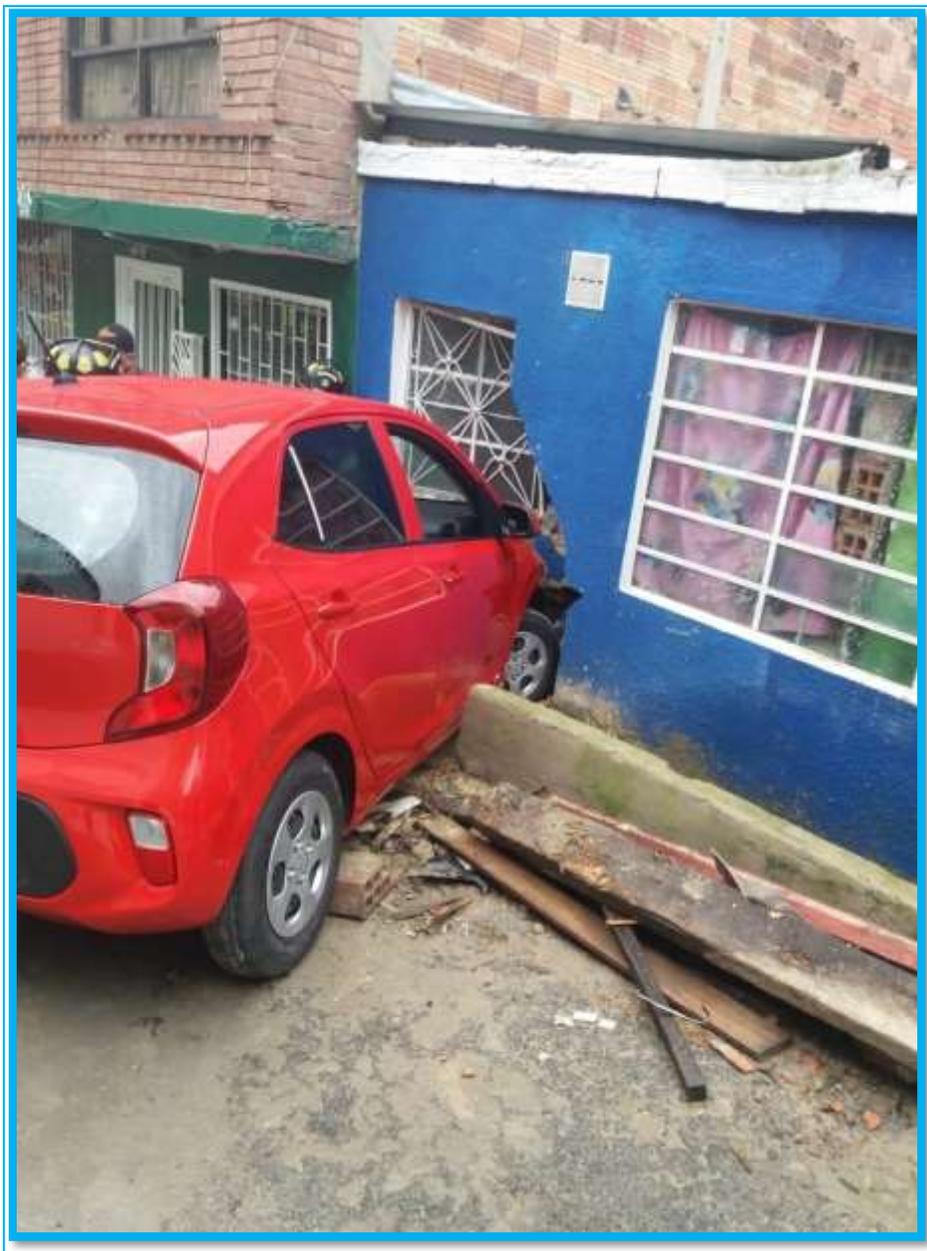


## 1.6 Caracterización General del Escenario de Riesgo por Siniestros Viales



### FORMULARIO 1. DESCRIPCIÓN DE SITUACIONES DE DESASTRE O EMERGENCIA ANTECEDENTES

#### SITUACIÓN No. 1

Accidente de tránsito barrio Santa Inés



De acuerdo al reporte dado por la Central de Comunicaciones del IDIGER, en el predio de la Calle 27ª Sur 5- 24 Este barrio Santa Inés de la localidad 4, se presentó un choque de bus del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP contra la parte frontal de una vivienda de tres (3) niveles, en el primer nivel existen dos locales comerciales, los niveles superiores son residenciales. El choque desprende el mampuesto de la mocheta de la puerta tipo persiana de uno de los locales. No hay afectación estructural, por tal razón no hay recomendación frente a evacuación de la vivienda, adicionalmente se ocasiona el desplome de un poste de energía.

**1.1. Fecha:** 13 de Enero de 2017

**1.2. Fenómeno(s) asociado con la situación:**

Daño en vivienda pero no estructural, daño de poste que pierde verticalidad, fuga de combustible que no genera incendio.

**1.3. Factores que favorecieron la ocurrencia del fenómeno:**

Presuntas fallas mecánicas y falta de pericia del conductor.

**1.4. Actores involucrados en las causas del fenómeno:**

El operador del vehículo se identifica como Albert David Barrera Celis, vinculado al Concesionario Masivo Capital, Empresa Masivo Capital y Entidades Gubernamentales.

**1.5. Daños y pérdidas presentadas:**

**En las personas:**

Se presentan dos personas Adultas fallecidas y 32 adultos y 3 Niños lesionados

**En bienes materiales particulares:** Perdida total del vehículo, daño de la parte frontal de la vivienda y desplome de poste de energía

**En bienes materiales colectivos:** Corte de la Energía en el sector por dos horas aproximadamente.

**En bienes de producción:** Cierre de dos establecimientos comerciales por 5 horas

**En bienes ambientales:** NA

**1.6. Factores que en este caso favorecieron la ocurrencia de los daños:**

Pendiente pronunciada de la vía

**1.7. Crisis social ocurrida:**

Remisión inmediata de lesionados a Centros de Salud más cercanos.

**1.8. Desempeño institucional en la respuesta:**

Bomberos, Policía de Tránsito, IDIGER, Salud, Alcaldía Local de San Cristóbal, Secretaria Distrital de Movilidad, TransMilenio, CODENSA y Criminalística hicieron presencia inmediata para dar respuesta a la Emergencia.

**1.9. Impacto cultural derivado:** Desconfianza de la comunidad hacia las Entidades que hacen parte del sector de Movilidad y Alcaldía Local de San Cristóbal.

<b>FORMULARIO 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR SINIESTROS VIALES</b>	
<b>2.1. CONDICIÓN DE AMENAZA</b>	
<b>2.1.1. Descripción del fenómeno amenazante:</b> Topografía de la Localidad, estado de las vías y falta de señalización.	
<b>2.1.2. Identificación de causas del fenómeno amenazante:</b> No respeto a las señales de tránsito, violación a las normas de tránsito, imprudencia de los actores viales, falta de pericia de algunos conductores, falta de entrenamiento de conductores de vehículo motorizado y no motorizado, falta de mantenimiento preventivo en vehículos.	
<b>2.1.3. Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza:</b> Facilidad en la adquisición de vehículos y motos, fenómenos ambientales (caída de árboles, remoción en masa, derrumbes, lluvias, etc.), falta de controles de las autoridades de tránsito, facilidad en la entrega de licencias de conducción, falta de arreglo y mantenimiento de vías, falta de señalización.	
<b>2.1.4. Identificación de actores significativos en la condición de amenaza:</b> Empresas de Transporte, Policía de Tránsito y Entidades gubernamentales.	
<b>2.2. ELEMENTOS EXPUESTOS Y SU VULNERABILIDAD</b>	
<b>2.2.1. Identificación general:</b>	
<p><b>a) Incidencia de la localización:</b> La localidad se ubica en la parte sur oriental de la Ciudad, gran parte de la localidad esta sobre los cerros orientales con pendientes entre 20° y 30°, las calles son empinadas y existen varias zonas con alto riesgo de deslizamiento.</p> <p><b>b) Incidencia de la resistencia:</b> N/A</p> <p><b>c) Incidencia de las condiciones socio-económica de la población expuesta:</b> En la localidad predomina el estrato I y II, por lo cual las personas tienen bajos ingresos económicos, lo que dificulta una rápida recuperación material en caso de siniestro o catástrofe.</p> <p><b>d) Incidencia de las prácticas culturales:</b> Las personas no tienen una cultura de autocuidado, realizan prácticas peligrosas como conducir en vehículos a alta velocidad por pendientes, los peatones circulan por las vías vehiculares sin precaución, estacionan vehículos sobre andenes y vías principales, no realizan los mantenimientos preventivos a vehículos, no hay respeto de las señales de tránsito y por lo general los ciudadanos exigen sus derechos pero no ejercen sus deberes, hay una cultura de ser el más "vivo" sin pensar en las otras personas.</p>	
<b>2.2.2. Población y vivienda:</b> La localidad se conforma de 211 barrios de los cuales 166 se encuentran legalizados, 40 no legalizados y 5 en proceso de legalización, estas condiciones de ilegalidad ocasionan que la población no cuente con servicios públicos básicos como acueducto, alcantarillado, recolección de basuras y energía, además sus vías de acceso no son adecuadas y generalmente están ubicados en zonas de alto riesgo por remoción de masa y riesgo de inundación al ubicarse en la ronda de las quebradas. El 25% de barrios son urbanizaciones y el 15% de los apartamentos pertenecen a los estratos 2 y 3 <sup>29</sup> .	
<b>Dinámica Poblacional:</b> La UPZ 20 de julio es la más poblada, sin embargo, es una de las más pequeñas, sin embargo, por su dinámica comercial aloja un gran número de personas quienes han encontrado en el comercio formal e informal, una forma de mejorar sus ingresos. La UPZ La Gloria es la segunda que concentra población con mayor énfasis mujeres, la UPZ San Blas es la tercera	

<sup>29</sup> Secretaria Distrital de Salud. Diagnostico Local con Participación Social 2010. Pág. 55

**FORMULARIO 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR SINIESTROS VIALES**

Que concentra población, la cuarta son Los Libertadores, y por último está la UPZ sosiego con una menor proporción de población.

Así mismo La UPZ con mayor densidad de niños y niñas, adultos y adultas y personas mayores es el 20 de Julio, y la de jóvenes (40%) La Gloria. y la que menor población concentra de acuerdo a etapa del ciclo vital es: Infancia UPZ Libertadores (3.6%), juventud UPZ Sosiego (3.6%) y en adultez y personas mayores la UPZ Libertadores con 13.5% y 12.9% respectivamente.

Se encuentra mayor densidad poblacional en el territorio de gestión social integral 20 de Julio con un porcentaje de 36% a pesar de ser más pequeño en hectáreas, le sigue el territorio cerros sur, continua el territorio Chiguaza, cerros norte y el territorio con menor población es Entrenubes 10.3%. Con relación a las etapas del ciclo vital la mayor proporción es la población adulta, joven, infantil y de persona mayor respectivamente. El total de población es de 410.148 aproximadamente.

La probabilidad de ocurrencia de accidentes aumenta los fines de semana y en las festividades como son día de la madre, día del padre, amor y amistad, entre otras, el índice de accidentalidad en época decembrina incrementa siendo difícil estimar la afectación de los mismos, dado que, dependiendo de las características, estos han variado.

**2.2.3. Infraestructura y bienes económicos y de producción, públicos y privados:**

Dadas las condiciones del sector, se observa incremento del trabajo informal en ventas y labor por jornada contratada como en restaurantes, cafeterías y ventas de comida rápida con contratos por fines de semana. Las mujeres se dedican principalmente a actividades relacionadas con la elaboración de productos alimenticios y servicios generales mientras que en los hombres prevalece el desarrollo de oficios como carpintería, mecánica, reciclaje y labores de tipo industrial. Para este territorio se observa en las UTIS intervenidas como al interior de las viviendas se comparte el uso productivo con el habitacional, implicando espacios de trabajo inadecuados.

Según Informe de la CCB, la localidad de San Cristóbal cuenta con una estructura empresarial concentrada con el 74%, en el sector de los servicios; el 18%, la industria y el 7%, la construcción. En el mercado local, la mayor participación de los servicios se explica por el comercio con el 43% de las empresas, eje de la economía local. En menor medida están con el 10% las empresas de hoteles y restaurantes; el 8%, la actividad de transporte, almacenamiento y telecomunicaciones y el 5%, otras actividades de servicios comunitarios y sociales.

Según el tamaño de las empresas, se puede afirmar que San Cristóbal es una localidad de micro empresarios y la representación de grandes empresas es mínima, la mayoría de las empresas de San Cristóbal se localiza geográficamente en la parte occidental de la localidad, cerca de sus avenidas principales. Los barrios que se destacaron por su concentración empresarial son: Veinte de Julio, La Victoria, La Gloria, Las Guacamayas, Bello Horizonte, Sosiego, San Cristóbal, San Martín sur y Las Lomas.

**2.2.4. Infraestructura de servicios sociales e institucionales:**

La localidad de San Cristóbal cuenta con 39 colegios de los cuales 33 son distritales, 2 en concesión y 4 en contrato la oferta educativa para el año 2013 fue de 72529 cupos, representando el 7.4% del total de la oferta educativa de la ciudad, siendo la localidad con mayor superávit en la ciudad. El 93% de la oferta educativa es oficial distrital, El 72% de la oferta se encuentra en los niveles de primaria y secundaria.<sup>30</sup>

La localidad cuenta en la UPZ 33 Sosiego con cuatro (4) instituciones de III Nivel, Hospital La Victoria sede Materno Infantil, Instituto Nacional de Cancerología, Hospital Universitario La Samaritana y

<sup>30</sup> Secretaria Distrital de Salud. Diagnostico Local con participación Social 2014. Pg. 22

**FORMULARIO 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR SINIESTROS VIALES**

Hospital Universitario Clínica San Rafael esta última de carácter privado, en la UPZ 50 La Gloria se encuentra la ESE Hospital La Victoria III Nivel y un CAMI -CAMI Altamira- para la atención de urgencias, en la UPZ 32 San Blas cuenta con una (1) institución de II Nivel-ESE Hospital San Blas, (Ver mapa 5) en la UPZ 34 20 de Julio se encuentra la mayor parte de Centros médicos de primer nivel de atención conformados por Unidades Informadoras. Aunque en la UPZ Los Libertadores cuenta con IPS de primer nivel de atención (consultorios médicos) existe una carencia de red de atención pública, en esta UPZ el hospital no cuenta con sede en la actualidad, pero cuenta con el terreno y el proyecto para la construcción de un punto de atención de la ESE.

En el territorio hacen presencia Entidades como: SDIS, Secretaria de Ambiente, IDPAC, Secretaria de hábitat, SDM, SD de la Mujer, ICBF, SDSCJ, Secretaria de Cultura, Recreación y Deporte, entre otras. Cada Entidad desarrolla diferentes proyectos enfocados a que la población supere sus condiciones de vulnerabilidad.

**2.2.5. Bienes ambientales:**

El principal Cuerpo hídrico de la localidad es el río Fucha, conocido como Río San Cristóbal que nace a una altura aproximada de 3500 msnm en los cerros orientales de la Localidad de San Cristóbal, como afluentes principales tiene las quebradas, La Mirla, Fotoga, Upatá, La plazuela, La Colorada, El Charral, El Soche, Y el río Palo Blanco. Seguido de este, se encuentra la micro cuenca de la quebrada la Chiguaza, uno de los principales afluentes al Río Tunjuelo, a la quebrada la Chiguaza tributan las quebradas Chorro de Silverio, Agua Monte, Chorro Colorado, quebrada Melo, la Seca abierto y la Nutria en la cual desembocan las Quebradas Verejones, San Camilo, Nueva Delhi y Morales.

La formación típica en San Cristóbal es la formación Bogotá inferior por la carretera de oriente, desde la cantera más notoria en el área hasta el alto de Juan Rey. Esta sucesión es predominante blanda y arcillosa, de morfología relativamente suave a excepción de la arenisca de la formación cacho, la cual forma algunas colinas alargadas, en las laderas de los cerros orientales se han acumulado depósitos de coluviales y otros aluviales asociados a diferentes quebradas que bajan los cerros, las partes más bajas y pobladas corresponden a rellenos cuaternarios recientes.

En cuanto a los suelos de la localidad, se encuentra que el cerro Juan Rey presenta suelos muy erosionados generados por antiguas actividades extractivas y es objeto de una fuerte presión de urbanización hasta media ladera por parte de asentamientos humanos. El cerro de Guacamayas soporta una presión de urbanización similar en toda su falda y hasta casi la cima, presentando al mismo tiempo zonas de extensa erosión superficial, focos de erosión severa y canteras abandonadas. La Cuchilla del Gavilán presenta zonas de pastizales, cultivos, matorrales y rastrojos, con algo de cobertura leñosa, es un sistema deteriorado por el manejo agropecuario inadecuado y es objeto de un proceso de urbanización.

Se presenta deforestación a lo largo del perímetro urbano-rural, debido a los asentamientos humanos y a las actividades propias de las comunidades ubicadas en el área de cerros (Agricultura, pastizales), principalmente en los barrios San Jacinto, Sagrada Familia, La Gran Colombia y El Pilar, generando inestabilidad de suelos y procesos de erosión en estos sectores.

Las condiciones naturales de los suelos y la erosión ocasionada como consecuencia de actividades de explotación y asentamientos; la presión sobre las fuentes hídricas por procesos de urbanización y asentamientos, la carencia o insuficiencia de redes de alcantarillado han producido una alteración generalizada de los suelos principalmente, que ocasiona riesgos de deslizamientos, incendios e inundaciones.

**FORMULARIO 2. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR SINIESTROS VIALES**

De acuerdo al plan local de emergencias de San Cristóbal, se han identificado diferentes amenazas partiendo de los reportes realizados por la comunidad, además de los estudios técnicos adelantados por diferentes entidades tanto públicas como privadas. “De estos estudios se ha podido identificar que los riesgos de mayor repercusión son originados por fuentes naturales y otros de origen socio antrópico entre los que se encuentran los riesgos por inundación, por sismos y tecnológicos”<sup>31</sup>

**2.3. DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE**

<b>2.3.1. Identificación de daños y/o pérdidas:</b>	<b>En las personas:</b> Según registros de accidentalidad de la SDM en el 2016, se evidencia 269 heridos y 14 muertos.
	<b>En bienes materiales particulares:</b> Daños materiales de vehículos en el 2016 fue de 300.
	<b>En bienes materiales colectivos:</b> No hay registros
	<b>En bienes de producción:</b> No hay registros.
	<b>En bienes ambientales:</b> No hay registros.

**2.3.2. Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimados:**

Secuelas psicológicas en personas, personas en condición de discapacidad, pérdidas económicas, pérdidas de vidas humanas.

**2.3.3. Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social:**

Desde el sector de Movilidad falta presupuesto para construcción de vías y mantenimiento de las mismas.

Desde Salud se evidencia carencia del parque automotor de las ambulancias ante accidente de tránsito, ya que en la mayoría de los casos no hay reacción inmediata y falta de eficiencia y eficacia en la prestación de servicio de Salud.

Falta de disponibilidad suficiente de personal de la Policía de Tránsito.

**2.4. DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES**

Jornadas pedagógicas sobre seguridad vial dirigidas a la infancia, implementación de reductores de velocidad y señalización en zonas de alta accidentalidad, operativos de control por parte de Policía de Tránsito, pedagogía en vía dirigida principalmente a peatones, ciclistas y motociclistas, implementación de pacificaciones en zonas de alto riesgo de accidentalidad y reordenamientos en tránsito.

**FORMULARIO 3. ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO****3.1. ANÁLISIS A FUTURO**

La principal causa de los accidentes de tránsito se presentan por el comportamiento humano, debido a la falta de respeto a las señales de tránsito por parte de los ciudadanos, una de las acciones que ayudan a mitigar la problemática es la de sensibilizar a los actores viales en temas de cultura ciudadana y seguridad vial, para que conozcan y respeten las normas de tránsito, esta estrategia podría disminuir: el conducir con exceso de velocidad y bajo los efectos de sustancias psicoactivas, el presentar exceso de confianza al conducir sin guardar el mínimo de distancia con los otros automotores, el caminar por la vía sin usar los pasos seguros como puentes peatonales, la cebrada por los andenes, el usar distracciones como el uso de tecnología mientras se conduce o se camina en la vía.

<sup>31</sup> Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca. Plan de manejo de la reserva forestal protectora bosque oriental de Bogotá. Documento principal. Bogotá D.C. abril de 2006. Pág. 34.

<b>FORMULARIO 3. ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO</b>		
<b>3.2. MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO</b>		
<b>3.2.1. Estudios de análisis del riesgo:</b>	<b>3.2.2. Sistemas de monitoreo:</b>	
a) Evaluación del riesgo por "Accidente de Tránsito" b) Diseño y especificaciones de medidas de intervención	a) Ubicación de guías para monitoreo en puntos de alto riesgo de accidentalidad. b) Semaforización y sistema de monitoreo para verificar reducción de tiempos y accidentalidad en las vías.	
<b>3.2.1. Medidas especiales para la comunicación del riesgo:</b>	a) Reuniones y encuentros con comunidad, capacitaciones, jornadas informativas y socializaciones a la Ciudadanía cuando se implementan acciones de movilidad (cambios sentido vial e implementación de reductores de velocidad).	
<b>3.3. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA (riesgo actual)</b>		
	<b>Medidas estructurales</b>	<b>Medidas no estructurales</b>
<b>3.3.1. Medidas de reducción de la amenaza:</b>	a) Semaforización en vías b) Implementación de Reductores de velocidad, señalización en vías y medidas de pacificación. f) Sincronización semafórica.	a) Jornadas informativas y acciones pedagógicas es espacios públicos y privados (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura).A
<b>3.3.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:</b>	a) Proyectos estratégicos formulados por la Secretaría Distrital de Movilidad.	a) Jornadas informativas y acciones pedagógicas es espacios públicos y privados (Respeto por la señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura).
<b>3.3.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.</b>	a) Aplicación comparendos por parte de policía de Tránsito, jornadas informativas en temas de movilidad y presencia en la vía del grupo guía cuando se detecta riesgo.	
<b>3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - INTERVENCIÓN PROSPECTIVA (riesgo futuro)</b>		
	<b>Medidas estructurales</b>	<b>Medidas no estructurales</b>
<b>3.4.1. Medidas de reducción de la amenaza:</b>	a) Semaforización en vías b) Implementación de Reductores de velocidad, señalización en vías y medidas de pacificación. c) Cambios de sentido vial d) Mayor exigencia para la adquisición de licencias de conducción e) Incrementar los controles en la vía por parte de las autoridades competentes	a) Jornadas informativas y acciones pedagógicas es espacios públicos y privados (Respeto por las señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura).

**FORMULARIO 3. ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO**

	<p>f) Sincronización semafórica</p> <p>g) Arreglo y mantenimiento de vías.</p> <p>h) Regulación y mayor exigencia por parte de las Entidades Gubernamentales en la adquisición de vehículos y Motos.</p>	
<b>3.4.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:</b>	a) Proyectos estratégicos formulados por la Secretaría Distrital de Movilidad.	a) Jornadas informativas y acciones pedagógicas en espacios públicos y privados (Respeto por la señales de tránsito, mal parqueo en vía, uso de las bahías, comportamientos adecuados para una Movilidad segura).
<b>3.4.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulnerabilidad.</b>	<p>a) Mantenimiento de las vías</p> <p>b) Revisión de señalización correspondiente</p> <p>C) Implementación de medidas correctivas sobre la movilidad del sector.</p>	
<b>3.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA</b>		
Pólizas de vehículos SOAT.		
<b>3.5. MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE</b>		
<b>3.5.1. Medidas de preparación para la respuesta:</b>	<p><b>a) Preparación para la coordinación:</b> Coordinación entre entidades que atienden las emergencias por accidentes de tránsito, para tener actualizado el directorio institucional (nombres completos, cargo y número de contacto) para que se logre brindar de manera efectiva la atención en el servicio. Acercamiento de las Entidades y la Comunidad, para que esta tenga claro a qué Entidad acudir de acuerdo a la Emergencia que se presente.</p> <p><b>b) Sistemas de alerta:</b> Activación de la Emergencia a través de la Línea 123</p> <p><b>c) Capacitación:</b> Capacitaciones permanentes a los Funcionarios de las diferentes Entidades de Atención de Emergencias, para que los tiempos de respuesta sean mínimos y se preste un adecuado servicio.</p> <p><b>d) Equipamiento:</b> SDS: Ambulancias y centros de salud con elementos necesarios para la atención de lesionados. Policía de Tránsito: Parque automotor Bomberos: Parque automotor y Elementos suficientes y en buen estado para rescate y mitigación del Impacto del accidente. Policía de seguridad: Parque automotor Defensa Civil: parque automotor y elementos indispensables para rescate de heridos.</p>	

**FORMULARIO 3. ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO**

	<p>e) <b>Albergues y centros de reserva:</b> N/A</p> <p>f) <b>Entrenamiento:</b>-Entrenamiento permanente a personal de Atención de Emergencias sobre: primeros auxilios, evacuación, uso de herramientas para rescate, manejo del pánico.</p>
<b>3.5.2. Medidas de preparación para la recuperación:</b>	Capacitación a peatones y conductores en temas referentes a la prevención vial.

**FORMULARIO 4. REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS**

1. Secretaría Distrital de Movilidad - Dirección de Seguridad Vial- Informe del 2016 sobre índices de accidentalidad.
2. Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca. Plan de manejo de la reserva forestal protectora bosque oriental de Bogotá. Documento principal. Bogotá D.C. abril de 2006.  
Secretaria Distrital de Salud. Diagnóstico Local con Participación Social 2014
3. Instituto Distrital de Gestión de Riesgos y Cambio y Climático - IDIGER. bitácora realizada por el Sistema de Información para la Gestión del Riesgo y Cambio Climático- SIRE.
4. <http://www.movilidadbogota.gov.co/web/>