

**DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DE LA ESTRATEGIA DE BARRIOS VITALES EN  
EL SECTOR DE LOS BARRIOS LAS CRUCES Y SAN BERNARDO**

**DPM-ET-004-2022**

**SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD**

AC 13 N°. 37 - 35  
Bogotá D.C., Colombia  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

FELIPE ANDRÉS RAMÍREZ

**Secretario Distrital de Movilidad**

SUSANA MORALES PINILLA

**Subsecretaria de Política de Movilidad**

DEYANIRA CONSUELO ÁVILA MORENO

**Directora de Planeación para la Movilidad**

**Julio 2022**

|                                                                                                                               |                          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|
| <b>DOCUMENTO TÉCNICO DE SOPORTE DE LA ESTRATEGIA DE BARRIOS VITALES EN EL SECTOR DE LOS BARRIOS LAS CRUCES Y SAN BERNARDO</b> |                          |
| <b>SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA SECTORIAL</b>                                                                                    | <b>FECHA:</b> 11/07/2022 |

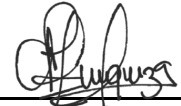
**HOJA DE CONTROL DE VERSIONES**

| <b>Versión</b> | <b>Fecha de Entrega</b> | <b>Descripción de la Modificación</b> | <b>No. de páginas</b> |
|----------------|-------------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| 1.0            | 11/06/2022              | N/A                                   | 203                   |

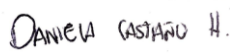
**Aprobado por:**

|                                |                                         |                                                                                       |
|--------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Deyanira Consuelo Ávila Moreno | Directora de Planeación de la Movilidad |  |
|--------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|

**Revisado por:**

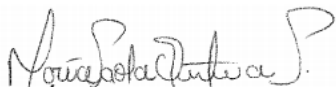
|                                  |                                        |                                                                                       |
|----------------------------------|----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Nathaly Milena Torregroza Vargas | Jefe Oficina Asesora de Seguridad Vial |  |
| Adriana Ruth Iza Certuche        | Jefe Oficina de Gestión Social         |  |

**Proyectado por:**

|                            |                      |                                                                                       |
|----------------------------|----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Paula Andrea Méndez Romero | Contratista SBP- SDM |  |
| Daniela Castaño Herrera    | Contratista SBP- SDM |  |

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

|                                 |                                           |                                                                                       |
|---------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Lina María Agudelo Colorado     | Contratista OGS – SDM                     |    |
| Andrea Viviana Zambrano         | Contratista OSV - SDM                     |    |
| Javier Orlando Guerra Duque     | Contratista OSV - SDM                     |    |
| Maria Paola Quintana Prieto     | Subdirección de Infraestructura           |    |
| Felipe Andrés Bejarano González | Subdirección de Infraestructura           |    |
| Sebastián Posada García         | Subdirección de la Bicicleta y del Peatón |    |
| Juan Carlos Rivera              | Subdirección de la Bicicleta y del Peatón |  |
| Ramiro Alfonso Cárdenas Sanchez | Subdirección de Transporte Privado        |  |
| Miguel Angel Ortiz Arrieta      | DIM - SDM                                 |  |
| Andrea Gutiérrez Velandia       | Contratista DPM - SDM                     |  |

## CONTENIDO

|                                                                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. INTRODUCCIÓN .....                                                                                         | 8  |
| 2. JUSTIFICACIÓN .....                                                                                        | 9  |
| 3. DEFINICIÓN DEL PROYECTO .....                                                                              | 11 |
| 3.1 Objetivos del proyecto.....                                                                               | 12 |
| 3.2 Ejercicio de modelación .....                                                                             | 13 |
| 3.3 Marco Normativo.....                                                                                      | 14 |
| 3.3.1 Política Pública a nivel distrital y nacional .....                                                     | 14 |
| 3.3.2 Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH)<br>.....                  | 18 |
| 3.3.3 Plan Parcial de Renovación Urbana San Bernardo - Tercer Milenio .....                                   | 23 |
| 3.3.4 PEMP San Juan de Dios .....                                                                             | 25 |
| 4. DIAGNÓSTICO .....                                                                                          | 27 |
| 4.1 Localización y contexto general .....                                                                     | 27 |
| 4.2 Análisis demográfico .....                                                                                | 29 |
| 4.2.1 Personas.....                                                                                           | 30 |
| 4.2.2 Grupos de edad .....                                                                                    | 30 |
| 4.2.3 Viviendas .....                                                                                         | 31 |
| 4.3 Ambiental .....                                                                                           | 32 |
| 4.4 Contexto Patrimonial: sector de interés cultural (SIC) desde la noción de patrimonios<br>integrados ..... | 34 |
| 4.5 Actividades y usos del suelo .....                                                                        | 37 |
| 4.6 Composición y estado de la malla vial .....                                                               | 38 |
| 4.7 Transporte público .....                                                                                  | 44 |
| 4.8 Transporte privado (vehículos de carga) .....                                                             | 48 |
| 4.9 Parqueo en vía.....                                                                                       | 51 |
| 4.10 Semaforización .....                                                                                     | 56 |



|                                                                                                                               |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 4.11 Red y viajes peatonales.....                                                                                             | 58  |
| 4.12 Red de ciclo-infraestructura y viajes en bicicleta.....                                                                  | 63  |
| 4.13 Caracterización de la demanda de transporte .....                                                                        | 71  |
| 4.14 Siniestralidad .....                                                                                                     | 77  |
| 4.15 Factores de riesgo en los lugares de concentración de siniestralidad en el área interna de influencia del proyecto ..... | 85  |
| 4.16 Vías de circulación de flujos motorizados y volúmenes .....                                                              | 90  |
| 4.17 Proyectos de infraestructura.....                                                                                        | 96  |
| 4.17.1 Metro .....                                                                                                            | 96  |
| 4.17.2 TransmiCable.....                                                                                                      | 99  |
| 4.17.3 Proyectos Estructurantes del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico .....                           | 102 |
| 4.17.4 Proyectos de Infraestructura del Plan Parcial de Renovación Urbana San Bernardo - Tercer Milenio.....                  | 103 |
| 4.17.5 Otros Proyectos de Infraestructura de relevancia en la zona de estudio .....                                           | 103 |
| 5. ESTRATEGIA DE GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....                                                               | 106 |
| 5.1. Metodología .....                                                                                                        | 106 |
| 5.2. Resultados del proceso participativo en la fase de lectura territorial de realidades .....                               | 107 |
| 5.2.1. Las Cruces .....                                                                                                       | 107 |
| 5.2.1.1 Componente histórico y patrimonial – referentes culturales .....                                                      | 107 |
| 5.2.1.2. Componente habitativo y residencial .....                                                                            | 109 |
| 5.2.1.2.1. Población migrante, pagadarios e inquilinatos.....                                                                 | 109 |
| 5.2.1.2.2. Habitantes de calle .....                                                                                          | 111 |
| 5.2.1.3 Componente urbano (Movilidad y Espacio Público) .....                                                                 | 112 |
| 5.2.1.3.1 Movilidad .....                                                                                                     | 115 |
| 5.2.1.3.1.1 Flujos peatonales.....                                                                                            | 115 |
| 5.2.1.3.1.2 Percepción de seguridad vial.....                                                                                 | 117 |
| 5.2.1.3.2 Espacio público .....                                                                                               | 122 |
| 5.2.1.3.2.1 Lugares de encuentro (referentes físicos).....                                                                    | 123 |
| 5.2.1.3.2.2 Lugares no frecuentados.....                                                                                      | 133 |
| 5.2.1.4. Componente sociocultural (prácticas cotidianas y culturales) .....                                                   | 137 |

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

|                                                                                                   |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 5.2.1.5 Componente socioeconómico .....                                                           | 139 |
| 5.2.1.5.1 Condiciones de vulnerabilidad: delitos de alto impacto y pobreza multidimensional ..... | 139 |
| 5.2.1.5.2 Actividades económicas formales .....                                                   | 141 |
| 5.2.1.5.3 Actividades económicas informales .....                                                 | 145 |
| 5.2.1.6 Componente ambiental .....                                                                | 148 |
| 5.2.1.7 Componente político/organizativo .....                                                    | 151 |
| 5.2.2 San Bernardo .....                                                                          | 153 |
| 5.2.2.1 Componente habitativo y residencial .....                                                 | 153 |
| 5.2.2.1.1 Población migrante, pagadarios e inquilinatos .....                                     | 154 |
| 5.2.2.1.2 Habitantes de calle .....                                                               | 155 |
| 5.2.2.2 Componente urbano (Movilidad y Espacio Público) .....                                     | 156 |
| 5.2.2.2.1 Movilidad .....                                                                         | 158 |
| 5.2.2.2.1.1 Flujos peatonales .....                                                               | 158 |
| 5.2.2.2.1.2 Percepción de Seguridad vial .....                                                    | 160 |
| 5.2.2.2.2 Espacio público .....                                                                   | 161 |
| 5.2.2.2.2.1 Lugares de encuentro (referentes físicos) .....                                       | 161 |
| 5.2.2.2.2.2 Lugares no frecuentados .....                                                         | 168 |
| 5.2.2.3 Componente sociocultural (prácticas cotidianas y culturales) .....                        | 169 |
| 5.2.2.4 Componente socioeconómico .....                                                           | 169 |
| 5.2.2.4.1. Actividades económicas formales .....                                                  | 169 |
| 5.2.2.4.2 Actividades económicas informales .....                                                 | 170 |
| 5.2.2.5 Componente ambiental .....                                                                | 172 |
| 5.2.2.6 Componente político/organizativo .....                                                    | 173 |
| 6.0 ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN DEL BARRIO VITAL LAS CRUCES - SAN BERNARDO .....                   | 176 |
| 6.1 Fases e implementación del proyecto .....                                                     | 176 |
| 6.2 Pilotos de Diagnóstico .....                                                                  | 178 |
| 6.3 Recomendaciones y propuesta .....                                                             | 180 |
| 6.4 Esquema básico de intervención del Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo .....               | 191 |
| 7.0 Modelación para el Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo .....                               | 193 |

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| 8.0 Recomendaciones adicionales ..... | 200 |
| 9.0 Anexos.....                       | 201 |
| 10. Bibliografía.....                 | 202 |

## 1. INTRODUCCIÓN

El Barrio Vital de Las Cruces – San Bernardo es el segundo territorio en la ciudad donde actúa la estrategia de intervención de Barrios Vitales<sup>1</sup>. Barrios Vitales se configura como una estrategia de intervención que busca estructurar a través de acciones en la movilidad, espacio público y revitalización urbana, una ciudad compacta y de proximidad.

Siendo el barrio la unidad territorial de tercer orden que hace parte de la división legal y administrativa de la ciudad (tras las Localidades y las Unidades de Planeamiento Zonal - UPZ), la estrategia de Barrios Vitales actúa sobre esta unidad mediante acciones que priorizan la movilidad peatonal en la escala local, promoviendo la caminabilidad, el transporte sostenible, la mezcla de usos y la generación de una ciudad compacta que permita desplazamientos en bicicleta o a pie en tiempos de no más de 15 minutos. En línea con lo anterior, la estrategia de intervención Barrios Vitales atiende la escala local y se territorializa en distintos ámbitos residenciales, comerciales, culturales, ambientales, educativos, patrimoniales y de servicios, entre otros. Un Barrio Vital es entonces una delimitación territorial en la que convergen decisiones administrativas en materia de movilidad y diseño urbano para garantizar el acceso del ciudadano a los servicios prioritarios a nivel local.

Es así como se convierte en la unidad base de activación urbana, que a través de estrategias tácticas, semipermanentes y permanentes en el espacio público para la movilidad a nivel local es posible dinamizar la vitalidad urbana en el espacio público de permanencia y potenciar las dinámicas endémicas de un territorio específico.

Siguiendo la visión de una ciudad de proximidad y cuidado, cada Barrio Vital tiene como objetivos principales la priorización de modos sostenibles, la resignificación del uso de la calle, la gestión de la velocidad y la gestión social y participación ciudadana.

En la escala distrital, el proyecto se articula con distintas estrategias lideradas por la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), que buscan generar una ciudad con movilidad sostenible y un sistema de transporte integrado e intermodal, que prioriza al peatón y los modos públicos y no motorizados. Entre dichas estrategias se encuentran la pacificación del tránsito y el mejoramiento del espacio público y de las condiciones de infraestructura, para la circulación peatonal y la seguridad vial. En ese sentido, la SDM responde a la necesidad de generar una ciudad con sostenibilidad ambiental, donde haya una reducción significativa de las emisiones de efecto invernadero y donde se conectan las actuales y las nuevas centralidades, para reducir los tiempos de desplazamiento de los habitantes. Así

---

<sup>1</sup> Para contar con información detallada de la estrategia, el lector podrá dirigirse al Documento Técnico de Soporte y Definición de Criterios para la Estrategia de Barrios Vitales.

mismo, responde a la visión del “Plan de Desarrollo Económico Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024” de convertir a Bogotá en una ciudad cuidadora, incluyente y sostenible, incluyendo estrategias de reverdecimiento de los espacios urbanos y movilidad multimodal.

El presente Documento Técnico de Soporte presenta la estrategia de intervención de Barrios Vitales, aplicada a la zona de escala local constituida por el Barrio Las Cruces y el Barrio San Bernardo y localizada específicamente entre la AV. Comuneros (Calle 6, al norte), La AV. Hortúa (Calle 1, al sur), la KR. 3 (al oriente) y la AV. Caracas (al occidente).

Se destaca que dicha zona está constituida por dos barrios que se encuentran en dos procesos de transformación urbana e intervención de distinta naturaleza. Por un lado, Las Cruces es un sector de conservación patrimonial, incluido en la Zona de Influencia del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH, adoptado mediante la Resolución 0088 del 6 de abril de 2021). Por otra parte, el barrio San Bernardo es actualmente objeto de un significativo proceso de renovación urbana correspondiente al Plan Parcial de Renovación urbana San Bernardo – Tercer Milenio (Decreto 508 de 2019).

En línea con todo lo anterior, el presente Documento Técnico de Soporte se concentra en presentar la estructuración de la propuesta de intervención de Barrios Vitales teniendo en cuenta las particularidades de cada uno de los barrios, revisando su marco normativo, su contexto en términos territoriales y sociodemográficos. Así mismo, el documento presenta la medición de impacto planteada para el proyecto, el análisis en materia urbana y de movilidad, la estrategia de gestión social y participación ciudadana y un diagnóstico concluyente. Finalmente, es presentada la estrategia de intervención del Barrio Vital Las Cruces – San Bernardo, que incluye el Plan Maestro para la zona, la modelación, las fases del proyecto y la estrategia de intervención que incluye el esquema básico para el diseño de señalización, necesario para la implementación de acciones de urbanismo táctico en la zona.

## 2. JUSTIFICACIÓN

Dentro del marco de la política pública vigente de la ciudad, se busca generar acciones que logren el objetivo de una ciudad sostenible, cuidadora e incluyente, lo cual implica la implementación de estrategias de movilidad sostenible. Por otro lado, una ciudad basada en principios de proximidad implica la generación de acciones que prioricen la movilidad peatonal y mejoren condiciones de caminabilidad.

Lo anterior es factible mediante la transformación de la calle, de manera que se disponga de mayor espacio público para peatones y que se genere una red peatonal segura que conecte los distintos centros de actividad de la ciudad, que permita la accesibilidad del

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

peatón a todos los servicios que garantizan una buena habitabilidad urbana. El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente (Decreto 190 de 2004) establece que las secciones viales deben ser formuladas “para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.” (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004) Por otro lado, el Banco Mundial incluye como condición para la transformación del espacio urbano, que las estrategias de infraestructura se centren en los espacios públicos, además de que exista un fomento del desarrollo económico a través de lugares urbanos, la medición de espacios e innovación y la creación de espacios públicos más seguros e inclusivos. A lo anterior se suman los propósitos enunciados desde el Plan de Acción Climática (PAC) (Secretaría Distrital de Ambiente, 2020) para enfrentar los impactos del cambio climático mediante la reducción de emisiones y del riesgo relacionados con el clima.<sup>2</sup>

La estrategia de intervención “Barrios Vitales” aplicada en distintos ámbitos residenciales, comerciales, culturales, ambientales, educativos, patrimoniales y de servicios, entre otros, permite atender la escala local de manera consecuente con las particularidades de cada territorio, generando una ciudad incluyente y sostenible e integrando estrategias de reverdecimiento de los espacios urbanos y la movilidad multimodal. Mediante la transformación de la calle y la resignificación del espacio público, la estrategia prioriza los medios activos (caminata y bicicleta) y el transporte público de bajas emisiones, antes que los medios individuales motorizados en la escala local.

La transformación de la calle - concebida tradicionalmente para el flujo de vehículos automotores - en un espacio público caminable y de permanencia atiende la necesidad de una ciudad basada en principios de proximidad, donde coexistan la seguridad vial ciudadana y la vitalidad urbana. De igual forma, la transformación de la calle como tal no puede sino provenir de las dinámicas y prácticas urbanas arraigadas en cada territorio. Es así como el reconocimiento de una vitalidad presente y de las formas específicas de apropiación del espacio público en un contexto determinado, es la primera oportunidad para generar una experiencia urbana mucho más agradable en términos de caminata.

La implementación de la estrategia de Barrios Vitales en el Centro Histórico de Bogotá, particularmente en el barrio las Cruces, parte del reconocimiento de las características físicas y espaciales del territorio, así como de las dinámicas y prácticas arraigadas que constituyen su naturaleza patrimonial. Lo anterior, junto a un análisis del comportamiento de la movilidad en la zona y el planteamiento de una estrategia que priorice al peatón. Como suma de todo lo anterior, la estrategia contribuye a la sostenibilidad del Patrimonio Cultural y natural del centro fundacional más importante del país, permitiendo generar mejores condiciones de habitabilidad, de calidad del aire y de apropiación del espacio urbano, el

---

<sup>2</sup> Para contar con información detallada del marco estratégico que justifica la estrategia de Barrios Vitales, el lector podrá dirigirse al Documento Técnico de Soporte y Definición de Criterios para la Estrategia de Barrios Vitales.

cual está constituido por ejes y espacios públicos declarados patrimoniales a través del PEMP-CH. Así mismo, la disminución del tráfico vehicular y la reducción de emisiones contribuye a la preservación de los Bienes de Interés Cultural Muebles e Inmuebles que se encuentran en la zona, evitando su deterioro. La resignificación del uso de la calle permite generar nuevos espacios de encuentro entre vecinos y propiciar el fortalecimiento del tejido social y de prácticas culturales arraigadas alrededor de la transformación participativa de los ejes viales.

Por otro lado, la implementación de la estrategia en el Barrio San Bernardo (generando así el Barrio Vital Las Cruces – San Bernardo) parte del reconocimiento de la importancia de integrar los dos barrios en términos de caminabilidad, mediante la estructura de espacio público y los ejes que caracterizan el trazado urbano del territorio del Centro Histórico de la ciudad. Si bien el barrio San Bernardo no se encuentra dentro de la zona declarada por el PEMP, su cercanía con el barrio Las Cruces, el Complejo Hospitalario San Juan de Dios, el Parque Tercer Milenio y la Primera Línea Metro de Bogotá (PLMB), lo convierten en una pieza de vital importancia en el ámbito del centro de la ciudad. Vale la pena resaltar que la implementación de la estrategia de Barrios Vitales en un contexto barrial en pleno proceso de renovación urbana presupone un reto en cuanto la resignificación del uso de la calle, en un ámbito cuyo tejido social se encuentra en un proceso de transformación y de migración de poblaciones específicas. La pertinencia de aplicar la estrategia en ambos contextos y el alcance de la propuesta serán desarrollados en detalle a lo largo del presente documento.

### 3. DEFINICIÓN DEL PROYECTO

El presente documento contiene la propuesta específica para la intervención del segundo Barrio Vital de Bogotá: Las Cruces – San Bernardo<sup>3</sup>. La intervención consiste en la optimización de las condiciones de movilidad de los dos barrios, mejorando su conectividad, la habitabilidad urbana, desde la transformación de las dinámicas del transporte, el uso de espacio público y un desarrollo urbanístico equilibrado y seguro. La propuesta definirá la redistribución de las dinámicas de movilidad, a través de la priorización del uso del espacio público para peatones, la micromovilidad y la asignación de condiciones urbanísticas que propicien el acceso de los ciudadanos a los bienes y servicios en la proximidad. Lo anterior, en un contexto declarado patrimonial (Las Cruces), caracterizado igualmente por su

---

<sup>3</sup> La caracterización del mismo presenta los capítulos de Análisis y de Estrategia de Gestión Social y de Participación Ciudadana. La formulación de este proyecto corresponde con la definición de zonas potenciales para la implementación de Barrios Vitales, mediante un proceso de selección multicriterio. Para contar con información detallada del ejercicio de priorización de zonas para la implementación de la estrategia, el lector podrá dirigirse al Documento Técnico de Soporte y Definición de Criterios para la Estrategia de Barrios Vitales.

vocación comercial y cultural, en conjunción con un contexto barrial (San Bernardo), cuya transformación urbana incluye la conectividad mediante ejes peatonales y alamedas<sup>4</sup>.

### 3.1 Objetivos del proyecto

En línea con los planteamientos generales de la estrategia de Barrios Vitales, los objetivos de la intervención de la zona de Las Cruces – San Bernardo, se organizan en cuatro (4) ejes estratégicos como se evidencia a continuación:

**A. Priorización de medios sostenibles:** Promover la transformación de la zona de intervención, de forma que su malla vial facilite cambios en los modos de viaje de las personas, dando relevancia a la caminata y la bicicleta.

1. Implementar estrategias efectivas para controlar “atajos vehiculares - rat running” por vías locales y así ordenar el tráfico en función de sus trayectorias y uso adecuado de vías según jerarquía.
2. Promover la intermodalidad con el fin de reducir los viajes en vehículos privados y apuntar de esta manera al uso racional del mismo.
3. Reducir las emisiones producidas por el transporte motorizado.

**B. Resignificación del uso de la calle:** Gestionar la transformación de las calles de la zona de intervención atendiendo principios de "creación de lugares" para diseñar un nuevo espacio público en beneficio de todos los usuarios, principalmente aquellos que caminan y andan en bicicleta.

4. Generar una redistribución del espacio público vial para incrementar el área destinada al peatón y mejorar las condiciones para la micromovilidad.
5. Flexibilización del diseño del perfil vial, bajo el concepto de calles completas, para mejorar las condiciones ambientales y paisajísticas.
6. Incrementar la proporción de mujeres que realizan viajes en modos sostenibles como la caminata y la bicicleta y utilizan el espacio público.
7. Priorizar, en el proceso de diseño, las necesidades de los usuarios más vulnerables a través de características que garanticen accesibilidad universal.
8. Iniciar la implementación de acciones urbanísticas, que se ajusten a las dinámicas que generan los usos del suelo.

**C. Gestión de la velocidad:** Promover estrategias de proximidad seguras para peatones y ciclistas en la zona de intervención, mediante la gestión efectiva de la velocidad de

---

<sup>4</sup> El Plan Parcial San Bernardo – Tercer Milenio incluye una estrategia de espacio público, que será presentada en el capítulo de Análisis del presente Documento Técnico de Soporte.



circulación vehicular de acuerdo a las tipologías y jerarquías de la red vial, para así salvar y proteger la vida de todos los actores viales, priorizando los más vulnerables.

9. Implementar medidas de pacificación del tránsito, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad vial del sector, reduciendo los índices de siniestralidad vial.

**D. Gestión social y participación ciudadana:** Promover un proceso de participación ciudadana activa, teniendo en cuenta las dinámicas territoriales de cada uno de los polígonos de intervención del proyecto Barrios Vitales, que logre incidir en los diseños o elementos que harán parte del proyecto.

10. Adelantar actividades de participación ciudadana durante las fases previas a la implementación del proyecto.
11. Promover la generación de propuestas realizadas por la comunidad en talleres de co-creación.

## 3.2 Ejercicio de modelación

Una de las formas en que se puede analizar el impacto del proyecto sobre los tiempos de viaje en la red de movilidad actual es a través de un ejercicio de modelación. Con ayuda del equipo de modelación de la SDM se plantea la creación de un modelo de microsimulación que refleje el estado actual del polígono de interés (enmarcado por la AV. Caracas, KR. 3, CLL. 6 y AV, Hortúa). Debido a la escala del proyecto, se plantea el uso del software Vissim. A través de esta herramienta es posible modelar las intersecciones, vías, y semaforización con el fin de simular las condiciones del tráfico de la zona. Como insumo para la creación del modelo, se hace uso de conteos y aforos en diferentes momentos que reflejan las condiciones actuales de tráfico en la zona de Las Cruces-San Bernardo.

Una vez se haya desarrollado el modelo y se encuentre calibrado, es posible simular las intervenciones que plantea el proyecto de Barrios Vitales en las Cruces - San Bernardo. Todos los cierres viales, cambios de sentido, peatonalizaciones y pacificaciones son generadas en el modelo con la finalidad de obtener resultados de tiempos de viaje y longitudes de cola para tráfico motorizado para ambos escenarios: el escenario actual y el escenario con el proyecto implantado. Con estos resultados es posible hacer un análisis del efecto que puede llegar a tener el proyecto sobre la movilidad de la zona y en caso de ser necesario, realizar ajustes al diseño con el objetivo de minimizar los efectos negativos en el tráfico. En el

Capítulo “5.15 Vías de circulación de flujos motorizados y volúmenes” se describen los resultados del ejercicio de modelación de línea base para el posterior ejercicio de modelación de la propuesta para implementación. En el Capítulo “7.0 Modelación para el Barrio Vital Las Cruces San Bernardo” se encuentra el ejercicio de modelación que valida la propuesta.

### 3.3 Marco Normativo

A continuación, se enlistan los actos administrativos que involucran lineamientos de política pública distrital que incluyen estrategias en términos de movilidad, caminabilidad, priorización de modos sostenibles y reducción de emisiones por parte de vehículos motorizados<sup>5</sup>. Así mismo, son presentadas las Resoluciones adoptadas que reglamentan el desarrollo urbano y los Planes y Proyectos en la zona de los barrios Las Cruces y San Bernardo.

#### 3.3.1 Política Pública a nivel distrital y nacional

- El Decreto Distrital 190 de 2004, mediante el cual fue adoptado el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2004), establece:

***Artículo 21. Sistema de espacio público (artículo 21 del Decreto 469 de 2003).***

*Es el conjunto de espacios urbanos conformados por los parques, las plazas, las vías peatonales y andenes, los controles ambientales de las vías arterias, el subsuelo, las fachadas y cubiertas de los edificios, las alamedas, los antejardines y demás elementos naturales y contruidos definidos en la legislación nacional y sus reglamentos.*

*Es una red que responde al objetivo general de garantizar el equilibrio entre densidades poblacionales, actividades urbanas y condiciones medio ambientales, y está integrado funcionalmente con los elementos de la Estructura*

---

<sup>5</sup> Para contar con información más amplia y detallada del marco normativo que justifica la estrategia de Barrios Vitales, el lector podrá dirigirse al Documento Técnico de Soporte y Definición de Criterios para la Estrategia de Barrios Vitales.

*Ecológica Principal, a la cual complementa con el fin de mejorar las condiciones ambientales y de habitabilidad de la ciudad en general.*

*Artículo 173. Criterios generales para la formulación de las secciones viales (Artículo 154 del Decreto 619 de 2000) establece: “Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.” (Subrayado fuera de texto).*

*Artículo 245. Estructura (Artículo 232 del Decreto 619 de 2000). Para los fines del presente Plan de Ordenamiento, los espacios peatonales están constituidos por los bienes de uso público destinados al desplazamiento, uso y goce de los peatones, y por los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles de propiedad privada que se integran visualmente para conformar el espacio urbano. Tienen como soporte la red de andenes, cuya función principal es la conexión peatonal de los elementos simbólicos y representativos de la estructura urbana.*

Así mismo, este decreto establece que las secciones viales se manejan mediante cinco criterios, entre ellos se encuentra la prioridad, que en el artículo 154 establece que: “Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.”

- El Decreto Distrital 319 de 2006. Plan Maestro de Movilidad (PMM) (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006): Promueve “*el transporte no motorizado de peatones y ciclistas para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.*” (Pág. 8, PMM, Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006) Así mismo, en cuanto a la política del Plan Maestro de Movilidad y su alcance, el Decreto se refiere a lo siguiente:

1. “*Movilidad sostenible: La movilidad es un derecho de las personas que debe contribuir a mejorar su calidad de vida.*

3. *La prioridad del peatón: El peatón debe tener el primer nivel de prevalencia dentro del sistema de movilidad. (...)* 4. *Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta).*

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

6. Garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables.” (Págs. 7 y 8, PMM, Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006).

(Artículo 8)

*“Priorizar los subsistemas de transporte más sostenibles, como el transporte público o el transporte no motorizado (peatonal o bicicleta)” y “garantizar la seguridad vial a los diferentes grupos poblacionales, especialmente a los más vulnerables”.*

(Artículo 9)

Como “Objetivos de la acción sobre la infraestructura vial y vial peatonal”, el Plan incluye dentro de la inversión pública destinada a la construcción: *“La construcción de vías destinadas al tránsito de peatones y ciclousuarios, como redes peatonales, andenes, alamedas, y ciclorrutas, con diseños ajustados a condiciones de seguridad mutua de los peatones -incluyendo personas limitadas- y de los ciclousuarios y que resulten ambientalmente amigables.”* (Pág. 5, PMM, Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006).

Por último, es pertinente resaltar que el Artículo 26 del PMM, promueve el transporte no motorizado de peatones y ciclistas en la ciudad.

(Artículo 9)

*“La Administración promoverá el transporte no motorizado de peatones y ciclousuarios para que los habitantes del Distrito Capital incrementen su participación en el número de viajes, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salud pública y bienestar.”*

- La Ley 1083 de 2006 *“Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones”* establece en el Artículo 2° que los Alcaldes de municipios y distritos deben adoptar a través de la figura de Decreto, Planes de Movilidad. Asimismo, estos planes deben *“Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. “[...] En especial,*

*se debe diseñar una red peatonal y de Ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. (...) La articulación de la red peatonal con los distintos modos de transporte, deberá diseñarse de acuerdo con las normas vigentes de accesibilidad” (Pág. 1, Congreso de Colombia)*

*El mismo Artículo en sus literales c) y d) establece que se deben “reorganizar las rutas de transporte público y tráfico sobre ejes viales que permitan incrementar la movilidad y bajar los niveles de contaminación” (Pág. 1, Congreso de Bogotá) y “crear zonas sin tráfico vehicular, las cuales serán áreas del territorio distrital o municipal, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta, o en otros medios no contaminantes. Para dar cumplimiento a lo anterior, podrán habilitar vías ya existentes para el tránsito en los referidos modos alternativos de transporte, siempre y cuando se haga respetando las condiciones de seguridad en el tránsito de peatones y ciclistas.” (Pág. 1, Congreso de Colombia)*

*Adicionalmente, el literal e) del artículo dicta “crear zonas de emisiones bajas, a las cuales únicamente podrán acceder quienes se desplacen a pie, en bicicleta o en otro medio no contaminante (...)” (Pág. 1, Congreso de Colombia)*

- Decreto 813 de 2017, “por el cual se adopta el Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista 2017 - 2026” y Visión Cero

Desde el periodo administrativo comprendido entre 2016 y 2019, en el distrito se ha buscado implementar los principios de la política internacional Visión Cero, que tienen como objetivo potenciar la seguridad vial en las ciudades del mundo, reduciendo la cantidad de lesiones y muertes viales y generando estrategias puntuales como cambios a los diseños de calles e intersecciones, control policial al exceso de velocidad y embriaguez, acciones para la seguridad vial en el transporte público y cultura ciudadana entre otros.

En línea con lo anterior, el Decreto 813 de 2017 (Plan de Seguridad Vial y el Plan de Seguridad Vial del Motociclista), que tiene como meta reducir en un

plazo de 10 años un 35% de las víctimas graves y las muertes en la ciudad, adoptó la política de Visión Cero. Se destaca que esta política internacional está estructurada a partir de los siguientes principios: 1. Las fatalidades y lesiones graves son prevenibles, 2. El sistema de transporte debe ser seguro, 3. Cometer errores es de humanos, 4. A mayor velocidad, mayor es la gravedad del siniestro. (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021) Esta política le da un enfoque ético a la seguridad vial y tiene como ideal reducir a cero el número de víctimas fatales o heridos graves por siniestros viales, ya que establece que la pérdida de una vida es moralmente inaceptable. La Visión Cero se basa en el hecho de que como humanos cometemos errores y considera que el sistema vial debe proteger a los habitantes a cada instante.

### **3.3.2 Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH)**

Mediante la Resolución 0088 del 6 de abril del año 2021 el Ministerio de Cultura de la República de Colombia aprobó “*el Plan Especial de Manejo y Protección PEMP del Centro Histórico de Bogotá, declarado como bien de interés cultural del ámbito Nacional*”, siendo éste un instrumento de planeación y gestión determinante de ordenamiento territorial, establecido para garantizar la protección, cuidado y sostenibilidad del patrimonio cultural, definido en la Ley General de Cultura (1185 de 2008). Es entonces un instrumento de gestión de orden nacional que trasciende administraciones y establece acciones para garantizar la protección, conservación y sostenibilidad de los Bienes de Interés Cultural en el principal centro fundacional del país, teniendo una mayor jerarquía con respecto a otros instrumentos de orden Distrital como el POT o Planes Parciales. Los objetivos principales del PEMP son “*tejer y equilibrar el territorio del Centro Histórico, implementando una gestión integral del patrimonio cultural, y destacando que son los valores del habitar histórico, su reconocimiento y cuidado, los activos más significativos que caracterizan la vida en la ciudad.*” (Pág. 2, Síntesis PEMP).

En línea con lo anterior la implementación del PEMP-CH le apuesta a formular las normas, programas, proyectos e instrumentos que permitan la protección e integración de los patrimonios en el centro histórico de Bogotá, cualificando la calidad de vida de los residentes, usuarios y visitantes, de forma que se consolide como un lugar de memoria, identidad y diversidad en el que se congregan, habitan y dialogan distintos sectores sociales, culturales, económicos e institucionales. Así

mismo, el PEMP-CH pretende lograr: 1. La priorización, coordinación y gestión de la inversión pública; 2. La activación social, mediante una estrategia de gestión social y la vinculación de residentes, promoviendo su permanencia y no expulsión; 3. El cuidado del patrimonio (natural y cultural) y 4. La reactivación económica.

Articulándose con la concepción de *Paisaje Urbano Histórico*<sup>6</sup> y superando la categorización “material” o “inmaterial” del patrimonio cultural, el PEMP-CH incluye la noción de *Patrimonios Integrados*<sup>7</sup>, tanto en la esfera conceptual como en la de gestión, definiéndolos como un activo social que hace parte de una traza histórica, social, económica y política que conforma una *unidad de sentido*. En línea con lo anterior, el instrumento enuncia la noción de *lugares densos patrimonialmente*, es decir, donde se da “una aglomeración de hechos, actividades cotidianas, memorias, manifestaciones y objetos que se han acumulado históricamente y que de alguna manera los grupos poblacionales los han establecido como referente común y los activan como patrimonio” (Pág. 6, Documento Síntesis PEMP-CH, IDPC, 2021).

---

<sup>6</sup> La Resolución del PEMP-CH define el Paisaje Urbano Histórico como: “zona urbana resultante de una estratificación histórica de valores y atributos culturales y naturales, abarcando el contexto urbano general y su entorno geográfico.” (Pág. 8, Resolución 088, Ministerio de Cultura)

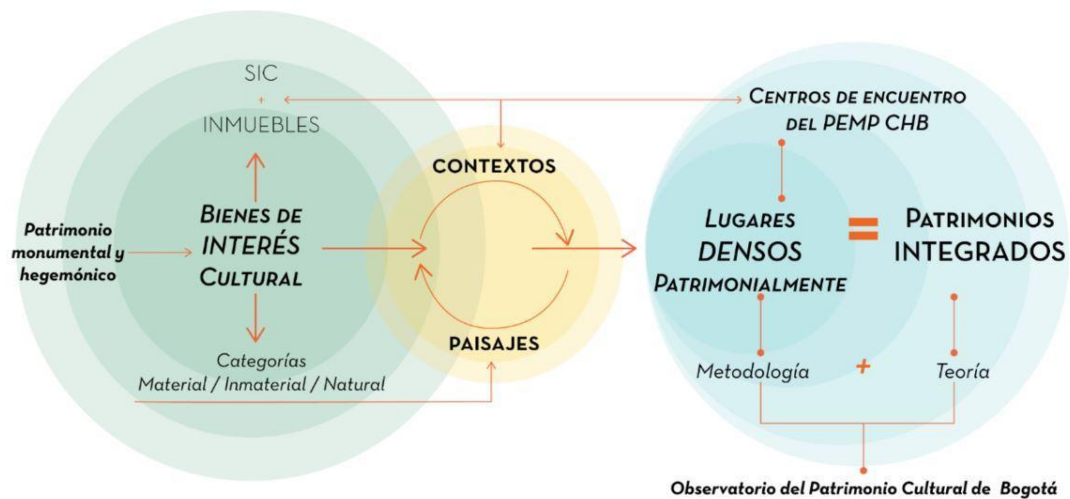
<sup>7</sup> Enfoque de Patrimonios Integrados: Es una manera de entender que los patrimonios no responden a aplicativos o categorías, materiales o inmateriales. Son un activo social usado discrecionalmente en el presente, precedidos por activaciones o declaratorias, que implican la convergencia de motivaciones e intereses formando parte de una traza histórica, social, económica y política que narra una unidad de sentido, la cual es indisoluble como categoría de análisis y necesaria para la acción interpretativa, de intervención y cuidado.

Figura 1. Concentración de Bienes de Interés Cultural y ejes patrimoniales



Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH) - IDPC

Figura 2. Patrimonios integrados



Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH) - IDPC

Siguiendo este enfoque, la delimitación del Centro Histórico desde el PEMP-CH parte del reconocimiento del valor histórico, estético y simbólico del núcleo fundacional de la ciudad (como resultado de un riguroso Estudio Histórico y de

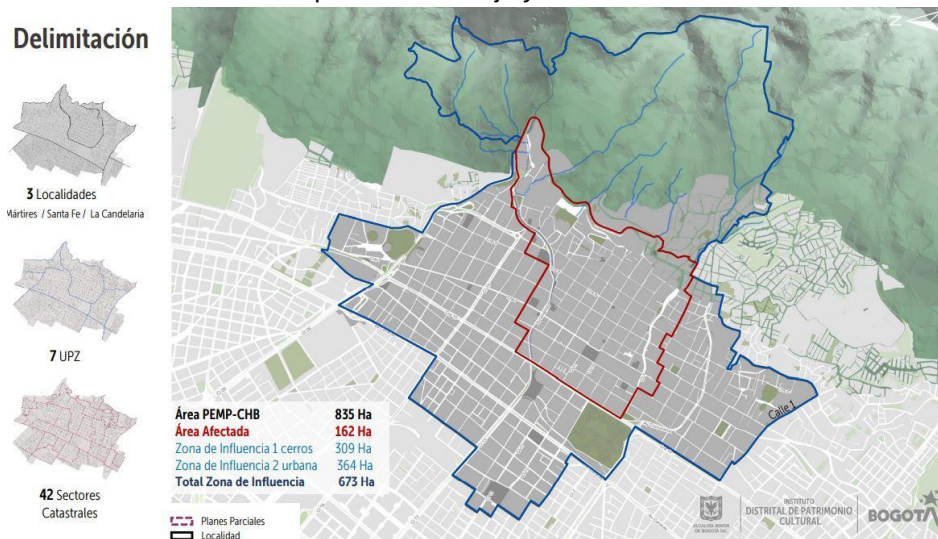
**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



Valoración) que consta de dos áreas: el Área Afectada (162 Ha) y el Área PEMP-CHB (835 Ha), estando esta última conformada por la Zona de Influencia 1 (cerros) y la Zona de Influencia 2 (urbana). El área delimitada incluye zonas de tres localidades (Los Mártires, Santa Fe y La Candelaria), 7 UPZ y 42 sectores catastrales.

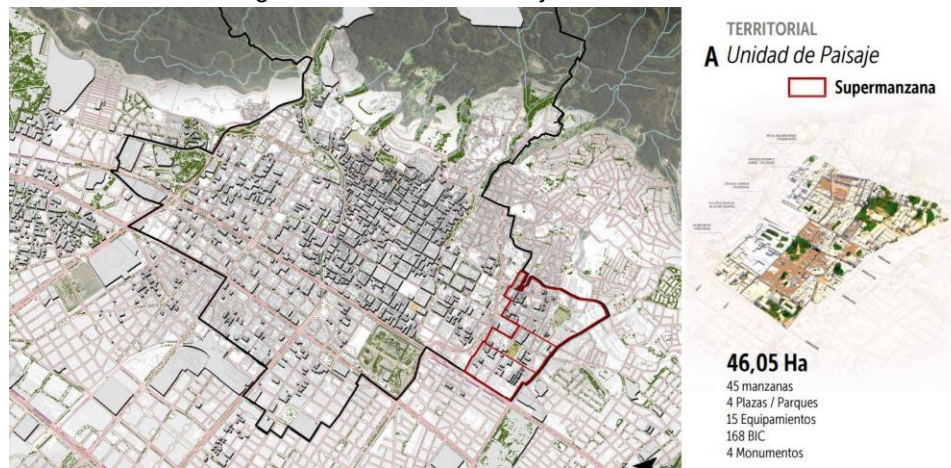
Figura 3. Delimitación del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá



Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH) - IDPC

Se destaca que en el costado sur del Área PEMP – CHB se encuentra el barrio Las Cruces, reconocido por el instrumento como una “Unidad de Paisaje Barrial.” Este sector es caracterizado entonces como la Unidad de Paisaje 10, como una *“Unidad de paisaje con vocación residencial que integra el parque principal, las iglesias de Nuestra Señora de las Cruces y Nuestra Señora del Rosario, con la Plaza de Mercado de Las Cruces, como principales Bienes de Interés Cultural del sector, siendo este último reconocido como bien nacional (BIC-N), al igual que otras edificaciones y equipamientos de interés con valor patrimonial e importancia contextual.”* (Pág. 51, Síntesis PEMP). Además de lo mencionado, esta Unidad de Paisaje cuenta con una aglomeración de 168 Bienes de Interés Cultural, 4 monumentos, 15 equipamientos urbanos y 4 plazas o parques.

Figura 4. Unidad de Paisaje 10 Las Cruces



Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH) - IDPC

Figura 5. Unidad de Paisaje 10 Las Cruces



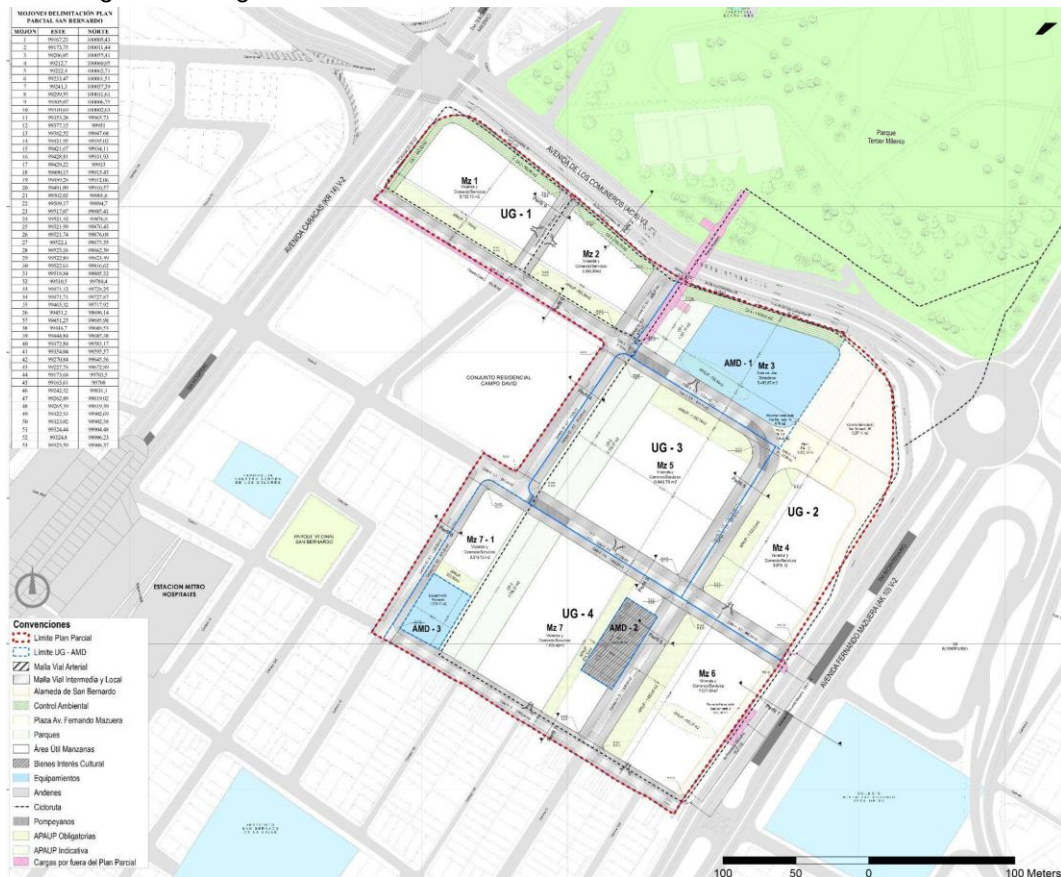
Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH) - IDPC



### 3.3.3 Plan Parcial de Renovación Urbana San Bernardo - Tercer Milenio

Mediante la Resolución 508 del 27 de agosto de 2019, la Alcaldía Mayor de Bogotá adoptó el “Plan Parcial de Renovación Urbana *San Bernardo - Tercer Milenio*, ubicado en la Localidad de Santa Fe”, siendo el Barrio San Bernardo uno de los territorios incluidos en el POT anterior (Decreto 190 de 2004) dentro de las áreas susceptibles del Programa de Renovación Urbana para la ciudad (Plano No. 23 del POT mencionado) y dentro de la Pieza Metropolitana – Componente Ciudad Central Operación Centro Tradicional -Proyecto Renovación Tercer Milenio. (Decreto 508 del 27 de agosto de 2019)

Figura 6. Polígono de actuación del Plan Parcial San Bernardo Tercer Milenio



Fuente: Plan de Renovación Urbana San Bernardo Tercer Milenio - ERU

El área delimitada por el Plan está ubicada en la UPZ No. 95 Las Cruces y sus bordes están constituidos por la AV. de Los Comuneros (AC. 6, al norte); la CLL 5 y la CLL 3 (al sur); la AV. Fernando Mazuera (AK. 10, al oriente) y la AV. Caracas y KR. 12 al occidente).

El Decreto enuncia que el objetivo general del plan es: *“Contribuir a la consolidación del Centro Metropolitano sirviendo como nodo articulador de las diferentes actividades que lo configuran, manteniendo y reforzando su carácter. La configuración del proyecto como nodo residencial con vivienda de interés social, articula los diferentes tipos de servicios presentes en el entorno, consolida los bordes del Parque Tercer Milenio, conformando una red que sustentará la centralidad y mantendrá un equilibrio de usos y de escalas, articulado a un red de espacio público y equipamientos para el disfrute de todos los ciudadanos.”* (Pág. 17, Decreto 508, Alcaldía Mayor de Bogotá)

En relación con los objetivos de la estrategia de Barrios Vitales, el Decreto enuncia como objetivos específicos del Plan Parcial, entre otros (Pág. 17, Decreto 508, Alcaldía Mayor de Bogotá):

- *“Mejorar las condiciones urbanas, ambientales, sociales y económicas del sector a intervenir, permitiendo así una redensificación cualificada, sostenible y organizada del territorio, con prevalencia del uso residencial para incentivar el regreso de la vivienda y la apropiación del centro de la ciudad.”*
- *“Promover la protección e integración de inmuebles de valor patrimonial en un programa de renovación urbana que garantice su conservación y sostenibilidad en el tiempo.”*
- *“Generar un modelo de ocupación que garantice la mejor utilización y aprovechamiento del territorio, estructurado a partir de elementos urbanos de calidad y que articule la vivienda de interés social con los sistemas de transporte masivo actuales (Transmilenio) y proyectados (Primera Línea del Metro de Bogotá – PLMB) que bordean el área delimitada para el plan parcial, con el fin de facilitar el acceso de la población de menores ingresos al servicio público de transporte. “*
- *“Incrementar las áreas libres para mejorar las condiciones ambientales del sector con miras a elevar los estándares cualitativos de espacio público, buscando la calidad, dotación y mejor aprovechamiento de los espacios*

*públicos existentes, e incorporando al sistema de espacio público áreas privadas afectas al uso público.”*

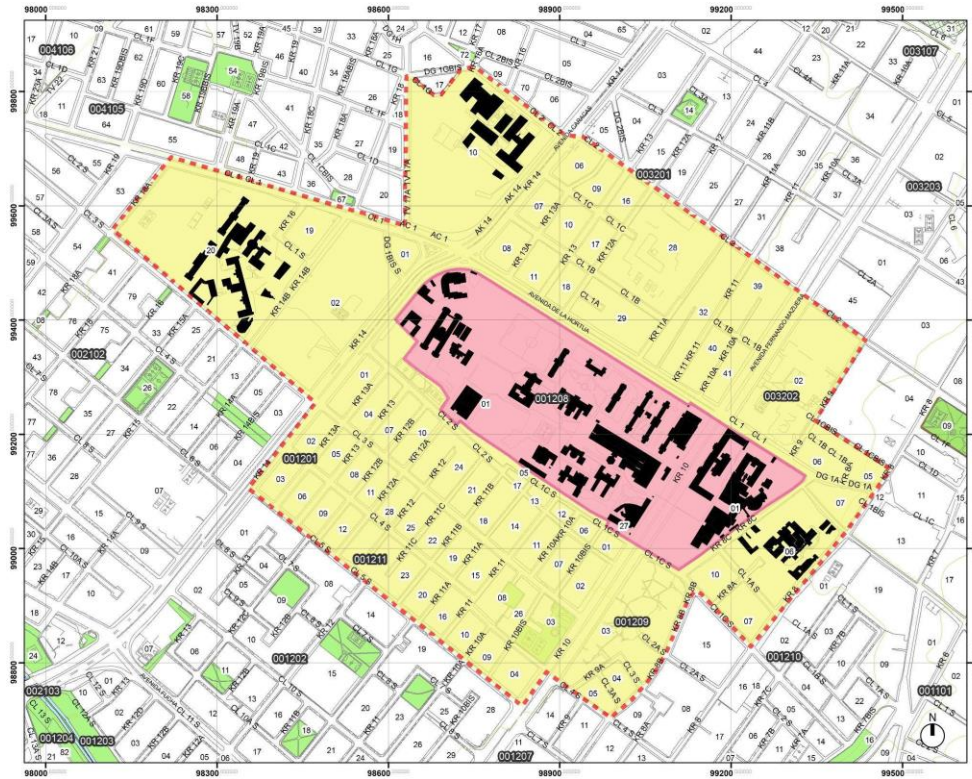
- *Mejorar las condiciones de movilidad actual del sector, mediante la generación de vías que garanticen la convivencia y complementación de los diferentes modos de transporte, con perfiles acordes con las actividades y con las velocidades deseadas para el área de intervención. Así mismo, dotar de infraestructura para modos de transporte no motorizado, permitiendo el uso de la bicicleta y generando espacios peatonales de uso público que además permita conexión de los usuarios al sistema de transporte público”.*

### **3.3.4 PEMP San Juan de Dios**

Adicionalmente a la adopción del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá, se destaca la presencia del Complejo Hospitalario San Juan De Dios, ubicado entre la AV. de la Hortúa (CLL. 1), la CLL. 2 Sur, la AK. 10 y la AV. Caracas, justo al sur del barrio San Bernardo. La Zona de Influencia del PEMP-CHSJD comprende el nodo de equipamientos hospitalarios conformado por otros hospitales como La Misericordia, La Samaritana y Santa Clara.

Debido a su valor histórico en la evolución del centro de la ciudad, el complejo fue declarado Bien de Interés Cultural Nacional mediante la Ley 735 del año 2002. Posteriormente, mediante la Resolución 995 de 2016 fue adoptado el correspondiente Plan Especial de Manejo y Protección del Complejo Hospitalario San Juan de Dios (PEMP-CHSJD), siendo éste el instrumento de gestión para la protección del patrimonio cultural (material e inmaterial) del Complejo.

Figura 7. Delimitación del Plan Especial de Manejo y Protección del Complejo Hospitalario San Juan de Dios - (Rojo: Área Afectada. Amarillo: Zona de Influencia)



Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Complejo Hospitalario San Juan de Dios (PEMP - CHSJD)

Se incluye este instrumento dentro del marco normativo del presente Documento Técnico de Soporte, teniendo en cuenta su cercanía con el barrio San Bernardo y la articulación de Barrios Vitales con estrategias puntuales presentes en éste. Así mismo, se reconoce la importancia del Complejo Hospitalario en el sector y, mediante el trabajo articulado con la ERU, se tiene en consideración que parte de la zona del polígono de estudio del Barrio Vital Las Cruces – San Bernardo hace parte de la Zona de Influencia del PEMP-CHSJD.

## 4. DIAGNÓSTICO

### 4.1 Localización y contexto general

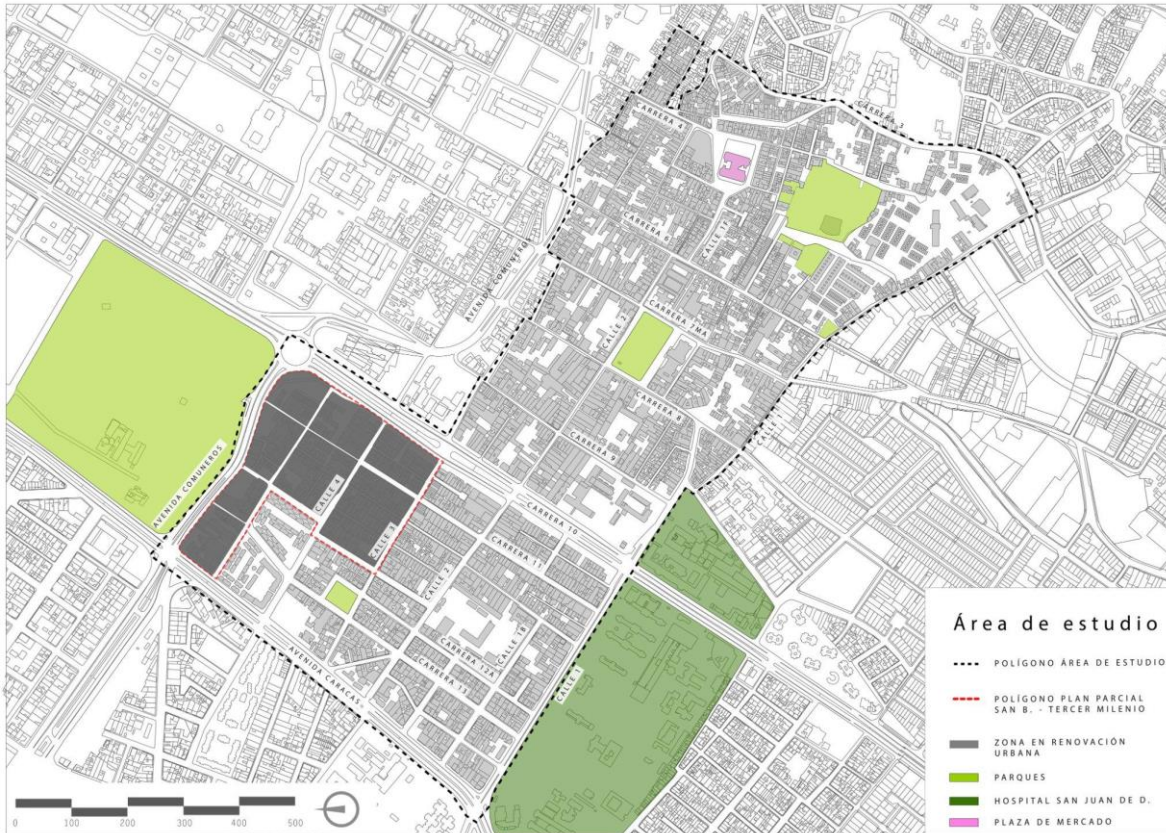
Desde la SDM fue desarrollado un análisis urbano y de movilidad, basado en atributos específicos (densidad y diversidad poblaciones, el uso del suelo, las dinámicas de movilidad, oferta de servicios, infraestructura de transporte y presencia de equipamientos de contextos urbanos específicos), que permitió determinar las zonas con mayor potencial para implementar la estrategia de intervención de Barrios Vitales. Además del reconocimiento de los atributos urbanos mencionados, se incluyeron en el análisis criterios de priorización asociados al transporte, la movilidad, la estructura ecológica principal y la presencia de centros de actividad que causen la concentración de personas y atracción de viajes. Lo anterior, con el objetivo de consolidar contextos urbanos caminables en una ciudad de proximidad, dando prioridad a la caminabilidad y al uso de otros medios de transporte limpios y sostenibles. (Secretaría Distrital de Movilidad, 2021)

En concordancia con el ejercicio descrito anteriormente, la zona de Las Cruces – San Bernardo hace parte de los entornos urbanos definidos como zonas potenciales para Barrios Vitales, teniendo en cuenta que cumple con los parámetros de accesibilidad y proximidad a la red de transporte público (red de TransMilenio existente, troncales de TransMilenio y líneas de metro proyectadas); además de su cercanía con posibles Corredores Verdes; y la presencia de servicios administrativos (equipamientos urbanos de carácter educativo, comercial y cultural, entre otros).

La zona propuesta para desarrollar la estrategia de intervención de Barrios Vitales incluye entonces el Barrio Las Cruces y el Barrio San Bernardo, ambos pertenecientes a la UPZ Las Cruces, en la localidad de Santa Fe. El polígono se encuentra delimitado por la AV. De Los Comuneros y la CLL 3 (al norte), La AV. de la Hortúa (CLL. 1, al sur); la KR. 3 (al oriente) y la AV. Caracas (al occidente), y conforma un área aproximada de 8,65 km<sup>2</sup>. La siguiente cartografía presenta el área para la propuesta específica.



Figura 8. Polígono del Barrio Vital Las Cruces San Bernardo

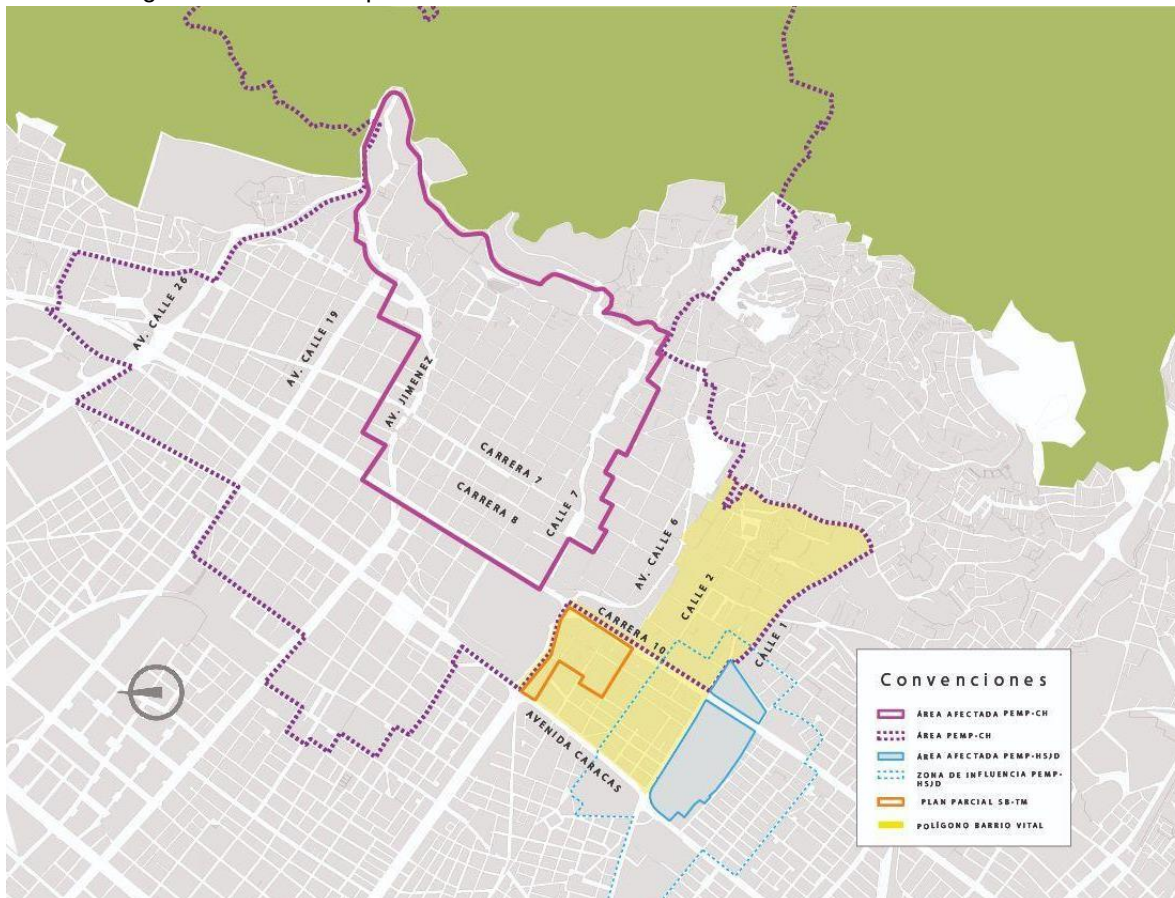


Fuente: Elaboración propia. Barrios Vitales - SDM

De acuerdo con el marco normativo enunciado en el capítulo anterior, a continuación, se presenta el polígono de intervención en relación con las delimitaciones del PEMP-CH, el Plan Parcial San Bernardo-Tercer Milenio y el PEMP-CHSJD.



Figura 9. Planes adoptados en la zona del Barrio Vital Las Cruces San Bernardo



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM) a partir del Documento Síntesis PEMP CH, DTS Formulación PEMP - CHSJD y DTS Formulación Plan Parcial San Bernardo Tercer Milenio.

## 4.2 Análisis demográfico

El análisis demográfico se centra en el estudio de variables de personas, hogares y vivienda para el polígono de la Unidad de Paisaje<sup>8</sup> 10 (UP-10) del Sector de interés cultural Las Cruces, en el marco del PEMP-CH. Estas variables permiten entender

<sup>8</sup> Es importante mencionar que los datos usados en el análisis demográfico fueron sintetizados con anterioridad a la adopción del PEMP-CHB, razón por la cual los indicadores se elaboraron para el SIC Las Cruces, posteriormente denominado como Unidad de Paisaje 10 a partir de la adopción del instrumento.

las dinámicas demográficas básicas que determinan en gran medida el tipo de población que habita Las Cruces y se beneficiarán directamente de las intervenciones propuestas. En ese sentido, la fuente principal de información para este análisis fue el Censo Nacional de Población y Vivienda 2005 y 2018.

## **4.2.1 Personas**

Los datos recogidos en el Censo Nacional de Población y Vivienda 2018, evidencian que para el año 2018 en el sector de Las Cruces habitaban 12.157 personas, 0,39% más que en el año 2005 (12.109 personas). Esto indica, contrario a lo que sucede en el área afectada del PEMP – CHB, que tiene una disminución de población alta y que la UP-10 logra tener una estabilidad en la población residente que, si bien aumenta de manera leve, indica la potencialidad residencial que tiene el barrio.

En comparación con el área afectada del PEMP – CHB (con variación de -39%) y con otros sectores patrimoniales, Las Cruces es de los pocos que presenta una variación positiva en la densidad de población residente por hectárea. Este indicador es importante porque permite enfocar las acciones e intervenciones para el aprovechamiento del potencial habitacional de Las Cruces, proponiendo de esta manera un esquema que propendan por generar soporte urbano para la permanencia de la población en el sector, así como el fortalecimiento de su relación cotidiana con los patrimonios buscando su activación y apropiación.

Lo anterior, es relevante para la propuesta de intervención de Barrios Vitales, en cuanto el proyecto podrá beneficiar un tejido social y residencial consolidado, basándose en su permanencia y en las prácticas urbanas que caracterizan la vida cotidiana en el barrio.

## **4.2.2 Grupos de edad**

Teniendo en cuenta que las estrategias de urbanismo táctico buscan principalmente generar, a partir de intervenciones temporales, cambios permanentes en el relacionamiento con el espacio físico, la calle y los demás espacios públicos. Es clave conocer la prevalencia de jóvenes y adultos mayores en el barrio, con el fin de orientar la propuesta de Barrios Vitales de manera congruente con las necesidades de los habitantes desde un enfoque poblacional-diferencial.

Para el año 2005, en Las Cruces, la población de adultos mayores correspondía al 11% del total en la zona, mientras que para el 2018 pasó al 10%. En cuanto a la población joven, esta pasó de tener una representación del 23% en el 2005 al 35% en el 2018. Los datos muestran una tendencia similar a las dinámicas de otros sectores patrimoniales como el área afectada del PEMP – CHB, Bosque izquierdo, Comuneros, Niza y Pablo Sexto, evidenciando una variación negativa de la población mayor de 65 años (-1%) y un aumento en la población joven del 12%, con tendencia similar al sector del Núcleo fundacional de Engativá, por ejemplo.

### **4.2.3 Viviendas**

Como variables de vivienda, es importante analizar la cantidad de viviendas y el promedio de hogares por vivienda, como un factor clave ya que determinan las condiciones de cohabitación que existen en un sector. El hacinamiento y la cohabitación son dimensiones particularmente importantes de cara al proyecto del Barrio Vital Las Cruces – San Bernardo, porque permiten entender condiciones que implican una mayor o menor necesidad de espacio público para el desarrollo de actividades cotidianas que no puedan solventar al interior de las viviendas.

La cantidad de viviendas construidas en Las Cruces ha variado de manera incremental durante el último periodo intercensal. Para el año 2005 se contaba con 3.550 viviendas, mientras que para el año 2018 se registraron 4.671 viviendas, esto indica un aumento del 24% que corresponde a 1.121 unidades.

Vale la pena mencionar también que Las Cruces, junto con el barrio de Comuneros y el Centro tradicional, todos pertenecientes al área PEMP-CHB, son los únicos sectores de interés patrimonial que tienen una alta proporción de viviendas tipo cuarto. Esto indica que teniendo en cuenta el aumento estable de los hogares en la zona, existe una cohabitación importante en este sector que implica condiciones de hacinamiento habitacional, con el 30% de los hogares en esta condición, muy por encima del promedio de Bogotá que tiene un porcentaje del 5,6% de los hogares en hacinamiento.

En cuanto al análisis demográfico del barrio San Bernardo es pertinente destacar que los grupos de personas, su edad y el número de viviendas generan variables sociodemográficas son cambiantes y dinámicas. Lo anterior se debe a las fuertes

condiciones de vulnerabilidad social y deterioro físico que han tenido lugar durante las últimas décadas, así como a la posterior formulación del Plan Parcial San Bernardo - Tercer Milenio, la consecuente demolición de construcciones (aún en proceso) y la futura construcción de edificaciones de vivienda. Por tal motivo, los datos utilizados en el presente documento han sido tomados de los análisis correspondientes a localidad de Santa Fe y la UPZ Las Cruces, donde se ubica el barrio San Bernardo.

En relación a la densidad poblacional, se identifica la mayor concentración de población en la UPZ las Cruces, con 258 habitantes/ha. Lo anterior está ligado a las dinámicas de uso de suelo de tipo residencial, que se localiza al sur de la localidad, ya que en las UPZ Sagrado Corazón, La Macarena y Las Nieves, predominan los usos de suelo de equipamientos, comercio, servicios y zonas de actividad central. Cabe destacar que, dentro de la UPZ 95, el barrio Las Cruces es el que mayor densidad poblacional presenta, esto debido a las dinámicas sociales de “pagadarios”, población flotante y desplazamiento de los habitantes del barrio San Bernardo (ERU, 2019)<sup>9</sup>.

Sumado a lo anterior, la localidad de Santa Fe, según la Encuesta Multipropósito-EMB<sup>10</sup> 2017, cuenta con 32.500 viviendas y 35.289 hogares, siendo en promedio el tamaño de los hogares de 2,94 personas y para la UPZ Las Cruces de 2,68. El ingreso promedio por hogar es de \$606.729 para la UPZ las Cruces, ingreso bajo en relación al promedio de la localidad (\$1.041.968).

## 4.3 Ambiental

El territorio en el que se encuentra el área de intervención para el Barrio Vital las Cruces - San Bernardo se caracteriza por sus condiciones geográficas, la cercanía con los cerros orientales y el antiguo paso de cuerpos de agua. Se destaca que dentro del PEMP-CH se establece que la geografía del territorio es el fundamento del patrimonio natural y que la garantía de permanencia de los residentes, así como de los saberes y prácticas característicos del territorio, dependen en gran medida de la protección de éste. Así mismo, dentro del diagnóstico ambiental del

---

<sup>9</sup> Tomado del Documento Técnico de Soporte del Plan Parcial San Bernardo en su componente social. <http://eru.gov.co/sites/default/files/planeacion/DTS-DIAGNOSTICO-Y-PLAN-DE-GESTION-SOCIAL-SANBERNARDO.pdf>

<sup>10</sup> Encuesta Multipropósito <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/pobreza-y-condiciones-de-vida/encuesta-multiproposito/encuesta-multiproposito-2017>

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

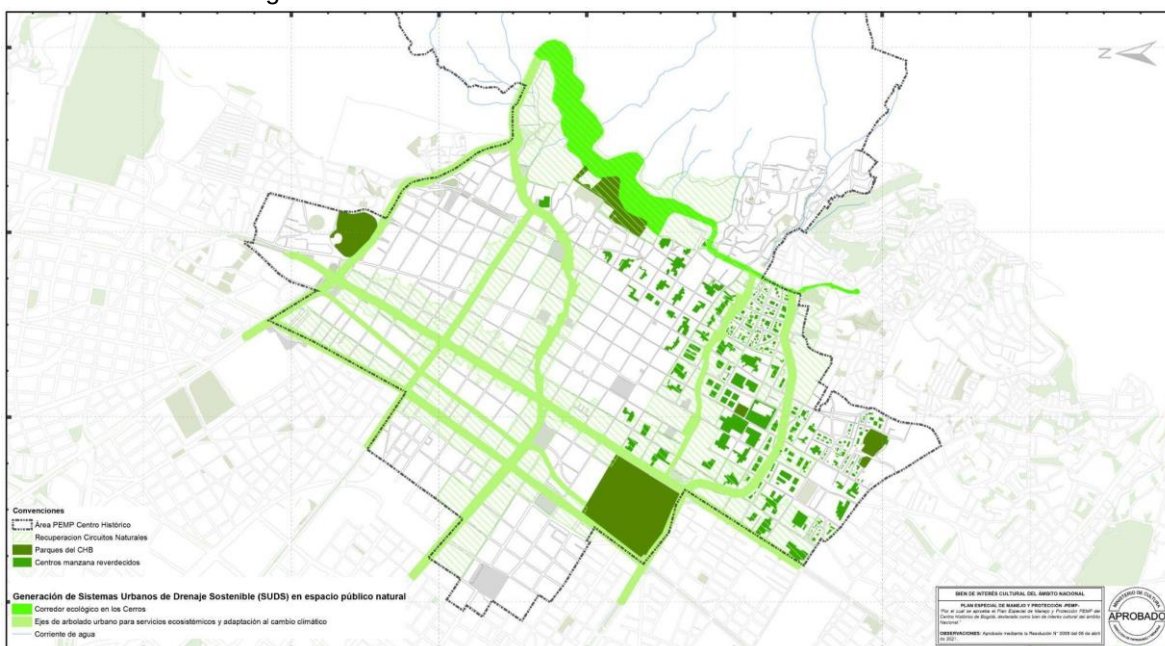
Información: Línea 195

instrumento se destaca la conectividad del área urbana con los Cerros Orientales, la presencia de cuerpos de agua, arborización, parques y la Reserva Forestal Protectora de Bosque Oriental. Se reconoce así mismo una topografía conformada por áreas planas, ligeramente onduladas y muy inclinadas, de occidente a oriente. Lo anterior es relevante para el desarrollo del Barrio Vital en cuanto la conectividad peatonal, la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> y el reverdecimiento de los espacios públicos que contribuyen al cuidado del patrimonio natural en la zona.

Vale la pena resaltar la presencia de parques en el polígono de intervención, que hacen parte de la estructura ecológica principal, así como los centros de manzana reverdecidos (existentes y potenciales, para efectos del PEMP-CH). Se reconoce el potencial ambiental inherente a la tipología de vivienda del sector de Las Cruces y cómo la conectividad peatonal y las estrategias de reverdecimiento del espacio público (tanto en la fase de urbanismo táctico, como de obra civil de la estrategia Barrios Vitales) pueden complementar dicho potencial y contribuir al cuidado del patrimonio natural y brindar nuevos espacios de permanencia, especialmente a las personas que viven bajo condiciones de hacinamiento.

El siguiente plano presenta el polígono de intervención del Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo en el marco de la propuesta ambiental para el Área PEMP - CH. Se destaca el reverdecimiento de centros de manzana en el sector de las Cruces, en consonancia con la tipología de vivienda que caracteriza el barrio. Lo anterior es relevante para la propuesta de intervención de Barrios Vitales en cuanto la red peatonal propuesta, podrá complementar la existencia de este tipo de espacios, apostándole a una ciudad verde y sostenible.

Figura 10. Estructura Ambiental en el marco del PEMP-CH



Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH) - IDPC

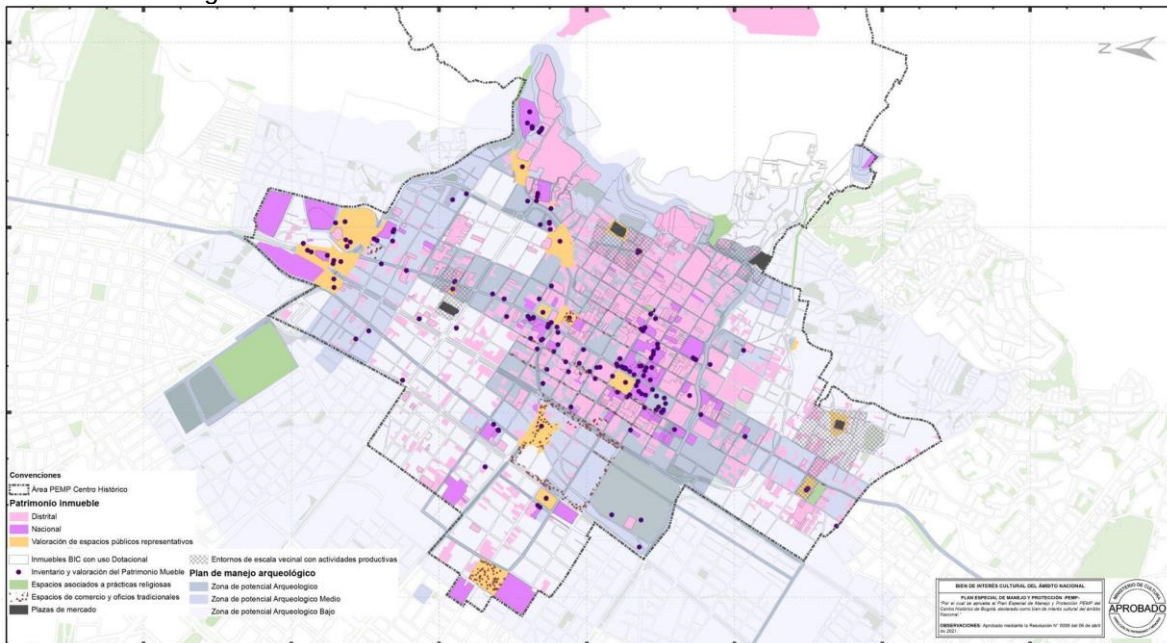
## 4.4 Contexto Patrimonial: sector de interés cultural (SIC) desde la noción de patrimonios integrados

El Área de Estudio del PEMP-CH (en la cual fue efectuado el Estudio Histórico y de Valoración y el diagnóstico de dicho instrumento) cuenta con 3.090 Bienes de Interés Cultural (BIC), es decir el 48,34% del total de Bogotá. Además, cuenta con el 33% de los Bienes Muebles de la ciudad. Así mismo, cuenta con la extensión más amplia de la ciudad con alto potencial arqueológico y es un territorio donde se concentran importantes manifestaciones y prácticas culturales reconocidas como Patrimonio Inmaterial. (DTS de Diagnóstico, PEMP-CH, IDPC, 2021)

A continuación, se presenta cartografía de la formulación del Área PEMP-CH, donde desde el Componente Programático 1 - Patrimonios Integrados, se visibiliza la presencia de BIC y de prácticas además del Plan de Manejo Arqueológico para la zona del Centro Histórico.



Figura 11. Concentración de Patrimonio Cultural material e inmaterial



Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH) - IDPC

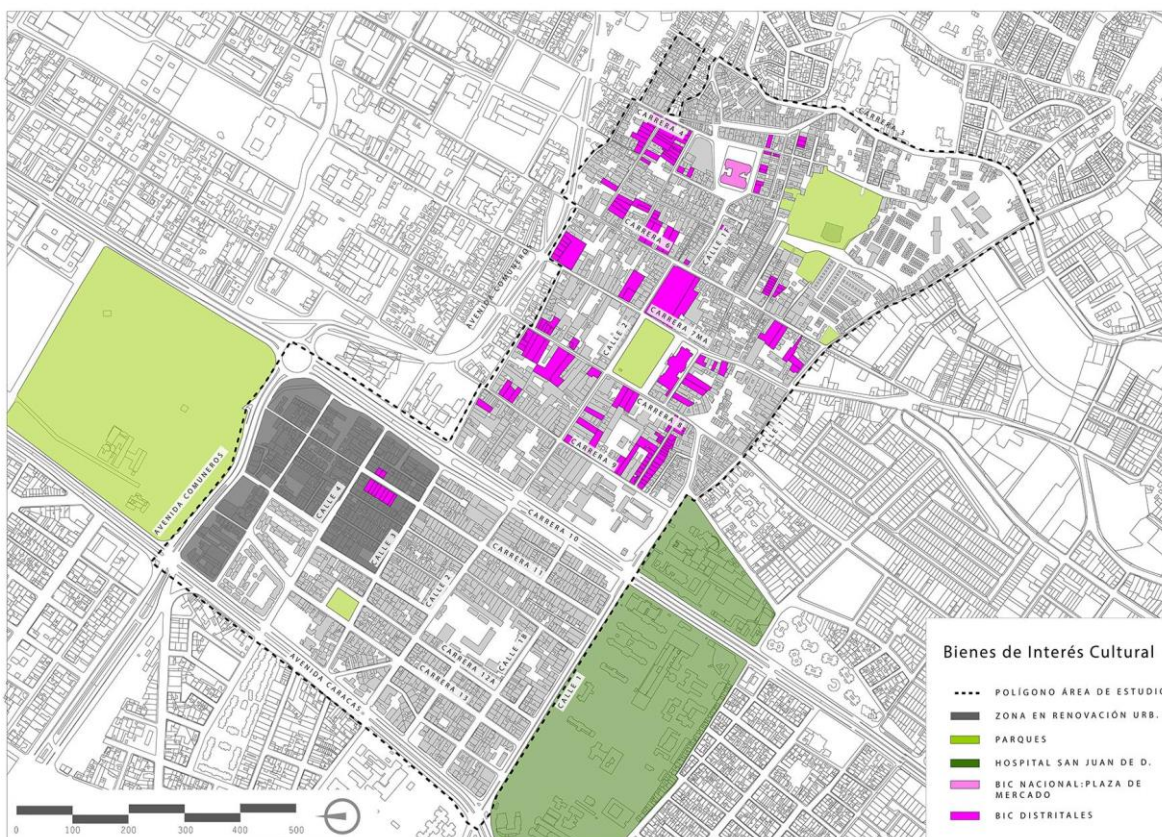
Vale la pena mencionar que en la Unidad de Paisaje 10 (UP-10), correspondiente al sector de Las Cruces, se encuentran tres sitios arqueológicos, uno de tipo Distrital y dos nacionales, 12 sitios históricos y no se encuentra sitios turísticos reconocidos de acuerdo con información del IDPC, tal como lo muestra el plano a continuación.

Figura 12. Concentración de Patrimonio Cultural material e inmaterial en la Unidad de Paisaje de Las Cruces



Fuente: Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMP-CH) – IDPC

Figura 13. Bienes de Interés Cultural en el área del Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM), a partir de información del PEMP-CH y el Plan Parcial San Bernardo Tercer Milenio

Como se puede ver en el plano, Las Cruces es un sector con alta presencia de Bienes de Interés Cultural, un total de 177, siendo uno de estos BIC de tipo nacional (Plaza de Mercado Las Cruces), presentando así una densidad de inmuebles de interés cultural de 3 por hectárea. Este SIC y los BIC declarados conforman un contexto que favorece la interacción con distintos patrimonios y el tejido social que los soporta.

Lo expuesto anteriormente es relevante para la lectura territorial del barrio Las Cruces y el desarrollo de la estrategia de Barrios Vitales en dicho territorio. Es indispensable que el proyecto responda a la densidad de sentido y significado que caracteriza el lugar y a la cual es atribuido su carácter patrimonial. Para mayor información sobre el enfoque de patrimonios integrados, desde el cual se ha



generado la declaratoria del PEMP-CH sobre este territorio en particular, ver el **Anexo 1** de este documento.

## **4.5 Actividades y usos del suelo**

La localización de los parques, el comercio, los equipamientos y zonas residenciales determinan en gran medida las dinámicas del barrio y los lugares de mayor atracción de viajes, muchos de ellos peatonales. Conocer estas dinámicas a través de la información secundaria y complementar con una lectura territorial y trabajo de gestión social, permite identificar los puntos más importantes para considerar en la etapa de diseño. El plano de usos de suelo presenta a nivel de lotes los usos de suelo en el polígono correspondiente al Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo.

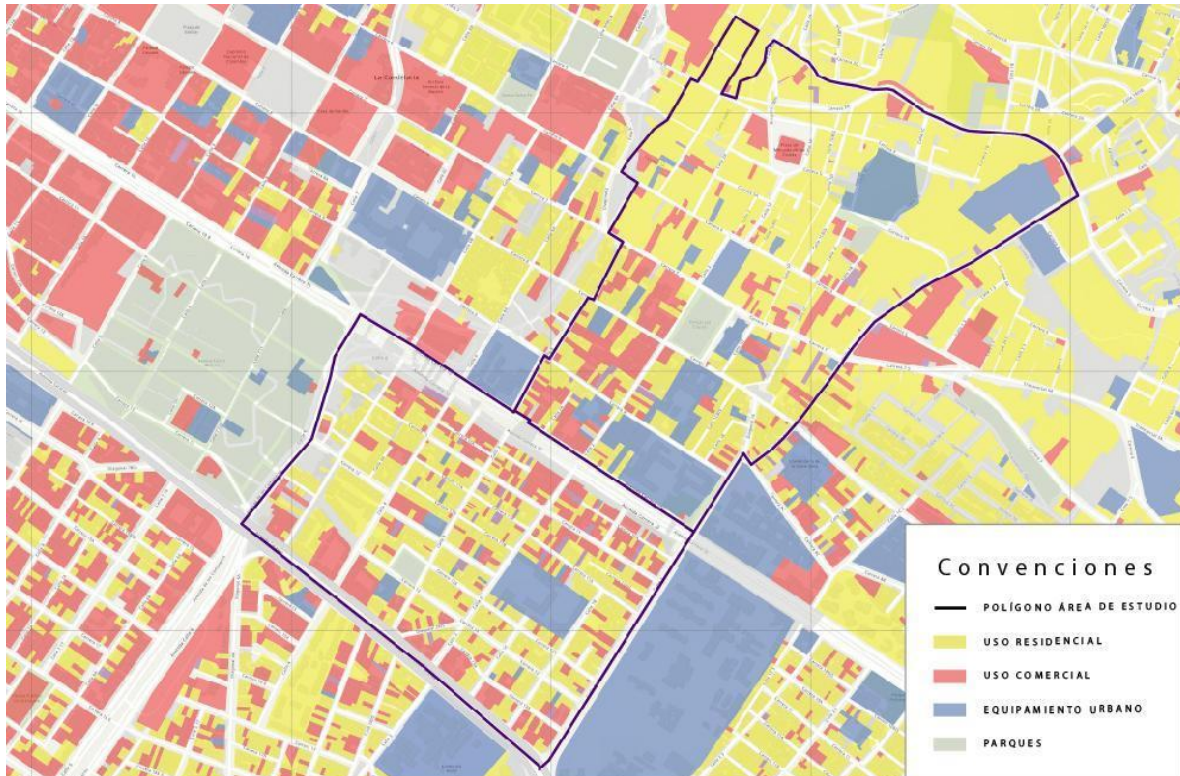
En el barrio San Bernardo se observa una fuerte presencia de usos comerciales en los predios cerca de las troncales de TransMilenio sobre la AV. Caracas y la AK. 10, mientras que al interior del barrio es más frecuente el uso residencial. No obstante, el eje de la CLL. 2 (entre AK. 10 y AV. Caracas), cuenta con una presencia significativa de locales comerciales en ambos costados.

Se destaca la presencia del parque San Bernardo (KR. 13 con CLL. 3) en el corazón del barrio, el parque Tercer Milenio al norte y el Complejo hospitalario San Juan de Dios al Sur a sus alrededores.

En el barrio Las Cruces se observa una mayor presencia de uso comercial en los predios que se encuentran al norte de la CLL. 2, mientras que los predios residenciales son más frecuentes a medida que se acerca al borde oriental del barrio. Los equipamientos urbanos como el Parque de Las Cruces, la Plaza de Mercado y el polideportivo se encuentran al interior del barrio. Cabe destacar el carácter patrimonial del espacio público de este sector que marca históricamente algunas prácticas, pero también los condicionamientos de usos del mismo.

Esta información base de usos del suelo, ha sido complementada con el levantamiento más detallado de actividades en los primeros pisos de las viviendas y edificaciones, efectuado mediante varios recorridos en campo y ejercicios de observación participativa. Para ver tal información el lector debe dirigirse a los capítulos 5.2.1.5.2 y 5.2.2.4.1 de este documento.

Figura 14. Usos del suelo según georreferenciación distrital en el polígono del Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo.

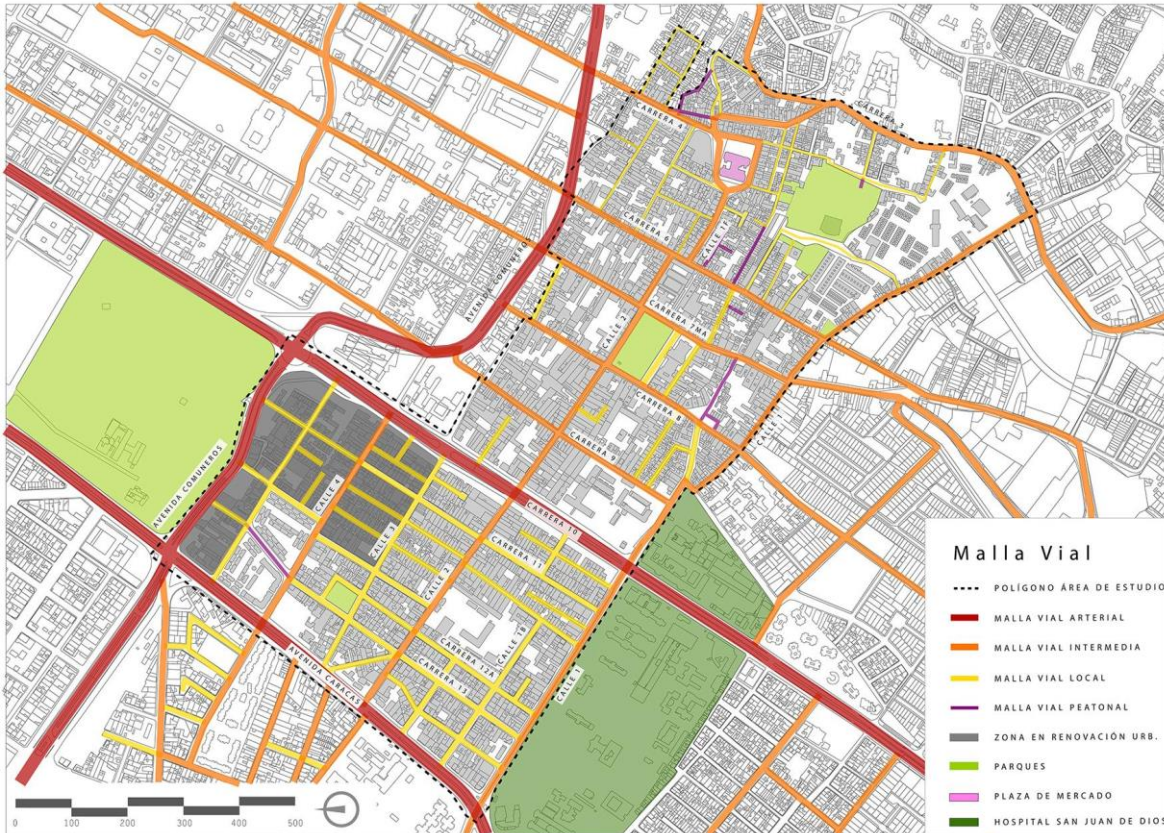


Fuente: Información Geográfica Distrital - SDM.

## 4.6 Composición y estado de la malla vial

El Barrio Vital Las Cruces-San Bernardo es atravesado y rodeado por AV.s que hacen parte de la malla vial arterial de la ciudad, y al interior del barrio cuenta con tramos viales que pertenecen a la malla vial intermedia y local, como se presenta en la siguiente figura.

Figura 15. Composición de la malla vial.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM).

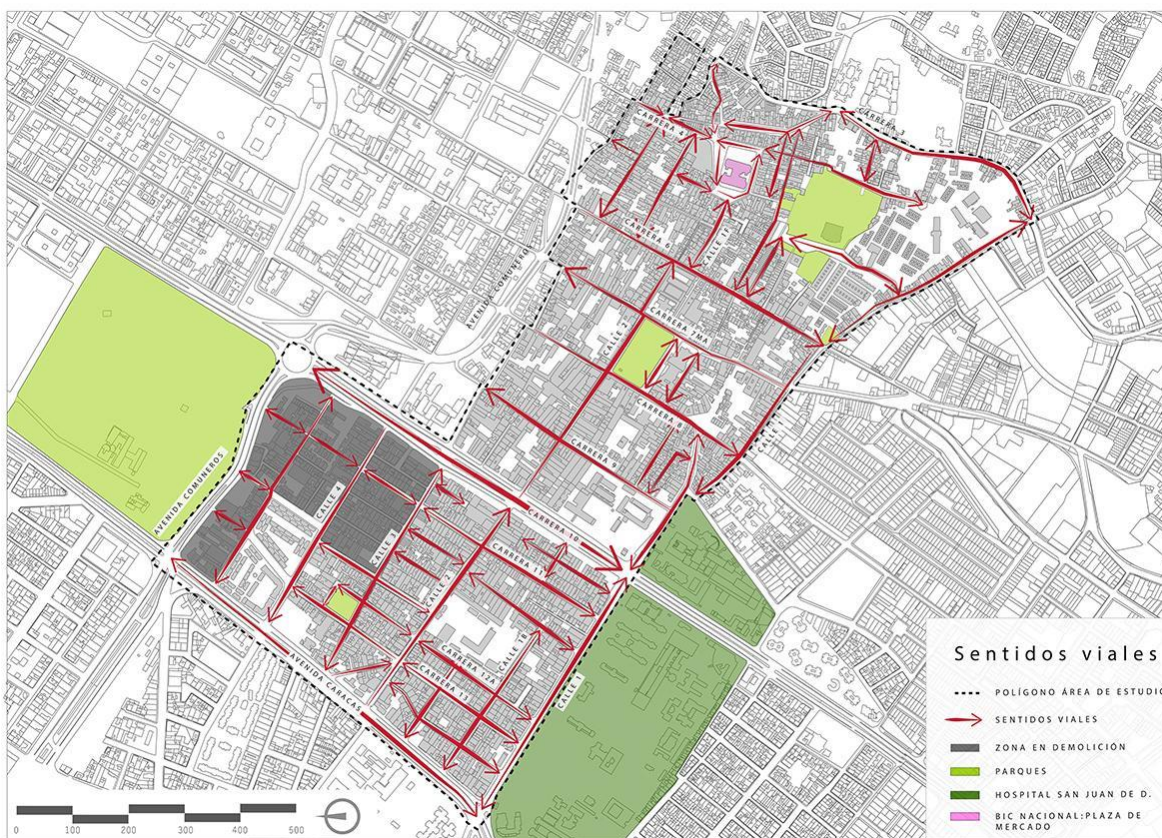
- **La malla vial arterial** indica los tramos de red vial de mayor jerarquía y permiten una mayor movilidad y accesibilidad a nivel urbano y regional. En este caso, el Barrio Vital está rodeado por la AV. Caracas al occidente y AV. Los Comuneros al norte, y está atravesado por la AV. KR. 10, la cual divide los barrios Las Cruces y San Bernardo. En estos tramos viales, los vehículos automotores logran desarrollar mayores velocidades debido a las características físicas de las vías.
- **La malla vial intermedia** está conformada por los tramos viales que permiten el acceso a escala zonal y tiene una fuerte presencia en la zona de estudio. Las calles identificadas como intermedias en los bordes del barrio son la AV. La Hortúa al sur y la KR. 3 al oriente. Adicionalmente, al interior del barrio, las CLL. 1F, 2, 3 y KR. 9, 8, 7, 6 y un segmento de la 5 hacen parte del inventario de malla vial intermedia de la zona. Se destaca la importancia de la CLL. 2, que es una vía intermedia de conexión sentido occidente-orienté con un alto flujo vehicular, peatonal y de ciclistas. Así mismo, cuenta con la



presencia de buses del componente zonal del SITP y a través de esta, es posible acceder al componente troncal del sistema público de transporte Transmilenio en la AK. 10. Todo lo anterior la convierte en la columna vertebral de movilidad de los múltiples actores viales del barrio. Es importante resaltar que en esta vía también transita transporte público urbano - SITP y otro tipo de vehículos particulares, incluso vehículos de más de tres ejes (lo último ha sido obtenida a través de la lectura territorial de realidades realizada como parte de la metodología de participación del proyecto Barrios Vitales).

- **La malla vial local** consta de los tramos viales que permiten el acceso a las unidades de vivienda. En estos tramos las velocidades y volúmenes de los vehículos automotores tienden a ser menores debido a que, generalmente, los anchos de vía son reducidos y se encuentran en un entorno residencial. Se destaca la presencia de pasajes residenciales, correspondiente a la tipología urbana patrimonial del barrio Las Cruces. Dichos pasajes residenciales son callejones o calles peatonales que atraviesan las manzanas de un lado al otro, con un ancho que solo permite el tránsito de peatones o vehículos de micromovilidad, los cuales, en su mayoría, no están en las mejores condiciones físicas y no cuentan con infraestructura pertinente para la accesibilidad universal.

Figura 16. Sentidos viales en el polígono del Barrio Vital

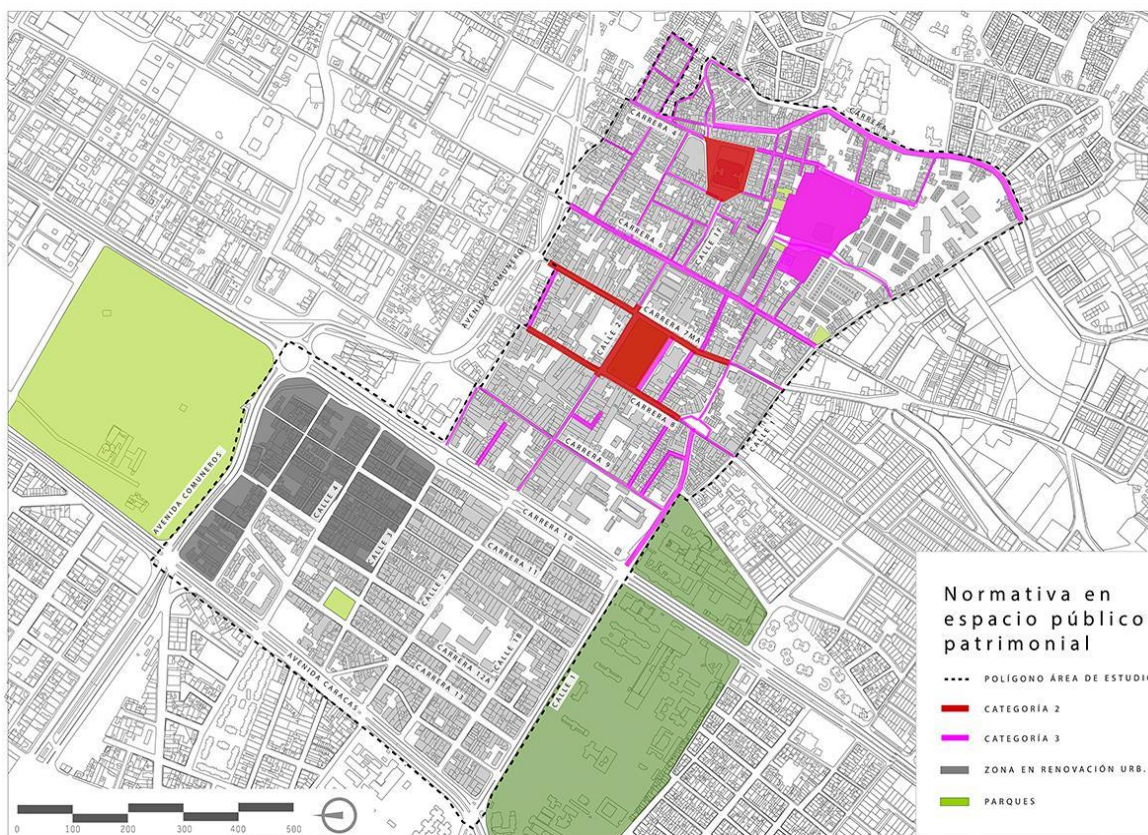


Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM)

Por otro lado, en cuanto a la malla vial, vale la pena destacar que los ejes pertenecientes al barrio Las Cruces están categorizados de acuerdo con los “Sectores normativos de Espacio Público” correspondientes a la Unidad de Paisaje Las Cruces del PEMP-CH. De acuerdo con dicha categorización la mayor parte de los ejes del barrio corresponden al sector 3 A, mientras que algunos tramos específicos de las CLL. 2, 3, 1F y 1 D; y las KR. 7 y 8 corresponden al sector 1B. En el **Anexo 2** de este documento es posible verificar dicha categorización y su incidencia sobre los ejes estudiados en el proyecto.



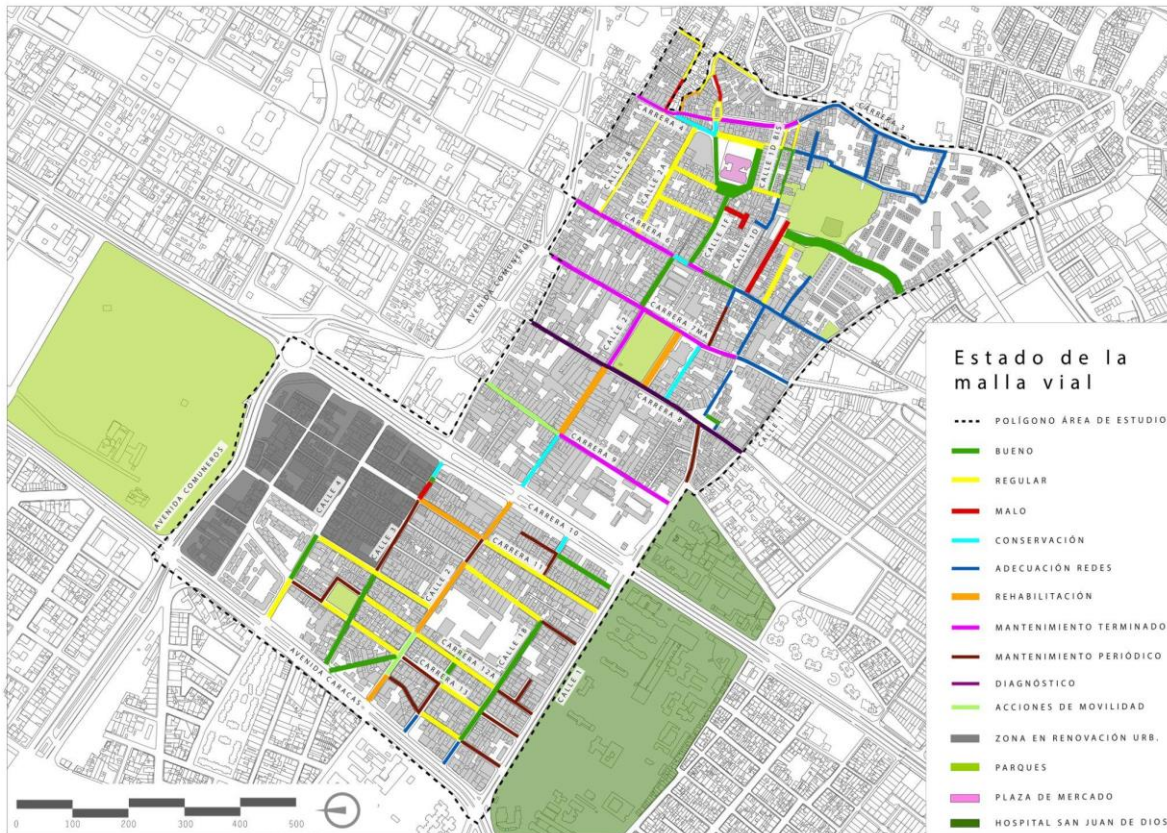
Figura 17. Normativa en espacio público patrimonial



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM) a partir de Cartilla de Norma Urbana Patrimonial (IDPC, 2022)

Para identificar el estado de la malla vial, se hizo por un lado consulta al sistema SIGIDU con fecha junio de 2022. De dicha consulta deriva la siguiente cartografía, donde se evidencia que varios de los ejes de escala local se encuentran en estado regular, bueno y en adecuación de redes. Así mismo, los ejes de mayor circulación vehicular han contado ya con acciones de mantenimiento. Se recomienda hacer verificación en campo del estado una vez se vaya a iniciar la implementación del diseño.

Figura 18. Estado de la malla vial del polígono de intervención, de acuerdo con SIGIDU

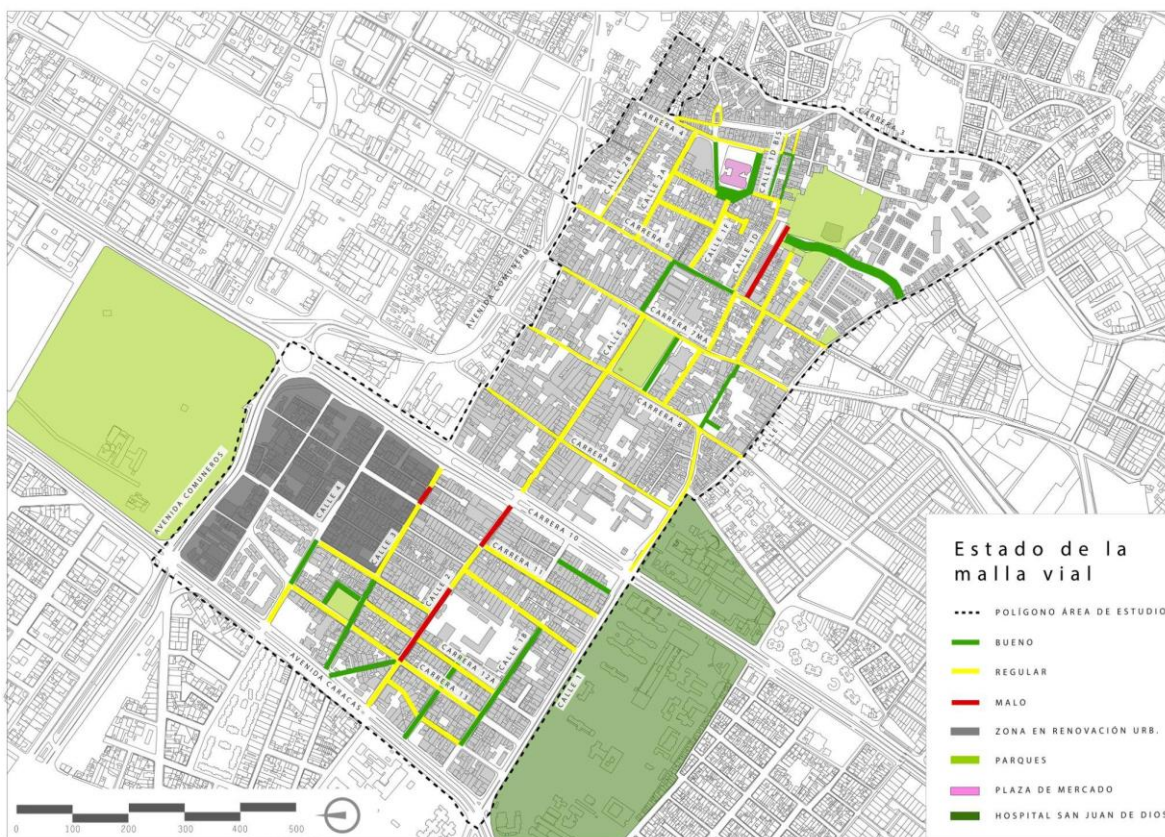


Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM) a partir del reporte incluido en el SIG-IDU.

Por otro lado, se elaboró cartografía que caracteriza el estado de la malla vial (bueno, regular y mal), de acuerdo con los recorridos realizados en campo por parte del equipo técnico.



Figura 19. Estado de la malla vial del polígono de intervención, según reconocimiento en campo



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM) a partir recorridos en campo, 2021-2022

## 4.7 Transporte público

El Barrio Vital Las Cruces- San Bernardo es atravesado por dos troncales de Transmilenio, ambas en dirección norte-sur. Al costado oriente se encuentra la troncal de la AK. 10 y las estaciones que se encuentran dentro del polígono corresponden a Bicentenario, localizada sobre la AK. 10 con CLL. 4 y la estación San Bernardo en la AK. 10 con CLL. 1B. Al costado occidente se encuentra la troncal Av. Caracas, en la cual se encuentra la estación Hospital entre CLL. 3 y 4.

Se identificaron 12 rutas zonales (SITP) que transitan sobre las calles internas del Barrio Vital Las Cruces – San Bernardo, la siguiente tabla presenta las rutas identificadas. En San Bernardo los buses transitan sobre la CLL. 2 (sentido occidente-oriente) y la CLL. 4 (sentido occidente-oriente). En el barrio Las Cruces transitan sobre las KR. 7 y 9 en sentido sur-norte, sobre las KR. 6, y 8 en sentido

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

norte-sur, sobre la CLL. 2 en sentido occidente-oriente, la CLL. 1F en sentido occidente-oriente y las KR.s 3ª y 4 en los tramos al oriente de la plaza de mercado. Adicionalmente, sobre la AK. 10 transitan 39 rutas de SITP.

Tabla 1. Rutas SITP Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo

| Nombre ruta | Origen       | Destino      | Tipo ruta      | Calles internas                     | AV.s                                         |
|-------------|--------------|--------------|----------------|-------------------------------------|----------------------------------------------|
| 14-1c       | BICENTENARIO | LAS CRUCES   | Complementaria | Cra 6 - CLL. 1F<br>- Cra 4 - Cra 3a | Cra 10 - Av. Comuneros<br>- Av. De la Hortua |
| 15-5c       | BICENTENARIO | LA MARIA     | Complementaria | Cra 8                               | Cra 10 - Av. Comuneros<br>- Av. De la Hortua |
| A302-1      | EL RECODO    | CENTRO       | Urbana         | CLL 2                               | Cra 10                                       |
| A617-1      | MADELENA     | CENTRO       | Urbana         | Cra 9 - Cl 2 - Cr 7                 | Av. De la Hortua                             |
| C80-3       | ISLA DEL SOL | LAS AGUAS    | Urbana         | Cl 4                                | Cra 10 - Av. Comuneros                       |
| A619-1      | ISLA DEL SOL | CHAPINERO    | Urbana         | Cl 2                                | Cra 10                                       |
| H619-2      | CHAPINERO    | ISLA DEL SOL | Urbana         | Cl 4                                | Cra 10                                       |

|        |                   |                   |        |                 |                      |
|--------|-------------------|-------------------|--------|-----------------|----------------------|
| K304-2 | EST. BICENTENARIO | PUENTE GRANDE     | Urbana | Cra 8 - Diag 1A | Cra 10. Av comuneros |
| L304-1 | FONTIBÓN          | SAN CRISTÓBAL SUR | Urbana | Cra 8           | Av. De los Comuneros |
| A814-1 | HORACIO ORJUELA   | PORCIUNCULA       | Urbana | Cra 7           | Av. Comuneros        |
| L814-2 | PORCIUNCULA       | HORACIO ORJUELA   | Urbana | Cra 6           | Av. Comuneros        |
| L919-2 | TERMINAL NORTE    | GAVIOTAS          | Urbana | Cra 8           | Av. Comuneros        |

Fuente: Transmilenio. Fecha de consulta: 11 de mayo de 2022

## Análisis de paraderos

Sobre el polígono del Barrio Vital que comprende parte del barrio Las Cruces, se ubican 24 paraderos de tipo M11, sobre la malla vial intermedia y local del barrio. Sobre la malla vial arterial del costado de Las Cruces se encuentran 4 paraderos sobre la KR. 10 y 4 paraderos sobre la AC Los Comuneros.

En la parte del polígono que comprende el barrio Las Cruces, sobre la malla vial local no se ubican paraderos. Los 4 paraderos al interior se ubican sobre la malla vial intermedia, específicamente sobre la CLL. 1F, la CLL. 2, la KR. 6, la KR. 7, KR. 8, KR. 9, KR. 3A y la CLL.1.

En la parte del polígono que comprende el barrio San Bernardo, sobre la malla vial local no se ubican paraderos, los 4 paraderos al interior se ubican sobre la malla vial intermedia, específicamente sobre la CLL. 2 y la CLL. 4.

Sobre la malla vial arterial se ubican 5 paraderos, 2 paraderos sobre AC Los Comuneros y 4 paraderos sobre la AK 10.

### Secretaría Distrital de Movilidad

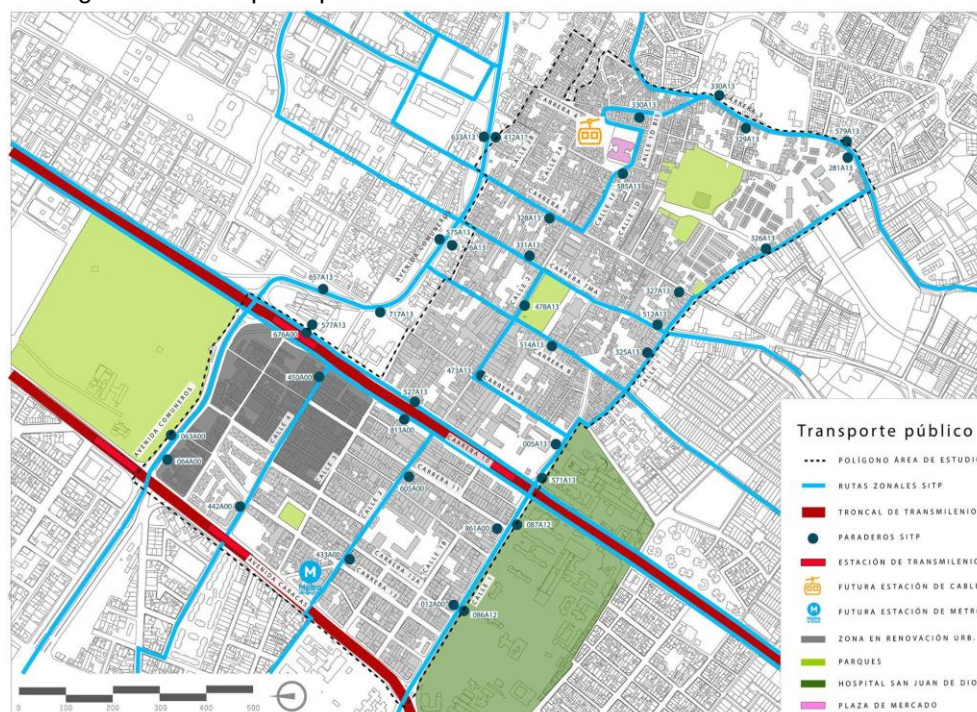
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

En términos generales, las condiciones de accesibilidad a los paraderos no garantizan infraestructura que permita el acceso al andén de manera adecuada a personas en condición de movilidad reducida, no cuentan con el espacio suficiente para el desarrollo de las franjas funcionales y los anchos mínimos, especialmente en Las Cruces.

Por su parte, la infraestructura de andenes en San Bernardo presenta anchos más generosos pero no contempla rampas ni tratamiento para garantizar que los paraderos sean accesibles.

La siguiente figura presenta las rutas de los buses zonales, los paraderos y las troncales de Transmilenio con sus respectivas estaciones. Se identificaron 3 rutas de buses provisionales que durante el año 2021 transitaban por las KR. 9, 7, 6 y calles 2 y 1F, en el barrio Las Cruces. No obstante, desde el año 2022 del sistema de rutas provisionales fue desmontado en diciembre de 2021 a nivel distrital. Se destaca que sobre la CLL 1F la ruta zonal de SITP circula en sentido occidente-oriental. Para ver información más detallada de la red de transporte público, ver el **Anexo 3** de este documento.

Figura 20. Transporte público en el Barrio Vital Las Cruces – San Bernardo



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM), a partir de información proporcionada por la Subdirección de Transporte Público, con corte de Mayo y Junio de 2022



## 4.8 Transporte privado (vehículos de carga)

El polígono definido para el proyecto Barrios Vitales en el sector de Las Cruces y San Bernardo pertenece parte de la malla vial arterial, intermedia y local, para las cuales el decreto 840 de 2019 determina: *“Por medio del cual se establecen las condiciones y restricciones para el tránsito de los vehículos de transporte de carga en el Distrito capital, y se dictan otras disposiciones”*. Así mismo, el Decreto 077 de 2019 *“Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 840 de 2019 y se dictan otras disposiciones”*, restringe el tránsito de vehículos de carga. A continuación se describen las restricciones de Carga en la zona:

- Al interior del perímetro señalado se restringe la circulación de vehículos de transporte de carga con “peso bruto vehicular máximo” superior a ocho mil quinientos kilogramos (8.500kg.), de lunes a viernes entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas<sup>11</sup>.
- Los vehículos de carga de año modelo superior a veinte (20) años, tendrán restricción dentro de la jurisdicción del Distrito Capital los días sábados entre las 05:00 y las 21:00 horas, horario rotativo de acuerdo con el último dígito de la placa par o impar del vehículo. Esta restricción iniciará con las placas pares el primer sábado luego de la entrada en vigencia el presente Decreto. Adicionalmente, de lunes a viernes sin incluir festivos, dichos vehículos no podrán transitar entre las 06:00 y las 08:00 horas y entre las 17:00 y las 20:00 horas. Los vehículos de servicio público y particular clase camioneta, con tipo de carrocería: estacas, furgón, estibas y panel, estarán sujetos a las medidas de restricción establecidas en el presente artículo.
- La circulación de vehículos de transporte de carga en función de la malla vial fuera del horario de restricción. En malla vial arterial con sección vial V-0, V-1, V-2, V-3 y en malla vial intermedia con sección vial V4, V4R V5 y V6 se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de todas las designaciones. En malla vial local con sección vial V-7, con ancho mínimo de calzada de seis (6,00) metros se permite la circulación de vehículos de transporte de carga de hasta dos (2) ejes, de acuerdo con lo establecido en el presente Decreto.

<sup>11</sup> La zona de restricción inicia en el límite oriental de la ciudad con Calle 170-Calle 170-KR. 16- Calle 164-KR. 20-Calle 170-AV. Boyacá-AV. de La Esperanza-AV. de la Américas-KR. 30- CLL. 24 – KR. 22 – KR. 24 – Calle 6 – KR. 30 – AV. Calle 3 – KR. 68 – AV. de las Américas – AV. Boyacá – AV. Primero de Mayo – AV. KR. 68 – Autopista Sur – AV. Boyacá – AV. Villavicencio – AV. Caracas – AV. Primero de Mayo Límite oriental.



- No podrán efectuarse maniobras de cargue o descargue sobre vías arterias o sobre los accesos, salidas y/o conectantes a éstas, en ninguna zona del Distrito Capital. Cuando el vehículo tenga como punto de destino un predio situado sobre malla vial arterial, deberá ingresar al mismo, o efectuar el cargue o descargue desde un estacionamiento fuera de vía, o desde la vía intermedia o local más cercana, siempre que los vehículos de transporte de carga no excedan los dos (2) ejes, y atendiendo en todo caso las previsiones del Código Nacional de Tránsito Terrestre sobre estacionamiento. Cuando no sea posible atender ninguna de las alternativas antes enunciadas y el cargue y/o descargue deba realizarse sobre la malla vial arterial, se efectuará únicamente entre las 22:00 horas y las 06:00 horas, teniendo una zona de transición debidamente señalizada con dispositivos luminosos, a una distancia que permita a los demás usuarios de la vía advertir la presencia del vehículo.
- En las vías intermedias y locales podrán realizar esta actividad los vehículos de transporte de carga que no excedan dos (2) ejes, de las 8:00 horas a las 17:00 horas y entre las 20:00 horas y las 06:00 horas, atendiendo las previsiones sobre estacionamiento en vía, señaladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las condiciones de señalización implementadas en las vías por la autoridad de tránsito.
- Se restringe el cargue y descargue de lunes a viernes, entre las 06:00 y las 22:00 horas, y los días sábados entre las 11:00 y las 16:00 horas, en las siguientes vías: 1. En el tramo vial (en la cuadra) donde se ubique una zona destinada para el ascenso y descenso de pasajeros (paradero) de vehículos de servicios del SITP. 2. Vías de doble sentido de circulación y un carril por sentido, por donde circulen servicios del SITP.

De acuerdo con lo anterior, para el área de influencia del Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo, la reglamentación descrita inicialmente restringe la circulación de vehículos de transporte de carga como se muestra en la figura 21. Adicionalmente, se informa que la zona solicitada de Las Cruces y San Bernardo no se traslapa con las zonas de cargue y descargue de mercancías establecidas en la ciudad.

En la zona objeto de estudio se detectan dinámicas de descargue de mercancía y suministro para locales comerciales, principalmente ubicados sobre los siguientes tramos: CLL. 2 (entre la KR. 6 y la AV. Caracas); CLL. 1 F (entre KR. 4 y 6, CLL. 1F (entre KR. 6 y 7). Lo anterior debido a la importante actividad comercial que se desarrolla en la zona.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

La CLL. 2 (entre KR. 6 y KR. 10), cuenta con: restaurantes, misceláneas, iglesias cristianas, peluquerías, barberías, tiendas, minimercados, cafeterías, panaderías, droguerías, lavanderías, ferreterías y casinos. Las actividades de cargue y descargue de mayor envergadura están asociadas a los mercados, restaurantes, salsamentarias, lavanderías y ferreterías.

La CLL. 2 (entre KR. 10 y KR. 12), cuenta con una importante actividad comercial asociada a venta de elementos de construcción (vidrios de gran formato, perfiles en aluminio, por ejemplo), fábricas de muebles, chatarrerías, ferreterías, entre otros). La presencia de camiones es común frente a los establecimientos comerciales. Las actividades de cargue y descargue de mayor envergadura están asociadas a la venta de elementos de construcción.

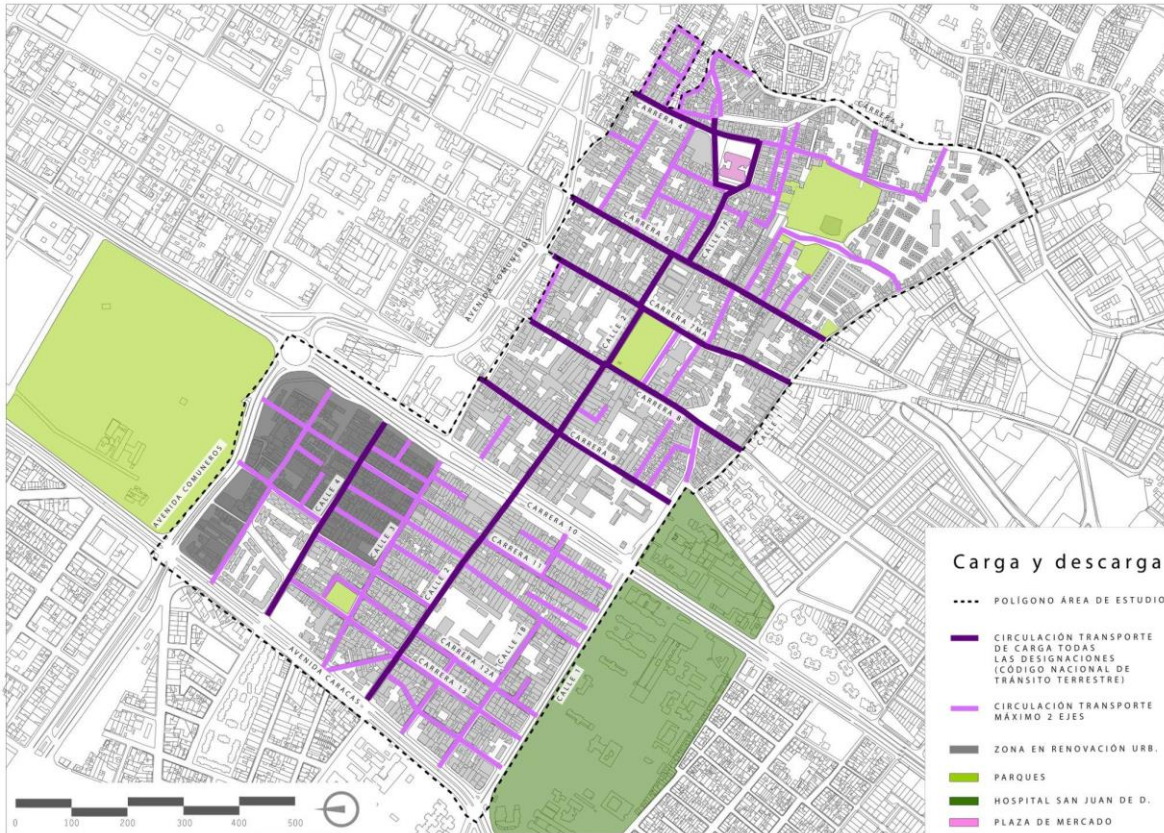
La CLL. 2 (entre KR. 12 y AV. Caracas), cuenta primordialmente con comercio de escala local como tiendas, panaderías, papelerías, misceláneas y cafeterías. Las actividades de cargue y descargue de mayor envergadura están asociadas a las tiendas que venden víveres y otros alimentos.

La CLL. 1F (entre KR. 4 y 6) cuenta con: panaderías, restaurantes, minimercados (de frutas, verduras y otros), papelerías, misceláneas, droguerías, lavanderías, salsamentarias, café internet y otros negocios de pequeña escala. Las actividades de cargue y descargue de mayor envergadura están asociadas a los mercados, restaurantes, salsamentarias, lavanderías y ferreterías.

Durante los pilotos de diagnóstico realizados (ver capítulo 6.2 Pilotos de diagnóstico), se evidenció la necesidad de dejar zonas de cargue y descargue en el costado que se encuentra frente a los locales comerciales (especialmente en la CLL. 2, frente al Parque de Las Cruces). En primer lugar, para evitar conflicto con otras dinámicas de movilidad (parqueo en vía, circulación peatonal en ampliaciones de andén, entre otros). En segundo lugar debido a las condiciones de inseguridad en la zona. Es común el robo de mercancía cuando se desarrollan las actividades de carga.

La información base de usos del suelo, ha sido complementada con el levantamiento más detallado de actividades en los primeros pisos de las viviendas y edificaciones, efectuado mediante varios recorridos en campo y ejercicios de observación participativa. Para ver tal información el lector debe dirigirse a los capítulos 5.2.1.5.2 y 5.2.2.4.1 de este documento.

Figura 21. Cargue y descarga según normativa.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM) a partir del Decreto Distrital 840 de 2019

## 4.9 Parqueo en vía

De acuerdo con el reconocimiento de los ejes viales en campo, la observación de las dinámicas de movilidad y la Lectura Territorial de realidades, se priorizaron los siguientes tramos viales para ser evaluados por el área técnica de Estacionamiento en vía: CLL. 1 F (entre KR. 4 y 6), CLL. 2 (entre KR. 6 y Av. Caracas), CLL. 1F (entre KR. 7 y 8), DG. 2 Bis (entre KR. 4 y 5), KR. 5 (entre DG. 2 Bis y CLL. 1 F), KR. 5 a (entre CLL. 1 F y CLL. 2 A), KR. 6 (entre CLL. 1 y CLL. 6), KR. 7 (entre CLL. 1 y CLL. 6), KR. 8 (entre CLL. 1 y CLL. 6), KR. 9 (entre CLL. 1 y CLL. 6), KR. 12 (entre CLL. 2 y CLL. 4), KR. 13 (entre CLL. 1 y CLL. 4). Para ver el concepto técnico completo emitido, ver el **Anexo 4** del presente documento.

De acuerdo con el Concepto Técnico SI-CT-001\_2020, el área encargada determinó lo siguiente:

Tabla 2. Concepto de estacionamiento en vía - Las Cruces San Bernardo, tramos de intervención Barrio Vital.

| CONDICIONES VIALES |                                              |               |      | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | CONCEPTO EV-SI CON RESPECTO A LOS CAJONES APROBADOS                                                                              |                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                            |
|--------------------|----------------------------------------------|---------------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ID                 | TRAMO VIAL                                   | TRAMOS VIALES | SITP | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 1.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 2.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | ZONA DE PARQUEO PAGO                                                                                                             | PRIMERA LINEA DE METRO DE BOGOTÁ                                                                                                                       | ET PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA                                                                                                                       |
| 1                  | Calle 1 F, entre carreras 4 y 6              |               | SI   | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28, teniendo en cuenta lo estipulado en concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", ya que se identificó el paso de transporte público. Lo anterior se sustenta, según lo estipulado en el Decreto 319 de 2006. Artículo 47. PARÁGRAFO PRIMERO. "En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arteriales, ni en vías con transporte público" (Subrayado fuera de texto). | Se permite la actividad de estacionamiento teniendo en cuenta las condiciones especiales revisadas en el numeral 6 del concepto técnico versión 2.0 en el cual aún presentándose circulación de transporte público no se supera la cantidad de rutas permitidas. Así mismo, una vez analizada la zona se evidenciaron paraderos del SITP, por lo tanto, y con el fin de se garantizar la seguridad en el sector se permite la habilitación del estacionamiento en vía en el costado SUR, siempre y cuando se mantengan 50 metros libres (25 metros aguas arriba y 25 aguas abajo de la ubicación central del paradero). | El tramo Calle 1 F entre carreras 4 y 6 no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago      | NO APLICA                                                                                                                                              | NO APLICA                                                                                                                                                  |
| 2                  | Calle 2 entre y Av. Caracas y Av. Carrera 10 |               | SI   | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28, teniendo en cuenta lo estipulado en concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", ya que se identificó el paso de transporte público. Lo anterior se sustenta, según lo estipulado en el Decreto 319 de 2006. Artículo 47. PARÁGRAFO PRIMERO. "En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arteriales, ni en vías con transporte público" (Subrayado fuera de texto). | Aunque era de uno de los tramos potenciales a revisar para permitir el estacionamiento en vía no se analiza teniendo en cuenta que el segmento se encuentra dentro del área de influencia del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) y dentro del Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana Centro San Bernardo.                                                                                                                                                                                                                                                                   | El tramo Calle 2 entre carreras 6 y Av. Caracas se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago | El tramo Calle 2 entre carreras 6 y Av. Caracas se encuentra dentro del área de influencia del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) | El tramo Calle 2 entre carreras 6 y Av. Caracas se encuentra dentro del Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana Centro San Bernardo. |

| CONDICIONES VIALES |                                         |                                          |      | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                 | CONCEPTO EV-SI CON RESPECTO A LOS CAJONES APROBADOS                                                                                  |                                  |                                      |
|--------------------|-----------------------------------------|------------------------------------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| ID                 | TRAMO VIAL                              | TRAMOS VIALES                            | SITP | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 1.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 2.0 | ZONA DE PARQUEO PAGO                                                                                                                 | PRIMERA LINEA DE METRO DE BOGOTÁ | ET PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA |
| 2.1                | Calle 2 entre Av. Carreras 10 carrera 6 | Calle 2 entre Av. Carrera 10 y Carrera 9 | NO   | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28 teniendo en cuenta que se evidencian zona escolar debidamente señalizada y así mismo en el costado sur se apreció un centro religioso. Por lo tanto, en el sector debido a estos dos equipamientos se genera movimiento masivo de peatones y puede ser un riesgo para la seguridad vial.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | . NO APLICA                                     | El tramo Calle 2 entre carreras 6 y Av. Caracas, no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago | NO APLICA                        | NO APLICA                            |
|                    |                                         | Calle 2 entre Carrera 8 y Carrera 8      | NO   | Se permite la actividad de estacionamiento en el costado SUR, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tabla 1 del concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", (Calzada mayor a 6 metros y único sentido de circulación). No obstante, se recomienda tener en cuenta en el diseño que el estacionamiento no está permitido 25m aguas abajo de la intersección semaforizada que se encuentra a la altura de la Carrera 8.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | . NO APLICA                                     |                                                                                                                                      |                                  |                                      |
|                    |                                         | Calle 2 entre Carrera 8 y Carrera 7      | NO   | No se permite la actividad de estacionamiento en el tramo vial teniendo en cuenta que se evidencian intersección semaforizada en 2 puntos distintos del segmento más específicamente a la altura de la Carrera 8 y Carrera 7 en donde se debe considerar 25m aguas arriba y 25 me aguas abajo. Así mismo, se apreció en el tramo vial un CAI de la Policía en el cual por ser zona de seguridad no se permite bajo ninguna circunstancia el EV y adicionalmente un parque con una zona de juegos abierta al público y sin cerramiento la cual puede generar riesgos en la seguridad vial (zona con atractor para circulación de niños). Por lo tanto, se recuerda según lo estipulado en el Artículo 76 del Código Nacional de Tránsito y Transporte (Ley 769 de 2002) que está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares: <i>"1. / 1. Sobre andenes, zonas vender o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación / 1."</i> (Subrayado fuera de texto). Dicho esto, se determina restringir el estacionamiento en ambos costados. | . NO APLICA                                     |                                                                                                                                      |                                  |                                      |
|                    |                                         | Calle 2 entre Carrera 7 y Carrera 6      | NO   | Se permite la actividad de estacionamiento en el costado SUR, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tabla 1 del concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", (Calzada mayor a 6 metros y único sentido de circulación).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | . NO APLICA                                     |                                                                                                                                      |                                  |                                      |

| CONDICIONES VIALES |                                             |               |      | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | CONCEPTO EV-SI CON RESPECTO A LOS CAJONES APROBADOS                                                                                      |                                  |                                      |
|--------------------|---------------------------------------------|---------------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| ID                 | TRAMO VIAL                                  | TRAMOS VIALES | SITP | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 1.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 2.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | ZONA DE PARQUEO PAGO                                                                                                                     | PRIMERA LINEA DE METRO DE BOGOTÁ | ET PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA |
| 3                  | Calle 1 F, entre carreras 7 y 8             |               | NO   | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28, teniendo en cuenta lo estipulado en concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", ya que se identificó zona recreacional en el costado Norte e hidrante en el costado SUR.                                                                                                                                                                                                                     | Se permite en el costado NORTE teniendo en cuenta que no afecta la circulación vehicular y cumple con los criterios técnicos de estacionamiento independiente de que en la zona se encuentra un equipamiento recreacional. Como sugerencia en el costado sur se encuentra un espacio con morfología semejante a bahía con posible señalización de pacificación vial en la cual se recomienda consultar con la Subdirección de señalización con el fin de verificar si se encuentra en garantías y si es posible viabilizar el estacionamiento en ese espacio. | El tramo Calle 1 F entre carreras 7 y 8, no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago             | NO APLICA                        | NO APLICA                            |
| 4                  | Diagonal 2 Bis, entre carreras 4 y 5        |               | SI   | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tabla 1 del concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", (Calzada menor a 9 metros y doble sentido de circulación).                                                                                                                                                                                                                                    | . NO APLICA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | El tramo Diagonal 2 Bis, entre carreras 4 y 5, no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago       | NO APLICA                        | NO APLICA                            |
| 5                  | Carrera 5, entre Diagonal 2 Bis y Calle 1 F |               | SI   | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28, teniendo en cuenta lo estipulado en concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", ya que se identificó el paso de transporte público. Lo anterior se sustenta, según lo estipulado en el Decreto 319 de 2006. Artículo 47. PARÁGRAFO PRIMERO. "En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arteriales, ni en vías con transporte público" (Subrayado fuera de texto). | No se permite el estacionamiento en vía debido a las condiciones presentadas en la zona, el paso de transporte público y sus radios de giro. Ahora bien, en el sector se aprecia un espacio señalizado con urbanismo táctico adyacente a la plaza de mercado en el cual se recomienda verificar las condiciones de esta zona demarcada para poder permitir el estacionamiento en vía. <b>Dicho esto, es importante mencionar que este espacio es potencial para permitir el EV pero se debe aclarar su uso con la Subdirección de señalización.</b>           | El tramo Carrera 5 entre Diagonal 2 Bis y Calle 1 F, no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago | NO APLICA                        | NO APLICA                            |
| 6                  | Carrera 5 a, entre calles 1 F y Calle 2 A   |               | NO   | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tabla 1 del concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", (Calzada menor a 6 metros y único sentido de circulación).                                                                                                                                                                                                                                    | . NO APLICA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | El tramo Carrera 5 entre Diagonal 2 Bis y Calle 1 F, no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago | NO APLICA                        | NO APLICA                            |

## Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



| CONDICIONES VIALES |                                    |               |                                   | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | CONCEPTO EV-SI CON RESPECTO A LOS CAJONES APROBADOS                                                                             | PRIMERA LINEA DE METRO DE BOGOTÁ | ET PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA |
|--------------------|------------------------------------|---------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| ID                 | TRAMO VIAL                         | TRAMOS VIALES | SITP                              | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 1.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 2.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | ZONA DE PARQUEO PAGO                                                                                                            |                                  |                                      |
| 7                  | Carrera 6, entre Calle 1 y Calle 6 |               | SI (Tramo KR 6 entre CL F y CL 6) | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tabla 1 del concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", (Calzada menor a 6 metros y único de circulación). Así mismo, en el tramo de la KR 6 entre CL F y CL 6 se identificó el paso de transporte público. Por lo tanto, se informa que, según lo estipulado en el Decreto 319 de 2006, Artículo 47, PARÁGRAFO PRIMERO, "En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arteriales, ni en vías con transporte público" (Subrayado fuera de texto). | NO APLICA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | El tramo Carrera 6, entre Calle 1 y Calle 6 no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago | NO APLICA                        | NO APLICA                            |
| 8                  | Carrera 7, entre Calle 1 y Calle 6 |               | SI                                | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28 por circulación del SITP. Lo anterior, se sustenta teniendo en cuenta lo estipulado en el Decreto 319 de 2006, Artículo 47, PARÁGRAFO PRIMERO, "En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arteriales, ni en vías con transporte público" (Subrayado fuera de texto). Adicionalmente, en el sistema AFGIS se evidenció concepto técnico del año 2019 por medio de radicado de salida 12447 en el cual se determina la restricción por paso de transporte público.                                                                                                               | Se permite la actividad de estacionamiento teniendo en cuenta las condiciones especiales revisadas en el numeral 6 del concepto técnico versión 2.0 en el cual aún presentándose circulación de transporte público no se supera la cantidad de rutas permitidas. Así mismo, una vez analizada la zona se evidenciaron paraderos del SITP, por lo tanto, y con el fin de se garantizar la seguridad en el sector se permite la habilitación del estacionamiento en vía en el costado ORIENTAL, siempre y cuando se mantengan 50 metros libres (25 metros aguas arriba y 25 aguas abajo de la ubicación central del paradero). | El tramo Carrera 7, entre Calle 1 y Calle 6 no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago | NO APLICA                        | NO APLICA                            |
| 9                  | Carrera 8, entre Calle 1 y Calle 6 |               | SI                                | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28 por circulación del SITP. Lo anterior, se sustenta teniendo en cuenta lo estipulado en el Decreto 319 de 2006, Artículo 47, PARÁGRAFO PRIMERO, "En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arteriales, ni en vías con transporte público" (Subrayado fuera de texto).                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Una vez analizado el tramo vial, se mantiene la restricción teniendo en cuenta que se supera el número de rutas permitidas en el numeral 5 del concepto técnico versión 2.0 para la habilitación de estacionamiento en vía como permiso especial.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | El tramo Carrera 8, entre Calle 1 y Calle 6 no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago | NO APLICA                        | NO APLICA                            |

| CONDICIONES VIALES |                                    |               |                                   | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | CONCEPTO EV-SI CON RESPECTO A LOS CAJONES APROBADOS                                                                             | PRIMERA LINEA DE METRO DE BOGOTÁ                                                                                                                   | ET PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA                                                                                                                   |
|--------------------|------------------------------------|---------------|-----------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ID                 | TRAMO VIAL                         | TRAMOS VIALES | SITP                              | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 1.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 2.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | ZONA DE PARQUEO PAGO                                                                                                            |                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                        |
| 10                 | Carrera 9, entre Calle 1 y Calle 6 |               | SI (Tramo KR 9 entre CL 1 y CL 2) | Se determina restringir el estacionamiento en ambos costados, mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28 por circulación del SITP. Lo anterior, se sustenta teniendo en cuenta lo estipulado en el Decreto 319 de 2006, Artículo 47, PARÁGRAFO PRIMERO, "En ningún caso se autorizará el estacionamiento en bahías sobre vías arteriales, ni en vías con transporte público" (Subrayado fuera de texto).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | Se permite la actividad de estacionamiento teniendo en cuenta las condiciones especiales revisadas en el numeral 5 del concepto técnico versión 2.0 en el cual aún presentándose circulación de transporte público no se supera la cantidad de rutas permitidas. Así mismo, una vez analizada la zona se evidenciaron paraderos del SITP, por lo tanto, y con el fin de se garantizar la seguridad en el sector se permite la habilitación del estacionamiento en vía en el costado occidental, siempre y cuando se mantengan 50 metros libres (25 metros aguas arriba y 25 aguas abajo de la ubicación central del paradero). | El tramo Carrera 9, entre Calle 1 y Calle 6 no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago | NO APLICA                                                                                                                                          | NO APLICA                                                                                                                                              |
| 11                 | Carrera 12 entre Calle 2 y Calle 4 |               | NO                                | En el sistema se evidenció el radicado de salida SI 116360 emitido en el año 2014 en donde se determinó restringir el estacionamiento en ambos costados del tramo vial de la Carrera 12 entre Calle 2 y Calle 3 debido a la presencia de zonas escolares en la zona y a su debida señalización. Ahora bien, en la actualidad se considera pertinente mantener el concepto una vez revisado y analizado de fondo, ya que en el mismo se logró determinar que las condiciones son las mismas a la fecha. No obstante, es pertinente extender la restricción desde Carrera 12 entre Calle 2 hasta Calle 4. Así mismo, se mantiene la restricción en ambos costados mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28, teniendo en cuenta lo estipulado en la Tabla 1 del concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", (Calzada menor a 3 metros y doble de circulación). | NO APLICA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | El tramo Carrera 12 entre Calle 2 y Calle 4 no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago | El tramo Carrera 12 entre Calle 2 y Calle 4 se encuentra dentro del área de influencia del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) | El tramo Carrera 12 entre Calle 2 y Calle 4 se encuentra dentro del Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana Centro San Bernardo. |

| CONDICIONES VIALES |                                     |               |      | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                 | CONCEPTO EV-SI CON RESPECTO A LOS CAJONES APROBADOS                                                                              | PRIMERA LINEA DE METRO DE BOGOTÁ                                                                                                                    | ET PLAN PARCIAL DE RENOVACIÓN URBANA                                                                                                                    |
|--------------------|-------------------------------------|---------------|------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ID                 | TRAMO VIAL                          | TRAMOS VIALES | SITP | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 1.0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | CONCEPTO TÉCNICO DE ESTACIONAMIENTO VERSIÓN 2.0 | ZONA DE PARQUEO PAGO                                                                                                             |                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                         |
| 12                 | Carrera 13, entre Calle 1 y Calle 4 |               | NO   | En el sistema se evidenció el radicado de salida SI 116360 emitido en el año 2014 en donde se determinó restringir el estacionamiento en el costado oriental con un ancho de calzada definido de 8,2m, para el tramo vial de la Carrera 13 entre Calle 2 y Calle 3 debido a la presencia de zonas escolares en la zona y a su debida señalización. Ahora bien, en la actualidad se considera pertinente mantener el concepto una vez revisado y analizado de fondo pero restringirlo en ambos costados ya que el ancho de calzada en ese tramo de acuerdo a las consideraciones del nuevo concepto técnico de estacionamiento en vía establece que un ancho de calzada menor a 3m debe ser restringido en ambos costados. Dicho esto es pertinente restringir en todo el tramo teniendo en cuenta estas condiciones en la Carrera 13 desde Calle 1 y Calle 3. En cuanto al tramo de la Carrera 13 desde la Calle 3 hasta la Calle 4 también se considera conveniente restringir teniendo en cuenta que se encontró un ancho de calzada promedio de 8,2m y teniendo en cuenta lo estipulado en la Tabla 1 del concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", (Calzada menor a 3 metros y doble de circulación). De igual forma, porque en dicho se tramo se apreció el parque San Bernardo que es un punto atractor de viajes peatonales en el sector. Por lo tanto, todo el segmento de la Carrera 13, entre Calle 1 y Calle 4 queda restringido en ambos costados mediante la implementación de señales reglamentarias SR-28. | NO APLICA                                       | El tramo Carrera 13, entre Calle 1 y Calle 4 no se encuentra dentro del área de implementación del Proyecto Zona de Parqueo Pago | El tramo Carrera 13, entre Calle 1 y Calle 4 se encuentra dentro del área de influencia del proyecto de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) | El tramo Carrera 13, entre Calle 1 y Calle 4 se encuentra dentro del Estudio de Tránsito para el Plan Parcial de Renovación Urbana Centro San Bernardo. |

Fuente: Grupo de Estacionamientos - Subdirección de Infraestructura - SDM.

Se destaca que los siguientes tramos pueden quedar habilitados para estacionamiento en vía:

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

www.movilidadbogota.gov.co

Información: Línea 195



- CLL. 1F (entre KR. 4 y 6): Se permite la actividad de estacionamiento teniendo en cuenta las condiciones especiales revisadas en el numeral 6 del concepto técnico versión 2.0 en el cual aún presentándose circulación de transporte público no se supera la cantidad de rutas permitidas. Así mismo, una vez analizada la zona se evidenciaron paraderos del SITP, por lo tanto, y con el fin de se garantizar la seguridad en el sector se permite la habilitación del estacionamiento en vía en el costado SUR, siempre y cuando se mantengan 50 metros libres (25 metros aguas arriba y 25 aguas abajo de la ubicación central del paradero).
- CLL. 2 (entre KR. 9 y KR. 8): Se permite la actividad de estacionamiento en el costado SUR, teniendo en cuenta lo estipulado en el concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", (Calzada mayor a 6 metros y único sentido de circulación). No obstante, se recomienda tener en cuenta en el diseño que el estacionamiento no está permitido 25m aguas abajo de la intersección semaforizada que se encuentra a la altura de la Carrera 8.
- CLL. 2 (entre KR. 7 y KR. 6): Se permite la actividad de estacionamiento en el costado SUR, teniendo en cuenta lo estipulado en el concepto técnico de estacionamiento en vía "Criterios Técnicos Para el Diseño de Cupos Potenciales para el Estacionamiento en Vía", (Calzada mayor a 6 metros y único sentido de circulación).
- CLL 1 F (entre KR. 7 y 8): Se permite en el costado NORTE teniendo en cuenta que no afecta la circulación vehicular y cumple con los criterios técnicos de estacionamiento independiente de que en la zona se encuentra un equipamiento recreacional. Como sugerencia en el costado sur se encuentra un espacio con morfología semejante a bahía con posible señalización de pacificación vial en la cual se recomienda consultar con la Subdirección de señalización con el fin de verificar si se encuentra en garantías y si es posible viabilizar el estacionamiento en ese espacio.
- KR. 7 (entre CLL. 1 y 6): Se permite la actividad de estacionamiento teniendo en cuenta las condiciones especiales revisadas en el numeral 6 del concepto técnico versión 2.0 en el cual aún presentándose circulación de transporte público no se supera la cantidad de rutas permitidas. Así mismo, una vez analizada la zona se evidenciaron paraderos del SITP, por lo tanto, y con el fin de se garantizar la seguridad en el sector se permite la habilitación del estacionamiento en vía en el costado ORIENTAL, siempre y cuando se mantengan 50 metros libres (25 metros aguas arriba y 25 aguas abajo de la ubicación central del paradero).
- KR. 9 (entre CLL. 1 y CLL. 6): Se permite la actividad de estacionamiento teniendo en cuenta las condiciones especiales revisadas en el numeral 6 del

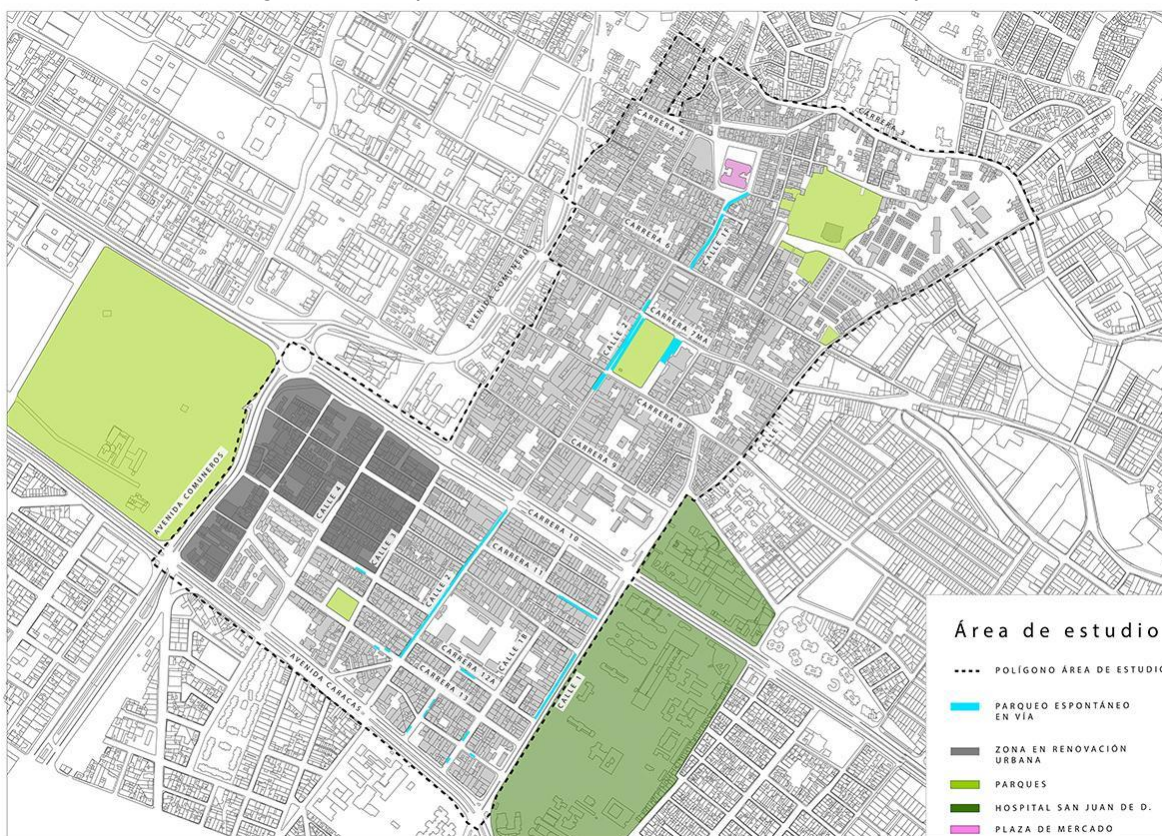
concepto técnico versión 2.0 en el cual aún presentándose circulación de transporte público no se supera la cantidad de rutas permitidas. Así mismo, una vez analizada la zona se evidenciaron paraderos del SITP, por lo tanto, y con el fin de se garantizar la seguridad en el sector se permite la habilitación del estacionamiento en vía en el costado occidental, siempre y cuando se mantengan 50 metros libres (25 metros aguas arriba y 25 aguas abajo de la ubicación central del paradero).

Vale la pena agregar que en el barrio Las Cruces existen calles estrechas, de carácter local e incluso calles y pasajes residenciales, es bastante común el parqueo en vía sobre la CLL. 2, la CLL. 1 F (entre las KR. 7 y 8 y las KR. 6 y 5) y los alrededores de la Plaza de Mercado.

En el caso del barrio San Bernardo, se observó parqueo en vía, igualmente sobre la CLL. 2 y en otros ejes con dinámicas comerciales, pero también residenciales, especialmente en el costado sur del barrio, hacia el Complejo Hospitalario San Juan de Dios.

En relación con el concepto técnico presentado esto resulta problemático, pues la CLL. 2 (entre KR.s 6 y la Av. Caracas) es un eje que se encuentra dentro del área de influencia de la Primera Línea de Metro de Bogotá y dentro del Estudio de Tránsito del Plan Parcial San Bernardo - Tercer Milenio, lo cual dificulta poner zonas de parqueo sobre este tramo. Lo anterior se debe evaluar en detalle con el área técnica encargada y considerar otros tramos complementarios que permitan generar zonas de parqueo en vía que complementen la actividad comercial y respondan a las dinámicas de parqueo espontáneo en la zona.

Figura 22. Parqueo en vía de acuerdo con visitas de campo



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM) a partir de visitas en campo

## 4.10 Semaforización

En el polígono del Barrio Vital se encuentran 15 intersecciones semaforizadas, 13 de estas están localizadas sobre las avenidas principales que rodean el polígono (AV.: Caracas, La Hortúa, Comuneros y AK. 10). Las 2 intersecciones que incluyen semáforos para ciclistas se encuentran sobre la KR. 7 con AV. La Hortúa y KR. 7 con AV. Los Comuneros. Para mayor información sobre la semaforización en la zona, ver el **Anexo 5** del DTS.

Tabla 3. Intersecciones semaforizadas - Polígono de intervención Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo.

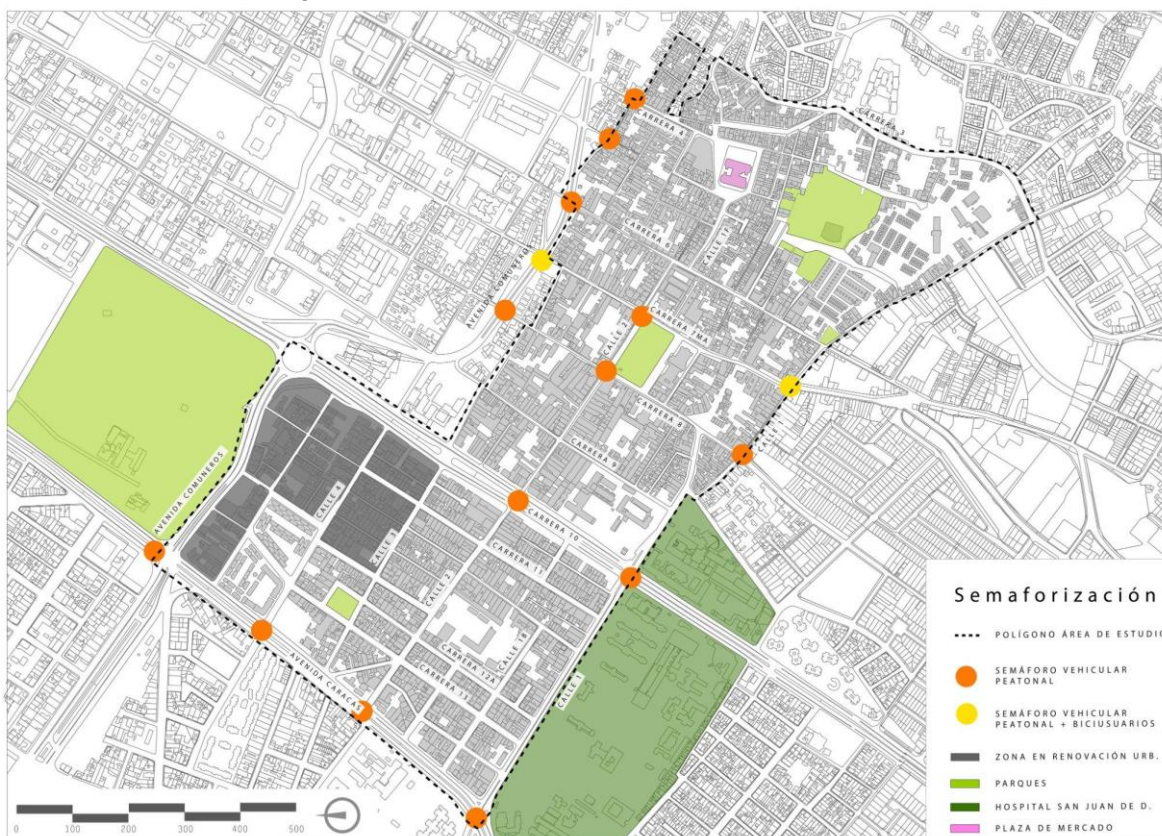
| DIRECCION CORTA | TC (Segundos) | TIPO                             | INFRAESTRUCTURA BICISUARIOS | CICLOVIA                     | FUNCIONAMIENTO | DISPOSITIVO |
|-----------------|---------------|----------------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------------|-------------|
| AK 14 X AC 6    | 120           | VEHICULAR, PEATONAL              | CICLORUTA                   | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| KR 4 X CL 6     | 120           | VEHICULAR, PEATONAL              | SIN                         | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| KR 5 X CL 6     | 120           | VEHICULAR, PEATONAL              | SIN                         | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| KR 6 X CL 6     | 120           | VEHICULAR, PEATONAL              | SIN                         | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| KR 7 X CL 6     | 120           | VEHICULAR, PEATONAL, BICISUARIOS | CICLORUTA                   | CICLOVIA DOMINICAL, NOCTURNA | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| KR 8 X CL 6     | 120           | VEHICULAR, PEATONAL              | CICLORUTA                   | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| AK 10 X CL 2    | 120           | VEHICULAR, PEATONAL              | CICLORUTA                   | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| AK 10 X CL 1    | 120           | VEHICULAR, PEATONAL              | CICLORUTA                   | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| KR 7 X CL 1     | 90            | VEHICULAR, PEATONAL, BICISUARIOS | CICLORUTA                   | CICLOVIA DOMINICAL, NOCTURNA | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| KR 8 X CL 1     | 90            | VEHICULAR, PEATONAL              | CICLORUTA                   | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| AK 14 X CL 2    | 100           | VEHICULAR, PEATONAL              | SIN                         | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| AK 14 X CL 1    | 100           | VEHICULAR, PEATONAL              | SIN                         | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| KR 7 X CL 2     | 120           | VEHICULAR, PEATONAL              | CICLORUTA                   | CICLOVIA DOMINICAL, NOCTURNA | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| KR 8 X CL 2     | 120           | VEHICULAR, PEATONAL              | CICLORUTA                   | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |
| AK 14 X CL 4    | 100           | VEHICULAR, PEATONAL              | SIN                         | N/A                          | TIEMPOS FIJOS  | SIN         |

Fuente: Subdirección de Semaforización - SDM.

A través de los diferentes recorridos en campo y durante el piloto de diagnóstico, realizado en el barrio Las Cruces, se identificaron conflictos en la intersección semaforizada de la KR. 7 con CLL. 2, debido a que el acceso occidental (CLL. 2) cuenta con dos fases, una para cada movimiento (directo y giro izquierdo). Esto genera inconvenientes cuando una de las fases se encuentra en verde y la otra no, debido a que en ocasiones queda el paso a un carril por el usual estacionamiento en vía y las actividades de cargue y descargue en uno de los carriles. Esto dificulta la continuidad de los flujos. Adicionalmente, el acceso sur (KR. 7) presenta altos volúmenes en la hora de máxima demanda, lo cual genera congestión sobre ese corredor.



Figura 23. Semaforización en la zona del Barrio Vital.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM)

## 4.11 Red y viajes peatonales

La zona cuenta con 80.684 m<sup>2</sup> correspondientes a andenes según la información de andenes del IDU para el año 2022. Mediante los múltiples recorridos en campo por parte del equipo técnico, se ha podido constatar el deterioro de la infraestructura peatonal en la zona, así como la disminución en las dimensiones de los andenes en zonas con alto flujo peatonal. Dicha situación está presente no solo sobre los ejes principales de ambos barrios, por ejemplo la KR. 1F (entre KR. 5 y 6) y la CLL. 2 (entre KR.s 6 y AV. Caracas), sino en calles de menor escala.

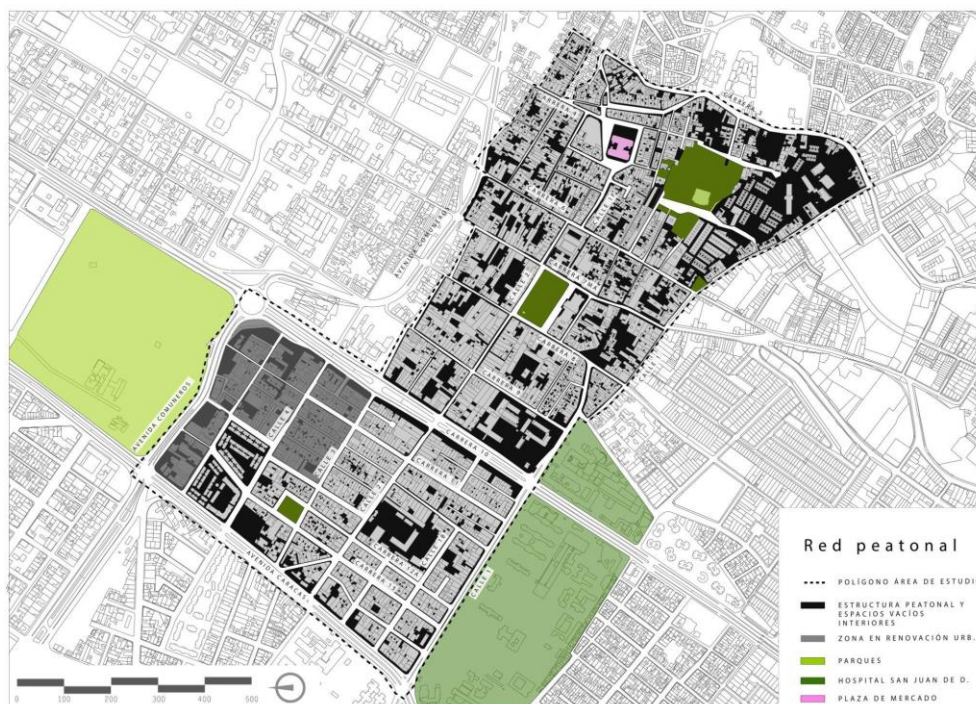


Fotografía 1. CLL. 2 A (entre KR. 5 y 6).



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales), 2021.

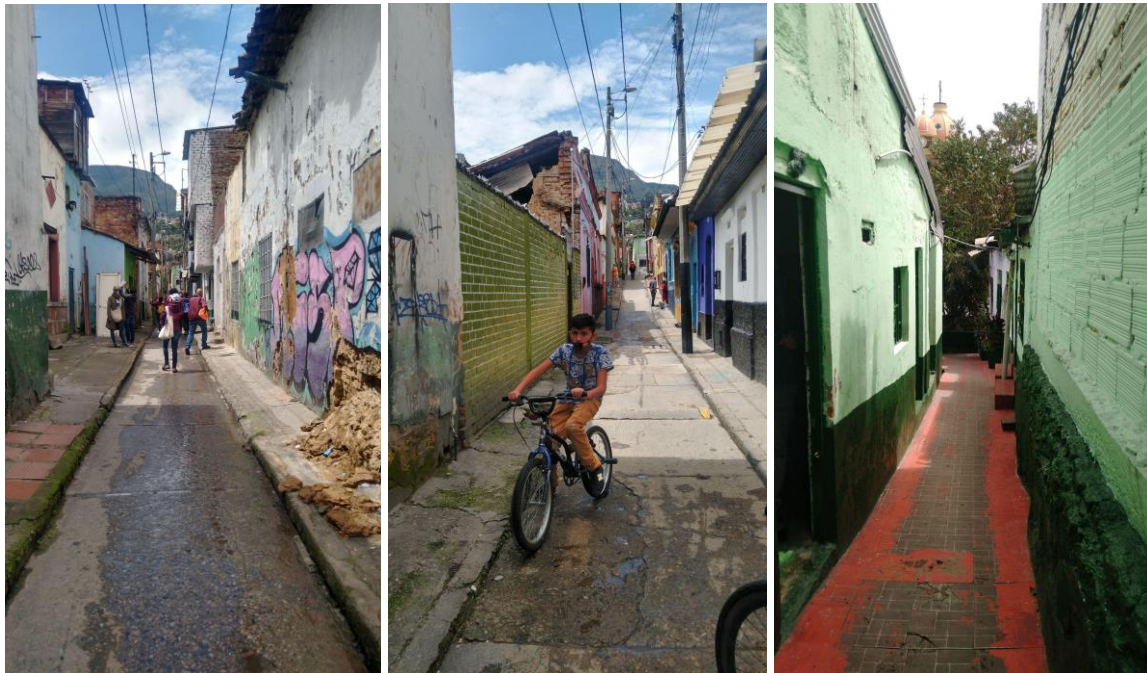
Figura 24. Estructura peatonal y espacios vacíos interiores.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM).

Se destaca que el barrio Las Cruces está conformado por la tipología urbana de pasajes residenciales, es decir manzanas que son atravesadas por callejones o calles peatonales de escala local que en algunos casos sólo son accesibles a las personas que residen en la manzana, a través de un portón. En otros casos, los pasajes son abiertos y permiten atravesar la manzana de un lado a otro. Por último, es importante señalar que es común el flujo de motos y bicicletas en dichas calles peatonales, generando riesgo de accidente a los peatones. Por todo lo anterior, dichas calles peatonales son consideradas ejes de potenciales para la intervención de urbanismo táctico, generando una estructura peatonal en las distintas escalas y tipos de ejes viales.

Fotografías 2 - 4. Calles peatonales y pasajes residenciales.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales), 2021.



Fotografías 5 - 7. Calles peatonales y pasajes residenciales.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales), 2021.

Si bien, actualmente no se cuenta con aforos peatonales, mediante la observación en campo y la lectura territorial de realidades (ver el capítulo 6.2.1.3.1) es posible determinar que la CLL. 2 (entre KR. 6 y Av. Caracas), la Calle 1 F (entre las KR. 5 y 6) y la Calle 3 (entre AK. 10 y AV. Caracas) son los ejes con mayor flujo peatonal en la zona. Al constituir la columna vertebral que genera conectividad entre los barrios Las Cruces y San Bernardo, así como a las distintas estaciones y paraderos de transporte público, ambos ejes recogen una gran cantidad de flujos peatonales, provenientes de las demás calles de ambos barrios.

Fotografías 8 - 11. Flujo de peatones y ciclistas.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales), 2021.

Por otro lado, gracias a lo obtenido en la Encuesta de Movilidad (ver capítulo 4.13) es posible determinar que en la zona predomina la movilidad en caminata (para hombres como para mujeres, seguido de la movilidad en transporte público (ver Figura 31). Así mismo, son los niños (menores de 14 años) y los adultos mayores de 60 años quienes se movilizan mayormente a pie. De lo anterior se puede afirmar que existe una vocación peatonal en la zona, que predomina sobre los viajes motorizados.

Teniendo en cuenta que los viajes a pie son los que tienen una mayor participación en la zona, especialmente para las mujeres, niños y adultos mayores de 60, se presenta una necesidad de infraestructura peatonal para estos desplazamientos, además, el incremento de los espacios públicos para el esparcimiento y disfrute podría generar una mayor demanda de viajes a pie y la participación en actividades de ocio que se asocian con el bienestar de las personas.

## **4.12 Red de ciclo-infraestructura y viajes en bicicleta**

En el área de intervención del proyecto Barrio Vital – Las Cruces, se localiza la ciclo-infraestructura denominada Par Vial KR 7 – KR 8 con una longitud total de 7,84 km. Esta ciclo-infraestructura tiene como antecedente la respuesta de la actual Administración Distrital ante la emergencia sanitaria provocada por el COVID-19, iniciando como una “Ciclovía Temporal” y logrado de manera posterior hacer parte de la red permanente de ciclo-infraestructura de la ciudad, lo cual implicó pasar de tener segregación con elementos de fácil remoción (maletines plásticos), a ser segregada con elementos fijos (segregadores remontables y no remontables) y un esquema completo de señalización vertical y horizontal.

El Par Vial de la KR 7 y KR 8, genera una conectividad estratégica entre la zona sur y norte de la ciudad, articulada en el centro histórico de la ciudad, consolidando la AK 7 como un corredor estructurante para la circulación en bicicleta de la ciudad (principalmente costado oriental de la ciudad). Esta ciclo-infraestructura tiene una tipología unidireccional conservando el sentido del flujo vehicular. El sentido sur - norte, inicia en la Av. 1 de Mayo, continuando por la KR 6 y KR 7 (la cual cambia de nomenclatura en la CL 11 Sur) pasando por la calzada occidental del costado oriental del Parque de Las Cruces hasta la CL 7, luego toma el oriente por esta calle hasta la KR 5, finalizando el trazado en la CL 12B, donde se articula con la existente ciclo-infraestructura de la AK 7. Por otro lado, el sentido norte-sur, inicia su recorrido en la CL 12B hasta la KR 8, continuando hacia el sur hasta la CL 9 donde se debe tomar esta calle hacia el occidente (debido a restricciones de circulación por equipamientos estatales) hasta la KR 8 para finalizar el trayecto hacia el sur hasta la Av. 1 de Mayo.

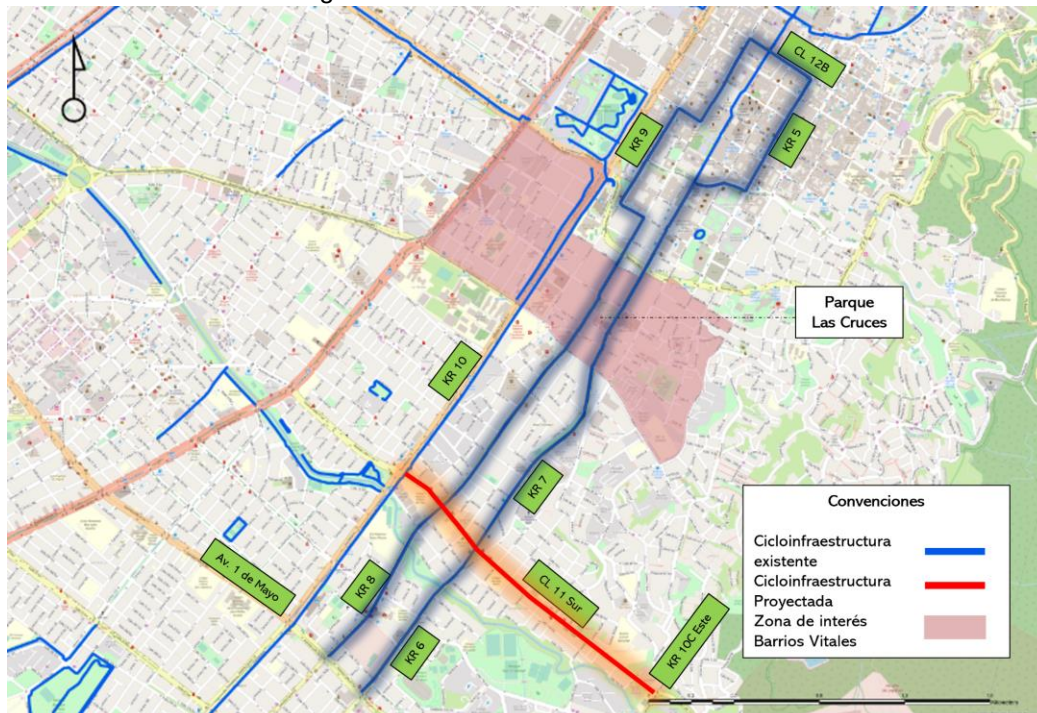
Finalmente, en el marco del actual Plan Distrital de Desarrollo (Acuerdo 761 de 2020) “Por medio del cual se adopta el plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del distrito capital 2020-2024 “UN NUEVO CONTRATO SOCIAL Y AMBIENTAL PARA LA BOGOTÁ DEL SIGLO XXI” se establece como meta dentro del propósito 4 - Hacer de Bogotá - Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible, construir 280 km de ciclo infraestructura, de los cuales la SDM tiene a su cargo 56 km.

Por lo tanto, la SDM en su plan de implementación de ciclo-infraestructura va a intervenir en el año 2022 el tramo con prioridad ciclista sobre la CL 11 Sur entre KR 10 y KR 7 con una longitud de 0.99 km (ambos sentidos) y cicloinfraestructura



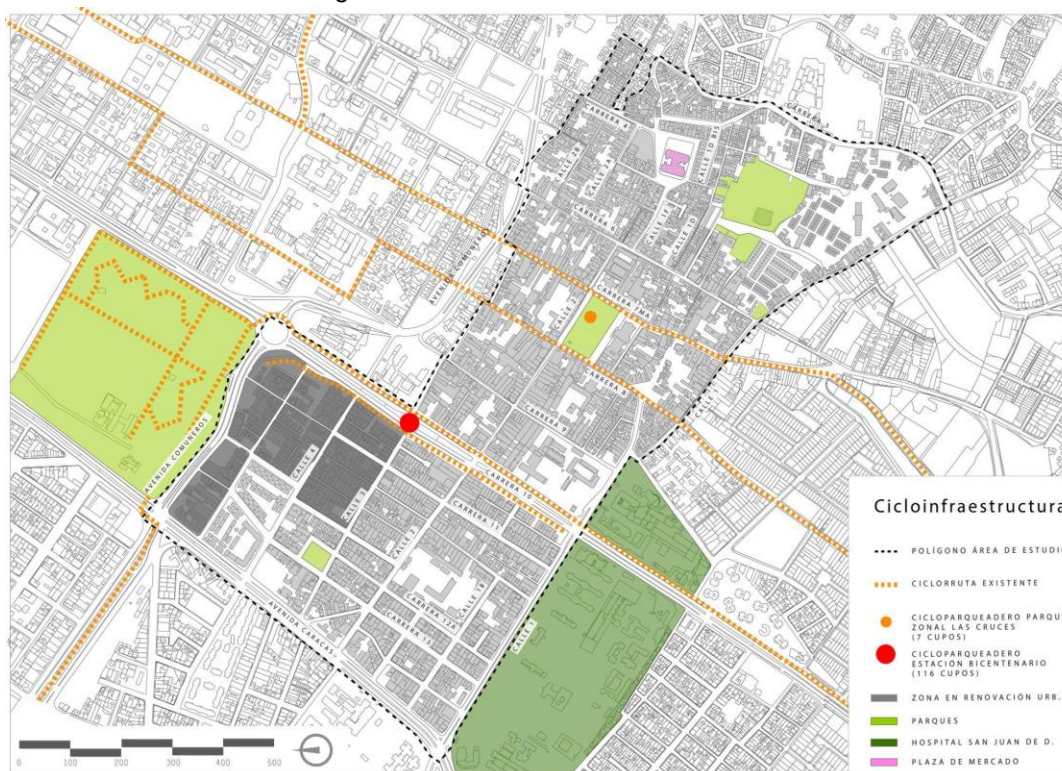
segregada sobre la CL 11 Sur entre KR 7 y KR 10C Este con una longitud de 2.19 km (ambos sentidos), tramo estratégico en la conexión con la ciclorruta del Par vial KR 7-8 y la cicloinfraestructura existente de la KR 10, localizados en la localidad de San Cristóbal.

Figura 25. Red de ciclo-infraestructura.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM).

Figura 26. Red de ciclo-infraestructura.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM).

Por otro lado, el polígono del Barrio Vital Las Cruces cuenta con una oferta actual de 7 cupos de Cicloparqueaderos; mientras que, el polígono del Barrio Vital San Bernardo, posee una oferta actual de 116 cupos. A continuación, se presenta la desagregación de dichos cupos bajo diferentes estrategias y trabajos realizados desde la SDM.

Bajo la estrategia de sellos de Calidad<sup>12</sup>, el polígono del Barrio Las Cruces no cuenta con Cicloparqueaderos certificados. Por otro lado, el polígono del Barrio San Bernardo cuenta con un Cicloparqueadero certificado (116 cupos). A continuación, se presenta la información y ubicación correspondiente a dicho Cicloparqueadero:

<sup>12</sup> La Estrategia Sellos de Calidad consiste en reconocer y otorgar una certificación a los parqueaderos fuera de vía (públicos y/o privados) que han adoptado buenas prácticas para promover el transporte no motorizado, a través de disponer áreas acondicionadas con todos los requerimientos funcionales y espaciales que permitan el parqueo óptimo de bicicletas.

La certificación se realiza con Sello de Calidad Plata o con Sello de Calidad Oro, dependiendo de la cantidad de cupos destinados para el parqueo de bicicletas, las condiciones físico-espaciales del parqueadero, las tipologías implementadas, los servicios complementarios, la accesibilidad para cualquier tipo de ciclista, la señalización y demarcación del lugar, entre otros factores relevantes.

#### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

Tabla 4. Cicloparqueadero certificado Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo

| Año Certificación | Nombre                | Tipología | Horario              | Dirección      | Localidad | Sello | Cupos |
|-------------------|-----------------------|-----------|----------------------|----------------|-----------|-------|-------|
| 2018              | Estación Bicentenario | Público   | L-D<br>05:00 - 24:00 | Troncal Av. 10 | SANTA FE  | Oro   | 116   |

Fuente: Subdirección de Bicicleta y Peatón - SDM.

La SDM construyó un inventario de cupos de Cicloparqueaderos en parques, plazas y plazoletas en toda Bogotá, para lo cual se realizaron visitas de campo y una toma de información, a partir de las condiciones actuales para estos espacios públicos. Analizando las zonas de estudio, el polígono del barrio Las Cruces cuenta con cinco parques y no se referencia ninguna plaza o plazoleta. Por otro lado, el polígono del barrio San Bernardo cuenta con un parque y ninguna plaza o plazoleta. Dentro del inventario actual, se registran siete cupos de Cicloparqueaderos en uno de los parques del barrio Las Cruces (parque zonal), sin embargo, cabe resaltar que los parques son lugares que cuentan con un potencial urbano para la instalación del mobiliario.

Tabla 5. Parques existentes en Barrio Vital Las Cruces

| ID Parque | UPZ | Nombre            | Tipo Parque        | Localidad | Cupos |
|-----------|-----|-------------------|--------------------|-----------|-------|
| 03-015    | 95  | Las Cruces        | Parque Vecinal     | SANTA FE  | 0     |
| 03-036    | 95  | Las Cruces        | Parque Zonal       | SANTA FE  | 7     |
| 03-053    | 95  | San Rafael        | Parque de Bolsillo | SANTA FE  | 0     |
| 03-161    | 95  | San Rafael Lote 1 | Parque Vecinal     | SANTA FE  | 0     |

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

| ID Parque | UPZ | Nombre   | Tipo Parque        | Localidad | Cupos |
|-----------|-----|----------|--------------------|-----------|-------|
| 03-170    | 95  | Jangadas | Parque de Bolsillo | SANTA FE  | 0     |

Fuente: Subdirección de Bicicleta y Peatón - SDM.

Tabla 6. Parques existentes en Barrio Vital San Bernardo

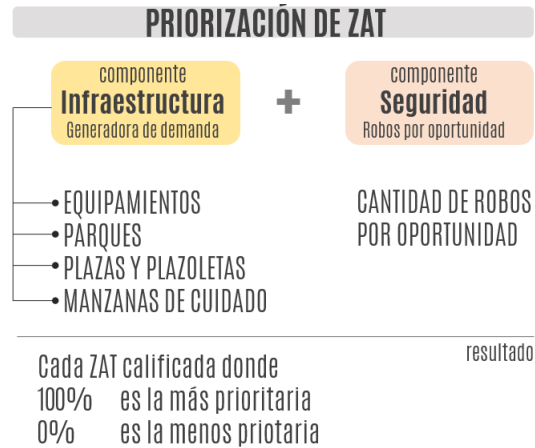
| ID Parque | UPZ | Nombre       | Tipo Parque    | Localidad | Cupos |
|-----------|-----|--------------|----------------|-----------|-------|
| 03-021    | 95  | San Bernardo | Parque Vecinal | SANTA FE  | 0     |

Fuente: Subdirección de Bicicleta y Peatón - SDM.

### Demanda futura de Cicloparqueaderos en la zona

Desde la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón SBP de la Secretaría Distrital de Movilidad se ha venido adelantando un proceso de proyección de demanda de Cicloparqueaderos por ZAT en el Estudio Técnico SBP-ET-003-2021 *“Lineamientos y parámetros técnicos para la priorización de cupos de cicloparqueaderos en Bogotá”* teniendo en cuenta los equipamientos con los que cuenta Bogotá, se hace referencia a la disponibilidad y necesidad de cupos, basados en componentes de infraestructura e indicadores de seguridad que se encuentran en la zona de estudio.

Figura 27. Metodología de análisis para priorización de cupos en Barrios Las Cruces y San Bernardo.



Fuente: Subdirección de Bicicleta y Peatón - SDM.

Para el caso del polígono de los barrios vitales de Las Cruces y San Bernardo una vez analizados los viajes potenciales y su proyección, se establece la siguiente demanda de cupos hasta el año 2032:

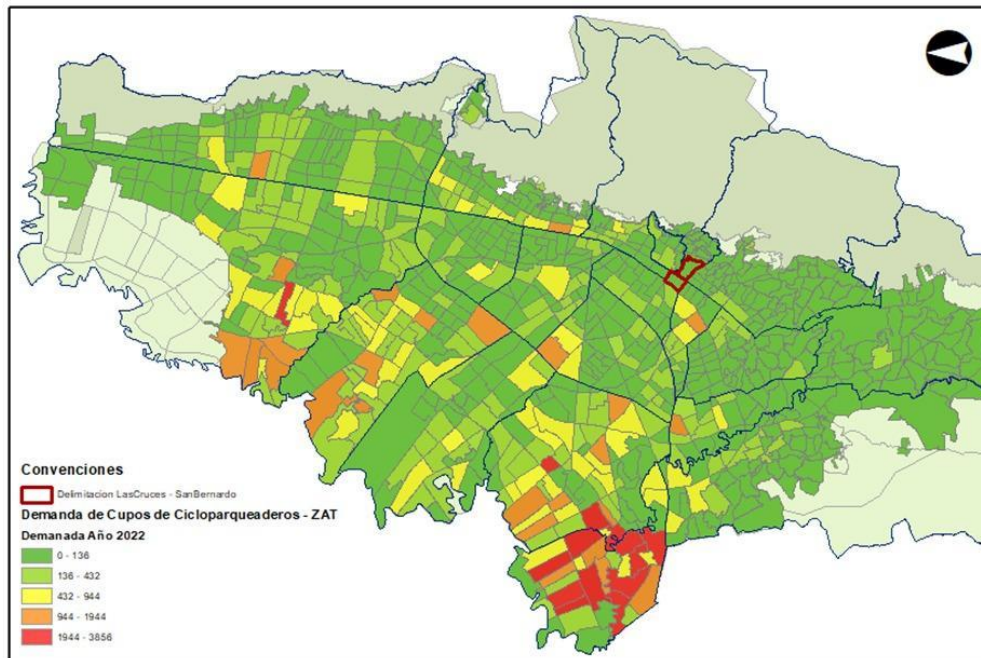
Tabla 7. Demanda proyectada de Cicloparqueaderos en Barrios Las Cruces y San Bernardo

| ZAT                     | Año 2019 | Año 2020 | Año 2021 | Año 2022 | Año 2023 | Año 2024 | Año 2025 | Año 2026 | Año 2027 | Año 2028 | Año 2029 | Año 2030 | Año 2031 | Año 2032 |
|-------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 462 Barrio Las Cruces   | 3        | 2        | 3        | 3        | 4        | 4        | 5        | 5        | 5        | 5        | 6        | 6        | 6        | 6        |
| 452 Barrio San Bernardo | 3        | 2        | 3        | 3        | 3        | 4        | 4        | 5        | 5        | 5        | 5        | 5        | 5        | 6        |

Fuente: SBP-ET-003-2021 “Lineamientos y parámetros técnicos para la priorización de cupos de cicloparqueaderos en Bogotá”.

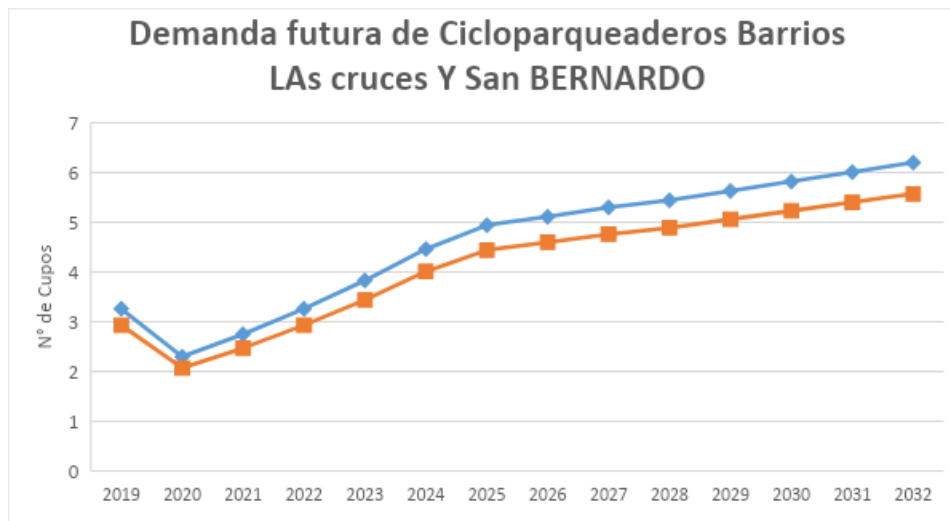


Figura 28. Mapa por ZATs según demanda de cupos año 2022.



Fuente: SBP-ET-003-2021 “Lineamientos y parámetros técnicos para la priorización de cupos de cicloparqueaderos en Bogotá”.

Figura 29. Demanda futura de Cicloparqueaderos barrios Las Cruces y San Bernardo por ZAT.



Fuente: SBP-ET-003-2021 “Lineamientos y parámetros técnicos para la priorización de cupos de cicloparqueaderos en Bogotá”.

## Conclusiones sobre la demanda de Cicloparqueaderos

1. El Barrio Vital Las Cruces cuenta con un total de 7 cupos de cicloparqueo: Un Cicloparqueadero en parque zonal Las cruces.
2. El Barrio Vital San Bernardo cuenta con un total de 116 cupos de cicloparqueo: Un Cicloparqueadero certificado correspondiente a estación de Transmilenio Bicentenario.
3. Las zonas de estudio cuentan con seis parques (zonales, vecinales y de bolsillo) los cuales son potenciales para la implementación de mobiliario correspondiente a Cicloparqueaderos.
4. El Barrio vital Las Cruces está constituido por la ZAT 462 y el barrio vital San Bernardo está constituido por la ZAT 452. La demanda de Cicloparqueaderos determina que se hace visible la necesidad de implementaciones de mobiliario para los ciclistas del lugar, para así generar un servicio complementario y seguridad en su trayecto.

## Viajes en bicicleta

La tabla 8 presenta la información de aforos de bicicletas en 13 intersecciones dentro del polígono del Barrio Vital durante los años 2020 y 2021. La hora de mayor demanda corresponde a la mañana entre las 6:15 y 7:15 am. Las intersecciones con volúmenes más altos de bicicletas coinciden con las avenidas principales (AC 1, KR 14, CL 6), la intersección con mayor volumen está localizada en la AC1 con KR 7 con un total de 2.252 bicicletas en la hora de máxima demanda. Cabe resaltar que en este tramo se encuentra una ciclorruta que permite la conexión entre el sur y el norte por el corredor de la KR. 7. Adicionalmente, sobre la KR. 8 se encuentra una ciclorruta en sentido norte-sur.

Tabla 8. Aforos de bicicletas en la intersección de la Cra. 7 con CLL. 2

| LOCALIZACIÓN | FECHA    | HMD PERIODO 1 | BICICLETAS HMD PERIODO 1 | HMD PERIODO 2 | BICICLETAS HMD PERIODO 2 | HMD PERIODO 3 | BICICLETAS HMD PERIODO 3 |
|--------------|----------|---------------|--------------------------|---------------|--------------------------|---------------|--------------------------|
| KR_7_X_CL_2  | 06/04/21 | 06:15 - 07:15 | 374                      | 10:45 - 11:45 | 72                       | 16:15 - 17:15 | 42                       |
| KR_8_X_CL_2  | 19/08/21 | 06:30 - 07:30 | 41                       |               |                          |               |                          |
| KR_9_X_CL_1  | 19/08/21 | 06:30 - 07:30 | 119                      | 13:30 - 14:30 | 58                       | 16:30 - 17:30 | 69                       |
| CL_1_X_KR_7  | 4/07/21  | 06:15-07:15   | 2.252                    | 15:45-16:45   | 535                      | 17:00-18:00   | 672                      |
| KR_5_X_CL_1F | 19/08/21 | 07:00 - 08:00 | 51                       |               |                          |               |                          |

### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
www.movilidadbogota.gov.co  
Información: Línea 195

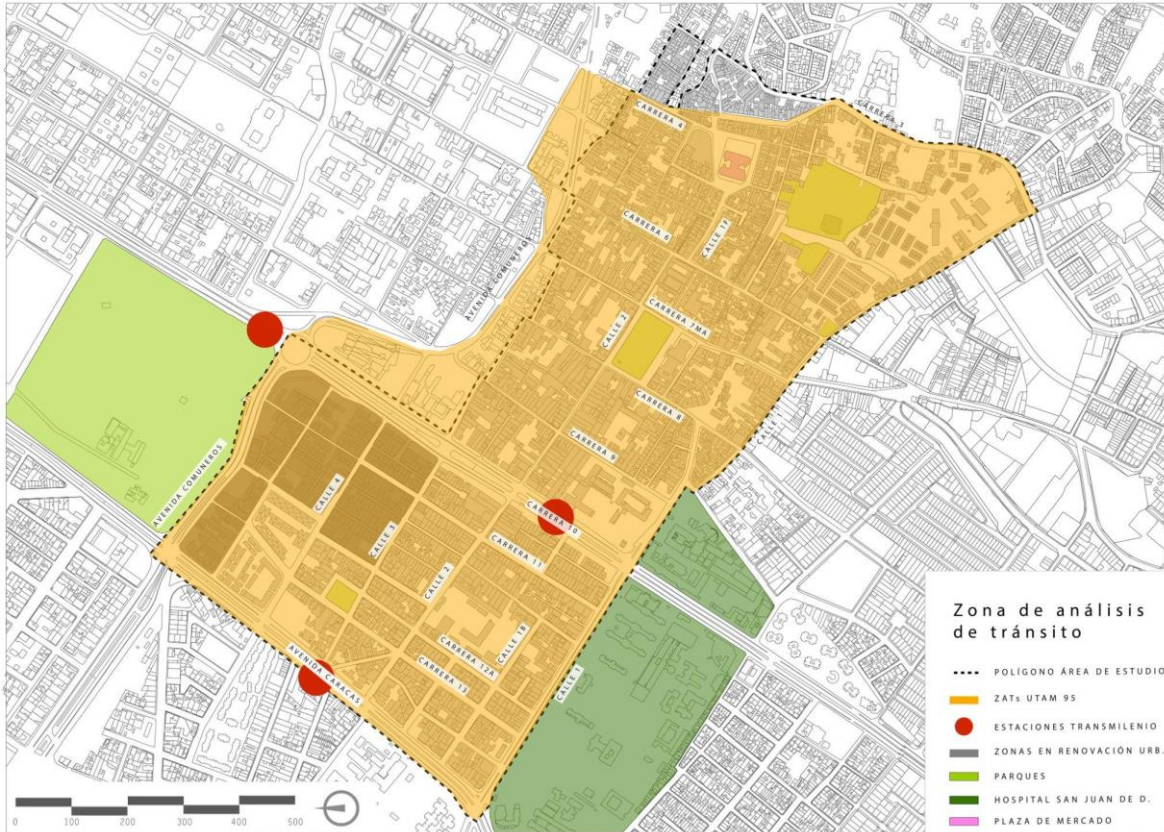
|                   |          |                  |       |               |     |                  |           |
|-------------------|----------|------------------|-------|---------------|-----|------------------|-----------|
| KR_8_X_CL_1_<br>S | 5/04/22  | 06:30 -<br>07:30 | 51    | 13:00 - 14:00 | 38  | 17:30 -<br>18:30 | 151       |
| AK_7_X_CL_1A<br>S | 5/04/22  | 06:45 -<br>07:45 | 308   | 12:00 - 13:00 | 99  | 17:15 -<br>18:15 | 142       |
| KR_3_X_CL_1       | 19/08/21 | 06:30 -<br>07:30 | 57    |               |     |                  |           |
| KR_14_X_CL_6      | 19/08/21 | 06:30 -<br>07:30 | 1.468 | 14:00 - 15:00 | 415 | 17:30 -<br>18:30 | 1.1<br>86 |
| KR_13_X_CL_2      | 19/08/21 | 08:00 -<br>09:00 | 52    |               |     |                  |           |
| KR_10_X_CL_3      | 19/08/21 | 06:15 -<br>07:15 | 98    |               |     |                  |           |
| AK_14_X_AC_1      | 11/06/20 | 07:00 -<br>08:00 | 1.043 | 11:00 - 12:00 | 450 | 17:30 -<br>18:30 | 1.1<br>97 |
| KR_7_X_CL_2       | 06/04/21 | 06:15 -<br>07:15 | 374   | 10:45 - 11:45 | 72  | 16:15 -<br>17:15 | 42        |

Fuente: SDM

## 4.13 Caracterización de la demanda de transporte

Una de las fuentes de información que permite entender las dinámicas de movilidad en la ciudad es la encuesta de movilidad de Bogotá. La más reciente es del año 2019 (EMB2019). Esta encuesta está agregada en Unidades Territoriales de Análisis de Movilidad (UTAM) y Zonas de Análisis de Tránsito (ZAT) que indican zonas de uso de suelo y socioeconómicas homogéneas. De esta manera, para entender los patrones de viaje de las personas que viven en la zona del Barrio Vital Las Cruces – San Bernardo, se realiza un análisis de la encuesta de las personas que viven en la UPZ 95 Las Cruces que corresponde a la UTAM 95. Las ZAT que se encuentran dentro de esta UTAM son la 462, 461 que corresponden a Las Cruces y la 452 al barrio San Bernardo. Estas unidades territoriales se aproximan al polígono del Barrio Vital como se observa en la siguiente figura.

Figura 30. Mapa zona de estudio UPZ 95.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM) a partir de la información georreferenciada de la Encuesta de Movilidad, 2019 e información de estaciones de Transmilenio del año 2014.

Para efectos de la EMB2019, un viaje comprende el desplazamiento realizado por una persona de 5 o más años con una duración mayor a 3 minutos (para los desplazamientos con motivo trabajo o estudio se toma cualquier duración). A partir de esta información se registró que las personas que viven en la zona de análisis realizan 39,940 viajes en un día típico (el 0,3% del total de viajes en Bogotá). La duración promedio de viajes en la zona de análisis es de 41 minutos, lo que indica que está por debajo del promedio general de Bogotá que es de 51 minutos. Este valor puede estar relacionado con la proximidad del Barrio Vital al centro expandido de la ciudad y su accesibilidad al transporte público debido a la cercanía a las troncales de Transmilenio de la Av. Caracas y Cra. 10. Adicionalmente, el 12% del total de viajes tienen origen y destino la UTAM 95 y los demás viajes en su mayoría son desde o hacia barrios cercanos al polígono de análisis.

El 53% del total de viajes son realizados por mujeres. En cuanto a los viajes por rango etario se encontró que los niños entre 5 y 14 años realizan el 13% de los viajes, los jóvenes entre

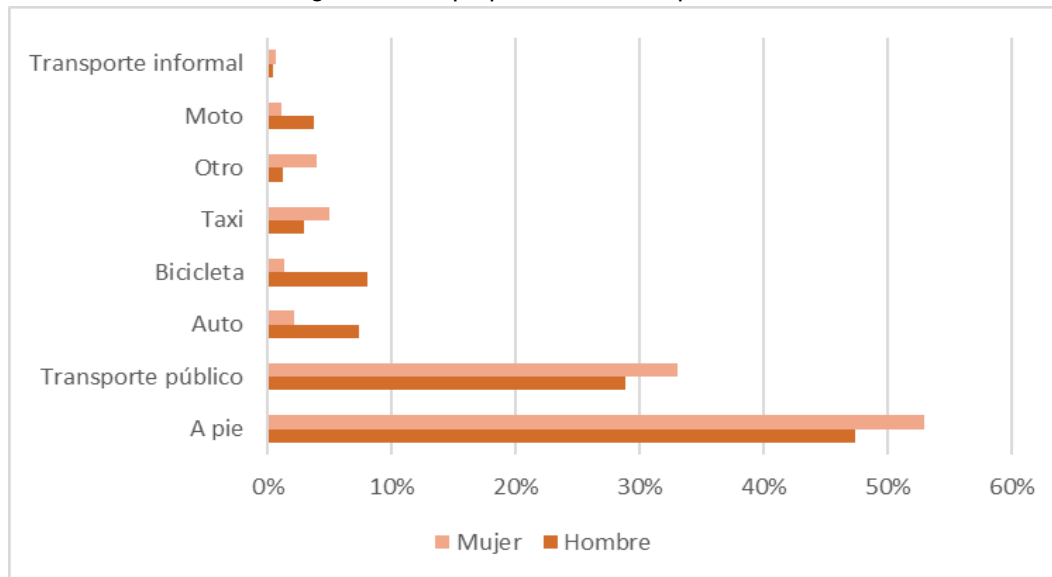
**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

15 y 26 años el 23%, los adultos entre 27 y 59 el 46% de los viajes y los mayores de 60 años el 19%.

En cuanto a la partición modal de estos viajes por sexo (Figura 31), se observa que tanto para hombres como para mujeres el modo de transporte predominante es la caminata, donde el 53% de los viajes de las mujeres son realizados a pie, mientras que para los hombres es el 47%. En segundo lugar, se encuentra el transporte público, en el cual las mujeres también tienen una mayor proporción que los hombres. En cuanto al uso de automóviles, motocicletas y bicicleta, los hombres presentan mayor proporción que las mujeres. Esto indica que las mujeres tienden a elegir modos más sostenibles que los hombres.

Figura 31. Mapa partición modal por sexo.

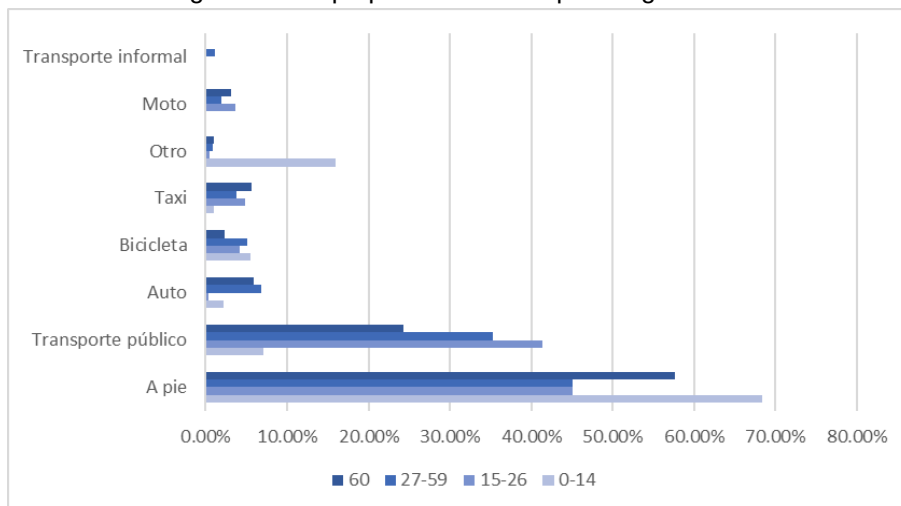


Fuente: Encuesta de Movilidad, 2019.

La partición modal por rango etario muestra que los niños (menores de 14 años) y adultos mayores de 60 años son quienes tienen una mayor participación en los viajes a pie. Esta proporción es del 69% y 58% respectivamente. Quienes tienen una mayor proporción del uso del transporte público son los jóvenes entre 15 y 26 años, con una proporción del 41%, seguido de los adultos entre 27 y 59 años con el 35%. En general, se observa una vocación peatonal en la movilidad de los residentes de la zona, y que la tasa de motorización es baja en la zona.



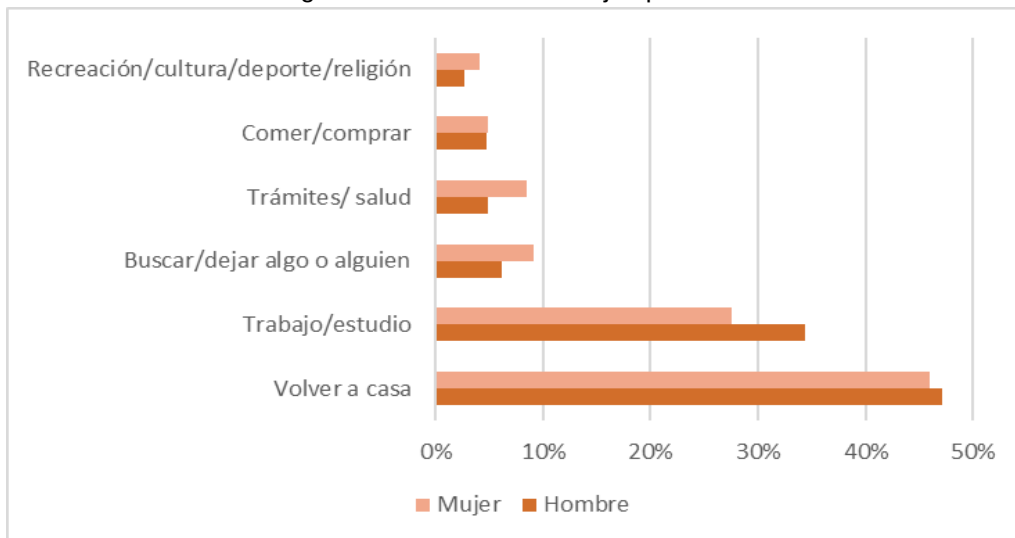
Figura 32. Mapa partición modal por rango etario.



Fuente: Encuesta de Movilidad, 2019.

Los motivos de viaje reportados (Figura 33) evidencian que el motivo principal, además de volver a casa, son los viajes con motivo trabajo o estudio (31%), seguido de buscar/dejar algo o alguien (8%). Los hombres tienen una mayor participación en actividades de trabajo/estudio que las mujeres (34% vs 28%) respectivamente. En cuanto a los viajes relacionados con buscar o dejar algo o alguien, las mujeres tienen mayor participación, lo cual está asociado a viajes de cuidado. Adicionalmente, los viajes con menor participación son con motivo de recreación, cultura, deporte y religión (3%), donde las mujeres tienen una mayor participación en comparación con los hombres. Estos viajes de ocio a pesar de que son los que están relacionados con mayor bienestar, tienen una baja participación en la zona.

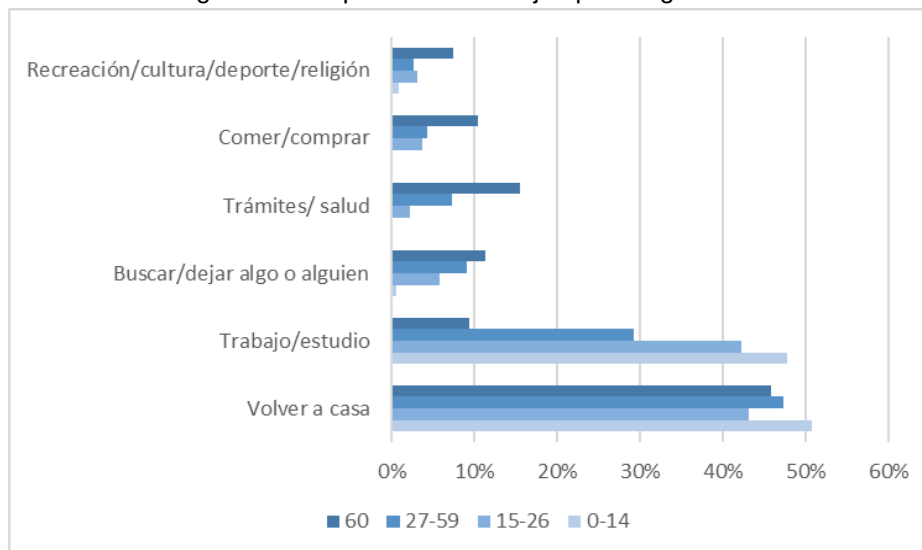
Figura 33. Motivo de los viajes por sexo.



Fuente: Encuesta de Movilidad, 2019.

Los motivos de viaje por rango etario muestran una importante diferencia. Para los niños menores de 14, el 48% de los viajes son con motivo de estudio/ trabajo, seguido de los jóvenes entre 15-26 años con una proporción del 42%. Los viajes de buscar/dejar algo o alguien son realizados en su mayoría por personas mayores de 60 años y adultos entre 27 y 59 años con una proporción del 11% y 9% respectivamente. En cuanto a los viajes relacionados con ocio, quienes tienen una mayor participación son los adultos mayores de 60 con el 7%, mientras que para los niños menores de 14 años es menor al 1%.

Figura 34. Propósito de los viajes por rango etario.



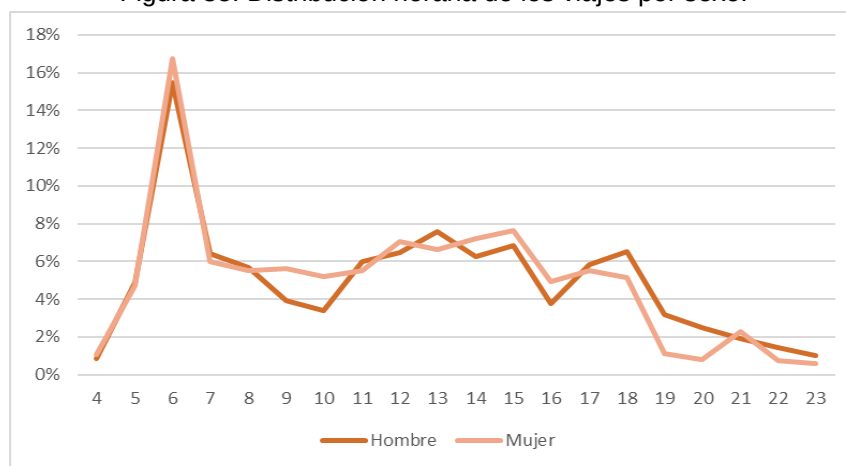
Fuente: Encuesta de Movilidad, 2019.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

La distribución horaria de los viajes según el sexo (Figura 35) muestra un solo pico en la hora de inicio de viajes que es entre las 6 y 7 a.m. Se observa que en los demás períodos de menor demanda se presenta una fluctuación en el número de viajes. Además, hay una baja frecuencia de viajes entre las 7 p.m. y las 5 a.m. Este patrón es similar tanto para hombres como para mujeres, sin embargo, del total de viajes realizados entre las 7 pm y las 10 pm, el 38% son realizados por mujeres, mientras que el 62% los realizan hombres. Esto muestra que las mujeres tienden a salir menos en las noches.

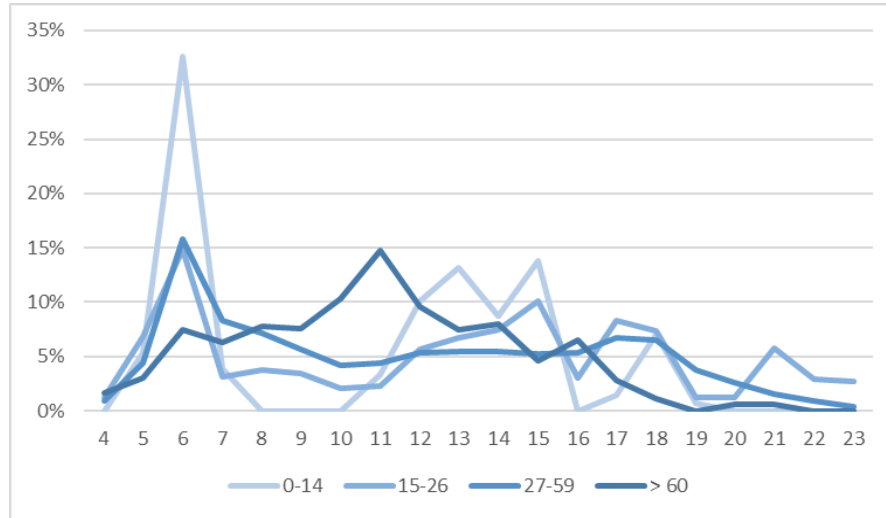
Figura 35. Distribución horaria de los viajes por sexo.



Fuente: Encuesta de Movilidad, 2019.

La distribución horaria de los viajes según el rango etario muestra que los niños menores de 14 años presentan 3 picos, el más alto entre las 6 y 7 am, otro más largo entre la 1 y 3 pm y otro más pequeño a las 6 pm, estas horas coinciden con la entrada y salida a los colegios. Para los jóvenes, la distribución horaria es menos marcada a lo largo del día, teniendo la hora de mayor demanda entre las 6 y 7 am, y son quienes realizan más viajes en la noche. Los adultos entre 27 y 59 años tienen igualmente el periodo de mayor demanda entre 6 y 7 am, y la curva tiende a ser plana para el resto de las horas. Los mayores de 60 años presentan el pico entre las 11am y el medio día.

Figura 36. Distribución horaria de los viajes por rango etario

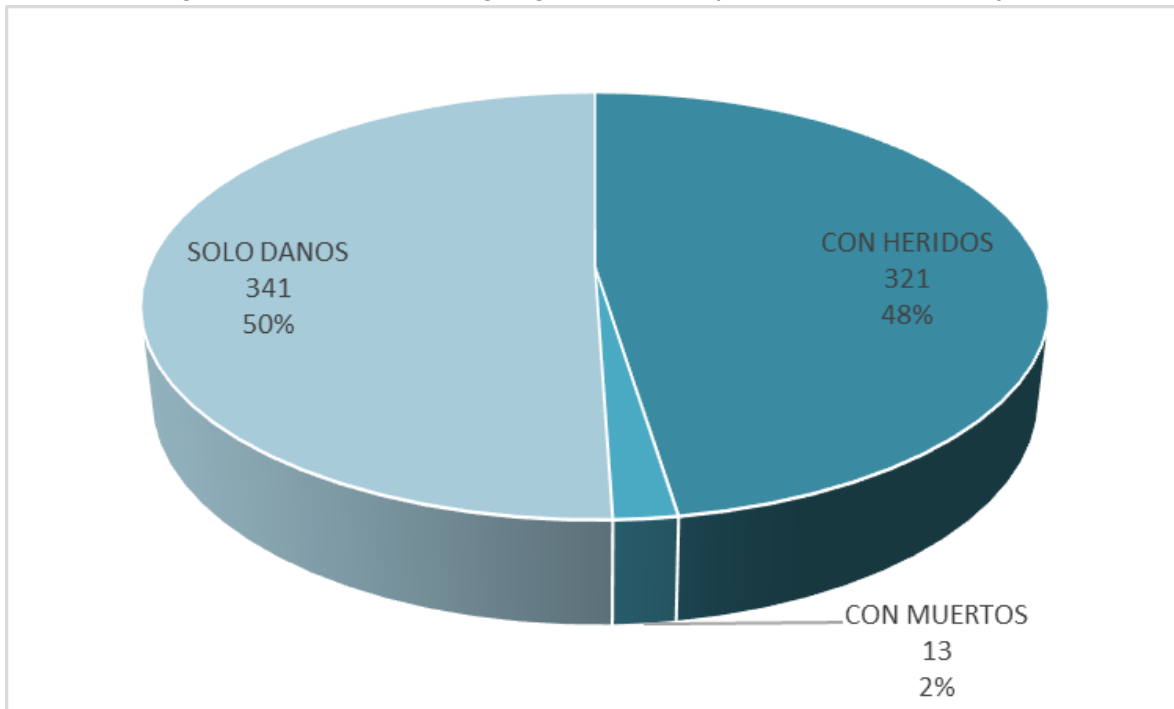


Fuente: Encuesta de Movilidad, 2019.

## 4.14 Siniestralidad

Se consultaron las cifras de siniestralidad sobre la malla vial interna del polígono descrito para el Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo para el periodo comprendido entre enero de 2015 y mayo de 2022. En ese sentido, en el periodo analizado se identificaron en total 675 siniestros de los cuales 13 reportaron víctimas fatales, 321 dejaron personas heridas (48%) y 345 fueron con solo daños materiales (50%) (ver figura 37).

Figura 37. Siniestralidad según gravedad en el periodo 2015-2022\*-mayo.

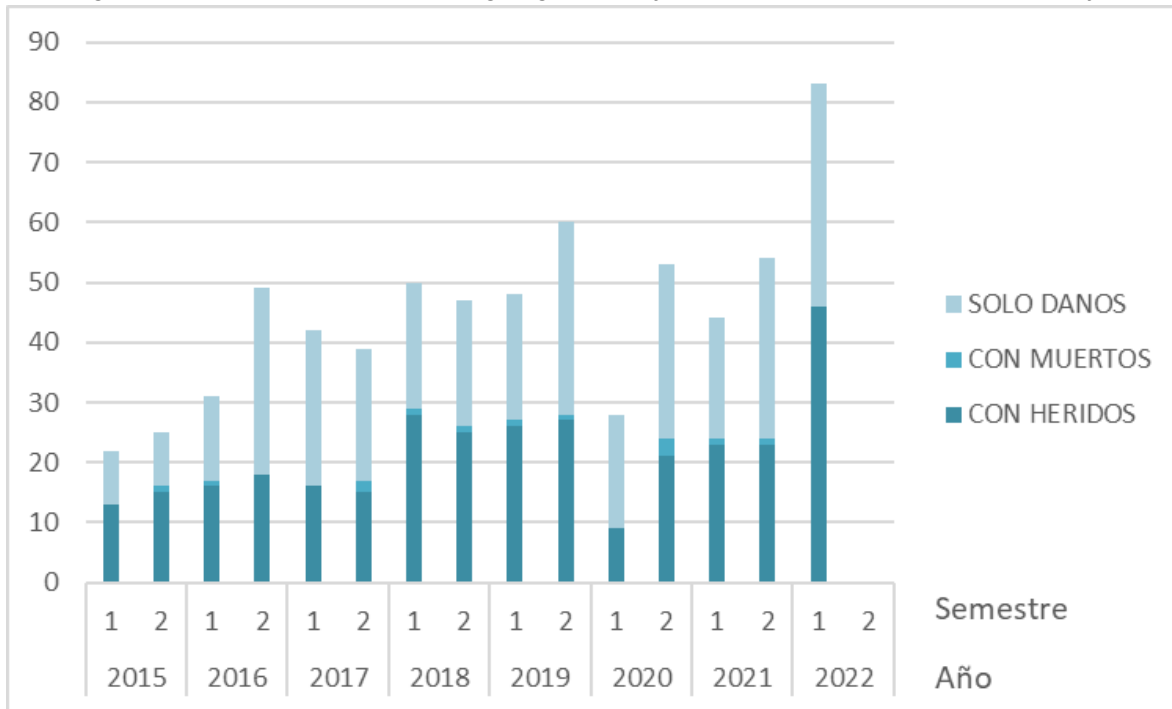


Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en información reportada en SIGAT. Datos preliminares con corte a 31 de mayo de 2022. Fecha de consulta: 17/06/2022.

El registro histórico de siniestralidad durante los últimos 7 años y medio permite evidenciar un incremento en el número total de siniestros entre el 2015 y el 2019. En el primer semestre del año 2020 y el primer semestre del año 2021 se presentó una reducción del número de siniestros, mientras que en el primer semestre del 2022 se registró el mayor número de siniestros. Adicionalmente, el segundo semestre del 2020 presentó el mayor número de fallecidos en todo el periodo de análisis (3 siniestros con víctimas fatales). Al comparar el primer semestre del año 2019 y el primer semestre del año 2022 (sin incluir junio) se observa un incremento del 76% en los siniestros de solo daños y del 77% en los siniestros con heridos, mientras que el número de siniestros con fallecidos se redujo un 100% pasando de 1 a 0.



Figura 38. Número de siniestros según gravedad y año de ocurrencia 2015 -2022\*-mayo.



Fuente: SDM con base en información reportada en SIGAT. Datos preliminares con corte a 31 de mayo de 2022. Fecha de consulta: 17/06/2022.

En la tabla 9 se presentan los datos globales más relevantes de los siniestros distribuidos en gravedad y clase de siniestro durante el periodo de análisis. Del total de 675 siniestros en el periodo de análisis, 488 correspondieron a choques (72%), 161 fueron atropellos (24%), 13 fueron caídas de ocupante (2%) y 8 volcamientos (1%).

Del total de 675 siniestros en el periodo de análisis 1 de cada 2 dejaron víctimas (personas heridas y/o muertas), lo cual indica la criticidad de la inseguridad vial en este polígono. Aproximadamente, uno de cada tres choques dejó personas heridas o fallecidas. Los 161 atropellos causaron heridos y en 11 casos estas heridas llevaron a la muerte; las caídas de ocupante y los volcamientos en todos los casos produjeron heridos.

Tabla 9. Siniestros distribuidos por gravedad y clase 2015-2022\*\_mayo.

|       | GRAVEDAD    |             |            |       |   |
|-------|-------------|-------------|------------|-------|---|
| CLASE | CON HERIDOS | CON MUERTOS | SOLO DANOS | Total | % |
|       |             |             |            |       |   |

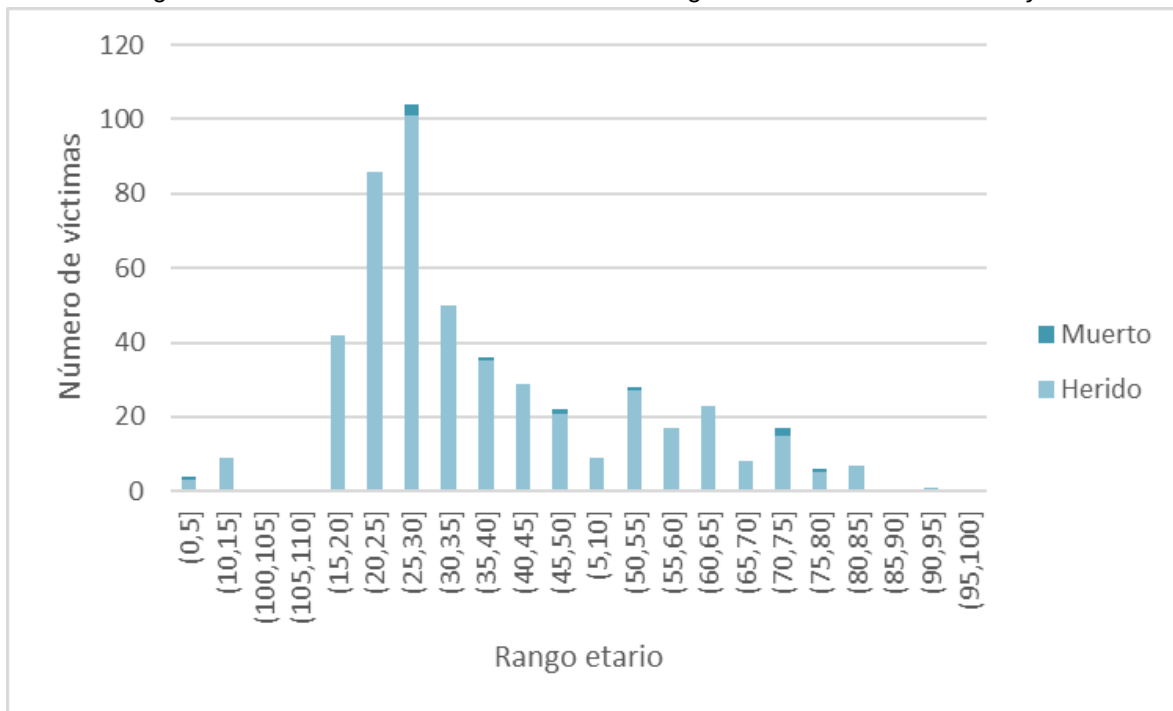
|                          |     |    |     |     |      |
|--------------------------|-----|----|-----|-----|------|
| <b>ATROPELLO</b>         | 150 | 11 | 0   | 161 | 24%  |
| <b>CHOQUE</b>            | 146 | 2  | 340 | 488 | 72%  |
| <b>CAIDA DE OCUPANTE</b> | 13  | 0  | 0   | 13  | 2%   |
| <b>VOLCAMIENTO</b>       | 7   | 0  | 1   | 8   | 1%   |
| <b>OTRO</b>              | 5   | 0  | 0   | 5   | 1%   |
| <b>Total</b>             | 321 | 13 | 341 | 675 | 100% |

Fuente: SDM con base en información reportada en SIGAT. Datos preliminares con corte a 31 de mayo de 2022. Fecha de consulta: 17/06/2022.

Como consecuencia de los siniestros graves registrados en el periodo de análisis se reportaron 499 personas lesionadas y 13 fallecidos. De este total de víctimas, 161 eran mujeres (31%), 338 hombres (66%) y 13 sin información.

En coherencia con la tendencia global en cuanto a las edades de las víctimas de siniestros viales en el polígono de análisis, se evidencia que el grupo de mayor riesgo son los jóvenes entre 21 y 30 años quienes representan el 38% del total de víctimas. Se observa que después de los 30 años, a medida que incrementa la edad, la frecuencia de siniestros disminuye. Las víctimas fatales se encuentran con mayor frecuencia en el grupo etario de jóvenes entre 26 y 30 años (3 víctimas fatales) y los adultos mayores entre 70 y 75 años (2 víctimas fatales) (Figura 39).

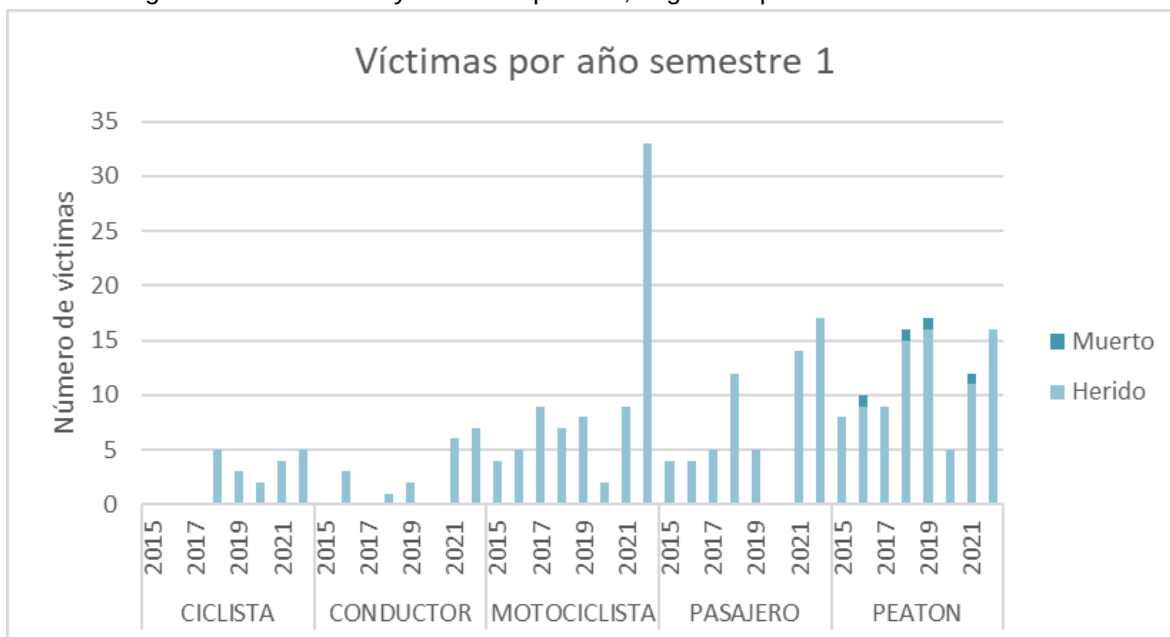
Figura 39. Número de víctimas de siniestros según la edad 2015 -2022\*-mayo.



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en información reportada en SIGAT. Datos preliminares con corte a 31 de mayo de 2022. Fecha de consulta: 17/06/2022.

En la Figura 40 se presenta el número de personas que resultaron lesionadas y fallecidas durante los primeros semestres entre el año 2015 y 2022. Estos siniestros están distribuidos según el tipo de usuario al momento del siniestro. Es evidente que los peatones (32% de las víctimas) y los usuarios de motocicletas (29% del total de víctimas) son los actores viales más expuestos ante la ocurrencia de un siniestro. Para el primer semestre del año 2022 se observa un incremento en el número de víctimas en siniestros viales en todos los actores involucrados con respecto a los periodos anteriores. Los actores viales con mayor incremento fueron los motociclistas, pasaron de 9 en el primer semestre del 2021 a 33 en el primer semestre del 2022 (incremento del 367%). Adicionalmente, todos los fallecidos registrados corresponden a peatones.

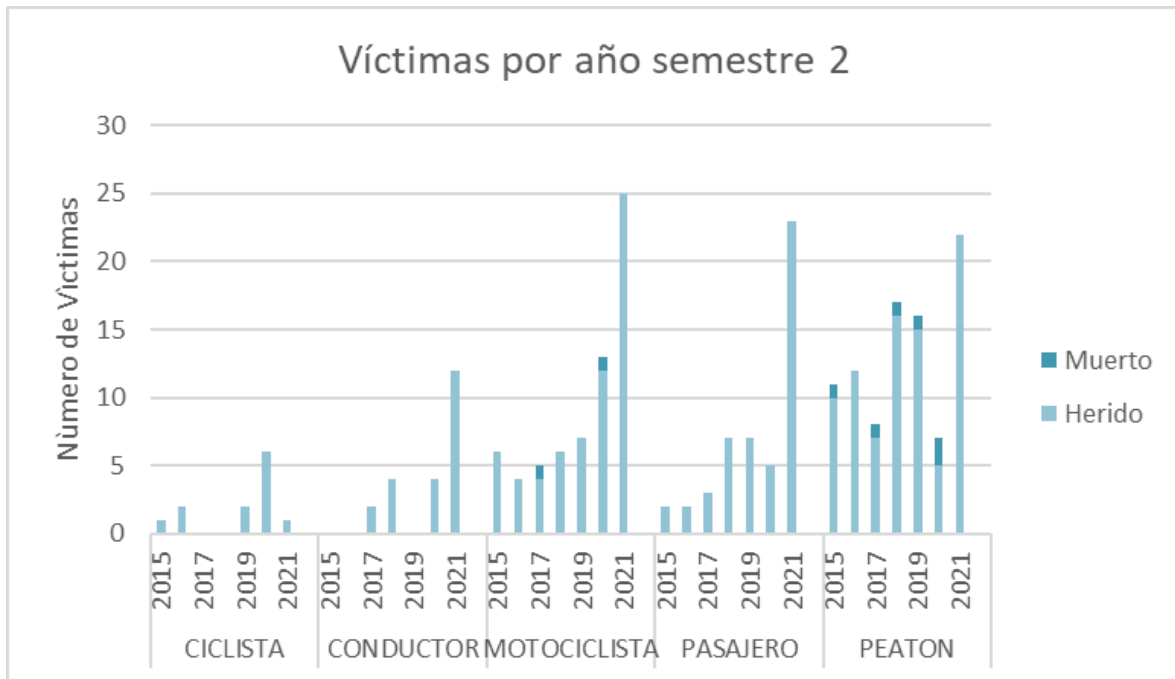
Figura 40. Lesionados y fallecidos por año, según el tipo de usuario semestre 1.



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en información reportada en SIGAT. Datos preliminares con corte a 31 de mayo de 2022. Fecha de consulta: 17/06/2022.

En la Figura 41 se presenta el número de personas que resultaron lesionadas y fallecidas durante los segundos semestres entre el año 2015 y 2021. Estos siniestros están distribuidos según el tipo de usuario al momento del siniestro. Los peatones (38% de las víctimas) y los usuarios de motocicletas (27% del total de víctimas) son los actores viales más expuestos ante la ocurrencia de un siniestro. Para el segundo semestre del año 2021 se observa un incremento en el número de víctimas en siniestros asociados con motociclistas, usuarios de vehículos motorizados y peatones con respecto a los otros años. Adicionalmente, los fallecidos registrados corresponden a peatones y motociclistas.

Figura 41. Lesionados y fallecidos para el segundo semestre por año, según el tipo de usuario



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en información reportada en SIGAT. Datos preliminares con corte a 31 de mayo de 2022. Fecha de consulta: 17/06/2022.

La gráfica 45 muestra que el día y la hora con más personas lesionadas o fallecidas en siniestros viales es el viernes entre las 6pm y las 8 pm. El día de la semana que registra mayor siniestralidad es el lunes y las horas de mayor riesgo son entre las 2pm y las 4pm. El horario nocturno presenta menos víctimas (10pm-6am), esto coincide con menores flujos peatonales y vehiculares durante esas horas.

Tabla 10. Siniestros con víctimas según día de la semana y hora periodo 2015-2022\*\_mayo

| HORA  | DOMING | LUNES | MARTES | MIÉRCOLES | JUEVES | VIERNES | SÁBADO | Total |
|-------|--------|-------|--------|-----------|--------|---------|--------|-------|
| [0,2) | 11     | 2     | 0      | 0         | 0      | 2       | 7      | 22    |
| [2,4) | 8      | 5     | 1      | 0         | 0      | 0       | 1      | 15    |
| [4,6) | 3      | 2     | 1      | 5         | 5      | 2       | 3      | 21    |

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
www.movilidadbogota.gov.co  
Información: Línea 195



|         |    |    |    |    |    |    |    |     |
|---------|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| [6,8)   | 3  | 14 | 5  | 1  | 11 | 5  | 7  | 46  |
| [8,10)  | 1  | 4  | 12 | 8  | 12 | 5  | 3  | 45  |
| [10,12) | 2  | 10 | 2  | 10 | 8  | 5  | 8  | 45  |
| [12,14) | 5  | 6  | 10 | 9  | 3  | 7  | 4  | 44  |
| [14,16) | 10 | 11 | 5  | 12 | 10 | 7  | 8  | 63  |
| [16,18) | 3  | 13 | 9  | 8  | 12 | 1  | 10 | 56  |
| [18,20) | 11 | 5  | 3  | 9  | 2  | 21 | 9  | 60  |
| [20,22) | 4  | 11 | 4  | 11 | 2  | 6  | 15 | 53  |
| [22,24] | 4  | 10 | 4  | 0  | 2  | 8  | 14 | 42  |
| Total   | 65 | 93 | 56 | 73 | 67 | 69 | 89 | 512 |

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en información reportada en SIGAT. Datos preliminares con corte a 31 de mayo de 2022. Fecha de consulta: 17/06/2022.

En cuanto al análisis espacial, se realizó una ponderación según la gravedad del siniestro para calcular el Número de Accidentes Equivalentes (NAE)<sup>13</sup>. La concentración de siniestros viales coincide con algunos de los corredores con mayor flujo de vehículos de paso. Puntualmente, los corredores en los que se evidencian tramos de concentración son las KR. 10, 14, 7 y 6 y las CLL. 1 y 2. En la gráfica 8 se presenta el mapa con las localizaciones de los siniestros viales en la zona de análisis, en esta gráfica se consideran todos los siniestros según su gravedad. Los siniestros más graves, que involucran fallecidos y lesionados están localizados en las vías principales sobre la AK. 10, la AV. Caracas y la

<sup>13</sup> El indicador NAE permite considerar todos los niveles de severidad debidamente ponderados, asignando un peso proporcional según la gravedad de las víctimas. Accidentes con muertos se multiplican por 12, accidentes con heridos se multiplican por 2 y accidentes con solo daños se multiplican por 1 (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020)

<https://fotodeteccion.ansv.gov.co/docs/res-2020-181.pdf>

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

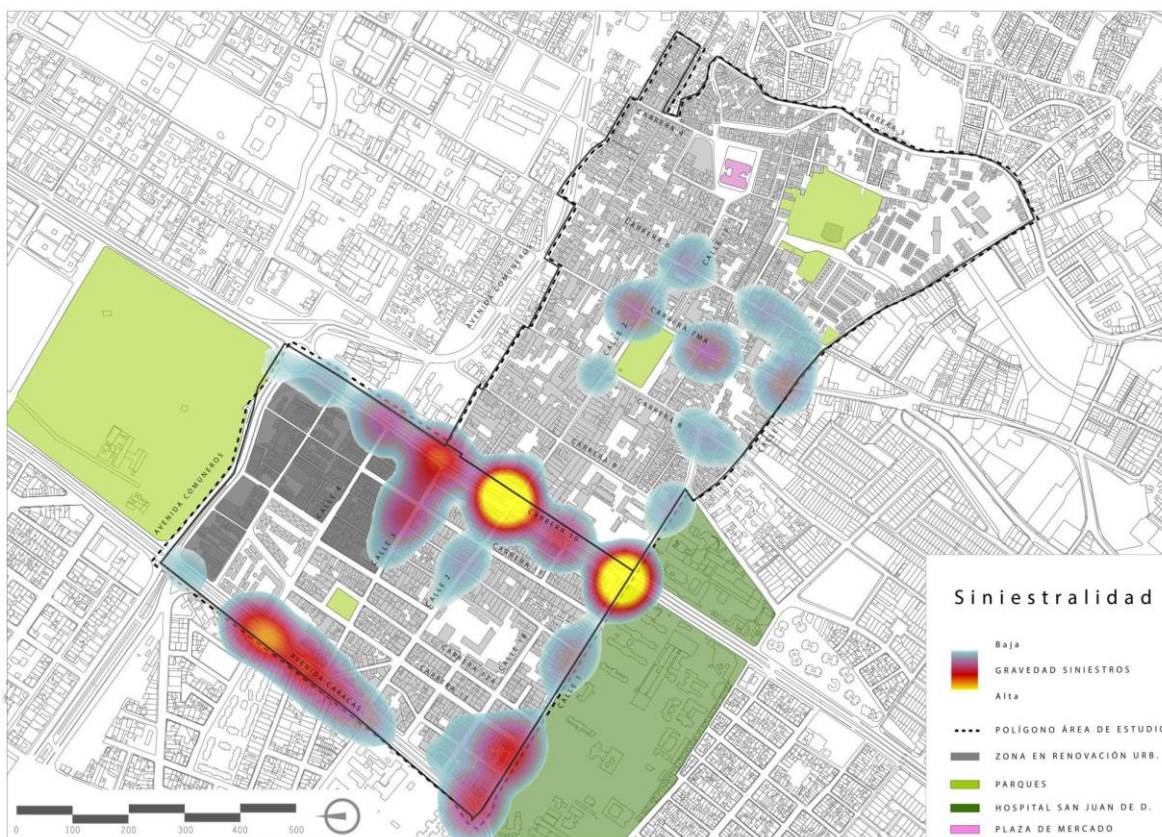
Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

CLL. 1. Al interior del barrio, en San Bernardo, las vías que presentan un mayor índice de siniestralidad son la CLL. 2 y CLL. 3 entre AK. 10 y KR. 11a; en Las Cruces, una de las intersecciones que presenta mayor conflicto es la CLL. 2 con KR. 7, donde se presentaron 9 siniestros, uno de ellos con herido y otro con fallecido, y los puntos de mayor siniestralidad son la KR. 7 con 1D, KR. 6 con CLL. 2 y KR. 6 entre CLL. 1C bis y CLL. 1C.

Figura 42. Localización siniestros según gravedad 2015 -2022\*\_mayo



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad con base en información reportada en SIGAT. Datos preliminares con corte a 31 de mayo de 2022. Fecha de consulta: 17/06/2022.

## 4.15 Factores de riesgo en los lugares de concentración de siniestralidad en el área interna de influencia del proyecto

Durante los recorridos realizados entre junio y diciembre de 2021 por parte del equipo técnico y a través de la implementación del piloto de diagnóstico (ver capítulo 6.2), se

revisaron las intersecciones dentro del polígono que presentan características asociadas a inseguridad vial. A continuación se hace una descripción de las intersecciones críticas identificadas:

### **KR. 7 con CLL. 2**

A pesar de que se encuentra semaforizada, existe cicloinfraestructura sobre la calzada que frecuentemente es invadida por motocicletas, lo cual genera mayores conflictos entre los actores viales. Existe deterioro en la calzada y en la señalización horizontal.

Fotografías 12 - 15. Condiciones de inseguridad vial en la KR. 7 con CLL. 2



Fuente: Recorridos en campo, (Barrios Vitales - SDM), 2021

### **KR. 7 con CLL. 1d**

Es una intersección no semaforizada, que presenta conflictos debido a que la KR. 7 tiene un alto flujo vehicular y la zona alrededor del parque tiene una alta presencia de peatones. La intersección no presenta señalización horizontal ni vertical, que indique el cruce peatonal que ocurre naturalmente. Tampoco se presentan reductores de velocidad en la zona.

### **KR. 6 entre CLL. 2 y CLL. 1F**

En este punto se presenta una intersección conflictiva entre peatones y vehículos debido a que sobre la KR. 6 los vehículos transitan a alta velocidad y el cruce peatonal no presenta

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

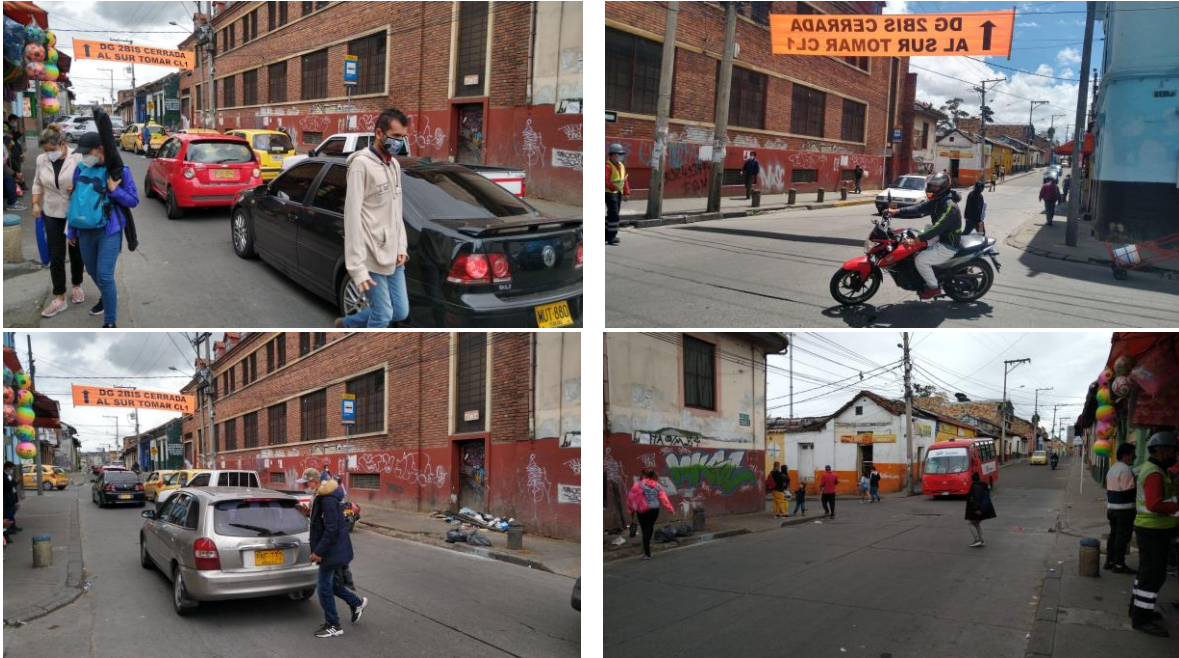
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



una señalización horizontal clara, ni elementos reductores de velocidad para los vehículos. El mapa de siniestralidad muestra que es uno de los puntos críticos al interior del barrio.

Fotografías 16 - 19. Condiciones de inseguridad vial en la KR. 6 entre CLL. 2 y CLL. 1 F

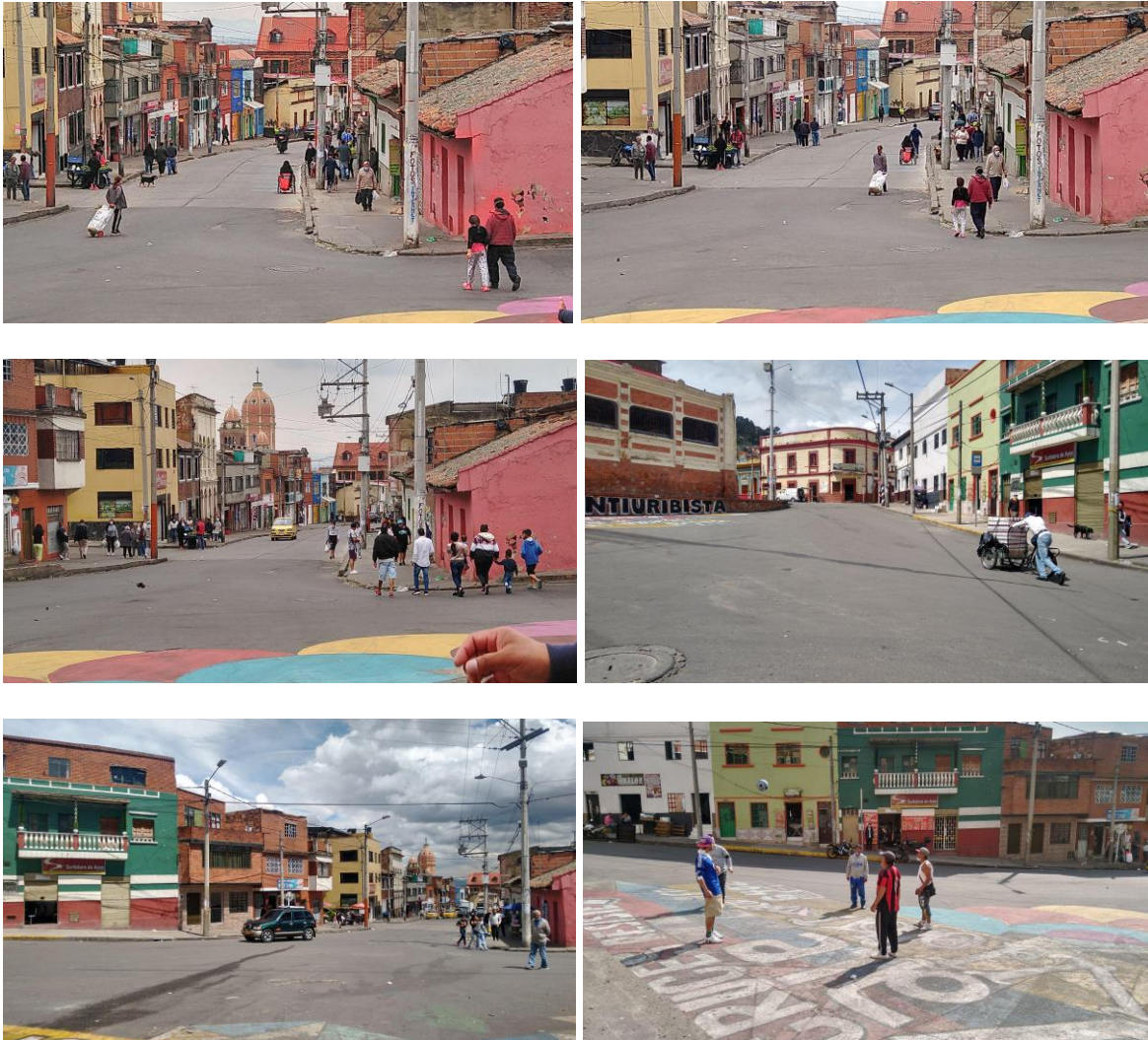


Fuente: Recorridos en campo, (Barrios Vitales - SDM), 2021

### KR. 5 con CLL. 1F

Esta intersección presenta conflictos y condiciones de inseguridad vial debido a que carece de señalización vertical y horizontal. Además, existe un constante flujo de peatones que circulan entre la bocacalle de la CLL. 1F y el acceso de la Plaza de Mercado de Las Cruces, atravesando la KR. 5. Se observa que muchos de los peatones (especialmente cuando van en sillas de ruedas o llevan coches de mercado o de bebé) caminan sobre la calzada en ambos costados de la CLL. 1 F. Lo anterior se debe a las dimensiones reducidas y mal estado de los andenes, así como a la carencia de rampas y otros elementos que faciliten la accesibilidad universal. Por otro lado, es común la permanencia de personas frente a la Plaza de Mercado en un espacio sin señalización.

Fotografías 20 - 25. Condiciones de inseguridad vial en la KR. 5 con CLL. 1F



Fuente: Recorridos en campo, (Barrios Vitales - SDM), 2021

## KR. 10 con CLL. 2

Esta intersección es la más conflictiva dentro del polígono, debido a que allí se han presentado los siniestros con mayor gravedad. Es una intersección semaforizada que permite el cruce peatonal que atraviesa la AK. 10, la cual conecta los barrios Las Cruces y San Bernardo a través de la CLL. 2, siendo esta última el eje principal del Barrio Vital. Adicionalmente, este cruce peatonal permite el acceso a la estación de Transmilenio San Bernardo. La intersección presenta señalización horizontal de paso peatonal, sin embargo, al costado norte solo se presenta señalización sobre la calzada en sentido norte-sur hasta el separador, perdiendo la continuidad en la otra calzada. Adicionalmente, se toma como referencia lo enunciado en el DTS de la “Propuesta Integral no convencional para mejorar

### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



la seguridad vial, sobre la Avenida Fernando Mazuera (AK 10) entre Avenidas de la Hortúa (AC 1) y Ciudad de Lima (AC 19):

*“...La intersección de la **calle 2** presenta diversas dificultades para sus usuarios especialmente para los no motorizados y las personas con movilidad reducida:*

- a) El paso peatonal construido en el costado sur pareciera no estar alineado con la línea de deseo peatonal debido a la presencia de una torre eléctrica de alta tensión ubicada sobre el separador que además se encuentra deteriorado y alberga escombros y basura. El paso peatonal cuenta con un ancho de cebrá de 4 m, con una adecuada accesibilidad por medio de vado, sin embargo (...) constantemente se observan peatones cruzando entre oriente y occidente por el centro de la intersección en la zona de tránsito vehicular (Ilustración 10).*
- b) En la calzada N-S de la carrera 10 está demarcada una cebrá que termina en el separador central truncando o dificultando el paso peatonal, resultando en la presencia de peatones cruzando constantemente por la zona central vehicular de la intersección, y enfrentándose sin fase peatonal al giro izquierdo de la calle 2 hacia la carrera 10 al norte cuando cruzan la calzada S-N de la avenida.” (, Pág. 9, SDM, 2022).”*

Fotografías 26 - 29. Condiciones de inseguridad vial en la AK. 10 con CLL. 2.



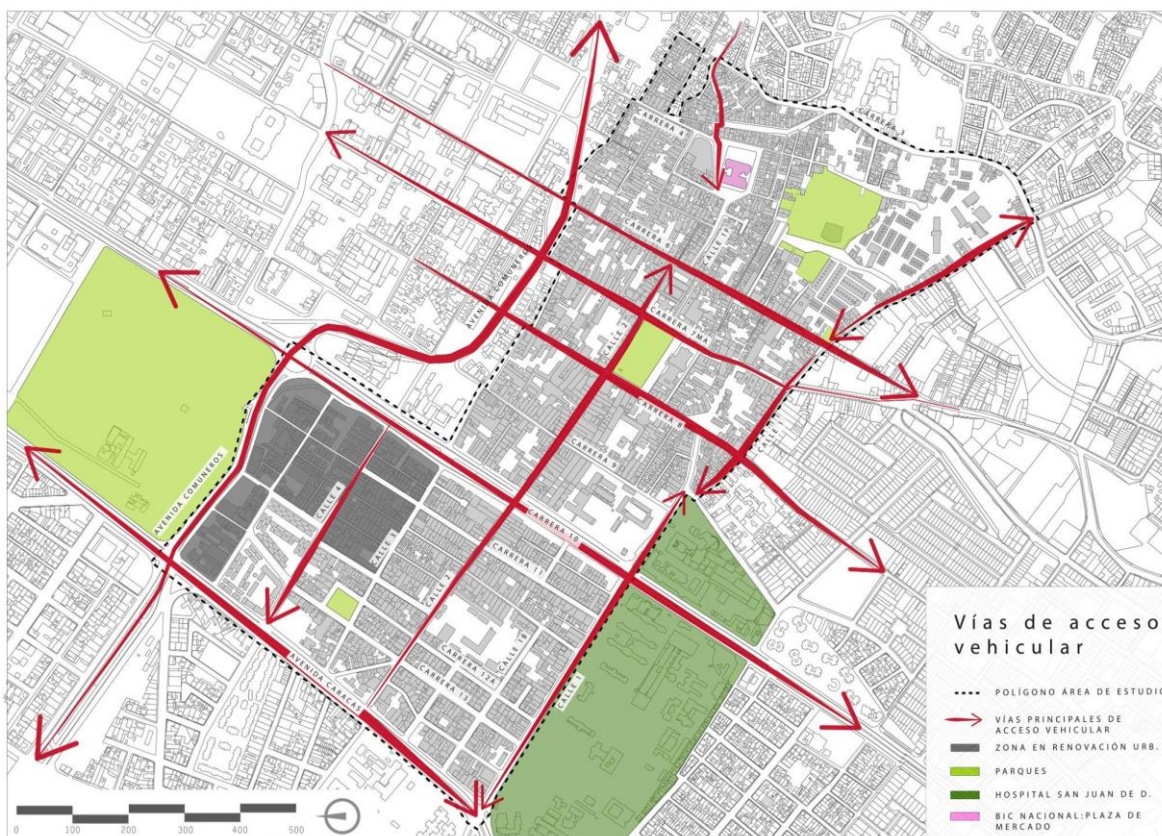


Fuente: Recorridos en campo, (Barrios Vitales - SDM), 2021

## 4.16 Vías de circulación de flujos motorizados y volúmenes

Con la finalidad de identificar las vías por las cuales transita la mayoría de vehículos que atraviesan el barrio, se utilizaron aforos en varias intersecciones que permitieran identificar los volúmenes y la distribución que tienen los flujos en éstas. De esa manera, es posible identificar dentro de la misma “pieza” las vías que pueden funcionar para la circulación secundaria y la distribución del tráfico vehicular motorizado.

Figura 43. Principales vías de acceso vehicular en el área de estudio.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales) - SDM.

Para el caso de Las Cruces, se identifican como puntos de acceso vehicular principales la KR. 7 y 10 desde el sur, las KR. 8 y 6 desde el norte, la CLL. 2 desde el occidente y diagonal 2 Bis desde el oriente. Para el caso de San Bernardo, los puntos de acceso identificados son la Calle 4 desde el oriente y CLL. 2 desde el occidente. Estas vías brindan conectividad con el resto de la red, al cruzar las vías circundantes principales como la AV. Caracas, KR. 10, Calle 6 y Av. Hortúa (Calle 1). La siguiente tabla presenta las intersecciones aforadas para el ejercicio de modelación del tráfico. La hora pico para la mayoría de las intersecciones es entre las 6:30 y 7:30 am. Los mayores volúmenes se presentan en las vías principales que rodean del Barrio Vital, sin embargo, la intersección de la KR. 7 con CLL. 2 presenta un alto volumen vehicular, el 50% de este volumen corresponde a motos.

Tabla 11. Aforos en intersecciones para ejercicio de modelación de tráfico

| LOCALIZACIÓN | HMD           | LIVIANOS | BUSES | CAMIONES | MOTOS | BICI. | TOTAL MIXTOS | TOTAL EQUIVALENTE |
|--------------|---------------|----------|-------|----------|-------|-------|--------------|-------------------|
| KR_7_X_CL_2  | 06:30 - 07:30 | 545      | 26    | 19       | 1,485 | 28    | 2,103        | 1,395             |
| KR_14_X_CL_6 | 06:30 - 07:30 | 3,015    | 34    | 183      | 3,784 | 1,468 | 8,484        | 5,873             |

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

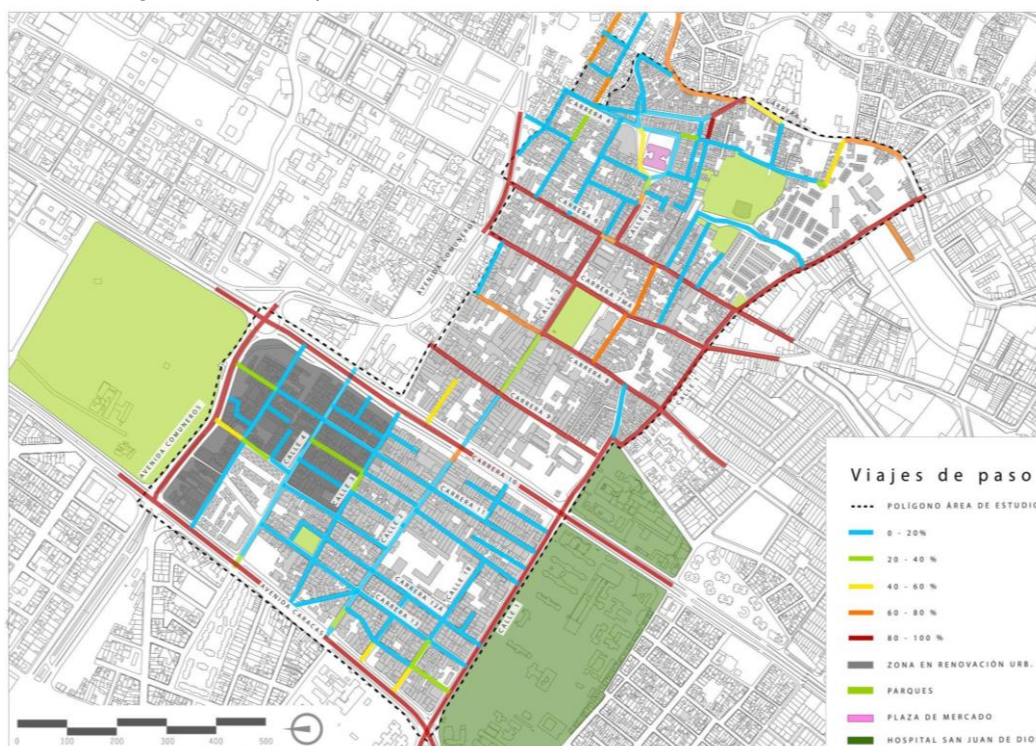
Información: Línea 195



|              |               |       |     |     |       |     |       |       |
|--------------|---------------|-------|-----|-----|-------|-----|-------|-------|
| KR_13_X_CL_2 | 08:00 - 09:00 | 302   | 13  | 40  | 120   | 52  | 527   | 504   |
| KR_10_X_CL_3 | 06:15 - 07:15 | 1,490 | 359 | 101 | 1,780 | 98  | 3,828 | 3,380 |
| KR_8_X_CL_2  | 06:30 - 07:30 | 361   | 17  | 29  | 197   | 41  | 645   | 578   |
| KR_9_X_CL_1  | 06:30 - 07:30 | 1,300 | 16  | 54  | 1,533 | 119 | 3,022 | 2,269 |
| KR_6_X_CL_2  | 06:15 - 07:15 | 280   | 5   | 10  | 182   | 30  | 507   | 415   |
| KR_5_X_CL_1F | 07:00 - 08:00 | 213   | 17  | 14  | 219   | 51  | 514   | 407   |
| KR_3_X_CL_1  | 06:30 - 07:30 | 1,101 | 22  | 23  | 664   | 57  | 1,867 | 1,552 |

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM.

Figura 44. Principales vías de acceso vehicular en el área de estudio.



Fuente: Datos recolectados en la zona por el Banco Mundial, 2021.

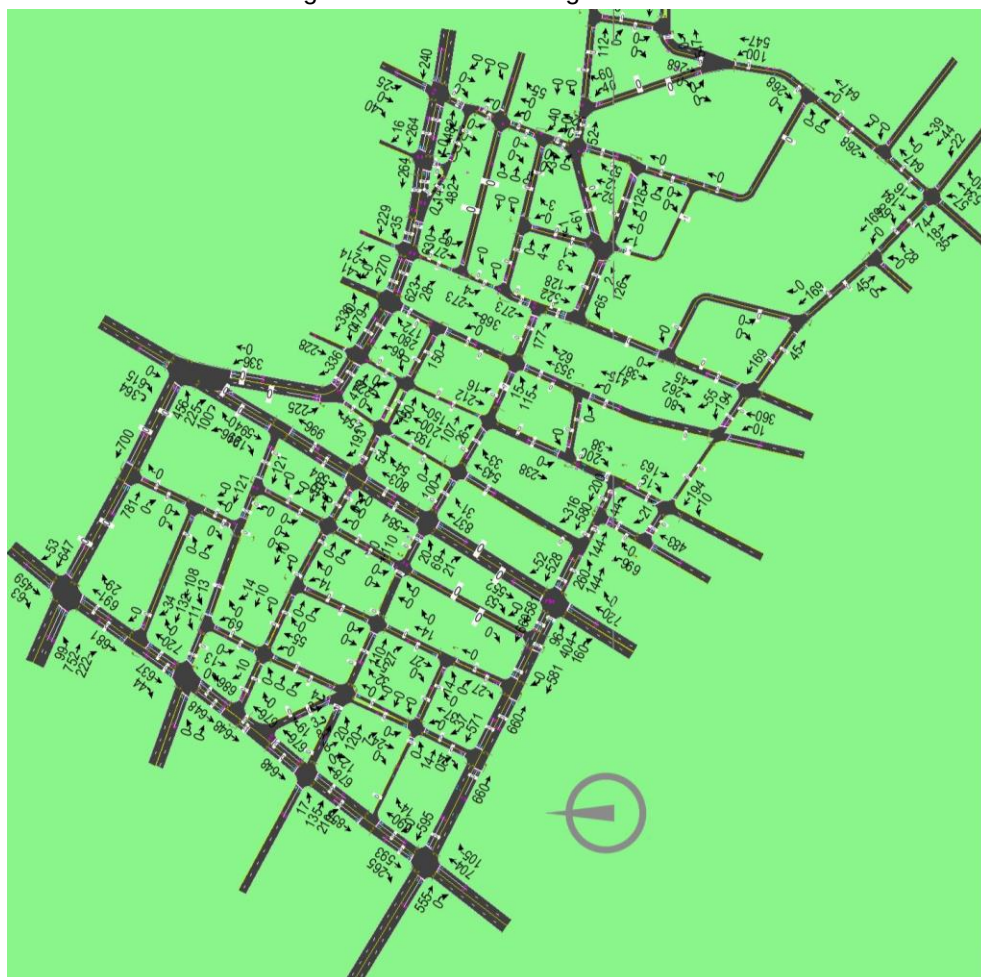
Por otro lado, a partir de los aforos y de la información secundaria disponible, se construyó un plano de carga del sector para la hora de máxima demanda, que básicamente trata de representar visualmente el volumen de los vehículos que circulan por el sector, y que permite entender las dinámicas de movilidad en el área de influencia. Este plano se vuelve muy útil a la hora de construir y calibrar un modelo de microsimulación.

A continuación, se presenta el plano de carga realizado para los automóviles en el sector, y aunque no se incluyen en este documento, se realizan también planos tanto para motos, como para camiones.

#### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

Figura 45. Plano de carga vehicular.



Fuente: SDM -DIM la calibración del modelo gie en Vissim - Octubre 2021

De acuerdo con el análisis de volúmenes y al plano de carga, se observa que la KR. 10 maneja un alto volumen vehicular de paso, debido a que es una vía principal. Adicionalmente, es una vía con alta siniestralidad. Es pertinente resaltar que la KR. 10 y las vías principales que rodean el Barrio Vital (mencionadas anteriormente) y los flujos vehiculares fragmentan la pieza urbana en su totalidad, teniendo una afectación sobre la caminabilidad y seguridad vial de los peatones.

Los aforos y los planos de carga presentados fueron utilizados para calibrar los modelos de VISSIM (empleados para el ejercicio de modelación), con la finalidad de identificar las dinámicas de movilidad en la zona. En la situación actual, la siguiente figura presenta las densidades vehiculares en los tramos viales del Barrio. Esto resulta útil para evidenciar cuales corredores concentran los flujos vehiculares que no tienen como origen/destino el



Barrio Vital. En este caso se observan altas densidades en los corredores correspondientes a vías principales y vías al interior del Barrio Las Cruces, como la KR. 6 y KR. 7.

Figura 46. Densidad vehicular en la zona.



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2021

Por otro lado, se presenta a continuación un mapa de velocidad en el área de influencia, resultado del ejercicio de modelación, y que permite reconocer puntos de congestión y puntos críticos para la movilidad del sector. Como comentario general, se puede observar como la movilidad al occidente de la KR. 10 no presenta mayores problemas al interior del área de influencia, mientras que algunas intersecciones al oriente de este corredor si presentan congestión y demoras.

Figura 47. Mapa de velocidad.



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2021

La siguiente tabla presenta el Nivel de Servicio (LOS) de las intersecciones analizadas y confirma lo encontrado en el mapa de velocidades, y es que las intersecciones con mayor congestión y peores niveles de servicio para la movilidad vehicular son la CLL. 2 con KR. 10, CLL. 1 con KR. 9 y CLL. 6 con KR. 7.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

Tabla 12. Niveles de servicios (LOS)

| Nivel de Servicio (LOS) |        |
|-------------------------|--------|
| Interseccion            | ACTUAL |
| Cl 6 x Av Caracas       | C      |
| Cl1 x Av Caracas        | C      |
| Cl 2 x Cr 13            | B      |
| Cl2 x Cr10              | D      |
| Cl1 x Cr9               | F      |
| Cl2 x Cr7               | C      |
| Cl1 x Cr 6              | B      |
| Plaza Mercado           | A      |
| Cl1 x Cr3               | A      |
| Cl6 x Cr7               | E      |

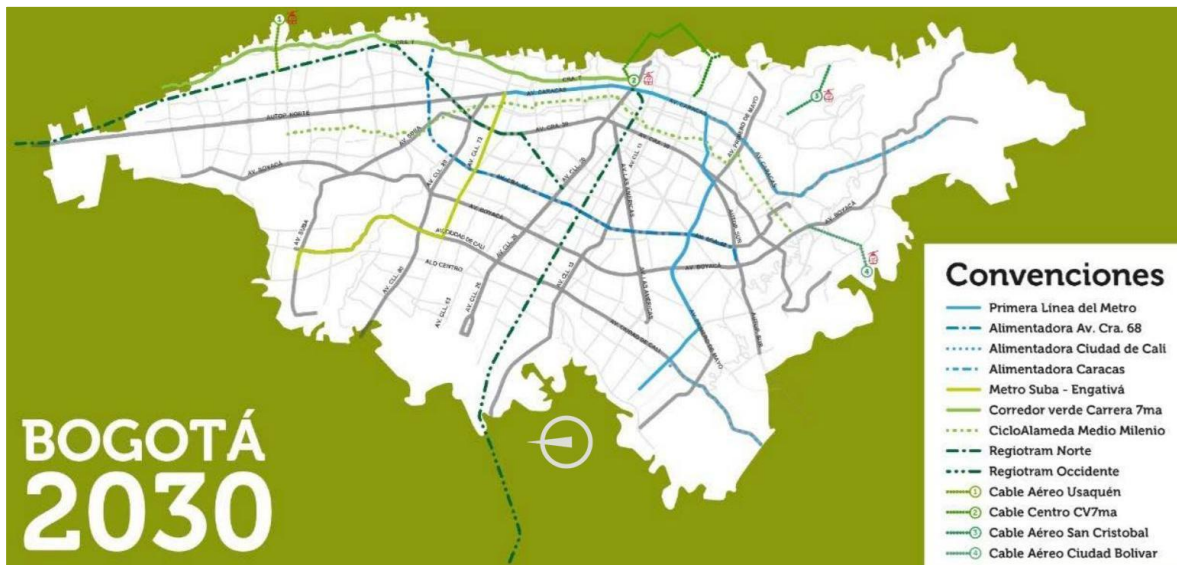
Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM.

## 4.17 Proyectos de infraestructura

### 4.17.1 Metro

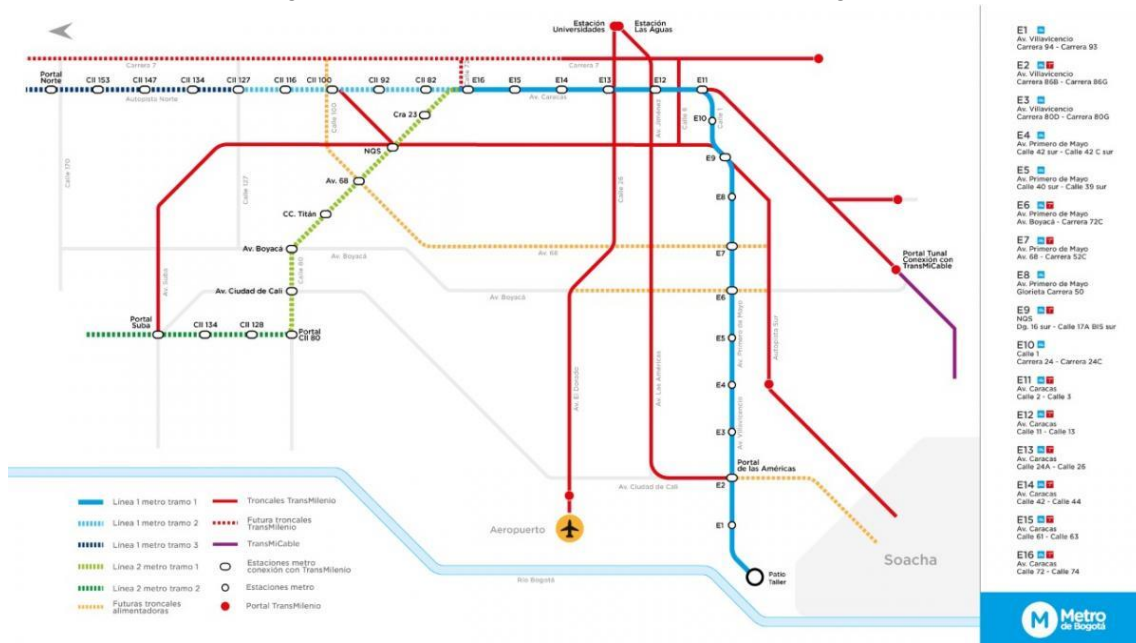
La primera línea del metro de Bogotá (PLMB) está prevista desde el Portal Américas hasta la AV. Caracas, a lo largo de la AV. Villavicencio, la AV. Primero de Mayo, la CLL. 8 sur y la CLL. 1, por donde girará hacia el norte por la AV. Caracas hasta la calle 78. La zona de intervención correspondiente al barrio San Bernardo está localizada junto a la estación proyectada como E 11, ubicada entre las calles 2 y 3, sobre la Av. Caracas. Hasta el momento se tiene aprobada la Metodología del Estudio de Tránsito (ET).

Figura 48. Líneas de metro de Bogotá.



Fuente: Metro de Bogotá.

Figura 49. Estaciones de líneas de metro de Bogotá.



Fuente: Metro de Bogotá.



Figura 50. Zona de Influencia de la La Primera Línea del Metro de Bogotá en el área de estudio del Barrio Vital



Fuente: Elaboración propia a partir de información georreferenciada suministrada por la Subdirección de Infraestructura - SDM

Figura 51. Estación de Metro en el contexto del Plan Parcial San Bernardo - Tercer Milenio.



Fuente: DTS de Formulación del Plan Parcial San Bernardo - Tercer Milenio.



La construcción de la estación está prevista sobre los predios ubicados entre la KR. 13, la AV. Caracas, la CLL. 2 y la CLL. 3. Es pertinente resaltar que actualmente ya existe un fuerte flujo peatonal desde y hacia el barrio Las Cruces, pasando por el barrio San Bernardo, hacia la troncal de Transmilenio de la AV. Caracas a lo largo de la CLL. 2. La presencia de la estación de metro aumentará los viajes que se realicen desde y hacia el sistema de transporte.

La estación estará compuesta por tres tipos de zona: 1. Áreas públicas, accesibles a los usuarios en general y constituidas por andenes, áreas pagas y no pagas; 2. locales operacionales, accesibles sólo por trabajadores para proporcionar servicio a los usuarios y 3. Locales técnicos, zonas con equipamientos para la alimentación de los servicios de las estaciones y el funcionamiento de recursos de la línea. (DTS de Formulación, Plan Parcial San Bernardo Tercer Milenio, ERU, 2019)

Vale la pena señalar que la construcción de dicha estación de metro en el sector constituye una de las determinantes para el Plan Parcial de Renovación Urbana San Bernardo Tercer Milenio, tal como es señalado en el DTS de Formulación correspondiente: *“La configuración de la configuración de la estación está estrechamente ligada a una revalorización urbana de los edificios en los que se instalarán sus accesos. Las estaciones simples cuentan con accesos desde los edificios laterales a ellas donde se integran las circulaciones conectadas a la calle, para que tengan una relación directa con el barrio donde se emplazan. Actúan como verdaderos motores de regeneración económica y territorial al atraer a los inversores alrededor de las entradas a la estación. De esta forma, estas estaciones se integran en los edificios que las rodean y buscan ser no solo funcionales en términos de eficacia de trayectos peatonales, sino que además presentan un valor añadido: ofrecer una conexión directa con servicios adicionales al pasajero tales como comercios, viviendas, oficinas u hoteles. En este sentido, cada estación demanda una explotación inmobiliaria del entorno. La primera línea del metro se plantea como una oportunidad para reestructurar el espacio urbano de San Bernardo por cuanto su trazado recorrerá la totalidad del barrio sobre la Av. Caracas.”* (Pág. 93, DTS de Formulación, Plan Parcial San Bernardo Tercer Milenio, ERU, 2019)

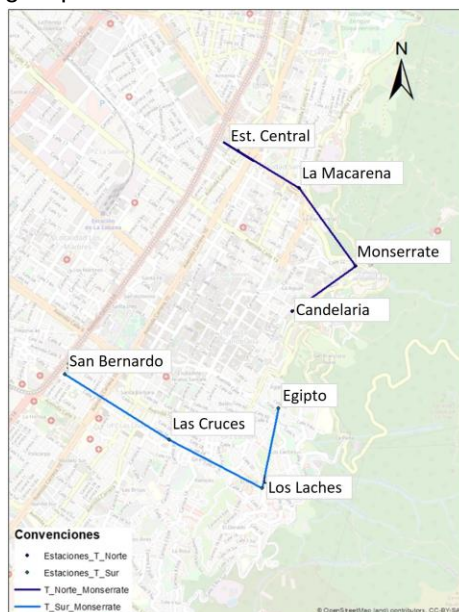
## 4.17.2 TransmiCable

Por otro lado, la actual administración se encuentra desarrollando el proyecto Cable Aéreo Reencuentro - Monserrate. La propuesta busca generar la movilidad y conectividad integral y eficiente en el Centro Histórico de Bogotá, otros sectores tradicionales aledaños y los Cerros Orientales. A continuación, se muestra el trazado de las líneas de cable aéreo proyectadas. El tramo norte comprende las estaciones Estación central, La Macarena, Monserrate y Candelaria, y el tramo sur abarca las

**Secretaría Distrital de Movilidad**

estaciones San Bernardo, Las Cruces, Los Laches y Egipto. Vale la pena aclarar que para el momento de la escritura de este documento el proyecto se encuentra en etapa de prefactibilidad a cargo de la Empresa Metro de Medellín, cuyo contrato está a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

Figura 52. Proceso metodológico para la estimación de la demanda del proyecto del Cable Aéreo.



Fuente: Subdirección de Infraestructura - SDM

Se estima que la construcción del cable beneficiará alrededor de 120 mil habitantes de las localidades de Santa Fe y La Candelaria, además de otros miles de ciudadanos que constituyen la población flotante del centro de la ciudad. Así mismo, el proyecto se articula con lo adoptado por el PEMP - CH, en materia de recuperación y puesta en valor de la estructura urbana patrimonial, los BIC de la zona y los espacios públicos patrimoniales.

El proyecto contará con dos tramos:

- Tramo 1: conectará el nodo más grande de movilidad de la ciudad en la CLL. 26 entre KR. 13 y 20, a donde llegará TransMilenio, el Metro, el Regiotram y el Cable. Será de 2.343 m aproximadamente. El tramo inicia en el sector San Diego, en el proyecto estación Central Metro de Bogotá. En dirección sureste sobrevuela la CLL. 26 pasando frente a la Torre Colpatría, el Parque La Independencia y el barrio La Macarena, donde hace un giro para llegar frente al ingreso de Monserrate a un lote propiedad del Distrito. El cable gira en dirección suroeste, sobrevolando la Universidad de los Andes y la Media Torta y finaliza su recorrido en inmediaciones de la Plaza La Concordia, específicamente en el lote destinado para el futuro parque

#### Secretaría Distrital de Movilidad

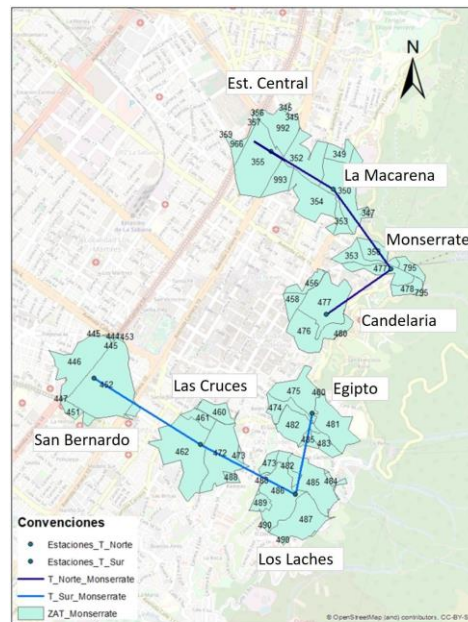
Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

Pueblo Viejo, que beneficiará a varias de las universidades del sector y da acceso a la puerta al centro histórico de la ciudad.

- Tramo 2: este tramo cuenta con una longitud aproximada de 2.939 m. La estación de salida se ubica en el barrio San Bernardo, conectando el cable a la estación 11 de la Primera Línea del Metro, aledaño a la CLL. 2 y continúa su recorrido en dirección oriente, hacia el barrio Las Cruces donde se ubica una estación intermedia contigua a la Plaza de Mercado Las Cruces. Posteriormente, el Sistema sobrevuela hacia el oriente llegando a Los Laches, El Consuelo y el Rocío para finalizar en el barrio Egipto.

Este cable facilitará el acceso de habitantes de esta zona del centro de la ciudad, así como a los visitantes de iglesias, comercio, teatros, museos y otros lugares culturales y turísticos existentes en esta icónica zona de la ciudad. Los diseños definitivos se contratarán en **julio de 2022**. Se generarán 179 directos e indirectos para la fase de estudios y diseños. Se realizó un estudio para estimar la demanda potencial de viajes generados y atraídos en la zona por el proyecto del cable aéreo a partir de la EODH 2019. Así, se consideraron las ZAT alrededor de cada una de las estaciones a un radio de 500 m y se realizó un modelo de transporte de 4 pasos, se consideraron los usos del suelo, población proyectada y los proyectos de transporte a mediano plazo.

Figura 53. Proceso metodológico para la estimación de la demanda del proyecto del Cable Aéreo.



Área de influencia (caminata 500m)

Fuente: Subdirección de Infraestructura - SDM.

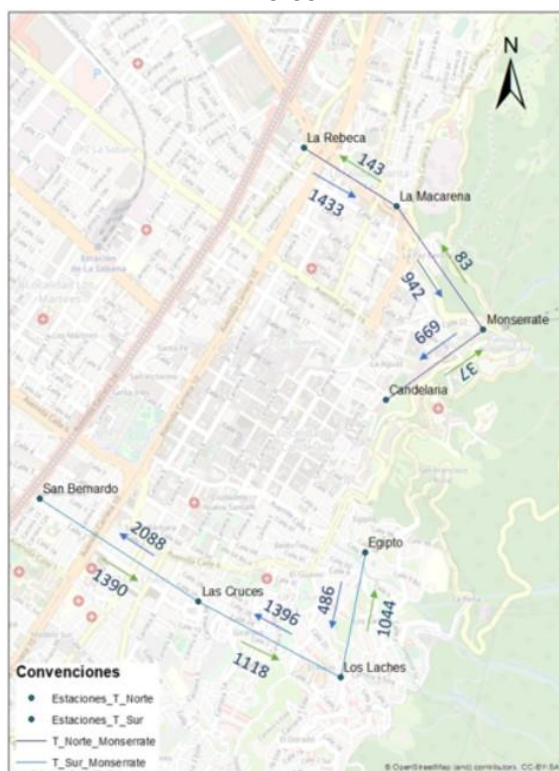
Para el tramo norte, el resultado del modelo de estimación de viajes potenciales indica que el cable aéreo atiende el 24% de la demanda potencial (15.271 viajes diarios).

#### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
www.movilidadbogota.gov.co  
Información: Línea 195

Por otro lado, el tramo sur atiende el 69% de la demanda potencial (22.663 viajes diarios). Se estima que para el año 2032 el crecimiento de esta demanda para el tramo norte es de 0.34% y para el tramo sur del 2.48%. A continuación, se presenta el mapa con los viajes generados y atraídos en cada uno de los tramos para el año 2032.

Figura 54. Proceso metodológico para la estimación de la demanda del proyecto del Cable Aéreo.



Fuente: Subdirección de Infraestructura - SDM.

### 4.17.3 Proyectos Estructurantes del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico

El enfoque del PEMP-CHB parte de considerar que el patrimonio cultural no se entiende como segmentos o aplicativos que responde a categorías materiales o inmateriales, sino a una unidad de sentido que los integra en “patrimonios integrados” y de una unidad de gestión “componente programático” que propone el encadenamiento de proyectos y acciones de cuidado del patrimonio cultural como estrategia orientada a su sostenibilidad material, social, económica, normativa y programática. Los siguientes son los cinco componentes que se complementan

#### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
www.movilidadbogota.gov.co  
Información: Línea 195

entre sí: 1. Territorios Cuidados, 2. Territorios Tejidos, 3. Territorios Equilibrados, 4. Territorios Vitales, 5. Pedagogías para los patrimonios. El **Anexo 6** del presente DTS contiene los lineamientos generales de los componentes programáticos del PEMPCHB, mostrando la forma en que se entretajan entre sí y haciendo énfasis en su conexión potencial con el proyecto Barrios Vitales en el territorio del barrio Las Cruces.

#### **4.17.4 Proyectos de Infraestructura del Plan Parcial de Renovación Urbana San Bernardo - Tercer Milenio**

El Plan Parcial San Bernardo Tercer Milenio, formula un sistema que permita la “permeabilidad, movilidad, accesibilidad y conectividad del área de intervención. En virtud de mejorar la movilidad vehicular se propone redefinir las secciones viales actuales del área de intervención, ajustándolas a los anchos mínimos establecidos por las disposiciones normativas, previendo el adecuado dimensionamiento y tratamiento urbanístico del espacio peatonal, así como la fijación de anchos de carril acordes con el entorno de las vías y con las velocidades deseadas del tráfico vehicular.

La propuesta para las vías del proyecto busca mejorar la operatividad y funcionalidad de los diferentes modos de transporte que confluyen por cada una de ellas. Planteando un trazado regular y simplificado en relación al existente, eliminando vías en trazado discontinuo y complementando su función con infraestructura para la movilidad peatonal.” (Págs. 31 - 32 del DTS de Formulación del PP San Bernardo Tercer Milenio, ERU, 2019) El **Anexo 7** de este documento presenta las estrategias de redefinición del espacio público y la transformación de ejes viales propuesta.

#### **4.17.5 Otros Proyectos de Infraestructura de relevancia en la zona de estudio**

A continuación se presentan otros proyectos de infraestructura relevantes en la zona de estudio:



### **Contrato de obra IDU-135-2007 en la AC 10, entre CLL 1 y 7**

Este contrato de obra hace parte de aquellos suscritos para la Fase III de Transmilenio, especialmente la troncal de la AK. 10 (Ver Figura 53). El objeto del contrato fue la "ejecución de la totalidad de las obras de construcción y todas las actividades necesarias para la adecuación al sistema Transmilenio y el posterior mantenimiento del Grupo 2 'Ejecución de la totalidad de las obras de construcción y todas las actividades necesarias para la adecuación de la CLL. 26 (AV. Jorge Eliécer Gaitán) y la AK. 10 (AV. Fernando Mazuera) al Sistema Transmilenio en la ciudad de Bogotá D.C. del tramo 2 comprendido entre CLL. 30 A Sur y la CLL. 3, en Bogotá D. C. y el Tramo 3 comprendido entre CLL. 3 y CLL. 7, incluye Ramal CLL. 6 entre KR. 10 y Troncal Caracas, AV. Comuneros entre KR. 10 y KR. 9 con CLL. 4 y Estación Intermedia de la Calle 6, en Bogotá D. C.' de acuerdo con el límite de intervención, las especificaciones generales y particulares contenidas en todos los apéndices que hacen parte integral de este contrato" (Tribunal Arbitral de INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU Vs. CONSORCIO METROVÍAS BOGOTÁ, 2017, pg.40). El contrato estuvo a cargo del Consorcio Metrovías Bogotá y tuvo un costo de aproximadamente \$251.379.588.903 (Cámara Colombiana de la Infraestructura, 2011, pg. 45), la obra se entregó en el año 2012 y el periodo de mantenimiento a cargo del contratista concluyó en el año 2017 (Tribunal Arbitral de INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU Vs. CONSORCIO METROVÍAS BOGOTÁ, 2017 pg. 41). Actualmente existe un proceso jurídico de incumplimiento y de caducidad del contrato, debido a que la obra debió entregarse en el año 2010 y su valor estimado inicial era de \$178.304.574.960 (Contraloría General de la República, 2011, pgs. 4 y 5), lo que derivó en un detrimento patrimonial para el distrito.

Figura 55. Contrato de obra IDU-135-2007 en la AC 10, entre CLL 1 y 7.



Fuente: Tribunal (pg. 157)

En este proceso, el IDU solicitó la declaración de la nulidad absoluta, incluyendo otrosíes, modificaciones y adicionales celebrados durante la ejecución de las obras (Tribunal Arbitral de INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU Vs. CONSORCIO METROVÍAS BOGOTÁ, 2017, pg. 46) del contrato, basando sus pretensiones en “el quebranto de principios de la contratación estatal, particularmente el de planeación, con el agregado de la trasgresión de la igualdad y transparencia, en cuanto no se realizaron los diseños de las obras con la profundidad necesaria para comenzar responsablemente la construcción, pues hubo necesidad de celebrar muchos acuerdos modificatorios, aprovechándose el CONSORCIO para obtener beneficios económicos que hicieron cambiar el objeto del contrato.” (Tribunal Arbitral de INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU Vs. CONSORCIO METROVÍAS BOGOTÁ, 2017, pg. 47). De este proceso se negó la pretensión del IDU de declarar la nulidad del contrato (Tribunal Arbitral de INSTITUTO DE DESARROLLO URBANO IDU Vs. CONSORCIO METROVÍAS BOGOTÁ, 2017, pg. 189). Dadas estas condiciones, nace un proceso jurídico relacionado con la declaración de caducidad del contrato de obra IDU 135 de 2007, lo cual limita las acciones que se puedan desarrollar en el corto plazo (SDM, 2022). En conclusión, la obra y el mantenimiento posterior sobre la AC 10 en el tramo que atraviesa el Barrio Vital Las Cruces/San Bernardo se encuentran al día a la fecha y tienen un funcionamiento normal; sin embargo, debido a la situación jurídica del

contrato, no es posible realizar intervenciones puntuales sobre la AV. hasta que se surta el proceso actual.

Por otro lado, al consultar la base de datos cartográfica distrital fue hallado que existen otros proyectos de infraestructura en la zona de estudio:

- Renovación y mantenimiento del Instituto Materno Infantil - Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano (ERU) - KR. 10 #1-59 sur
- Construcción Jardín Infantil Predio Bertha Rodríguez Russi (Las Cruces) - Secretaría de Integración Social - KR. 7 No 1-53
- Compra y Reforzamiento Estructural Casa Tercer Acto - CLL. 3 # 1A-72
- Voto Nacional: Sede Alcaldía Local de los Mártires - Gestión del suelo contratación estudio, diseños y obra - Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano (ERU) - Entre la Av. Caracas y la KR. 16, entre las calles 10 y 6.

## **5. ESTRATEGIA DE GESTIÓN SOCIAL Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

### **5.1. Metodología**

Bajo el imperativo de aumentar el impacto, la eficiencia y la sostenibilidad de la gestión pública, y mejorar las condiciones de movilidad de la ciudadanía, el proyecto Barrios Vitales, le apuesta al desarrollo transversal de estrategias de gestión social y participación ciudadana innovadoras, que logren trascender la mera reproducción de imaginarios y reconozca y comprenda la profundidad de las dinámicas sociales a las que se enfrenta el proyecto en cada uno de los barrios priorizados.

En este sentido, la estrategia de gestión social reconoce la importancia de hacer un proceso de comprensión profunda del territorio, que identifique sus particularidades y que logre una interacción estrecha con sus habitantes. Así mismo, se considera indispensable reconocer sus potencialidades, características y necesidades, permitiendo una construcción colectiva, accesible, incluyente y sostenible, a través de las transformaciones urbanas que deriven de la formulación de la intervención de Barrios Vitales en un territorio específico.

Teniendo en cuenta lo anterior, el equipo de la Oficina de Gestión Social diseñó una metodología de aproximación al territorio, identificando las particularidades de cada

uno de los barrios (Las Cruces y San Bernardo). Ésta metodología y sus etapas son presentadas en detalle en el **Anexo 8** de este documento.

## **5.2. Resultados del proceso participativo en la fase de lectura territorial de realidades**

Partiendo de la metodología enunciada anteriormente (Ver **Anexo 8**), que incluye el análisis del territorio desde los distintos enfoques, así como las distintas herramientas de participación, este capítulo presenta los resultados de la primera fase del proyecto (lectura territorial de realidades) tanto en el barrio Las Cruces, como el Barrio San Bernardo. Para lograr presentar una caracterización detallada y organizada de las dinámicas y fenómenos socioespaciales que tienen lugar en los ejes y espacios públicos de cada barrio, los resultados de la lectura territorial son presentados a través de siete componentes: 1. Componente histórico – patrimonial, 2. Componente habitativo y residencial, 3. Componente Urbano (Movilidad y Espacio Público), 4. Componente sociocultural, 5. Componente socioeconómico, 6. Componente Ambiental, y 7. Componente político y organizativo. En cada uno de estos componentes se describen las prácticas y fenómenos socioespaciales correspondientes y se presenta una cartografía donde dichas prácticas y fenómenos están territorializadas en ejes viales y espacios públicos específicos.

### **5.2.1. Las Cruces**

Este capítulo contiene los resultados de la lectura territorial de realidades para el barrio Las Cruces.

#### **5.2.1.1 Componente histórico y patrimonial – referentes culturales**

El barrio Las Cruces ha sido reconocido históricamente por ser un sector de la ciudad que reúne parte de la historia de crecimiento y transformación, siendo desde el siglo XIX un sector habitado por sectores acomodados, artesanos y obreros, que en sus cercanías contó con la instalación de asilos para habitantes de calle hacia la actual AV. Hortúa y por la laderas orientales, gracias a la composición de sus suelos, la presencia de chircales, dando origen a una urbanización particular asociada al

trabajo en barro que favoreció con posterioridad la presencia de fábricas de loza y tubos, un siglo después (Zambrano, 2007, citado por Alvarez, 2016).

Con la entrada del siglo XX y la mayor jerarquía urbanística que fue adquiriendo la ciudad, Las Cruces se reafirma como un sector periférico y límite sur de lo que se conoce como centro tradicional, que se empieza a densificar gradualmente por la llegada de población migrante abriendo el camino para la subdivisión predial y la aparición de inquilinatos, asociada a su vez a la concentración de actividades marginales y periféricas (p. 38). Factores como el tranvía posibilitaron su desarrollo como suburbio y sector de conectividad con la ciudad hacía el sur. Estos factores fueron consolidando al barrio como polo de atracción de población y favorecieron un cambio de uso de los terrenos del barrio orientado al comercio. La Plaza de Mercado en la tercera década de los 20 reafirmó este rol (Alvarez, 2016, 44-45).

Algunas de estas condiciones históricas han marcado los procesos del barrio en su consolidación actual. La condición de conectividad de centro con la Plaza de Bolívar y luego Chapinero, así como hacia el sur y el oriente; su capacidad receptora de población migrante, su vocación residencial y comercial; su condición periférica y la densificación que generó un proceso de subdivisión predial en inquilinatos son aspectos relevantes. Los lugares representativos del barrio, sus rutas y conexiones, las características de las viviendas y las dinámicas cotidianas guardan una estrecha relación con este pasado y con la identidad cultural y arraigo que han construido sus habitantes con este espacio.

La presencia de un alto número de bienes individuales de interés cultural (muebles e inmuebles) y un amplio conjunto de espacios públicos de valor histórico y representativo, como la Plaza de Mercado, el parque o antigua Plaza de Armas, la iglesia y sus callejones, son lugares donde se desarrollan actividades productivas a escala vecinal y manifestaciones culturales que cumplen una función en la vida cotidiana de sus habitantes y el sentido de pertenencia que se mantiene a pesar del deterioro, la inseguridad y las transformaciones sociales y urbanas vividas durante el siglo XX. Un claro ejemplo de estas, son las expresiones culturales que se han consolidado como parte de la identidad del barrio a través del Hip hop, el graffiti, la actividad física, festivales barriales y expresiones como la comparsa, reflejo de la reivindicación que diferentes generaciones han buscado transmitir sobre el arraigo territorial a Las Cruces.



Estas condiciones hacen que sea un sector con una importante densidad patrimonial que enriquece pero a la vez complejiza variados aspectos, entre estos el espectro sociocultural del Centro histórico, al presentar actualmente diversos problemas derivados del incremento de pobreza, desconocimiento, deficiente información y débil valoración colectiva sobre su carácter patrimonial especialmente, como lo han mencionando habitantes del barrio en los encuentros adelantados en el marco de la lectura territorial de Barrios Vitales, por aquellas poblaciones flotantes y migrantes, quienes cuentan con un bagaje cultural y social propio desde donde se ha generado un diálogo tenso sobre la habitabilidad en el barrio con residentes tradicionales del sector.

Así mismo, este sector concentra una importante cantidad de prácticas y saberes que han sido clasificados por el PEMP-CH como Patrimonio Cultural Inmaterial. Estas son presentadas en el **Anexo 9** que acompaña este documento.

### **5.2.1.2. Componente habitativo y residencial**

El presente capítulo se ocupa de las prácticas sociales asociadas a la vivienda y la habitabilidad en la calle. Si bien la estrategia de Barrios Vitales tiene poder de actuación sobre los ejes viales del barrio, es indispensable que el proyecto incluya un entendimiento parcial de las dinámicas residenciales y su incidencia en el espacio público. Así mismo, resulta relevante la fuerte presencia de habitantes de calle en la zona y las prácticas cotidianas que implican habitar la calle y sus efectos en el espacio público y ejes viales.

#### **5.2.1.2.1. Población migrante, pagadarios e inquilinatos**

A partir de la lectura territorial de realidades y los recorridos con líderes sociales del sector de organizaciones, varios jóvenes y miembros de la Junta de Acción Comunal del barrio Las Cruces resaltan que el sector ha sido un destino de población migrante colombiana y de otras nacionalidades que, por una u otra razón, se han tenido que desplazar a la capital desde su lugar de origen. En los últimos años el fenómeno de la migración ha crecido por parte de la población venezolana, particularmente.

Algunos líderes del barrio consideran que, debido a este fenómeno, el barrio se ha transformado de forma negativa, y que el fuerte fenómeno de población flotante genera la falta de sentido de apropiación de los espacios públicos del barrio. Así

mismo, a esto se suma que muchos de sus habitantes han tenido que convertir sus casas en pagadarios o inquilinatos como fuente de ingreso.

A partir de la caracterización realizada por “Salud a su casa”, uno de los programas de la Secretaría Distrital de Salud de Bogotá (2016), es posible afirmar que el nivel de hacinamiento del barrio Las Cruces puede llegar a un 31%, a comparación de otros barrios de la parte alta de la Localidad de Santa Fe. Además, según los resultados de dicho programa, incrementa los índices de violencia al interior de las viviendas entre familias.

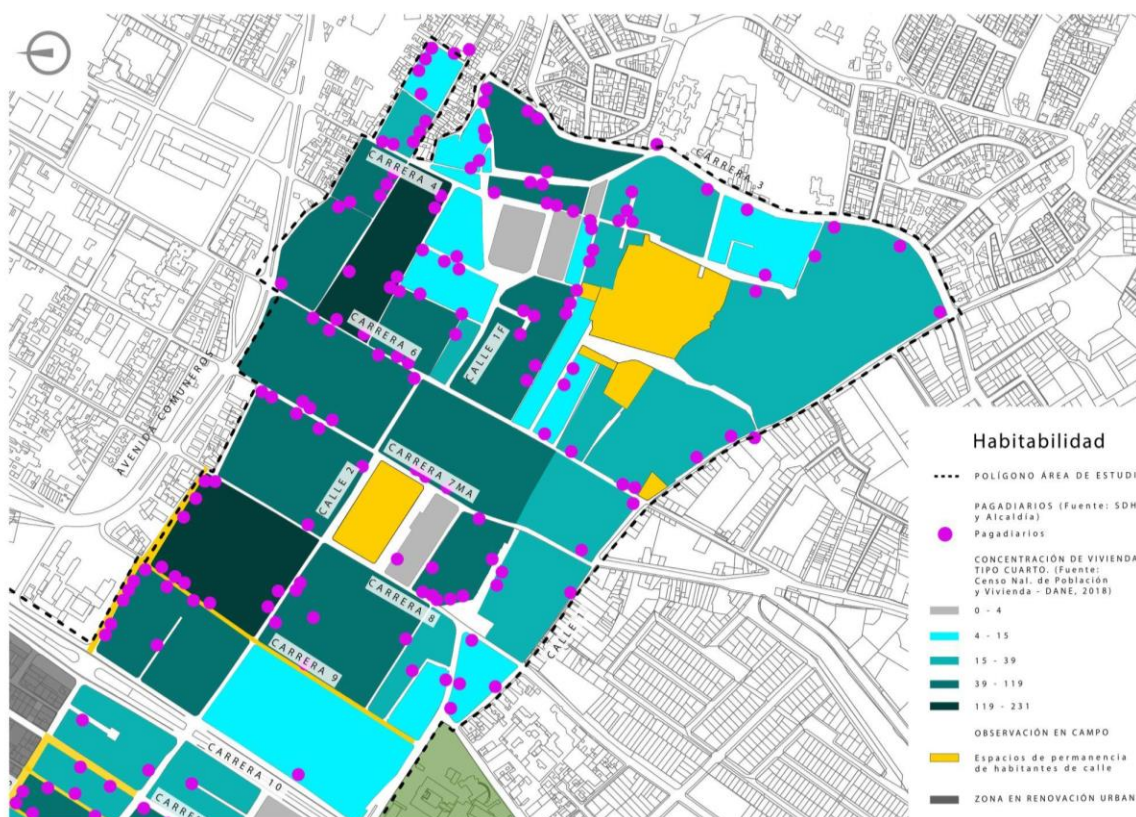
Fotografía 30. Deterioro de vivienda en el barrio Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM).

Lo anterior, es relevante para la formulación de la estrategia de Barrio Vitales en Las Cruces, teniendo en cuenta que existe la necesidad de que haya lugares exteriores de encuentro y esparcimiento que compensen de cierta manera, dichas condiciones de deterioro, violencia y hacinamiento y donde se den nuevas formas de apropiación y cohesión ciudadana.

Figura 56. Concentración de vivienda tipo cuarto y paga diarios en Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia a partir de estudios de la SDH y del Censo Nacional de Población y Vivienda (Dane, 2018)

## 5.2.1.2.2. Habitantes de calle

La habitabilidad en la calle es otro de los fenómenos identificados por los ciudadanos del barrio Las Cruces. Si bien dicho fenómeno se ha incrementado, la presencia de habitantes de calle en los espacios públicos y ejes viales del barrio no es una novedad. Varios residentes resaltan la formación de una diáspora de habitantes de calle en el sector, tras las acciones realizadas en el antiguo sector de Santa Inés actual Parque Tercer Milenio, del Bronx y el Voto Nacional por parte del Distrito durante varias administraciones. Dichas acciones tuvieron como consecuencia el desplazamiento de varias personas a varios barrios cercanos, incluyendo el sector de Las Cruces. Líderes comunitarios del sector mencionan que la presencia de los habitantes de calle en el sector ha acrecentado la problemática de un mal manejo de basuras en el espacio público, así como la proliferación de heces.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

De acuerdo con varios residentes del barrio, su presencia en el parque principal y parques de bolsillo del sector es continua. Así mismo, atribuyen a su presencia la quema de elementos en los parques, la extracción de elementos como cobre, así como la vandalización del mobiliario urbano. Además, es común el uso del espacio público como lugar para dormir, el consumo de sustancias psicoactivas y la separación de basuras, cuyos residuos son dejados en el espacio público, deteriorando el aspecto del barrio.

Fotografía 31. Habitabilidad en calle y deterioro del Parque de Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM).

### 5.2.1.3 Componente urbano (Movilidad y Espacio Público)

El presente capítulo se ocupa de las prácticas urbanas relacionadas con la movilidad y el espacio público en la zona. Si bien el análisis técnico se ocupa de la movilidad y el espacio urbano en sus dimensiones físico-técnicas, este capítulo se ocupa de una comprensión cualitativa de las dinámicas de movilidad en la zona y la apropiación de los habitantes y visitantes del barrio en los ejes viales y espacios públicos, siendo estos analizados como los escenarios de encuentro y movilidad natural del barrio, especialmente en los tramos viales con mayor flujo y confluencia peatonal. Como parte de la lectura territorial de este componente, se realizaron



encuestas de percepción, talleres de diagnóstico participativo, recorridos en campo y cartografía social.

Esta última fue estructurada a partir de las siguientes variables: 1. Aspectos favorables, Capacidades y Potencialidades, 2. Tensiones o Preocupaciones en el Barrio, 3. Necesidades Territoriales.

Fotografía 13. Cartografía social en campo en el barrio Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM).

Lo anterior, teniendo en consideración que la mayoría de problemáticas de uso y disfrute del espacio público están relacionadas con elementos que facilitan o dificultan la percepción de seguridad personal y deterioro de estos espacios. En este sentido, los participantes coincidieron en la identificación de puntos del barrio que son potenciales para el mejoramiento de la calidad de vida en la cotidianidad y que al mismo tiempo son problemáticos. Se destaca a partir del ejercicio, la necesidad de la revitalización del Parque de Las Cruces, el mejoramiento de áreas circundantes al polideportivo y la potencialización de espacios públicos de áreas adyacentes a la iglesia.

Por otro lado, en términos de seguridad vial, fueron identificados diferentes puntos de conflicto: La CLL. 2 con KR. 6; el deprimido de la calzada de la KR. 6 con calle 1; las barreras en la cicloruta de la KR. 7 y la alta velocidad de vehículos motorizados en la CLL. 2 con KR. 9.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



Así mismo, durante el ejercicio fueron identificados problemas de accesibilidad para personas en condición de discapacidad y adultos mayores, niñas y niños. Lo anterior, particularmente relacionado con barreras y obstáculos existentes, condiciones de deterioro y el ancho insuficiente de los andenes.

En la siguiente imagen se describe de manera detallada cada una de las zonas referenciadas por la comunidad teniendo en cuenta las variables trabajadas durante el ejercicio de cartografía.

Figura 57. Resultados de Cartografía Social en campo en el barrio Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM).

La cartografía social, junto a las encuestas de percepción, los talleres de diagnóstico participativo y los recorridos en campo estos contribuye a la identificación de las dinámicas de movilidad y de espacios públicos, representadas en cuatro temáticas con su respectiva cartografía: 1. Flujos peatonales, 2. Seguridad Vial, 3. Lugares de encuentro y 4. Zonas no frecuentadas. Estas temáticas son presentadas a continuación.

### **5.2.1.3.1 Movilidad**

La primera fase de lectura territorial de realidades ha permitido identificar la forma como se desenvuelven los habitantes del barrio Las Cruces como actores viales y su percepción en materia de seguridad vial del barrio. Así mismo ha sido posible identificar qué puntos son considerados por los residentes como zonas conflictivas susceptibles de ser optimizadas para mejorar las dinámicas de movilidad en el sector.

#### **5.2.1.3.1.1 Flujos peatonales**

En primer lugar, vale la pena destacar que el barrio Las Cruces es un sector donde existe una importante movilidad peatonal. Su configuración urbana a partir de calles peatonales o pasajes residenciales y la poca cantidad de accesos vehiculares a predios, así como las características poblacionales y socioeconómicas, condicionan significativamente una preponderancia de las prácticas urbanas y movilidad peatonal.

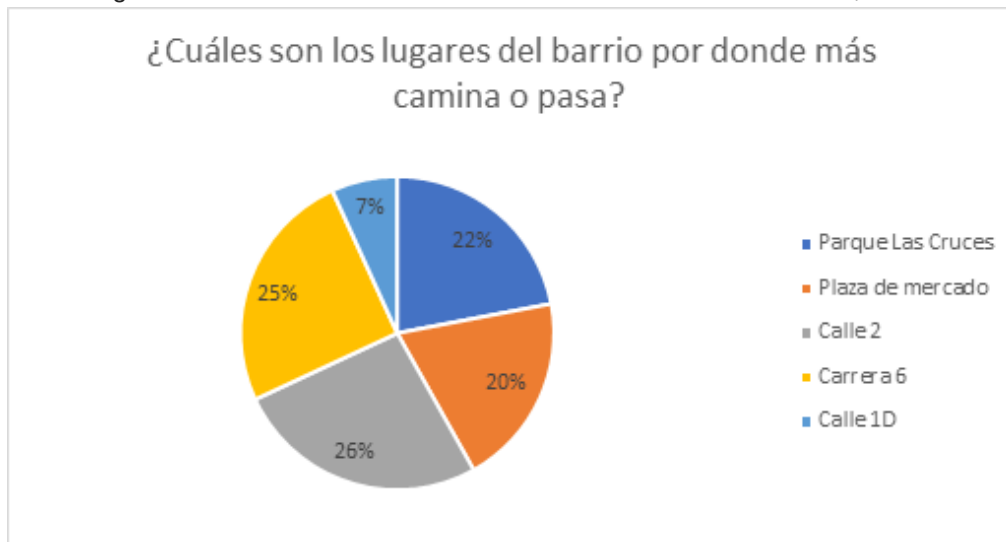
Por otro lado, el Barrio Las Cruces específicamente, concentra una población significativa de adultos mayores, la cual corresponde al 10% de la población total de la zona; dato que es indispensable tomar en consideración al aplicar soluciones de diseño que mejoren las condiciones de caminabilidad del barrio. También se destaca que en cuanto a la población de adultos mayores, el deterioro de las condiciones de salud se asocian a mayores limitaciones en la movilidad. Como se mencionó anteriormente, según datos del Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (2020), las personas mayores de 59 años concentran el 50 % de los registros con discapacidad en Bogotá.

A partir de los distintos recorridos en campo y de las consultas realizadas en el territorio, fue posible identificar que la CLL. 2 es un corredor de circulación peatonal y vehicular constante por parte de los habitantes del sector y población flotante. Así mismo, es bastante común el flujo de bicicletas a lo largo de este corredor. Lo anterior lo convierte en importante eje de circulación, identificado por los actores locales como la columna vertebral del barrio. Vale la pena señalar que la CLL. 2 y la CLL. 1F (tras la intersección de la KR. 6) siguen siendo identificadas en el imaginario colectivo como una misma columna vertebral, por la continuidad en las

dinámicas comerciales y en su función de conectividad vehicular y peatonal a lo largo de todo el barrio.

Algunas de las personas consultadas en la lectura territorial de realidades manifestaron que les gusta caminar frecuentemente, pero que sus destinos principales están por fuera del polígono del barrio. Así mismo, algunas personas manifiestan que les gustaría caminar más dentro del barrio por motivos de ocio y disfrute, pero que, como muchos de los espacios públicos del barrio están deteriorados o son peligrosos, prefieren caminar hacia otros destinos distintos.

Figura 58. Consulta OGS - SDM a la Comunidad de Las Cruces, 2021.



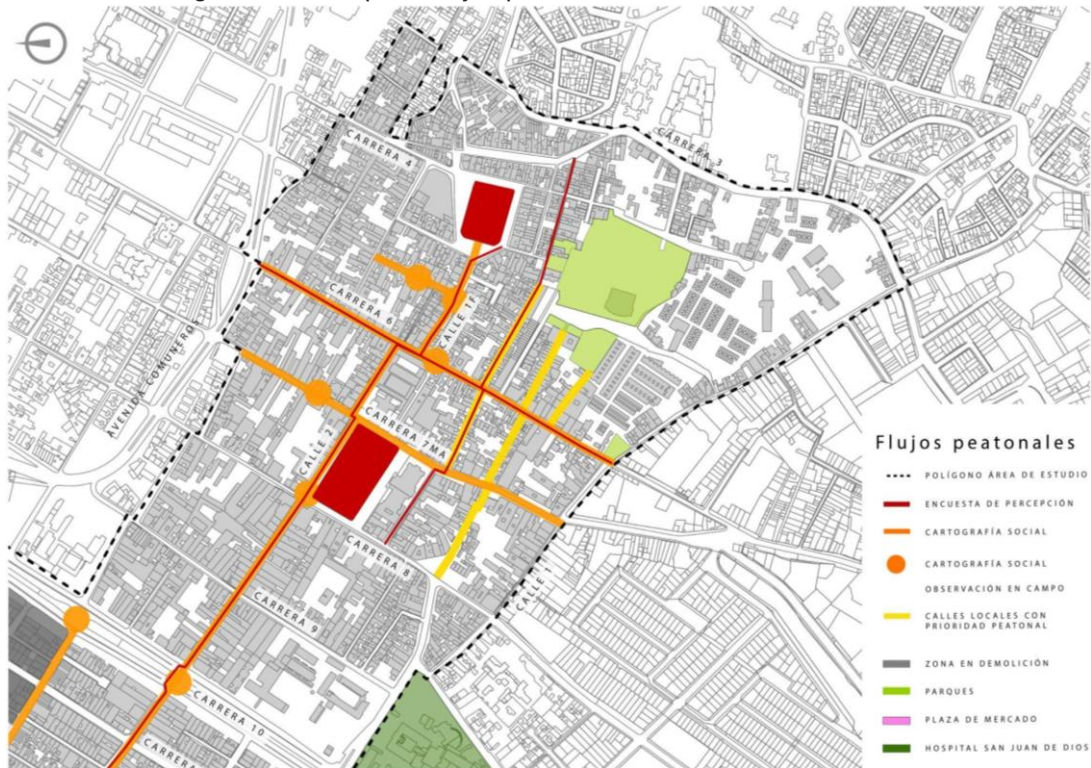
Fuente: Oficina de Gestión Social - SDM.

Se destaca que las principales problemáticas evidenciadas por parte de los residentes, comerciantes y líderes durante los espacios participativos son el mal estado de las vías para personas en situación de discapacidad y la falta de andenes o espacios para tener una movilidad segura para los peatones. Así mismo, las personas han resaltado la necesidad de mejoramiento en la señalización de las vías que presentan problemáticas viales y de mejorar los espacios de disfrute colectivo, como los parques y el polideportivo con los que cuentan los barrios.

Así mismo, por medio de mapeos espontáneos realizados en la KR. 7 con CLL. 2, la KR. 6 con CLL. 1F, la plazoleta frente a la Plaza de Mercado de Las Cruces y los sectores aledaños al Polideportivo, así como mediante talleres participativos (modalidad virtual) fue posible identificar zonas y puntos específicos donde se

considera que los espacios públicos no son inclusivos, pues sus andenes y vías no son óptimas para la movilidad de personas con discapacidad física. Lo anterior en relación al mal estado de los andenes, sus pequeñas dimensiones que hacen incómodo el transitar de los peatones y condiciones específicas de inseguridad vial.

Figura 59. Principales flujos peatonales en el barrio Las Cruces.



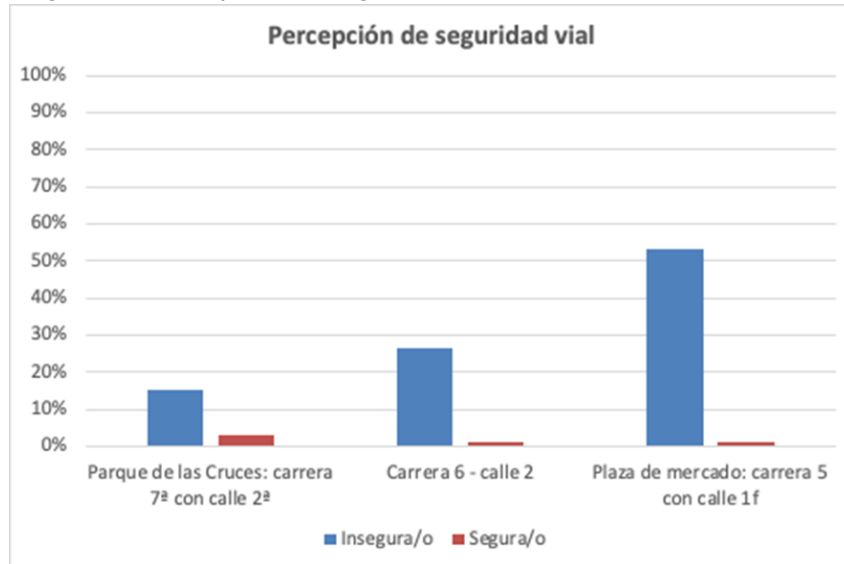
Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales, SDM) a partir de recorridos en campo, encuestas de percepción y cartografía social, 2021.

#### 5.2.1.3.1.2 Percepción de seguridad vial

Como resultado de la encuesta de percepción realizada con los habitantes del sector, fue posible identificar que la mayoría de los habitantes del barrio consultados tienen una alta percepción de inseguridad vial en las intersecciones de la KR. 7 con CLL. 2 y la KR. 6 con CLL. 2. Así mismo, los alrededores de la Plaza de Mercado son espacios identificados de alto riesgo de accidente. Otro punto señalado como inseguro debido a las altas velocidades, es la intersección de la CLL. 2 con KR. 9.

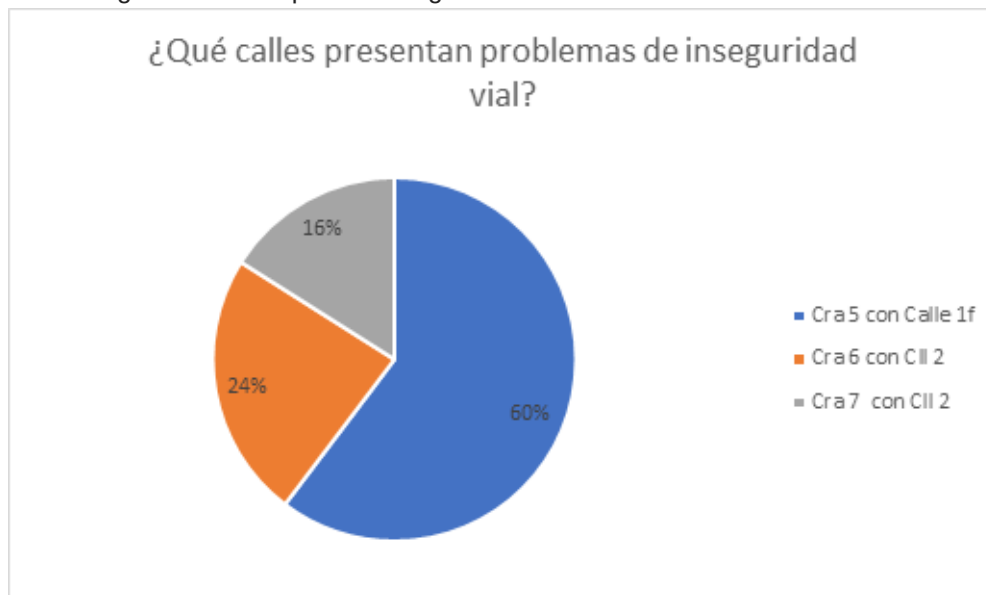


Figura 60. Percepción de seguridad vial habitantes barrio Las Cruces



Fuente: Oficina de Gestión Social - SDM.

Figura 61. Percepción de seguridad vial habitantes barrio Las Cruces



Fuente: Oficina de Gestión Social - SDM.

Algunas personas, entre ellas Martha Rodríguez, integrante de la Junta de Acción Comunal del barrio, manifiestan tener la necesidad de contar con un semáforo que permita a los peatones cruzar con tranquilidad la intersección de la KR. 6 con CLL.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



2, pues es usual que los vehículos transitan a alta velocidad poniendo en riesgo a los niños, niñas y adultos mayores que suelen circular por esa zona en particular.

En relación con la KR. 7 con CLL. 2, los residentes indican que el paso peatonal no es respetado por los vehículos automotores que hacen giro a la izquierda, sin tener en cuenta el tránsito de los peatones. Este cruce es utilizado por adultos mayores y personas en condición de discapacidad para quienes el sistema semafórico debería garantizar la seguridad vial. En relación con esto, sugieren implementar un dispositivo sonoro y dar prelación en términos de tiempo al peatón. Por otro lado, algunas personas que se desplazan usualmente en bicicleta identifican la existencia de una gran cantidad de barreras en la cicloruta de la KR. 7, lo cual interrumpe el flujo de biciusuarios y genera riesgo de accidente. Por su parte en los recorridos los peatones han identificado este espacio como riesgoso y generador de congestiones.

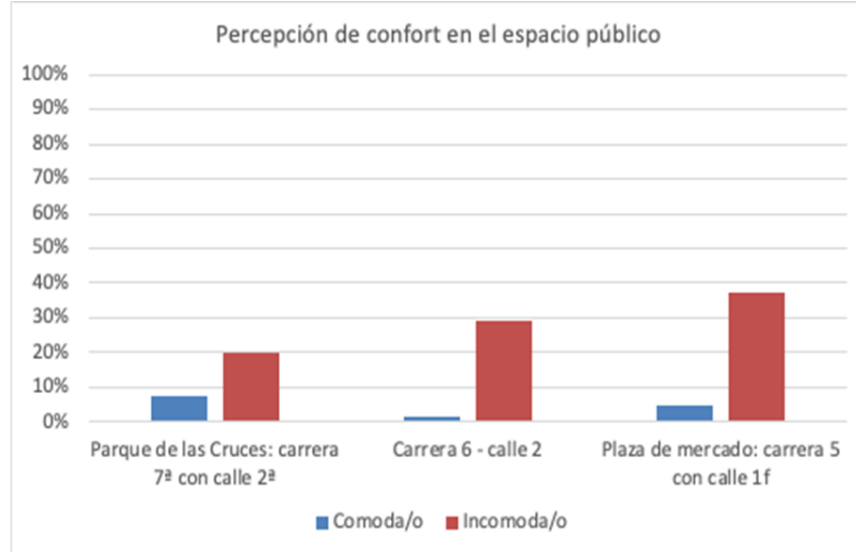
De igual manera, existen conflictos entre actores viales en la KR. 5 con CLL. 1 F, debido a que es una zona que carece de señalización. Ante esto los actores locales solicitan reductores de velocidad, dado a que se presenta alto tránsito de vehículos motorizados que no disminuyen su velocidad ante el cruce de los peatones. Vale la pena resaltar que éste punto es el paso obligado para acceder a la Plaza de Mercado de las Cruces.

Un aspecto adicional relacionado con la seguridad vial, es la urgencia de optimizar las condiciones de movilidad para personas en condición de discapacidad. Lo anterior, en términos de contar con transporte público adecuado para esta población, contar con andenes amplios y con rampas que permitan la circulación de sillas de ruedas, coches de bebés, de personas mayores y con limitaciones de movilidad.

Adicionalmente, se destacaron algunos problemas de movilidad asociados a la accesibilidad de distintos grupos poblacionales como personas con discapacidad y niños y niñas. Por ejemplo Sami, que trabaja con personas con problemas de discapacidad identificó la existencia de un deprimido en la KR. 6 con CLL.1 que dificulta la accesibilidad de personas en silla de ruedas. Así mismo identificó que la existencia frecuente de excrementos en el Parque de Las Cruces dificulta la movilidad de personas en sillas de ruedas. Por otra parte, Rose Mary, madre de una niña de 14 años y una bebe, manifestó que frecuentemente tiene que desplazarse con su bebe en coche y que el ancho y deterioro de los andenes le impide moverse

cómodamente. También manifestó no dejar caminar a su hija de 14 años sola por el barrio debido a los problemas de inseguridad y consumo que existen.

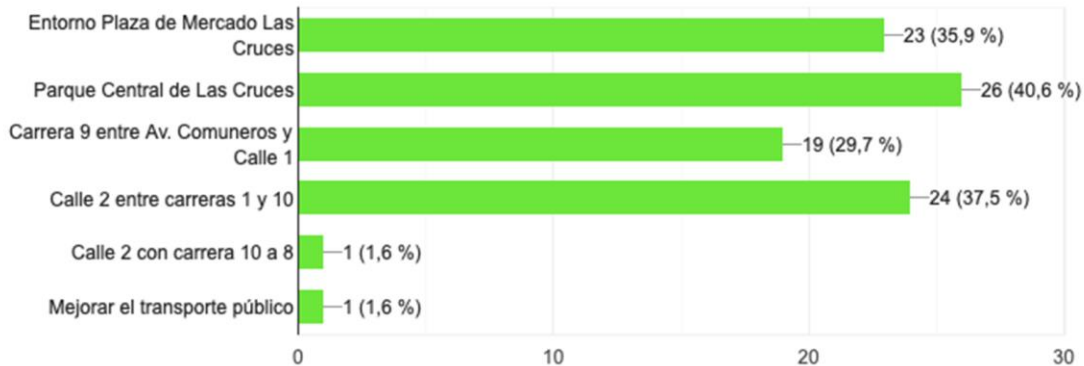
Figura 62. Percepción de confort en el espacio público, 2021 - Barrio Las Cruces



Fuente: Oficina de Gestión Social - SDM.

A la pregunta “¿Cuál de los siguientes lugares debería priorizarse para mejorar la movilidad y el disfrute del espacio público patrimonial?”, la mayoría de las personas consultadas evidencian el Parque de las Cruces, el entorno de la Plaza de Mercado de Las Cruces y la CLL. 2 desde la KR. 1 hasta la AK. 10, como los principales puntos de interés que deben ser recuperados o mejorados para el disfrute del espacio público de la comunidad del barrio Las Cruces.

Figura 63. Percepción de puntos para el mejoramiento de la movilidad - Barrio Las Cruces



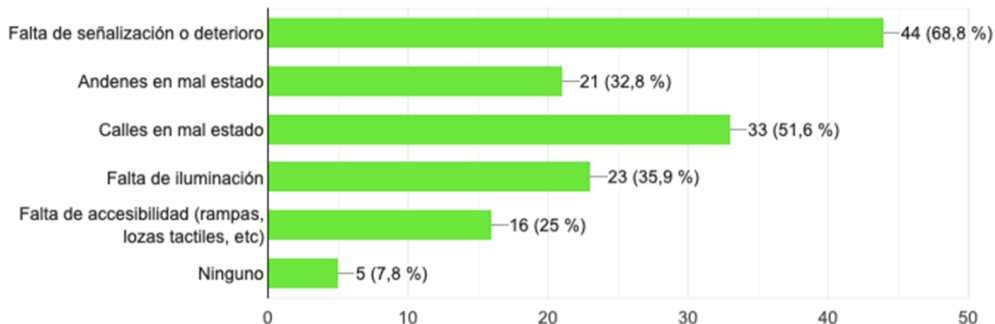
Fuente: Oficina de Gestión Social - SDM.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
www.movilidadbogota.gov.co  
Información: Línea 195

Por otro lado, ante la consulta “¿A qué factores se asocian los problemas de seguridad vial y movilidad en la zona?”, la mayoría de las personas indicaron principalmente la falta de señalización o deterioro, las calles y andenes en mal estado y la falta de iluminación entre otras razones.

Figura 64. Factores que asocia como problemas de seguridad vial, 2021 - Barrio Las Cruces



Fuente: Oficina de Gestión Social - SDM.

Figura 65. Percepción de inseguridad vial en el Barrio Las Cruces.



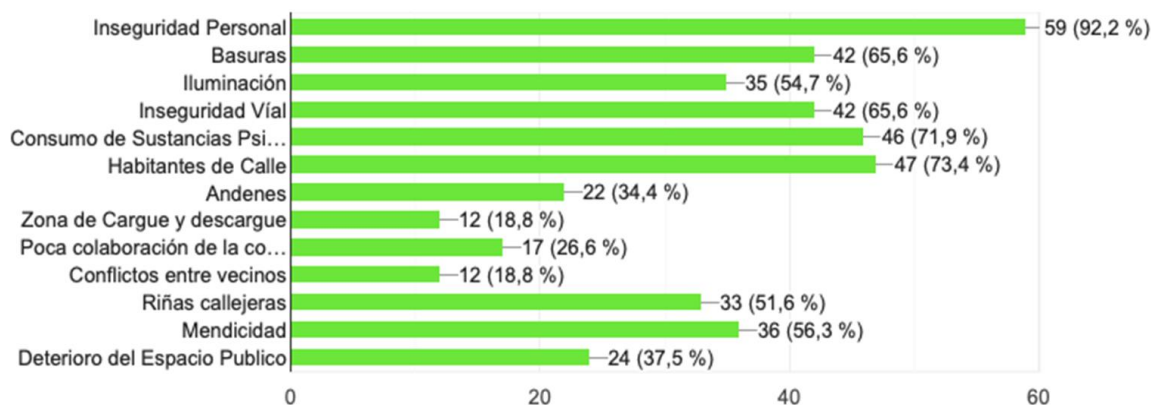
Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales, SDM) a partir de recorridos en campo, encuestas de percepción y cartografía social, 2021.

### **5.2.1.3.2 Espacio público**

De acuerdo con lo hallado en la lectura territorial de realidades y sus múltiples herramientas, es posible afirmar que existe una percepción heterogénea y compleja frente a la permanencia en los espacios públicos del barrio. Los mismos lugares que las personas identifican como los puntos más importantes de encuentro, son aquellos donde hay mayor percepción de inseguridad y condiciones de deterioro. Si bien existen espacios públicos emblemáticos, frecuentados por personas de todas las edades a distintas horas del día (como el Parque de Las Cruces), es posible afirmar que la evolución urbana y habitativa que ha tenido el barrio está constituida por fenómenos como el deterioro del espacio público, la proliferación de basuras, la habitabilidad de calle exacerbada, la venta y consumo de sustancias psicoactivas (SPA) y la falta de apropiación del barrio por parte de sus habitantes. Dichos fenómenos han tenido como consecuencia el deterioro del barrio y una fuerte prevención ante la idea de permanecer y disfrutar el espacio público. Existe una tendencia a rechazar la idea de que el espacio público es un lugar de encuentro ideal. Entender dichas dinámicas permite hacer una revisión de las características del entorno y sus particularidades.

En línea con lo anterior, se destaca que en el marco de las consultas ciudadanas realizadas fueron identificadas como problemáticas sociales significativas la inseguridad en los espacios públicos del sector, el consumo de sustancias psicoactivas, la mala disposición de basuras, así como la presencia de habitantes de calle, entre otros (ver figura 84). Por otro lado, es pertinente resaltar que el disfrute de equipamientos deportivos de calidad, baños públicos y la existencia de zonas verdes, son escenarios que, si bien existen en el barrio, no están en óptimas condiciones para su disfrute por parte de los habitantes. Es común que los residentes encuentren natural su deterioro y al contrario querer que, además de la percepción de inseguridad, sus condiciones físicas, ambientales y estéticas mejoren.

Figura 66. Consulta de problemáticas asociadas al uso del espacio público.

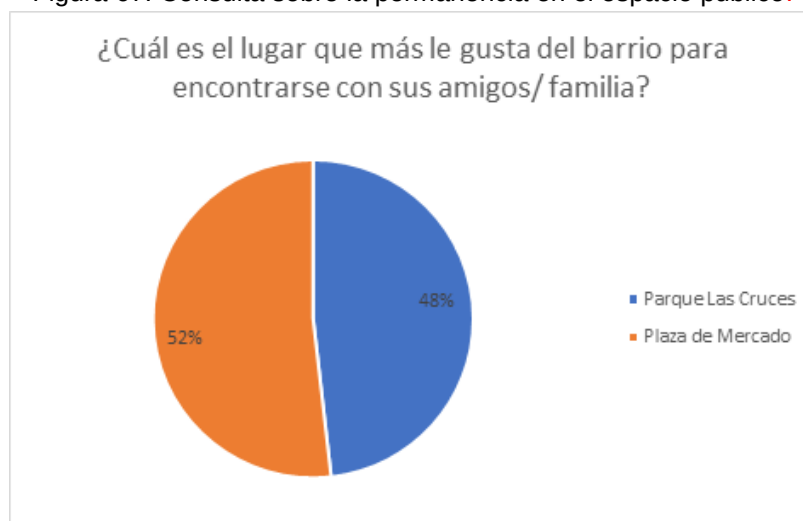


Fuente: Encuestas de percepción (Barrio Vitales - SDM), 2021.

### 5.2.1.3.2.1 Lugares de encuentro (referentes físicos)

Entre la multiplicidad de características que tiene el barrio Las Cruces, es pertinente resaltar que éste se caracteriza por la presencia de lugares emblemáticos para sus habitantes y la ciudad, así como la concentración de prácticas consideradas tradicionales y que constituyen parte de la vida urbana en sus espacios públicos. A continuación, se mencionan algunos de estos espacios y sus características, recordando que su priorización y descripción resultan de los ejercicios de participación y recorridos realizados como parte de la lectura territorial de realidades.

Figura 67. Consulta sobre la permanencia en el espacio público.



Fuente: Encuesta de percepción (Barrios Vitales, SDM), 2021.



## **Parque Las Cruces o Plaza de Armas**

El parque de Las Cruces es quizás, junto a la Plaza de Mercado, el lugar más nombrado y más reconocido por los habitantes del sector. No sólo es un Bien de Interés Cultural en sí mismo, sino que está rodeado de edificaciones con declaratoria patrimonial y ejes viales que son corredores donde tienen lugar actividades culturales.

Ubicado entre las KR. 7 y 8 y las CLL. 2 y 1 F, es un punto de encuentro natural para jóvenes, niños y niñas, adultos hombres y mujeres, personas mayores, habitantes de calle, consumidores de SPA y vendedores informales, entre otros. Parte de la vida cotidiana en este espacio, está relacionada con el encuentro de personas sobre sus andenes y mobiliario. Se destaca la presencia de adultos mayores que lamentan el mal estado del mobiliario, debido a su robo y mal uso por parte de otros grupos de personas (jóvenes, consumidores de SPA y habitantes de calle, entre otros).

Aunque es uno de los pocos lugares del barrio que cuentan con arborización y zonas verdes, según sus habitantes se caracteriza por el deterioro de sus espacios y mobiliario urbano. Así mismo, aunque su dotación es precaria y se encuentra en deterioro, a lo largo de la historia ha sido el lugar natural para la realización de eventos y actividades barriales, como los juegos y el disfrute del espacio por personas adultas en su niñez, el Festival de las Cruces que se adelanta desde hace algunos años donde confluyen los distintos grupos sociales del barrio para disfrutar de oferta institucional, las presentaciones de grupos de hip hop, y otras manifestaciones culturales características del barrio.

A través de la cartografía social realizada con niños y niñas del barrio, como parte de la lectura territorial, se evidenció que les gustaría que el parque tuviera lugares el juego y el disfrute. Algunos niños y niñas mencionan que no les gusta ir porque el consumo de SPA es constante y también se encuentra sucio y en mal estado. Se destaca como necesidad el mejoramiento del mobiliario de juego para niños.

En general, este es el espacio recreativo con más problemas de inseguridad y de conflicto social destacado por los participantes, por lo cual su revitalización es prioritaria. Vale la pena resaltar la importancia de la Fuente de La Garza y los espacios públicos que circundan la Iglesia, como lugares potenciales de

revitalización. Particularmente, los participantes destacan la importancia de intervenir los andenes cercanos a la iglesia que se encuentran en mal estado y mejorar la iluminación de los espacios públicos adyacentes a la fuente, ya que sin este tipo de intervenciones no es posible generar apropiación de estos espacios.

Fotografía 14. Parque de Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

Fotografía 15. Parque Las Cruces durante el Festival de Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

### **Polideportivo Las Cruces o Parque Tisquesusa**

Ubicado entre las KR. 5 y 4, entre CLL. 1 D y 1C, el polideportivo de Las Cruces y sus espacios aledaños actualmente son considerados de los lugares más importantes para la recreación y el disfrute del barrio, transformando en alguna medida la percepción negativa que llegó a tener este lugar en algún momento por la inseguridad que allí se presentaba. Está dotado con mobiliario en buen estado y cuenta con espacios para la realización de eventos. No obstante, algunos habitantes mencionan que en varias oportunidades es común el consumo de SPA y que aún existe una alta percepción de inseguridad en las áreas públicas que lo rodean. Se destaca la necesidad de potencializar y revitalizar los espacios públicos que circundan el polideportivo, ya que es identificado como un lugar recurrente de recreación, pero que manifiesta muchos problemas de seguridad y de consumo de estupefacientes.

### **Plaza de Mercado de Las Cruces**

En el caso del barrio Las Cruces se destacan las dinámicas socioculturales y comerciales asociadas a la Plaza de Mercado (BIC Nacional). Esta importante edificación constituye un hito histórico para sus habitantes. Los espacios públicos a su alrededor han sido el escenario de prácticas urbanas, como la compra y venta de productos que se comercializaban y se siguen comercializando y que en este caso, hacen parte del tejido que compone la memoria histórica de la ciudad.

A partir de los recorridos, la observación participativa en campo y los diálogos con la ciudadanía, es posible afirmar que la Plaza y los espacios a su alrededor han sido y siguen siendo no solo un punto de encuentro en la cotidianidad de los residentes, sino también un punto de intercambio de saberes a lo largo de los años, incluso siendo recordados, según sus habitantes, como uno de los mayores puntos de intercambio comercial de Bogotá.

Se destaca la presencia de prácticas tradicionales ligadas a este importante lugar, que desde mediados del siglo pasado se ha posicionado como un referente en la ciudad de dinámicas económicas, de intercambio de prácticas y saberes tradicionales, que aún hoy persisten porque se han heredado de generación en generación y aportan valor patrimonial alrededor de este BIC.

Fotografía 16: Plaza de Mercado de Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

A pesar de lo anterior y del significativo valor patrimonial descrito anteriormente, este importante lugar ha sufrido condiciones de abandono y deterioro de distinta índole a lo largo de la historia que ha ocasionado entre otras cosas, una disminución considerable de comerciantes en la plaza. En primer lugar, vale la pena resaltar que la transformación propia de los barrios y las tradiciones del Centro Histórico de Bogotá, ligadas a su desarrollo y evolución histórica, así como a la fuerte migración de poblaciones y familias tradicionales, han generado un fenómeno de abandono de las distintas Plazas de Mercado. Esto también ha sido consecuencia del auge de modelos de comercialización de víveres y alimentos que permiten mayor inmediatez y cercanía, como las tiendas de barrio distribuidas en el tejido residencial.

A pesar de este fenómeno y de otras condiciones de transformación del territorio, sigue siendo un lugar “vivo”, gracias al arraigo que se refleja en el reconocimiento de su valor patrimonial y del uso que le dan los habitantes del barrio no solo como consumidores, sino como comerciantes de los puestos de víveres y los restaurantes que cuenta con tradición en la plaza. Algunos de sus habitantes destacan la importancia de la activación del espacio a través del fortalecimiento y recuperación de antiguas tradiciones como el “Jueves de Plaza”



o la organización de festivales gastronómicos, entre otras actividades que constituían parte de las tradiciones de la ciudad y de las costumbres que tuvieron un alto reconocimiento en el sector.

Se destaca que el espacio público que se encuentra frente a su acceso principal funciona cotidianamente, en particular en las tardes, como el lugar de encuentro de jóvenes y adultos que juegan con la pelota o un “fuchi” y se sientan sobre los muros de su basamento para conversar. Este espacio es igualmente el punto de llegada y de encuentro frente al mercado de las personas que se dirigen al edificio para hacer compras, este espacio también se usa ocasionalmente como punto de carga y descarga y zona de parqueo temporal. El flujo peatonal de este espacio se ve interrumpido y en riesgo de accidentes por el flujo continuo de vehículos a su alrededor.

Fotografía 17. Plaza de mercado Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

## **Callejón de la vida**

Otros espacios que tienen un valor cultural y de memoria en el barrio han sido recuperados por algunos vecinos del barrio generando dinámicas que contribuyen a su sostenibilidad y a la del barrio. Un ejemplo es el Callejón de la vida, ubicado en la KR. 8 con calle 1C, en donde uno de los lotes ha sido cuidado y embellecido con plantas por los vecinos. Y el otro ejemplo, es el

Ubicado en la calle 1C con KR. 6 este lugar ha sido objeto de una transformación positiva por parte de sus habitantes, en conjunto con las organizaciones

### **Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



comunitarias e instituciones. Antes considerado “el Callejón de la Muerte”, debido a algunas acciones violentas en el lugar, se convirtió ( costado sur) en un espacio verde y recuperado por los mismos vecinos. Antes se encontraba lleno de basura y roedores. Sin embargo, algunos miembros de la comunidad mencionan que en el lugar aún persiste la venta y consumo de SPA, así como el abandono del lote ubicado al costado norte que sigue acumulando basuras y vectores.

Fotografías 18, 19, 20. CLL. 1 C con KR. 6 (esquina del Callejón de la Vida) - Recuperación de espacio público por parte de la comunidad.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

Fotografía 21. Callejón de la Vida.



Fuente. Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

## Esquinas vitales

En el barrio Las Cruces existen esquinas que funcionan como importantes puntos de encuentro. Tales puntos de encuentro se caracterizan por ser establecimientos comerciales (como panaderías, restaurantes, ferreterías, droguerías, entre otros) con acceso a cada lado, generando esquinas abiertas. Frente a estas es común la congregación momentánea de personas y el flujo peatonal, convirtiéndolas en espacios de encuentro y reconocimiento entre vecinos, dando vitalidad a la calle y percepción de seguridad. La existencia de éstas esquinas es significativa para el desarrollo del Barrio Vital en cuanto constituyen puntos donde debe haber excelentes condiciones de seguridad vial en las intersecciones y que son espacios con alto potencial para ampliaciones de andén con alta apropiación por parte de residentes. Por último es pertinente resaltar que por ejemplo, la esquina de la CLL. 2 con KR. 8 es un punto importante de confluencia de peatones, pero también de conductores que dejan aparcado su vehículo sobre la calzada lo más cerca posible al restaurante Don Roque. Los andenes que lo rodean son usados para hacer fila y acceder al establecimiento comercial. Así mismo, es común la venta de postres a su alrededor y el parqueo en vía sobre la CLL. 2. Por otro lado, en este punto se genera gran cantidad de basura, teniendo un efecto sobre el espacio público a su alrededor, particularmente cuando se acercan los horarios del paso del camión de basuras.

### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



Fotografía 22 - Ejemplo de “Esquina Vital” (CLL. 2 x Cra. 8).



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

Fotografía 23. Ejemplo de “Esquina Vital” (CLL. 1F x KR. 6).



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

## Comando de Atención Inmediata (CAI)

El CAI ubicado en el Parque Las Cruces es sin duda un punto de referencia para los habitantes y residentes del barrio. Debido a la percepción de inseguridad en la zona, es común que sea señalado como un punto de encuentro para visitantes. Por otro lado, muchos residentes del barrio manifiestan que la presencia de policías en este espacio no garantiza la seguridad en el parque o en el barrio en general. De este punto se destaca que la calzada del tramo de la CLL. 2 frente al CAI, es

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

utilizada por los policías para el parqueo de sus vehículos. Para ello han ubicado conos y otros elementos que actúan como barrera separando el flujo vehicular de la zona dispuesta como zona de parqueo exclusivo.

### **Instituciones educativas**

En el barrio Las Cruces el número de establecimientos educativos son pocos en comparación con otros barrios de la localidad. No obstante existen algunos equipamientos de gran importancia como el IED Antonio Jose Uribe que, de tiempo atrás, se ha caracterizado por ser un colegio “complejo” y con un entorno deteriorado, según cuentan los vecinos del barrio. Algunas personas manifiestan que los jóvenes “se tomaban” ocasionalmente el colegio. Por otro lado, alrededor de esta institución educativa se encuentran lugares de venta y consumo de spa, así como una zona usada comúnmente por habitantes de calle donde acumulan residuos y malos olores.

También existen establecimientos educativos técnicos que tienen convenio con el SENA y la Universidad Minuto de Dios, sede San Camilo. Estas dos instituciones son consideradas por los residentes del barrio como escenarios de encuentro y aliados, a la hora de la realización de eventos comunitarios y jornadas de embellecimiento en el barrio.

Por otro lado, como parte de la identificación de instituciones y organizaciones que han tenido un rol de acompañamiento y apoyo al desarrollo de iniciativas de mejoramiento por parte de la comunidad del barrio, se destaca a la organización Jóvenes en Movimiento, a la ONG Convivencia y al Hogar Sagrada Familia.

### **Iglesia de Nuestra Señora del Carmen - Las Cruces**

Este importante Bien de Interés Cultural, que hace parte de la tradicional “visita a los monumentos” que realiza la comunidad católica en Semana Santa, es un lugar señalado por los habitantes del barrio como un importante lugar de encuentro. Si bien su fachada es cerrada y genera pocas dinámicas cotidianas en el espacio público que la rodea, es un importante referente para la población del barrio, especialmente de adultos y adultos mayores. Además de la celebración de misas y de las visitas mencionadas, frente a esta es común el parqueo de camiones de acarreo y la permanencia de hombres adultos que custodian los vehículos y que se dedican a la actividad de mudanzas.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

## Museo Barbería Hernán Baquero

La Barbería Museo Hernán Maquero es, junto al Callejón de la Vida, otro de los espacios emblemáticos del barrio que tienen un valor cultural y de memoria y que han sido recuperados por algunos vecinos, generando dinámicas que contribuyen a su sostenibilidad y a la del barrio. Localizada en la KR. 8 con CLL. 1F, frente al parque principal, es lugar que busca recoger la memoria de uno de los barberos más tradicionales del sector.

Figura 68. Principales lugares de encuentro en el Barrio Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales, SDM).

### 5.2.1.3.2.2 Lugares no frecuentados

Como parte de la lectura territorial de realidad, se consultó a la ciudadanía cuáles son los lugares del barrios que las personas pero que desearían hacerlo, así como cuáles son las zonas donde hay mayor percepción de inseguridad. Vale la pena resaltar que algunos de los lugares señalados corresponden a espacios que fueron

#### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



identificados como lugares de encuentro o por donde más caminan las personas. Lo anterior evidencia las polaridades que existen en el barrio en cuanto a que los lugares de encuentro, paradójicamente son los lugares donde hay temor de permanecer o donde existe un imaginario colectivo de que están deteriorados y donde son desarrolladas prácticas que son consideradas peligrosas.

### **Zonas del barrio que las personas quisieran frecuentar**

En el marco de la lectura territorial de realidades realizada en compañía de habitantes del barrio y a través de diferentes consultas ciudadanas, los participantes identificaron el Parque Las Cruces como un espacio que genera una alta percepción de inseguridad y que necesita ser intervenido. Lo anterior se debe a conflictos sociales de diversa índole, problemas de hurtos a personas, habitabilidad en calle y consumo de estupefacientes. Si bien el parque es identificado como un espacio emblemático donde se reúnen personas de distintas edades y grupos sociales, también es un lugar que genera miedo y que las personas quisieran frecuentar más seguido y con mayor tranquilidad.

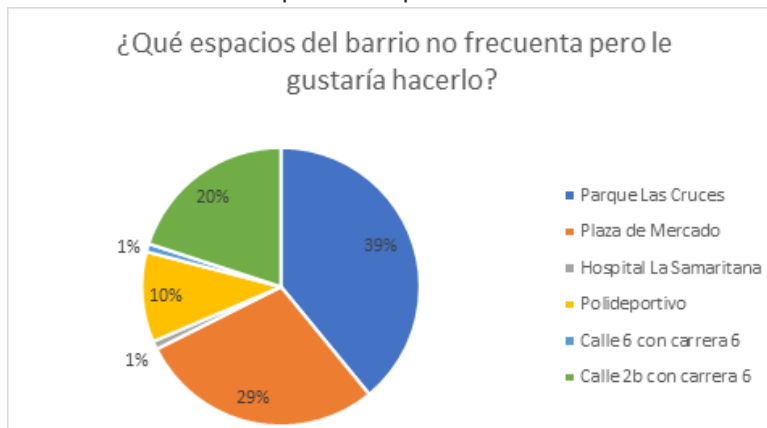
Otro lugar donde se identificaron problemas similares en su entorno fue el polideportivo, donde particularmente por falta de iluminación en áreas circundantes (callejones y zonas verdes con vegetación que facilitan el camuflaje de ladrones y consumidores) existe prevención y percepción de inseguridad.

Tanto en el parque de Las Cruces como en el polideportivo los residentes manifiestan el deseo de poder disfrutar los espacios y desarrollar actividades recreativas con mayor tranquilidad. Sucede lo mismo con otras zonas verdes que se encuentran deterioradas y abandonadas en el barrio, como el parque de bolsillo que se encuentra ubicado en la esquina de la KR. 6 con CLL. 1.

La recuperación de las zonas anteriormente mencionadas es prioritaria para los residentes, ya que durante años, fueron lugar de encuentro de amigos, vecinos y familiares, o espacios que marcan la memoria del sector, y que hoy en día se ven afectados por una alta presencia de habitantes de calle, mal manejo de residuos sólidos y prácticas de microtráfico que redundan en inseguridad. De igual manera, existe la percepción de que el barrio no ha contado con las intervenciones adecuadas de las entidades de orden distrital en materia de prevención y control.

Como resultado de la encuesta realizada, otros espacios que los residentes desearían frecuentar son La Plaza de Mercado y sus alrededores, el Hospital La Samaritana, la CLL. 6 con KR. 6 y la CLL. 2B con KR. 6.

Figura 69. Consulta sobre espacios de permanencia en el barrio Las Cruces.



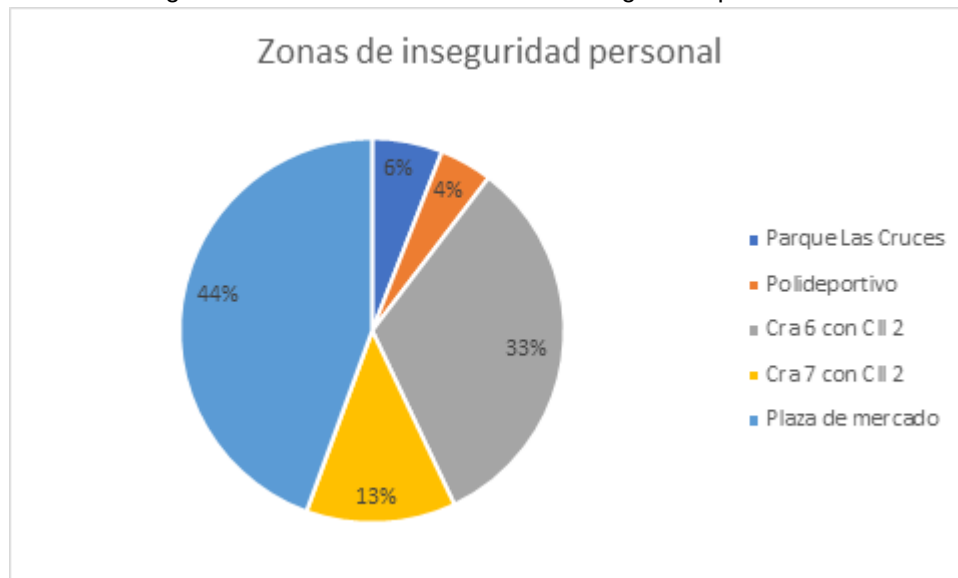
Fuente: Encuesta de percepción (Barrios Vitales - SDM), 2021.

### Percepción Zonas de Inseguridad Personal

El parque Las Cruces, la plaza de mercado y el parque Tisquesusa (polideportivo), son los espacios donde existe mayor percepción de inseguridad, principalmente debido al consumo y expendio de sustancias psicoactivas. Vale la pena resaltar que esta percepción de inseguridad afecta principalmente a las mujeres del barrio. Del mismo modo, existen referencias de hurto en la CLL. 2 entre las KR. 6 y 7, así como sobre la KR. 6, entre Calles 6 y 1, debido a la congestión vehicular que se presenta en estos trayectos.

Frente a lo anterior, los habitantes manifiestan la importancia de contar con un mayor número de policías de vigilancia asignados al CAI, permitiendo así una respuesta efectiva a los casos de robos y riñas que se dan en el sector.

Figura 70. Consulta sobre zonas de inseguridad personal.



Fuente: Encuesta de percepción (Barrios Vitales - SDM), 2021.

Así mismo, es prioritario resaltar que en una de las actividades de participación realizadas con los niños y niñas del barrio Las Cruces, se identificó que las zonas percibidas como inseguras o peligrosas, tales como el parque central, la CLL. 6, el barrio San Bernardo, la AK. 10, la KR. 6 con CLL. 2, cuentan con problemáticas de consumo de sustancias psicoactivas, presencia de habitantes de calle, mal manejo de residuos, robos, deterioro en el mobiliario de recreación para niños y niñas.

Otro aspecto relevante, relacionado con la seguridad en el barrio, es la necesidad de mejorar la señalización del barrio, particularmente aquella que se encuentra en lugares donde hay alta percepción de inseguridad.

Figura 71. Zonas no frecuentadas.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM)

#### 5.2.1.4. Componente sociocultural (prácticas cotidianas y culturales)

Para el desarrollo de la propuesta de diseño del Barrio Vital en Las Cruces, es pertinente destacar en primer lugar, como práctica cotidiana el desplazamiento interbarrial de peatones por las vías principales como la CLL. 2, CLL. 1F, KR. 7 y KR. 8. Teniendo en cuenta la configuración de algunos de estos barrios a partir de manzanas con pasajes residenciales y la percepción de inseguridad en la zona, es más común encontrar congregación y flujo peatonal en estas calles. Por otro lado, es común la visita de distintos grupos sociales (niños y niñas, jóvenes, adultos y adultos mayores) al Parque de Las Cruces y el Polideportivo, espacios que a pesar del deterioro social y físico que presentan en su entorno son reconocidos por posibilitar el esparcimiento y encuentro dentro del barrio.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

Así mismo, se destaca la usual realización de diligencias o “mandados” en el interior del barrio, generando el flujo de habitantes y población flotante en los ejes viales y espacios públicos. La cotidianidad está mediada también por el desarrollo de actividades relacionadas con la compra de productos en los establecimientos comerciales del barrio, destacándose el “Jueves de Plaza”, donde un mercado campesino se instaura frente a la Plaza de Mercado de Las Cruces tomándose el espacio público, dinamizando prácticas tradicionales y populares que se han vivido en la Plaza de Mercado en torno a las actividades económicas locales en espacio público

Por último, vale la pena señalar que el consumo de sustancias psicoactivas también constituye una práctica arraigada en el territorio. En especial es común que los jóvenes fumen marihuana o el consumo de alcohol por personas mayores en los espacios públicos.

Además de las actividades que hacen parte de la cotidianidad de los residentes en el día a día, existen manifestaciones culturales por parte de grupos específicos de Hip Hop, Graffiti, y recreación y esparcimiento infantil y para personas en condición de discapacidad. El barrio Las Cruces se conoce en la ciudad como la cuna del Rap, lo que ha generado sentidos culturales y estéticos alrededor de representaciones artísticas que han posicionado al barrio desde esta perspectiva, cabe señalar que esta expresión cultural se toma los espacios públicos del barrio y convoca al encuentro de jóvenes principalmente.

Adicionalmente, como se mencionó anteriormente, existen prácticas tradicionales ligadas a lugares de encuentro como la Plaza de Mercado, que desde mediados del siglo pasado se ha posicionado como un referente en la ciudad de dinámicas económicas, de intercambio de prácticas y saberes tradicionales, que aún hoy persisten porque se han heredado de generación en generación y aportan valor patrimonial alrededor de este BIC.



### **5.2.1.5 Componente socioeconómico**

El barrio Las Cruces, se caracteriza por las dinámicas propias de un barrio popular en Bogotá. Lo anterior está asociado a prácticas socioculturales específicas, así como a las relaciones productivas y comerciales que generan cotidianamente los locales comerciales tradicionales, tales como las tiendas, restaurantes, droguerías, panaderías, cafeterías, barberías, ebanisterías, zapaterías, bodegas de reciclaje y misceláneas, entre otros. Así mismo, este carácter está relacionado con prácticas arraigadas de comercio informal y venta ambulante, que hacen parte de la cotidianidad de los residentes en el espacio público. Tanto la ubicación de establecimientos comerciales, como las prácticas de comercio informal y venta ambulante, son aspectos que generan una vida urbana particular en los ejes de conexión del barrio. Por otro lado, son características formas de subsistencia como los pagadarios (ya descritos anteriormente en el Componente Urbano), la venta de sustancias psicoactivas y actividades de trabajo sexual.

Como primera aproximación a las dimensiones socioeconómicas, este capítulo se ocupa de una caracterización de las condiciones de vulnerabilidad en el barrio. Posteriormente son descritas las principales actividades económicas formales e informales que tienen influencia en los ejes viales y espacios públicos.

#### **5.2.1.5.1 Condiciones de vulnerabilidad: delitos de alto impacto y pobreza multidimensional**

Como condiciones clave de vulnerabilidad del barrio las Cruces, en el presente apartado se analizarán los delitos de alto impacto y las condiciones de pobreza a partir del indicador de pobreza multidimensional. Estas variables son clave para entender, por un lado, cuáles son las dinámicas de delito que suceden en la calle y el espacio público, como elemento importante a tener en cuenta en la propuesta a presentar con el fin de coadyuvar a la superación de las condiciones de vulnerabilidad que viven en los habitantes.

Como delitos de alto impacto se consideran los hurtos a vehículos, personas, bicicletas, comercio y celulares, así como las lesiones personales y los homicidios<sup>14</sup>. Esta información es muy importante de cara al diseño conceptual de la propuesta

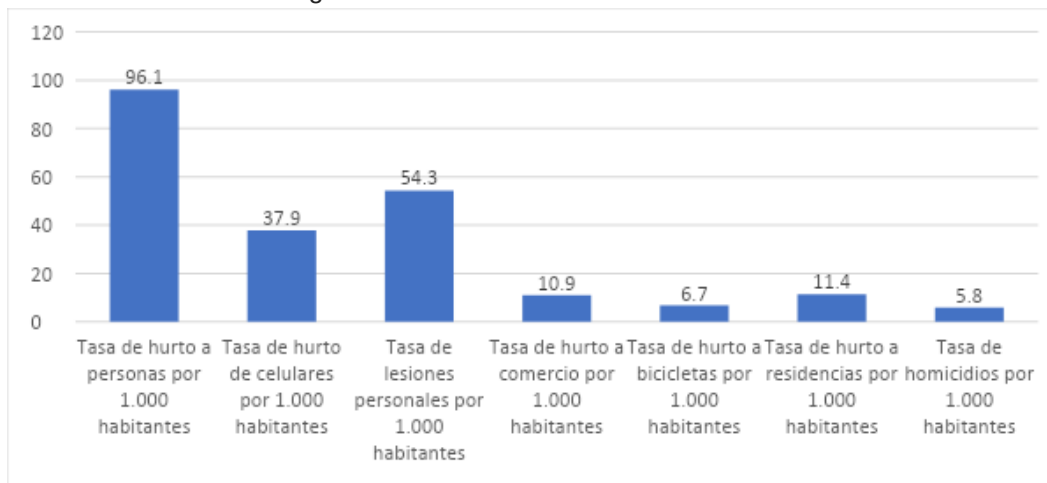
---

<sup>14</sup> Esta información se obtiene de los registros consolidados por la Secretaría de Seguridad de Bogotá

de revitalización y activación de patrimonios a partir de urbanismo táctico, porque los elementos tácticos como mobiliario e iluminación pueden tener un impacto importante en la ocurrencia de delitos.

La siguiente ilustración muestra la tasa de ocurrencia de diferentes delitos por cada 1.000 habitantes, evidenciando una incidencia alta del hurto a personas con una tasa de 96,1 cada 100 mil habitantes, así como una incidencia alta de las lesiones personales con una tasa de 54,3 cada 100 mil habitantes.

Figura 72. Hurtos en el barrio Las Cruces.



Fuente: IDPC (2020) con datos de la Secretaría de Seguridad.

La pobreza multidimensional en Colombia se calcula en forma de índice sintético compuesto por 5 dimensiones y 15 indicadores, así:

1. Condiciones educativas (analfabetismo, y bajo logro educativo).
2. Condiciones de la niñez y juventud (inasistencia escolar, rezago escolar, barreras de acceso a servicios de cuidado de primera infancia, y trabajo infantil).
3. Trabajo (trabajo informal, y desempleo de larga duración).
4. Salud (sin aseguramiento a salud, y barreras de acceso a salud dada una necesidad).
5. Condiciones de la vivienda y servicios públicos (sin acceso a fuente de agua mejorada, inadecuada eliminación de excretas, material inadecuado de pisos, material inadecuado de paredes, y hacinamiento crítico)” (DANE, 2020).

A partir de la comprensión de los indicadores que se calculan en la pobreza multidimensional, es posible tener una noción de las condiciones de vulnerabilidad que se presentan en los hogares que habitan Las Cruces. En este sector el 22% de los hogares son pobres bajo el índice de pobreza multidimensional, mientras que en Bogotá el 8.9% de los hogares presenta esta condición, es decir, una diferencia del 13,1%.

Como datos relevantes, el 87% de los hogares tiene un integrante con bajo logro educativo, mientras que en Bogotá el 26% de los hogares se encuentra en esta condición; adicionalmente, el 99% de los hogares asentados en Las Cruces tiene un integrante que trabaja informalmente, 30 puntos porcentuales por encima del promedio de Bogotá, donde el 69% de los hogares están en esta condición.

En este sentido, Las Cruces presenta una mayor incidencia de los índices de vulnerabilidad y pobreza multidimensional en comparación con el resto de la ciudad, lo cual deberá tomarse en cuenta en el diseño de la propuesta.

### **5.2.1.5.2 Actividades económicas formales**

A través de recorridos en campo y de los distintos escenarios participativos fue posible identificar la concentración de dinámicas comerciales en vías de flujo y acceso a modos de transporte público (SITP). Los tramos más significativos son:

- CLL. 2 (entre KR. 8 y KR. 7)
- CLL. 2 (entre KR. 7 y KR. 6)
- Calle 1 F (entre KR. 6 y 5)
- Ejes alrededor de la Plaza de Mercado de Las Cruces: KR. 6, CLL. 1F, KR. 4, DG. 2 BIS.

Mediante la observación participativa del equipo de gestión social y el equipo técnico de Barrios Vitales, fue elaborado un mapeo de prácticas sobre la CLL. 2, así como un amplio registro fotográfico y distintos diarios de campo para evidenciar las dinámicas y características comerciales y económicas del eje en sus distintos tramos. La importante confluencia y flujo de peatones y de distintos tipos de vehículos, hacen de la CLL. 2 un eje que concentra una gran diversidad de

establecimientos comerciales de pequeña y mediana escala que atienden las necesidades cotidianas de los residentes y que son puntos de alta concentración de residentes. Sobre los tramos entre las KR. 8 y 7 y las KR. 7 y 6, existe una fuerte presencia de establecimientos comerciales dedicados a la venta de alimentos (restaurantes, panaderías, minimercados) y actividades de comercio barrial como droguerías, ferreterías, papelerías, misceláneas, entre otros.

Por otro lado, la CLL. 1F entre cra 6 y 5 es la continuación del eje peatonal y vehicular del barrio que conduce a la plaza de mercado. Al igual que los tramos de la CLL. 2 entre las KR. 8 y 7 y las KR. 7 y 6, la Calle 1 F se caracteriza por la presencia de establecimientos comerciales dedicados a la venta de alimentos (restaurantes, panaderías, minimercados) y actividades de comercio barrial como droguerías, papelerías, misceláneas, entre otros.

Por otro lado, la KR. 5 con CLL. 1F es la intersección donde se encuentra ubicada la plaza de mercado de Las Cruces. En primer lugar, vale la pena resaltar que la edificación goza de un amplio espacio público a su alrededor que, de acuerdo con los relatos de actores locales, en décadas anteriores era utilizado para el desarrollo de actividades comerciales relacionadas con la plaza de mercado, como la compra y venta de productos locales y el desarrollo de la antigua actividad de “Jueves de Plaza”, que abarcaba dicho espacio y se prolongaba hasta la CLL. 1F. De acuerdo con la anterior se podría afirmar que la vocación comercial de la plaza no sólo se ha concentrado en la edificación, sino también en los espacios públicos y ejes que la rodean. A partir de la lectura territorial, se podría afirmar que la plaza y los espacios a su alrededor han sido y siguen siendo no sólo un punto de encuentro de sus habitantes, sino también un punto de intercambio de saberes a lo largo de los años, incluso siendo recordados, según sus habitantes, como uno de los más importantes puntos de intercambio comercial de Bogotá.

En cuanto a la edificación de la plaza específicamente, vale la pena recordar que ésta ha sido un importante punto de abastecimiento de alimentos, así como un lugar presente en la memoria de los residentes del barrio por la confluencia de prácticas y saberes tradicionales ligados a las actividades propias de un mercado.

A pesar de lo anterior y del significativo valor patrimonial descrito anteriormente, este importante lugar ha sufrido condiciones de abandono y deterioro de distinta índole a lo largo de la historia. En primer lugar, vale la pena resaltar que la transformación propia de los barrios y las tradiciones del Centro Histórico de Bogotá,

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

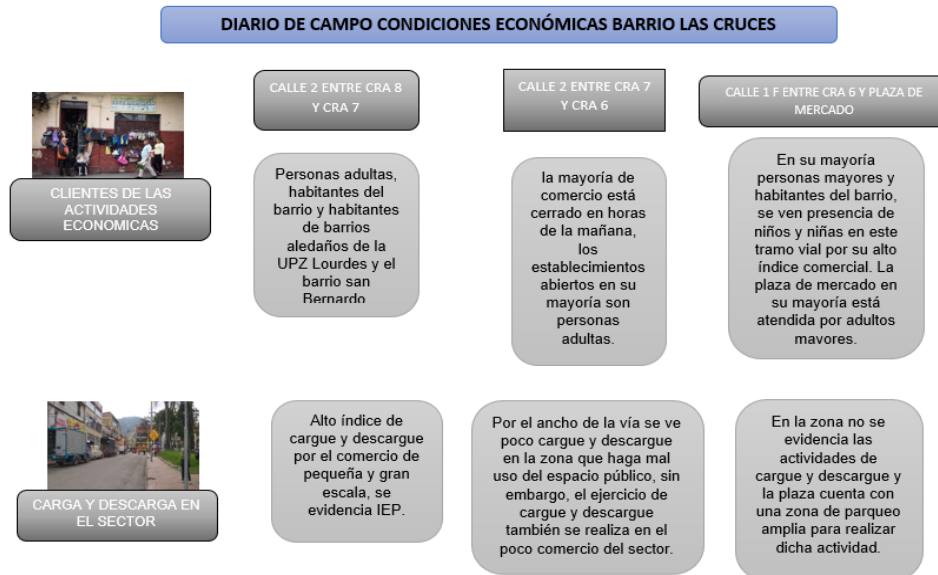
Información: Línea 195

ligadas a su desarrollo y evolución histórica, así como a la fuerte migración de poblaciones y familias tradicionales, han generado un fenómeno de abandono de las distintas Plazas de Mercado. Esto también ha sido consecuencia del auge de modelos de comercialización de víveres y alimentos que permiten mayor inmediatez y cercanía, como las tiendas de barrio distribuidas en el tejido residencial.

A pesar de este fenómeno y de otras condiciones de transformación del territorio, sigue siendo un lugar “vivo”, gracias al reconocimiento de su valor patrimonial y de su uso por parte de habitantes mediante sus puestos de víveres y la existencia de restaurantes característicos. Algunos de sus habitantes denotan (información compilada a través de la metodología de participación de la OGS de la SDM) la importancia de la activación del espacio a través de revivir viejas tradiciones como festivales gastronómicos que exaltan las tradiciones de la ciudad y las costumbres que fueron famosas en el sector.

Como síntesis de lo anterior, se presenta el siguiente diario de campo realizado a partir de la lectura territorial de realidades:

Figura 73. Diario de campo de las condiciones económicas del barrio Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia, Equipo de Gestión Social, Barrios Vitales, 2021



Figura 74. Diario de campo de las condiciones económicas del barrio Las Cruces.



Fuente: Elaboración propia - Equipo de Gestión Social, Barrios Vitales, 2021

Así mismo, se presenta una cartografía que contiene la diversificación de actividades económicas en primeros pisos identificadas a través de recorridos en campo en los ejes priorizados para la intervención de Barrios Vitales:

Figura 75. Diversificación de Actividades económicas en el Barrio Las Cruces



Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM)

### 5.2.1.5.3 Actividades económicas informales

Con el objetivo de evidenciar las dinámicas urbanas que tienen lugar en los principales ejes del barrio y que tienen una influencia en los flujos peatonales y motorizados, es pertinente hacer una revisión del desarrollo de actividades económicas informales en los espacios públicos del barrio.

Teniendo en cuenta su importancia en la conectividad del barrio y la confluencia de peatones y los flujos de distinta índole, la CLL. 2 es un eje que concentra así mismo la presencia de vendedores ambulantes e itinerantes. Es común el estacionamiento de carretas con variada mercancía (bebidas, frutas, verduras y otros comestibles, , así como objetos electrónicos y cigarrillos, entre otros).

La venta informal de elementos de segunda mano es emblemática en el sector. Si bien es cierto que no se presenta en abundancia, es común la presencia de vendedores de este tipo de mercancía en las esquinas dispuestas sobre vías principales como la CLL. 2. Vale la pena mencionar que muchos de los vendedores ambulantes del sector pertenecen a la población venezolana, quienes tras un proceso migratorio han encontrado en el barrio Las Cruces un sector con posibilidades habitativas y de sustento económico mediante estas prácticas económicas. También se destaca la presencia de personas adultas mayores y mujeres jóvenes.

Cabe señalar, que hay dos actividades informales que se desarrollan en espacio público, que han sido tradicionales y que continúa teniendo una alta demanda para el barrio. La primera es el servicio de acarreo en camiones o vehículos de carga viejos que se han estacionado por varias décadas frente a la iglesia en el costado suroriental del parque principal. Y la segunda, es el mercado de lichigo que se realiza todos los jueves de plaza fuera de la Plaza de Mercado de Las Cruces, al costado nororiental del edificio.

Fotografías 24, 25. Ventas Ambulantes - Plaza de las Cruces y CLL. 1 F.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.



Fotografía 26. Ventas Ambulantes - KR. 8 x CLL. 2.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

Fotografía 27. Ventas Ambulantes - KR. 8 x CLL. 2.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

Figura 76. Puntos de venta informal identificados en campo



Fuente: Recorridos en campo, Barrios Vitales, 2021 - 2022

Por otro lado, es pertinente destacar que en línea con las condiciones de vulnerabilidad descritas anteriormente, es bastante común que existan actividades económicas informales en el espacio público relacionadas con el consumo y venta de sustancias psicoactivas. Así mismo, son relevantes como forma de subsistencia informal el hurto a personas y el trabajo sexual. Sobre éste último se destaca la presencia de trabajadoras en la zona del barrio que se encuentra entre las KR. 8 y AK. 10 y las CLL. 1 y 6. Vale la pena resaltar que algunos vecinos mencionan que el Parque Las Cruces es el epicentro organizativo de los servicios de prostitución.

### 5.2.1.6 Componente ambiental

A través de los recorridos en campo en los distintos instrumentos implementados en la lectura territorial, fue posible identificar que existen prácticas ambientales



positivas y negativas que están arraigadas en el espacio público y los ejes viales del barrio Las Cruces.

En primer lugar, es pertinente resaltar la existencia de grupos de habitantes de calle y/o de recicladores que se ocupan de la separación de basuras en los espacios públicos y ejes viales del barrio. Lo anterior tiene un efecto positivo en términos de un buen manejo de las basuras, pero un efecto negativo en cuanto a que la separación de las basuras y las actividades de reciclaje tienen lugar sobre los andenes de calles del barrio generando la contaminación y deterioro de éstos.

Fotografía 28: Prácticas de reciclaje en el barrio Las Cruces



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

En segundo lugar, fue hallado que existen prácticas que tienen como consecuencia un mal manejo de las basuras. Esta problemática está asociada a una inadecuada disposición de escombros de obra, así como de los residuos. Lo anterior tiene origen el hábito de botar la basura en la calle, así como el no cumplimiento de sacar la basura de las viviendas en los horarios de recolección por parte del camión de basuras. Por otro lado, al permanecer las bolsas prolongadamente en el espacio

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

público, es común que los habitantes de calle y/o recicladores abran las bolsas de basura, generando contaminación por residuos. Ocurre lo mismo debido a que hay perros callejeros que habitan las calles del barrio. En búsqueda de alimentación rompen las bolsas y los desechos quedan derramados sobre zonas verdes, andenes y en algunos casos la calzada. Así mismo y en relación con la presencia de perros callejeros y domésticos en el barrio, es pertinente resaltar que hay poca recolección de excrementos, por lo cual los andenes y ejes viales suelen estar también contaminados por este tipo de desecho. Se considera así mismo importante, realizar campañas de sensibilización sobre el mantenimiento y protección de mascotas, así como las jornadas de vacunación y esterilización.

Por otro lado, es pertinente mencionar que existe una dotación muy baja de canecas en el barrio. Lo anterior se debe no solo que en un principio no hayan sido instaladas, sino también a que son elementos que han sido robados, deteriorados u objeto de mal uso. En algunos casos, según mencionan vecinos del barrio, las canecas son utilizadas para esconder paquetes que contienen sustancias psicoactivas o armas para atracar.

Entre otros aspectos a resaltar, cabe mencionar los espacios verdes y zonas arborizadas (en donde se destacan el parque central, el polideportivo y su entorno, y el parque de bolsillo localizado en la KR. 6 con CLL. 1C), debido a ser espacios que requieren atención para la sostenibilidad del arbolado con el que cuentan y que puede verse afectado por las problemáticas asociadas al mal manejo de residuos y escombros, especialmente este último punto mencionado.

Por último, se resalta la necesidad de promover ejercicios de limpieza en el barrio y de poner canecas para la recolección de basura en callejones donde no es posible el acceso del camión recolector de basura.

Fotografía 29. Mala disposición de basuras en la calle y un perro que rompe una bolsa.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

### 5.2.1.7 Componente político/organizativo

Durante los ejercicios de participación de la fase de lectura territorial en el barrio Las Cruces, se identificaron actores locales, actores institucionales y actores privados claves para el proceso, los cuales se muestran en la figura 91.

Dentro de los actores locales se identifican:

- Primer nivel: los representantes de la Junta de Acción Comunal (JAC) del barrio, la Junta Administradora Local (JAL), los comerciantes, grupos de jóvenes, residentes, grandes superficies comerciales y las instituciones educativas. Recientemente la JAC ha tenido un cambio en su composición lo que puede cambiar las relaciones con el desarrollo del proyecto.
- Segundo nivel: los Hospitales (La misericordia, El Materno Infantil, el Cancerológico, La Samaritana, el complejo San Juan De Dios); el grupo de recicladores que desarrolla sus actividades principalmente sobre la KR. 9; las personas que hacen acarreo, ubicados usualmente frente a la iglesia; la administración de propiedad horizontal del sector; la administración de la plaza de mercado; los vendedores informales; el Hogar Sagrada Familia, el

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

cual tiene atención a personas mayores barrio; las organizaciones sociales y culturales de barrio, y las personas que han participado como voluntarias en las acciones de mejoramiento y mantenimiento del barrio.

Por su lado, los entes institucionales identificados como actores importantes para que el barrio logre una mejor vitalidad urbana a través de la estrategia Barrios Vitales, son: la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM) como entidad líder del proyecto, en articulación con el Instituto Distrital de Patrimonio Cultural (IDPC), la Fundación Gilberto Álzate Avendaño (FUGA), el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal (IDPAC) y la Alcaldía Local de Santa Fe.

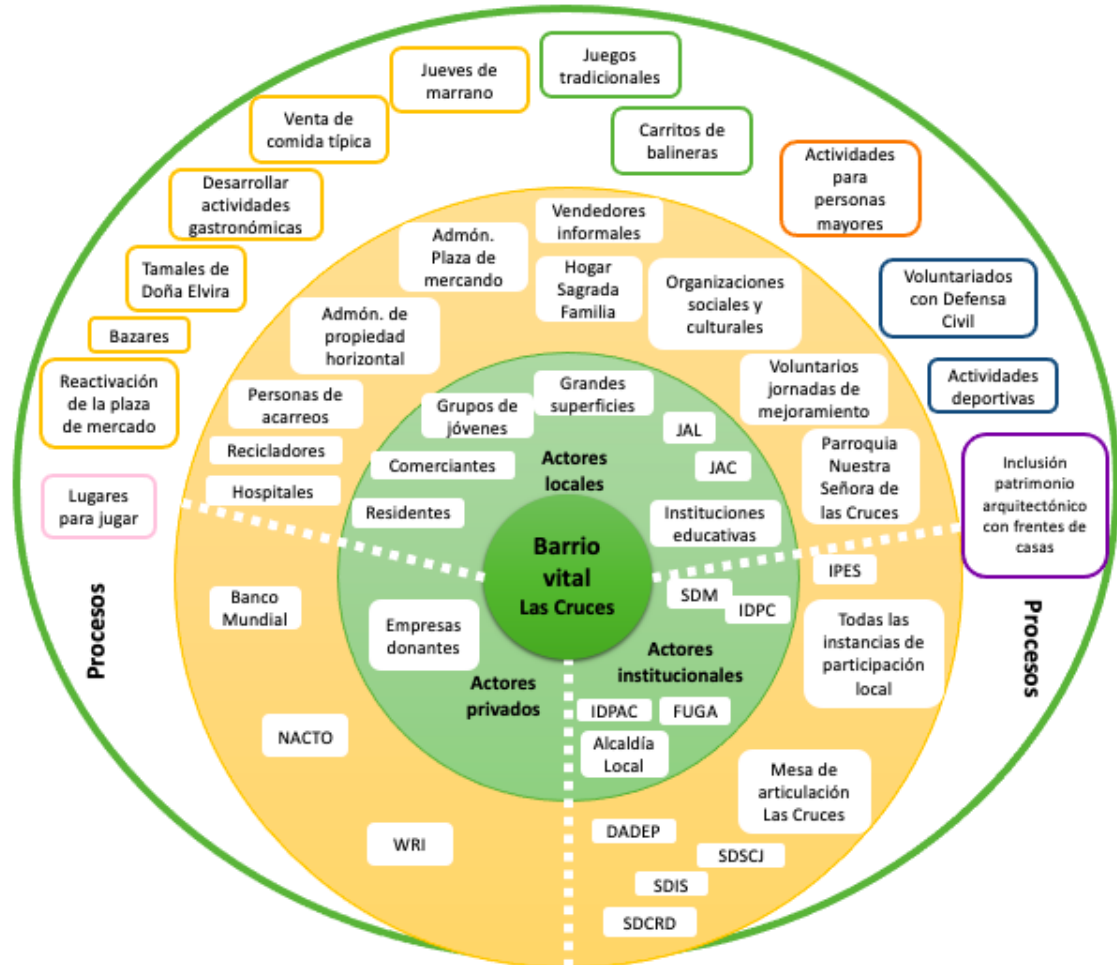
Dentro de las instituciones que merecen la pena tenerse en cuenta para el proceso de acuerdo a su misionalidad, se encuentran: el Departamento Administrativo de La Defensoría Del Espacio Público (DADEP), la Secretaría Distrital de Integración Social (SDIS), la Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia (SDSCJ), la Secretaria Distrital de Cultura Recreación y Deporte (SDCRD), el Instituto para la Economía Social (IPES), todas las instancias de participación local y la Mesa de Articulación de Las Cruces.

En relación a las empresas privadas se reconoce de alto potencial potencial la articulación con empresas donantes de elementos logísticos, como pintura para los pilotos que se realizarán, así como para la intervención de fachadas y murales por parte de la comunidad. De igual forma, dentro de esta categoría encontramos la cooperación de instituciones internacionales como el Banco Mundial, National Association of City Transportation Officials (NACTO) y World Resources Institute (WRI).

De forma complementaria, la figura 91 muestra los procesos sociales descritos por los actores locales como potenciales para el mejoramiento del tejido social, el disfrute del espacio público, la integración entre vecinos, el reconocimiento patrimonial y el sentido de pertenencia por el barrio. Por tal motivo, es esencial para el trabajo en el barrio Las Cruces, tenerlos en cuenta y propiciar su desarrollo. Dentro de los procesos propuestos se encuentran: acciones de mejoramiento de lugares para jugar para niños y niñas, actividades gastronómicas y de reactivación de la plaza de mercado, retomar en el espacio público los juegos tradicionales, mejoramiento del mobiliario y actividades para el envejecimiento activo, actividades

deportivas y de voluntariado en el Polideportivo y la inclusión del patrimonio arquitectónico en los frentes de casa.

Figura 77. Mapa de actores del barrio Las Cruces.



Fuente: Equipo de Gestión Social (Barrios Vitales - SDM), 2021.

## 5.2.2 San Bernardo

### 5.2.1.1 Componente habitativo y residencial

En el barrio San Bernardo se identifican predios en su mayoría ocupados, con actividades principalmente de vivienda, comerciales/industriales o por usos mixtos. Sin embargo, en los encuentros con la comunidad, se evidenció que muchos de los propietarios tradicionales del sector han vendido sus casas o las han abandonado

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

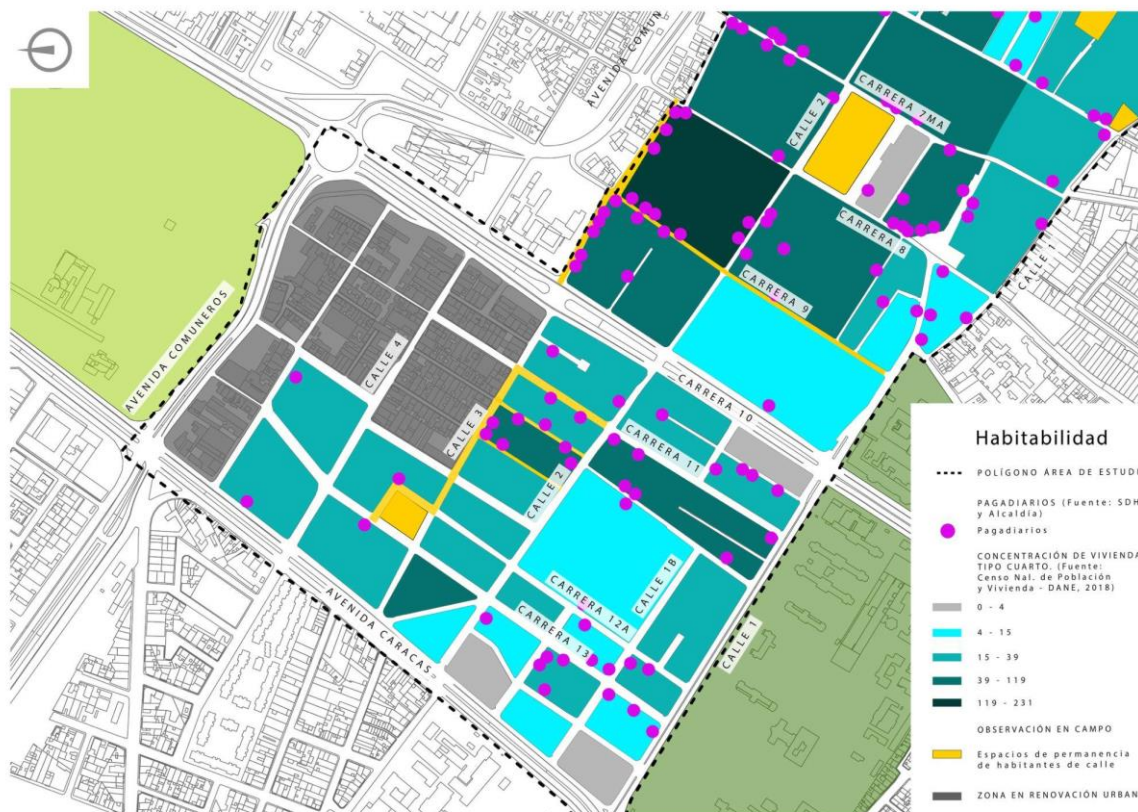


debido al deterioro del barrio y los procesos de renovación urbana. Así mismo, se identifica la presencia de “pagadarios”, como resultado por un lado, de la dificultad económica para mantener propiedades tan grandes y por otro lado, de la necesidad de la población migrante, desplazada y habitante de calle de poder hospedarse en algún lugar económico.

#### **5.2.2.1.1 Población migrante, pagadarios e inquilinatos**

Una de las actividades económicas que abunda en el barrio, es aquella en la que se ofrecen servicios de alojamiento conocidos como “pagadario” o inquilinatos. Los “pagadarios” son una alternativa para la población que vive del rebusque y no cuenta con el dinero suficiente para pagar un arriendo mensual. El alquiler de piezas o de camarotes se evidencia en las manzanas principalmente sobre el eje de la CLL. 3 entre la AK. 10 y Cra. 13. Los pagadarios albergan todo tipo de población que visita la zona con regularidad. Se evidencia en estos predios, la presencia de población migrante, población indígena, población afrodescendiente y adultos mayores. A continuación se presenta cartografía que incluye las viviendas tipo cuarto por manzana, así como la presencia de pagadarios, según datos de la Secretaría Distrital de Hábitat y el DANE (2018).

Figura 78. Concentración de vivienda tipo cuarto y pagadarios en Las Cruces

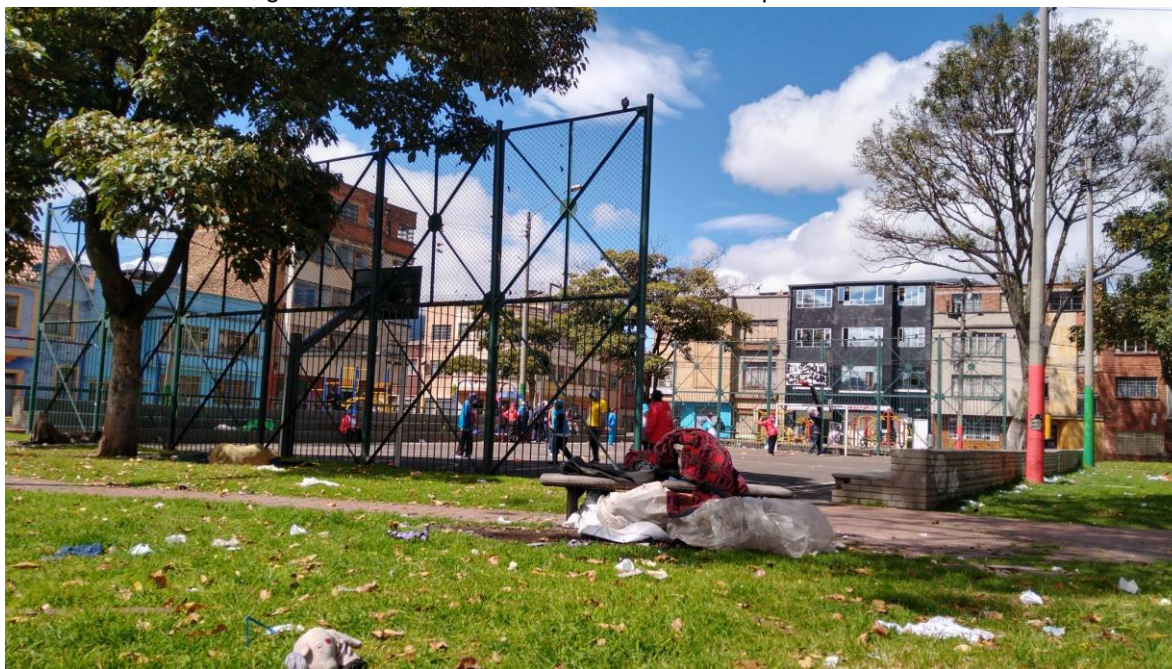


Fuente: Elaboración propia a partir de estudios de la SDH y del Censo Nacional de Población y Vivienda (Dane, 2018)

### 5.2.2.1.2 Habitantes de calle

La existencia de zonas con alto deterioro urbano en el barrio San Bernardo, favorece el desarrollo de actividades como la venta y consumo de SPA, lo que ha desencadenado la presencia de habitantes de calle. Este fenómeno de habitabilidad en calle ha sido corroborado en las visitas de campo y los grupos focales desarrollados, evidenciando principalmente sobre el eje de la CLL. 3 y el Parque San Bernardo, personas, entre las que se encuentran incluso niños y niñas que consumen y venden SPA y pernoctan en la calle.

Fotografía 30. Habitabilidad en calle en el Parque San Bernardo.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

## 5.2.2.2 Componente urbano (Movilidad y Espacio Público)

El presente capítulo se ocupa de las prácticas urbanas relacionadas con la movilidad y el espacio público en la zona. Si bien el análisis técnico se ocupa de la movilidad y el espacio urbano en sus dimensiones físico-técnicas, este capítulo se ocupa de una comprensión cualitativa de las dinámicas de movilidad en la zona y la apropiación de los habitantes y visitantes del barrio en los ejes viales y espacios públicos, siendo estos analizados como los escenarios de encuentro y movilidad natural del barrio, especialmente en los tramos viales con mayor flujo y confluencia peatonal.

Como parte de la lectura territorial de este componente, se realizaron encuestas de percepción, talleres de diagnóstico participativo, recorridos en campo y cartografía social. Esta última fue estructurada a partir de las siguientes variables: 1. Aspectos favorables, Capacidades y Potencialidades, 2. Tensiones o Preocupaciones en el Barrio, 3. Necesidades Territoriales. Lo anterior, teniendo en consideración que la mayoría de problemáticas de uso y disfrute del espacio público están relacionadas con elementos que facilitan o dificultan la percepción de seguridad personal y deterioro de estos espacios. En este sentido, los participantes coincidieron en la identificación de puntos del barrio que son potenciales para el mejoramiento de la calidad de vida en la cotidianidad y que al mismo tiempo son problemáticos.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

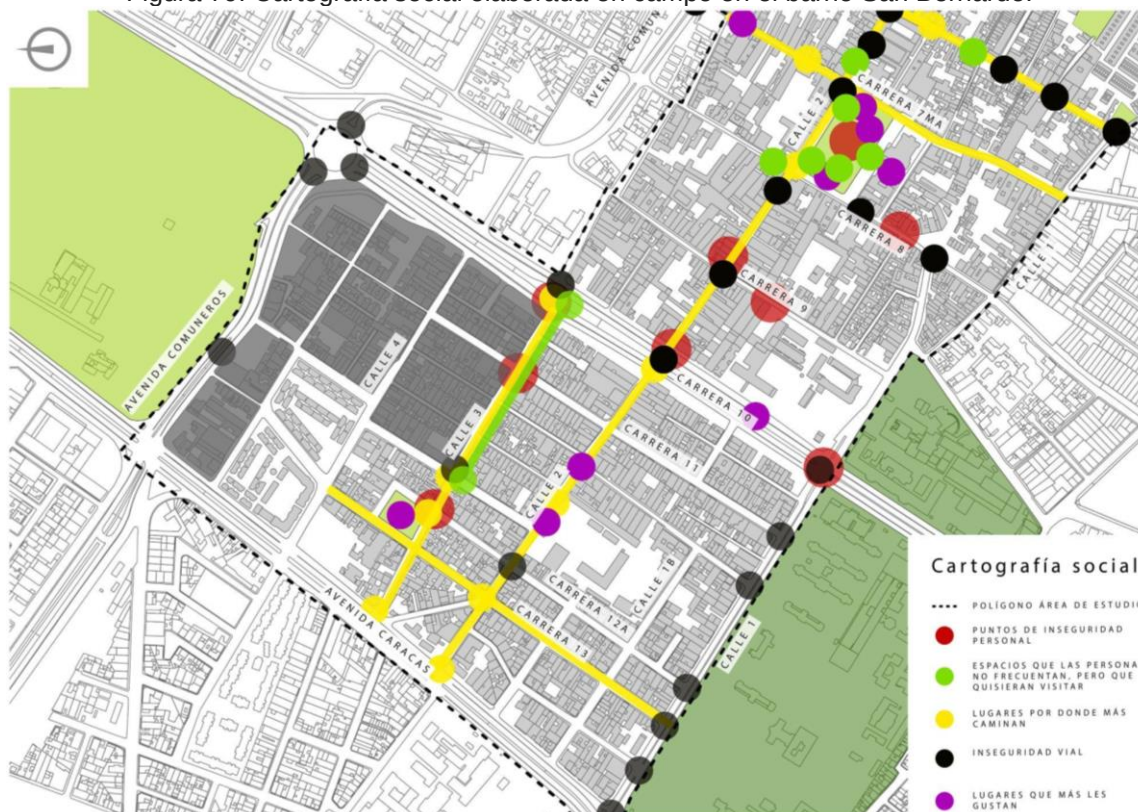
En la siguiente imagen se describe de manera detallada cada una de las zonas referenciadas por la comunidad teniendo en cuenta las variables trabajadas durante el ejercicio de cartografía. Es posible identificar que la CLL. 2 es la principal vía de tránsito peatonal y vehicular del barrio, debido a las dinámicas comerciales que presenta. Adicionalmente, esta calle es identificada como una de las más peligrosas en términos de seguridad vial. Así mismo sobre este eje, se encuentra el comercio más antiguo y representativo del barrio, punto que resulta ser importante para el sector.

Otro de los puntos más referenciados por la comunidad es el parque San Bernardo, el cual a pesar de ser un espacio que actualmente se encuentra deteriorado por la presencia de habitantes de calle y consumo y venta de SPA, resulta ser un punto importante de encuentro para las personas que residen el barrio, ante lo cual piden su recuperación y mejoramiento del espacio público circundante.

La cartografía social, junto a las encuestas de percepción, los talleres de diagnóstico participativo y los recorridos en campo estos contribuye a la identificación de las dinámicas de movilidad y de espacios públicos, representadas en cuatro temáticas con su respectiva cartografía: 1. Flujos peatonales, 2. Seguridad Vial, 3. Lugares de encuentro y 4. Zonas no frecuentadas. Estas temáticas son presentadas a continuación.



Figura 79. Cartografía social elaborada en campo en el barrio San Bernardo.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM).

## 5.2.2.2.1 Movilidad

Este componente fue evaluado a partir de cartografías sociales espontáneas que se realizaron con el grupo de personas mayores que realizan actividad física en el parque San Bernardo, preguntando los puntos por donde más caminan, lugares de encuentro, puntos de inseguridad vial e inseguridad ciudadana. A continuación, se describe en detalle cada uno de los hallazgos en cuanto a los flujos peatonales y lugares de encuentro y seguridad vial.

### 5.2.2.2.1.1 Flujos peatonales

De acuerdo con el reporte de las personas participantes en la cartografía espontánea, las CLL. 2 y 3 son las principales vías de acceso vehicular y peatonal al barrio, siendo la CLL. 2 la vía principal que conecta San Bernardo con los barrios Las Cruces y Eduardo Santos. Actualmente, la CLL. 2 es la más afectada por el parqueo irregular y la carga y descarga de mercancías en los comercios y

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



propiedades industriales, factor que contribuye a la congestión vehicular que se presenta en la zona, principalmente en la salida de la AK. 10 con CLL. 2.

De igual forma, la comunidad manifiesta que los andenes no son accesibles, ya que no se encuentran todos al mismo nivel, muchos están deteriorados y no hay rampas; cabe aclarar, que en esta zona residen adultos mayores quienes deben bajar a la calzada para transitar por el barrio, lo cual los hace vulnerables.

Por otra parte, el flujo de personas por la CLL. 3 está relacionado con actividades económicas de escala barrial como tiendas, panaderías, papelerías, restaurantes y la venta de SPA. A continuación, se muestra la cartografía realizada junto a los habitantes del sector, en el cual se identifican los puntos que principalmente frecuentan las personas, los lugares de encuentro y los lugares por donde más caminan.

Figura 80. Principales flujos peatonales en el barrio San Bernardo.



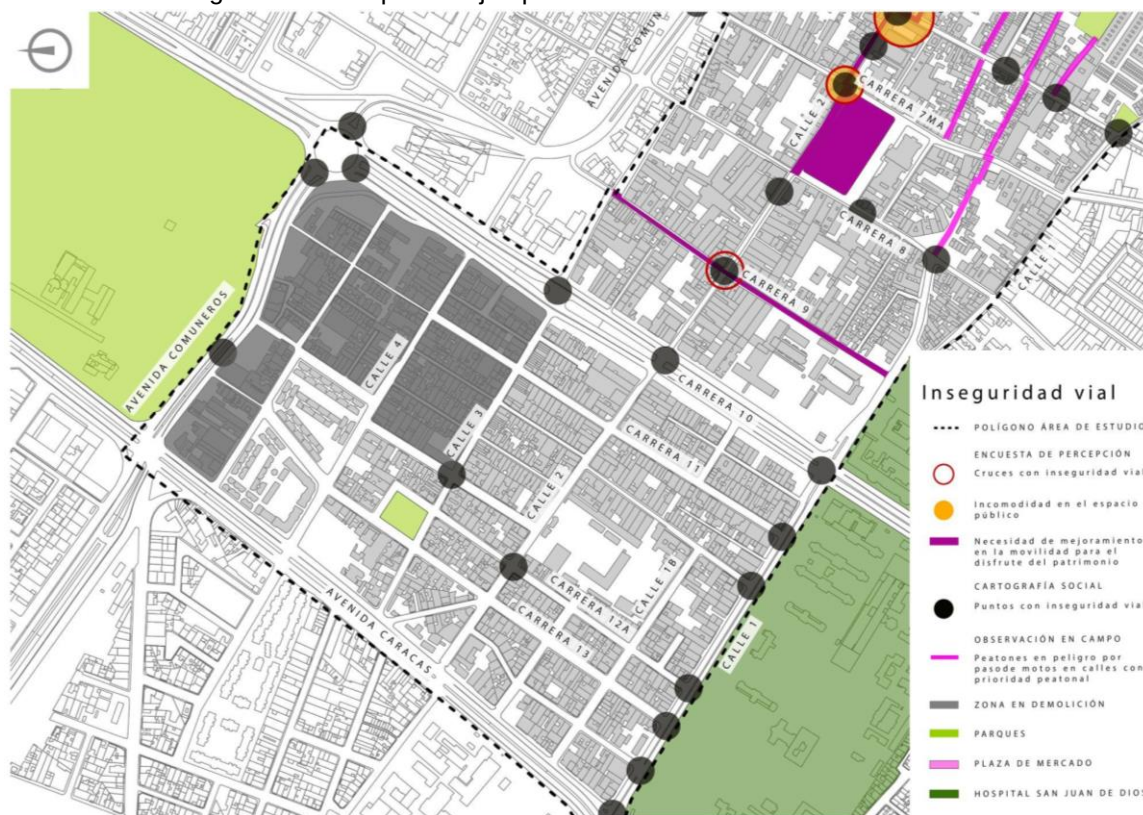
Fuente: Elaboración propia a partir de Cartografía social y recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM).

### 5.2.2.2.1.2 Percepción de Seguridad vial

Sumando a lo anterior, en la cartografía realizada se identificaron los puntos de mayor conflictividad en términos de seguridad vial, identificando por ejemplo que: los ejes de las CLL. 1, 1b y 2 son los que más percepción de inseguridad vial presentan, sumados a la AK. 10 a la altura de la CLL. 6, y la CLL. 3, intersecciones que son referenciadas de difícil tránsito debido al volumen de carros, la poca señalización y la falta de accesibilidad.

Otro de los hallazgos del ejercicio cartográfico, se asocia a la percepción y necesidad de generar espacios exclusivos para el tránsito de peatones, ya que desde la perspectiva de los residentes del barrio, la KR. 13 es un eje amplio, que podría conectar el barrio con la CLL. 1. Por tal motivo, desarrollar una intervención que garantice la seguridad vial de las personas que transitan por el sector resulta de gran importancia para la movilidad peatonal. En la siguiente imagen se visualiza la cartografía social realizada con los habitantes del barrio San Bernardo.

Figura 81. Principales flujos peatonales en el barrio San Bernardo.



Fuente: Elaboración propia a partir de Cartografía Social (Barrios Vitales, SDM)

## **5.2.2.2.2 Espacio público**

Existen pocos espacios públicos que son frecuentados por los habitantes del barrio San Bernardo. Lo anterior se debe en gran medida al fuerte proceso de renovación urbana que tiene lugar en la zona, para el desarrollo del Plan Parcial San Bernardo - Tercer Milenio. Por otro lado, el deterioro de los andenes y del Parque San Bernardo dificultan la permanencia en los espacios públicos y ejes viales, teniendo en cuenta que hay zonas del barrio que son el escenario de la venta y consumo de sustancias psicoactivas y otras prácticas poco deseadas.

### **5.2.2.2.2.1 Lugares de encuentro (referentes físicos)**

Durante las visitas de campo y los encuentros con la comunidad del barrio, se identificaron lugares que para los habitantes de San Bernardo resultan como importantes debido a que son lugares de encuentro y referencia dentro de la zona, por tal motivo, se identifican las prácticas culturales y el uso que las personas habitantes del territorio le dan a estos lugares:

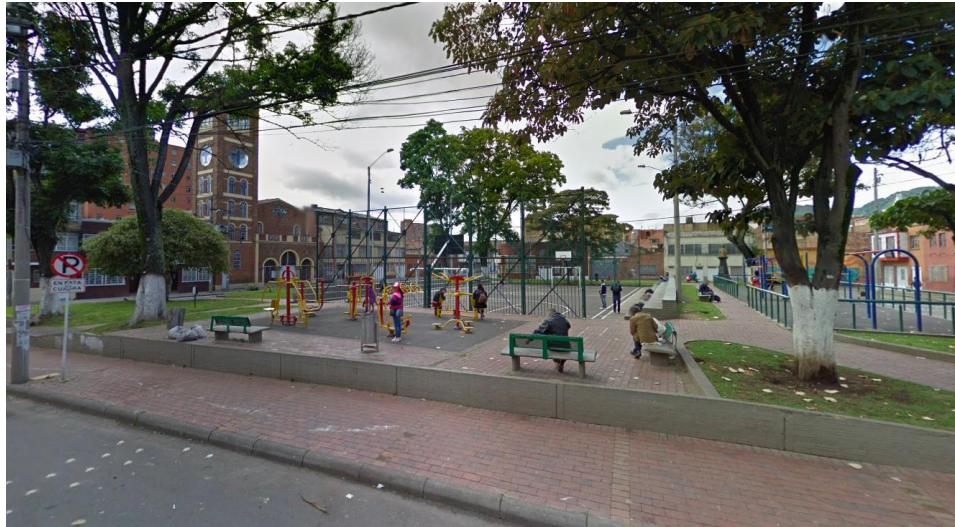
#### **Parque San Bernardo**

Uno de los espacios de mayor familiaridad y de referencia para la comunidad es el parque San Bernardo, ubicado sobre la CLL. 3 con KR. 13. Este lugar funciona como punto de encuentro principalmente de personas mayores, quienes desarrollan actividades físicas todos los martes y jueves en horario de la mañana.

Este parque ha sido objeto de un proceso de recuperación y mantenimiento por parte de la Alcaldía local, quienes han pintado y mejorado el mobiliario del parque. Lo anterior, con el fin de atraer a los habitantes de la zona y mejorar la percepción de seguridad del lugar. Sin embargo a pesar de los esfuerzos aún se evidencia en la zona habitantes de calle que pernoctan el lugar, así como, microtráfico. Así mismo, es posible encontrar niños, niñas y jóvenes que desarrollan este tipo de actividades en la zona y que incluso están vinculados a riñas y peleas callejeras. Esta situación ha ocasionado la ausencia de niños y niñas que se apropien y jueguen en dicho espacio público.



Fotografía 30. Parque San Bernardo.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

## CLL. 2

Esta es la calle principal del barrio en donde se encuentra establecido el comercio local e industrial de la zona. Es constante ver sobre la CLL. 2 movimiento de personas, comprando en los establecimientos comerciales y transitando para dirigirse hacia las vías principales como la KR. 10 y la AV. Caracas. La CLL. 2 es un eje de encuentro principalmente en los puntos en los que se encuentran las panaderías y restaurantes, en donde las personas se sientan a conversar.

Fotografía 31. CLL. 2 en el barrio San Bernardo.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

## Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

## Esquinas vitales

Gran parte de las esquinas de la CLL. 2 se encuentran abiertas al público, particularmente establecimientos comerciales como panaderías, tiendas de abarrotes y restaurantes, generando vida en el espacio público de las intersecciones. Lo anterior genera vitalidad urbana, reconocimiento y encuentro entre vecinos, así como ojos sobre la calle y mayor percepción de seguridad. Ocurre algo similar sobre la CLL. 3, alrededor del Parque.

Fotografía 32. Ejemplo de esquina vital en el barrio San Bernardo.



Fuente: Elaboración propia - Recorridos en campo (Barrios Vitales - SDM), 2021.

## El Instituto San Bernardo De La Salle:

Esta institución educativa es de carácter privado y se encuentra ubicada en la CLL. 2 con KR. 12. La persona que actualmente administra el colegio es Dario Rodríguez, quien en un acercamiento en 2021, nos indicó que la institución cuenta aproximadamente con 550 estudiantes en las jornadas de la mañana y tarde y el principal ingreso peatonal es sobre la CLL. 2, punto en el que refiere presentarse problemas de seguridad vial para los y las estudiantes del colegio, ya que el cruce sobre la CLL. 2 es peligrosa debido al exceso de velocidad de los vehículos, adicionalmente el administrador indica, que sobre la CLL. 2 con KR. 12 hay un resalto parabólico que no cuenta con señalización, por lo tanto, resulta ser peligro ya que los vehículos motorizados no alcanzan a verlo.

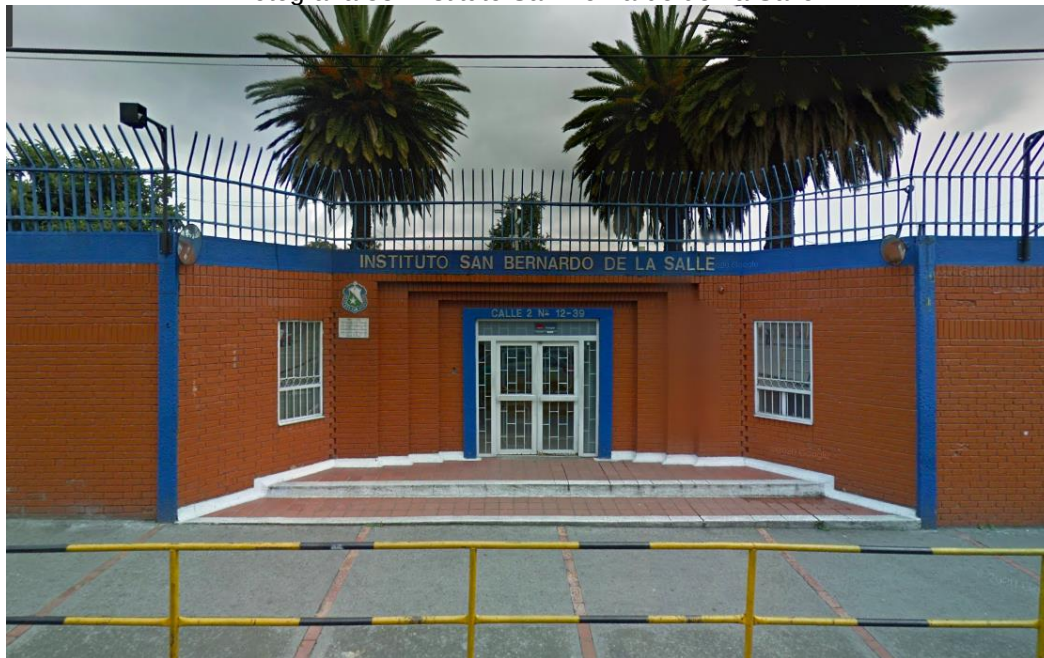
### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



Por otro lado, el administrador indica que el colegio cuenta con 6 rutas de transporte escolar, los cuales realizan el ascenso y descenso de pasajeros al interior del colegio, adicionalmente se han identificado 10 rutas de transporte informal, los cuales hacen el proceso de ascenso y descenso sobre la CLL. 2.

Fotografía 33. Instituto San Bernardo de La Salle.



Fuente: Google Maps, 2021.

### **IED Santa Ines Sede B**

Institución Educativa Distrital ubicada sobre la CLL. 3 con KR. 12. De acuerdo al informe de 2015 de la Secretaría de Educación, el colegio cuenta con 1000 estudiantes aproximadamente, repartidos entre las jornadas de la mañana y la tardes.

El 95% de la población atendida en la institución se encuentran ubicadas en la UPZ las cruces en los barrios San Bernardo y Las Cruces, el 5% restante se ubican en barrios aledaños como Ramírez, Los laches y otros que quedan ubicados más hacia los cerros orientales entre la CLL. 1 y la AV. de Los Comuneros.

#### **Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

Fotografía 34. IED Santa Inés Sede B.



Fuente: Google Maps, 2021.

## Equipamientos Urbanos

A pesar de colindar con el barrio, el Parque Tercer Milenio no fue mencionado como centro de encuentro o equipamiento significativo, sin embargo, se sabe por parte de la administración del mismo, que en su uso participan algunos grupos del barrio. Este parque se encuentra ubicado en la zona donde anteriormente se encontraba “El Cartucho”, entre las calles sexta y novena y la KR. décima y Av. Caracas. El parque cuenta con extensión de 16,5 hectáreas de zona verde y con dotación de elementos para recreación y deporte, adicionalmente tiene espacio para ventas, baños públicos y sótano de parqueo, sin embargo, a pesar de todo la dotación el parque es considerado por los habitantes del barrio San Bernardo como una zona peligrosa, debido a los continuos robos a peatones y vehículos.

Por otro lado, el Punto de Atención al Usuario – PAU de Capital Salud, el Hospital de la Misericordia y el Complejo Hospitalario San Juan de Dios, a duras penas fueron referidos por los habitantes de San Bernardo como equipamientos significativos, lo que indica que no son considerados como puntos vitales para las dinámicas del sector. En cuanto a los equipamientos culturales, de recreación y de bienestar social, brillan por su ausencia, tanto en la identificación territorial como en la referencia para los habitantes del barrio.

### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

Fotografía 35. Parque Tercer Milenio.



Fuente: Google Maps, 2021.

## **Zona hospitalaria**

En los alrededores del barrio San Bernardo se ubican varios hospitales e instituciones de salud de relevancia para la ciudad y el país, como lo son: el Hospital San Juan de Dios, el Instituto Materno Infantil, el Centro Dermatológico Federico Lleras, el Instituto Nacional de Cancerología, el Hospital La Misericordia y el Hospital Santa Clara, dotación que es de gran relevancia para la zona, ya que es continuamente visitada por población flotante que realiza algún tipo de diligencia médica.

### **Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

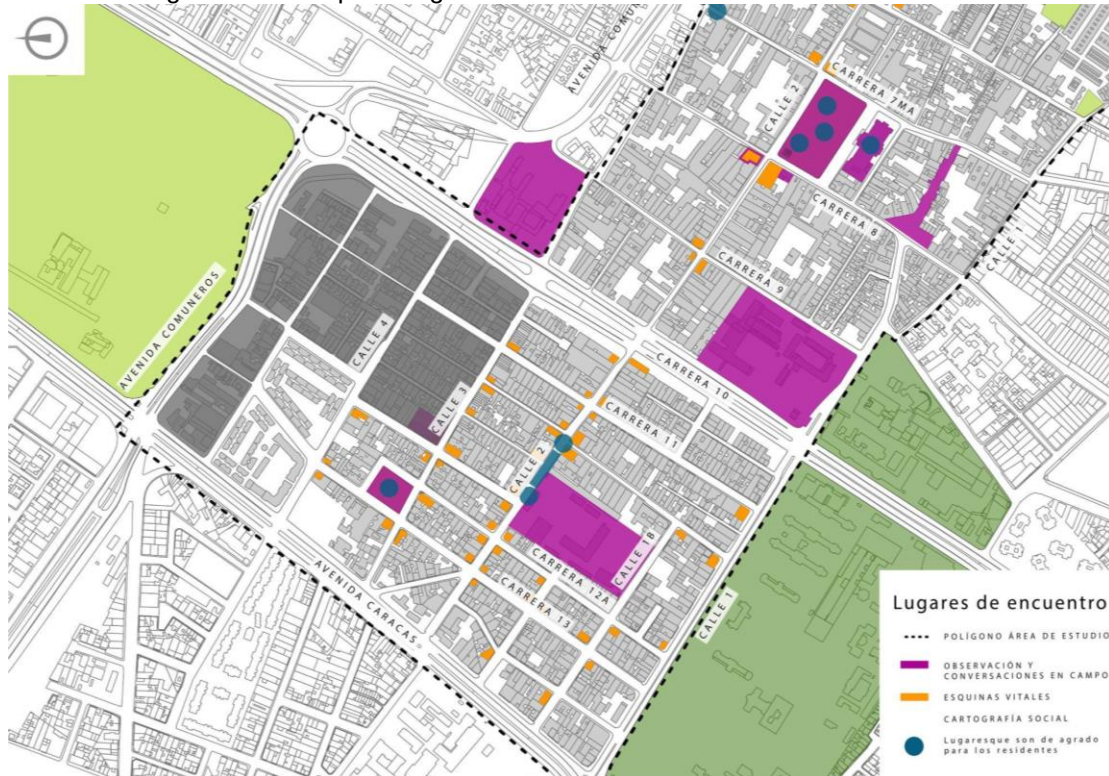


Fotografía 36. Vista aérea del Complejo Hospitalario San Juan de Dios.



Fuente: Diario El Espectador. Hospital San Juan de Dios, 2021.

Figura 82. Principales lugares de encuentro en el barrio San Bernardo.



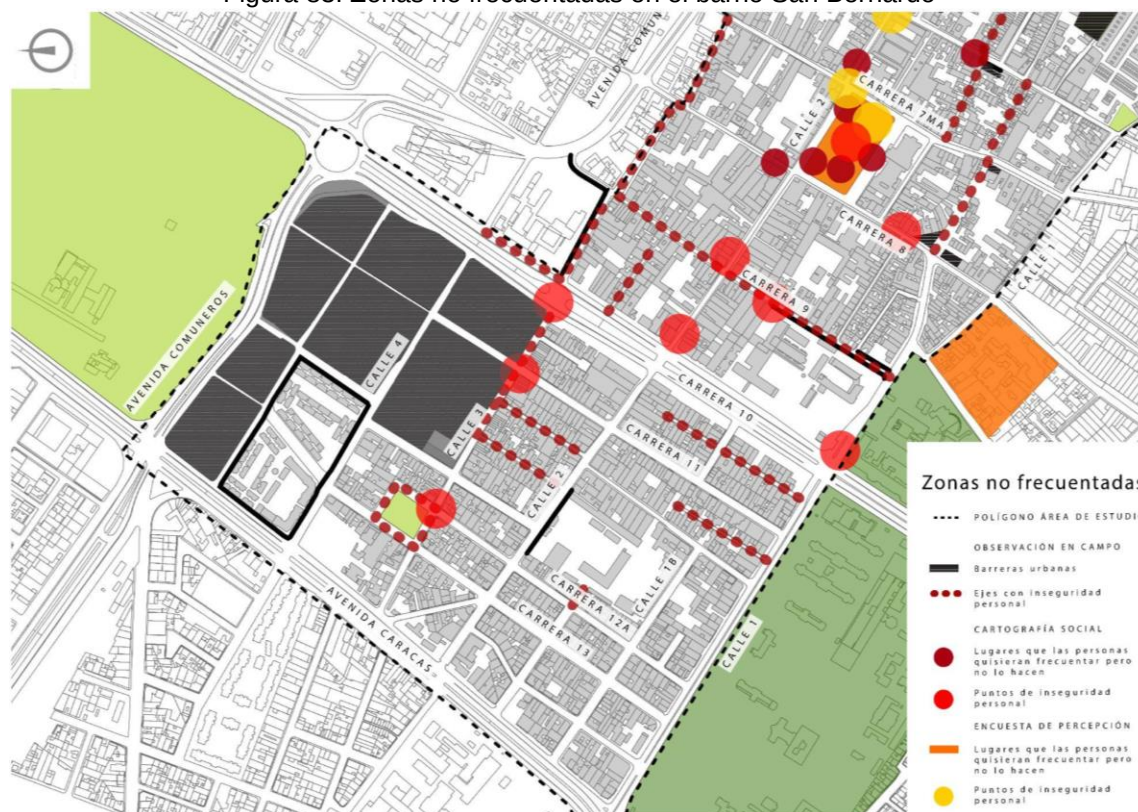
Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos en campo y cartografía social (Barrios Vitales - SDM).



## 5.2.2.2.2 Lugares no frecuentados

Durante una de las actividades de cartografía social espontánea hecha en el parque San Bernardo con personas mayores, fue indicado que las zonas no frecuentadas son la CLL. 3, principalmente los puntos de la KR. 10, 11 y 12A. Lo anterior debido a motivos de seguridad y deterioro urbano y social, relacionado con condiciones de marginalidad y al expendio y consumo de sustancias psicoactivas, trabajo sexual y hurtos, entre otras prácticas.

Figura 83. Zonas no frecuentadas en el barrio San Bernardo



Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos en campo, cartografía social y encuestas de percepción (Barrios Vitales - SDM).

Por tal motivo, y de acuerdo con el reporte verbal de los habitantes del barrio San Bernardo, es de vital importancia recuperar el Parque San Bernardo. Los residentes manifiestan que deben existir acciones de recuperación progresivas integrando a los niños y niñas, jóvenes y adultos mayores. Adicionalmente,

mencionan que se requiere un CAI móvil que realice apoyo a la comunidad para disminuir los problemas de robos e inseguridad.

### **5.2.2.3 Componente sociocultural (prácticas cotidianas y culturales)**

### **5.2.2.4 Componente socioeconómico**

El componente socioeconómico fue evaluado a partir de las visitas de campo realizadas en el sector, el grupo focal con comerciantes que realizó la ERU, en el cual participó la SDM como escucha y el documento de análisis desarrollado por la ERU. Las anteriores constituyen fuentes de información que permiten identificar dos variables específicas: por un lado las actividades económicas formales y por otro lado, todas aquellos oficios y actividades económicas informales que se desarrollan en el sector. Vale la pena mencionar de manera introductoria que, de acuerdo a los grupos focales realizados en el territorio por parte de la ERU los residentes, visitantes y quienes desarrollan algún tipo de actividad comercial en el territorio consideran como una de las ventajas de la zona, es la ubicación central que tiene el barrio, lo facilita el desarrollo de oficios tradicionales y actividades ilegales.

#### **5.2.2.4.1. Actividades económicas formales**

El barrio San Bernardo se distingue por su vocación industrial y los numerosos negocios dedicados a la producción y distribución de vidrios, espumas, ferreterías y repuestos para el sector de la construcción. La concentración de este tipo de actividades económicas genera un flujo constante de clientes en calles específicas. Se destaca la actividad comercial sobre la CLL. 2, el alto flujo de vehículos pesados y la consecuente contaminación auditiva y del aire. Así mismo, se identifica el parqueo de vehículos sobre la vía para la carga y descarga de mercancía, lo cual genera el bloqueo y la congestión vehicular. Este corredor es escenario de actividades de muebleros y vidrieros, de modo que es frecuente el parqueo de camiones. Además, son comunes las actividades económicas dedicadas a la comercialización de autopartes y al mantenimiento de vehículos. Estos se encuentran entre la KR. 11 y 13. Este tipo de negocios tienen como consecuencia la ocupación del espacio público, la contaminación de los andenes y calzadas debido a sustancias como aceite y otros productos químicos. Sin embargo, este tipo de establecimientos comerciales se encuentran ubicados en una zona con vías

amplias como la CLL. 2, lo cual mitiga el impacto en la apropiación del espacio público por sus habitantes.

Por otra parte, el flujo de personas por la CLL. 3 está relacionado con actividades económicas de escala barrial como tiendas, panaderías, papelerías y restaurantes, entre otros. A continuación, se presenta una cartografía que contiene la diversificación de actividades económicas en primeros pisos identificadas a través de recorridos en campo en los ejes priorizados para la intervención de Barrios Vitales:

Figura 84. Diversificación de Actividades económicas en el Barrio San Bernardo



Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos en campo, (Barrios Vitales - SDM)

## 5.2.2.4.2 Actividades económicas informales

En cuanto a los oficios, en la zona recorrida se pueden identificar actividades informales como el reciclaje, la venta ambulante, la venta de SPA y la prestación de servicios sexuales pagos.

En la AK. 10 con CLL. 3, se identificaron mujeres ofreciendo servicios sexuales pagos. Durante los recorridos en campo, fue posible identificar que en esta zona trabajan alrededor de 60 mujeres y que existe una alta percepción de inseguridad asociada a la CLL. 3 entre KR. 10 y 11, en cualquier hora del día. Así mismo, fue identificado que trabajan por turnos y que se ha generado una disminución de los ingresos económicos.

En el paso por la CLL. 3, se identifican puestos de venta ambulante (venta de comida) y en la CLL. 4 con KR. 12 venta de tinto. El paso de vendedores ambulantes (carretilleros) que usualmente atraviesan el barrio, está asociado a la zona de bodegas, ubicada sobre la CLL. 3, donde se guardan los carros utilizados para desarrollar esta actividad.

Por otro lado, en la CLL. 3 entre KR. 10A y 11A es común la población habitante de calle y de personas consumidoras de SPA, lo que lleva a pensar que esta zona es un posible lugar de abastecimiento y venta de estupefacientes. Este mismo fenómeno es identificado, en menor escala, en el Parque San Bernardo, espacio usado por habitantes de calle para pernoctar y como punto de encuentro de grupo de jóvenes y personas adultas consumidoras, entre las que se identifican migrantes y población afrocolombiana, siendo este posiblemente otro punto de abastecimiento y venta de estupefacientes.

Por último y en línea con lo enunciado en el Componente habitativo, se destaca como actividad informal los “pagadarios” o inquilinatos.



Figura 85. Puntos de venta informal identificados en el barrio San Bernardo



Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos en campo, (Barrios Vitales - SDM).

### 5.2.2.5 Componente ambiental

Las actividades de reciclaje se desarrollan en los predios vacíos ubicados sobre las KR. 11A, 11B, y 11, entre las calles 4 y 3. También es común esta práctica económica en la esquina de la CLL. 6 con AK. 10. Las personas que se dedican a esta labor por lo general se encuentran vinculadas a asociaciones y cooperativas de reciclaje. Si bien lo anterior tiene un efecto positivo en términos de un buen manejo de las basuras, se genera un efecto negativo en cuanto a que la separación de las basuras y las actividades de reciclaje tienen lugar sobre los andenes de calles del barrio generando la contaminación y la inadecuada disposición de residuos sólidos sobre el espacio público.

Al igual que en la lectura territorial de Las Cruces, es pertinente mencionar que existe una dotación muy baja de canecas en el barrio. Lo anterior se debe no solo que en un principio no hayan sido instaladas, sino también a que son elementos que han sido robados, deteriorados u objeto de mal uso. En algunos casos, según

mencionan vecinos del barrio, las canecas son utilizadas para esconder paquetes que contienen sustancias psicoactivas o armas para atracar.

Por último se resalta la existencia de perros callejeros que generan desechos (excrementos) y que en búsqueda de alimentos rompen bolsas de basura que se encuentran en la calle, generando contaminación y deterioro del espacio público.

### **5.2.2.6 Componente político/organizativo**

Para el barrio San Bernardo, se hizo un análisis de los actores que intervienen directamente sobre las acciones que se proponen desarrollar dentro del proyecto. Por tal motivo, a continuación en la Figura 103, se muestra la identificación de los actores locales, institucionales y privados que deben ser tenidos en cuenta dentro del proceso.

Dentro de los actores locales se identifican por prioridad:

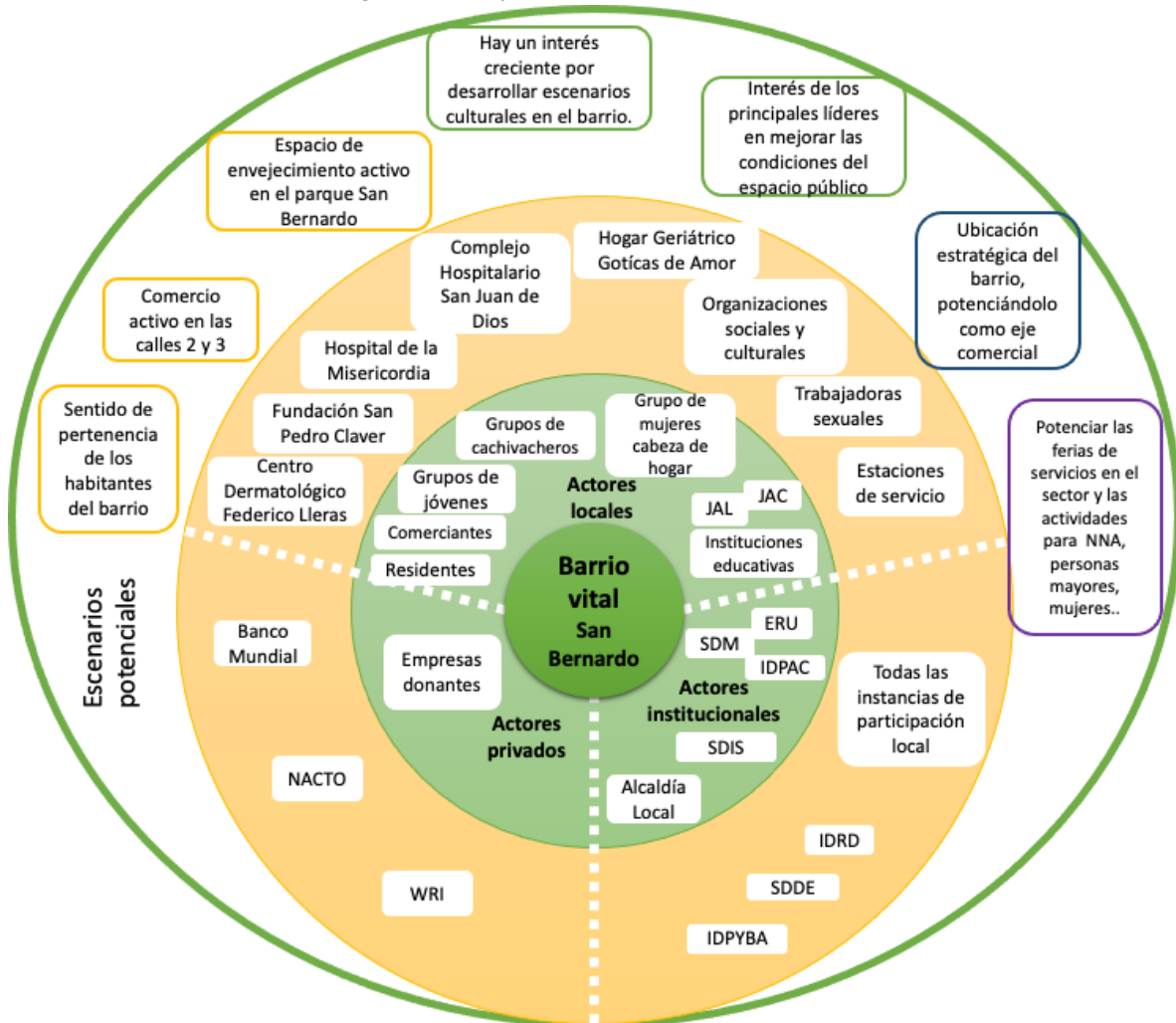
- Primer nivel: los residentes que varían desde las personas mayores que habitan el lugar, hasta la población flotante que alquila los pagadiarios de la zona; se identifica el comercio activo de las CLL. 2 y 3, los grupos de jóvenes, el grupo de vendedores ambulantes o denominado así mismo “cachivacheros”, el grupo de mujeres cabeza de hogar, la Junta de Acción Comunal, la Junta Administradora Local y las Instituciones Educativas presentes en la zona (Instituto San Bernardo de la Salle y la IED Antonio José Uribe).
- Segundo nivel: los hospitales (San Pedro Clavel, La Misericordia, el Complejo San Juan de Dios y el Centro Dermatológico Federico Lleras), el Hogar Geriatrico Gotica de Amor ubicado sobre la KR. 13, las Organizaciones sociales y Culturales del sector, las trabajadoras sexuales presentes en la zona y las estaciones de servicios (Terpel y Toro Gas).

En cuanto a los actores institucionales, se identifican en primer nivel de incidencia, la Secretaría Distrital de Movilidad con el proyecto Barrios Vitales, la Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano con el Plan Parcial San Bernardo - Tercer Milenio, el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal con la estrategia de pactos,

la Alcaldía Local de Santa fe y la Secretaría Distrital de Integración Social teniendo en cuenta las problemáticas sociales del barrio, habitabilidad de calle, consumo de SPA, trabajo sexual, entre otros. En segundo nivel de incidencia se encuentran todas las instancias de participación local en las cuales se socializarán el proyecto, el Instituto Distrital de Recreación, Cultura y Deporte para generar actividades de recreación en el barrio y activar los espacios, la Secretaría de Desarrollo Económico con el fin de reactivar el comercio de la zona y organizarlo y el Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal para el manejo de perros en condición de abandono o calle.

Dentro de los actores privadas, se encuentra potencial en la articulación con empresas donantes de elementos logísticos como pintura para los pilotos que se realizarán, así como para la intervención de fachadas y murales por parte de la comunidad, de igual forma, dentro de esta categoría encontramos la cooperación de instituciones internacionales como el Banco Mundial, National Association of City Transportation Officials (NACTO) y World Resources Institute (WRI).

Figura 86. Mapeo de actores San Bernardo.



Fuente: Equipo de Gestión Social (Barrios Vitales - SDM).



## **6.0 ESTRATEGIA DE INTERVENCIÓN DEL BARRIO VITAL LAS CRUCES - SAN BERNARDO**

### **6.1 Fases e implementación del proyecto**

El desarrollo de la estrategia de intervención consta de distintas fases: 1. Planeación y diseño (incluye proceso de participación ciudadana e implementación de pilotos, 2. Urbanismo táctico, 3. Obra civil y 4. Fase de monitoreo y mantenimiento. Esta progresividad en el planteamiento del proyecto, garantiza la definición de acciones concretas en coherencia con el proceso de gestión social, los espacios de diseño participativo con los distintos actores y la apropiación de los distintos ejes por parte de los habitantes, una vez planteada la estrategia de resignificación de la calle. Adicionalmente, la progresividad en la estrategia permite la medición del impacto del proyecto, a través de la estructuración de indicadores y toma de datos, antes y después de la intervención de los ejes e intersecciones. Lo anterior con el objetivo de poder poner a prueba la idoneidad del proyecto tanto en términos de apropiación del espacio público, como en términos del óptimo funcionamiento de la propuesta de movilidad. A partir de los resultados obtenidos en la medición de impacto, es posible reformular aspectos específicos de la propuesta de diseño para responder con mayor coherencia en la siguiente fase. A continuación, se presenta una descripción breve de cada una de las fases del proyecto y se presenta la propuesta correspondiente a la primera de éstas.

**Fase 1 - Planeación, Lectura Territorial y Diseño:** Se realiza el análisis de la zona, teniendo en cuenta la normativa que enmarca el territorio y se profundiza en el entendimiento del comportamiento de la movilidad de la zona, así como la composición y estado de la malla vial y los proyectos de infraestructura en desarrollo. Paralelamente se desarrolla la lectura territorial de realidades correspondiente a la estrategia de gestión social y participación ciudadana. Se realizan distintos recorridos en campo, talleres de diagnóstico participativo y se aplican instrumentos participativos para el mapeo de las características y vocación de los ejes asociados a los flujos peatonales y vehiculares y las actividades en predios. A partir de un diagnóstico concluyente, que integra el análisis de movilidad con el análisis participativo, se implementó un piloto de diagnóstico y se desarrolló el esquema básico de diseño. Posteriormente, se realiza la modelación de tránsito

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

y se estructuran los indicadores y línea base para la medición de impacto. Se desarrollan talleres de diseño participativo con la ciudadanía, buscando una retroalimentación del diseño. Por un lapso de tiempo determinado se genera la transformación efímera de los ejes e intersecciones, mediante el uso de barreras e implementos para el redireccionamiento del tráfico vehicular y la pacificación de ejes. Así mismo, se realizan intervenciones con pintura en piso y mobiliario temporal, que complementan la señalización existente y actúan como obstáculos para lograr la reducción de la velocidad y la redistribución de los flujos. Así mismo, esta primera transformación genera espacios de permanencia que pueden ser apropiados y transformados por los habitantes a través de las estrategias planteadas desde el proceso participativo. El propósito del pilotaje es validar los aspectos técnicos de la propuesta y su funcionamiento en campo, al igual que medir el impacto del proyecto y la percepción de la comunidad frente a éste. Se desarrollan talleres participativos con la ciudadanía y la divulgación del proyecto mediante estrategias de comunicación específicas.

- Fase 2 Urbanismo Táctico: A partir de los resultados obtenidos durante las fases anteriores, se diseña y gestiona la implementación del proyecto de señalización, ingeniería de transporte y la intervención táctica. Se realizan intervenciones con pintura en piso y mobiliario y barreras fijas. Se realiza la evaluación de indicadores y talleres de seguimiento.

- Fase 3 Obra Civil: En esta fase se procederá a gestionar los recursos con el gobierno local y entidades a nivel distrital, con el propósito de promover la transformación definitiva del área de intervención definida y consensuada con la comunidad en las fases anteriores. Así mismo, se realiza la publicación de pliegos para los estudios, diseños y construcción del proyecto; la asignación presupuestal; la socialización con entidades competentes para su construcción; y la implementación del Plan de Manejo de Tráfico para la obra.

- Fase 4 Monitoreo y mantenimiento: Una vez culminados los estudios y diseños, así como la asignación presupuestal y la articulación interinstitucional pertinente, se procede al monitoreo de la construcción del proyecto en sus distintas fases y los resultados esperados de acuerdo a los objetivos de la intervención, así como al mantenimiento de la misma dado el caso según las competencias de la SDM.

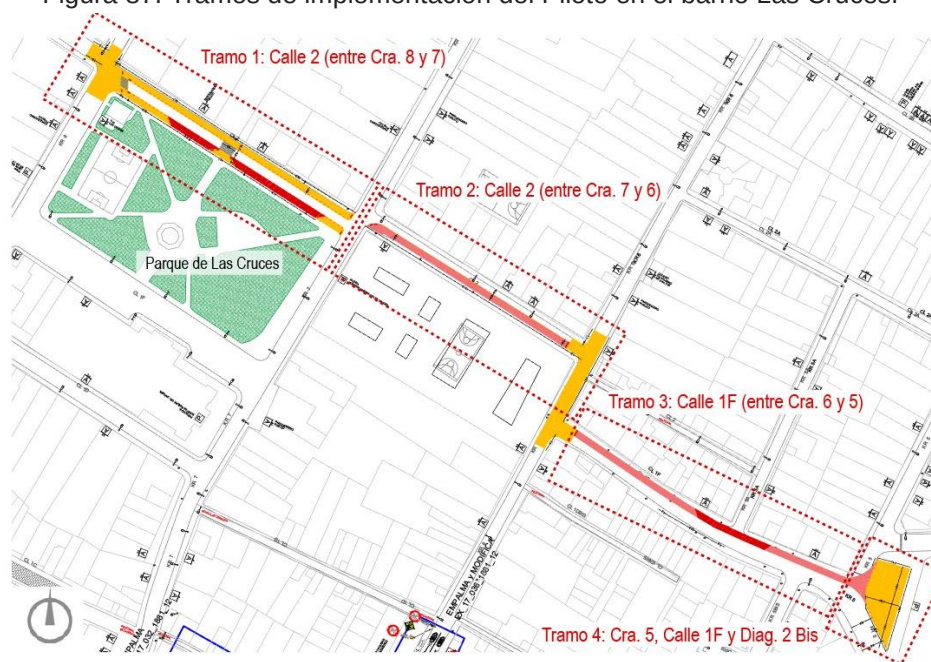
## 6.2 Pilotos de Diagnóstico

### Piloto de diagnóstico en el barrio Las Cruces

Durante los días 11, 12, 13 y 14 de septiembre el equipo de Barrios Vitales implementó el primer piloto de diagnóstico en el barrio Las Cruces. A través del piloto se buscó observar el flujo peatonal por parte de personas en condición de discapacidad, teniendo en cuenta el deterioro y dimensiones de los andenes así como la falta de rampas y otros elementos de infraestructura que deberían permitir la accesibilidad en la zona. Vale la pena resaltar que en general se observó el flujo de personas en sillas de ruedas y usuarios con coches (tendencialmente mujeres) que circulaban con mayor facilidad sobre las calzadas intervenidas. Así mismo, se evidenció la necesidad de que exista un mejoramiento de los andenes, así como la intervención de intersecciones y la generación de cruces peatonales seguros.

Los tramos de intervención fueron: 1. CLL. 2 (entre KR. 8 y 7, frente al Parque de Las Cruces). 2. CLL. 2 (entre KR. 7 y 6) 3. Calle 1 F (entre KR. 6 y 5), 4. Plazoleta frente a la Plaza de Mercado Las Cruces. Para ver los resultados y conclusiones del piloto de diagnóstico, ver el **Anexo 10**.

Figura 87. Tramos de implementación del Piloto en el barrio Las Cruces.

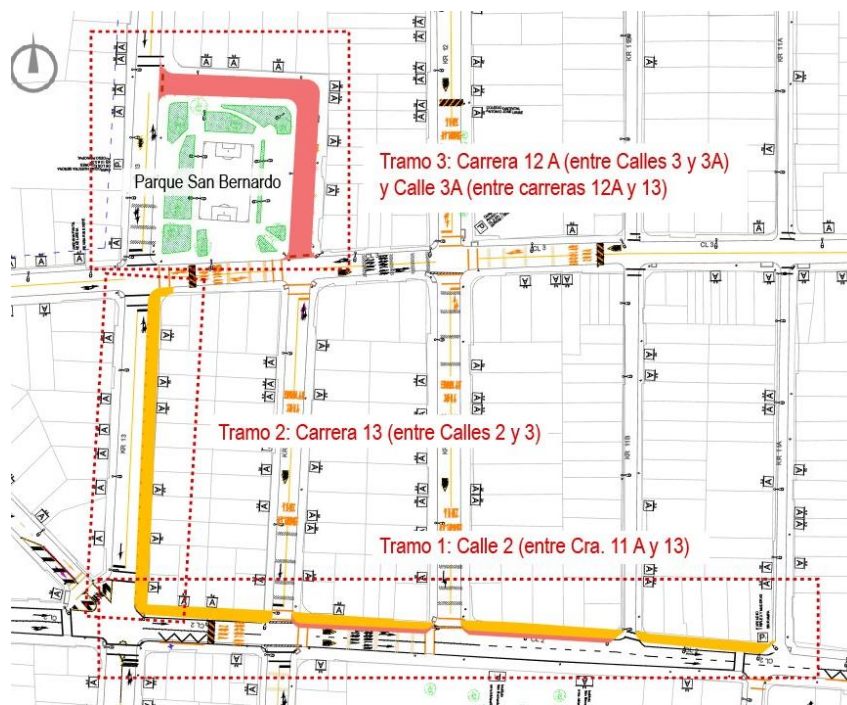


Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM), 2021

## Piloto de diagnóstico en el barrio San Bernardo

Durante los días 6 y 7 de diciembre el equipo de Barrios Vitales implementó el primer piloto de diagnóstico en el barrio San Bernardo. Lo anterior acompañando la jornada de limpieza y embellecimiento de calles organizada por la ERU, en la que participaron funcionarios de distintas entidades públicas (ERU, Jardín Botánico, UAESP, UMV y SDM). Se contó para las acciones de pintura en andenes y calzada con el apoyo de alrededor de 20 voluntarios de la ERU, además de miembros Unidad de Mantenimiento Peatonal de la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón y el equipo de Barrios Vitales. Así mismo, a través del piloto se buscó observar el flujo peatonal por parte de personas en condición de discapacidad, teniendo en cuenta el deterioro y dimensiones de los andenes así como la falta de rampas y otros elementos de infraestructura que deberían permitir la accesibilidad en la zona. Con el objetivo de validar aspectos técnicos y de la apropiación por parte de la ciudadanía, fueron intervenidos los siguientes tramos: 1. CLL. 2 (entre KR. 11 A y 13), 2. KR. 13 (entre CLL. 2 y 3), 3. KR. 12 A (entre CLL. 3 y 3A) y CLL. 3 A (entre KR. 12 A y 13). Para ver los resultados y conclusiones del piloto de diagnóstico, ver el **Anexo 10**.

Figura 88. Tramos de implementación del Piloto en el barrio San Bernardo.



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM), 2021.

### Secretaría Distrital de Movilidad

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



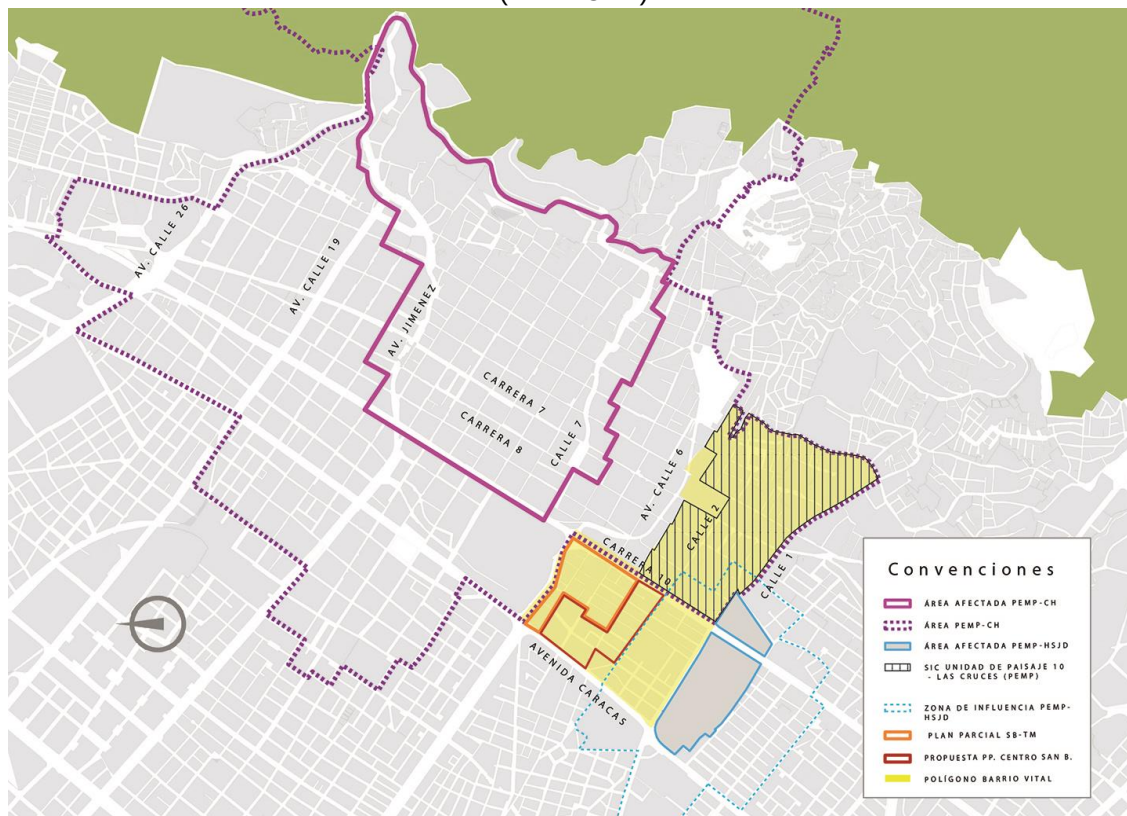
## 6.3 Recomendaciones y propuesta

El presente Documento Técnico de Soporte se concentra en el desarrollo del diseño conceptual y esquema básico para la intervención de Fase 3: Urbanismo táctico de la zona de Las Cruces y San Bernardo.

La composición y caracterización vial y de intersecciones; los distintos antecedentes de movilidad (siniestralidad, vías de circulación de flujos motorizados, volúmenes, velocidades; las actividades, prácticas urbanas en el espacio público y usos del suelo; el carácter patrimonial del Barrio Las Cruces (que integra distintas manifestaciones culturales materiales e inmateriales); el proceso de renovación urbana que actualmente está transformando el territorio del barrio San Bernardo; los distintos proyectos de infraestructura que derivan de dichos procesos de renovación y conservación, son los principales aspectos que permiten generar una propuesta base para el desarrollo de las fases de urbanismo táctico y obra civil. Así mismo, son determinantes para el proyecto los hallazgos de la lectura territorial de realidades de cada uno de los barrios, presentada en el capítulo 5. “Estrategia de Gestión Social y Participación Ciudadana”.

En línea con lo anterior y con distintas metodologías de urbanismo de proximidad internacionales, tomadas como referencia (SDM, 2021), se realizó un ejercicio de aplicación del esquema de Supermanzanas para la zona de los barrios Las Cruces y San Bernardo. Lo anterior es únicamente posible tomando en cuenta los diferentes procesos de transformación urbana que están teniendo lugar en cada uno de los barrios: Conservación como Unidad de Paisaje o Sector de Interés Cultural en el marco del PEMPCHB (Las Cruces) y Renovación Urbana (San Bernardo).

Figura 89. Planes en el área de estudio, incluyendo el SIC Unidad de Paisaje 10 - Las Cruces (PEMPCHB)

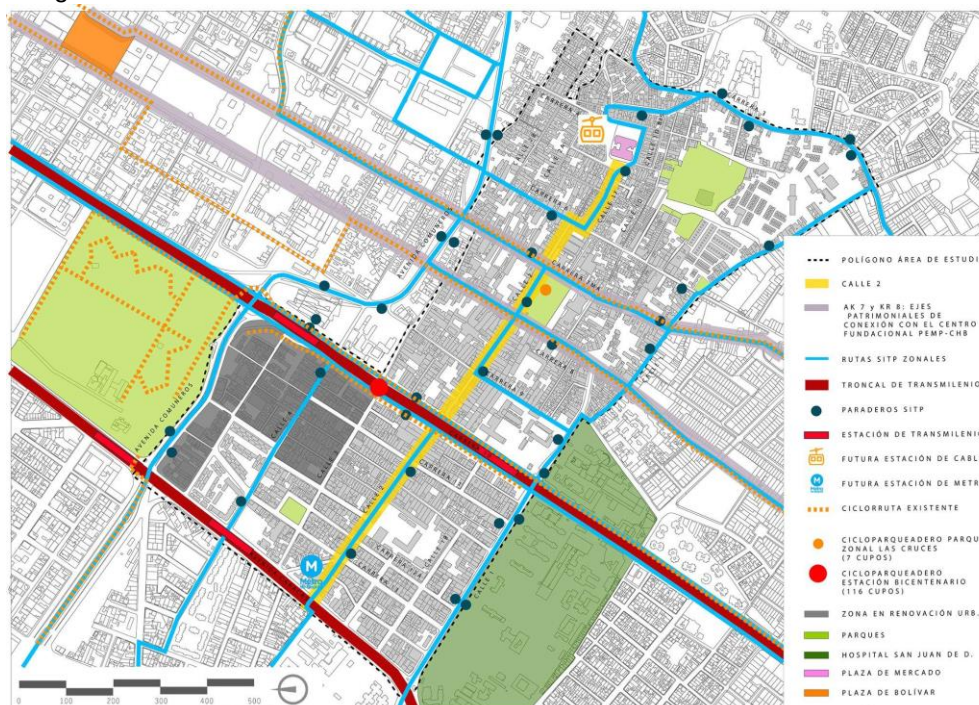


Fuente: Elaboración propia a partir de PEMPCHB, Plan Parcial San Bernardo - Tercer Milenio y PEMPCHSJD

Dicho lo anterior, es pertinente recordar que antes de que existiera la KR. Décima, ambos barrios constituían un mismo sector residencial y que fue con la construcción de la importante AV. (en la década de los años 40) que se dio la fragmentación de esta pieza urbana y de las áreas libres y jardines del Complejo Hospitalario San Juan de Dios. (Mejía Pavony, 2017)) Históricamente y tras la construcción de la AV. KR. Décima, ambos barrios han estado conectados en el sentido occidente-oriente por la CLL. 2 (y su continuidad en la Calle 1 F) que, en el desarrollo de la estrategia de Barrios Vitales en este sector, es considerada como la columna vertebral del proyecto, eje central y estructura con un alto potencial peatonal que conecta las dos piezas, no sólo entre sí sino con importantes ejes, proyectos de infraestructura y transporte público: Las troncales de TransMilenio de la Av. Caracas y de la misma AV. KR. Décima; la futura línea 1 de Metro en la misma Av. Caracas; la futura línea de Cable Aéreo de Santa Fe; las rutas de SITP y la ciclorrutas de la KR. 7, 8 y 10. Por otro lado, está conectado con los principales ejes considerados patrimoniales y

principal estructura en los sentidos norte-sur y sur norte que conectan el Centro Histórico de Bogotá y La Plaza de Bolívar con el resto de la ciudad.

Figura 90. Estructura de movilidad en el Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo

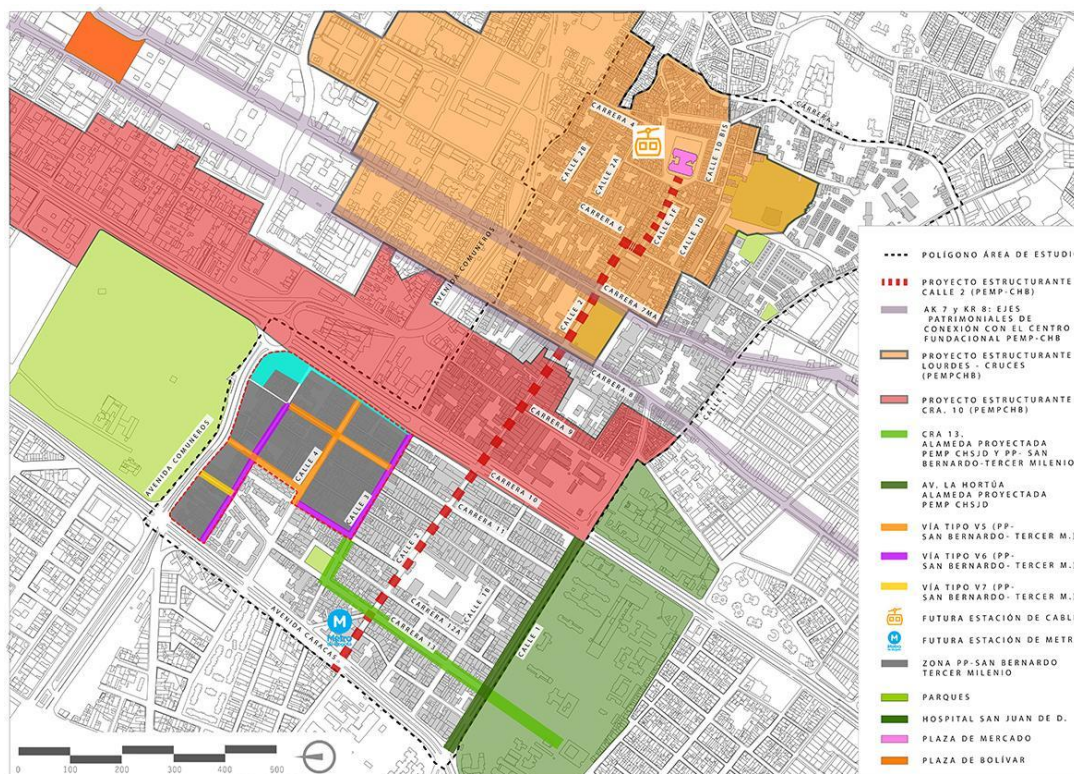


Fuente: Elaboración propia a partir del análisis territorial, (Barrios Vitales - SDM)

El polígono de intervención para esta zona y donde es aplicada la estrategia de Barrios Vitales siguiendo un esquema de Supermanzana, está sujeta a la generación de distintos proyectos estructurantes que hacen parte del PEMPCH (ver **Anexo 3**), el PPRU San Bernardo – Tercer Milenio (ver **Anexo 4**) y el PEMP del Complejo Hospitalario San Juan De Dios (ver Capítulo 3.3.4). No es posible concebir el esquema de supermanzana sin tener en consideración la transformación proyectada en el territorio, que implica la reconfiguración de algunos ejes viales y la generación de alamedas.



Figura 91. Proyectos estructurantes del PEMPCHB, el Plan Parcial San Bernardo - Tercer Milenio y el PEMPCHSJDD



Fuente: Elaboración propia a partir de la información de análisis, (Barrios Vitales - SDM)

De acuerdo con el análisis de aforos semaforicos, volúmenes, velocidades y líneas de deseo, así como las cartografías de vías de acceso y viajes de paso (ver capítulo 4.7 Vías de circulación de flujos motorizados y volúmenes), es posible identificar cuales son los sectores dentro de la zona de intervención con poco flujo vehicular y alto potencial peatonal. Como primera estrategia se propone la pacificación de dichos ejes y/o de las intersecciones que las conectan con los ejes de circulación y de mayor flujo vehicular, con el objetivo de que éstos queden agrupados en áreas que dejan de ser susceptibles de ser atravesados por viajes vehiculares de paso, atravesando el barrio a altas velocidades. El análisis de densidades, velocidades y el plano de carga demuestran que la CLL. 2 (entre AV. Caracas y KR. 6) y La CLL. 1F (entre KR. 6 y KR. 4) son susceptibles de ser pacificadas, dando más espacio para el flujo peatonal. Así mismo, lo demuestra el análisis de viajes de paso presentado en el mismo capítulo.

Se resalta que generar “islas” o zonas protegidas que no sean atravesadas por las vías de circulación es coherente con la jerarquización vial que hace parte del diagnóstico de la zona de intervención. Esto permite que sea posible acceder a

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

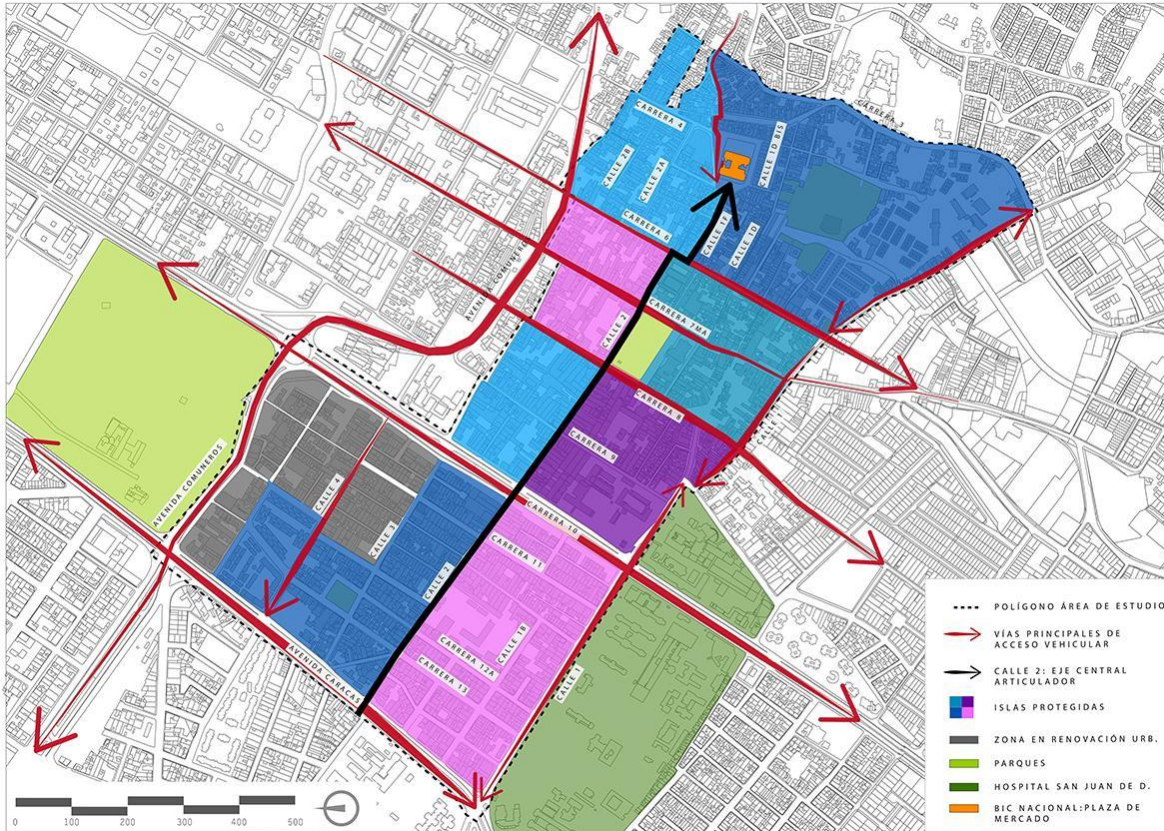
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195



cualquier parte del barrio a través del vehículo, pero que para hacerlo se deba recurrir a las vías de circulación, evitando que las calles del barrio se conviertan en un “atajo”.

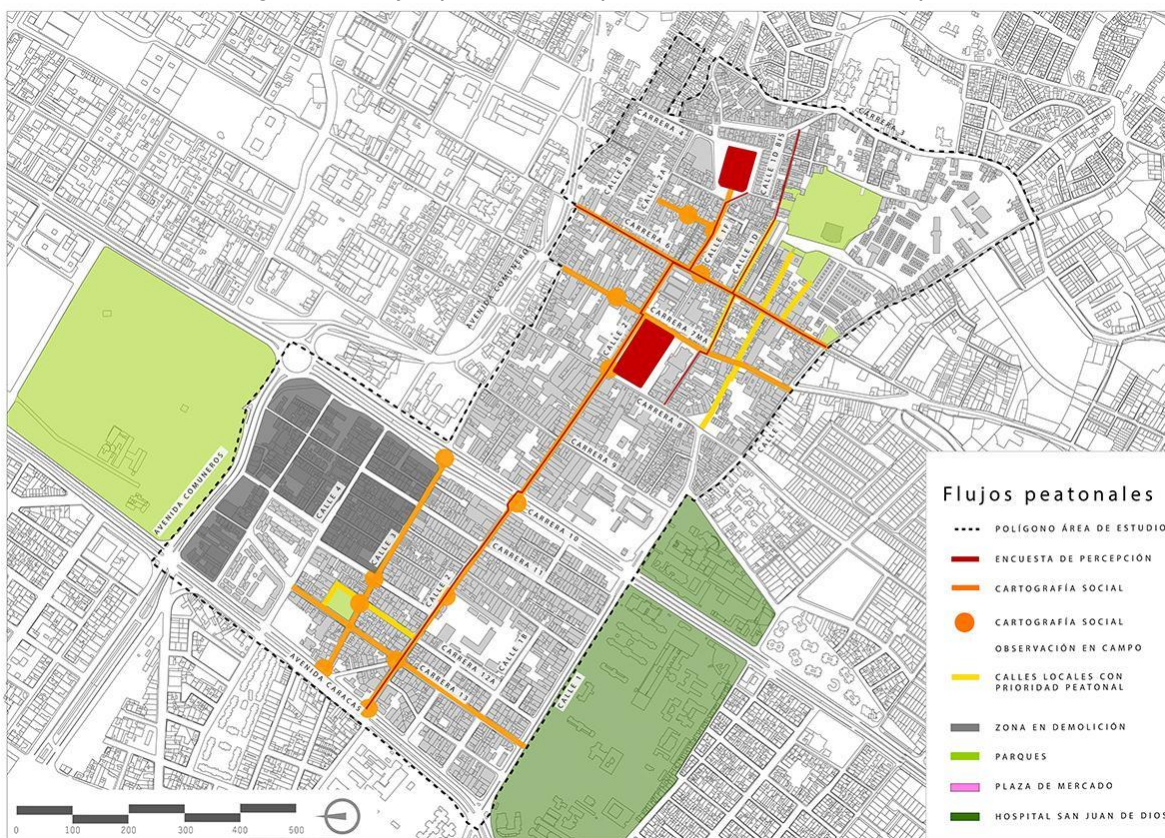
Figura 92. Zonas protegidas del Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales, SDM)

De acuerdo con lo anterior y en línea con la caracterización que hace parte del Diagnóstico, así como la Lectura Territorial de Realidades, se reitera que la CLL. 2 (y su continuidad en la CLL. 1F) funcione como la columna vertebral de la intervención que, al actuar como un eje pacificado protege del flujo vehicular a las distintas áreas protegidas o “islas” y cuyas intersecciones con los ejes perpendiculares (en el sentido norte-sur y viceversa) deben ser transformadas para dar mayores condiciones de seguridad vial a los peatones. Se destaca que, de acuerdo con el Diagnóstico y con la Lectura Territorial de Realidades, la mayor parte de flujos peatonales y de establecimientos comerciales en ambos barrios se concentran sobre este eje.

Figura 93. Flujos peatonales a partir de recorridos en campo

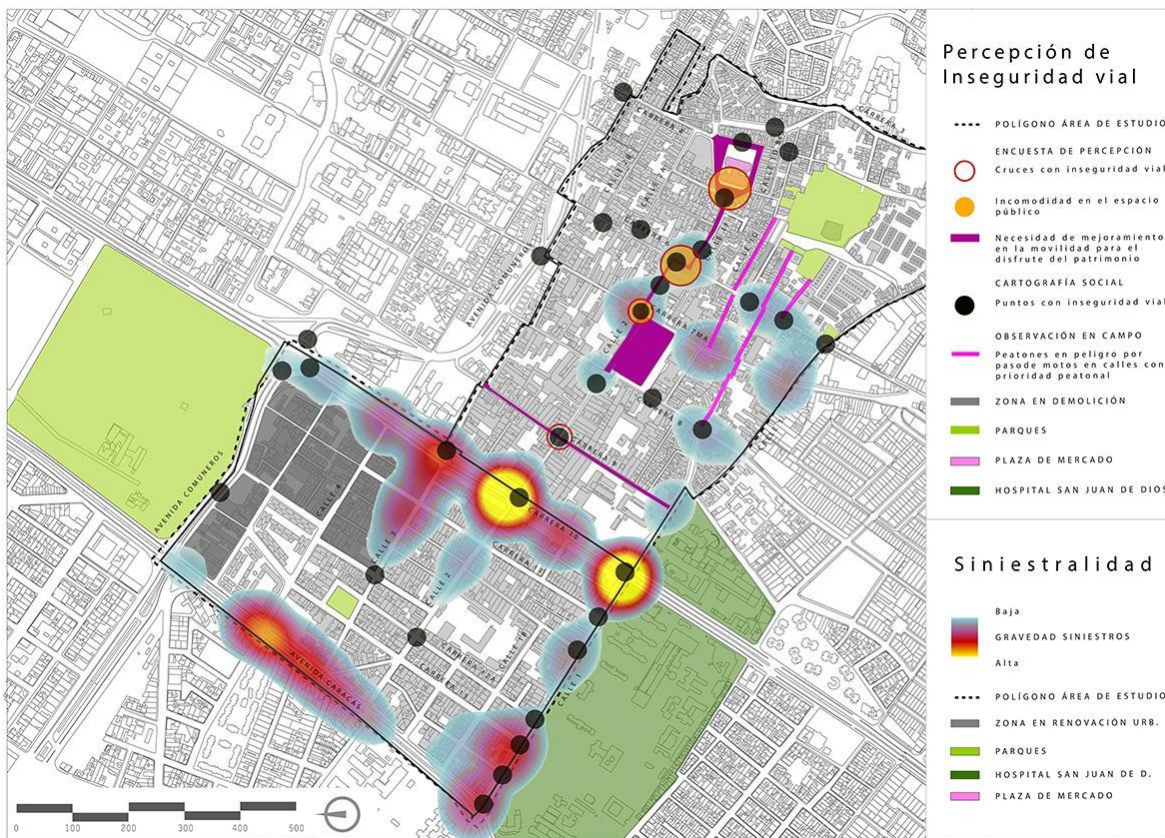


Fuente: Elaboración propia a partir de recorridos en campo (Barrios Vitales, SDM)

Se debe generar la reducción de velocidad de los vehículos que atraviesen los sectores protegidos hacia una construcción ubicada en su interior, mediante la intervención de intersecciones. Esto último, teniendo en cuenta los puntos con la mayor cantidad de siniestros viales y donde existe mayor percepción de inseguridad vial, de acuerdo con el Diagnóstico y la Lectura Territorial de Realidades.



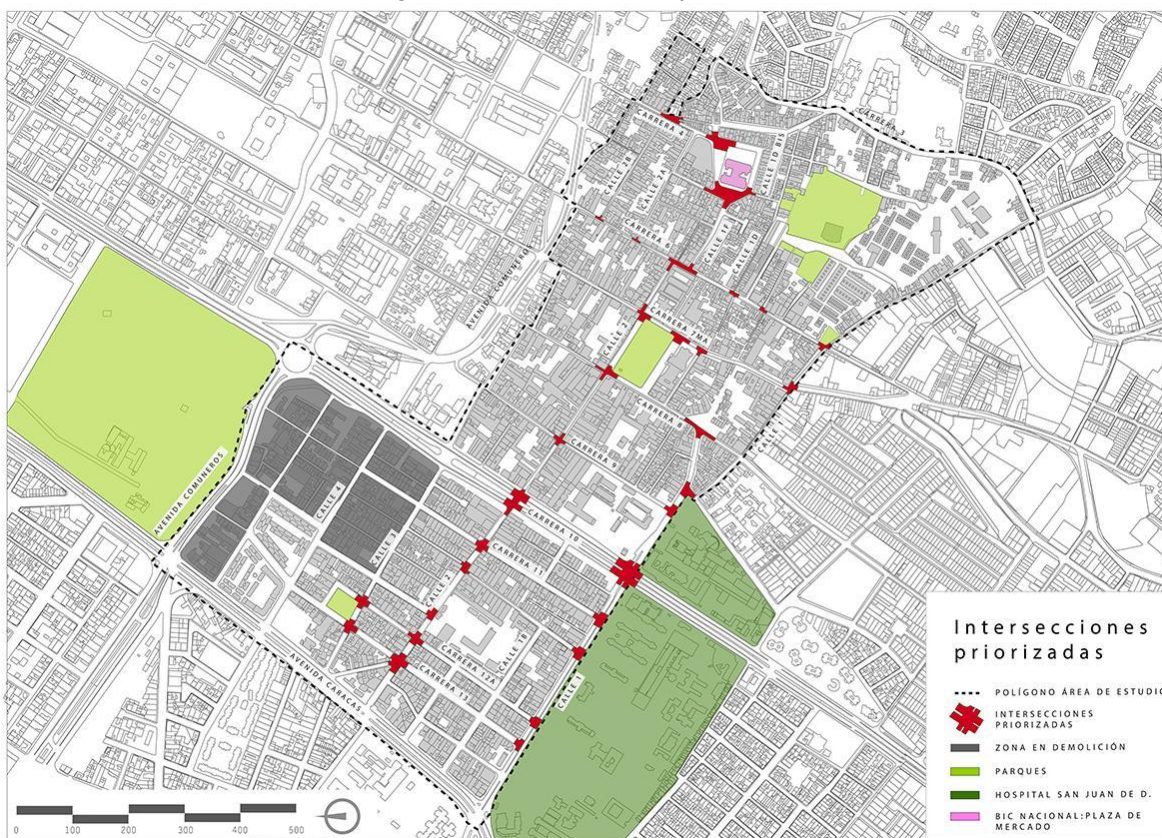
Figura 94. Inseguridad vial desde en análisis de siniestralidad y la percepción de la ciudadanía



Fuente: Elaboración propia a partir del análisis técnico y la Lectura Territorial de Realidades (Barrios Vitales, SDM)

De acuerdo con lo anterior se presenta cartografía con las intersecciones propuestas para ser intervenidas con medidas de pacificación (ampliación de andén, pasos seguros peatonales, entre otras), que garantizan la seguridad vial en la zona.

Figura 95. Intersecciones priorizadas

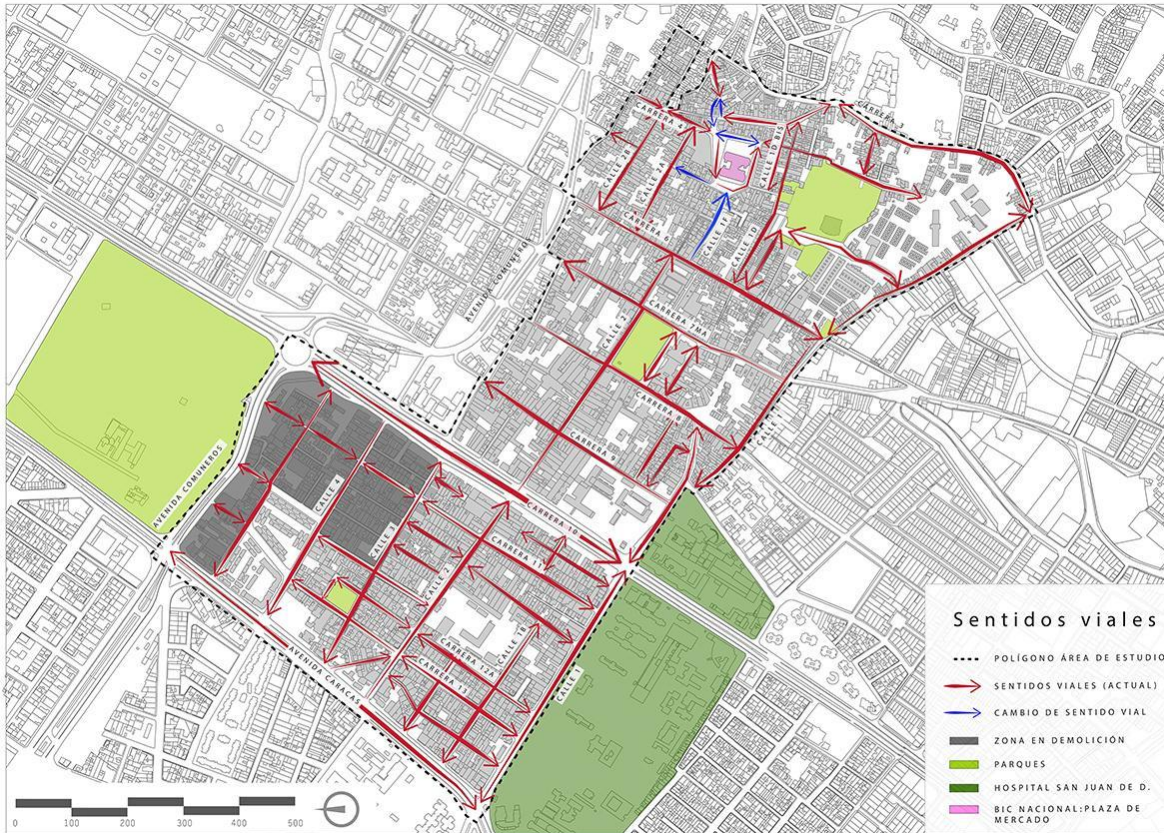


Fuente: Elaboración propia a partir del análisis técnico y la Lectura Territorial de Realidades (Barrios Vitales - SDM)

Como primera medida para evitar los viajes de paso al interior del barrio, se propone el cambio de sentido vial sobre la CLL. 1 F, dando continuidad al flujo vehicular proveniente de la CLL. 2 (desde la Av. Caracas y hasta la KR. 6 en el sentido occidente – oriente). De esa manera se redistribuye el flujo vehicular que atraviesa el barrio Las Cruces desde el oriente hasta la KR. 6, tomándola como atajo para ir hacia el sur del barrio.



Figura 96. Propuesta de cambios de sentido vial



Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales - SDM)

La intervención sobre la CLL. 2, es complementada con la transformación de las intersecciones señaladas anteriormente (garantizando la seguridad vial de los peatones) y de distintos ejes que tienen una importante vocación peatonal y que conectan peatonalmente lugares de encuentro identificados mediante los distintos recorridos en campo y la Lectura Territorial de Realidades. En el caso del barrio Las Cruces, se trata de: 1. Calles peatonales y/o con alto flujo peatonal, 2. Calles de escala local con poco flujo vehicular y donde hay prácticas naturales de permanencia de peatones y 3. Calles que conducen a y/o rodean importantes equipamientos urbanos (La Plaza de Mercado de Las Cruces, Parque de Las Cruces, Parque Tisquesusa y Polideportivo, Iglesia Nuestra Señora de Las Cruces, entre otros). En el caso del barrio San Bernardo, se propone la intervención de ejes que conectan igualmente importantes Hitos o Lugares de encuentro y que no se encuentran en zonas de demolición. En ambos casos la intervención se articula con los proyectos estructurantes planteados por el PEMPCHB y la transformación de ejes viales y espacios públicos propuestos por el PPRU San Bernardo – Tercer Milenio. Se resalta que, mediante los **Anexos 11, 12 y 13** de este documento es

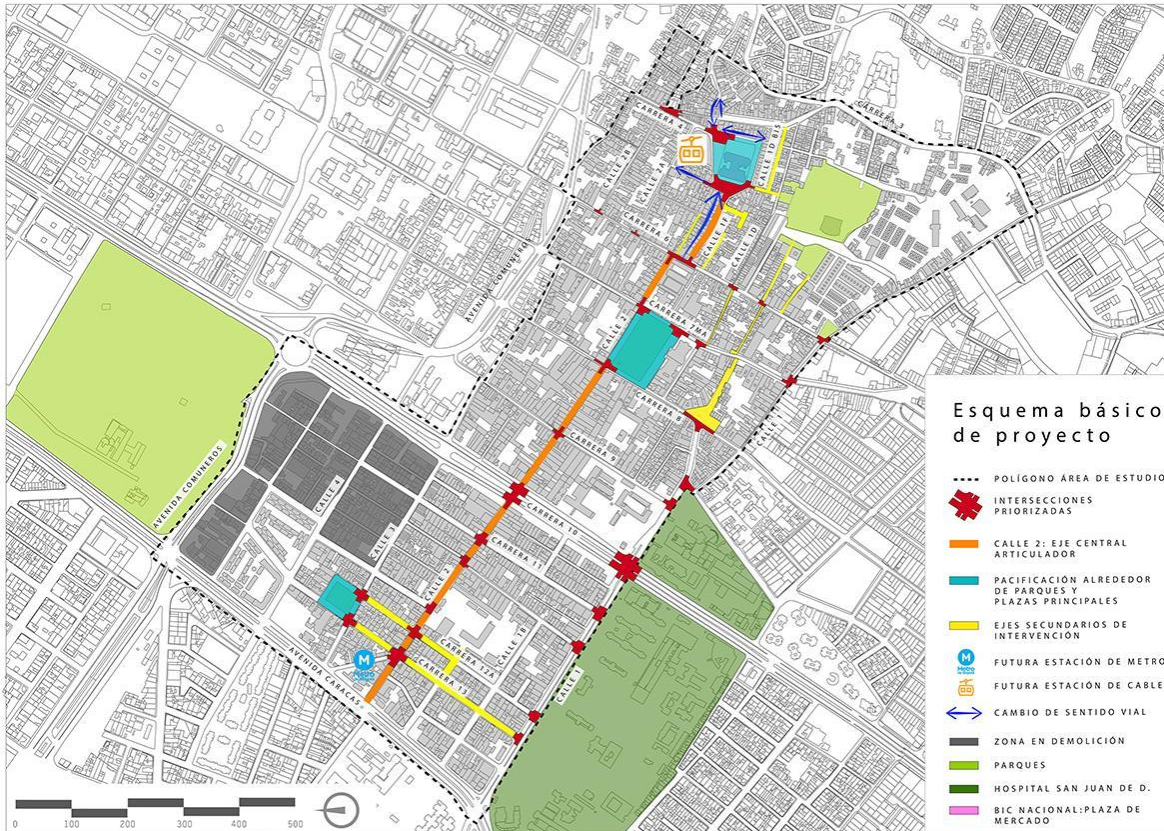
**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195



presentado el esquema básico de intervención en el Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo, incluyendo los distintos tipos de intervención presentados a continuación. Para ver en detalle la cartografía completa del esquema básico, revisar el **Anexo 11**. Para ver la simulación con radios de giro de la propuesta, ver el **Anexo 12**. Para ser el esquema básico desglosado por zonas ver el **Anexo 13**.

Figura 97. Esquema básico de proyecto. Ejes e intersecciones priorizados.

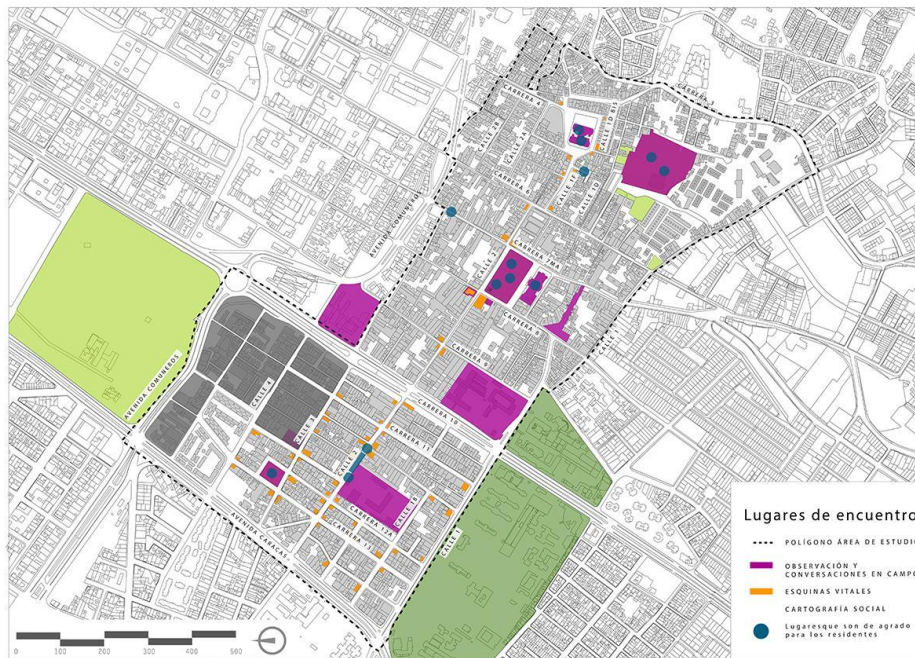


Fuente: Elaboración propia (Barrios Vitales, SDM)

Por último, se presentan los “Lugares de encuentro” y las “Zonas no frecuentadas” identificadas en la Lectura Territorial de Realidades. Lo anterior, para evidenciar la necesidad de generar con un plan de dinamización en la zona que complemente la intervención y que busque generar mejores condiciones de seguridad personal y nuevas formas de apropiación del espacio público. La resignificación del uso de la calle (el tercer objetivo de la estrategia) solo es posible teniendo en cuenta que la transformación en las dinámicas de movilidad se sobrepone a las dinámicas (deseadas y poco deseadas) que ya existen en el territorio.

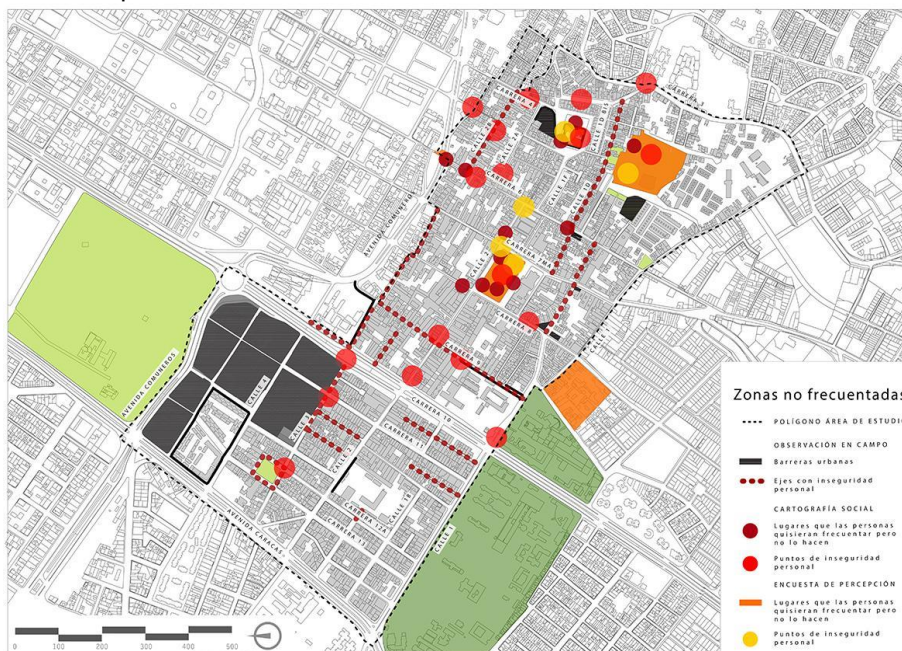


Figura 98. Principales lugares de encuentro en el Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo



Fuente: Elaboración propia a partir de observación, conversaciones en campo y cartografías sociales. (Barrios Vitales - SDM)

Figura 99. Principales zonas no frecuentadas en el Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo



Fuente: Elaboración propia a partir de la observación en campo, encuestas de percepción y cartografía social. (Barrios Vitales - SDM)

## 6.4 Esquema básico de intervención del Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo

La estrategia propone la transformación de los distintos ejes viales según las particularidades descritas en el diagnóstico y responde a la necesidad de proteger la malla vial local, redireccionando el flujo de vehículos que se dirigen a lugares específicos en el barrio hacia las “vías de circulación”.

Adicionalmente, la propuesta hace énfasis en que la malla vial local siga cumpliendo su función de proporcionar la accesibilidad a los predios y permitir el flujo de cortas distancias, pero existe una reducción de la velocidad máxima 10 km/h) y se da prioridad al flujo de peatones, generando mejores condiciones de caminabilidad y seguridad vial, promoviendo los modos sostenibles y resignificando los usos de la calle mediante la creación de lugares sobre ésta y las intersecciones viales.

El esquema básico del Barrio Vital está constituido a partir de distintos tipos de intervención en la Fase de Urbanismo Táctico:

1. **Ampliaciones de andén y/o chicanas:** Se proponen elementos continuos o intercalados que reducen el ancho de la calzada, generando espacios de flujo peatonal protegido, así como la reducción de velocidad en los vehículos motorizados.
2. **Intersecciones seguras:** Se busca generar pasos peatonales, acompañados (según el caso) de chicanas que reduzcan en la intersección el espacio de la calzada dedicado al tráfico motorizado. Pueden ir acompañadas de elementos de urbanismo táctico elevados y/o pintura en calzada, evidenciando el paso peatonal.
3. **Filtros modales:** Se busca la instalación de elementos de señalización, que afecten la continuidad de algunos vehículos motorizados, sin afectar el paso de vehículos no motorizados. (Aplica para el barrio Las Cruces, a los alrededores de la Plaza de Mercado)
4. **Zonas de parqueo en vía:** Se proponen franjas flexibles que permitan organizar el parqueo que actualmente invade andenes y carriles vehiculares.
5. **Zonas de carga y descarga:** Se propone la habilitación de zonas de carga y descarga, de acuerdo con la normativa en puntos específicos de la intervención.
6. **Cambios de sentido vial:** Se propone el cambio de sentidos viales para la reorganización del tráfico, liberando ejes con alto flujo peatonal y permitiendo la ampliación de andenes y la generación de zonas de carga/ descarga y



parqueo en vía. (Aplica para el barrio Las Cruces, a los alrededores de la Plaza de Mercado)

7. **Calles peatonales:** Se propone la intervención con pintura de calles clasificadas como “peatonales” en la malla vial. Lo anterior para generar mejores condiciones de conectividad peatonal entre la estructura peatonal existente y las nuevas intervenciones. Así mismo, para mitigar la inseguridad vial por el paso de motocicletas y para generar nuevas formas de apropiación que consoliden el tejido social y promuevan mayor percepción de seguridad vial y personal.
8. **Calles compartidas:** Se propone la intervención con pintura de calles de escala local con muy bajo flujo vehicular, al tratarse de perfiles viales estrechos, cerrados y/o con pocos accesos a predios. La intervención debe garantizar el acceso a predios, la gestión de la velocidad y la permanencia de peatones.
9. **Intervención en andenes:** Se propone la intervención con pintura en andenes como complemento a las intervenciones de ampliación de andén e intersecciones seguras. Lo anterior para generar mejores condiciones de conectividad peatonal entre la estructura peatonal existente y las nuevas intervenciones. Así mismo, para mitigar la inseguridad vial para generar nuevas formas de apropiación que consoliden el tejido social y promuevan mayor percepción de seguridad vial y personal.
10. **Intervención en escaleras:** Se propone la intervención con pintura en escaleras como complemento a las intervenciones de ampliación de andén e intersecciones seguras. Lo anterior para generar nuevas formas de apropiación que consoliden el tejido social, generen cohesión entre vecinos y promuevan mayor percepción de seguridad personal.

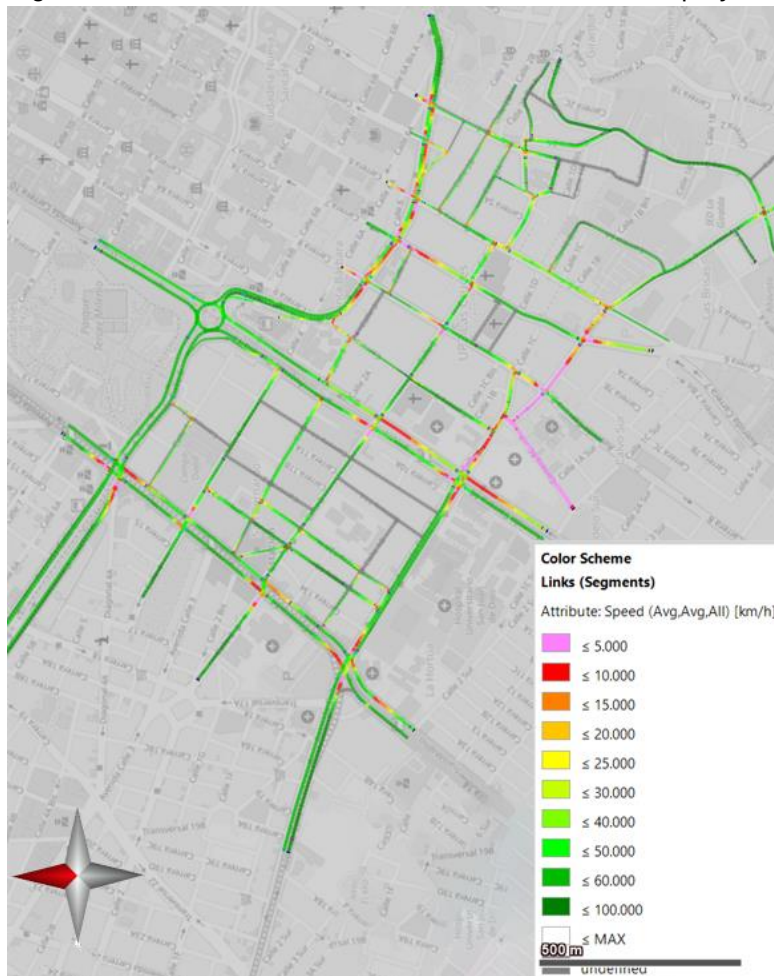
**Nota:** Se propone que la intervención en calles peatonales, andenes y escaleras sea desarrollada mediante la articulación interinstitucional con entidades y áreas que desarrollen proyectos de embellecimiento del espacio público a través de acciones de urbanismo táctico.

Mediante los **Anexos 11, 12 y 13** de este documento es presentado el esquema básico de intervención en el Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo, incluyendo los distintos tipos de intervención presentados anteriormente. Para ver en detalle la cartografía completa del esquema básico, revisar el **Anexo 11**. Para ver la simulación con radios de giro de la propuesta, ver el **Anexo 12**. Para ser el esquema básico desglosado por zonas ver el **Anexo 13**.

## 7.0 Modelación para el Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo

En la herramienta Vissim, se modeló la zona de Las Cruces - San Bernardo con las condiciones actuales de tráfico. Esto representa el escenario base sobre el cual se analizan los resultados de la simulación con el proyecto implementado. El modelo base se construyó a partir de 10 aforos realizados en agosto de 2021, en distintos puntos estratégicos del área de influencia del proyecto.

Figura 100. Condición de velocidad actual en el área del proyecto



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2022

La figura anterior presenta la condición de velocidad y densidad actual de la red en la zona de Las Cruces - San Bernardo. Por otro lado, la siguiente figura presenta la condición actual de densidad en la zona del proyecto.

**Secretaría Distrital de Movilidad**

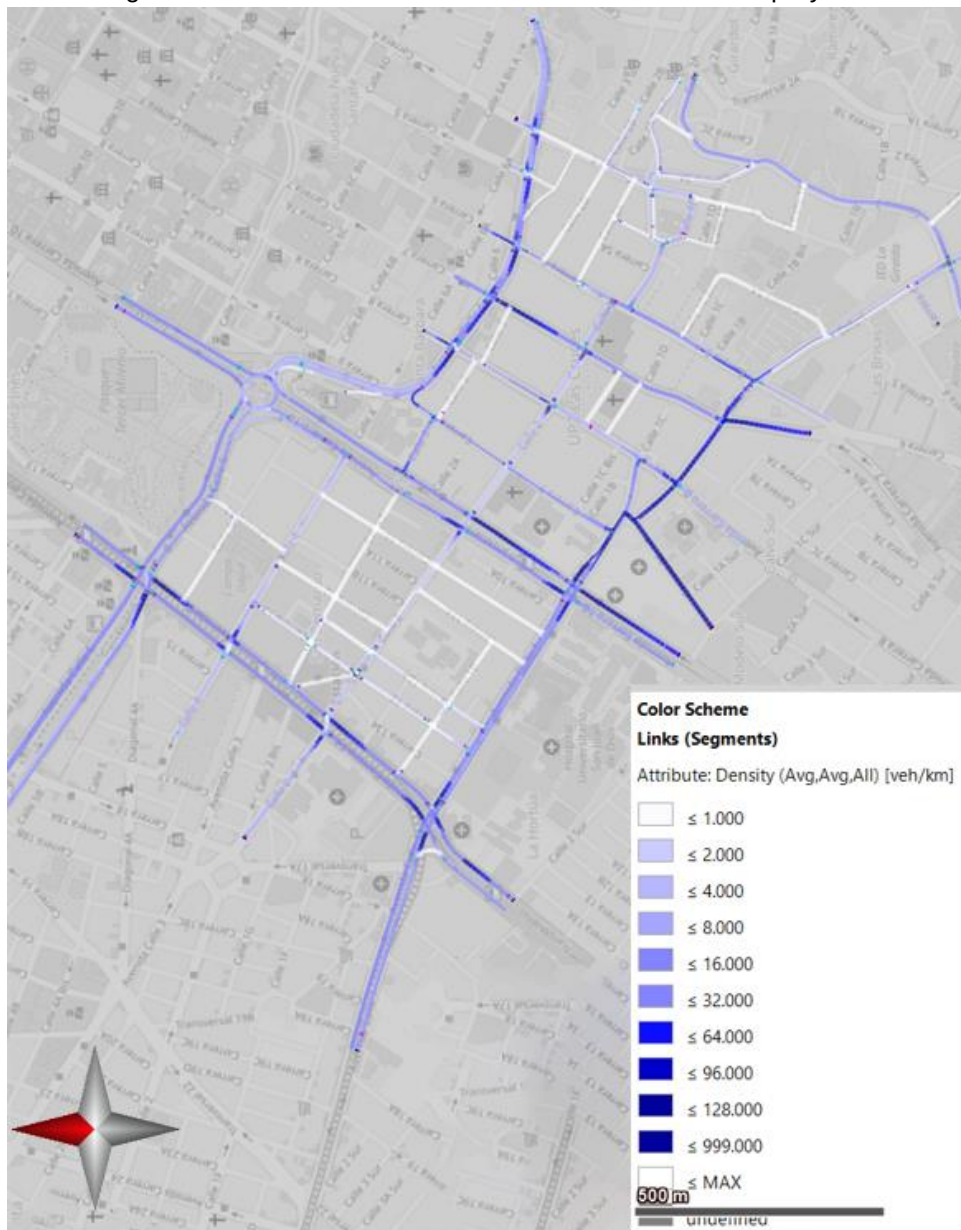
Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

Figura 101. Condición de densidad actual en el área del proyecto



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2022

Los corredores que presentan las velocidades más bajas se presentan en colores rosado y rojo. Por otro lado, los corredores en color verde son los que alcanzan mejores velocidades de vehículos al no existir congestión en estas vías.

A partir de este análisis se puede observar cómo los corredores que presentan menores velocidades y por ende mayor congestión, son el corredor de la KR10, la

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

KR7, la CI 6 y la CI 1 a la altura de la KR9. El resto de la red presenta velocidades aceptables a nivel de ciudad y poca congestión, debido a los volúmenes bajos que circulan por el sector. Específicamente los puntos de intervención del proyecto presentan volúmenes bajos, por lo que se espera que las medidas a implementar no tengan un efecto traumático en la movilidad de la zona.

Se procede entonces a construir un modelo con las medidas del proyecto antes mencionado, con el objetivo específico de comparar los indicadores de movilidad y evaluar las opciones.

Como primera evaluación se analizan algunos indicadores generales para toda la red como: la velocidad promedio de la red, la demora promedio por vehículo en la red, el volumen de vehículos y la demanda latente.

Tabla 13. Desempeño general de la Red

| DESEMPEÑO GENERAL DE LA RED |                            |                                                  |         |                 |
|-----------------------------|----------------------------|--------------------------------------------------|---------|-----------------|
| Escenarios                  | Indicador                  |                                                  |         |                 |
|                             | Velocidad de la red (km/h) | Demora promedio por Vehículo en la Red (seg/veh) | Volumen | Demanda Latente |
| Actual                      | 23.19                      | 120.0                                            | 16029   | 69.8            |
| Con Proyecto                | 23.32                      | 118.8                                            | 16047   | 79.6            |

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2022

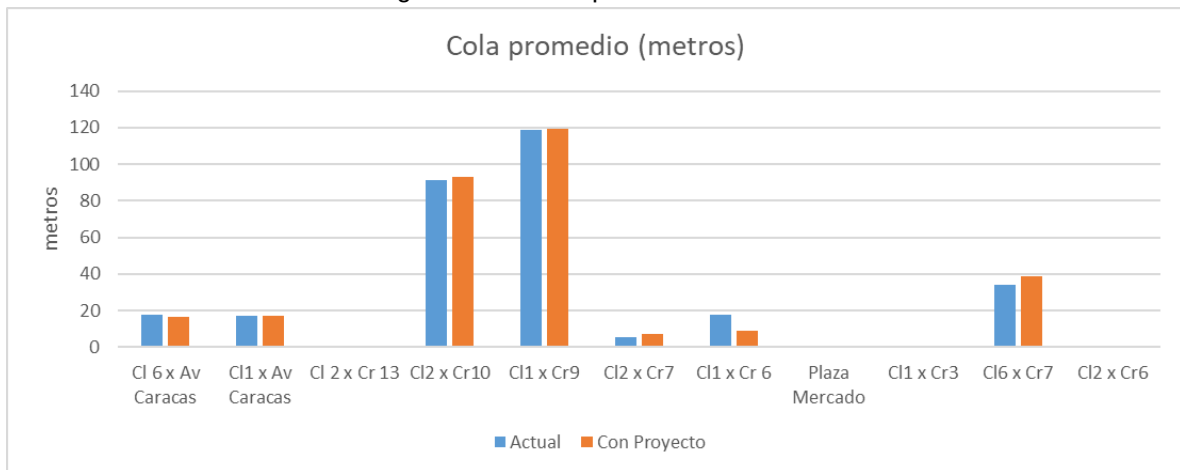
El ejercicio de modelación evidencia cambios mínimos en los indicadores generales por la implementación del proyecto. Se podría decir que los cambios en los indicadores son casi imperceptibles para los usuarios.

Una vez se realiza un análisis general de la red, se procede a evaluar indicadores en intersecciones puntuales de la red. Los puntos escogidos para evaluar son los mismos que se usaron para calibrar el modelo, y donde se realizaron los aforos.

El primer indicador que se compara es el correspondiente a las colas promedio y máximas, donde se puede ver que la implementación de las medidas no tiene mayor afectación en los puntos evaluados:

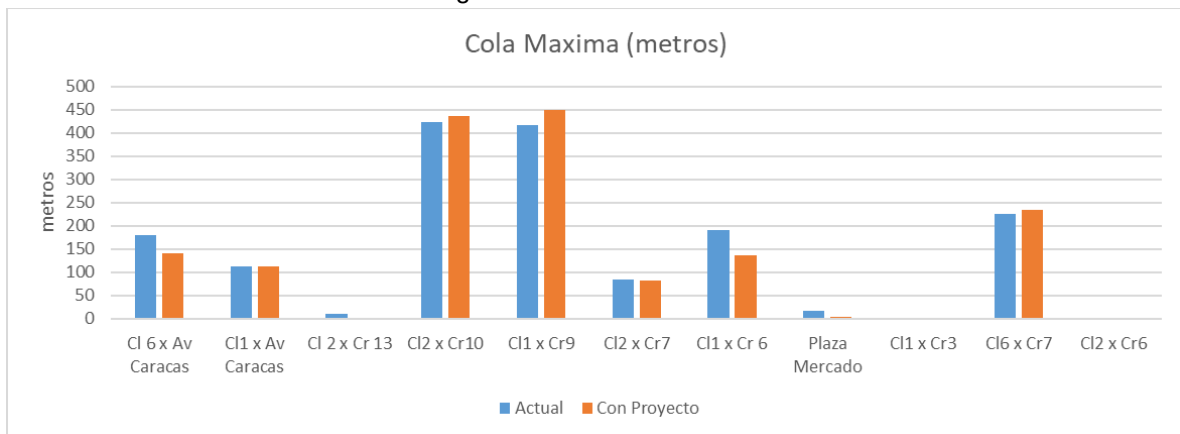


Figura 102. Colas promedio máximas



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2022

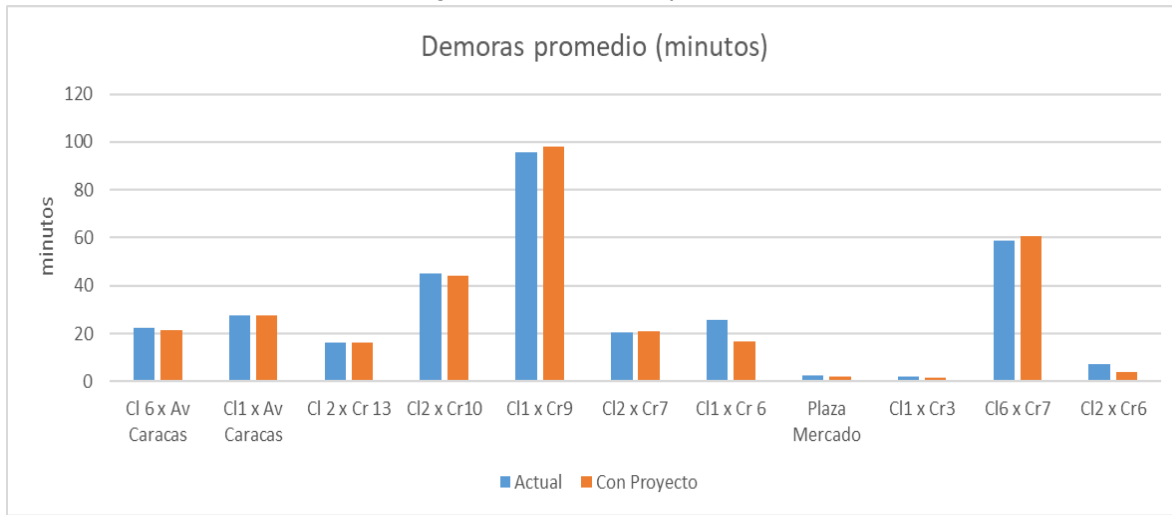
Figura 103. Colas máximas



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2022

Adicionalmente se obtienen los minutos de demora en las mismas intersecciones para los escenarios evaluados:

Figura 103. Demoras promedio



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2022

Se procede entonces a comparar el Nivel de Servicio (NdS) en estas intersecciones, indicador que se clasifica en una escala discreta que va desde la letra A hasta la letra F, donde un NdS A indica un entorno con velocidad a flujo libre óptima y baja congestión mientras que un NdS F indica restricciones y condiciones de congestión.

Tabla 14. Niveles de servicios (LOS)

| Nivel de Servicio (LOS) |        |              |
|-------------------------|--------|--------------|
| Interseccion            | ACTUAL | CON PROYECTO |
| Cl 6 x Av Caracas       | C      | C            |
| Cl 1 x Av Caracas       | C      | C            |
| Cl 2 x Cr 13            | B      | B            |
| Cl 2 x Cr 10            | D      | D            |
| Cl 1 x Cr 9             | F      | F            |
| Cl 2 x Cr 7             | C      | C            |
| Cl 1 x Cr 6             | C      | B            |
| Plaza Mercado           | A      | A            |
| Cl 1 x Cr 3             | A      | A            |
| Cl 6 x Cr 7             | E      | E            |
| Cl 2 x Cr 6             | A      | A            |

Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2022

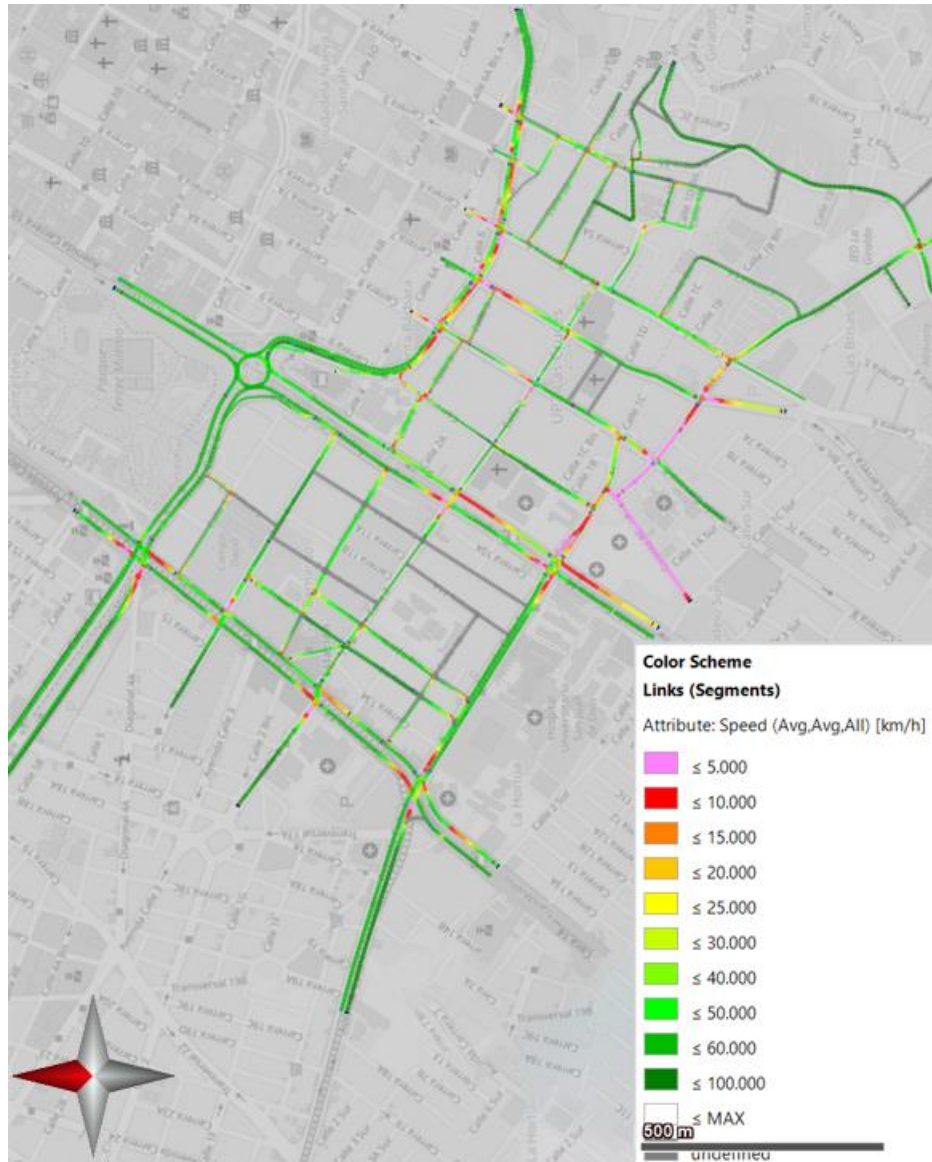
Los resultados evidencian que no existe una reducción significativa en la velocidad para el escenario con proyecto, de hecho una de las intersecciones incluso mejoró sus demoras y por ende su Nivel de Servicio. Como se puede ver en el mapa de

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
www.movilidadbogota.gov.co  
Información: Línea 195

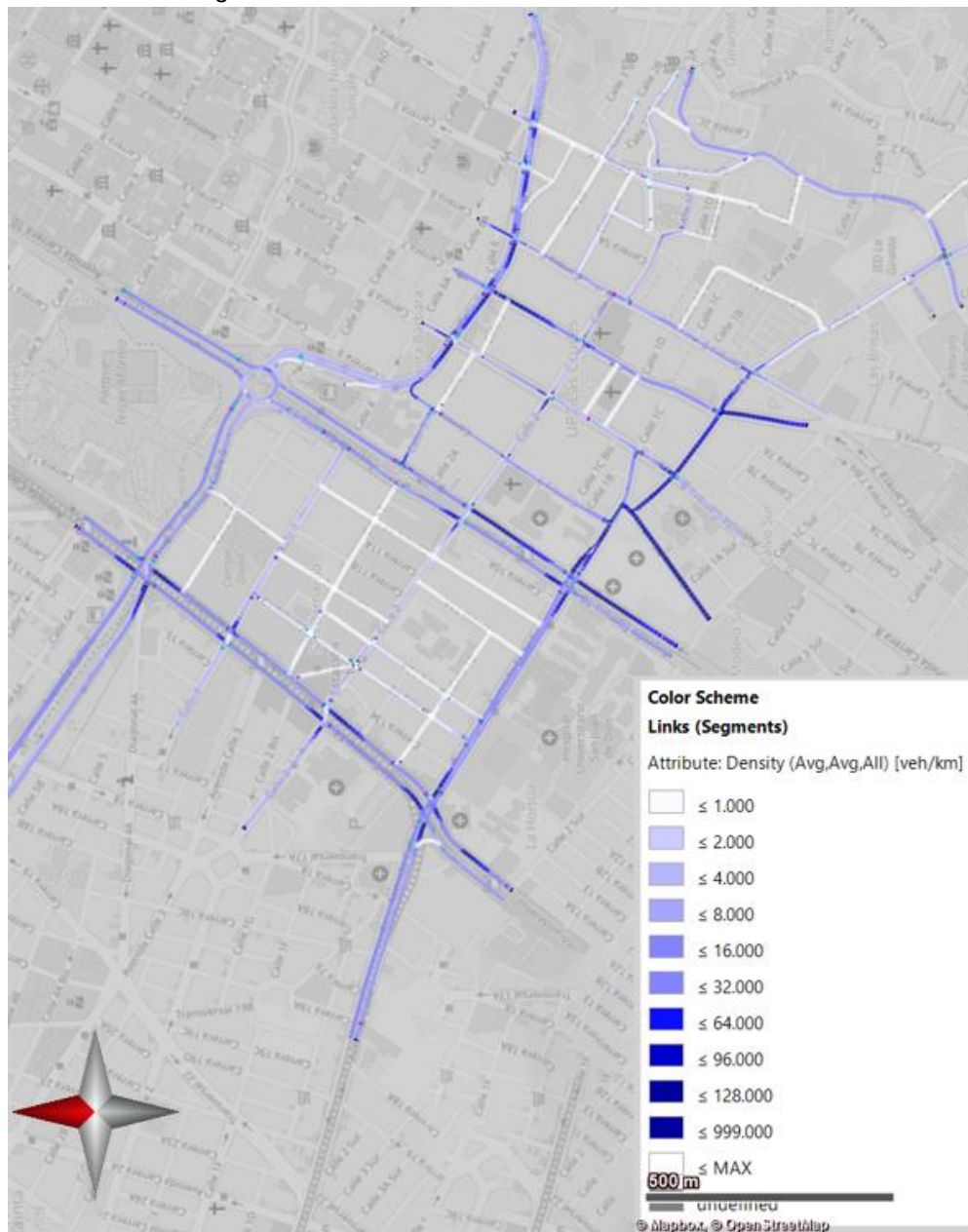
velocidad del escenario con proyecto, las velocidades son prácticamente iguales si se comparan con el escenario base.

Figura 105. Resultados de escenarios - Velocidades



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2022

Figura 106. Resultados de escenarios - Densidades



Fuente: Dirección de Inteligencia para la Movilidad - SDM, 2022

De acuerdo a la simulación, el proyecto no está generando un impacto negativo sobre la situación actual de tráfico. El modelo no presenta aumentos en los tiempos de viaje ni una disminución en la velocidad promedio de la mayoría de corredores. Esto puede ser, como se mencionó anteriormente, debido a que los puntos y corredores donde se están implementando las medidas, no manejan volúmenes

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
 Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
 Información: Línea 195



vehiculares altos, por lo que las afectaciones son mínimas para la movilidad del sector.

## 8.0 Recomendaciones adicionales

Anteriormente se presentó para un análisis técnico y participativo (Lectura Territorial de Realidades) y un Diagnóstico Concluyente, que permitieron la formulación de un esquema básico de proyecto para la intervención del Barrio Vital Las Cruces - San Bernardo.

En primer lugar, se recuerda que el esquema básico presentado en el capítulo anterior es una base de diseño sujeta a cambios, que debe ser estudiada con los profesionales de las distintas áreas técnicas de la SDM hasta su idoneidad y óptimo funcionamiento. Así mismo, el esquema de diseño retroalimentado por las áreas técnicas será socializado con la ciudadanía y retroalimentado en distintos talleres de diseño participativo.

Por otro lado, es indispensable que la implementación de la intervención de urbanismo táctico y los distintos cambios en la circulación vehicular cuenten con un proceso de socialización grueso y que se contemple una vertiente de comunicaciones a la ciudadanía y los usuarios de manera gradual. La implementación del proyecto debe ser acompañada por espacios de encuentro ciudadano para corroborar el funcionamiento de la intervención y recoger las inquietudes de la ciudadanía.

Para garantizar la apropiación de las nuevas zonas peatonales, se debe dar acompañamiento institucional mediante un Plan de Dinamización integral, que atienda las necesidades y acciones propuestas por la ciudadanía y por los mismos profesionales de las distintas entidades durante los talleres de la fase de Diseño Participativo.

Además, se deberá plantear un Plan de Sostenibilidad del proyecto que garantice su mantenimiento y que propicie la apropiación por parte de la ciudadanía. Para llevar a cabo todo lo anterior se debe generar una articulación interinstitucional en la que las áreas de las distintas entidades aliadas. Se destaca la necesidad de que el proyecto esté acompañado, especialmente de un plan que permita generar no sólo mayor seguridad vial, sino también personal. Así mismo, se debe generar una estrategia que permita atender las problemáticas de habitabilidad en calle y contaminación por un mal manejo de basuras. La implementación de un plan de reciclaje en la zona es indispensable. Así mismo, se debe evaluar con detenimiento qué tipo de mobiliario urbano debe acompañar la implementación en la fase de

urbanismo táctico, teniendo en cuenta las problemáticas mencionadas anteriormente (mal manejo de basuras, habitabilidad en calle, percepción de inseguridad personal).

En general, la intervención debe garantizar la mitigación del impacto de siniestros viales, buenas condiciones de seguridad vial y la accesibilidad universal, para lo cual se deberá contemplar que la zonas de pintura en calzada cuenten con elementos como rampas, vados peatonales, entre otros. También se debe responder con el diseño a las necesidades de movilidad de una población heterogénea, compuesta por grupos migrantes, niños y niñas, adultos mayores y mujeres dedicadas al cuidado.

Adicionalmente, es relevante (para la óptima adopción del proyecto por parte de la ciudadanía) que se realice un seguimiento a la estrategia Pactando, liderado por la Subdirección de Promoción de la Participación del IDPAC que se establece a través de la gestión social. Así, se sugiere que el acompañamiento a la ciudadanía sea un proceso continuo a través de la implementación del proyecto en sus diferentes fases, con la finalidad de empoderar a la ciudadanía y generar el sentido de pertenencia que se busca a través de Barrios Vitales.

## 9.0 Anexos

El presente documento cuenta con los siguientes anexos, que se encuentran disponibles para descarga en el siguiente link:

[https://drive.google.com/drive/folders/1xPXDBL431w\\_47AnOsUFITUd4tRabVeqY](https://drive.google.com/drive/folders/1xPXDBL431w_47AnOsUFITUd4tRabVeqY)

Anexo 1: Patrimonios Integrados en el marco del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá (PEMPCHB)

Anexo 2: Sectores Normativos en el espacio público en el marco del PEMPCBH

Anexo 3: Estado actual de la red de Transporte Público

Anexo 4: Concepto técnico para la habilitación de estacionamiento en vía

Anexo 5: Estado actual de la red de semaforización

Anexo 6: Proyectos estructurantes del PEMPCBH

Anexo 7: Proyectos de infraestructura del Plan Parcial de Renovación Urbana San Bernardo - Tercer Milenio

Anexo 8: Metodología de Gestión Social y Participación Ciudadana

**Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35

Teléfono: (1) 364 9400

[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)

Información: Línea 195

Anexo 9: Patrimonio Cultural Inmaterial

Anexo 10: Pilotos de Diagnóstico, análisis comparativo de encuestas de percepción aplicadas antes y durante el Piloto de Diagnóstico y metodología PSPL

Anexo 11: Cartografía del esquema básico de diseño del Barrio Vital Las Cruces San Bernardo

Anexo 12: Radios de giro en el Esquema básico de diseño del Barrio Vital Las Cruces San Bernardo

Anexo 13: Esquema básico de diseño del Barrio Vital Las Cruces San Bernardo

## **10. Bibliografía**

Documento Técnico de Soporte y definición de criterios para la estrategia de Barrios Vitales. Secretaría Distrital de Movilidad, 2021

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2004). Decreto 190 de 2004 - Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Capital en perspectiva regional. 1–420.

Libro II del Documento Técnico de Soporte del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá. Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021.

Documento Resumen del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021

Decreto Distrital 319 de 2006: Plan Maestro de Movilidad (PMM). Alcaldía Mayor de Bogotá, 2006

Ley 1083 de 2006: Normas sobre Planeación Urbana Sostenible. Congreso de Colombia.  
Decreto 813 de 2017: Plan Distrital de Seguridad Vial y de Motociclista, 2017 – 2026. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Encuesta de Movilidad. Secretaría Distrital de Movilidad, 2019

Ley 1185 de 2008: Ley General de Cultura. Ministerio de Cultura Nacional.

Resolución 0088 del 2021: Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá. Ministerio de Cultura Nacional.

Documento Síntesis del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2021

### **Secretaría Distrital de Movilidad**

Calle 13 # 37 - 35  
Teléfono: (1) 364 9400  
[www.movilidadbogota.gov.co](http://www.movilidadbogota.gov.co)  
Información: Línea 195

Documento Técnico de Soporte de Diagnóstico (Tomo 1) del Plan Especial de Manejo y Protección del Centro Histórico de Bogotá. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2022

Documento Técnico de Soporte para la Activación de Entornos Patrimoniales. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2022

Cartilla de Norma Urbana Patrimonial. Instituto Distrital de Patrimonio Cultural, 2022

Documento Técnico de Soporte Propuesta Integral no convencional para mejorar la seguridad vial sobre la Avenida Fernando Mazuera (AK 10) entre Avenidas de la Hortúa (AC 1) y Ciudad de Lina (AC 19), 2022

Resolución 508 de 2019: Plan Parcial de Renovación Urbana San Bernardo – Tercer Milenio. Alcaldía Mayor de Bogotá.

Documento Técnico de Soporte de Formulación del Plan Parcial de Renovación Urbana San Bernardo – Tercer Milenio, Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, 2019.

Estudio de Demanda para el Plan Parcial de Renovación Urbana San Bernardo – Tercer Milenio. Empresa de Renovación y Desarrollo Urbano de Bogotá, 2019

Resolución 955 de 2016: Plan Especial de Manejo y Protección del Complejo Hospitalario San Juan de Dios (PEMP-CHSJD). Ministerio de Cultura Nacional.

Censo Nacional de Población y Vivienda. DANE, 2018

Febres Cordero, Daniel. La Alcaldía de Bogotá se la juega por el cable aéreo del Centro Histórico. Alcaldía Mayor de Bogotá, 2021. Extraído de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/gobierno/alcaldia-de-bogota-se-la-juega-por-el-cable-aereo-del-centro-historico>

Luis Carlos Colón Llamas y Germán Mejía Pavony, 2019, Atlas Histórico de Barrios de Bogotá 1884 – 1954, Instituto Distrital de Patrimonio Cultural