ANÁLISIS DE LAS DINÁMICAS COMPORTAMENTALES CIUDADANAS

Contrato interadministrativo No. 169 de 2024

OBJETO

Brindar asesoría y acompañamiento a la EMB para realizar actividades que permitan comprender las dinámicas comportamentales ciudadanas, capacidades de transformación social y cultural alrededor de las localidades de la zona de influencia de la L1MB y de la comunidad institucional de acuerdo con el alcance pactado.

EMPRESA METRO DE BOGOTÁ

Junio 2025





¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

TABLA DE CONTENIDO

1		INTRODUCCIÓN	4
2		ALCANCE	5
3		OBJETIVO GENERAL	5
	3.1	Objetivos específicos	5
4		METODOLOGÍA	6
5		CONTEXTO DEL PROYECTO LÍNEA 1 DEL METRO DE BOGOTÁ	7
6		GENERALIDADES DEL DISTRITO CAPITAL	8
	6.1	Hechos históricos del distrito capital	9
	6.2	Cultura inmaterial y equipamientos patrimoniales distritales	11
	6.3	Educación en Bogotá	15
	6.4	Participación ciudadana en el distrito	16
	6.5	Seguridad y orden público en el distrito	17
	6.6	Movilidad y modos de transporte en el distrito	19
7		GENERALIDADES DE LAS LOCALIDADES ÁREA DE INFLUENCIA L1MB	23
	7.1	Localidad de Chapinero	23
	7.2	Localidad de Barrios Unidos	29
	7.3	Localidad de Teusaquillo	35
	7.4	Localidad de Santa Fe	40
	7.5	Localidad de Los Mártires	46
	7.6	Localidad de Antonio Nariño	50
	7.7	Localidad de Puente Aranda	55
	7.8	Localidad De Kennedy	61
	7.9	Localidad de Bosa	67
8		COMPARACIÓN DE DATOS DEMOGRÁFICOS DE LAS LOCALIDADES DEL ÁREA DE INFLUENCIA	74
	8.1	Proyección población total de las localidades (2025)	74
	8.2	Densidad Poblacional (Hab/km²) en 2025	81
	8.3	Población con Limitaciones Permanentes (2018)	82
	8.4	Actividades Comerciales y de Servicios	90
9		CULTURA CIUDADANA EN BOGOTÁ	105
10		ANÁLISIS DE INSTRUMENTOS Y RESULTADOS	107
	10.1	Interpretación de imaginarios y percepción de los asistentes a los ejercicios participativos.	126



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

11 DINAMICAS COMPORTAMENTALES CIUDADANAS, CAPACIDADES DE TRANSFORMACIÓN SOCIAL Y CULTURAL 127
11.1 Transformaciones sociales 127
11.2 Transformaciones culturales 128
11.3 Transformaciones económicas 129
11.4 Transformaciones institucionales 130
12 EXPECTATIVAS Y OPINIONES FRENTE A LA L1MB 131
13 CONCLUSIONES 138
14 RECOMENDACIONES 143
15 ANEXOS 147
16 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 148

LISTA DE TABLAS

Tabla N° 1. Indicador de seguridad, convivencia y Justicia de Bogotá 18
Tabla N° 2. Proyección poblacional por Localidad 75
Tabla N° 3. Crecimiento poblacional por localidad 76
Tabla N° 4. Rangos de edad por localidad 80
Tabla N° 5. Densidad poblacional por localidad 81
Tabla N° 6. Limitaciones permanentes por localidad 83
Tabla N° 7. Promedio de estrato por localidad 84
Tabla N° 8. Crecimiento urbano 85
Tabla N° 9. Movilidad por localidad 87
Tabla N° 10. Factores económicos por localidad 90
Tabla N° 11. Desigualdad y acceso a servicios 93
Tabla N° 12. Hurtos en las localidades del AID de la L1MB 97
Tabla N° 13. Homicidios por localidad en Bogotá (2023 vs. 2024) 100
Tabla N° 14. Consumo de sustancias lícitas 102
Tabla N° 15. Distribución de habitantes de calle por localidad (2024) 104
Tabla N° 16. Interpretación de imaginarios y percepciones ciudadanas. 126
Tabla N° 17. Cronograma aplicación instrumentos 134



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

LISTA DE IMAGENES

Imagen 1. Localización del proyecto 7
Imagen 2. Hitos históricos de Bogotá 10
Imagen 3. Patrimonio cultural Bogotá 13
Imagen 4. Patrimonio cultural Bogotá 14
Imagen 5. Actividades culturales 14
Imagen 6. Partición modal de transporte de viajes en un día hábil en Bogotá 21
Imagen 7. Ubicación de la localidad de Chapinero 23
Imagen 8. Línea de tiempo de Chapinero 24
Imagen 9. Ubicación de la localidad de Barrios Unidos 29
Imagen 10. Línea de tiempo de Barrios Unidos 30
Imagen 11. Ubicación de la localidad de Teusaquillo 35
Imagen 12. Línea de tiempo de Teusaquillo 36
Imagen 13. Ubicación de localidad de Santa Fe 40
Imagen 14. Línea de tiempo de Santa Fe 42
Imagen 15. Ubicación de la localidad de Los Mártires 46
Imagen 16. Línea de tiempo de Los Mártires 47
Imagen 17. Ubicación de la localidad de Antonio Nariño 50
Imagen 18. Línea de tiempo de Antonio Nariño 51
Imagen 19. Ubicación de la localidad de Puente Aranda 56
Imagen 20. Línea de tiempo de Puente Aranda 57
Imagen 21. Ubicación de la localidad de Kennedy 61
Imagen 22. Línea de tiempo de Kennedy 62
Imagen 23. Ubicación de la localidad de Bosa 68
Imagen 24. Línea de tiempo de Bosa 69
Imagen 25. Localidades del área de influencia directa a la L1MB 74
Imagen 26. Mapa parlante Chapinero 107
Imagen 27. Mapa parlante Barrios Unidos 109
Imagen 28. Mapa parlante Teusaquillo 112
Imagen 29. Mapa parlante Santa Fe 115
Imagen 30. Mapa parlante Los Mártires 117
Imagen 31. Mapa parlante Puente Aranda 119
Imagen 32. Mapa parlante Kennedy 121
Imagen 33. Mapa parlante Bosa 123
Imagen 34. Análisis de localidad Antonio Nariño 125



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

ANÁLISIS DE LAS DINÁMICAS COMPORTAMENTALES CIUDADANAS

1 INTRODUCCIÓN

El presente documento contiene los resultados del análisis de las dinámicas comportamentales ciudadanas de las localidades de la zona de influencia de la Línea 1 del Metro de Bogotá de aquí en adelante, L1MB; describe la información de fuentes secundarias y de información recogida a través de un ejercicio participativo denominado "*mapa parlante*", llevado a cabo con los habitantes de los territorios aledaños al trazado del proyecto metro de Bogotá.

El análisis se enfocó en aspectos físicos, demográficos, sociales y culturales, abordando la historia, la organización comunitaria, la participación ciudadana, el patrimonio, la movilidad y la seguridad en nueve localidades: Bosa, Puente Aranda, Kennedy, Chapinero, Barrios Unidos, Teusaquillo, Santa Fe, Los Mártires y Antonio Nariño.

La recolección de información primaria se llevó a cabo mediante recorridos territoriales y sesiones con líderes y actores sociales de las comunidades, en articulación con profesionales sociales del concesionario encargado de la construcción de la L1MB. También a través de los mapas parlantes que permitieron identificar lugares significativos, referentes simbólicos, personajes clave y transformaciones del entorno, evidenciando las formas en que las personas piensan, se relacionan y habitan el territorio.

A su vez, la revisión de fuentes oficiales del distrito y del concesionario metro Línea 1 SAS complementó el panorama territorial, ofreciendo insumos valiosos para comprender el contexto social, cultural y organizativo en el que se implementará el sistema metro, y sentar así las bases para un modelo de cultura propio para el metro de Bogotá.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

2 ALCANCE

Recolectar y analizar información de las dinámicas comportamentales, de representación social, de significados compartidos, económica, cultural, ambiental, entre otras, de la zona de influencia de la L1MB; y realizar la descripción y análisis socio comportamental de la misma, posibilitando la comprensión de sus dinámicas comportamentales ciudadanas, capacidades de transformación social, económicas, culturales, ambientales, de movilidad, entre otras, al igual que sus referentes históricos.

3 OBJETIVO GENERAL

Conocer las dinámicas comportamentales ciudadanas de las comunidades alrededor de las localidades de la zona de influencia de la L1MB, para identificar procesos de transformación social, pedagógicos y culturales con los diferentes actores del territorio, a partir de la aplicación de técnicas participativas de recolección de información.

3.1 Objetivos específicos

- Recopilar información secundaria de los componentes sociales, culturales, económicos, ambientales e institucionales del distrito y de las localidades del área de influencia de la L1MB, a partir de la revisión de documentos e información suministrada por la Empresa Metro de Bogotá y el concesionario Metro Línea 1 SAS.
- Desarrollar ejercicios participativos con las comunidades de las 9 localidades del área de influencia de la L1MB, donde se contempla la realización de 18 mapas parlantes, además de recorridos de reconocimiento del territorio y un ejercicio de observación participante.
- Generar una base de datos y un mapa de actores del territorio donde se incluyan líderes comunitarios, organizaciones sociales, medios de comunicación, comercio, instituciones educativas entre otros, de acuerdo con la información suministrada por la Empresa Metro de Bogotá y con información de campo.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

4 METODOLOGÍA

La elaboración del análisis de dinámicas comportamentales de la L1MB se fundamentó en una metodología mixta, que combinó la revisión de fuentes secundarias con la recolección de información primaria. Esta estrategia permitió contextualizar adecuadamente el entorno social, cultural y ambiental en el cual se desarrolla la construcción del sistema de transporte.

En cuanto a las fuentes secundarias, se consultaron documentos oficiales del Distrito Capital que brindan información clave sobre aspectos históricos, educativos, demográficos, de participación ciudadana, cultura, seguridad y orden público de las localidades del área de influencia. Entre las fuentes revisadas se encuentran datos del DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística), el Observatorio de Bogotá, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), la Cámara de Comercio de Bogotá, la encuesta de calidad de vida, y publicaciones de las Secretarías de Movilidad y Cultura, el Instituto Distrital del Patrimonio Cultural, así como información disponible en el sitio web oficial del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), entre otros.

Esta revisión documental fue complementada con técnicas de recolección de información primaria, entre las que se destacan:

- Recorridos de reconocimiento del trazado de la L1MB, mediante observación participante.
- Mapas parlantes construidos junto a líderes comunitarios y habitantes de las nueve localidades que conforman la zona de influencia directa del proyecto.

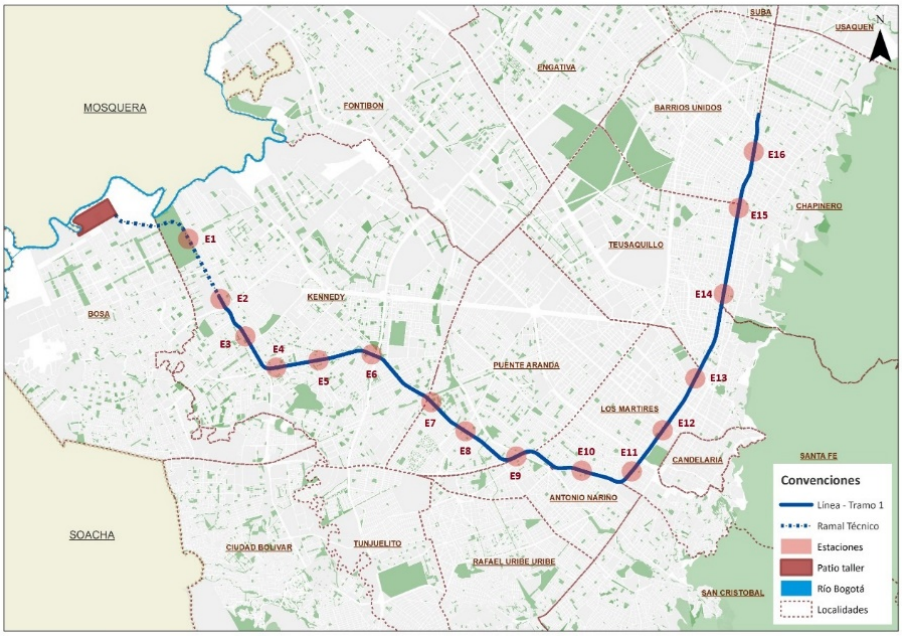
Estas herramientas permitieron identificar dinámicas de transformación social, así como reconocer particularidades culturales, ambientales e históricas del territorio desde la perspectiva de sus actores sociales.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

5 CONTEXTO DEL PROYECTO LÍNEA 1 DEL METRO DE BOGOTÁ

Imagen 1. Localización del proyecto



Fuente: estructuración técnica de la L1MB.

La idea de construir un metro para Bogotá ha estado presente por más de 8 décadas; sin embargo, es en la última década donde comienza a consolidarse como una realidad. Los retrasos históricos se debieron a factores técnicos, económicos y políticos. Hoy el proyecto avanza con obras iniciadas en 2020 y una fecha estimada de entrada en operación en 2028, gracias al trabajo conjunto entre el gobierno nacional, el distrito y organismos de financiación internacional.

Bogotá, con una población superior a los 7,5 millones de habitantes, ha experimentado una de las crisis de movilidad más complejas de América Latina. Su modelo de transporte se ha estructurado en torno al SITP, compuesto por TransMilenio (el sistema de buses troncales), los buses zonales, alimentadores y otros servicios complementarios. Sin embargo, esta dependencia casi exclusiva del transporte basado en buses, sumada a una expansión urbana acelerada y una infraestructura vial insuficiente, ha derivado en congestión persistente, largos



tiempos de desplazamiento y una afectación directa en la calidad de vida de la ciudadanía.

En este contexto, la L1MB se plantea como una solución estructural a la crisis de movilidad, aportando un sistema de transporte ágil, seguro y confiable. Su diseño contempla un trazado de 23,9 kilómetros, mayoritariamente elevado, con 16 estaciones que conectan puntos estratégicos de la ciudad. Se proyecta una capacidad de movilización de más de un millón de pasajeros diarios, lo que contribuirá significativamente a descongestionar las vías y a fomentar el uso del transporte público masivo. [1]

Además de mejorar la movilidad, el proyecto tiene un alto potencial de impacto ambiental y social: contribuirá a la reducción de emisiones contaminantes y a la disminución de la polución generada por vehículos particulares y buses convencionales. A su vez, se espera que alrededor de las estaciones se impulsen procesos de renovación urbana, generación de empleo e inversión, beneficiando especialmente a sectores históricamente excluidos o marginados.

El metro de Bogotá no solo representa una modernización del sistema de transporte de la ciudad, sino que constituye una apuesta por una ciudad más equitativa, conectada y sostenible, en la que el transporte sea motor de desarrollo urbano, inclusión social y mejor calidad de vida para sus habitantes.

6 GENERALIDADES DEL DISTRITO CAPITAL

Bogotá está situada en el centro del país, en la región andina, específicamente en la sabana de Bogotá, a una altitud de 2.640 metros sobre el nivel del mar. Esta ubicación le otorga un clima frío, con temperaturas promedio de 14°C, con un área aproximadamente 1.587 km².

Según el censo nacional de 2018, la ciudad cuenta con más de 7.5 millones de habitantes, lo que la convierte en la urbe más poblada del país y la segunda en América Latina después de Ciudad de México. Esta alta densidad poblacional

[1] Página oficial del Metro de Bogotá.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

demanda la implementación de sistemas de transporte masivo eficientes, que respondan a las necesidades de una movilidad ágil, segura y sostenible.

Bogotá es el distrito capital de Colombia y uno de los principales centros políticos, económicos y culturales del país. Su condición especial le otorga autonomía administrativa y fiscal, lo que le permite ejercer funciones similares a las de un departamento. Aunque es la capital del departamento de Cundinamarca, no está sujeta a la autoridad del gobernador ni de la asamblea departamental, y recibe recursos directamente del gobierno nacional. [2]

La ciudad se caracteriza por su diversidad cultural y poblacional, al ser punto de encuentro de comunidades provenientes de diferentes regiones del país y del mundo. Este carácter cosmopolita se refleja en su dinamismo económico y social. Bogotá concentra una parte significativa de la actividad comercial, financiera, industrial y de servicios del país, y alberga las principales empresas, entidades bancarias, medios de comunicación y centros tecnológicos. Entre los sectores más destacados se encuentran el comercio, los servicios financieros, la tecnología, el turismo y el entretenimiento.

6.1 Hechos históricos del distrito capital

A continuación, se presentan los hechos históricos que marcaron el crecimiento de Bogotá y su desarrollo como una metrópoli en continuo proceso de modernización.

[2] Alcaldía Mayor de Bogotá- https://bogota.gov.co/



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 2. Hitos históricos de Bogotá





¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!



Fuente: imagen propia con información recolectada de páginas web

6.2 Cultura inmaterial y equipamientos patrimoniales distritales

Bogotá es una ciudad que reconoce y promueve la protección del patrimonio cultural, tanto inmaterial como material. Para ello, cuenta con entidades como la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte (SCRD) y el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), encargadas de fortalecer las expresiones culturales, así como divulgar, conservar y salvaguardar el patrimonio de la ciudad.

Estas instituciones promueven el desarrollo cultural y patrimonial mediante espacios de encuentro, reconocimiento, concertación y participación colectiva. Su propósito es garantizar a la ciudadanía el acceso a los derechos artísticos, culturales y patrimoniales, con un enfoque poblacional y diferencial. Entre sus principales estrategias se destacan:

- Apropiación del espacio público a través del arte, se fomenta el reconocimiento artistas callejeros y su contribución al desarrollo cultural de la ciudad. En este marco se implementan políticas como la regulación de actividades artísticas en el espacio público y estrategias como el arte urbano

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

responsable, además de becas como “artistas de clase” y la “celebración del día del arte urbano”.

- “Bogotá distrito grafiti” es una estrategia de fomento a la práctica responsable del arte urbano y el grafiti en Bogotá. Esta estrategia se centra en la recuperación del espacio público, además de generar acciones que impulsen el ejercicio de una ciudadanía activa, corresponsable y partícipe en la creación de la ciudad que todos soñamos. [3]

- El programa de recorridos patrimoniales del Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), creado en el 2018, tiene como objetivo dar a conocer a la ciudadanía los repertorios patrimoniales de Bogotá, a través de la investigación y la elaboración de rutas que permitan, de una manera participativa, el reconocimiento de los valores patrimoniales de lugares, objetos, personas y eventos, por medio del diálogo y reflexiones de los participantes, con el fin de generar experiencias significativas.[4]

- Activación de siete entornos patrimoniales de Bogotá a través de procesos de interacción social, artística, cultural y ambiental. Para el año 2021, se orientó el desarrollo de estrategias para reconocer, salvaguardar y divulgar el patrimonio cultural y natural en los núcleos fundacionales de las localidades de Suba, Bosa y Usme y en el centro histórico de Bogotá. A finales del 2022 culminaron los procesos de activación en estos cuatro entornos priorizados. En 2023 se inició el proceso en los sectores de La Merced – Sagrado Corazón y Teusaquillo, los cuales son parte de los 25 sectores de interés cultural declarados en la ciudad. Posteriormente en 2024, se llevaron a cabo las acciones en el núcleo fundacional de Fontibón.

Adicionalmente, la ciudad cuenta con más de 720 monumentos distribuidos en sus localidades, una red de museos de gran relevancia, y una programación constante de eventos culturales masivos en diferentes zonas del territorio. Estas acciones no

[3] https://www.bogotadistritografiti.gov.co/bienvenida

[4] https://idpc.gov.co/recorridos-patrimoniales

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

solo enriquecen el paisaje cultural, sino que también fortalecen el aprendizaje colectivo, la reflexión social, el sentido de pertenencia y la participación ciudadana, generando impactos positivos en el desarrollo social, cultural y económico de la ciudad.

A continuación, se presentan algunas imágenes del patrimonio y actividades culturales de Bogotá.

Imagen 3. Patrimonio cultural Bogotá



Fuente: imagen propia con información de páginas web

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 4. Patrimonio cultural Bogotá

Museo de Arte Moderno



Edificio Liévano





Museo Nacional



Plaza de toros La Santamaría

Fuente: imagen propia con información de páginas web.

Imagen 5. Actividades culturales

Festival de Cine



Festivales al parque

Festival internacional de teatro



Fuente: Imagen propia con información de páginas web



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

6.3 Educación en Bogotá [5]

Bogotá cuenta con una matrícula total de 1.179.877 estudiantes, de los cuales el 64,84 % se encuentra en el sector oficial y el 35,16 % en el sector no oficial. Por niveles educativos, la distribución es la siguiente:

- **Preescolar**: 128.305 estudiantes (10,87 %)
- **Primaria**: 460.343 estudiantes (39,02 %)
- **Secundaria**: 407.512 estudiantes (34,54 %)
- **Media**: el restante 15,57 %

En cuanto a la distribución socioeconómica, el sector oficial concentra más del 70 % de su matrícula en los estratos 1 y 2, mientras que menos del 1 % pertenece a los estratos 4, 5 y 6. En contraste, en el sector no oficial, menos del 6 % de los estudiantes pertenecen al estrato 1, y la mayoría se ubica en los estratos 2, 3 y 4 (más del 80 %).

Según datos de la secretaría de educación del distrito, el número actual de instituciones educativas es insuficiente para cubrir la demanda de cupos escolares, particularmente en los colegios oficiales ubicados en zonas de alta demanda poblacional. Para 2021, las localidades con mayor déficit de oferta educativa fueron Suba, Engativá, Bosa, Kennedy y Ciudad Bolívar, al concentrar la mayor cantidad de UPZ con insuficiencia en la prestación del servicio educativo.

Por nivel educativo, la mayor brecha se presenta en la educación inicial, especialmente en preescolar. Bogotá aún no garantiza la cobertura total para niñas y niños mayores de 3 años. Esto se debe, entre otras razones, a que solo 179 de los 400 colegios oficiales ofrecen el ciclo completo de educación preescolar. En consecuencia, una parte significativa de la población infantil de 3 y 4 años no accede a la educación formal.

Además de su sistema de educación básica y media, Bogotá es un referente nacional en educación superior. La ciudad alberga algunas de las universidades más prestigiosas del país, como la Universidad Nacional de Colombia, la Pontificia

[5] https://www.sedbogota.edu.co/



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Universidad Javeriana, la Universidad de los Andes, entre otras. Esto convierte a Bogotá en un importante centro de investigación, innovación y desarrollo, especialmente en campos como la ciencia, la tecnología y las ciencias sociales.

6.4 Participación ciudadana en el distrito

La participación ciudadana es un derecho constitucional que faculta a los ciudadanos, grupos y colectividades a intervenir activamente en las decisiones del Estado, especialmente en las distintas fases del ciclo de la política pública. Esta puede originarse por iniciativa de las autoridades en el desarrollo de políticas, planes, programas, proyectos, normas y trámites, o surgir desde la misma ciudadanía organizada. [6]

Desde el Instituto Distrital de la Participación Ciudadana y Acción Comunal (IDPAC) se cuenta con diferentes canales y mecanismos que facilitan la participación dentro de los cuales se encuentran: [7]

- Consejo consultivo distrital de participación ciudadana.
- Comisión intersectorial diferencial-poblacional del Distrito Capital – CIDPO.
- Comisión intersectorial de la participación en el Distrito Capital.
- Comisiones locales intersectoriales de participación.
- Consejo Distrital de la Bicicleta.
- Consejo Distrital de propiedad horizontal.
- Consejos locales de propiedad horizontal – CLPH
- Consejos locales de barras futboleras – CLBF
- Comisiones consultivas locales de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras.
- Comisión consultiva de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras de Bogotá, D.C.
- Mesas locales indígenas.
- Consejo Distrital de Discapacidad
- Consejos locales de discapacidad - CLD

[6] **DECRETO 477 DE 2023 (octubre 19)** ***Por medio del cual se adopta la Política Pública de Participación Incidente del Distrito Capital 2023 - 2034 y se dictan otras disposiciones https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=150119***

[7] https://www.participacionbogota.gov.co/participa/participa



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- Estrategia de participación ciudadana
- Estrategia anual de Rendición de Cuentas
- Plan anticorrupción y atención al ciudadano – PAAC
- Transparencia y acceso a la información
- Caracterización de usuarios

A estas instancias se suman estrategias como:

- Estrategia de Participación Ciudadana
- Estrategia Anual de Rendición de Cuentas
- Plan Anticorrupción y de Atención al Ciudadano (PAAC)
- Política de Transparencia y Acceso a la Información
- Mecanismos de caracterización y escucha activa de los usuarios

Adicionalmente, el IDPAC cuenta con el Observatorio de la Participación, un espacio técnico y académico que investiga analiza y produce información estadística, espacial, cualitativa y etnográfica sobre los procesos participativos en Bogotá. Este observatorio permite identificar patrones, dinámicas y desafíos en la relación entre la ciudadanía y el gobierno distrital, fortaleciendo la planeación territorial y el diseño de estrategias más incluyentes. [8]

La existencia de esta robusta arquitectura participativa es clave para comprender las formas de apropiación del territorio, los procesos de organización social y las posibles respuestas comunitarias frente a intervenciones de gran escala como la Línea 1 del Metro de Bogotá. En este sentido, el fortalecimiento de la participación es fundamental para garantizar la corresponsabilidad ciudadana en la transformación del entorno urbano.

6.5 Seguridad y orden público en el distrito

Mediante el Acuerdo Distrital 637 de 2016, se creó el sector de Seguridad, Convivencia y Justicia, así como la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (SSCJ), entidad encargada de liderar y articular las acciones orientadas a promover la convivencia pacífica, la seguridad ciudadana y el acceso a la justicia.

[8] https://www.participacionbogota.gov.co/observatorio/quienes-somos



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

La SSCJ trabaja en coordinación con organismos de seguridad, entidades distritales y actores comunitarios, promoviendo una respuesta integral y corresponsable frente a los fenómenos que afectan el bienestar colectivo. [9]

Como parte de sus funciones, la secretaría publica boletines mensuales con indicadores de seguridad, convivencia y justicia, los cuales permiten monitorear la evolución de los delitos y evaluar el impacto de las políticas públicas en este ámbito, favoreciendo una gestión pública más transparente y basada en datos.

Tabla N° 1. Indicador de seguridad, convivencia y Justicia de Bogotá año 2023 -año 2024

Delito	Casos 2023	Casos 2024	Diferencia	Variación
Homicidios	1084	1205	121	11.2 %
Extorsión	1527	2497	970	63.5 %
Lesiones Personales	20060	18037	-2023	-10.1 %
Hurto Automotores	4234	4073	-161	-3.8 %
Hurto Motocicletas	5567	5245	-322	-5.8 %
Hurto A Personas	158747	129950	-28797	-18.1 %
Hurto A Residencias	8224	6058	-2166	-26.3 %
Hurto A Comercio	11664	10938	-726	-6.2 %
Delitos Sexuales	6782	9107	2325	34.3 %
Violencia Intrafamiliar	36549	42371	5822	15.9 %

Fuente: boletín de indicadores Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia

De acuerdo con la información contenida en la tabla, siete de los delitos reportados presentan una disminución en comparación con el año 2023, especialmente en:

- Hurto a automotores
- Hurto a motocicletas

[9] https://scj.gov.co/es/transparencia/informacion-entidad/mision-vision-funciones#mision_vision_funciones_deberes-page-0

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- Hurto a personas
- Hurto a residencias
- Hurto a comercio

No obstante, se evidenció un incremento en los indicadores de homicidios, extorsión, delitos sexuales y violencia intrafamiliar, lo cual pone de manifiesto la persistencia de riesgos que afectan la seguridad humana, especialmente en el entorno doméstico y en la integridad personal.

Estos datos son fundamentales para analizar las condiciones sociales de las localidades de influencia de la L1MB, en la medida en que los niveles de seguridad y convivencia pueden influir en la percepción del territorio, la apropiación ciudadana del espacio público y la efectividad de procesos de transformación urbana y social.

6.6 Movilidad y modos de transporte en el distrito

Bogotá ha experimentado una transformación constante en su infraestructura urbana y en los modos de transporte utilizados por la ciudadanía. Esta evolución ha estado marcada por el crecimiento poblacional, la expansión territorial y la necesidad de mejorar la conectividad entre las diferentes zonas de la ciudad.

La historia del transporte en Bogotá inicia en el siglo XIX con el tranvía de mulas, que comenzó a operar el 24 de diciembre de 1884. Esta primera línea conectaba la Plaza de Bolívar, la plazoleta San Diego, la calle 26 y finalizaba en Chapinero. En 1910, el tranvía eléctrico reemplazó a los vehículos halados por animales, expandiendo su cobertura a más sectores urbanos. Posteriormente, en 1948 llegaron los trolebuses, vehículos eléctricos operados por la Empresa Distrital de Transportes Urbanos (EDTU), los cuales funcionaron hasta 1991, año en que dejaron de circular y su empresa operadora fue liquidada.

Durante varias décadas, el transporte colectivo en Bogotá fue gestionado por operadores privados, lo que generó un sistema fragmentado, inseguro y poco eficiente. Para enfrentar esta situación, en el año 2000 se implementó TransMilenio, durante la primera alcaldía de Enrique Peñalosa. Este sistema de transporte masivo se inauguró el 18 de diciembre de 2000 con una ruta inicial de 14 buses articulados sobre la troncal de la Caracas, entre las calles 80 y 6ª. Hoy, TransMilenio cuenta

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

con más de 115,1 kilómetros de troncales en operación, y se ha consolidado como uno de los pilares de la movilidad urbana. [10]

Ante la necesidad de articular los diferentes modos de transporte y mejorar la cobertura y eficiencia del servicio, se creó el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). Este modelo articula el sistema troncal de TransMilenio con servicios urbanos, complementarios y especiales, promoviendo una movilidad más equitativa y sostenible.

El SITP incluye diversos tipos de vehículos adaptados a las necesidades de cobertura y accesibilidad de la ciudad. [11]

- **Buses troncales (TransMilenio)**: vehículos articulados y biarticulados que operan sobre carriles exclusivos.
- **Buses zonales**: prestan servicio en rutas urbanas de diferentes longitudes.
- **Buses complementarios y especiales**: cubren sectores de difícil acceso o con menor densidad de población.
- **TransMiCable**: sistema de transporte por cable aéreo, implementado para mejorar la conectividad de zonas de ladera como Ciudad Bolívar, aportando una solución eficaz en términos de equidad territorial.

Actualmente, el corazón del sistema de movilidad en Bogotá es el SITP, diseñado para facilitar el desplazamiento diario de millones de personas con criterios de eficiencia, cobertura, seguridad y sostenibilidad. A este panorama se suma el Metro de Bogotá, cuyo desarrollo marcará un nuevo hito en la transformación del sistema de transporte urbano de la ciudad, al ofrecer un servicio masivo, limpio, eficiente y complementario al sistema existente.

Además de los servicios que ofrece el SITP, en el distrito, también se cuenta con el servicio de taxis lo que permite el desplazamiento de los habitantes y visitantes. Los bogotanos también cuentan con una amplia red de ciclorrutas que permiten a las personas moverse de manera rápida con el uso de bicicletas propias o del sistema público de bicicletas compartidas y el sistema de trenes llamado el Tren Turístico de

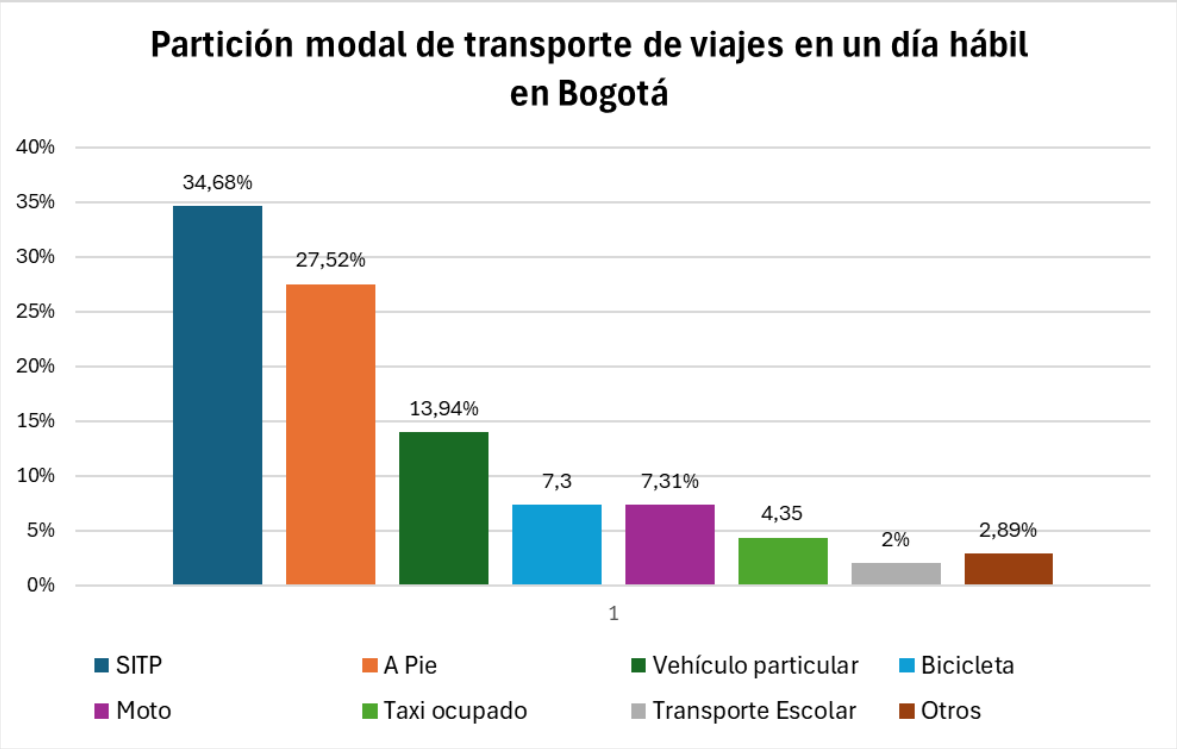
[10] https://archivobogota.secretariageneral.gov.co/noticias/historia-del-transporte-bogota
[11] Página oficial del SITP Servicio Urbano

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

la Sabana, que funciona cada fin de semana; inicia el recorrido en el centro-occidente de Bogotá, atraviesa la ciudad y recorre la hermosa sabana hasta el municipio de Zipaquirá.

Con relación a los modos de transporte en el distrito, es fundamental destacar el reparto modal para la ciudad, de acuerdo con la encuesta de movilidad Bogotá - Región 2023, revela los siguientes datos respecto a las formas de movilizarse de los bogotanos en viajes mayores a 15 minutos:

Imagen 6. Partición modal de transporte de viajes en un día hábil en Bogotá



Fuente: Imagen propia con información de encuesta de movilidad Bogotá - Región 2023

Según los datos de la encuesta de movilidad Bogotá - Región 2023 se puede analizar que, en Bogotá, el 62,2% de los viajes diarios totales se realizan en transporte público y a pie, en donde se evidencia relevancia en los viajes a pie con



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

un porcentaje aproximado del 28%, lo que indica que los bogotanos prefieren movilizarse en medios sostenibles.

Por otro lado, en cuanto al tiempo de viaje en Bogotá - Región, según la encuesta de movilidad Bogotá - Región 2023, es de un promedio de 54 minutos en todos los modos de transporte. Además, es importante mencionar que, la duración media de los viajes disminuye a medida que se incrementa el estrato socioeconómico de la vivienda pasando de 59 minutos en promedio para los estratos 1 y 2, hasta los 41 minutos en el estrato 5 y 6. De otra parte, el modo de mayor duración es el transporte público con 79 minutos en promedio, seguido del transporte escolar con 54 minutos, la moto y el auto con 50 minutos, respectivamente

Según estos datos presentados el promedio de viaje supera la hora para los ciudadanos, tanto para los que están en Bogotá, como los que provienen de municipios, lo que indica la necesidad de otros medios de transporte que le apuesten, además a la sostenibilidad y que sea un transporte de calidad y de optimización del tiempo.

Bogotá y sus alrededores, ha venido construyendo otros sistemas de transportes como Regiotram de Occidente, el cual se convertirá en el primer tren de cercanías del país, será 100% eléctrico y conectará a los habitantes de los municipios de Facatativá, Madrid, Funza y Mosquera con Bogotá. Así mismo, la gobernación de Cundinamarca trabaja en un sistema férreo similar al de occidente “Regiotram del Norte”, que conectará las poblaciones de Zipaquirá, Cajicá y Chía con Bogotá.

Otro de los grandes avances en la historia de la movilidad en Bogotá, es el metro, obra que actualmente sobrepasa el 50% de avance en su ejecución, por lo que la ciudad presenta frentes de obra activos en distintas zonas a lo largo del trazado.

El metro de Bogotá también le apuesta a la sostenibilidad en términos de los “ciclo parqueaderos”, ya que se tendrán en todas las estaciones, por lo que el metro permitirá la articulación con este medio de transporte, teniendo en cuenta que Bogotá es la capital mundial de la bici.

De ese modo, Bogotá le está apostando a un sistema de transporte público multimodal, en donde busca articular sistemas como el metro, TransMilenio y Regiotram integrando los espacios para peatones y ciclistas. Estos son pasos

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

importantes que se están dando en el distrito para promover una verdadera transformación en la movilidad de la capital de Colombia.

7 GENERALIDADES DE LAS LOCALIDADES ÁREA DE INFLUENCIA L1MB

7.1 Localidad de Chapinero

Esta localidad se encuentra en el centro-norte de Bogotá. Limita con las localidades de Teusaquillo y Barrios Unidos al occidente, al oriente con la Calera, Santa Fe al sur, Usaquén al norte. Además, está muy cerca de áreas clave como el centro histórico de la ciudad, lo que lo hace un punto estratégico para la vida urbana. [12]

Se caracteriza por su diversidad, tanto en términos de población como de sus actividades comerciales, culturales y sociales.

Imagen 7. Ubicación de la localidad de Chapinero



Fuente: https://barriosdebogota.com/incertidumbre-por-eleccion-popular-de-alcaldes-locales-en-bogota-83730/

7.1.1 Hechos históricos de la localidad

Chapinero tiene una historia que se remonta al siglo XIX. Inicialmente, fue una zona rural y suburbana. A medida que Bogotá creció, Chapinero se fue urbanizando,

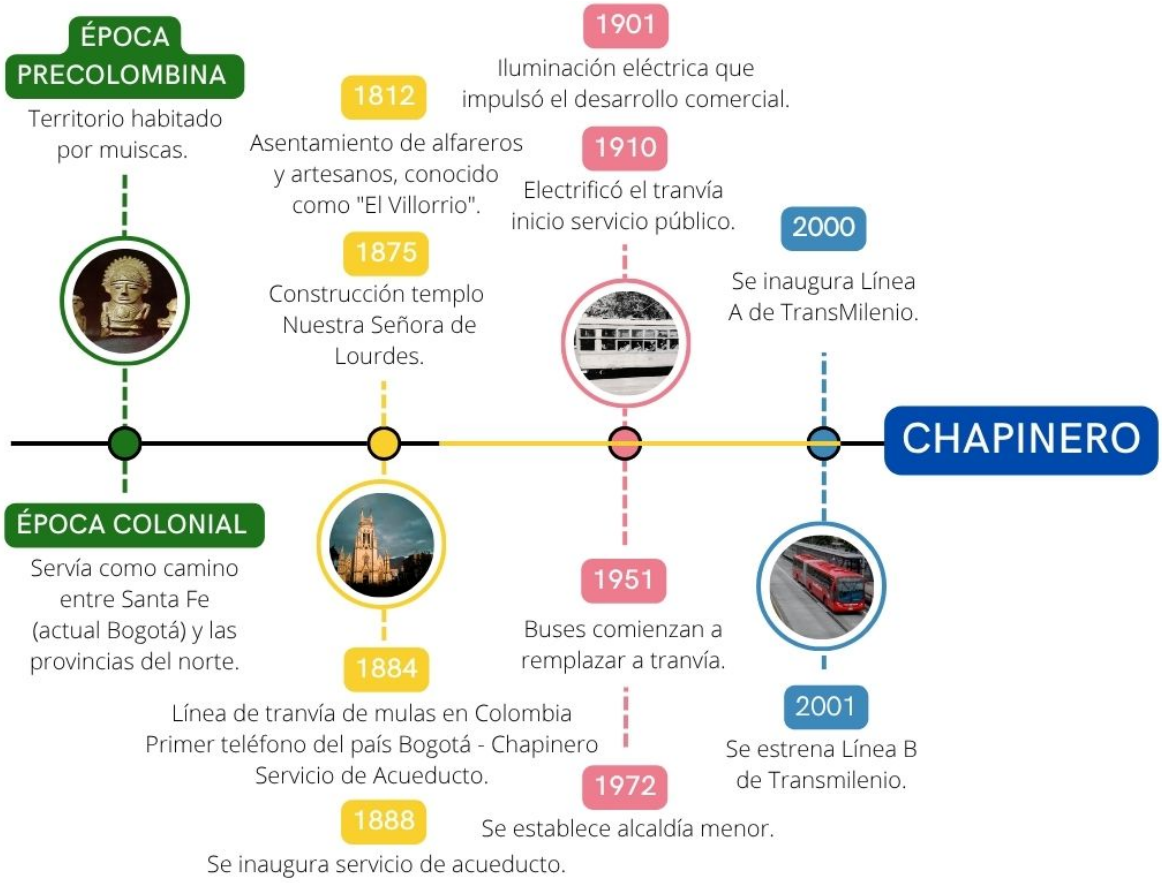
[12] Lectura integral de realidades - Localidad de Chapinero. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-chapinero-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

especialmente en el siglo XX, convirtiéndose en una de las áreas más reconocidas por su actividad comercial, residencial y cultural.

A continuación, se presenta una línea de tiempo en la cual se destacan los acontecimientos más representativos de la localidad:

Imagen 8. Línea de tiempo de Chapinero



Fuente: imagen propia con información tomada de diferentes páginas web

Durante la época de la colonia, el terreno donde hoy se ubica la localidad de Chapinero formaba parte de grandes haciendas y propiedades rurales que pertenecían a familias criollas acomodadas y a órdenes religiosas como los jesuitas o franciscanos. Esta zona estaba situada en las afueras del casco urbano de Santa



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Fe (la actual Bogotá colonial) y era considerada una zona rural de descanso, recreación y producción agrícola. El terreno también era atravesado por el camino real del norte, que conectaba Santa Fe con otras poblaciones, lo que aumentó su importancia estratégica.

Uno de los hacendados que se ubicó en este sector fue el español Antón Hero Cepeda, propietario de 150 hectáreas, que se dedicaba a la fabricación de chapines, un tipo de calzado consistente en suela de madera y correas de cuero con las que se sujeta el pie, y que sirven para protegerse de los charcos y el barro; y como al que hace zapatos se le llama zapatero, al que hace chapines se le llama chapinero, es así como el sector va asumiendo este nombre, aunque otros dicen que el origen viene de la marca del calzado "El Chapín Hero". Para los santafereños se volvió costumbre llamar así al caserío, y de esta manera empezó a denominarse desde el año 1812, por acuerdo municipal del 17 de diciembre de 1885 se dispuso que el caserío se denominara Chapinero. [13]

7.1.2 Aspectos culturales, comunitarios y organizativos de Chapinero

Chapinero es una de las localidades más diversas de Bogotá, siendo un lugar donde conviven distintas clases sociales, etnias, y tradiciones.

La localidad alberga una mezcla de población joven, estudiantes universitarios, profesionales, así como inmigrantes provenientes de otras regiones del país y del extranjero. Esta diversidad genera un ambiente dinámico que se ve reflejado en la oferta cultural de la zona, que incluye eventos, festivales y actividades que abarcan música, teatro, cine, danza, entre otros.

La localidad es conocida por su mezcla de edificios residenciales, comerciales y algunos espacios de recreación. A lo largo de Chapinero, se encuentran zonas de alta densidad poblacional, especialmente alrededor de las avenidas principales como la carrera 7 y la carrera 13. Además, cuenta con muchas zonas verdes y parques, lo que le da un toque de naturaleza dentro de la ciudad.

Chapinero alberga tanto zonas residenciales tradicionales como modernas. La zona tiene una gran variedad de viviendas, desde apartamentos pequeños hasta

[13] Alcaldía local de Chapinero. https://www.chapinero.gov.co/mi-localidad/conociendo-mi-localidad/historia.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

viviendas de lujo. Además, el área cuenta con centros comerciales, como el centro comercial Andino, y con una amplia oferta de servicios para sus habitantes.

Chapinero es hogar de varios centros culturales que promueven la expresión artística. Entre ellos se destacan lugares como La casa de la cultura de Chapinero, que organiza actividades culturales como talleres, exposiciones y presentaciones de diferentes disciplinas artísticas. Además, la localidad se ha consolidado como un referente para el arte alternativo y las expresiones culturales urbanas (grafitis).

El Centro Felicidad Chapinero es un centro cultural, deportivo, y de recreación gratuito que cuenta con biblioteca, teatro, salas de exposiciones, aulas, piscinas, tiene un polideportivo multifuncional, una piscina semiolímpica, y dos piscinas recreativas, además cuenta con gimnasio, ludoteca, sala infantil, y sala Labco, en todos estos espacios se potencia la cocreación y la apropiación social del conocimiento a partir de la experimentación y el aprender.

Entre los lugares y zonas de interés que podemos encontrar en Chapinero se incluye:

- **Zona T:** es uno de los puntos más famosos de Chapinero. Es conocida por su vida nocturna, restaurantes, cafés y tiendas de lujo.
- **Parque de los hippies:** es un parque tradicional de la zona, popular entre los jóvenes y donde se realizan actividades recreativas.
- **Parque de la 93:** es otro lugar de encuentro cultural y social con una gran oferta de restaurantes y bares.
- **Zona G:** conocida por su oferta gastronómica.
- **Parque nacional:** aunque está en el límite con Santa Fe, es un gran espacio verde al que los residentes de Chapinero acceden frecuentemente para actividades al aire libre.
- **Museo El Chicó:** también conocido como museo Mercedes Sierra de Pérez, es un parque-museo ubicado en el barrio el Chicó, al norte de la ciudad de Bogotá, Colombia, en el cual se exhiben objetos representativos de los cuatro continentes y se realizan diversos eventos culturales.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Chapinero es una localidad que se destaca por su diversidad cultural y social., especialmente en la zona de la calle 57, que es el centro de la comunidad LGBTIQ+ en Bogotá.

7.1.3 Educación

La localidad de Chapinero se ha venido consolidado como uno de los principales focos educativos del país, destacándose no solo por la concentración de prestigiosas universidades y colegios, sino también por su papel estratégico en la formación de profesionales, el impulso a la investigación y su contribución al desarrollo social y económico del Distrito Capital. En este sentido, Chapinero no solo es un territorio de tránsito estudiantil, sino una auténtica cuna del pensamiento y la innovación académica en Colombia.

Chapinero es reconocida por albergar colegios de alto nivel académico tales como: el colegio Gimnasio Moderno que fue fundado en 1914 y es reconocida como una de las instituciones más prestigiosas de Bogotá, donde han estudiado importantes personajes y líderes del distrito; el colegio Helvetia, fundado en 1949 por la comunidad suiza residente en Colombia y el liceo Francés Louis Pasteur que es una institución educativa que ofrece educación bilingüe en francés y español, siguiendo el currículo del sistema educativo francés.

La localidad de Chapinero concentra un número considerable de instituciones universitarias, tales como: la Pontificia Universidad Javeriana (destacada como una de las más importantes del país), la Fundación Universitaria Monserrate, Fundación Universitaria los Libertadores, Institución Universitaria Politécnico Gran Colombiano, Universidad Piloto de Colombia, Universidad Pedagógica Nacional, la EAN, la Universidad Manuela Beltrán, Universidad Sergio Arboleda, Fundación Universitaria San Martín, Universidad Católica, Universidad Santo Tomás, entre otras. Esta concentración de centros de enseñanza superior convierte a Chapinero en un nodo del conocimiento, que atrae no solo a estudiantes bogotanos, sino también a personas de todo el país.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

7.1.4 Movilidad en la localidad

Chapinero es una de las localidades con mayor flujo vehicular y peatonal de Bogotá, dada su ubicación estratégica entre el centro histórico y el norte de la ciudad. La movilidad en esta zona se ve influenciada por diversos factores: una alta densidad poblacional flotante, una gran concentración de instituciones educativas (como universidades y colegios), centros médicos, zonas empresariales y oferta gastronómica.

Debido al alto flujo de personas en la localidad se cuenta con varias estaciones del sistema TransMilenio lo que facilita la movilidad de sus habitantes, especialmente de grupos vulnerables como estudiantes, adultos mayores y personas con movilidad reducida. La conectividad con otras zonas de la ciudad permite el acceso a servicios de salud, educación y empleo, contribuyendo a la inclusión social.

Otro aspecto importante que aporta a mejorar la movilidad en la localidad es contar con vías importantes que comunican a la localidad con toda la ciudad; como la carrera 7ª, carrera 13, calle 76, calle 72, calle 63, calle 57, calle 45 y calle 100, permitiendo múltiples rutas de buses y accesibilidad tanto para vehículos privados como para taxis.

7.1.5 Participación ciudadana

La localidad de Chapinero ha emergido como un referente en Bogotá en cuanto a participación ciudadana, gracias a la implementación de estrategias que promueven la inclusión y el empoderamiento comunitario. La alcaldía local, en colaboración con diversas organizaciones sociales, ha desarrollado mecanismos efectivos para fortalecer la democracia participativa y fomentar el tejido social.

Uno de los pilares fundamentales ha sido el programa de Presupuesto Participativo, mediante el cual los habitantes de Chapinero deciden directamente sobre la asignación de recursos locales. Además, la alcaldía ha impulsado los encuentros ciudadanos, que son espacios de diálogo donde la comunidad puede expresar sus necesidades y propuestas para ser incluidas en el Plan de Desarrollo Local. Estos

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

encuentros han sido fundamentales para garantizar que las políticas públicas reflejen las realidades y aspiraciones de los diversos sectores de la localidad. [14]

El fortalecimiento de las organizaciones comunitarias ha sido otro aspecto clave. A través del proyecto “Chapinero liderado por la ciudadanía”, se apoyó a 14 organizaciones sociales y Juntas de Acción Comunal (JAC), otorgándoles recursos y capacitaciones para potenciar su labor en la comunidad. Asimismo, se entregaron dotaciones tecnológicas a las JAC para mejorar su capacidad operativa y fomentar espacios de integración social. [15]

Estas iniciativas demuestran el compromiso de la alcaldía local de Chapinero por construir una gobernanza colaborativa, donde la ciudadanía no solo es consultada, sino que participa activamente en la toma de decisiones. Este enfoque ha permitido abordar de manera más efectiva los desafíos locales y promover una cultura de participación y corresponsabilidad.

7.2 Localidad de Barrios Unidos

Barrios Unidos se encuentra ubicado en el noroccidente de la ciudad, se destaca por su desarrollo comercial y de servicios, además de albergar pequeñas y medianas industrias. Entre las actividades industriales predominantes se encuentran la elaboración de muebles, litografías y la fabricación de repuestos para automóviles. [16]

Imagen 9. Ubicación de la localidad de Barrios Unidos

[14] Alcaldía local de Chapinero. https://www.chapinero.gov.co/noticias/chapinero-decidio-invertir-los-recursos-locales-presupuestos-participativos?utm_source=chatgpt.com.
[15] https://noticiasmayores.com/chapinero-liderado-por-la-ciudadania/?utm_source=chatgpt.com
[16] Lectura integral de realidades - Localidad de Barrios Unidos. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-Barrios-Unidos-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!



Fuente: https://barriosdebogota.com/incertidumbre-por-eleccion-popular-de-alcaldes-locales-en-bogota-83730/

Barrios Unidos limita al norte con la calle 100, separándola de Suba; al sur con la calle 63, limitando con Teusaquillo; al este con la avenida Caracas, delimitando con Chapinero y al oeste con la avenida carrera 68, fronteriza con Engativá.

La localidad abarca 1189,52 hectáreas, representando aproximadamente el 0,71% del área total de Bogotá. Su territorio es mayormente plano, formando parte de la sabana de Bogotá.

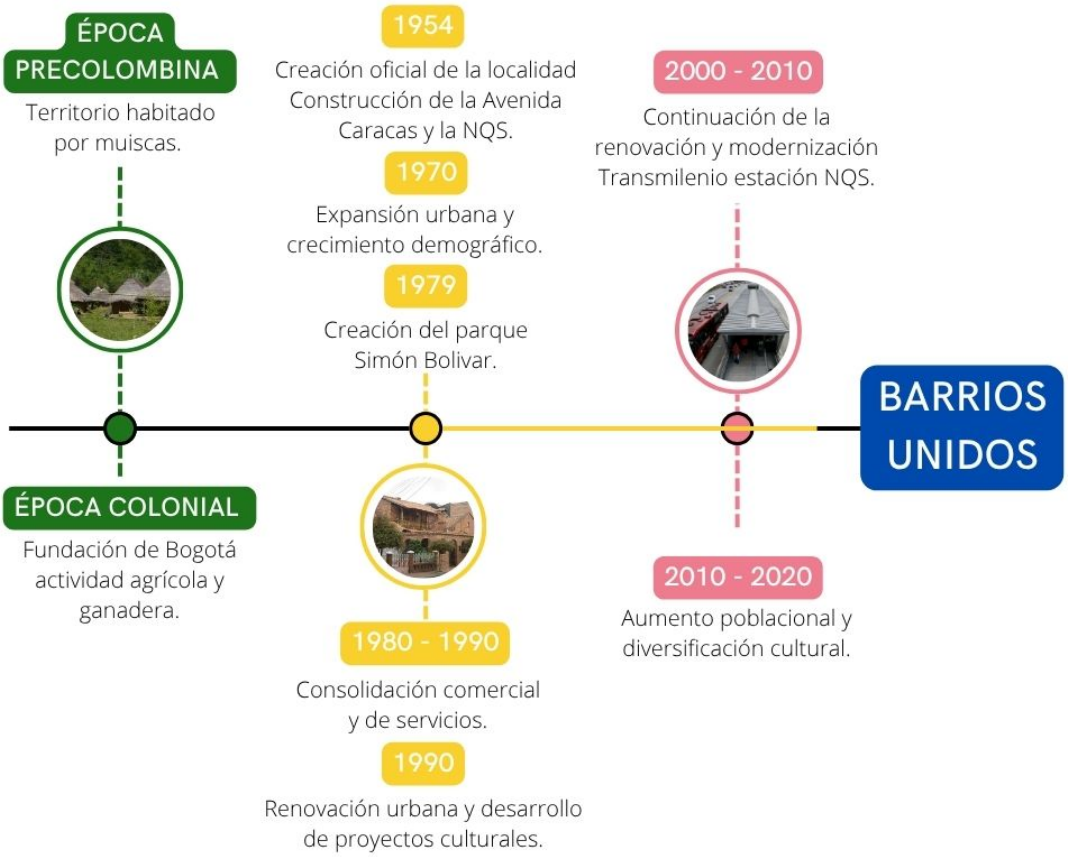
7.2.1 Hechos históricos de la localidad

La conformación de Barrios Unidos data de la década de 1930, cuando Bogotá experimentó un proceso de industrialización y crecimiento poblacional. Inicialmente, surgió como una invasión en 1935, tomando como núcleo los barrios Siete de Agosto, Benjamín Herrera y Colombia.

Monseñor José Joaquín Caicedo fue fundamental en el desarrollo y organización de la localidad.

Imagen 10. Línea de tiempo de Barrios Unidos

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!



Fuente: imagen propia con información de páginas web

7.2.2 Aspectos culturales, comunitarios y organizativos de Barrios Unidos

La población de la localidad está compuesta por personas de diferentes orígenes sociales, económicos y culturales, lo que enriquece el panorama cultural del lugar.

La localidad cuenta con varias actividades culturales que van desde festivales, conciertos y representaciones teatrales, hasta talleres de arte. Uno de los principales espacios culturales es la casa de la cultura de Barrios Unidos, que organiza diversas actividades como exposiciones de arte, conciertos, obras de teatro y clases de danza.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

En los últimos años, la localidad de Barrios Unidos ha experimentado un notable incremento en la oferta de actividades culturales en plazas y parques, eventos como la cinemateca al parque en la que han llevado funciones de cine al aire libre, talleres y presentaciones artísticas al parque Alcázares, abordando temas como la migración y la paz.

Festivales como el Festi-Unidos por la Cultura han convertido espacios como el parque San Fernando en escenarios para la música, danza y teatro, destacando el talento local. Estas iniciativas, impulsadas por entidades como el instituto distrital de las artes - IDARTES y la alcaldía local, han revitalizado el uso de espacios públicos, promoviendo la participación comunitaria y el acceso a la cultura.

El parque Simón Bolívar, uno de los principales escenarios al aire libre de la ciudad, ha sido clave en esta transformación cultural, ya que es sede de diversos festivales “festivales al parque”, que reúnen diferentes artistas de música local, nacional e internacional en eventos gratuito.

Además, la plaza de los Artesanos ha albergado ferias y exposiciones que promueven los productos artesanales y agrícolas. Estas actividades no solo fortalecen la identidad cultural de Barrios Unidos, sino que también fomentan la economía local y el turismo.

Uno de los eventos más importantes es la Fiesta de la Candelaria, que celebra la cultura local y reúne a miles de personas. Además, en la zona se encuentran varios monumentos históricos y edificios que han sido parte de la evolución de Bogotá y que permiten conocer su historia desde una perspectiva local.

Uno de los barrios más representativos de la localidad es San Felipe, declarado patrimonio cultural y reconocido como distrito creativo de Bogotá, donde se ofrece una amplia oferta cultural e incluye lugares importantes como la casa Valhalla, un lugar para la integración y visibilización de la oferta artística, cultural y gastronómica; y la casa AOI, un lugar que reúne diseño, joyería y arte. [17]

La localidad cuenta con varios puntos de interés, entre los que se encuentran:

[17] Lectura integral de realidades. Localidad de Barrios Unidos. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-Barrios-Unidos-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf?utm_source=chatgpt.com

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- **Parque Metropolitano Simón Bolívar:** ubicado entre las localidades de Barrios Unidos y Teusaquillo; ofrece amplias zonas verdes y espacios recreativos.
- **Salitre Mágico:** parque de diversiones que atrae tanto a residentes como a turistas.
- **Teatro Quimera:** un espacio icónico de las artes vivas en la capital colombiana
- **Teatro Nacional La Castellana:** abrió sus puertas en 1990, es la sala con mayor capacidad de la Fundación Teatro Nacional y es el espacio de conciertos, conferencias y obras de formato comercial.

La localidad, además de las actividades culturales que realiza, también es conocida por su actividad deportiva, aprovechando los espacios recreativos. Cuenta con parques como parque recreo-deportivo el Salitre, parque el Chicó y el parque de los Novios son espacios de recreación activa y eventos deportivos.

La alcaldía local, en colaboración con el Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), ha implementado programas como "Es Deporte Local", que promueven la participación de la comunidad en actividades deportivas gratuitas. Este programa incluye torneos de fútbol, microfútbol, caminatas ecológicas, carreras 5K y eventos en bicicleta, dirigidos a niños, jóvenes, adultos y adultos mayores. [18]

7.2.3 Movilidad en la localidad

La localidad de Barrios Unidos cuenta con una excelente conectividad vial, lo que facilita el acceso desde y hacia distintos puntos de Bogotá. Su cercanía a importantes arterias viales como la avenida NQS (Carrera 30), la Calle 80, la Calle 68, la calle 72 y la calle 100 la convierte en una zona estratégica tanto para el transporte público como privado. Además, la avenida José Celestino Mutis (calle 63) la atraviesa de oriente a occidente, mejorando aún más su integración con otras localidades de la ciudad.

Esta red de vías principales está complementada por el acceso al sistema de transporte masivo TransMilenio, que cuenta con estaciones cercanas que permiten

[18] https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/programa-es-deporte-local-requisitos-inscripciones-y-mas-datos?utm_source=chatgpt.com.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

una movilidad ágil y eficiente. Estaciones como Polo - FINCOMERCIO, Escuela Militar, carrera 47 y carrera 53, sirven como puntos de acceso a servicios comerciales y educativos.

7.2.4 Educación

La localidad cuenta con varias instituciones educativas, tanto públicas como privadas, que contribuyen a la formación de jóvenes y adultos. Además de las instituciones educativas, las iniciativas comunitarias han promovido espacios para el aprendizaje en arte, tecnología y otras áreas.

Entre las instituciones que se destacan en la localidad se encuentra el colegio femenino Lorencita Villegas de Santos, reconocido por su enfoque en la formación integral de los estudiantes y el Gimnasio Sabio Caldas, institución educativa enfocada en el desarrollo académico y humano de sus estudiantes.

En cuanto a las instituciones educativas de nivel superior, la localidad de Barrios Unidos alberga la sede principal de la Universidad de Monserrate. Esta universidad ofrece programas académicos en áreas como educación, administración, trabajo social y contaduría.

La presencia de la Universidad de Monserrate en Barrios Unidos no solo fortalece la oferta educativa de la localidad, sino que además impulsa el dinamismo social y económico de la zona, al atraer estudiantes, docentes e investigadores de otros lugares. Asimismo, su vinculación con proyectos comunitarios y de extensión universitaria favorece el tejido social del entorno, promoviendo el acceso al conocimiento y generando espacios de participación y transformación local.

7.2.5 Participación ciudadana

Barrios Unidos tiene una administración local activa, trabaja en coordinación con diversas entidades del distrito para abordar temas clave como el desarrollo urbano, la educación, la salud y la seguridad.

Las Juntas de Acción Comunal (JAC) tienen un papel importante en la organización de eventos y en la gestión de los intereses de los habitantes. Han promovido

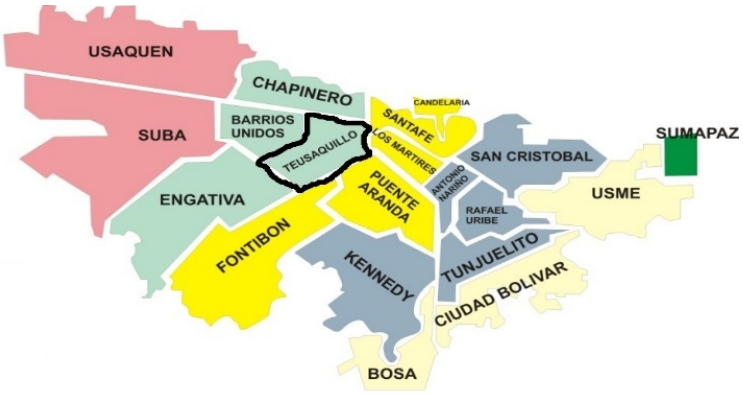
¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

diversas iniciativas comunitarias, como la creación de jardines urbanos y espacios de encuentro para los jóvenes.

7.3 Localidad de Teusaquillo

Teusaquillo está situada en el centro-occidente de la ciudad. [19]

Imagen 11. Ubicación de la localidad de Teusaquillo



Fuente: https://barriosdebogota.com/incertidumbre-por-eleccion-popular-de-alcaldes-locales-en-bogota-83730/

Limita al norte con la localidad de Barrios Unidos, separada por la avenida José Celestino Mutis; al este con las localidades de Chapinero y Santa Fe, separadas por la avenida Caracas; al sur con la localidad de Puente Aranda y Los Mártires, separada por la avenida Calle 26, la avenida de las Américas y la calle 19 y al oeste con la localidad de Engativá y Fontibón, separada por la avenida carrera 68.

La avenida calle 53, también conocida como avenida Pablo VI, atraviesa Teusaquillo y conecta con otras localidades como Chapinero y Engativá, facilitando la movilidad dentro de la ciudad.

[19] Lectura integral de realidades - Localidad de Teusaquillo. Nov 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-Teusaquillo-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

7.3.1 Hechos históricos de la localidad

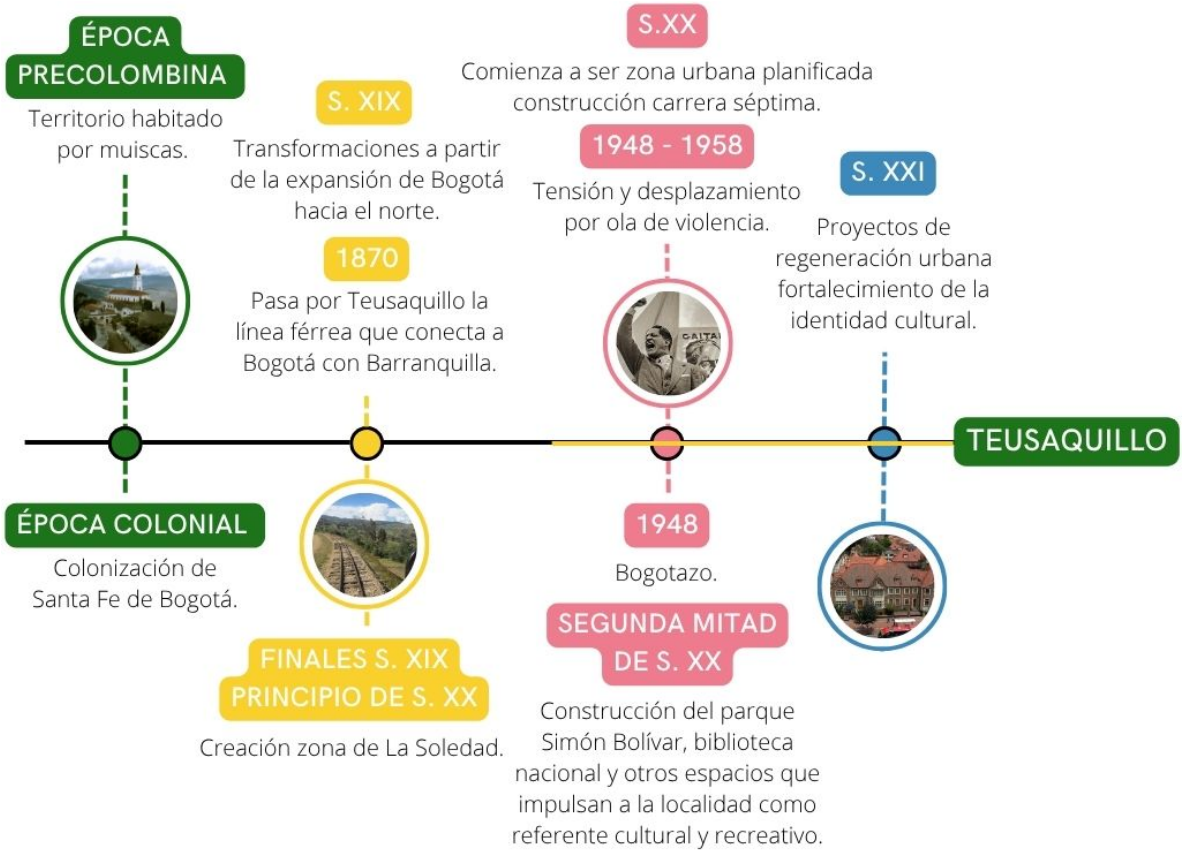
El nombre "Teusaquillo" proviene del muisca "Teusacá", que hacía referencia a la plaza del Chorro de Quevedo, un lugar de importancia histórica donde los españoles establecieron un sitio militar antes de la fundación oficial de la ciudad.

Esta localidad se distingue por su arquitectura de estilo victoriano, especialmente en el barrio Teusaquillo, que conserva casas de época que reflejan la historia y el desarrollo urbanístico de la ciudad.

Teusaquillo es una de las localidades más emblemáticas de Bogotá, su historia ha sido fundamental en la configuración urbanística y social de la ciudad. Desde su fundación, pasando por su desarrollo urbano, hasta los eventos que marcaron su carácter cultural y social, Teusaquillo ha sido testigo de importantes transformaciones. A continuación, se destacan algunos de los hechos históricos más relevantes de la localidad:

Imagen 12. Línea de tiempo de Teusaquillo

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!



Fuente: imagen propia con información de páginas web

7.3.2 Aspectos culturales, comunitarios y organizativos de Teusaquillo

Teusaquillo es conocida por su mezcla de arquitectura moderna y tradicional, su vida urbana vibrante y la diversidad de actividades que se realizan en sus barrios. Esta localidad representa tradición histórica, riqueza cultural y desarrollo urbano, consolidándose como una de las localidades más emblemáticas de Bogotá.

Las actividades y eventos que se realizan desde la estrategia denominada “Barrios Vivos”, así como la oferta cultural y demás expresiones artísticas desarrolladas en la localidad, se realiza en espacios y equipamientos tales como: teatros, museos, centros culturales y espacios al aire libre. A continuación, se destacan algunos de estos lugares:



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- **Teatro Jorge Eliécer Gaitán:** es uno de los teatros más importantes de Bogotá y es un centro de referencia para las artes escénicas y culturales. Alberga obras de teatro, conciertos, eventos de danza, entre otros.
- **Parques y espacios públicos:** espacios como el Parque Simón Bolívar, que limita con Barrios Unidos, hace parte de la oferta cultural que beneficia a los residentes, al ofrecer actividades recreativas y culturales en sus alrededores.
- **Corferias:** este espacio se ha configurado como centro de importantes actividades sociales, empresariales y culturales tales como la Feria Internacional del Libro, el salón para la industria textil para la confección, Expoconstrucción y Expodiseño, festival internacional del automóvil, la feria de artesanías, agro expo, la feria internacional del ambiente, entre otros.
- **El Estadio Nemesio Camacho "El Campin" y el Movistar Arena**: son escenarios claves para eventos deportivos y culturales en Bogotá, motivo por el cual, las personas relacionan que la vocación de la localidad se orienta a la realización de eventos masivos del Distrito Capital.

La localidad de Teusaquillo alberga diversos festivales y actividades culturales a lo largo del año. Algunos de los más destacados son:

- **Festival de verano:** se celebra en agosto en conmemoración del cumpleaños de Bogotá y se realizan diversos eventos y actividades culturales y recreativas.
- **Semana de la cultura:** organizada por la alcaldía local de Teusaquillo, la semana de la cultura incluye una serie de eventos como: exposiciones, conciertos, muestras de danza y teatro.

7.3.3 Educación

La localidad de Teusaquillo se destaca por su estrecha relación con el ámbito educativo y artístico, consolidándose como un importante núcleo académico y cultural en Bogotá. Es sede de reconocidas instituciones de educación superior como la Universidad Nacional de Colombia (una de las universidades más importantes del país), la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP) y la Escuela Colombiana de Carreras Industriales (ECCI), las cuales no solo ofrecen

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

una formación de alta calidad, sino que también ejercen una significativa influencia en la vida intelectual y profesional de la ciudad.

Además, en sus alrededores se encuentran centros dedicados al fomento de las artes, como el Instituto de Artes de la Universidad de los Andes, que atraen a estudiantes de distintas regiones del país interesados en disciplinas como la música, las artes visuales y el teatro. Esta concentración de espacios académicos y artísticos convierte a Teusaquillo en un epicentro del pensamiento crítico, la creatividad y la innovación, contribuyendo de manera decisiva al desarrollo cultural y educativo de Bogotá.

Entre las instituciones educativas del distrito se destacan el colegio Manuela Beltrán, fundado en 1925, este colegio público conmemora 100 años de servicio educativo en la ciudad, ofreciendo formación integral a sus estudiantes; el colegio Santa Clara, institución educativa con enfoque en la formación académica y valores, ofreciendo una educación de calidad en la localidad, y el colegio George Williams College, la cual se distingue por su enfoque en la formación integral y el desarrollo de habilidades en sus estudiantes.

En cuanto a las instituciones privadas se resaltan el liceo Latinoamericano y el colegio Gran Bretaña reconocidas por su calidad educativa y compromiso con el desarrollo integral de los estudiantes.

7.3.4 Movilidad en la localidad

En Teusaquillo, las estaciones de TransMilenio, Universidad Nacional, calle 45 y ciudad universitaria-lotería de Bogotá, cuya conectividad es fundamental para estudiantes y profesionales que dependen del transporte público para acceder a oportunidades educativas y laborales.

Entre las vías más destacadas de la localidad están la carrera 30, calle 26, calle 53, calle 45 y avenida carrera 68.

7.3.5 Participación ciudadana

Teusaquillo tiene una activa participación ciudadana. Los habitantes de la localidad están involucrados en la toma de decisiones relacionadas con el desarrollo urbano,

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

la seguridad y la calidad de vida. Como todas las localidades de Bogotá, tiene una alcaldía local encargada de la gestión de recursos y la planificación del desarrollo urbano, social y cultural de la zona.

En Teusaquillo, la organización comunitaria es clave para el desarrollo de la localidad. Las Juntas de Acción Comunal (JAC), junto con otros grupos de base, trabajan en proyectos de interés común, como el cuidado de espacios públicos, la organización de eventos culturales y el impulso de la seguridad y la convivencia en los barrios. Estas juntas son fundamentales en la representación de los intereses de los residentes ante las autoridades locales.

7.4 Localidad de Santa Fe

Santa Fe forma parte del centro de Bogotá, compartiendo esta área con la vecina localidad de La Candelaria. [20]

Imagen 13. Ubicación de localidad de Santa Fe



Fuente: https://barriosdebogota.com/incertidumbre-por-eleccion-popular-de-alcaldes-locales-en-bogota-83730/

Limita al norte con la localidad de Chapinero, al este colinda con los cerros orientales y con el municipio de Choachí, en el departamento de Cundinamarca; al

[20] Lectura integral de realidades - Localidad de Santa Fe. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-santa-fe-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

sur con la localidad de San Cristóbal y al oeste con las localidades de Teusaquillo, Los Mártires y Antonio Nariño.

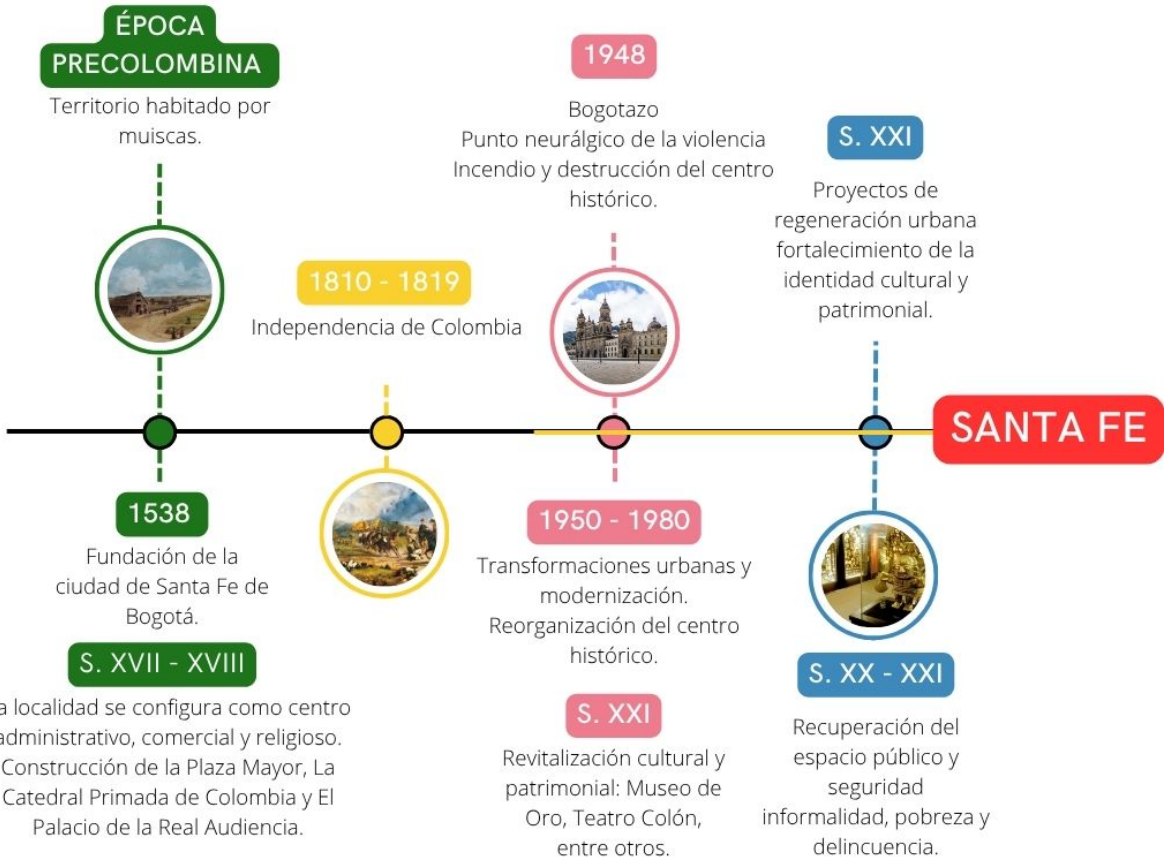
7.4.1 Hechos históricos de la localidad

La localidad de Santa Fe hace parte del centro histórico de la capital colombiana distinguiéndose por su gran valor patrimonial y simbólico. Este territorio ha sido escenario de numerosos acontecimientos fundamentales en la historia del país, desde la época precolombina, cuando estuvo habitada por pueblos muiscas, hasta convertirse en el núcleo fundacional de la ciudad. El 6 de agosto de 1538, el conquistador español Gonzalo Jiménez de Quesada fundó la ciudad de Santa Fe de Bogotá en la actual plaza de Bolívar, ubicada en el sector de La Candelaria, marcando el inicio del proceso de colonización española en el altiplano cundiboyacense.

A lo largo de los siglos, Santa Fe ha sido protagonista de transformaciones políticas, sociales y culturales de gran relevancia. Fue epicentro de la independencia nacional, albergando importantes debates y proclamas libertarias a comienzos del siglo XIX. También fue sede de instituciones clave durante la conformación de la República, como el Congreso de Cundinamarca y el Palacio de San Carlos, actual sede del Ministerio de Relaciones Exteriores. Hoy en día, la localidad conserva una rica arquitectura colonial y republicana, alberga museos, universidades, iglesias históricas y edificios gubernamentales, reafirmando su papel como cuna de la vida política, cultural y académica de la ciudad y del país.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 14. Línea de tiempo de Santa Fe



Fuente: imagen propia con información de páginas web

7.4.2 Aspectos culturales, comunitarios y organizativos de Santa Fe

La localidad de Santa Fe es el núcleo histórico y cultural de Bogotá, ofreciendo una mezcla única de tradición, comercio, educación y servicios que contribuyen al dinamismo y riqueza de la capital colombiana. Santa Fe es reconocida por su patrimonio arquitectónico, con casas coloniales de estilo rústico español. [21]

[21] Santa Fe: Lugar de historia y tradición citadina. Febrero 2025. https://bogota.gov.co/mi-ciudad/santa-fe/santa-fe-lugar-de-historia-y-tradicion-citadina?utm_source=chatgpt.com



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

La comunidad es diversa, con presencia de poblaciones étnicas y grupos LGBTIQ+, especialmente en barrios como las Cruces y la Perseverancia.

En Santa Fe se encuentran algunos de los lugares más importantes de Bogotá, como el Museo de Oro, el teatro Colón y numerosos edificios coloniales restaurados. Estos lugares no solo tienen un valor arquitectónico, sino también un gran peso en el imaginario cultural de la ciudad. Santa Fe es, por lo tanto, un eje para las actividades turísticas y culturales en Bogotá.

En esta localidad podemos encontrar lugares de interés como:

- **Museo Nacional de Colombia:** el museo más antiguo del país, ubicado en un antiguo edificio penitenciario.
- **Planetario Distrital:** centro de divulgación científica y astronómica.
- **Biblioteca Nacional de Colombia:** fundada en 1777, es la biblioteca más antigua del país.
- **Plaza de Toros Santamaría:** construida en 1931, es un importante escenario cultural.
- **Parque de la Independencia:** espacio verde central que alberga el Museo Nacional y el parque Tercer Milenio.
- **Parque Nacional Enrique Olaya Herrera:** espacio recreativo y cultural en la zona sur de la localidad.
- **BD Bacatá:** es un complejo arquitectónico actualmente en construcción en Bogotá, es el edificio más alto del país, superando a la torre Colpatria, y el sexto más alto de Sudamérica.
- **Torre Colpatria:** se destaca no solo por su imponencia arquitectónica y su ubicación estratégica en el centro de Bogotá, sino también por su papel simbólico y cultural en la ciudad. Con su iluminación LED, la torre se ha convertido en una plataforma de expresión artística y social, proyectando imágenes, mensajes conmemorativos y campañas de concientización que acompañan fechas importantes, celebraciones culturales, causas sociales y eventos deportivos. Esta función la transforma en una especie de lienzo urbano visible desde distintos puntos de la ciudad, integrando el arte visual con el espacio público.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- **Museo del Oro:** uno de los referentes culturales más importantes de Colombia y de América Latina, conserva y exhibe el legado ancestral de los pueblos originarios y promueve el reconocimiento de la diversidad cultural del país
- **Iglesias de San Francisco, la Tercera, la Veracruz y la Capuchina:** con alto valor histórico, artístico, arquitectónico y cultural.
- **Mercado de Las Cruces:** uno de los más tradicionales y representativos de Bogotá.
- **Museo de Historia Natural:** alberga una amplia colección de especímenes de fauna, flora, minerales y fósiles que permiten comprender la riqueza y diversidad biológica del país, considerado uno de los más megadiversos del mundo.
- **Plaza La Rebeca:** escenario de encuentros culturales, movilizaciones ciudadanas y procesos de resignificación del espacio público.
- **Torre Avianca:** es uno de los hitos arquitectónicos más representativos del paisaje urbano de Bogotá y de los primeros rascacielos modernos del país.

En la localidad de Santa Fe también se encuentran espacios alternativos para el arte y la cultura popular. La localidad es un espacio de expresión cultural en el que se organizan festivales, exposiciones y presentaciones artísticas que reflejan la diversidad de la ciudad. Ha sido un punto de convergencia para una gran diversidad de culturas, tanto indígenas como mestizas, que han sido parte fundamental del proceso de conformación de la identidad de Bogotá. Los pueblos muiscas, que habitaron la región antes de la llegada de los españoles, dejaron una fuerte huella cultural en la zona, que se expresa en la simbología, en las tradiciones y en las formas de organización social.

La localidad es reconocida desde la época colonial por la actividad comercial, desarrollada en la zona de San Victorino, además, alberga instituciones financieras, educativas y culturales, contribuyendo al dinamismo económico de la zona.

7.4.3 Movilidad de la localidad

La localidad de Santa Fe cuenta con una infraestructura vial y de transporte público estratégica, que le permiten conectarse con las demás localidades de Bogotá. Entre

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

sus principales vías se destaca la avenida Caracas (carrera 14), eje central que atraviesa la localidad de norte a sur y articula el tránsito urbano. También sobresale la emblemática carrera Séptima, una de las arterias más importantes de la ciudad, que conecta múltiples zonas residenciales, comerciales y turísticas. La avenida Jiménez (calle 13), por su parte, facilita el acceso directo al centro histórico y cultural de Bogotá. A esto se suman otras vías significativas como la carrera 10 y la Calle 19, que complementan la red vial y mejoran la conectividad interna.

En cuanto al transporte público, Santa Fe cuenta con una amplia cobertura del sistema TransMilenio, con estaciones clave como avenida Jiménez, Las Aguas y San Victorino. Esta última se destaca como un nodo fundamental para el comercio, ya que facilita el acceso a plazas de mercado, centros mayoristas y servicios esenciales, siendo vital para comerciantes y compradores que dependen del transporte público en su vida diaria. Además, la localidad ofrece medios de transporte turísticos y recreativos únicos, como el funicular y el teleférico que conducen al cerro de Monserrate, ícono religioso y mirador natural de Bogotá. Esta combinación de accesos viales, troncales de transporte y rutas especiales refuerza el papel de Santa Fe como un centro dinámico y multifuncional en la capital.

7.4.4 Educación

Santa Fe es sede de importantes instituciones educativas, incluyendo la Universidad de los Andes, la Universidad Externado de Colombia y la Universidad Jorge Tadeo Lozano.

También se encuentra el colegio San Bartolomé de la Merced que es reconocido por su excelencia académica y su compromiso con la formación en valores y la Institución Educativa Distrital Aulas Colombianas San Luis, destacada por su enfoque en la calidad educativa y por su participación en el sistema de evaluación integral para la calidad educativa.

7.4.5 Participación ciudadana

La alcaldía local de Santa Fe es la responsable de la toma de decisiones en cuanto a las políticas públicas, la seguridad, la cultura y el bienestar social en la localidad.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

En Santa Fe, existen una gran cantidad de organizaciones comunitarias que luchan por mejorar las condiciones de vida de los habitantes, especialmente en áreas vulnerables. Se pueden encontrar comités de vecinos, asociaciones de barrios y grupos de trabajo comunitario que trabajan en temas de seguridad, acceso a servicios básicos, y defensa del patrimonio histórico.

Esta localidad ha sido históricamente un lugar de movilización social, donde se gestan y organizan movimientos sociales que defienden los derechos humanos, la justicia social y la igualdad de oportunidades. Además, la participación ciudadana en Santa Fe es activa, especialmente en temas de urbanismo, seguridad y el cuidado del espacio público. La localidad se ha convertido en un lugar clave para los debates políticos y sociales de la ciudad.

7.5 Localidad de Los Mártires

La localidad de Los Mártires está situada al occidente del centro histórico de Bogotá y se distingue por su profundo legado histórico y su vibrante diversidad cultural. [22]

Imagen 15. Ubicación de la localidad de Los Mártires



Fuente: https://barriosdebogota.com/incertidumbre-por-eleccion-popular-de-alcaldes-locales-en-bogota-83730/

[22] Lectura integral de realidades - Localidad de Los Mártires. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-los-martires-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

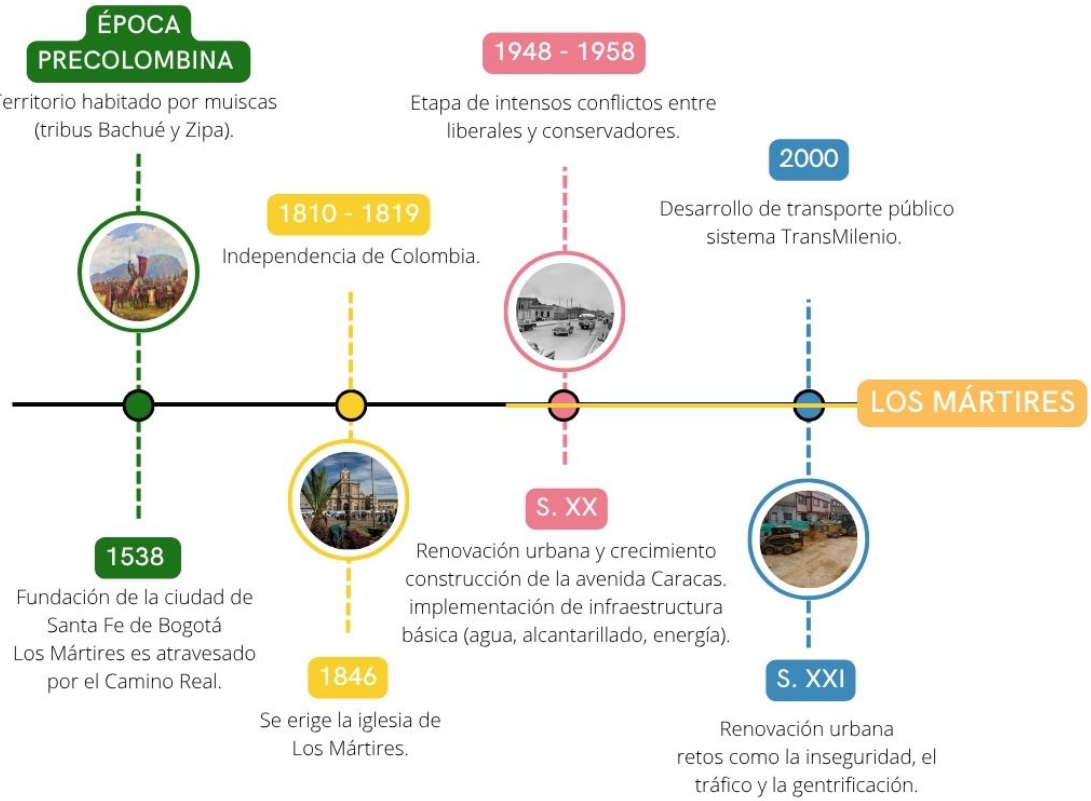
La localidad limita al norte con la localidad de Teusaquillo, al sur con la localidad de Antonio Nariño, al este colinda con la localidad de Santa Fe y al oeste con la localidad de Puente Aranda.

7.5.1 Hechos históricos de la localidad

El nombre "Los Mártires" rinde homenaje a proceres de la independencia como Francisco José de Caldas, Jorge Tadeo Lozano, Mercedes Ábrego y Camilo Torres Tenorio, quienes fueron ejecutados en 1816. En 1851, se erigió el monumento a Los Mártires para conmemorar a estos y otros héroes de la independencia.

A continuación, se relacionan los principales hechos históricos de la localidad.

Imagen 16. Línea de tiempo de Los Mártires



Fuente: imagen propia con información de páginas web.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

7.5.2 Aspectos culturales, comunitarios y organizativos de Los Mártires

Los Mártires es una localidad caracterizada por su gran diversidad étnica y socioeconómica. A lo largo de los años, la localidad ha recibido migrantes de diversas regiones del país, lo que ha dado lugar a una variedad de tradiciones, gastronomía, música y costumbres. Esta diversidad se refleja en los eventos y actividades culturales que se realizan en la zona.

Los Mártires también es un lugar donde se expresan diversas formas de arte urbano. Se pueden encontrar murales, grafitis y exposiciones de arte callejero, que sirven para que los jóvenes expresen sus realidades y perspectivas culturales; además, hay espacios donde se realizan conciertos, danzas y obras de teatro, muchos promovidos por la comunidad y organizaciones locales.

La localidad es reconocida por su actividad comercial, donde se ubica el sector San Andresito San José, y además por ser una zona residencial de clase media - baja.

Los sitios de interés que se pueden encontrar en Los Mártires son:

- **Plaza de Los Mártires:** centro histórico donde se erige el monumento a Los Mártires, destacando la importancia histórica de la localidad.
- **Estación de La Sabana:** punto de partida del antiguo ferrocarril que conectaba Bogotá con Zipaquirá, actualmente en desuso.
- **Basílica del Voto Nacional:** iglesia emblemática que representa la devoción religiosa de la comunidad.
- **Teatro San Jorge:** donde se originó el radioteatro en Colombia.

7.5.3 Educación

La educación y la formación cultural son pilares de la comunidad, en la localidad hay varias instituciones educativas que, además de impartir formación académica, realizan actividades culturales que refuerzan la identidad barrial. También existen programas y talleres de arte, música y danza para jóvenes y niños que ayudan a promover el desarrollo personal y comunitario.

Entre los principales referentes educativos de la localidad se destacan el Instituto Técnico Distrital Central, se destaca por ser la primera institución pública técnica tipo “Escuela Tecnológica” en Colombia, ofreciendo programas desde técnico

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

profesional hasta ingenierías y posgrados, y el liceo nacional Agustín Nieto Caballero, fundado en 1976 y ubicado en el sector de plaza España. Ambos establecimientos se han consolidado como instituciones clave en la formación académica de la comunidad, contribuyendo significativamente al desarrollo educativo de la zona.

7.5.4 Movilidad en la localidad

La localidad de Los Mártires tuvo un papel fundamental en la historia de la movilidad en Bogotá, al convertirse en un punto neurálgico donde confluyeron distintos sistemas de transporte como el tren de la Sabana y el tranvía, esta conectividad favoreció la llegada de una gran cantidad de buses intermunicipales, consolidando al sector como un nodo estratégico de articulación regional. Gracias a esta concentración de medios de transporte, se generaron nuevas dinámicas sociales, se activó la economía local y floreció el comercio, posicionando a Los Mártires como un motor del desarrollo urbano.

En la actualidad, esta vocación de centralidad se mantiene, ya que el sistema TransMilenio llega a esta localidad en diciembre del 2000 y proyectos como el Regiotram de Occidente y el metro de Bogotá nuevamente confluirán en esta zona, reafirmando su importancia histórica y su papel clave en la transformación de la ciudad.

La localidad está bien conectada mediante el sistema de transporte público TransMilenio, con líneas que atraviesan la avenida Caracas y la calle 13, facilitando la movilidad de los habitantes. Además de estas dos vías que representan importancia para la movilidad en la localidad encontramos la calle 6, avenida calle 26 y avenida calle 1.

Con estaciones de TransMilenio como el Hospital Universitario Mayor Méderi y centro comercial Mallplaza NQS, ofrece acceso a servicios de salud y comercio. La conectividad con estas estaciones es esencial para garantizar que los residentes puedan acceder a servicios básicos y mejorar su bienestar general.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

7.5.5 Participación ciudadana

La organización en Los Mártires se articula principalmente a través de las Juntas de Acción Comunal (JAC), que son fundamentales para la resolución de problemas locales y el impulso de proyectos sociales. Estas juntas coordinan desde la mejora de la infraestructura hasta las actividades culturales y recreativas.

7.6 Localidad de Antonio Nariño

La localidad de Antonio Nariño se encuentra ubicada en el sector sur de la ciudad, limita al norte con las localidades de Los Mártires y Santa Fe, a través de la avenida de la Hortúa y la avenida Caracas; al este, colinda con la localidad de San Cristóbal; al sur, con las localidades de Tunjuelito y Rafael Uribe Uribe y al oeste con la localidad de Puente Aranda. [23]

Imagen 17. Ubicación de la localidad de Antonio Nariño



Fuente: https://barriosdebogota.com/incertidumbre-por-eleccion-popular-de-alcaldes-locales-en-bogota-83730/

7.6.1 Hechos históricos de la localidad

Esta localidad recibe su nombre en honor a Antonio Nariño, destacado líder de la independencia de Colombia y célebre por haber traducido y difundido en el país los derechos del hombre y del ciudadano. Durante la época colonial, Nariño residió en

[23] Lectura integral de realidades - Localidad de Antonio Nariño. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-antonio-narino-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.

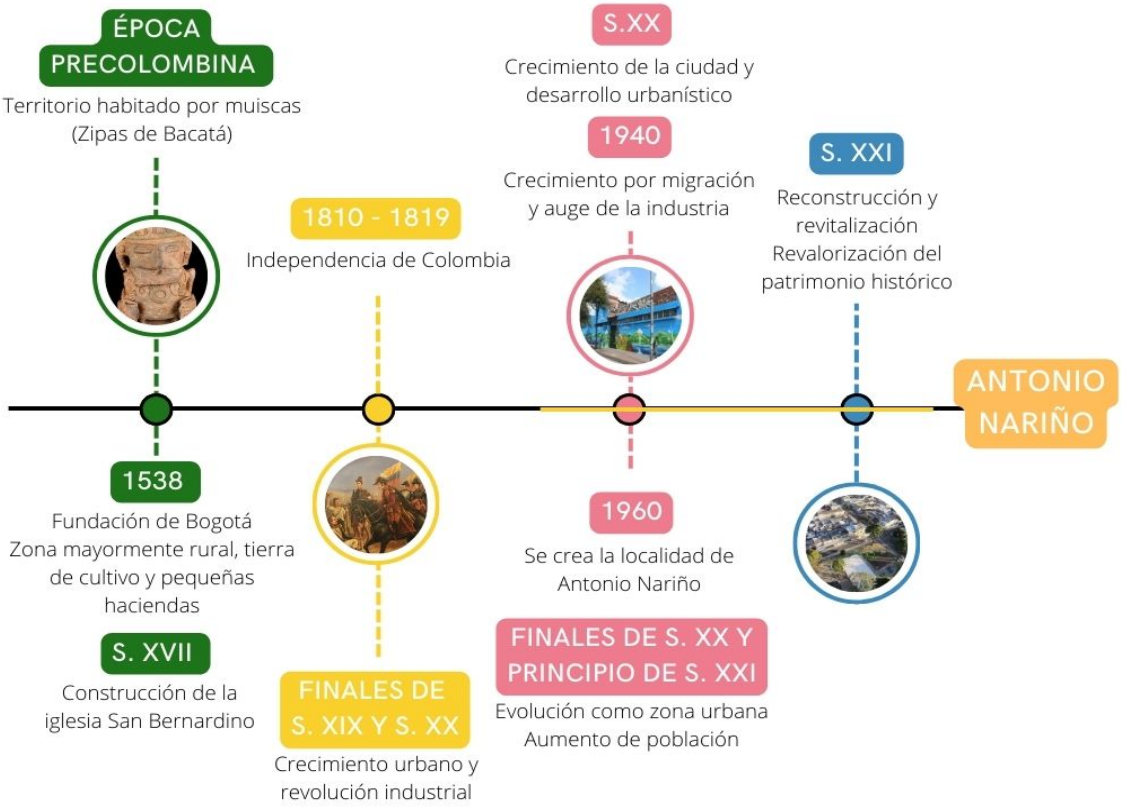
¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

una hacienda conocida como la Quinta de Nariño, ubicada en las fértiles vegas del río Fucha, en el territorio que hoy lleva su nombre.

El cauce medio del río Fucha atraviesa la localidad y ha sido un elemento clave en su desarrollo histórico y urbanístico, sirviendo como eje de asentamientos agrícolas y, posteriormente, como límite natural para la expansión urbana.

A mediados del siglo XX, la urbanización de la zona se intensificó con la consolidación de barrios como Restrepo y Luna Park. Restrepo, en particular, se transformó en un importante centro comercial y de producción de calzado, actividad que aún caracteriza a la localidad y dinamiza su economía.

Imagen 18. Línea de tiempo de Antonio Nariño



Fuente: imagen propia con información de páginas web



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

7.6.2 Aspectos culturales, comunitarios y organizativos de Antonio Nariño

La localidad de Antonio Nariño combina su rica herencia histórica con un desarrollo urbano y social que la convierte en una parte integral del tejido urbano y cultural de Bogotá.

A lo largo de los años, se ha consolidado como un espacio dinámico para el desarrollo del arte y la cultura, especialmente entre sus comunidades juveniles. El arte urbano, en particular, ha encontrado un terreno fértil en los barrios más tradicionales, donde numerosos murales y grafitis embellecen los muros, convirtiéndose en poderosos medios de expresión. Estas obras reflejan las emociones, preocupaciones sociales y valores culturales de los jóvenes, y al mismo tiempo fortalecen el sentido de pertenencia y de identidad local.

Además del arte urbano, otras manifestaciones culturales como el teatro, la danza y la música ocupan un lugar destacado en la vida comunitaria. La localidad cuenta con diversas escuelas de arte, colectivos culturales y programas de formación dirigidos a niños y jóvenes, los cuales fomentan la creatividad, la integración social y el desarrollo de talentos locales. Estas iniciativas no solo enriquecen la vida cultural de la zona, sino que también contribuyen a la construcción de tejido social y a la prevención de problemáticas sociales mediante el arte y la participación ciudadana.

La localidad de Antonio Nariño tiene una rica historia arquitectónica, reflejada en algunas casas antiguas de los barrios cercanos, que conservan el estilo colonial de Bogotá.

El barrio Restrepo de la localidad de Antonio Nariño es reconocido por su actividad comercial, especialmente en la venta de calzado, y alberga numerosas microempresas dedicadas a la producción de este sector.

En el barrio Villa Mayor se encuentra el Centro Comercial Centro Mayor, uno de los más grandes de la ciudad y además se pueden destacar los siguientes lugares:

- **Teatro Villa Mayor:** espacio cultural que ofrece diversas actividades artísticas y recreativas para la comunidad.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- **Plaza de mercado el Restrepo:** punto de encuentro intergeneracional donde se transmiten saberes cotidianos relacionados con la gastronomía, el uso de plantas medicinales, las costumbres alimentarias y la interacción comunitaria.
- **Iglesia de San Antonio de Padua:** declarado patrimonio nacional en 2001.
- **Asilo de Niños de San Antonio:** declarado patrimonio nacional en 2001
- **Barrio Restrepo**: epicentro de la marroquinería y el calzado en la capital.
- **Hacienda La Milagrosa**: donde vivió Antonio Nariño, precursor de la Independencia.

Además de espacios culturales, la localidad dispone de 54 parques y escenarios deportivos, destacándose el parque especializado para niños “Ciudad Jardín”. Este es el primero de un sistema de parques que se proyectan para la localidad de Antonio Nariño; el parque “terrazas de Fucha”, el cual fue adecuado con una cancha de microfútbol, gimnasios al aire libre, parque infantil y sendero ecológico y el parque “La Alameda Albina” cuenta con una extensión de 1.835 metros cuadrados.

7.6.3 Educación

La localidad de Antonio Nariño cuenta con 52 instituciones educativas, entre colegios oficiales y privados, que cubren los niveles de preescolar, básica y media. Entre ellas, sobresale la Escuela Normal Superior Distrital María Montessori, una institución emblemática no solo para la localidad, sino también para la ciudad. Esta escuela se destaca por su misión orientada a la formación de docentes de educación preescolar y básica, lo que la convierte en un pilar fundamental para el fortalecimiento de la calidad educativa en Bogotá.

Si bien la oferta de educación superior en la localidad es limitada, los estudiantes acceden a programas universitarios y de formación técnica y tecnológica en instituciones ubicadas en otras zonas de Bogotá. No obstante, Antonio Nariño alberga una sede de la Universidad Distrital Francisco José de Caldas, donde se ofrecen programas en diversas áreas del conocimiento, fortaleciendo el acceso a la educación superior desde el territorio. Asimismo, el SENA (Servicio Nacional de Aprendizaje) tiene presencia en la localidad, brindando formación técnica y

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

tecnológica que facilita la inserción laboral, el emprendimiento y el desarrollo de competencias acordes a las demandas del sector productivo.

7.6.4 Movilidad en la localidad

La localidad de Antonio Nariño presenta tanto oportunidades como desafíos que impactan directamente en la calidad de vida de sus habitantes. Por un lado, la localidad cuenta con una ubicación estratégica y una red vial importante que incluye la avenida 1° de Mayo, la avenida Caracas, la calle 38A sur y la calle 20 sur. Además, limita al sur con la autopista sur, una de las arterias viales más importantes de la ciudad, que conecta a otras zonas de Bogotá e incluso permite su interconexión con el sur de la sabana y con el corredor industrial de Cundinamarca.

En términos de transporte masivo, la localidad de Antonio Nariño cuenta con una cobertura clave del sistema TransMilenio, a través de varias estaciones que fortalecen su conectividad con el resto de Bogotá. Entre ellas se destacan las estaciones Nariño, Restrepo, Ciudad Jardín – Universidad Antonio Nariño y General Santander, ubicadas principalmente sobre los corredores de la Avenida Caracas y la autopista sur. Estas estaciones no solo facilitan el desplazamiento diario de los residentes hacia distintos puntos de la ciudad, sino que también representan nodos de integración social y económica.

Adicionalmente, la estación del SITP Centro Mayor ofrece no solo conexión directa con el centro comercial del mismo nombre, uno de los más grandes del sur de Bogotá, sino que funciona como destino para actividades comerciales, recreativas y acceso a servicios. La articulación entre el sistema de transporte y estos espacios urbanos potencia el acceso a oportunidades y mejora las condiciones de movilidad, especialmente para quienes dependen del transporte público para su desarrollo laboral, educativo y social.

7.6.5 Participación ciudadana

La alcaldía local de Antonio Nariño impulsa activamente la participación ciudadana mediante programas y estrategias como:



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- **Alcaldía al barrio**: encuentros semanales en cada barrio, donde líderes comunales y vecinos exponen directamente sus necesidades frente a la alcaldesa y delegados de instituciones distritales, para acordar compromisos y soluciones locales.
- **Presupuesto participativo**: espacio donde los ciudadanos deciden colectivamente la asignación de hasta el 50 % del presupuesto local, liderando proyectos de infraestructura, cultura, medio ambiente y cuidado social.
- **Consejo de Planeación Local (CPL)**: espacio formal de articulación entre organizaciones (JAC, padres de familia, ONG, colectivos juveniles, etc.) que diagnostica necesidades, prioriza inversiones y hace seguimiento a los planes de desarrollo local. [24]

Estas acciones fortalecen el liderazgo comunitario, la transparencia institucional y el control social, facilitando que la ciudadanía influya directamente en la gestión pública.

En este marco, las Juntas de Acción Comunal (JAC) cumplen un rol estratégico como interlocutores y gestores de iniciativas barriales. A través de estas organizaciones se canalizan propuestas y proyectos relacionados con la mejora de infraestructura, la seguridad, el acceso a servicios públicos y el embellecimiento del entorno. Las JAC también organizan actividades culturales, recreativas y deportivas, fortaleciendo el tejido social, el sentido de pertenencia y la convivencia comunitaria.

7.7 Localidad de Puente Aranda

Puente Aranda es una de las localidades del Distrito Capital de Bogotá, Colombia. Ubicada en el centro-occidente de la ciudad, se destaca como el principal centro industrial y comercial de la capital. Limita al norte con la localidad de Engativá, al sur con la localidad de San Cristóbal, al este con las localidades de Los Mártires y Antonio Nariño y al oeste con la localidad de Fontibón. [25]

[24] https://bogota.gov.co/mi-ciudad/localidades/antonio-narino/haga-parte-del-consejo-de-planeacion-local-de-antonio-narino?utm_source=chatgpt.com.

[25] Lectura integral de realidades - Localidad de Puente Aranda. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-puente-aranda-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 19. Ubicación de la localidad de Puente Aranda



Fuente: https://barriosdebogota.com/incertidumbre-por-eleccion-popular-de-alcaldes-locales-en-bogota-83730/

Puente Aranda se conecta con otras localidades mediante importantes avenidas como la avenida Boyacá, avenida de las Américas y la avenida calle 13, lo que la convierte en una zona de fácil acceso y de tránsito.

7.7.1 Hechos históricos de la localidad

El nombre "Puente Aranda" proviene de un puente construido a finales del siglo XVI por el oidor Francisco de Anuncibay sobre el río Chinúa (actual río San Francisco). Este puente facilitaba el paso a través de los terrenos pantanosos de la hacienda de Juan Aranda, establecida en esa área. A lo largo del tiempo, Puente Aranda se fue transformando de una zona rural a un área de expansión urbana, especialmente con el crecimiento industrial de Bogotá en el siglo XX.

A continuación, se enmarcan los principales hechos históricos de la localidad.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 20. Línea de tiempo de Puente Aranda



Fuente: Imagen propia con información de páginas web

7.7.2 Aspectos culturales, comunitarios y organizativos de Puente Aranda

Puente Aranda es reconocido como el epicentro industrial de Bogotá, albergando empresas dedicadas a sectores como plásticos, textiles, químicos, metalmecánica, bebidas gaseosas, tabaco y alimentos. [26]

A pesar de su fuerte vocación industrial, tiene una identidad cultural, comunitaria y organizativa que la distingue dentro de la ciudad de Bogotá. Esta localidad es

[26] Observatorio ambiental de Bogotá. Puente Aranda. https://oab.ambientebogota.gov.co/localidades/puente-aranda/?utm_source=chatgpt.com



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

conocida no solo por su actividad económica, sino también por sus esfuerzos en fortalecer la organización comunitaria, la cultura local y la participación ciudadana.

Desde la alcaldía local de Puente Aranda**,** en articulación con IDARTES y la Secretaría de Cultura, Recreación y Deporte, se ha incentivado la participación de los sectores culturales a través de la estrategia “Cultura Ciudadana” y del programa “Es Cultura Local”.

La estrategia “Cultura Ciudadana” es enfocada a los jóvenes que llevan mensajes de cultura, convivencia, auto cuidado, bioseguridad y respeto a los habitantes de la localidad y se trabaja en conjunto con la alcaldía local.

En cuanto al programa “Es Cultura Local”, este ha tenido un impacto significativo en la dinamización de la economía cultural y creativa, al brindar apoyo técnico y financiero a artistas, agrupaciones y microempresas del sector. Esta estrategia ha permitido fortalecer procesos culturales barriales, fomentar el talento local y abrir oportunidades de empleabilidad para jóvenes, mujeres y poblaciones diversas. Gracias a este programa, muchos colectivos de la localidad han podido desarrollar iniciativas en música, teatro, artes plásticas, danza urbana, narración oral y medios comunitarios, entre otras expresiones artísticas.

La localidad de Puente Aranda tiene varios lugares culturales, entre ellos:

- **Casa Museo de Antonio Nariño:** antigua hacienda de Montes La Milagrosa, donde vivió Antonio Nariño, y que hoy es un museo con objetos originales de la época
- **Biblioteca Pública Néstor Forero Alcalá:** parte de la Red capital de Bibliotecas Públicas (Biblored), con una agenda cultural y educativa
- **Iglesia San Gregorio Magno:** bien de interés cultural.
- **Parque Ciudad Montes:** parque con canchas, juegos infantiles, estadios de béisbol, senderos peatonales.
- **Colegio La Merced:** destacado por su belleza arquitectónica.
- **Antiguas edificaciones en la zona industrial:** entre ellas, el Matadero Municipal, la antigua imprenta de billetes del Banco de la República, el Edificio Sager, Vinos Bodegas Añejas y la subcentral eléctrica Gorgonzola

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- **Corporación Casa de la Cultura de Puente Aranda:** promueve el arte, la cultura y el patrimonio.
- **Museo de Arte y Cultura de Puente Aranda:** es un centro cultural que sirve como espacio para la exhibición de arte y la preservación cultural de la comunidad. Es un lugar que permite a los residentes de la localidad disfrutar de exposiciones de arte contemporáneo y tradicional, además de ofrecer talleres y actividades culturales a lo largo del año.
- **Parque Agua viva:** es un espacio público muy popular en la localidad, ideal para actividades recreativas y deportivas. Es un lugar frecuentado por los vecinos de Puente Aranda para hacer ejercicio, caminar o disfrutar de la naturaleza en un ambiente urbano.

7.7.3 Educación

Puente Aranda es sede de importantes instituciones educativas, incluyendo la Universidad Abierta y a Distancia (UNAD) que tiene presencia en la localidad, ofreciendo programas de educación superior a distancia, lo que facilita el acceso a la educación superior para una amplia población.

Entre las instituciones distritales que se destacan en la localidad están: el colegio Distrital Sorrento, reconocido por su alta calidad educativa; El colegio Luis Carlos Galán Sarmiento, reconocido por su proyecto "Jóvenes con Propósito", que busca consolidar los gobiernos escolares y fomentar el liderazgo estudiantil y líder en concursos de lectoescritura en Bogotá, fortaleciendo habilidades comunicativas de los estudiantes; el colegio Benjamín Herrera, galardonado con el reconocimiento bronce a la excelente gestión institucional por su dedicación en la formación integral de los estudiantes y destacado por su compromiso con la calidad educativa y la formación en valores y el colegio Paraíso Mirador, recibió el reconocimiento plata a la excelente gestión institucional por su labor en la formación de seres humanos más felices y comprometidos. Además, implementa estrategias innovadoras para mejorar la calidad educativa y el clima escolar.

Entre las instituciones privadas representativas se encuentra el colegio cristiano Semilla de Vida que ofrece una educación a nivel preescolar, básica primaria, secundaria y media, con un enfoque en valores cristianos; el colegio de Nuestra

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Señora del Rosario que brinda educación en niveles de preescolar, básica primaria, secundaria y media, con énfasis en la formación integral y el colegio del Santísimo Sacramento que ofrece educación de preescolar, básica primaria, secundaria y media, con un enfoque en valores y principios cristianos.

7.7.4 Movilidad en la localidad

La localidad está bien conectada mediante el sistema de transporte público TransMilenio, con múltiples paradas en las líneas F y G, facilitando el acceso a otras partes de la ciudad.

Es una localidad industrial que alberga a trabajadores de diferentes lugares. La estación Puente Aranda facilita el acceso a zonas industriales y comerciales, permitiendo a los residentes y trabajadores desplazarse de manera eficiente, lo que mejora su calidad de vida y acceso a oportunidades laborales.

Las principales vías que articulan la movilidad en la localidad son: La avenida 1 de Mayo, calle 13, calle 19, avenida 68, avenida NQS, avenida Las Américas, avenida de los Comuneros y avenida Ferrocarril de occidente.

7.7.5 Participación ciudadana

La alcaldía local de Puente Aranda es la entidad administrativa encargada de gestionar los asuntos públicos y las políticas de desarrollo de esta localidad de Bogotá, como parte del gobierno distrital, tiene la responsabilidad de implementar y coordinar los programas y servicios que beneficien a la comunidad local, incluyendo áreas como salud, educación, seguridad, infraestructura, y bienestar social.

Esta localidad cuenta con 14 Juntas de Acción Comunal que son la base de la organización comunitaria y las encargadas de promover la participación de los ciudadanos en la gestión del barrio, de igual manera, también gestionan la planificación de actividades sociales, educativas, culturales y deportivas, y son responsables de canalizar las inquietudes y necesidades de los habitantes ante la alcaldía local.

El Consejo Local de Planeación (CLP) es una de las principales instancias de participación en la toma de decisiones sobre el desarrollo territorial de Puente

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Aranda. En el CLP se discuten temas relacionados con el ordenamiento territorial, el uso del suelo, y la implementación de proyectos de infraestructura, salud y educación.

7.8 Localidad De Kennedy

Kennedy se encuentra ubicada en el suroccidente de la ciudad, reconocida por su alta densidad poblacional y su dinamismo económico. [27]

Imagen 21. Ubicación de la localidad de Kennedy



Fuente: https://barriosdebogota.com/incertidumbre-por-eleccion-popular-de-alcaldes-locales-en-bogota-83730/

Limita al norte con las localidades de Fontibón y el municipio de Mosquera, al oriente con Puente Aranda, al occidente con la localidad de Bosa y el municipio de Mosquera, al sur con la localidad de Bosa, Ciudad Bolívar y Tunjuelito.

La localidad de Kennedy es una de las más pobladas y dinámicas de Bogotá, con más de 1.2 millones de habitantes, lo que representa aproximadamente el 13 % de la población total de la ciudad. Esta alta densidad poblacional convierte a Kennedy en un territorio clave en términos de planeación urbana, prestación de servicios públicos, movilidad y participación ciudadana.

[27] Lectura integral de realidades - Localidad de Kennedy. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-kennedy-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.

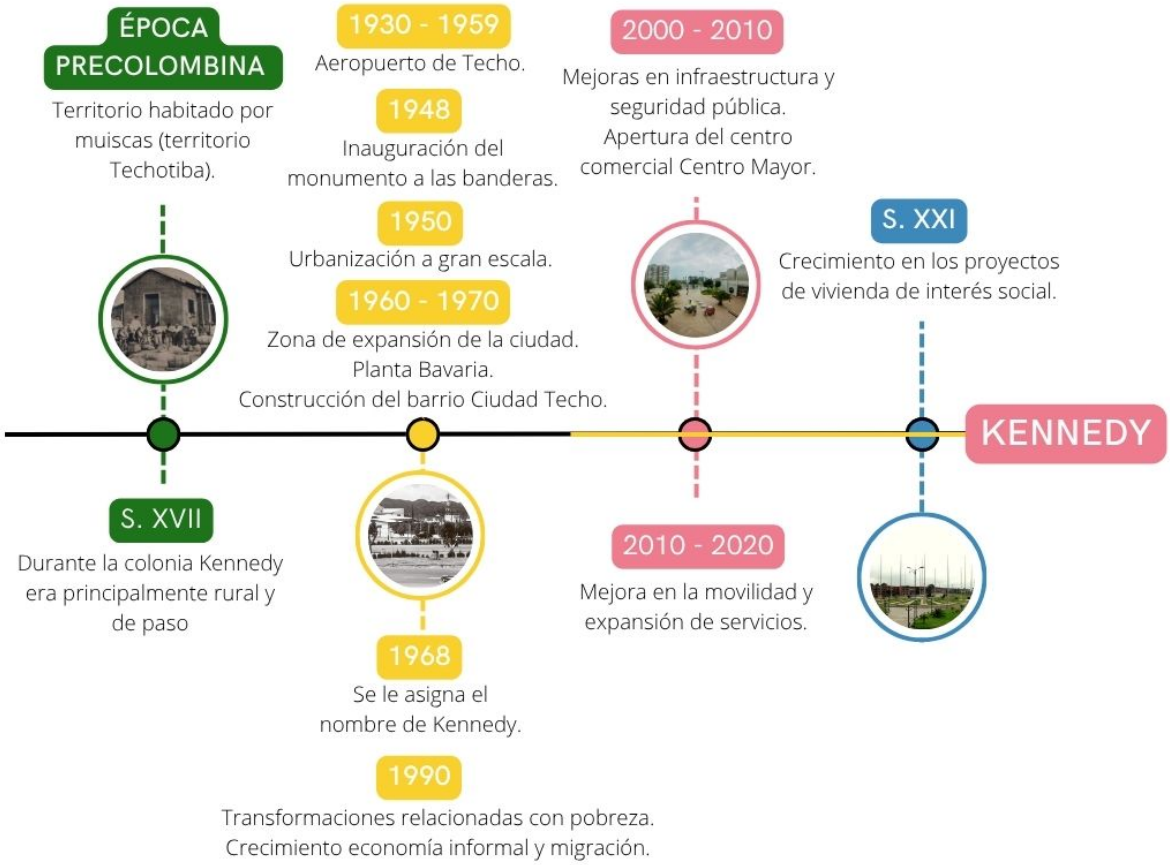
¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

7.8.1 Hechos históricos de la localidad

Inicialmente conocida como “Ciudad Techo”, su nombre fue cambiado en 1964 a Ciudad Kennedy en honor al presidente estadounidense John F. Kennedy, asesinado en 1963, este cambio impulsó su proceso de urbanización.

A continuación, se destacan los principales hechos históricos de la localidad:

Imagen 22. Línea de tiempo de Kennedy



Fuente: imagen propia con información de páginas web



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

7.8.2 Aspectos culturales, comunitarios y organizativos

La localidad de Kennedy es uno de los principales motores económicos de Bogotá, con una gran diversidad de actividades comerciales, industriales y de servicios que contribuyen significativamente al desarrollo local y distrital. En su territorio se encuentra Corabastos, la central de abastos más grande de la ciudad y una de las más importantes de América Latina, que juega un papel fundamental en la cadena de suministro de alimentos.

Además, Kennedy cuenta con importantes centros comerciales como Tintal Plaza, plaza de Las Américas y Milenio Plaza, que no solo ofrecen una amplia variedad de productos y servicios, sino que también se constituyen en espacios de encuentro y esparcimiento para miles de habitantes. Estas zonas comerciales son complementadas por áreas financieras y bancarias, especialmente en sectores como Kennedy Central, que fortalecen la actividad económica y facilitan el acceso a servicios financieros para comerciantes, emprendedores y consumidores.

La localidad de Kennedy tiene una vida cultural activa, con varias festividades y eventos populares que permiten a los residentes conectarse con sus raíces y tradiciones. Entre las festividades más destacadas se encuentran:

- **Feria de Kennedy**: esta es una de las principales festividades de la localidad, celebrada cada año con desfiles, conciertos, actividades recreativas, muestras de arte, y eventos deportivos. La feria permite a los habitantes de Kennedy disfrutar de actividades culturales mientras celebran su identidad local.
- **Eventos Culturales**: Kennedy organiza varias actividades culturales a lo largo del año, tales como festivales de música, danza y teatro, que tienen lugar en espacios como el Centro Cultural Gabriel García Márquez y el Parque Timiza. Estos eventos promueven la integración de la comunidad a través de la expresión artística y el entretenimiento.

La localidad de Kennedy también se destaca por su oferta de actividades de formación cultural. Las bibliotecas públicas, ofrecen talleres literarios, actividades educativas y acceso a recursos que fomentan el desarrollo intelectual y artístico de la comunidad.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Los jóvenes, en particular, tienen la oportunidad de participar en talleres de arte, música, danza y teatro, lo que ayuda a cultivar una nueva generación de artistas locales.

Además, en muchos de los parques y espacios públicos de Kennedy se realizan actividades culturales al aire libre, como presentaciones de música folclórica, danzas tradicionales y muestras de teatro comunitario.

Kennedy ofrece una variedad de espacios culturales y recreativos, tales como:

- Biblioteca Pública El Tintal Manuel Zapata Olivella.
- Parques como el Metropolitano de Techo y Mundo Aventura.
- Museo de Arte Moderno.

Además, se celebran festivales como el Chucua La Vaca y el Carnaval de Patio Bonito, que fortalecen el tejido social y la identidad cultural de la localidad.

Kennedy alberga varios humedales, incluyendo Techo, La Vaca y El Burro, que cumplen funciones ecosistémicas vitales. La comunidad participa activamente en su conservación y protección.

7.8.3 Educación

Kennedy alberga aproximadamente el 11% de los colegios de Bogotá, con 275 instituciones educativas, de las cuales 234 son privadas y 41 oficiales; sin embargo, la localidad enfrenta un déficit histórico de cupos educativos. Según datos del DANE y la encuesta multipropósito de 2021, en las UPZ de Bavaria y Castilla, cerca de 1.432 niños no asisten a ningún establecimiento educativo, y aproximadamente el 24% de los estudiantes de colegios públicos deben desplazarse fuera de la localidad debido a la falta de cupos cercanos.

Los centros de educación superior ubicados en las localidades de Kennedy representan un componente clave dentro de la estrategia educativa para ampliar el acceso a la formación universitaria en la ciudad. las sedes de El Tintal y Carvajal, integradas en el marco del Centro de Educación Superior, reúnen diversas instituciones académicas que ofrecen programas técnicos, tecnológicos y profesionales adaptados a las necesidades de la comunidad local. A través de la iniciativa "Universidad en Tu Territorio" se busca fortalecer la educación pública,

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

facilitando que los estudiantes accedan a programas formativos cerca de sus hogares y contribuyendo al crecimiento integral de la región.

En la ciudadela Tintal se encuentra la Universidad Pública de Kennedy, sede universitaria construida por la alcaldía mayor de Bogotá que actualmente, es administrada por la Escuela Tecnológica Instituto Técnico Central La Salle, la Universidad Pedagógica Nacional y la Universidad Colegio Mayor de Cundinamarca bajo la modalidad de multicampus que ofrece programas de pregrado, posgrado y técnicos en áreas como ciencias sociales, ciencias naturales, educación ambiental, derecho, administración de empresas y tecnología en computación y electrónica industrial.

En esta localidad también encontramos la Universitaria Uniagustiniana, que fue referenciada por los asistentes a los ejercicios participativos realizados en la localidad.

Las instituciones educativas públicas destacadas en la localidad son el colegio Nacional Nicolás Esguerra que cuenta con instalaciones modernas que facilitan el aprendizaje y el desarrollo integral de los estudiantes; el colegio San José de Castilla que es uno de los colegios nuevos por restitución, ofreciendo espacios adecuados para la jornada completa, beneficiando a cerca de 1.500 estudiantes e implementa una formación integral que busca el desarrollo académico y humano de los estudiantes; el colegio Darío Echandía, esta institución cuenta con aulas de clase, laboratorios y espacios recreativos adecuados para más de 2.000 estudiantes y se enfoca en mejorar la calidad educativa y reducir la deserción escolar. El colegio INEM Francisco de Paula Santander, es uno de los colegios con mayor inversión en infraestructura educativa en la localidad, beneficiando a 4.300 estudiantes y el colegio Manuel Cepeda Vargas, destacado por su labor en la lucha contra la deserción escolar, implementando estrategias efectivas para mantener a los estudiantes en el sistema educativo comprometido con la formación integral y el bienestar de los estudiantes.

Entre las instituciones educativas privadas representativas se encuentran el colegio Liceo Nuestra Señora de Torcoroma que ofrece una formación integral con énfasis en valores y principios cristianos; el colegio Liceo Nuestra Señora de las Nieves, brinda educación con énfasis en la formación en valores y principios cristianos y el

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

colegio Liceo Pedagógico Augusto Comte, centrándose en una formación integral con énfasis en la pedagogía y el desarrollo humano.

7.8.4 Movilidad en la localidad

La localidad de Kennedy cuenta con una robusta red de estaciones del sistema TransMilenio que conecta a sus habitantes con diversas zonas de Bogotá. Entre las más destacadas se encuentran el portal Américas y el portal Banderas, que actúan como puntos estratégicos de enlace para rutas troncales y alimentadoras, facilitando el acceso a múltiples destinos dentro de la ciudad. Además, estaciones como Tintal, Patio Bonito, y la estación Carvajal complementan esta red, garantizando una cobertura amplia y eficiente para la movilidad diaria de los ciudadanos.

En cuanto a la conectividad vial, Kennedy está atravesada por importantes arterias que facilitan el flujo vehicular y potencian el desarrollo urbano y comercial de la zona. La avenida de Las Américas se destaca como una de las principales vías, conectando el occidente de la ciudad con el centro y sirviendo como corredor para el transporte masivo y vehicular. La avenida Boyacá y la avenida Ciudad de Cali, por su parte, funcionan como ejes norte-sur que permiten la conexión rápida con otras localidades y sectores estratégicos. Otras vías importantes como la avenida Castilla, la avenida 1 de Mayo y la avenida Ciudad de Villavicencio complementan esta red, mejorando la accesibilidad, el comercio local y facilitando la movilidad para residentes y visitantes.

7.8.5 Participación ciudadana

Kennedy, al igual que las demás localidades de Bogotá, cuenta con una alcaldía local, que tiene autonomía en la toma de decisiones y ejecución de políticas públicas adaptadas a las necesidades locales.

El proceso de descentralización administrativa implementado en Bogotá otorga a la alcaldía local de Kennedy la facultad de gestionar y administrar recursos propios, así como de coordinar con las diferentes dependencias del distrito para la ejecución de proyectos en componentes como salud, educación, infraestructura y seguridad. Esta transferencia de competencias busca acercar la toma de decisiones y la gestión pública a las comunidades, promoviendo una administración más eficiente,

participativa y adaptada a las necesidades específicas de la localidad. De esta manera, la alcaldía local juega un papel fundamental en el desarrollo integral del territorio, facilitando la articulación entre la ciudadanía y las entidades distritales para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Las Juntas de Acción Comunal son fundamentales en la organización barrial y actúan como un puente entre la comunidad y la administración local, son responsables de promover el bienestar social, la organización barrial y la gestión de recursos para el desarrollo comunitario. También existen numerosas organizaciones comunitarias en la localidad, que incluyen grupos juveniles, colectivos culturales, y asociaciones de mujeres, que se involucran activamente en procesos de participación ciudadana.

Estas organizaciones tienen un papel importante en la promoción de derechos, en el seguimiento de políticas públicas y en la creación de redes de apoyo en los barrios ejemplo de ello, es la creciente participación de jóvenes líderes en iniciativas comunitarias.

7.9 Localidad de Bosa

Bosa se encuentra en el suroccidente de la ciudad y limita al norte con la localidad de Kennedy y el municipio de Mosquera; al sur con el municipio de Soacha; al occidente con los municipios de Mosquera y Soacha; y al oriente con las localidades de Ciudad Bolívar y Kennedy. [28]

[28] Lectura integral de realidades - Localidad de Bosa. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-bosa-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 23. Ubicación de la localidad de Bosa



Fuente: https://barriosdebogota.com/incertidumbre-por-eleccion-popular-de-alcaldes-locales-en-bogota-83730/

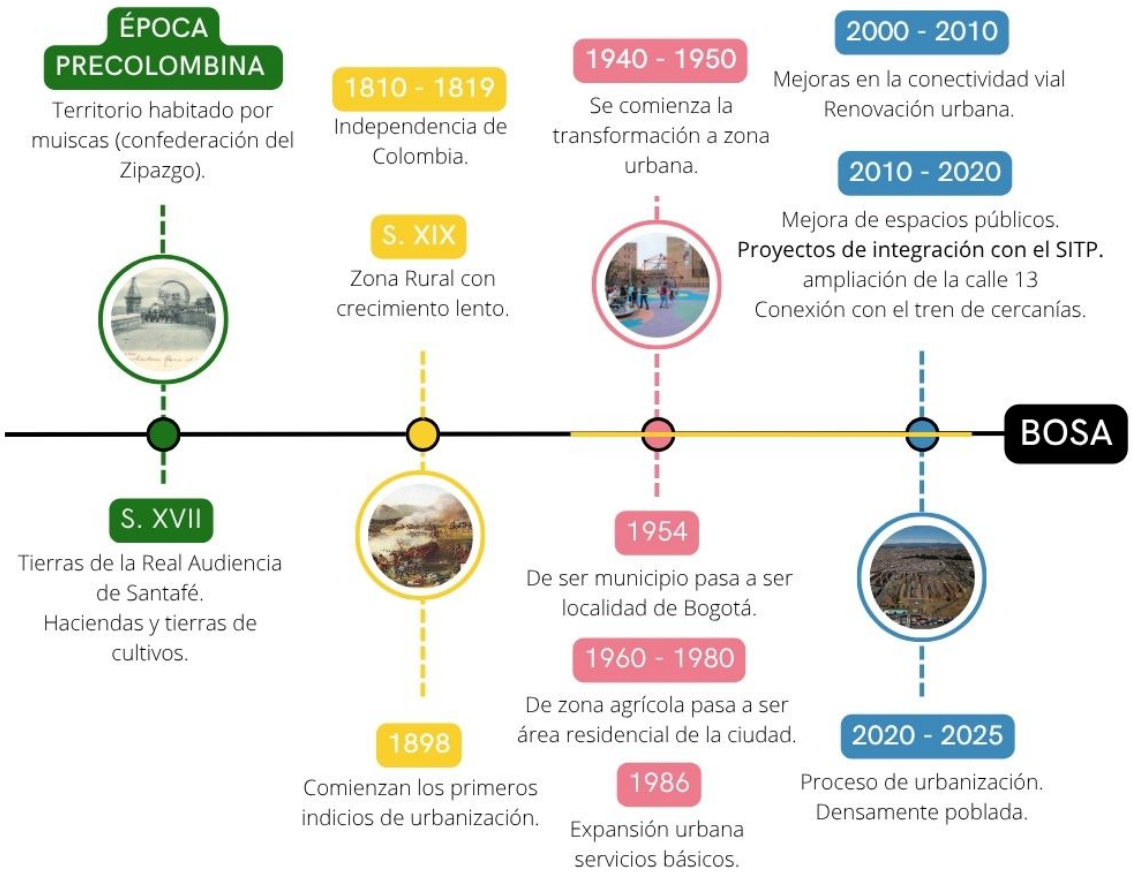
Esta localidad se caracteriza por tener un territorio plano, formado por depósitos aluviales de los ríos Bogotá y Tunjuelo; en su territorio se encuentran los humedales Tibanica y La Isla, que, a pesar de la urbanización, ofrecen servicios ecosistémicos y recreativos a la comunidad.

7.9.1 Hechos históricos de la localidad

En la época precolombina, Bosa era un importante poblado muisca gobernado por el cacique Techovita. Tras la llegada de los españoles, la región fue evangelizada y urbanizada, conservando vestigios de su origen colonial, como la iglesia de San Bernardino, construida en 1640.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 24. Línea de tiempo de Bosa



Fuente: imagen propia con información de páginas web.

7.9.2 Aspectos culturales, comunitarios y organizativos de Bosa

Bosa es una localidad reconocida por su riqueza cultural y patrimonial, que refleja la identidad histórica y contemporánea de su comunidad. Entre sus principales atractivos se encuentran el parque fundacional, un espacio emblemático que conmemora los orígenes del territorio; la casa de la cultura, centro de promoción artística y educativa; y el Cabildo Indígena Muisca ubicado en la vereda San Bernardino, que preserva las tradiciones y la memoria ancestral de los pueblos originarios. Además, Bosa se destaca por su vibrante ruta del grafiti, un recorrido



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

que exhibe el arte urbano local, transformando las calles en galerías al aire libre y promoviendo la expresión creativa como parte integral de su identidad cultural.

Entre los principales monumentos de Bosa se destaca la iglesia de San Bernardino, una edificación de gran valor histórico que conserva elementos de la arquitectura colonial. Junto a ella se encuentra la Cruz Atrial de piedra, otro símbolo patrimonial que testimonia el legado religioso y cultural de la época colonial. Asimismo, la plaza Fundacional de Bosa, ubicada en el corazón del antiguo poblado, representa un lugar emblemático donde se inició el asentamiento colonial. Actualmente, esta plaza no solo conserva su importancia histórica, sino que también funciona como epicentro de eventos culturales, celebraciones comunitarias y actividades cívicas que fortalecen la identidad local.

En cuanto a espacios culturales se cuenta con:

- **Cabildo Indígena Muisca de Bosa:** muestra de la resistencia y permanencia del pueblo Muisca.
- **Casa de la Cultura:** espacio cultural de la localidad
- **Ruta del grafiti:** ruta de murales que retratan los sentires de los habitantes de Bosa
- **Casa del Tren – La Estación:** parte de la línea férrea sur del tren de la sabana
- **Barrio El Regalo:** lugar emblemático patrimonial de la localidad.

Entre sus festividades se destacan el festival artístico nacional e Internacional de cultura popular "Invasión Cultural a Bosa" y el festival Jizca Chía Zhue, que celebran la diversidad cultural y la tradición de la localidad.

La localidad de Bosa también alberga importantes ecosistemas que forman parte de su patrimonio ambiental. Entre ellos se encuentra el humedal Chiguasuque – La Isla, una zona protegida de 7,75 hectáreas que contribuye a la conservación de la biodiversidad y al equilibrio ecológico del territorio. Asimismo, destaca el humedal Tibanica, considerado uno de los principales pulmones naturales de la localidad. Este ecosistema no solo alberga una gran variedad de flora y fauna, sino que también cumple funciones vitales como la regulación hídrica, la mejora de la calidad del aire y la provisión de espacios para la educación ambiental y la recreación

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

pasiva. Ambos humedales representan un recurso fundamental para el desarrollo sostenible de Bosa y el bienestar de sus habitantes.

7.9.3 Educación

La localidad de Bosa ofrece una amplia y diversa infraestructura educativa que contribuye significativamente al desarrollo social y académico de sus habitantes. Desde la educación básica hasta la superior, Bosa ha avanzado en la consolidación de espacios de formación que responden a las necesidades de una población en crecimiento constante.

Entre las instituciones destacadas se encuentran el colegio Bicentenario de la Independencia y el colegio Jorge Isaac, que ofrecen ambientes de aprendizaje seguros y modernos, con enfoques en ciencias, artes y reducción del hacinamiento escolar; colegios como Parques de Bogotá y Laurel de Cera, articulados con el SENA, permiten a los estudiantes obtener formación técnica, mejorando su proyección laboral. El colegio Sonia Osorio Saint-Malo promueve la sostenibilidad y el bienestar estudiantil mediante infraestructura ecológica e innovadora.

En cuanto al acceso a la educación superior, Bosa cuenta con la universidad distrital Francisco José de Caldas, primera sede universitaria pública en la localidad, institución que ha sido clave para acercar la educación superior a jóvenes que anteriormente debían desplazarse a otras zonas de la ciudad o incluso desistían de estudiar. Además, ofrece programas con enfoque en sostenibilidad y comunicación comunitaria, alineados con las necesidades del territorio.

También se encuentra la universidad ECCI – Sede Bosa, que brinda formación técnica y profesional en áreas como ingeniería, derecho y mercadeo. Su modalidad mixta, que combina clases presenciales y virtuales, facilita el acceso a la educación superior para estudiantes que trabajan o requieren flexibilidad en sus horarios, consolidando a Bosa como un territorio con oferta educativa integral sin necesidad de salir de la localidad.

Cabe resaltar que la localidad también cuenta con espacios culturales y de acceso al conocimiento como la Biblioteca Pública de Bosa, fundada en 1982, que desempeña un papel esencial en el fortalecimiento de los procesos educativos y

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

culturales, contribuyendo de forma significativa a mejorar la calidad de vida de los habitantes de la localidad.

7.9.4 Movilidad en la localidad

Bosa es una localidad en expansión, que se ve favorecida por una creciente conectividad a través del sistema TransMilenio. En particular, la estación Bosa, ubicada en la troncal de la autopista sur, facilita el acceso de los habitantes a servicios, empleo y oportunidades educativas en otras zonas de Bogotá, fortaleciendo la integración social y el desarrollo económico del territorio. A esta infraestructura se suma la estación Perdomo, cercana a los límites de la localidad, y las rutas alimentadoras que extienden la cobertura hacia los barrios interiores.

Además, Bosa cuenta con importantes vías de acceso que complementan su movilidad, entre las que destacan la avenida Ciudad de Cali, la avenida Bosa (calle 59 sur), la avenida 68, la calle 63 Sur y la autopista sur, corredores estratégicos que conectan la localidad con otras zonas del suroccidente y centro de la ciudad. Esta red vial y de transporte masivo fortalece el dinamismo comercial, facilita el desplazamiento diario de miles de residentes y promueve la inversión pública y privada en la zona.

7.9.5 Participación ciudadana

La alcaldía local de Bosa fomenta la participación ciudadana mediante diversas instancias de representación y consulta que permiten a la comunidad involucrarse activamente en la toma de decisiones, el seguimiento a la gestión pública y la construcción colectiva de políticas locales. Estas instancias están respaldadas por normativas distritales y locales, y abordan temas fundamentales para el bienestar de la población, como el reconocimiento de derechos, la inclusión social, el desarrollo comunitario y la ejecución de proyectos específicos del territorio.

Entre las instancias más destacadas se encuentran:

- **Mesa de prevención de consumo de sustancias psicoactivas (SPA):** que articula acciones de prevención, educación y acompañamiento frente a esta problemática social.
- **Consejo local de juventud (COLJ):** representa a las y los jóvenes en la construcción de políticas públicas y proyectos que los beneficien.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- **Consejo local de sabios y sabias**: conformado por personas mayores, busca preservar la memoria histórica y promover su participación en el desarrollo comunitario.
- **Consejo local de discapacidad (CLD)**: garantiza la participación de personas con discapacidad en temas de accesibilidad, derechos e inclusión.
- **Consejo local LGBTI**: espacio de representación de las personas con orientaciones sexuales e identidades de género diversas, enfocado en la garantía de derechos.
- **Consejo local de mujeres**: promueve la equidad de género y vela por la inclusión de las mujeres en la vida política, social y económica de la localidad.
- **Consejo local de niños, niñas y adolescentes (CLNNA)**: favorece la participación de la niñez y adolescencia en temas que les afectan directamente.
- **Consejo local afrodescendiente y de comunidades étnicas**: representa a las poblaciones afrocolombianas, indígenas y raizales en defensa de su identidad y derechos.

Además, un actor fundamental en la participación ciudadana de Bosa son las Juntas de Acción Comunal (JAC), estructuras organizativas de base que operan en cada barrio y sector de la localidad. Las JAC canalizan las necesidades del territorio, proponen soluciones comunitarias, participan en la formulación de presupuestos participativos y articulan procesos con las entidades del Distrito. Su labor es clave en la planeación territorial, la vigilancia ciudadana y la construcción de tejido social.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

8 COMPARACIÓN DE DATOS DEMOGRÁFICOS DE LAS LOCALIDADES DEL ÁREA DE INFLUENCIA

Imagen 25. Localidades del área de influencia directa a la L1MB



Fuente: Tierra Colombia. https://tierracolombiana.org/localidades-de-bogota/mapa-localidades-bogota/

Las localidades de Bogotá reflejan una gran diversidad demográfica, evidenciada en la variedad de rangos etarios, niveles educativos, dinámicas poblacionales y características territoriales. Algunas zonas presentan un crecimiento acelerado impulsado por procesos de urbanización y expansión poblacional, mientras que otras se desarrollan sobre una infraestructura más consolidada, con entornos urbanos consolidados y equipamientos estables.

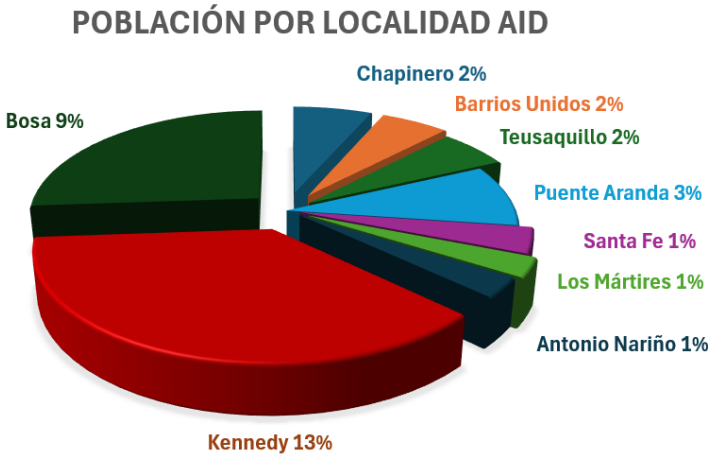
Esta heterogeneidad territorial hace de Bogotá una ciudad compleja y dinámica, donde cada localidad aporta desde sus particularidades sociales, culturales y geográficas al desarrollo integral del Distrito Capital. En conjunto, conforman una estructura urbana vibrante, que requiere estrategias diferenciadas pero articuladas para responder a las necesidades y potencialidades de cada territorio.

8.1 Proyección población total de las localidades (2025)

La población total por localidad se muestra a continuación:

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Gráfica 1. Población total por localidad



Fuente: proyección poblacional 2025 – DANE

De acuerdo con la gráfica anterior, el total de la población de las 9 localidades del área de influencia directa de la L1MB representa el 34% de la población total del distrito.

Tabla N° 2. Proyección poblacional por Localidad

Localidad	Cabecera municipal	Centros Poblados y rural disperso	Población Total	Porcentaje (%)
Chapinero	183.605	1.152	184.757	2,33
Barrios Unidos	159.163	0	159.163	2,01
Teusaquillo	164.384	0	164.384	2,07
Puente Aranda	259.314	0	259.314	3,27
Santa Fe	106.696	1.155	107.851	1,36
Los Mártires	82.827	0	82.827	1,04
Antonio Nariño	86.119	0	86.119	1,08
Kennedy	1.041.280	0	1.041.280	13,12
Bosa	737.647	0	737.647	9,29
Bogotá (Total)	**7.905.282**	**32.616**	**7.937.898**	**100,00**

Fuente: proyección poblacional 2025 - DANE



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

De las localidades del área de influencia directa a la L1MB, Kennedy y Bosa concentran las poblaciones más numerosas y por su extensión presentan una alta densidad poblacional. Esta combinación evidencia un alto nivel de urbanización y presión sobre el espacio urbano, lo que las convierte en territorios estratégicos para la planeación de infraestructura, servicios públicos y proyectos de movilidad como la L1MB.

Tabla N° 3. Crecimiento poblacional por localidad

Localidad	Crecimiento Poblacional (2025)	Comparación con Bogotá	Tipo de Crecimiento	Factores de Crecimiento
Chapinero	Moderado	Más bajo que Bogotá	Estancado o lento	Alta consolidación urbana, falta de espacio para expansión.
Teusaquillo	Moderado	Similar a Bogotá	Estancado o lento	Desarrollo urbano consolidado, infraestructura establecida.
Barrios Unidos	Moderado	Similar o ligeramente más bajo que Bogotá	Moderado	Expansión en ciertas zonas, menos densidad que el resto de Bogotá.
Puente Aranda	Moderado a Alto	Similar a Bogotá	Moderado a alto	Mejoras en infraestructura, crecimiento urbano en zonas periféricas.
Santa Fe	Baja a Moderada	Más bajo que Bogotá	Estancado o moderado	Alta densidad poblacional, limitaciones de espacio para crecimiento.
Los Mártires	Baja a Moderada	Más bajo que Bogotá	Moderado	Zona céntrica, crecimiento más limitado debido a la alta densidad y poca disponibilidad de terreno.
Bosa	Alto	Más alto que Bogotá	Acelerado	Expansión en áreas periféricas, disponibilidad de terrenos para nuevos desarrollos.
Kennedy	Alto	Más alto que Bogotá	Acelerado	Migración interna, expansión urbana,

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Localidad	Crecimiento Poblacional (2025)	Comparación con Bogotá	Tipo de Crecimiento	Factores de Crecimiento
				mejoras en infraestructura.
Antonio Nariño	Alto	Más alto que Bogotá	Acelerado	Crecimiento urbano acelerado, desarrollo de infraestructura en áreas periféricas.
Bogotá (general)	General	-	Moderado a acelerado	Expansión global, con un crecimiento notable en las zonas periféricas y sur.

Fuente: proyección poblacional 2025 - DANE

El análisis de las proyecciones del DANE para el año 2025, muestra un crecimiento poblacional desigual en las diferentes localidades de Bogotá. Algunas localidades, como Bosa, Kennedy y Antonio Nariño, pueden experimentar un crecimiento más acelerado debido a factores como la expansión urbana, la migración interna y el aumento de la densidad poblacional.

En contraste, localidades más centrales como Chapinero, Teusaquillo y Santa Fe podrían tener un crecimiento más moderado o incluso estancado, ya que suelen estar más desarrolladas y con un menor espacio para expansión, además de contar con una mayor consolidación urbana.

Las localidades del sur de Bogotá, tales como Bosa, Kennedy y Antonio Nariño, presentan una mayor tasa de crecimiento en comparación con las zonas del norte y centro. Esto se debe a factores como el desplazamiento de personas hacia áreas con precios de vivienda más bajos, expansión de infraestructura y servicios en esas áreas, y la disponibilidad de terrenos para nuevos desarrollos urbanísticos.

En localidades como Chapinero, Teusaquillo y Barrios Unidos, el crecimiento poblacional proyectado es menos dinámico. Estas áreas ya están consolidadas, y aunque hay algunas inversiones en desarrollo de infraestructura y proyectos residenciales, la capacidad de crecimiento es limitada en comparación con las áreas periféricas de la ciudad.

A medida que ciertas localidades crecen rápidamente, se presentan desafíos relacionados con la urbanización, la presión sobre los servicios públicos, la

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

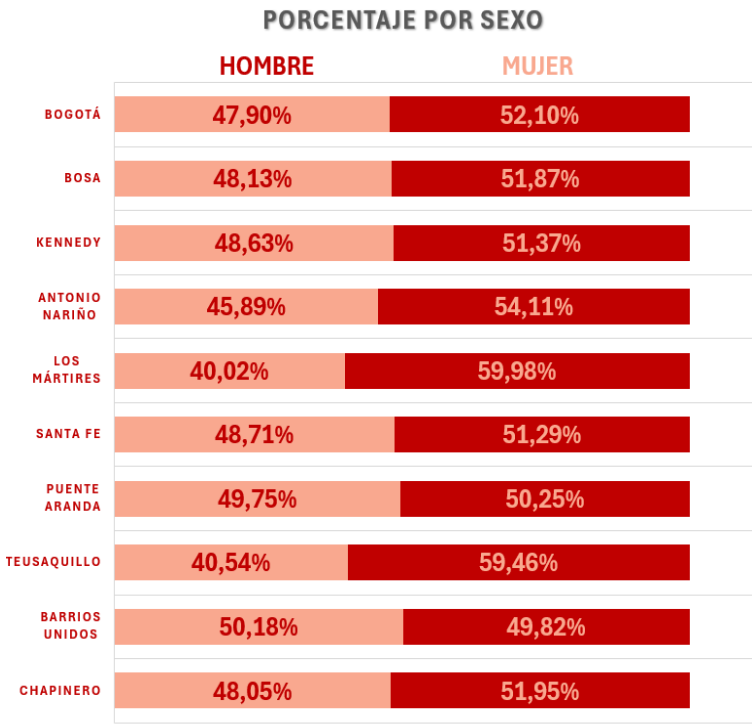
movilidad y la calidad de vida en esas zonas. Esto requerirá una planificación adecuada en términos de infraestructura, transporte y acceso a servicios básicos.

Por otro lado, la proyección de crecimiento poblacional también representa una oportunidad significativa para el desarrollo económico y la mejora de la calidad de vida, particularmente en localidades de alto crecimiento como Bosa y Kennedy. En estos sectores, se pueden implementar políticas públicas enfocadas en el desarrollo urbano sostenible, tales como planes de vivienda asequible, programas de mejoramiento integral de barrios, y proyectos de movilidad sostenible que incluyan ampliación de redes de transporte público y ciclorrutas. Además, políticas de fortalecimiento de la economía local, como incentivos para pequeñas y medianas empresas, centros de formación técnica y programas de empleo juvenil, podrían impulsar la generación de ingresos y reducir la desigualdad. Estas iniciativas no solo beneficiarían a los residentes actuales, sino que también facilitarían la integración de los nuevos habitantes, promoviendo una urbanización más inclusiva y equilibrada.

La proyección de crecimiento poblacional puede estar relacionada con la migración interna de personas desde otras zonas del país hacia Bogotá, lo que explica la mayor concentración de crecimiento en áreas del sur y suroccidente de la ciudad. Estos movimientos migratorios pueden ser impulsados por factores económicos, buscando mejores oportunidades laborales y de vivienda.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Gráfica 2. Porcentaje por sexo



Fuente: proyección poblacional 2025 - DANE

En términos generales, Bogotá presenta una proporción equilibrada entre hombres y mujeres. No obstante, este equilibrio varía ligeramente entre las diferentes localidades, como se observa en la gráfica anterior. En la mayoría de las localidades del AID de la L1MB, el porcentaje de mujeres supera al de los hombres. La única excepción es la localidad de Barrios Unidos, donde la proporción de hombres es ligeramente mayor que la de mujeres.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Tabla N° 4. Rangos de edad por localidad

Rango de Edad	Chapinero	Barrios Unidos	Teusaquillo	Puente Aranda	Santa Fe	Los Mártires	Antonio Nariño	Kennedy	Bosa	Bogotá (total)
0 - 14 años	10% (15,000)	18% (22,000)	12% (10,000)	20% (35,000)	20% (25,000)	22% (40,000)	20% (30,000)	25% (80,000)	30% (150,000)	20% (1,200,000)
15 - 24 años	20% (30,000)	18% (22,000)	22% (18,000)	15% (26,000)	16% (20,000)	18% (30,000)	18% (27,000)	22% (70,000)	25% (125,000)	18% (1,100,000)
25 - 44 años	30% (45,000)	32% (40,000)	35% (28,000)	28% (48,000)	30% (38,000)	30% (52,000)	32% (48,000)	25% (80,000)	30% (150,000)	30% (1,800,000)
45 - 64 años	25% (37,500)	20% (25,000)	20% (16,000)	15% (26,000)	15% (19,000)	12% (21,000)	15% (22,500)	12% (40,000)	8% (40,000)	18% (1,080,000)
65 años y más	15% (22,500)	12% (15,000)	11% (8,000)	10% (18,000)	9% (11,000)	10% (17,000)	15% (22,500)	16% (50,000)	7% (35,000)	12% (720,000)

Fuente: proyección poblacional 2025 - DANE

	Bajo
	Moderado
	Alto

Las localidades del AID de la L1MB muestran diferencias marcadas en la composición por rangos de edad. Localidades como Bosa y Kennedy se destacan por tener una población predominantemente joven, con una alta proporción de niños, adolescentes y personas en edad productiva. Esta estructura etaria refleja dinámicas de crecimiento poblacional acelerado y una mayor demanda de servicios educativos, empleo y equipamientos sociales.

Por otro lado, localidades como Chapinero y Teusaquillo presentan una mayor concentración de adultos jóvenes y adultos mayores. Esta composición puede estar asociada a su carácter más consolidado en términos urbanos, así como a la presencia de centros universitarios, residenciales de larga data y espacios comerciales y culturales. Estas zonas tienden a tener una menor proporción de población infantil y juvenil, lo que implica retos y necesidades distintas en cuanto a políticas públicas y oferta de servicios.

Barrios Unidos muestra una proporción significativa de niños (0-14 años) y jóvenes adultos (15-24 años), en una distribución que se asemeja al promedio general de la ciudad, lo que indica una estructura poblacional relativamente equilibrada con presencia de hogares jóvenes.

Puente Aranda se caracteriza por una mayor concentración de población infantil (0-14 años) y adultos jóvenes, lo cual sugiere una base demográfica activa y

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

potencialmente en expansión, con alta demanda de servicios educativos y oportunidades laborales para jóvenes.

En contraste, **Santa Fe** y **Los Mártires** presentan una distribución más homogénea entre jóvenes, adultos y adultos mayores, lo que indica una población diversa en términos etarios, posiblemente influida por la presencia de viviendas de diferentes características, zonas de comercio y servicios institucionales.

Por su parte, **Antonio Nariño** refleja un perfil etario equilibrado, aunque con una ligera concentración de jóvenes adultos, lo que puede relacionarse con dinámicas residenciales de transición y cercanía a centros laborales y educativos.

8.2 Densidad Poblacional (Hab/km²) en 2025

La densidad poblacional se calcula dividiendo la población total entre la extensión territorial de cada localidad. A continuación, se presenta la tabla que muestra la densidad poblacional de las localidades del AID de la L1MB.

Tabla N° 5. Densidad poblacional por localidad

Localidad	Población Proyectada (2025)	Área (km²)	Densidad Poblacional (Hab/km²)
Chapinero	180,000	38	4.737
Teusaquillo	170,000	14.2	11.972
Barrios Unidos	150,000	11.9	12.605
Puente Aranda	260,000	17.3	15.029
Santa Fe	110,000	45.2	2.434
Los Mártires	85,000	6.5	13.077
Bosa	730,000	23.9	30.544
Kennedy	1,050,000	38.6	27.202
Antonio Nariño	85,000	4.9	17.347
Bogotá	**8,000,000**	**1.636,5**	**4.888**

Fuente: proyección poblacional de Bogotá 2025

Localidades como Los Mártires y Puente Aranda se caracterizan por una alta densidad poblacional en zonas urbanas con infraestructura predominantemente orientada a actividades industriales y comerciales. Por su parte, Bosa y Kennedy

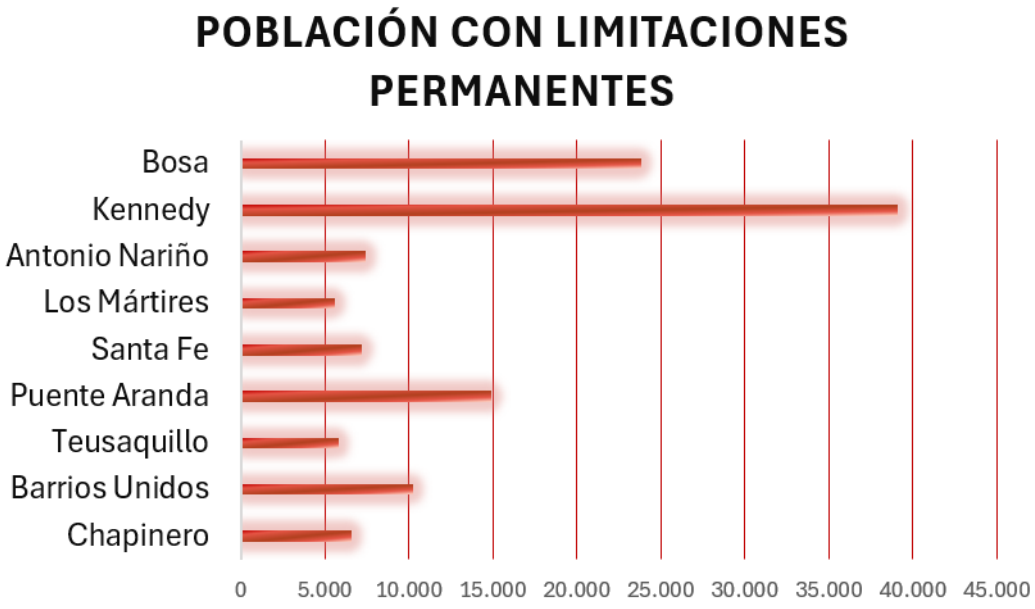
¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

también presentan una elevada densidad poblacional, aunque su configuración urbana responde principalmente a un perfil residencial, con una mayor presencia de viviendas y equipamientos comunitarios.

8.3 Población con Limitaciones Permanentes (2018)

Los datos sobre limitaciones permanentes se refieren a personas con discapacidad o limitaciones físicas.

Gráfica 3. Población con limitaciones permanentes



Fuente: estudio de diagnóstico POT 2020 - Bogotá

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Tabla N° 6. Limitaciones permanentes por localidad

Localidad	Población con Limitaciones Permanentes
Chapinero	6.620
Barrios Unidos	10.291
Teusaquillo	5.800
Puente Aranda	14.924
Santa Fe	7.217
Los Mártires	5.610
Antonio Nariño	7.471
Kennedy	39.121
Bosa	23.840
Bogotá (Promedio)	**363.000 (total estimado para la ciudad)**

Fuente: estudio de diagnóstico POT 2020 - Bogotá

Las localidades con una mayor cantidad de personas con discapacidad son, en su orden, Kennedy, Bosa, y Puente Aranda. En estos territorios, la situación de las personas con discapacidad tiende a agudizarse en términos de inclusión y equidad debido a factores como la alta densidad poblacional, las condiciones socioeconómicas, las barreras físicas y sociales del entorno, y la limitada efectividad de algunas políticas públicas.

Desde el distrito con la política pública de discapacidad, se busca no sólo garantizar el efectivo de los derechos y la inclusión social de las personas con discapacidad sino de sus familias y/o cuidadores, abordando de manera prioritaria la eliminación de barreras de accesibilidad en espacios físicos, medios de transporte, a través de adaptaciones de paraderos del servicio público, inclusión en temas culturales como la estrategia distrito sin barreras entre otras, que permiten el acceso a los diferentes espacios de la ciudad independientemente de su condición.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Tabla N° 7. Promedio de estrato por localidad

Localidad	Estrato 1 (%)	Estrato 2 (%)	Estrato 3 (%)	Estrato 4 (%)	Estrato 5 (%)	Estrato 6 (%)	Promedio de Estrato (aproximado)
Chapinero	5%	10%	25%	40%	15%	5%	4.0 (Estrato alto)
Barrios Unidos	10%	25%	35%	20%	5%	5%	3.0 (Estrato medio-alto)
Teusaquillo	5%	15%	40%	30%	5%	5%	3.0 (Estrato medio-alto)
Puente Aranda	25%	35%	30%	5%	5%	0%	2.5 (Estrato medio-bajo)
Santa Fe	30%	40%	20%	5%	5%	0%	2.3 (Estrato medio-bajo)
Los Mártires	25%	35%	25%	10%	5%	0%	2.5 (Estrato medio-bajo)
Antonio Nariño	35%	40%	15%	5%	5%	0%	2.3 (Estrato medio-bajo)
Kennedy	40%	35%	20%	5%	0%	0%	2.0 (Estrato bajo)
Bosa	45%	35%	15%	5%	0%	0%	1.9 (Estrato bajo)
Bogotá (total)	**16%**	**25%**	**30%**	**15%**	**10%**	**4%**	**3.0 (Estrato medio)**

Las diferencias en el nivel socioeconómico son evidentes. Chapinero, por ejemplo, tiene una población con un nivel socioeconómico más alto, con una infraestructura que favorece la vida urbana y el acceso a bienes y servicios. Por otro lado, las localidades de Antonio Nariño, Bosa y Kennedy tienen poblaciones más diversas en cuanto a ingresos y nivel educativo.

Chapinero: Es una de las zonas más exclusivas de Bogotá, con una alta proporción de residentes en los estratos 4 y 5, lo que lo ubica como un área de estrato alto. Su infraestructura, servicios y nivel de vida son de alto nivel, lo que justifica la presencia de un porcentaje significativo de personas en estos estratos.

Barrios Unidos y Teusaquillo: Ambas localidades tienen una mezcla de estratos, pero predominan los estratos 2 y 3, lo que refleja que estas zonas están en una posición intermedia entre estratos bajos y altos. A pesar de que hay una presencia considerable de estratos altos (estrato 4), las características sociales y económicas son más variadas.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Las zonas de Puente Aranda, Santa Fe, Los Mártires, Antonio Nariño, Kennedy y Bosa están más concentradas en los estratos 1 y 2, con características de áreas populares o de clase media-baja.

Tabla N° 8. Crecimiento urbano

Localidad	Crecimiento Urbano (%)	Nuevos Proyectos Inmobiliarios	Áreas Periurbanas
Chapinero	Moderado	Alta (Desarrollo de apartamentos de lujo y oficinas)	Baja (No tiene áreas rurales)
Barrios Unidos	Moderado	Moderada (Áreas residenciales y comerciales)	Baja (Áreas periféricas limitadas)
Teusaquillo	Bajo	Moderada (Desarrollo de viviendas de clase media)	Baja (Áreas residenciales consolidadas)
Puente Aranda	Alta	Alta (Desarrollo industrial y comercial)	Moderada (Áreas industriales y residenciales)
Santa Fe	Baja	Baja (Áreas históricas y comerciales)	Muy baja (Áreas limitadas)
Los Mártires	Moderado	Moderada (Viviendas de clase media y comercial)	Baja (Áreas residenciales consolidadas)
Antonio Nariño	Alta	Alta (Desarrollo de proyectos residenciales y de infraestructura)	Moderada (Áreas periféricas en expansión)
Kennedy	Muy alta	Alta (Áreas de expansión residencial y comercial)	Alta (Gran parte de su territorio no está completamente urbanizado)
Bosa	Muy alta	Alta (Gran desarrollo de urbanizaciones residenciales)	Alta (Áreas suburbanas en crecimiento)
Bogotá (total)	**Alta**	**Muy alta (Proyectos urbanos grandes y expansión de la infraestructura vial)**	**Alta (Áreas suburbanas y rurales en expansión)**

Fuente: diagnóstico del POT Bogotá 2020. Secretaría Distrital de Planeación (SDP)



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Las localidades del AID de la L1MB presentan diferentes dinámicas de crecimiento, determinadas por su ubicación, nivel de consolidación y características territoriales.

Chapinero, Teusaquillo y Barrios Unidos muestran un crecimiento urbano más moderado. Estas localidades cuentan con un tejido urbano consolidado y una alta concentración de edificaciones ya existentes, lo que limita la disponibilidad de suelo para nuevos desarrollos. Su crecimiento se da principalmente a través de procesos de renovación o densificación puntual, más que por expansión territorial.

En contraste, Kennedy y Bosa presentan un crecimiento urbano muy alto, especialmente en sus zonas periféricas. Esto se debe, en parte, a su menor nivel de consolidación histórica y a la disponibilidad de suelo, lo que ha favorecido el desarrollo de nuevos proyectos residenciales y expansión urbana. Ambas localidades también se destacan por su gran extensión territorial, lo cual facilita un crecimiento horizontal y una mayor distribución de la población en áreas más amplias.

En cuanto a Santa Fe, su expansión urbana es limitada, debido tanto a restricciones normativas orientadas a la preservación del patrimonio cultural y arquitectónico como a su ubicación estratégica. Esto obliga a un manejo cuidadoso del crecimiento, equilibrando la modernización con la conservación del entorno histórico.

Las dinámicas inmobiliarias en las localidades del AID de la L1MB reflejan distintos patrones de desarrollo urbano, influenciados por el grado de consolidación, la disponibilidad de suelo y la ubicación geográfica.

Puente Aranda, Antonio Nariño, Kennedy y Bosa presentan un número elevado de proyectos inmobiliarios, especialmente de tipo residencial. Este auge está estrechamente relacionado con el crecimiento urbano en zonas periféricas, particularmente en Kennedy y Bosa, donde existe una mayor disponibilidad de suelo y una creciente demanda de vivienda por parte de sectores de ingresos medios y bajos.

Kennedy y Bosa, en particular, cuentan con amplias áreas periurbanas, lo que ha permitido una expansión significativa hacia zonas rurales y suburbanas. Estas localidades se convierten en polos de crecimiento urbano horizontal, con desarrollos

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

habitacionales que responden tanto al incremento poblacional como a la presión sobre el mercado inmobiliario del suroccidente de la ciudad.

En contraste, Chapinero y Teusaquillo también registran nuevos proyectos inmobiliarios, aunque con un enfoque diferente: se prioriza el desarrollo de viviendas de alto nivel, proyectos mixtos y oficinas, en zonas con mayor valorización del suelo y mejor infraestructura de servicios. Este tipo de inversión responde a un perfil poblacional más estable y de mayores ingresos, así como a la proximidad con centros financieros, educativos y culturales.

Por su parte, Chapinero, Teusaquillo y Santa Fe tienen pocas áreas periurbanas, ya que son zonas altamente consolidadas, con escasa disponibilidad de suelo libre para expansión. Su desarrollo urbano se orienta principalmente a la renovación, densificación y aprovechamiento del suelo ya construido, en un contexto donde predominan usos mixtos y un tejido urbano denso.

Tabla N° 9. Movilidad por localidad

Localidad	Transporte Público (% de Población que lo usa)	Accesibilidad a Transporte Masivo (Cercanía a TransMilenio)	Congestión Vehicular	Infraestructura Vial	Ciclorrutas
Chapinero	70%	Alta (cerca de varias estaciones de TransMilenio)	Moderada	Alta (Calles bien desarrolladas y amplias)	Alta (Red de ciclorrutas bien establecida)
Barrios Unidos	60%	Moderada (Proximidad media a estaciones de TransMilenio)	Moderada	Alta (Red vial organizada)	Moderada (Ciclorrutas en desarrollo)
Teusaquillo	65%	Alta (Acceso cercano a TransMilenio)	Moderada	Alta (Infraestructura vial de calidad)	Alta (Red de ciclorrutas)
Puente Aranda	50%	Moderada (Algunas estaciones de TransMilenio cercanas, pero menos acceso directo)	Alta	Moderada (Áreas industriales)	Moderada (Algunas ciclorrutas)

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Localidad	Transporte Público (% de Población que lo usa)	Accesibilidad a Transporte Masivo (Cercanía a TransMilenio)	Congestión Vehicular	Infraestructura Vial	Ciclorrutas
Santa Fe	75%	Alta (Acceso a varias estaciones de TransMilenio)	Alta	Moderada (Área densa, calles angostas)	Baja (Pocas ciclorrutas)
Los Mártires	70%	Alta (Estaciones de TransMilenio cercanas y buena cobertura)	Alta	Moderada (Áreas densamente pobladas)	Baja (Pocas ciclorrutas)
Antonio Nariño	60%	Moderada (Algunas estaciones de TransMilenio cercanas)	Moderada	Moderada (Áreas residenciales)	Baja (Desarrollo limitado de ciclorruta)
Kennedy	80%	Moderada (Acceso medio a estaciones de TransMilenio)	Alta	Moderada (Densidad poblacional alta)	Moderada (Ciclorrutas en algunas zonas)
Bosa	85%	Baja (Poca cobertura de TransMilenio, acceso limitado)	Alta	Moderada (Desarrollo residencial)	Baja (Pocas ciclorrutas)
Bogotá (total)	**70%**	**Alta (Cobertura general en la ciudad)**	**Alta**	**Alta (Red vial extensa)**	**Alta (Red de ciclorrutas en expansión)**

Fuente: estudio de diagnóstico del POT 2020 – Bogotá. Secretaría de Planeación Distrital

El uso del transporte público en las distintas localidades de Bogotá está estrechamente relacionado con su nivel de acceso a las redes de movilidad disponibles. En este contexto, el SITP juega un papel fundamental, ya que articula los diferentes modos de transporte en la ciudad —incluyendo TransMilenio, buses urbanos, complementarios y especiales— en un solo sistema unificado. Esta integración permite mejorar la cobertura, facilitar la movilidad entre localidades y optimizar los tiempos de desplazamiento.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Localidades como Chapinero, Santa Fe y Los Mártires registran una mayor proporción de usuarios del transporte público, precisamente porque cuentan con mejor acceso a estaciones de TransMilenio y una red más densa de rutas del SITP. Esto evidencia cómo la integración de los distintos medios de transporte dentro del SITP contribuye a mejorar la conectividad urbana y a fomentar el uso del transporte público en áreas con mayor cobertura.

Chapinero, Teusaquillo, Los Mártires y Santa Fe tienen una alta afluencia a TransMilenio, debido a su proximidad al centro de la ciudad y zonas de alta densidad. Bosa y Kennedy tienen una cobertura más limitada, lo que significa que los residentes pueden depender más al uso de vehículos particulares.

Las localidades más céntricas como Chapinero, Santa Fe y Los Mártires enfrentan congestión vehicular alta, especialmente durante las horas pico, debido a la alta densidad de población y la concentración de oficinas, comercios y servicios. Por otro lado, Bosa y Kennedy también sufren problemas de tráfico, pero en su caso se debe a que son localidades muy grandes y no tienen suficientes vías principales, lo que genera congestión y dificulta la movilidad tanto al interior de las localidades como el desplazarse hacia otros lugares del distrito.

Localidades como Chapinero y Teusaquillo tienen infraestructura vial de alta calidad, con calles amplias y bien desarrolladas. Las localidades de Puente Aranda, Santa Fe y Los Mártires tienen una infraestructura buena, sin embargo, su red vial está más congestionada debido a la densidad poblacional. Bosa y Kennedy tienen una infraestructura vial limitada, con algunas áreas de calles estrechas o mal mantenidas.

Bogotá ha venido desarrollando una red de ciclorrutas en todo el distrito, existen áreas más céntricas como Chapinero y Teusaquillo que tienen una infraestructura más avanzada para ciclistas. Bosa, Kennedy, Antonio Nariño y otras áreas periféricas tienen una cobertura más limitada en cuanto a ciclorrutas, aunque algunas están en desarrollo.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

8.4 Actividades Comerciales y de Servicios

Chapinero y Santa Fe son conocidos por su turismo, restaurantes y comercio de lujo. Además, Chapinero tiene una fuerte presencia de oficinas y actividades en el sector de tecnología y finanzas.

Puente Aranda tiene una mayor concentración de industrias y bodegas, mientras que Bosa y Kennedy son más conocidos por su comercio minorista y las tiendas pequeñas.

Tabla N° 10. Factores económicos por localidad

Localidad	Sectores Económicos Predominantes	Tasa de Empleo (%)	Tasa de Informalidad (%)	Acceso a Servicios Financieros	Actividades Comerciales y de Servicios
Chapinero	Servicios, Comercio, Tecnologías, Turismo	Alta (80-85%)	Baja (15-20%)	Alta (Bancos, oficinas, Fintech)	Restaurantes, comercios, oficinas, turismo
Barrios Unidos	Servicios, Comercio, Construcción	Alta (75-80%)	Moderada (25-30%)	Moderada (Sucursales bancarias)	Centros comerciales, restaurantes, comercio
Teusaquillo	Comercio, Servicios, Educación	Alta (70-75%)	Moderada (20-25%)	Moderada (Bancos y oficinas)	Comercios locales, restaurantes, oficinas
Puente Aranda	Industria, Comercio, Servicios	Moderada (65-70%)	Alta (40-45%)	Moderada (Bancos, menos cobertura)	Industria, comercio, bodegas
Santa Fe	Comercio, Servicios, Turismo	Alta (80-85%)	Baja (15-20%)	Alta (Oficinas, bancos)	Turismo, restaurantes, comercio
Los Mártires	Servicios, Comercio, Turismo	Alta (70-75%)	Alta (35-40%)	Moderada (Algunas sucursales bancarias)	Comercios, restaurantes, servicios
Antonio Nariño	Comercio, Servicios, Industria	Moderada (65-70%)	Alta (40-45%)	Baja (Pocas sucursales bancarias)	Comercio, bodegas, algunos servicios
Kennedy	Comercio, Servicios, Industria, Construcción	Alta (70-75%)	Moderada (30-35%)	Moderada (Bancos, menor cobertura)	Tiendas, restaurantes, construcción



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Localidad	Sectores Económicos Predominantes	Tasa de Empleo (%)	Tasa de Informalidad (%)	Acceso a Servicios Financieros	Actividades Comerciales y de Servicios
Bosa	Comercio, Servicios, Agricultura	Moderada (65-70%)	Alta (45-50%)	Baja (Menos cobertura bancaria)	Comercio, agricultura, tiendas pequeñas
Bogotá (total)	**Servicios, Comercio, Industria, Construcción**	**Alta (75-80%)**	**Moderada (30-35%)**	**Alta (Cobertura bancaria extensa)**	**Comercio, tecnología, servicios, industria**

Fuentes: DANE, Observatorio de Bogotá

La economía local de Bogotá presenta una notable diversidad entre sus distintas localidades. Zonas como Puente Aranda y Antonio Nariño se caracterizan por una fuerte presencia de actividades industriales y comerciales. En particular, Puente Aranda destaca por su consolidación como centro industrial, mientras que Antonio Nariño presenta una mayor concentración de comercio minorista.

Por otro lado, localidades como Chapinero, Teusaquillo y Santa Fe tienen una economía predominantemente orientada al sector terciario, con énfasis en servicios, educación, comercio y turismo. Chapinero y Santa Fe, gracias a su ubicación estratégica y a su atractivo urbano, concentran importantes zonas de negocios, vida nocturna y oferta cultural.

La localidad de Barrios Unidos combina características del sector comercial, de servicios y manufacturero, con un papel importante en la producción de bienes a pequeña escala, especialmente en sectores como la confección, el calzado y los muebles. Además, se destaca por su amplia oferta de comercio especializado y de repuestos, lo que la convierte en una zona dinámica con una economía orientada tanto al consumo local como a la pequeña industria.

Entretanto, Bosa y Kennedy presentan una economía diversificada, aunque con una significativa participación del sector informal. En el caso de Bosa, aún se conservan áreas rurales donde se desarrolla actividad agrícola, lo que añade una dimensión adicional a su estructura económica.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

La tasa de empleo en Bogotá muestra importantes variaciones entre localidades, reflejando diferencias en su estructura económica, nivel de formalidad y oferta laboral. Localidades como Chapinero, Santa Fe, Teusaquillo, Barrios Unidos y Los Mártires presentan tasas de empleo relativamente altas, impulsadas por una economía basada en servicios profesionales, comercio formal, oficinas, educación y actividades turísticas. En particular, Teusaquillo y Barrios Unidos destacan por su participación en sectores como la educación, los servicios especializados y el comercio minorista formal, mientras que Chapinero y Santa Fe concentran zonas de negocios, entretenimiento y servicios corporativos, lo que se traduce en una mayor proporción de empleos formales.

La localidad de Kennedy también registra una alta tasa de empleo, explicada por su estructura económica diversificada, que abarca comercio, industria ligera, servicios y construcción. No obstante, en ciertas zonas de Kennedy persiste una notable presencia de empleo informal, asociado a condiciones urbanas periféricas y a la densidad poblacional.

Por otro lado, localidades como Bosa, Puente Aranda y Antonio Nariño presentan una tasa de empleo moderada, afectada por la alta participación del sector informal, la escasa diversificación productiva y limitaciones en infraestructura laboral. Aunque Puente Aranda cuenta con una fuerte actividad industrial y Antonio Nariño con un comercio minorista dinámico, una parte importante de estos empleos no se canaliza a través del sector formal, y por tanto no garantiza estabilidad ni protección social. En el caso de Bosa, la expansión urbana acelerada y las condiciones socioeconómicas hacen que el autoempleo, el empleo de subsistencia y la informalidad sean formas comunes de ocupación.

Estas dinámicas se reflejan también en los niveles de informalidad laboral, que varían considerablemente entre localidades. Las tasas de informalidad son más bajas en Chapinero, Santa Fe, Teusaquillo y Barrios Unidos, donde predominan actividades formalizadas en sectores como servicios profesionales, educación, administración pública y comercio organizado. Estas zonas cuentan con mejor infraestructura, instituciones consolidadas y una población con mayor nivel educativo, lo que favorece relaciones laborales más estables y reguladas.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

En contraste, localidades como Bosa, Kennedy y Antonio Nariño registran altos niveles de informalidad, caracterizados por la presencia de ventas ambulantes, tiendas informales, pequeños comercios de subsistencia y autoempleo. En Kennedy y Bosa, esta situación se agrava por la densidad poblacional y la rápida urbanización, que han generado una economía paralela de difícil regulación.

Finalmente, localidades como Los Mártires y Puente Aranda presentan una situación mixta. Aunque concentran sectores formales relevantes —comercio mayorista en Los Mártires e industria ligera en Puente Aranda— también mantienen una proporción significativa de empleo informal, en especial en zonas como San Victorino, en Los Mártires, y en talleres industriales no regulados, en Puente Aranda.

La cobertura bancaria en Bogotá refleja las desigualdades económicas y de infraestructura entre sus localidades. Chapinero, Santa Fe, Los Mártires, Teusaquillo y Barrios Unidos presentan una alta concentración de oficinas bancarias y servicios financieros, gracias a su rol como centros de comercio, negocios, servicios profesionales y administración pública. En estas zonas se encuentran sucursales de bancos nacionales e internacionales, cajeros automáticos, y una amplia oferta de servicios como banca empresarial, créditos de consumo y servicios digitales, lo que facilita el acceso al sistema financiero formal tanto para residentes como para empresas.

En contraste, localidades como Bosa, Kennedy y Antonio Nariño tienen una cobertura bancaria más limitada, especialmente en zonas periféricas o de alta densidad poblacional. En estas áreas hay menos sucursales físicas de bancos, menor presencia de servicios especializados y una mayor dependencia de microcréditos, cooperativas y prestamistas informales, lo que puede incrementar los costos del financiamiento para hogares y pequeños negocios. En el caso de Bosa, esta situación es más crítica en sectores rurales o de urbanización reciente, donde las barreras de acceso geográfico y digital reducen la inclusión financiera.

Tabla N° 11. Desigualdad y acceso a servicios

Localidad	Índice de Gini	Pobreza Multidimensional (%)	Desigualdad en Ingreso (%)	Acceso a Servicios Básicos (agua, electricidad, etc.)	Tasa de Desempleo (%)
Chapinero	Bajo (0.35)	8-10%	Baja (15-20%)	Alto (Acceso completo a servicios)	7-8%



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Localidad	Índice de Gini	Pobreza Multidimensional (%)	Desigualdad en Ingreso (%)	Acceso a Servicios Básicos (agua, electricidad, etc.)	Tasa de Desempleo (%)
Barrios Unidos	Moderado (0.42)	15-18%	Moderada (25-30%)	Alto (Acceso casi completo a servicios)	9-10%
Teusaquillo	Moderado (0.40)	12-15%	Moderada (20-25%)	Alto (Acceso completo a servicios)	8-9%
Puente Aranda	Alto (0.47)	18-20%	Alta (35-40%)	Moderado (Algunos sectores sin acceso a servicios)	12-13%
Santa Fe	Bajo (0.38)	10-12%	Baja (18-22%)	Alto (Acceso completo a servicios)	6-7%
Los Mártires	Moderado (0.45)	17-19%	Alta (30-35%)	Moderado (Desigualdad en acceso a servicios)	11-12%
Antonio Nariño	Alto (0.48)	20-22%	Alta (35-40%)	Moderado (Acceso desigual a servicios)	13-14%
Kennedy	Moderado (0.46)	25-30%	Alta (40-45%)	Moderado (Desigualdad en servicios)	15-16%
Bosa	Alto (0.50)	35-40%	Alta (45-50%)	Bajo (Acceso limitado a servicios)	16-18%
Bogotá (total)	**Moderado (0.45)**	**13-15%**	**Moderada (25-30%)**	**Alto (Acceso completo a servicios en la mayoría)**	**10-11%**

Fuente: boletín mensual de indicadores de seguridad, convivencia y justicia de la ciudad de Bogotá D.C dic 2024.

Existe una notable diferencia en la percepción de desigualdad social. Localidades como Bosa, Kennedy y Antonio Nariño enfrentan mayores desafíos en términos de pobreza y exclusión social, mientras que localidades como Chapinero y Teusaquillo se destacan por tener mayores indicadores de bienestar social.

El índice de Gini: este índice mide la desigualdad en la distribución del ingreso o de la riqueza. Un valor cercano a 0 indica una distribución más equitativa, mientras que un valor cercano a 1 indica mayor desigualdad.

En términos de desigualdad las localidades con un índice más alto son Bosa (0.50), Antonio Nariño (0.48) y Puente Aranda (0.47), mientras que Chapinero (0.35) y Santa Fe (0.38) tienen valores más bajos, indicando menor desigualdad.

Estos resultados nos pueden llevar a índice de desigualdad lleve a ver de manera positiva que un proyecto como la L1MB tenga contemplado pasar por la localidad ya que proyectaría beneficios no solo a nivel de mejorías en la movilidad, sino que



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

posibilitaría posibilitar mayor desarrollo al territorio. Por otro lado, las localidades con menor índice de desigualdad se proyectarían más a garantizar que el proyecto minimice los impactos negativos que se puedan presentar, principalmente en fase de construcción.

Pobreza multidimensional: refleja el porcentaje de la población que enfrenta carencias en áreas como educación, salud, vivienda y servicios básicos y las localidades más pobres multidimensionalmente son Bosa (35-40%) y Kennedy (25-30%), mientras que Chapinero y Santa Fe tienen tasas muy bajas de pobreza multidimensional (8-12%). Frente a este aspecto localidades como Bosa y Kennedy se proyectan como aliados del proyecto de construcción de la L1MB ya que esto representa para sus habitantes un desarrollo significativo a nivel de infraestructura vía para mejorar los inconvenientes de movilidad y transporte, mientras para localidades como Chapinero y Santa Fe no resulte en este ítem tan importante ya que cuentan con condiciones favorables con respecto a la movilidad y los sistemas de transporte.

La desigualdad en el ingreso: muestra la proporción de la población que tiene ingresos bajos o insuficientes. Las localidades con una mayor concentración de pobreza y menores oportunidades de empleo presentan una desigualdad de ingresos más alta, como en Bosa (45-50%) y Kennedy (40-45%).

Chapinero y Santa Fe tienen baja desigualdad en ingresos debido a su mayor desarrollo económico y acceso a servicios.

Frente a este aspecto las localidades consideran viable el proyecto del metro para Bogotá en relación con la articulación tarifaria que permitiría minimizar los costos de transporte en la medida que sea posible desplazarse por diferentes sistemas de transporte pagando menos o incluso que el paso hacia el otro tipo de transporte sea gratuito.

El acceso a servicios básicos: servicios como agua potable, electricidad y saneamiento es fundamental para evaluar la calidad de vida. Bosa tiene la menor cobertura de servicios (bajo acceso), mientras que Chapinero y Santa Fe tienen acceso completo a estos servicios debido a su ubicación central y desarrollo urbano.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Las localidades como Puente Aranda, Antonio Nariño y Kennedy tienen acceso desigual a estos servicios. Es decir, algunos sectores cuentan con los servicios básicos mientras que en otros no.

Con el sistema metro se espera generar mejor calidad de vida para los usuarios, que todos los niveles socioeconómicos puedan acceder al sistema, que reciban un servicio eficiente y ágil que permita minimizar los tiempos de desplazamiento para que las personas puedan invertirlo con sus familias.

La tasa de desempleo: este indicador también refleja las oportunidades laborales y las condiciones económicas de una localidad. Las zonas con más pobreza y desigualdad, como Bosa y Kennedy, tienen tasas de desempleo más altas (15-18%).

Las zonas más centralizadas, como Chapinero y Santa Fe, tienen tasas de desempleo más bajas (6-8%) debido a la mayor oferta de empleos formales y acceso a servicios.

La implementación del metro de Bogotá representa una transformación clave en la movilidad de la ciudad, al proyectarse como una solución que permitirá reducir significativamente los tiempos de desplazamiento entre localidades. Este avance facilitará un acceso más equitativo al empleo, especialmente para aquellas personas que actualmente enfrentan barreras geográficas y de transporte para llegar a sus lugares de trabajo. En consecuencia, se espera que el metro contribuya a una mayor integración urbana, eficiencia en la movilidad, ayude a disminuir la tasa de desempleo y mejore en la calidad de vida de los ciudadanos.

Seguridad y orden público en las localidades del AID a la L1MB

En el presente apartado, se relacionan las principales problemáticas a nivel de seguridad que presentan en las 9 localidades del AID de la L1MB comparadas con datos generales del distrito (hurtos, homicidios, consumo de sustancias ilícitas y habitabilidad en calle).

Hurtos en las localidades



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Las localidades de Kennedy y Chapinero registran el mayor número de hurtos reportados en Bogotá en 2024, con 14.605 casos (9,56%) y 14.051 casos (9,19%), respectivamente. Aunque ambas comparten cifras similares, las dinámicas sociales y territoriales que explican esta situación son notablemente distintas.

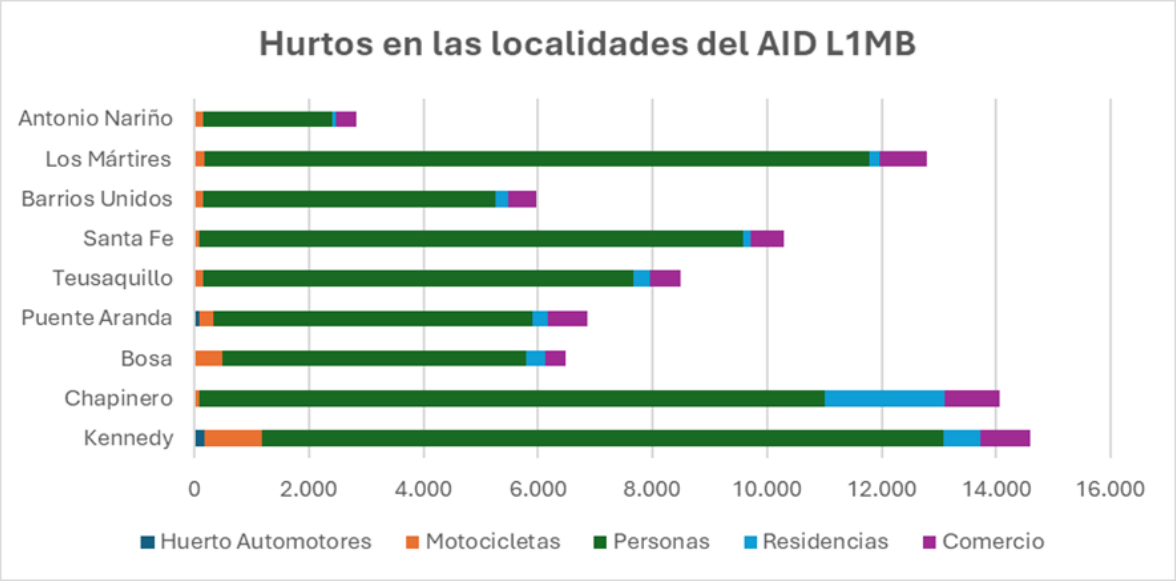
Tabla N° 12. Hurtos en las localidades del AID de la L1MB

Localidad	Automotores	Motocicletas	Personas	Residencias	Comercio	Casos reportados 2024	Porcentaje con respecto a Bogotá
Kennedy	171	1.015	11.884	654	881	14.605	9,56%
Chapinero	10	70	10.928	2.091	952	14.051	9,19%
Bosa	22	470	5.306	317	364	6.479	4,24%
Puente Aranda	83	249	5.580	259	685	6.856	4,49%
Teusaquillo	20	131	7.507	304	531	8.493	5,56%
Santa Fe	10	72	9.490	148	566	10.286	6,73%
Barrios Unidos	21	122	5.111	221	491	5.966	3,90%
Los Mártires	23	147	11.622	180	827	12.799	8,38%
Antonio Nariño	23	138	2.231	74	352	2.818	1,84%
Bogotá Total	**623**	**5.245**	**129.950**	**6.058**	**10.938**	**152.814**	**100%**

Fuente: boletín mensual de indicadores de seguridad, convivencia y justicia de la ciudad de Bogotá D.C dic 2024.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Gráfica 4. Hurtos



Fuente: propia de consultoría

Kennedy, una de las localidades más extensas y pobladas de la ciudad, enfrenta altos niveles de informalidad económica, desigualdad social y presión sobre el espacio público. Con 11.884 personas afectadas, una elevada cantidad de hurtos en zonas comerciales (881 casos) y un uso extendido de motocicletas (1.015 hurtos reportados), el contexto sugiere una combinación de precariedad económica, movilidad intensiva y vulnerabilidad estructural que contribuye al aumento de los delitos.

Por otro lado, Chapinero, a pesar de contar con sectores de alto poder adquisitivo y mayor infraestructura urbana, también presenta altos niveles de hurto, particularmente en residencias (2.091 casos) y establecimientos comerciales (952 casos). Esta situación puede estar relacionada con su dinámica económica activa, con una alta circulación de población flotante, lo que genera oportunidades para el delito. Además, las brechas sociales internas entre sus zonas de mayor y menor ingreso también pueden influir en la exposición diferencial a la criminalidad.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

En conjunto, ambas localidades reflejan cómo el fenómeno del hurto no responde únicamente a la pobreza, sino también a la complejidad urbana, la desigualdad, y la configuración espacial y económica del territorio.

Según el tipo de hurto se reporta que:

Las localidades con más casos reportados frente a hurtos de automotores son la localidad de Kennedy y Puente Aranda; los casos de hurtos de motocicletas son mayores en Kennedy, Bosa y Puente Aranda; la cantidad de hurtos a personas son mayores en localidades como Kennedy, Los Mártires, Chapinero y Santa Fe; El hurto a residencias aumenta en las localidades de Kennedy, Chapinero, Bosa y Teusaquillo y los hurtos a comercio se destacan en las localidades de Kennedy, Chapinero, Los Mártires, Santa Fe y Teusaquillo.

La localidad del área de influencia a la L1MB que presenta los menores índices de hurto es la localidad de Antonio Nariño con 2818 casos (1,84%) y Barrios Unidos con 5966 casos (3,90%)

En general una de las problemáticas del distrito es el alto indicie de hurtos que hace que los ciudadanos se sientan inseguros y que la percepción de seguridad dependa de cada localidad. Un ejemplo de lo mencionado es localidad de Antonio Nariño, que a pesar de presentar cifras menores (1,84%) frente a los diferentes tipos de hurto, la percepción de seguridad es baja por lo que resultaría crucial analizar si hay una disminución de los casos por temor a denunciar, acceso limitado a la justicia o invisibilización de comunidades vulnerables.

Proyectos como la construcción de la L1MB generan diversas emociones como incertidumbre y duda en la medida que por un lado sienten que con este tipo de proyectos es posible generar cambios a nivel de seguridad en las localidades de su área de influencia, pero al mismo tiempo sienten que la problemática va a tener continuidad incluso en el mismo sistema por las experiencias que se tienen con los otros sistemas de transporte como el TransMilenio.

Homicidios en las localidades del AID a la L1MB

El aumento del 11,2% en los homicidios en Bogotá entre 2023 y 2024, con un total de 1.205 casos registrados, debe interpretarse como una señal de alerta para las



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

políticas públicas en materia de seguridad, inclusión social y planificación urbana. Localidades como Santa Fe (+80%), Puente Aranda (+56,3%) y Barrios Unidos (+23,5%) presentan los incrementos más significativos, lo que evidencia que la violencia homicida no es un fenómeno aislado, sino el resultado de condiciones estructurales de desigualdad, exclusión y abandono institucional en territorios que actualmente están viviendo profundas transformaciones urbanas.

Tabla N° 13. Homicidios por localidad en Bogotá (2023 vs. 2024)

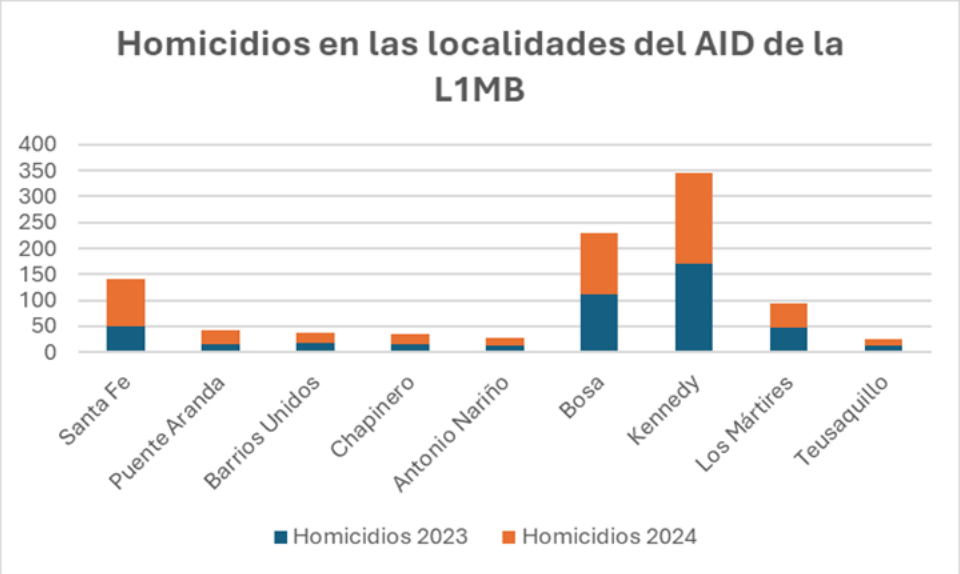
Localidad	Homicidios 2023	Homicidios 2024	Diferencia	Variación (%)
Santa Fe	50	90	40	+80.0%
Puente Aranda	16	25	9	+56.3%
Barrios Unidos	17	21	4	+23.5%
Chapinero	16	18	2	+12.5%
Antonio Nariño	13	14	1	+7.7%
Bosa	112	118	6	+5.4%
Kennedy	171	174	3	+1.8%
Los Mártires	48	46	-2	-4.2%
Teusaquillo	13	11	-2	-15.4%
Bogotá Total	1.084	1.205	121	+11.2%

Fuente: Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia.

Este panorama cobra especial relevancia en el contexto de la construcción de la L1MB, ya que muchas de estas localidades —en particular Santa Fe y Puente Aranda— se encuentran directamente afectadas por el trazado de la primera línea. La llegada del metro implica una reconfiguración urbana acelerada, que puede traer beneficios en términos de movilidad y desarrollo, pero que también puede generar efectos colaterales como el desplazamiento interno de poblaciones vulnerables, tensiones por el uso del espacio público, incremento de economías ilegales y fragmentación del tejido comunitario, si no se implementan paralelamente políticas sociales integrales.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Gráfica 5. Homicidios



Fuente: propia de consultoría

El aumento de homicidios en estos territorios no puede analizarse solo desde un enfoque de control o intervención policial. Es imprescindible comprender que la violencia urbana está íntimamente ligada a la falta de oportunidades laborales, la desprotección de juventudes, el consumo de sustancias psicoactivas, la ausencia de redes de apoyo comunitario y la precariedad de los servicios sociales. En este sentido, el desarrollo de megaproyectos como el metro debe ir acompañado de estrategias de intervención social que atiendan estas realidades de manera integral.

El caso de Santa Fe es especialmente preocupante, no solo por el drástico aumento de homicidios, sino porque también alberga el 13,77% de la población habitante de calle de la ciudad, lo que agrava aún más su nivel de vulnerabilidad. Si se prioriza únicamente el crecimiento físico de la ciudad sin garantizar la inclusión social y el respeto por los derechos de estas poblaciones, se corre el riesgo de profundizar las brechas ya existentes y reproducir ciclos de violencia y exclusión.

La construcción y operación del metro de Bogotá no debe entenderse únicamente como un avance en infraestructura, sino como una oportunidad para construir una ciudad más equitativa y segura. Esto solo será posible si se articula con una agenda



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

social que contemple inversión en los territorios más afectados por la violencia, participación comunitaria, enfoque de derechos humanos y fortalecimiento del tejido social. Las localidades con mayor incremento de homicidios deben ser prioridad no solo para la seguridad, sino también para la inclusión y la justicia social en el distrito.

Consumo de sustancias ilícitas:

Tabla N° 14. Consumo de sustancias lícitas

Localidad	Porcentaje (%)
Kennedy	5,80%
Bosa	5,80%
Puente Aranda	5,80%
Santa Fe	6,20%
Los Mártires	6,20%
Chapinero	5,80%
Barrios Unidos	5,80%
Teusaquillo	5,80%
Antonio Nariño	5,80%
Bogotá Total	**4,50%**

Fuente: Estudio de Consumo de Sustancias Psicoactivas en Bogotá 2022

Los datos presentados revelan una situación preocupante: las localidades de Santa Fe y Los Mártires registran el mayor porcentaje de afectación por consumo o presencia de sustancias ilícitas, con un 6,20%, superando el promedio general de Bogotá, que se sitúa en 4,50%. Estas cifras, lejos de ser meramente estadísticas, deben interpretarse como reflejo de una realidad social profundamente desigual y con múltiples factores de vulnerabilidad. Estas localidades concentran, además, altos niveles de pobreza, habitantes de calle, informalidad económica y violencia urbana.

Este fenómeno adquiere una nueva dimensión cuando se relaciona con la construcción del metro de Bogotá, en territorios como Santa Fe y Los Mártires, donde ya existen condiciones históricas de marginalidad, la llegada del metro puede acelerar procesos de gentrificación, desplazamiento de poblaciones vulnerables y concentración de problemáticas sociales en zonas no intervenidas.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Es indispensable señalar que el consumo de sustancias ilícitas no puede abordarse únicamente desde el enfoque de la criminalización. Es, sobre todo, un problema de salud pública, de falta de oportunidades y de carencia de políticas preventivas eficaces. La construcción del metro debe ser vista como una oportunidad para transformar el entorno social en el que se inserta. De lo contrario, se corre el riesgo de que las mejoras urbanas convivan con los consumidores que originalmente ocupaban esos territorios.

El hecho de que prácticamente todas las localidades afectadas por esta problemática como Kennedy, Puente Aranda, Bosa o Teusaquillo, con un 5,80% cada una y que también estén dentro del área de influencia del trazado del metro, exige una intervención social integral, sostenida y territorializada. Esto implica no solo programas de rehabilitación o reducción de daños, sino también estrategias estructurales como el acceso a la vivienda digna, educación, empleo formal, salud mental y participación comunitaria.

Los datos sobre la afectación por sustancias ilícitas muestran que el problema no es homogéneo en Bogotá y que ciertas localidades históricamente marginadas siguen siendo epicentro de múltiples vulnerabilidades. En este sentido, la construcción del metro representa tanto una oportunidad como una responsabilidad. Si se planifica con enfoque de derechos humanos y justicia social, puede contribuir a revertir estos patrones de exclusión. Pero si se limita a una lógica de desarrollo físico, puede profundizar las desigualdades existentes. Por eso, una ciudad verdaderamente moderna no se mide solo en kilómetros de rieles, sino en la calidad de vida que garantiza a todos sus habitantes.

Habitabilidad en calle:

Es imprescindible reconocer que la habitabilidad en calle es resultado de múltiples determinantes estructurales. El desempleo, la pobreza extrema, el desplazamiento forzado, el deterioro de las redes familiares, y el consumo de sustancias psicoactivas son solo algunas de las condiciones que empujan a miles de personas a vivir en las calles. Así, el fenómeno no debe abordarse desde una lógica asistencialista o meramente punitiva, sino desde un enfoque integral de derechos humanos, inclusión social y justicia territorial.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Tabla N° 15. Distribución de habitantes de calle por localidad (2024)

Localidad	Cantidad Personas	Porcentaje del total de habitantes de calle (%)
Los Mártires	1923	18,35%
Santa Fe	1443	13,77%
Kennedy	749	7,15%
Puente Aranda	519	4,95%
Teusaquillo	398	3,80%
Antonio Nariño	366	3,49%
Barrios Unidos	251	2,40%
Chapinero	211	2,01%
Bosa	122	1,16%
Bogotá Total	**10.478**	**100%**

Fuente: Decreto Distrital 560 de 2015 - Habitabilidad en calle.

La presencia de 10.478 habitantes de calle en Bogotá no puede entenderse únicamente como una problemática individual, sino como el reflejo de una estructura social profundamente desigual. Según datos recientes, las localidades de Los Mártires (18,35%), Santa Fe (13,77%) y Kennedy (7,15%) concentran más del 39% del total de esta población, lo cual revela una clara desigualdad territorial en la distribución de la exclusión social. Esta concentración no es casual, sino que responde a factores históricos, económicos y urbanos que han marginado sistemáticamente a ciertos sectores de la ciudad.

Las localidades más afectadas, como Los Mártires y Santa Fe, son epicentros urbanos caracterizados por la precariedad habitacional, la economía informal y la alta circulación de población flotante. Estos territorios, históricamente olvidados por la política pública estructural, se han convertido en espacios donde la vulnerabilidad se concentra y perpetua. Sin embargo, otras zonas como Kennedy y Puente Aranda también muestran cifras relevantes, lo cual indica que el fenómeno no se limita al centro histórico, sino que se expande por toda la ciudad, adaptándose a nuevas dinámicas de exclusión.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

La construcción de la L1MB, teniendo en cuenta que atraviesa localidades como Los Mártires, Santa Fe, Kennedy y Puente Aranda (justamente donde hay mayor concentración de habitantes de calle), genera un proceso de renovación urbana que, si no se maneja adecuadamente, puede agravar la exclusión social. Proyectos de este tipo puede relacionarse con aumento del valor del suelo, reubicación forzosa o voluntaria de poblaciones vulnerables y privatización del espacio público, temas que pueden derivar en algo a lo cual muchas localidades temen: el desplazamiento urbano de los habitantes de calle, expulsándolos hacia zonas periféricas aún más precarias, sin garantizar procesos de inclusión social ni atención integral.

Los habitantes de las localidades aledañas al proyecto también destacan que la problemática de los habitantes de calle puede trasladarse a los bajos del viaducto del sistema metro. Estos espacios de no tener un control y supervisión pueden convertirse en espacios de ocupación de estas personas lo que puede incrementar el tema en localidades que manejan un bajo nivel de habitabilidad en calle.

9 CULTURA CIUDADANA EN BOGOTÁ

Retos, aprendizajes, beneficios, impacto, sostenibilidad, inversión para la transformación urbana del Metro de Bogotá.

Antanas Mockus, filósofo y exalcalde de Bogotá (1995-1998 y 2001-2003), fue uno de los principales impulsores de la cultura ciudadana en Colombia, convirtiéndola en una herramienta clave de gobernanza. Su enfoque, basado en el poder del ejemplo, la pedagogía cívica y el respeto por las normas sociales, demostró que es posible transformar comportamientos colectivos apelando a valores como la confianza, el respeto mutuo y el autocontrol. Campañas simbólicas —como la de los mimos que reemplazaban a los policías de tránsito — y acciones creativas — como el uso de tarjetas ciudadanas para calificar comportamientos en el espacio público — evidenciaron una reducción de los índices de violencia y una mejora en la percepción ciudadana sobre el uso y cuidado del entorno urbano.

Durante las alcaldías de Enrique Peñalosa (1998-2000 y 2016-2019), se consolidó esta apuesta con la creación de la Dirección de Cultura Ciudadana. Uno de sus principales objetivos fue fortalecer la convivencia y promover un cambio cultural en la ciudadanía, mediante la articulación, el acompañamiento y la orientación de

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

estrategias de transformación social en coordinación con la administración distrital. Además, bajo su liderazgo se formuló la Política Pública de Cultura Ciudadana 2019–2038, estructurada a través del CONPES 10, con énfasis en la investigación, la corresponsabilidad y la medición mediante el Índice de Cultura Ciudadana.

Este ejercicio de política pública se ha enfocado en promover los elementos esenciales para la construcción de ciudadanía. Como lo señalan Murraín y Araoz (2015), “no se trata de que todos los ciudadanos piensen igual o compartan los mismos valores o creencias, sino de reflexionar colectivamente sobre unos comportamientos mínimos de convivencia que, por diversas razones, pueden no estarse cumpliendo en la práctica”.

A pesar de los avances, uno de los retos persistentes ha sido lograr la continuidad de estas estrategias a través de los cambios de gobierno, lo que ha dificultado la consolidación de procesos sostenibles a largo plazo. Además, en temas como la movilidad, los comportamientos ciudadanos aún reflejan desinterés y falta de corresponsabilidad en el cuidado de la ciudad y el respeto por los demás.

Los aprendizajes de Bogotá en esta materia son significativos. Por un lado, la transformación social no depende únicamente de la infraestructura física, sino también de la formación emocional, ética y cívica. Por otro, se ha consolidado la noción de corresponsabilidad entre Estado y ciudadanía: el cumplimiento de normas, la participación ciudadana y la apropiación colectiva del espacio público son esenciales para el desarrollo urbano.

Generar cambios culturales y comportamentales no es una tarea sencilla, pero tampoco imposible. Requiere procesos de aprendizaje constante, iteraciones estratégicas y acciones diferenciadas según el tipo de problemática. Estas acciones pueden surgir desde las comunidades o desde las instituciones, y deben pensarse desde una lógica de mejora continua: aprender de lo que no ha funcionado, replantear enfoques y construir una cultura ciudadana que promueva comportamientos voluntarios, conscientes, alineados con el bien común.

En este sentido, la cultura ciudadana es un componente esencial para el éxito de los grandes proyectos de infraestructura urbana, como lo es la construcción de la L1MB. Este concepto trasciende el cumplimiento de normas y se refiere a la interiorización de valores compartidos, actitudes de corresponsabilidad y

comportamientos colectivos que promuevan la convivencia, el respeto y el cuidado mutuo.

Una ciudadanía comprometida y consciente se convierte en un aliado estratégico para la Empresa Metro de Bogotá. La cultura ciudadana puede contribuir a disminuir la resistencia social al cambio, fomentar el cuidado del espacio público y fortalecer la confianza en las instituciones responsables del proyecto. Además, facilita los procesos de socialización y comunicación entre el proyecto y las comunidades, reduciendo los conflictos y aumentando la receptividad frente a las afectaciones temporales propias de una obra de esta magnitud.

Cuando las personas comprenden que su comportamiento individual incide en el bienestar colectivo, se promueve el respeto hacia los trabajadores, la reducción de actos vandálicos, el uso adecuado de las vías alternas y el respaldo a las campañas pedagógicas y comunicacionales que acompañan la ejecución del proyecto. Así, la cultura ciudadana no solo respalda el proceso constructivo, sino que garantiza su sostenibilidad en el tiempo, al preparar a la ciudadanía para un uso responsable y consciente del sistema una vez entre en operación.

Por tanto, invertir en estrategias de cultura ciudadana no debe verse como un gasto accesorio, sino como una inversión clave para el éxito integral del Metro de Bogotá. Solo con una ciudadanía activa, informada y empática será posible construir, más allá de una línea de metro, una nueva forma de habitar y movilizarse en la ciudad.

10 ANÁLISIS DE INSTRUMENTOS Y RESULTADOS

(Recorridos por las localidades y Mapas parlantes)

De acuerdo con la información obtenida de la aplicación de las técnicas de recolección de información, a continuación, se relacionan los temas más relevantes de cada una de las localidades del área de influencia directa de la L1MB.

Imagen 26. Mapa parlante Chapinero



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!



Fuente: propia de consultoría

Para el desarrollo de los mapas parlantes en la localidad de Chapinero, asistieron varios líderes comunitarios con los que se realizó el ejercicio participativo que se orientó a identificar y reflexionar sobre aspectos clave del territorio. Durante la jornada, se destacaron tanto fortalezas como debilidades de la localidad, que se presentan a continuación:

Chapinero se destaca por ser una zona financiera, comercial, hotelera, con amplia oferta educativa superior, embajadas, centros de salud lo que lleva a tener un constante flujo de personas que transitan. En esta localidad, podemos encontrar sectores muy reconocidos de la ciudad como es el caso de la zona T que agrupa diferentes discotecas (reconocida como una zona de esparcimiento nocturna) y la zona G reconocida por sus restaurantes, donde se presenta una gran variedad gastronómica.

El alto flujo de personas ha generado una de las problemáticas señaladas por los participantes en el ejercicio participativo: la invasión del espacio público; es común observar la presencia de vendedores informales en los diferentes senderos

peatonales, lo que afecta la movilidad y el orden urbano. Esta situación, junto con el dinamismo creciente de la zona, lleva a muchos a considerar que Chapinero se está transformando en el nuevo centro de la ciudad.

Al igual que la localidad de Teusaquillo, Chapinero se destaca por su patrimonio arquitectónico en especial en el barrio Quita Camacho en donde las casas reflejan un estilo de vida de la alta sociedad y debido a que es difícil mantener su infraestructura, los predios con valor histórico son utilizados como restaurantes, almacenes, galerías, teatros, entre otros.

Al hablar sobre el desarrollo de las obras de la L1MB y su puesta en marcha, indican que es muy importante para la localidad pues minimizará los tiempos de desplazamiento de la población flotante que trabaja o tiene un flujo constante desde su lugar de hábitat (generalmente el sur). De igual manera, sugieren que debajo del viaducto se tengan en cuenta zonas verdes.

Durante recorrido por el territorio, se contó con la participación de un líder comunitario, que señaló que Chapinero alberga una gran cantidad de población flotante, atraída principalmente por motivos de estudio y por la variedad de servicios que ofrece la localidad. Esta observación coincide con lo expresado por la comunidad en los mapas parlantes, donde se destacó que muchas personas llegan a Chapinero debido a su amplia oferta de instituciones de educación superior, así como por su dinamismo en el sector financiero, comercial y de entretenimiento, con una notable presencia de restaurantes, bares y discotecas.

Por último, en el recorrido el representante de la comunidad afirma que el Metro de Bogotá será de gran beneficio para esa población flotante que visita la localidad y además porque Chapinero se está reconfigurando en temas de familia, lo cual se puede comparar con lo encontrado en los mapas parlantes, en done indicaron que el metro podrá disminuir los tiempos de desplazamiento de la población flotante que asiste a la localidad por trabajo, estudio o para recibir los servicios que está ofrece.

Imagen 27. Mapa parlante Barrios Unidos



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!



Fuente: propia de consultoría

En esta localidad se llevaron a cabo cinco mapas parlantes, con la participación de líderes, comerciantes y representantes de la comunidad, así como de estudiantes del Colegio San Felipe Neri, institución educativa ubicada en las cercanías del trazado de la L1MB. Estos espacios de diálogo permitieron recoger percepciones locales sobre el territorio, identificar problemáticas y oportunidades, y fortalecer el componente participativo en el marco del proyecto.

La comunidad manifiesta que a nivel del distrito es una localidad central, rodeada de una gran variedad de comercio con pequeñas y medianas industrias, donde predominan talleres de servicio automotriz, repuestos de motos, elaboración de muebles, litografías y almacenes de suministros religiosos, además cuenta con comercio de grandes superficies como centros comerciales, lo que caracteriza a Barrios Unidos por su desarrollo comercial y de servicios.

La localidad de Barrios Unidos es reconocida por su actividad deportiva, por lo que se destacan lugares de recreación y deporte como el Parque Metropolitano Simón Bolívar, centro acuático, Parque de “Los Niños y las Niñas”, Salitre Mágico, centro



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

recreativo Compensar, Parque el Chicó, el Parque de los Novios, Centro de Alto Rendimiento; entre otros, lo cual convierte a la localidad en un atractivo para la ciudad por su oferta de espacios recreativos.

En cuanto a la construcción del Metro de Bogotá, coincidieron que existen problemas con su construcción, pero resaltan que el Metro aportará a la movilidad para que el tráfico fluya de una mejor manera. Propusieron que se tenga en cuenta garantizar la seguridad en el sistema mediante una constante educación e información a todas las personas.

El recorrido fue acompañado por dos lideresas del sector, quienes argumentaron que debido a las obras del Metro de Bogotá se ha incrementado la inseguridad por los cierres para las obras, porque se generan focos para delitos como el robo a transeúntes, en especial en horas de la noche. Adicionalmente, en lo que se pudo observar se encontró alta presencia de habitantes de calle y las basuras obstruyen el paso de peatones en los andenes y espacio público.

Durante el recorrido las lideresas manifestaron que el Metro de Bogotá, es algo muy positivo para la ciudad y desean que se implementen estrategias como las del Metro de Medellín, para garantizar el comportamiento de las personas y el cuidado de toda la infraestructura. Además, en los otros ejercicios participativos los habitantes de Barrios Unidos agregaron que el Metro de Bogotá será un orgullo para sus habitantes y que esperan que todas las personas lo cuiden y conserven, así como el servicio que va a prestar.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 28. Mapa parlante Teusaquillo



Fuente: propia de consultoría

El mapa parlante se adelantó con varios líderes de la comunidad que permitió desarrollar el ejercicio participativo y recoger percepciones locales valiosas sobre el territorio.

Teusaquillo se caracteriza por su valioso patrimonio arquitectónico, lo que representa un desafío para los propietarios, ya que el mantenimiento de estas edificaciones y el pago de impuestos suelen implicar altos costos. Como consecuencia, es común que muchas de estas propiedades sean destinadas a otros usos, como instituciones educativas (guarderías, jardines infantiles, colegios y universidades), establecimientos comerciales, centros médicos, entre otros, con el fin de hacerlas sostenibles económicamente y mantener su funcionalidad dentro del entorno urbano.

Asimismo, la localidad es reconocida por concentrar la mayoría de las entidades administrativas de orden nacional y distrital, lo que la configura como un importante centro administrativo de la ciudad. En su territorio se encuentran la Gobernación de



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Cundinamarca, el Concejo Distrital, la mayoría de los ministerios, entidades descentralizadas, secretarías distritales, la Alcaldía Local, así como diversas embajadas, entre ellas la de Estados Unidos, que recibe diariamente a numerosas personas interesadas en realizar trámites consulares, como la solicitud de visa.

Los participantes destacan que Teusaquillo es una localidad con una clara vocación hacia el desarrollo de eventos masivos, gracias a la presencia de importantes escenarios y espacios públicos como el estadio Nemesio Camacho El Campin, el Movistar Arena, el Parque Metropolitano Simón Bolívar y Corferias. Esta infraestructura convierte a la localidad en un punto estratégico para la realización de eventos deportivos, culturales, artísticos y feriales de gran escala, lo que dinamiza la economía local y fomenta la actividad turística.

El desarrollo de eventos masivos en la localidad ha traído consigo ciertos impactos asociados, como el aumento del comercio informal, situaciones de inseguridad y robos, así como la generación de grandes cantidades de residuos, lo que a su vez atrae a recicladores informales. Aunque estas problemáticas no alcanzan la magnitud observada en otras localidades como Los Mártires y Santa Fe, han sido identificadas por la comunidad y se vienen abordando mediante acciones coordinadas desde la Alcaldía Local con el fin de mitigar sus efectos y promover una mejor convivencia ciudadana durante estos eventos.

Otro aspecto relevante de la localidad de Teusaquillo está relacionado con las dinámicas universitarias presentes en el sector. La concentración de instituciones de educación superior hace que sea un escenario frecuente para manifestaciones ciudadanas, en las que estudiantes y otros actores sociales expresan su inconformidad frente a diversos temas. Estas movilizaciones, si bien representan el ejercicio legítimo del derecho a la protesta, suelen generar traumatismos en la movilidad, especialmente en vías estratégicas como la Calle 26 (Avenida El Dorado) y la Carrera 30 (Avenida NQS), afectando no solo la circulación dentro de la localidad, sino también el flujo vehicular en otras zonas de la ciudad.

En relación con el desarrollo de las obras de la L1MB, se percibe en algunos sectores de la comunidad una actitud de indiferencia, acompañada de críticas frente a los impactos que estas han generado en el entorno. Al hablar de la futura puesta en marcha del sistema, ciertos grupos manifiestan apatía o escepticismo, pues no



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

consideran que el metro vaya a representar una solución efectiva a sus necesidades de movilidad. Por el contrario, temen que su operación traiga consigo nuevas problemáticas, como un aumento en la inseguridad, el crecimiento del comercio informal y mayores afectaciones al espacio público.

Durante recorrido realizado por el territorio, no fue posible contar con el acompañamiento de algún representante de la comunidad; sin embargo, fue posible identificar diversos elementos representativos de la localidad. Se observó una arquitectura de estilo victoriano rodeada de espacios verdes, lo cual resalta el valor patrimonial del sector. Asimismo, se evidenció una notable riqueza cultural y una fuerte tradición histórica, manifestadas en la presencia de teatros, centros culturales, librerías, así como edificaciones destinadas a usos educativos, de bienestar y atención en salud, incluyendo IPS y entidades del sector salud.

De igual manera, se identificaron zonas con comercio variado, destacándose, en particular a lo largo del trazado de la L1MB, actividades comerciales relacionadas con la venta de animales y mascotas.

Por otro lado, se evidenciaron problemáticas asociadas al deterioro del entorno urbano, como la mala disposición de residuos sólidos en el espacio público y el mal estado de los andenes, aspectos que afectan la movilidad peatonal y la calidad del paisaje urbano.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 29. Mapa parlante Santa Fe



Fuente: propia de consultoría

En la actividad realizada (Mapa Parlante), se contó con la participación de un grupo de mujeres pertenecientes a la casa de participación adscrita a la secretaria Distrital de la Mujer, para el desarrollo del ejercicio participativo se dividieron en dos grupos las cuales destacaron:

La localidad de Santa Fe se caracteriza por la confluencia de múltiples dinámicas patrimoniales, turísticas, ambientales, educativas y comerciales, que le otorgan un papel central en la vida urbana de Bogotá. No obstante, estas fortalezas coexisten con problemáticas sociales y de seguridad que afectan la calidad de vida en el territorio, entre las que se destacan el hurto, la presencia de personas en situación de calle, la prostitución, el microtráfico y otras formas de violencia urbana. Esta compleja interacción entre el valor estratégico de la localidad y sus desafíos sociales requiere una atención integral y articulada por parte de las autoridades y la comunidad.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Las participantes resaltan que, al estar ubicada en el centro de la ciudad, en la localidad de Santa Fe toman relevancia aspectos culturales, comerciales, turísticos e históricos de la capital destacando lugares como la plaza la Perseverancia, Plaza la Macarena, la Plaza de los periodistas en donde se desarrollan planes turísticos para visitantes locales y extranjeros, comentan que las viviendas aún cuentan con estructuras patrimoniales. Así mismo, refieren algunas de las universidades que se ubican en el sector y destacan el centro mayorista San Victorino como referente comercial, haciendo de la localidad un espacio donde las personas pueden adquirir todo tipo de artículos a precios asequibles.

Por otra parte, manifiestan la importancia que tiene el río San Francisco, conocido por las comunidades indígenas que habitaban el lugar como río Vicachá, con el establecimiento de la comunidad religiosa Franciscana adoptó el nombre por el que ahora es conocido, comentaron que hace unos años se realizó un trabajo de canalización con el cual surgen los caminos del agua proyecto ambiental que dio fuerza al desarrollo del centro histórico tanto en la localidad de Santa Fe como de la Candelaria.

Frente a los temas relacionados con la seguridad del sector, las participantes relacionan que estos han sido problemáticas históricas y que opacan los aspectos positivos de la localidad , inclusive resaltan el BRONX, las problemáticas internas que tenía el sector y como se han ido trasladando a lo largo de la localidad después de la recuperación del espacio, por este motivo los habitantes recalcan que para transitar en el sector se debe tener en cuenta la hora, pues en la medida que anochece, el sector se torna violento y es el tiempo donde aumentan los índices de homicidios y otros delitos, adicionalmente, la localidad es considerada una zona de tolerancia junto a la localidad de Mártires.

En cuanto a la construcción y operación de la Primera Línea del Metro las personas consideran que esto puede contribuir a mitigar las problemáticas existentes y a potenciar temas como el turismo; aunque temen a la vez que los bajos del viaducto se conviertan en espacios de ocupación de habitante de calle, sugiriendo contar con zonas verdes.

El recorrido no contó con participación de la comunidad, evidenciando que Santa Fe es una localidad caracterizada por ser una zona histórica y comercial, con

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

variedad cultural y tradicional, además con una influencia de la arquitectura colonial española, por lo que se rescata lo mencionado en los ejercicios participativos con respecto a que en el Metro de Bogotá se tenga en cuenta la cultura, la historia y el patrimonio, sobre todo en el aprovechamiento del espacio público y en el viaducto.

Imagen 30. Mapa parlante Los Mártires



Fuente: propia de consultoría

En localidad de Mártires se adelantaron tres mapas parlantes, contando la participación de líderes comunitarios, estudiantes de los colegios Ricaurte y San Gregorio Magno y del representante de la oficina de participación de la alcaldía local. Estos ejercicios participativos permitieron obtener la siguiente información:

Mártires cuenta con un amplio comercio destacándola como una de las localidades más visitadas para la adquisición de implementos escolares, prendas de vestir y en general todo lo que se puede encontrar en el San Andresito San José y la Plaza de Mercado Paloquemao, indiscutiblemente los participantes destacan transformación

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

y el desarrollo estructural que se ha venido presentando en la localidad por parte de la Alcaldía Local en articulación con los líderes comunitarios, permitiendo cambiar la visión que se tiene del sector donde prima la delincuencia, el hurto, consumo de sustancias psicoactivas, habitabilidad en calle, la disposición inadecuada de residuos, homicidios, trata de personas entre otras problemáticas.

Igualmente, describen el Barrio San Bernardo como el heredero de toda la problemática vivida en el BRONX, que se desplaza a lo largo de localidad, por lo que manifiestan que hay lugares donde no se puede transitar tranquilamente, mientras que en otros se visualizan las problemáticas en horas de la noche.

La comunidad destaca la importancia histórica que tiene la Localidad de los Mártires, donde sucedieron hechos que fueron relevantes para el desarrollo de la ciudad y del país, destacando algunos lugares como la Plaza de los Mártires, El Voto Nacional, la Plaza España y la Estación del Tren de la Sabana, hito de movilidad ciudadana que convirtió a la localidad en un punto de referencia y de encuentro que a su vez en años anteriores permitió el ingreso de los buses intermunicipales, acercando el comercio de los Municipios aledaños a la capital hasta la llegada del Sistema de Integrado de Transporte (SITP) potenciando la economía local.

Dentro de los temas culturales, resaltan la conformación de grupos juveniles y artísticos, que han permitido reconocer a la Localidad desde este ámbito, sin embargo, recalcan que existen espacios limitados para las prácticas de estos; por lo que sugieren que en los bajos del viaducto de Línea 1 del Metro, se cuenten con espacios de práctica cultural como plazoletas, media torta que posibiliten las expresiones artísticas como teatro, grupos musicales, de baile y grafiti dando continuidad a la propuesta de un corredor turístico que permita el ingreso a la Localidad de una manera segura.

El recorrido fue acompañado por una lideresa, observando las problemáticas más sentidas por la comunidad, donde la líder comunitaria manifestaba que las basuras afectaban, junto con la invasión del espacio público, zonas de tolerancia y lugares de ejercicio sexual, presencia de habitantes de calle, generando una zona insegura en el trazado del metro.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

En el recorrido la líder manifestó que, la razón por la cual las personas llegan a Mártires es porque es una localidad muy central y además por temas comerciales, debido a la existencia de San Andresito San José, también por compra de materiales de construcción y algunas de las personas que trabajan en la Alcaldía local y en los ministerios se van a vivir a Mártires. Lo anterior, se puede comprar con lo mencionado en los ejercicios participativos en donde mencionaron que el metro lo veían como una oportunidad para ayudar a mejorar el sector y que era importante destacar las potencialidades de la localidad para aprovechar el flujo de personas que se presentaría con la puesta en marcha del sistema, por lo que esperan que aporte al crecimiento laboral y fortalecimiento del comercio.

La líder comentó que los habitantes de la localidad sienten temor de que cuando haya un estallido social, los manifestantes intenten dañar la infraestructura del metro, lo que quiere decir que están buscando cuidarlo y protegerlo y que es importante implementar la cultura.

Imagen 31. Mapa parlante Puente Aranda



Fuente: propia de consultoría



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

En esta localidad se llevó a cabo un mapa parlante con la participación de varios líderes comunitarios, representantes de los barrios El Remanso, El Guacal y Los Sauces. Durante el encuentro, los asistentes compartieron sus experiencias y puntos de vista sobre la realidad de su localidad, lo que permitió identificar necesidades, fortalezas del territorio.

De acuerdo a los ejercicios participativos se identificó que la localidad de Puente Aranda es mixta, ya que cuenta con amplia zona residencial y se destaca como el principal centro industrial y comercial de la capital, donde predomina un gran extensión de industrias y bodegas, alberga empresas dedicadas a sectores como plásticos, textiles, mueblerías y talleres de mecánica automotriz, quienes a futuro serán beneficiados con la operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá por su cercanía, por lo que será potenciado este sector comercial que mueve gran parte de la economía de la localidad.

Una preocupación manifestada por los asistentes al mapa parlante fue el tema de la inseguridad, debido a la presencia de delitos comunes como el robo, el hurto a vehículos y problemas de pandillismo, lo cual se ha incrementado según la comunidad por los cierres para la construcción del Metro de Bogotá, debido a la ubicación de polisombra y a que las vías se encuentran cerradas, ya que se vuelve una zona fácil para cometer robos a los ciudadanos y también para hacer hurtos a la obra en relación a herramientas y maquinaria, lo que hace que se conviertan las zonas aledañas al metro en sectores muy inseguros.

La localidad también se caracteriza por aspectos como el arte urbano, resaltando el grafismo y las muestras culturales que enriquecen el entorno urbano de la localidad, por lo que en la realización del mapa parlante se destacaron imaginarios de la comunidad, para que debajo del viaducto del Metro se tenga una galería de arte, que se genere por medio de un concurso con la Alcaldía, además se imaginan que el Metro embellezca el sector y que la parte urbanística ubique jardines, árboles y que eso atraiga a más visitantes y turistas.

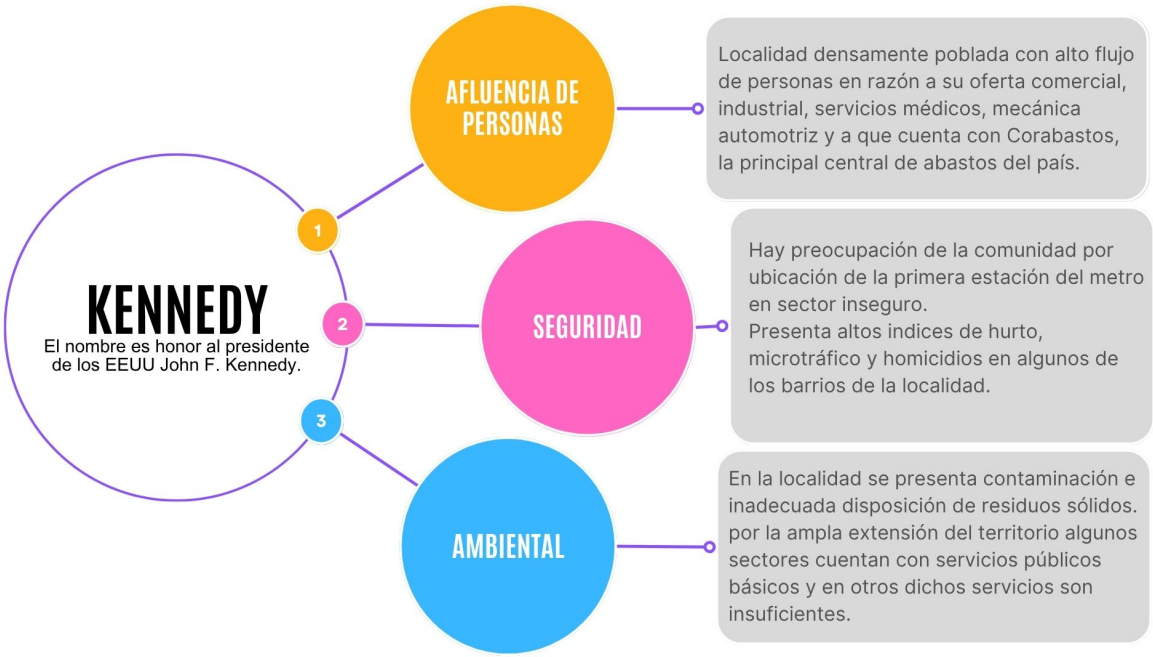
El recorrido contó con la participación de dos lideres comunitarios, en donde se observó que los locales comerciales cuentan con amplios andenes que a la fecha no han sido intervenidos por la obra, adicionalmente, se tuvo la oportunidad de hablar con uno de los propietarios de un almacén de muebles, quien mencionó que

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

en este momento no estaban afectados por las obras, pero que la preocupación colectiva que tienen es cuando el metro entre en funcionamiento, porque piensan que ya no van a contar con zonas de parqueo para los visitantes compradores.

Los líderes mencionaron que esperaban que con la puesta en marcha del metro se pudiera fortalecer el comercio de la localidad por la llegada de nuevas personas y turistas, porque se le facilitaría la llegada a este sector por la estación del metro, esto teniendo en cuenta que no todos los compradores llevan vehículo particular.

Imagen 32. Mapa parlante Kennedy



Fuente: propia de consultoría

En la localidad de Kennedy se realizaron un total de 10 mapas parlantes, con la participación de 201 personas, entre líderes comunitarios, estudiantes de instituciones educativas y habitantes de barrios como Las Vegas y el Conjunto Residencial Las Margaritas. Es importante resaltar que Kennedy fue la localidad con mayor número de mapas desarrollados, lo cual se explica por su gran extensión territorial y por ser una de las zonas más densamente pobladas de Bogotá. Además,

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

se evidenció una destacada participación comunitaria, especialmente por parte de los líderes locales. Esta disposición quedó reflejada en el ejercicio realizado en el barrio Las Vegas, que registró la mayor asistencia entre todos los mapas parlantes aplicados.

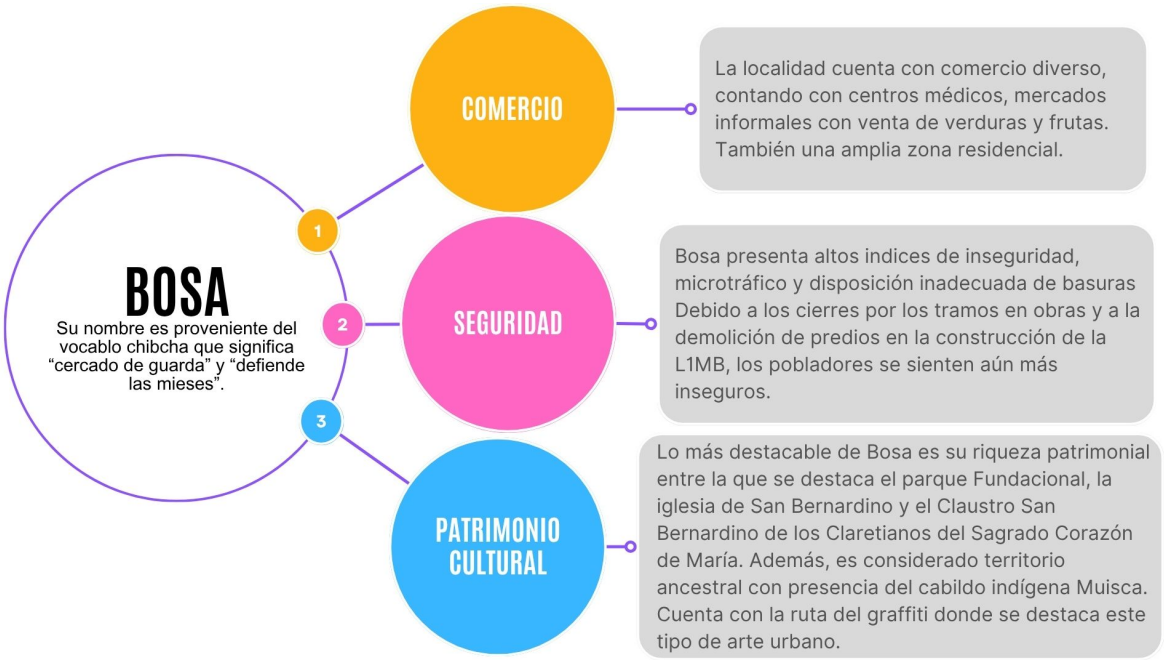
Esta localidad es caracterizada por su desarrollo económico, cuenta con amplias zonas comerciales y una gran cantidad de empresas e industrias, principalmente por la presencia de Corabastos, lo que moviliza gran parte del comercio de Bogotá, por lo que la comunidad lo identifica como un referente muy importante y mencionan que en ese lugar se encuentra todo lo necesario en cuanto a abastecimiento, no solo para los habitantes de la localidad, sino para el distrito en general. Sin embargo, mencionaron que en los alrededores de Corabastos se presenta bastante inseguridad, lo que hace una zona difícil para transitar.

De igual manera, dentro del ejercicio participativo, se identificaron situaciones como la inseguridad, donde la comunidad mencionó que la primera estación del Metro se va a ubicar en un sector muy inseguro (zona de recicladores y consumo de sustancias psicoactivas), por lo que desde el Metro de Bogotá tendrán que revisar temas de seguridad y cuidado en el sector. Además, la comunidad manifiesta problemáticas en la localidad como la delincuencia, el microtráfico, el expendio de drogas y el consumo de sustancias psicoactivas. El Amparo, Patio bonito y María Paz, se consideran barrios muy inseguros, no solo en Kennedy, sino en general para toda la ciudad; ya que son asumidos como de los más peligrosos, lo cual coincidió con lo manifestado por las personas en todos los mapas parlantes. Otras problemáticas que la comunidad destaca en la localidad están relacionadas con la contaminación, el manejo de basuras y las viviendas que se encuentran sin licencias puntualmente en el barrio Las Vegas.

Con relación a la construcción y operación de la Primera Línea del Metro de Bogotá se evidenció en el recorrido que en la localidad de Kennedy se tiene cercanía con centros hospitalarios, centros de salud oral particulares, almacenes de ventas de productos ortopédicos, droguerías, centros médicos particulares, situación que permitirá que, cuando entre en operación esta Primera Línea se potencie este sector salud en la localidad, ya que las personas podrán acceder a estos servicios.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 33. Mapa parlante Bosa



Fuente: propia de consultoría

En esta localidad se efectúo un mapa parlante el cual integró un grupo de mujeres y comunidad en general.

En esta localidad se llevó a cabo un mapa parlante con la participación de un grupo de mujeres y miembros de la comunidad en general. Durante la actividad, se generó un espacio de diálogo en el que los participantes compartieron sus experiencias, inquietudes y propuestas relacionadas con su entorno, permitiendo así visibilizar las problemáticas y fortalezas del territorio.

Los asistentes al mapa parlante manifestaron que la localidad de Bosa es un "Territorio ancestral entre patrimonio y progreso", ya que cuenta con riqueza patrimonial como el Cabildo Indígena Muisca, el Parque Fundacional y la Ruta del Grafiti. Además, en temas de patrimonio destacan la Iglesia de San Bernardino, el Claustro San Bernardino los Claretianos del Sagrado Corazón de María y la importancia del barrio El Regalo, ya que es un lugar emblemático de la localidad.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

De acuerdo con los ejercicios participativos se logró identificar que, en la localidad de Bosa se cuenta con un comercio diverso, contando con centros médicos, mercados informales con venta de verduras y frutas provenientes de Corabastos, también una amplia zona residencial como conjuntos de viviendas y casas de 2, 3 y 4 plantas.

La comunidad identifica sitios de inseguridad, donde existen varios sitios de reciclaje, mal manejo de basuras, lugares de expendio de sustancias psicoactivas. Además, los líderes manifiestan que la inseguridad ha aumentado por el tema de los cierres de los tramos de las obras del Metro de Bogotá, ya que hay predios que se han demolido para la ampliación de la vía y se convierten en sitios baldíos, donde se pueden presentar hurtos.

En el mapa parlante la comunidad manifestó con gran anhelo el avance de las obras del Metro de Bogotá, reconociendo espacios de encuentro como las huertas urbanas que son motivo de trabajo con la comunidad en pro del barrio El Regalo y de la localidad misma.

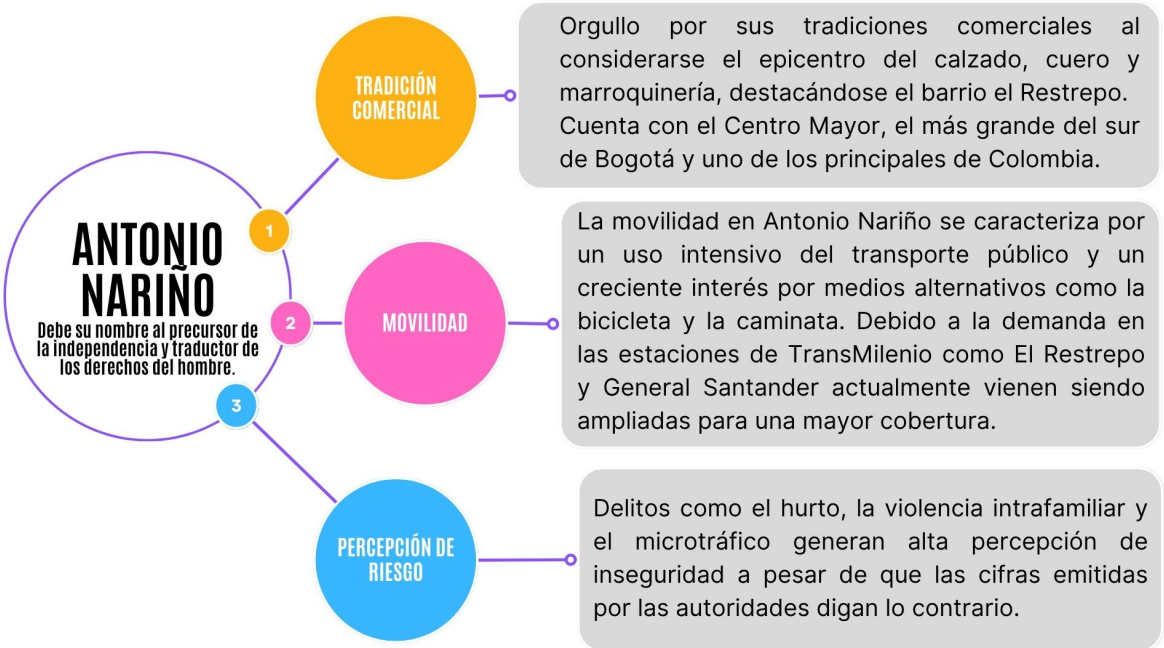
En el recorrido la comunidad resaltó la importancia cultural de la localidad por la presencia del cabildo indígena muisca, lo cual coincide con lo manifestado en el mapa parlante, donde los asistentes destacaron la parte cultural y de patrimonio de la localidad, que de hecho una de las acompañantes del recorrido pertenece a esta comunidad indígena.

En lo que tiene que ver con la percepción o imaginarios de los habitantes de Bosa con relación al Metro de Bogotá, en el recorrido mencionaron que se sienten positivos y esperanzados, porque será de mucha ayuda para las personas que se deben trasladar hacia el norte y centro de la ciudad, porque lo podrán hacer en menos tiempo.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Imagen 34. Análisis de localidad Antonio Nariño



En la localidad de Antonio Nariño no se logró desarrollar mapa parlante, debido a que, pese a los diferentes intentos de concertar el espacio con los líderes comunitarios, ellos cancelaban el encuentro o no asistían, por lo que no fue posible llevar a cabo esta actividad; sin embargo, por parte del equipo consultor se realizó recorrido en la localidad, el cual se efectuó desde la avenida carrera 30 con calle 1 hasta avenida Caracas con calle 1.

Durante el recorrido se logró evidenciar que, la localidad cuenta con variedad de comercio automotriz, especialmente en venta de repuestos y talleres especializados en mecánica, también se observó comercio relacionado con venta de comidas rápidas, supermercados, y algunas tiendas pequeñas típicas de barrio, así como bares y lugares de entretenimiento nocturno. Por otro lado, se identificaron algunas problemáticas como el mal manejo de residuos y desechos, que obstaculizan el paso en algunos de los sectores que están habilitados para el paso de los peatones, adicionalmente se observó la presencia de habitantes de calle a lo largo del trazado de la línea 1 del Metro de Bogotá.

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

10.1 Interpretación de imaginarios y percepción de los asistentes a los ejercicios participativos.

A continuación, se presentan los imaginarios y percepciones que se lograron evidenciar a partir del desarrollo de los mapas parlantes, reuniones y observación participante en cada una de las localidades del área de influencia directa de la L1MB.

Tabla N° 16. Interpretación de imaginarios y percepciones ciudadanas.

Expectativas y motivaciones	Emociones	Comportamientos y Actitudes
Reducción en tiempos de viaje. Generación de empleo. Transporte seguro y confiable. Orden y aseo dentro del sistema. Costo del pasaje y su articulación con los otros sistemas de transporte. Mejor articulación del sistema de transporte – SITP. Disminución de la congestión vehicular, mejorando la movilidad. Renovación del espacio público. Valorización de predios. Renovación urbana y comercial. Generación de empleo directo e indirecto. Un sistema más equitativo y accesible. Comunicación clara y oportuna con las comunidades. Beneficios ambientales al ser un metro 100% eléctrico. Beneficio para población especial en el precio del pasaje. Que se cumpla con el cronograma e inicie operación en el 2028.	**Esperanza** por mejorar la movilidad del distrito, la reducción del tiempo de desplazamiento y el desarrollo urbano. **Temor** que en el metro se repliquen conductas negativas de otros sistemas de transporte. **Molestia** por los cierres viales, ruido, polvo, congestión y otras incomodidades durante la obra. **Alegría** por contar con un sistema de transporte moderno que represente progreso para la ciudad. **Orgullo** por tener un sistema de transporte con alta tecnología que sitúa a Bogotá a la altura de otras ciudades con metro. **Incertidumbre** por los cambios que trae la obra, las afectaciones temporales y los posibles impactos en el entorno.	Indiferencia ante la obra de algunas localidades como Antonio Nariño. Aceptación por el desarrollo de la obra. Cumplir con las normas de uso del sistema. No hay un adecuado manejo de residuos sólidos en las nueve localidades del AID. Los comerciantes formales se han vinculado a las actividades propuestas por el concesionario. Desgaste de la participación comunitaria por la multiplicidad de actividades por parte de las diferentes entidades. Compromiso y seguimiento activo al avance de obra por parte de los líderes comunitarios. (Chapinero, Teusaquillo y Barrios Unidos). Manifestaciones sociales por afectaciones e inconformidades en el desarrollo de la obra.

Preocupaciones	Emociones	Creencias



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Ocupación del espacio público en los bajos de viaducto: les preocupa que se generen ventas informales, que haya presencia de habitantes de calle y que se usen los espacios para dejar grafitis. **Que se repitan las experiencias que han ocurrido con otros medios de transporte:** ventas informales, inseguridad en el sistema y evasión de pago. Manejo de los residuos en alrededores del metro. Que el metro tenga sobrecostos, demoras y corrupción.	**Curiosidad** frente a cómo será el sistema, cómo funcionará y cómo impactará su cotidianidad. Miedo a perder la vivienda, la afectación del comercio o a los impactos ambientales y sociales. **Desconfianza** en las instituciones, en la ejecución del proyecto y en la promesa de beneficios futuros. **Nostalgia** de las personas que deben dejar sus viviendas o negocios por la adquisición predial. **Rabia** por sentirse excluidos del proceso, por la falta de información clara o por decisiones impuestas.	El metro de Bogotá será una realidad, siendo una solución para los problemas de la movilidad que enfrenta la ciudad. (Bosa, Kennedy, Puente Aranda, Los Mártires, Chapinero, Barrios Unidos). El metro de Bogotá no será una realidad, se convertirá en un elefante blanco, que nunca será culminado. (Santa Fe) El metro tendrá un costo de pasaje elevado. El metro de Bogotá debió ser subterráneo porque implicaba menos costos y menor tiempo de construcción. Bogotá es de todos y de nadie. Cada cambio de administración borrón y cuenta nueva. Hasta que no estén en marcha los trenes no hay nada seguro. La obra no avanza por culpa del gobierno nacional. Bogotá está a dos horas de Bogotá.

11 DINÁMICAS COMPORTAMENTALES CIUDADANAS, CAPACIDADES DE TRANSFORMACIÓN SOCIAL Y CULTURAL

11.1 Transformaciones sociales

La L1MB ha intensificado dinámicas de interacción entre la ciudadanía y las instituciones. En localidades como Bosa, Kennedy, Puente Aranda y Antonio Nariño, donde predomina una población trabajadora, se han fortalecido redes comunitarias, promoviendo procesos de participación en torno al proyecto.

En Los Mártires y Santa Fe, históricamente afectadas por fragmentación social y procesos de exclusión, el metro se percibe como una oportunidad para revitalizar sectores en deterioro. La posibilidad de una mejor conectividad ha fomentado un sentido de pertenencia y expectativa por una ciudad más integrada.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

En las localidades de Teusaquillo, Barrios Unidos y Chapinero ha experimentado una creciente preocupación ciudadana por los efectos de la obra en su patrimonio arquitectónico y urbano. Las comunidades locales han comenzado a activar procesos de veeduría ciudadana y defensa del espacio público, para hacer seguimiento a los impactos de la obra y defender los intereses barriales promoviendo un diálogo entre habitantes tradicionales, jóvenes universitarios y nuevos residentes.

11.2 Transformaciones culturales

La construcción de la L1MB ha generado un cambio en las representaciones culturales del espacio urbano y en las formas de apropiación del territorio.

En sectores como Chapinero y Teusaquillo, tradicionalmente asociados a la clase media y con una identidad urbana consolidada, se reconfigura la idea de movilidad y uso del espacio público. Se evidencia una creciente aceptación del transporte público masivo como alternativa frente al vehículo privado, lo cual ha generado debates sobre sostenibilidad, diseño urbano y convivencia en el espacio compartido.

En Santa Fe y Los Mártires, se han impulsado iniciativas culturales para preservar la memoria de territorios en transformación, a través de actividades como los “mapas parlantes” o recorridos. Estos espacios han servido para documentar las historias barriales y resignificar la relación entre comunidad y territorio, en zonas marcadas por cambios intensos y procesos de renovación urbana.

Puente Aranda y Antonio Nariño, con fuerte identidad obrera y comercial, han activado dinámicas culturales centradas en la defensa del paisaje urbano y las redes barriales. Aquí, la cultura del trabajo, el comercio tradicional y la organización comunitaria alimentan una narrativa de resistencia frente a los impactos de las obras, pero también de esperanza por una movilidad más digna.

En Barrios Unidos, donde conviven sectores industriales, residenciales y de servicios, la transformación cultural gira en torno al debate sobre el uso mixto del suelo y la evolución del barrio como espacio híbrido. Las prácticas culturales emergentes apuntan a la recuperación del espacio público como lugar de encuentro entre comunidades diversas.

@elmetrobogota



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

En Kennedy y Bosa, la dimensión cultural del metro ha estado muy vinculada a la participación comunitaria. A través de encuentros ciudadanos, jóvenes, colectivos barriales y organizaciones culturales han encontrado en el metro una oportunidad para visibilizar su identidad territorial, expresar sus inquietudes y generar narrativas de transformación y futuro, especialmente en sectores históricamente excluidos.

11.3 Transformaciones económicas

El trazado del metro ha dinamizado la economía urbana en distintos niveles. En Kennedy, Bosa y Puente Aranda, se observa una valorización progresiva del suelo y una transformación en el tejido comercial, con expectativas de renovación urbana, nuevos servicios y atracción de inversión. No obstante, también emergen tensiones por posibles procesos de gentrificación y desplazamiento de población vulnerable.

En Chapinero, Barrios Unidos y Teusaquillo, zonas con infraestructura más consolidada y mayor presencia de sectores empresariales y de servicios, se han activado dinámicas de inversión privada, especialmente en proyectos inmobiliarios y oficinas. La conectividad que brindará la L1MB es vista como una ventaja competitiva para los negocios, generando nuevas oportunidades, pero también presiones sobre el uso del suelo.

En Antonio Nariño y Los Mártires, con fuerte presencia del comercio tradicional y popular, la obra ha generado incertidumbre por las afectaciones en el flujo de clientes y el acceso vehicular durante las etapas constructivas. Sin embargo, a largo plazo, se reconoce el potencial del metro para revitalizar estos corredores económicos mediante mejor accesibilidad y aumento de la demanda.

Santa Fe, por su parte, experimenta una transformación económica ligada al reordenamiento del espacio urbano y la apuesta por la formalización de actividades económicas. La llegada del metro se vincula con procesos de renovación comercial, cambios en las dinámicas de turismo, y nuevas oportunidades para el sector hotelero y gastronómico, aunque también se enfrentan riesgos de desplazamiento de sectores informales y de encarecimiento del entorno.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

11.4 Transformaciones institucionales

La implementación de la L1MB ha exigido una mayor articulación entre secretarías y entidades del distrito, gobierno local y comunidades. Este proceso ha generado cambios institucionales diferenciados según las características y necesidades de cada localidad.

En Kennedy y Puente Aranda, donde el impacto de las obras es más directo y extenso, se han fortalecido las capacidades institucionales para el acompañamiento social, la gestión predial y la atención a residentes afectados por procesos de reasentamiento. Entidades como la Empresa Metro de Bogotá (EMB), la Secretaría de Gobierno y la Caja de la Vivienda Popular han tenido presencia constante en el territorio, activando canales de comunicación y atención comunitaria.

En Antonio Nariño y Los Mártires, se han desarrollado estrategias interinstitucionales para mitigar los impactos sobre el comercio local y garantizar la movilidad en zonas con alta densidad de población y actividad económica. La articulación con la Secretaría de Desarrollo Económico y el IDPC (Instituto Distrital de Patrimonio Cultural) ha sido clave para proteger el patrimonio y apoyar la transición comercial durante las obras.

Santa Fe y Barrios Unidos han sido escenarios de coordinación entre entidades distritales y universidades, colectivos culturales y organizaciones barriales para facilitar procesos de pedagogía ciudadana, apropiación del espacio y seguimiento a los cambios urbanos. Aquí, el IDPAC y la Secretaría de Cultura han impulsado acciones que combinan gestión institucional con reconocimiento de las dinámicas culturales del centro de la ciudad.

En Chapinero y Teusaquillo, la transformación institucional ha estado asociada al diálogo técnico con sectores académicos, gremiales y residentes organizados. Estas localidades han planteado debates sobre movilidad sostenible, impacto en la infraestructura urbana consolidada y participación en la toma de decisiones. La L1MB ha forzado a las instituciones a generar respuestas más especializadas y sensibles a contextos con mayor capacidad de exigencia ciudadana.

En conjunto, la obra ha promovido nuevos modelos de gobernanza territorial, donde las entidades deben articular la planeación técnica con el reconocimiento de los

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

intereses y tensiones locales, fortaleciendo así el vínculo entre gestión institucional y participación ciudadana.

12 EXPECTATIVAS Y OPINIONES FRENTE A LA L1MB

Al realizar los ejercicios participativos en cada una de las localidades del área de influencia directa a la L1MB, las comunidades expresaron ideas y opiniones frente al impacto que genera la construcción de la L1MB en sus sectores y barrios, los cuales se relacionan a continuación:

- La primera estación del Metro está siendo ubicada en un sector muy inseguro de la localidad Kennedy, ya que es un lugar donde se ubican recicladores y habitantes de calle.
- Los habitantes ven como aspecto positivo que el sistema Metro tenga considerado la construcción de 6 estaciones en la localidad de Kennedy en tanto es una de las más grandes del distrito.
- Los asistentes a los ejercicios participativos en varias localidades imaginan en los bajos del viaducto la configuración de zonas verdes que permitan generar un mejor aspecto y eviten que dichos espacios sean utilizados para el consumo de sustancias psicoactivas o por vendedores informales.
- En contraste con lo anterior algunas personas sugieren que se habiliten espacios dentro de las estaciones del sistema Metro para ubicar puestos de comida y zonas de comercio.
- Los ciudadanos esperan que el sistema Metro se articule con otros sistemas de transporte y visualizan que en algunos tramos estos medios de transporte alternativo puedan pasar por debajo del viaducto.
- Otras ideas que se plantean desde las localidades para implementar en los bajos del viaducto incluyen la construcción de espacios de esparcimiento como parques, zonas de proyección con graderías y ciclo-rutas que sean utilizados por los diferentes grupos etarios.
- En general las personas de las ocho localidades que participaron en los ejercicios participativos esperan que al viajar en el sistema metro se sientan

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

seguros, que disminuyan los tiempos de desplazamiento y que contribuya a mejorar la movilidad del distrito.

- Se espera que al interior del sistema Metro se mantenga la señalización que identifica las sillas reservadas para personas con discapacidad, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas con niños en brazos.
- Con la puesta en marcha del metro de Bogotá, los ciudadanos esperan una redistribución efectiva de la carga de usuarios que actualmente recae sobre el Sistema Integrado de Transporte Público - SIP (que incluye los servicios zonales, multimodales y TransMilenio). Esta redistribución permitiría descongestionar el sistema existente, mejorar la calidad del servicio y optimizar la movilidad en la ciudad.
- El Metro permitirá acercar a la ciudadanía a diferentes lugares de interés, posibilitando llegar a sitios distantes en menor tiempo.
- Con el tiempo, las personas esperan que las líneas del Metro abarquen más territorio o se articule con otros sistemas en especial a destinos donde se dificulta la movilidad.
- La comunidad del área de influencia directa de L1MB espera que con la puesta en operación del Metro se disminuya el uso de vehículos particulares, generando una reducción de trancones y del índice de accidentes. Sería una alternativa nueva de transporte para las personas, lo que permitiría posiblemente aportar a mejorar el orden público. Muy seguramente cuando comience a operar el Metro por la novedad todos van a querer montar en él lo que va a complicar su uso, pero con el tiempo se van a ir acostumbrando y van a ir optando entre el Metro y TransMilenio según sea la ruta.
- La ciudadanía espera que en el sistema se cuente con una información clara sobre los tiempos de espera y traslado de una estación a otra, formación sobre los comportamientos deseables en el momento de usar el sistema, que se mantenga en adecuadas condiciones de aseo, mantenimiento periódico de los trenes, que tenga wifi gratis y con puntos de recarga de celular.
- La puesta en operación del Metro de Bogotá beneficiará las familias del área de influencia directa por la cercanía de las estaciones a puntos estratégicos de la ciudad.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- En general las personas esperan que el costo del pasaje sea con precios asequibles en especial para personas con discapacidad y adulto mayor e integradas con los demás sistemas de transporte masivo.
- El Metro representa una oportunidad para potenciar los aspectos positivos de las localidades que atraviesa. El aumento del flujo de personas puede impulsar el crecimiento económico, laboral, cultural y turístico, al tiempo que contribuye a la dinamización del entorno y a la mejora de la seguridad en los sectores beneficiados.
- Una vez terminadas las obras de la L1MB, se espera que mejore la oferta de los comercios formales a lo largo del trazado.
- La comunidad manifiesta que cuando entre en operación el Metro de Bogotá esperan contar con una oficina de atención al usuario y una de primeros auxilios en cada estación. Se espera que dentro del Metro haya una verdadera cultura y valores en donde todos puedan viajar y sentirse tranquilos, para ello proponen realizar pedagogía social desde ya, desde antes de que se inaugure, para que no suceda lo mismo que con TransMilenio en términos de hurtos, ventas informales al interior, colados y otros.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

Tabla N° 17. Cronograma aplicación instrumentos

FECHA	DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDAD	LUGAR
10/03/2025	Recorrido por los barrios de la localidad de Chapinero ubicados en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá, para conocer las dinámicas sociales y culturales del territorio	Porciúncula, Lago Gaitán, Quinta Camacho, Chapinero Central, Sucre, Chapinero Norte y Marly
	Recorrido por los barrios de la localidad de Barrios Unidos ubicados en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá, para conocer las dinámicas sociales y culturales del territorio	
11/03/2025	Recorrido por los barrios de la localidad de Kennedy ubicados en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá, para conocer las dinámicas sociales y culturales del territorio	Provivienda oriental, Hipotecho Occidental, Ciudad Kennedy, Provivienda Occidental, Alquería la Fragua Norte, Provivienda, Villa Nelly III Sector, Chucua de la Vaca I, Gran Britalia I.
	Recorrido por los barrios de la localidad de Kennedy ubicados en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá, para conocer las dinámicas sociales y culturales del territorio	Ciudad Kennedy Sur, Ciudad Kennedy Occidental, Ciudad Kennedy Oriental, Ciudad Kennedy Central, Pastrana, Las Margaritas, Tintalito, Dindalito, Timiza, Timiza C y Tocarema
	Recorrido por los barrios de la localidad de Puente Aranda ubicados en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá, para conocer las dinámicas sociales y culturales del territorio	Remanso Sur, Remanso, San Eusebio, Alcalá, Autopista Muzú, Autopista Muzú Oriental, Tejar, Autopista Sur y Provivienda Norte
12/03/2025	Recorrido por los barrios de la localidad de Santa Fe ubicados en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá, para conocer las dinámicas sociales y culturales del territorio	San Diego, Sagrado Corazón, Samper, Santa Inés, La Alameda, La Capuchina y San Bernardino



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

FECHA	DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDAD	LUGAR
	Recorrido por los barrios de la localidad de Mártires ubicados en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá, para conocer las dinámicas sociales y culturales del territorio	La Estanzuela, La Favorita, Santa Fe, San Victorino, Voto Nacional, Eduardo Santos, El Vergel y Santa Isabel Sur.
13/03/2025	Recorrido por los barrios de la localidad de Bosa ubicados en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá, para conocer las dinámicas sociales y culturales del territorio	El Porvenir
	Recorrido por los barrios de la localidad de Antonio Nariño ubicados en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá, para conocer las dinámicas sociales y culturales del territorio	La Hortua, La Fragüita, San Antonio, Fragua y SENA.
14/03/2025	Recorrido por los barrios de la localidad de Teusaquillo ubicados en el área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá, para conocer las dinámicas sociales y culturales del territorio	Quesada, Chapinero Occidental, La Magdalena, Palermo, Teusaquillo, Armenia y Santa Teresita
25/03/2025	Mapa Parlante No.1 con comunidad del Barrio las Vegas.	Calle 42 G A Bis# 89 C-43- Salón Comunal Barrio Las Vegas- Localidad Bosa
	Mapa Parlante No. 2 Conjunto las Margaritas	Calle 49 Sur # 89B-30 Conjunto residencial Las Margaritas- Localidad de Kennedy
26/03/2025	Mapa Parlante No. 3 Colegio Ateniense	Cra. 79 B No. 41 A 76 Sur- Localidad Kennedy
	Mapa Parlante No. 4 Colegio Ateniense	Cra. 79 B No. 41 A 76 Sur- Localidad Kennedy
	Mapa Parlante No. 5 Colegio Ateniense	Cra. 79 B No. 41 A 76 Sur- Localidad Kennedy
	Mapa Parlante No. 6 Colegio Ateniense	Cra. 79 B No. 41 A 76 Sur- Localidad Kennedy
	Mapa Parlante No. 7 Colegio Ateniense	Cra. 79 No. 40 A 51 Sur. Interior 01 - Localidad Kennedy

@elmetrobogota



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

FECHA	DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDAD	LUGAR
	Mapa Parlante No. 8 Colegio Ateniense	
	Mapa Parlante No. 9 Colegio Ateniense	
	Mapa Parlante No. 10 Colegio Ateniense	
27/03/2025	Mapa Parlante No. 11 Biblioteca Ricaurte	Biblioteca Ricaurte - Localidad de los Mártires
	Mapa Parlante No.12 Biblioteca Ricaurte	Biblioteca Ricaurte - Localidad de los Mártires
	Mapa Parlante No.13 Biblioteca Ricaurte	Biblioteca Ricaurte - Localidad de los Mártires
28/03/2025	Mapa Parlante No. 14 Colegio San Felipe Nery	Carrera 28 # 77B-7 Localidad de Barrios Unidos
	Mapa Parlante No. 15 Colegio San Felipe Nery	
	Mapa Parlante No. 16 Colegio San Felipe Nery	
	Mapa Parlante No. 17 Colegio San Felipe Nery	
	Mapa Parlante No. 18 Salón Comunal Teusaquillo	Carrera 17 # 60-51 Salón Comunal Localidad de Teusaquillo
	Mapa Parlante No. 19 CEFORVIG LTDA	Calle 70 A Bis # 17-29 Academia de Vigilancia CEFORVIG LTDA- Localidad de Barrios Unidos
08/04/2025	Mapa Parlante con la Asociación de hombres y mujeres de Colombia de la Localidad de Bosa	Cl 57 C SUR 90 B 26 Barrio El Regalo
	Mapa Parlante con la comisión de movilidad de la localidad de Teusaquillo	Alcaldía local de Teusaquillo Transversal 18 Bis # 38 - 41
	Mapa Parlante con líderes y presidentes de JAC de la Localidad Puente Aranda	Diagonal 16 # 31-75 SUR Barrio el Remanso
09/04/2025	Mapa Parlante con mujeres de la localidad de Santa Fe	Carrera 6 #14-98 piso 4 Ed. Condominio Parque Santander, Barrio Las Nieves
10/04/2025	Presentación de Resultados del Direccionamiento Estratégico con el gerente de Metro de Bogotá	Oficinas de la Empresa Metro de Bogotá
30/04/2025	Mapa Parlante con comunidad en general de la Localidad de Chapinero	Centro Comercial Avenida Chile Torre C Piso 3 - Oficina 302 Calle 72 # 10 - 34



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

FECHA	DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDAD	LUGAR
19/05/2024	Recorrido de reconocimiento del área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá - Localidad de Bosa	Calle 49 Sur con carrera 99
	Recorrido de reconocimiento del área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá - Localidad de Puente Aranda	Avenida 1 de mayo con transversal 53.
20/05/2024	Recorrido de reconocimiento del área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá - Localidad de Mártires	Avenida carrera 30 con calle 1
	Recorrido de reconocimiento del área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá - Localidad de Antonio Nariño	Avenida carrera 30 con avenida 1 de mayo
21/05/2024	Recorrido de reconocimiento del área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá - Localidad de Santa Fe	Avenida Caracas con calle 26.
	Recorrido de reconocimiento del área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá - Localidad de Teusaquillo	Avenida Caracas con calle 45, costado occidental sentido sur norte.
22/05/2024	Recorrido de reconocimiento del área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá - Localidad de Chapinero	Calle 72 con avenida Caracas
	Recorrido de reconocimiento del área de influencia de la Primera Línea del Metro de Bogotá - Localidad de Barrios Unidos	Calle 76 con avenida Caracas



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

13 CONCLUSIONES

- Dentro de los ejercicios participativos adelantados con las comunidades del área de influencia directa, se adelantaron 23 mapas parlantes, 12 recorridos por el trazado de la L1MB, acompañados por observación participante evidenciando la realidad social de las localidades, la percepción de los ciudadanos, las dinámicas socioambientales, económicas, culturales, expectativas y su interés en la construcción y puesta en marcha del metro de Bogotá.

- En las localidades de Kennedy, Puente Aranda, Barrios Unidos, Chapinero, Teusaquillo, Bosa, Mártires y Santa Fe se observó una buena disposición de la comunidad al momento de participar en los mapas parlantes, lo que muestra su interés en vincularse en los procesos de planeación y toma de decisiones relacionadas con el proyecto de construcción y puesta en marcha del metro.

- En cuanto a la localidad de Antonio Nariño se nota cierta indiferencia, frente a las acciones comunitarias que desarrolla el Metro de Bogotá, lo que lleva a que no se participe en los llamados para la realización de actividades, esto se puede deber a que el proyecto no afecta directamente la localidad por lo que solo están a la expectativa de los aspectos positivos que puede generar el sistema Metro en su operación.

- En las localidades de Chapinero, Barrios Unidos y Teusaquillo se evidenció una organización activa por parte de sus liderazgos comunitarios, orientada a hacer seguimiento a los impactos generados por la construcción de la Línea 1 del Metro de Bogotá. Estos actores han buscado establecer canales de diálogo y articulación con el concesionario Metro Línea 1 S.A.S. y con la Empresa Metro de Bogotá, con el fin de gestionar de manera conjunta los efectos derivados de las obras y promover soluciones en coordinación con las entidades distritales y locales competentes.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- En localidades como Mártires y Santa Fe hay mucha expectativa frente a la puesta en marcha del sistema Metro y confían que este ayudará a promover e impulsar las expresiones artísticas y patrimonio cultural de las diferentes localidades.

- Gracias a su trayectoria histórica, los asistentes a los ejercicios participativos manifestaron que muchos turistas llegan a Santa Fe, Chapinero y Teusaquillo para conocer un poco de su historia y de los lugares importantes de estos sectores.

- Frente a los temas de seguridad, se encontró que la comunidad de las ocho localidades que participaron en los ejercicios participativos percibe que los delitos en general se han incrementado impactando la calidad de vida y la sensación de tranquilidad en los diferentes sectores aledaños a la L1MB, generando una creciente preocupación, a medida que se desarrollan las obras.

- En el desarrollo de los mapas parlantes, la comunidad de las ocho localidades participantes, destacó que los problemas recurrentes a lo largo del trazado de la L1MB son la presencia de habitabilidad de/en calle, el manejo de basuras y la ocupación de espacio público, problemáticas evidenciadas en los recorridos realizados, donde la ciudadanía percibe que la intervención de las entidades competentes no es suficiente, y se observa un aumento acelerado de las problemáticas por la ejecución de las obras , esperando que con el inicio de la operación del sistema metro el entorno cambie.

- Con relación al tema de movilidad, en los ejercicios participativos que se tuvieron con la comunidad manifestaron la inconformidad por el tiempo de desplazamiento hacia sus lugares de trabajo o para otras actividades, expresando comentarios como: “Bogotá está a dos horas de Bogotá”, lo cual les resta tiempo de estar con la familia o realizar otras actividades personales.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- En los ejercicios participativos la ciudadanía refiere que el SITP permite evadir los trancones y dificultades de movilidad, pero coinciden en que el sistema es insuficiente para cubrir la creciente demanda de transporte; consideran que la construcción y puesta en operación de L1MB permitirá mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la posibilidad de disminuir los tiempos de traslado.

- La cultura ciudadana, más que un complemento, es un componente estructural en la consolidación de proyectos urbanos como el Metro de Bogotá. Lejos de reducir automáticamente resistencias, su abordaje temprano permite comprender, gestionar y transformar las tensiones sociales, los imaginarios colectivos y los patrones de comportamiento presentes en los territorios. Incorporarla desde el diseño hasta la operación contribuye a generar apropiación, sentido de pertenencia y corresponsabilidad, condiciones necesarias para una movilidad pública más humana, sostenible y respetuosa del entorno. De este modo, el metro se configura no solo como un sistema de transporte, sino como una plataforma de encuentro ciudadano y transformación cultural.

- En el desarrollo de los ejercicios participativos se observó que las localidades comparten características, que las distinguen y las enriquecen mutuamente, también se identifican muchas particularidades que las diferencian, tales como la población que las habita, los desplazamientos a los lugares de trabajo y la vocación propia de cada localidad contribuyen a consolidar a Bogotá como una ciudad incluyente, que une y respeta a la diversidad.

- En algunos espacios la comunidad manifestó que les parecía importante implementar procesos de apropiación, comportamiento y cuidado del Metro de Bogotá a través de estrategias educativas que permitan un uso adecuado del sistema, siendo tan exitosos como el Metro de Medellín, que es ejemplo en el país, por el cuidado y buen comportamiento.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- A partir de los ejercicios de observación participante, se identificó que, aunque la comunidad reconoce al concesionario como el principal ejecutor del proyecto, existe un desconocimiento generalizado sobre el rol, la misión institucional y las responsabilidades de la Empresa Metro de Bogotá. Esta percepción fragmentada evidencia la necesidad de fortalecer el posicionamiento estratégico de la entidad, tanto en términos de comunicación e imagen corporativa, como en su capacidad de relacionamiento directo con la ciudadanía. Aclarar los roles institucionales y mejorar la visibilidad de la Empresa Metro es fundamental para consolidar la legitimidad del proyecto y construir vínculos de confianza y transparencia con las comunidades involucradas.

- El diagnóstico evidenció una convivencia tensionada entre expectativas ciudadanas, imaginarios sobre lo público y una percepción ambigua del proyecto Metro. Se identifican prácticas de desconfianza institucional, fragmentación del tejido social y una baja apropiación del espacio urbano, lo cual influye directamente en la manera en que las comunidades se vinculan al proceso de construcción del Metro. Estas dinámicas revelan la necesidad de intervenir no solo la infraestructura, sino también los comportamientos sociales que pueden habilitar u obstaculizar su buen uso futuro.

- El diagnóstico mostró una importante capacidad organizativa en muchas localidades (JAC, colectivos culturales, redes comunitarias), que constituye una oportunidad estratégica para activar un modelo de cultura desde las redes existentes. Las comunidades no deben ser solo “receptoras” del metro, sino aliadas para su sostenibilidad.

- La transición del actual sistema de transporte al metro representa una oportunidad educativa para transformar hábitos de movilidad, fortalecer comportamientos cívicos, promover el uso consciente del espacio público, y cultivar valores como el respeto, la solidaridad y el cuidado. Pero para lograrlo, se requiere una intervención planificada, intencionada y constante, no episódica ni reactiva.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- El diseño e implementación de un modelo de cultura constituye una herramienta clave para consolidar un relacionamiento efectivo, coherente y sostenible con las comunidades. Este modelo no solo orienta la planificación y ejecución de actividades con los diferentes grupos de interés, sino que también establece lineamientos claros que guían la interacción institucional, fortalecen la confianza ciudadana y promueven la apropiación del proyecto. Además, permite alinear las acciones territoriales con principios de corresponsabilidad, respeto y participación, fundamentales para garantizar el éxito social del sistema metro.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

14 RECOMENDACIONES

- Es necesario fortalecer las estrategias de comunicación y relacionamiento con el fin de generar una mayor identidad institucional de la Empresa Metro de Bogotá y aumentar su reconocimiento dentro de la comunidad. Asimismo, se deben intensificar las acciones territoriales en las distintas localidades del área de influencia, promoviendo una mayor apropiación del proyecto y consolidando vínculos con los actores locales.

- Es fundamental que el personal de la Empresa Metro de Bogotá que participe en actividades con la comunidad esté plenamente identificado, portando los distintivos institucionales establecidos en el manual de imagen corporativa. Esto contribuye a fortalecer la presencia de la entidad en el territorio, generar confianza en la ciudadanía y garantizar coherencia con la identidad visual de la empresa.

- Es indispensable actualizar periódicamente las bases de datos de cada sector, ya que constituyen un insumo fundamental para garantizar una comunicación efectiva y mantener a la comunidad informada, vinculada y participativa en las actividades desarrolladas por la Empresa Metro de Bogotá.

- Se recomienda dar continuidad y fortalecer las estrategias de cultura ciudadana implementadas por la Empresa Metro de Bogotá, que permita generar en los usuarios comportamientos adecuados y sostenibles en el uso del sistema metro una vez comience la operación. Durante los ejercicios participativos, como los mapas parlantes, los asistentes expresaron su deseo de contar con un metro seguro, limpio y respetado por sus usuarios. En este sentido, es clave diseñar e implementar campañas pedagógicas permanentes, promover el sentido de pertenencia y corresponsabilidad ciudadana, y fomentar valores como el respeto, la solidaridad y el cuidado del espacio público, con el fin de garantizar que el sistema metro se mantenga en condiciones óptimas y se convierta en un referente de convivencia para la ciudad.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- Se recomienda dar continuidad y fortalecer las estrategias de cultura ciudadana lideradas por la Empresa Metro de Bogotá, con el objetivo de promover, desde antes del inicio de la operación, comportamientos adecuados, respetuosos y que puedan ser sostenibles en el tiempo, por parte de los futuros usuarios del sistema. Durante los ejercicios participativos —como los mapas parlantes—, los asistentes manifestaron su anhelo de contar con un metro seguro, limpio y valorado por sus ciudadanos.

- Es pertinente que la Empresa Metro de Bogotá de continuidad a los programas y espacios pedagógicos como es el caso del “Vagón Escuela”, “Recorriendo nuestro Metro” y “Cultura Movilidad Sostenible”, los cuales deben ser campañas que perduren en el tiempo, en las que no solo se informe, sino que inspiren apropiación, corresponsabilidad y sentido de pertenencia. Estas acciones deben centrarse en la promoción de valores fundamentales, como el respeto, la solidaridad y el cuidado de lo público, contribuyendo a que el sistema metro se consolide como un referente de convivencia urbana y cultura ciudadana para Bogotá.

- Es fundamental que la Empresa Metro de Bogotá fortalezca y diversifique los mecanismos de participación ciudadana, con el fin de facilitar que las comunidades expresen sus inquietudes, aportes y necesidades, complementando así el trabajo del Concesionario Metro Línea 1 S.A.S en la construcción de la L1MB. Para ello, se sugiere la creación de mesas de trabajo sectoriales, comités de seguimiento comunitario y espacios de diálogo abiertos y permanentes. Estos escenarios deben propiciar una participación, transparente y representativa. Asimismo, es clave que la Empresa continúe garantizando una comunicación clara, oportuna y accesible sobre los avances del proyecto, destacando los impactos y beneficios para cada una de las localidades del área de influencia.

- Es fundamental que la Empresa Metro de Bogotá garantice la inclusión y el acceso al sistema metro para todos los grupos sociales, en especial para las poblaciones en condición de vulnerabilidad, como personas migrantes, personas

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

con condiciones especiales, comunidades étnicas y otros colectivos históricamente excluidos. Mediante la implementación de estrategias que respondan a sus necesidades específicas, no solo en términos de accesibilidad física, sino también desde un enfoque social y cultural que asegure la participación de estos actores, con espacios de diálogo, consulta y toma de decisiones que promuevan su vinculación real y contribuyan a la construcción de un sistema de transporte verdaderamente incluyente, representativo y sensible a la diversidad del territorio.

- Es clave que la Empresa Metro de Bogotá dé continuidad y fortalezca la implementación de programas educativos orientados a promover la cultura ciudadana, el respeto por el sistema de transporte y la apropiación del proyecto por parte de la comunidad. La empresa ha desarrollado iniciativas destacadas como el 'Vagón Escuela', que acerca el conocimiento del metro a la ciudadanía de forma didáctica, la estrategia "Metro te acompaña" que propende por la articulación de diferentes instituciones y organizaciones comunitarias buscando dar solución a problemáticas presentes en cada localidad del AID a la L1MB y los encuentros pedagógicos con centros educativos, que fomentan el sentido de pertenencia desde edades tempranas. Estos programas deben ampliarse y adaptarse a las diferentes realidades locales y grupos etarios, utilizando metodologías participativas, lúdicas e inclusivas que faciliten el aprendizaje, incentiven el comportamiento cívico y fortalezcan el vínculo entre la comunidad y el sistema metro.

- La Empresa Metro de Bogotá debe implementar de manera periódica mecanismos de evaluación que permitan medir el impacto real de las acciones sociales, comunicativas y territoriales desarrolladas. Estos mecanismos deben involucrar activamente a las comunidades del área de influencia, recogiendo sus percepciones, experiencias y sugerencias para retroalimentar el proceso. A partir de los resultados obtenidos, es posible ajustar y rediseñar las estrategias, asegurando que respondan de manera efectiva a las necesidades, expectativas y dinámicas sociales del territorio, y fortaleciendo así la relación entre la empresa y la ciudadanía.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- Es importante que la señalética en los vagones y estaciones del sistema metro no solo cumpla una función informativa y orientadora, sino que también sirva como un canal estratégico para la divulgación de normas, deberes y derechos de los usuarios. Incorporar este contenido de manera clara, accesible e inclusiva contribuirá a fortalecer la cultura ciudadana, promover el uso adecuado del sistema y fomentar el respeto entre los usuarios. Esta estrategia debe estar articulada con campañas pedagógicas y de comunicación que refuercen los mensajes clave en todos los espacios del sistema.

- A partir de los ejercicios participativos desarrollados con las comunidades, se sugiere que la Empresa Metro de Bogotá contemple el aprovechamiento del espacio público y de los bajos del viaducto como escenarios para la promoción de expresiones artísticas y culturales. Esta propuesta responde al interés manifestado por la ciudadanía de contar con espacios accesibles, seguros y dinámicos que fortalezcan el tejido social, fomenten la apropiación del entorno urbano y visibilicen la diversidad cultural de los territorios.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

15 ANEXOS

Anexo N°1. Registro fotográfico.

Anexo N°2. Mapas parlantes.

Anexo N°3. Sistematización y análisis de recorridos y observación.

Anexo N°4. Interpretación encuesta de percepción Metro de Bogotá.

Anexo N°5. Aspectos de mejora según percepciones ciudadanas.

Anexo N°6. Mapa de actores.

Anexo N°7. Articulación análisis interno y externo.

Anexo N°8. Presentación "dinámicas comportamentales ciudadanas".



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

16 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Página oficial Metro de Bogotá. https://www.metrodebogota.gov.co/.
- Alcaldía Mayor de Bogotá. https://bogota.gov.co/.
- Lectura integral de realidades - Localidad de Chapinero. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-chapinero-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.
- Lectura integral de realidades - Localidad de Santa Fe. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-santa-fe-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.
- Lectura integral de realidades - Localidad de Bosa. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-bosa-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.
- Lectura integral de realidades - Localidad de Kennedy. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-kennedy-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.
- Lectura integral de realidades - Localidad de Barrios Unidos. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-Barrios-Unidos-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.
- Lectura integral de realidades - Localidad de Teusaquillo. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-Teusaquillo-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.
- Lectura integral de realidades - Localidad de Los Mártires. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-los-martires-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- Lectura integral de realidades - Localidad de Antonio Nariño. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-antonio-narino-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.

- Lectura integral de realidades - Localidad de Puente Aranda. 2023. https://www.integracionsocial.gov.co/images/_docs/2024/Transparencia/ETIS/07062024-puente-aranda-Boletin-Lectura-Integral-Realidades-2023.pdf.

- Alcaldía local de Chapinero. https://www.chapinero.gov.co/mi-localidad/conociendo-mi-localidad/historia.

- Alcaldía local de Chapinero. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Chapinero decidió en qué invertir los recursos locales con Presupuestos Participativos. Diciembre 2023. https://www.chapinero.gov.co/noticias/chapinero-decidio-invertir-los-recursos-locales-presupuestos-participativos?utm_source=chatgpt.com.

- Noticias mayores.com. Las mejores noticias para personas mayores. Chapinero liderado por la ciudadanía. 4 de junio de 2024. https://noticiasmayores.com/chapinero-liderado-por-la-ciudadania/?utm_source=chatgpt.com.

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD). Bici, fútbol y más planes gratuitos con 'Es Deporte Local'. 9 de marzo de 2022. https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/programa-es-deporte-local-requisitos-inscripciones-y-mas-datos?utm_source=chatgpt.com.

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Santa Fe: Lugar de historia y tradición citadina. 26 de noviembre de 2012. https://bogota.gov.co/mi-ciudad/santa-fe/santa-fe-lugar-de-historia-y-tradicion-citadina?utm_source=chatgpt.com.

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Haga parte del Consejo de Planeación Local de Antonio Nariño. 18 de enero de 2016. https://bogota.gov.co/mi-

¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

ciudad/localidades/antonio-narino/haga-parte-del-consejo-de-planeacion-local-de-antonio-narino?utm_source=chatgpt.com.

- Observatorio ambiental de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Puente Aranda. (s.f.). https://oab.ambientebogota.gov.co/localidades/puente-aranda/?utm_source=chatgpt.com.

- DANE (Departamento Administrativo Nacional de Estadística). (s.f.). Proyecciones Poblacionales. 2025. https://www.dane.gov.co/.

- Secretaría de movilidad. Observatorio de movilidad de Bogotá. (s.f.). 2022. https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/el_observatorio_de_movilidad_de_bogota_al_alcance_de_los_ciudadanos.

- Plan de Ordenamiento Territorial (POT). Bogotá reverdece (2022 – 2035). https://bogota.gov.co/bog/pot-2022-2035/.

- Cámara de Comercio de Bogotá. (s.f.). https://www.ccb.org.co/.

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Los medios de transporte que han usado los ciudadanos en Bogotá a lo largo de la historia. (2016). https://bogota.gov.co/mi-ciudad/movilidad/los-medios-de-transporte-que-han-usado-los-ciudadanos-en-bogota-lo-l#:~:text=Ana%20Mar%C3%ADa%20Cuevas-,Bogot%C3%A1%20se%20ha%20transformado%20no%20solo%20en%20su%20extensi%C3%B3n%20y,la%20historia%20de%20la%20ciudad.

- Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). (s.f.). https://www.sitp.gov.co/

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Del Tranvía al Metro, la evolución del transporte público en Bogotá. 3 de agosto de 2022. Https://bogota.gov.co.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- Secretaría Distrital de Movilidad. Plan de Movilidad Sostenible y Segura. Documento Técnico de Soporte PDF. Septiembre 2023. Https://movilidadbogota.gov.co.

- Observatorio de movilidad. Encuesta de Movilidad Bogotá - Región 2023 - Secretaría distrital de Bogotá PDF. 2024. https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/encuesta/encuesta-de-movilidad-2023.

- Luz Viviana Ramírez (2017). Conoce la historia de la Ciudad de Bogotá desde los Muiscas, la colonia y el siglo XX, así como la transformación económica y cultural de Bogotá. https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreación-y-deporte/historia-de-bogota-recorrido-por-la-historia-de-la-ciudad-de-bogota.

- Diego Martínez Celis (2024). La memoria y la forma del agua en las antiguas “Malezas de El Salitre” (Bogotá). Https://www.divulgark.wixsite.com/sabanografías/post/La-memoria-y-la-forma-del agua-en -las-antiguas-malezas-de-el-salitre-bogota.

- Karen Estupiñán (2020). El día que Bogotá cambio para siempre. https://bogota.gov.co/mi-ciudad/gestion-publica/.

- Luz Viviana Ramírez (2017). Símbolos lo que distingue a nuestra ciudad. https://bogota.gov.co/mi-ciudad/Símbolos de Bogotá: la bandera, el escudo, la flor y el árbol de Bogota.

- Rudolf Schirmpf (2018). Publicada originalmente por “Bogotá, Metrópoli moderna”. www.archdaily.cl/cl/901807/bogota-en-la-mirada-historica-de-Rudolf-schrimpff.

- Catalina Oquendo (2023). Veinte años esperando justicia por el atentado de las FARC que sacudió a Bogotá. https://elpais.com/america-colombia/2023-02-07/veinte-anos-esperando-justicia-por-el-atentado-de-las-farc-que-sacudio-a-bogota.html.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- Natalio Cosoy (2016). El Bronx, el centro del horror desarticulado a 800 metros de la casa de gobierno de Colombia. https://www.bbc.com/mundo/america_latina/2016/06/160603_colombia_el_bronx_bogota_nc.

- Comunicaciones BCV (2018). Primera Línea del Metro en Bogotá: dudas, retos y beneficios. https://bogotacomovamos.org/primera-linea-del-metro-en-bogota-dudas-retos-y-beneficios/.

- Instituto Distrital de Patrimonio Cultural. (s.f.). https://idpc.gov.co/experiencias-de-inventarios-en-entornos-patrimoniales/.

- Javier Cortés (2023). Secretaría de Ambiente rinde homenaje a la fauna silvestre con actividades pedagógicas. https://bogota.gov.co/mi-ciudad/cultura-recreacion-y-deporte/secretaria-de-ambiente-rinde-homenaje-la-fauna-silvestre-con-activid.

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. Documento CONPES D.C. Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital. “Política Pública Distrital de Educación 2022-2038”. Publicado en el Registro Distrital No. 7618 de fecha 03 de enero de 2023. https://www.sdp.gov.co/content/politica-publica-distrital-de-educacion-2022-2038.

- DECRETO 477 DE 2023. (octubre 19 /2023). Por medio del cual se adopta la Política Pública de Participación Incidente del Distrito Capital 2023 - 2034 y se dictan otras disposiciones. https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=150119.

- Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia. Oficina de Análisis de Información y Estudios Estratégicos. Febrero 2025. http://www.scj.gov.co/sites/default/files/documentos_oaiee/boletines_bog_2025_02.



¡Hola bienvenidos al Metro de Bogotá!

- Documento CONPES (Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital). Política Pública de Cultura Ciudadana 2019-2038. Secretaría Distrital de Cultura, Recreación y Deporte. https://culturarecreacionydeporte.gov.co/.

- Secretaria Distrital de Participación Ciudadana. Observatorio de participación. (s.f.). https://www.participacionbogota.gov.co/observatorio/quienes-somos.

- Decreto Distrital 560 de 2015 - Habitabilidad en calle.

- Estudio de consumo de sustancias psicoactivas en Bogotá D.C. 2022. https://saludata.saludcapital.gov.co/osb/wp-content/uploads/2024/05/Estudio-SPA-2022_compressed.pdf.