

**SDM – SBP - 179795 - 2020****MEMORANDO**

**PARA:** **ADRIANA RUTH IZA CERTUCHE**  
Jefe Oficina Gestión Social

**DE:** **DEYANIRA ÁVILA MORENO**  
Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

**ASUNTO:** MEMORANDO-OGS-172926-2020: “Solicitudes respuesta a requerimientos en audiencia pública de Rendición de Cuentas, localidad Usme”

**FECHA:** 13 de noviembre de 2020.

Estimada Adriana:

En respuesta al memorando remitido por la Oficina de Gestión Social con referencia SDM-OGS-172926-2020, el cual refiere una solicitud generada por la señora Mercedes Abaunza en torno a “*Qué normatividad hay para la movilidad peatonal en el mismo corredor (cerca de la iglesia Santo Tomas de Aquino Cll 71 G sur entre carrera 14 V y Av. Boyacá, ya que la invasión de vendedores en la calle impiden el libre tránsito peatonal...*”.

Con respecto a la invasión de andenes por parte de Vendedores ambulantes, nos permitimos aclarar que este comportamiento obedece a temas que se enmarcan dentro de las competencias policivas de la Alcaldía Local, con lo establecido en el ARTÍCULO N°5 del Decreto 411 de 2016<sup>1</sup>.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón (SBP) se permite dar respuesta desde sus competencias en los siguientes términos:

Dentro del marco de política pública se propende por una movilidad sostenible, incluyente y democrática que prime sobre el bien particular. Esto se realiza incrementando y priorizando el espacio público disponible para los ciclistas y peatones, garantizando su seguridad y circulación.

---

<sup>1</sup> **ARTÍCULO 5°. ALCALDÍAS LOCALES.** Corresponde a las Alcaldías Locales el ejercicio de las siguientes funciones:

- f) Coordinar el desarrollo de las acciones de policía de las autoridades locales que operan bajo la orientación control administrativo de la Secretaría Distrital de Gobierno como entidad competente.
- g) Coordinar el desarrollo de los programas y acciones policivas, tendientes a disminuir y prevenir las contravenciones definidas en la Ley, así como en el trámite y desarrollo del proceso asociado a las infracciones en el ámbito local.
- h) Adelantar los trámites y acciones necesarios para el cumplimiento de las normas de policía vigentes sobre protección al consumidor, control de calidad, precios, pesas y medidas.
- i) Efectuar el control policivo a los establecimientos de comercio conforme a las disposiciones vigentes en materia.
- j) Realizar el cobro persuasivo e las sanciones económicas derivada de la acción policiva de las autoridades a cargo de la Secretaría Distrital de Gobierno y reportar la información a la Secretaría Distrital de Hacienda.
- k) Adelantar el estudio y registro de la personería jurídica de las Juntas de Acción Comunal, Juntas de Vivienda Comunitaria y Asociaciones Comunales de Juntas Domiciliadas en la localidad y demás formas sociales que le compete conforme a la Ley.
- l) Desarrollar los procesos y procedimientos requeridos para apoyar el cumplimiento de las funciones propias o delegadas en los Alcaldes Locales como autoridad Administrativa, Política y de Policía en lo Local.
- m) Difundir la información relacionada con la gestión local conforme los lineamientos, procesos y procedimientos definidos por la Secretaría.
- n) Atender las peticiones y requerimientos relacionados con asuntos de su competencia.

En el Artículo 2° del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT), compilado en la Ley 769 de 2002, se establece definiciones para la aplicación e interpretación de este código:

*“Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.*

*Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.*

*Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.”*

Por otra parte, el Artículo 26 del Plan Maestro de Movilidad (PMM), adoptado mediante el Decreto 319 de 2006, establece que:

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

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, compilado en el Decreto 190 de 2004, establece que las secciones viales se manejan mediante cinco criterios, entre ellos se encuentra la prioridad, que en el artículo 173<sup>2</sup> establece que: *“Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.”*

Para garantizar la circulación peatonal se debe tener en cuenta los lineamientos contenidos en el Manual de Calles 2019 (Decreto 308 de 2018) que determina:

*Para la correcta interpretación de este manual, se define el andén como el espacio del perfil de la calle conformado al menos por la Franja de Circulación Peatonal (FCP) y la Franja de Paisajismo y Mobiliario (FPM), pudiendo albergar también la Franja de Ciclorruta en tipología de ciclo-banda andén, y la Franja de Transición (cuando esta se adecúa como alameda), así como las antiguas áreas de la Franja de Antejardín que sean cedidas para complementar otras franjas funcionales.*

*Con base en la definición anterior, se establecen los siguientes lineamientos generales, aplicables a las franjas que conforman andenes y que se buscan implementar en todos los tipos de vías y estrategias de diseño (excepto en las calles compartidas y no motorizadas, donde no existe diferenciación entre andén y calzada):*

- *Sobre las vías intermedias y locales, el andén debe tener una dimensión mínima de 5 m., contados a partir del sardinel definitivo hasta el nuevo lindero del predio o los predios.*
- *En cualquiera de los casos, las nuevas FCP deberán asegurar la dimensión mínima establecida.*

---

<sup>2</sup> La formulación de las secciones Viales responde a los siguientes criterios de ordenamiento

1. Respeto: El trazado y secciones viales propenden por el respeto de las características urbanas de las diferentes zonas de la ciudad, y por la seguridad del individuo. Se reconoce la existencia de vías singulares en toda la ciudad, las cuales exigen secciones especiales a definir en cada caso.  
2. Operatividad: Las secciones viales garantizan la convivencia y complementación de los diferentes modos de transporte. Establecen los anchos de carril acordes con el entorno y con las velocidades deseadas de operación.  
3. Prioridad: Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.  
4. Estructuración: las secciones Viales garantizan que el espacio público peatonal contenido en ellas se convierta en estructurante primario de la ciudad. Para ello, se establecen andenes amplios, alamedas y paseos peatonales, al igual que separadores de dimensión variable que pueden ser asociados al espacio público peatonal.  
5. Concordancia infraestructural: las secciones Viales definen la localización preferente para la instalación de las infraestructuras de los servicios públicos domiciliarios, con el objeto de facilitar procesos técnicos y disminuir las afectaciones por obras en la vía. Fijan igualmente la localización de arborización y de alumbrado público.

### **DETERMINANTES COMUNES A LAS FRANJAS FUNCIONALES**

Además de los lineamientos contenidos en el POT, se establecen las siguientes determinantes generales para todas las franjas:

- Ninguna estructura ni elemento podrá invadir u obstaculizar la superficie de circulación de la Franja de Circulación Peatonal (FCP).
- Se debe garantizar una altura de 2,50 m., libre de ramificaciones de árboles adultos y obstáculos desde el nivel del pavimento, para mantener libre la circulación de la FCP.

### **DETERMINANTES GENERALES DE DISEÑO**

1. Pueden existir tantas FCP como se considere necesario en el diseño; como mínimo debe haber una FCP entre la FPM y el predio o antejardín.
2. En nuevas vías, el ancho de la FCP debe ser como mínimo de **2 m.** o lo que arroje el cálculo del volumen según sea aplicable, salvo cuando se implemente la estrategia de calle compartida o no motorizada.
3. En obras de reconstrucción integral del perfil vial, donde no se pueda garantizar el ancho mínimo de la FCP, se deberá modificar el perfil vial disminuyendo el ancho de la calzada, esto con el propósito de lograr esa dimensión o adecuarla según la estrategia de calle compartida o no motorizada. Para que sea efectiva esta modificación, la longitud de la calzada deberá ser como mínimo del mismo tamaño del frente de manzana. En intervenciones en predios puntuales y de menor escala, se puede mantener el ancho de la FCP crítica.

Por otra parte, la ciudadana manifiesta: *“La comunidad usmeña en general y desde el sector que represento en el Concejo Local de Planeación de Comerciantes Formales, solicitamos ciclorrutas desde Usme Pueblo hasta la Escuela de Artillería, con una ciclorruta que impida invasión del carril”,* la Subdirección de la Bicicleta y el Peatón da respuesta en el marco de sus competencias:

El Plan Maestro de Movilidad – Decreto 319 de 2006 que indica:

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

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente, compilado en el Decreto 190 de 2004, establece que las secciones viales se manejan mediante cinco criterios, entre ellos se encuentra la prioridad, que en el artículo 154 establece que: *“Las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo.”* Bajo esas premisas y de acuerdo a la Resolución 3258 de 2018 del Ministerio Nacional de Transporte *“Por el cual se adopta la guía de ciclo-infraestructura para Ciudades Colombianas”* en el capítulo 2 se describen los requisitos básicos de las redes de ciclorruta. Bajo esas premisas, los diseños de las ciclorrutas tienen cinco pilares de definición y diseño, que son:

**Seguridad:** Se refiere tanto a la vial, como a la ciudadana, es decir, que tiene en cuenta no solo a los conflictos con otros vehículos o con peatones, sino también a los derivados de la criminalidad. En ambos casos, es importante atender tanto a la seguridad objetiva, medida por ejemplo a través de las cifras de siniestros o de delitos, como de la seguridad percibida, evaluable mediante técnicas de investigación social. En lo que atañe a la seguridad vial, es fundamental considerar no solo la calidad de la ciclo-infraestructura en los tramos de la ciclorred, sino también el tratamiento de las intersecciones sin las cuales ésta no existe. Tanto el trazado como el diseño deben minimizar las situaciones de riesgo real percibido con relación a otros vehículos y peatones (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2015; CROW, 2007; ITDP & I-CE, 2011; Transport for London, 2014) y, también, ante posibles delitos, lo que supone contemplar la ciclorred desde la perspectiva de género y generación; desde la mirada de las mujeres y desde la mirada de la infancia y las personas mayores.

**Directividad:** Se entiende como la búsqueda de los caminos más cortos y directos entre los diferentes orígenes y destinos de desplazamiento que debe facilitar la ciclorred. La red debe propiciar rutas lo más directas posibles, en donde se reduzcan al mínimo los desvíos, es decir, la diferencia entre el recorrido a “vuelo de pájaro” y el realizado por la bicicleta. (CROW, 2007; ITDP & I-CE, 2011b; Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2015; Pettinga et al., 2009; Transport for London, 2014) La directividad se relaciona así con el tiempo empleado por las personas para sus recorridos en bicicleta y, por tanto, con la velocidad de los mismos, con la frecuencia de detenciones y el número de intersecciones.

**Coherencia:** Que presenta tres facetas complementarias. La primera es la necesidad de que la ciclorred sea apropiada a los perfiles de personas que la van a utilizar, es decir, que atienda a la mayor o menor vulnerabilidad o a la mayor o menor habilidad de las personas en el uso de la bicicleta. La segunda faceta es la que tiene que ver con la extensión de la red para atender los objetivos previstos y satisfacer una gama suficiente de orígenes y destinos de desplazamiento, incluyendo los que facilitan la combinación de la bicicleta con el transporte público. Y, por último, la red debe ser coherente en cuanto a ofrecer continuidad de las rutas, aclarando la conexión o relación lógica de unos tramos de vías con otros, sin interrupciones ni cambios de diseño incomprensibles para las personas que pedalean.

**Comodidad:** Se define como la reducción del esfuerzo físico y mental derivado de utilizar la bicicleta, pretende evitar la tensión permanente en la convivencia con los demás actores de la vía, las paradas, arranques y aceleraciones repetidas, las pendientes acusadas, las vibraciones o molestias causadas por el pavimento y los obstáculos que pueden surgir en el camino. Ese tipo de esfuerzos puede ser minimizado a través del trazado y el diseño de las ciclorredes, en la selección de las rutas, la elección de las tipologías y el tratamiento de los detalles como las intersecciones, la relación con otros vehículos y peatones o la pavimentación.

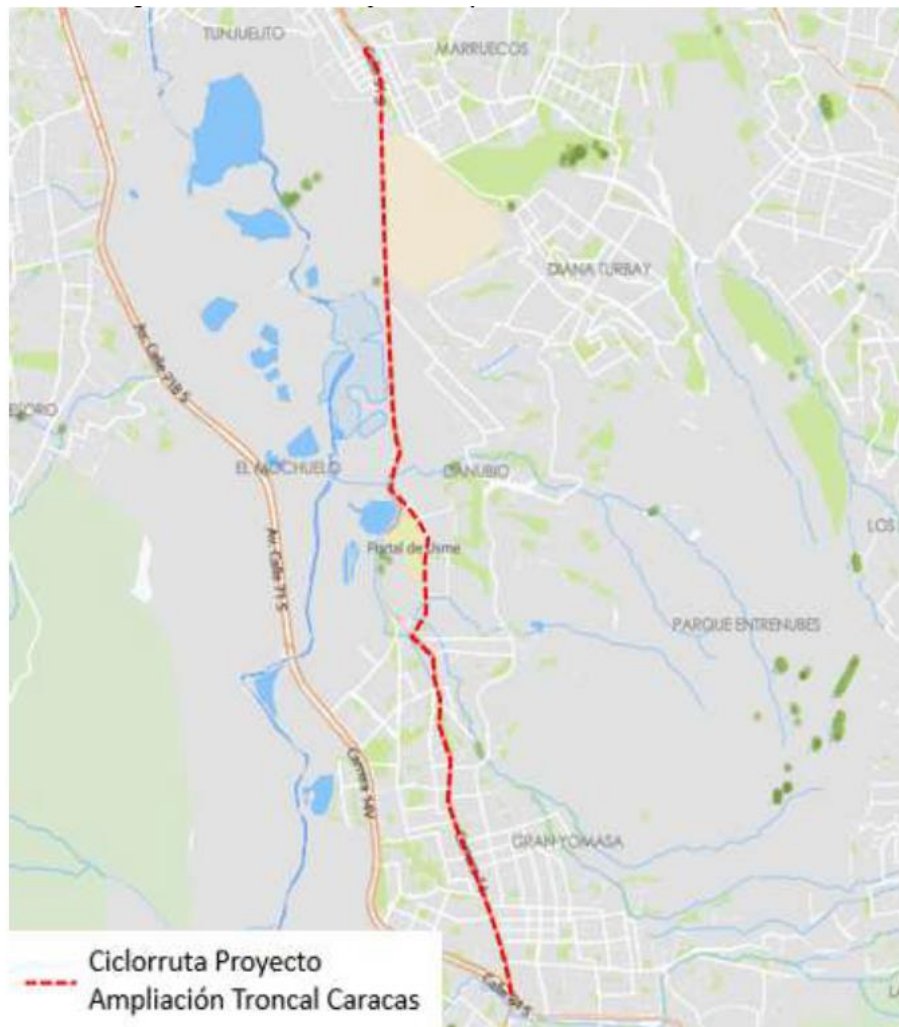
**Atractividad:** Se define como el conjunto de percepciones del ciclista que hacen que le resulte amable y estimulante el uso de la ciclorred. Para ello, se deben aprovechar los recursos paisajísticos y ambientales que ofrece el entorno y proponer recorridos que ofrecen bajos niveles de contaminación acústica y atmosférica. Es el requisito más difuso en términos de medición y consenso (Pettinga et al., 2009). La distribución en el territorio de una red se completa con el recurso a la intermodalidad, es decir, con el trazado de los itinerarios apoyados en las estaciones y paradas del transporte

colectivo, de manera que se multipliquen las oportunidades de recorrido y se fortalezca el sistema de modos de desplazamiento sostenibles.

Las ciclorrutas desarrolladas por la SDM se enmarcan en los principios mencionados anteriormente, por tanto, al revisar las condiciones actuales de la infraestructura se encuentra que el implementar una ciclorruta desde las competencias de la SDM el corredor no cumpliría con el principio de comodidad dado que dadas las condiciones topográficas y topológicas de la zona, requiere del ciclista esfuerzo tanto físico como mental, igualmente se encuentran tramos donde la percepción de seguridad ciudadana lo hacen poco atractivo dada la configuración de las zonas laterales.

Por otra parte, es importante señalar que el proyecto de ampliación de la troncal Caracas entre la estación Molinos y la intersección Yomasa, contempla la implementación de una ciclorruta a lo largo del recorrido, la cual rodea el Portal Usme por el costado Oriental como se muestra a continuación:

**Figura 1. Ciclorruta proyecto ampliación de la Troncal Caracas**



Fuente: SBP-SDM

Por medio de esta ciclorruta, se busca ampliar la red de ciclo infraestructura de la ciudad, fomentar el uso de la bicicleta, facilitar la intermodalidad en el transporte con TransMilenio y contribuir a la conectividad con la localidad de Usme.

Agradecemos su interés por la movilidad de Bogotá y su aporte para la promoción de la bicicleta y el peatón en la ciudad y quedamos atentos a cualquier futura comunicación.

Cordialmente,



**DEYANIRA ÁVILA MORENO**  
Subdirectora de la Bicicleta y el Peatón

Revisó      John A. Sánchez F - Profesional Especializado SBP (VoBo en drive JASF - 13/11/2020)  
              Carlos Ernesto Laverde - Profesional especializado SBP (VoBo en drive - CELL 20201112)  
              Jeniffer Maria Niño Salazar- Profesional Universitario SBP (VoBo en drive - Jmnino 20201112)

Proyectó    Beatriz Mercedes Rosales Bonivento- Subdirección de la Bicicleta y el Peatón VoBo BMRB 20201112