



**ALCALDIA MAYOR
BOGOTA D.C.**

**Instituto
DESARROLLO URBANO**



“ELABORAR LOS ESTUDIOS DE PREFACTIBILIDAD DEL CORREDOR FÉRREO DEL SUR EN LA MODALIDAD FÉRROVIARIA Y SU ARTICULACIÓN CON OTROS PROYECTOS DE TRANSPORTE DE LA REGIÓN BOGOTÁ-CUNDINAMARCA.”

**ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.**

CONTRATO DE CONSULTORÍA No. 1860 DE 2021

MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

INFORME 1: METODOLOGIA Y PLAN DE TRABAJO

PATRIMONIO CULTURAL

VERSION 2



BOGOTÁ, 2022 – marzo 24

METODOLOGIA Y PLAN DE TRABAJO

CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Descripción de la Modificación	Folios
Versión 00	09/02/22	Primera versión consultor	8
Versión 01	13/03/22	Revisión interventoría	12
Versión 02	24/03/22	Revisión menor interventoría	14

EMPRESA CONTRATISTA

ELABORADO POR:	REVISADO POR:	APROBADO POR:
	<p>ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.</p> <p>URDANETA URDANETA CARLOS JOSE</p> <p>Firmado digitalmente por URDANETA URDANETA CARLOS JOSE Fecha: 2022.06.09 13:11:35 -05'00'</p>	<p>OSCAR ANDRES RICO GOMEZ</p> <p>Firmado digitalmente por OSCAR ANDRES RICO GOMEZ Fecha: 2022.06.09 13:44:48 -05'00'</p>
	<p>Ing. Carlos Urdaneta Coordinador de Consultoría</p>	<p>Ing. Oscar Rico Director de Consultoría</p>
<p>Mariana Patiño Arquitecto en bienes de interés Cultural</p>		
<p>Carlos Andrés Carreño H. Profesional en conservación y restauración de monumentos</p>		

EMPRESA INTERVENTORA

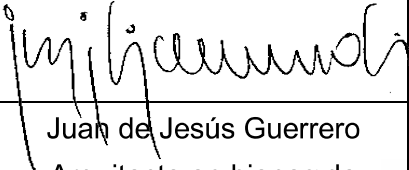


REVISADO POR:	AVALADO POR:	APROBADO POR:
		
Juan de Jesús Guerrero Arquitecto en bienes de interés Cultural y Profesional en conservación y restauración de monumentos	Ing. Diotima Preciado Coordinador de Interventoría	Ing. Abraham Palacios Director de Interventoría

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCION	5
1. ETAPA II – RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN – RAI.....	6
2. ETAPA III – CARACTERIZACIÓN Y DIAGNOSTICO	12
3. ETAPA IV – ESTUDIOS PROFUNDIZACIÓN ALTERNATIVA SELECCIONADA..	13



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
MOVILIDAD

Instituto de Desarrollo Urbano

INTRODUCCION

La necesidad de protección del patrimonio cultural relacionado con el nuevo trazado del proyecto “Regiotram del Sur” sobre la antigua red férrea del sur, traerá consigo un devenir metodológico que permita, en primera instancia, la identificación de los referentes materiales e intangibles (muebles, inmuebles y manifestaciones inmateriales) que hacen parte de la memoria urbana de las comunidades que habitan las áreas de influencia directa, y que además, hayan sido objeto de declaratorias en cualquiera de los ámbitos municipal, distrital, departamental y/o nacional, en procura de entender su función al interior del imaginario colectivo, junto a su nivel de vulnerabilidad frente a las intervenciones físicas que se deriven de las obras a realizar.

En este sentido el componente patrimonial partirá de una metodología que permita la recolección de datos e información existente (según directriz del anexo técnico en el IDPC y Mincultura), para poder identificar la red de valores que conforman el paisaje cultural del área de estudio y posteriormente establecer aquellos riesgos que, derivados de las intervenciones proyectadas, puedan llegar a afectar dicha red existente. Desde allí se podrán definir los impactos presentes y futuros del proyecto en el contexto sociocultural asociado a las áreas de influencia directa, para posteriormente definir los criterios y variables en procura de proponer alternativas para la mitigación, bloqueo u optimización de dichos riesgos.

La identificación de los referentes patrimoniales se realizará, en primera instancia, a partir de una revisión bibliográfica y documental de antecedentes e información disponible, que será contrastada con un trabajo de campo que incluye recorridos de prospección, registro fotográfico, cartográfico y audiovisual, para posteriormente complementar la información preexistente, a través de fichas, planos y documento técnico de análisis y procesamiento de la información.

Se trata de una metodología de corte mixto: cuantitativo, en la medida que se concentra en la identificación y caracterización del patrimonio cultural material (mueble e inmueble) existente en las entidades públicas del IDPC y Mincultura, y cualitativo, teniendo en cuenta que se interesa por lo particular, lo contextual, los relatos vividos (para el caso inmaterial), partiendo de un método inductivo. Además, para el caso del patrimonio cultural inmaterial, se adscribe a la denominada metodología participativa, consciente de que las voces de las comunidades son indispensables para lograr llegar a entender el impacto de intervenciones de este tipo en contextos socioculturales locales.

Por su parte, el propósito del componente institucional es el de identificar, además de la documentación existente, los canales que permitan adelantar, con el menor contratiempo, la toma de decisiones sobre acciones y actuaciones urbanísticas, la formulación e implementación de instrumentos, planes, programas y proyectos como será la puesta en marcha de la línea férrea del sur “Regiosur”. La definición de un esquema de convergencia multisectorial e interinstitucional que permita la gestión y ejecución eficiente y efectiva de proyectos que son/serán del interés común de la ciudad.

Se trabajará con tres componentes:

1. **componente material** que incluye el urbanismo, la arquitectura y los bienes muebles, mediante la revisión de los bienes declarados como de interés cultural tanto del ámbito municipal, distrital, departamental, como nacional.
2. **componente inmaterial** que abarca las manifestaciones culturales de una comunidad, mediante la revisión de las manifestaciones incluidas en las listas representativas del patrimonio cultural inmaterial de las entidades de los diferentes ámbitos territoriales.
3. **componente institucional** que identifica las entidades a cargo del patrimonio, diferenciando el nivel nacional, distrital, municipal y el departamental.

Área de estudio:

Según el Anexo Técnico del contrato, está determinada por el corredor de influencia Bogotá – Soacha, toda vez que el Regiotram del Sur prevé con 15 estaciones extender la línea hasta el embalse del Muña, lo que abarca territorios del Distrito Capital y municipios de Soacha y Sibaté.

Plan de Trabajo:

A partir de las definiciones de los conceptos de BIC y la revisión de la existencia de estos en los inventarios y listados de las entidades a cargo, se analizará la afectación que el trazado del nuevo corredor Regiotram del Sur pueda conllevar sobre el patrimonio cultural de este sector de la ciudad y las comunidades que lo habitan. Se reconocerán los criterios y fundamentos legales que determinan la presencia de bienes o manifestaciones culturales y de otros componentes del sistema ferroviario que en el marco del POT decreto 555/2021 no cuentan con declaratoria como bienes de interés cultural y/o que aún no se encuentran en los listados representativos del patrimonio cultural dentro de la nueva Estructura de Patrimonios del DC.

METODOLOGIA Y PLAN DE TRABAJO

1. ETAPA II – RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN – RAI

Teniendo en cuenta que el objeto de esta consultoría es el de identificar la posible afectación -positiva y negativa- que traerá consigo el proyecto a las áreas de influencia del mismo, y proponer alternativas para su mitigación, esta metodología se plantea en tres fases permitiendo, a partir del establecimiento del contexto y una valoración del conjunto patrimonial identificado, procesando la información y datos recolectados en procura de identificar y proponer el tratamiento de dichos riesgos, su priorización y posterior mitigación y bloqueo.

La primera fase Establecimiento del contexto.

Inicia con una recopilación y revisión bibliográfica y documental a través de la consulta en archivos, centros de documentación, bibliotecas y fuentes web, lo cual permitirá establecer el contexto de antecedentes. Para esta revisión se hará uso de fichas de lectura que permitan, en primera instancia identificar la fuente, ubicación y extraer y/o referenciar la información pertinente para el proyecto, la cual será posteriormente compendiada en el documento a entregar.

1. A nivel de trabajo de campo, será exploratoria, realizando visitas para identificar y documentar in situ:

- El antiguo corredor férreo del sur (rieles y trazado existente).
- Inmuebles existentes relacionados con dicho corredor.
- Contextos urbanos y socioculturales que se relacionan con las áreas de influencia directa del proyecto (características físicas, manifestaciones inmateriales, y permanencias en el imaginario colectivo relacionadas con la historia del tren en los diversos sectores de la antigua línea del sur).

Esta identificación y documentación se realizará haciendo uso de:

- Diario de campo, en el cual se anotarán las descripciones y observaciones de cada uno de los profesionales del componente.
- Registro fotográfico tanto de los referentes identificados como de su contexto de emplazamiento.
- Levantamientos arquitectónicos presentados a través de fichas según modelo establecido por la entidades competentes y aprobadas por interventoría.
- Para el componente inmaterial se recopilarán datos e información haciendo uso de una metodología participativa que incluye:
 - o Entrevistas abiertas de cuestionario flexible, las cuales serán registradas en audio.
 - o Espacios de diálogo colectivo con grupos objetivo de las áreas de influencia, los cuales serán definidos en la medida que avance la identificación de las manifestaciones incluidas en las LRPCI¹ de cualquiera de los ámbitos (municipal, distrital, departamental y/o nacional). Estos espacios son pensados para una interacción entre el profesional a cargo y miembros de las comunidades para acordar, en primera instancia, como se entienden las variables: PATRIMONIO CULTURAL, SOCIEDAD CIUDAD y posteriormente, realizar actividades que permitan recoger datos e información sobre la opinión de las comunidades con relación a las consecuencias que traería el proyecto para la conservación y protección de estas manifestaciones en interacción con el patrimonio material identificado (mueble e inmueble).

¹ En adelante se hará uso de esta sigla para mencionar las Listas Representativas del Patrimonio Cultural Inmaterial, seguida del ámbito, que podrá ser municipal, distrital, departamental y/o nacional.

2. A nivel documental, para verificar el alcance de las declaratorias de patrimonio cultural y su verdadera presencia en el territorio asociado al antiguo corredor férreo del sur. Se concluirá haciendo el cruce del trabajo de campo, con la expectativa y declaratorias públicas.

La segunda fase Es el análisis e interpretación de la información recolectada, teniendo en cuenta que el objetivo contractual de este componente está encaminado a identificar la posible afectación del proyecto al patrimonio cultural reconocido. Para esto, con base en los elementos patrimoniales declarados actualmente, y los que se identifiquen como potenciales en el área aferente al trazado del nuevo Regiotram del sur, se procesará dicha información en una Matriz de Riesgos usando la metodología ICCROM UNESCO 2009 y la visión de la nueva Estructura de Patrimonios del POT.

Para esto se estudiará la evolución urbanística de la ciudad a partir del trazado férreo del antiguo ferrocarril del sur, donde su huella se evidencia en la urbanización del territorio. Los barrios que nacieron como conurbación de la vía férrea tendrán historias de implantación urbanística y, posiblemente, relaciones sociales, culturales y económicas que develen alguna apropiación, o no, del territorio actual, y su proyección en el futuro próximo (en el marco del largo plazo, 2050, establecido para la puesta en marcha de esta línea de transporte según Documento Técnico).

Los bienes materiales reconocidos por las entidades territoriales competentes a nivel municipal, distrital, departamental y/o nacional, sean arquitectónicos como las estaciones de pasajeros, bodegas y demás elementos relacionados, obras de arte y/o elementos de ingeniería tales como puentes y pontones, se registrarán verificando si aún conservan su función original o un nuevo uso, para legitimar, partiendo del criterio de valoración nacional, su presencia como componente patrimonial del territorio.

Con relación al componente inmaterial, se analizarán las manifestaciones identificadas como parte del patrimonio cultural declarado en cualquiera de los ámbitos, igualmente por las entidades territoriales correspondientes, en procura de establecer sus referentes, portadores, dinámicas y posibles relaciones con las áreas de influencia directa del proyecto.

Así mismo hará énfasis en el análisis de la percepción de los usuarios, la aspiración de utilidad y la importancia que le den a los edificios, lo que permitirá definir una valoración social recopilada y analizada mediante su diagnóstico en pro de evidenciar posibles necesidades de uso común y reasignación de función para el caso de los edificios aun existentes (específicamente paradero del barrio Samper Mendoza, estaciones de Bosa, Soacha y Chuzacá).

Posteriormente se definirán los riesgos que potencialmente podrían afectar los valores culturales del patrimonio identificado. Tanto los agentes como los riesgos serán discutidos al interior del equipo de trabajo, concentrándolos en frases cortas, diferenciándolos, en caso de ser necesario, los que afectan los referentes materiales de los inmateriales.

La definición de estos riesgos partirá de las siguientes preguntas:

¿Qué puede suceder?

Se buscará responder esta pregunta poniendo en tensión la valoración del patrimonio reconocido con las características del proyecto, en procura de identificar aquellas acciones de intervención que inciden negativamente en uno o varios de los referentes patrimoniales identificados.

Instrumento: Lista de verificación a través de la cual se relacionen los agentes y los riesgos que de estos se derivan.

¿Dónde puede suceder?

Una vez reconocidos se identificarán los puntos críticos del proyecto, es decir, donde más incidencia directa tendrán las acciones de intervención, para de esta manera poder ubicar geográficamente los referentes de mayor vulnerabilidad.

Instrumento: Se referenciarán los riesgos a nivel espacial, a partir de un plano del proyecto y la identificación de los referentes que potencialmente podrían verse afectados.

¿Cómo y por qué?

Una vez concretado para cada riesgo el qué puede suceder, dónde y cuándo, se relacionará dicha información en una relación de flujo que para cada riesgo permita proyectar cómo se desarrollaría y el por qué.

Instrumento: Formato para escenario de riesgo.

Partiendo de los riesgos identificados, se procederá a la fase propositiva, en la cual se plantearán los abordajes conceptuales en torno a generar los lineamientos de conservación, preservación y posible reutilización, sea del antiguo corredor férreo, de los edificios, obras de arte e ingeniería asociadas junto a la posible convivencia de las manifestaciones inmateriales que determinan la viabilidad, utilidad de los inmuebles y la pertinencia o no del trazado a proponer por parte del equipo urbano.

Adicionalmente, en el marco de la nueva Estructura de Patrimonios del decreto 555 de 2021 POT, como se enuncia en el Plan de Trabajo, se registrarán los criterios y fundamentos legales que determinen la presencia de bienes o manifestaciones culturales y de otros componentes del sistema ferroviario que no cuenten con declaratoria como bienes de interés cultural y/o que aún no se encuentran en los listados representativos del patrimonio cultural del DC.

Fuentes

Las fuentes primarias de información será de tipo documental: la bibliografía pertinente asociada a la línea, archivos planimétricos del ferrocarril, leyes nacionales o provinciales de libramiento al servicio ferroviario, licencias de obra, contratos, planimetría de traza original, fotografías y postales, la consulta de archivos históricos, archivos de los ferrocarriles

nacionales, archivos de la sociedad colombiana de ingenieros, imágenes publicitarias, los registros existentes en el Ministerio de Cultura y el IDPC.

Así mismo la información de campo como: los inmuebles ferroviarios existentes a lo largo de la línea, toda la arquitectura y edificación encontrada en sitio, el territorio y el paisaje que lo circunda, los relatos orales tanto de quienes trabajaron en el ferrocarril como de los que viven cerca a estos.

De igual forma se utilizarán fuentes secundarias tales como índices de construcción de tendidos, revistas y artículos sobre el tren y patrimonio ferroviario, catálogos, diccionarios y enciclopedias técnicas, memorias sobre seminarios de patrimonio industrial, legislación, entre otras.

Para el caso inmaterial, las fuentes primarias serán las voces participantes en las entrevistas y espacios de diálogo a realizar durante en proceso. Además, se consultarán las bases de datos y, en caso de estar creadas, las listas representativas del patrimonio cultural inmaterial de los ámbitos involucrados en el proceso (municipal, distrital, departamental y nacional).

También se realizará una revisión de informes y publicaciones con que cuenta el IDPC en sus procesos de identificación del patrimonio cultural inmaterial de la ciudad de Bogotá, y los que posiblemente se encuentren a nivel municipal en Soacha y departamental, en el Instituto Departamental de Cultura y Turismo de Cundinamarca (IDECUT).

Para la Matriz de Riesgos se utilizará la metodología ICCROM UNESCO 2009.

Técnicas

Procedimiento y técnicas de acuerdo con las fases

F-1 Se consultarán archivos planimétricos y cartográficos, planos de trazo original de los territorios y poblados, contratos de construcción de los ferrocarriles, concesiones, trazados férreos, planos actuales a través del Archivo General de la Nación, el Archivo Distrital, el archivo de los Ferrocarriles Nacionales, la Sociedad Colombiana de Ingenieros, las bibliotecas de la nación, públicas y privadas.

Luego se trabajará con planimetría existente en las fichas de inventario de MinCultura e IDPC, así como la planimetría de trazo actual del IGAC para la línea (Instituto Geográfico Agustín Codazzi), planeación municipal de todos los poblados donde se encuentren estaciones en pie dentro de las zonas de parada, al igual que se hará un registro fotográfico de primera aproximación con los inmuebles. Técnicas: observación y análisis documental.

Se indagará a través de entrevistas con actores principales que hayan intervenido el patrimonio desde esta óptica, entrevistas a posibles usuarios: residentes, transeúntes, y personas en general de distintos rangos de edad que permitan visualizar la apropiación y valoración social en torno a la asignación de función (so

es el caso) o la reutilización del edificios existente con la estación planteada, finalmente se analizarán casos específicos de intervención en estaciones de tren, se revisará a partir del objeto y el contexto. Técnicas: observación, encuestas, test, cuestionario y entrevistas en profundidad.

Se constatará la propiedad pública o privada del inmueble, siendo que su tenencia determinará diferentes formas de abordar el BIC.

F-2 Una vez recopilada y producida la información histórica, cronológica, cartográfica, planimétrica, documental, de trabajo y exploración social se procederá a clasificarla mediante la elaboración de fichas fotográficas, de levantamiento, se utilizarán los modelos de ficha de Mincultura e IDPC, se diligenciarán tablas, entre otros, con los cuales se realice un diagnóstico de la interrelación de la información con miras a sintetizar y realizar la etapa de recomendaciones del componente. Técnicas: análisis de documentos, observación directa, observación indirecta, encuestas y entrevistas en profundidad.

F-3 Finalmente para las recomendaciones en torno al componente patrimonial y la susceptibilidad en la preservación e inserción, se concatenarán los análisis arrojados del diagnóstico y la recomendación, definiendo pautas y criterios que conlleven a posibles derroteros conceptuales en torno a la pertinencia del corredor y su posible aprovechamiento basado en el valor del patrimonio cultural, dadas sus distintas manifestaciones.

Se realizará el documento compilatorio de las tres fases metodológicas, el cual dictamine las pautas y recomendaciones para promover reasignación de funciones en los inmuebles ferroviarios del corredor férreo del sur.

CUADRO METODOLÓGICO

1. ETAPA II -RECOPIACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN - RAI		
1.1. COMPONENTE MATERIAL		
ITEMS	ACTIVIDAD	PRODUCTO
1.1.1. Recorrido virtual del trazado línea férrea	<ul style="list-style-type: none"> Recorrido virtual Memoria cronológica 	<ul style="list-style-type: none"> Fichas de registro fotográfico
1.1.2. Recuento cronológico del territorio centro/sur de la ciudad y sus transformaciones	<ul style="list-style-type: none"> Revisión información Análisis de lectura y bibliografía referente 	<ul style="list-style-type: none"> Plancha de memoria Documentos Informe
1.1.3. Análisis del paisaje cultural ferroviario urbano subsistente	<ul style="list-style-type: none"> Documentos-memoria grafica 	<ul style="list-style-type: none"> Documentos memoria grafica
1.1.4. Recuento cronológico e histórico línea férrea sur	<ul style="list-style-type: none"> Registro escrito Consulta Archivos 	
1.1.5. Descripción del sistema ferroviario del sur y sus relaciones técnicas		

<p>1.1.6. Definición de sectores patrimoniales 1.1.7. Uso de fichas y formatos institucionales 1.1.8. Revisión y análisis fuentes primarias (Archivos Nacional-Distrital-Ferrovial)</p>		
<p>1.2. COMPONENTE INMATERIAL</p>		
<p>1.2.1. Identificación territorial (barrios y comunidades) 1.2.2. Identificación manifestaciones culturales, con énfasis en las asociadas al tema ferroviario 1.2.3. Análisis del patrimonio cultural inmaterial 1.2.4. Revisión bibliográfica y documental</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recorrido virtual. • Revisión de fuentes • Análisis de la información recolectada • Consultad en archivos, bibliotecas fuentes web 	<ul style="list-style-type: none"> • Plano de ubicación • Documento
<p>1.3. COMPONENTE INSTITUCIONAL</p>		
<p>1.3.1. Identificación institucional del nivel nacional 1.3.2. Identificación institucional del nivel distrital 1.3.3. Identificación institucional del nivel departamental</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento de la estructura administrativa del sector público en relación con el Patrimonio Cultural • Revisión de fuentes • Consulta a entidades territoriales 	<p>Documento de informe</p>
<p>2. ETAPA III – CARACTERIZACIÓN Y DIAGNOSTICO</p>		
<p>2.1.1. COMPONENTE MATERIAL</p>		
<p>2.1.2. Recorrido físico trazado línea férrea 2.1.3. Levantamiento Fotográfico - Referencia Topográfica 2.1.4. Levantamiento aerofotográfico - vuelos Dron 2.1.5. Georreferenciación 2.1.6. Digitalización 2.1.7. Identificación de bienes materiales (inmueble y mueble) 2.1.8. Levantamientos arquitectónicos y muebles 2.1.9. Identificación de sectores urbanos de interés cultural 2.1.10. Caracterización predial BIC</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recorrido físico • Levantamientos • Vuelos de reconocimiento en zonas puntuales • Trabajo de campo • Selección en recorrido • Levantamientos físicos • Reconocimiento en planos • Interpretación documental • Identificación de riesgos 	<ul style="list-style-type: none"> • Fichas de registro fotográfico • Plano topográfico específico de inmuebles y/o obra de arte • Planimetría Inmuebles • Documento • Lista de verificación de riesgos • Plano de riesgos • Formato para escenarios de riesgos

<p>2.1.11. Análisis del paisaje cultural ferroviario urbano propuesto</p> <p>2.1.12. Identificación y análisis de riesgos para el patrimonio material (mueble e inmueble)</p>		
<p>2.2 COMPONENTE INMATERIAL</p>		
<p>2.2.1. Recorrido reconocimiento de manifestaciones culturales en la línea férrea del sur “Regiosur”</p> <p>2.2.2. Reunión con líderes locales y presidentes de juntas de acción comunal (según delimitación de sectores previamente definidos)</p> <p>2.2.3. Realización de entrevistas a portadores y/o sabedores locales (5 entrevistas)</p> <p>2.2.4. Identificación y análisis de riesgos para el patrimonio material (mueble e inmueble)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recorrido físico • Conversaciones con actores • Espacios de diálogo • Realización de entrevistas • Identificación de riesgos 	<ul style="list-style-type: none"> • Registro fotográfico • Coremas de relación territorial • Listados de asistencia • Acta de reunión • Registro de audio • Lista de verificación de riesgos • Plano de riesgos • Formato para escenarios de riesgos
<p>2.3. COMPONENTE INSTITUCIONAL</p>		
<p>2.3.1. Injerencia institucional en la vía férrea, las propiedades prediales y manejo de los BIC</p> <p>2.3.2. Definición de trámites para intervención BIC en los dos componentes (material e inmaterial)</p> <p>2.3.3. Identificación de los BIC que harán parte del sistema férreo de la línea “Regiosur” y sus propietarios públicos y/o privados</p> <p>2.3.4. Trámites a seguir según la participación del BIC en el proyecto del sistema férreo de la línea “Regiosur”</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de la normatividad vigente que regula el tema del Patrimonio Cultural y su propiedad. • Cruce de información con componentes material e inmaterial. • Reconocimiento de Programas, Planes y Proyectos relacionados con los antiguos corredores férreos. 	<p>Documento de Informe</p>
<p>3. ETAPA IV – ESTUDIOS PROFUNDIZACIÓN ALTERNATIVA SELECCIONADA</p>		
<p>3.1. COMPONENTE MATERIAL</p>		
<p>3.1.1. Definición de impactos y manejo BIC arquitectónico y mueble</p> <p>3.1.2. Definición de criterios y variables según alternativas trazado férreo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación documental • Trazo de polígono físico de protección 	<ul style="list-style-type: none"> • Documento • Planimetría urbana con ubicaciones puntuales

<p>3.1.3. Definición de zonas de influencia BIC nacional y/o distrital</p> <p>3.1.4. Lineamientos y recomendaciones desde el componente patrimonial material</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación documental 	
<p>3.2. COMPONENTE INMATERIAL</p>		
<p>3.2.1. Definición de cantidad y tipo de reuniones de socialización con las comunidades afectadas</p> <p>3.2.2. Diseño de estrategias para el fortalecimiento de manifestaciones culturales asociadas al “Regiosur”</p> <p>3.2.3. Identificación de acciones para la apropiación social del patrimonio</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Interpretación para priorización de los riesgos identificados • Propuestas para mitigación y/o bloqueo de los riesgos negativos identificados. • Propuestas para optimización de riesgos positivos identificados 	<ul style="list-style-type: none"> • Tabla de priorización de riesgos identificados. • Documento
<p>3.3. COMPONENTE INSTITUCIONAL</p>		
<p>3.3.1. Convergencia de entidades y actividades a seguir una vez se ponga en marcha el proyecto del sistema férreo de la línea “Regiosur” en el marco del componente patrimonial</p> <p>3.3.2. Documento de normas comunes al tratamiento de conservación BIC mueble, arquitectónico y urbano</p> <p>3.3.3. Definición de normas vigentes sobre patrimonio cultural</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración del cuadro articulación interinstitucional según la alternativa aprobada • Inventario normativo 	<ul style="list-style-type: none"> • Documento de Informe • Anexos