



CARACTERIZACIÓN DE LA POBLACIÓN CARRETERA EN BOGOTÁ D.C

INSTITUTO DISTRITAL PARA LA PROTECCIÓN DE LA NIÑEZ Y LA JUVENTUD – IDIPRON.
SECRETARIA DISTRITAL DE INTEGRACIÓN SOCIAL – SDIS.

Bogotá D.C.

2022



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor de Bogotá, D.C.

MARGARITA BARRAQUER SOURDIS
Secretaria Distrital de Integración Social

JULIÁN ROMERO PARRA
Subsecretario SDIS

NATALIA MARTÍNEZ PARDO
Directora Poblacional SDIS

FANNY GUTIÉRREZ GARZÓN
Directora Territorial SDIS

GINA ALEXANDRA VACA LINARES
Directora de Gestión Corporativa SDIS

ALEXANDRA CECILIA RIVERA PARDO
Directora de Análisis y Diseño Estratégico SDIS

OSCAR DAVID GARZÓN ALFARO
Subdirectora de Diseño, evaluación y
sistematización SDIS

LUIS HERNANDO PARRA NOPE
Subdirector para la Infancia SDIS

CARLOS ALBERTO CARDOZO AMAYA
Subdirector para la Adultez SDIS

CARLOS ENRIQUE MARÍN CALA
Director General Instituto Distrital para la
Protección de la Niñez y la Juventud IDIPRON

FABIÁN ANDRÉS CORREA ALVAREZ
Jefe Oficina Asesora de Planeación IDIPRON

HUGO ALBERTO CARRILLO GÓMEZ
Secretario General IDIPRON

LEONARDO FABIO SOTO BRACAMONTE
Subdirector Técnico Poblacional IDIPRON

CARLOS ERNESTO FIGUEROA
Subdirector Técnico Lineamientos y Políticas
IDIPRON

ADRIANA MONTEALEGRE RIAÑO
Subdirector Técnico para las Oportunidades
IDIPRON

LEE STEVEN BERMÚDEZ RIVERA
Jefe de Oficina Asesora de Comunicaciones
IDIPRON

JORGE ALEJANDRO VILLANUEVA
Gerente Territorio IDIPRON

Equipo territorial que participó en la caracterización

SDIS

Jorge Fabián Rico Sosa.
Deisy Cadena Garavito.

IDIPRON

Isbeth Catherine Cartagena Torres
Iván Rodríguez Ruiz
Jessica Lorena Herrera Londoño
Johnattan Lyner Bustos

Equipo de Coordinadores Locales

Ana María Triana Gutiérrez
Angela Mercedes Arteaga González
Angela Ximena Delgado Cano
Carlos Mario Echeverry Zapata
Carmen Yadira Herreño Hernández
Esther Sofía Hernández Bernal
Félix Armando Celis Valencia
Jaime Alonso Muñoz García
Javier Fernando Caicedo Guzmán
Jorge Enrique Ballen Mendivelso



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



José Herminso Barreto Barreto
Leticia Ballesteros Cediel
Lida Roció Nieves Rodríguez
Luz Dary Barrera Alemán
Myrna Susana Pinzón Fernández
Neylfi Paola Méndez Cadena
Nini Johana Ávila Becerra

Equipo de profesionales interdisciplinarios

Alejandra Ruiz Becerra
Christian Camilo Layton
Cindy Katherine García Cortes
Diana Marcela Mejía Martínez
Diana Paola Roncancio Salgado
Fredy Anderson Bustos
José Argelio Ospina

Equipo técnicos operativos

Angella Sosa
Carlos Guarín
Fernando Caicedo Mejía
Nelson Giovanni Saray Rodríguez
Omar Ricardo Molano Rozo

Equipo de Promotoría Social

Adriana Jiménez Viracacha
Alexis Amaya Hilarión
Aleyda Fandiño Bermúdez
Ana María Torres Sánchez
Andrea Marcela Rojas Ávila
Ángel Felipe Parra Ruíz
Angela Agustina Rojas Palacios
Angie Nataly Avendaño Cabrera
Angie Nathaly Salinas Preciado
Arnold Sánchez Endo
Blanca Bernarda Camacho Duarte
Camilo Andrés Abril Cotamo
Carlos Andrés Murcia Murcia
Carlos Augusto Vásquez Nieto
Carlos Eduardo Choconta Castellanos
Carlos Rafael Morales Ortiz
Cesar Camilo Hernández Salinas
Claudia Irene Mahecha Álvarez
Claudia Marcela Munard Díaz
Claudia Yaneth Navarrete Godoy
Cristhian Eduardo Rodríguez García
Cristian Javier Delafeout
Daniel Lizardo Rodríguez Álzate
Deisy Yamile Pico Mesa
Diana Mojica Ayala
Diego Esneider Baquero López
Dora Ruíz Barreto
Elizabeth Arrieta Sánchez

Alejandra Rosas
Alexis Tapias
Alonso Torres
Álvaro Ruiz Bautista
Amanda Juanias Tique
Andrea González
Antonio Silva
Bayron Morales
Buenaventura Ruíz
Camila Riveros
Camilo Andrés Higinio Cuellar
Camilo Ramírez
Carla Justinians Sánchez
Carlos Acuña
Carlos Arenas
Carlos Javier Vargas Vanegas
Carlos Martínez
Claudia Milena Vargas Vargas
Daniel Guayazan
Diego Nicolás Lagos Piñeros
Dina Luz Pulido Herrera
Ebelyn González
Edwin Amaya
Evelin Julieth Parado Cabezas
Fredy Martínez
Gina Paola Becerra Realphe
Giovanni Guiseppi
Gonzalo Ramírez



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Elleir Oyola Tique
Erika Daniela Molina Wilches
Fabián Andrés Segura Corredor
Fabio Andrés Corredor Pérez
Flower Ramiro Santos Galeano
Ginna Lucia Romero Guarnizo
Gloria Marlen Lozano
Harold Fabián Barrera Bernal
Hernán Cobo Noreña
Hernán Corrales Londoño
Ingrid Katerin Garzón Ramírez
Jacqueline Martínez Barón
Jeimy Angelin Castiblanco
Jeimy Johanna Marín Torres
Jhon Wilmer Moreno Hernández
Jhonatan Estiven Jaimes Forero
John Freddy Ortiz Niño
John Jairo Espitia Castañeda
Jorge Andrés Martínez Romero
Jorge Ludiver Melo
Jorge Salamanca Ramírez
José Edwin Vargas Rodríguez
José Gustavo Prieto Preciado
Juan de la Cruz Angulo Montaña
Juan Pablo Salgado Ramírez
Julieth Giselly Cruz Sosa
Juliette Rocío Cárdenas Cortes
Julio Cesar Villa Sánchez
Laidy Carolina Vega
Laura Viviana Bustos Ardila
Leandro Ramírez Peña
Leidy Tatiana Durán
Lilia Elena Leal Hernández
Lilibeth Sofía Narváez Díaz
Luis Carlos Cadena Garzón
Luisa Fernanda Toro
Luz Amparo Guevara Castiblanco
Luz Angela Melo Becerra
Luz Dary González Torres
Luz Nelly Cortes Barreto
Magda Yinneth Morales Álvarez
Marcos Bernal
María Beatriz Mogollón Cáceres
María Mercedes Andrade Marín
Marínela Godoy Duran
Marlen Espitia Ángel
Mary Jenny Coronel Pinto
Miguel Ángel Arciniegas Ocampo
Mónica Lilian Zuluaga Palacio
Myrian Yaneth Suaza Rodríguez
Nancy Patricia Castro Pinto
Nelly Johana Herrera
Nubia Rocío Santamaría Tamayo

Gustavo Moreno
Héctor Iván Guerrero
Henry Darío Peña Vega
Hernán Quiroga
Iván Andrés Reyes Rivera
Jair Castaño
Jeison Macías
Jesús Ernesto Casallas Sánchez
Johan Rodríguez
Johanna Delgado
Johanna Valbuena
José Edilbert Ramírez Gil
José Luís Medina
José Moya
José Suarez
José Yesid Escalante guerrero
Juan Moyano
Julio Guerrero
Karen Nicol Mayus Acuña
Karen Yulieth Vanegas Gómez
Killiam Soler
Laura Pedreros
Leidy Mabel Díaz Cañizales
Leonardo Velásquez
Luis Felipe Quiñonez
Luisa Fernanda Leguizamón Cipagauta
Marcela Munar
Mayerli Perlaza Mosquera
Miguel Galeano
Mirleidy Uzcategui González
Nicheta forero
Omar Barahona
Oriana Andrea Pinto Poveda
Oscar Idarraga
Paula Bohórquez
Rafael Alexander Hernández Núñez
Ricardo Erazo
Ricardo Romero
Richard Eduardo García Vallenilla
Robinson Giovanny Granados Ávila
Rubiela Jaramillo Osorio
Ruth Aguilar
Sandra Ardila
Sandra Rodríguez
Sebastián Molina
Venancio Pino Carrillo
Víctor Ruíz
William Beltrán
William Tautiva
Wilmer López
Wilson Andrés Martínez Díaz Wilson Andrés
Moreno Gil
Yasmin Urzola Montes



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.



Olga Bibiana Guzmán
Olga Jacqueline Vanegas Ariza
Olga Lucía Santofimio Suarez
Omaira Julieth Urrea Liberato
Omaira Vásquez Sedano
Oscar Felipe Santiago Rodríguez
Oscar Guillermo Revelo Mesa
Ricardo Antonio Mongua Quintero
Ronald Andrés Corredor Mateus
Rosa Birmania Castillo Cortes
Sandra Patricia Rodríguez Huertas
Sebastián Benítez romero
Stella Aguirre Juan de Dios
William Alexander Celi
William José Avendaño Orozco
Wilmar Giovanni Ramírez Triana
Wilmer Andrés López Rodríguez
Wynder Yhoan Moreno Franco
Yeraldine Martin Rocha
Yimmy Stive Cueva
Yurleith Navarro Mercado

Yimmy Rodríguez
Yovani Blanco

Equipo técnico de acompañamiento

Giovanni Elías Pérez Acosta
Ligia Isabel Pachón Pineda

Equipo de diseño y elaboración instrumento y documento de caracterización

Equipo Técnico Subdirección para la Adultez-SDIS.

Vanesa María Alzate Labrador.
Jaider Camilo Pérez Salamanca.
Angela Maritza Herrera Moncada.
Carlos Andrés Barrera Espinosa.
Julio Cesar Gil Suarez.
Marisol Ariza Morales.

Equipo Investigaciones IDIPRON

Sandra Constanza Martínez Murillo.
Juan Manuel Álvarez Ospino.
David Eduardo Quiroga Nivia.
Harrison López Cuartas.
Jefferson Díaz Cagua.
Santos Alonso Beltrán Beltrán.

Dirección de Análisis de Diseño Estratégico – DADE-SDIS.

Margarita Vaca Cuevas.
Claudia Beatriz Murcia Linares.
Gilma Beatriz Ferreira Villegas



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Tabla de Contenido

INTRODUCCIÓN	10
1. ANTECEDENTES	11
2. DISEÑO TEMÁTICO	12
2.1 Formulación de objetivos	12
2.1.1 Objetivo general	12
2.1.2 Objetivos específicos	12
3. MARCO DE REFERENCIA	13
3.1 Marco conceptual	14
3.2 Marco legal	15
3.2.1 Normatividad Nacional	15
3.2.2 Normatividad Distrital	15
4. MARCO METODOLÓGICO	16
4.1 Variables de análisis	16
4.2 Plan de resultados (Dimensiones)	17
4.3 Diseño del Instrumento	19
5. DISEÑO ESTADÍSTICO	19
5.1 Universo de estudio	20
5.2 Población objetivo	20
5.3 Tipo de medición	20
5.4 Cobertura geográfica	22
5.5 Periodo de recolección y acopio de la información	22
5.6 Diseño de la recolección/acopio	23
5.6.1 Estrategias de recolección/acopio de los datos	23
5.6.2 Diseño de herramientas de captura	24
5.6.3 Estructura organizacional del operativo y conformación del equipo	24
5.6.4 Esquema de entrenamiento personal	29
5.6.5 Convocatoria y selección del talento humano	30
6. RESULTADOS	31
6.1 Generación de cuadros de resultados y tablas de análisis de resultados	31
6.1.1 Población encuestada	32



6.1.2 Caracterización de la población carretera - con enfoque diferencial e interseccional.....	35
6.1.3 Educación.....	49
6.1.4 Salud	52
6.1.5 Alimentación.....	54
6.1.6 Vivienda.....	54
6.1.8 Caracterización de grupos familiares.	71
6.1.9 Población Migrante.....	76
6.1.10 Interés en la oferta distrital de servicios.	77
6.2 Lecciones aprendidas (<i>hallazgos – ajustes en las instrucciones durante el operativo</i>).....	77
7. CONCLUSIONES.....	79
8. RECOMENDACIONES.	80
9. BIBLIOGRAFÍA.	81



Índice de tablas

Tabla 1. Barridos territoriales por día.	22
Tabla 2. Cantidad de cuadrantes por localidad.	24
Tabla 3. Roles en las labores de campo.	27
Tabla 4. Roles en la sede operativa.	28
Tabla 5. Unidades Operativas por día.	28
Tabla 6. Programación de jornadas de socialización del operativo e instrumento de caracterización de la población carretera en Bogotá D.C.	31

Índice de gráficas

Gráfica 1. Total de encuestas de caracterización validadas por localidad.	32
Gráfica 2. Total de personas caracterizadas por localidad.	33
Gráfica 3. Beneficiarios del IDIPRON y SDIS.	34
Gráfica 4. Total personas caracterizadas por Rango Etario.	36
Gráfica 5. Total de personas caracterizadas por sexo biológico.	37
Gráfica 6. Total personas caracterizadas por sexo biológico por localidad.	37
Gráfica 7. Registro Único de Carreteros - RUCA.	38
Gráfica 8. Gestación y lactancia.	39
Gráfica 8. Total personas caracterizadas por orientación sexual.	39
Gráfica 9. Total personas caracterizadas por identidad de género.	40
Gráfica 10. Personas que se auto perciben como pertenecientes a un grupo poblacional.	41
Gráfica 11. Total personas por grupo poblacional.	41
Gráfica 12. Total personas caracterizadas por Nacionalidad.	42
Gráfica 13. Nacionalidad de personas caracterizadas por localidad.	43
Gráfica 14. Personas caracterizadas que se reconocen como pertenecientes a un grupo étnico.	43
Gráfica 15. Total personas caracterizadas que se reconocen a sí mismas con alguna discapacidad.	44
Gráfica 16. Dificultad o limitación para Relacionarse o interactuar con las demás personas.	45
Gráfica 17. Dificultad o limitación para Hablar o conversar.	45
Gráfica 18. Dificultad o limitación para Oír la voz o los sonidos.	46
Gráfica 19. Dificultad o limitación para Agarrar o mover objetos con las manos.	46
Gráfica 20. Dificultad o limitación para Entender, aprender, recordar o tomar decisiones.	47
Gráfica 21. Dificultad o limitación para Mover el cuerpo, caminar o subir y bajar escalera.	47
Gráfica 22. Dificultad o limitación para Ver de cerca, de lejos o alrededor.	48
Gráfica 23. Dificultad o limitación para Comer vestirse o bañarse por sí mismo(a).	48
Gráfica 24. Total personas que saben leer.	49
Gráfica 25. Total personas que saben escribir.	50
Gráfica 26. Total personas que saben resolver operaciones matemáticas básicas.	50
Gráfica 27. Nivel de estudio.	51
Gráfica 28. Población carretera que manifiesta estar estudiando actualmente.	51
Gráfica 29. Personas afiliadas al Sistema General de Seguridad.	52
Gráfica 30. Personas afiliadas al Sistema General de Seguridad por régimen.	53
Gráfica 31. Consumo de SPA.	53

Gráfica 32. Consumo de comidas por día.	54
Gráfica 33. Localidad de residencia de la población carretera caracterizada.	55
Gráfica 34. Tipo de lugar de habitación.	57
Gráfica 35. Condición de la casa, apartamento o carreta.	57
Gráfica 36. Relación con las personas que comparte la vivienda.	58
Gráfica 37. Actividad principal que realiza con la carreta.	59
Gráfica 38. Medio a través del cual desarrolla su actividad principal.	60
Gráfica 39. Tenencia del Medio que usa para desarrollar su actividad.	60
Gráfica 40. Tiempo de antigüedad en la actividad.	61
Gráfica 41. Promedio de ingresos mensuales.	62
Gráfica 42. Rutas o recorridos en la semana - número de recorridos semanales.	62
Gráfica 43. Población carretera con 1 y 2 recorridos.	63
Gráfica 44. Días de semana en que realiza la actividad.	69
Gráfica 45. Grupos de días de la semana en que realiza la actividad.	70
Gráfica 46. Promedio de horas dedicadas a la actividad al día.	70
Gráfica 47. Lugar de venta de los materiales reciclados.	71
Gráfica 48. Total de familias carreteras y personas carreteros(as) solos(as).	72
Gráfica 49. Tamaño del hogar por cantidad de personas caracterizadas).	72
Gráfica 50. Total personas caracterizadas por estado civil.	73
Gráfica 51. Personas con dependientes económicos.	74
Gráfica 52. Vínculo familiar con el carretero/carretera.	75
Gráfica 53. Carreteros que hacen recorridos con animales de compañía.	75
Gráfica 54. Tipo de animal de compañía.	76
Gráfica 55. Población carretera migrante nacional y extranjera.	76
Gráfica 56. Necesidades de oferta institucional de la población carretera.	77

Índice de figuras

Figura 1. Mapa de Cuadrantes de concentración de la población carretera Bogotá 2021.	21
Figura 2. Ejemplo de mapa de cuadrante individual de la caracterización a la población carretera.	26
Figura 3. Ejemplo de mapa con la información de entidades de atención a población carretera.	30

Índice de mapas

Mapa 1. Mapa polígonos de caracterización población carretera en Bogotá D.C.	25
Mapa 2. Personas por localidad de caracterización.	35
Mapa 3. Personas por localidad de residencia.	56
Mapa 4. Recorrido de las carreteras y carreteros caracterizados.	64
Mapa 5. Análisis espacial Kernel – mapa de calor.	65
Mapa 6. Mapa de calor punto inicio del recorrido.	66
Mapa 7. Mapa de calor punto medio del recorrido.	67
Mapa 8. Mapa de calor punto final del recorrido.	68



INTRODUCCIÓN

La caracterización desde su conceptualización, vincula estudios descriptivos, los cuales a partir del análisis de datos cualitativos y cuantitativos, generan información frente a la comprensión de fenómenos, dinámicas o estructuras que impactan en este caso, los territorios y las construcciones sociales; por lo tanto, se visibiliza que grupos poblacionales como las personas carreteras, pueden configurar desde lo individual y lo colectivo, formas de relacionarse con la ciudad, las cuales desde este proceso de identificación de los factores diferenciales, particularidades o desigualdades, le provea a la ciudad, información para la generación de estrategias y herramientas que aporten a la garantía o restablecimiento en el goce efectivo de sus derechos.

Es por tanto, que a partir de la implementación del decreto distrital 019 de 2022, las entidades distritales que se definen como responsables en la ejecución de acciones de protección y atención a las población carretera, centran sus conocimientos y esfuerzos que en el caso particular del Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud – IDIPRON y de la Secretaría Distrital de Integración Social-SDIS, realizaron de manera conjunta la identificación de las dinámicas sociales de aquellas personas carreteras y sus familias en situación de vulnerabilidad, en riesgo de habitar calle o habitantes de calle en diferentes cursos de vida (niñez, juventud, adolescencia y adultez).

Para ello el sector social (IDIPRON y SDIS), adelantó procesos de articulación interinstitucional con aquellas entidades, que por competencias del decreto anterior, iniciaron procesos de caracterización, de manera que se visibilizaran los aspectos de mayor relevancia; posterior a esto se proyectaron los aspectos que desde el abordaje social, permitieran extraer información relevante para la caracterización de la población carretera y que una vez obtenida, genere espacios de reflexión, evaluación y ajuste de la oferta de servicios de acuerdo con las necesidades esenciales y prevalentes de la población, aportando de esta manera a la toma de decisiones con incidencia en la ciudad.

Este documento presenta a la ciudad, la caracterización de la población carretera por parte de las entidades del sector social, a partir de la información obtenida en los recorridos realizados por los equipos en las diferentes localidades de la ciudad, abordando y entrevistando uno a uno a las carreteras y carreteros, escuchando sus necesidades y explorando los ámbitos contextuales que influyen directa e indirectamente en su calidad de vida, para ello se realiza la descripción y análisis de los hallazgos en términos de Población encuestada, Caracterización de la población carretera - con enfoque diferencial e interseccional, Educación, Salud, Vivienda, Caracterización de la actividad del carretero, Caracterización de grupos familiares, Población migrante e Interés en la oferta distrital de servicios.



1. ANTECEDENTES.

Para el desarrollo de este ejercicio investigativo, se retoman estudios o acciones realizadas en la ciudad de Bogotá que, si bien no están centrados exclusivamente en la caracterización de la población carretera, retoman aspectos sociodemográficos y geográficos que se asocian a la población habitante de calle, es importante indicar que este es un estudio pionero desde el sector social tanto en Bogotá como en el país, por lo tanto en este apartado se retoman la oferta que tanto la Secretaria Distrital de Integración Social-SDIS como el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud-IDIPRON hacen a la población carretera de la ciudad y la apuesta de otras entidades distritales.

*La Georreferenciación: análisis de las dinámicas territoriales de las personas habitantes de calle parches, cambuches, flotantes y personas en riesgo de habitar por pobreza extrema 2021 en Bogotá D.C.*¹ como documento que describe los resultados socio espaciales de las dinámicas territoriales de los y las habitantes de calle en Bogotá, que incluye en esa edición carreteras- carreteros que se autorreconocen en riesgo de habitar calle y que esencialmente se ocupan de la recolección de material de reciclaje² o de la utilización de este medio para pernoctar en las calles, así como localizaciones de habitantes de calle con carretas; los resultados arrojaron que, de las 5002 localizaciones (ubicaciones móviles o estacionarias) 733 fueron de habitantes de calle en el día y 511 de habitantes de calle en la noche; frente a los carreteros que se autorreconocen en riesgo de habitar calle 146 localizaciones se dieron en el día y 48 en la noche, la mayor presencia en el día fue en localidades como Kennedy, Los Mártires, Engativá, Puente Aranda y Chapinero y en la noche en Puente Aranda, Engativá, Barrios Unidos, Los Mártires y Bosa.

Frente a la atención a la población carretera, desde la Secretaria Distrital de Integración Social - SDIS, en 2018 entró en operación el Hogar de paso para habitantes de calle, carreteros y sus animales de compañía en la localidad de Los Mártires, el cual contaba con una oferta de atención básica (autocuidado, alimentación, áreas de descanso, recreación, cultura y deporte), hacia el año 2020 con los resultados de esta apuesta inicial, se identificó la necesidad de diversificar la atención, por lo que se incluye la población carretera en unidades operativas de bajo Umbral (Centro de Autocuidado - Hogar de paso día y Hogar de paso noche Los Mártires y La Sabana) y mediano Umbral (Centro de Desarrollo Integral y Diferencial Proyecto de Vida) que oferta servicios de atención básica, acompañamiento interdisciplinario y estructuración de Planes de Atención Individual en el mediano umbral.

Desde el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud - IDIPRON se realiza actualmente una oferta de servicios a la población carretera en las estrategias territoriales con los equipos de Territorio Prevención, Caminando Relajado y Territorio Calle con la puesta en marcha de la Operación Amistad, en la cual se abordan a los carreteros adolescentes, jóvenes vulnerables y en riesgo de habitar calle, ofertando la vinculación en las Unidades de Protección Integral - UPI, información para la culminación de estudios académicos y asesorías legales y psicológicas.

¹ 29/11/2022 Resultados presentados en Jornada de presentación oficial de la Georreferenciación 2021 en el marco del mes de la habitabilidad en calle 2022. Bogotá D.C.

² El reciclaje es la principal fuente de generación de ingresos de acuerdo con el VII censo de habitantes de calle Bogotá (2017), ejercida por el 39.7% del total de habitantes censados.



La Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos – UAESP entidad adscrita a la Secretaría del Hábitat desde su misionalidad desarrolla acciones frente al control de los servicios de recolección, transporte, disposición final, reciclaje y aprovechamiento de residuos sólidos, por lo que a partir del decreto 019 de 2022 iniciaron la caracterización de la población carretera, creando e implementando el Registro Único de Carreteros RUCA, el cual es un instrumento de identificación de la población recicladora carretera que realiza actividades de aprovechamiento de residuos sólidos mediante el uso de una carreta o zorro de tracción humana como principal herramienta de trabajo; a corte de agosto de 2022³ esta entidad indicó que había 2000 carreteros caracterizados (carnet y código QR del vehículo); como parte de la oferta de atención se tiene a disposición de la población 3 Centros Transitorios de Cuidado al Carretero – CTCC, en las localidades de Kennedy, Los Mártires y Puente Aranda.

El Instituto Para la Economía Social – IPES, cuenta con una oferta de vinculación de población carretera en procesos de caracterización mediante el Registro Individual de Vendedores Informales - RIVI el cual reconoce a partir del decreto 019 de 2022 aquellos carreteros que desarrollen actividades de venta informal o comercialización de bienes o productos, incluida la población migrante para quienes han desarrollado jornada de información frente a la legalización empresarial.

2. DISEÑO TEMÁTICO.

En este numeral se especifican los objetivos a partir de los cuales se direccionó el ejercicio investigativo de la caracterización de la población carretera en la ciudad de Bogotá D.C, cuyo desarrollo teórico y metodológico, surgió de una construcción conjunta y cohesionada de las entidades del sector social involucradas.

2.1 Formulación de objetivos.

2.1.1 Objetivo general.

Exponer los resultados de la caracterización e identificación de la población carretera en la ciudad de Bogotá, realizada por el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez-IDIPRON y la Secretaría Distrital de Integración Social-SDIS en el curso de vida de niñez, juventud y adultez en situación de vulnerabilidad, habitantes de calle o en riesgo de habitabilidad en calle, con el fin de identificar las dinámicas propias de esta población y visibilizar acciones de atención específica desde el sector social.

2.1.2 Objetivos específicos.

- Responder desde las competencias propias del Instituto Distrital para la Protección de la Niñez-IDIPRON y la Secretaría Distrital de Integración Social a las disposiciones indicadas en el Decreto 019 de 2022 relacionadas con la caracterización e identificación de la población carretera.
- Identificar las dinámicas de la población carretera de la ciudad de Bogotá en el curso de vida de niñez, juventud y adultez de personas en situación de vulnerabilidad, en riesgo de habitar calle o habitantes de calle.

³ Bogotá ya cuenta con 2 mil carreteros carnetizados. <https://www.uaesp.gov.co/noticias/bogota-cuenta-2-mil-carreteros-carnetizados>

- Proyectar recomendaciones que aporten a la atención de la población carretera desde el sector social a partir del ejercicio investigativo de la caracterización.

3. MARCO DE REFERENCIA.

A continuación, se especifica como las entidades responsables del sector social para el proceso de caracterización de carreteros en la ciudad de Bogotá, consolidaron desde un abordaje conceptual y teórico, la aproximación a este ejercicio investigativo, de manera que se unificaron criterios para la construcción de un instrumento y se abordó la población, a partir de la información disponible.

La caracterización de carreteras y carreteros en la ciudad de Bogotá, adelantada por el sector social, se constituye en un ejercicio investigativo social, que desde un abordaje territorial hecho por el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud – IDIPRON y la Secretaria Distrital de Integración Social - SDIS, hace uso de fuentes primarias de información para la aproximación y comprensión de dinámicas sociodemográficas, estructurales, caracterización de actividades económicas, composición familiar y necesidades frente a la oferta de servicios distritales.

Lo anterior, con el fin de identificar sus características, desde una perspectiva social que entreteje la información cuantitativa y cualitativa en términos de ubicación, prácticas, experiencias y usos del territorio en un tiempo especificado, de manera que se puedan visibilizar y generar acciones que impacten de manera positiva las situaciones sociales que enfrenta la población carretera.

Es por ello que es necesario conocer las aproximaciones teóricas en torno a la población carretera, las cuales se delimitaron inicialmente en la Directiva distrital 004 de 2021⁴ que especifica las *“Directrices para las entidades y organismos pertenecientes a la administración distrital sobre la atención a la población carretera”* y que en su delimitación conceptual definía que la población carretera es:

“...todas aquellas personas y sus familias que hacen uso de carretas u otros medios de movilización por esfuerzo humano, para: (i) la consecución de recursos reciclables bien sea residenciales, comerciales, industriales como parte de una cadena para el reciclaje; (ii) la venta de frutas o cualquier tipo de alimentos; (iii) la comercialización de cualquier tipo de bienes y productos; (iv) movilizarse para descansar, dormir y/o vivir; (v) el transporte, y/o (vi) la habitación de animales, siendo su escenario de trabajo las calles y el espacio público”(p.1)

De acuerdo con esta directiva, la población carretera es sujeto de especial protección constitucional, dado su nivel de vulnerabilidad, discriminación histórica, dinámicas económicas tendientes a la pobreza extrema y otras relacionadas con la habitabilidad en calle o el alto riesgo de estarlo y especifica que el medio de movilización (carreta) se moviliza por esfuerzo humano, aspecto que traza un punto de cambio, frente a las concepciones históricas del oficio de carreteros o “zorreros” quienes recorrían las calles de la ciudad en vehículos artesanales de tracción animal (caballos) dedicados al reciclaje y que a partir de 2010, fueron censados y abordados por la secretaria de movilidad para hacer parte del proceso de sustitución de vehículos de tracción animal.

⁴ Alcaldía Mayor de Bogotá, Directiva 004 de 2021. Directrices para las entidades y organismos pertenecientes a la Administración Distrital sobre la atención a la población carretera. 25 de mayo de 2021. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=112517&dt=S>



Ya en 2022 con el Decreto distrital 019⁵, se retoman aspectos conceptuales de la directiva 004 de 2021 y se genera una definición a partir de la cual se adoptan medidas de protección para la población carretera, la cual:

“...Comprende las personas naturales que realizan actividades de compraventa, recuperación, recolección, transporte y/o clasificación de residuos sólidos, bienes o productos, mediante el uso de una carreta, zorro u otros medios de movilización por esfuerzo humano como principal herramienta de trabajo para el sustento propio o familiar, entre otras actividades, para: (i) la consecución de recursos reciclables bien sea residenciales, comerciales o industriales como parte de una cadena para el aprovechamiento; (ii) la compraventa o comercialización de cualquier tipo de bienes y productos de manera informal; o (iii) el transporte, habitación humana y de animales de compañía u otra actividad, siendo su escenario de trabajo las calles y el espacio público”.

Es así, como este decreto mantiene los elementos principales de la definición inicial a partir del uso y ejecución de actividades, obtención de recursos para sustento propio o familiar y la connotación de permanencia en calle como escenario de interacción y desarrollo de su rol.

3.1 Marco conceptual.

A partir del marco de referencia anterior y las disposiciones propias del Decreto 019 de 2022 en el cual la Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C insta entre otras, a las entidades distritales, al sector social del distrito, en la ejecución de acciones de caracterización y atención de la población carretera vulnerable de la ciudad, en situación de riesgo de habitabilidad en calle y habitantes de calle, incluidos migrantes de acuerdo con su alcance y misionalidad.

Es así, que para la atención y abordaje de la población carretera, tanto el Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la Juventud – IDIPRON como la Secretaría Distrital de Integración Social - SDIS, han generado apuestas desde el alcance de cada una, frente a la atención de la población carretera y en el acompañamiento en espacios propios de otras entidades como es el caso del Centro Transitorio de Cuidado a Carreteros – CTCC, a cargo de la Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos – UAESP, acercando la oferta institucional a la población carretera en los diferentes cursos de vida.

Los aportes que se pueden generar a partir de este proceso de caracterización a la población carretera de la ciudad de Bogotá, se transforman en información clave no solo para la revisión y ajuste de la oferta institucional social, sino para la ciudad en general, toda vez que se hace el reconocimiento de los aspectos sociodemográficos, familiares y de vulnerabilidad que deben ser considerados por otras entidades distritales que ofertan servicios a la población carretera, haciendo una lectura global no solo de las características de la persona y su actividad de generación de ingresos, sino de aquellos elementos que son diferenciadores y a partir de los cuales se aporta a la calidad de vida de los carreteros y sus familias.

⁵ Alcaldía Mayor de Bogotá, Decreto 019 de 2022 “Por medio del cual se adoptan medidas de protección para la población carretera y se dictan otras disposiciones”. 22 de enero de 2022. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=120155&dt=S>

3.2 Marco legal.

Constituye las leyes, normas y reglamentos que soportan la caracterización de población carretera en la ciudad de Bogotá y que se indica a continuación.

3.2.1 Normatividad Nacional.

- Constitución política de 1991.
- Resolución 1513 de 2016, por medio de la cual se aprueba el “Lineamiento Técnico para la atención de niños, niñas y adolescentes, con derechos inobservados, amenazados o vulnerados, con alta permanencia en calle o situación de calle”.
- CONPES 3918 de 2018⁶ (Consejo Distrital de Política Económica y Social República de Colombia) Estrategia para la implementación de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) en Colombia, en la cual se establecen la necesidad de adopción de medidas para poner fin a la pobreza, reducir la desigualdad y fomentar la equidad, proteger el planeta y garantizar que todas las personas gocen de paz y prosperidad.

3.2.2 Normatividad Distrital.

- Decreto Distrital 560 de 2015, “Por medio del cual se adopta la Política Pública Distrital para el Fenómeno de Habitabilidad en Calle y se derogan los Decretos Distritales Nos 136 de 2005 y 170 de 2007”.
- 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”.
- CONPES D.C 20⁷ (Consejo Distrital de Política Económica y Social del Distrito Capital) de Actualización del Plan de Acción de la “Política pública distrital para el fenómeno de habitabilidad en calle 2015-2025” menciona a las carreteras y carreteros como una de las dinámicas sociales que inciden en la situación de habitanza en calle o en el riesgo de habitar calle.
- Directiva 004 de 2021 “Directrices para las entidades y organismos pertenecientes a la administración distrital sobre la atención a la población carretera”.
- Decreto 019 de 2022 “Por medio del cual se adoptan medidas de protección para la población carretera y se dictan otras disposiciones”.

Otras instancias distritales:

- INFORME DE GESTIÓN Comité Intersectorial de Coordinación Jurídica del Sector Integración Social Segundo Trimestre – 2021, que da cuenta de los lineamientos generales para la respuesta interinstitucional al fenómeno de la población carretera en el Distrito de Bogotá, indicándose que de acuerdo con la directiva 004 de 2021, SDIS e IDIPRON entre otras entidades distritales, adelantarán las acciones necesarias para garantizar la atención de las necesidades de la población carretera, elaborando una atención interinstitucional integral que responda a las problemáticas identificadas, específicamente con la adaptación de la oferta y

⁶ Departamento Nacional de Planeación, et al., CONPES 3918 de 2018 (2018). *Estrategia para la implementación de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) en Colombia*. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>.

⁷ Alcaldía Mayor de Bogotá, CONPES 20 (2021). *Actualización del Plan de Acción de la “POLÍTICA PÚBLICA DISTRITAL PARA EL FENÓMENO DE HABITABILIDAD EN CALLE 2015-2025*. Recuperado de: https://sdisgovco-my.sharepoint.com/:b/g/personal/jparamo_sdis_gov_co/EU5C53hbns1BIM135YuTCJYB5ob6eo1AOzJUw2VlvXJrw?e=SOvYsf





servicios de bajo umbral, para que cada niño, niña, adolescente y joven, cuente con una pedagogía de vida que potencialice sus talentos, inspire la transformación en su vida y genere oportunidades productivas, como en la garantía de sus derechos y el mejoramiento de su calidad de vida de personas adultas carreteras habitantes de calle o en riesgo de estarlo.

4. MARCO METODOLÓGICO.

Para lograr los objetivos propuestos para este proceso de caracterización de población carretera en Bogotá D.C, se relacionan a continuación las variables de análisis definidas entre las entidades del sector social, el plan de resultados el cual se estructura desde 9 dimensiones que mantienen una coherencia interna en la información generada y el diseño del instrumento en el cual se describen cada una de las variables y su relevancia para el ejercicio investigativo.

4.1 Variables de análisis.

Las variables que se definieron para la caracterización de población carretera en Bogotá D.C, se establecieron a partir de la revisión conceptual, el análisis de la legislación vigente y la experiencia en la atención social tanto del Instituto Distrital para la Protección de la Niñez-IDIPRON, como de la Secretaría Distrital de Integración Social, quienes desde su misionalidad han abordado en los territorios y en las unidades operativas a aquellas personas carreteras vulnerables, en riesgo de habitar calle o habitantes de calle por medio de acciones para la garantía y restablecimiento de derechos en las diferentes etapas del curso de vida; donde se evidencian dinámicas de exclusión social, discriminación, barreras físicas y actitudinales, violencias basadas en género, brechas educativas, flujos migratorios y factores eventuales como los generados a partir de la emergencia social y sanitaria por COVID-19.

Estas variables incluyeron aspectos relacionados con:

- *Ubicación de la persona carretera (sola o con presencia de familiares)*, tales como localidad (de ubicación y vivienda), barrio (donde se ubica en la caracterización y donde reside), características de la vivienda o equipamiento urbano donde habita, datos de contacto telefónico.
- *La identificación sociodemográfica de la persona carretera*, vinculando variables diferenciales como edad, nacionalidad (retornados o migrantes), sexo, identidad de género, orientación sexual, pertenencia étnica, autorreconocimiento o no como persona en riesgo de habitar calle, habitante de calle, víctima del conflicto armado o persona con discapacidad.
- *El acceso a derechos*, como la salud y la seguridad social (vinculación al sistema general de seguridad social en salud), alimentación, vivienda digna, servicios sociales (beneficiaron de IDIPRON o SDIS) educación, familia y redes de apoyo.
- *Características de la actividad desarrollada*, con base en lo indicado en el decreto 019 de 2022:
 - Actividades de compraventa, recuperación, recolección, transporte y/o clasificación de residuos sólidos.
 - Transporte de materiales, bienes y servicios.
 - La compraventa o comercialización de cualquier tipo de bienes y productos de manera informal.
 - El transporte, habitación humana y de animales de compañía u otra actividad, siendo su escenario de trabajo las calles y el espacio público.





Allí mismo se incluyen, variables de ingresos económicos, tipo de medio en el que desarrolla su actividad, vinculación en registros de otras entidades (UAESP-RUCA), cantidad de recorridos semanales y sus características (esta variable permitirá identificar geográficamente las dinámicas estacionarias o flotantes, la trayectoria de los carreteros en la ciudad, sitios de permanencia).

- *Interés en la información sobre la oferta distrital*, allí se incluyeron áreas generales de oferta de las diferentes entidades distritales de acuerdo con su misionalidad.

4.2 Plan de resultados (Dimensiones).

El plan de resultados proyectado para este ejercicio de caracterización de población carretera en la ciudad de Bogotá desde el sector social, se basó en la descripción de 9 dimensiones que permiten desde un análisis demográfico, interseccional, de acceso a necesidades básicas, desarrollo de la actividad como carretero, caracterización del grupo familiar, población migrante y necesidad de información de servicios de acuerdo con la oferta distrital, visibilizar las características que, desde una perspectiva social, permitan profundizar en la información que identifique las necesidades particulares de la población carretera y sus familias en Bogotá.

- Cuadros de salida

Se constituyeron en la proyección organizada de los datos de acuerdo con las dimensiones identificadas y que materializaron la definición de la información necesaria para el ejercicio de caracterización de población carretera, estas se relacionan a continuación:

Población encuestada

- Coberturas.
- Total, de encuestas.
- Total, de personas.
- Mapas polígonos de encuesta.

Caracterización de la población carretera con enfoque diferencial e interseccional:

- Sexo: Hombre, Mujer, Intersexual.
- Orientación sexual: heterosexual, homosexual, bisexual, no aplica, No sabe, No responde, Otra, no aplica.
- Identidad de género: Femenino, masculino, transgénero, no sabe, no responde, otra, no aplica.
- Autorreconocimiento étnico: indígena, negro, afrocolombiano/afrodescendiente, raizal, palenquero, gitano o Rrom.
- Estado civil: soltero, casado, separado, divorciado, viudo, unión libre, No aplica.
- Nacionalidad: colombiano, venezolano, otro.
- Caracterización de la población migrante: migrante nacional o migrante extranjero (motivos de desplazamiento a Bogotá y condición).
- Rangos de edad.
- Discapacidad: relacionarse o interactuar con las demás personas, hablar o conversar, oír la voz o los sonidos, agarrar o mover objetos con las manos, entender –aprender- recordar o tomar decisiones por sí mismo(a), mover el cuerpo, caminar o subir escaleras, ver de cerca – de lejos o alrededor, comer-vestirse o bañarse por sí mismo(a).





- Grupos poblacionales: personas habitantes de calle, población en riesgo de habitar calle, población migrante, población étnica, población LGBTI, personas con discapacidad, víctimas del conflicto armado.
- Ubicación geográfica: ubicación del carretero(a).
- Mapas de concentración de población.

Educación

- Alfabetismo: sabe leer, sabe escribir, sabe resolver operaciones matemáticas básicas, estudia actualmente (si-no).
- Nivel de estudio: No fue a la escuela, inicial preescolar, primaria, básica secundaria, bachillerato, técnico, tecnólogo, profesional, posgrado, sin información.

Salud

- Afiliación al sistema de salud (si-no – sin información) y régimen (subsidiado, contributivo, especial, sin información).
- Consumo de SPA: tabaco, bebidas alcohólicas, cocaína, basuco, cannabis (marihuana, hashish), heroína, inhalables, solventes y gases (bóxer, sacol), otra.

Alimentación

- Alimentación: número de comidas que consume al día, cuyo rango va de 1 a 5.

Vivienda

- Tipo y tenencia de vivienda: Casa, apartamento, asentamiento informal, lote baldío, cambuche, inquilinato (residencia, hotel, hospedaje, cuarto, pagadario), calle, carreta u otro medio de movilización por esfuerzo humano, cavidad natural, otra.
- Localidad y barrio de residencia.
- Tenencia de habitación propia: propio, arriendo, familiar.
- Mapa de residencia de la población.

Caracterización de la actividad del carretero

- Actividad principal: compraventa-recuperación – recolección- transporte y /o clasificación de residuos sólidos, transporte de materiales-bienes y/o productos, habitación humana y/o de animales de compañía, compraventa o comercialización de bienes y productos de manera informal, otra actividad distinta a la compraventa y comercialización de bienes y productos de manera informal.
- Ingresos: menos de \$500000, de \$500001 a \$1000000, más de \$1000000, sin información.
- Antigüedad en la actividad: menos de un mes, entre 1 y 6 meses, entre 6 meses y 1 año, más de 1 año.
- Mapas de recorridos.

Caracterización de grupos familiares

- Tamaño de los hogares.
- Conformación de los hogares: cónyuge, hijo, estado civil, dependencia económica, caracterización de integrantes de la familia, salud, educación.

Interés en la oferta distrital de servicios:

- Necesidades expresadas por la población carretera frente a la oferta de entidades distritales.



4.3 Diseño del Instrumento.

El diseño del Instrumento para caracterización de la población carretera en Bogotá D.C, se realizó desde una perspectiva asociada a las disposiciones del Decreto 019 de 2022, enfoques y líneas de atención propias del Sector Social. El pilotaje y ajuste de cada una de las preguntas se llevó a cabo de manera conjunta entre las entidades del sector social (anexo 1⁸); una vez aprobado, se realizó la parametrización de cada una de las preguntas en 2 formularios de la plataforma Microsoft Forms, el primero de ellos para la persona carretera cabeza de familia o persona única a caracterizar y un acompañante y el formulario 2, que contiene las preguntas para 3 acompañantes adicionales, este proceso culminó con la socialización a los equipos, de acuerdo con los roles específicos del operativo.

El cuestionario se estructura con los siguientes apartados:

- Datos del entrevistador (incluyendo instrucciones generales de diligenciamiento).
- Preguntas de control para el/la carretero(a).
- Autorización del tratamiento de datos personales.
- Identificación del carretero: información básica.
- Identificación del carretero: estado civil y familia.
- Identificación del carretero: sexo, identidad de género y orientación sexual.
- Identificación del carretero: vivienda.
- Identificación del carretero: salud.
- Identificación del carretero: escolarización.
- Identificación del carretero: situación y condición (pertenencia a grupos poblacionales vulnerables) en aspectos como habitanza en calle, población migrante, población étnica y población con discapacidad.
- Caracterización de la actividad del carretero: actividades.
- Ubicación y recorridos del carretero (máximo 2 recorridos).
- Oferta institucional.
- Núcleo familiar⁹ (máximo 4 personas acompañantes del carretero).
- Identificación integrante del núcleo familiar y acompañante 1: información básica.
- Identificación integrante del núcleo familiar y acompañante 1: estado civil y familia.
- Identificación integrante del núcleo familiar y acompañante 1: sexo, identidad de género y orientación sexual.
- Identificación integrante del núcleo familiar y acompañante 1: salud.
- Identificación integrante del núcleo familiar y acompañante 1: escolarización.
- Identificación integrante del núcleo familiar y acompañante 1: situación y condición (pertenencia a grupos poblacionales vulnerables) en aspectos como habitanza en calle, población migrante, población étnica y población con discapacidad.

5. DISEÑO ESTADÍSTICO.

⁸ Instrumento para la caracterización de población carretera en Bogotá D.C – formato PDF https://idipronbgta-my.sharepoint.com/personal/investigacion_idipron_gov_co/_layouts/15/onedrive.aspx?ga=1&id=%2Fpersonal%2Finvestigacion%5Fidipron%5Fgov%5Fco%2FDocuments%2FCaracterizaci%C3%B3n%20Poblaci%C3%B3n%20Carretera%202022%2FINSTRUMENTO%20EN%20F%C3%8DSICO%2F2022%2D11%2D03%5FINSTRUMENTO%20CARRETEROS%2Epdf&parent=%2Fpersonal%2Finvestigacion%5Fidipron%5Fgov%5Fco%2FDocuments%2FCaracterizaci%C3%B3n%20Poblaci%C3%B3n%20Carretera%202022%2FINSTRUMENTO%20EN%20F%C3%8DSICO

⁹ Las variables que se indican a continuación son las mismas para cada uno de los acompañantes que se pueden caracterizar (máximo 4)

Especifica los elementos a partir de los cuales se levantó y analizó la información, incluyendo el universo de estudio, la población objetivo el tipo de medición de acuerdo con el tipo de investigación, la cobertura geográfica, tiempos y estrategias de recolección de la información, lo cual se relaciona a continuación:

5.1 Universo de estudio.

De acuerdo con lo definido en el decreto 019 de 2022:

“Comprende las personas naturales que realizan actividades de compraventa, recuperación, recolección, transporte y/o clasificación de residuos sólidos, bienes o productos, mediante el uso de una carreta, zorro u otros medios de movilización por esfuerzo humano como principal herramienta de trabajo para el sustento propio o familiar, entre otras actividades, para: (i) la consecución de recursos reciclables bien sea residenciales, comerciales o industriales como parte de una cadena para el aprovechamiento; (ii) la compraventa o comercialización de cualquier tipo de bienes y productos de manera informal; o (iii) el transporte, habitación humana y de animales de compañía u otra actividad, siendo su escenario de trabajo las calles y el espacio público¹⁰”

5.2 Población objetivo.

Carreteras y carreteros en el curso de vida de niñez, juventud y adultez y sus familias ubicadas en la ciudad de Bogotá.

Para el desarrollo de este ejercicio investigativo de caracterización y de acuerdo con lo establecido en el Decreto 019 de 2022, la población a caracterizar se especifica desde cada una de las entidades del sector social de la siguiente manera:

- Instituto Distrital para la Protección de la Niñez y la juventud – IDIPRON, incluirá a la población carretera niños y jóvenes que se encuentre en situación de riesgo de habitabilidad en calle.
- Secretaría Distrital de Integración Social – SDIS, incluirá población carretera que se encuentre en situación de vulnerabilidad y que no sea competencia de las entidades antes señaladas, incluida la población migrante y habitante de calle.

5.3 Tipo de medición.

La Caracterización de población carretera en Bogotá se realizó mediante muestreo no probabilístico también llamado muestreo a conveniencia¹¹, cuyas unidades de selección fueron los cuadrantes de concentración de población carretera.

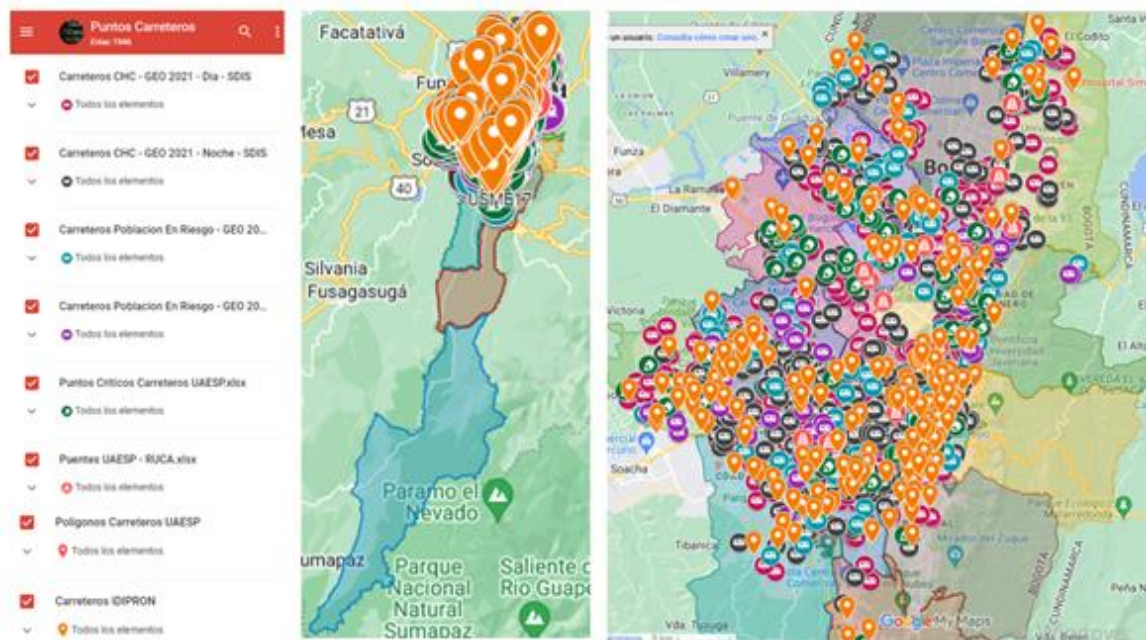
El proceso y el criterio utilizado para obtener la muestra de los 182 cuadrantes seleccionados en la caracterización de carreteros obedecieron a las acciones que se describen a continuación:

¹⁰ Decreto 019 de 2022, artículo 1, en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=120155&dt=S>

¹¹ La muestra no probabilística o dirigida, corresponde a un subgrupo de población en la que la elección de los elementos no depende de la probabilidad sino de las características de la investigación (Hernández, R, et al.,2008)

- a. Se consolidó información espacial de la localización de la población carretera a partir de las siguientes fuentes:
 - UAESP: 123 localizaciones de carreteros(as).
 - IDIPRON: 331 localizaciones de jóvenes carreteros(as).
 - SDIS-Subdirección para la Adultez¹²:
 - o Carreteros habitantes de calle día 733 localizaciones
 - o Carreteros habitantes de calle noche 508 localizaciones
 - o Carreteros en riesgo de habitar calle día 130 localizaciones
 - o Carreteros en riesgo de habitar calle noche 45 localizaciones
- b. Se elaboró un mapa online en Google Mymaps¹³ con toda la información suministrada. En la Figura 1 se observa el mapa elaborado.

Figura 1. Mapa de Cuadrantes de concentración de la población carretera Bogotá 2021.



Fuente: Imagen Google Mymaps www.tinyurl.com/PuntosCarreteros, año 2021.

- c. La información de estas localizaciones se cruzó con los cuadrantes usados para el operativo de georreferenciación del fenómeno de habitabilidad en calle realizado por la Subdirección para la Adultez-SDIS 2021 y se seleccionaron las zonas donde se evidenciaron más de 4 personas¹⁴ por localización, de este análisis resultaron seleccionados 182 cuadrantes.

¹² Se diferencian las jornadas día y noche con el fin de comprender las dinámicas de habitabilidad en calle, de tal manera que permita contrastar el comportamiento en las diferentes jornadas. A partir de la información de la georreferenciación de Parches y cambuches realizada en el año 2019, se evidenciaron diferencias en el comportamiento de concentración de población en estas dos jornadas.

¹³ Google Mymaps es una aplicación que permite generar mapas personalizados, en el siguiente link se encuentra el mapa de localizaciones de población carretera consolidados para la Caracterización: www.tinyurl.com/PuntosCarreteros

¹⁴ Este criterio fue concertado por el equipo temático de la SDIS, IDIPRON Y UAESP a partir de la experiencia de estas entidades en la identificación y atención de la población habitante de calle o en riesgo de estarlo.

- d. Se consolidó la muestra de 182 cuadrantes en mapas que conforman el universo o marco operativo de recolección¹⁵.

5.4 Cobertura geográfica.

La totalidad de la parte urbana de la ciudad de Bogotá, Distrito Capital, es decir las diecinueve localidades urbanas del Distrito Capital: 1. Usaquén, 2. Chapinero, 3. Santa Fe, 4. San Cristóbal, 5. Usme, 6. Tunjuelito, 7. Bosa, 8. Kennedy, 9. Fontibón, 10. Engativá, 11. Suba, 12. Barrios Unidos, 13. Teusaquillo, 14. Los Mártires, 15. Antonio Nariño, 16. Puente Aranda, 17. La Candelaria, 18. Rafael Uribe Uribe y 19. Ciudad Bolívar.

5.5 Periodo de recolección y acopio de la información.

Para el proceso de caracterización de la población carretera que se desarrolló en las 19 localidades, se estableció la pertinencia de la recolección en dos jornadas por localidad (diurna y nocturna), excepto la localidad de Los Mártires en la cual se programaron 3 jornadas (mañana-tarde y noche). La elección de la localidad para cada día se definió con base en la información suministrada por la UAESP relacionada con los días de recolección de residuos, de manera que cada día se contara con el mayor número de población carretera por localidad.

En total se programaron 26 días de recolección de información, en los que se incluyen 3 días de barridos territoriales adicionales, es decir se volvieron a recorrer los cuadrantes de las localidades de Barrios Unidos, Rafael Uribe Uribe y Santa Fe – La Candelaria, dado que, con lo proyectado en los primeros recorridos, no se encontró un número significativo de la población e influyeron dinámicas locales como concierto, operativos policiales, entre otros. Es relevante mencionar que los días: 26, 27, 28, 29 y 30 de septiembre, los equipos territoriales aplicaron el instrumento durante sus jornadas habituales en territorio.

En la Tabla 1 se relacionan los días de los operativos de recolección de información:

Tabla 1. Barridos territoriales por día.

Día	Fecha	Jornada	Localidades
1	27 de agosto	Diurna/Nocturna	Chapinero
2	29 de agosto	Diurna/Nocturna	Barrios Unidos
3	30 de agosto	Diurna/Nocturna	Teusaquillo
4	31 de agosto	Diurna/Nocturna	Tunjuelito
5	01 de septiembre	Diurna/Nocturna	Usaquén
6	02 de septiembre	Diurna/Nocturna	Fontibón
7	03 de septiembre	Diurna/Nocturna	Puente Aranda
8	06 de septiembre	Diurna/Nocturna	Antonio Nariño
9	07 de septiembre	Diurna/Nocturna	San Cristóbal
10	08 de septiembre	Diurna/Nocturna	Usme
11	09 de septiembre	Diurna/Nocturna	Rafael Uribe Uribe
12	10 de septiembre	Diurna/Nocturna	Los Mártires
13	13 de septiembre	Diurna/Nocturna	Ciudad Bolívar
14	14 de septiembre	Diurna/Nocturna	Bosa
15	15 de septiembre	Diurna/Nocturna	Suba

¹⁵ El universo de cuadrantes objeto de medición se encuentra en el siguiente enlace: <https://tinyurl.com/CuadrantesCarreteros>

16	16 de septiembre	Diurna/Nocturna	Engativá
17	20 de septiembre	Diurna/Nocturna	Santa Fe y La Candelaria
18	21 de septiembre	Diurna/Nocturna	Kennedy
19	26 de septiembre	Diurna	Kennedy
20	27 de septiembre	Diurna/nocturna	Rafael Uribe Uribe (día), Chapinero (noche).
21	28 de septiembre	Diurna	Tunjuelito
22	29 de septiembre	Diurna	Rafael Uribe Uribe
23	30 de septiembre	Diurna	Kennedy
24	03 de octubre	Diurna/Nocturna	Barrios Unidos
25	04 de octubre	Diurna/Nocturna	Rafael Uribe Uribe
26	05 de octubre	Diurna/Nocturna	Santa Fe y La Candelaria

Fuente: Elaboración propia: IDIPRON y SDIS

Además, de los días de recolección de información mencionados en la tabla anterior, se desarrollaron 4 jornadas de evaluación, seguimiento y programación semanal, en las cuales los equipos territoriales, de investigaciones y técnico de las entidades, identificaron las acciones de mejora y las lecciones aprendidas.

5.6 Diseño de la recolección/acopio.

Frente al diseño de la recolección de los datos, se establecieron estrategias que permitieron hacer el abordaje de los cuadrantes definidos, a partir del reconocimiento profundo del formulario (en medio físico y digital), la justificación de la investigación, el material cartográfico para los recorridos, sedes operativas y los roles de los equipos en terreno, lo cual se especifica a continuación:

5.6.1 Estrategias de recolección/acopio de los datos.

Para la recolección de los datos tanto IDIPRON como SDIS, en las diferentes mesas de trabajo realizadas con otras entidades¹⁶, diseñaron estrategias que permitieron la ubicación de lugares con presencia de población carretera, previamente identificados en ejercicios como las jornadas de Registro Único de Carreteros-RUCA de la UAESP, puntos georreferenciados por parte de los equipos territoriales del IDIPRON, atención a población carretera por parte de IDIPRON y georreferenciación de las dinámicas territoriales de los habitantes de calle y personas en riesgo por pobreza extrema de SDIS; una vez establecidos estos cuadrantes y las jornadas de caracterización por localidad se aplicó el método de barrido por cada polígono.

En las jornadas los recorridos se realizaron caminando con apoyo de transporte en puntos estratégicos. Para la captura de la información, se contó con instrumentos de caracterización en físico y con formularios digitales para diligenciamiento en línea en la plataforma Microsoft Forms, los cuales se diseñaron como una alternativa tecnológica amigable y predictiva (manejo automático de diagramas de flujo de respuestas), que no requerían instalación, solo el uso de datos móviles en equipos de telefonía celular.

Una vez establecidas estas alternativas de recolección de la información, se realizó un pilotaje con servidores y servidoras tanto del IDIPRON como de SDIS que permitió identificar posibles fallas y hacer

¹⁶ (indicadas en el decreto 019 de 2022) como UAESP, IPES y Secretaría Distrital de Seguridad, Convivencia y Justicia.



un comparativo de tiempos de aplicación y funcionalidad de cada alternativa de recolección de información.

Inicialmente, se proyectó que, en el caso del uso del instrumento en físico para la caracterización, se contaría con el rol de digitador(a), que haría el cargue de la información al instrumento digital en unidades operativas de IDIPRON, este rol no se usó (aunque siempre estuvo disponible) dada la funcionalidad de la aplicación in situ del instrumento digital, lo cual permitía mejorar el proceso de levantamiento de la información por parte de los equipos.

5.6.2 Diseño de herramientas de captura.

El instrumento se diseñó en físico y digital, con los filtros y flujos de manera funcional de acuerdo con las respuestas de cada una de las personas caracterizadas; logrando de esta manera contar con los datos en línea de cada una de las encuestas por jornada, y realizar los procesos de calidad de información diariamente, de manera que se generaba la retroalimentación a los equipos en los operativos, relacionados con algunas fallas o errores comunes (uso de formulario 1 y 2, palabras completas, nomenclaturas o puntos de referencia confiables), para este ejercicio de investigación se contó tanto con los dispositivos Aranda-SDIS como con los dispositivos personales de las servidoras y servidores, contratistas del Sector Social.

5.6.3 Estructura organizacional del operativo y conformación del equipo.

Desde la atención, cada una de las entidades cuenta con disposiciones propias como es el caso de la Resolución 509 de 2021 de la Secretaría Distrital de Integración Social “Por la cual se definen las reglas aplicables a los servicios sociales, los instrumentos de focalización de la SDIS, y se dictan otras disposiciones” y que vincula en algunos servicios la atención a población carretera.

Luego de esta revisión legal, se hicieron mesas de trabajo desde las dos entidades, para la revisión de información a partir de la cual se estructuraron los cuadrantes priorizados. En el desarrollo de la caracterización se cuenta con 182 cuadrantes a nivel distrital, distribuidos por localidades como lo indica la Tabla 2:

Tabla 2. Cantidad de cuadrantes por localidad.

LOCALIDAD	CUADRANTES
Usaquén	9
Chapinero	7
Engativá	22
Suba	7
Barrios Unidos	10
Teusaquillo	8
Usme	3
Tunjuelito	5
Bosa	6
Kennedy	22
Fontibón	7
Rafael Uribe Uribe	13
Santa Fe	8
San Cristóbal	4



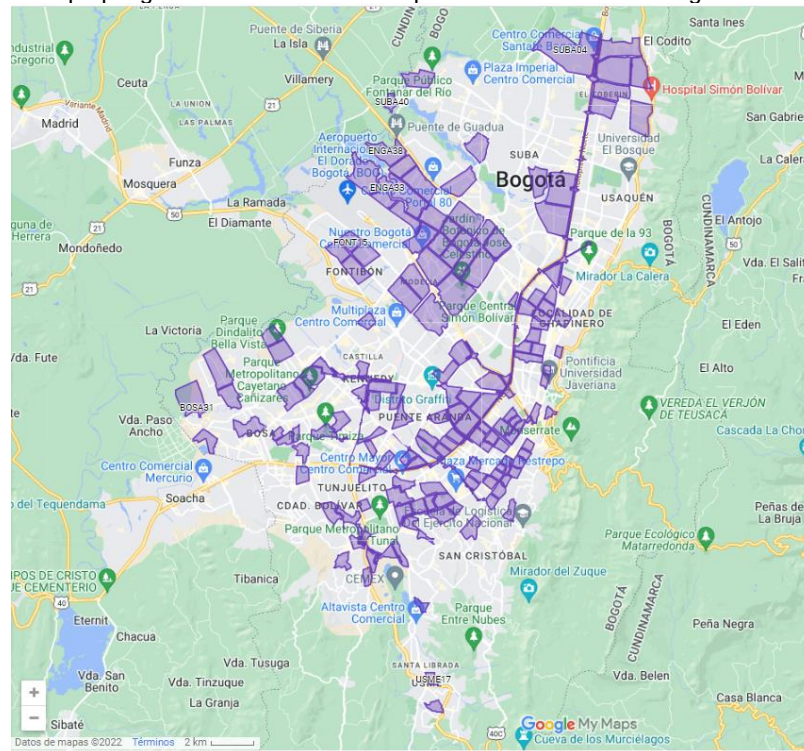


LOCALIDAD	CUADRANTES
Los Mártires	13
Antonio Nariño	6
Puente Aranda	21
La Candelaria	3
Ciudad Bolívar	8
TOTAL	182

Fuente: Elaboración propia: IDIPRON y SDIS

A continuación, en el Mapa 1 se identifican los 182 cuadrantes (zonas geográficas) que fueron seleccionados para la caracterización de población carretera en Bogotá D.C, los cuales fueron el resultado de la verificación de población carretera por parte de entidades como la UAESP, IDIPRON y SDIS, en acciones y atenciones realizadas a la población.

Mapa 1. Mapa polígonos de caracterización población carretera en Bogotá D.C.



Fuente: Google Mymaps <http://www.tinyurl.com/PuntosCarreteros>
Elaboración propia, Equipo técnico SDIS- IDIPRON

La estructura de cuadrantes que se observa en la Figura 2, fue el resultado del análisis de la información suministrada tanto por las entidades encargadas del proceso de caracterización (IDIPRON Y SDIS) como de aquellas que hacen atención a la población como es el caso de UAESP, quienes geolocalizaron los puntos de mayor presencia de población carretera, así mismo se tuvieron en cuenta aspectos como:

- La estructura de división político-administrativa por localidades con la que cuenta la ciudad.
- Tener en cuenta todos los elementos que se encuentran inmersos en los límites de las localidades de manera que los cuadrantes logren diferenciar donde inicia o donde se termina y

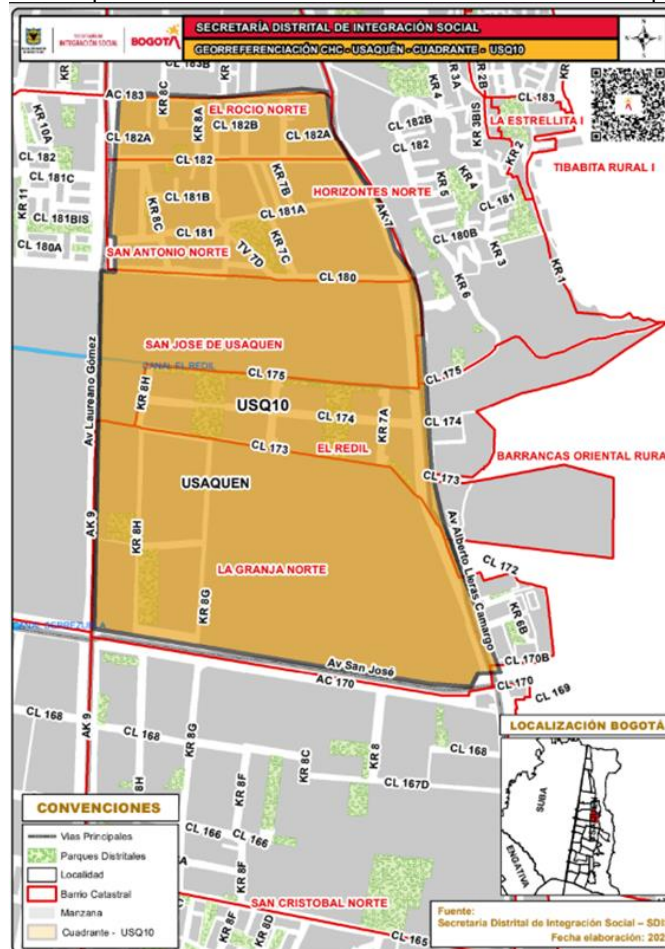


ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

evitar la confusión de los equipos o la duplicidad de la información. Sobre todo, en espacios como calles, cruces viales u otros por donde se desplazan las personas carreteras.

- La geometría de los cuadrantes, de manera que donde termina uno inicia otro y no se queden espacios geográficos sin recorrer y sean abordados por los equipos dispuestos.
- La facilidad en la diagramación de cada cuadrante para impresión en tamaño carta de manera que se evidencie con claridad cada uno de los elementos que componen el espacio a recorrer.
- Todos los cuadrantes se visualizan en conjunto desde un mapa web, que permite en línea identificar el punto en el cual se encuentra un equipo.
- Uso del código QR del mapa físico para confirmar la ubicación exacta, así como los demás cuadrantes y la localidad.
- Cada uno de los cuadrantes, están codificados a partir de la nominación de la localidad de manera abreviada, con tres letras en mayúscula del nombre de la localidad seguido de un número consecutivo, es decir que el cuadrante 1 de Usaquén se nomina USQ01.

Figura 2. Ejemplo de mapa de cuadrante individual de la caracterización a la población carretera.



Fuente: Elaboración propia: IDIPRON y SDIS

Como mecanismo de acercamiento efectivo a la población carretera que se caracterizaba y dado que muchos de ellos se encontraban en el desempeño de su actividad productiva (generación de ingresos),



cada uno de los equipos compartió con los carreteros y sus familias alimentos en cada una de las jornadas.

Para cada una de las jornadas se realizó por equipo la entrega de los elementos necesarios¹⁷, al iniciar el operativo se realizaba registro de las personas de cada uno de los equipos territoriales y la información de los vehículos de apoyo para transporte.

La conformación de los equipos de caracterización se estableció de acuerdo con la programación que realizó cada una de las entidades; por cada equipo de 4 personas que se dirigían a territorio, participaban 2 de la SDIS y 2 del IDIPRON y en las sedes operativas acompañaban líderes, técnico operativo, coordinadores locales, profesionales interdisciplinarios, profesionales de apoyo, profesionales de la subdirección de infancia (activación de rutas) y de otras entidades como Secretaría de Gobierno o Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia, equipo técnico y de investigaciones, en total el talento humano de las entidades llegó a alrededor de 320 personas.

A continuación, en la Tabla 3 y Tabla 4 se relacionan los roles de los equipos en el ejercicio de la caracterización:

Tabla 3. Roles en las labores de campo.

Promotor entrevistador (a)	Referente zonal (IDIPRON) Técnico Operativo (SDIS)	Responsable cartográfico	Responsable seguridad
• Abordar a la persona carretera y diligenciar el formulario (Digital o Físico), según entrevista. • Hace parte de IDIPRON o SDIS.	• Entrega y recibe la documentación, instrucción y links. • Hace parte de IDIPRON o SDIS.	• Coordina, lidera y orienta el recorrido a través del mapa. • Realiza trabajo en campo. • Hace parte de IDIPRON o SDIS.	• Articulación con Secretaría de Seguridad, Convivencia y Justicia (solo en la noche) y profesionales psicosociales (IDIPRON) o interdisciplinario (SDIS) para activación de rutas y entrega de compartir.

Fuente: Elaboración propia: IDIPRON y SDIS

¹⁷ Tabla planillera, formatos institucionales, instrumentos de caracterización en físico, mapas de los cuadrantes asignados, linternas, lápiz para marcado de trayectos en los mapas, hoja con recomendaciones generales (links de acceso a cada uno de los formularios- Microsoft Forms y ruta de acceso a los dispositivos CAT S51 de SDIS), elementos de bioseguridad.

Tabla 4. Roles en la sede operativa.

Coordinador Local SDIS/ Referente Local IDIPRON	Técnicos operativos (SDIS)/	Equipo de investigaciones- (IDIPRON)/ Equipo técnico (SDIS)	Equipo de activación de rutas.
- Coordinan la organización logística del operativo en sus territorios. - Realizan en conjunto con líderes territoriales, subdirector u otro directivo, la apertura de la jornada, indicando las acciones principales y aspectos relevantes. - Una vez los equipos retornan a la sede operativa se encargan de retomar los resultados de cada uno y registrarlos en el acta correspondiente.	Apoyan la organización logística del operativo en cada una de las jornadas (papelería, transporte, organización de equipos)	Apoyo técnico en sede operativa o en acompañamiento directo a los equipos en territorio, resolviendo dudas frente al diligenciamiento del formulario, abordaje a la población carretera y nuevas disposiciones.	Es un equipo disponible durante toda la jornada, en el cual se integran servidores de IDIPRON y SDIS – profesionales Interdisciplinarios, profesionales psicosociales y profesionales de la estrategia abrazarte de la Subdirección de infancia y que de acuerdo con la comunicación permanente con los equipos se encargan de activar rutas y responder de manera oportuna a las situaciones que se generen.

Fuente: Elaboración propia: IDIPRON y SDIS

La información recolectada durante el operativo fue revisada y custodiada por el equipo de investigación de IDIPRON, quienes asumieron el rol de consolidación y revisión de la calidad de la información, realizando seguimiento diario a la base de datos principal.

El talento humano que participó de la caracterización de carreteras y carreteros, de acuerdo con la planeación semanal, fue informado de las sedes operativas de encuentro para el inicio y finalización de acciones de trabajo en campo, las cuales fueron subdirecciones locales de Integración Social, alcaldías locales, sedes administrativas y Unidades de Protección Integral - UPI del IDIPRON que contaran con el espacio físico, manteniendo las normas de bioseguridad, sillas y otros elementos básicos: En la Tabla 5, se relacionan estas sedes:

Tabla 5. Unidades Operativas por día.

Localidad	Unidad Operativa día	Unidad Operativa Noche
Usaquén	UPI Servita - Carrera 7 # 164-94 Servitá; diagonal Hospital Simón Bolívar.	UPI Servita - Carrera 7 # 164-94 Servitá; diagonal Hospital Simón Bolívar.
Chapinero	Calle 61 # 7-78 Sede Administrativa IDIPRON	Calle 61 # 7-78 Sede Administrativa IDIPRON



Localidad	Unidad Operativa día	Unidad Operativa Noche
Engativá	Subdirección Local de Engativá - Carrera 78 # 69A - 57 Santa Helenita	Subdirección Local de Engativá - Carrera 78 # 69A - 57 Santa Helenita
Suba	Subdirección Local de Suba - Carrera 91 # 143 - 15	Subdirección Local de Suba - Carrera 91 # 146C - 15
Barrios Unidos	Carrera 27A # 63B-08 Barrio Benjamín Herrera	Carrera 27A # 63B-08 Barrio Benjamín Herrera
Teusaquillo	Subdirección Local Teusaquillo - Calle 39 # 17 - 48	Subdirección Local de Teusaquillo - Calle 39 # 17 - 48
Bosa	UPI Bosa. Carrera 77G # 63-35 sur	UPI Bosa. Carrera 77G # 63-35 sur
Kennedy	CDC Timiza - Carrera 74 # 42G - 52 Sur	CDC Timiza Cra.74 # 42G 52 Sur
Fontibón	Subdirección Local de Fontibón - Carrera 104B # 22J - 15 La Giralda	Subdirección Local de Fontibón Kr 104B # 22J-15 (La Giralda)
Ciudad Bolívar	UPI Perdomo. AV Carrera 70C # 60B-05 sur	UPI Perdomo. AV Carrera 70C # 60B-05 sur
Usme	Calle 91sur # 4C - 26 Este. Barrio el Virrey	Calle 91sur # 4C - 26 Este. Barrio el Virrey
Tunjuelito	Diagonal 53 sur # 61B - 57, Barrio Nuevo Muzú	Diagonal 48 Sur #51- 59 Salón Comunal Venecia
Rafael Uribe	UPI Molinos. Carrera 5A Bis # 48N-48 Sur.	UPI Molinos. Carrera 5A Bis # 48N-48 Sur.
Santa Fe	IDIPRON Sede administrativa Calle 15. Calle 15 No. 13-86	IDIPRON Sede administrativa Calle 15. Calle 15 No. 13-86
San Cristóbal	Centro de atención Sociosanitaria Balcanes SDIS – Calle 11 Sur # 1B-10 Este	Centro de atención Sociosanitaria Balcanes SDIS – Calle 11 Sur # 1B-10 Este
Los Mártires	IDIPRON Sede administrativa Calle 15. Calle 15 No. 13-86	IDIPRON Sede administrativa Calle 15. Calle 15 No. 13-86
Antonio Nariño	UPI Luna Park Calle 13 Sur # 17-52	UPI Luna Park Calle 13 Sur # 17-52
Puente Aranda	UPI la 32. Carrera 32 # 12-55	UPI la 32. Carrera 32 # 12-55
La Candelaria	IDIPRON Sede administrativa Calle 15. Calle 15 No. 13-86	IDIPRON Sede administrativa Calle 15. Calle 15 No. 13-86

Fuente: elaboración propia. Elaboración propia: IDIPRON y SDIS

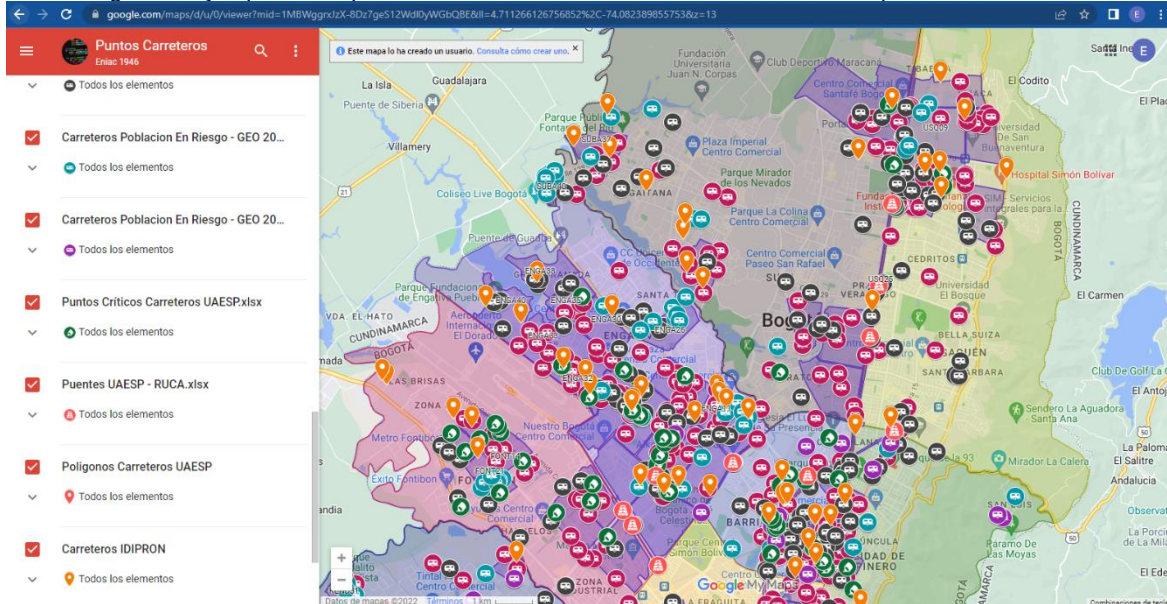
5.6.4 Esquema de entrenamiento personal.

La instalación de capacidades de los equipos de trabajo que se vincularon a la caracterización de población carretera en Bogotá D.C, se gestó como un mecanismo que aportó a la unificación de criterios, frente al ejercicio investigativo de caracterización de carreteras y carreteros; para ello, desde las entidades del sector social (IDIPRON y SDIS) se proyectaron 2 módulos, uno conceptual que reflejaba elementos teóricos como la definición de carreteros, tipos de carretas y la justificación del proceso de caracterización social de esta población, abordando de manera amplia el Decreto 019 de 2022 que define las acciones específicas de las entidades involucradas; se vinculaba un apartado de cartografía, que permitía retomar con el talento humano la técnica de barridos territoriales, zonas a recorrer por localidad (cuadrantes definidos de acuerdo con el cruce de información entre entidades de



atención a la población carretera – ver Figura 3), identificación y apropiación del material cartográfico (mapas de cuadrantes por localidad).

Figura 3. Ejemplo de mapa con la información de entidades de atención a población carretera.



Fuente: Google Mymaps <http://www.tinyurl.com/PuntosCarreteros> Elaboración propia, Equipo técnico SDIS- IDIPRON.

Para conocimiento de los equipos, se especificaron elementos logísticos y operativos relacionados con la fecha de inicio y localidades proyectadas por semana, horarios y actividades de cada jornada, roles desde cada una de las entidades, estructura de las cuadrillas y recomendaciones generales en los recorridos y abordaje a la población, donde se incluyeron las rutas de atención a situaciones especiales que se pudiesen presentar.

El segundo módulo se centró en el reconocimiento y apropiación conceptual - metodológica del instrumento para la caracterización de la población carretera en Bogotá D.C., para ello se revisaron uno a uno los apartados del instrumento y se generaron espacios de diligenciamiento en físico y digital (reconocimiento de la plataforma de Microsoft Forms y descargue del link de los instrumentos), planteando diversos escenarios y solucionando dudas frente a las preguntas específicas, así mismo se socializaron recomendaciones claves en el diligenciamiento para garantizar la calidad de la información recolectada.

5.6.5 Convocatoria y selección del talento humano.

Tanto la Subdirección para la Adultez de SDIS como el equipo de IDIPRON, realizaron una convocatoria interna de las servidoras y servidores que vinculados en las estrategias territoriales, los cuales cuentan con un amplio conocimiento de las dinámicas territoriales y del abordaje de niños, niñas, adolescentes, jóvenes y adultos en habitabilidad en calle o en riesgo de estarlo, de manera que se vinculen al proceso de cualificación de la caracterización de la población carretera en Bogotá D.C., en el rol de captura de la información (encuestadores) principalmente; los líderes de las estrategias territoriales, generan los grupos de cualificación y se establecen fechas y lugares para su ejecución.

Estos procesos de socialización profunda del operativo y del instrumento de caracterización fueron realizados por el equipo técnico de la Subdirección para la Adultez-SDIS y el equipo de investigaciones de IDIPRON, inicialmente con los equipos de: coordinadores territoriales (IDIPRON-SDIS), referentes zonales (IDIPRON), coordinadores locales (SDIS), profesionales interdisciplinarios y profesionales de la Dirección de Análisis y Diseño Estratégico – DADE (SDIS), con el objetivo de conocer el instrumento y apoyar a los equipos en campo cuando se requiriera.

Posteriormente, se programaron 8 jornadas (4 por día) para la cualificación del rol de encuestador con la proyección de 196 promotores sociales de acuerdo con la programación de la Tabla 6, que se presenta a continuación:

Tabla 6. Programación de jornadas de socialización del operativo e instrumento de caracterización de la población carretera en Bogotá D.C

Fecha	Lugar	Roles	Responsables
20 de agosto de 2022	Sede Administrativa IDIPRON Calle 61 # 7 – 78	Líderes territoriales. Referentes zonales Coordinadores locales.	Equipo Técnico
25 de agosto de 2022	Sede Administrativa IDIPRON Calle 15 # 13 – 86 (mañana y tarde)	Encuestadores	Juan Manuel Álvarez. Angela Herrera Marisol Ariza.
	Calle 15 # 13 - 86 IDIPRON Serendipia (mañana).	Encuestadores	David Quiroga Julio Gil Carlos Barrera
	UPI La 32, Carrera 32 No. 12-09 (tarde)	Encuestadores	David Quiroga Julio Gil Carlos Barrera
26 de agosto de 2022	Sede Administrativa Calle 15 # 13 – 86 (mañana y tarde)	Encuestadores	Harrison López. Angela Herrera
	Sede Administrativa IDIPRON Calle 61 # 7 – 78 (mañana y tarde)	Encuestadores	Jefferson Díaz Julio Gil

Fuente: Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

6. RESULTADOS

Para mayor comprensión de la información obtenida a partir de los datos de las diferentes variables indagadas, proyectadas 9 dimensiones que asocian la información de acuerdo con la relación entre ellas; a continuación se presentan los resultados que permiten de manera descriptiva, analizar aspectos sociodemográficos y realizar una aproximación a las dinámicas sociales de la población carretera. Es importante destacar que el número de instrumentos validados fue 1078 (persona carretera líder o con acompañantes) con un total de 1577 personas carteras o carteros, algunas de las preguntas son de respuesta de opción múltiple, lo cual genera que estos datos sean diferentes.

6.1 Generación de cuadros de resultados y tablas de análisis de resultados.

A continuación, se especifican una a una las dimensiones, gráficas y análisis de la información obtenida a partir de los datos recolectados en cada uno de los operativos desarrollados en las diecinueve localidades; las dimensiones dan respuesta a la organización de los datos y la generación de la

información de acuerdo con la semejanza en variables, para ello se establecieron las siguientes dimensiones:

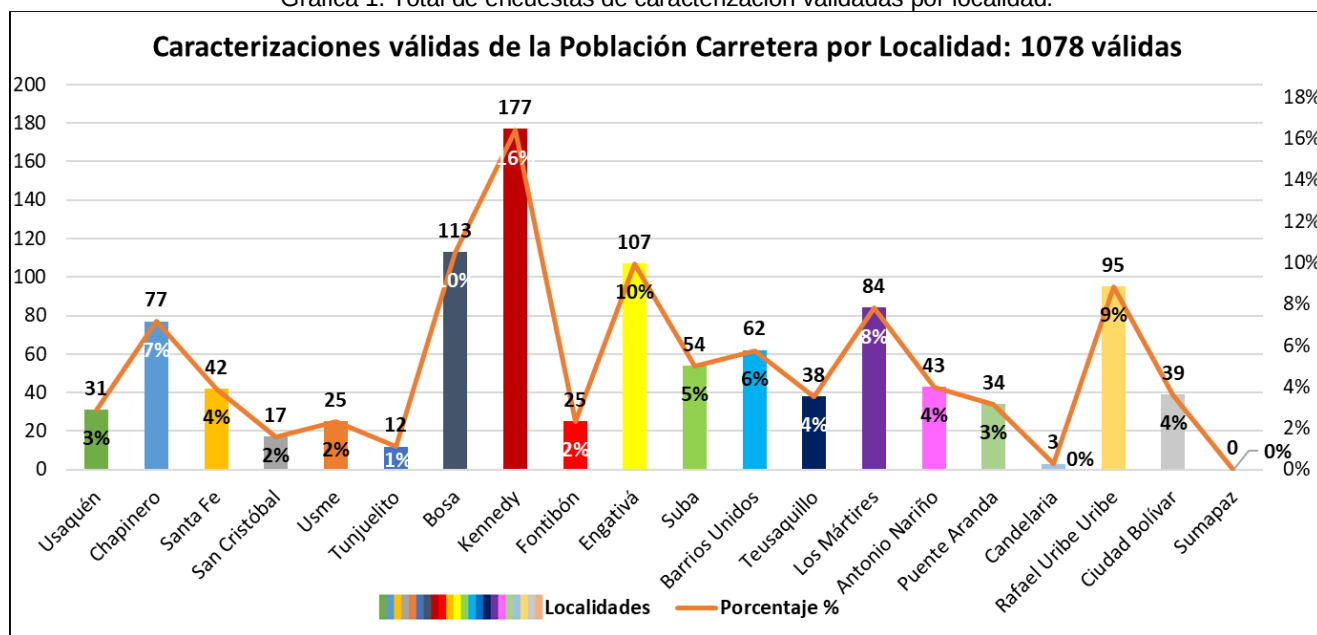
6.1.1 Población encuestada.

Coberturas por localidad.

En total, se hicieron 1203 encuestas de caracterización de población carretera en la ciudad de Bogotá D.C; no obstante, en el proceso de depuración de la información recabada, se validaron 1078 caracterizaciones, ver Gráfica 1.

En la localidad de Sumapaz no se programaron ni se hicieron jornadas de Caracterización de Población Carretera. Esto es debido a que, durante las fases de planeación y con la información que se recabó inicialmente de las diferentes secretarías, institutos descentralizados y demás dependencias del Distrito, no se tuvo reporte alguno de la presencia, permanencia o tránsito de Población Carretera en esa localidad; por lo tanto, la caracterización a población carretera se desarrolló en las 19 localidades restantes en las cuales se obtuvo reporte previo de la presencia de población carretera.

Gráfica 1. Total de encuestas de caracterización validadas por localidad.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Cantidad de personas caracterizadas (carreteras y carreteros)

Durante la fase de caracterización, se registraron y validaron los datos de 1577 personas en las diecinueve localidades de la ciudad, ver Gráfica 2.

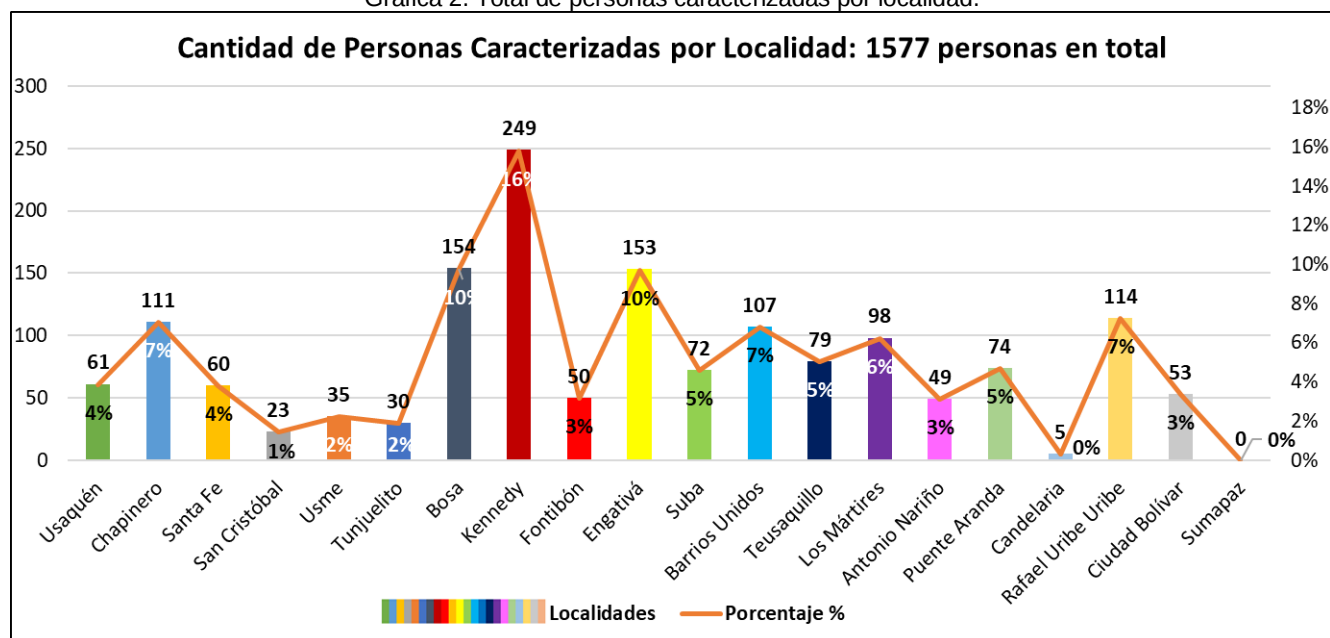
El número total de personas caracterizadas corresponde a la persona carretera líder y los carreteros acompañantes. Como carreteras(os) líder se caracterizaron 1078 personas, y como carreteras (os) acompañantes se registraron 499 personas, sumando en total 1577 personas. Como se mencionó

anteriormente, en la localidad de Sumapaz no se programaron ni se hicieron jornadas de Caracterización de Población Carretera, pues no se tuvo reporte alguno de la presencia, permanencia o tránsito de Población Carretera en esa localidad.

Frente a las personas carreteras caracterizadas, se destaca que en la localidad de Kennedy se entrevistó el mayor número de personas carreteras (249) toda vez que en los sectores de María Paz, El Amparo y Corabastos, son zonas de alta presencia de personas carreteras y que se relacionan en su mayoría con actividades económicas relacionadas con la compraventa, comercialización o transporte de productos y que es recorrida por familias con menores de edad que acompañan la ejecución de estas actividades.

Seguido de Kennedy, se encuentran la localidad de Bosa con 154 personas, Engativá (153), Rafael Uribe Uribe (114) y Chapinero (111); las localidades con menor número de personas caracterizadas son Tunjuelito, Usme, San Cristóbal y La Candelaria.

Gráfica 2. Total de personas caracterizadas por localidad.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

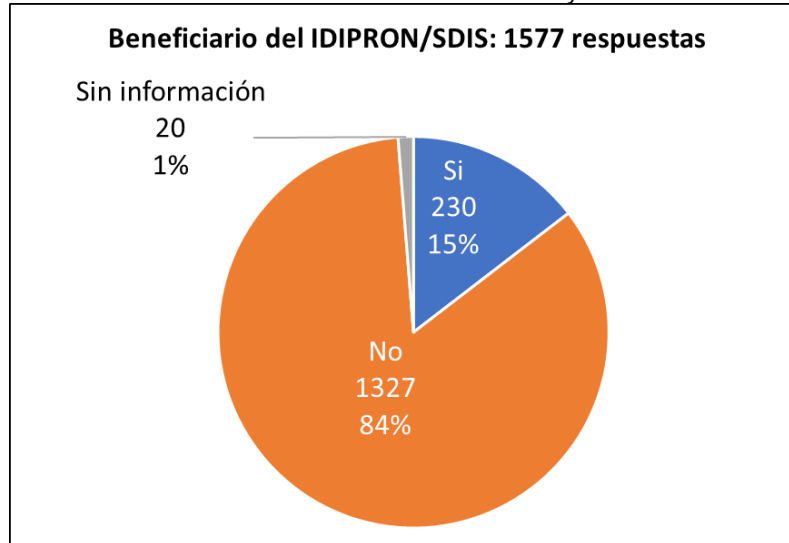
Persona beneficiaria del IDIPRON y SDIS

Desde el IDIPRON y SDIS como entidades del sector social, se indagó a la población carretera, cuantas han sido beneficiarias de la oferta o han recibido los servicios que prestan estas dos entidades del Distrito, ver Gráfica 3.

Esta pregunta permitió identificar desde las entidades del sector social, la vinculación en la oferta institucional de personas carreteras menores de 28 años para el caso del IDIPRON y mayores de 29 años en el caso de SDIS, evidenciándose que solo el 15% (230) es o ha sido beneficiario de estas entidades, que incluye oferta de servicios relacionados con la mitigación de los conflictos asociados a

la habitabilidad en calle, atención a personas en riesgo de habitar calle o en condiciones de fragilidad social y en riesgo de Explotación Sexual Comercial de Niñas, Niños y Adolescentes (ESCNNA).

Gráfica 3. Beneficiarios del IDIPRON y SDIS.

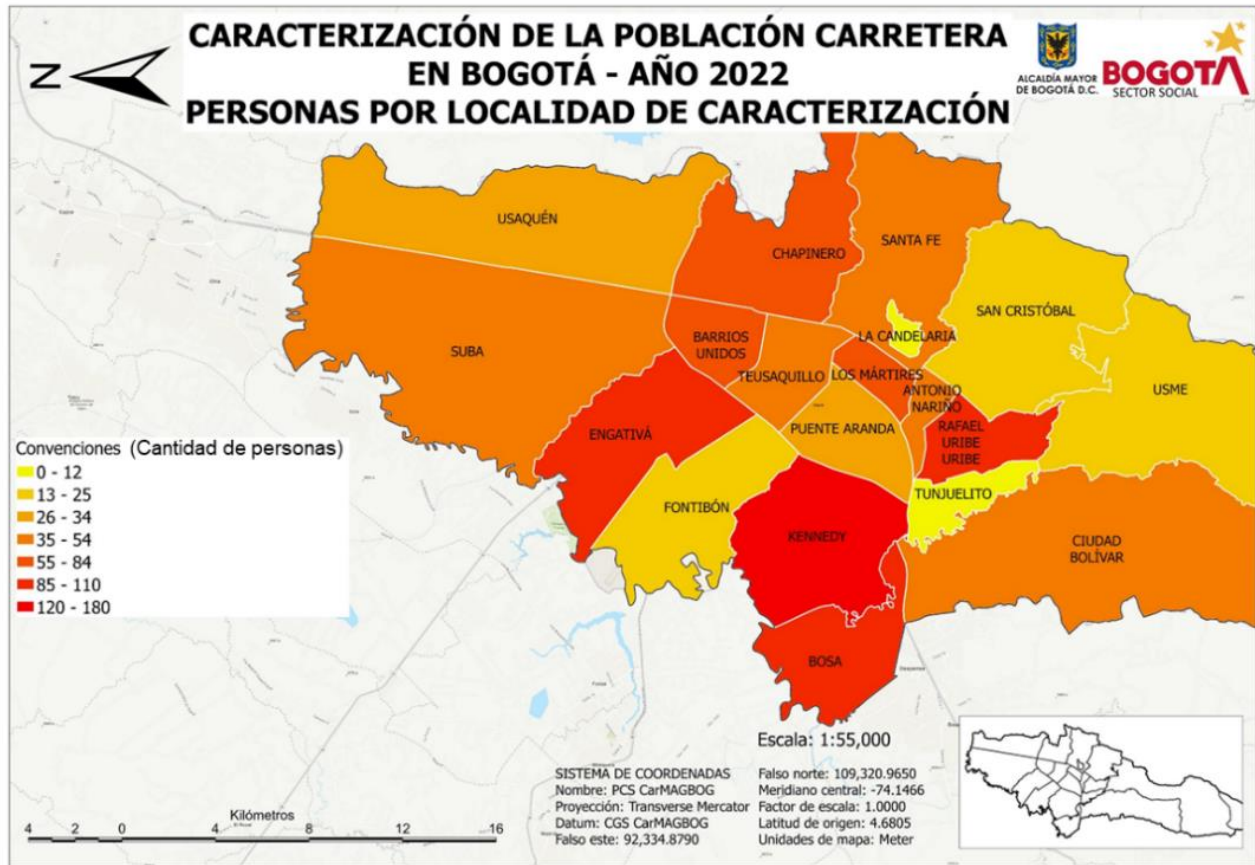


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

o Mapa de personas por localidad de caracterización.

De acuerdo con el mapa de población carretera por localidad de caracterización (Mapa 2), se visibiliza que la mayor cantidad de personas se encontró en la localidad de Kennedy, seguido de Engativá y Rafael Uribe Uribe, las localidades con menor número de personas caracterizadas fueron San Cristóbal, La Candelaria, Usme y Tunjuelito.

Mapa 2. Personas por localidad de caracterización.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

El mapa se puede ver en el anexo: Mapa 01 Localidad de caracterización.

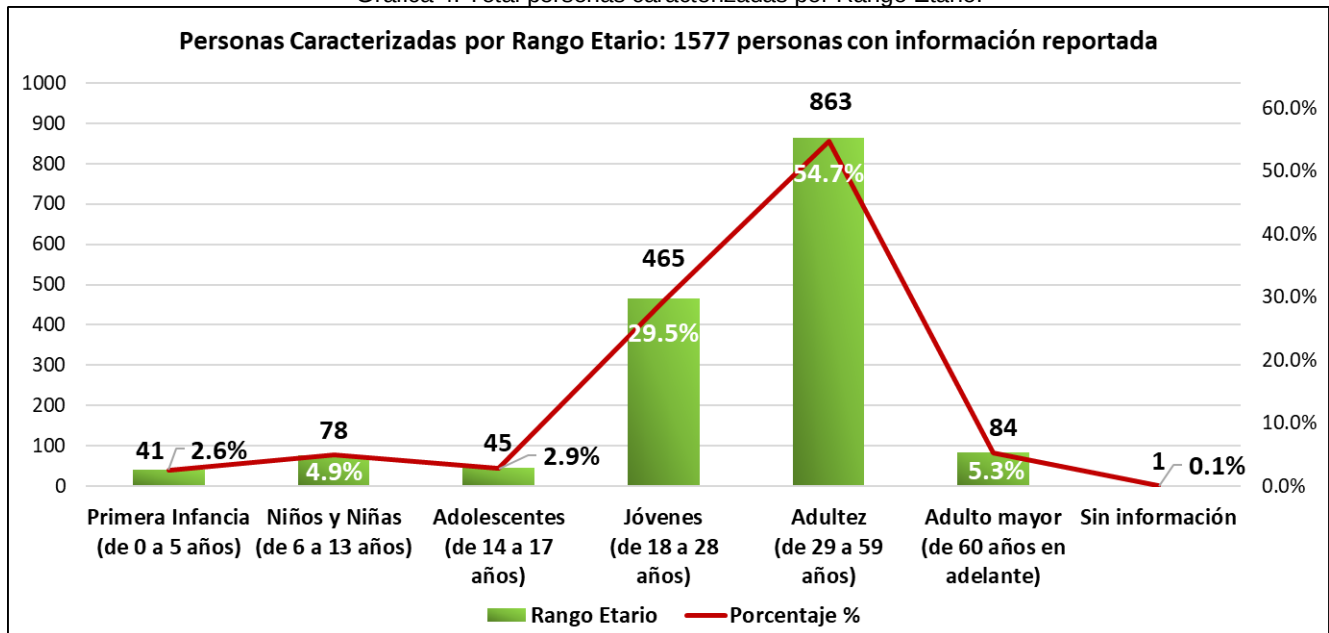
6.1.2 Caracterización de la población carretera - con enfoque diferencial e interseccional.

Rangos de Edad de la población carretera caracterizada.

De las personas caracterizadas como población carretera, quienes se ubicaron en el rango de Adultez (29 a 59 años), fueron las de mayor porcentaje de caracterización con 54.7% (863), seguidos por los Jóvenes de 18 a 28 años con el 29.5% (465). En la Gráfica 4 se puede observar que, estos dos grupos etarios suman más del 84% del total de la población caracterizada, es importante destacar que hay un número significativo de niños niñas y adolescentes 10.4% (164) más de la mitad de ellos, personas migrantes venezolanas que son acompañantes de los carreteros líder, así como 84 personas mayores de 60 años; lo anterior dado que, las personas en estos rangos etarios (niñez, adolescencia y personas mayores) se consideran altamente vulnerables.

Frente al número significativo de población carretera en el rango etario de 29 a 59 años, es importante destacar la importancia que tiene la implementación de la Política Pública de y para la Adultez¹⁸, en el desarrollo de acciones con incidencia entre las diferentes entidades distritales que atienden la población, de manera que se visibilicen las acciones interseccionales con la población carretera de la ciudad, de acuerdo con sus necesidades y en pro de la garantía de sus derechos y el mejoramiento de la calidad de vida.

Gráfica 4. Total personas caracterizadas por Rango Etario.



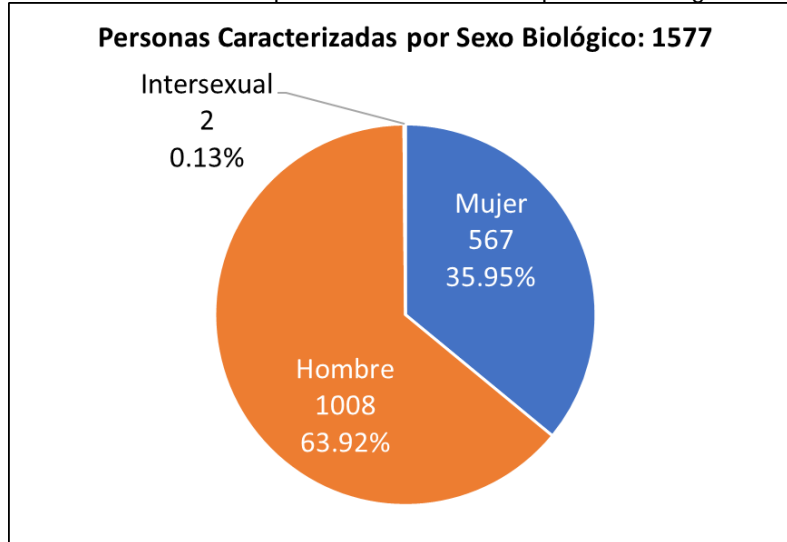
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Sexo Biológico.

A continuación, se relaciona el total de personas caracterizadas según su sexo biológico, de acuerdo con las tres categorías definidas como opción de respuesta, ver Gráfica 5.

¹⁸ Política pública de y para la Adultez 2011-2044, Decreto 544 de 2011 en http://old.integracionsocial.gov.co/anexos/documentos/2015politicaspUBLICAS/21102015_Decreto_544_de_2011-PPA.pdf

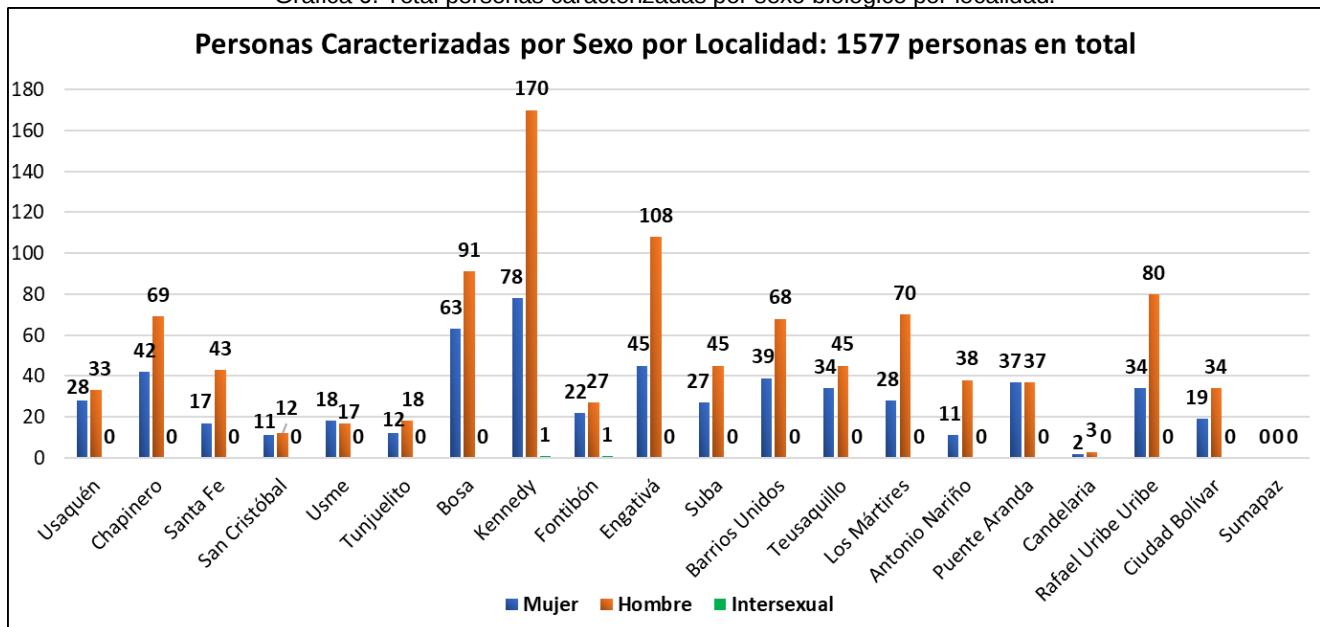
Gráfica 5. Total de personas caracterizadas por sexo biológico.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Las personas que indicaron ser hombres son la población con mayor participación en la actividad carretera, con cerca del 64% (1008) de los encuestados. Este dato corresponde casi al doble de la población que indicó ser mujer, con el 35.95% (567), se evidenció en menor proporción las personas intersexuales con el 0.13% (2 personas) las cuales se caracterizaron en las localidades de Kennedy y Fontibón, según se observa en la Gráfica 6.

Gráfica 6. Total personas caracterizadas por sexo biológico por localidad.



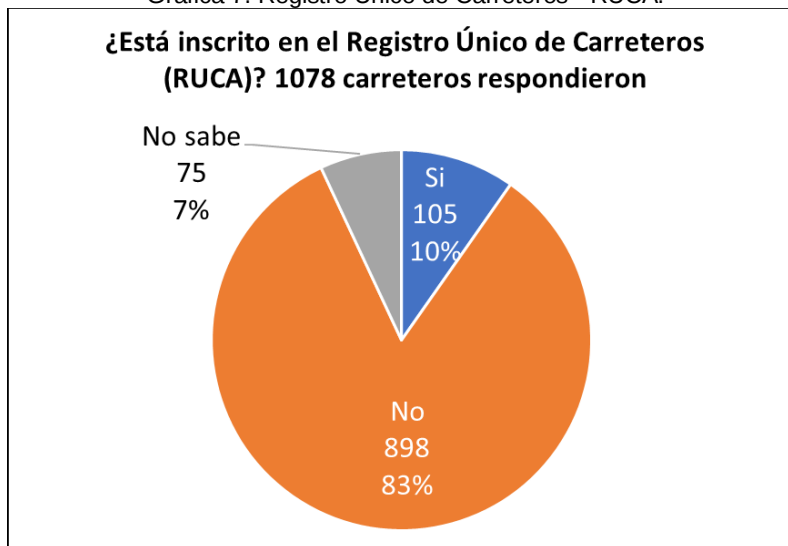
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Frente a las personas caracterizadas por sexo las localidades de Kennedy, Engativá, Bosa, Rafael Uribe Uribe y Los Mártires, tienen mayor presencia de personas carreteras con prevalencia de hombres en una proporción de 2 a 1, frente a las mujeres, que en su mayoría estaban en compañía de hombres al momento de la caracterización; con relación a las localidades con menor presencia de hombres y mujeres, están Fontibón, Tunjuelito, San Cristóbal y La Candelaria con una relación de 1 a 1; solo en la localidad de Usme se superó la cantidad de mujeres con respecto a los hombres caracterizados.

Registro Único de Carreteros - RUCA

Esta pregunta se le hizo únicamente al carretero o carretera líder. En la Gráfica 7 se observa que, el 10% de las personas caracterizadas manifestaron estar inscritas en el RUCA, el 7% no sabe si está inscrito. Sin embargo, el 83% de los y las carreteras refirieron no estar inscritos en este registro.

Gráfica 7. Registro Único de Carreteros - RUCA.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

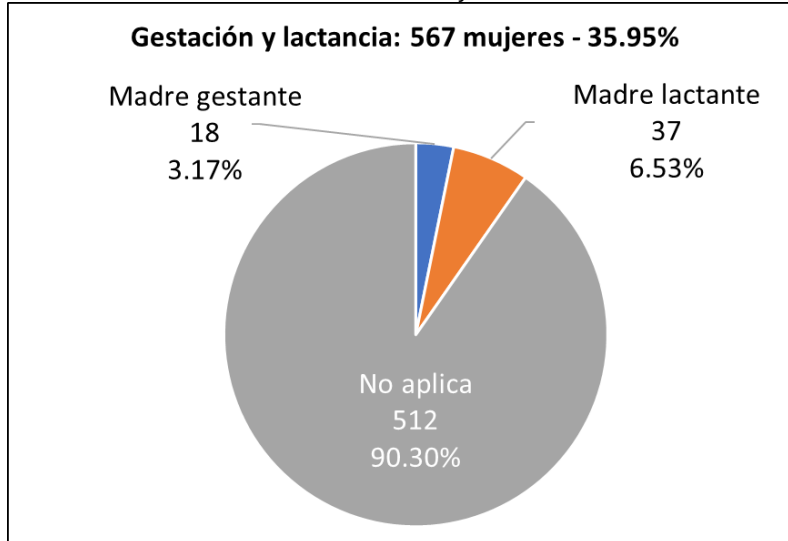
Durante la caracterización y cuando se les leía esta pregunta a los carreteros y carreteras, los y las que respondieron que no estaban inscritos en el RUCA, manifestaban mucho interés en saber cómo era el proceso de inscripción al RUCA: fechas, documentación requerida y demás trámites para hacer parte de este registro.

Gestación y lactancia

A la población de mujeres carreteras caracterizadas, (35.95%) se les preguntó respecto a temas como la gestación y la lactancia. La Gráfica 8 resume los valores obtenidos.

Es importante aclarar que los valores y porcentajes obtenidos en esta pregunta, se obtienen sobre el 35.95% del total de la población caracterizada y de los resultados anteriores se identifica que, de las 567 mujeres caracterizadas como carreteras, 37 de ellas (6.53%) son lactantes y van en compañía de sus hijos y algunas de su pareja en el desarrollo de actividades de generación de ingresos con sus carretas; así mismo 18 mujeres se encuentran en gestación (3.17%) siendo más de la mitad de ellas migrantes extranjeras y acompañantes de los carreteros caracterizados inicialmente.

Gráfica 8. Gestación y lactancia.

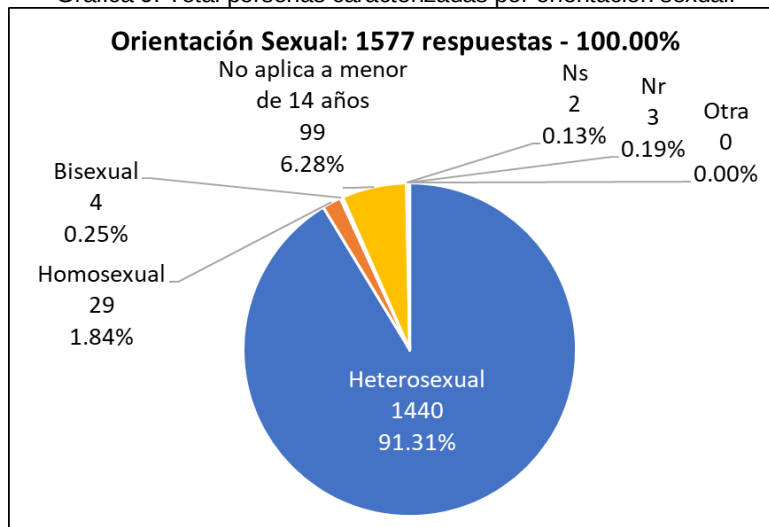


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Orientación sexual

Esta pregunta buscaba que cada persona indicara cuál era su preferencia o atracción ya sea emocional, sexual, romántica, o afectiva hacia otros. En la Gráfica 9 se observa que, de las 1577 personas caracterizadas, 99 carreteras o carreteros que corresponde al 6.28% eran menores de 14 años, 1440 equivalente al 91.31% indicaron ser heterosexuales (atracción por personas de sexo distinto al suyo), 29 carreteras o carreteros que corresponde al 1.84% refirieron ser homosexuales (atracción por personas del mismo sexo), 4 carreteras o carreteros equivalente al 0.25% son bisexuales (atracción por personas de ambos sexos), 5 personas carreteras (0.32%) se abstuvieron de responder.

Gráfica 9. Total personas caracterizadas por orientación sexual.

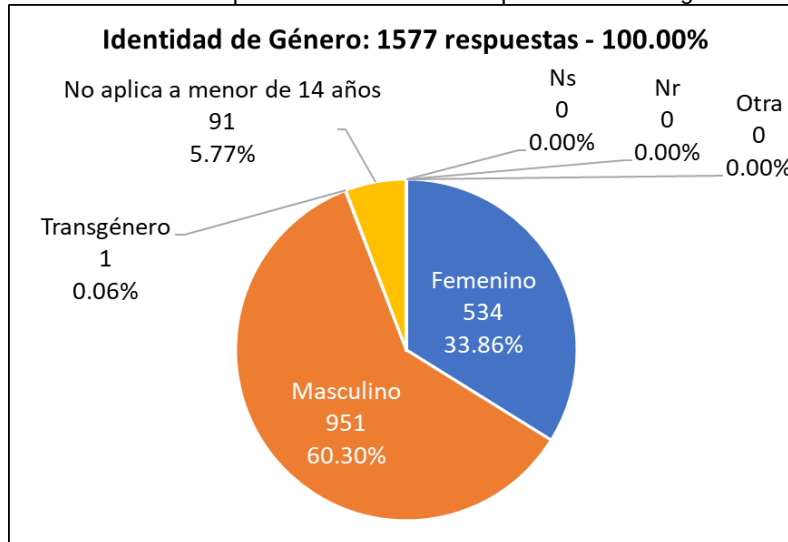


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Identidad de género

La identidad de género hace referencia a la percepción y manifestación personal del propio género, la cual puede o no coincidir con el sexo biológico; en la caracterización de población carretera y como se observa en la Gráfica 10, de las 1577 personas entrevistadas, 91 personas son menores de 14 años, 951 (60.30%) se identifican con el género masculino, 534 personas se identifican con el género femenino (33.86%) y solo una persona se identifica como transgénero (0.06%).

Gráfica 10. Total personas caracterizadas por identidad de género.



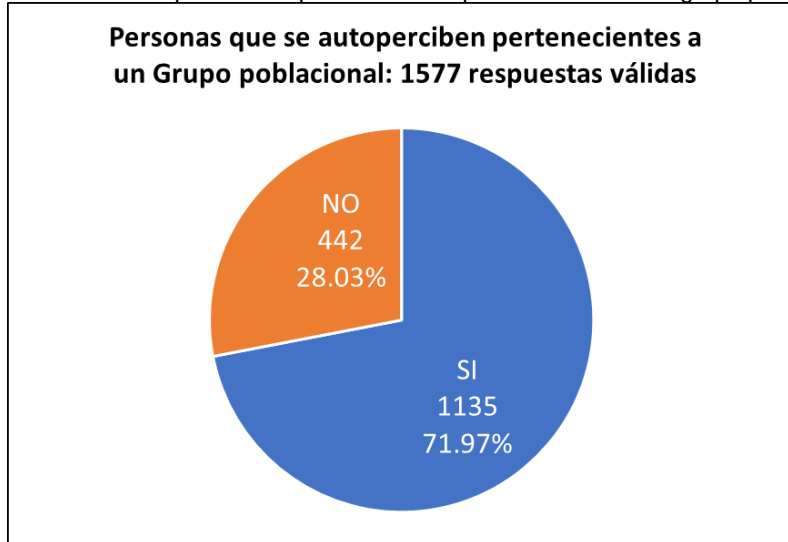
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Grupos Poblacionales

En este aspecto, aproximadamente tres de cada de cuatro personas, manifestaron pertenecer a uno de los siete grupos poblacionales que se definieron para esta caracterización, ver Gráfica 11:

- Personas habitantes de calle.
- Población en riesgo de habitar calle.
- Población migrante Nacional/Extranjero.
- Población étnica.
- Población LGBTI.
- Personas con discapacidad.
- Víctimas del conflicto armado (Ley 1448 de 2011, Art. 3).

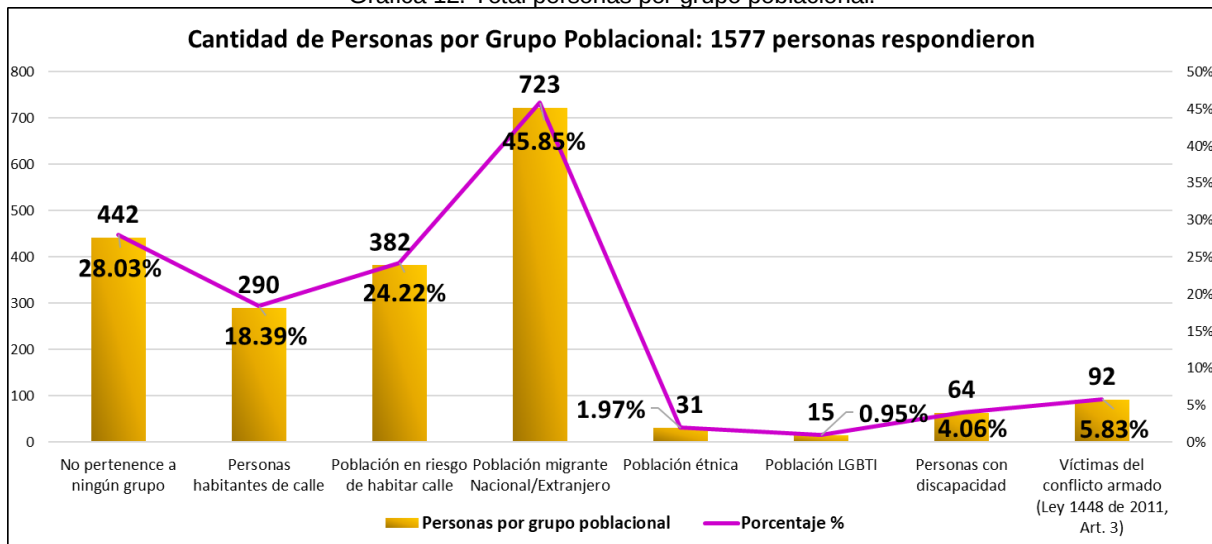
Gráfica 11. Personas que se auto perciben como pertenecientes a un grupo poblacional.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Teniendo en cuenta que esta pregunta es de selección múltiple, los porcentajes de cada grupo poblacional pueden sumar más del 100% (más de 1577 personas), por lo cual una persona carretera podía autoperibirse o no en uno o varios grupos poblacionales diferenciales, dada la interseccionalidad, las condiciones y vivencias particulares de cada persona (Gráfica 12). Con esta consideración, se identifica que el grupo diferencial más representativo es el de la población migrante (nacional o extranjera) con el 45.85%, seguido de la población en riesgo de habitar calle (24.22%) que desempeña actividades de generación de ingresos con la carreta y tiene altas permanencias en calle, así como la población habitante de calle (18.39%) que además de generar ingresos, utiliza la carreta como medio de habitación humana y de tenencia de animales de compañía.

Gráfica 12. Total personas por grupo poblacional.



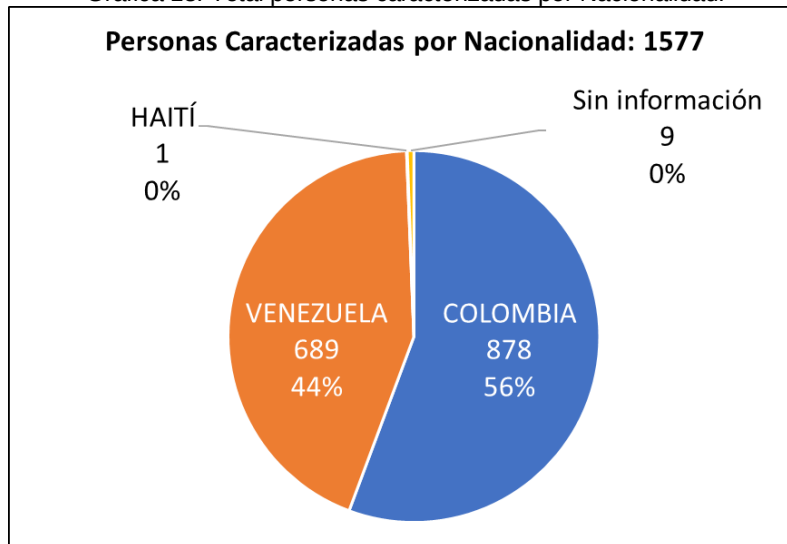
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Nacionalidad de la población carretera caracterizada.

Para este aspecto y de acuerdo con lo que se evidencia en la Gráfica 13, aproximadamente tres de cada de cinco personas son de nacionalidad colombiana.

En la nacionalidad de la población caracterizada, solamente se reportaron tres países: Colombia, Venezuela y Haití. La mayor proporción de personas carreteras es de nacionalidad Colombiana con 878 personas (56%), seguido de población carretera Venezolana con 689 personas (44%) y solo una persona de nacionalidad Haitiana (Localidad de Santa Fe).

Gráfica 13. Total personas caracterizadas por Nacionalidad.

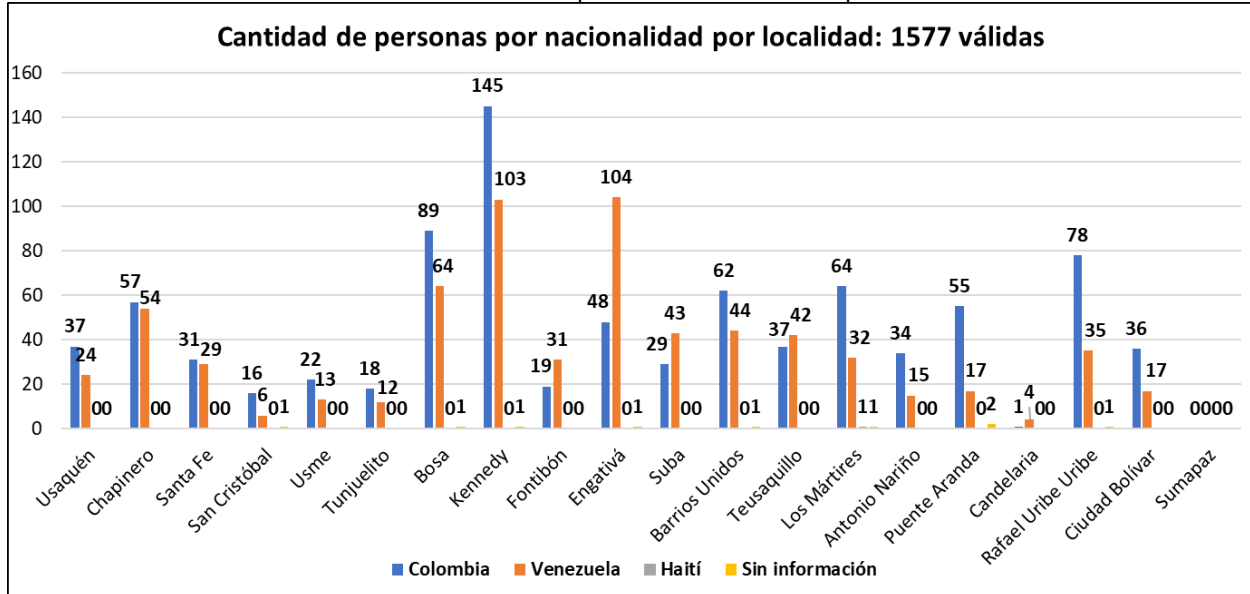


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

La mayor cantidad de personas con nacionalidad venezolana (Gráfica 14) se ubicaron en la localidad de Kennedy, seguido de las localidades de Engativá, Santa Fe, Bosa y Los Mártires. Cabe señalar que, en la localidad de La Candelaria, 4 de las 5 personas carreteras encuestadas son migrantes.

De acuerdo con lo anterior y dado que al inicio del ejercicio investigativo, se planteaba como hipótesis que la mayoría de personas carreteras era extranjera, por las dinámicas de migración ascendente, la informalidad en el desempeño de actividades de generación de ingresos, la habitabilidad en calle o el alto riesgo de estarlo y otros aspectos agregados, se visibilizó con estos resultados que aunque predominan las personas carreteras colombianas, en un margen cercano al 44% se encuentran los carreteros venezolanos, para quienes ejercer actividades de recuperación y comercialización de residuos aprovechables, se ha convertido en una fuente de generación de ingresos para ellos y sus familias; y que en localidades de como Engativá predomina esta población migrante frente a la Colombiana.

Gráfica 14. Nacionalidad de personas caracterizadas por localidad.

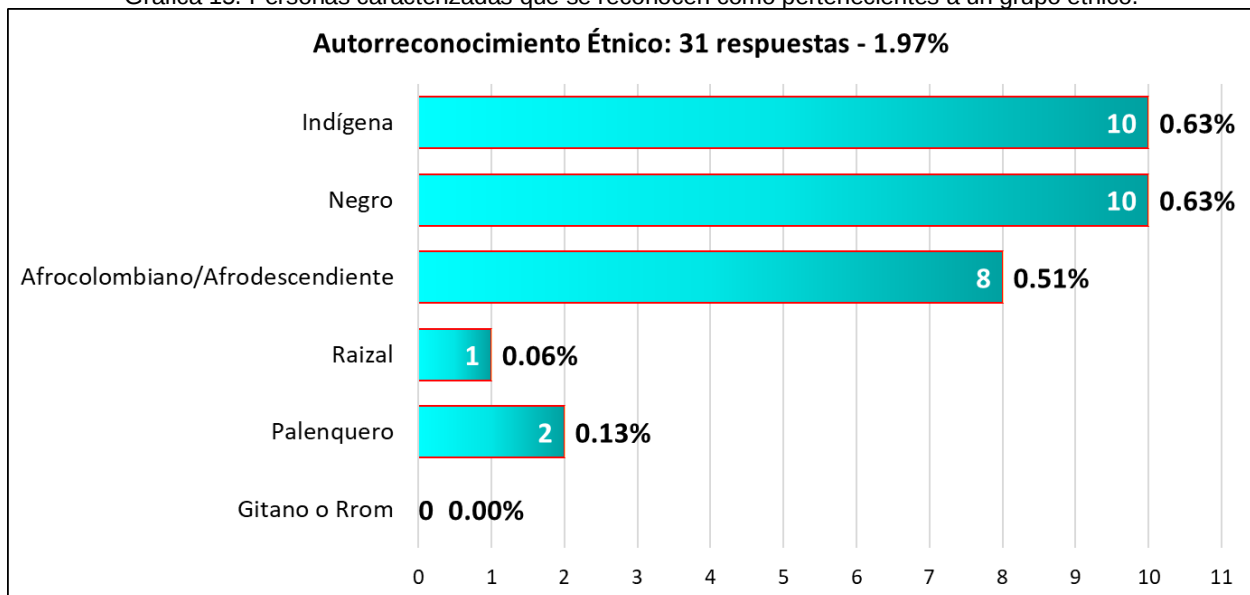


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Autorreconocimiento étnico

La pertenencia étnica se relaciona con la identificación que puede tener una persona en uno de los grupos étnicos reconocidos legalmente en el país y que esta mediada por costumbres, uso territorial, lengua y dinámicas culturales. En la Gráfica 15 se evidencia que, del total de personas carreteras caracterizadas, solo el 2% (31 personas) se reconocieron como parte de un grupo étnico.

Gráfica 15. Personas caracterizadas que se reconocen como pertenecientes a un grupo étnico.



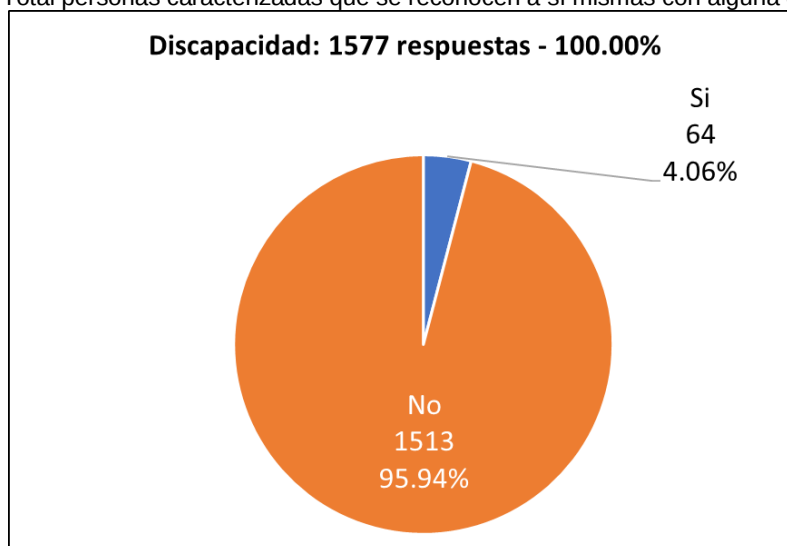
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

De estas 31 personas, 10 se autorreconocieron como indígenas (0.63%), 10 carreteros como negros (0.63%), 8 personas se reconocen como afrocolombianos o afrodescendientes (0.51%), 2 personas carreteras como palenqueros (0.13%) y una persona como raizal (0.06%).

Discapacidad

Con relación a la información obtenida en esta variable, se preguntó a cada una de las personas carreteras caracterizadas si se reconocía como una persona con discapacidad (Gráfica 16), 1513 carreteros indicaron que no tenían discapacidad, frente a 64 que afirmaron sí tenerla, es decir el 4.06% del total de las(os) caracterizadas(os).

Gráfica 16. Total personas caracterizadas que se reconocen a sí mismas con alguna discapacidad.



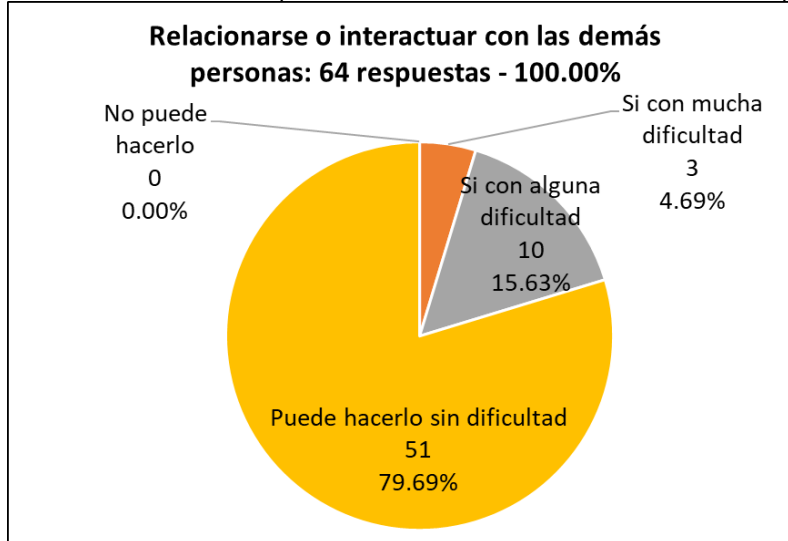
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Así mismo, a estas 64 personas se les hizo ocho preguntas para indagar por las dificultades o limitaciones que presentan al momento de hacer sus actividades. Para esto, cada pregunta tiene una valoración de 1 a 4, de la siguiente manera:

- 1. No puede hacerlo
- 2. Si con mucha dificultad
- 3. Si con alguna dificultad
- 4. Puede hacerlo sin dificultad

La primera pregunta de discapacidad fue sobre la dificultad o limitación para: Relacionarse o interactuar con las demás personas, ver Gráfica 17.

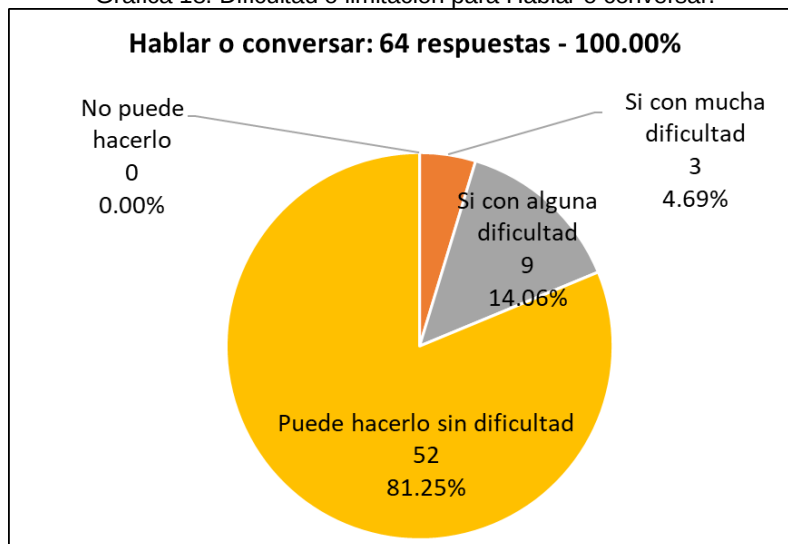
Gráfica 17. Dificultad o limitación para Relacionarse o interactuar con las demás personas.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

La segunda pregunta de discapacidad fue sobre la dificultad o limitación para: Hablar o conversar, ver Gráfica 18.

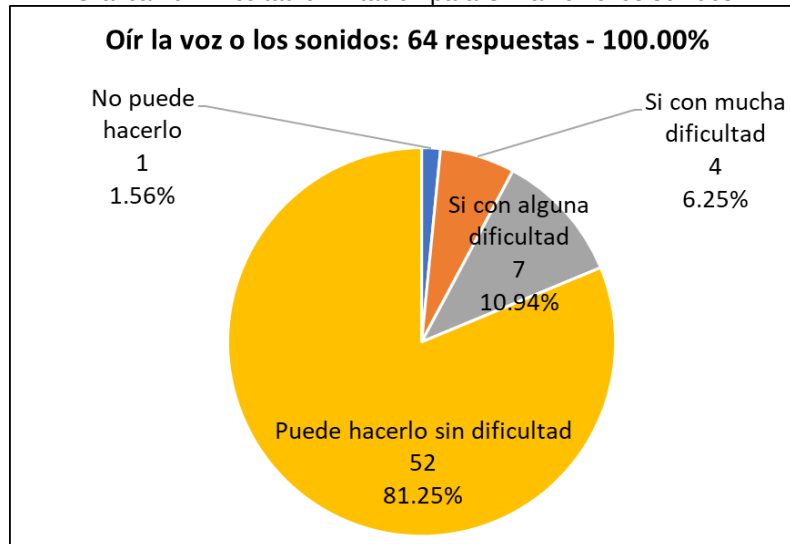
Gráfica 18. Dificultad o limitación para Hablar o conversar.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

La tercera pregunta de discapacidad fue sobre la dificultad o limitación para: Oír la voz o los sonidos, ver Gráfica 19.

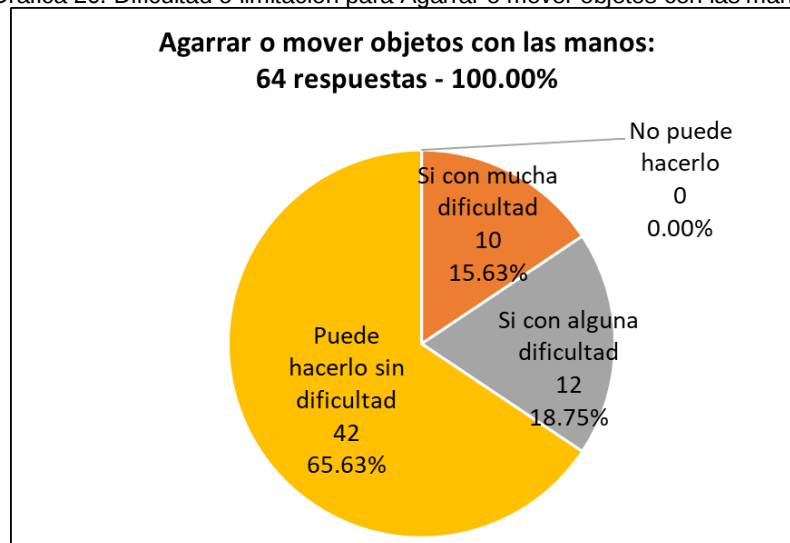
Gráfica 19. Dificultad o limitación para Oír la voz o los sonidos.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

La cuarta pregunta de discapacidad fue sobre la dificultad o limitación para: Agarrar o mover objetos con las manos, ver Gráfica 20.

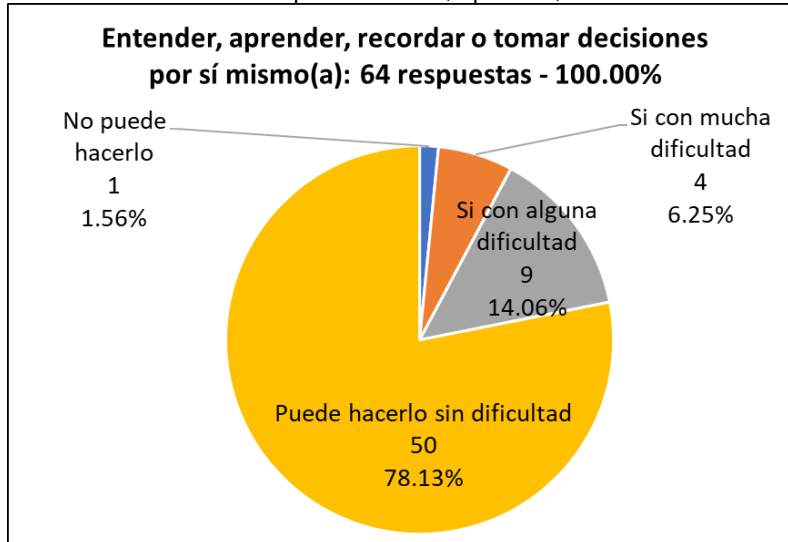
Gráfica 20. Dificultad o limitación para Agarrar o mover objetos con las manos.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

La quinta pregunta de discapacidad fue sobre la dificultad o limitación para: Entender, aprender, recordar o tomar decisiones por sí mismo(a), ver Gráfica 21.

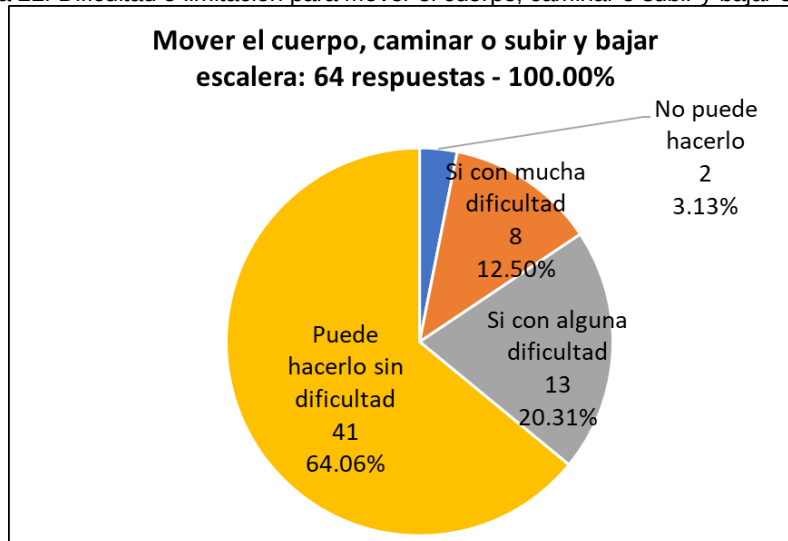
Gráfica 21. Dificultad o limitación para Entender, aprender, recordar o tomar decisiones.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

La sexta pregunta de discapacidad fue sobre la dificultad o limitación para: Mover el cuerpo, caminar o subir y bajar escalera, ver Gráfica 22.

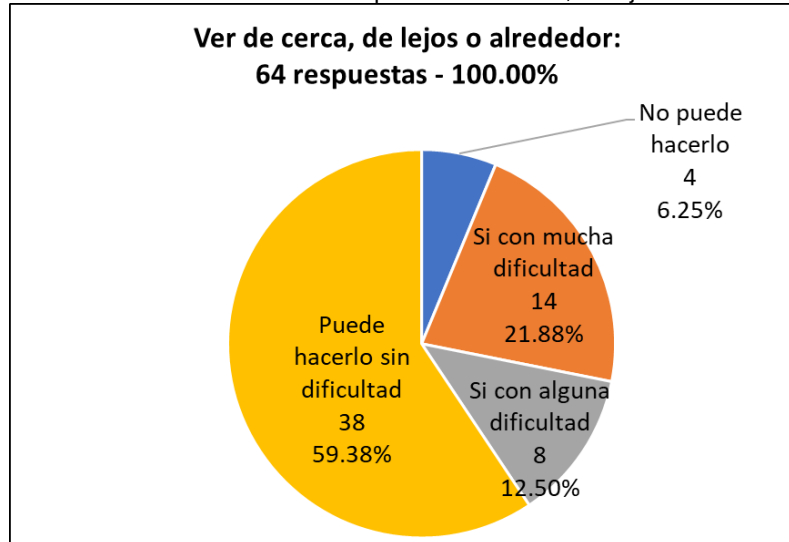
Gráfica 22. Dificultad o limitación para Mover el cuerpo, caminar o subir y bajar escalera.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

La séptima pregunta de discapacidad fue sobre la dificultad o limitación para: Ver de cerca, de lejos o alrededor, ver Gráfica 23.

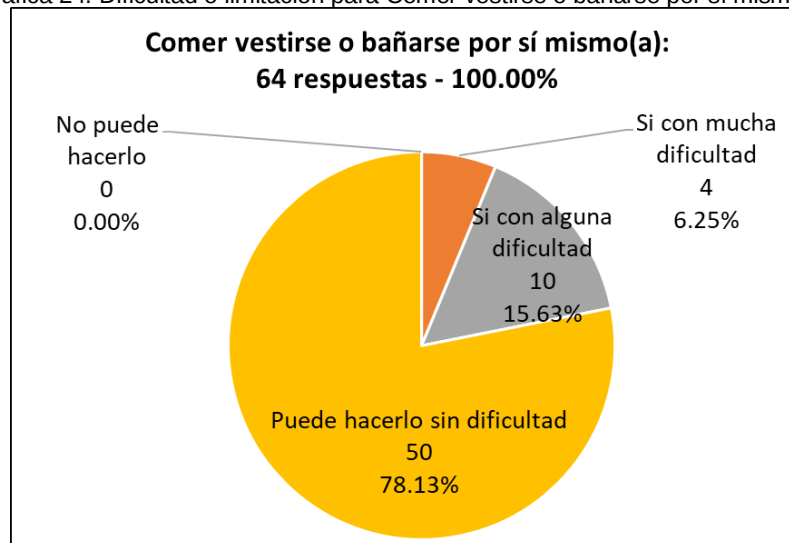
Gráfica 23. Dificultad o limitación para Ver de cerca, de lejos o alrededor.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

La octava pregunta de discapacidad fue sobre la dificultad o limitación para: Comer vestirse o bañarse por sí mismo(a), ver Gráfica 24.

Gráfica 24. Dificultad o limitación para Comer vestirse o bañarse por sí mismo(a).



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Para estas 64 personas, la mayoría indicó que podían realizar actividades como agarrar objetos, hablar, oír, relacionarse o interactuar, mover el cuerpo, ver de cerca o lejos, comer, vestirse o bañarse por sí

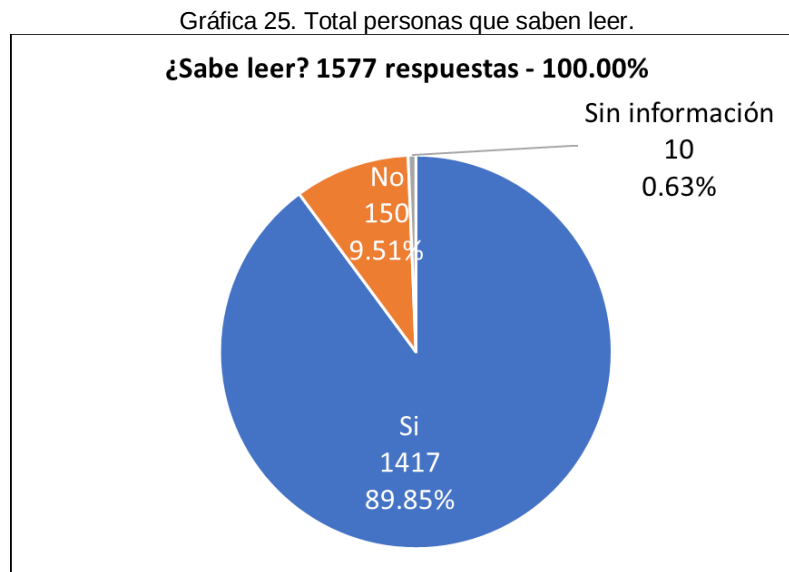
mismo sin dificultad. Los y las carreteras que referenciaron hacer sus actividades con mucha dificultad, requieren de un dispositivo de asistencia personal o una persona que desempeñe el rol de apoyo o cuidador.

6.1.3 Educación.

Alfabetismo.

Se indagó a la totalidad de las personas caracterizadas sobre el proceso de educación básica que se centra en 2 variables principales: alfabetismo (lectura, escritura y realización de operaciones matemáticas básicas) y nivel de estudio. Por tal razón, se hicieron tres preguntas para este aspecto.

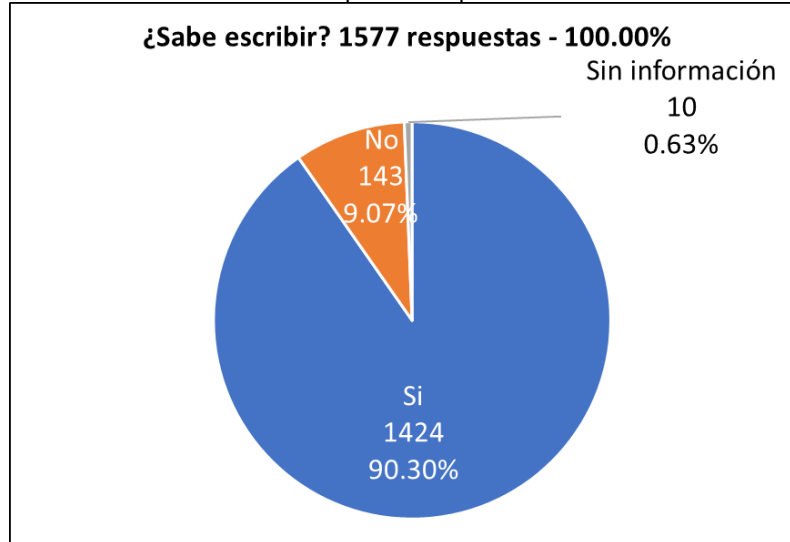
Con relación al proceso lector, la primera pregunta fue ¿Sabe leer?, donde 1417 (89.85%) carreteras o carreteros sí saben leer, frente a 150 (9.51%) que no saben, 10 personas se abstuvieron de brindar información en esta pregunta. En la Gráfica 25 se observa que, aproximadamente nueve de cada diez personas caracterizadas, sí saben leer.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

La segunda pregunta fue respecto a la escritura ¿Sabe escribir?, dónde 1424 (90.30%) carreteras o carreteros sí saben escribir, frente a 143 (9.07%) que no saben, 10 personas se abstuvieron de brindar información en esta pregunta. Los datos indican que, de cada diez personas, nueve saben escribir, ver Gráfica 26.

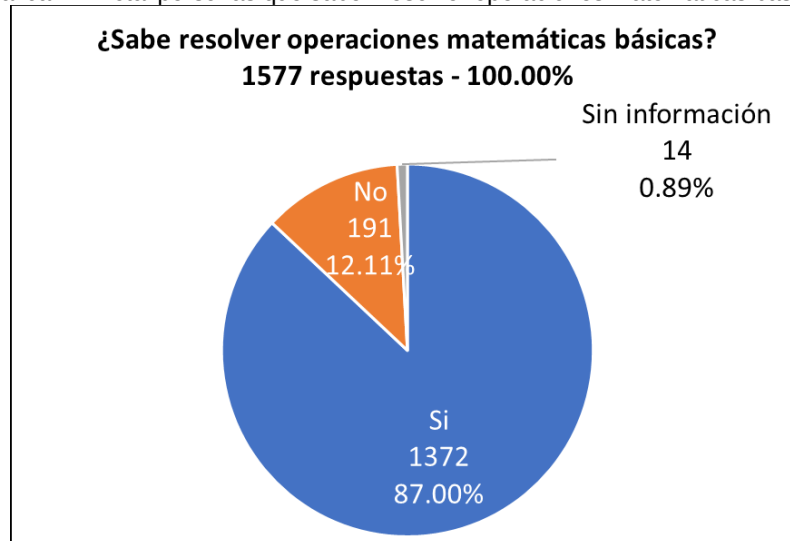
Gráfica 26. Total personas que saben escribir.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

La tercera pregunta fue ¿Sabe resolver operaciones matemáticas básicas? (suma, resta, multiplicación y división), donde 1372 (87%) carreteras o carreteros sí saben resolverlas, frente a 191 (12.11%) que no, 14 personas se abstuvieron de brindar información en esta pregunta, ver Gráfica 27.

Gráfica 27. Total personas que saben resolver operaciones matemáticas básicas.



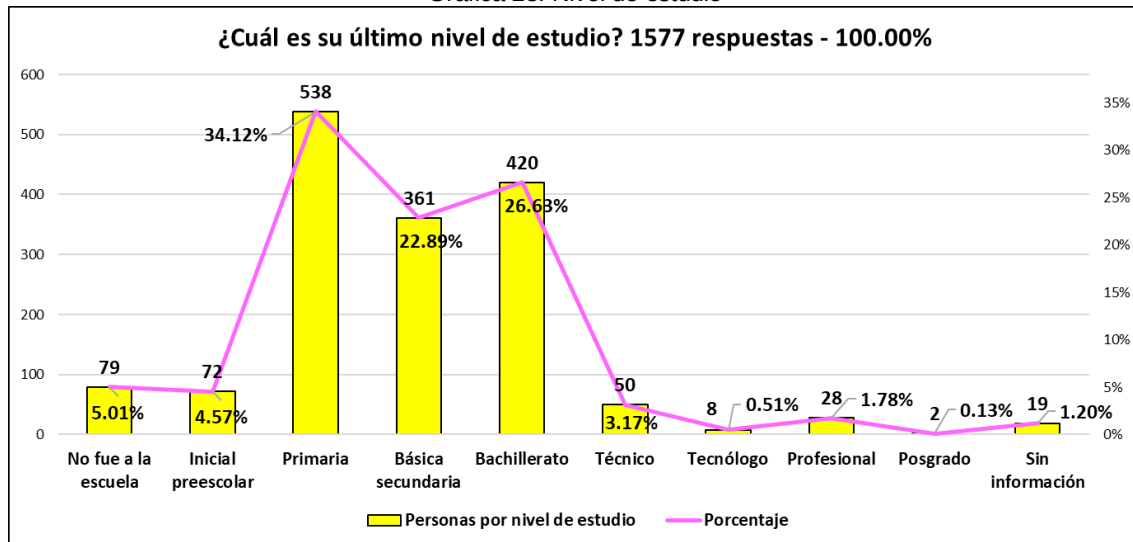
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Nivel de estudio.

Se indagó a la totalidad de las personas carreteras entrevistadas (1577) sobre su nivel de estudio (Gráfica 28), evidenciándose que el 34.12% que corresponde a 538 personas, tienen formación de básica primaria; 26.63% equivalente a 420 personas, indicaron bachillerato culminado; 22.89% que

equivalen a 361 personas, refirieron contar con básica secundaria; en menor proporción se encuentran las carreteras o carreteros que no se vincularon al sistema educativo o solo lo iniciaron y las personas que cuentan con estudios técnicos, tecnológicos o profesionales.

Gráfica 28. Nivel de estudio



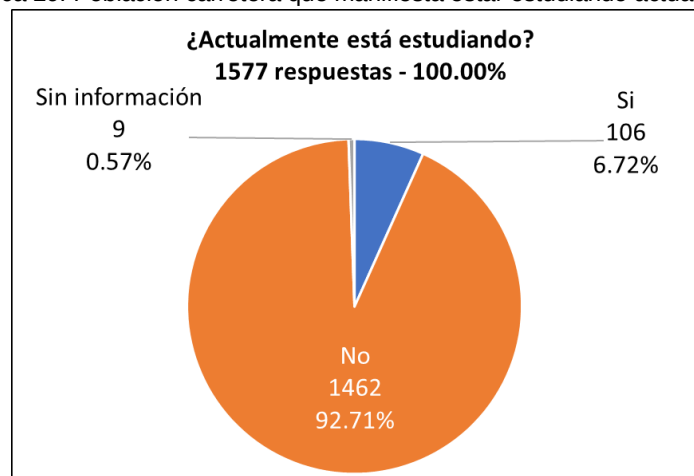
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Tres de cada diez personas manifestaron haber cursado primaria, siendo este el nivel más representativo. La primaria, básica secundaria y bachillerato suman más del 83% del total general.

Estudia Actualmente

En la Gráfica 29 se observa que, 106 personas caracterizadas (6.72%) están estudiando, pero más del 92% de los y las carreteras refieren que no estudian.

Gráfica 29. Población carretera que manifiesta estar estudiando actualmente.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

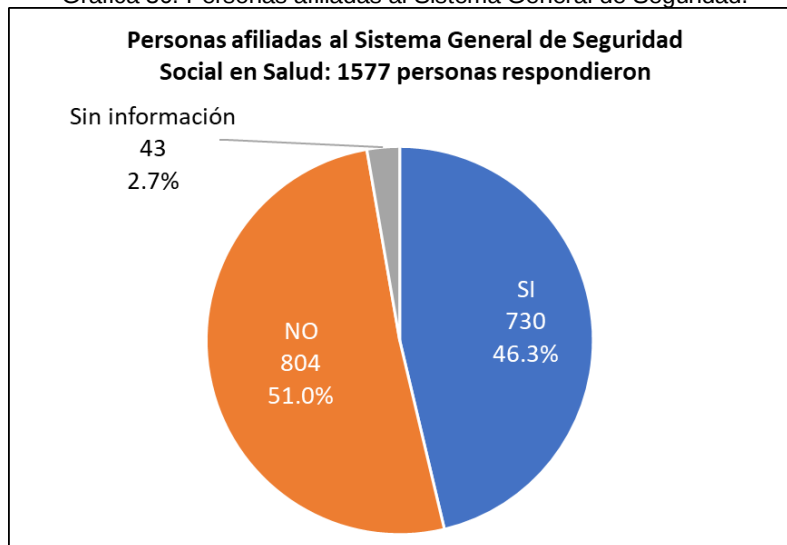
Respecto a los resultados, en los cuales la población manifestó que no estudia actualmente, estos tienen directa relación con los datos obtenidos en los apartados de *Alfabetismo* y *Nivel de Estudio*, es decir, la mayoría de la población carretera caracterizada, mínimamente ha pasado por estudios de primaria.

6.1.4 Salud

Afiliación al Sistema de Salud y Régimen de las carreteras y carreteros caracterizados.

Cuando a las personas carreteras caracterizadas se les preguntó por el acceso a servicios de salud (Gráfica 30), el 51% que corresponde a 804 carreteros respondió que no están afiliadas al Sistema de Seguridad Social y el 46.3% es decir 730 carreteros manifestó estar afiliado a estos servicios, en menor proporción se encuentran las personas que no reportan información con un 2.7%.

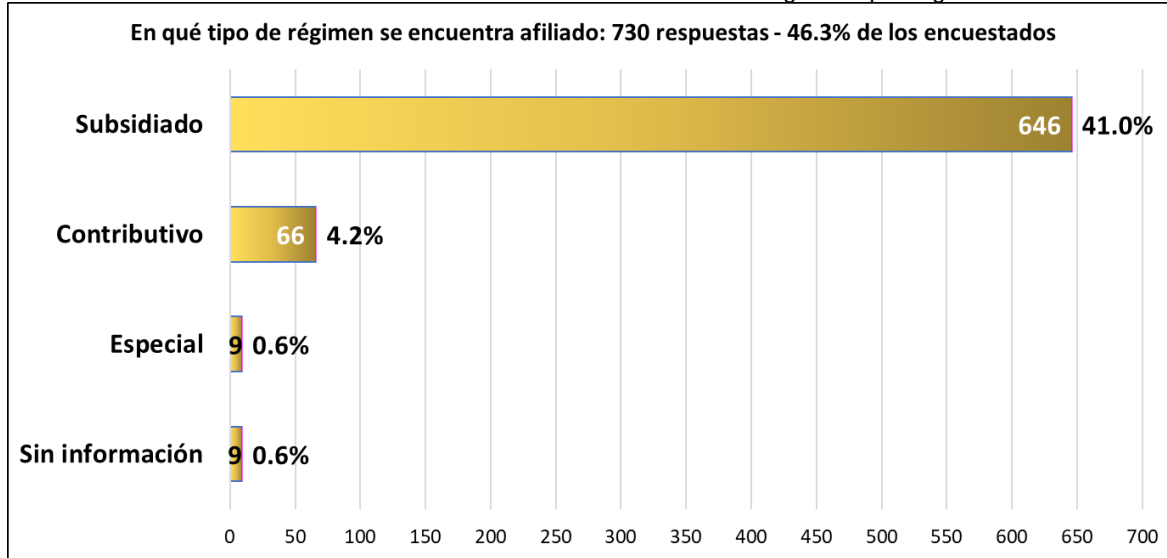
Gráfica 30. Personas afiliadas al Sistema General de Seguridad.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Teniendo de base la pregunta anterior, de las 730 personas carreteras que manifestaron estar afiliadas al sistema de salud (Gráfica 31), se les preguntó por el régimen al cual están afiliadas, allí 646 indicaron estar en régimen subsidiado y solo 66 en régimen contributivo, 9 de ellas en el régimen especial (Fuerzas Militares, Policía Nacional, Ecopetrol, Magisterio-Docentes, Universidades Públicas) y 9 personas desconocen el régimen al cual están afiliadas.

Gráfica 31. Personas afiliadas al Sistema General de Seguridad por régimen.

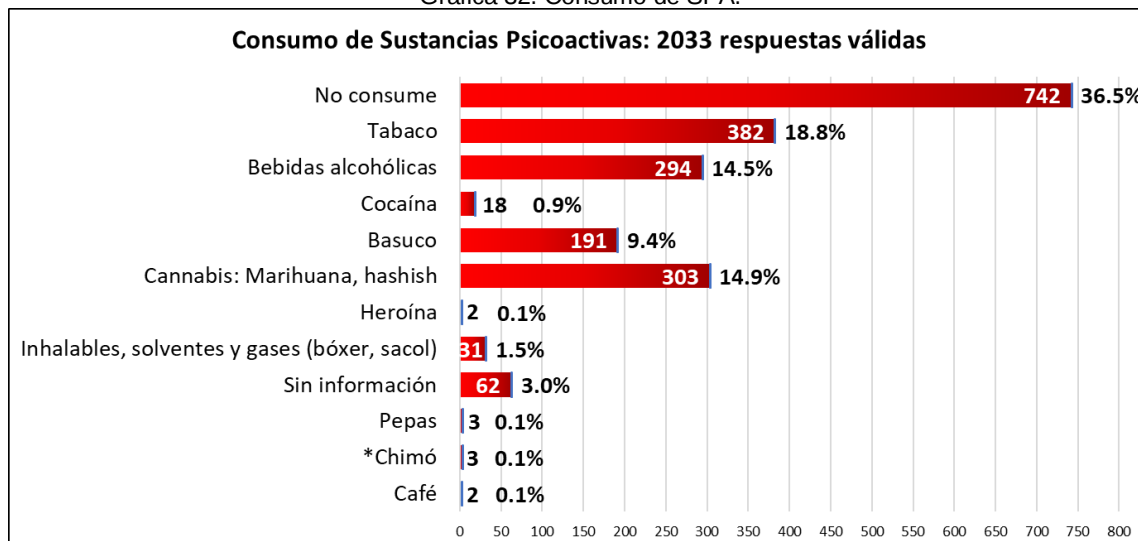


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Consumo de Sustancias Psicoactivas (SPA) en población carretera.

Con relación a la pregunta sobre el consumo de sustancias psicoactivas, la cantidad de respuestas es mayor a la de las personas caracterizadas (Gráfica 32), dado que, esta pregunta tiene opción de respuesta múltiple. Con los resultados obtenidos es importante destacar que un alto porcentaje de personas indicó que no consume sustancias psicoactivas. Por otro lado, de las personas carreteras que si consumen el 18.8% consume tabaco, el 14.9% cannabis y/o marihuana, el 14.5% bebidas alcohólicas y el 9.4% basuco; en menor proporción están los inhalables con 1.5%, la cocaína 0.9% y la heroína 0.1%.

Gráfica 32. Consumo de SPA.

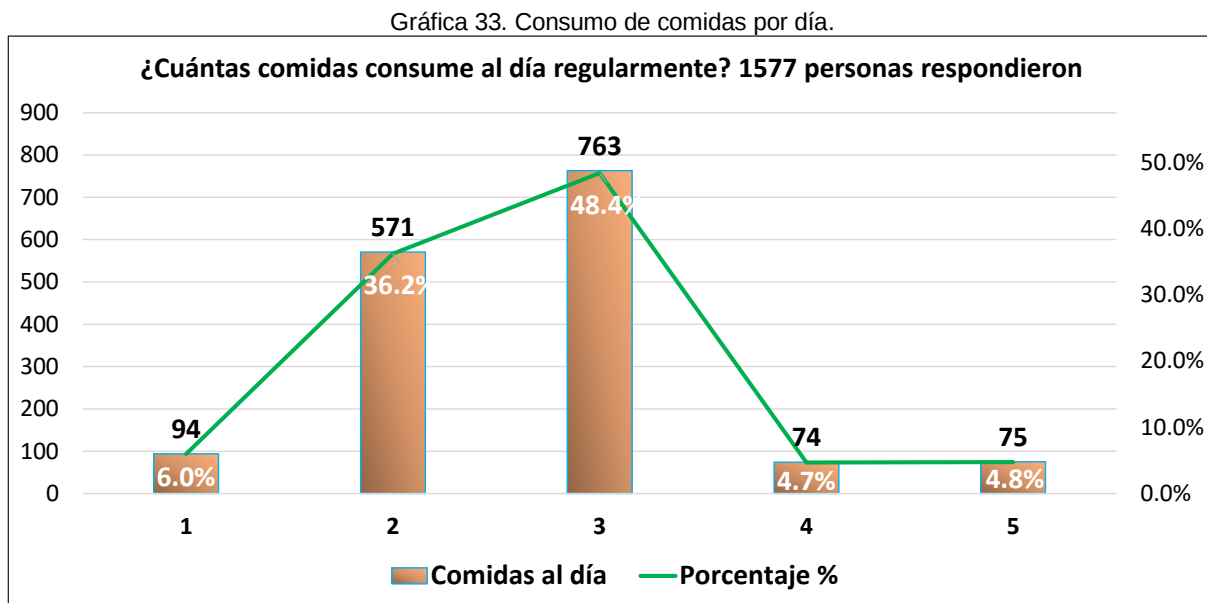


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Tres personas indicaron consumir *Chimó*, el cual es un estimulante que disminuye la sensación de hambre y fatiga. Por otro lado, esta sustancia puede causar problemas en la dentadura, encías, papilas gustativas, salivación, mal aliento, además de la negativa impresión antiestética visual de su consumo. Tiene alta concentración de nicotina, alquitrán y varios tóxicos.

6.1.5 Alimentación.

Para esta pregunta, se crearon cinco categorías de respuesta, 763 personas carreteras correspondiente al 48.4% indicó que consume 3 comidas al día, seguido del 571 personas (36.2%) que consumen 2 comidas al día, en menor proporción se encuentran 94 personas (6%) que solo consumen 1 comida al día, 75 carreteros (4.8%) que consumen 5 comidas y 74 carreteros (4.7%) consumen 4 comidas; cabe destacar que de la totalidad de personas encuestadas 45 de ellas son menores de 18 años y consumen entre 1 y 2 comidas al día. La Gráfica 33 muestra los valores y porcentajes obtenidos.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

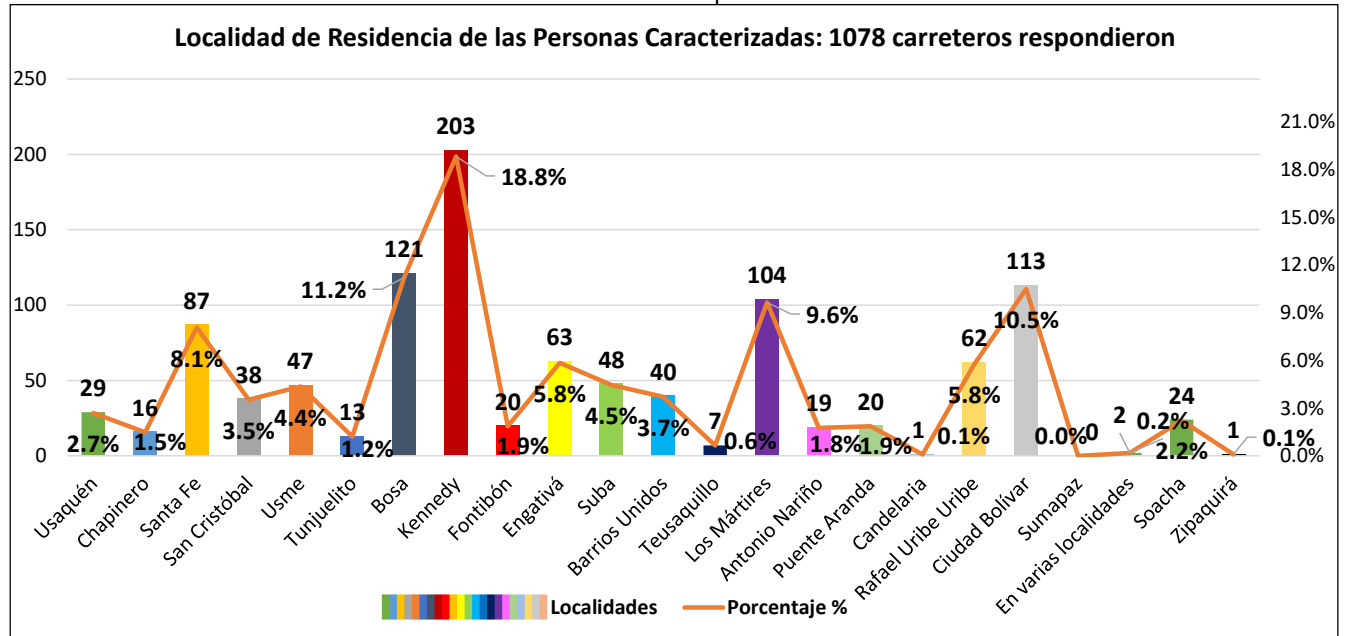
6.1.6 Vivienda

Localidad de residencia

Frente a la localidad de residencia (Gráfica 34), se evidencia que en la localidad de Kennedy vive el 18.8% de las personas caracterizadas, seguido de las localidades de Bosa con el 11.2%, Ciudad Bolívar con el 10.5% y Los Mártires con 9.6%. Es importante tener en cuenta que en algunas de estas localidades (Kennedy y Los Mártires) funcionan los Centros Transitorios de Cuidado a la Población Carretera – CTCC a cargo de la UAESP, los cuales son espacios en los que pueden hacer la separación de los materiales, participar con sus familias de la oferta institucional en jornadas de autocuidado y

escucha activa del sector social, jornadas de vacunación desde el sector salud y atención desde otros sectores como parte de la ruta de atención a la población carretera dispuesta en la ciudad.

Gráfica 34. Localidad de residencia de la población carretera caracterizada.



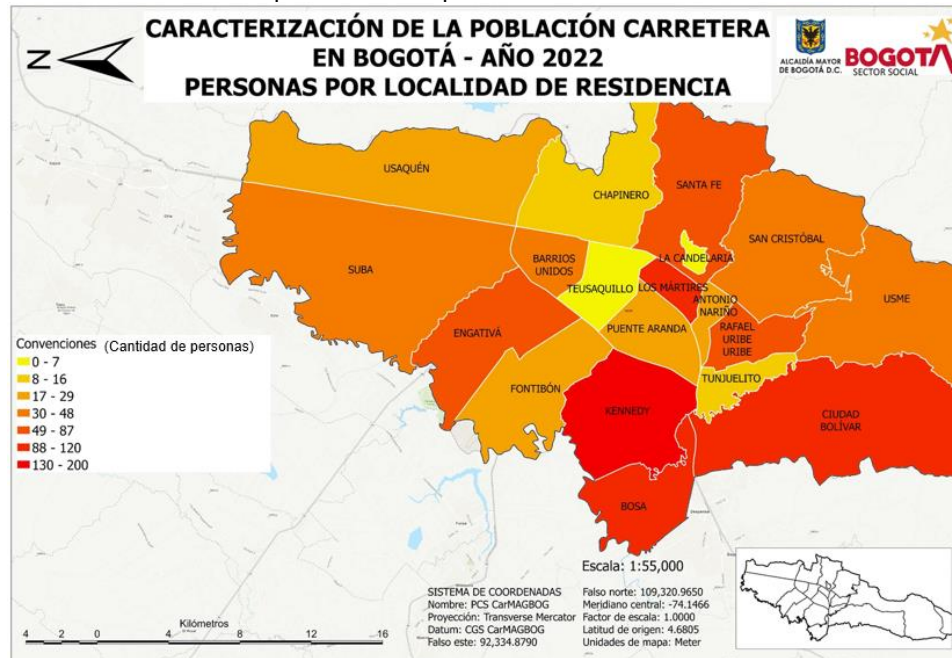
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

o *Caracterización de la población carretera por localidad de residencia.*

En el Mapa 3, se visibiliza la densidad de personas carreteras por localidad de residencia, allí se observa que un número significativo de personas carreteras viven en la localidad de Kennedy, seguido de la localidad de Los Mártires, Bosa y Ciudad Bolívar, la localidad de menor número de carreteros residentes fue Teusaquillo.

En la escala de colores, el amarillo es donde hay menos reportes de residencia y en color rojo son las localidades con más reportes de residencia.

Mapa 3. Personas por localidad de residencia.



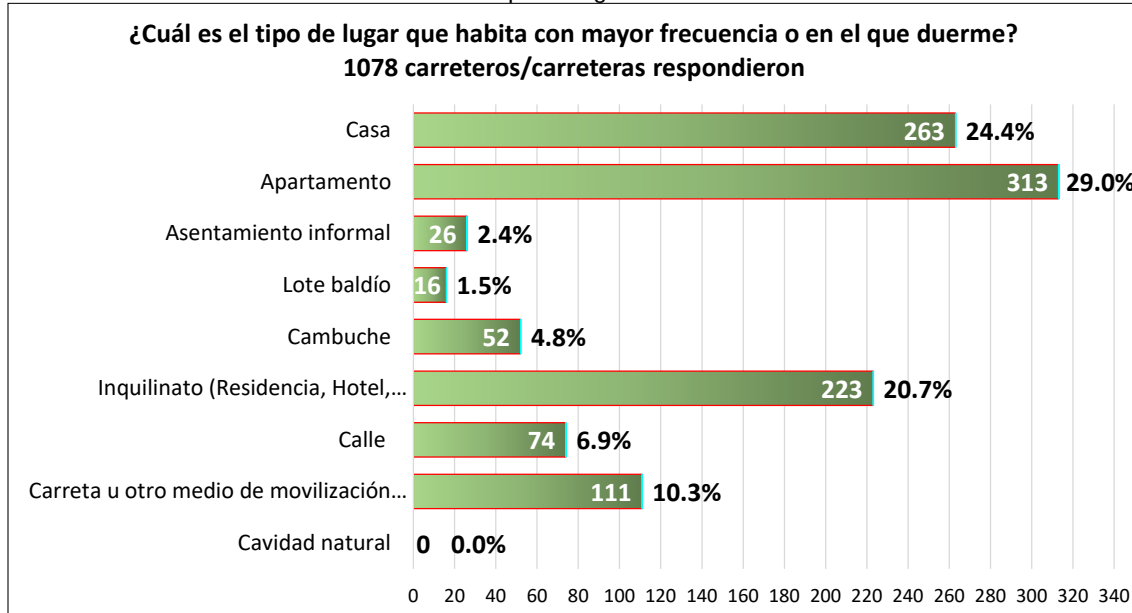
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

El mapa se puede ver en el anexo: Mapa 02 Localidad de residencia.

Tipo y Tenencia de Vivienda

Con relación al tipo y tenencia de viviendas, en el Gráfica 35 se evidencia que el 29% (313 personas carreteras) respondieron que viven o duermen con mayor frecuencia en apartamento, el cual comparte con familiares o redes de apoyo; seguido del 24.4% (263 personas) que viven o duermen en casa siendo en su mayoría en modalidad de arriendo, el 20.7% (223 personas) habitan en Inquilinato (Residencia, Hotel, Hospedaje, Cuarto, Paga diario), el 10.3% (111 personas) duerme en la carreta, estas personas indicaron que la carreta es propia y 28 refirieron que es alquilada. Frente al total de la información; se infiere que una de cada diez personas vive o duerme en la carreta; en menor porcentaje se encuentran las personas que habitan en calle utilizando los equipamientos urbanos de la ciudad (6.9%), cambuches (4.8%) y asentamientos informales – lotes baldíos (3.9%).

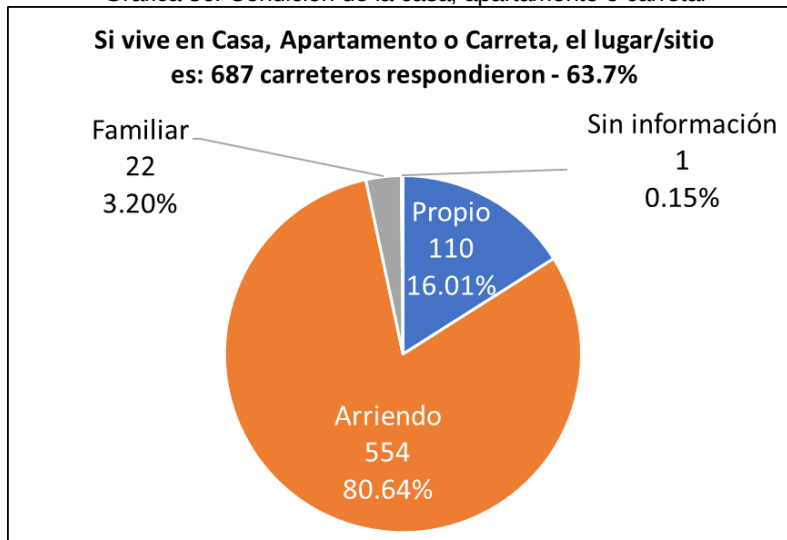
Gráfica 35. Tipo de lugar de habitación.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Relacionado con la pregunta anterior, en la Gráfica 36 se observa que en las opciones de respuesta: casa, apartamento o carreta, se indagó sobre el tipo de tenencia: propia, en arriendo o familiar. El 80.64% de personas encuestadas indicaron que habitan en arriendo, el 16% señaló que el lugar en el cual habita es propio y el 3.2% que es un lugar familiar. Algunas de ellas indicaron que la posibilidad de habitar un espacio en arriendo, daba la opción de compartirla con familiares o redes de apoyo y ubicarse en sectores de renta económica o cercanos a las bodegas, chatarrerías o sectores comerciales de la ciudad.

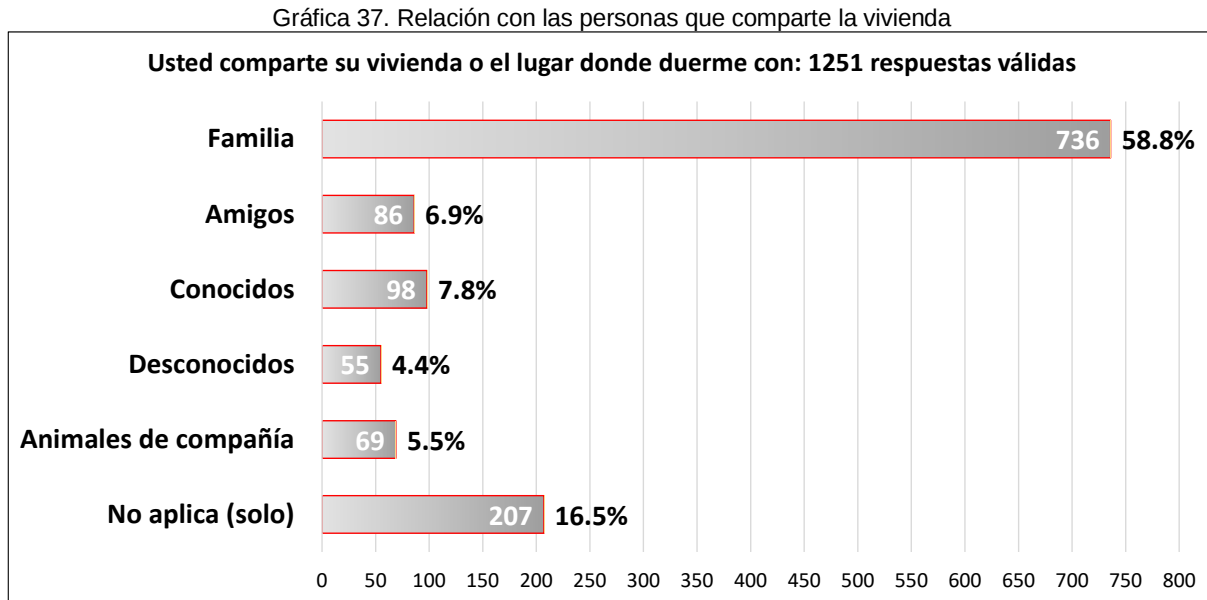
Gráfica 36. Condición de la casa, apartamento o carreta.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Relación con las personas que comparte la vivienda

Respecto a las personas con las cuales la población carretera comparte la vivienda¹⁹ (Gráfica 37) el 58.8% respondió que comparte con sus familias (parejas, hijas/os, padres, sobrinos u otros), seguido del 16.5% de personas que viven solas, el 7.8% comparte la vivienda con personas conocidas, 6.9% vive con amigos, 5.5% con animales de compañía y 4.4% con desconocidos en dinámicas de calle, inquilinatos o pagadarios.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

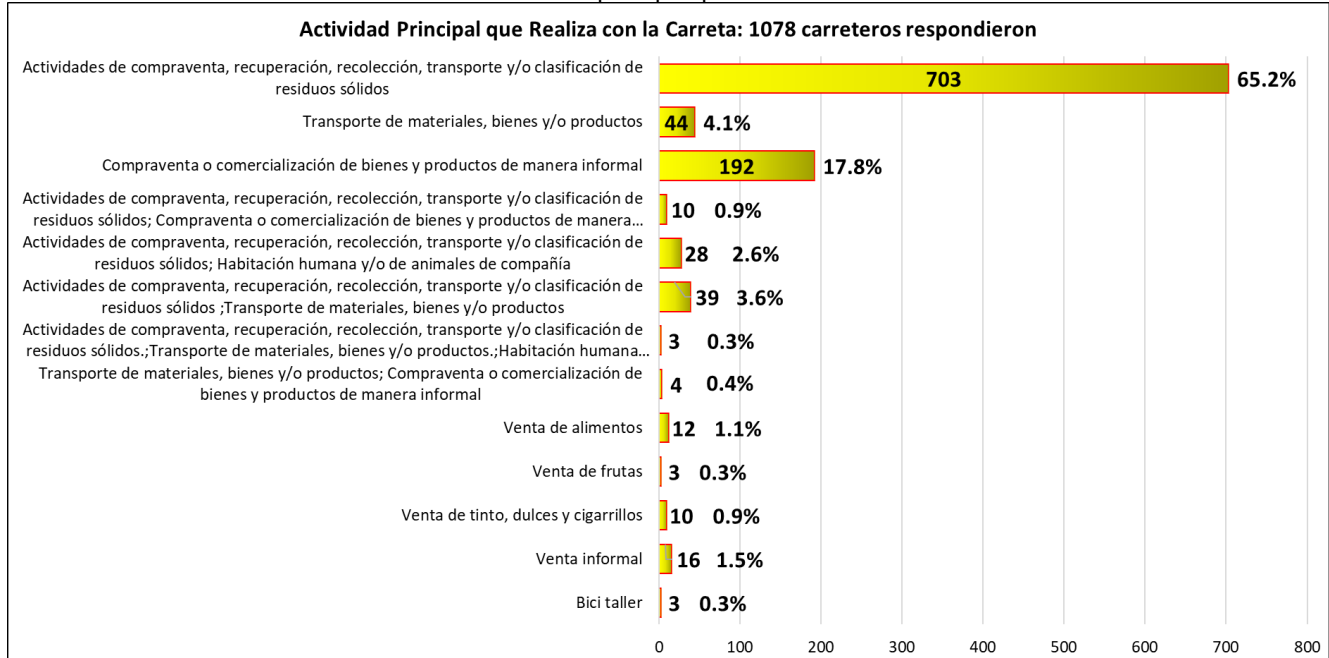
6.1.7 Caracterización de la actividad del carretero

Actividad principal que desarrolla el carretero con la carreta.

Dada la definición de la población carretera indicada en el Decreto 019 de 2022, se preguntó cuál era la actividad principal que desempeñaba o que uso daba a su carreta (Gráfica 38), el 65% indicó que realizaban actividades de compraventa, recuperación, recolección, transporte y/o clasificación de residuos sólidos, realizando uno o varios recorridos en la ciudad, los cuales usualmente tiene trazados fijos, dados los espacios previamente concertados o en los cuales han identificado que les genera más recursos; le siguen actividades de compraventa o comercialización de bienes y productos de manera informal con el 17.8% que incluyen venta de alimentos, frutas, artículos electrónicos, prendas de vestir, productos de temporada, bici-taller entre otros; otras personas respondieron que realizan actividades de transporte de materiales. El transporte de materiales, bienes y/o productos con un 4.1% en su mayoría con recorridos internos en la localidad de Bosa; en menor proporción se encuentran otras actividades como habitación humana o de animales de compañía como actividad principal.

¹⁹ Pregunta de selección múltiple.

Gráfica 38. Actividad principal que realiza con la carreta.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

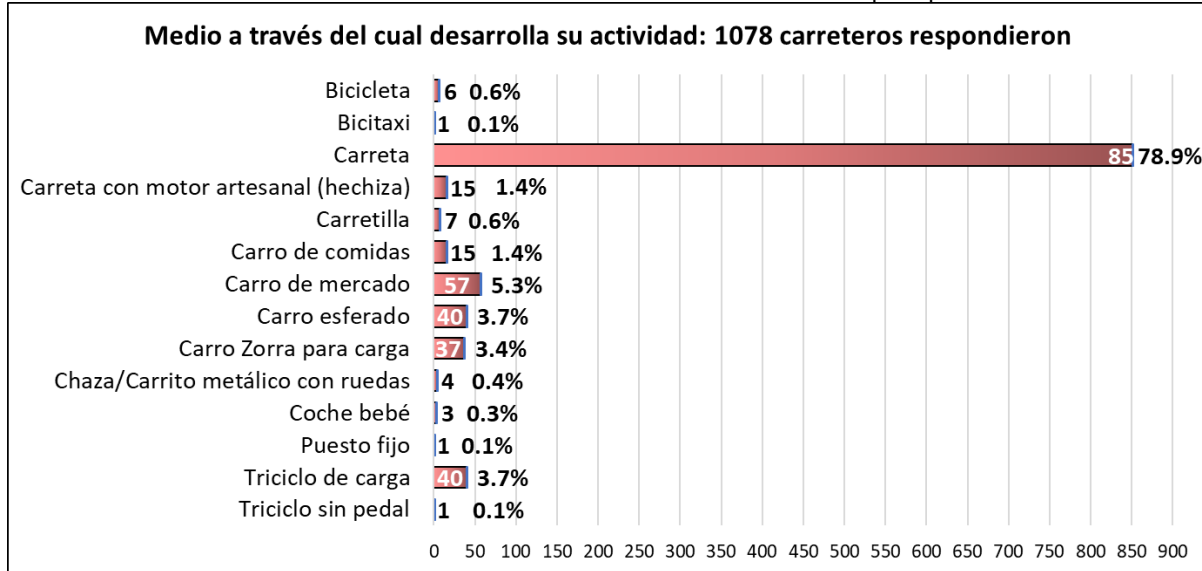
Se registraron 21 tipos de combinaciones de diferentes actividades, pero solamente se incluyeron 13 que suman 1067 de un total de 1078 respuestas y son las que tienen 3 o más repeticiones.

Medio a través del cual desarrolla su actividad.

Dado que el artículo 1 del Decreto 019 de 2022, en su definición especifica que la actividad se puede desarrollar “...*mediante el uso de una carreta, zorro u otros medios de movilización por esfuerzo humano...*”, se indagó sobre el medio que utiliza para desarrollar la actividad económica, el 78.9% usa la carreta, cuyas dimensiones permiten mayor carga de materiales para los diversos trayectos, siguiéndolo el carro de mercado 5.3%, los carros esferados 3.7%, triciclos de carga 3.7%, carro o zorra de carga 3.4% y en menor proporción triciclos, carros de comidas, carretillas, bicicletas o coches.

En la Gráfica 39, se observa que cuatro de cada cinco personas caracterizadas, usan la carreta como medio para desarrollar sus actividades.

Gráfica 39. Medio a través del cual desarrolla su actividad principal.

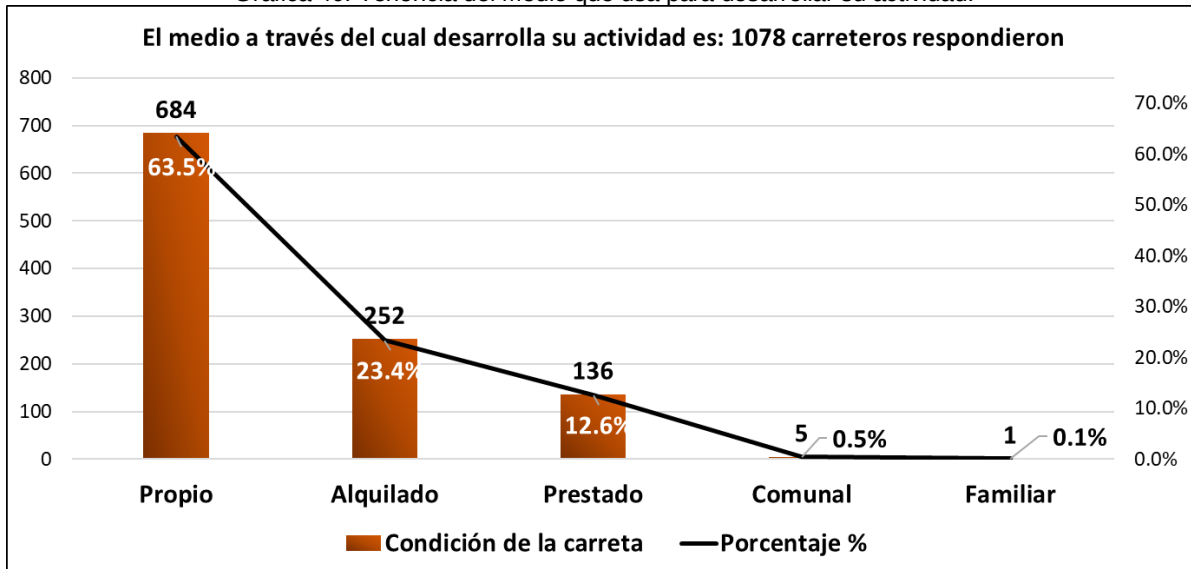


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Tenencia del medio que usa para desarrollar su actividad.

Se indagó a la persona carretera principal, el tipo de tenencia del medio a través del cual desempeña la actividad (Gráfica 40), el 63.5% de personas indicaron que era propio, el 23.4% refirieron que era alquilado en modalidades que van desde el pago en dinero diario o semanal, en materiales recolectados, o en una modalidad similar a un leasing (renta informal con opción de compra por parte del carretero), solo el 12.6% indicó que era prestado; en menor proporción se encuentra la tenencia comunal o familiar.

Gráfica 40. Tenencia del Medio que usa para desarrollar su actividad.



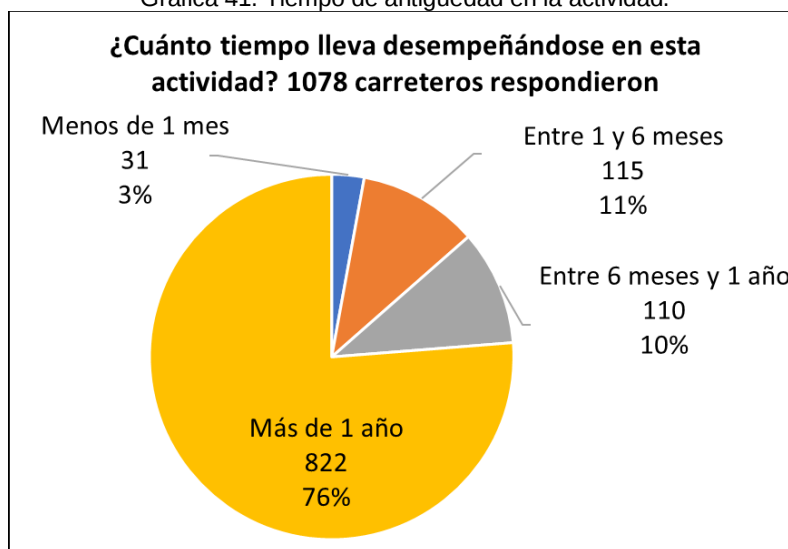
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Es importante mencionar que para las personas que alquilan la carreta, es decir, que tienen que pagar por el uso o tienen unas condiciones específicas para realizar la actividad, establecidas por la persona propietaria de la carreta, la necesidad de la carreta les esclaviza; pues realizar la actividad sin la carreta implica un esfuerzo físico aún más fuerte.

Antigüedad en la actividad.

Se preguntó a las personas sobre el tiempo que llevan desempeñándose como carreteras (Gráfica 41), el 76% indicó que lo hacen desde hace más de un año, le siguen quienes están en el rango entre 1 y 6 meses con un 11%, posteriormente entre 6 meses y un año que corresponde al 10%, y en menor proporción quienes desempeñan la actividad desde hace menos de un mes con un 3%.

Gráfica 41. Tiempo de antigüedad en la actividad.

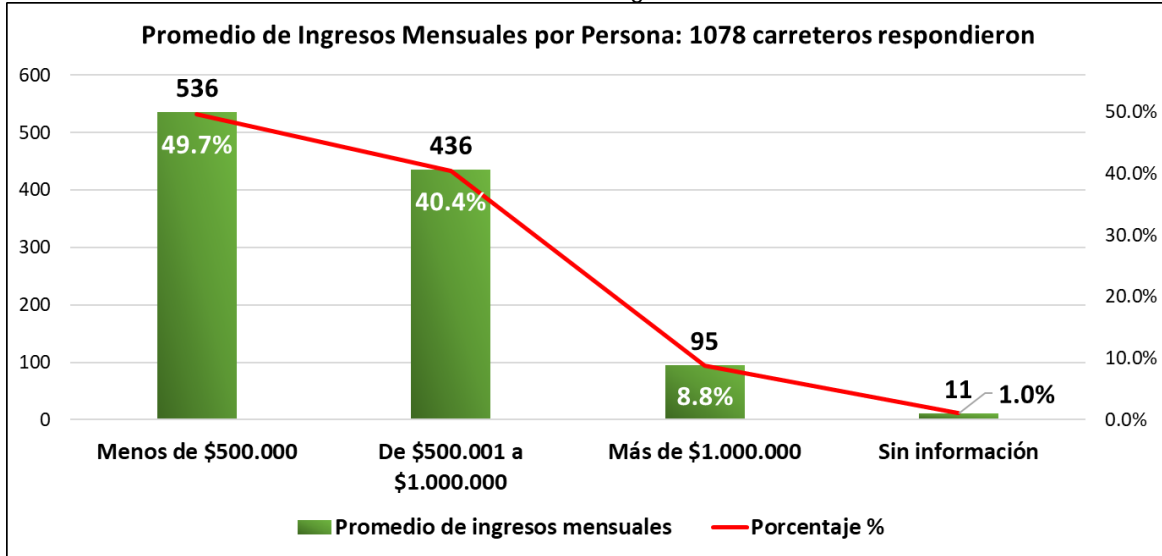


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Ingresos mensuales de la población carretera.

Con relación al promedio de ingresos mensuales obtenidos de acuerdo con la actividad que realiza con la carreta (Gráfica 42), el 49.7% indicaron que obtienen mensualmente menos de \$500000 pesos colombianos y se dedica en su mayoría a la compraventa, recuperación, recolección, transporte y/o clasificación de residuos sólidos, el 40.4% obtienen en promedio de \$500001 a \$1000000 de pesos colombianos por mes y solo un 8.8% supera el \$1000000 de pesos colombianos al mes; 11 personas (1%) no brindaron información frente a sus ingresos.

Gráfica 42. Promedio de ingresos mensuales.

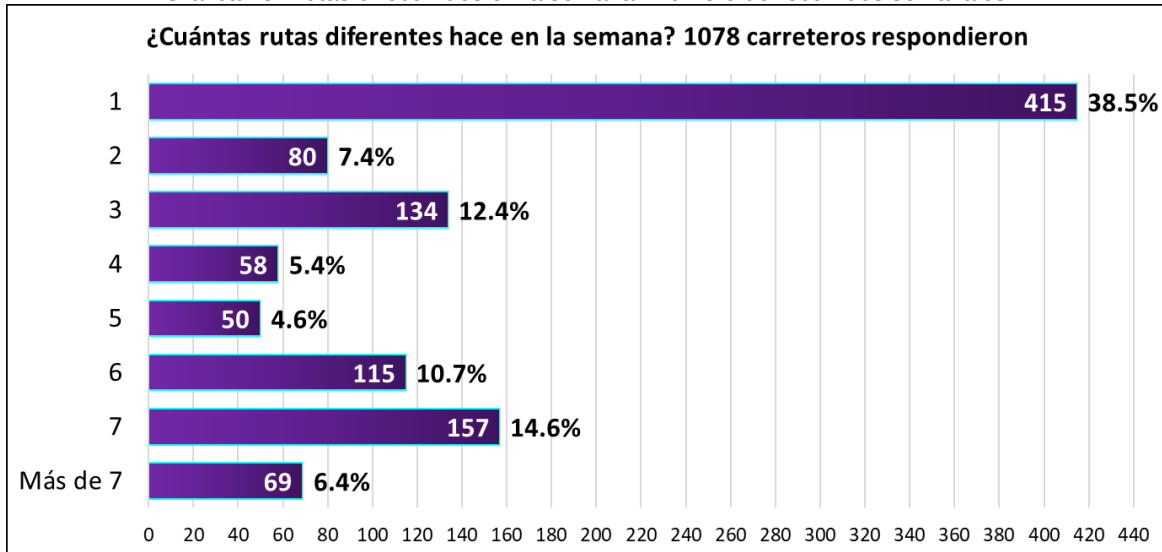


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Rutas diferentes en la semana - número de recorridos por semana.

Con el objetivo de identificar cuantas rutas realizaban las personas carreteras en el desarrollo de la actividad o actividades representativas (Gráfica 43), el 38.5% indicó que realiza una sola ruta, es decir se desplazan en la semana siempre por el mismo sector (misma ruta), el 14.6% refirieron que hacen 7 recorridos-rutas diferentes que dependen de aspectos como días de recolección de residuos para clasificación o ventas en sectores específicos de la ciudad, le siguen personas que indicaron que hacían 3 o 6 rutas, y finalmente quienes hacen más de: 2, 4 o 5 rutas la diversidad de recorridos se relacionan con la actividad principal desarrollada.

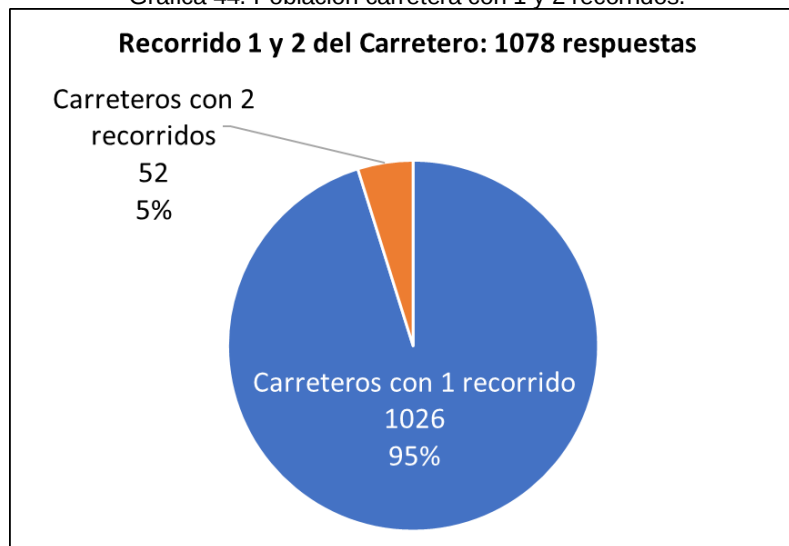
Gráfica 43. Rutas o recorridos en la semana - número de recorridos semanales.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

También se indagó específicamente por las localidades, barrios, sitios/lugares y direcciones por donde regularmente transita la persona carretera en su actividad (Gráfica 44). El consolidado arroja que el 95% de las personas realizan un recorrido. El total de recorridos suman 1130, donde 1026 son únicos y 52 son dobles. Es importante aclarar que el instrumento diseñado para esta caracterización, solamente permitía tomar las localidades, barrios, direcciones y lugares de máximo dos recorridos.

Gráfica 44. Población carretera con 1 y 2 recorridos.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

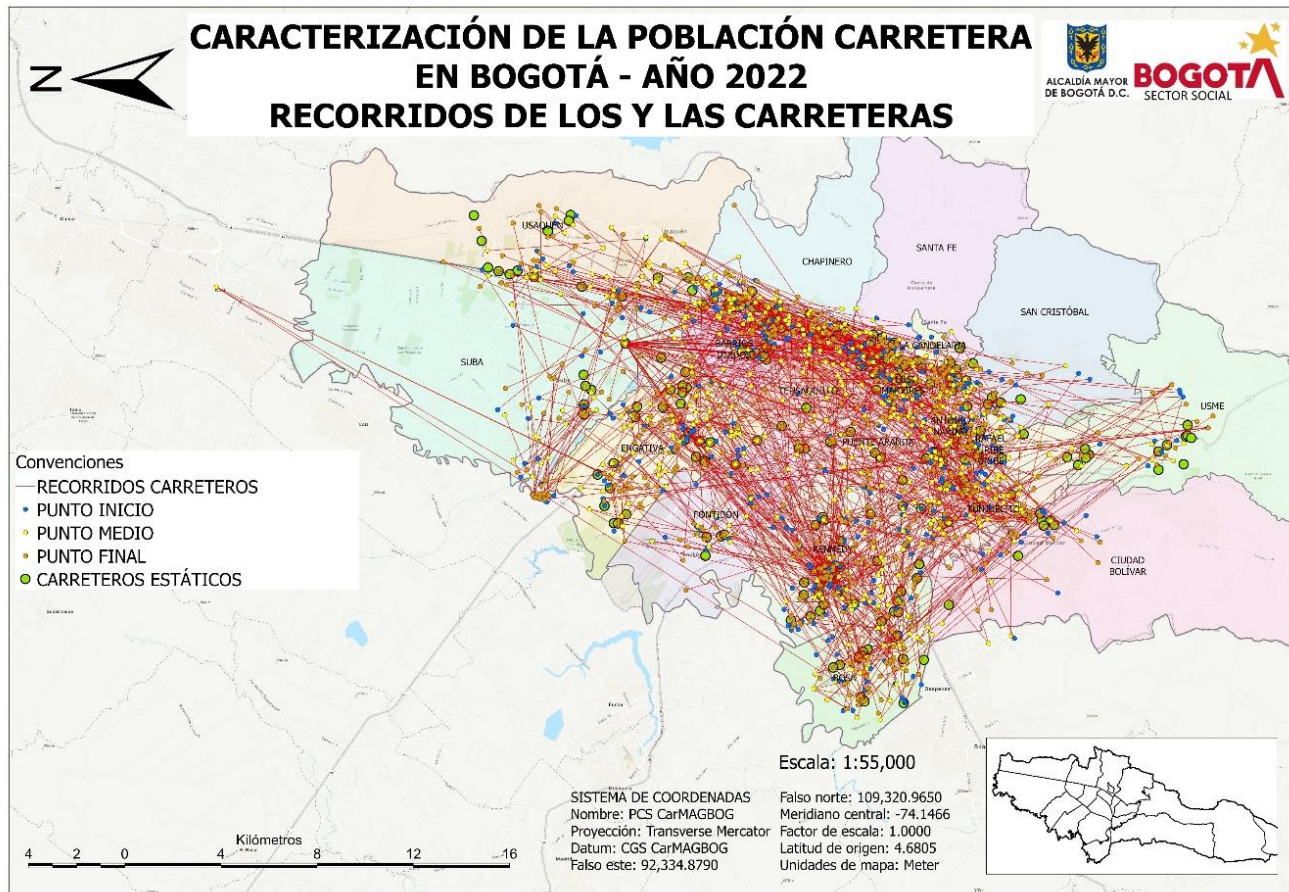
○ *Mapa de recorrido de las carreteras y carreteros caracterizados.*

A la población carretera se le preguntó por los recorridos que realizan normalmente. Para esto, se indagó por un punto de inicio, medio y final del recorrido. Algunos carreteros y carreteras no generan movilidad para su actividad, es decir son estáticos durante su jornada.

Es importante aclarar que para esta caracterización no se hizo Georreferenciación, es decir, no se tomó la coordenada del sitio donde se hizo la entrevista a la población carretera, ya que el interés de la caracterización no era obtener geográficamente la ubicación del sitio de la entrevista, sino del recorrido que hacen estas personas con la carreta. Sin embargo, si se hizo una georreferenciación por Geocodificación Directa, es decir, partiendo de las direcciones que proporcionaron los y las carreteras como puntos de inicio, medio y final de los recorridos, se generaron las coordenadas de esos puntos.

En el Mapa 4 se puede observar el resultado al Georreferenciar los recorridos de los y las carreteras.

Mapa 4. Recorrido de las carreteras y carreteros caracterizados.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

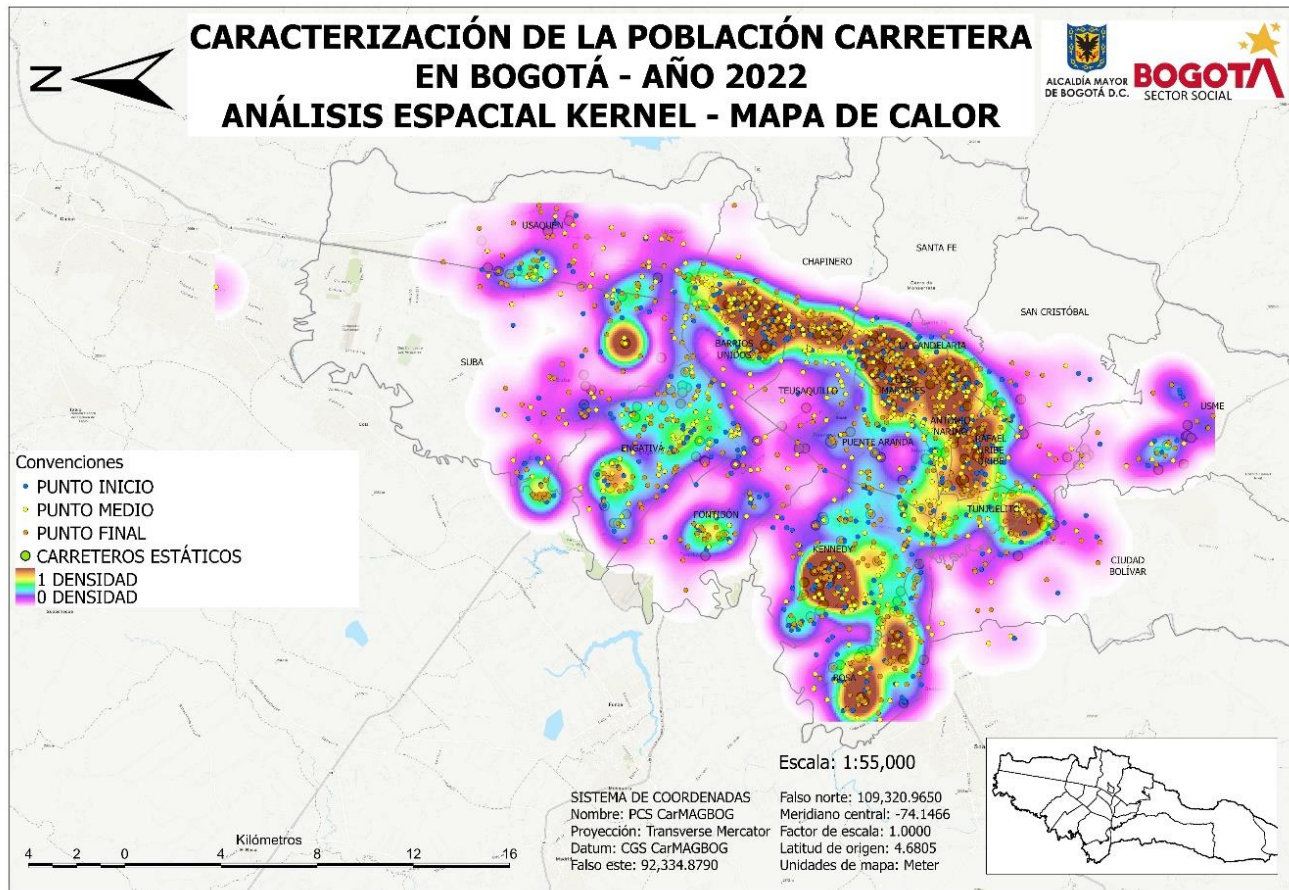
Frente a los recorridos de las personas carreteras caracterizadas, se evidenció una alta concentración en las localidades de Los Mártires, Teusaquillo, Chapinero, Antonio Nariño y Tunjuelito, todas ellas en el corredor de la Avenida Caracas, así mismo desde el centro de la ciudad hacia y desde la localidad de Kennedy.

El mapa se puede ver en el anexo: Mapa 03 Recorridos de los y las carreteras.

- *Mapa – Análisis espacial Kernel – mapa de calor.*

Un mapa de calor, permite la visualización de la magnitud de carreteros en la ciudad de Bogotá (Mapa 5), en este caso entre más cercano a los colores naranjas y rojos mayor número de personas fueron caracterizadas en estos espacios territoriales. Se evidencia que localidades como Los Mártires, Antonio Nariño, Chapinero, Santa fe, Tunjuelito y Kennedy, tuvieron un alto número de personas caracterizadas.

Mapa 5. Análisis espacial Kernel – mapa de calor.



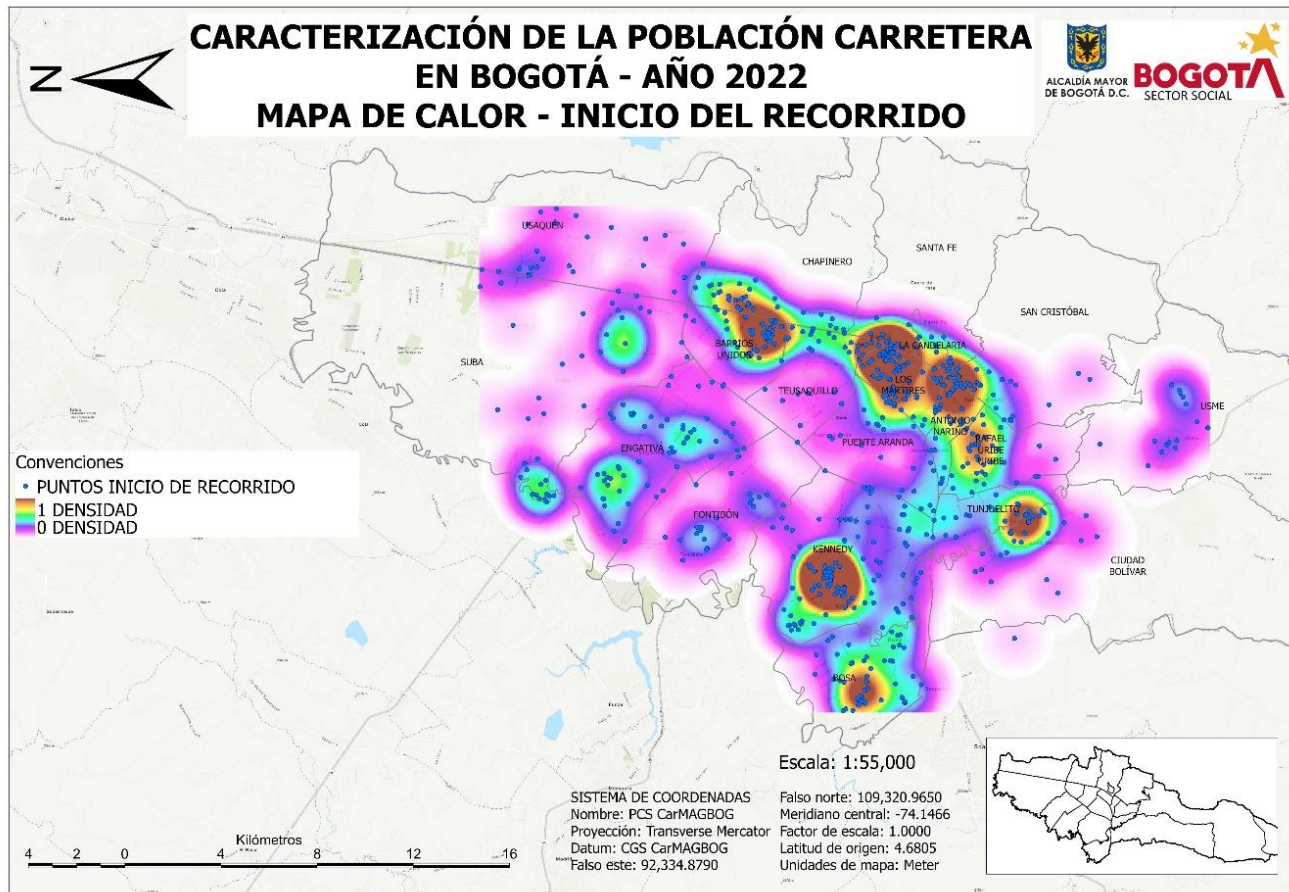
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

El mapa se puede ver en el anexo: Mapa 04 Análisis mapa de calor recorridos.

- *Mapa de calor inicio del recorrido.*

Con relación a las concentraciones de los puntos de inicio de los recorridos (Mapa 6) de las carreteras o carreteros, se evidencia que lo realizan desde las localidades de Barrios Unidos, Los Mártires, Ciudad Bolívar, Tunjuelito y Kennedy en mayor número.

Mapa 6. Mapa de calor punto inicio del recorrido.



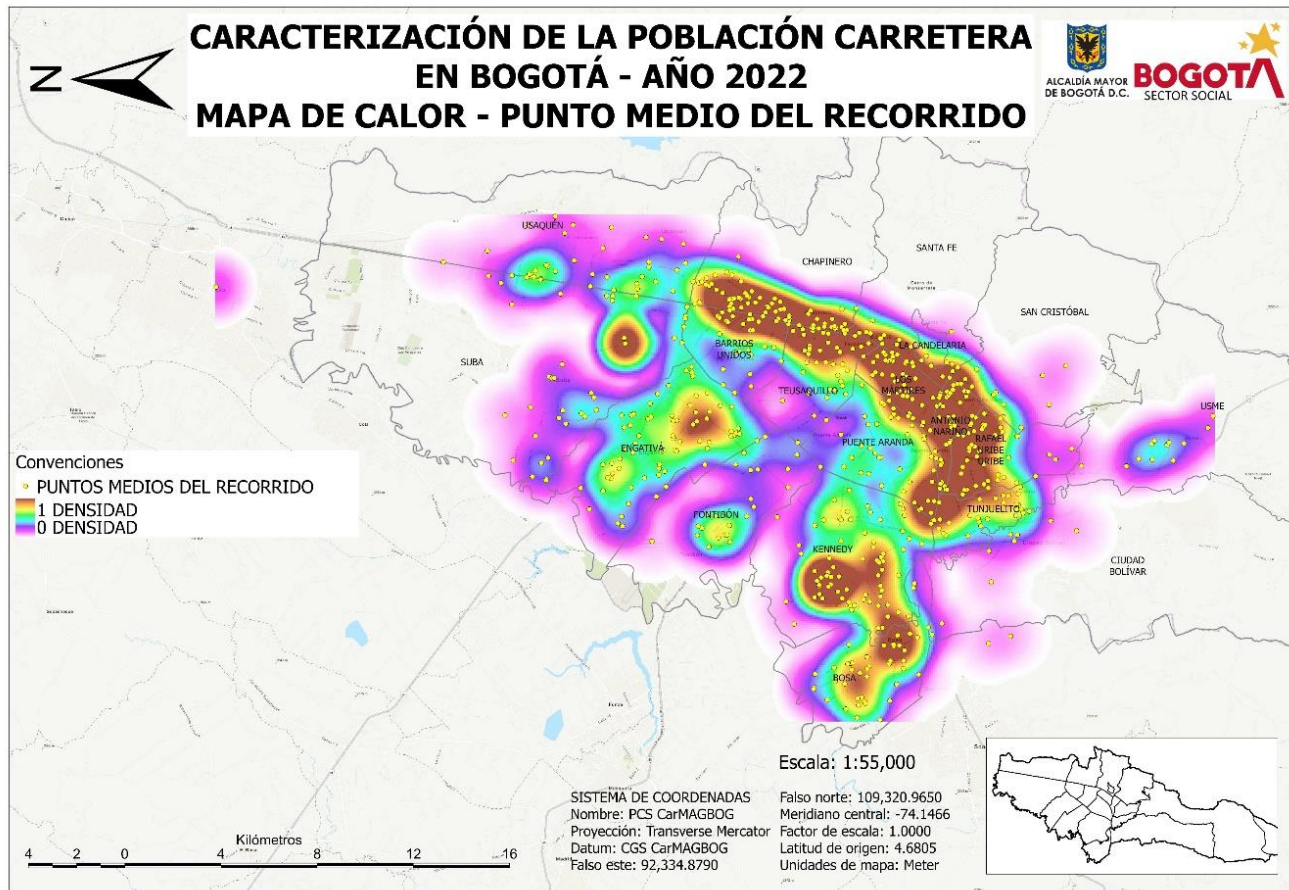
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

El mapa se puede ver en el anexo: Mapa 05 Análisis mapa de calor punto inicio del recorrido.

○ *Mapa de calor punto medio del recorrido.*

Con relación al punto medio del recorrido (Mapa 7), se evidencia que un número significativo de población carretera indicó que se dirigen a las localidades de Los Mártires; barrios Unidos, Teusaquillo, Antonio Nariño, Tunjuelito y Kennedy. Estas concentraciones de la población carretera se extienden hacia el norte y el sur en los corredores de la Avenida Caracas, indicando esto que es un paso casi que obligado de los y las carreteras.

Mapa 7. Mapa de calor punto medio del recorrido.



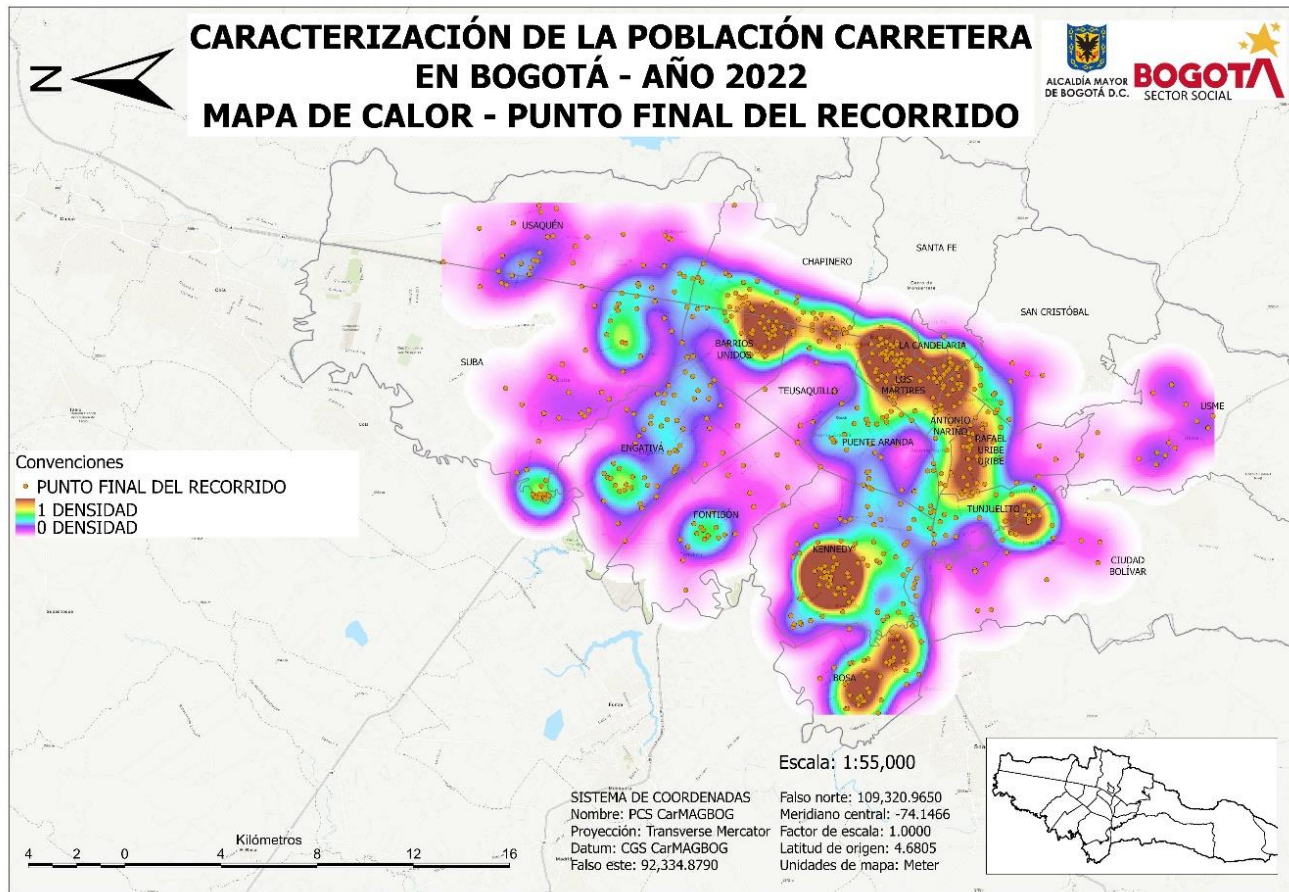
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
 Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

El mapa se puede ver en el anexo: Mapa 06 Análisis mapa de calor punto medio del recorrido.

- *Mapa de calor punto final del recorrido.*

Frente al punto final del recorrido (Mapa 8), el mapa de calor muestra que se disminuye en algunos sectores de Teusaquillo y Chapinero, se mantiene en Kennedy y Ciudad Bolívar, también disminuyendo en Engativá y Fontibón.

Mapa 8. Mapa de calor punto final del recorrido.



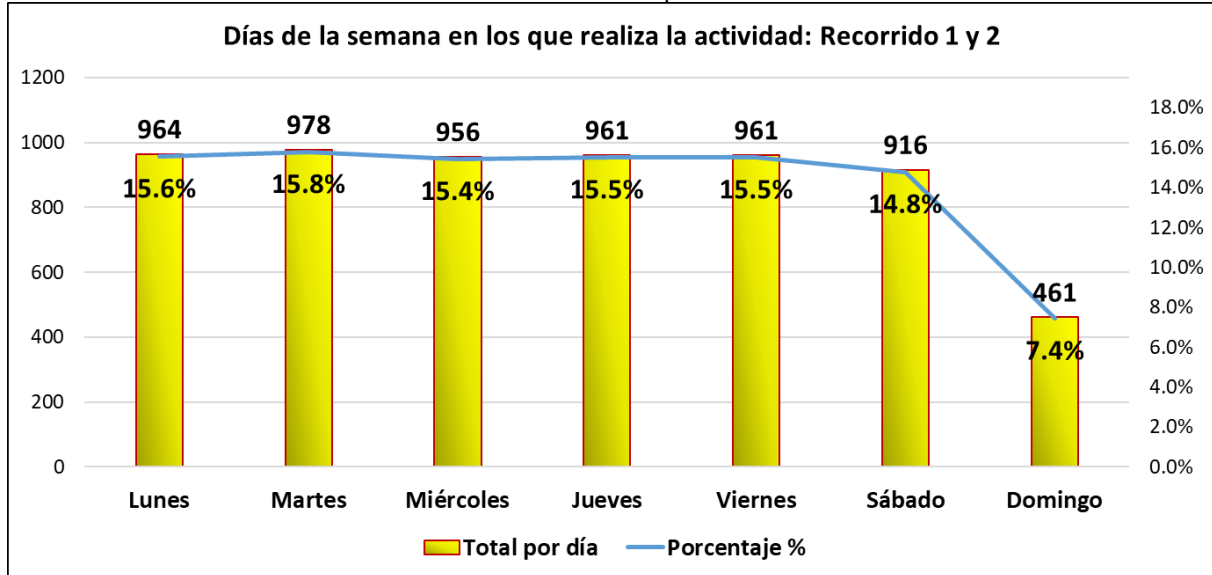
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
 Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

El mapa se puede ver en el anexo: Mapa 07 Análisis mapa de calor punto final del recorrido.

Días de la semana en los cuales la persona carretera realiza la actividad.

Se indagó a la población carretera, cuáles son los días de la semana en los cuales desarrollan la o las actividades principales con la carreta (Gráfica 45), evidenciándose que se presenta un comportamiento similar de lunes a sábado (entre 14.8% y 15.8%), el día domingo hay una reducción a la mitad 7.4% personas que desarrollan actividades.

Gráfica 45. Días de semana en que realiza la actividad.



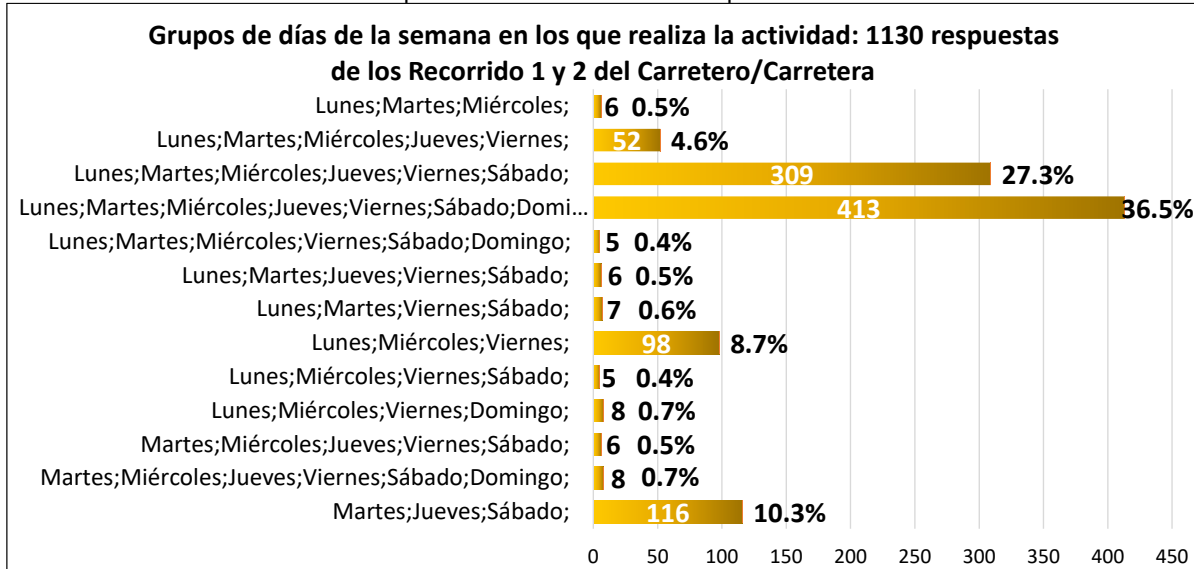
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Grupos de días de la semana en los que realiza la actividad.

De acuerdo con la pregunta anterior, se revisó con las respuestas obtenidas, qué días en conjunto eran los más frecuentes para el desarrollo de las actividades con la carreta, y se identificó que el 36.5% de personas realiza la actividad todos los días de la semana sin descanso, aduciendo la necesidad por generar recursos económicos para manutención personal o familiar, el 27.3% de las personas encuestadas desarrollan sus actividades de lunes a sábado; en menor proporción se encuentran opciones como martes-jueves-sábado (10.3%) y lunes-miércoles-viernes (8.7%), las cuales se relacionan directamente con los días de recolección de residuos por parte de las empresas operadoras de aseo (Promoambiental Distrito, LIME, Ciudad Limpia, Bogotá Limpia, Área Limpia).

A continuación, en la Gráfica 46 solamente se presentan 13 combinaciones de grupos de días y suman 1039 de un total de 1130. Se registraron en total 59 combinaciones de grupos de días diferentes.

Gráfica 46. Grupos de días de la semana en que realiza la actividad.

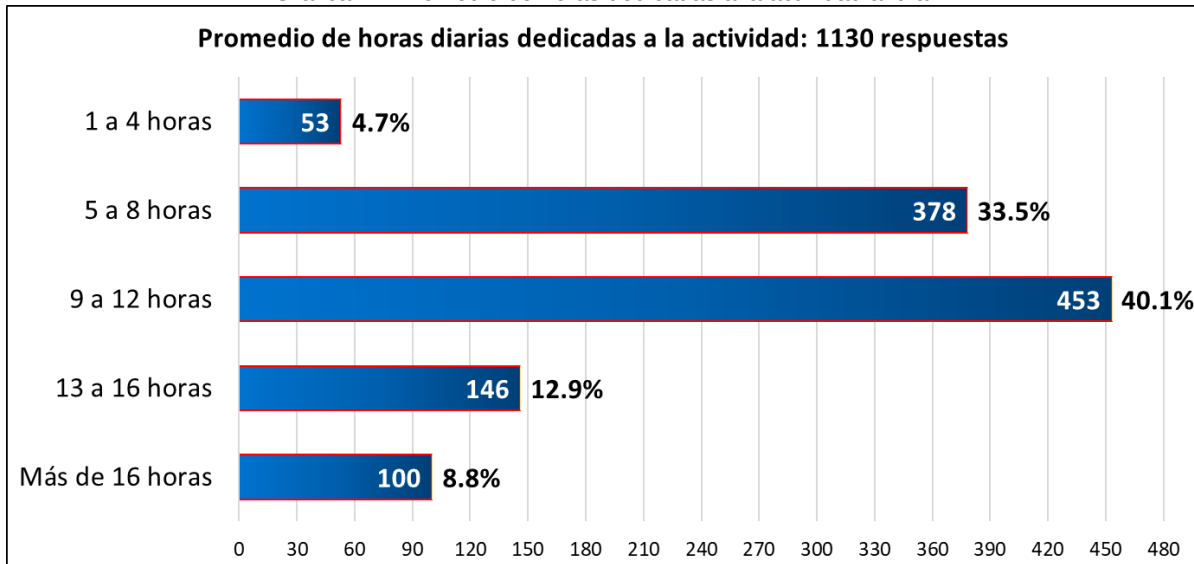


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Tiempo dedicado a la actividad.

Esta pregunta se realizó a la persona carretera principal, quien de acuerdo con su recorrido o recorridos (máximo 2), indicó el promedio de horas dedicadas a la actividad por día incluyendo los tiempos destinados al recorrido y el tiempo del proceso de selección del material aprovechable (Gráfica 47); para ello el rango de horas que predominó fue de 9 a 12 horas diarias con un 40.1%, seguido del rango de 5 a 8 horas diarias con un 33.5%, el 12.9% de las personas indicaron que dedicaban 13 a 16 horas, el 8.8% indicó dedicar más de 16 horas, el rango de menor prevalencia fue el de 1 a 4 horas con 4.7%.

Gráfica 47. Promedio de horas dedicadas a la actividad al día.



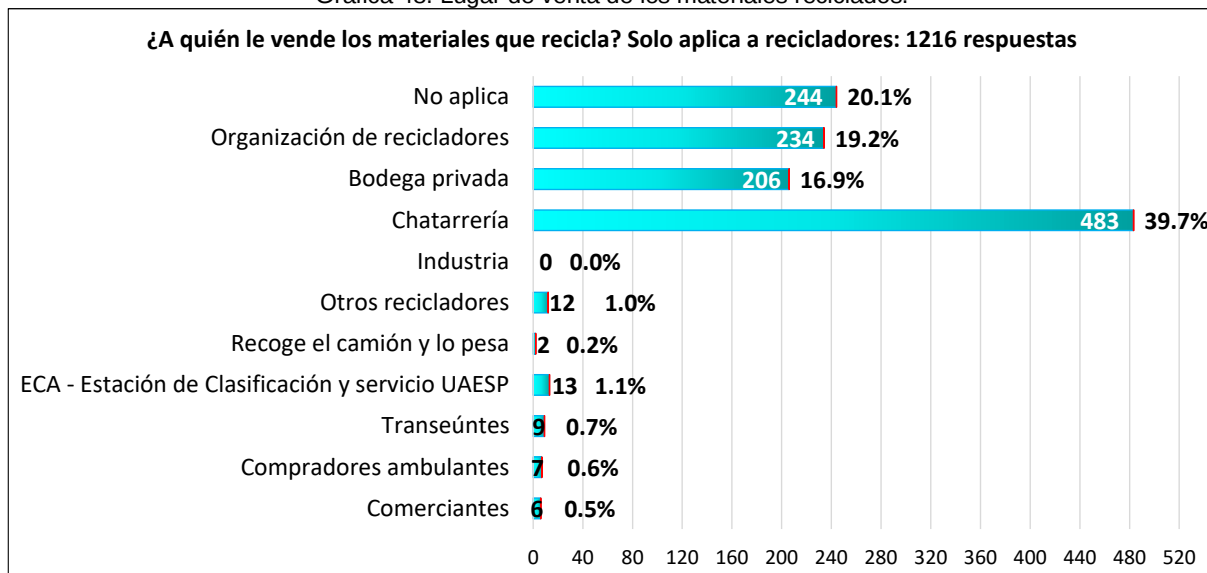
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Lugar de venta de los materiales reciclados.

Se indagó a la población carretera sobre el lugar de venta de materiales resultantes de compraventa, recuperación, recolección, transporte y/o clasificación de residuos sólidos (Gráfica 48), el 39.7% indicaron que los vende en las chatarrerías, seguido de 19.2% que los comercializa en bodegas recicladoras ya que pueden tener registro RURO (Registro Único de Recicladores de Oficio) o RUCA (Registro Único de Carreteros) lo cual genera beneficios como uso de las bodegas de la UAESP, cursos de formación, entre otros.

En menor proporción se encuentran las personas que comercializan a recicladores, transeúntes, compradores ambulantes o comerciantes. Al 20.1% de la población caracterizada, no aplica esta pregunta, dado que no desempeñaban la actividad de compraventa, recuperación, recolección, transporte y/o clasificación de residuos sólidos. La cantidad de respuestas es mayor a la de las personas encuestadas, puesto que, en esta pregunta se podía escoger más de una opción de respuesta.

Gráfica 48. Lugar de venta de los materiales reciclados.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

6.1.8 Caracterización de grupos familiares.

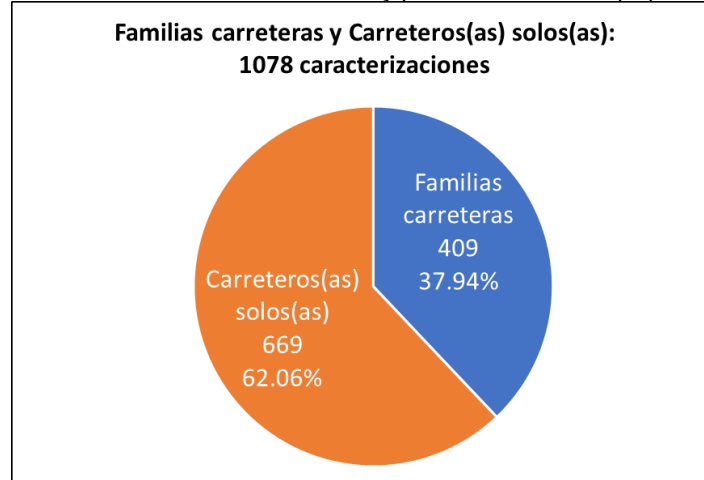
Familias carreteras y carreteros(as) solos(as).

En este apartado se visibilizó en qué medida la población carretera se moviliza en la ciudad de manera individual o con sus familias, de manera que además de los vínculos se puedan identificar las características sociodemográficas de los grupos familiares.

Para ello uno de los primeros aspectos de análisis de acuerdo con la aplicación del instrumento de caracterización, fue identificar si las entrevistas se hicieron a personas solas o grupos familiares

(Gráfica 49). El 62% de las personas se encontraron solas en el desarrollo de sus actividades y el 37.94% en grupos familiares.

Gráfica 49. Total de familias carreteras y personas carreteros(as) solos(as).

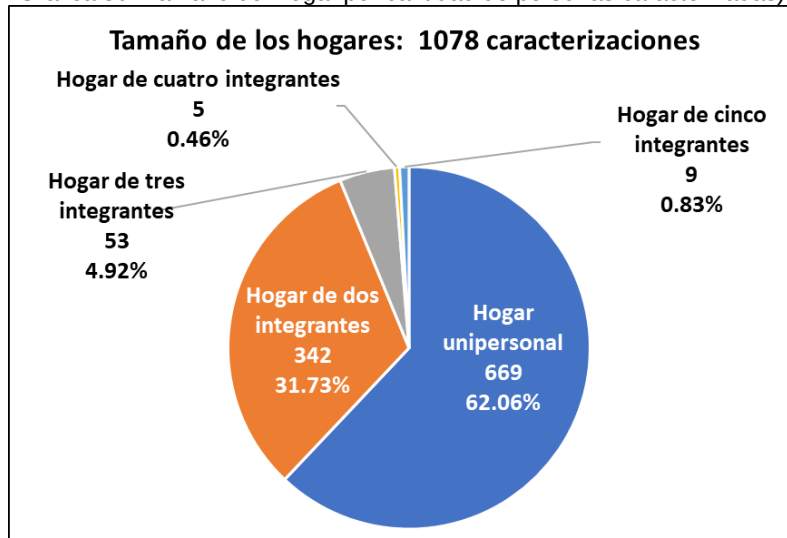


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Tamaño de los Hogares.

En la Gráfica 50 se muestran los hogares por número de integrantes caracterizados, donde resalta en primer lugar el hogar unipersonal con un 62%, seguido del hogar con dos integrantes con un 31.73% y el de tres integrantes con el 4.92%. En menor proporción se identifican hogares de cuatro y cinco integrantes sumando estos menos del 2%.

Gráfica 50. Tamaño del hogar por cantidad de personas caracterizadas).



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

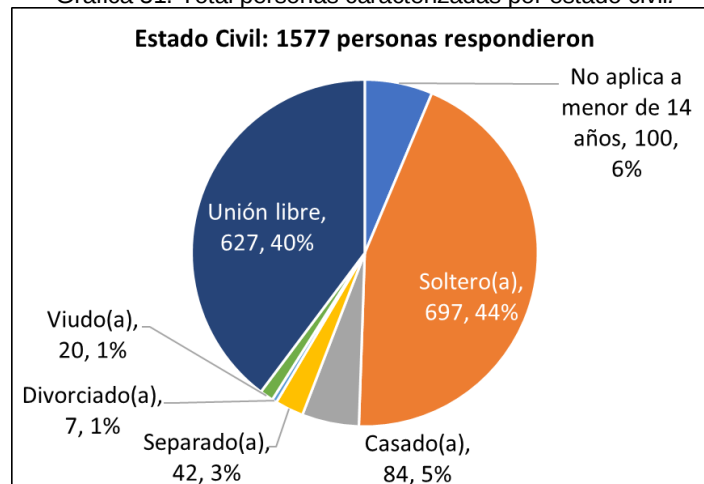
Es importante aclarar que la cantidad de personas que conforman los hogares, corresponde a las personas y acompañantes que estaban presentes en el momento de la caracterización.

Estado civil de la población carretera caracterizada.

Para esta pregunta, la respuesta con mayor proporción es: soltero(a) seguido de Unión Libre, estas dos condiciones suman el 84% del total general. La Gráfica 51 resume los valores y porcentajes obtenidos:

Se indagó a las personas carreteras caracterizadas su estado civil, evidenciándose que, de las 1577 personas encuestadas, 697 (44%) son solteras, 627 (40%) están unión libre, 84 (5%) están casadas(os), en menor proporción se encuentran las personas separadas, divorciadas o viudas; cabe señalar que para el 6% correspondiente a 100 personas, esta pregunta no aplica ya que son menores de 14 años.

Gráfica 51. Total personas caracterizadas por estado civil.



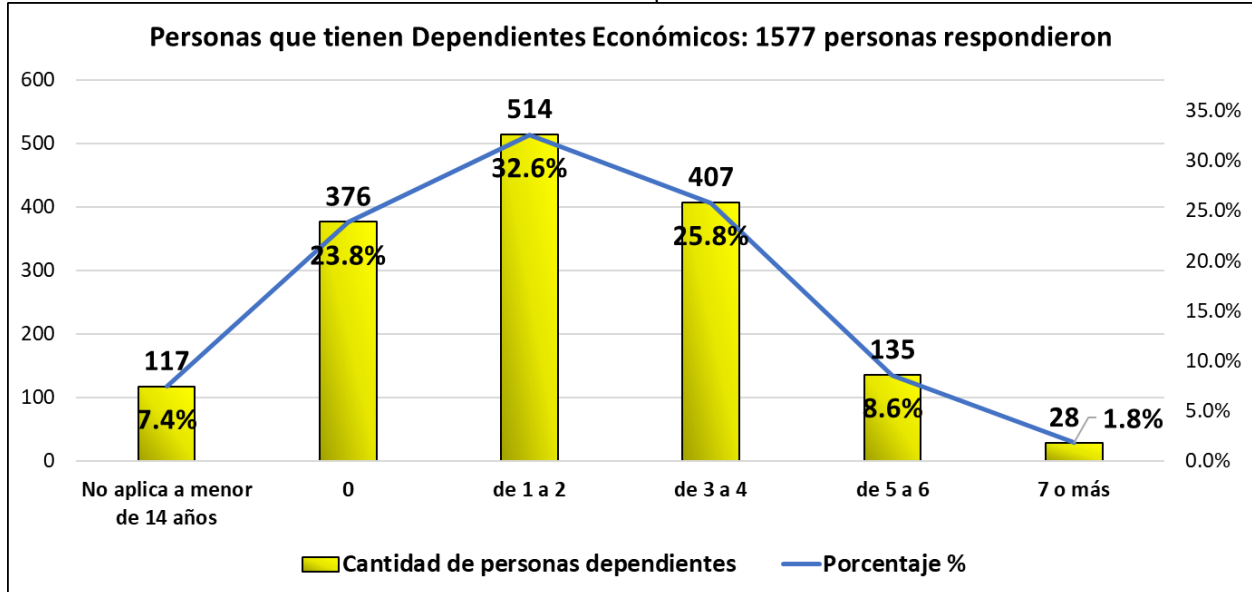
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Dependencia económica.

Frente a la dependencia económica, se indagó a las personas carreteras mayores de 18 años, si contaban con personas a cargo (Gráfica 52); de las 1577 personas, el 32.6% tiene de 1 a 2 personas dependientes, el 25.8% tiene de 3 a 4 dependientes, el 8.6% manifiesta tener de 5 a 6 personas dependientes y un 1.8% tiene 7 personas o más que dependen de ellas(os).

Se identificó que el 23.8% de la población no tiene personas dependientes y los recursos económicos obtenidos del desempeño de su actividad son para suplir sus necesidades básicas.

Gráfica 52. Personas con dependientes económicos.



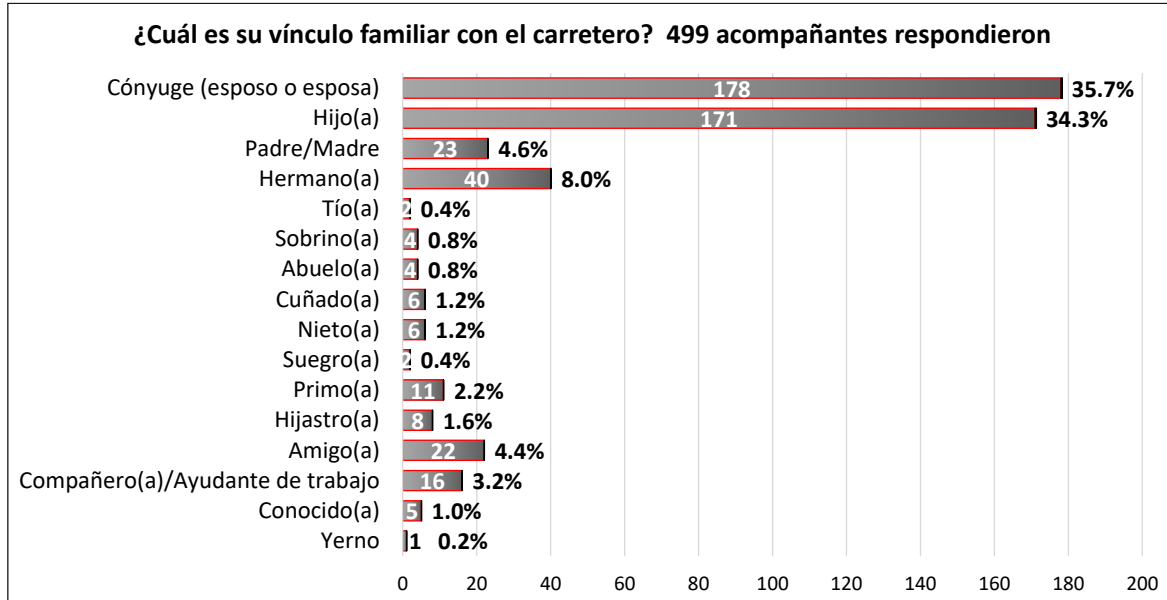
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Vínculo del acompañante con la persona carretera líder.

Para este proceso de caracterización de población carretera en la ciudad de Bogotá, el concepto de familias se considera de manera más amplia que los vínculos de consanguinidad constituidos social y legalmente; toda vez que, al identificar personas que se encuentran inmersas en dinámicas de calle, la noción de familias incluye a personas que proveen cuidado, afecto y apoyo, constituyéndose como soporte emocional y social, cumpliendo la función propia de las familias.

Al indagar a los acompañantes de las personas carreteras sobre el vínculo familiar (Gráfica 53), se evidencia que el 35.7% son cónyuges (esposa o esposo), el 34.3% son hijas e hijos, el 8% son hermanas o hermanos, el 4.6% son madres o padres y en menor proporción otros integrantes familiares como tíos, sobrinos, abuelos, cuñados, primos, nietos o hijastros. Frente a la noción de familia como soporte emocional y social, un 4.4% son amigos, 3.2% compañeros o ayudantes de trabajo y el 1% son conocidos.

Gráfica 53. Vínculo familiar con el carretero/carretera.

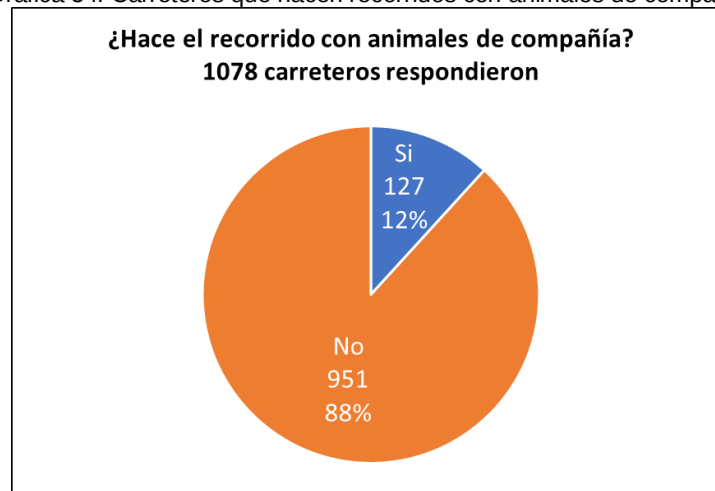


Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Recorrido con animales de compañía.

Se preguntó a la persona carretera principal, si los recorridos los hacían con animales de compañía (Gráfica 54), solo el 12% de las personas entrevistadas, indicó que sí transitaban o permanecían en sus carretas con animales, el restante 88%, no tiene animales de compañía.

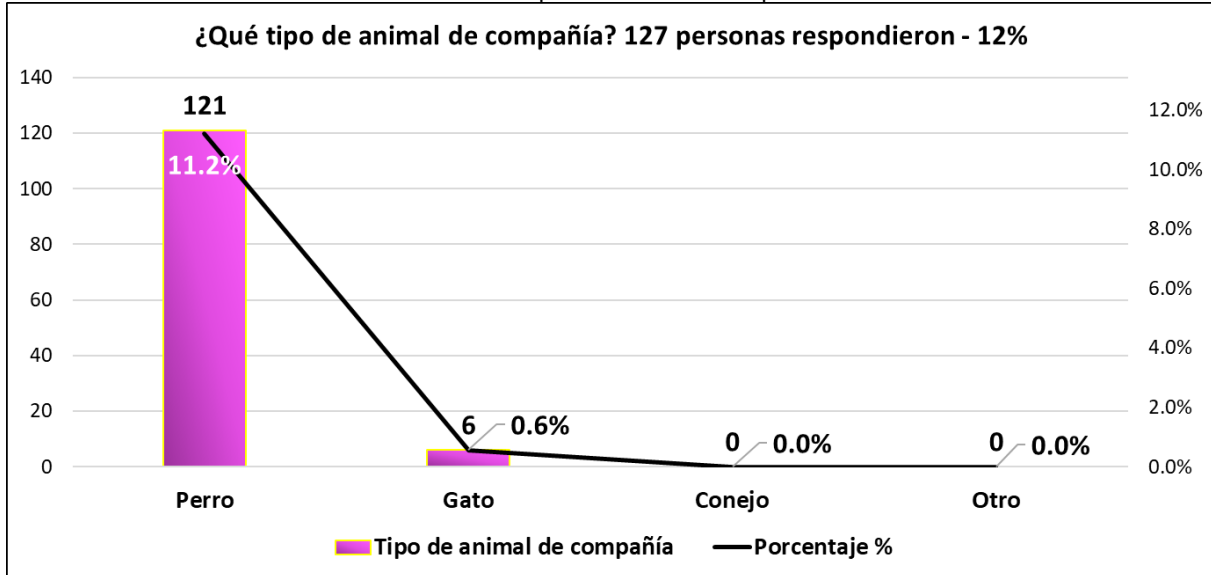
Gráfica 54. Carreteros que hacen recorridos con animales de compañía.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

Sí la persona carretera respondía de manera afirmativa la pregunta anterior, se indagaba sobre qué tipo de animal le acompañaba (Gráfica 55), 121 personas son acompañadas por un perro y 6 personas carreteras se movilizan o comparten su carreta con un gato.

Gráfica 55. Tipo de animal de compañía.



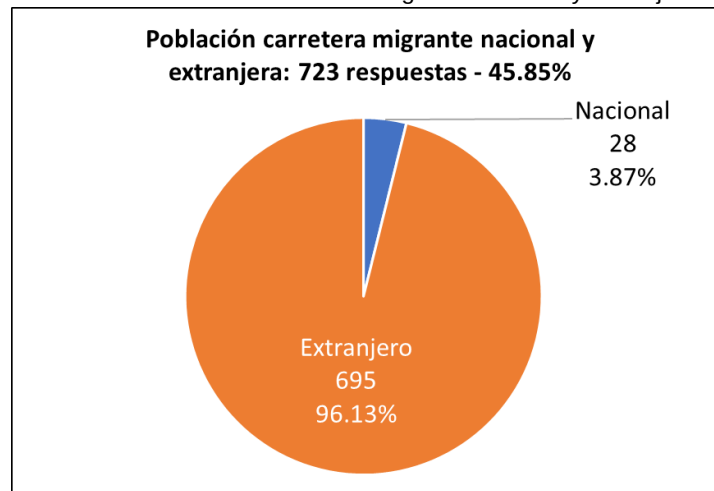
Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

6.1.9 Población Migrante.

Caracterización de la Población Migrante.

Como se mencionó anteriormente, la población migrante es el grupo poblacional más representativo, sin embargo, para la caracterización se preguntó si la persona era migrante nacional o extranjero. En la Gráfica 56 se muestra que, más del 96% de las personas caracterizadas son migrantes extranjeros, en cambio los migrantes colombianos son menos del 4%.

Gráfica 56. Población carretera migrante nacional y extranjera.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

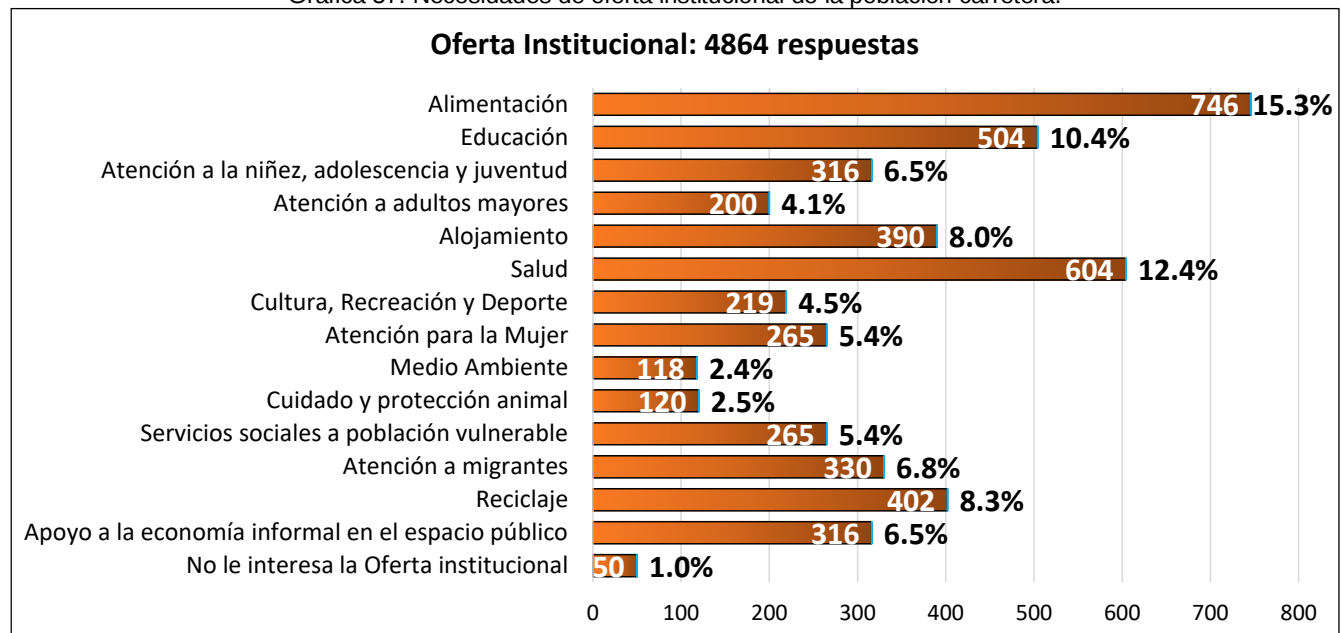
6.1.10 Interés en la oferta distrital de servicios.

Necesidades de información expresadas por la población carretera frente a la oferta distrital.

Para identificar las necesidades que las personas tienen frente a la oferta institucional de las diferentes entidades del distrito (Gráfica 57), el 15.3% apuntaron al interés por recibir información frente a necesidades de alimentación, el 12.4% indicó la necesidad de información y oferta desde el sector salud, el 10.4% refirió como prioridad la oferta e información para procesos de educación; el 8.3% la necesidad de información frente a las entidades que vinculan a la población recicladora (UAESP), el 8% requiere información y oferta sobre vivienda – alojamiento y el 6.5% requiere información frente al apoyo a la economía informal en el espacio público y la atención a la niñez, adolescencia y juventud.

En menor proporción se encuentran respuestas relacionadas con necesidades de información frente a servicios sociales para población vulnerable, atención a personas mayores, atención a las mujeres con enfoque de género; medio ambiente, cuidado y protección animal, cultura, recreación- deporte y atención a población migrante.

Gráfica 57. Necesidades de oferta institucional de la población carretera.



Fuente: Base de datos Caracterización Población Carretera Bogotá D.C. 2022. - IDIPRON y SDIS.
Elaboración propia: IDIPRON y SDIS.

6.2 Lecciones aprendidas (*hallazgos – ajustes en las instrucciones durante el operativo*)

El desarrollo de este ejercicio que apuntó a la caracterización de población carretera en la ciudad de Bogotá, vinculó de manera articulada a las entidades distritales que, desde el sector social IDIPRON y SDIS, abordan y atienden el fenómeno de la habitabilidad en calle. Esta caracterización incluye las personas con altos niveles de vulnerabilidad y en riesgo de habitar calle durante la niñez, adolescencia, juventud y adultez.

Para ello se aunaron esfuerzos y conocimientos frente al abordaje, desde la comprensión de las dinámicas territoriales y la experiencia de ejercicios investigativos previos, incluyendo la información de las entidades que abordan y atienden a la población carretera de la ciudad, lo anterior con el fin de estructurar en las diferentes mesas de trabajo la caracterización.

Con el contexto anterior y desde la retroalimentación hecha a los equipos, en los operativos realizados en cada una de las localidades, así como la información obtenida por el equipo de Investigaciones de IDIPRON y el equipo técnico de la Subdirección para la Adulthood, se pueden destacar las siguientes lecciones aprendidas:

- El uso del formato de manera digital favoreció la recolección de la información, disminuyendo considerablemente los errores en el momento del diligenciamiento, dado que era predictivo (continuidad a preguntas relacionadas) y amigable, en la medida que redujo el manejo del papel y permitía tener los datos en la base central al finalizar cada jornada.
- El reconocimiento que tiene la población carretera del trabajo tanto de IDIPRON como de SDIS en los territorios, facilitó que en los recorridos se estableciera un ambiente cordial al momento de la entrevista con cada una de las personas que accedió a la caracterización.
- Fueron importantes los ejercicios previos de sensibilización que se hicieron a las personas carreteras en algunas de las localidades, en las que se socializaba el objetivo de la caracterización, esto con el fin de mitigar expectativas frente a la atención desde otras entidades o la entrega de tangibles.
- De igual manera se resaltan en algunas localidades (Suba) los ejercicios previos de sensibilización a las personas carreteras sobre el desarrollo de este ejercicio.
- Se caracterizan por conflictos internos, no se logró obtener la información que se esperaba como es el caso de Santa fe y Los Mártires, estas se relacionan con posibles aspectos no visibles.
- Se evidenció que para próximos ejercicios de caracterización, atención y abordaje es necesaria la presencia en los operativos de las entidades distritales que ofertan y atiendan a la población carretera (IPES, UAESP, Secretaría de seguridad convivencia y Justicia, Secretaría de Hábitat, IDU, ERU), así como otras que tienen incidencia en la atención a población vulnerable en la ciudad (Secretaría de la Mujer, IDPYBA) de manera que se logre responder oportunamente a las necesidades de información y abordaje que requieran las personas carreteras.
- La indicación inicial frente a la priorización de abordaje de población carretera que se encontrará en compañía de sus familias al momento de la caracterización sobre quienes se encontrarán solos, cambió en la medida que el primer día de operativo se encontró un número representativo de carreteros que, aunque transitaran solos, referían que tenían familias, por lo cual a partir del segundo día de operativo se caracterizó este segmento de la población.
- Dadas las dinámicas y especificidades de la población carretera, que vinculaban no solo a personas carreteras en el desarrollo de sus actividades económicas, sino a sus familias desde un contexto de uso del territorio para movilización, habitación y tránsito, las indicaciones durante el operativo cambiaron, en la medida que inicialmente prevaleció la caracterización de personas carreteras con sus familias (primer día), posteriormente y dado que, en el acercamiento inicial, algunas personas indicaban las necesidades de sus familias pese a que no los acompañaban, se amplió la caracterización a personas carreteras sin acompañante en el momento de la aplicación del instrumento.
- Una vez en el transcurso de los operativos, los equipos encontraron otros mecanismos de movilización similares a las carretas tradicionales, pero conservando las características de



tracción humana, se especificó la importancia de abordar a las personas carreteras que se encontraran con estas variaciones (carretas con mecanismos artesanales emuladores de motores) ya que se podían estar obviando a estas personas.

7. CONCLUSIONES.

El desarrollo de esta caracterización obedece a la preocupación interinstitucional en favor de la garantía de los derechos fundamentales y el bienestar de los y las carreteras y no a intereses relacionados con brindar información sobre esta población a las autoridades.

El desarrollo de esta caracterización obedece a la preocupación interinstitucional en favor de la garantía de los derechos fundamentales y el bienestar de esta población, por lo tanto, se evidencia la relevancia que desde el sector social se aporte información a la ciudad sobre las dinámicas de las personas carreteras.

El proceso de caracterización de la población carretera en la ciudad de Bogotá permitió a nivel de activación de rutas, remitir a adolescentes y jóvenes a la oferta del IDIPRON y realizar traslados efectivos a las Unidades de Protección Integral (UPI), así mismo desde SDIS activar rutas para ciudadanas o ciudadanos habitantes de calle que requieran atención y sensibilización; y en situaciones específicas, responder a la necesidad de recibir atención por salud.

Ante la evidencia de situaciones en las que posiblemente se vulneraran los derechos de las niñas y niños o se requiriera información de la oferta para esta población, se realizó la activación de rutas con la modalidad Abrazar Itinerante de la Subdirección de Infancia – SDIS, quienes brindaron la información de la oferta distrital y servicios, a los padres, tutores o representantes legales de los menores.

En un principio se partió de la hipótesis que la población carretera era en su mayoría migrante, sin embargo, los resultados han demostrado que también la población nacional conforma un importante porcentaje de carreteros en la ciudad.

Se evidenció que algunas de las localidades en las que se observa cotidianamente un alto flujo de carreteros, son territorios desde los cuales se inicia el recorrido, por lo tanto, en el momento de hacer la caracterización no se encontró un número significativo ya que podían estar en otras localidades desarrollando sus actividades de generación de ingresos.

En la mayoría de las oportunidades al abordar la población objeto de la caracterización, ellos respondían de manera amable y con actitud de colaborar, esto es meritorio en esta población ya que su vida es bastante dura; por tanto, las vivencias y configuraciones personales centradas en el logro de recursos económicos o dinámicas de calle, no fueron factores determinantes para evitar la entrevista; se resalta también el papel de los equipos en el abordaje, dada su experticia y el reconocimiento que tienen de la población.

Se evidenció que actores relacionados con colectivos de comerciantes, conjuntos residenciales, comerciales e industriales, así como Juntas de Acción Comunal han construido confianza con la población carretera y atendiendo a esta les facilitan el material de reciclaje ya organizado y seleccionado, de tal manera que se hace más accesible el oficio de reciclar.





Es fundamental, reconocer la importancia de la actividad del reciclaje en la construcción de un mejor medio ambiente y esta población debe ser exaltada ya que evitan que toneladas de basura sigan saturando el relleno sanitario de Doña Juana.

Se pudo identificar que en localidades como Santa fe y Los Mártires cuyas dinámicas se caracterizan por la presencia de situaciones que, de manera silenciosa afectan la seguridad y la convivencia y en las que se destacan actividades al margen de la ley, no se obtuvo un volumen de información considerable; así mismo, de acuerdo con lo informado por los equipos territoriales en estas localidades se identificaron dinámicas en las cuales se crea un mercado de fabricación y de carretas por parte de una persona, que condiciona a la recolección y venta en sus sitios de acopio; así mismo algunas chatarrerías solo le compran a personas de una nacionalidad en específico.

8. RECOMENDACIONES.

Se proponen mayores tiempos de planeación entre las entidades responsables en los que se vinculen diversos actores que aporten al ejercicio interinstitucional, así como acciones que posibiliten barridos territoriales previos en todas las localidades, de manera que se visibilicen aquellas dinámicas que puedan influir en los operativos (localidades con mayor presencia de carreteros dedicados al comercio que al reciclaje), posibles ajustes de horarios, manejo de formulario, uso de la plataforma de recolección de la información, entre otros que ya en operación puedan generar reproceso o ajuste de indicaciones, lo cual sucedió en este proceso.

Este ejercicio investigativo, permitió identificar dinámicas que a una escala de mayor nivel de estudio podrían visibilizar que de acuerdo con el nivel de crecimiento de población carretera identificada en los últimos años, se transforma en un fenómeno que trasciende la habitabilidad en calle, vinculando familias y personas migrantes, mecanismos de coerción a través de la generación de ingresos con condiciones particulares, ejecución de actividades al margen de la ley y otras en las cuales es necesario que todas las entidades vinculen acciones afirmativas con la población carretera y sus familias.

Flexibilizar la oferta para la población carretera con niñas y niños, de manera que, de acuerdo con sus recorridos, puedan acceder a servicios que garanticen seguridad, alimentación y otros que aporten a la calidad de vida de los menores.

De igual manera y dado el número de familias que se encontraron en esta caracterización, es relevante, crear servicios que atiendan a las familias carreteras en conjunto y no de manera separada, para ello es clave la articulación de las diferentes entidades que especializan sus servicios por segmentos etarios, tipos de vulnerabilidad u otros, aunando esfuerzos y conocimientos en la consolidación de servicios integrales para las familias.

Así mismo, se considera importante que se revisen mecanismos o entidades desde los cuales se logre la caracterización de población carretera menor de 14 años, ya que desde este ejercicio investigativo no se abordaron aquellos que se encontraban solos en el ejercicio de actividades con carretas y que estarían en un nivel de vulnerabilidad e inmersión en dinámicas de calle, explotación, abuso entre otros que exponencialmente atentan contra la garantía de los derechos fundamentales.





9. BIBLIOGRAFÍA.

Alcaldía Mayor de Bogotá, Directiva 004 de 2021. Directrices para las entidades y organismos pertenecientes a la Administración Distrital sobre la atención a la población carretera. 25 de mayo de 2021. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=112517&dt=S>

Alcaldía Mayor de Bogotá, CONPES 20 (2021). Actualización del Plan de Acción de la “Política pública distrital para el fenómeno de habitabilidad en calle 2015-2025. Recuperado de: https://sdisgovco-my.sharepoint.com/:b:/g/personal/jparamo_sdis_gov_co/EU5C53hbns1BIM135YuTCJYB5ob6eo1AOzJUiw2VlvXJrw?e=SOvYsf

Alcaldía Mayor de Bogotá, Decreto 019 de 2022 “Por medio del cual se adoptan medidas de protección para la población carretera y se dictan otras disposiciones”. 22 de enero de 2022. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=120155&dt=S>

Departamento Administrativo Nacional de Estadístico – DANE, Censo habitantes de calle Bogotá 2017, en <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/censo-habitantes-calle/presentacion-resultados-hab-calle-bogota-2017.pdf>

Departamento Nacional de Planeación, et al., CONPES 3918 de 2018 (2018). Estrategia para la implementación de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) en Colombia. Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>.

Hernández, R.: Fernández, C. & Baptista, P. (2008). Metodología de la investigación. Mac Graw Hill. Cuarta edición. Pág. 241

Política pública de y para la Adultez 2011-2044, Decreto 544 de 2011 en http://old.integracionsocial.gov.co/anexos/documentos/2015politicaspublicas/21102015_Decreto_544_de_2011-PPA.pdf

Unidad Administrativa Especial de Servicios Públicos – UAESP, Bogotá ya cuenta con 2 mil carreteros carnetizados. <https://www.uaesp.gov.co/noticias/bogota-cuenta-2-mil-carreteros-carnetizados>

