Consultor a partir de resultados de encuesta Multipropósito desarrollada por el DANE y SDP en el año 2017

10.1 Subsistema Vial

Este subsistema está conformado por la malla vial arterial, malla vial intermedia, malla vial local, alamedas y pasos peatonales, red de ciclorrutas y corredores de movilidad local y malla vial rural.

Plano 24 Corredor Aéreo Cable San Cristóbal – Subsistema Vial – Malla Vial



Fuente: Base IDECA – Mapas Bogotá

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

El sistema de cable aéreo según factibilidad, inicia en el portal 20 de Julio, ubicado en el barrio del mismo nombre específicamente entre la carrera 3 y la carrera 5ª, entre calle 30 A Sur a la calle 32 sur. En este punto se daría la transferencia de usuarios tanto con el sistema Transmilenio como el Sistema Integrado de Transporte SITP.

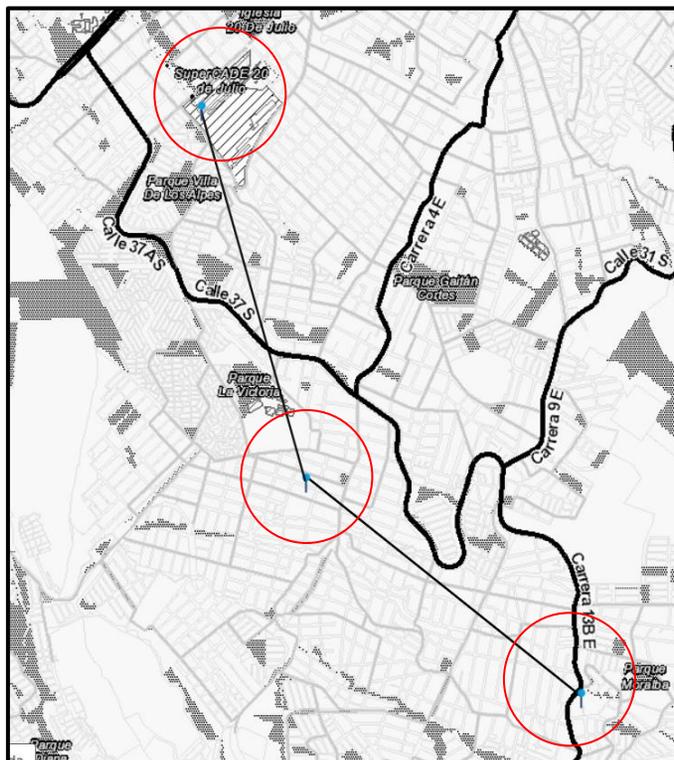
El portal y por tanto la futura estación 20 de Julio está delimitada por vías asociadas a la Malla vial Intermedia como son la Carrera 5A, carrera 3 y calle 32 Sur y por la calle 30 A Sur correspondiente a la malla vial local.

Desde la estación 20 de julio, sentido sur oriental se proyecta la ubicación de la estación intermedia llamada la victoria, que servirá a su vez de estación motriz, abarcando dos (2) manzanas del barrio del mismo nombre desde la calle 40 sur a la Calle 41 sur, entre carrera 3a Este y Carrera 3C Este. El polígono correspondiente estaría delimitado por vías de la malla vial intermedia como son las calles sentido oriente occidente y vías de la malla vial local asociadas a las carreras que irían en sentido sur norte. Resalta la eliminación de un segmento de la calle 40ª Sur, entre carrera 3C Este y carrera 3ª Este, situación que requiere un mayor análisis dado el impacto que se podría generar en el funcionamiento de la malla vial del sector.

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

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

Plano 25 Corredor Aéreo Cable San Cristóbal - Subsistema vial - Red de Ciclorrutas



Fuente: Base IDECA – Mapas Bogotá, 2021

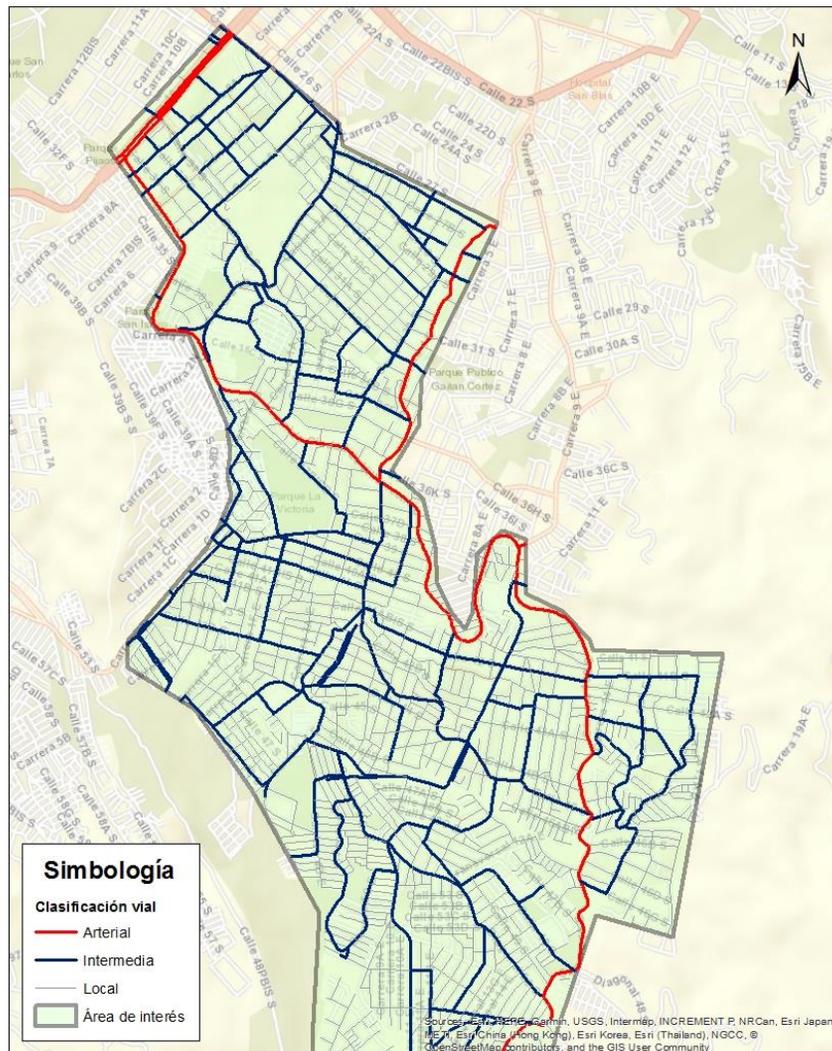
No se observa infraestructura destinada para el uso de bicicletas en el área de influencia del corredor aéreo, sin embargo, según información reportada en la base IDECA se proyecta una red de ciclorrutas por la actual carrera 13 B Este, la cual tiene afectación de reserva vial para la Av. Perimetral de occidente (Antigua vía a Villavicencio) la cual pasaría de una vía tipo V-7 a una V-3. En este mismo sentido iría la carrera 4 Este con reserva vial para la futura Av. La Victoria también considerad como una futura V-3, sentido oriente occidente se proyecta la ciclorruta sobre la Calle 37 Sur correspondiente a la Av. Ciudad de Villavicencio. En términos generales la red proyectada en el POT no muestra una conexión directa con las áreas determinadas en la factibilidad para la localización de las estaciones.

Consideramos tener en las reservas viales de la Av. la Victoria, Av. Perimetral de Occidente (Antigua vía a Villavicencio y Av. ciudad de Villavicencio).

10.2 INVENTARIO DE INFRAESTRUCTURA VEHICULAR Y PEATONAL

La siguiente figura, se presenta la oferta vial que existe actualmente en la zona, donde se observa una deficiencia en vías de tipo arterial (menos del 5%), cubierta de manera importante por vías de tipo intermedias (35%) y mayoritariamente de locales (60%). Lo anterior, denota una limitación importante de infraestructura vial, característica de las zonas periféricas de la ciudad con presencia de lateras de pendientes elevadas. Así mismo, el estado del pavimento es 60% regular y 40% bueno.

Plano 26 Red vial dentro del área de influencia del Proyecto



Fuente: Base IDECA – Mapas Bogotá, 2021

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

De otra parte, la infraestructura peatonal presenta falta de continuidad en algunas zonas específicas, debido a las mismas características topográficas y orográficas del terreno de la zona, configurada por cuencas hidrográficas, especialmente hacia la parte alta de los cerros. De igual manera, la red peatonal actual en media y alta ladera se caracteriza por anchos insuficientes, superficies irregulares y deficiencia en las condiciones de uso, especialmente para usuarios con movilidad reducida; esta situación mejora ostensiblemente en inmediaciones al Portal 20 de Julio de TransMilenio.

Registro fotográfico 15 Andenes dentro del área de influencia del Proyecto



Fecha: 02-11-2021

Barrio: La Victoria

Descripción: Espacio público- zona aferente a estación intermedia



**ALCALDIA MAYOR
BOGOTÁ D.C.**
Instituto
DESARROLLO URBANO

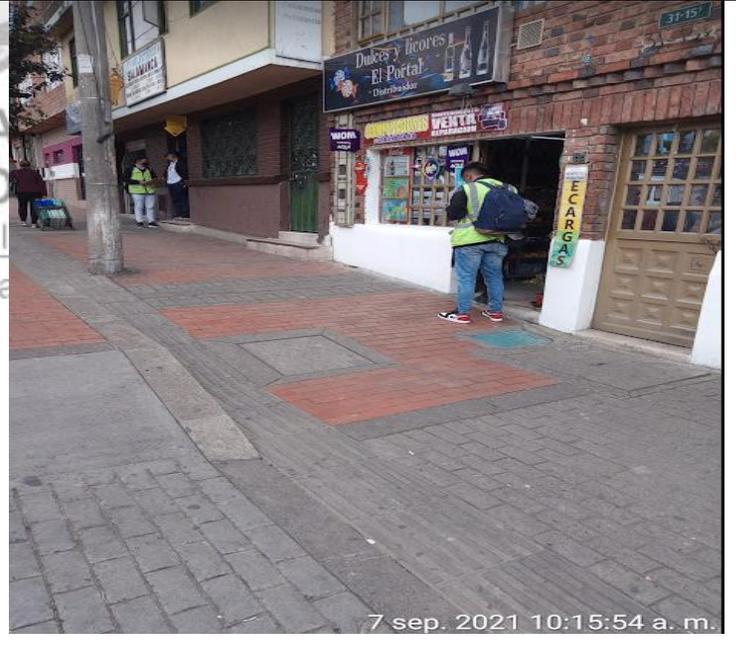
**ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y
COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS
ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN
SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.**



Fecha: 02-11-2021

Barrio: Altamira

Descripción: Espacio público- zona aferente a estación de retorno



Fecha: 05-10-2021

Lugar: Espacio público- Portal 20 de julio

Descripción: Espacio público- zona aferente a portal 20 de julio

Fecha: 07-09-2021

Barrio: La serafina

Descripción: Espacio público- zona aferente a portal 20 de julio

Fuente: Consorcio CS. 2021

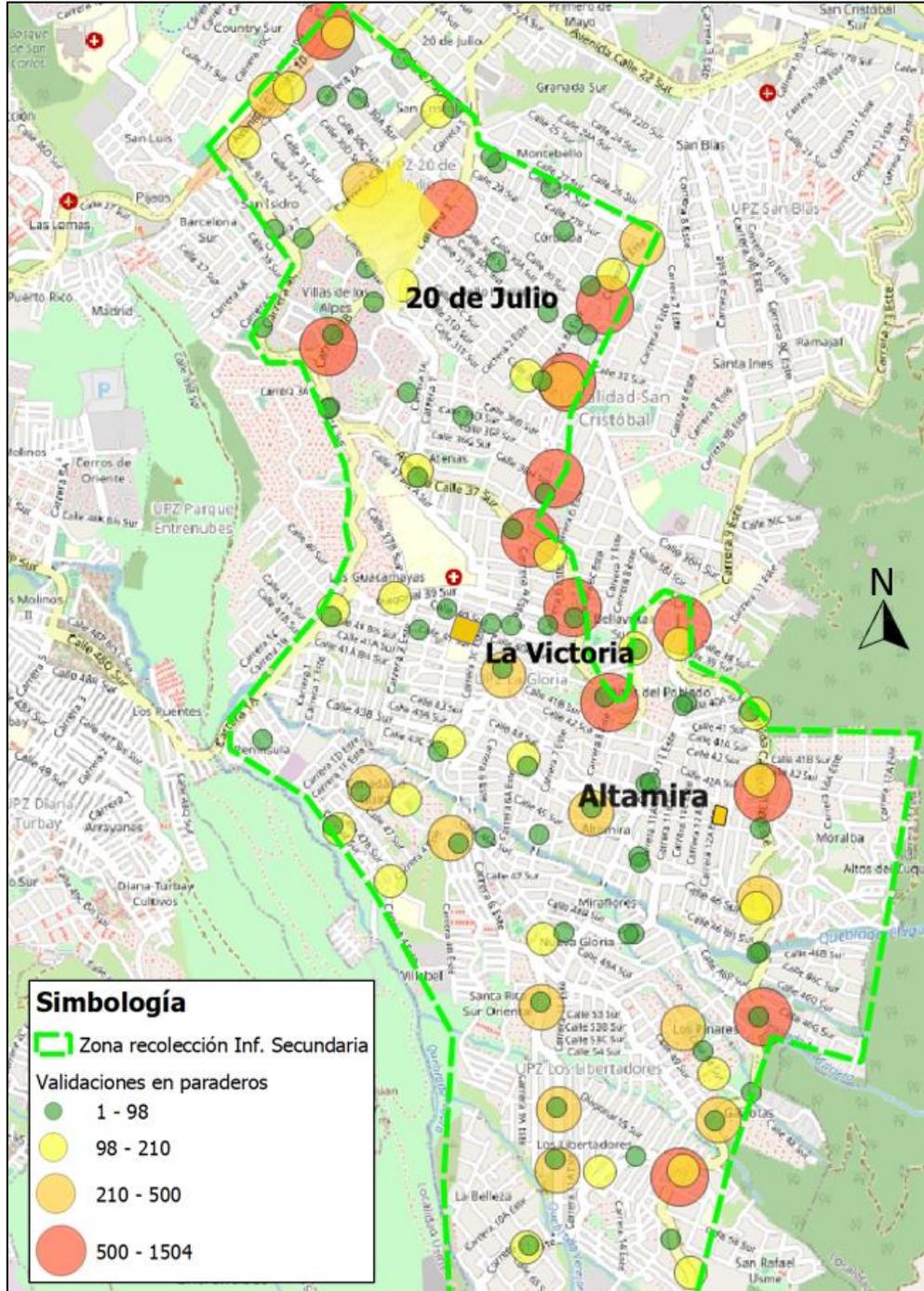
Plano 27 Ubicación geoespacial de rutas de transporte público en el área de estudio



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Plano 28 Ubicación geoespacial de paraderos con validaciones en un día típico HMD



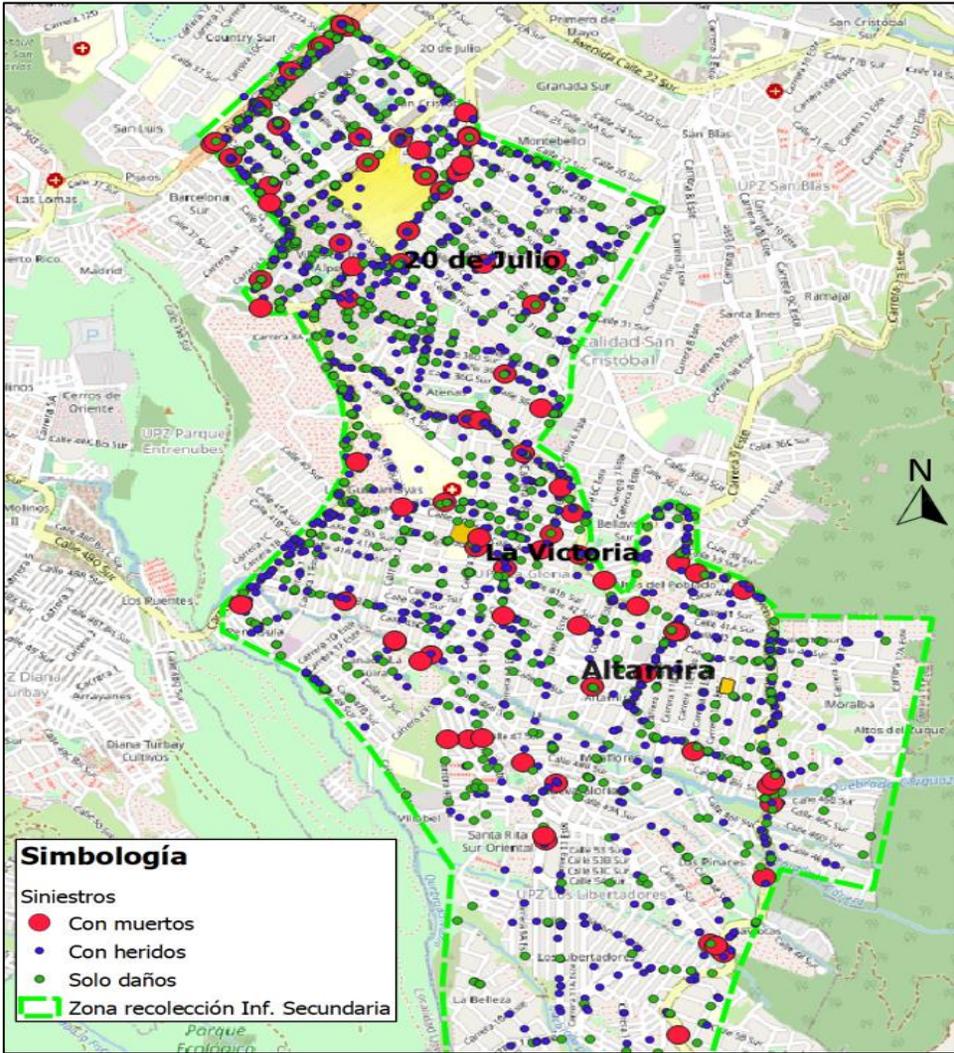
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

SINIESTRALIDAD EN LA ZONA DEL PROYECTO

El análisis de siniestralidad en la zona se realizó con base en información de siniestros de la SDM de los últimos años. A partir de estos datos, desagregados por el grado de severidad del evento (con muertos, con heridos, solo daños), se construyó el mapa que se muestra a continuación, en el cual se georreferenciaron los siniestros de la zona.

Plano 29 Ubicación geoespacial de la siniestralidad en el área de estudio



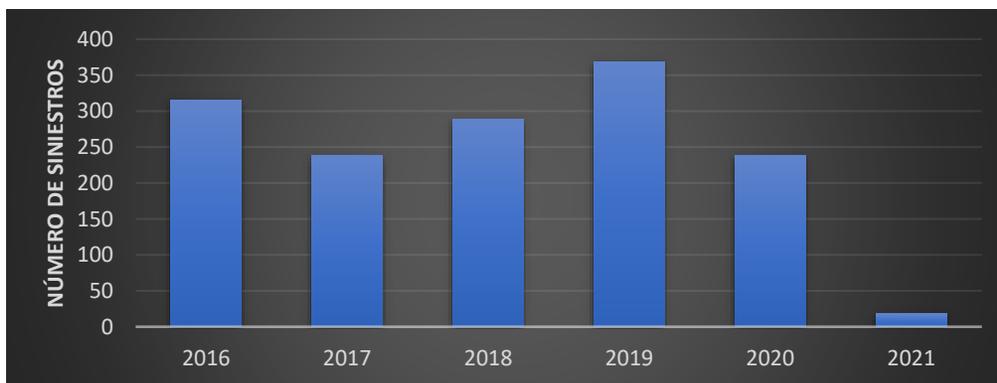
Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

10.3 ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD A NIVEL GENERAL

Las estadísticas a nivel general en la zona mostrada en la figura anterior abarcan los siniestros viales desde enero del 2016 hasta febrero de 2021. En dicho periodo de tiempo el año con mayores registros de siniestros corresponde al año 2019, seguido por el año 2016. El mes de diciembre el de más altos registros, seguido por los meses de marzo, junio y agosto. En las siguientes figuras se muestran las estadísticas por año y por mes.

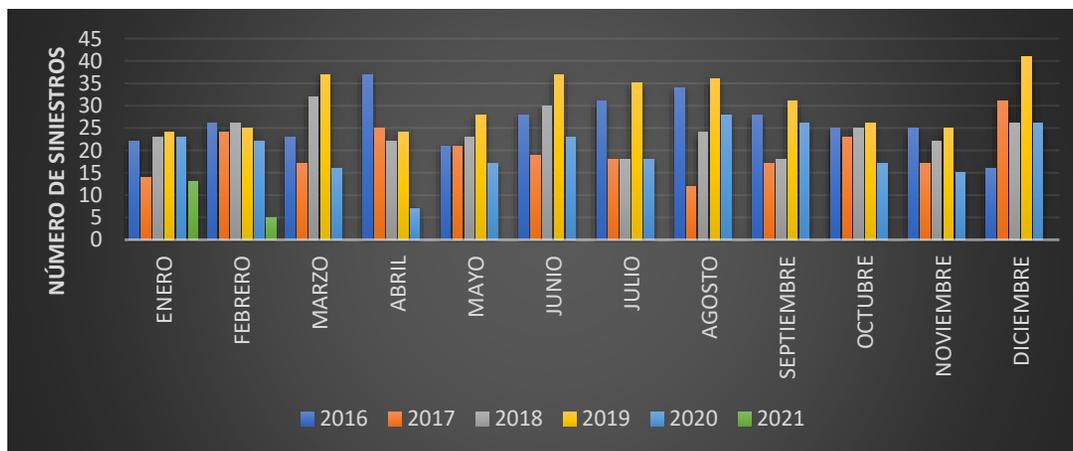
Gráfica 28 Número de siniestros viales por año



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Gráfica 29 Número de siniestros viales por mes

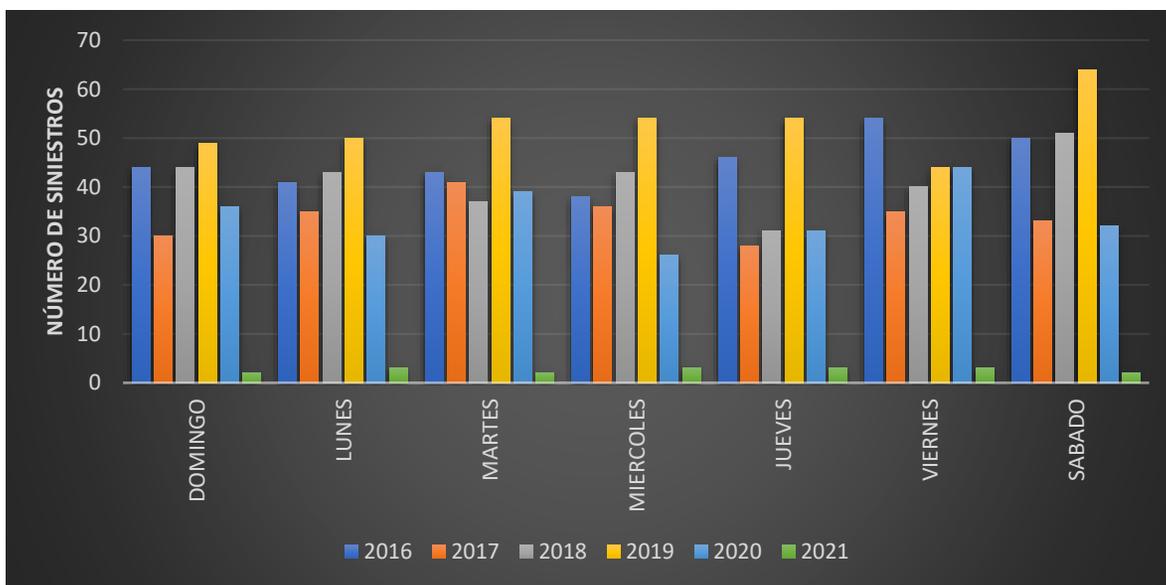


Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Al revisar la estadística según el día de la semana se encuentra que son los días de fin de semana (viernes y sábado) los de mayor presencia de siniestros, sin embargo, la diferencia del número de siniestros en estos días con respecto a los otros días de la semana no es muy alta. En la siguiente figura se muestra como es la distribución de siniestros según el día de la semana.

Gráfica 30 Número de accidentes por día de la semana



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

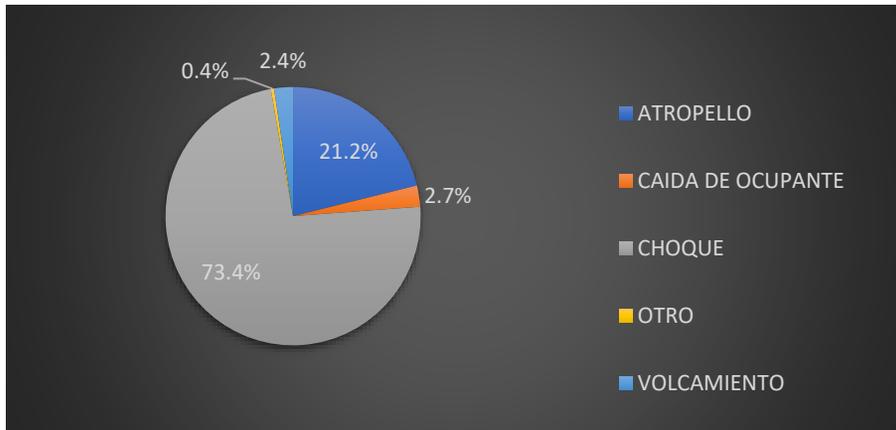
Las estadísticas generales de la zona también muestran que la mayor proporción de siniestros son con *heridos* (50.3%), seguido de *solo daños* (47.0%) y solo el 2.7% *con muertos*, siendo el año 2019 el de mayor cantidad de siniestros con muertos (29% del total de siniestros con muertos en el periodo de análisis), seguido por el año 2016.

Asimismo, al revisar el actor vial que se ve involucrado en el siniestro se encuentra que para los registros con muertos el 45% son peatones, el 30% motociclistas, 12.5% ciclistas y 12.5% pasajeros. se observa que el peatón es el actor más vulnerable en esta zona, seguido del motociclista.

Al revisar por clase de siniestro se aprecia que la mayor proporción son choques (73.4%), seguido de atropello con 21.2%, caída de ocupante con 2.7% y volcamiento con 2.4%. Dentro de dicha estadística se resalta que en siniestros tipo atropello es

el peatón el de mayor participación (90%). En siniestros tipo choque es el motociclista y pasajero (80%) el de mayor participación. El ciclista se ve afectado principalmente en siniestros tipo choque, con el 85% de participación en dicha categoría

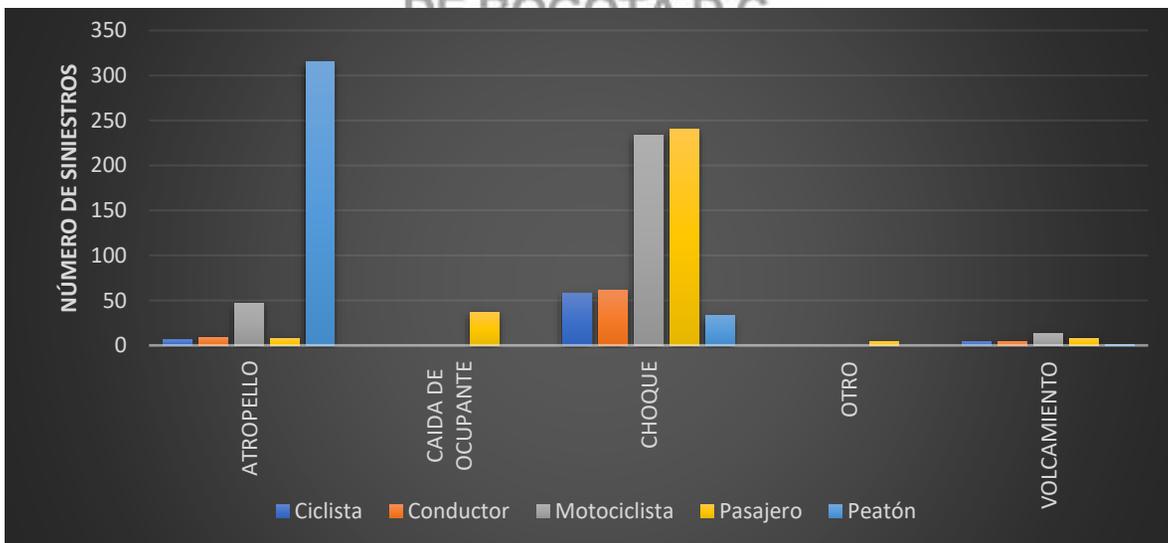
Gráfica 31 Clase de siniestro



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Gráfica 32 Clase de siniestro y actor vial



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

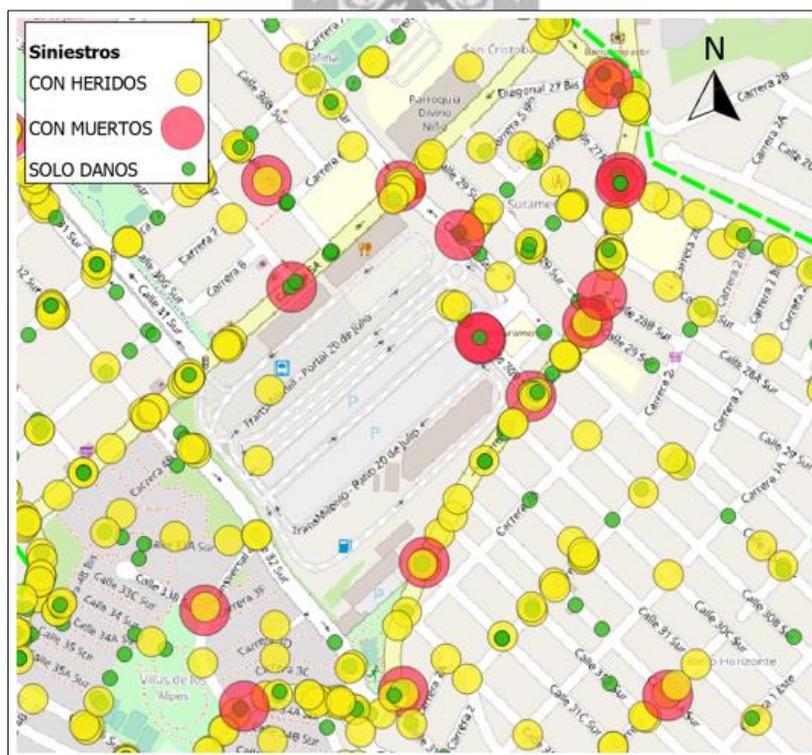
Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Al revisar a nivel general las principales causas de ocurrencia identificadas se tiene que la causa *Otra* (19.5%) es la de mayor identificación, seguida por *desobedecer señales* (15.5%), le siguen *adelantar invadiendo vía* y no mantener *distancia de seguridad* con el 8.1%. La anterior estadística también permite observar que la condición “conductor” tiene mayor presencia en la causa desobedecer señales (19%) y adelantar invadiendo vía (11%) y para el peatón la causa más recurrente es cruzar sin observar (40%).

10.4 ANÁLISIS DE SINIESTRALIDAD ALREDEDOR DE LAS ESTACIONES

Una vez hecha la caracterización de siniestralidad a nivel general se hizo un análisis más detallado de los registros con que se contaban a nivel de la zona de influencia directa de cada futura estación de transferencia. En las siguientes figuras se muestran los siniestros desagregados por gravedad alrededor de cada estación.

Plano 30 Siniestros según gravedad portal 20 de Julio



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Plano ajustado por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Plano 31 Siniestros según gravedad estación La Victoria



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Plano 32 Siniestros según gravedad estación de retorno

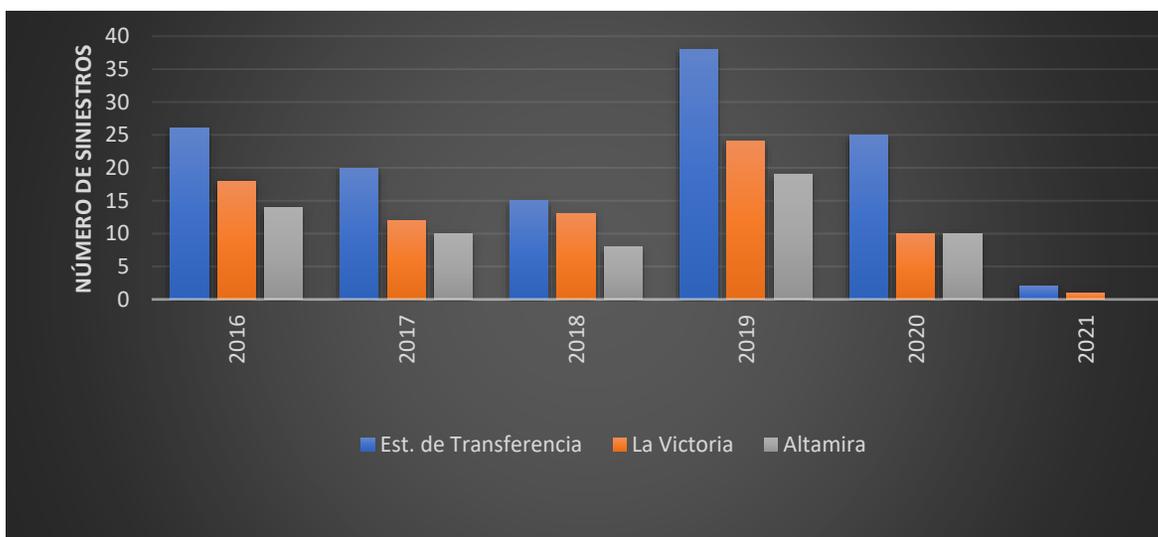


Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

A partir del análisis anterior, se identificaron la cantidad de siniestros en la zona de influencia de cada estación de transferencia según el año de ocurrencia, los resultados se muestran en la gráfica 33, siendo el año 2019 el de mayor número de registros, seguido por el año 2016. Para el sector de la Estación de Transferencia es la que presenta mayores registros para todos los años excepto para el 2018 en comparación con los registros de las otras estaciones.

Gráfica 33 Número de siniestros por año y por zona de influencia de estación



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

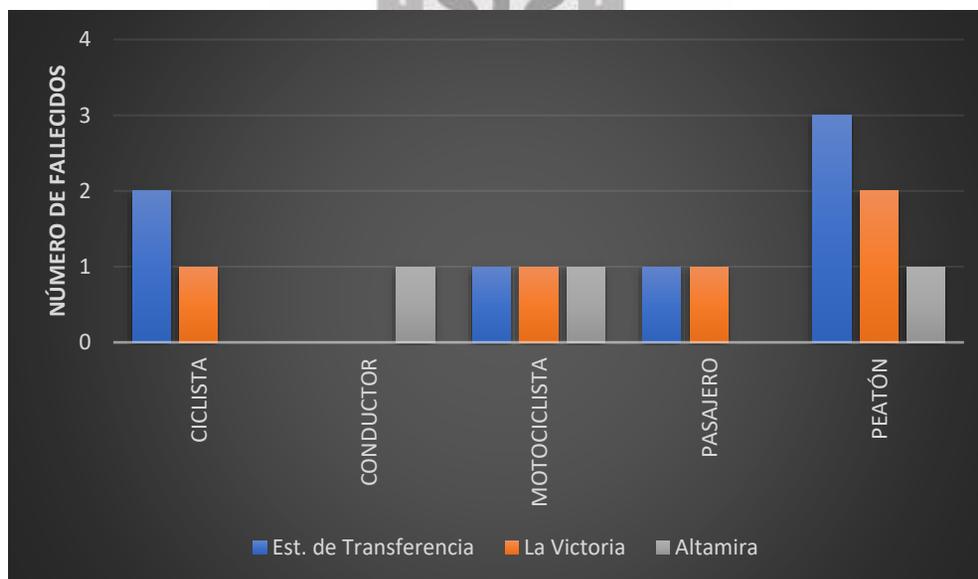
Adicionalmente, se identificaron los puntos críticos por siniestralidad para cada área de influencia. Para la estación de transferencia en el portal 20 de julio sobre la Carrera 10 y en inmediaciones al Portal 20 de Julio sobre la Carrera 5a, se concentra una importante cantidad de siniestros con muertos, principalmente en las intersecciones de la Calle 30ª Sur con Carrera 5ª y Calle 30 Sur con Carrera 5ª, que coinciden con las intersecciones semaforizadas que se presentan en dicho corredor. También resalta para esta característica (siniestros con muertos) la intersección de la Calle 30ª Sur con Carrera 5 al norte del portal y la calle 30b Sur justo en el acceso de los buses alimentadores al portal 20 de julio y en la intersección de la Carrera 3 con Calle 30b sur y la intersección de la Carrera 3 con Calle 31c Sur.

De igual manera, y aunque en menor medida, sobre los corredores arteriales de la zona se localizan siniestros con muertos en el sector La Victoria. Se destacan en

esta característica negativa las intersecciones de la Carrera 3c este con Calle 41 Sur y Calle 40^a Sur al costado oriente de la futura estación intermedia La Victoria. Hacia el norte de la futura estación intermedia junto al Hospital La Victoria sobresale la intersección de la Diagonal 30 Sur con Carrera 3 Este. En la zona de influencia directa de la futura estación de retorno en el sector de Altamira no se encuentra ningún punto identificado con siniestros con muertos. Hacia el sur de la zona de influencia de esta estación se encuentra una intersección con registro de muertos sobre la Avenida Carrera 13b Este y la Calle 46 Sur y Calle 46 Bis Sur.

Alrededor de cada estación se identificaron varios puntos de siniestralidad con heridos, especialmente para los corredores de la Carrera 5^a y Carrera 3 en el portal 20 de Julio, Carrera 11 Este y Avenida Carrera 13 Este en el sector de La Victoria y Avenida Carrera 13b este en el sector de Altamira.

Gráfica 34 Condición del fallecido por siniestros en zona de influencia de cada estación



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

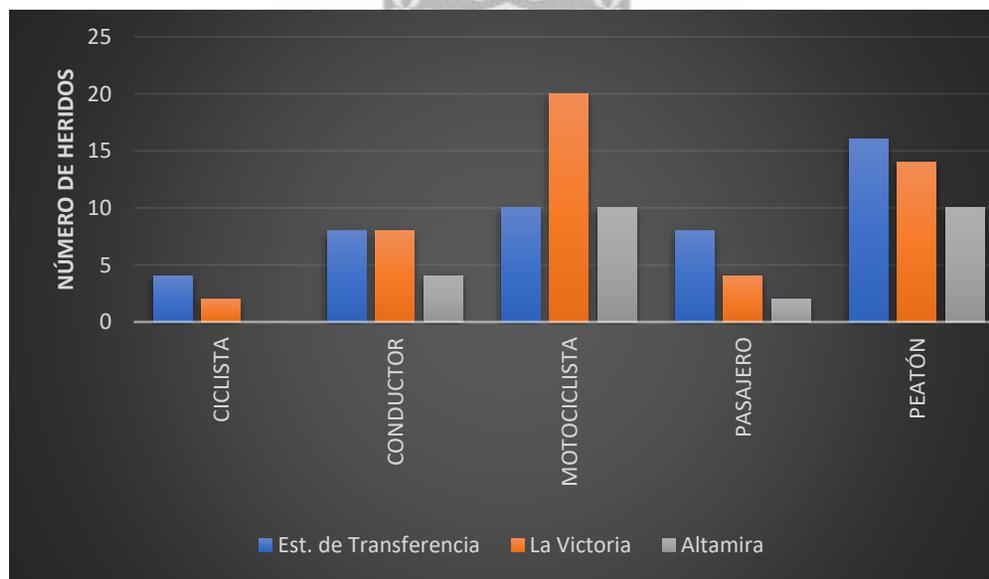
Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Al revisar cuál es la condición de la persona que se ve involucrada en el siniestro con muertos es el sector del portal 20 de Julio donde se obtienen los registros más altos de peatones involucrados en la intersección de la Carrera 5^a con Calle 30^a Sur (3 muertos que representan el 8% del total de la base de datos analizados enero de 2016 a febrero de 2021) y dos ciclistas fallecidos en la intersección de la Carrera 5^a con calle 30d Sur. En el sector de La Victoria se observan 2 muertes (5%) de

peatones en la intersección Carrera 4 Este con Calle 41b Sur y un ciclista en el sector de la Calle 41 Sur con Carrera 3c Este.

Para el sector de Altamira como se mencionó anteriormente dentro de la zona de influencia directa de la estación no hay registros de muertes, sin embargo, para el punto de siniestralidad con muerte ubicado al sur de la estación, se presenta un registro de peatón fallecido en la intersección de Avenida Carrera 13b Este y la Calle 46 Sur. En la gráfica 35 se muestra cómo están conformadas los registros de muertes en las zonas de influencia de cada estación. Asimismo, en la gráfica 36 **Error! No se encuentra el origen de la referencia.** se muestra la condición del herido involucrado en siniestros en cada zona de influencia de cada estación y en la gráfica 37 se muestran los siniestros con daños por estación

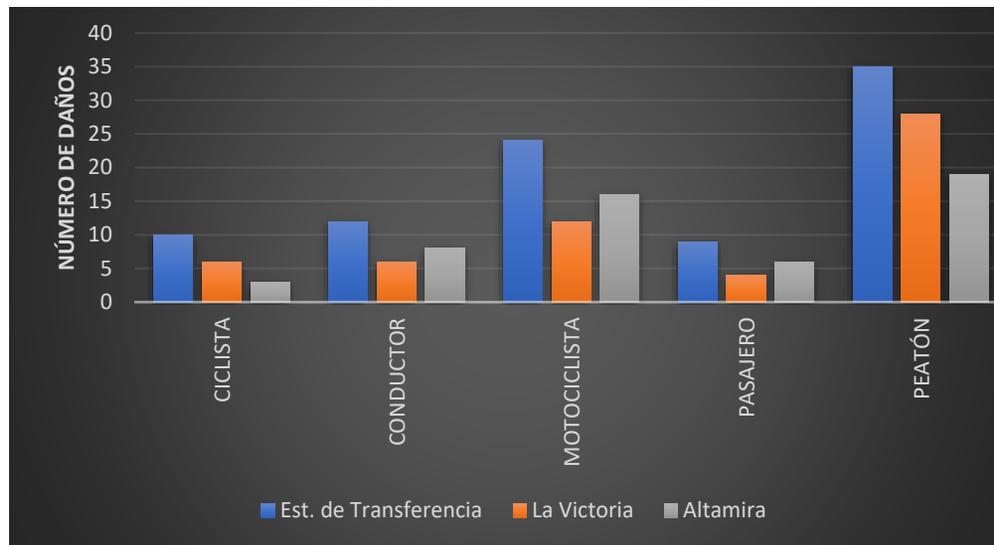
Gráfica 35 Condición del herido por siniestros en zona de influencia de cada estación



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Gráfica 36 Siniestros con daños por estación

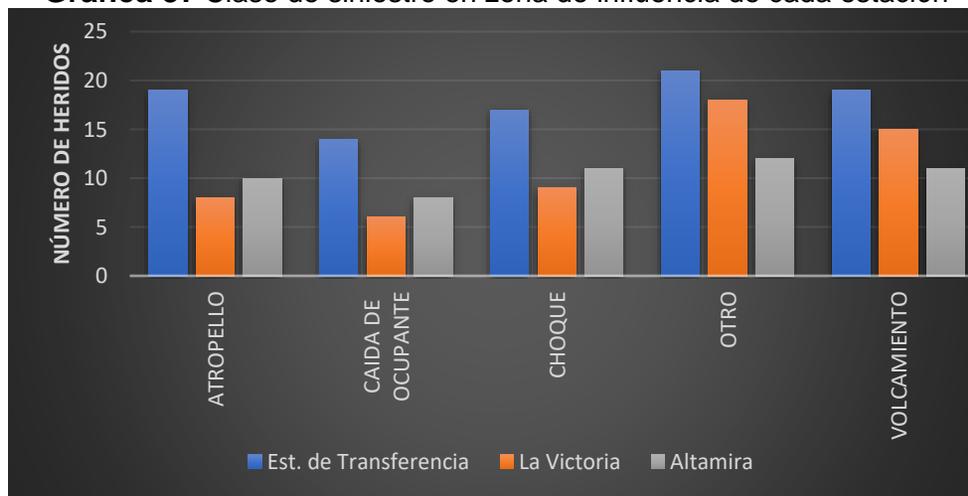


Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

Finalmente, al revisar los registros por tipo de siniestro se observa que el de mayor presencia es la categoría otro (26%), seguido de la categoría volcamiento (23%), choque y atropello con 19% cada uno y finalmente caída de ocupante con 14%.

Gráfica 37 Clase de siniestro en zona de influencia de cada estación



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, 2020

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

Nota: Gráfica elaborada por la Consultoría a partir de información de la Secretaría Distrital de Movilidad

La estación de transferencia presenta el mayor registro de atropellos y volcamientos con el 10% cada categoría. Para la estación La Victoria el volcamiento (8%) y el choque (5%) son los de mayor presencia. Para la estación Altamira las categorías de mayor presencia son volcamiento y choque con 6% de participación cada una. Los porcentajes son evaluados con respecto al total de siniestros en las zonas de influencia de cada estación.

El análisis presentado permite concluir:

- Que se identifica un gran número de eventos con heridos diseminados por toda la zona de análisis, con un especial énfasis sobre los principales corredores viales de la zona.
- De igual manera, los eventos de solo daños se localizan a lo largo y ancho de toda el área de estudio.
-

Lo anteriormente señalado da cuenta de que, en general, la zona presenta altos índices de siniestralidad, incluyendo la localización de las futuras estaciones del Cable, por tanto, las soluciones de tránsito que se evalúen para la mitigación de su impacto en la movilidad de la zona en la fase de diseño deberán propender a la reducción de la accidentalidad en el área.

Al tener en cuenta los reportes de la comunidad el acceso a la movilidad por parte de la población en condición de discapacidad (PCD) se encuentra vulnerada, en el espacio público y en los sistemas de transporte actuales. Los andenes no se encuentran en buen estado, lo que dificulta la movilidad de estas personas, ya sea por falta de pavimentos, por desniveles en los andenes o por la invasión y reducción de los andenes.

Igualmente, las intersecciones semaforizadas no poseen los aditamentos o dispositivos sonoros que orienten a la población invidente y adulto mayor para el cruce por los semáforos peatonales, los cuales por norma deberían existir conforme a lo estipulado en el acuerdo 284 de 2009, por medio del cual se debe adecuar todos los semáforos de la ciudad.

Respecto a estudios relacionados con personas en condición de discapacidad, estos fueron solicitados a las diferentes entidades distritales durante el desarrollo de la fase de recolección de información secundaria. Sin embargo, no nos fue suministrado ningún estudio de esta naturaleza, por lo cual se concluye que los mismos no existen o no han sido desarrollados específicamente para este sector. En todo caso, las soluciones de tránsito y movilidad que se están formulando en la fase de diseño, tienen como especial énfasis a los usuarios en esta condición, en

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

cumplimiento con las políticas distritales en esta materia, garantizándoles su accesibilidad, seguridad y comodidad para el ingreso y salida a cada una de las estaciones del Cable

Equipamientos que se pueden ver afectados, en cuanto a su accesibilidad, especialmente en la etapa de obra. En el siguiente cuadro se dan a conocer los equipamientos más próximos a las obras.

Tabla 50 Equipamientos Afectados en Accesibilidad

BARRIO	EQUIPAMIENTO
La Victoria	Colegio Madre Eliza Roncallo
	Jardín Infantil el Payaso
	Colegio príncipe de Paz
	La entrada de Urgencias Hospital la Victoria
Altamira	Colegio Altamira
	CAPS Altamira

Fuente: Consorcio CS.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

11 CONCLUSIONES

✓ Dimensión Física

En cuanto a los equipamientos, es importante señalar que se identificó en el área de influencia una red de equipamientos, orientada a responder a los requerimientos sociales, funcionales y a la conformación de la estructura urbana, Sin embargo, a lo largo del eje del trazado del cable previsto desde la factibilidad, se identifican de manera preliminar tres sectores potencialmente susceptibles de algún tipo de impacto. El primero, corresponde al Portal 20 de Julio que colinda con el Supercade 20 de Julio; el segundo corresponde al área que se denominará en este estudio nodo de equipamientos, integrado por la Biblioteca Publica la Victoria, Cade la Victoria, Unidad de Servicios la Victoria, y Colegio la Victoria; y, por último, la Unidad de Servicios de Salud Altamira, y el Colegio Altamira Sur Oriental, ubicados al final de la línea prevista en el estudio.

De acuerdo al trazado del proyecto, son muy pocos los equipamientos que serán afectados en accesibilidad en la etapa de la obra, sin embargo, se hace necesario tener consolidado un buen PMT (plan de manejo de tránsito).

✓ Dimensión Social

El trabajo de las Juntas de Acción Comunal es fundamental en la gestión y el relacionamiento con las diferentes entidades del distrito, para atender las problemáticas de los barrios y contribuir al mejoramiento de las condiciones del sector.

La inclusión de las organizaciones sociales, ambientales y de la comunidad, permite registrar la mirada desde la perspectiva de quienes viven en el territorio, plasmando las condiciones actuales de la localidad y como el proyecto podría beneficiar o perjudicar a las comunidades con su desarrollo en las diferentes etapas.

La promoción de competencias ciudadanas permitirá afianzar procesos de apropiación del territorio y la co-construcción de una cultura del cable aéreo con la comunidad residente y población flotante del área de influencia del proyecto.

De acuerdo con los resultados obtenidos en el proceso de diagnóstico de los actores sociales de interés para el desarrollo del proyecto se evidencian necesidades de formación y capacitación en temas asociados a la cultura ambiental, convivencia ciudadana, cuidado y seguridad con perspectiva de género, fortalecimiento de

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

capacidades colectivas para la organización social y comunitaria, Promoción de la gestión del saber social en pro del cuidado de lo público.

✓ Dimensión Ambiental

Revisado el trazado seleccionado, no se observa una afectación sustancial sobre la estructura ecológica principal, entendida esta como rondas de ríos o quebradas, zonas verdes y/o cesiones.

Es importante generar la articulación con las organizaciones ambientales de la localidad ya que presentan alto interés en el desarrollo del proyecto; más aún frente a la expectativa del aumento y/o mejoramiento de zonas verdes en sectores aferente a pilonas (zonas remanentes); así como en la oferta de servicios ecoturísticos teniendo en cuenta cercanía a zonas de protección ambiental como por ejemplo la serranía del Zuque.

La comunidad y organizaciones ambientales identifican la implementación del sistema cable aéreo como una alternativa de transporte limpia que consideran reducirá la contaminación del aire.

✓ Dimensión Económica

En general la zona de intervención se ha venido consolidando por desarrollos informales no planificados, la mayoría regularizados, se presenta bajo porcentaje de planes parciales, incluso se identificó uno solo, en proceso de consulta y solicitud de determinantes ante la SDP. Así las cosas, existe un elevado potencial para el desarrollo de actividades residenciales, dotacionales y comerciales especialmente derivadas de intervenciones urbanas asociadas a las estaciones la Victoria y Altamira.

El comercio informal identificado sobre el trazado, es de tipo callejero estacionario, cuyas mayores concentraciones se presentan en la UPZ la gloria más exactamente en la Victoria.

En términos generales, los predios localizados bajo el trazado corresponden a edificaciones de origen unifamiliar con tipología continua y de baja altura (Entre un (1) piso y tres (3) pisos); varias de ellas igualmente presentan usos de bodega y locales comerciales.

La dinámica urbana, a lo largo del corredor y fundamentalmente en el área de intervención, se encuentra considerablemente influenciada por la centralidad de integración urbana Veinte de Julio. Esta centralidad, marca una fuerte dinámica de comercio y servicios en la ciudad, que genera empleos e induce el tráfico de población flotante incluso desde otros sectores de la ciudad y la región; que

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

fundamentalmente se sirve del sistema de transporte masivo (Transmilenio) para aproximarse a la centralidad y acceder a ellas a través del sistema de espacio público construido. Esa dinámica urbana, ha inducido el incremento en el tráfico peatonal, de bicicletas y vehículos que saturan la red, desencadenado el resurgimiento de los modos convencionales (peatonal) y, el surgimiento de modos alternos para fortalecer la movilidad de la población flotante. Entre estos modos se encuentran las patinetas, bicicletas y bicitaxis. El efecto e impacto de todos estos modos de transporte confluye esencialmente sobre: la Calle 30ª Sur, la Calle 32 Sur, la Carrera 3 y la Carrera 5ª en el sector del Veinte de Julio; y en la Carrera 13B Este y la Calle 42A sur, de Altamira. Igualmente, la Estación Portal Veinte de Julio del sistema Transmilenio, opera como “HUB” que induce y canaliza, el flujo peatonal que en conjunto se consolida en el área de influencia y de intervención, como el origen y destino más frecuentes de los desplazamientos.

✓ **Dimensión Cultural**

El proyecto se percibe por parte de la comunidad, como una oportunidad turística, cultural y de progreso económico para la localidad, siendo un escenario para el desarrollo de proyectos productivos encaminados al emprendimiento.

Las expectativas de la comunidad en gran parte se generan en el desarrollo de actividades culturales en la ejecución del proyecto, especialmente en el programa de cultura ciudadana y en la etapa de operación.

✓ **Dimensión de Movilidad**

En los diversos espacios de participación realizados a la fecha, se identifico adherencia frente al desarrollo del proyecto cable aéreo, ya que puede beneficiar a la comunidad en terminos de movilidad y conectividad.

Con relación al transporte público los residentes del área de Influencia directa manifestaron interés por el proyecto y consideran que a corto o mediano plazo puede ser una gran oportunidad para la integración de los barrios, especialmente con Altamira y Moralba.

se concluye que no existen estudios de movilidad de las personas en condición de discapacidad o no han sido desarrollados específicamente para este sector. En todo caso, las soluciones de tránsito y movilidad que se están formulando en la fase de diseño, tienen como especial énfasis a los usuarios en esta condición, en cumplimiento con las políticas distritales en esta materia, garantizándoles su accesibilidad, seguridad y comodidad para el ingreso y salida a cada una de las estaciones del Cable.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

12 RECOMENDACIONES

Fomentar espacios de participación con la Alcaldía Local para socializar gestionar y articular con los diferentes estudios de la Localidad, para que se conviertan en canales de comunicación que faciliten la gestión interinstitucional.

Desde el IDU se deben seguir propiciando y liderar espacios de articulación con todas la entidades distritales que tengan relación con el proyecto e injerencia en el territorio

Para la elaboración de los estudios y diseños del Cable aéreo San Cristobál, se requiere la participación activa y el empoderamiento del cable, lo que permitirá un trabajo conjunto y de retroalimentación frente a las preguntas y cuestionamientos que la comunidad tiene frente al proyecto, dado que en los diferentes espacios de participación las principales inquietudes confluyen en la operación del cable, mas que conla propia construcción.

Con el propósito de realizar unas recomendaciones que logren integrar todos los temas tomados en el capítulo de la dimensión económica, se segmentarán tres temas principales: la población, el mercado laboral y el comercio.

Con respecto al primero, los datos presentados permiten concluir que el perfil del habitante de la zona de influencia del proyecto es altamente beneficiado por la construcción y puesta en marcha del cable aéreo teniendo en cuenta que este le permite disminuir los tiempos y costos de desplazamiento hacia el lugar de estudio y/o trabajo. Es importante lograr la integración tarifaria del sistema de transporte de la ciudad con el cable.

Con relación al mercado laboral los trabajos provenientes de actividades económicas como la construcción fueron altamente afectados como resultado de las medidas que tomaron los gobiernos ante la crisis sanitaria causada por el coronavirus, no obstante, en la actualidad juegan un papel estratégico en la recuperación económica de los países, por lo tanto, se recomienda incentivar esta actividad económica y promover la economía local por medio de la generación de puestos de trabajo para la población colindante al proyecto; de esta forma, mejorarán la calidad de vida de los habitantes de la localidad.

Por último y en lo que se refiere al sector comercial, se recomienda realizar un trabajo con el mercado informal buscando disminuir el impacto que se pueda generar por la llegada de nuevos comerciantes. Considerando que, adicional a la afectación económica que podría generar a los negocios, se podría ver afectado el espacio público.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTÁ D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

Para la fase de diseño deberán tenerse en cuenta las siguientes recomendaciones desde el punto de vista de la especialidad de tránsito y transporte:

Dado que existe una alta vulnerabilidad del peatón, especialmente es la estación de transferencia y la estación intermedia, deben garantizarse accesos seguros para estos actores a las futuras estaciones por medio de medidas de pacificación del tráfico y cruces seguros semaforizados o a desnivel, según sea el resultado de las evaluaciones realizadas en el estudio de tránsito. Se hará especial énfasis en la peatonalización de corredor de accesibilidad a cada estación, con acceso restringido para los vehículos.

Se debe diseñar la señalización y los dispositivos de control adecuados que prioricen el cruce de peatones y bicicletas, considerando la interacción con los paraderos y las rutas de transporte público que circulan por la zona, de forma tal que se garantice una articulación armoniosa y organizada que proteja a estos actores y reduzca los elevados índices de accidentalidad en la zona de cada estación.

Considerando que las estaciones van a generar demanda de viajes peatonales y de bicicletas que hoy no existen en las inmediaciones de las estaciones, los accesos y cruces futuros deberán dimensionarse de tal forma que provean zonas de seguridad y protección para los usuarios, con énfasis en aquellos que presentan una movilidad reducida, incluyendo los flujos que hoy ya circulan por la zona durante las horas de mayor dinámica de las actividades de la zona en función de los usos del suelo actuales y proyectados.

Dado que todo proyecto de transporte se convierte en una oportunidad de mejorar las condiciones de integración y armonización de la infraestructura con el entorno, cada estación debe proveer a la zona una infraestructura moderna, con espacios suficientes y condiciones de movilidad óptimas, que incentiven el acceso al sistema a través de modos sostenibles como a pie, en bicicleta o en transporte público, además de permitir el desarrollo de servicios anexos, que modernicen y dinamicen la integración social y la seguridad de los desplazamientos de los distintos usuarios, sin importar su género, raza, grupo social o cualquier otro factor.

Al interior de las estaciones, se deberán garantizar los espacios suficientes para esperar o guarecerse, por medio de ambientes amplios, agradables y amigables, con niveles de servicio adecuados para la proyección futura de la demanda en la hora de mayor congestión, garantizando una movilidad y estadía cómoda y segura para los usuarios al interior de las mismas.

A partir de los resultados del diagnóstico de actores sociales se recomienda en las etapas posteriores del proyecto, desarrollar estrategias que garanticen los derechos

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

de todos los ciudadanos y ciudadanas evitando condiciones que puedan afectar la equidad e igualdad de la participación en la construcción y operación del sistema cable; así como, en los proyectos complementarios que se desarrollan desde entidades del distrito como Secretaría del Hábitat en tono a la revitalización de la localidad, proyecto en el cual el cable es elemento central.

Promover una participación mayor de los diferentes sectores poblacionales en los estadios del ciclo vital, a través de los diferentes programas de gestión social a desarrollar en las siguientes etapas del proyecto.

Se recomienda articular acciones con las organizaciones sociales, comunitarias y ambientales identificadas en el AID del proyecto, en función de favorecer el desarrollo de competencias ciudadanas y apropiación de lo público en los grupos poblacionales y comunidad en general que habita el área de influencia del proyecto.

En todas las etapas del proyecto (preliminar, construcción y operación) se recomienda, de acuerdo con las necesidades evidenciadas con las JAC del AID del proyecto, desarrollar acciones de formación, capacitación y sensibilización frente al desarrollo de conductas prosociales que favorezcan la convivencia y cultura ciudadana; así como, promover la apropiación del territorio a través de acciones colectivas entre la comunidad y las entidades locales y distritales que tienen injerencia en el proyecto cable aéreo en San Cristóbal.

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
---	--	---

13 BIBLIOGRAFÍA

ESE San Cristóbal . (2014). *Diagnóstico Local con Participación Social-Localidad San Cristóbal*. Bogotá: ESE San Cristóbal.

IDU. (2020). *Capítulo 13: Diálogo Ciudadano y Comunicación Estratégica*. Bogotá: Instituto de Desarrollo Urbano.

Secretaría Distrital de Movilidad-SDM, ETMVA. (2014). *Estudio social para el corredor de transporte por cable en la localidad de San Cristóbal de Bogotá*. Bogotá: SDM.

Secretaría Distrital de Planeación. (2020). *Plan de Ordenamiento Territorial- Documento de diagnóstico*. Bogotá: Secretaría Distrital de Planeación .

Secretaría Distrital de Planeación SDP. (2017). *Diagnóstico de los principales aspectos territoriales, de infraestructura, demográficos y socioeconómicos*. Bogotá: Secretaría Distrital de Planeación .

Secretaría Distrital de Planeación; DANE. (2017). *Encuesta Multipropósito*. Bogotá: SDP.

Secretaría Distrital de Salud. (2015). *Atlas Salud Pública*. Bogotá: Secretaría Distrital de Salud.

Secretaría Distrital de Planeación (2018). *Proyecciones de población para el total de la ciudad 2005-2050, a nivel de localidad 2005-2035*. Bogotá: Secretaría Distrital de Planeación.

Beatriz Nates Cruz. Soportes teóricos y etnográficos sobre conceptos de territorio. Octubre 22 de 2010

Alcaldía de Medellín. (2021). El Metro de la 80 es esperanza y vida. Disponible en: <https://www.medellin.gov.co/irj/portal/medellin?NavigationTarget=contenido/9274-El-Metro-de-la-80-es-esperanza-y-vida>

BID. (2015). Cables Aéreos: Una solución de movilidad para zonas marginadas. Banco Interamericano de Desarrollo. Blogs IADB. Disponible en: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/cables-aereos/#comments>

	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	
---	--	---

CCB, Cámara de Comercio de Bogotá (2021). Observatorio de la Región Bogotá – Cundinamarca. Portal Geográfico. Disponible en <https://ccbogota.maps.arcgis.com/home/index.html>

CCB, Cámara de Comercio de Bogotá (2021). Macrosectores. Economía, dinámica incluyente e innovadora. Disponible en <https://opendatabogota.ccb.org.co/macrosectores>

CCB, Cámara de Comercio de Bogotá (2021). Todo sobre código CIU. Disponible en <https://www.ccb.org.co/Inscripciones-y-renovaciones/Todo-sobre-el-Codigo-CIU>

Cuevas A, M. (2020). Más de 13 mil empleos se generan con la reactivación de obras del IDU. Alcandía de Bogotá. Disponible en: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/empleos-generados-por-obras-del-idu>

DANE, Dirección de Censos y Demografía (DCD). DANE –Departamento Administrativo Nacional de Estadística– (2018). Censo Nacional de Población y de Vivienda 2018 [documento en línea]. Disponible en <http://microdatos.dane.gov.co/index.php/catalog/643/datafile/F11>

EDU. (2020). Obras públicas en Medellín generaron más de 50.000 empleos directos en 2020. Empresa de Desarrollo Urbano. Disponible en: <http://www.edu.gov.co/noticias/item/189-obras-publicas-en-medellin-generaron-mas-de-50-000-empleos-directos-en-2020#!>

Herrera J.A. (2015). Impacto de la construcción del cable aéreo en Ciudad Bolívar. Secretaría de Desarrollo Económico. Observatorio de desarrollo económico. Disponible en: <https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/construccion/impacto-de-la-construccion-del-cable-aereo-en-ciudad-bolivar>

Megabús. (2021). Boletín – Preguntas Megacable. Disponible en: <https://megabus.gov.co/index.php/noticias-megabus-en-marcha/193-boletin-preguntas-megacable>

Metro de Medellín. (2014). Nuestro Tranvía Ayacucho y sus dos cables. Para quienes vivimos la ciudad metro a metro. Medellín, Colombia. [documento en línea]. Disponible en [https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/1/archivos_metro/al-dia/NUESTRO-TRANV%C3%8DA/Edici%C3%B3n%2012,%20marzo%20de%202014.pdf](https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/1/archivos_metro/al-dia/NUESTRO-TRANV%C3%8DA/Edici%C3%B3n%202012,%20marzo%20de%202014.pdf)

Metro de Medellín. (2012). Revista Metro. Metrocable: un eje de desarrollo para el Valle de Aburrá. [documento en línea]. Disponible en

 <p>ALCALDIA MAYOR BOGOTA D.C. Instituto DESARROLLO URBANO</p>	<p>ACTUALIZACIÓN, AJUSTES Y COMPLEMENTACIÓN DE LA FACTIBILIDAD Y LOS ESTUDIOS Y DISEÑOS DEL CABLE AÉREO EN SAN CRISTÓBAL, EN BOGOTÁ D.C.</p>	 <p>CONSORCIO CS Caly Mayor Colombia S.A.S. Supering</p>
--	--	--

https://www.metrodemedellin.gov.co/Portals/1/Images/Contenido/REVISTAS-OTROS/2011_mag_metrocable.pdf

Secretaría de Desarrollo Económico (2020). ¿Cómo le fue a la economía bogotana? [documento en línea]. Disponible en https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/files_articulos/como_le_fue_a_la_economia_bogotana.pdf

Secretaría de Desarrollo Económico (2020). Resultados herramienta de focalización empresarial San Cristóbal. [documento en línea]. Disponible en https://observatorio.desarrolloeconomico.gov.co/sites/default/files/corazones_productivos_archivos/san_cristobal.pdf

SDP. (2017). Encuesta Multipropósitos. Visor. Disponible en: <https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=c984e588b0764efbb424ffc2207b5cf6>

SDP. (2020). Plan de Ordenamiento Territorial – POT. Proceso de revisión del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C. Documento diagnóstico. Diagnóstico por localidad. No. 4 San Cristóbal. [documento en línea]. Disponible en http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/04_san_cristobal_-_diagnostico_pot_2020_version_2.pdf

SDP. (2020). Visor de población Bogotá D.C. Secretaría Distrital de Planeación. Disponible en: <https://sdpbogota.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=baabe888c3ab42c6bb3d10d4eaa993c5>

Torres L. (2019). TransMiCable y el empleo que genera en Ciudad Bolívar. Conexión Capital. Disponible en: <https://conexioncapital.co/transmicable-empleo-ciudad-bolivar/>

Trujillo R. H. (2013). Dinámica de la construcción por uso Localidad San Cristóbal 2002-2012. [documento en línea]. Disponible en <https://www.catastrobogota.gov.co/sites/default/files/archivos/san%20crist%C3%B3bal.pdf>