

LOCALIDAD DE SUBA
Consejo Local de Gestión del Riesgo y Cambio
Climático

**CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIO
DE RIESGO POR ENCHARCAMIENTOS**



Bogotá D.C.
Julio de 2018



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

Instituto Distrital de Gestión de Riesgos
y Cambio Climático

Fecha de elaboración:
7 de Julio de 2018

Fecha de actualización:
19 de Julio de 2018

Consolidado por:
IDIGER

CONTENIDO

1. CARACTERIZACIÓN GENERAL DE ESCENARIOS DE RIESGO

1.1 Caracterización General de Escenario de Riesgo por: Encharcamientos Vía Suba-Cota

Formulario 1. Descripción del escenario de riesgo por Encharcamientos Vía Suba-Cota

Formulario 2. Análisis a futuro e identificación de medidas de intervención del escenario de riesgo por Encharcamientos Vía Suba-Cota.

Formulario 3. Referencias

Fecha de elaboración: 7 de Julio de 2018	Fecha de actualización: 19 de Julio de 2018	Consolidado por: IDIGER
---	--	----------------------------

Documentos Preliminares de Identificación y Priorización

1.2. Caracterización General del Escenario de Riesgo por Encharcamientos Vía Suba - Cota

Formulario 1. DESCRIPCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO POR ENCHARCAMIENTOS VÍA SUBA-COTA

1.1. CONDICIÓN DE AMENAZA

1.1.1. Descripción del fenómeno amenazante: En el lugar donde se sitúa la vía que comunica a la Localidad 11 de Suba con el Municipio de Cota exactamente desde el Kilómetro 3 hasta el Puente la Virgen, se evidencia que el Decreto 2811 de 1974 no está siendo aplicado, toda vez que en el POT se establece una distancia de máximo 30 metros de ancho en cada uno de sus cauces lo cual no corresponde con el espacio de utilización de la vía. Adicionalmente en el parágrafo 2 del artículo 45 del POT se menciona que para el sector de Suba, la ZMPA es de 50mts según el acuerdo 26 de 1996. Con lo anterior se evidencia el sector en mención se ha visto afectado en las temporadas de lluvias teniendo en cuenta que la presencia de la vía en el sector no concuerda con el cumplimiento de la normativa de construcción ni se ha tenido en cuenta lo establecido en el POT en cuanto a la distancia de la ZMPA. Lo anterior posibilita el escenario de encharcamientos en temporadas de lluvias toda vez que cuando el nivel del agua del río supera los límites del jarillón, ocasionando el represamiento del cauce y trasladando el agua hacia la vía y generando caos vehicular en el sector.

1.1.2. Identificación de causas del fenómeno amenazante:

Falta de implementación de la normativa vigente para la construcción de vías contiguas a la zona de ZMPA.

Invasión de la ronda hidráulica del Río asociado a las precipitaciones que incrementan los niveles de agua.

Falta de delimitación de las zonas de amenaza alta por inundación determinada por el IDIGER de 270 mts para realización de mantenimientos y realización de actividades de protección del ecosistema como uno de los factores más importantes en la mitigación de riesgos y emergencias.

1.1.3. Identificación de factores que favorecen la condición de amenaza: Falta de mantenimiento a cargo de las entidades Distritales como el IDU, la CAR Y La Alcaldía de Cota. Entidades que tienen la obligación de atender la restauración de la vía y a su vez controlar los factores que favorecen actualmente la condición de amenaza como la congestión de residuos sólidos al interior del vallado, la falta de sensibilización y conciencia ciudadana; lo anterior sumado al reducido espacio en el trazado de la infraestructura vial. Es importante recalcar que la periodicidad en el mantenimiento del vallado juega un papel altamente importante en la disminución de la amenaza.

Fecha de elaboración:
7 de Julio de 2018

Fecha de actualización:
19 de Julio de 2018

Consolidado por:
IDIGER

1.1.4. Identificación de actores significativos en la condición de amenaza: Las Entidades locales y municipales en el retraso de las obras de mitigación y ampliación de la vía ya que las realizadas hasta ahora no dejan de ser básicas y temporales por lo que en lo posterior continúan generando la problemática.

Comunidad quien con el mal manejo de residuos sólidos contribuye al taponamiento y por ende la pérdida de la capacidad hidráulica de los vallados.

1.2 ELEMENTOS EXPUESTOS y SU VULNERABILIDAD

1.2.1 Identificación general:

a) Incidencia de la Localización:

Los Clubes privados, campos deportivos, Colegios, parcelas y empresas dedicadas al cultivo y exportación de flores por su ubicación contigua a la vía se ven afectadas en la movilidad, acceso de personal a sus sitios de trabajo.

b) Incidencia de las prácticas culturales:

Persiste el manejo inadecuado de residuos sólidos por parte de la comunidad permanente y pasajera que transita por la vía que incrementan la problemática

Los cultivos de flores son afectados con las inundaciones y encharcamientos ocasionando pérdidas importantes a las empresas del sector.

El tránsito de vehículos se ve obstruido por el caos de la vía, lo anterior incide en la afectación de la economía, pues los visitantes se abstienen de visitar el sector por las dificultades de movilidad, obligándose a buscar nuevos destinos sociales, económicos y culturales

1.2.2 Población y vivienda:

La población transitoria incrementa el uso de la vía en las noches y fines de semana teniendo en cuenta que la vía representa un importante corredor vial que conecta con sitios de atracción nocturna como bares, clubes y discotecas adicionalmente restaurantes y zonas de esparcimiento infantil y ambiente familiar como parques, escuelas de fútbol y alquiler de caballos cuyas visitas se incrementan en días especiales y temporadas de vacaciones.

La población presente corresponde en un alto porcentaje a adultos mayores cuya actividad económica gira en torno a cultivos de frutas y hortalizas. En temporada de lluvias sus cultivos de ven altamente afectados sumado a las problemáticas de salud determinadas por aguas estancadas y contaminadas y aparición de vectores. Adicionalmente en el sector se sitúa una de las principales Universidades de la ciudad como la Juan N. Corpas dentro de la cual se ubica la Clínica que lleva su mismo nombre. Allí permanentemente se realizan traslados de pacientes adultos mayores, menores de edad, neonatos y mujeres en estado de gestación lo cual incrementa la vulnerabilidad en cuanto a la población permanente y pasajera.

Fecha de elaboración:
7 de Julio de 2018

Fecha de actualización:
19 de Julio de 2018

Consolidado por:
IDIGER

1.2.3 Infraestructura y bienes económicos y de producción, públicos y privados:

El sector contiguo a la vía Suba- Cota desde el Kilómetro 3 hasta el Puente la Virgen, cuenta con un importante número de veredas cuya actividad principal es la ganadería, venta de leche, cultivos y comercialización de frutas y hortalizas, flores, viveros, comercio de artículos fabricados en barro, flores y plantas de todo tipo, que se ven altamente afectados en temporadas de lluvias por la contaminación de los mismos.

Adicional a ello, la vía representa un importante conector de sitios de atracción nocturna, clubes deportivos, y restaurantes entre otros bienes económicos de carácter privado. Esto sumado a que en el sector funcionan la Universidad y la Clínica Juan N. Corpas por lo cual permanentemente las ambulancias trasladan pacientes de un lado al otro, viéndose afectados por la movilidad en temporadas de lluvias y adicionalmente el deterioro de la vía.

1.2.4 Infraestructura de servicios sociales e institucionales:

Sobre la vía Suba Cota desde el KM 3 hasta el Puente la virgen, se encuentran situadas la Clínica y Universidad Juan N. Corpas
El Colegio Internacional Educativo Integral CIEDI
La asociación ASODESSCO
Colegio Bilingüe San Juan de Ávila
Gimnasio Portillo
Gimnasio Campestre George Berkeley
Liceo Juan Ramón Jiménez
Evergreen School
Escuelas de fútbol y Clubes deportivos entre otros.

1.2.5 Bienes ambientales:

Los jarillones situados a lado y lado de la vía y los individuos arbóreos que hacen parte de los mismos, durante los encharcamientos se ven afectados por su debilitamiento y riesgo de caída incrementando la vulnerabilidad a vehículos y personas.

El reducido tamaño de la vía con permanente tránsito de todo tipo de vehículos facilita a la contaminación del aire.

El tránsito permanente de vehículos en la vía y el peso de los mismos afecta gradual y progresivamente la malla vial de la zona que sumado a los problemas de encharcamiento e inundación, incrementa el caos en temporada de lluvias.

1.3 DAÑOS Y/O PÉRDIDAS QUE PUEDEN PRESENTARSE

1.3.1 Identificación de daños y/o pérdidas:

En las personas:

Puede ocasionar enfermedades de tipo respiratorio por los malos olores que genera el estancamiento del agua sumado a

Fecha de elaboración:
7 de Julio de 2018

Fecha de actualización:
19 de Julio de 2018

Consolidado por:
IDIGER

	<p>la aparición de vectores en la zona. El incremento en los niveles del agua genera debilitamiento de la cobertura vegetal, lo cual puede provocar accidentes por caída de árboles a quienes transitan por la vía teniendo en cuenta que en un alto número de personas su medio de transporte son la moto y/o la bicicleta.</p>
	<p>En bienes materiales particulares: Viviendas, vehículos de transporte que incluyen motos y bicicletas, parcelas de siembra de hortalizas, cultivos de flores entre otros.</p>
	<p>En bienes materiales colectivos: Deterioro de la vía como importante corredor vial que conecta a los transeúntes con sus lugares de trabajo. El deterioro de la vía puede ocasionar demoras en los traslados de pacientes en ambulancias a la Clínica Juan N. Corpas lo que podría incrementar riesgo de muerte o traumatismos por demoras en la atención médica.</p>
	<p>En bienes de producción: Cosechas, parcelas, cultivos de flores, frutas y hortalizas, pérdida de empleo por inactividad laboral y pérdida de bienes materiales. Específicamente refiere al personal de mano de obra cuya actividad económica gira en torno a las empresas de cultivos y trabajo en fincas.</p>
	<p>En bienes ambientales: Enfermedades de tipo respiratorio por la contaminación del aire, enfermedades virales por aparición de vectores producto de aguas contaminadas. Individuos arbóreos situados en los jarillones a lado y lado de la vía cuya estabilidad se ve afectada.</p>
<p>1.3.2 Identificación de la crisis social asociada con los daños y/o pérdidas estimados: Pérdida de capacidad productiva, por tanto reducción de ingresos económicos.</p>	
<p>1.3.3 Identificación de la crisis institucional asociada con crisis social: Pérdida o deterioro de imagen pública, pérdida de la capacidad y margen de maniobra en la atención de las emergencias. Deterioro de los elementos suministrados por las Instituciones en la atención de las emergencias presentadas.</p>	
<p>1.4 DESCRIPCIÓN DE MEDIDAS E INTERVENCIÓN ANTECEDENTES</p>	

<p>Fecha de elaboración: 7 de Julio de 2018</p>	<p>Fecha de actualización: 19 de Julio de 2018</p>	<p>Consolidado por: IDIGER</p>
---	--	------------------------------------

Atención del CLGR-CC en procesos de monitoreo. Operatividad inmediata de las entidades Locales como el Cuerpo Oficial de Bomberos, Secretaría de Movilidad, IDIGER, la EAAB, la Sub Red del Norte y Alcaldía Local de Suba. Esta última implementando en la actualidad un convenio interadministrativo que tiene como objeto principal la limpieza y mantenimiento del vallado lo cual opera como acción de mitigación de gran importancia en la problemática descrita.

Fecha de elaboración: 7 de Julio de 2018	Fecha de actualización: 19 de Julio de 2018	Consolidado por: IDIGER
---	--	----------------------------

Formulario 2. ANÁLISIS A FUTURO E IDENTIFICACIÓN DE MEDIDAS DE INTERVENCIÓN DEL ESCENARIO DE RIESGO

2.1. ANÁLISIS A FUTURO

Pese a que en varias oportunidades se han implementado medidas temporales de mitigación de riesgos por parte de la CAR y el IDU, estas han resultado ineficaces e insuficientes teniendo en cuenta el importante corredor vial que conecta diferentes empresas, clubes y establecimientos de tipo comercial entre otros. Sin embargo el convenio llevado a cabo actualmente entre la Alcaldía Local de Suba y el Consorcio VALLADOS DE SUBA tiene como objeto realizar el mantenimiento preventivo de los vallados que se sitúan a lado y lado de la vía con el fin de contribuir a la reducción de eventos de emergencia. La clave está en que la CAR emita un documento responsable que considere las variables técnicas y las medidas de reducción de riesgo que juntamente con el IDU responsable principal de la vía proceda con las obras que den paso a la ampliación de la vía. De ésta forma, disminuyendo la afectación en temporadas de lluvias e implementando las acciones de ampliación de la vía se puede contribuir a la mejora en la movilidad y a la disminución de pérdidas materiales, económicas y eventualmente humanas ocasionadas por la situación expuesta. *“La iniciativa de asociación público-privada (APP) llamada ‘Proyecto vía expresa La Conejera’ tiene proyectado hacer dos calzadas, con tres carriles cada una. Este tramo, de 5,7 kilómetros, también contaría con un ciclo ruta y un nuevo puente, que pasa por el río Bogotá, el cual tendría cuatro carriles. El costo estimado de la propuesta es de 459.000 millones de pesos, y la inversión que se haría se recuperaría con la instalación de un peaje. En este momento, el Instituto de Desarrollo Urbano (IDU) la está estudiando se está a la espera de evaluación”* (Archivo EL TIEMPO - abril de 2018).

2.2. MEDIDAS DE CONOCIMIENTO DEL RIESGO

2.2.1. Estudios de análisis del riesgo:	2.2.2. Sistemas de monitoreo:
a) Evaluación de amenaza por inundación y encharcamiento en la vía que conduce de Suba a Cota. b) Diseño de medidas de mitigación para las condiciones de riesgo actuales.	a) Monitoreo del fenómeno asociado a encharcamiento ó inundación.
2.2.3. Medidas especiales para la comunicación del riesgo:	a) Estrategias de comunicación para condiciones de riesgo por encharcamientos en temas relacionados al manejo de residuos.

Fecha de elaboración:
7 de Julio de 2018

Fecha de actualización:
19 de Julio de 2018

Consolidado por:
IDIGER

**2.3. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO – INTERVENCIÓN CORRECTIVA
(riesgo actual)**

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
2.3.1. Medidas de reducción de la amenaza:	a) Culminación del Convenio Interadministrativo 1544 de 2016 llevado a cabo entre la Alcaldía Local de Suba y la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca - CAR FIAB para el mejoramiento de las condiciones del Río Bogotá en los 16.4 Kmts que corresponden a la jurisdicción de Suba.	a) Sensibilización comunitaria en el territorio en temas relacionados con el manejo adecuado de residuos. b) Control y seguimiento de las acciones inadecuadas de la población que amenazan el normal funcionamiento del cuerpo hídrico.
2.3.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	a) Reconstrucción y ampliación de la malla vial ó traslado de la vía.	c) Conformación y apoyo al CAM que opera actualmente en la zona liderado por la –empresa Flores de los Andes
2.3.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulner.	a) Procesos comunitarios que involucren a líderes, brigadas de emergencias de empresas, establecimientos educativos y de salud en la zona con el propósito de incrementar conocimiento y sensibilidad frente al manejo ambiental.	

2.3.4. Otras medidas:

Permanente socialización con las diferentes empresas y establecimientos de tipo comercial que den paso a la implementación de medidas de reducción de la vulnerabilidad.

**2.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - INTERVENCIÓN PROSPECTIVA
(riesgo futuro)**

	Medidas estructurales	Medidas no estructurales
2.4.1. Medidas de reducción de la amenaza:	a.) Construcción de canales perimetrales y redes hidráulicas.	a.)Cumplimiento del Decreto 2811 de 1974 que establece la distancia de los cauces del río. b.)Cumplimiento a la normativa contemplada en

Fecha de elaboración: 7 de Julio de 2018	Fecha de actualización: 19 de Julio de 2018	Consolidado por: IDIGER
---	--	----------------------------

		el POT Artículo 45, párrafo 2
2.4.2. Medidas de reducción de la vulnerabilidad:	a) Adecuación de predios que inhiban las pérdidas en temporadas de lluvias.	a) Capacitación, fortalecimiento de (CAM) b) Procesos de participación comunitaria que incluyan sensibilizaciones a la comunidad circundante
2.4.3. Medidas de efecto conjunto sobre amenaza y vulner.	a) Procesos de sensibilización comunitaria que involucren a líderes comunitarios, brigadas de emergencias de empresas, establecimientos educativos y de salud en la zona.	
2.4.4. Otras medidas: Incentivo en la construcción de CAM mediante visitas de carácter informativo que despierten el interés de la comunidad en prepararse para la emergencia.		

2.4. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RIESGO - PROTECCIÓN FINANCIERA	
Medidas de retención o transferencia del riesgo de acuerdo a los escenarios propuestos desde el nivel distrital.	
2.5. MEDIDAS PARA EL MANEJO DEL DESASTRE	
2.5.1. Medidas de preparación para la respuesta:	d) Equipamiento: <ul style="list-style-type: none"> • Fortalecimiento e integración de elementos y equipos de telecomunicaciones. • Fortalecimiento de la Estación de Bomberos de Suba • Construcción y/o fortalecimiento de centro operativo de Defensa Civil • Conformación de Centro de Reserva en la Localidad

Fecha de elaboración: 7 de Julio de 2018	Fecha de actualización: 19 de Julio de 2018	Consolidado por: IDIGER
---	--	----------------------------

	<p>e) Capacitación y Entrenamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capacitación en respuesta a emergencias para integrantes de instituciones (todas las instituciones)
2.5.2. Medidas de preparación para la recuperación:	<p>a) Preparación para la recuperación de vivienda b) Preparación para la recuperación individual</p>

Formulario 3. REFERENCIAS, FUENTES DE INFORMACIÓN Y NORMAS UTILIZADAS

- Información IDIGER escenarios de riesgo disponible en: <http://www.idiger.gov.co/rinundacion>
- Diagnóstico Inundaciones Vía Suba -Cota por Wilmar Yamid Rojas Contreras – Universidad Católica de Colombia, Bogotá D,C., 2014
- El TIEMPO Casa Editorial Ed. Abril de 2018
- Artículo 45 POT Bogotá
- Decreto 2811 de 1974

Fecha de elaboración: 7 de Julio de 2018	Fecha de actualización: 19 de Julio de 2018	Consolidado por: IDIGER
---	--	----------------------------

Fecha de elaboración: 7 de Julio de 2018	Fecha de actualización: 19 de Julio de 2018	Consolidado por: IDIGER
---	--	----------------------------

Fecha de elaboración: 7 de Julio de 2018	Fecha de actualización: 19 de Julio de 2018	Consolidado por: IDIGER
---	--	----------------------------