

DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE

Proyecto Integral de Revitalización en el ámbito del Cable Aéreo Potosí, localidad de Ciudad Bolívar

Diagnostico

Secretaría Distrital del Hábitat

Subsecretaría de Coordinación Operativa
Subdirección de Operaciones

2023

Aprobó: Nadya Milena Rangel Rada – Secretaria Distrital del Hábitat (SDHT)
Deyanira Ávila Moreno – Secretaria Distrital de Movilidad (SDM)
Diego Sánchez Fonseca – Director General Instituto de Desarrollo Urbano (IDU)

Revisó: Oscar Ramírez Marín – Director Técnico de Predios (IDU)
Juan Carlos Arbeláez Murillo – Subsecretario de Coordinación Operativa (SDHT)
Edson Martínez Baena – Subdirector de Operaciones (SDHT)

Proyectó: Alba Cristina Melo Gómez – Contratista (SDHT)
Andrey Didier Rey Venegas – Contratista (SDHT)
Kevin Santiago Gómez Castro – Contratista (SDHT)
Alex Andrés Correa Gutiérrez – Contratista (SDHT)
Sergio Arturo Sánchez Salamanca – Contratista (SDHT)

Contenido

Contenido

2023.....	1
Contenido	2
1 INTRODUCCIÓN	4
CAPITULO 1 – ORIENTACIONES PRELIMINARES.....	5
1.1 EL POT (DECRETO 555 DE 2021).	5
1.3 EL PLAN DE DESARROLLO LOCAL DE CIUDAD BOLÍVAR.	12
1.4 LA UPL ARBORIZADORA	12
1.5 LOCALIZACIÓN DEL TERRITORIO	17
1.5.1 Trazado del cable aéreo	18
ESTACIÓN PORTAL SUR	20
ESTACIÓN SANTA VIVIANA	21
ESTACIÓN POTOSÍ	22
1.5.2 Ámbito de estudio GENERAL	22
1.5.3 Ámbito de influencia directa	23
Tabla 4. Sectores catastrales PIR-CAP	24
Tabla 5. Áreas de los sectores con las diferentes condiciones de riesgo y amenazas.	26
Tabla 8. Oferta de espacios públicos del ámbito	32
1.6 JUSTIFICACIÓN	36
Tabla 1. Árbol de problemas	38
1.7 OBJETIVOS Y ALCANCES	39
Objetivo general	39
1.6.1 Objetivos específicos	40
1.6.2 Alcances	41
3. Tabla 2. Árbol de objetivos	41
1.8 METODOLOGÍA	42
1.8.1 Plan de trabajo	42
1.8.2 Estrategia de participación	43
Objetivo de la estrategia	44
Tabla 1. Matriz de actores sociales y comunitarios	46
Tabla 4. Matriz de involucrados	47
CAPITULO 2- DIAGNÓSTICO DEL TERRITORIO	50

1.8 ESTRUCTURA ARQUITECTÓNICA Y URBANA.....	50
1.8.1 Modelo de ocupación y tejido urbano	52
1.8.2 Integración urbano regional	54
Tabla 3. Comparativo poblacional regional del PIR-CAP	55
Tabla 4. Comparativo déficit poblacional regional del PIR-CAP	57
Imagen 2. Densidad poblacional regional del PIR-CAP.	59
Imagen 3. oferta de espacio público y de equipamientos regional del PIR-CAP.	59
Imagen 3. índices de pobreza multidimensional regional del PIR-CAP.....	60
1.8.3 Instrumentos, usos y tratamientos.....	61
1.9 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DEL CUIDADO.....	62
Tabla 15. Equipamientos y espacio público por áreas influencia del PIR-CAP.....	63
1.9.1 Movilidad, accesibilidad e integración funcional.....	64
Tabla 6. Siniestralidad en el periodo de 2022.	66
1.9.2 Equipamientos y servicios urbanos.....	66
1.9.3 Sistema de servicios públicos.....	69
1.10 ESTRUCTURA AMBIENTAL Y DE ESPACIO PÚBLICO	70
Tabla 8. Oferta de espacios públicos del ámbito.....	74
Tabla 5. Áreas de los sectores con las diferentes condiciones de riesgo y amenazas.	75
1.11 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y PRODUCTIVA.....	76
1.11.1 Estratificación, usos y destinos.....	77
1.11.2 Composición y crecimiento poblacional.....	78
1.11.3 Desigualdad, mercado laboral y emprendimiento	80
Mapa 4. Densidad de población pobre multidimensional.....	81
1.5.3.2. Mercado laboral.	82
Mapa 5. Diversidad de la oferta de empleo.	82
1.12 PROCESOS SOCIALES Y CULTURALES	83
1.12.1 Patrimonio cultural material, inmaterial y natural.....	84

1 INTRODUCCIÓN

Considerando la necesidad de restringir conflictos y potenciar oportunidades para el desarrollo equitativo de los territorios y sus habitantes, a propósito de la ejecución y puesta en funcionamiento del proyecto de transporte del Cable Aéreo Potosí PIR-CAP, mediante el presente documento se propone formular un conjunto de lineamientos, estrategias, mecanismos e intervenciones orientadas hacia la revitalización integral del territorio.

Lo anterior propuesta se justifica al identificar una relación directa entre la pérdida de vitalidad de los territorios y los conflictos descritos en el informe de alertas tempranas. La pérdida de vitalidad del territorio se evidencia por la baja dinámica de sus actividades económicas, disminución en los precios del suelo, disminución de empleo; inseguridad en el espacio público, conflictos de convivencia; baja calidad de aire, contaminación de cuerpos de agua, recurrencia de residuos en el espacio público; deterioro de las edificaciones y el espacio público, entre otros aspectos que complementen la permanencia, el bienestar y el desarrollo de la población en el territorio.

El Proyecto Integral de Revitalización en torno al Cable Aéreo Potosí PIR-CAP hace parte de la implementación de la estrategia integral de revitalización que incorpora el Acuerdo Distrital 761 de 2020, por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024, “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del Siglo XXI”; y toma lugar en el Proyecto de Inversión 7641 de la Subdirección de Operaciones de la Subsecretaría de Coordinación Operativa de la SDHT, respondiendo a la meta sectorial 234 del PDD “Gestionar (7) proyectos integrales de desarrollo, revitalización o renovación buscando promover la permanencia y calidad de vida de los pobladores y moradores originales así como los nuevos”.

La formulación y ejecución de intervenciones a partir de las estrategias, mecanismos y acciones de gestión concertadas con los actores involucrados y bajo una agenda pública común, permitirá generar procesos permanentes y sostenibles de vitalidad del territorio, por tratarse de una cualidad espontánea de los territorios, definida por la relación entre el dinamismo del desarrollo urbano y el bienestar social de la población. Se concluye que la revitalización es una alternativa coherente con el nivel de respuesta requerido por los conflictos y oportunidades de una localidad, con procesos de gestión comunitaria e institucional que demandan ser integrados y fortalecidos. Más aún, si se considera que potenciar la vitalidad de un territorio se traduce en la capacidad de una sociedad para mejorar, potenciar y evolucionar favorablemente su territorio, a partir del fortalecimiento de sus modos de vida y de la sostenibilidad social, ambiental y económica.

CAPITULO 1 – ORIENTACIONES PRELIMINARES

El sector objeto de intervención del Proyecto Integral de Revitalización en el ámbito del Cable Aéreo Potosí (PIR-CAP) comprende una amplia zona del suroccidente de la ciudad, localizada en el límite entre la localidad de Ciudad Bolívar y el municipio de Soacha.

Se enmarca en lo contemplado en los instrumentos y políticas de superior jerarquía, entre los cuales se encuentran:

1.1 EL POT (DECRETO 555 DE 2021).

El Plan de Ordenamiento Territorial, establece en el libro II, en el componente general, título 1. contenido estratégico del plan, Capítulo único, los desafíos, políticas, principios rectores, estrategias y objetivos de largo plazo del ordenamiento territorial en el Artículo 2. “*Desafíos del ordenamiento territorial del Distrito Capital*, entre otros.

1. “*El desafío regional: Consolidar una gobernanza regional eficiente y responsable, que garantice la sostenibilidad ambiental, el desarrollo social y la competitividad, así como la vida digna, la movilidad, el acceso equitativo a las oportunidades, en el marco de la solidaridad y confianza entre los territorios con los cuales Bogotá comparte relaciones funcionales*”.

El sector objeto de intervención del Proyecto Integral de Revitalización en el ámbito del Cable Aéreo Potosí (PIR-CAP) comprende una amplia zona del suroccidente de la ciudad, que limita con el municipio de Soacha, y comparte una amplia zona del territorio que estaría cubierta por la demanda de usuarios del cable aéreo, además, el municipio de Soacha adelanta a su vez los análisis para desarrollar un cable aéreo que conectaría la autopista sur con los sectores de Ciudadela Sucre, y que se integraría con el CAP.

3. “*El desafío de la solidaridad: Hacer de Bogotá una ciudad cuidadora, resolviendo los desequilibrios en las posibilidades que ofrecen los diversos territorios de la ciudad para el acceso a viviendas y empleos dignos, y el disfrute democrático, igualitario y con calidad de las infraestructuras de servicios, equipamientos y espacios públicos que dan soporte al desarrollo equilibrado del territorio*.”

El PIR-CAP se plantea dentro de sus alcances actualizar y fortalecer los sistemas urbanos de soporte, el incremento del espacio público efectivo, la conexión con corredores de movilidad peatonal y ecosistémica, la regulación de la expansión urbana, la gestión de áreas de protección por riesgo, entre otras condiciones requeridas, para configurar el territorio de borde de manera integral, y en coherencia con el modelo de ocupación previsto en el POT, con el fin de valorizar, recuperar y potenciar los valores ambientales y culturales preexistentes.

5. “*El desafío de gobernanza y administración local: Ordenar los territorios para la vida de proximidad y con mayor corresponsabilidad entre sus autoridades y sus habitantes en relación con el espacio urbano y rural, reforzando sus singularidades, sus patrimonios y sus identidades y permitiendo una mejor gobernanza de las decisiones y actuaciones urbanísticas en Bogotá, garantizando una participación incidente y representativa de todas las poblaciones del Distrito*”.

En cumplimiento de este desafío el PIR-CAP se plantea dentro de sus alcances la reducción de los procesos de fragmentación del tejido social y de segregación residencial presentes, encontrando

consensos y fortaleciendo la identidad local, a través del proyecto integral, favoreciendo el dialogo y la gestión compartida entre comunidades y entidades, que fomenten la seguridad, la apropiación y el arraigo territorial.

6. El desafío del hábitat sostenible: Intervenir los entornos urbanos y rurales con soportes suficientes, programando vivienda digna y entornos vitales, seguros y accesibles, promoviendo diferentes soluciones habitacionales de calidad, diversas y óptimas para responder a las necesidades habitacionales mediante una gestión integral del hábitat”.

El proyecto integral de revitalización PIR-CAP propone en sus lineamientos el desarrollo de proyectos urbanos, que generen oferta de infraestructuras urbanas que aporten al reequilibrio del territorio, a través de la oferta de vivienda, de espacio público, de equipamientos y servicios urbanos que reduzcan los déficits presentes de cobertura y permitan revitalizar los sectores aferentes al corredor del cable aéreo.

Para responder a esos desafíos se proponen, en el artículo 3, las políticas de largo plazo del POT, entre las cuales se desatacan y tiene relación directa con el proyecto del PIR-CAP, las siguientes:

“2. Política de Movilidad Sostenible y Descarbonizada. Se orienta a privilegiar los desplazamientos en modos de transporte activos, de cero y bajas emisiones... conecten la ciudad con la región, soporten una ciudad de proximidad, cuidadora e incluyente, mejoren las condiciones de accesibilidad de las zonas de origen informal e incorpore el desarrollo orientado al transporte y la revitalización alrededor de las infraestructuras de movilidad.

Esta Política se soporta en la construcción de cinco líneas de metro, dos regiotram y siete cables aéreos...buscan establecer una movilidad sostenible y segura en el marco de la descarbonización de los viajes en el Distrito Capital”.

Dentro de los siete cables previstos se incluyen proyectos integrales de revitalización en el entorno de los cables aéreos, que nacen del entendimiento de que los efectos generados por la ejecución y puesta en funcionamiento de nuevas intervenciones públicas de desarrollo urbano, en este caso el Cable Aéreo Potosí (CAP), generan oportunidades para la gestión de proyectos que potencien las sinergias que se desencadenan para la mejora del entorno en sectores del territorio, predominantemente de origen informal y con significativos déficits en sus soportes urbanos, mediante la integración de proyectos de otros sectores y del mismo sector hábitat, en el marco de un esquema articulado que prioriza el enfoque territorial.

Para dar cumplimiento a este mandato de políticas, se plantea en el POT, en el artículo 4 “*Principios rectores del ordenamiento territorial*”, en los siguientes principios, los elementos que le dan marco al PIR-CAP:

“5. Enfoque de cuidado en el ordenamiento territorial, a través de equipamientos y servicios de cuidado y sociales articulados, próximos, accesibles, asequibles y equitativamente distribuidos en el territorio, para reconocer, redistribuir y reducir el tiempo dedicado, especialmente por mujeres en sus diversidades, al trabajo de cuidado no remunerado, con el fin de devolverles a las personas cuidadoras tiempo para su descanso y respiro, formación, generación de ingresos, goce de una vida libre de violencias y promoción de su autonomía.

9. Enfoque de cuidado en el ordenamiento territorial, a través de la promoción de la territorialización del sistema de cuidado, una mejor localización y distribución en el uso del tiempo asociado a las actividades de la vida cotidiana, domésticas y de cuidados en el territorio, así como la prescripción de estándares de accesibilidad y acceso universal a los servicios del Distrito Capital.

3. Participación democrática y la asociación de la ciudadanía en la transformación o conservación del territorio, como garantía de apropiación y cuidado de lo público y de aquello que nos une.

Con respecto a los objetivos, En el artículo 5: Objetivos, se identifican los siguientes, relacionados con el PIR-CAP:

“4: “Revitalizar la ciudad a través de intervenciones y proyectos de calidad. El Distrito Capital busca revitalizar y embellecer la ciudad, incentivando la producción de vivienda y soluciones habitacionales que promuevan la conservación de los barrios y edificios de importancia arquitectónica y urbanística, cualificando los barrios consolidados, y los asentamientos legalizados, desarrollando nuevas piezas ejemplares de ciudad y focalizando el mejoramiento integral y la renovación urbana en la modalidad de revitalización en sectores estratégicos, promoviendo la permanencia de moradores, unidades productivas y propietarios en los proyectos que transforman el territorio”.

5. Promover el dinamismo, la reactivación económica y la creación de empleos. El Distrito Capital busca cualificar las zonas de aglomeración económica existentes y asegurar la disponibilidad de espacios adaptados a las nuevas necesidades de empresas industriales, teniendo en cuenta la necesaria evolución de las actividades de producción y las posibilidades de una cohabitación de actividades productivas y residenciales. Así mismo, promueve la permanencia de las industrias tradicionales en el tejido urbano, mejorando los entornos urbanos donde se aglomeran dichas industrias tradicionales, y el reconocimiento de la vivienda como un espacio con potencial productivo y de generación de ingresos para las familias.

6. Reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador. El Distrito Capital busca corregir la inequidad en el acceso a los servicios públicos y sociales de la ciudad y avanzar hacia la convergencia de la calidad de vida en los diversos territorios que lo conforman, promoviendo la territorialización del Sistema Distrital de Cuidado, facilitando la localización de equipamientos, soluciones habitacionales y actividades generadoras de empleo. Para lograr este objetivo el Distrito establece mecanismos de traslado de cargas urbanísticas a las zonas más deficitarias de la ciudad para la habilitación de equipamientos y de espacio público, así como adoptar decisiones y adelantar acciones encaminadas a generar una red de movilidad sostenible, limpia, segura, asequible y eficiente que reduzca las desigualdades en el acceso a las oportunidades urbanas, especialmente para los hogares más vulnerables.

En el artículo 13, se establecen los “Principios orientadores de la definición del Modelo de Ocupación Territorial -MOT”, entre los cuales se identifican los siguientes que se relacionan con el PIR-CAP:

1. “Reconocimiento de los hechos regionales y metropolitanos para responder desde el MOT con decisiones de ordenamiento y proyectos de impacto regional, que aporten a la construcción de la visión de integración regional en sus escalas metropolitana y de la Región Central.

5. Revitalización de las áreas consolidadas para mejorar la calidad ambiental y paisajística de los barrios de Bogotá, la percepción de seguridad en el espacio público, aumentar la oferta de espacios de encuentro y servicios sociales del cuidado y aportar a la reactivación económica.

En el libro III, componente urbano, capítulo 1, política, principios rectores, estrategias y objetivos del ordenamiento urbano, se establecen en el artículo 103 “*Principios rectores del ordenamiento en el componente urbano*” los siguientes principios que se relacionan directamente con el PIR-CAP:

“3. Descarbonizar la movilidad. A través del presente Plan, el Distrito Capital consolida la red de metros, trenes de cercanía, cables y facilita la electrificación de otros corredores de transporte público, promoviendo además su integración modal y operativa con la red de infraestructura para la movilidad, a través de:

a. La programación y organización de la ciudad para darle paso a cinco líneas de metro, dos trenes regionales -Regiotram, siete cables, el Corredor Verde de la Séptima y la consolidación de una red de corredores verdes de alta y media capacidad.

6. Promover la oferta de equipamientos y servicios dotacionales en la ciudad y en particular en sus áreas deficitarias, facilitando su localización en cualquier sitio de la ciudad que los requiera, sin condición de escala, pero cumpliendo requisitos de implantación y mitigación de acuerdo con su tamaño y aforo y generando mecanismos normativos que le garanticen a la ciudad no solo la habilitación de suelo para su localización, sino la construcción efectiva de los mismos, en menos tiempo”.

En el libro VII, contenido programático, en el Artículo 565 “*Programas del Plan de Ordenamiento Territorial*”, se identifican los siguientes programas y subprogramas relacionados con el PIR-CAP:

“Artículo 567. Programa para descarbonizar la movilidad. El programa aporta a los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial de Mejorar el ambiente urbano y de los asentamientos rurales y al de Reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador. Se apuesta por reducir las emisiones de GEI a través del aumento de modos de transporte con menor huella de carbono y eficiencia energética y por la generación de entornos vitales alrededor de las infraestructuras de movilidad lo cual requiere de la consolidación de la malla arterial e intermedia en perfiles completos para dar continuidad a los flujos y dinámicas de movilidad. A través de este programa el Distrito Capital consolida la red de metros, trenes de cercanía, cables y facilita la electrificación de otros corredores de transporte público, promoviendo además su integración modal y operativa con la red de infraestructura para la movilidad. Contribuye a concretar los propósitos de la Estructura Funcional y del Cuidado”.

Contiene los siguientes subprogramas relacionados con el PIR-CAP:

“2. Subprograma red corredores de cable aéreo: Tiene como objetivo la construcción de una red de cables aéreos para garantizar la prestación efectiva del servicio del transporte público, urbano, rural y regional. La Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector, será el responsable de la coordinación en la planeación y estructuración de este subprograma, el cual deberá ser ejecutado por las entidades competentes.

Meta: 7 cables construidos, cuyos proyectos estructurantes son: Cable aéreo Reencuentro-Monserrate - Santa fe.

Cable aéreo San Cristóbal (ramal Juan Rey) de la Victoria a Juan Rey-Cable aéreo San Cristóbal Altamira.

Cable aéreo Tres Esquinas - (Potosí-Sierra Morena) Soacha Cazuca Sierra Morena- Fase I.

Artículo 568. Programa para la vitalidad y cuidado. El programa aporta a los objetivos del Plan de Ordenamiento Territorial Revitalizar la ciudad y a reducir los desequilibrios y desigualdades para un territorio más solidario y cuidador a través de intervenciones y proyectos de calidad orientados a garantizar el sistema de servicios sociales del cuidado y servicios básicos, de modo que se genere un mayor equilibrio territorial y se garantice un mayor acceso de los ciudadanos a los servicios que le permitan ejercer mejor, y de manera más próxima, sus derechos. Adicionalmente, se soporta en la prestación efectiva de los servicios públicos en el marco de la sostenibilidad y la eficiencia energética y soporte territorial y regulación para la conformación de ecosistemas digitales en el marco de la sostenibilidad territorial y de calidad en el acceso a las TIC. Contribuye a concretar los propósitos de la Estructura Funcional y del Cuidado y la Estructura Integradora de Patrimonios”.

Contiene los siguientes subprogramas relacionados con el PIR-CAP:

1. Subprograma de cualificación, conectividad ambiental y funcional del sistema de espacio público peatonal y de encuentro con las demás estructuras territoriales. Tiene como propósito cualificar espacios públicos existentes y mejorar la conectividad ambiental y funcional de nuevos proyectos del espacio público peatonal y de encuentro con los demás sistemas de las estructuras territoriales para mejorar su accesibilidad, vitalidad, seguridad y sostenibilidad. El IDRD y El Jardín Botánico en coordinación con entidades competentes, serán las responsables de la ejecución de este subprograma.

Meta: 18 parques cualificados y ejecutados, entre cuyos proyectos estructurantes se encuentra: Conexión del parque ALTOS DE LA ESTANCIA con su contexto.

4. Subprograma de promoción de áreas de servicios sociales para el cuidado. Tiene como propósito la consolidación de una red de nodos de equipamientos urbanos para promover mayor cobertura de prestación de servicios sociales para el cuidado con criterios de multifuncionalidad. Busca además el Aprovechamiento de suelo para la optimización e hibridación de servicios sociales en equipamientos. Pretende la territorialización del cuidado a partir de la localización de equipamientos de proximidad que contribuyan a equilibrar la localización de servicios sociales en el suelo urbano.

La Secretaría Distrital de la Mujer y Hábitat coordinará con las Secretarías de Integración Social, Salud, Educación, de Cultura y Seguridad, en coordinación con entidades competentes, serán las responsables de la ejecución de este subprograma.

Dentro de sus metas se encuentra: 16 nodos de equipamientos conformados. 45 manzanas del cuidado (22 con ancla de SDIS), Equipamientos multifuncionales para servicios del cuidado en UPL deficitarias, 26 Equipamientos culturales,

7. Subprograma Barrios vitales y redes peatonales. Tiene como propósito la consolidación de las zonas y nodos de intercambio modal para optimizar viajes, la accesibilidad, conectividad al transporte que contribuyan al aprovechamiento eficiente del suelo de su zona de influencia para la localización de servicios sociales y cualificar la malla de proximidad y del cuidado para garantizar

la accesibilidad y el uso, goce y disfrute del espacio público para la movilidad. La Secretaría Distrital de Movilidad como cabeza del sector, será la responsable de la coordinación en la planeación y estructuración de este subprograma, el cual deberá ser ejecutado por las entidades competentes.

Meta: 33 barrios vitales (10 en corto plazo, 10 mediano plazo y 13 largo plazo). 33 Barrios Vitales, Red de infraestructura peatonal en UPL San Cristóbal, UPL Arborizadora.

Red de urbanismos tácticos sociales – RUTAS: Proyectos de apropiación del espacio público, inclusión y cohesión social, y urbanismos alternativos que promuevan la participación ciudadana y el reverdecimiento.

En ese contexto se propone el proyecto integral de revitalización en el entorno del cable aéreo Potosí (PIR-CAP).

1.2 EL PLAN DE DESARROLLO DISTRITAL (ACUERDO DISTRITAL 761 DE 2020).

En el Plan de Desarrollo Distrital, la revitalización es una variable fundamental para el crecimiento y armonización de la ciudad. Algunos estudios muy significativos han descrito muy bien al proceso de revitalización local, así como a los procesos en el ámbito de la movilidad. Cualquier variación en la revitalización urbana se relaciona con el cambio socioeconómico o ambiental que impacta la movilidad en una determinada área. Así, es posible afirmar que los procesos de revitalización local bien pueden depender, en un cierto momento, de las variaciones positivas o negativas en el nivel de ingresos de los residentes; también inciden en los cambios positivos o negativos de movilidad de los migrantes, dado que impactan directamente al parque habitacional del área de recepción mencionada, condicionando la demanda de la población potencialmente fluctuante.

En este sentido, entre las metas trazadas por el Plan de Desarrollo, las que se relacionan con el proyecto son las siguientes:

“Meta 234: Gestionar (7) proyectos integrales de desarrollo, revitalización o renovación buscando promover la permanencia y calidad de vida de los pobladores y moradores originales, así como los nuevos. (Plan de Desarrollo 2020 – 2024)”.

En concordancia con lo anterior, el Plan de Desarrollo propuesto por la Alcaldía Distrital en su Programa 32: “*Revitalización urbana para la competitividad*”, establece que la Revitalización Urbana, en concordancia con el POT, se considera como un instrumento moderno de planeación, que interviene estratégicamente, vinculando las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales, para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de intervención, lo que significa atender los espacios de relación y a la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la percepción de libertad, el sentimiento de comunidad, respetando todas las formas de vida, junto al cuidado y mantenimiento del ambiente, tanto natural como construido, el acceso a la vivienda, al empleo y a los servicios públicos domiciliarios.

La revitalización urbana se asegura de proveer a la ciudad mejores estándares de sostenibilidad ambiental, a través del ecourbanismo y la mejor integración de los espacios verdes, naturales y

resilientes, con los entornos de vida, asegurando un hábitat digno, impulsando la economía y consolidando el sentido de pertenencia en los sectores de intervención.

La revitalización urbana incluye desde acciones de acupuntura urbana hasta intervenciones de renovación urbana, como estrategias para la transformación de la ciudad construida, con la participación de la ciudadanía. Así se buscará:

- Contar con un programa diversificado de soluciones de vivienda digna y de calidad, en las diferentes modalidades: nueva, usada, arrendamiento, terrazas, mejoramiento y vivienda colectiva, acompañado de una intervención integral que garantice la revitalización y la competitividad.
- Gestionar proyectos de revitalización urbana alrededor de los sistemas de transporte, mediante la utilización de los conceptos y las estrategias de los DOT, la redística y la conectividad de los diferentes sistemas urbanos presentes en los entornos de los corredores de movilidad, para asegurar mejores condiciones de accesibilidad al territorio y de intermodalidad entre los diferentes sistemas y modos de transporte.
- La vinculación de los escenarios deportivos como referente de revitalización urbana y de competitividad, adaptándolos a las nuevas demandas de uso al servicio de Bogotá - Región. Los escenarios deportivos trasciendan del estado de su infraestructura para adaptarse a las nuevas demandas de uso, infraestructura competitiva al servicio de la Bogotá - Región, garantizando el derecho a su acceso y utilización, convirtiéndose en escenarios sostenibles que contribuyan al cambio cultural de la ciudad, mejoren la confianza ciudadana, la solidaridad y la apropiación del espacio público.
- El mejoramiento de los sectores industriales y las aglomeraciones económicas existentes en Bogotá, con el fin de fortalecer los usos y actividades económicas, así como la consolidación de nuevos centros económicos y clústeres empresariales, con áreas de especialización productiva.

El Plan de Desarrollo Distrital revoluciona el normal proceder de las inversiones públicas e introduce cuatro programas que dan sentido a la estrategia del Proyecto Integral de Revitalización en torno al Cable Aéreo Potosí:

Programa 32. Revitalización urbana para la competitividad. La revitalización urbana incluye desde acciones de acupuntura urbana hasta intervenciones de renovación urbana como estrategias para la transformación de la ciudad construida, con la participación de la ciudadanía ... un programa diversificado de soluciones de vivienda digna y de calidad, en las diferentes modalidades: nueva, usada, arrendamiento, terrazas, mejoramiento y vivienda colectiva, acompañado de una intervención integral que garantice un hábitat de calidad en espacio público, zonas verdes, equipamientos acordes a las necesidades, vías y transporte como referentes de revitalización y de competitividad.

Programa 6. Sistema Distrital de Cuidado. El Sistema Distrital de Cuidado contará con una estrategia territorial, la cual, por medio de manzanas del cuidado y unidades móviles de servicios del cuidado, atenderá, a través de una oferta intersectorial de servicios, a distintas poblaciones que requieren de servicios de cuidado y que proveen cuidado en condiciones de desigualdad.

Programa 29. Asentamientos y entornos protectores. Sembrar entornos protectores habitacionales que pretenden abordar los desequilibrios del desarrollo urbano, donde se refleja la vida de los habitantes de los barrios vulnerables o de viviendas con ocupación informal y en donde el enfoque estratégico e integral del desarrollo urbano deben incluir a la vivienda como centro de las políticas y los contextos urbanos.

Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible. Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía.

1.3 EL PLAN DE DESARROLLO LOCAL DE CIUDAD BOLÍVAR.

El plan de desarrollo local de Ciudad Bolívar, adoptado mediante el acuerdo local 064 de 2020 establece en su visión, entre otros aspectos que... “trabaja sobre la movilidad sostenible, mayor cobertura de acceso a la educación, la salud y los servicios públicos, mejor infraestructura y mejor sostenibilidad ambiental”.

De igual manera, uno de los propósitos del plan se establece el de “Hacer de Bogotá – Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible”.

El plan establece en el artículo 10 el “programa del sistema distrital de cuidado”, donde se incluyen acciones para el desarrollo de la economía local, mediante el apoyo a las industrias culturales locales, el desarrollo de infraestructura para el cuidado, como centros crecer, centros comunitarios, y otros servicios y dotacionales para atender probaciones prioritarias y en vulnerabilidad.

De igual manera, en el artículo 18 establece el “programa de vivienda y entornos dignos en el territorio urbano y rural”, donde propone acciones en mejoramiento de vivienda. En el artículo 22 define el “programa de creación y vida cotidiana”, y allí se proponen acciones para la formación, el fortalecimiento de iniciativas culturales, dotación en infraestructura para el desarrollo de las actividades culturales y artísticas de los colectivos de la localidad.

Todos ellos son aspectos que se incluyen en el proyecto integral de revitalización en el entorno del cable aéreo, con lo cual se aporta al cumplimiento de la visión y los programas propuestos.

1.4 LA UPL ARBORIZADORA

De acuerdo con lo definido en el POT (decreto 555 de 2021), “*las Unidades de Planeamiento Local (UPL) son elementos locales del Modelo de Ocupación Territorial que fueron definidas a través de un proceso de planeación participativa, para caracterizar sus estructuras de ordenamiento, precisando y priorizando las actuaciones urbanísticas y proyectos a adelantar, que se enmarquen en los programas y proyectos del POT y sus instrumentos de gestión y financiación, para acordar formas de apropiación y corresponsabilidad, en relación con los entornos de vida local*”¹.

En síntesis, las Unidad de Planeamiento Local se proponen “*acercar soportes a la población y mejorar los lugares de manera coordinada y articulada con servicios urbanos ofrecidos por la administración*”.

¹ Artículo 9. Decreto 555 de 2021).

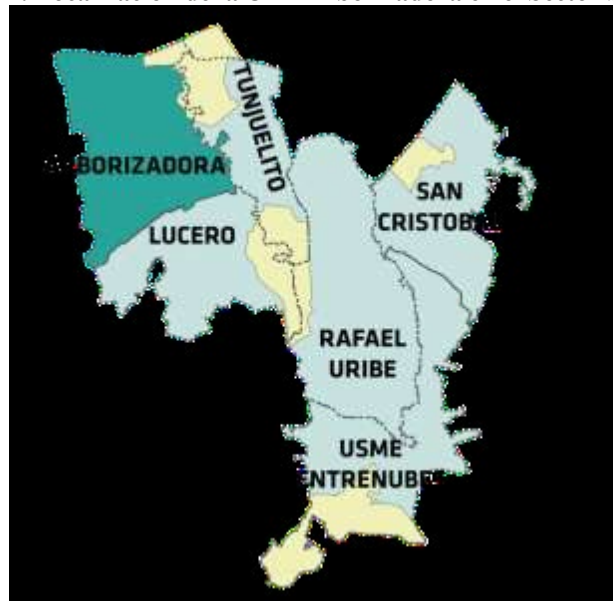
*distrital de acuerdo con las necesidades de los habitantes. Por lo tanto, por medio de la UPL se presentan acciones desde las diferentes dimensiones de la proximidad en tres tipos de intervención básica: **proveer, conectar y/o mejorar**".*

Para la definición y estructuración de las intervenciones y las acciones, abordadas desde la escala local en cada UPL se puso en marcha un amplio proceso de diálogo y cocreación, en el marco de la Participación Ciudadana, integrado con un proceso de verificación en campo.

El espacio de encuentro y de integración entre lo establecido en la UPL y el proyecto del PIR-CAP se da en la coordinación de los proyectos integrales de proximidad (PIP) que formula la UPL se concretan a través de un conjunto de acciones. Las acciones son las transformaciones puntuales, físicas y de infraestructura, que son cuantificables. Además, las acciones responden a una dimensión de proximidad, es decir, espacio público local, servicios del cuidado, servicios sociales, movilidad local y entornos productivos locales y que se coordinan con las propuestas del PIR-CAP, que responden a las mismas estrategias y se estructuran a través del análisis de las dinámicas locales, en este caso asociadas al ámbito del cable aéreo.

De acuerdo con el documento “*FORMULACIÓN DE UNIDADES DE PLANEAMIENTO LOCAL SECTOR SURORIENTE: La Unidad de Planeamiento Local Arborizadora es una UPL urbana que se caracteriza por su condición de borde. Limita al occidente con el Municipio de Soacha y al norte con la Autopista Sur. Al sur, su límite se encuentra con la UPL Lucero, donde la KR 19 D y el Parque de Montaña de Cerro Seco actúan como divisores. En el lado oriental, su límite está marcado por el río Tunjuelo.*

Imagen 1. Localización de la UPL Arborizadora en el Sector Suroriente

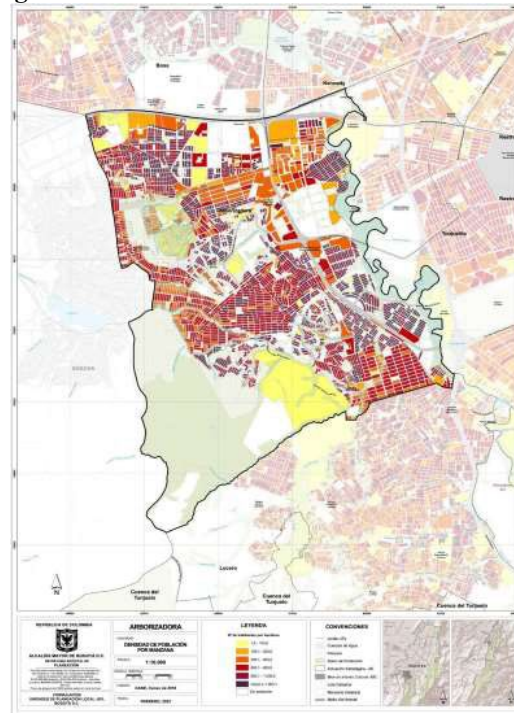


Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

La población de Arborizadora, según la Secretaría Distrital de Planeación 2021, se estima en 411.792 habitantes, lo que da lugar a una densidad poblacional total de aproximadamente 240,9 habitantes por hectárea. Esta cifra la posiciona como la segunda UPL más densa del Sector Sur Oriente, después de la UPL San Cristóbal. Los sectores catastrales con mayor densidad poblacional en la parte alta

son Sierra Morena, Arborizadora Alta y Arborizadora Alta I, mientras que en la parte baja se encuentran Isla del Sol, La Coruña, Arborizadora Baja, El Chircal Sur, María Cano y la Primavera I.

Imagen 2. Densidad de Población UPL Arborizadora



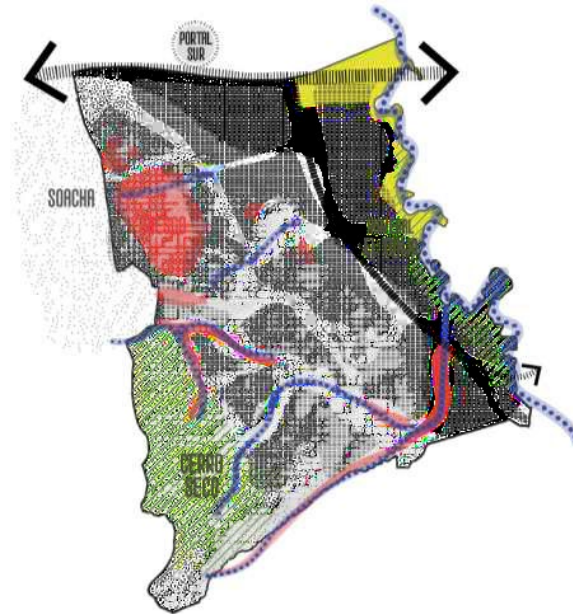
Fuente: DPMC. SDP 2022.

Arborizadora se distingue del resto de la ciudad en varios aspectos. En primer lugar, tiene un alto porcentaje de población menor de 15 años y un porcentaje menor de población de 60 años o más. Además, presenta un índice de pobreza multidimensional superior al promedio de los hogares en Bogotá. Estos datos demuestran una alta fecundidad y una población en crecimiento con necesidades básicas y de cuidado por satisfacer.

La UPL Arborizadora se ha caracterizado por un desarrollo urbano espontáneo y la presencia de barrios de autogestión, lo que ha resultado en una rápida expansión urbana y una conurbación con el municipio de Soacha en su límite occidental, el cual se percibe como una unidad cohesionada, sin una identificación clara de un borde.

La complejidad de la topografía y la gestión informal del ordenamiento han dado origen a un tejido urbano discontinuo y fragmentado, lo que dificulta la movilidad y el acceso a servicios sociales y de cuidado. Estos servicios presentan un déficit en su disponibilidad de 2,50 m² de equipamiento por habitante, por debajo del estándar recomendado de 3,17 m² de equipamiento por habitante, siendo así la UPL del sector sur oriente con menor disponibilidad de equipamientos existentes, lo cual es un aspecto crucial que se debe abordar para lograr un equilibrio territorial adecuado.

Imagen 3. Barreras y fragmentación de la UPL Arborizadora



Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

La estructura local de la UPL Arborizadora

La UPL tiene como objetivo implementar una estrategia integrada de circuitos, ejes y nodos para optimizar la infraestructura existente y satisfacer las necesidades evitando la centralización de servicios. La estrategia de ejes busca conectar las partes altas de la UPL con el río Tunjuelo, aprovechando su condición de corredor ambiental estructurante del sector, mediante la consolidación y creación de ejes peatonales, calles completas, equipamientos y espacios públicos. La estrategia de nodos aprovechará la oportunidad que brindará el cable aéreo de Potosí en sus fases 1 y 2, mediante acciones de revitalización que se desencadenarán a partir de las estaciones.

Imagen 4. Plano Visión UPL Arborizadora: Arborizadora Resiliente, Sostenible y Conectada



Fuente: Dirección de Planeamiento Local – SDP

En desarrollo de la visión propuesta, se presenta a continuación el mapa de la formulación de la UPL, junto con la lista de las principales actuaciones y de los proyectos integrales de proximidad, que se relacionan y coordinan directamente con las propuestas del PIR-CAP.

Imagen 5. Plano formulación UPL Arborizadora: Arborizadora Resiliente, Sostenible y Conectada



Fuente: SDP, 2023

Los proyectos integrales de proximidad de la UPL Arborizadora son:

1. CONECTOR VITAL Y DE PROXIMIDAD DEL CONOCIMIENTO A LA CULTURA.

Calle 52 No. 13-64
 Conmutador: 358 1600
www.habitatbogota.gov.co
[@HabitatBogota](https://www.facebook.com/SecretariaHabitat)
 Código Postal: 110231



2. PARQUE DEL RÍO TUNJUELO – Tramo Arborizadora.
3. BARRIO VITAL Y CONECTOR DE PROXIMIDAD LIMAS – Tramo I.
4. CONECTOR VITAL Y DE PROXIMIDAD ARBORIZADORA ALTA.
5. PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD DE REVITALIZACIÓN DEL CABLE AÉREO POTOSÍ – ESTACIÓN POTOSÍ.
6. PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD DE REVITALIZACIÓN DEL CABLE AÉREO POTOSÍ – ESTACIONES TRES REYES Y SANTA VIVIANA.
7. PROYECTO INTEGRAL DE PROXIMIDAD DE REVITALIZACIÓN DEL CABLE AÉREO POTOSÍ – ESTACIÓN PORTAL SUR.

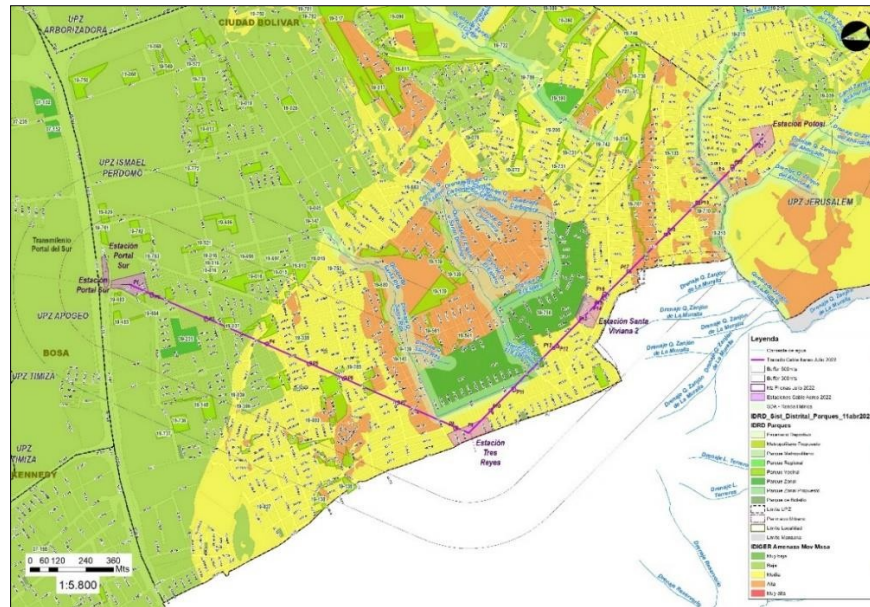
1.5 LOCALIZACIÓN DEL TERRITORIO

El proyecto integral de revitalización del PIR-CAP se localiza en el sector más al suroccidente de la localidad de Ciudad Bolívar, en el límite con el municipio de Soacha, y corresponde a sectores de la UPL Arborizadora.

El ámbito de estudio del proyecto se localiza en el entorno del trazado del cable previsto por el IDU y define dos buffers de influencia, en primer lugar, un buffer amplio de 500 mts, como la mayor distancia a recorrer para acceder a las estaciones del sistema, y un segundo buffer de 300 mts, como el ámbito inmediato, donde no solo se recogen los mayores flujos al sistema, sino también el área donde más se reciben los impactos por la implementación del sistema del cable, en lo relativo a cambios en los usos y la renta del suelo, con ocasión de la atraktividad esperada del proyecto del cable y de los proyectos de revitalización en su entorno, que tienen como objetivo reequilibrar las dinámicas del territorio y aportar a la recuperación urbanística, ambiental, social y económica del área a intervenir.

En la siguiente imagen se observa el ámbito de estudio, donde se observan los buffers mencionados.

Mapa 1. Ámbito de estudio PIR-CAP



Fuente: Subdirección de Operaciones 2023

1.5.1 Trazado del cable aéreo

La consultoría de prefactibilidad del IDU analizó una serie de trazados que se habían propuesto con anterioridad y luego de realizar consultas con diversos actores, entidades y colectivos locales, y los análisis y estudios especializados del ámbito, definieron el trazado final que se compone de los siguientes elementos.

El proyecto del cable aéreo consta de 4 estaciones y 21 pilonas, inicia en el costado sur de la autopista al sur, a la altura del portal de Transmilenio. La estación de inicio se localiza en la Kra 73 I, con la calle 57R BIS SUR, y se conectará con el portal mediante un puente peatonal que atraviesa la autopista al sur.

La segunda estación se localiza en el sector de Tres reyes, a la altura de la Kra 77 C, en cercanía al límite con el municipio de Soacha, de allí gira el cable para ir a la tercera estación localizada en el sector de Santa Viviana, a lo largo de la Diagonal 75 D SUR.

La estación de retorno se localiza en el sector de Potosí, a la altura de la calle 81 SUR con las carreras 44 y 45.

En las siguientes imágenes se presenta el proyecto del cable Potosí del IDU.

2 CONTEXTO Y OBJETIVOS DEL PROYECTO

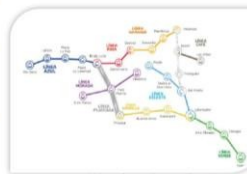
1. Definir una futura red (2 líneas) para cubrir la cuenca

Dos puntos de conexión posibles y complementarios

- Portal del Sur, con conexión TM existente y futura línea Regiotram del Sur
- Universidad Distrital, zona de expansión con futuros TM y Línea Metro 3

Definir una futura red equilibrada

- Complementaria en termino de cobertura y equilibrio de demanda
- Dar prioridad a las áreas de menor accesibilidad, alejadas



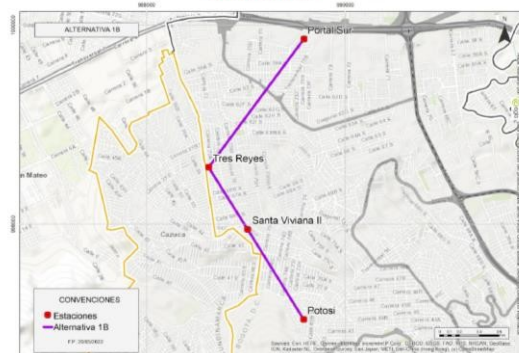
Red de integración metropolitana del Tolimayo, Bolivia

2. Tomar en cuenta la realización del Cazucable (confirmado por Soacha)
3. Ofrecer un sistema de transporte formal eficiente para mejorar la movilidad
4. Mejorar la conectividad a largo plazo para la Cuenca
5. Aprovechar el proyecto para rehabilitación social



4 ALTERNATIVA DEFINIDA

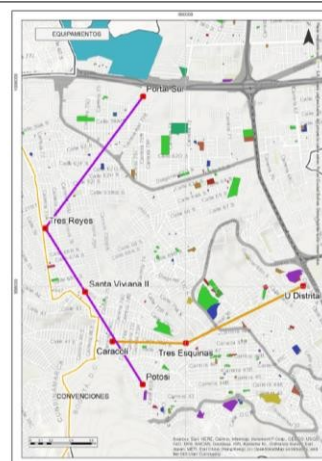
ALTERNATIVA 1B



5 Alimentación de infraestructuras sociales

CONVENCIONES

- Estaciones
- Alternativa 1B
- Alternativa 2
- Sector POT555**
 - Abastecimiento de alimentos
 - Administración Pública
 - Cementerios y Servicios funerarios
 - Culto
 - Cultura
 - Educación básica y media
 - Educación primera infancia y preescolar
 - Educación superior, técnica, tecnológica
 - Igualdad de oportunidades
 - Integración Social
 - Participación Social Ciudadana
 - Recreación y deporte
 - Salud con enfoque resolutivo y social
 - Seguridad ciudadana



ESTACIÓN PORTAL SUR



ESTACIÓN TRES REYES





Fuente. Prefactibilidad proyecto cable Potosí IDU 2023

ESTACIÓN SANTA VIVIANA



Fuente. Prefactibilidad proyecto cable Potosí IDU 2023

ESTACIÓN POTOSÍ



Fuente. Prefactibilidad proyecto cable Potosí IDU 2023

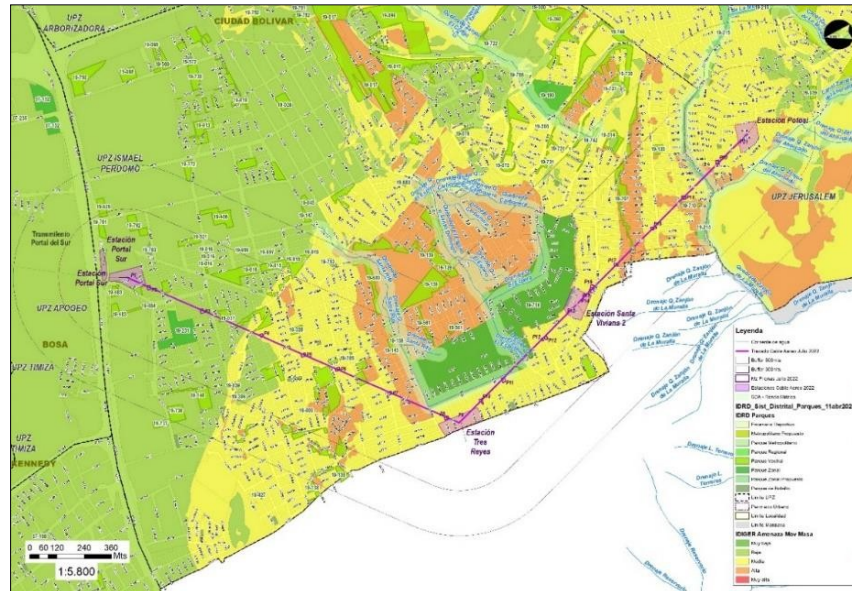
1.5.2 Ámbito de estudio GENERAL

El ámbito de estudio general del PIR-CAP corresponde a los buffers de 200 y 500 mts, a partir del trazado del cable aéreo del IDU, que son los sectores de influencia directa del cable aéreo, en relación con las áreas de cobertura peatonal, para llegar a las estaciones del cable y con las áreas de influencia social y económica, cubiertas por los impactos esperados del cable aéreo, y a los nodos de equipamientos del PIR-CAP, a partir de allí se define posteriormente el ámbito de influencia directa.

Cabe destacar que este ámbito general incluye sectores colindantes del municipio de Soacha, que fueron incorporados en los estudios de demanda del proyecto del IDU.

En la siguiente imagen se observa el ámbito general del PIR-CAP.

Mapa 2. Ámbito de estudio



Fuente: Subdirección de Operaciones sobre cartografía IDU. 2022

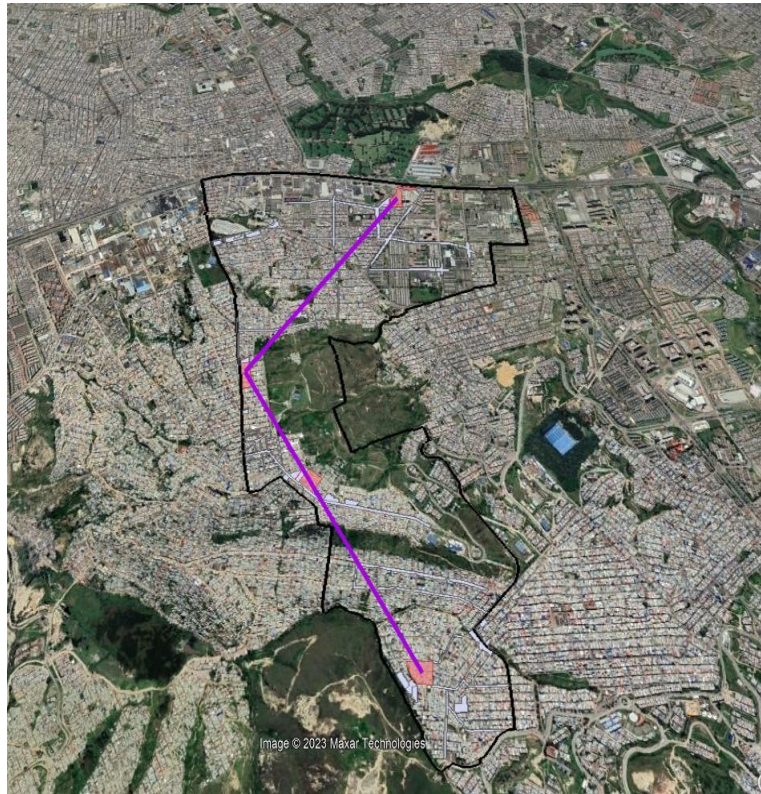
1.5.3 Ámbito de influencia directa

El ámbito de influencia directa del proyecto del PIR-CAP corresponde a los sectores catastrales localizados en el entorno directo del trazado del cable aéreo, y que incluye las áreas correspondientes a las 23 zonas catastrales.

El área comprende un amplio sector de la ciudad localizado en Ciudad Bolívar, corresponde a un polígono de 783.608 hectáreas aprox. y está conformado por 23 sectores catastrales, pertenecientes a las UPL Ismael Perdomo, Apogeo y Jerusalén y a las UPL Bosa y Arborizadora.

En la siguiente imagen se observa el ámbito de influencia directa del PIR-CAP.

Mapa 3. Ámbito de influencia directa



Fuente: Subdirección de Operaciones sobre imagen de Google Earth. 2023

En la siguiente tabla se presenta la información de los 23 sectores catastrales del PIR-CAP.

Tabla 4. Sectores catastrales PIR-CAP

NUM	SCA CÓDIGO	SCA NOMBRE	LOC CÓDIGO	LOCALIDAD	ÁREA_M2	ÁREA_HA
01	004529	CEMENTERIO JARDINES APOGEO	07	BOSA	930528,6044	93,05286
02	004538	OLARTE	07	BOSA	516562,8059	51,656281
03	004572	CORREDOR FERREO DEL SUR	08	KENNEDY	91054,4936	9,105449
04	002428	PRIMAVERA II	19	CIUDAD BOLIVAR	363452,4687	36,345247
05	002427	GALICIA	19	CIUDAD BOLIVAR	293638,7153	29,363872
06	002417	BARLOVENTO	19	CIUDAD BOLIVAR	382165,2598	38,216526

07	002424	RINCON DE GALICIA	19	CIUDAD BOLIVAR	99209,49651	9,92095
08	002448	PERDOMO ALTO	19	CIUDAD BOLIVAR	79637,72835	7,963773
09	002446	LOS TRES REYES	19	CIUDAD BOLIVAR	100947,1114	10,094711
10	002442	SANTA VIVIANA	19	CIUDAD BOLIVAR	203981,8795	20,398188
11	002426	SANTO DOMINGO	19	CIUDAD BOLIVAR	238054,0003	23,8054
12	002440	SIERRA MORENA	19	CIUDAD BOLIVAR	231646,4283	23,164643
13	002453	CIUDAD BOLIVAR	19	CIUDAD BOLIVAR	2391629,707	239,162971
14	002445	CARACOLI	19	CIUDAD BOLIVAR	291994,2315	29,199423
15	002449	ESPINO I	19	CIUDAD BOLIVAR	187116,2999	18,71163
16	002443	LA PRIMAVERA I	19	CIUDAD BOLIVAR	70460,15637	7,046016
17	002451	SAN ANTONIO DEL MIRADOR	19	CIUDAD BOLIVAR	107682,6258	10,768263
18	002418	LA ESTANCIA	19	CIUDAD BOLIVAR	437100,1675	43,710017
19	002423	ESPINO	19	CIUDAD BOLIVAR	197812,6753	19,781268
20	002447	EL MIRADOR DE LA ESTANCIA	19	CIUDAD BOLIVAR	73023,72206	7,302372
21	002429	MARIA CANO	19	CIUDAD BOLIVAR	135488,6671	13,548867
22	002441	LOS TRES REYES I	19	CIUDAD BOLIVAR	140791,7569	14,079176
23	002431	POTOSI	19	CIUDAD BOLIVAR	272107,7744	27,210777

Fuente: SDHT 2023

El ámbito de estudio del PIR-CAP incluye un gran polígono de áreas protegidas, que corresponde al parque Alto de la Estancia, y el límite al costado suroccidental el gran polígono del parque Cerro Seco, como los grandes sectores de protección ambiental, más las áreas de rondas de las quebradas que atraviesan los sectores de Caracolí, el canal del Zanjón de la Muralla, junto con el sector de mejoramiento del cerro Caracolí.

Con respecto a la condición de riesgo y amenazas, en el área se localizan, de acuerdo con la información suministrada por el IDIGER, sectores con amenazas de movimientos en masa localizados principalmente en el parque de Altos de la Estancia, el entorno de la quebrada del zanjón de la Muralla, sectores al norte de Tres Reyes, y en el sector de Caracolí.

Los sectores identificados en riesgo se localizan también en el parque Altos de la Estancia, el entorno de la quebrada del Zanjón de la Muralla, sectores al norte de Tres Reyes y en el entorno del parque Cerro Seco en cercanías a la estación de Potosí.

En las siguientes tablas se presentan las áreas de los polígonos identificados con las diferentes condiciones de riesgo y amenazas.

Tabla 5. Áreas de los sectores con las diferentes condiciones de riesgo y amenazas.

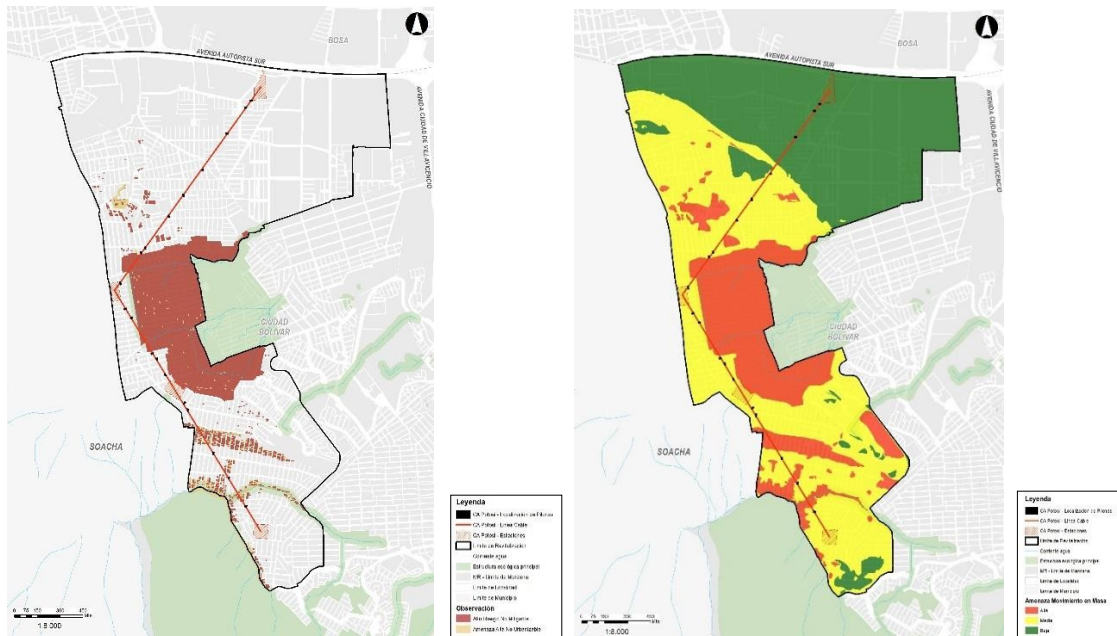
	Área ámbito	ÁREA m²	ÁREA Ha		
		3.622.356,20	362,24		
1	AMENAZA POR MOVIMIENTO EN MASA				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ámbito
	Alta	686.745,19	68,67	19,0%	19,0%
	Media	1.532.671,66	153,27	42,3%	42,3%
	Baja	1.402.926,44	140,29	38,7%	38,7%
	Total	3.622.343,29	362,23	100%	100,0%
2	AMENAZA POR AVENIDA TORRENCIAL				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ámbito
	Alta	1.057,93	0,11	0,0%	0,0%
	Baja	3.621.296,77	362,13	100,0%	100,0%
	Total	3.622.354,70	362,24	100,0%	100,0%
3	AMENAZA POR INUNDACIÓN - ENCHARCAMIENTO				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ámbito
	Alta	79.134,67	7,91	5,3%	2,2%
	Media	42.340,88	4,23	2,8%	1,2%
	Baja	1.375.550,27	137,56	91,9%	38,0%
	Total	1.497.025,83	149,70	100,0%	41,3%
4	AMENAZA POR INCENDIOS FORESTALES				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ámbito
	Área No Zonificable	3.622.356,20	362,24	100,0%	100%
	Total	3.622.356,20	362,24	100,0%	100%

	Área ámbito	ÁREA m²	ÁREA Ha		
		3.622.356,20	362,24		
1	SUELO DE PROTECCIÓN POR RIESGO				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ámbito
	Alto Riesgo No Mitigable	105.549,74	10,55	66,9%	2,9%
	Amenaza Alta No Urbanizable	52.276,48	5,23	33,1%	1,4%
	Total	157.826,22	15,78	100%	4,4%
2	ÁREAS RESILIENCIA CLIMÁTICA Y PROTECCIÓN POR RIESGO				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ámbito
	Resiliencia Climática	233.534,11	23,35	100,0%	6,4%
	Total	233.534,11	23,35	100,0%	6,4%

Fuente: SDHT 2023

En los siguientes mapas se observan las categorizaciones de riesgos y amenazas por movimientos en masa presentes en el ámbito.

Mapa 4. Sectores en riesgo y amenazas por movimientos en masa del ámbito de estudio.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

Con respecto a la infraestructura vial, el ámbito de influencia directa se conecta con la ciudad por las vías principales de la Autopista al Sur, la avenida Ciudad de Villavicencio y la Avenida Bosa principalmente, la zona presenta diferentes condiciones de trazado y de estructura, de acuerdo con la

topografía existente y con la morfología y la tipología del desarrollo urbano que se dio a lo largo de la historia.

En términos generales, se encuentra una red vial reticular, en sectores cercanos a la autopista al sur, donde el desarrollo urbano es más regular, por las condiciones de topografía relativamente plana, las manzanas son rectangulares y la malla vial en asfalto, presenta andenes en relativo buen estado. Esto se evidencia también en sectores de La Estancia y en cercanías a la estación Tres Reyes, junto con los desarrollos industriales presentes en Galicia y la Valvanera, frente a la autopista al sur.

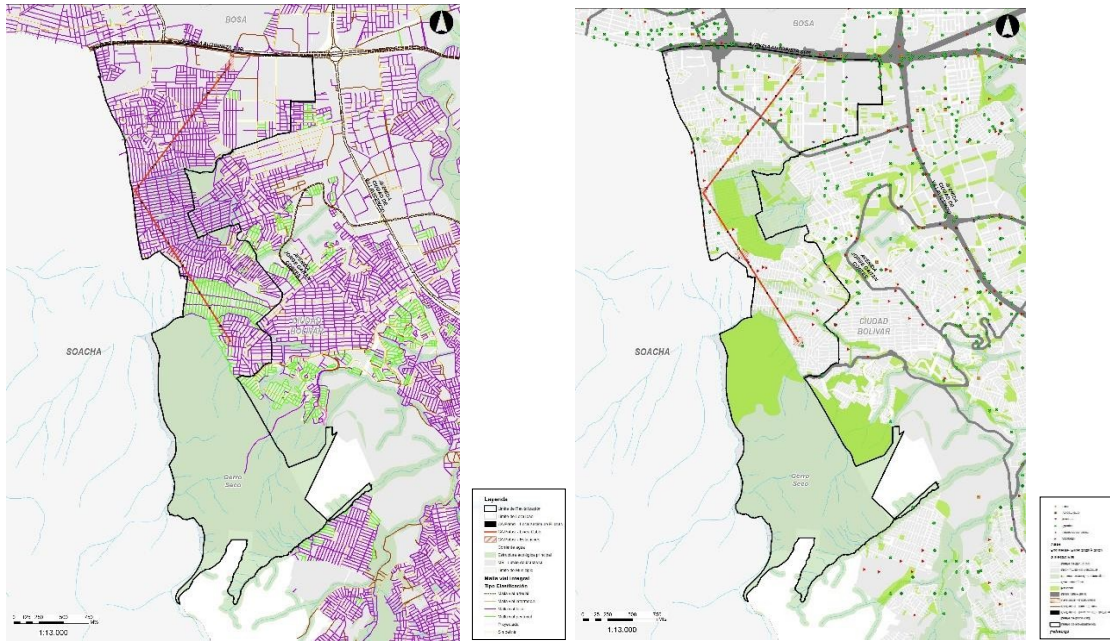
La malla vial se hace más irregular, segmentada y discontinua, respondiendo a la topografía de mayores pendientes, en sectores de Santa Viviana y Santo Domingo, algunas vías locales presentan malla vial estrecha, en regular o mal estado de mantenimiento y deficiencia en andenes, algunas de ellas son peatonales, aunque amplios sectores han sido intervenidos, o están previstos, en el programa de mejoramiento de entornos, como se verá más adelante.

En los sectores altos de Caracolí y Potosí, la malla vial es sinuosa y discontinua, respondiendo a la topografía de mayores pendientes, la malla vial local es estrecha y en regulares condiciones de mantenimiento, con serias deficiencias en los andenes, salvo en los corredores viales que han sido intervenidos por el programa de mejoramiento de entornos.

Las condiciones de la topografía, el estado de mantenimiento de la infraestructura vial, la falta generalizada de demarcación y señalización vial, son las principales causas de la siniestralidad que se presenta en la zona, que en términos generales, se observa principalmente en los sectores cercanos a la Autopista al Sur, debido a que la topografía es más plana, las densidades poblacionales son más altas y hay un mayor flujo de peatones, ciclistas y motociclistas circulando por la zona, aunque también se observan en menor cantidad a medida que se acerca a los sectores altos de Caracolí y Potosí.

En los siguientes mapas se observa la clasificación de la estructura vial y los puntos de siniestralidad.

Mapa 5. Clasificación de la estructura vial y los puntos de siniestralidad.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

En la siguiente tabla se presentan los datos de siniestralidad ocurridos en el ámbito, en el periodo de 2022.

Tabla 6. Siniestralidad en el periodo de 2022.

Año/Tipo Accidente	No Accidentes
2022	120
ATROPELLO	23
CAIDA DE OCUPANTE	11
CHOQUE	85
VOLCAMIENTO	1
2023	6
ATROPELLO	3
CAIDA DE OCUPANTE	1
CHOQUE	2
Total general	126

Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

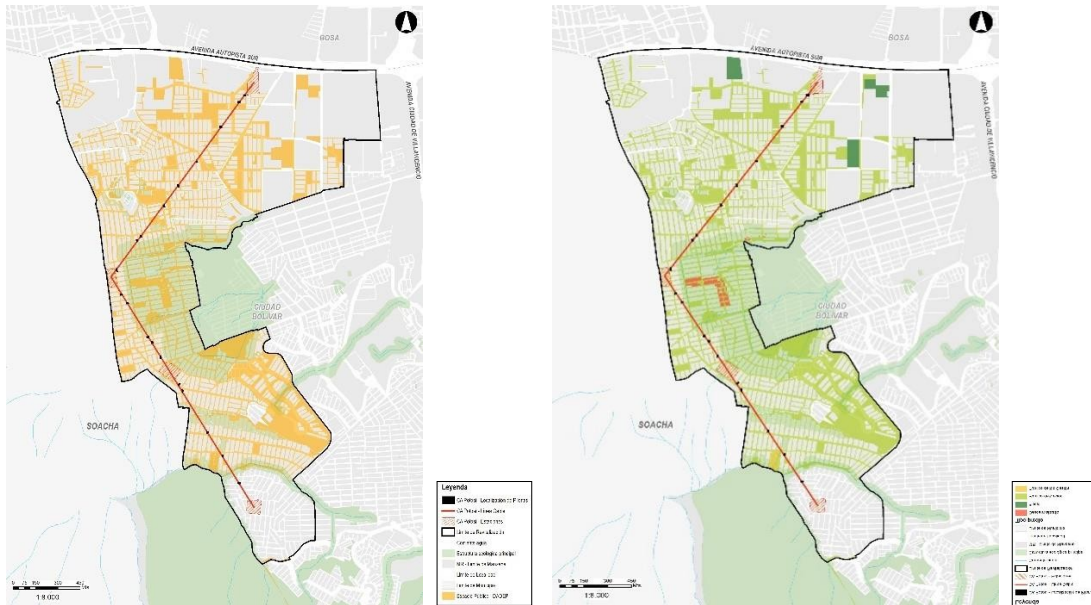
Con respecto al espacio público, el ámbito del estudio esta, en su mayoría, en cabeza del DADEP, tanto en lo relativo a los tramos de malla vial, como del inventario de los espacios públicos presentes en el ámbito, ya sea que se trate de predios fiscales, públicos de cesión o de no cesión, como también de los descentralizados.

Aunque la distribución de los espacios públicos es, en general, homogénea en el ámbito, sin embargo, se observa una total ausencia de espacios públicos en el barrio Potosí, en el entorno de la estación.

Los espacios públicos más grandes y de mayor cobertura se localizan en los sectores cercanos a la Autopista al Sur y en el sector de Caracolí; aunque en los entornos del Zanjón de la Muralla se localizan grandes polígonos de espacio público, allí corresponden a la ronda de la quebrada y algunas zonas de pendiente, que no están habilitados para su uso efectivo.

En los siguientes mapas se observa la localización y el tipo de predios del DADEP.

Mapa 6. Localización y tipo de predios.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

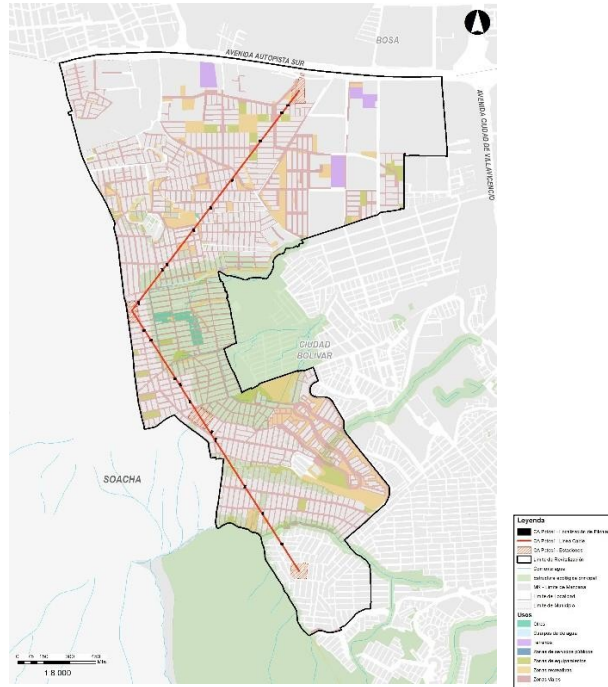
Con respecto a los usos de los predios del DADEP, se presenta una fuerte concentración de espacios públicos en cercanías a la Autopista al Sur, principalmente en el sector de La Estancia, Rincón de la Estancia y La Valvanera. También hay oferta de espacio público en sectores de La Nueva Estancia.

En cercanías a las estaciones de Tres Reyes y Santa Viviana, disminuye la oferta de espacio público, solo se identifican algunos espacios en el sector de Villa Sandra; En Caracolí se localizan grandes polígonos de espacio público, pero como ya se dijo, corresponden en su mayoría a la ronda del Zanjón de la Muralla y otros espacios no habilitados ni dotados para el uso como espacio público efectivo.

En lo que respecta a los sectores de Potosí se observa una carencia importante de espacio público, solo se observan pequeños espacios público de barrio como los parques La Bombonera y Tanque Laguna y las canchas dobles Potosí, que no están incluidos en el inventario del DADEP.

En el siguiente mapa se observan los usos de predios del DADEP.

Mapa 7. Localización y usos de predios.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

En la siguiente tabla se presentan los datos de los espacios públicos del ámbito, en cabeza del DADEP, de acuerdo con las diferentes categorías.

Tabla 7. Espacios públicos del ámbito, en cabeza del DADEP.

	Área ambito	ÁREA m²	ÁREA Ha			
		3.622.356,20	362,24			
1	TOTAL INMUEBLES DADEP EN AMBITO					
	TOTAL INMUEBLES	ÁREA m²	ÁREA Ha			
	1490	1.149.339,04	114,93			
2	TIPO DE PREDIO					
	CATEGORÍA	CANTIDAD	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ambito
	DESCENTRALIZADO	198	14256,6084	1,43	1,2%	0,4%
	FISCAL	9	38695,515	3,87	3,4%	1,1%
	PUBLICO DE CESIÓN	1280	1091925,37	109,19	95,0%	30,1%
	PÚBLICO DE NO CESIÓN	3	4461,55273	0,45	0,4%	0,1%
	TOTAL	1490	1149339,04	114,9	100,0%	31,7%
3	USOS NIVEL 1					
	CATEGORÍA	CANTIDAD	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ambito
	OTROS	189	15134,6971	1,51	1,3%	0,4%
	RONDAS DE RIOS, QUEB, EMB, CANALES, LAGU	2	3263,69388	0,33	0,3%	0,1%
	TERRENOS	19	39405,5676	3,94	3,4%	1,1%
	ZONA DE SERVICIOS PUBLICOS	1	12,772627	0,00	0,0%	0,0%
	ZONAS DE EQUIPAMIENTO COMUNAL	57	101576,638	10,16	8,8%	2,8%
	ZONAS RECREATIVAS	166	227696,107	22,77	19,8%	6,3%
	ZONAS VIALES	1056	762249,567	76,22	66,3%	21,0%
	TOTAL	1490	1149339,0	114,9	100%	31,7%

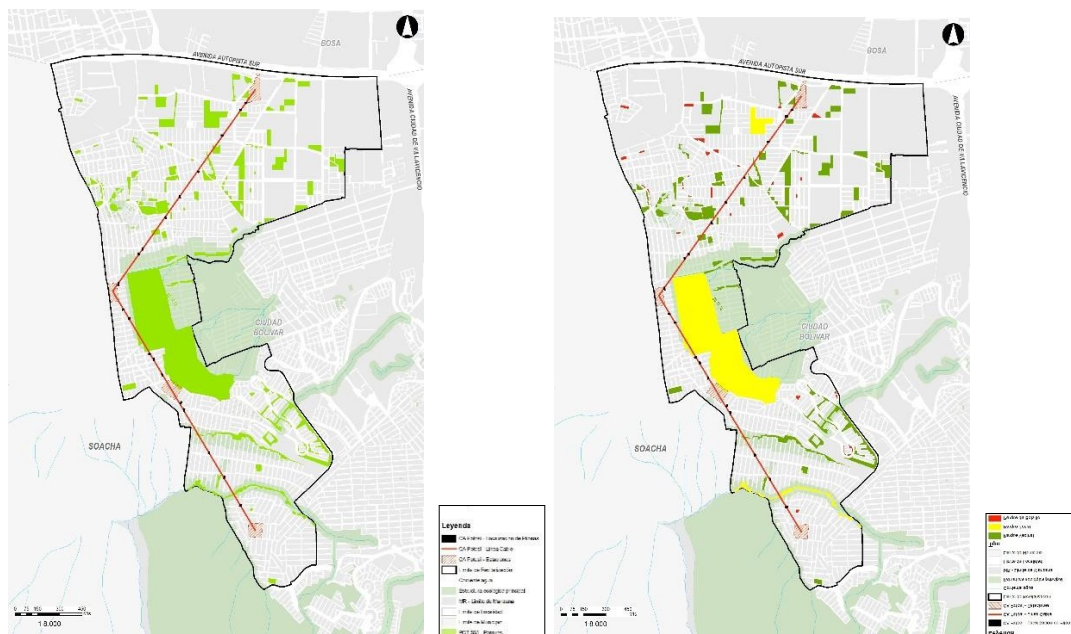
Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

Con respecto a la oferta de parques, la mayor concentración se localiza en sectores cercanos a la Autopista al Sur, a ambos lados del trazado del cable, la presencia de parques se reduce de manera significativa en los sectores cercanos a las estaciones de Tres Reyes y Santa Viviana, y se hace casi inexistente en los entornos de la estación de Potosí, ratificando los desequilibrios en la oferta de espacio público efectivo, a medida que nos alejamos de las zonas bajas cercana a la autopista al sur y vamos subiendo en los cerros hacia Potosí.

Con respecto al tipo de parques, se observa la misma distribución de los espacios público en el ámbito, donde también se observa la mayor concentración de la oferta de parques de bolsillo en los sectores cercanos a la Autopista al Sur, en los barrios la Nueva Estancia y, en menor cantidad, en Galicia; Se observa una ausencia total de parques de bolsillo en sectores cercanos a las estaciones de Tres Reyes y Santa Viviana, y solo dos parque, uno localizado en el sector de Caracolí y uno en cercanías a las estación de Potosí.

En los siguientes mapas se presentan los datos de oferta y tipo de espacios públicos, de acuerdo con las diferentes categorías.

Mapa 8. Oferta y tipo de espacios públicos del ámbito.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

En la siguiente tabla se presentan los datos de la oferta de espacios públicos del ámbito, de acuerdo con las diferentes categorías.

Tabla 8. Oferta de espacios públicos del ámbito.

	Área ámbito	ÁREA m2	ÁREA Ha			
		3.622.356,20	362,24			
1	TOTAL PARQUES EN AMBITO					
	TOTAL PARQUES	ÁREA m²	ÁREA Ha			
	74	449.059,25	44,91			
2	NIVEL					
	CATEGORÍA	CANTIDAD	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ámbito
	Estructurante	4	260.327,10	26,03	58%	7,2%
	Proximidad	70	188.732,15	18,87	42%	5,2%
	Total	74	449.059,25	44,91	100%	12,4%
3	TIPO DE PARQUE					
	CATEGORÍA	CANTIDAD	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ámbito
	Parque de Bolsillo	26	11.984,18	1,20	3%	0,3%
	Parque Vecinal	44	176.747,97	17,67	39%	4,9%
	Parque Zonal	3	260.326,87	26,03	58%	7,2%
	Total	73	449.059,02	44,91	100%	12,4%

Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

Con respecto a situación de la vivienda en el ámbito, se han identificado los déficits, tanto cuantitativos como cualitativos, donde se observa, para el déficit cuantitativo, los menores índices en los sectores cercanos a la Autopista al Sur, y se van incrementando a medida que nos acercamos a las estaciones de Tres Reyes y Santa Viviana, donde se concentran los mayores déficits cuantitativos, particularmente en el entorno de la estación Santa Viviana, la situación se mejora en cercanías a la estación de Potosí.

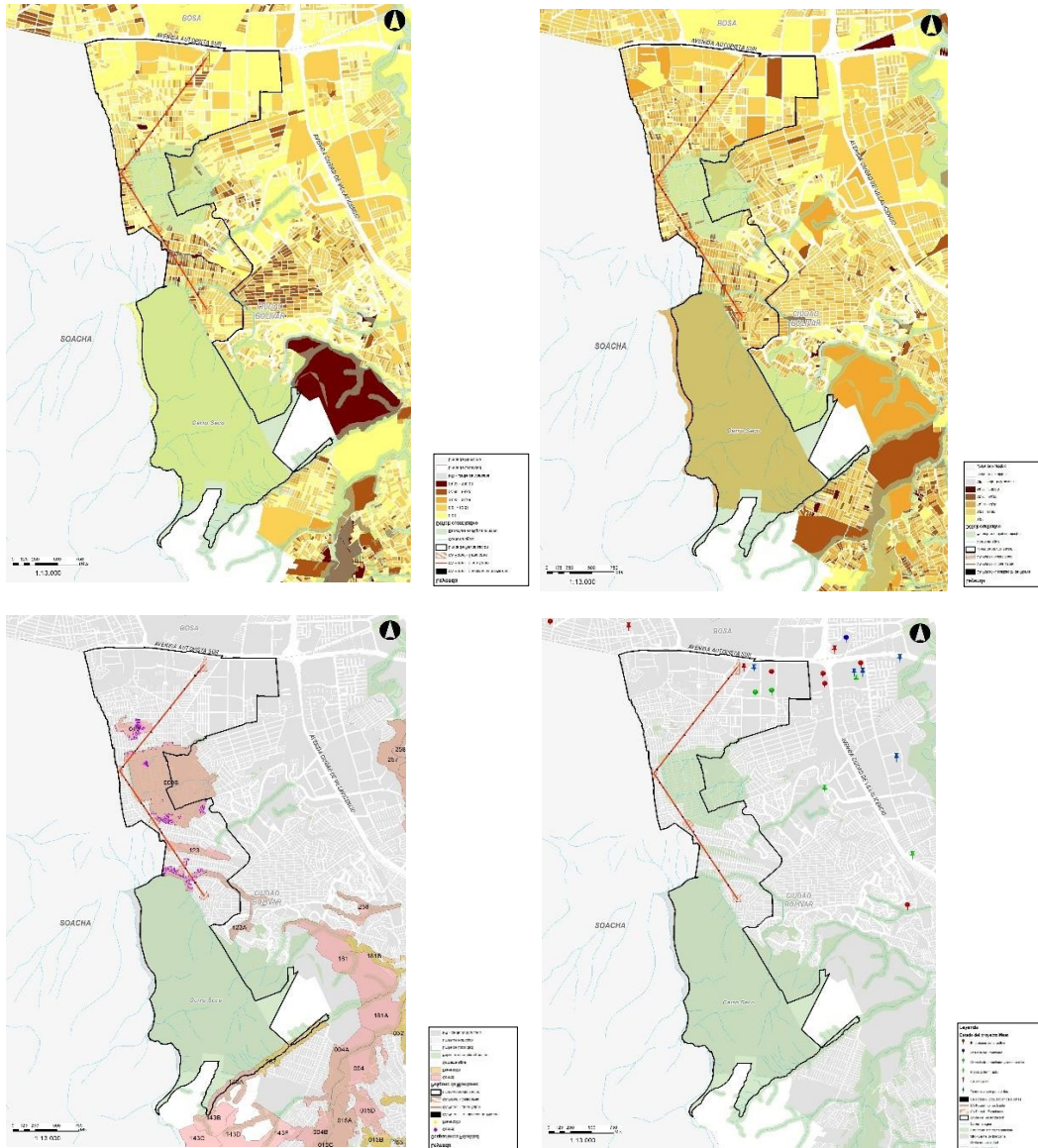
Con respecto al déficit cualitativo, la situación es más homogénea en el ámbito, en donde priman, en términos generales, los rangos en las escalas intermedias entre 0,01 y 30,30.

En lo relativo a la condición de prioridad en las ocupaciones de vivienda, los mayores sectores de control se localizan al norte y al este de la estación Tres Reyes, al frente de la estación Santa Viviana en el borde del parque Altos de la Estancia y en sectores al noroccidente de la estación Potosí, frente al parque cerro Seco.

Con respecto a los predios de licenciamiento de apoyo a la construcción, solo se identifican 5 predios y estos se localizan al oriente de la estación de portal sur, en sectores al borde de la Autopista al Sur, de los cuales 1 está en proceso constructivo, 2 con licencia de urbanismo y de construcción, otro ya terminado el proyecto con pendientes y el último sin actividad.

En los siguientes mapas se presentan los datos de déficits cualitativos y cuantitativos de vivienda en al ámbito, las condiciones de ocupación de viviendas y de licenciamiento de apoyo a la construcción.

Mapa 9. Déficits cualitativos y cuantitativos de vivienda del ámbito.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

En el ámbito del PIR-CAP se encuentra el plan parcial primavera II, localizado al borde noroccidental de la pieza, frente a la autopista al Sur, en el sector entre la planta de Cemex y la zona industrial de Cazucá, en el barrio Casabianca.

1.2.1.1 Tratamientos urbanísticos en el ámbito de estudio del PIR-CAP.

A continuación, se presentan los tratamientos urbanísticos asignados por el POT vigente (decreto 55 de 2022), en el ámbito de estudio.

Se identifican 5 tratamientos urbanísticos, el primero, es el tratamiento de desarrollo, localizado tanto al oriente como al occidente del trazado del cable y corresponde a un grupo de grandes polígonos con usos industriales, comerciales y de servicios logísticos y automotrices, localizados al costado sur de la autopista al sur, en el sector de La Estancia, donde se encuentran, entre otros, la planta de cemento de Cemex, Almagrario, Primax y la sede sur de la Universidad ECCI; al oriente de la estación dl Portal Sur se localizan grandes polígonos donde se encuentran la sede industrial de Pavco Wavin, el colegio distrital Cundinamarca y conjuntos residenciales del sector de Galicia.

El segundo tratamiento que se encuentra en el ámbito es el de consolidación, que se localiza también en el costado sur de la autopista al sur, en polígonos cercanos al trazado del cable, tanto en el costado occidental, donde hay dos grandes polígonos, el primero, en predios colindantes con la planta de Cemex, donde se localizan dos parques públicos y el centro comercial El Ensueño, entre otros; el segundo gran polígono se localiza al borde de la autopista al sur en donde se encuentra la sed de Compensar; también se identifican 2 pequeños polígonos, el primero debajo del trazado del cable, justo donde se localiza la pilona 3, frente a la parroquia san Ezequiel Moreno, y el segundo un grupo de predios al oriente del anterior polígono.

Al costado oriental del trazado del cable se localizan 4 grandes polígonos, el primero limita al norte con la utopista al sur, allí se localizan conjuntos residenciales y urbanizaciones como Bosque del Portal, Bilbao PH y urbanización India Catalina, entre otros; los siguientes dos polígonos se localizan al borde oriental del ámbito, en límites con el barrio Ismael Perdomo, allí se localizan conjuntos multifamiliares como Calabria I y II; También se encuentra un gran polígono al oriente del trazado del cable, donde se localiza el colegio distrital Cundinamarca, el conjunto residencial Galicia, el supermercado Líder y la iglesia del Señor de la Buena Esperanza, entre otros grandes equipamientos.

En el sector de Caracolí se localiza un pequeño polígono donde se encuentra el colegio Sierra Morena.

El tercer tratamiento presente en el ámbito es el de renovación, concentrado en 6 polígonoslocalizados al sur de la autopista al sur, a lado y lado del trazado del cable; el primero vincula un amplio sector de La Estancia, que va desde la utopista al sur hasta la transversal 74 F, y desde la transversal 73B hasta la carrera 73 en límite del predio de Cemex, allí se localizan, entre otros, el parque polideportivo La Estancia.

También se identifican un conjunto de 4 polígonos de 4 polígonos en sectores de Galicia, la Valvanera, y El Rincón de la Estancia, donde se ubican sectores residenciales de desarrollo progresivo, grandes implantaciones industriales y conjuntos residenciales de reciente factura. En el costado noroccidental del ámbito del PIR-CAP, se identifica un gran polígono donde se localiza el plan parcial primavera II y un conjunto de manzanas del barrio Casabianca.

El cuarto tratamiento presente en el ámbito es el de protección, que incluye el polígono del parque Altos de La Estancia, un conjunto de espacios verdes, al norte de la estación Tres Reyes, donde se localizan parques, la escuela deportiva Estrellas de Casa Loma, el parque deportivo de la Loma, y franjas de zonas verdes localizadas a lo largo de la carrera 75 Bis, de la carrera 75 K, de las carreras 76 Bis B, de las carreras 77 y 77ª, entre otros.

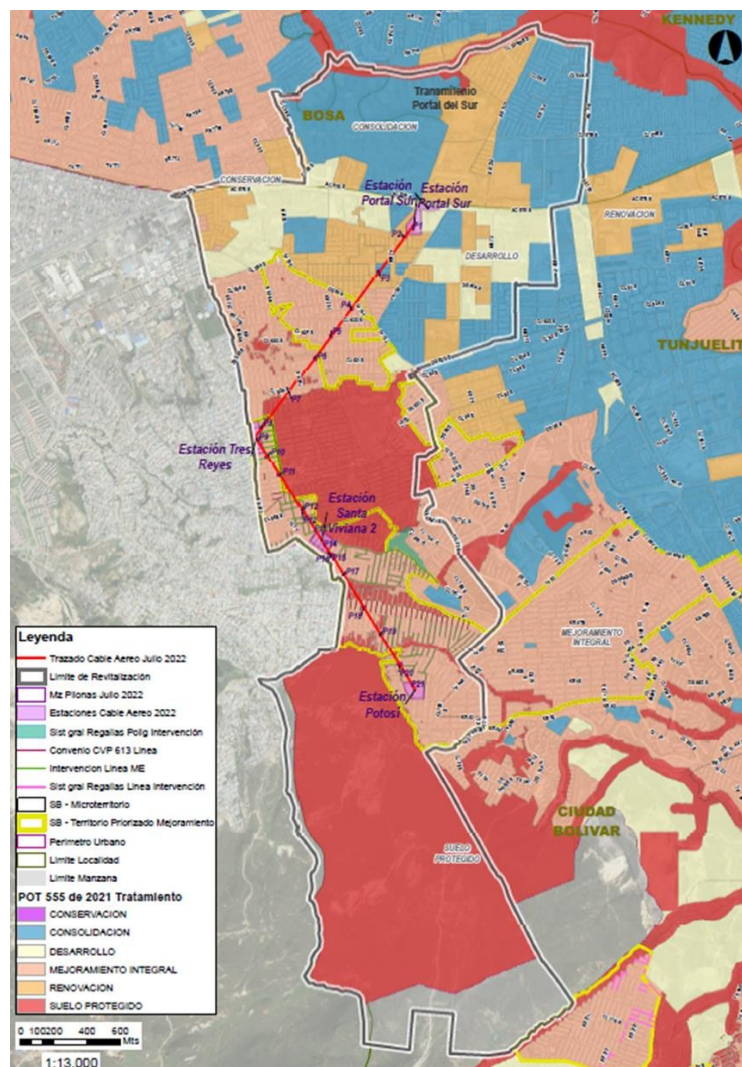
También se localiza un polígono de protección entre las estaciones de Santa Viviana y Potosí, en el sector de Caracolí, que corresponde a las áreas de reubicación intervenidas, donde se desarrolla el proyecto de inversión CVP 7703 de mejoramiento integral de barrios con participación ciudadana;

Junto a este polígono se identifican un conjunto de predios al norte de la estación Potosí, cercanos a la localización de la piona 19 del cable, en el costado norte de la carreta 47.

El quinto tratamiento es el de mejoramiento integral y corresponde al resto de áreas que conforman el ámbito del PIR-CAP, va desde los sectores de la Nueva Estancia y María Cano, al norte de la estación Tres Reyes, hasta el sector de Potosí, pasando por Santo Domingo, en límites con el municipio de Soacha y los sectores de Santa Viviana y Caracolí, hasta llegar a la estación de Potosí.

En el siguiente mapa se presentan los tratamientos urbanísticos previstos por el POT en el ámbito del PIR-CAP.

Mapa 10. tratamientos urbanísticos en el ámbito del PIR-CAP.



Fuente: SDP decreto 555 de 2021. POT.

1.6 JUSTIFICACIÓN

En el Plan de Desarrollo Distrital, la revitalización es una variable fundamental para el crecimiento y armonización de la ciudad. Algunos estudios muy significativos han descrito muy bien al proceso de revitalización local, así como a los procesos en el ámbito de la movilidad. Cualquier variación en la revitalización urbana se relaciona con el cambio socioeconómico o ambiental que impacta la movilidad en una determinada área. Así, es posible afirmar que los procesos de revitalización local bien pueden depender, en un cierto momento, de las variaciones positivas o negativas en el nivel de ingresos de los residentes; también inciden en los cambios positivos o negativos de movilidad de los migrantes, dado que impactan directamente al parque habitacional del área de recepción mencionada, condicionando la demanda de la población potencialmente fluctuante.

En este sentido, entre las metas trazadas por el Plan de Desarrollo, las que se relacionan con el proyecto son las siguientes:

“Meta 234: Gestionar (7) proyectos integrales de desarrollo, revitalización o renovación buscando promover la permanencia y calidad de vida de los pobladores y moradores originales, así como los nuevos. (Plan de Desarrollo 2020 – 2024)”.

En concordancia con lo anterior, el Plan de Desarrollo propuesto por la Alcaldía Distrital en su Programa 32: *“Revitalización urbana para la competitividad”*, establece que la Revitalización Urbana, en concordancia con el POT, se considera como un instrumento moderno de planeación, que interviene estratégicamente, vinculando las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales, para proteger y garantizar la permanencia y calidad de vida de los pobladores originales de las zonas de intervención, lo que significa atender los espacios de relación y a la calidad del espacio público, contemplando la diversidad social y de usos, la percepción de libertad, el sentimiento de comunidad, respetando todas las formas de vida, junto al cuidado y mantenimiento del ambiente, tanto natural como construido, el acceso a la vivienda, al empleo y a los servicios públicos domiciliarios.

La revitalización urbana se asegura de proveer a la ciudad mejores estándares de sostenibilidad ambiental, a través del ecourbanismo y la mejor integración de los espacios verdes, naturales y resilientes, con los entornos de vida, asegurando un hábitat digno, impulsando la economía y consolidando el sentido de pertenencia en los sectores de intervención.

La revitalización urbana incluye desde acciones de acupuntura urbana hasta intervenciones de renovación urbana, como estrategias para la transformación de la ciudad construida, con la participación de la ciudadanía. Así se buscará:

- Contar con un programa diversificado de soluciones de vivienda digna y de calidad, en las diferentes modalidades: nueva, usada, arrendamiento, terrazas, mejoramiento y vivienda colectiva, acompañado de una intervención integral que garantice la revitalización y la competitividad.
- Gestionar proyectos de revitalización urbana alrededor de los sistemas de transporte, mediante la utilización de los conceptos y las estrategias de los DOT, la redística y la conectividad de los diferentes sistemas urbanos presentes en los entornos de los corredores de movilidad, para

- asegurar mejores condiciones de accesibilidad al territorio y de intermodalidad entre los diferentes sistemas y modos de transporte.
- La vinculación de los escenarios deportivos como referente de revitalización urbana y de competitividad, adaptándolos a las nuevas demandas de uso al servicio de Bogotá - Región. Los escenarios deportivos trasciendan del estado de su infraestructura para adaptarse a las nuevas demandas de uso, infraestructura competitiva al servicio de la Bogotá - Región, garantizando el derecho a su acceso y utilización, convirtiéndose en escenarios sostenibles que contribuyan al cambio cultural de la ciudad, mejoren la confianza ciudadana, la solidaridad y la apropiación del espacio público.
 - El mejoramiento de los sectores industriales y las aglomeraciones económicas existentes en Bogotá, con el fin de fortalecer los usos y actividades económicas, así como la consolidación de nuevos centros económicos y clústeres empresariales, con áreas de especialización productiva.

El proyecto 7641 considera, por tanto, que es necesario contribuir a la configuración de un modelo de cuidado y mantenimiento del ambiente construido, especialmente en lo que se refiere a intervenir integralmente áreas estratégicas, teniendo en cuenta las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales, para lo cual es necesario aunar esfuerzos interinstitucionales para restituir y generar atributos de activación de la dinámica urbana y de cualificación del hábitat.

Vale resaltar que las infraestructuras de movilidad suelen ser implantadas en territorios desde un enfoque sectorial, concebidas desde lo macro y no siempre consultadas a los gobiernos locales y/o organizaciones de base. No obstante, para desarrollar dichas infraestructuras se requiere el acceso al suelo, que la mayoría de las veces corresponde a propiedades privadas que se encuentran habitadas. En el proceso de compra de predios que antecede la construcción de las obras, es habitual que muchos hogares se vean desplazados y los tejidos sociales y morfologías urbanas se fragmenten.

En este orden, un proyecto de Revitalización asociado a la construcción de un Cable Aéreo se justifica en la necesidad de cambiar y/o invertir estas lógicas que han primado desde lo público, propiciando que desde un enfoque territorial y de sostenibilidad, se logre incidir en la toma de decisiones.

■ *Problema central*

El territorio en estudio presente una gran complejidad, con una multiplicidad de actores presentes en la zona y diversidad de impactos urbanos, que obligan a entender e intervenir el área como una sumatoria de territorios diversos y complejos, ya sea que se acerquen en la parte baja al corredor de la autopista al Sur, donde el tejido urbano es más consolidado y las dinámicas económicas más presentes, o de aquellas zonas localizadas en sectores de Tres Reyes y Santa Viviana, donde los tejidos urbanos presentan diversos niveles de consolidación y el espacio público es deficiente y con carencias significativas, o los sectores de la parte alta localizados en el sector de Potosí, donde los tejidos urbanos son altamente irregulares, presenta grandes deficiencias en espacio público, deficiente oferta de servicios y equipamientos y se observan importantes impactos ambientales.

En consecuencia con lo anterior, **el problema central** es que el ámbito del Cable Potosí presenta un espacio construido diverso, con condiciones precarias de habitabilidad, al carecer de los soportes urbanos adecuados y suficientes; bajos niveles de integración funcional, con una conectividad y accesibilidad local reducida; pérdida de la capacidad de gestión ecosistémica, deterioro ambiental, en parte debido a los atributos físicos adversos propios de dichas zonas, pero también a la aparición de

afectaciones de origen antrópico, emergiendo conflictos socio-ambientales que resultan en la degradación de zonas de valor ecológico y la amenaza a sus habitantes por cuenta de riesgos naturales presentes; niveles diferenciados de empoderamiento en términos de gobernanza, ámbitos de inseguridad debido a los bajos niveles de desarrollo económico y productivo, que disminuye la capacidad de resiliencia de sus habitantes frente a choques económicos y aumenta la vulnerabilidad en la garantía de sus derechos.

Causas y efectos

Desde el punto de vista de las condiciones físicas y ambientales, **las principales causas** se identifican en la insuficiencia de orientaciones técnicas y normativas para el aprovechamiento de las potencialidades del territorio, como también deterioro físico y ambiental de viviendas y entornos urbanos por procesos de ocupación no planificados, como también incremento de procesos desregulados de construcción y de desarrollo inmobiliario por el aumento del déficit habitacional.

En relación con las dinámicas sociales, se observa recurrencia de conflictos de seguridad y convivencia por debilidad en el ordenamiento y la gobernanza del territorio, también se encuentra baja capacidad institucional en el acompañamiento a comunidades en procesos de gestión del territorio, lo que conlleva a debilidad en los procesos de cohesión y desarrollo comunitario.

En lo que respecta a las condiciones económicas en el territorio, se observa inequidad en el acceso a ingresos y consolidación de actividades económicas de alto impacto, que se explica por la dificultad observada en la generación, reconocimiento y fortalecimiento de economías locales con la consecuente pérdida de capacidades laborales de la población por inestabilidad del mercado laboral formal.

En lo que respecta a los efectos, se identifican desde el punto de vista de las condiciones físicas y ambientales, desarticulación con la oferta de actividades y servicios de centralidades urbanas próximas, con el consecuente deterioro de la estructura de espacio público y de la red de movilidad, como también la disminución de la capacidad de soporte urbano a predios e inmuebles.

En relación con las dinámicas sociales, se observan efectos en el incremento de procesos de fragmentación del tejido social y de segregación residencial, debido a conflictos entre comunidades e instituciones por la concertación y gestión de proceso de ordenamiento del territorio, lo que conlleva incremento de la inseguridad y de procesos de desarraigo.

Desde el punto de vista de las dinámicas económicas, se observan como efectos, el incremento de los niveles de pobreza multidimensional en las zonas altas de los cerros y de procesos de gentrificación urbana en sectores cercanos a la autopista sur, junto a esto, bajos niveles básicos de calidad de vida, principalmente en las zonas altas de los cerros en sectores de Caracolí y Potosí, donde también se observa dificultad en la financiación de emprendimientos familiares y comunitarios.

En la siguiente tabla se presenta el árbol de problemas.

Tabla 1. Árbol de problemas

	FÍSICO - AMBIENTAL	SOCIAL	ECONÓMICO
--	--------------------	--------	-----------

Efectos indirectos	Deterioro de la estructura de espacio público EEP y de la red de movilidad	Disminución de la capacidad de soporte urbano a predios e inmuebles	Conflictos entre comunidades e instituciones por la concertación y gestión de proceso de ordenamiento del territorio	Incremento de la inseguridad y de procesos de desarraigo	Bajos niveles básicos de calidad de vida	Dificultad en la financiación de emprendimientos familiares y comunitarios
Efectos directos	Desarticulación con la oferta de actividades y servicios de centralidades urbanas próximas		Incremento procesos de fragmentación del tejido social y de segregación residencial		Incremento de los niveles de pobreza multidimensional en las zonas altas de los cerros y de procesos de gentrificación urbana en sectores cercanos a la autopista sur.	
Problema principal	El ámbito del Cable Potosí presenta un espacio construido diverso, con condiciones precarias de habitabilidad, al carecer de los soportes urbanos adecuados y suficientes; bajos niveles de integración funcional, con una conectividad y accesibilidad local reducida; pérdida de la capacidad de gestión ecosistémica, deterioro ambiental, en parte debido a los atributos físicos adversos propios de dichas zonas, pero también a la aparición de afectaciones de origen antrópico, emergiendo conflictos socio-ambientales que resultan en la degradación de zonas de valor ecológico y la amenaza a sus habitantes por cuenta de riesgos naturales presentes; niveles diferenciados de empoderamiento en términos de gobernanza, ámbitos de inseguridad debido a los bajos niveles de desarrollo económico y productivo, que disminuye la capacidad de resiliencia de sus habitantes frente a choques económicos y aumenta la vulnerabilidad en la garantía de sus derechos.					
Causas Directas	Insuficiencia de orientaciones técnicas y normativas para el aprovechamiento de las potencialidades del territorio		Recurrencia de conflictos de seguridad y convivencia por debilidad en el ordenamiento y la gobernanza del territorio		Inequidad en el acceso a ingresos y consolidación de actividades económicas de alto impacto	
Causas Indirectas	Deterioro físico y ambiental de viviendas y entornos urbanos por procesos de ocupación no planificados	Incremento de procesos desregulados de construcción y de desarrollo inmobiliario por el aumento del déficit habitacional	Baja capacidad institucional en el acompañamiento a comunidades en procesos de gestión del territorio	Debilidad en los procesos de cohesión y desarrollo comunitario	Dificultad en la generación, reconocimiento y fortalecimiento de economías locales	Pérdida de Capacidades laborales de la población por inestabilidad del mercado laboral formal

Fuente: Subdirección de Operaciones 2023

1.7 OBJETIVOS Y ALCANCES

El Proyecto Integral de Revitalización en el ámbito del Cable Aéreo Potosí PIR-CAP se plantea formular una actuación urbana de carácter integral, para potenciar la integración funcional entre el sistema de transporte del cable aéreo con el proyecto integral del PIR-CAP, con el fin de gestionar la articulación, promoción y fortalecimiento de procesos de vitalidad urbana en el área de influencia del cable aéreo Potosí, que fueron identificados y diagnosticados de manera interinstitucional y social, con el fin de fortalecer la atraktividad, la apropiación y la gobernanza, que favorezcan la sostenibilidad social y económica de habitantes y visitantes, y que también asegure la reducción de los impactos y el mejoramiento de las condiciones ambientales del territorio.

Objetivo general

- “Gestionar la articulación, promoción y fortalecimiento de procesos de vitalidad urbana en el área de influencia del cable aéreo Potosí, en la localidad de Ciudad Bolívar, para potenciar la integración funcional del sistema de transporte, la gobernanza y la

sostenibilidad social, económica y ambiental del territorio.”

- Que con el desarrollo del “Proyecto Integral de Revitalización en el ámbito del Cable Aéreo Potosí – PIR CAP” se logrará la ejecución y operación de un sistema de transporte tipo cable aéreo para reducir los tiempos de desplazamiento de población que habita sectores de difícil acceso, así como, la ejecución y entrada en funcionamiento de proyectos urbanos complementarios en espacio público, equipamientos y vivienda para potenciar la integración funcional, el equilibrio y el desarrollo de los territorios.
- Aportar al territorio del PIR-CAP una intervención de integración funcional, sostenibilidad ambiental, social y la competitividad económica, con el fin de mitigar los procesos de deterioro que presenta actualmente, asegurando el equilibrio de las funciones urbanas, el empoderamiento social y el desarrollo económico, promoviendo la revitalización a través de proyectos de nodos de equipamiento para el cuidado, vivienda para la permanencia y el desarrollo, revitalización de espacios públicos para el encuentro y corredores de movilidad sostenible y segura, que vinculen el cable aéreo con los diferentes sectores urbanos de proximidad, en relación con la ciudad y la integración regional con el municipio de Soacha.

1.6.1 Objetivos específicos

En relación con los aspectos físicos y ambientales, el proyecto del PIR-CAP busca generar las condiciones técnicas, urbanísticas y normativas requeridas para asegurar un mejor aprovechamiento de las potencialidades del territorio, que hoy se ven impactadas por el deterioro físico y ambiental de viviendas y entornos urbanos, la presencia de procesos de ocupación no planificados en diversos sectores del ámbito, que traen consigo una deficiente calidad urbana y de desarrollo inmobiliario, que se han presentado por el sostenido aumento del déficit habitacional, que no ha sido atendido de manera integral ni oportuna.

Desde el punto de vista de la dinámica social, el PIR-CAP se propone aportar procesos de gestión social, relacionados con la cocreación para asegurar la reducción de conflictos de seguridad y convivencia por debilidad en el ordenamiento, mediante el fortalecimiento de la gobernanza colaborativa; de igual manera, mediante el proyecto se busca fortalecer la capacidad institucional en el acompañamiento a las comunidades involucradas con el proyecto en los procesos de gestión del territorio derivados de la implementación del PIR-CAP.

Con respecto a las dinámicas económicas, el proyecto integral de revitalización aporta componentes de activación económica, tanto en la valorización del suelo como en la generación de oportunidades económicas, que permitirán generar o mejorar ingresos a las comunidades involucradas y a los actores económicos presentes y futuros, mediante la implementación de equipamientos y servicios, que permitirán la consolidación de las actividades económicas, la generación y el fortalecimiento de las economías locales; esto permitirá incrementar las oportunidades laborales de la población en el acceso al mercado laboral formal.

1.6.2 Alcances

El Proyecto Integral de Revitalización urbana del PIR-CAP tiene una proyección que potencia la intervención en el ámbito establecido, con vocación para el desarrollo diferenciado, aprovechando la llegada del proyecto del cable aéreo y la intervención en el territorio de los programas de mejoramiento de la SDHT, con el fin de generar una propuesta integral, desde el punto de vista de las condiciones físicas y ambientales, articulando la oferta de actividades y servicios de las centralidades urbanas próximas, que busca reducir los déficits mencionados, reduciendo el deterioro de la estructura de espacio público y de la red de movilidad, con el fin de fortalecer la capacidad de soporte a la estructura urbana existente.

La intervención se dirige, en relación con las dinámicas sociales, a la reducción de los procesos de fragmentación del tejido social y de segregación residencial presentes, encontrando consensos y fortaleciendo la identidad local, a través del proyecto integral, favoreciendo el dialogo y la gestión compartida entre comunidades y entidades, que fomenten la seguridad, la apropiación y el arraigo territorial.

Desde el punto de vista de las dinámicas económicas, se busca, a través del aprovechamiento urbanístico de predios públicos y/o privados y la oferta de servicios urbanos, fortalecer la atraktividad que genera, tanto el cable aéreo como el proyecto integral de revitalización, para reducir los niveles de pobreza multidimensional y favorecer la generación de nueva oferta económica y su financiación, particularmente en lo que respecta a emprendimientos familiares y comunitarios.

Es así como tiene el alcance de actualizar y fortalecer los sistemas urbanos de soporte, el incremento del espacio público efectivo, la conexión con corredores de movilidad peatonal y ecosistémica, el mejoramiento de las condiciones de movilidad, tanto vehicular como peatonal, la gestión de áreas de protección por riesgo, entre otras condiciones requeridas, para configurar el territorio de borde de manera integral, y en coherencia con el modelo de ocupación previsto en el POT, con el fin de revitalizar, recuperar y potenciar los valores ambientales y culturales preexistentes.

Tabla 2. Árbol de objetivos

	FÍSICO - AMBIENTAL		SOCIAL		ECONÓMICO	
Alcances indirectos	Fortalecer procesos de apropiación de la EEP, de la plataforma de EP y la red de movilidad cualificadas.	Cualificar la plataforma urbana y facilitar el aprovechamiento urbanístico de predios públicos y/o privados, para generar valorización de predios e inmuebles	Promover procesos de gobernanza colaborativa y corresponsabilidad entre comunidades e instituciones presentes en el territorio.	Fortalecer el tejido social para favorecer el arraigo y la apropiación, para reducir los riesgos de gentrificación.	Fortalecimiento de las redes de economías solidarias y la generación de emprendimientos, con ocasión de la implementación del PIR-CAP.	Favorecer mediante la cualificación de la plataforma urbana el incremento de la inversión y la actividad económica.
Alcances directos	Potenciar la oferta de servicios dotacionales con los programas de mejoramiento de la SDHT, la cualificación de la plataforma urbana y el mejoramiento de las condiciones ambientales del territorio.		Fortalecer la gobernanza del territorio mediante el fortalecimiento de la apropiación del tejido social, en coherencia con el modelo de ocupación previsto en el POT y los valores ambientales y culturales preexistentes.		Promover procesos de revitalización económica del territorio incentivando los emprendimientos y el incremento de la oferta económica en el territorio, con ocasión de la implementación del PIR-CAP.	

Objetivo principal	Aportar al territorio del PIR-CAP una intervención de integración funcional, sostenibilidad ambiental, social y la competitividad económica, con el fin de mitigar los procesos de deterioro que presenta actualmente, asegurando el equilibrio de las funciones urbanas, el empoderamiento social y el desarrollo económico, promoviendo la revitalización a través de proyectos urbanos de equipamientos, vivienda, espacio público y corredores de conectividad, que vinculen el cable aéreo con los diferentes sectores urbanos de proximidad, en relación con la ciudad y la integración regional con el municipio de Soacha.					
Objetivos específicos	Identificar las condiciones actuales del territorio en estudio, que concilien las expectativas ciudadanas con los requerimientos técnicos y las necesidades del territorio, derivados de los impactos que genera la implementación del cable aéreo.		Asegurar procesos de gestión integral del territorio, de manera inclusiva, mediante la concertación y la corresponsabilidad entre los actores involucrados en las áreas priorizadas.		Intervenir las condiciones actuales del territorio, que concilien y fortalezcan las expectativas económicas ciudadanas, derivadas de los impactos que genera la implementación del cable aéreo.	
Objetivos de segundo nivel	Mejoramiento de las condiciones físicas, ambientales, de vivienda y de los entornos urbanos, del territorio.	Armonizar y potenciar la integración del territorio con la operación de la infraestructura de transporte.	Aumento de la capacidad institucional en el acompañamiento a comunidades en procesos de gestión del territorio.	Optimizar la integración de intervenciones físicas y de instrumentos de gestión urbana con procesos de fortalecimiento comunitario.	Fortalecimiento de la generación y reconocimiento de economías locales y de la formación para el trabajo.	Aprovechar la implementación del PIR-CAP para fortalecer las Capacidades laborales de la población y del acceso al mercado laboral formal.

Fuente: Subdirección de Operaciones 2023

1.8 METODOLOGÍA

Con el fin de definir la metodología para la elaboración del documento de diagnóstico del territorio priorizado, en el marco de la formulación de lineamientos de intervención de las Operaciones Integrales del Hábitat, en primera instancia, se define la Hoja de Ruta que evidencia el procedimiento a seguir por el equipo técnico de la Subdirección de Operaciones.

En la Hoja de Ruta se pretende direccionar las actividades y resultados entregables que la Subdirección de Operaciones elaborará para el cumplimiento efectivo de las actividades programadas y garantizar el logro de los resultados proyectados para la Meta. Parte del objetivo es determinar los pasos y procesos para la elaboración del diagnóstico y caracterización del territorio priorizado. A continuación, se ponen concretamente las principales subactividades de la caracterización y diagnóstico

En esta subactividad, se definen las condiciones identificadas en el territorio a partir de los datos recopilados a partir de fuentes secundarias (documentos normativos y técnicos, e información alfanumérica), así como los datos recopilados en las salidas de campo. También se definen las condiciones identificadas en el territorio a partir de la sistematización de la información recopilada, y de los resultados de los cruces de información espacial georreferenciada y de los procesamientos de variables.

De esta forma esta caracterización se consolida mediante el análisis de las condiciones urbanas, socioeconómicas y ambientales. De esa manera, con base en las condiciones reconocidas en el territorio, se identifican las problemáticas y oportunidades de las áreas de intervención.

1.8.1 Plan de trabajo

El plan de trabajo establecido para el proyecto de revitalización del PIR-CAP responde a los alcances y el cronograma establecidos previamente.

En primer lugar, se desarrollan los componentes conceptuales, estratégicos y metodológicos del proyecto, donde se definen las orientaciones preliminares, que incluyen la justificación, la identificación de problemáticas, y se propone el árbol de problemas.

A la vez, se va avanzando en la identificación de los actores involucrados, se proponen los objetivos y el árbol de los objetivos del proyecto. Esta fase termina con la propuesta del marco teórico.

A partir de esto se inicia el diagnóstico del territorio objeto de estudio, en donde se definen el ámbito de estudio y el ámbito de influencia, se hace el análisis normativo y la relación de los instrumentos y los programas vinculados.

Posteriormente, se realizan los diagnósticos, análisis e identificación de conflictos y oportunidades en las diferentes dimensiones de análisis establecidas, apoyados en la revisión de información secundaria y el trabajo de campo.

Todo esto concluye con la identificación de las áreas de gestión prioritarias, mediante una evaluación multicriterio, para posteriormente proponer la batería de lineamientos y las alternativas de gestión de las intervenciones, con sus correspondientes modelaciones urbanas, arquitectónicas y financieras de las intervenciones priorizadas, con lo cual se logra el alcance previsto.

1.8.2 Estrategia de participación

Actores involucrados

Los actores involucrados en la atención del problema identificado mediante el proyecto de inversión se clasifican según el tipo de agremiación, interés y nivel de incidencia en cada una de las etapas de intervención previstas. En esta medida la implementación de proyectos de revitalización urbana generará procesos de articulación con propietarios, organizaciones comunitarias, grupos de interés y entidades públicas, en la etapa de planeación, ejecución y operación. El interés y la prioridad de atención de cada uno de los actores involucrados se establecerá mediante la aplicación de un modelo de prominencia, en el que se realiza una identificación del poder, la legitimidad y la urgencia de los actores con respecto a los efectos benéficos, indiferentes y perjudiciales generados por el problema y por el proyecto de intervención. Esta clasificación definirá niveles y escenarios de interlocución para dar concertar acciones tendientes al cumplimiento a los alcances establecidos.

Tabla 3. Matriz de involucrados

Actor	Posición	Interés o expectativa	Contribución o Gestión
Comunidad	Beneficiario	Pueden beneficiarse de las intervenciones que se realicen para mejorar el espacio público.	Desarrollar estrategias de participación ciudadana en actividades, que permitan la construcción de los proyectos.
Comunidad	Oponente	Preocupación por la llegada de nuevos habitantes y el incremento de impuestos y temor a ser expropiados.	Desarrollar estrategias de participación ciudadana en actividades, que permitan la construcción de los proyectos.
Entidades Distritales	Cooperante	Interés en desarrollar las intervenciones de manera exitosa, con el fin de responder a las necesidades de la comunidad.	Adelantar convenios para el apoyo técnico, financiamiento y mantenimiento de las intervenciones.

Alcaldías Locales	Cooperante	Interés en desarrollar las intervenciones de manera exitosa, con el fin de responder a las necesidades de la comunidad.	Adelantar trabajos conjuntos con el fin de desarrollar proyectos complementarios para mejorar la calidad de vida de la comunidad en los distintos los territorios.
Sector privado (especialmente de la construcción)	Cooperante	Interés en vincularse a oportunidades de negocio a partir del desarrollo de intervenciones inmobiliarias viables y rentables	Desarrollar convenios de voluntades con el fin de desarrollar proyectos y/o complementarios para dinamizar el mercado inmobiliario.
Sector Académico y Universidades	Cooperante	Interés en apoyar los estudios técnicos, de prefactibilidad y factibilidad.	Adelantar trabajos conjuntos con el fin de desarrollar proyectos o estudios complementarios que permitan definir técnica, financiera y legalmente las intervenciones.
Entidades Nacionales	Cooperante	Interés en apoyar con recursos para garantizar la inversión y los proyectos a desarrollar.	Adelantar convenios para el apoyo técnico, financiamiento y mantenimiento de las intervenciones.

Fuente: Subdirección de Operaciones - SDHT. (2023)

Considerando el carácter múltiple de las posibles intervenciones asociadas a los proyectos que deberán plantearse en el ámbito de influencia del PIR-CAP, y las diferentes escalas de resolución de problemáticas asociadas a la ejecución de proyectos de movilidad que son articuladoras en estos territorios de intervención, se plantea un primer nivel de acción referido a la dimensión distrital, que implica una articulación con las diferentes entidades vinculadas a los proyectos, los desarrolladores, empresas del estado, secretarías y alcaldía local entre otros.

En un segundo nivel están la dimensión local y territorial, que implican el reconocimiento particular de las dinámicas de los territorios y la articulación con la oferta institucional, para potenciarlos en los términos de revitalización señalados.

Teniendo en cuenta esto, las acciones que se realicen con base en la estrategia de participación se estructurarán haciendo énfasis en este segundo nivel, orientando las acciones a la población que habita y permanece en los territorios priorizados. Con ello se busca incidir en el mejoramiento efectivo y permanente del hábitat en el área de influencia del proyecto y desencadenar procesos en el territorio que dinamicen los diferentes tipos de relaciones existentes entre el espacio público, el desarrollo urbano, el desarrollo ambiental y el desarrollo humano.

Objetivo de la estrategia

Acompañar las intervenciones propuestas desde el programa de revitalización, para fortalecer su incidencia y propender por la participación comunitaria en la oferta del sector. Alcance

- Establecer estrategias de socialización que permitan brindar con claridad la oferta institucional.
- Gestión territorial y distrital para el desarrollo de agendas territoriales y locales.
- Articulación interinstitucional de oferta de programas y planes de gestión social.

- Vinculación de los actores involucrados en los proyectos planteados.
- Fortalecimiento de las organizaciones y/o agremiaciones existentes a través del desarrollo de los proyectos planteados.

Como parte de la estrategia de participación ciudadana implementada por la SDHT, para el PIR-CAP, se desarrolla, en primer lugar, la Fase 1: conocer y que nos conozcan.

En esta fase se desarrollan acciones tanto a nivel interinstitucional como a nivel comunitario, para la identificación de información relevante tanto en términos de actores involucrados (agremiaciones, colectivos, organizaciones, líderes sociales, JAC o comunidad en general), como de problemáticas del territorio que puedan afectarse, ya sea porque se incrementaron o mermaron, por las intervenciones. En esta línea, se debe desarrollar:

1. Mapa de actores: identificación detallada de los actores involucrados en los territorios priorizados, con el fin de evaluar por una parte su vínculo con el proceso (a favor, en contra, indiferente, a favor con condiciones) y por otra los impactos (positivos o negativos) que perciben de la intervención. El equipo de SPRC, y particularmente los gestores locales, levantarán información de estos actores en los territorios priorizados, a partir de información institucional secundaria, contacto con líderes y referentes institucionales locales y de su participación en escenarios como las instancias de participación local, que también funcionarán como espacios de posibles articulaciones que permita reconocer temas a tener en cuenta en la construcción de las agendas locales vinculadas a los proyectos de revitalización. Este mapa de actores deberá actualizarse cada vez que se considere necesario en medio de las intervenciones en territorio.
2. Diagnósticos locales: De acuerdo con la información aportada por los diferentes actores identificados, se genera un diagnóstico local que se debe retroalimentar desde el reconocimiento de las dinámicas del territorio. Dicho reconocimiento será fortalecido por medio de recorridos con enfoques temáticos que permita validar la información en territorio.
3. Socialización de información: A partir del acuerdo interinstitucional, se aportará información a nivel local, sobre los objetivos y resultados esperados de los proyectos, de manera complementaria a los espacios de información pública que se dispondrán en la página de la entidad y a la que por norma deben socializar los responsables de los proyectos.
4. Definición de lineamiento sociales: Teniendo en cuenta la información recolectada, se generarán los lineamientos socioeconómicos a tener en cuenta para la formulación de proyectos en estos territorios priorizados. De esta forma se busca abrir escenarios de diálogo en los cuales sea posible establecer alcances de los procesos y aportar información pertinente a la ciudadanía, para la toma de decisiones y la generación de confianza.

El ámbito del proyecto del PIR-CAP hace parte de los asentamientos ubicados en la parte sur de la Localidad de Ciudad Bolívar, en límite con el municipio de Soacha, dentro del territorio del sector de Jerusalén, al que también hacen parte otros barrios como: Arborizadora Alta, Bella Vista, Florida del Sur, Jerusalén, La Pradera, Las Brisas, Las Vegas de Potosí, Villas de Bolívar y Verona.

Su ocupación y consolidación como contexto urbano, se soporta en un fuerte proceso de organización

y trabajo comunitario, que en la gestión con otros actores principalmente ONG y fundaciones, permite la incidencia para que en el año 1987 se empezará a generar respuesta a la demanda de servicios públicos, principalmente energía y acueducto.

Las condiciones geográficas de la montaña que soporta hoy el barrio Potosí, fueron una de las razones principales por las que en 1982 estos territorios, áridos e improductivos, se empezaron a dividir en lotes para ser comercializados. Terreros, urbanizadores piratas y políticos, dueños de la tierra al sur de la ciudad, empezaron a montar su propio negocio vendiéndoles pequeños terrenos, a precios muy asequibles, a familias pobres y desplazadas que buscaban un lugar para vivir desde otras partes de Bogotá y el municipio de Soacha (Universidad Javeriana, 2021).

Lo que sin duda genera una relevancia y consolidación de actores sociales y comunitarios fundamentales de tener en cuenta para el reconocimiento, el equilibrio y la sostenibilidad de su territorio, así como de los procesos de gestión social del hábitat. Que, sin duda, deberá a su vez fortalecerse con la presencia y respuesta de otros actores públicos y privados.

1.1 Identificación de actores involucrados

En la identificación de los actores involucrados para el proceso de revitalización con obras complementarias al Cable Aéreo en Potosí, se agrupan a estos a partir de su naturaleza organizativa, a partir del reconocimiento de su relevancia en la incidencia en el territorio para el caso de los actores sociales, y la necesidad de presencia y atención de necesidades específicas a su misionalidad para el caso de los actores gubernamentales.

1.1.1 Actores Sociales y comunitarios

Entendiendo los actores sociales y comunitarios como aquellas iniciativas de organización, asociatividad y colectivas que surgen por un propósito y naturaleza directa desde las comunidades o habitantes de los territorios, para el proyecto integral de revitalización en obras complementarias al Cable Aéreo Potosí, se reconocen las siguientes:

Tabla 1. Matriz de actores sociales y comunitarios

MAPA DE ACTORES SOCIALES Y COMUNITARIOS PROYECTO CABLE AÉREO POTOSÍ		
DATOS GENERALES	INCIDENCIA	CARACTERIZACIÓN
ACTOR: Edil del sector NOMBRE: Cristian Robayo. TELÉFONO: 3145688563 E-MAIL: POSICIÓN: Neutro	INTERNACIONA L: NACIONAL: DEPARTAMENT AL: DISTRITAL: LOCAL: X	LÓGICA O INTERES: Es miembro del Polo Democrático Alterativo, ha sido en repetidas ocasiones edil de localidad. Es opositor a la minería ilegal desarrollada en algunas partes de la localidad, y lidera esfuerzos importantes por la consecución de un sistema de transporte más digno y eficiente. Es reconocido por las comunidades de Caracolí y Potosí como el representante de sus territorios ante la Junta administradora Local.
ACTOR: Ojo al Sancocho NOMBRE: Daniel Bejarano TELÉFONO: E-MAIL: POSICIÓN: Cooperante.	INTERNACIONA L: NACIONAL: DEPARTAMENT AL: X DISTRITAL: LOCAL:	LÓGICA O INTERES: En el 2005 la Escuela Popular de Cine Comunitario inició la producción de unas piezas documentales llamadas 'Experiencias sociales' con las cuales se hacía visible un lado diferente de lo que tradicionalmente se conocía de Ciudad Bolívar. En estos proyectos la gente de la comunidad comenzó a apropiarse de los roles de la industria cinematográfica. Así, algunos se convirtieron en sonidistas, fotógrafos, camarógrafos, guionista, directores y actores. En la actualidad se desarrolla un festival de cine Comunitario, que visibilizar realidades de los territorios históricamente excluidos.
ACTOR: Universidad	INTERNACIONA L:	LÓGICA O INTERES: La universidad Distrital es la única institución de

Distrital Francisco José de Caldas. NOMBRE: Giovanni Mauricio Bermúdez Tarazona TELÉFONO: 6013238314 E-MAIL: atencion@udistrital.edu.co POSICIÓN:	L: NACIONAL: DEPARTAMENTAL: AL: DISTRITAL: X LOCAL:	educación superior, que cuenta con una sede en la localidad. Esta sede existe desde el año 1995 y ha servido como catalizadora de los procesos de transformación urbana en el sector y ha permitido la titulación de más de 12 mil estudiantes de los estratos 1, 2 y 3. En la actualidad cuenta con una amplia y moderna infraestructura, y sus estudiantes se han vinculado a diferentes procesos sociales, culturales y ambientales en la localidad; así como una amplia gama de oferta académica en carreras técnicas y profesionales.
ACTOR: ICES NOMBRE: Instituto Cerros del Sur. TELÉFONO: 7172495 E-MAIL: POSICIÓN: Cooperante	INTERNACIONAL: L: NACIONAL: DEPARTAMENTAL: AL: X DISTRITAL: LOCAL:	LÓGICA O INTERES: Es un proyecto educativo alternativo que inicio en la década de los 80 bajo el liderazgo de Evaristo Bernate Castellanos, quien posteriormente fue asesinado en el año 1991 en la ciudad de Bogotá. Su proyecto pedagógico alternativo, denominado “Escuela Comunidad” ha logrado integrar a los niños y jóvenes del sector, en torno a una formación crítica, en torno a las condiciones del contexto, y a su vez permitió la movilización ciudadana y popular en torno a la exigencia de los derechos de sus habitantes.

1.1.2 Actores Institucionales

Al reconocer los actores institucionales como aquellas entidades o asociaciones que surgen bajo una responsabilidad normativa o misional, o con fines de lucro en la prestación de servicios específicos para las comunidades desde sus territorios, se reconocen los siguientes para el proyecto integral de revitalización en obras complementarias al Cable Aéreo Potosí:

Tabla 4. Matriz de involucrados

MAPA DE ACTORES PROYECTO CABLE AÉREO POTOSÍ		
DATOS GENERALES	INCIDENCIA	CARACTERIZACIÓN
ACTOR: Alcaldesa Local de Ciudad Bolívar. NOMBRE: Tatiana Piñeros Laverde TELÉFONO: 7799280 E-MAIL: alcalde.ciudadbolivar@gobiernobogota.gov.co . POSICIÓN: Cooperante.	INTERNACIONAL: L: NACIONAL: DEPARTAMENTAL: AL: DISTRITAL: LOCAL: X	LÓGICA O INTERES: Es contadora pública, actualmente se encuentra en encargo; como alcaldesa local de Ciudad Bolívar. Tiene una amplia experiencia en temas públicos, particularmente en la ejecución de políticas sociales en el distrito Capital. Actualmente se encuentra en encargo en este cargo, tras la renuncia del anterior alcalde local Jaime Flores.
ACTOR: Alcalde Municipal de Soacha NOMBRE: Juan Carlos Saldarriaga TELÉFONO: 6017305500 E-MAIL: contactenos@alcaldiasocha.gov.co POSICIÓN: Cooperante.	INTERNACIONAL: L: NACIONAL: DEPARTAMENTAL: AL: X DISTRITAL: LOCAL:	LÓGICA O INTERES: Es abogado y cuenta con un amplio conocimiento en los temas sociales, políticos y comunitarios. Ha sido parte de las JAC, concejal del municipio y actualmente alcalde municipal. Dentro de sus propuestas en el tema de movilidad se destacan: -Establecer alianzas Bogotá - Soacha para ejecutar obras como "la ALO, Ciudad de Cali, Avenida Las Torres, conexión Ciudad Verde - Bosa, construcción de la vía San Mateo - Ciudadela Sucre - Rincón del Lago y su conexión con Bogotá a Usme, y la construcción de la intersección a desnivel en la Autopista Sur con Bosa entre otras" -Continuar con la construcción de las fases II y III de Transmilenio, Fortalecer el convenio Bogotá - Soacha para estructura e implantar las rutas alimentadoras
ACTOR: Agencia Francesa de Desarrollo NOMBRE: Romain André. (subdirector) TELÉFONO: 621 32 99 E-MAIL: POSICIÓN: Cooperante	INTERNACIONAL: L: X NACIONAL: DEPARTAMENTAL: AL: DISTRITAL: LOCAL:	LÓGICA O INTERES: La AFD es la Agencia Francesa de Desarrollo. Es un banco público y solidario, comprometido con los proyectos que mejoran concretamente la calidad de vida de las poblaciones en los países en desarrollo, emergentes y en los territorios y entidades territoriales de Ultramar. Actualmente financia los estudios y diseños de tres proyectos claves para Bogotá: los cables aéreos de Ciudad Bolívar y Usaquén, y el proyecto de renovación en la carrera Séptima.

ACTOR: Gobernación de Cundinamarca. NOMBRE: Nicolás García Bustos TELÉFONO: 7490000 E-MAIL: contactenos@cundinamarca.gov.co POSICIÓN: Cooperante	INTERNACIONAL: NACIONAL: DEPARTAMENTAL: X DISTRITAL: LOCAL:	LÓGICA O INTERES: Es abogado de profesión, fue alcalde del municipio de Mosquera. Su apuesta más importante tiene que ver con la reactivación e integración económica del campo. Actualmente lidera la contención de ola invernal, que afecta a 40 municipios de Cundinamarca. Hace parte de la Región Administrativa y de Planeación Especial, RAPE, creada desde septiembre del 2014 y es la primera entidad pública de carácter suprarregional que impulsa y articula planes de desarrollo económico, social y ambiental de sus territorios asociados.
ACTOR: RAP-CENTRO NOMBRE: Ricardo Agudelo Sedano TELÉFONO: 4434170 E-MAIL: contactenos@regioncentralrape.gov.co POSICIÓN: Cooperante	INTERNACIONAL: NACIONAL: X DEPARTAMENTAL: DISTRITAL: LOCAL:	LÓGICA E INTERES: La Región Administrativa y de Planeación Especial, Región Central RAPE, es un esquema asociativo territorial que promueve la convergencia y realización de los programas y proyectos regionales entre sus asociados (Bogotá, Boyacá, Cundinamarca, Huila, Meta y Tolima), mediante la articulación supra departamental de la planeación del territorio para la generación de conocimiento y el desarrollo sostenible de la Región. Actualmente lidera proyectos orientados a garantizar la Soberanía alimentaria, reducción de residuos sólidos e incentivar el uso de la bicicleta.
ACTOR: IDIPRON NOMBRE: Carlos Enrique Marín Cala TELÉFONO: 377 9997 E-MAIL: atencionciudadano@idipron.gov.co POSICIÓN: Cooperante	INTERNACIONAL: NACIONAL: DEPARTAMENTAL: DISTRITAL: X LOCAL:	LÓGICA O INTERES: Trabajar en la atención de Niños, Niñas, Adolescentes, Jóvenes en situaciones de habitabilidad en calle o en riesgo de habitarla en la ciudad de Bogotá. Actualmente lidera diferentes proyectos en la localidad de Ciudad Bolívar, orientados al mejoramiento de las condiciones de vida de los jóvenes en el sector. Lidera además proyectos culturales, que tienen como eje principal los parques de la localidad. Estableció convenios, para que los jóvenes del Instituto, se vinculen como gestores de Transmilenio.
ACTOR: CAJA DE LA VIVIENDA POPULAR NOMBRE: Juan Carlos López. Director TELÉFONO: 3494520 E-MAIL: Soluciones@cajaviviendaapopular.gov.co POSICIÓN: Cooperante	INTERNACIONAL: NACIONAL: DEPARTAMENTAL: DISTRITAL: X LOCAL:	LÓGICA O INTERES: Tiene como principal objetivo, el mejoramiento de las condiciones del hábitat, el entorno y la vivienda, en los barrios populares de la ciudad de Bogotá, que se encuentran en los estratos 1 y 2. Implementa los siguientes programas: Reasentamientos, Titulación de Predios y Mejoramiento de Vivienda y de Barrios, los cuales se desarrollan actualmente en algunas partes de la localidad de Ciudad Bolívar.
ACTOR: TRASMICABLE NOMBRE: María Consuelo Araújo TELÉFONO: 2203000 E-MAIL: radicacion@transmilenio.gov.co POSICIÓN: Cooperante	INTERNACIONAL: NACIONAL: DEPARTAMENTAL: DISTRITAL: LOCAL: X	LÓGICA O INTERES: El consorcio Cable Móvil, es el operador del Transmicable, está conformado por una empresa chilena y otra colombiana. Transmicable; forma parte del sistema integrado de transporte de Bogotá, junto con Transmilenio y la Empresa Metro. Es el primer sistema de transporte de este tipo en Bogotá y opera en la localidad de Ciudad Bolívar. Está compuesto por una línea de servicio comercial de 3,34 km de longitud. Cuenta con un total de cuatro estaciones (Tunal, Juan Pablo Segundo, Manitas, Mirador). El sistema está compuesto por 163 cabinas, 24 pilonas, se estima que beneficia a 700.000 personas de la localidad.
ACTOR: IDIGER NOMBRE: Guillermo Escobar Castro TELÉFONO: 3813000 E-MAIL: gescobar@idiger.gov.co POSICIÓN: Cooperante	INTERNACIONAL: NACIONAL: DEPARTAMENTAL: DISTRITAL: X LOCAL:	LÓGICA O INTERES: Encargado de liderar la contención de los eventos de riesgo y la adaptación al cambio climático de la ciudad, en la localidad de Ciudad Bolívar, el Instituto ha caracterizado escenarios de riesgo, destacando: Encharcamiento e inundación, remoción en masa, riesgo sísmico, riesgo tecnológico, incendios forestales, contaminación auditiva, contaminación del aire, el relleno sanitario Doña Juana, la cual no es solo un riesgo para la localidad, sino para toda la ciudad. Las acciones son coordinadas en Ciudad Bolívar, desde el Comité Local de Gestión del Riesgo y Cambio Climático de la localidad.



ACTOR: DIRECCIÓN LOCAL DE EDUCACIÓN- DILE NOMBRE: Marco Fidel Bernal López TELÉFONO: 300-7070248 E-MAIL: cadel19@educacionbogota.edu.co POSICION: Cooperante	INTERNACIONAL: NACIONAL: DEPARTAMENTAL: DISTRITAL: LOCAL: X	LÓGICA O INTERES: Según cifras oficiales, la localidad cuenta con déficit de cupos escolares en diferentes niveles formativos. La dirección local de educación de Ciudad Bolívar, es la encargada de regular y administrar los 120 colegios que se encuentran en la localidad, 40 oficiales 76 privado y 4 en concesión. Uno de las principales problemáticas de la localidad, es el acceso y la permanencia de las estudiantes educativas, en virtud de sus condiciones económicas, largos trayectos para recorrer, dificultad en el transporte, entre otros problemas.
---	--	--

Fuente: Subdirección de Operaciones - SDHT (2022)

CAPITULO 2- DIAGNÓSTICO DEL TERRITORIO

El proyecto integral de revitalización del PIR-CAP se localiza en el sector más al suroccidente de la localidad de Ciudad Bolívar, en el límite con el municipio de Soacha, y corresponde a sectores de la Unidad de Planeamiento Local UPL Arborizadora (UPL No. 03).

El territorio de estudio del proyecto se localiza en el entorno del trazado del cable previsto por el IDU y define el ámbito donde se recogen los mayores flujos al sistema y también el área donde más se reciben los impactos por la implementación del sistema del cable, en lo relativo a cambios en los usos y la renta del suelo, con ocasión de la atraktividad esperada del proyecto del cable y de los proyectos de revitalización en sus entorno, que tienen como objetivo reequilibrar las dinámicas del territorio y aportar a la recuperación urbanística, ambiental, social y económica del área a intervenir.

2.1 ESTRUCTURA ARQUITECTÓNICA Y URBANA

El territorio objeto de estudio presenta una estructura urbana diversificada, como resultado de los procesos de ocupación que se han dado a lo largo del tiempo y que tiene tres tipologías bien diferenciadas.

El primer sector corresponde a las áreas localizadas en el borde sur de la autopista al sur, que constituyeron, en un primer momento, parte del corredor industrial de Bosa-Soacha, que aún se mantiene en algunos tramos a lo largo de la avenida, está conformado por diferentes condiciones de trazado y de estructura, de acuerdo con la topografía existente, más plana, y con la morfología y la tipología del desarrollo urbano que se dio a lo largo de la historia.

Las zonas cercanas a la autopista al sur, en el costado sur del portal de Transmilenio, corresponde al sector con topografía más plana y la mayor consolidación urbana, de vivienda productiva en gran medida con comercio local, que están viendo un fuerte proceso de mutación urbana, pasando de desarrollo progresivo de vivienda en 2 y 3 pisos al desarrollo de grandes operaciones inmobiliarias en altura, generadas por la atraktividad del portal y por la presencia cada vez mayor de servicios comerciales de gran escala y la presencia de sedes educativas como la Universidad Distrital, allí priman los predios de gran dimensión, para albergar las empresas industriales, fábricas y bodegas, que hoy se están dividiendo, para permitir la llegada de conjuntos residenciales en alturas de más de 10 pisos, las manzanas son rectangulares y la malla vial en asfalto.

El segundo sector comprende las zonas intermedias de Santa Viviana y Tres Reyes, límites con Soacha, corresponden al sector intermedio entre la autopista al sur y la zona alta de Potosí, limitan con Soacha a partir de la carrera 77C, tiene una topografía en pendiente, y se localiza al frente del parque Altos de la Estancia. Esta zona presenta una estructura de manzaneo regular, con desarrollo de vivienda en 1, 2 y 3 pisos, de desarrollo progresivo, aunque se ven cada vez más alturas de 4 pisos. Salvo los corredores viales principales que llevan las rutas del SITP, la malla vial es deficiente y en algunos lugares no está asfaltada. Esta zona es objeto del programa de mejoramiento de vivienda y de entornos de la SDHT, que incluso involucra predios donde se localizarán las estaciones y pilonas del cable aéreo.

En sectores al norte de la estación Tres Reyes el manzaneo empieza a ser irregular, como consecuencia de la topografía, las manzanas y los predios son más pequeños y tiene una amplia oferta

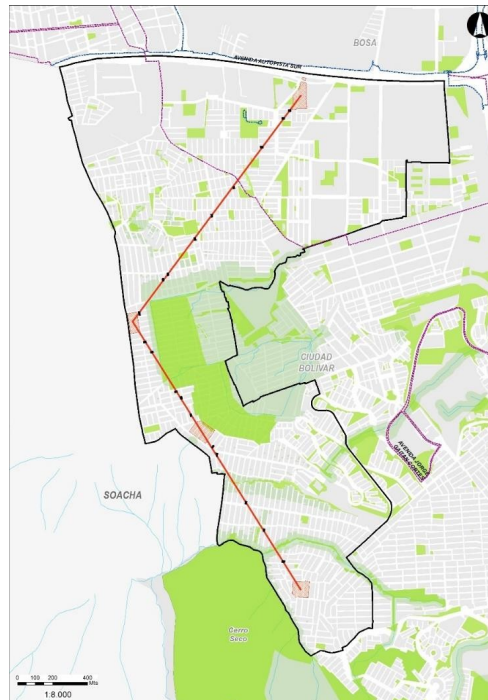
de parques y zonas verdes de escala local principalmente. En esta zona las edificaciones son principalmente desarrollos inmobiliarios predio a predio, algunas de ellas con comercio local en primeros pisos. la malla vial se hace más irregular, segmentada y discontinua, respondiendo a la topografía de mayores pendientes, en sectores de Santa Viviana y Santo Domingo, algunas vías locales presentan malla vial estrecha, en regular o mal estado de mantenimiento y deficiencia en andenes, algunas de ellas son peatonales, aunque amplios sectores han sido intervenidos, o están previstos, en el programa de mejoramiento de entornos, como se verá más adelante.

El tercer sector está conformado por las zonas altas que corresponden a los barrios de Caracolí y Potosí, donde se localiza la estación de retorno del cable aéreo, allí el tejido urbano es complejo, dada la topografía escarpada del sector, el manzaneo es irregular con predios de pequeño tamaño en general, los predios se ocupan en desarrollo progresivo en la mayoría de los casos, con construcciones de 1, 2 y 3 pisos, algunos llegan a 4 pisos, con diferentes niveles de consolidación, también se observan las intervenciones del programa de mejoramiento de vivienda.

En estos sectores altos de Caracolí y Potosí la malla vial es sinuosa y discontinua, respondiendo a la topografía de mayores pendientes, la malla vial local es estrecha y en regulares condiciones de mantenimiento, salvo en los corredores viales que han sido intervenidos por el programa de mejoramiento de entornos.

Esta zona es la que manifiesta los mayores impactos ambientales, déficits de equipamientos, servicios urbanos y de espacio público, y se plantea que con la llegada del cable aéreo y los proyectos de revitalización se logrará reequilibrar estos déficits, solventar las problemáticas sociales ligadas a la inseguridad, la distancia a los servicios de salud y educación, entre otros, que también cubrirían demandas de Soacha.

Mapa 2. Caracterización del territorio



Fuente: Subdirección de Operaciones - SDHT. (2023)

2.1.1 Modelo de ocupación y tejido urbano

En el área de intervención del PIR-CAP, con la inclusión del cable aéreo se pone en marcha un proceso de mutación urbana de las áreas de influencia, y con mayor fuerza del área de estudio, que corresponden a diferentes sectores urbanos, con dinámicas urbanas diferentes, desde sectores residenciales con diferentes proceso de consolidación, sectores de desarrollo progresivo, que manifiestan deterioro, con una vida de barrio propia y que se han visto impactados por los usos comerciales y de servicios, tanto de escala local como zonal, y que paulatinamente se fueron complementando con el desarrollo de oferta comercial y de servicios, de escala local principalmente, bajo el modelo de vivienda productiva, en un primer momento, y la oferta de comercio y servicios de escala zonal, entre otros.

Se encuentran en el entorno del trazado del cable sectores cercanos a la Autopista Sur, frente al portal sur de Transmilenio, con desarrollos urbanos industriales en predios de gran tamaño, y sectores residenciales, de vivienda progresiva en diferentes niveles de consolidación, con una alta oferta de comercio y servicios de escala zonal y local, este sector se está transformando actualmente, con la presencia de grandes operaciones inmobiliarias en alturas de más de 10 pisos, sobre todo en el entorno de la autopista sur, y de planes de parciales de vivienda VIS-VIP.

En este sector los principales conflictos se manifiestan en la mezcla de usos residenciales, industriales y de logística, generando impactos importantes en la calidad de vida local y deterioro de la malla vial local por la presión de tráfico pesado.

También, se encuentran los sectores en el entorno de la estación de 3 Reyes y Santa Viviana, conformado por los barrios de Mirador de la Estancia, Espino 1 y Los 3 Reyes 1, son sectores donde se presenta un desarrollo urbano consolidado, con complejos problemas de seguridad y deterioros importantes del tejido urbano, concentrando mezcla de usos residenciales y comerciales, en un manzaneo regular, y que presenta déficits importantes de equipamientos dotacionales y administrativos de escala zonal y distrital, este sector ha sido intervenido con proyectos de mejoramiento de entornos de la SDHT y que se localiza en el costado occidental del parque Altos de la Estancia.

Por último, se encuentra el área del entorno de la estación de retorno Potosí y el sector de Caracolí, esta zona se presenta como un tejido urbano de desarrollo progresivo en las zonas más altas de la topografía del sur occidente, corresponde a una pieza urbana con diferentes procesos de consolidación urbana, con serios impactos ambientales, sectores de relocalización de vivienda, que manifiesta problemas de seguridad y deficiencias en la movilidad y accesibilidad, dada la topografía y las características de tejido urbano.

En estos sectores los principales conflictos se relacionan con la precaria plataforma urbana, malla vial en mal estado y deficiente accesibilidad al territorio, carencia de espacio público, especialmente de zonas verdes y parques de barrio, déficit de equipamientos, todo ello configura un sector que será ampliamente transformado con la llegada del cable y del PIR-CAP.

En las siguientes imágenes se presentan algunos de los conflictos asociados en los sectores urbanos constitutivos del territorio en estudio.

Imagen 6. Conflictos asociados en los sectores del ámbito del PIR-CAP.





Fuente: SDHT 2022

Frente a este territorio tan vasto y diverso, que recoge un importante sector de la ciudad, se hace necesario ampliar la mirada, tanto conceptual como operacional y metodológica, para asegurar una completa cobertura de la diversidad de dinámicas urbanas, sociales y económicas allí presentes, a través de proyecto integral de revitalización en el entorno del cable aéreo Potosí (PIR-CAP).

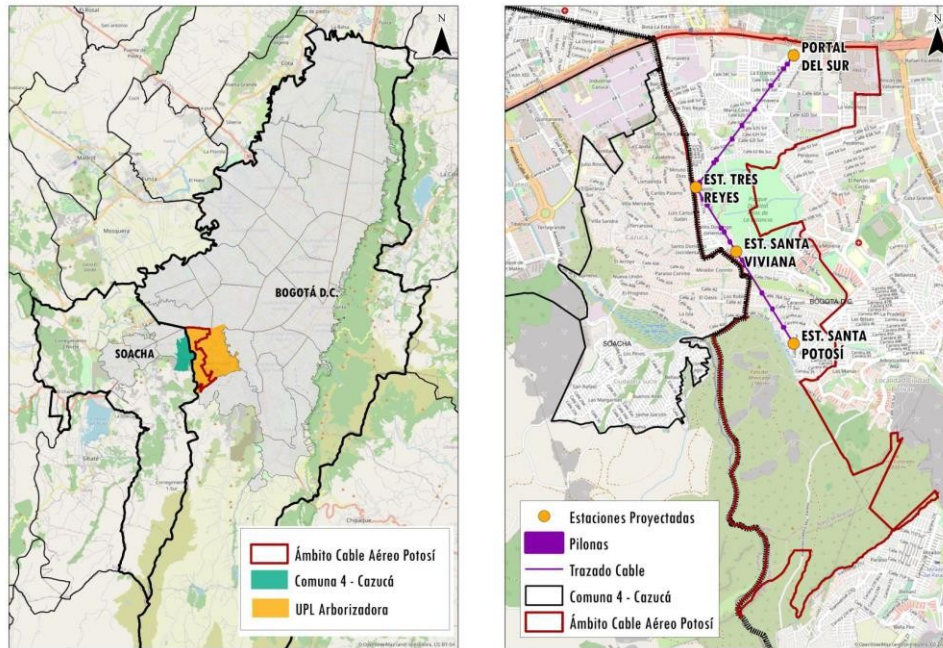
1.8.1 Integración urbano regional

En desarrollo del convenio establecido entre la SDHT y la Gobernación de Cundinamarca, se analizan los elementos de integración regional que se incluyen en la estructuración del proyecto del PIR-CAP.

El ámbito del PIR-CAP se localiza en el borde suroccidental de la ciudad, en frontera con el municipio de Soacha, en ese sentido, el proyecto adquiere una dimensión regional, no sólo porque en la fases de prefactibilidad y factibilidad de los EyD del cable aéreo del UDU se incluyeron sectores fronterizos de Soacha, correspondientes principalmente a habitante de la comuna 4 Cazucá, en los estudios de demanda de movilidad, sino que también se incluyeron en los análisis sociodemográficos y urbanísticos, que sustentan las propuestas del PIR-CAP, principalmente en lo relativo a los de los proyectos de los nodos de equipamientos para el cuidado.

En los siguientes mapas se presenta la localización de la comuna 4 Cazucá y su relación fronteriza con la UPL Arborizadora.

Mapa 4. Ámbito de integración urbano regional del PIR-CAP



Fuente: Subdirección de Operaciones - SDHT. (2023)

De acuerdo con los datos del censo nacional de población y vivienda de 2018 del DANE, se han analizado los datos básicos de población de los dos ámbitos, habiendo el comparativo tanto a nivel de municipios como a nivel de sectores involucrados en la dimensión regional de estudio, donde se pueden observar los siguientes resultados demográficos.

La población de Bogotá es de 7.134.442 habitantes, correspondientes a 2.509.581 hogares, localizados en 2.516.869 viviendas, mientras que en la UPL Arborizadora la población es de 382.163 habitantes, que representa el 5,40% de la población total de la ciudad, correspondientes a 128.829 hogares, que representan el 5,10% del total de hogares de la ciudad, y que se localizan en 118.678 viviendas, que corresponden al 4,70% del total de viviendas de la ciudad.

Para el caso de Soacha, la población total municipal asciende a 639.706 habitantes, correspondientes a 208.751 hogares, localizados en 232.525 viviendas, mientras que en la comuna 4 Cazucá, la población total es de 70.606 habitantes, que representa el 11,00% de la población municipal total, correspondientes a 24.410 hogares, que representan el 11,70% del total de hogares del municipio, localizados en 26.502 viviendas, que corresponden al 11,40% del total de viviendas de la ciudad.

Como se puede observar en los datos analizados, la cobertura en términos de población, hogares y viviendas es casi el doble en Soacha con respecto a Bogotá, lo que hace pensar que los impactos y beneficios esperados del proyecto van a ser muy importantes en Soacha, lo que sustenta el proyecto del PIR-CAP como una intervención de escala regional.

En la siguiente tabla se presentan los datos analizados.

Tabla 3. Comparativo poblacional regional del PIR-CAP

Indicador	# Habitantes	# Hogares	# Viviendas
Soacha	639.706	200.751	232.525
Cazucá	70.606	24.410	26.502
	11,00%	11,70%	11,40%
Bogotá	7.134.442	2.509.581	2.516.869
Arborizadora	382.163	120.829	110.670
	5,40%	5,10%	4,70%

Fuente: DANE CNPV 2018.

Con base en estos datos de población, se avanzó en el diagnóstico territorial de los dos sectores fronterizos, con el fin de obtener información de variables, que permitieron dimensionar la demanda requerida para los proyectos del PIR-CAP, donde se analizaron, en un primer momento, los déficits habitacionales, tanto cualitativos como cuantitativos, haciendo los comparativos a nivel de ciudad y de zona de estudio.

Con respecto a Soacha, el déficit habitacional total asciende a 38.136 hogares, que corresponde al 14,8% del total municipal, de este total para la comuna 4 Cazucá el déficit habitacional total es de 15.265 hogares, que corresponde al 40% del total municipal.

En lo que respecta a Bogotá, el déficit habitacional total es de 248.840 hogares, que corresponde al 8,88% del total de la ciudad, de este total para la UPL Arborizadora el déficit habitacional total es de 19.456 hogares, que corresponde al 8% del total de la ciudad.

Cabe resaltar que, mientras que en la UPL Arborizadora el déficit habitacional total es del 8%, para el caso de la comuna 4 Cazucá asciende al 40%.

En relación con los déficits cuantitativos, en Soacha asciende a 3.180 hogares, correspondiente al 1,2% del total municipal, mientras que en la comuna 4 Cazucá, el déficit es de 2.798 hogares lo que corresponde al 18% del total de la comuna y al 88% del déficit total del municipio.

Para el caso de Bogotá, el déficit cuantitativo total es de 28.973 hogares, que corresponde al 1% del total de la ciudad, mientras que para la UPL Arborizadora el déficit cuantitativo asciende a 2.550 hogares, lo que corresponde al 13% del total de la UPL y al 9% del total de la ciudad.

Como se puede observar, el déficit cuantitativo en la comuna 4 Cazucá asciende al 88% del total municipal, mientras que en la UPL Arborizadora corresponde al 9% del total de la ciudad.

Con respecto al déficit cualitativo, en Soacha suma 34.956 hogares, lo que corresponde al 13,6% del total municipal, mientras que en la comuna 4 Cazucá el déficit cualitativo es de 12.467 hogares,

correspondiente al 82% del total de la comuna y al 36% del total municipal.

En lo que respecta a Bogotá, el déficit cualitativo llega a 219.868 hogares, lo que corresponde al 7,8% del total de la ciudad, mientras que en la UPL Arborizadora suma 16.906 hogares, que corresponden al 87% del total de la UPL y al 8% del total de la ciudad.

En conclusión, la desigualdades en lo que respecta a los déficits, tanto cuantitativos como cualitativos, tanto a nivel de los comparativos entre municipios como de las áreas en estudio son muy amplias, lo que hace que se esperan impactos muy importantes en mejoramiento de calidad de vida, en la comuna 4 de Cazucá, aunque el proyecto del PIR-CAP se estructura para solventar necesidades del sector cobijado por la UPL Arborizadora, principalmente en los sectores altos de Caracolí y Potosí, donde se han identificado los mayores déficits.

En la siguiente tabla se presentan los datos analizados.

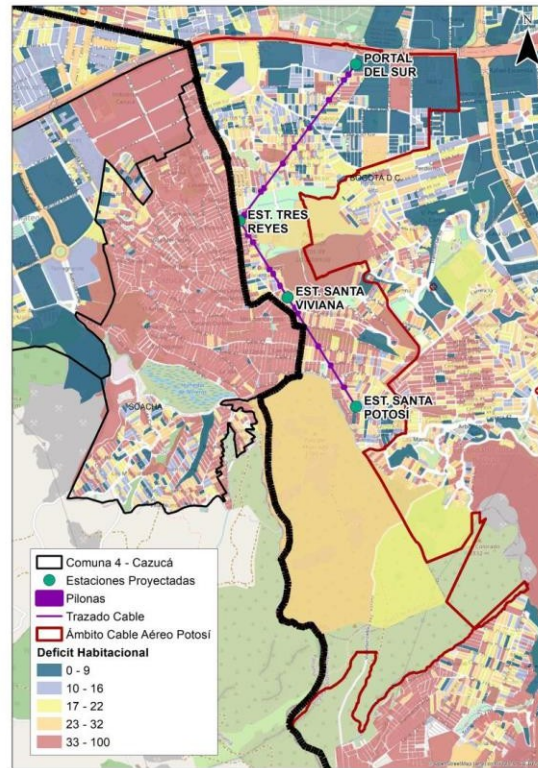
Tabla 4. Comparativo déficit poblacional regional del PIR-CAP

	Sosacha	Cazucá	Bogotá	Arborizadora
Déficit Habitacional	38.136 hogares 14,8%	15.265 hogares 40% (Municipio)	248.840 hogares 8,88%	19.456 hogares 8% (Municipio)
Déficit Cuantitativo	3.180 hogares 1,2%	2.798 hogares 18% Comuna 88% Municipio	28.973 hogares 1%	2.550 hogares 13% Comuna 9% Municipio
Déficit Cualitativo	34.956 hogares 13,6%	12.467 hogares 82% Comuna 36% Municipio	219.868 hogares 7,8%	16.906 hogares 87% Comuna 8% Municipio

Fuente: Encuesta multipropósito DANE – 2021, CNPV 2018.

En el siguiente mapa se presentan el déficit habitacional, de los dos sectores fronterizos.

Mapa 5. Déficit habitacional de los sectores integración urbano regional del PIR-CAP



Fuente: Encuesta multipropósito DANE-2021, CNPV 2018.

Como se observa en el plano, los déficits más significativos corresponden, en términos generales, al sector de la comuna 4 Cazucá, en donde los promedios son los más altos y están en su mayoría en los rangos entre 33 y 100.

Como se observa en las siguientes imágenes, los déficits se manifiestan en las precarias condiciones de edificabilidad, desarrollos inmobiliarios inconclusos, vías sin asfaltar, carencia de andenes y de espacio público en general.

Imagen 7. Conflictos asociados

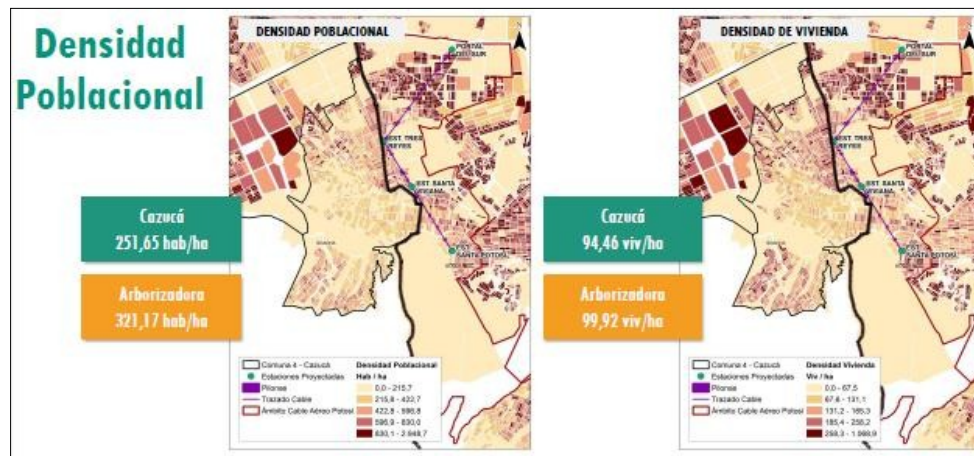


Fuente: Subdirección de Operaciones sobre imágenes de Google Earth- SDHT. (2023)

Con respecto a la densidad poblacional en los dos territorios en estudio el análisis muestra también asimetrías importantes, mientras en la comuna 4 Cazucá el índice es de 251,65 hab/ha, en la UPL Arborizadora es de 321,17 hab/ha, y en lo que respecta a la densidad de vivienda, en Cazucá llega a 94,46 viv/ha, y en la UPL Arborizadora es de 99,92 viv/ha. En los dos territorios las densidades más altas se localizan en cercanía a la autopista al sur y en sectores en el entorno de la estación Potosí, mientras que las densidades medias en los entornos de las estaciones de Tres Reyes y Santa Viviana.

En la siguiente imagen se presentan los índices relacionados en los territorios en estudio:

Imagen 8. Densidad poblacional regional del PIR-CAP.



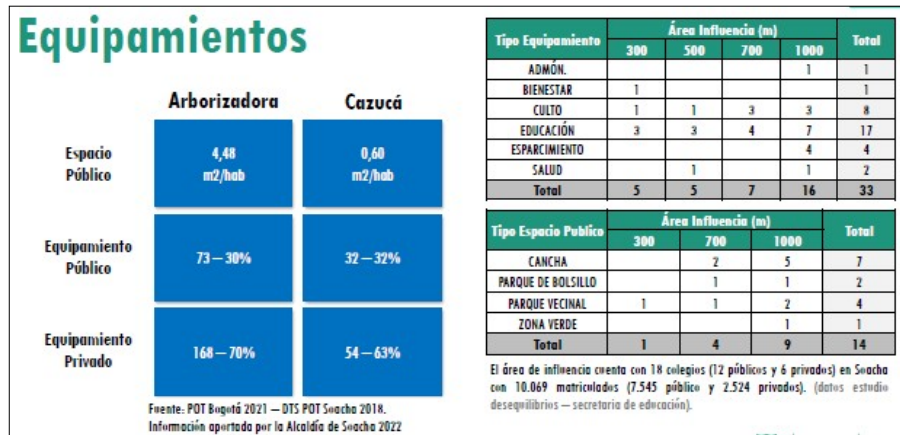
Fuente: Subdirección de Operaciones - SDHT. (2023)

Con respecto a la cantidad de espacio público por habitante, en la UPL Arborizadora se cuentan 4.48 M2/hab, mientras que en la comuna 4 Cazucá solamente se encuentran 0.60 M2/hab., lo que representa uno de los déficits más significativos, lo que hace que la oferta de espacio público que se generará con el PIR-CAP, permitirá solventar de manera significativa las necesidades de esta comuna.

En relación con la oferta de equipamientos en el ámbito de estudio, se observa que en los territorios en estudio de UPL Arborizadora y Comuna 4 Cazucá, los porcentajes son relativamente similares, tanto en los equipamientos públicos con un 30 y 32 % de participación, como de los privados, con 70 y 63% respectivamente.

En la siguiente imagen se muestran las cifras de la oferta de espacio público y de equipamientos de los territorios en estudio.

Imagen 9. oferta de espacio público y de equipamientos regional del PIR-CAP.



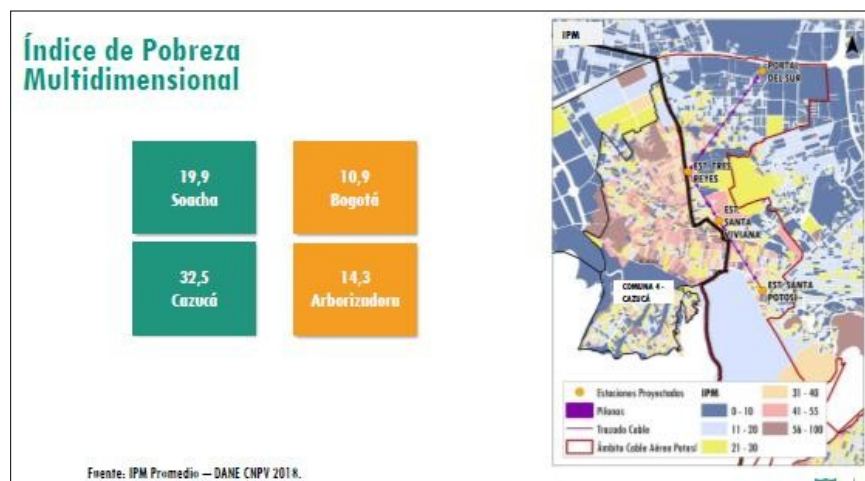
Fuentes: POT Bogotá 2021 – DTS POT Soacha 2018. Información aportada por la Alcaldía de Soacha 2022.

En lo que respecta a la información del índice de pobreza multidimensional, el análisis comparativo de los dos territorios estudiados muestra que mientras que en Bogotá el índice es de 10.9 en Soacha asciende a 19.9; de igual manera, en la UPL Arborizadora es de 14.3, en la Comuna 4 Cazucá el índice llega a 32,5.

Todo ello muestra las asimetrías de las poblaciones de estos territorios, y de los beneficios que puede traer el PIR-CAP a las comunidades vecinas de Soacha.

En la siguiente imagen se muestran los índices de pobreza multidimensional de los territorios en estudio.

Imagen 10. índices de pobreza multidimensional regional del PIR-CAP.



Fuentes: IPM Promedio – DANE CNPV 2018.

1.8.2 Instrumentos, usos y tratamientos

A continuación, se presentan los tratamientos urbanísticos asignados por el POT vigente (decreto 555 de 2021), en el ámbito de estudio.

Se identifican 5 tratamientos urbanísticos, el primero, es el tratamiento de desarrollo, localizado tanto al oriente como al occidente del trazado del cable y corresponde a un grupo de grandes polígonos con usos industriales, comerciales y de servicios logísticos y automotrices, localizados al costado sur de la autopista al sur, en el sector de La Estancia, donde se encuentran, entre otros, la planta de cemento de Cemex, Almagrario, Primax y la sede sur de la Universidad ECCI; al oriente de la estación dl Portal Sur se localizan grandes polígonos donde se encuentran la sede industrial de Pavco Wavin, el colegio distrital Cundinamarca y conjuntos residenciales del sector de Galicia.

El segundo tratamiento que se encuentra en el ámbito es el de consolidación, que se localiza también en el costado sur de la autopista al sur, en polígonos cercanos al trazado del cable, tanto en el costado occidental, donde hay dos grandes polígonos, el primero, en predios colindantes con la planta de Cemex, donde se localizan dos parques públicos y el centro comercial El Ensueño, entre otros; el segundo gran polígono se localiza al borde de la autopista al sur en donde se encuentra la sed de Compensar; también se identifican 2 pequeños polígonos, el primero debajo del trazado del cable, justo donde se localiza la piona 3, frente a la parroquia san Ezequiel Moreno, y el segundo un grupo de predios al oriente del anterior polígono.

Al costado oriental del trazado del cable se localizan 4 grandes polígonos, el primero limita al norte con la utopista al sur, allí se localizan conjuntos residenciales y urbanizaciones como Bosque del Portal, Bilbao PH y urbanización India Catalina, entre otros; los siguientes dos polígonos se localizan al borde oriental del ámbito, en límites con el barrio Ismael Perdomo, allí se localizan conjuntos multifamiliares como Calabria I y II; También se encuentra un gran polígono al oriente del trazado del cable, donde se localiza el colegio distrital Cundinamarca, el conjunto residencial Galicia, el supermercado Líder y la iglesia del Señor de la Buena Esperanza, entre otros grandes equipamientos.

En el sector de Caracolí se localiza un pequeño polígono donde se encuentra el colegio Sierra Morena.

El tercer tratamiento presente en el ámbito es el de renovación, concentrado en 6 polígonos localizados al sur de la autopista al sur, a lado y lado del trazado del cable; el primero vincula un amplio sector de La Estancia, que va desde la utopista al sur hasta la transversal 74 F, y desde la transversal 73B hasta la carrera 73 en límite del predio de Cemex, allí se localizan, entre otros, el parque polideportivo La Estancia.

También se identifican un conjunto de 4 polígonos de 4 polígonos en sectores de Galicia, la Valvanera, y El Rincón de la Estancia, donde se ubican sectores residenciales de desarrollo progresivo, grandes implantaciones industriales y conjuntos residenciales de reciente factura. En el costado noroccidental del ámbito del PIR-CAP, se identifica un gran polígono donde se localiza el plan parcial primavera II y un conjunto de manzanas del barrio Casabianca.

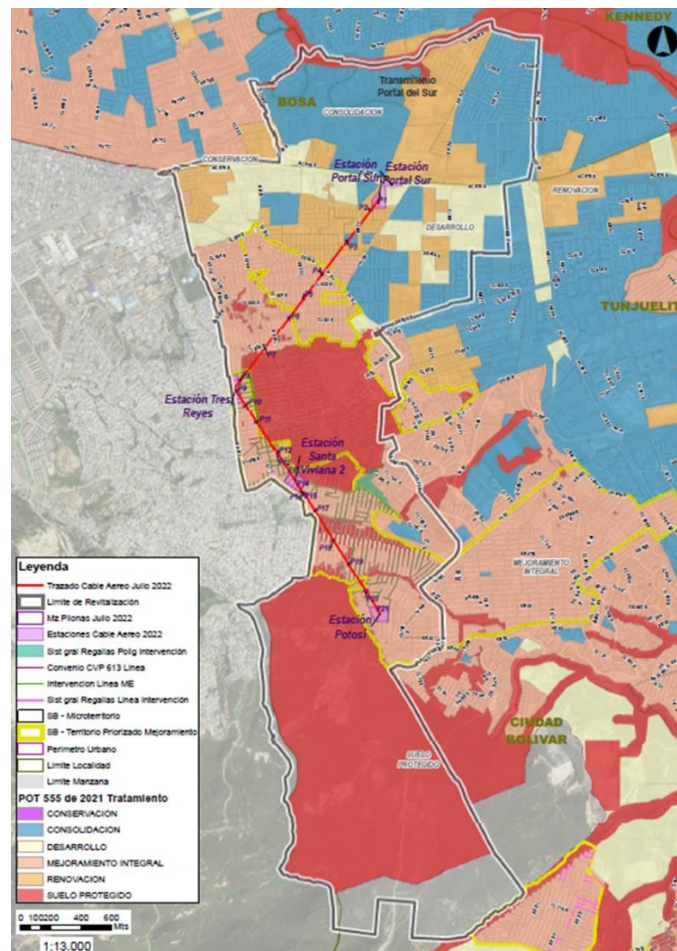
El cuarto tratamiento presente en el ámbito es el de protección, que incluye el polígono del parque Altos de La Estancia, un conjunto de espacios verdes, al norte de la estación Tres Reyes, donde se localizan parques, la escuela deportiva Estrellas de Casa Loma, el parque deportivo de la Loma, y franjas de zonas verdes localizadas a lo largo de la carrera 75 Bis, de la carrera 75 K, de las carreras 76 Bis B, de las carreras 77 y 77ª, entre otros.

También se localiza un polígono de protección entre las estaciones de Santa Viviana y Potosí, en el sector de Caracolí, que corresponde a las áreas de reubicación intervenidas, donde se desarrolla el proyecto de inversión CVP 7703 de mejoramiento integral de barrios con participación ciudadana; Junto a este polígono se identifican un conjunto de predios al norte de la estación Potosí, cercanos a la localización de la pylona 19 del cable, en el costado norte de la carretera 47.

El quinto tratamiento es el de mejoramiento integral y corresponde al resto de áreas que conforman el ámbito del PIR-CAP, va desde los sectores de la Nueva Estancia y María Cano, al norte de la estación Tres Reyes, hasta el sector de Potosí, pasando por Santo Domingo, en límites con el municipio de Soacha y los sectores de Santa Viviana y Caracolí, hasta llegar a la estación de Potosí.

En el siguiente mapa se presentan los tratamientos urbanísticos previstos por el POT en el ámbito del PIR-CAP.

Mapa 10. tratamientos urbanísticos en el ámbito del PIR-CAP.



Fuente: SDP decreto 555 de 2021. POT.

1.9 ESTRUCTURA FUNCIONAL Y DEL CUIDADO

El ámbito del PIR-CAP manifiesta condiciones diferenciadas en cuanto a la calidad de los servicios

que se prestan en relación con la movilidad, el espacio público, los equipamientos y los servicios públicos.

De acuerdo con datos del POT de Bogotá, en la UPL Arborizadora se presentan los siguientes indicadores en relación con la estructura funcional y del cuidado.

Índice de espacio público por habitante: 4,48 m²/hab.

Equipamiento público: 73 que corresponde al 30% del total de la UPL.

Equipamiento privado: 168 que corresponde al 70% del total de la UPL.

Analizando la presencia de equipamientos y de espacios públicos en las diferentes áreas de influencia de estudio se presenta en la siguiente tabla la oferta identificada:

Tabla 15. Equipamientos y espacio público por áreas influencia del PIR-CAP

Tipo Equipamiento	Área Influencia (m)				Total
	300	500	700	1000	
ADMÓN.				1	1
BIENESTAR	1				1
CULTO	1	1	3	3	8
EDUCACIÓN	3	3	4	7	17
ESPARCIMIENTO				4	4
SALUD		1		1	2
Total	5	5	7	16	33

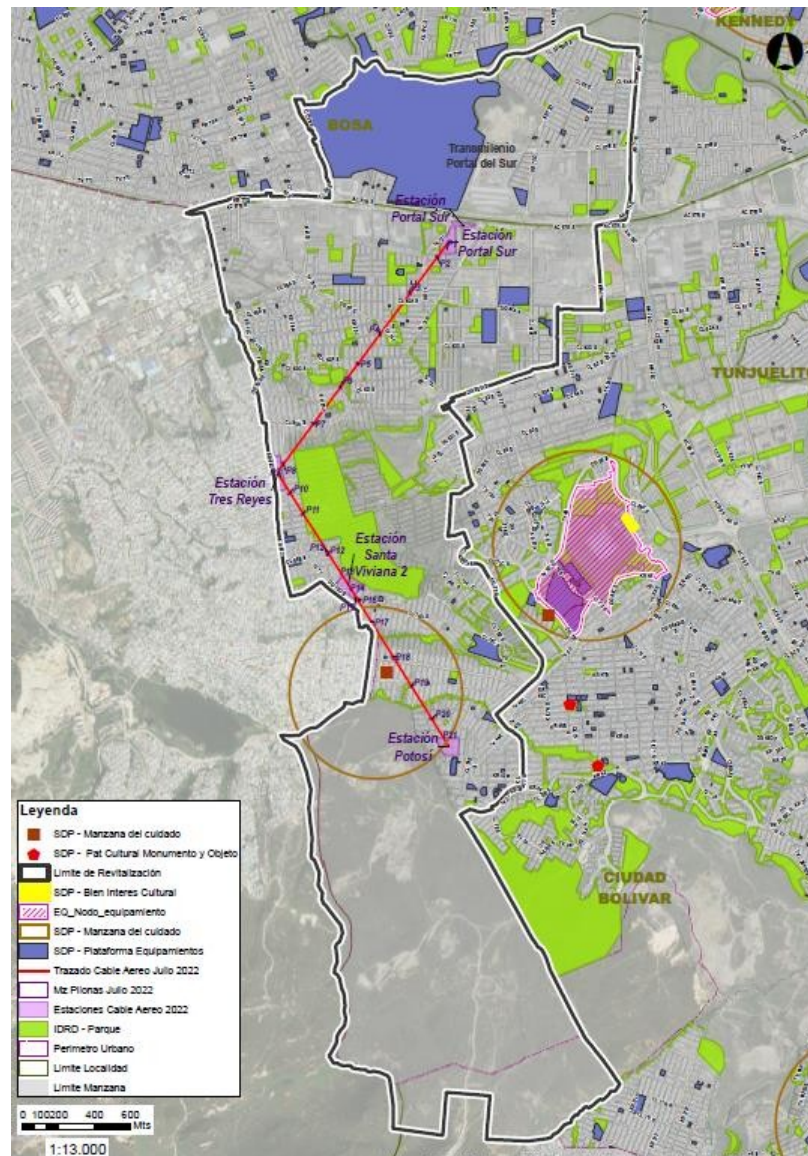
Tipo Espacio Público	Área Influencia (m)			Total
	300	700	1000	
CANCHA		2	5	7
PARQUE DE BOLSILLO		1	1	2
PARQUE VECINAL	1	1	2	4
ZONA VERDE			1	1
Total	1	4	9	14

El área de influencia cuenta con 18 colegios (12 públicos y 6 privados) en Soacha con 10.069 matriculados (7.545 público y 2.524 privados). (datos estudio desequilibrios — secretaria de educación).

Fuente: Estudio desequilibrios SDE. (2023).

En la zona priman los equipamientos de educación con cerca del 50% de la oferta, seguidos por los equipamientos de culto con cerca del 25 de la oferta; mientras que en los espacios públicos priman las canchas deportivas con el 50% de la oferta del sector, seguidos de los parques vecinales con cerca del 30 % de la oferta.

Mapa 3. Caracterización del territorio



Fuente: Subdirección de Operaciones - SDHT. (2023)

1.9.1 Movilidad, accesibilidad e integración funcional

Con respecto a la infraestructura vial, el ámbito de influencia directa se conecta con la ciudad por las vías principales de la Autopista al Sur, la avenida Ciudad de Villavicencio y la Avenida Bosa principalmente, la zona presenta diferentes condiciones de trazado y de estructura, de acuerdo con la topografía existente y con la morfología y la tipología del desarrollo urbano que se dio a lo largo de la historia.

En términos generales, se encuentra una red vial reticular, en sectores cercanos a la autopista al sur, donde el desarrollo urbano es más regular, por las condiciones de topografía relativamente plana, las manzanas son rectangulares y la malla vial en asfalto, presenta andenes en relativo buen estado. Esto se evidencia también en sectores de La Estancia y en cercanías a la estación Tres Reyes, junto con los desarrollos industriales presentes en Galicia y la Valvanera, frente a la autopista al sur.

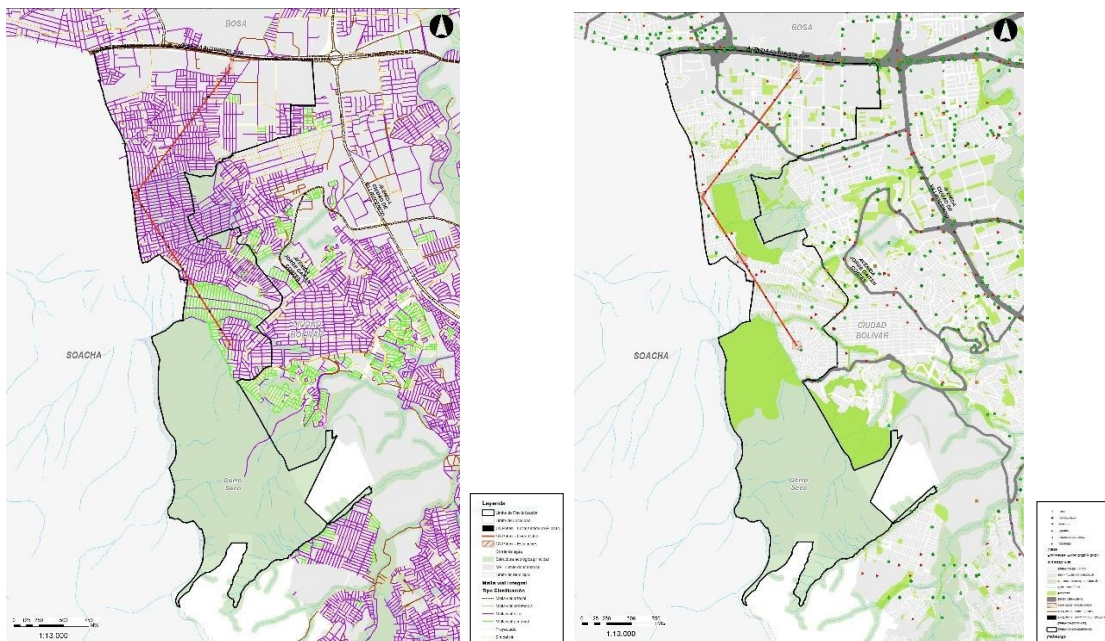
La malla vial se hace más irregular, segmentada y discontinua, respondiendo a la topografía de mayores pendientes, en sectores de Santa Viviana y Santo Domingo, algunas vías locales presentan malla vial estrecha, en regular o mal estado de mantenimiento y deficiencia en andenes, algunas de ellas son peatonales, aunque amplios sectores han sido intervenidos, o están previstos, en el programa de mejoramiento de entornos, como se verá más adelante.

En los sectores altos de Caracolí y Potosí, la malla vial es sinuosa y discontinua, respondiendo a la topografía de mayores pendientes, la malla vial local es estrecha y en regulares condiciones de mantenimiento, con serias deficiencias en los andenes, salvo en los corredores viales que han sido intervenidos por el programa de mejoramiento de entornos.

La condiciones de la topografía, el estado de mantenimiento de la infraestructura vial, la falta generalizada de demarcación y señalización vial, son las principales causas de la siniestralidad que se presenta en la zona, que en términos generales, se observa principalmente en los sectores cercanos a la Autopista al Sur, debido a que la topografía es más plana, las densidades poblacionales son más altas y hay un mayor flujo de peatones, ciclistas y motociclistas circulando por la zona, aunque también se observan en menor cantidad a medida que se acerca a los sectores altos de Caracolí y Potosí.

En los siguientes mapas se observa la clasificación de la estructura vial y los puntos de siniestralidad.

Mapa 5. Clasificación de la estructura vial y los puntos de siniestralidad.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

En la siguiente tabla se presentan los datos de siniestralidad ocurridos en el ámbito, en el

periodo de 2022.

Tabla 6. Siniestralidad en el periodo de 2022.

Año/Tipo Accidente	No Accidentes
2022	120
ATROPELLO	23
CAIDA DE OCUPANTE	11
CHOQUE	85
VOLCAMIENTO	1
2023	6
ATROPELLO	3
CAIDA DE OCUPANTE	1
CHOQUE	2
Total general	126

Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

1.9.2 Equipamientos y servicios urbanos

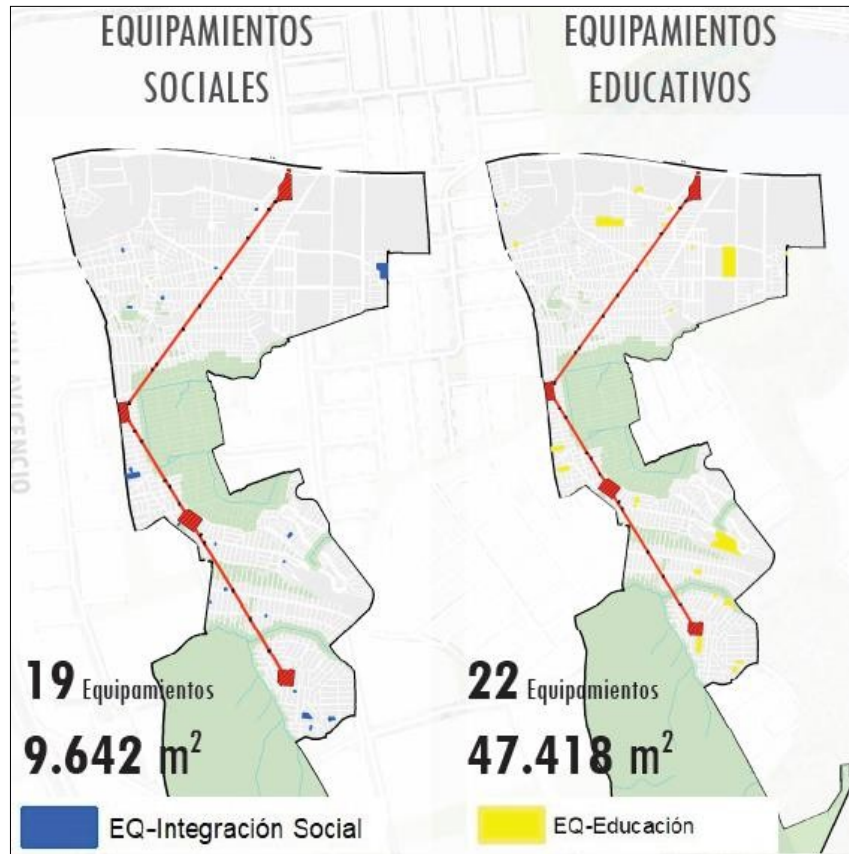
En relación con los equipamientos y servicios urbanos presentes en el ámbito, se realizó el diagnóstico a partir de las siguientes variables:

Equipamientos sociales: Se identifican 19 equipamientos, con un área de 9642 m2. localizados de manera dispersa en el territorio, la mayoría de ellos se encuentran en el área de influencia del trazado del cable aéreo, con mayor presencia en los entornos de las estaciones de Santa Viviana.

Equipamientos educativos: Se identifican 22 equipamientos localizados de manera dispersa en el ámbito, algunos en cercanía a la estación del Portal sur, y a las estaciones de Santa Viviana y Potosí.

En los siguientes mapas se presenta la localización de los equipamientos sociales y educativos.

Mapa 6. localización de los equipamientos sociales y educativos.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

Los principales conflictos asociados a estos equipamientos están relacionados con la deficiente malla vial, la ausencia o deterioro de andenes y la presencia de residuos sólidos y escombros en sus entornos, a esto se suman la inseguridad en los entornos escolares y los riesgos de accidentalidad en los desplazamientos peatonales de la población escolar principalmente.

En las siguientes imágenes se presentan algunos de estos conflictos.

Imagen 11. Conflictos asociados



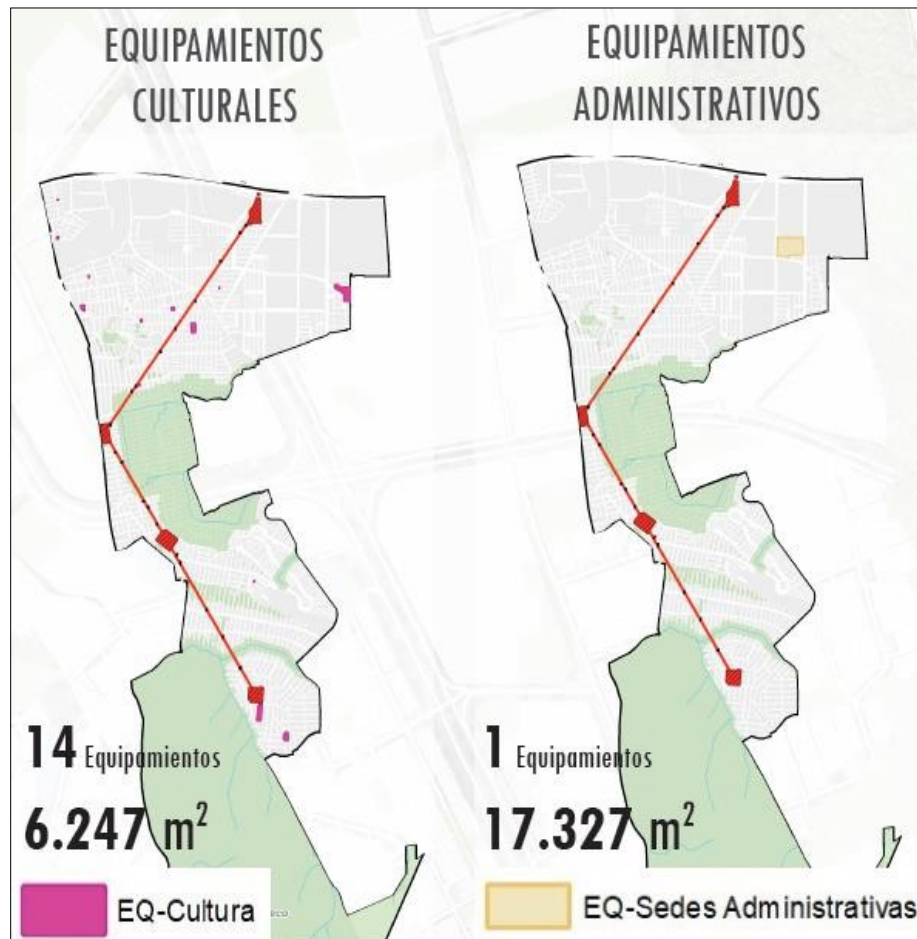
Fuente: Imágenes de Google Earth. (2023)

Equipamientos culturales: Se identifican 14 equipamientos, con un área de 6247 m². localizados de manera dispersa en el territorio, la mayoría de ellos se encuentran en el área de influencia del trazado del cable aéreo, con mayor presencia en los sectores de La Nueva Estancia entre las estaciones de Portal Sur y de Santa Viviana.

Equipamientos administrativos: Se identifica 1 equipamiento con un área de 17323 m², localizados en cercanía a la estación del Portal sur, en el sector de Valvanera.

En los siguientes mapas se presenta la localización de los equipamientos sociales y educativos.

Mapa 7. localización de los equipamientos culturales y administrativos.

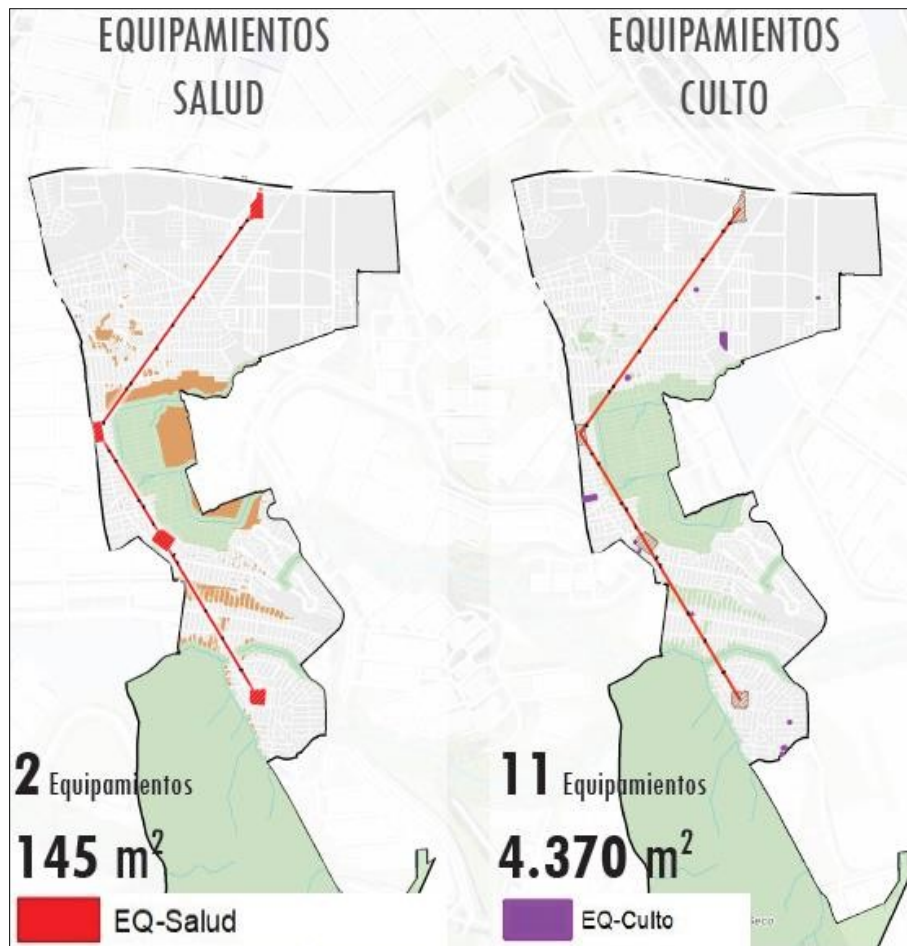


Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

Equipamientos de salud: Se identifican 2 equipamientos, con un área de 145 m². y 11 equipamientos de culto, localizados de manera dispersa en el territorio, con mayor presencia en los entornos de las estaciones de Santa Viviana y Potosí.

En los siguientes mapas se presenta la localización de los equipamientos de salud y culto.

Mapa 7. localización de los equipamientos de salud y culto.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

1.9.3 Sistema de servicios públicos

Según SPD la cobertura en servicios públicos domiciliarios en la localidad es de 99,7% en acueducto, 99,6% en alcantarillado, 99,0 % en recolección de Basuras, 99,8 en energía Eléctrica, 97% en gas natural, 46,2% telefonía Fija y 49,4 conexión a internet.

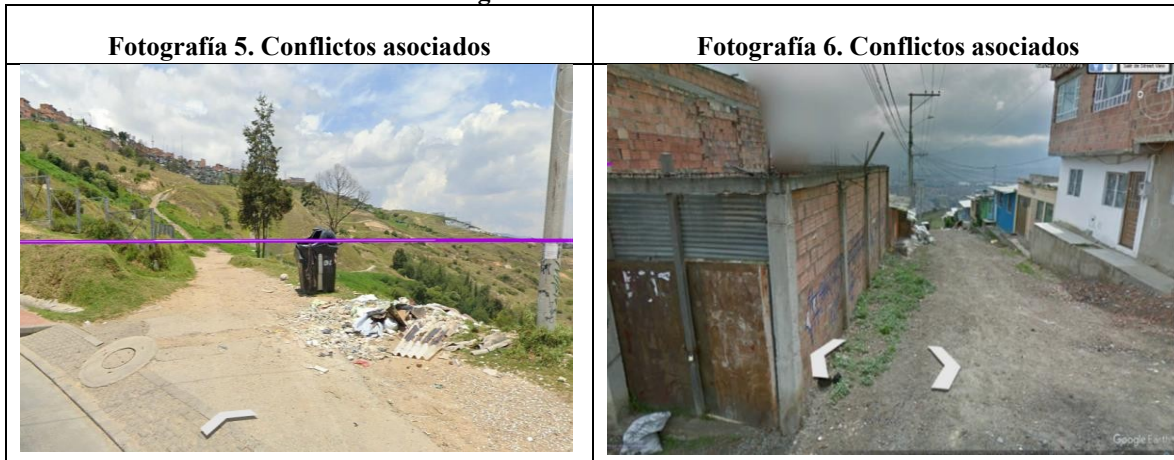
De acuerdo con el documento de diagnóstico de Ciudad Bolívar para el POT¹, la localidad registra problemáticas ambientales como el inadecuado manejo de residuos sólidos, dispuestos principalmente en los espacios públicos, rondas de las quebradas y alcantarillas.

También, disposición inadecuada de escombros sobre rondas de las quebradas. Contaminación en la mayoría de las quebradas por la ubicación de residuos sólidos y líquidos, principalmente en la quebrada Limas, la invasión de ronda en las quebradas Limas y Chiguaza y el río Tunjuelo y la contaminación de este como receptor de los lixiviados del relleno sanitario Doña Juana.

¹ Fuente: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/localidades/ciudad-bolivar>

En las siguientes imágenes se presentan algunos de estos conflictos.

Imagen 12. Conflictos asociados



Fuente: Subdirección de Operaciones sobre imágenes de Google Earth SDHT. (2023)

1.10 ESTRUCTURA AMBIENTAL Y DE ESPACIO PÚBLICO

En el mismo documento se señala que la localidad cuenta con suelo de protección de zonas declaradas de alto riesgo por fenómeno de remoción en masa de alto riesgo no mitigable, áreas reservadas para la construcción de plantas de tratamiento de aguas residuales y áreas definidas para la expansión del relleno sanitario de doña Juana.

La base de la estructura ecológica principal está conformada por los cerros, los parques urbanos y el área de manejo especial del valle aluvial del Río Bogotá. La localidad también cuenta con 9,3 metros cuadrados de zonas verdes por habitante por debajo del promedio de la ciudad según reporte de Planeación Distrital.

Así mismo según el Jardín Botánico, la localidad 19 de Ciudad Bolívar a 2017 contaba con 46.777 árboles dentro del perímetro urbano, sin embargo, tiene una densidad arbórea de 14,4 árboles por hectárea por debajo del promedio de la ciudad que es 33,5.

1.10.1 Sistema de espacios públicos

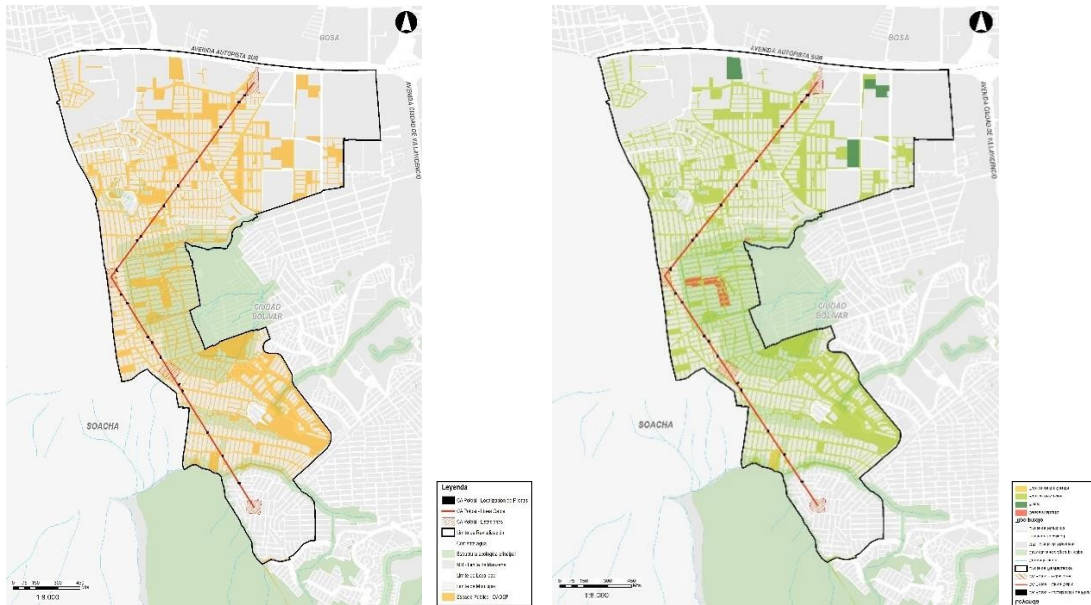
Con respecto al espacio público, el ámbito del estudio esta, en su mayoría, en cabeza del DADEP, tanto en lo relativo a los tramos de malla vial, como del inventario de los espacios públicos presentes en el ámbito, ya sea que se trate de predios fiscales, públicos de cesión o de no cesión, como también de los descentralizados.

Aunque la distribución de los espacios públicos es, en general, homogénea en el ámbito, sin embargo, se observa una total ausencia de espacios públicos en el barrio Potosí, en el entorno de la estación.

Los espacios públicos más grandes y de mayor cobertura se localizan en los sectores cercanos a la Autopista al Sur y en el sector de Caracolí; aunque en los entornos del Zanjón de la Muralla se localizan grandes polígonos de espacio público, allí corresponden a la ronda de la quebrada y algunas zonas de pendiente, que no están habilitados para su uso efectivo.

En los siguientes mapas se observa la localización y el tipo de predios del DADEP.

Mapa 6. Localización y tipo de predios.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

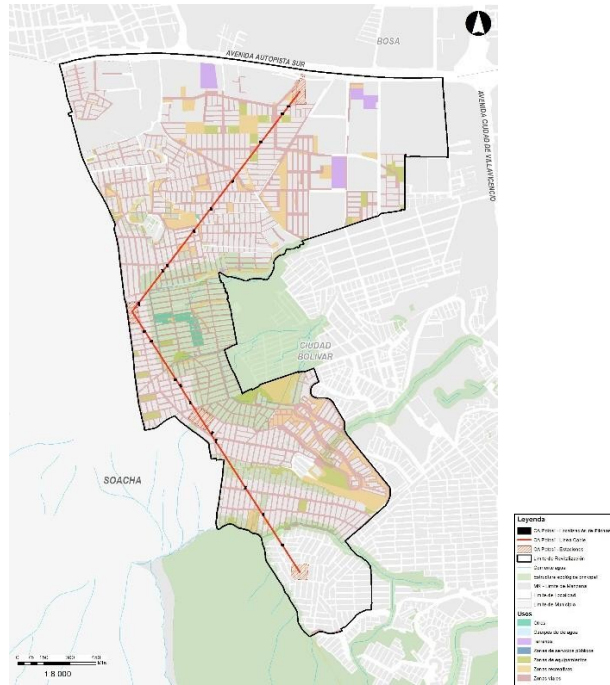
Con respecto a los usos de los predios del DADEP, se presenta una fuerte concentración de espacios públicos en cercanías a la Autopista al Sur, principalmente en el sector de La Estancia, Rincón de la Estancia y La Valvanera. También hay oferta de espacio público en sectores de La Nueva Estancia.

En cercanías a las estaciones de Tres Reyes y Santa Viviana, disminuye la oferta de espacio público, solo se identifican algunos espacios en el sector de Villa Sandra; En Caracolí se localizan grandes polígonos de espacio público, pero como ya se dijo, corresponden en su mayoría a la ronda del Zanjón de la Muralla y otros espacios no habilitados ni dotados para el uso como espacio público efectivo.

En lo que respecta a los sectores de Potosí se observa una carencia total de espacio público, solo se observan pequeños espacios público de barrio como los parques La Bombonera y Tanque Laguna y las canchas dobles Potosí, que no están incluidos en el inventario del DADEP.

En el siguiente mapa se observan los usos de predios del DADEP.

Mapa 7. Localización y usos de predios.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

En la siguiente tabla se presentan los datos de los espacios públicos del ámbito, en cabeza del DADEP, de acuerdo con las diferentes categorías.

Tabla 7. Espacios públicos del ámbito, en cabeza del DADEP.

	Área ambito	ÁREA m² 3.622.356,20	ÁREA Ha 362,24				
1	TOTAL INMUEBLES DADEP EN AMBITO						
	TOTAL INMUEBLES	ÁREA m²	ÁREA Ha				
	1490	1.149.339,04	114,93				
2	TIPO DE PREDIO						
	CATEGORÍA	CANTIDAD	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ambito	
	DESCENTRALIZADO	198	14256,6084	1,43	1,2%	0,4%	
	FISCAL	9	38695,515	3,87	3,4%	1,1%	
	PÚBLICO DE CESIÓN	1280	1091925,37	109,19	95,0%	30,1%	
	PÚBLICO DE NO CESIÓN	3	4461,55273	0,45	0,4%	0,1%	
	TOTAL	1490	1149339,04	114,9	100,0%	31,7%	
3	USOS NIVEL 1						
	CATEGORÍA	CANTIDAD	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ambito	
	OTROS	189	15134,6971	1,51	1,3%	0,4%	
	RONDAS DE RIOS, QUEB, EMB, CANALES, LAGU	2	3263,69388	0,33	0,3%	0,1%	
	TERRENOS	19	39405,5676	3,94	3,4%	1,1%	
	ZONA DE SERVICIOS PUBLICOS	1	12,772627	0,00	0,0%	0,0%	
	ZONAS DE EQUIPAMENTO COMUNAL	57	101576,638	10,16	8,8%	2,8%	
	ZONAS RECREATIVAS	166	227696,107	22,77	19,8%	6,3%	
	ZONAS VIALES	1056	762249,567	76,22	66,3%	21,0%	
	TOTAL	1490	1149339,0	114,9	100%	31,7%	

Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

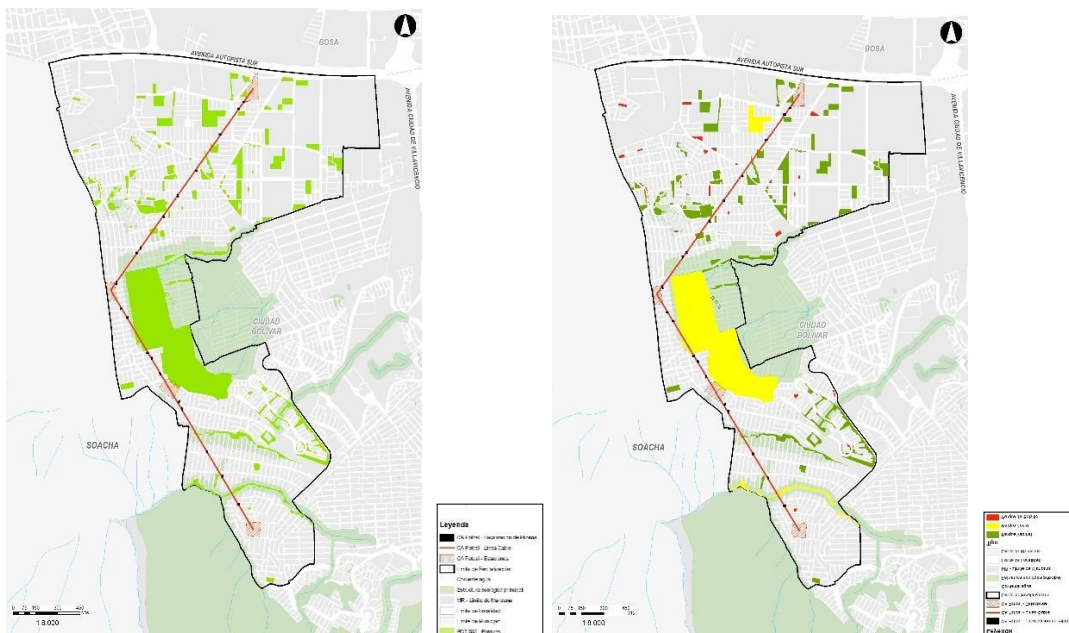
Con respecto a la oferta de parques, la mayor concentración se localiza en sectores cercanos a la Autopista al Sur, a ambos lados del trazado del cable, la presencia de parques se reduce de manera

significativa en los sectores cercanos a las estaciones de Tres Reyes y Santa Viviana, y se hace casi inexistente en los entornos de la estación de Potosí, ratificando los desequilibrios en la oferta de espacio público efectivo, a medida que nos alejamos de las zonas bajas cercana a la autopista al sur y vamos subiendo en los cerros hacia Potosí.

Con respecto al tipo de parques, se observa la misma distribución de los espacios público en el ámbito, donde también se observa la mayor concentración de la oferta de parques de bolsillo en los sectores cercanos a la Autopista al Sur, en los barrios la Nueva Estancia y, en menor cantidad, en Galicia; Se observa una ausencia total de parques de bolsillo en sectores cercanos a las estaciones de Tres Reyes y Santa Viviana, y solo dos parque, uno localizado en el sector de Caracolí y uno en cercanías a las estación de Potosí.

En los siguientes mapas se presentan los datos de oferta y tipo de espacios públicos, de acuerdo con las diferentes categorías.

Mapa 8. Oferta y tipo de espacios públicos del ámbito.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

En la siguiente tabla se presentan los datos de la oferta de espacios públicos del ámbito, de acuerdo con las diferentes categorías.

Tabla 8. Oferta de espacios públicos del ámbito.

	Área ámbito	ÁREA m2	ÁREA Ha			
		3.622.356,20	362,24			
1	TOTAL PARQUES EN AMBITO					
	TOTAL PARQUES	ÁREA m²	ÁREA Ha			
	74	449.059,25	44,91			
2	NIVEL					
	CATEGORÍA	CANTIDAD	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ámbito
	Estructurante	4	260.327,10	26,03	58%	7,2%
	Proximidad	70	188.732,15	18,87	42%	5,2%
	Total	74	449.059,25	44,91	100%	12,4%
3	TIPO DE PARQUE					
	CATEGORÍA	CANTIDAD	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ámbito
	Parque de Bolsillo	26	11.984,18	1,20	3%	0,3%
	Parque Vecinal	44	176.747,97	17,67	39%	4,9%
	Parque Zonal	3	260.326,87	26,03	58%	7,2%
	Total	73	449.059,02	44,91	100%	12,4%

Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

1.10.2 Conectividad ecosistémica

El ámbito de estudio del PIR-CAP incluye un gran polígono de áreas protegidas, que corresponde al parque Alto de la Estancia, y el límite al costado suroccidental el gran polígono del parque Cerro Seco, como los grandes sectores de protección ambiental, más las áreas de rondas de las quebradas que atraviesan los sectores de Caracolí, el canal del Zanjón de la Muralla, junto con el sector de mejoramiento del cerro Caracolí.

1.10.3 Gestión integral del riesgo

Con respecto a la condición de riesgo y amenazas, en el área se localizan, de acuerdo con la información suministrada por el IDIGER, sectores con amenazas de movimientos en masa localizados principalmente en el parque de Altos de la Estancia, el entorno de la quebrada del zanjón de la Muralla, sectores al norte de Tres Reyes, y en el sector de Caracolí.

Los sectores identificados en riesgo se localizan también en el parque Altos de la Estancia, el entorno de la quebrada del Zanjón de la Muralla, sectores al norte de Tres Reyes y en el entorno del parque Cerro Seco en cercanías a la estación de Potosí.

En las siguientes tablas se presentan las áreas de los polígonos identificados con las diferentes condiciones de riesgo y amenazas.

Tabla 5. Áreas de los sectores con las diferentes condiciones de riesgos y amenazas.

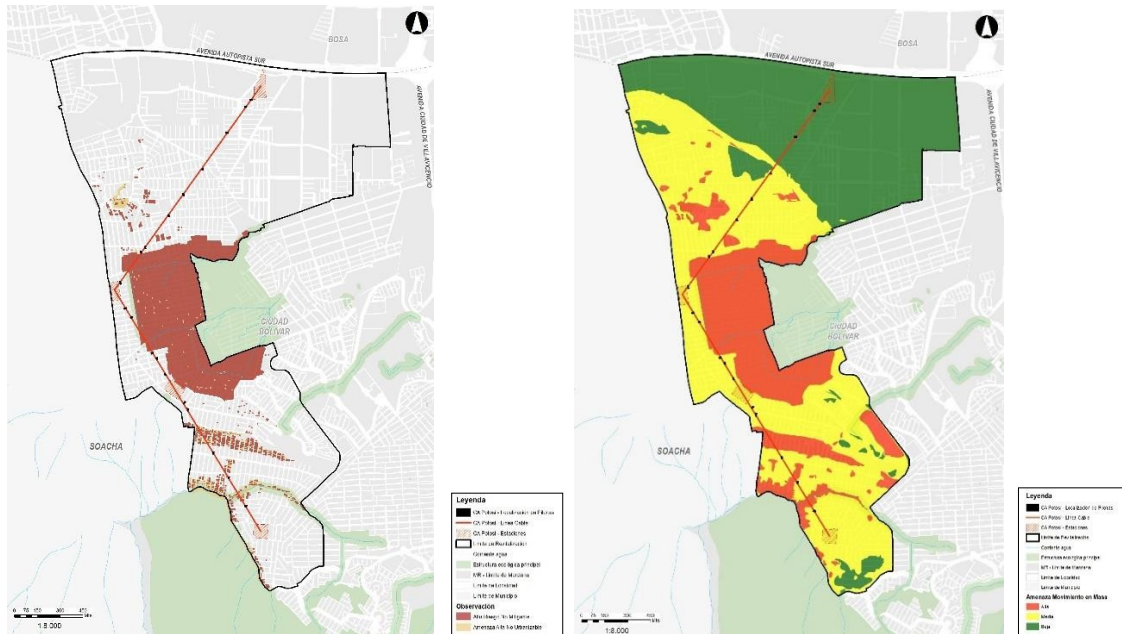
	Área ámbito	ÁREA m²	ÁREA Ha		
		3.622.356,20	362,24		
1	AMENAZA POR MOVIMIENTO EN MASA				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ambito
	Alta	686.745,19	68,67	19,0%	19,0%
	Media	1.532.671,66	153,27	42,3%	42,3%
	Baja	1.402.926,44	140,29	38,7%	38,7%
	Total	3.622.343,29	362,23	100%	100,0%
2	AMENAZA POR AVENIDA TORRENCIAL				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ambito
	Alta	1.057,93	0,11	0,0%	0,0%
	Baja	3.621.296,77	362,13	100,0%	100,0%
	Total	3.622.354,70	362,24	100,0%	100,0%
3	AMENAZA POR INUNDACIÓN - ENCHARCAMIENTO				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ambito
	Alta	79.134,67	7,91	5,3%	2,2%
	Media	42.340,88	4,23	2,8%	1,2%
	Baja	1.375.550,27	137,56	91,9%	38,0%
	Total	1.497.025,83	149,70	100,0%	41,3%
4	AMENAZA POR INCENDIOS FORESTALES				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ambito
	Area No Zonificable	3.622.356,20	362,24	100,0%	100%
	Total	3.622.356,20	362,24	100,0%	100%

	Área ámbito	ÁREA m²	ÁREA Ha		
		3.622.356,20	362,24		
1	SUELO DE PROTECCIÓN POR RIESGO				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ambito
	Alto Riesgo No Mitigable	105.549,74	10,55	66,9%	2,9%
	Amenaza Alta No Urbanizable	52.276,48	5,23	33,1%	1,4%
	Total	157.826,22	15,78	100%	4,4%
2	ÁREAS RESILIENCIA CLIMÁTICA Y PROTECCIÓN POR RIESGO				
	CATEGORÍA	ÁREA m²	ÁREA Ha	% área cobertura	% dentro del Ambito
	Resiliencia Climática	233.534,11	23,35	100,0%	6,4%
	Total	233.534,11	23,35	100,0%	6,4%

Fuente: SDHT 2023

En los siguientes mapas se observan las categorizaciones de riesgos y amenazas por movimientos en masa presentes en el ámbito.

Mapa 4. Sectores en riesgo y amenazas por movimientos en masa del ámbito de estudio.



Fuente: Subdirección de Operaciones. 2023

1.11 ESTRUCTURA SOCIOECONÓMICA Y PRODUCTIVA

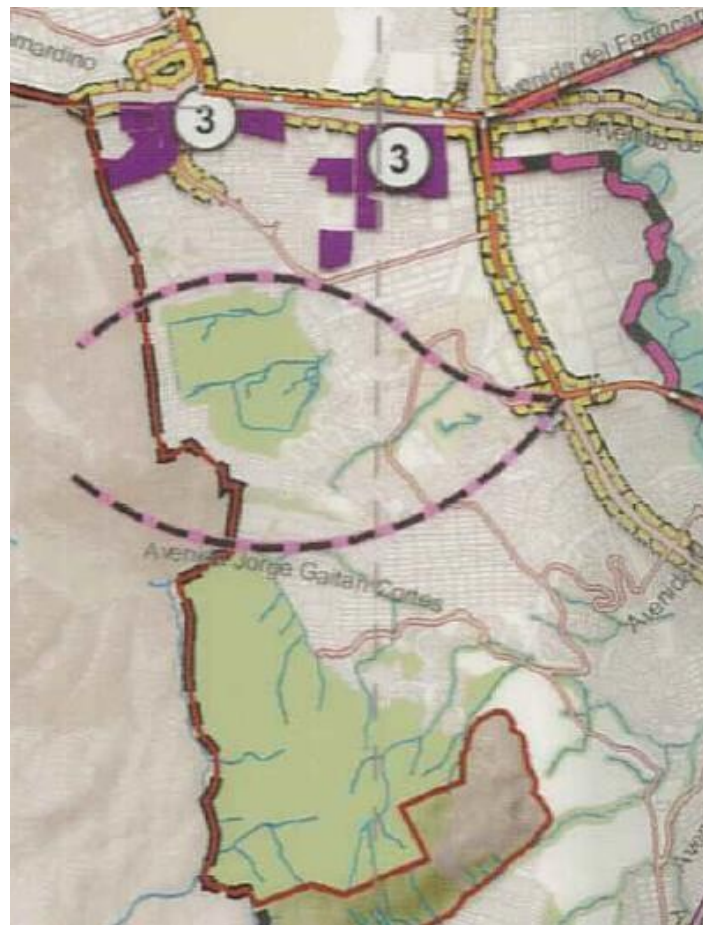
A. Usos y destinos catastrales

El uso predominante del territorio es el residencial con uso mixto y comercial exclusivo en el entorno de las centralidades económicas en el borde de la autopista al sur y de las vías principales de los barrios. El destino económico es vivienda con excepción de sectores con presencia de corredores de comercio y de predios con ubicación estratégica con respecto a equipamientos y servicios urbanos.

De acuerdo con el mapa CG-6 del POT decreto 555 de 2021, en la zona se identifica la Zona Industrial de la Entrada Sur (Zona 3), localizada al costado sur de la autopista al sur, en sectores de Barlovento, La Estancia y primavera, frente al corredor de carga de la autopista al sur.

En el siguiente mapa se presentan los usos y destinos catastrales del ámbito de estudio.

Mapa 5. Usos y destinos catastrales del territorio



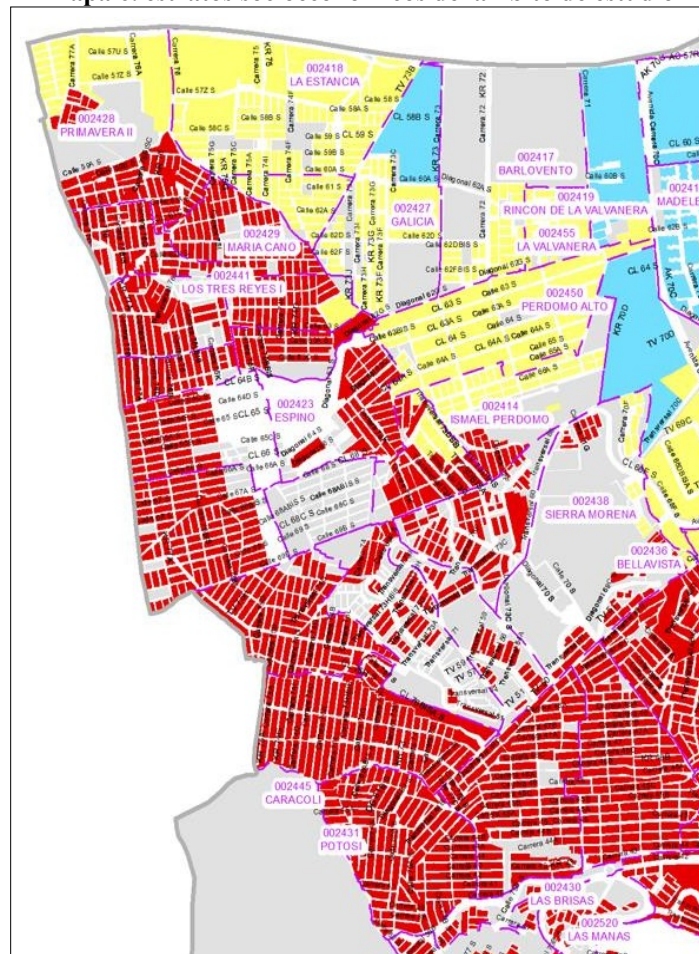
Fuente: Mapa CG-6 del POT decreto 555 de 2021, SDP.

1.11.1 Estratificación, usos y destinos

El territorio está calificado, en su gran mayoría, con el estrato socioeconómico 1 a excepción de algunos sectores cercanos a la autopista al sur, que por su dinámica comercial y de servicios se califican con el estrato socioeconómico 2, que corresponden a sectores de La Estancia, Primavera y el polígono donde se localiza la estación del cable portal sur, que está clasificado en estrato 3. También se observan algunos polígonos que no tiene asignado estrato, como en los casos de Barlovento, Galicia, El Espino y Caracolí.

En el siguiente mapa se presentan los estratos socioeconómicos del ámbito de estudio.

Mapa 6. estratos socioeconómicos del ámbito de estudio



Fuente SDP. 2019

Los conflictos más evidentes del ámbito se encuentran en la mezcla de usos entre actividades industriales, servicios empresariales y de logística, en sectores donde se localiza vivienda, esto se presenta principalmente en sectores al sur de la autopista al sur, en sectores como Barlovento, La Estancia y Galicia.

También se presentan conflictos por la ocupación y presencia de vivienda progresiva en sectores de rondas de las estructuras ambientales o en entornos de áreas en riesgo y amenaza.

Imagen 13. Conflictos asociados



Fuente: Subdirección de Operaciones – SDHT sobre imágenes de Google Earth. (2023)

1.11.2 Composición y crecimiento poblacional

De acuerdo con la información de la UPL Arborizadora de la SDP de 2023, el polígono de la UPL tiene 386.139 habitantes, de los cuales 145.163 corresponden a población flotante, con una densidad de 159.3 habitantes por hectárea. Del total de la población de la UPL, el 12.4 % corresponde a población en situación de pobreza multidimensional.

De acuerdo con los datos del DANE del censo de 2018, retomados en el diagnóstico del POT decreto 555 de 2021, la localidad de Ciudad Bolívar presenta una variación del 0.4% de crecimiento poblacional correspondiente a 33.354 personas, pasando de 570.619 a 603.973 habitantes, siendo la localidad, junto con Teusaquillo, con el menor incremento poblacional.

En la localidad de Ciudad Bolívar, del total de la población el 50.49 % corresponde a hombres y el 49.51 % a mujeres. Del total de la población de la localidad de Ciudad Bolívar, sobresale que 1.429 personas, correspondientes al 0.2 % se identifican como indígenas, y 4.261 personas, correspondientes al 0.7 % como afrodescendientes.

De acuerdo con datos del censo de habitantes de calle en Bogotá del DANE en 2017, en la localidad de Ciudad Bolívar se encuentra el 3.3 % del total de la ciudad, siendo una de las localidades con menor porcentaje.

En la siguiente table se presentan los resultados.

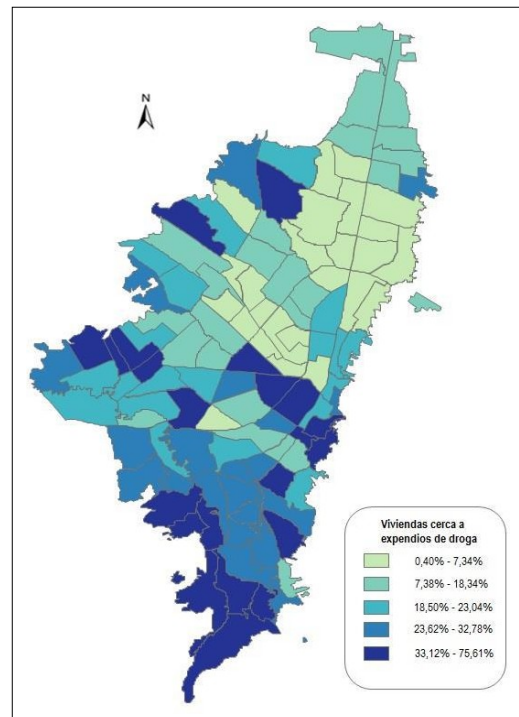
Tabla xx: Localización de habitantes de calle por localidad

LOCALIDAD	ENTREVISTAS	%	LOCALIDAD	ENTREVISTAS	%
LOS MÁRTIRES	1750	23,5	SUBA	217	2,3
SANTA FE	1313	18,3	SAN CRISTÓBAL	204	2,1
KENNEDY	682	13,8	BARRIOS UNIDOS	192	2,0
PUENTE ARANDA	472	7,2	USAQUÉN	144	1,5
TEUSAQUILLO	362	4,9	FONTIBÓN	118	1,2
ANTONIO NARIÑO	333	3,8	LA CANDELARIA	115	1,2
ENGATIVÁ	316	3,5	BOSA	111	1,2
CIUDAD BOLÍVAR	292	3,3	TUNJUELITO	93	1,0
RAFAEL URIBE URIBE	285	3,1	USME	68	0,7
CHAPINERO	229	3,0	TOTAL GENERAL	9538	100

Fuente: Censo de habitantes de calle en Bogotá, DANE 2017.

En relación con la cercanía de viviendas con lugares de expendio de drogas, de acuerdo con la encuesta multipropósito de 2017, la localidad de Ciudad Bolívar presenta uno de los más altos porcentajes, como se muestra en el siguiente mapa.

Mapa 47: Porcentaje de viviendas cerca a expendios de droga



Fuente: Encuesta Multipropósito 2017. Elaboró SDP-DEM

Imagen 14. Conflictos asociados



Fuente: Subdirección de Operaciones - SDHT. (2023)

1.11.3 Desigualdad, mercado laboral y emprendimiento

1.5.3.1. Desigualdad.

De acuerdo con información del estudio de Pobreza y desigualdad en Bogotá D.C. | SALUDATA [saludcapital.gov.co](https://saludata.saludcapital.gov.co) (<https://saludata.saludcapital.gov.co> > osb. demografía), el Índice de Pobreza Multidimensional (IPM) para Bogotá se ubicó, para el año 2022, en 3,8%, presentando una variación porcentual entre 2021 y 2022 de -1,9%. En lo que respecta con la localidad Ciudad Bolívar, el IPM se concentra en las UPZ Ismael Perdomo, Jerusalén (alto impacto), San Francisco, Lucero (alto impacto) y el Tesoro.

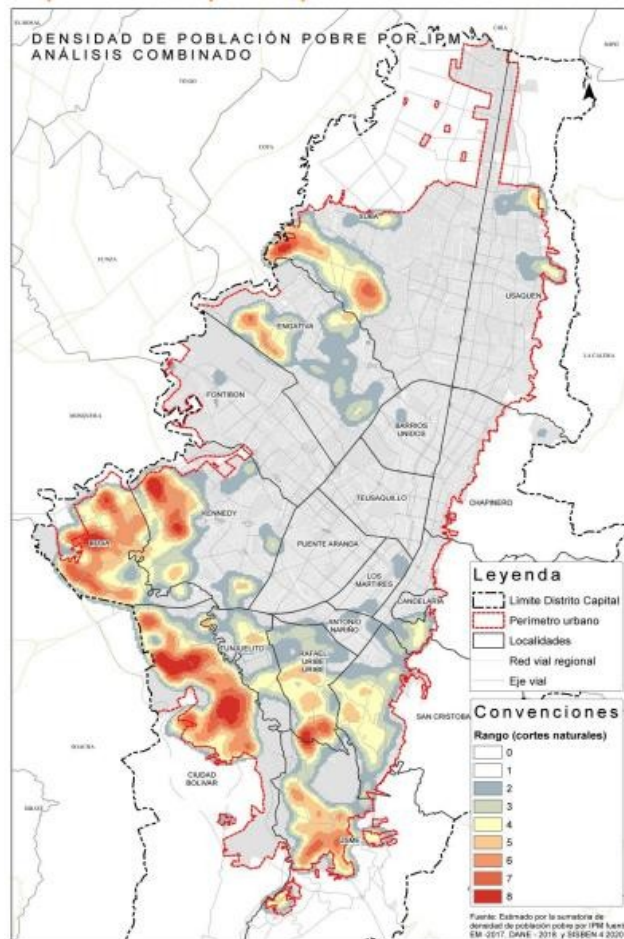
Según datos de la encuesta multipropósito con corte a 2021, las localidades con mayor incidencia de pobreza monetaria son Usme (57,81%), Ciudad Bolívar (57,37%) y Bosa (53,18%). De igual manera, El 75% de las personas en la ciudad con Necesidades Básicas Insatisfechas - NBI se concentra en siete localidades: Ciudad Bolívar, Kennedy, Bosa, Suba, Usme, Rafael Uribe y San Cristóbal.

En el siguiente mapa se presenta Mapa 4. Densidad de población pobre multidimensional. Combinado para 2018.

Los principales conflictos que plantea esta situación, para la localidad de Ciudad Bolívar, el hecho que sea una de las 3 localidades con mayor índice de pobreza monetaria, genera situaciones de comercio informal, sin protección social, precariedad en la vivienda, bajos niveles educativos y alta deserción escolar, riesgo de inseguridad por conformación de pandillas y microtráfico, entre otros efectos.

En el siguiente mapa se presenta el comparativo a nivel de ciudad de la densidad de población pobre multidimensional.

Mapa 4. Densidad de población pobre multidimensional.



Fuente: cifrastomadesiciones-bandera_vf.pdf

Imagen 14. Conflictos asociados



Fuente: Subdirección de Operaciones sobre imágenes de Google Earth - SDHT. (2023)

1.5.3.2. Mercado laboral.

En la localidad de Ciudad Bolívar predomina la clase socioeconómica baja, con el 53% en estrato 1 y 39,9% en estrato 2, según la cámara de comercio de Bogotá, con un promedio de 3,9 personas por hogar por encima del promedio de la ciudad que es 3,5 y una tasa de ocupación de 54,7 %.²

Para la localidad de Ciudad Bolívar, el 8,9% de la población se encuentra en pobreza multidimensional según la SDP. Existen aproximadamente 361.000 personas en población económicamente activa, de las cuales según la encuesta multipropósito tan solo 40.078 están desocupadas.³

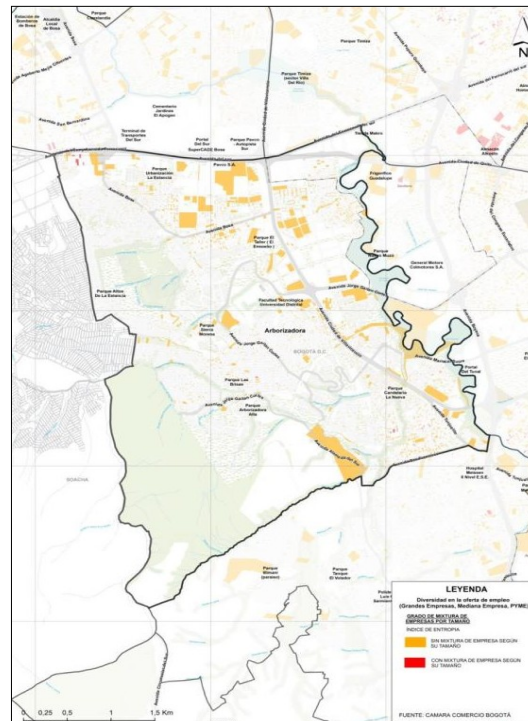
De acuerdo con el documento de caracterización de la UPL Arborizadora de la SDP, los sectores catastrales en donde más del 80 de sus manzanas no cuentan con acceso a empleo local son Cerro Colorado, Ciudad Bolívar y Arborizadora Alta, ubicados al sur oriente de la UPL y Los Tres Reyes I ubicado en el noroccidente. Con respecto a la proximidad a empleo de escala urbana se observa que en la UPL la proximidad al empleo de esta escala es baja o nula.

La mayor oferta de empleo formal se encuentra en sectores cercanos a la autopista al sur, dada la localización histórica de actividades industriales, comercio de escala urbana y servicios de logística, principalmente concentrados en áreas de Barlovento y la Estancia.

Mapa 5. Diversidad de la oferta de empleo.

² https://www.sdp.gov.co/sites/default/files/diagnostico_pdl_2021-2024_7_junio_2020obs_sdp_final-convertido.pdf

³ DOCUMENTO INSUMO DEL PLAN DE DESARROLLO LOCAL DE CIUDAD BOLÍVAR – DIAGNÓSTICO. diagnostico_pdl_2021-2022.



Fuente: UPL ARBORIZADORA. Caracterización diagnóstica. SDP 2023.

1.12 PROCESOS SOCIALES Y CULTURALES

Con respecto a las tasas de crecimiento poblacional por localidades y por UPZ, sobresalen en estas tendencias poblacionales las localidades con mayores crecimientos como son Bosa, Chapinero, Usaquén, Suba, Usme, Fontibón, Kennedy, Teusaquillo, y Ciudad Bolívar. Las de menores crecimientos Barrios Unidos, Los Mártires, Antonio Nariño y Sumapaz, le siguen en importancia Tunjuelito, Santa Fe, San Cristóbal, Puente Aranda, Rafael Uribe U. y Engativá.

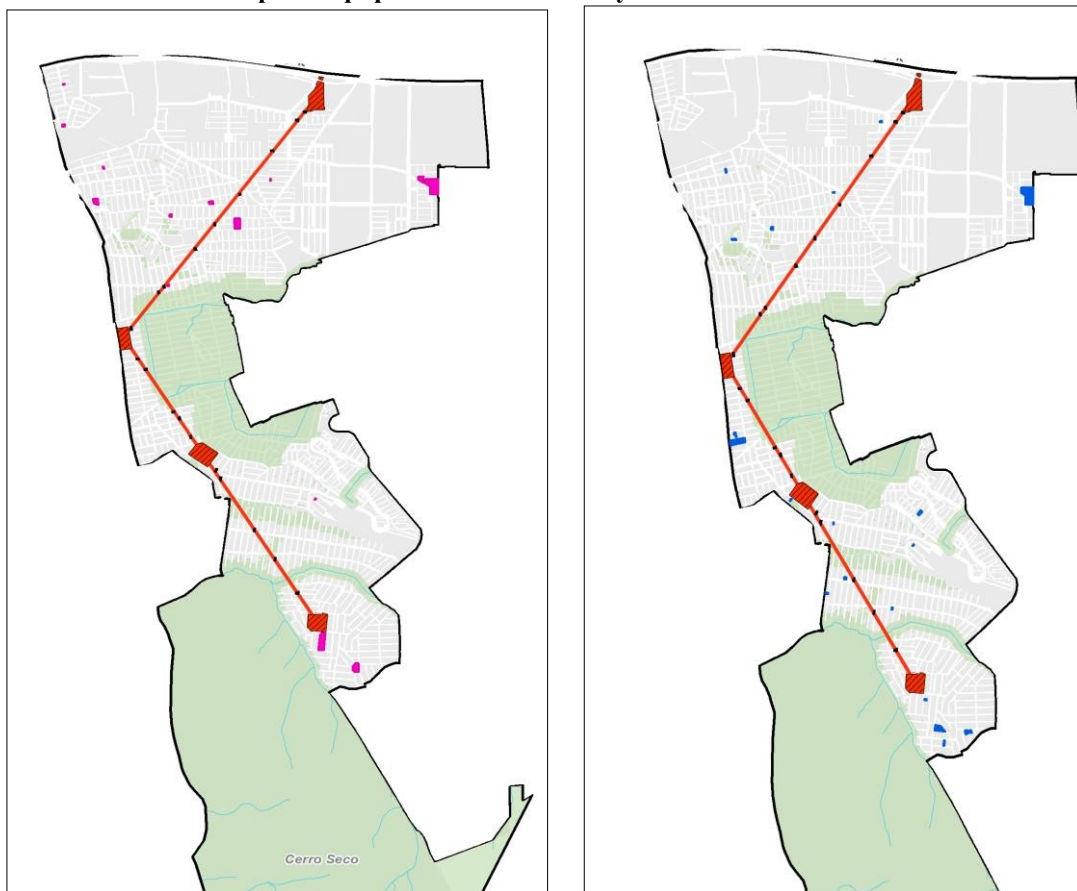
De acuerdo con el diagnóstico establecido por la SDP para la UPL Arborizadora, la participación de los diferentes colectivos sociales y culturales en procesos de construcción o transformación del territorio y la sociedad en Ciudad Bolívar es amplia, se identifica un importante interés de las comunidades por participar en las decisiones de la vida del territorio. Entre las principales ONG se identifican colectivos de organizaciones ambientales, colectivos y líderes ambientales de los barrios, grupos culturales, barristas de clubes deportivos, casas de la cultura, comités operativos de género, asociaciones de recicladores, consejo local de vendedores informales, asociaciones de comerciantes y colectivos de biciusuarios, entre otros.

Estos colectivos participan en las principales temáticas que inciden en la calidad de vida de la localidad, como son los asuntos ambientales, el cuidado del medio ambiente y la protección del borde urbano-rural, la gestión los residuos sólidos y la importancia del reciclaje, la importancia del deporte y la cultura para reducir la violencia y la inseguridad, el cuidado y acceso a la educación de niños y adulto mayor, entre los principales asuntos; también se encuentra una amplia presencia de las diferentes entidades de la administración distrital.

En los diferentes documentos consultados, como el PDL, el diagnóstico del POT y la caracterización de la UPL Arborizadora, se identifican los principales asuntos en los que se avanza en la gestión concertada entre los diferentes colectivos de la localidad y las entidades de la administración distrital, temas como las bajas condiciones de calidad de las viviendas de origen informal, los procesos de mejoramiento de vivienda y de entornos, las necesidades de incorporar soportes urbanos, los conflictos de usos y amenaza en bordes con la EEP, la necesidad de avanzar en la reconciliación de la ciudad con el patrimonio natural desarrollando estrategias de conexión ecosistémica, la recuperación y sostenibilidad de las rondas y demás estructuras ambientales, la necesidad de generar espacio público de calidad e implementar acciones para una movilidad sostenible, entre otros.

En el siguiente mapa se presentan los equipamientos culturales en el territorio.

Mapa 6. Equipamientos culturales y sociales del territorio



Fuente: Subdirección de Operaciones - SDHT. (2023)

1.12.1 Patrimonio cultural material, inmaterial y natural

La UPL Arborizadora presenta un comportamiento medio-bajo en torno a la calidad urbanística, conservación e identidad del patrimonio, dinámica que se ve altamente afectada por la falta de reconocimiento y visibilización de los elementos patrimoniales existentes en el territorio y que la comunidad si reconoce.